



Polizeipräsidium München

Verkehrsbericht 2014



Bayern mobil -
sicher ans Ziel.

Verkehrssicherheit 2020



Stadt München



Landkreis München



Landkreis Starnberg





Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

das Polizeipräsidium München betreibt eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit. Hierzu gehört die Analyse der Verkehrsunfälle nach Unfallarten sowie der Örtlichkeit und der Zeit. Diese Erkenntnisse fließen gerade auch in die Verkehrsüberwachung ein. Weiterhin legen wir einen besonderen Wert auf die Verkehrsaufklärung und -erziehung und eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Bei der Beurteilung der **Verkehrssicherheit** im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidioms München sind neben den Unfallzahlen auch demographische Entwicklungen zu berücksichtigen. So nehmen im Ballungsraum München die Einwohnerzahlen und die Kfz-Zulassungen kontinuierlich zu und erreichten neue Höchststände. Hinzu kommen die immense Anzahl der täglichen Pendlerströme, von jährlichen Messebesuchern und steigende Zahlen im Tourismusbereich. Betrachtet man vor diesem Hintergrund die Langzeitentwicklung ist festzustellen, dass die Verkehrssicherheit im Zuständigkeitsbereich hoch ist. So liegt z.B. die Häufigkeitszahl der Verletzten je 100.000 Einwohner im Jahr 2014 bei 439 und damit auf dem niedrigsten Stand der letzten 10 Jahre.

Die **Gesamtanzahl** der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle sank im Jahr 2014 leicht. Es ist zu hoffen, dass damit der kontinuierliche Anstieg der zurückliegenden Jahre im Weiteren umgekehrt werden kann. Der Rückgang ist weitgehend auf weniger schwerwiegende Verkehrsunfälle mit Sachschaden zurückzuführen. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden stieg gegenüber dem Vorjahr allerdings leicht an.

Die Zahl der Verletzten hat sich um 1,5 Prozent, der Anteil der Schwerverletzten im Vergleich zum Vorjahr um 2,3 Prozent erhöht. Im Jahr 2014 haben sich 28 tödliche Verkehrsunfälle ereignet. Dabei starben 29 Menschen und damit zwei mehr als im Vorjahr.

Geschwindigkeitsunfälle sind im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr mit einem Minus von 29 Prozent erneut deutlich rückläufig. In den letzten beiden Jahren ist damit ein Rückgang um nahezu ein Drittel festzustellen. Dies kann als Anzeichen dafür gewertet werden, dass die öffentlichkeitswirksamen Kontrollaktionen der letzten Jahre greifen und die Weiterentwicklung unseres Verfahrens zur Festlegung von Messstellen der technischen Verkehrsüberwachung - hier wird im Besonderen auf die Entwicklung der Unfall- und Gefahrensituation in einem bestimmten Streckenabschnitt abgestellt - Wirkung zeigt.

Der Rückgang darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass 11 Menschen durch überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit ihr Leben verloren. Vor diesem Hintergrund werden wir Geschwindigkeitsüberschreitungen als einer der Hauptunfallursachen auch künftig ein besonderes Augenmerk widmen.

Bei den **Unfällen mit Radfahrern** ist ein deutlicher Anstieg um 9,2 Prozent auf knapp über 3.000 zu verzeichnen. Dieser Anstieg ist sicher auch auf die sehr milden ersten Monate des Jahres zurückzuführen. Vor dem Hintergrund des stetig ansteigenden Radverkehrs gilt es, die Anstrengungen fortzuführen, um die Sicherheit für den Radverkehr weiter zu erhöhen.

Die Analyse ergibt, dass bei knapp über 500 - und damit nahezu 17 Prozent - der polizeilich registrierten Unfälle der Radfahrer alleine beteiligt war. Gerade bei alkoholbedingten Stürzen - zum Teil auch schon bei einer Alkoholisierung, die deutlich unterhalb des derzeit bestehenden gesetzlichen Grenzwertes liegt - geht dies regelmäßig mit erheblichen Verletzungen einher. Überlegungen hinsichtlich der Absenkung des Grenzwertes der absoluten Fahrtauglichkeit für Radfahrer von derzeit 1,6 Promille sind sicher sinnvoll.



Betrachtet man den Anteil der erlittenen Kopfverletzungen von Radfahrern ist das **freiwillige Tragen eines Fahrradhelmes** dringend zu empfehlen.

Ein Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit liegt bei den sog. „**Abbiegeunfällen**“. Alleine bei diesem Unfalltyp wurden im Zuständigkeitsbereich im Jahr 2014 knapp über 1.300 Menschen verletzt und vier getötet. Generell gilt, dass die uneingeschränkte Aufmerksamkeit bei der Verkehrsteilnahme eine Grundvoraussetzung zum Schutz des eigenen wie auch des Lebens anderer darstellt. Insbesondere kann z.B. auch ein noch so kurzer Blick auf ein Smartphone oder Handy eine folgenschwere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen darstellen, welche die Gesundheit anderer gefährdet oder gar ein Menschenleben kostet.

Nicht umsonst verlangt § 1 der Straßenverkehrsordnung von allen Verkehrsteilnehmern:

„ Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“

Durch die Einhaltung dieser Grundregel leisten alle Verkehrsteilnehmer einen wesentlichen Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Lassen Sie uns die Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung als Orientierungshilfen für ein rücksichtsvolles und partnerschaftliches Verhalten sehen, um gefährliche Situationen und Unfälle zu vermeiden. Aktive Verkehrsteilnahme in der Großstadt heißt, Verantwortung auch für andere, insbesondere für unsere „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer, zu übernehmen.

Aufgrund der demographischen Entwicklung nehmen immer mehr ältere Menschen am Straßenverkehr teil. Menschen mit einem Alter über 65 Jahre sind statistisch am Gesamtunfallaufkommen deutlich unterproportional vertreten. Allerdings kehrt sich dies bei den Unfällen mit schwer Verunglückten um. Im Jahr 2014 starben dreizehn ältere Menschen im Straßenverkehr. Über die Hälfte davon als Fußgänger beim Überqueren einer Fahrbahn. Die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrserziehung und -aufklärung führt zusammen mit der Kriminalfachdienststelle für Prävention einen gezielten Sicherheitskurs für ältere Bürger zur Erhaltung der Mobilität und zum Schutz vor Straftaten, z.B. den Enkeltrickbetrug, durch.

Unsere Videofilmreihe „**Obacht gebn - sicher ans Ziel!**“ wird sich im dritten Film mit dem Fußgängerverkehr beschäftigen und Tipps zum richtigen Verhalten für alle Verkehrsteilnehmer enthalten.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Polizeipräsidiums München werden auch im Jahr 2015 rund um die Uhr für die Sicherheit aller Menschen im Ballungsraum München eintreten. Wir werden immer wieder darin bestätigt, dass die polizeiliche Verkehrsüberwachung gleichzeitig einen wichtigen Bestandteil bei der Kriminalitätsbekämpfung darstellt.

Wir werden weiterhin Ihr verlässlicher Ansprechpartner sein und eng mit den zuständigen Stellen von Stadt und Landkreis zusammenarbeiten. Gerade vor dem Hintergrund einer stetig wachsenden Bevölkerung sowie der damit verbundenen Zunahme des Individualverkehrs appelliere ich aber auch an Sie:

„Helfen Sie aktiv mit - für mehr Sicherheit im Straßenverkehr!“

Ihr

Robert Kopp
Polizeivizepräsident



Inhalt

1. Strukturdaten	6
2. Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich	7
2.1 Gesamtüberblick	7
2.2 Kurzübersicht zur Verkehrsunfallentwicklung 2014	10
2.3 Langzeitvergleiche	12
2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS)	14
2.4.1 Getötete	15
2.4.2 Schwer Verunglückte	18
2.5 Besondere Altersgruppen	21
2.5.1 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	21
2.5.2 Senioren (ab 65 Jahre)	24
2.6 Besondere Beteiligungsarten	27
2.6.1 Fußgänger	27
2.6.2 Radfahrer	30
2.7 Besondere Unfallarten	34
2.7.1 Alkoholunfälle	34
2.7.2 Drogenunfälle	36
2.7.3 Schulwegunfälle	38
2.7.4 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	41
3 Verkehrssicherheitsarbeit	42
3.1 Verkehrsaufklärung und -erziehung; Öffentlichkeitsarbeit	42
3.2 Unfallkommission	45
3.3 Besondere Verkehrskampagnen	48
3.4 Verkehrsüberwachung	49
4 Verkehrsdelikte / Maßnahmen	51
4.1 Gesamtüberblick	51
4.2 Verkehrsstraftaten (inkl. Aggressionsdelikte)	52
4.3 Alkohol	54
4.4 Drogen	55
4.5 Ordnungswidrigkeiten	56
4.5.1 Rotlicht	58
4.5.2 Geschwindigkeit	58
5 Straßenbauliche Veränderungen	59
6 Verkehrslenkung / Verkehrssteuerung	60
7 Aktion „Bayern mobil - sicher ans Ziel“ 2020	61
8 Verkehrsunfallentwicklung in den Einzelbereichen	63
8.1 Landeshauptstadt München	63
8.2 Landkreis München	69
8.3 Teilbereich Landkreis Starnberg	75
Anhang	
Definitionen	78



1. Strukturdaten

Das Polizeipräsidium München ist für die Landeshauptstadt München, den Landkreis München und einen Teil des Landkreises Starnberg (Gemeinde Krailing und Ortsteil Stockdorf der Gemeinde Gauting) zuständig.



- Nord-Süd-Ausdehnung: 42,7 km
- Ost-West-Ausdehnung: 36,0 km
- Länge der Stadtgrenze: 118,7 km
- der LH München¹
- Pendlerströme täglich¹: ca. 480.000 Personen
- ÖPNV täglich¹: ca. 1.815.000 Beförderungen¹
- Gästeübernachtungen²: 12.894.504
- Fluggäste¹: ca. 38.700.000
- Messebesucher³: ca. 2.300.000
- Bevölkerungsdichte: ca. 4.700 Einwohner/qkm (Landeshauptstadt München)

Straßennetz Fläche Kfz-Bestand	Gesamtbereich PP München	Landeshauptstadt München	Landkreis München	Teilbereich Landkreis Starnberg
Länge des öffentlichen Straßennetzes	3.760 km	2.263 km	1.431 km	66 km
Fläche	994 qkm	311 qkm	667 qkm	16 qkm
Kraftfahrzeugbestand	1.058.362	784.628	273.734	keine Angaben möglich
- Pkw	909.518	684.713	224.805	
- Kräder/Kleinkräder	76.734	57.403	19.331	
- Lkw/Omnibusse	48.801	33.462	15.339	
- sonstige Kfz / Anhänger	23.309	9.050	14.259	

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (LfSt.) - Stand 12/2013 /KBA

Einwohner	Alter	Einwohner	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner
Kinder	bis 13 J.	228.523	13%	179.420	12 %	49.103	15 %	keine Angaben in Altersgruppen möglich
Jugendliche	14-17 J.	41.205	2%	31.643	2 %	9.562	3 %	
junge Erwachsene	18-24 J.	169.650	9%	145.410	10 %	24.240	7 %	
Erwachsene	25-64 J.	1.028.521	57%	849.602	58 %	178.919	54 %	
Senioren	ab 65 J.	327.044	18%	258.887	18 %	68.157	21 %	
Gesamt:		1.805.634 inkl. Einw. STA		1.464.962		329.981		10.691

Quelle: Statistisches Jahrbuch der LH München / Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand:31.12.2013)

¹ Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt München 2014
² Nur LH München: Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt München 2014
³ Messe München, Jahresergebnis 2014



2. Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich

(Landeshauptstadt München, Landkreis München, Teilbereich Landkreis Starnberg)

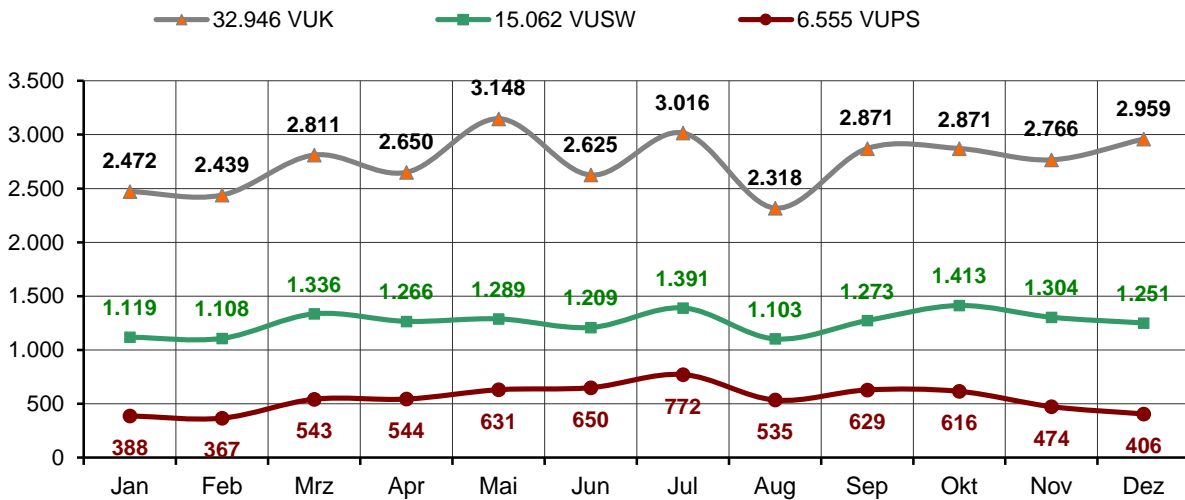
2.1 Gesamtüberblick

	Gesamtbereich		Fälle	+/- %
	2013	2014		
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	54.977	54.563	-414	-0,8% ↓
- VU mit Sachschaden gesamt	48.566	48.008	-558	-1,1% ↓
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	32.780	32.946	+166	0,5% ↑
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	15.786	15.062	-724	-4,6% ↓
- VU mit Personenschaden VUPS	6.411	6.555	+144	2,2% ↑
-- dabei Verletzte gesamt	7.801	7.918	+117	1,5% ↑
> Leichtverletzte	7.022	7.121	+99	1,4% ↑
> Schwerverletzte	779	797	+18	2,3% ↑
-- dabei Getötete	27	29	+2	7,4% ↑
Geschwindigkeitsunfälle	632	449	-183	-29,0% ↓
- dabei Verletzte	415	337	-78	-18,8% ↓
- dabei Getötete	12	11	-1	-8,3% ↓
Alkoholunfälle	444	447	+3	0,7% ↑
- dabei Verletzte	193	210	+17	8,8% ↑
- dabei Getötete	5	4	-1	-20,0% ↓
Drogenunfälle	46	36	-10	-21,7% ↓
- dabei Verletzte	26	9	-17	-65,4% ↓
- dabei Getötete	4	0	-4	-100,0% ↓
Fluchtunfälle	13.241	12.870	-371	-2,8% ↓
- dabei Verletzte	604	641	+37	6,1% ↑
- dabei Getötete	0	2	+2	↑
Schulwegunfälle	115	134	+19	16,5% ↑
- dabei verletzte Schüler	120	145	+25	20,8% ↑
- dabei getötete Schüler	0	1	+1	↑
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	3.760	3.540	-220	-5,9% ↓
- dabei verletzte junge Erwachsene	808	805	-3	-0,4% ↓
- dabei getötete junge Erwachsene	2	4	+2	100,0% ↑
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	4.002	4.014	+12	0,3% ↑
- dabei verletzte Senioren	898	918	+20	2,2% ↑
- dabei getötete Senioren	12	13	+1	8,3% ↑
Fußgängerunfälle	1.004	1.012	+8	0,8% ↑
- dabei verletzte Fußgänger	861	861	+0	0,0% →
- dabei getötete Fußgänger	11	13	+2	18,2% ↑
Radfahrerunfälle	2.767	3.022	+255	9,2% ↑
- dabei verletzte Radfahrer	2.453	2.657	+204	8,3% ↑
- dabei getötete Radfahrer	3	7	+4	133,3% ↑

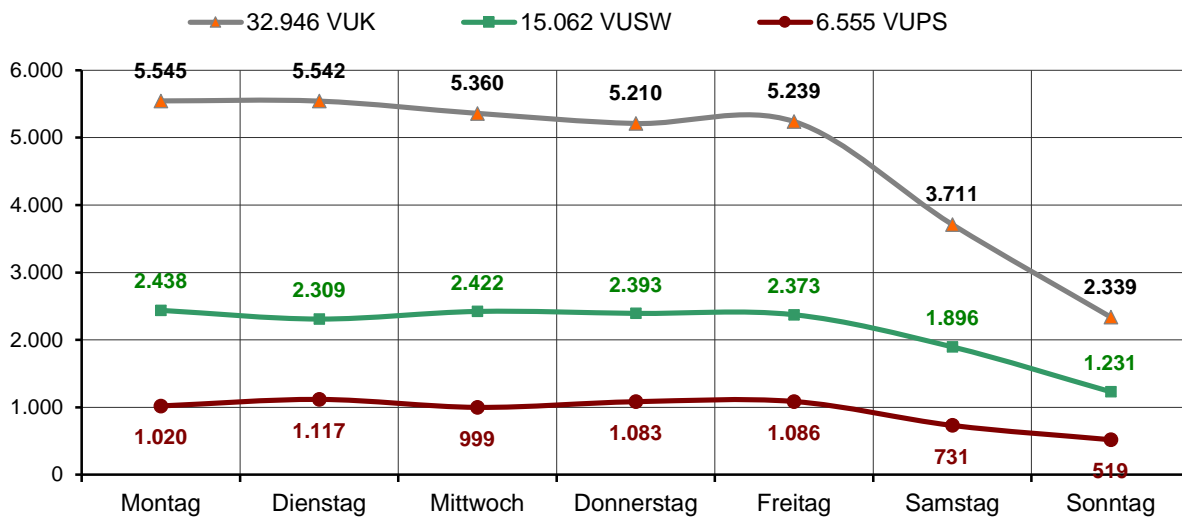


54.563 Verkehrsunfälle - Aufgliederung in Jahres- / Tageszeit

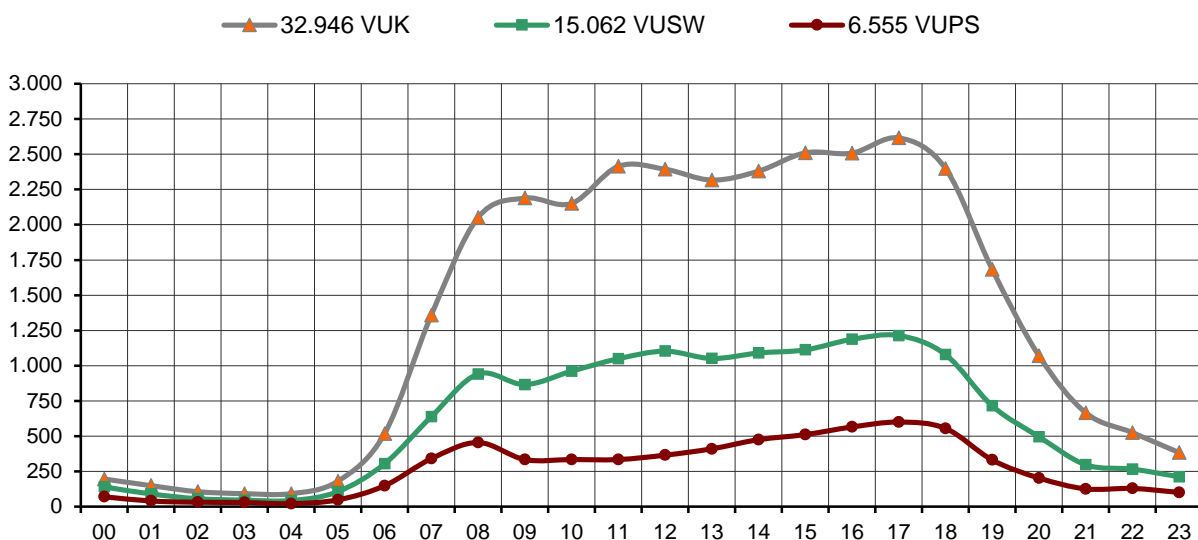
- Verteilung auf Monate



- Verteilung auf Wochentage

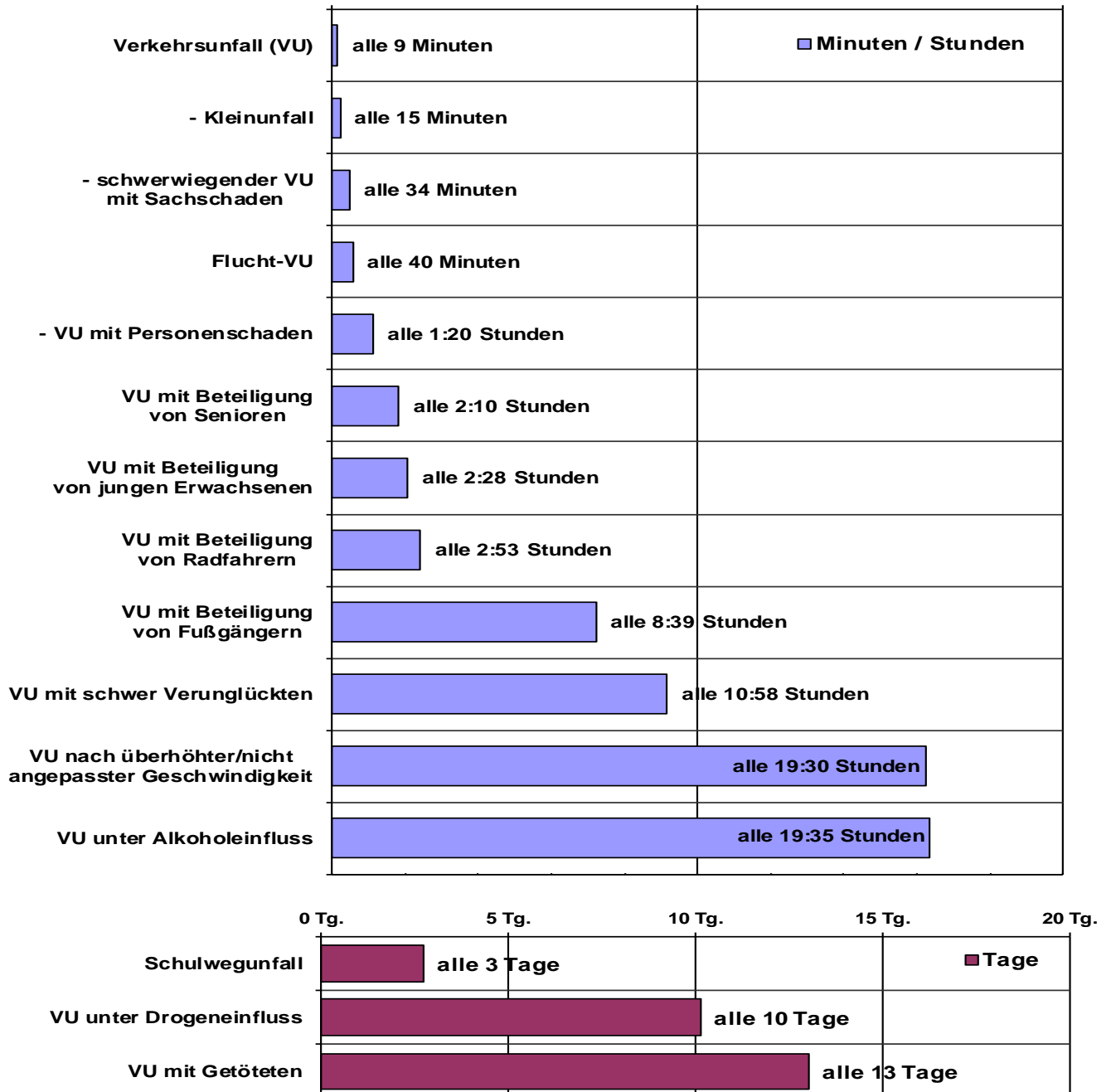


- Verteilung auf Tageszeit





Statistisch gesehen geschieht ein ...





2.2 Kurzübersicht zur Verkehrsunfallentwicklung 2014

Unfallzahlen

1. **Verkehrsunfälle gesamt:** **Seite 7**
Die Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle im Jahr 2014 ist gegenüber dem Vorjahr um 414 auf 54.563 Unfälle (- 0,8 %) gesunken. Hierbei handelt es sich um 32.946 Kleinunfälle (+ 0,5 %), 15.062 schwerwiegende Verkehrsunfälle mit (lediglich) Sachschaden (-4,6 %) und 6.555 Unfälle mit Personenschaden (+ 2,2 %).
2. **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Schulkindern (bis zum vollendeten 15. Lebensjahr):** **Seite 38**
Bei den Schulwegunfällen war ein Anstieg um 19 Fälle auf 134 zu verzeichnen. Die Zahl der hierbei verletzten Schüler stieg ebenfalls an, und zwar um 20,8 % von 120 auf 145 Schüler. Ein Schulkind (13jähriger Radfahrer) wurde bei einem Schulwegunfall getötet.
3. **Verkehrsunfälle mit Unfallflucht (unerlaubtes Entfernen vom Unfallort):** **Seite 41**
Die Verkehrsunfälle mit Unfallflucht sanken um 371 Fälle auf 12.870 (- 2,8 %). Die Zahl der hierbei verletzten Verkehrsteilnehmer stieg jedoch um 37 auf 641 (+6,1 %) an. Hierbei gab es zwei Verkehrstote (Vorjahr null).

Unfallfolgen

4. **Verletzte:** **Seite 7**
Im Vergleich zu 2013 stieg die Zahl der Verletzten um 117 auf 7.918 Personen (+ 1,5 %).
5. **Schwer Verunglückte (Schwerverletzte und Getötete):** **Seite 18**
Schwerverletzte: **Seite 7**
Bei den schwerverletzten Verkehrsteilnehmern ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg um 18 auf 797 (+ 2,3 %) zu verzeichnen.
Getötete: **Seite 15**
Mit 29 Verkehrstoten (+ 7,4 %) waren zwei Opfer mehr zu beklagen als im Vorjahr. Bei einem der 28 Verkehrsunfälle mit Getöteten kamen zwei Menschen ums Leben.

Unfallursachen

6. **Häufigste Unfallursachen:** **Seite 20**
Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit schwer Verunglückten sind Fehler im Zusammenhang mit der Vorfahrts-/Vorranggewährung, beim Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren, beim Fußgängerverhalten, bei der Straßenbenutzung und der Geschwindigkeitswahl.
7. **Unfälle unter Einwirkung von**
Alkohol: **Seite 34**
Bei Verkehrsunfällen, bei denen Alkoholeinfluss eine Rolle spielte, ist im Vergleich zu 2013 ein Anstieg um 3 auf 447 (+ 0,7 %) zu verzeichnen. Die Zahl der Verletzten erhöhte sich um 17 auf 210 (+ 8,8 %), vier Personen wurden getötet (- 1 gegenüber dem Vorjahr).
Drogen: **Seite 36**
Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Drogen oder sonstigen berauschenden Mitteln reduzierte sich um 10 auf 36 (- 21,7 %). Die Zahl der dabei verletzten Verkehrsteilnehmer sank auf neun (- 17). Getötete waren 2014 keine zu beklagen (Vorjahr: vier).



Besondere Altersgruppen

8. Junge Erwachsene:

Seite 21

Die Verkehrsunfälle mit Beteiligten vom 18. bis einschließlich 24. Lebensjahr sind um 220 (- 5,9 %) auf 3.540 gesunken. Die Anzahl der verletzten jungen Erwachsenen reduzierte sich um drei (- 0,4 %) auf 805. Bei derartigen Unfällen kamen neun Personen ums Leben. Vier davon waren junge Erwachsene.

9. Senioren:

Seite 24

Die Verkehrsunfälle mit Beteiligten ab dem vollendeten 65. Lebensjahr sind um 12 Verkehrsunfälle (+ 0,3 %) auf 4.014 gestiegen. Die Anzahl der verletzten Senioren erhöhte sich um 20 auf 918 (+ 2,2 %). Bei derartigen Unfällen waren 13 Tote zu beklagen. Alle 13 gehörten zur Altersgruppe der Senioren.

Besondere Beteiligungsformen

10. Fußgänger:

Seite 27

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern ist um 8 (+ 0,8 %) auf 1.012 leicht angestiegen. Die Anzahl der verletzten Fußgänger blieb mit 861 gleich wie im Vorjahr, die Zahl der getöteten Fußgänger stieg um zwei (+ 18,2 %) auf 13 an.

11. Radfahrer:

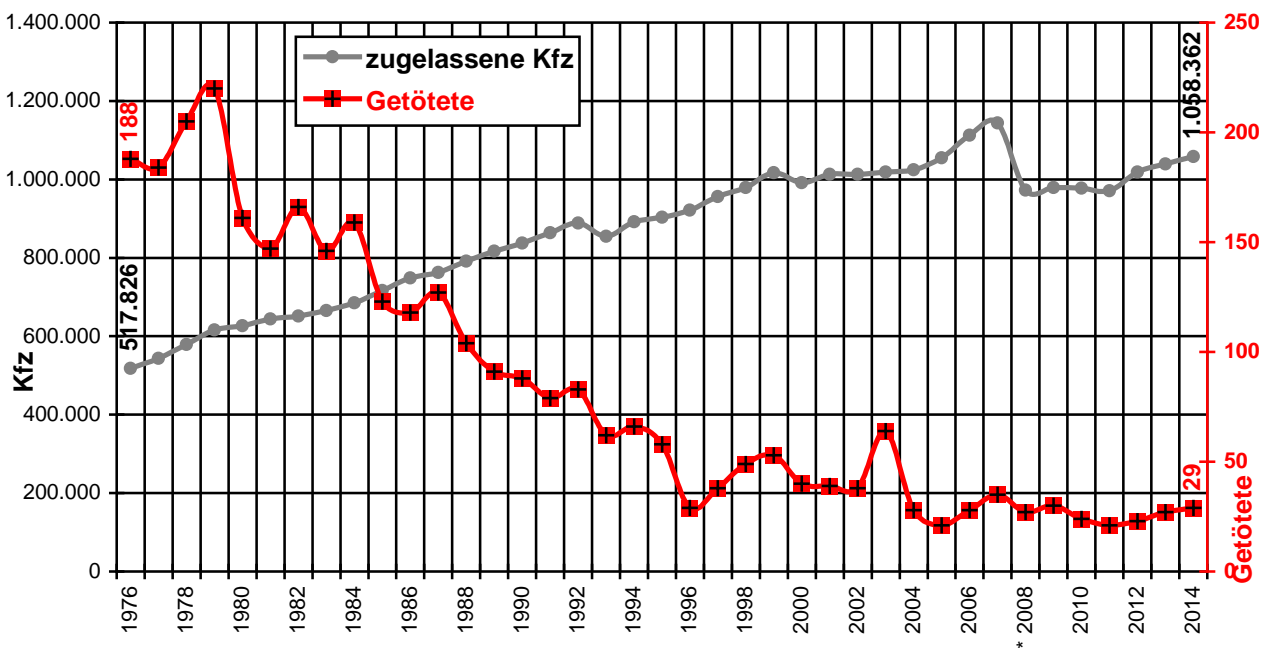
Seite 30

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern erhöhte sich um 255 (+ 9,2 %) auf 3.022. Die Anzahl der hierbei verletzten Radfahrer stieg um 204 auf 2.657 (+ 8,3 %), die Zahl der getöteten Radfahrer erhöhte sich von drei auf sieben (+ 133,3 %).



2.3 Langzeitvergleiche

Kfz-Bestand - Verkehrstote



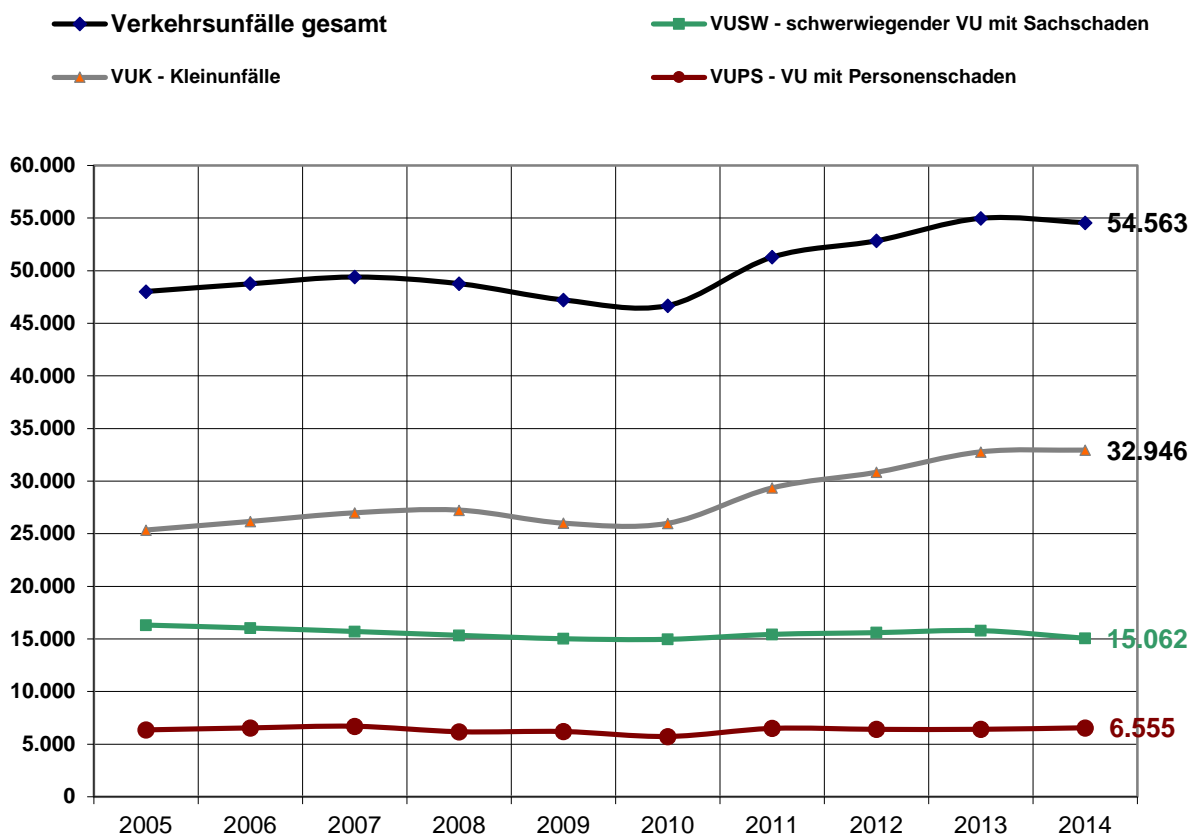
* Ab 01.01.2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 %).

Jahr	Einwohner	zugelassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl			
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete	
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz
Gesamtbereich											
2005	1.555.358	1.054.879	48.021	6.355	7.840	21	41.666	580	743	1,4	2,0
2006	1.568.757	1.112.758	48.748	6.543	7.963	28	42.205	566	716	1,8	2,5
2007	1.606.101	1.144.057	49.395	6.700	8.178	35	42.695	534	715	2,2	3,1
2008	1.627.035	972.931	48.766	6.180	7.271	27	42.586	504	747	1,7	2,8
2009	1.644.350	979.167	47.220	6.199	7.456	30	41.021	508	761	1,8	3,1
2010	1.650.013	977.831	46.684	5.731	6.874	24	40.953	509	703	1,5	2,5
2011	1.676.201	971.214	51.282	6.496	7.832	21	44.786	447	806	1,3	2,2
2012	1.750.202	1.019.039	52.839	6.406	7.737	23	46.433	453	759	1,3	2,3
2013	1.776.622	1.039.564	54.977	6.411	7.801	27	48.566	439	750	1,5	2,6
2014	1.805.634	1.058.362	54.563	6.555	7.918	29	48.008	439	748	1,6	2,7

Die Kfz-Zulassungszahlen und die Einwohnerzahlen sind im Jahr 2014 auf einem neuen Höchststand.



Verkehrsunfälle - Unfallarten



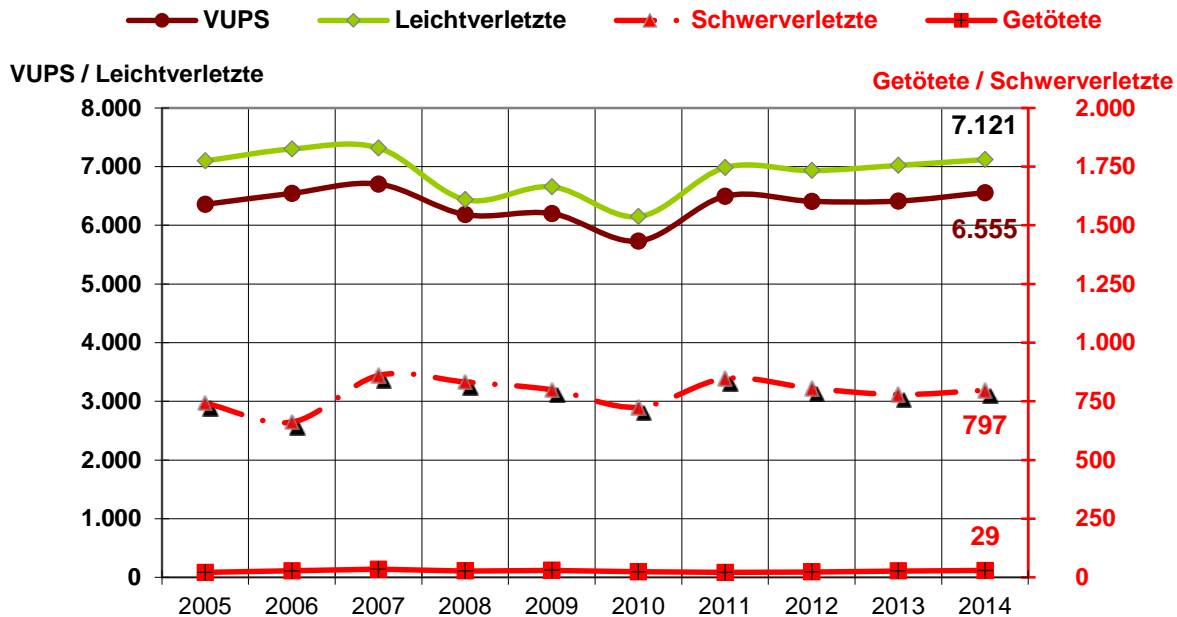
Bei der **Gesamtzahl** der **Verkehrsunfälle** ist nach drei Jahren wieder ein **leichter Rückgang** zu verzeichnen; die **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** bewegen sich **seit Jahren auf nahezu gleichem Niveau**.

Erstmals seit 2010 sind die **schwerwiegenden Verkehrsunfälle mit Sachschaden** erkennbar **gesunken**.



2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS)

Langzeitvergleich: VUPS - Leichtverletzte - Schwerverletzte - Getötete



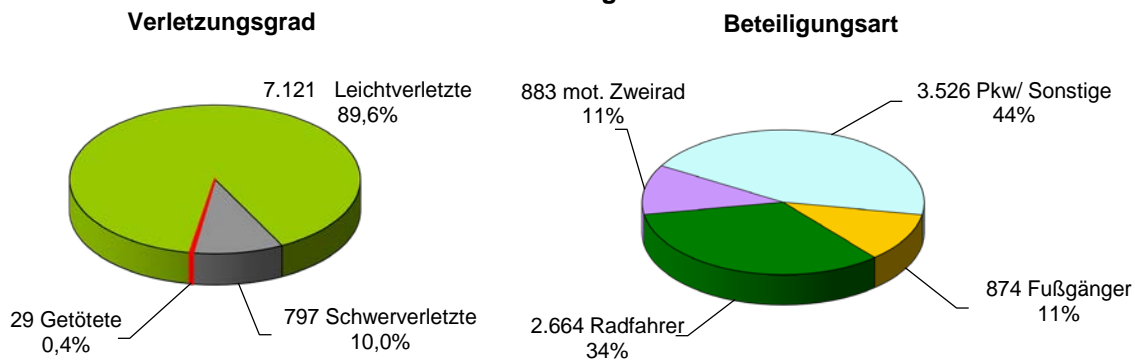
Mit dem leichten **Anstieg** bei den **Verkehrsunfällen mit Personenschaden** (+2,2 %) ist auch die Zahl der Verletzten (+1,5 %) und Getöteten (+7,4 %) angestiegen.

Verunglückte (Verletzte und Getötete) 2014: Beteiligungsart - Verletzungsgrad

Bei den **6.555 Verkehrsunfällen** mit Personenschaden im Jahr 2014 **verunglückten** insgesamt **7.947 Personen**.

7.947 Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
	874 (11,0%)	2.664 (33,5%)	883 (11,1%)	3.526 (44,4%)
7.121 Leichtverletzte	696 (9,8%)	2.294 (32,2%)	750 (10,5%)	3.381 (47,5%)
797 Schwerverletzte	165 (20,7%)	363 (45,5%)	131 (16,4%)	138 (17,3%)
29 Getötete	13 (44,8%)	7 (24,1%)	2 (6,9%)	7 (24,1%)

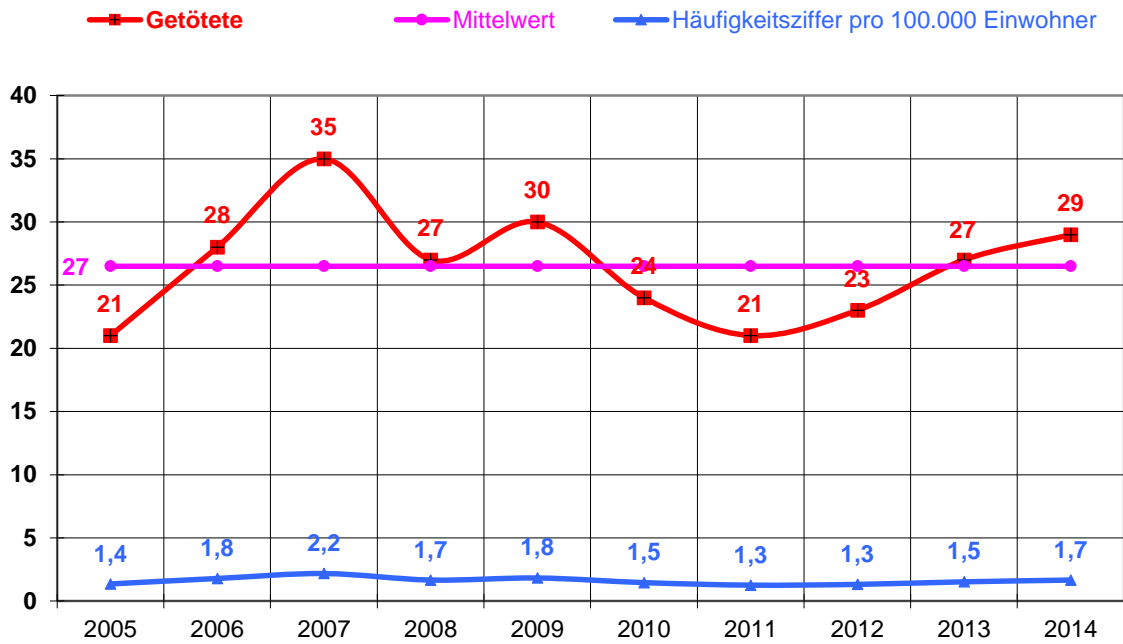
7.947 Verunglückte



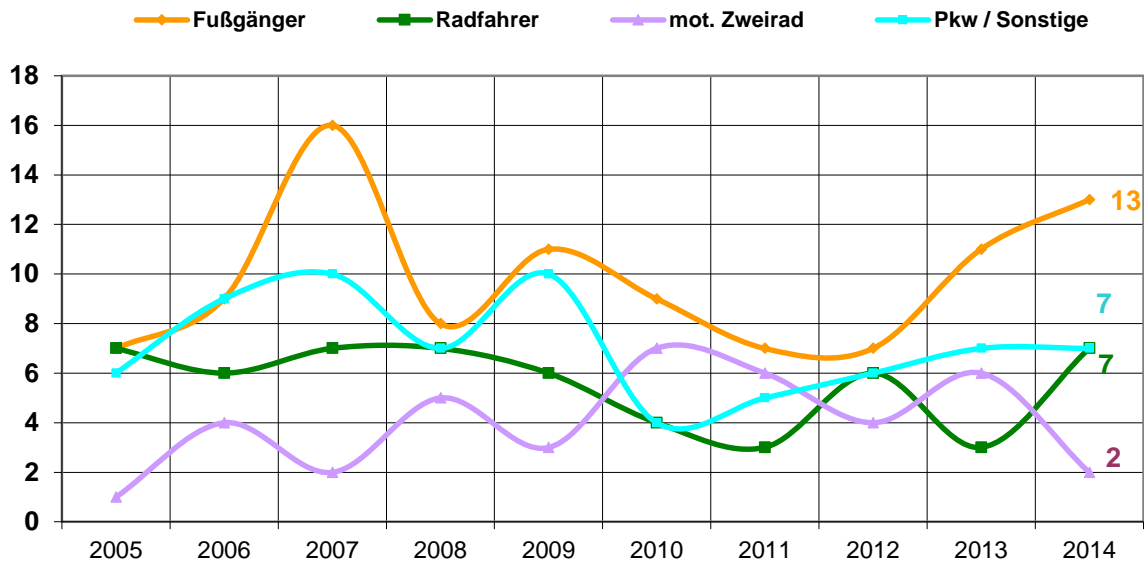


2.4.1 Getötete

Langzeitvergleich: Getötete

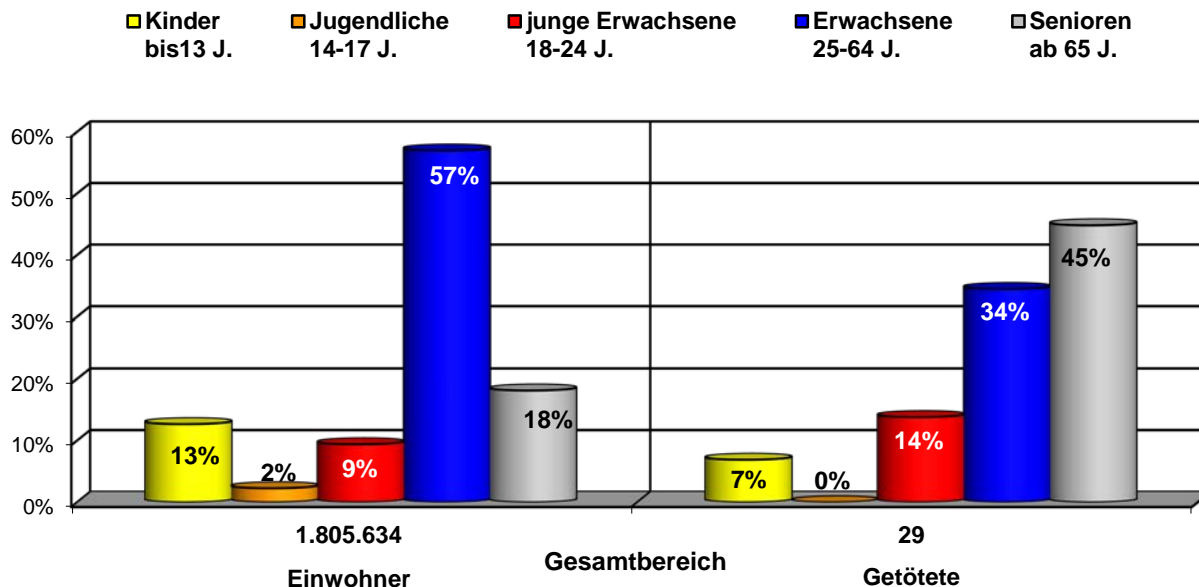


Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart





Altersstruktur 2014: Einwohner - Getötete



Bei den Verkehrstoten sind die **Senioren** deutlich **überproportional beteiligt**.

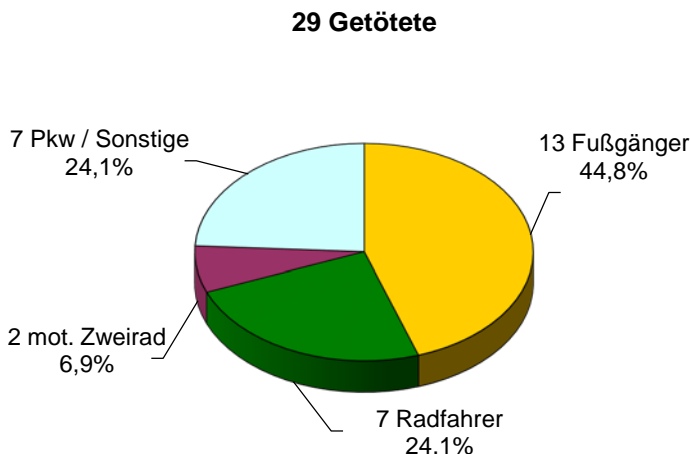
Getötete 2014: Altersgruppen - Beteiligungsart

29 Getötete	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
	13 (44,8%)	7 (24,1%)	2 (6,9%)	7 (24,1%)
2 Kinder	1 (50,0%)	1 (50,0%)		
0 Jugendliche				
4 junge Erwachsene	2 (50,0%)			2 (50,0%)
10 Erwachsene	3 (30,0%)	3 (30,0%)	2 (20,0%)	2 (20,0%)
13 Senioren	7 (53,8%)	3 (23,1%)		3 (23,1%)

Bei 28 Verkehrsunfällen wurden 29 Personen getötet.

Fünf getötete Radfahrer trugen keinen Fahrradhelm.

Von den getöteten Verkehrsteilnehmern zählen über zwei Drittel zur Gruppe der „**ungeschützten Verkehrsteilnehmer**“ (Fußgänger/Radfahrer).

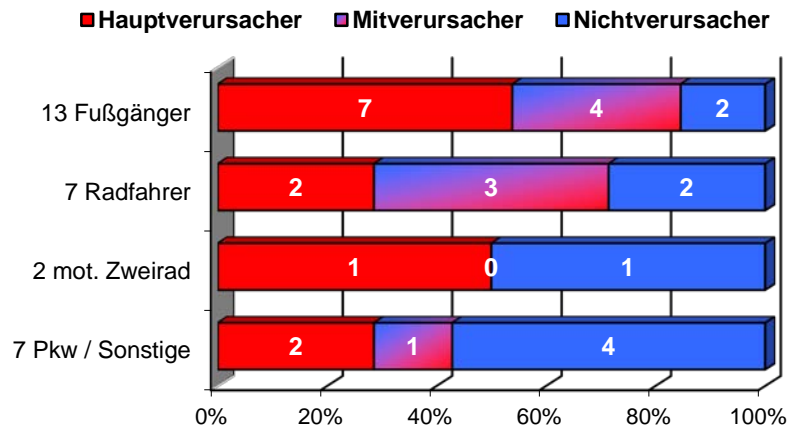




Verursacherrolle der 29 Getöteten

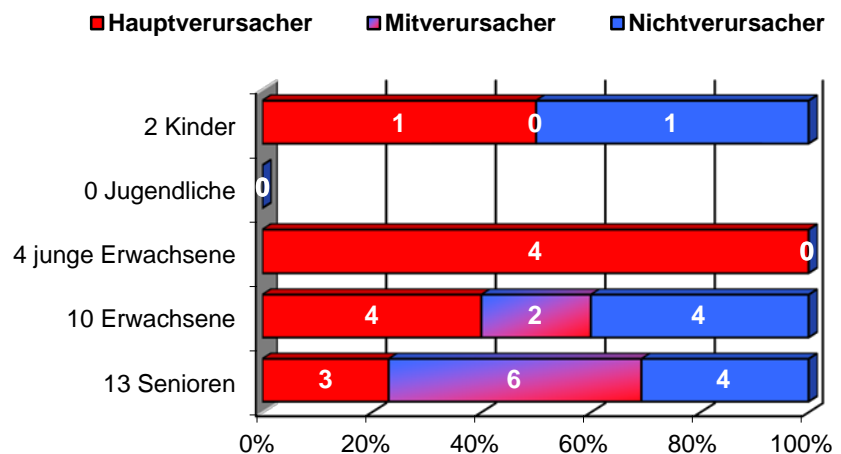
Beteiligungsart:

Bei den tödlichen Verkehrsunfällen setzten die getöteten **Fußgänger** überwiegend selbst die **Hauptursache**.



Altersgruppen:

Die Altersgruppen der **jungen Erwachsenen** setzte bei ihren Unfällen **selbst die Hauptursache**.



Unfallursachen bei den Verkehrsunfällen mit Getöteten

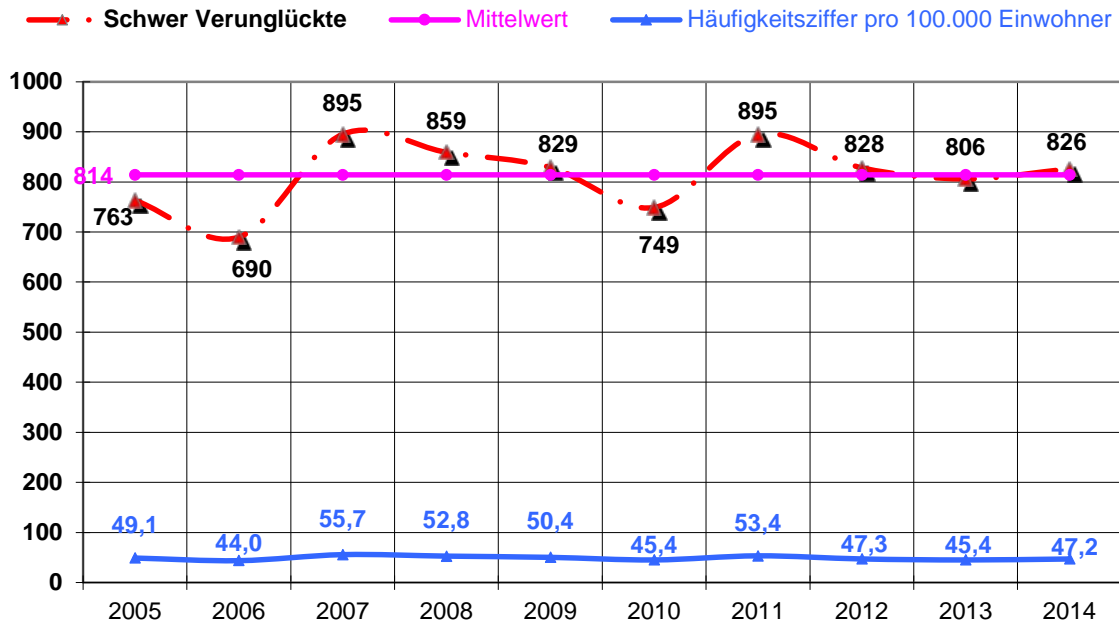
Bei folgender Aufstellung wurden die Ursachen aller Unfallbeteiligten berücksichtigt.

Ursache	Häufigkeit	Veränderung zum Vorjahr
Falsches Verhalten der Fußgänger	18 x ↗	50,0 %
Geschwindigkeit	10 x ↗	42,9 %
Abbiegen, Wenden, Ein-/ Anfahren	7 x ↗	75,0 %
Alkohol	4 x ↗	33,3 %
Vorfahrt, Vorrang	4 x ↘	-20,0 %
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	3 x ↘	-40,0 %
Falsche Straßenbenutzung / Nichtbeachten Rechtsfahrgebot	1 x ↘	-66,7 %
Drogen	0 x ↘	-100,0 %



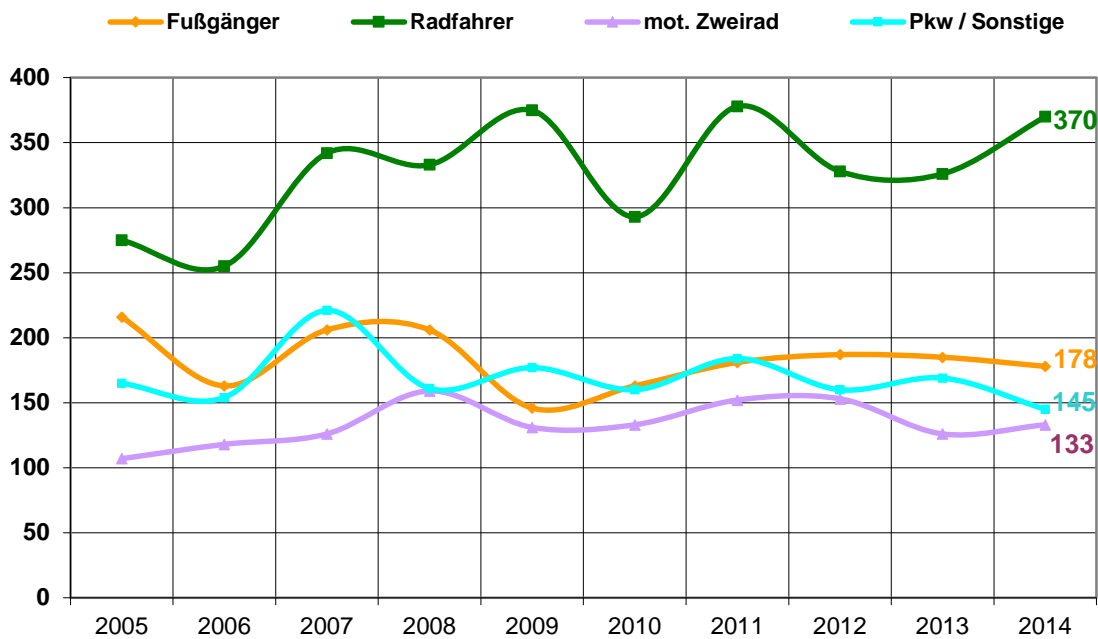
2.4.2 Schwer Verunglückte

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte (Schwerverletzte und Getötete)



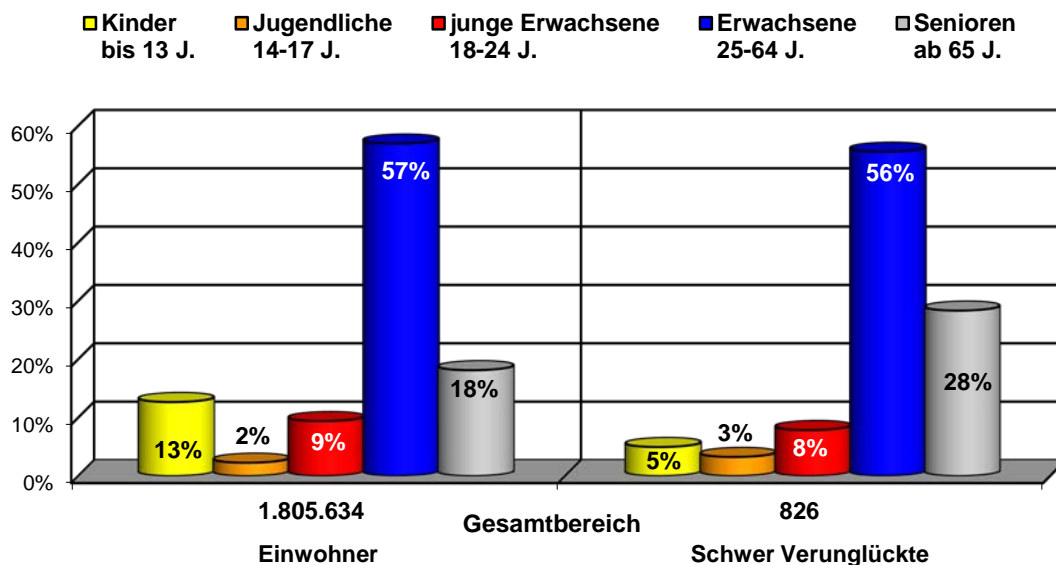
Die Zahl der **schwer verunglückten Verkehrsteilnehmer** ist im Vergleich zum Vorjahr **um 2,4 % angestiegen**.

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart





Altersstruktur 2014: Einwohner - Schwer Verunglückte

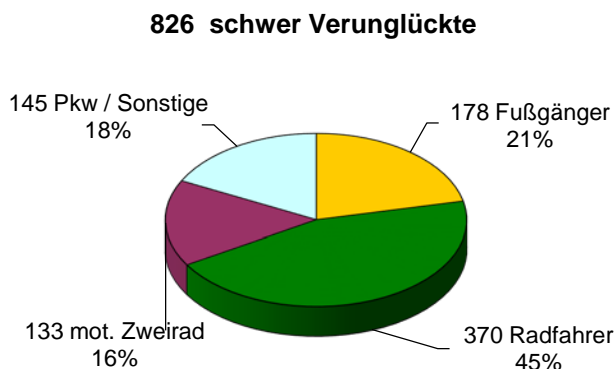


Während die meisten Altersgruppen bei Unfällen mit schweren Folgen weitgehend ihren Anteil an der Bevölkerung widerspiegeln, gibt es bei zwei Gruppen deutliche Abweichungen: **Kinder** sind **unterproportional** und **Senioren überproportional** vertreten.

Schwer Verunglückte 2014: Altersgruppen - Beteiligungsart

826 schwer Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
	178 (21,5%)	370 (44,8%)	133 (16,1%)	145 (17,6%)
41 Kinder	22 (53,7%)	15 (36,6%)		4 (9,8%)
27 Jugendliche	6 (22,2%)	13 (48,1%)	8 (29,6%)	
65 junge Erwachsene	13 (20,0%)	17 (26,2%)	22 (33,8%)	13 (20,0%)
459 Erwachsene	59 (12,9%)	217 (47,3%)	96 (20,9%)	87 (19,0%)
234 Senioren	78 (33,3%)	108 (46,2%)	7 (3,0%)	41 (17,5%)

66 % der schwer Verunglückten gehören zur Gruppe der „ungeschützten Verkehrsteilnehmer“ (**Fußgänger/Radfahrer**).

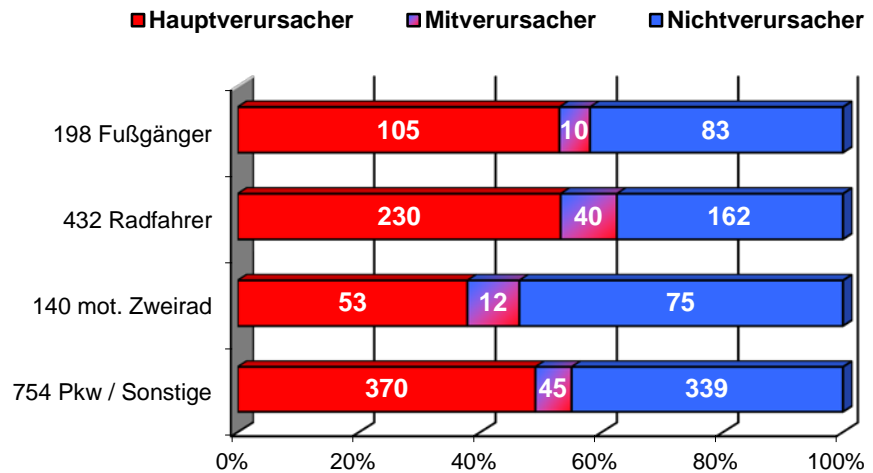




Verursacherrolle aller 1.524 Beteiligten bei VU mit schwer Verunglückten

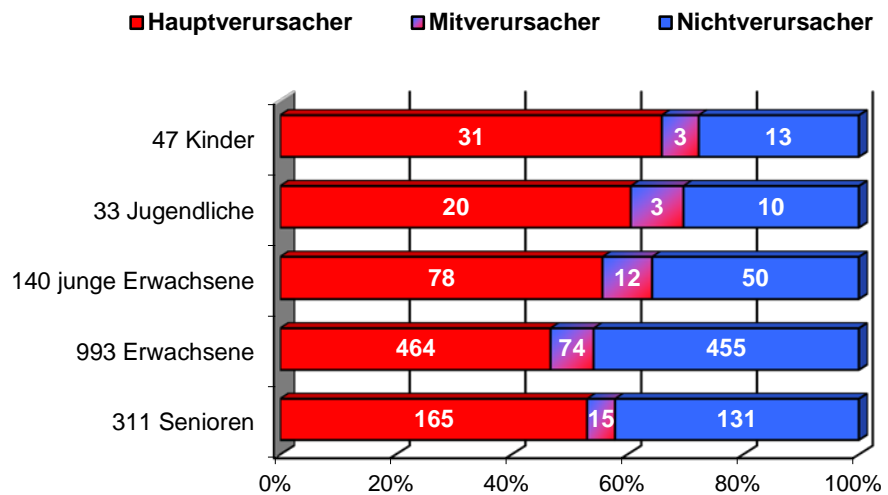
Beteiligungsart:

Motorisierte Zweiradfahrer ist die Beteiligungsart, in der die „Opferrolle“ (Nichtverursacher) überwiegt. Alle anderen stellen überwiegend die Haupt- und Mitverursacher.



Altersgruppen:

Alle Altersgruppen stellen die **Hauptverursacher** überwiegend selbst.



Hauptunfallursachen bei VU mit schwer Verunglückten

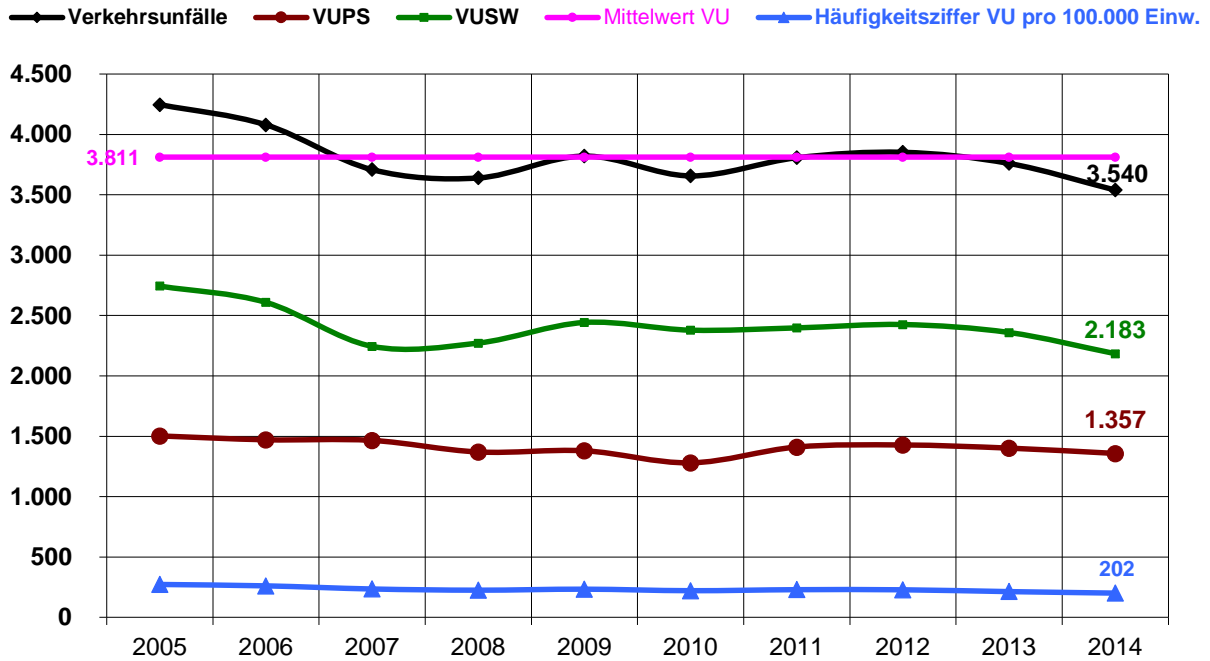
Ursache	Häufigkeit	+/-
Vorfahrt, Vorrang	127 x ↗	14,4 %
Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	121 x ↘	-7,6 %
Falsches Verhalten der Fußgänger	103 x ↗	2,0 %
Falsche Straßenbenutzung	47 x ↗	11,9 %
Geschwindigkeit	34 x ↘	-2,9 %



2.5 Besondere Altersgruppen

2.5.1 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)

Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen

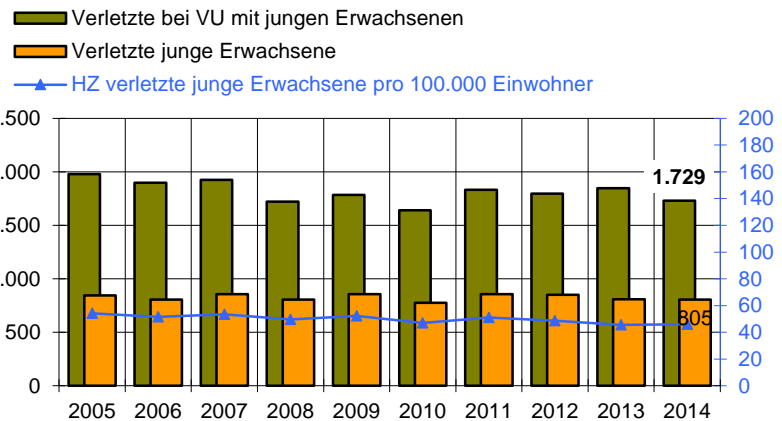


Die Anzahl der **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen** bewegt sich seit 2007 unter dem langjährigen Mittelwert. Der Anteil der Verkehrsunfälle mit Personenschaden befindet sich auf dem Niveau der Vorjahre.

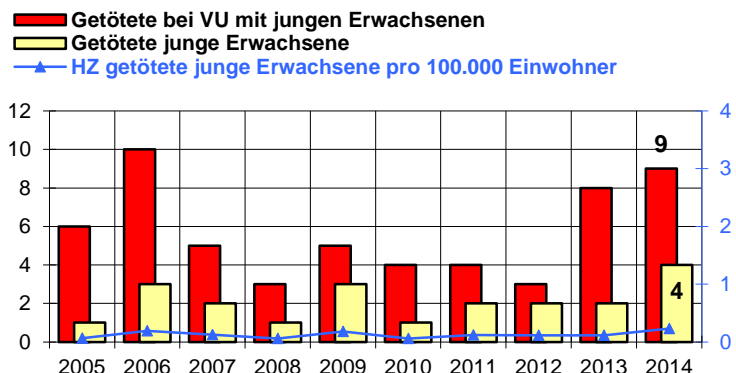
Verletzungsgrad

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von **jungen Erwachsenen** wurden im Jahr 2014

- 1.729 Personen **verletzt**; 805 (- 0,4 %) davon gehörten zur Altersgruppe der jungen Erwachsenen

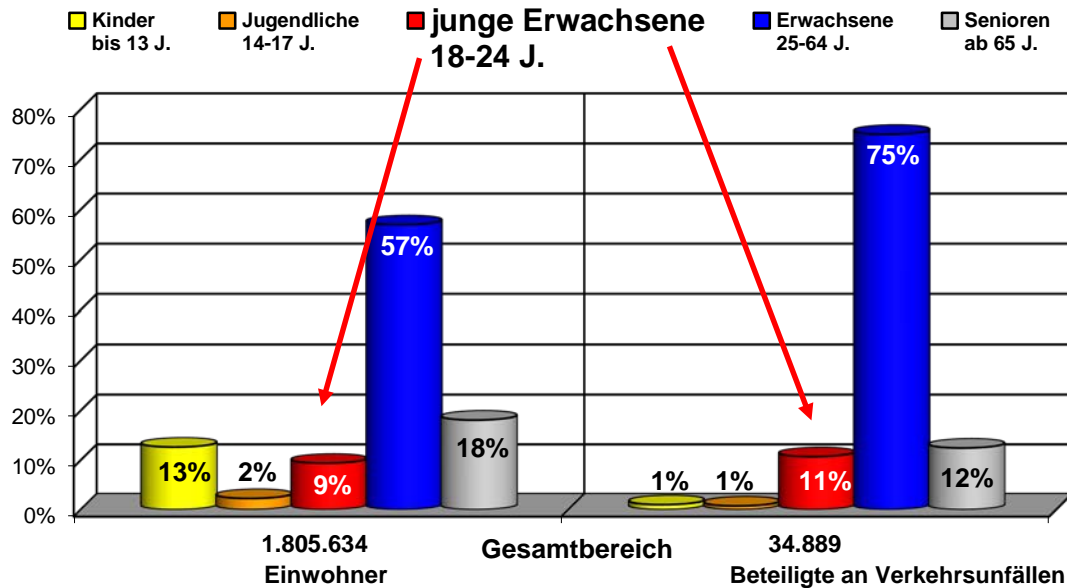


- 9 Personen **getötet**; 4 (+100 %) davon gehörten zur Altersgruppe der jungen Erwachsenen.





Altersgruppen 2014: Einwohner - Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen



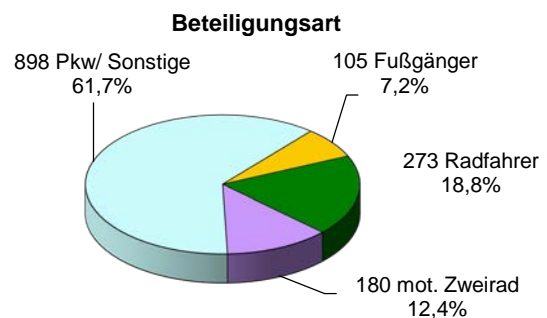
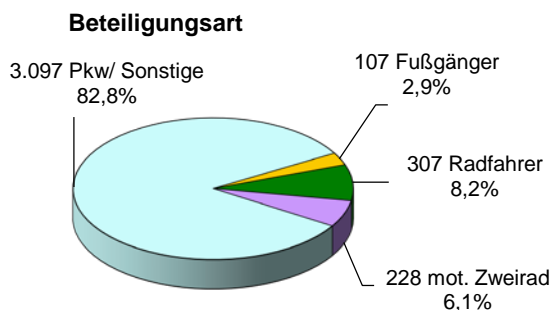
Junge Erwachsene stellen im Gesamtbereich des Polizeipräsidiums München 9 % der Bevölkerung und sind mit einem Anteil von 11 % am Unfallgeschehen beteiligt.

Beteiligungsart der verletzten/getöteten jungen Erwachsenen

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
3.739 beteiligte junge Erwachsene an VUSW und VUPS	107 (2,9%)	307 (8,2%)	228 (6,1%)	3.097 (82,8%)
1.456 davon an VUPS	105 (7,2%)	273 (18,8%)	180 (12,4%)	898 (61,7%)
805 verletzte junge Erwachsene	97 (12,0%)	231 (28,7%)	159 (19,8%)	318 (39,5%)
4 getötete junge Erwachsene	2 (50,0%)			2 (50,0%)

3.739 beteiligte junge Erwachsene an VUSW und VUPS

1.456 davon an VUPS

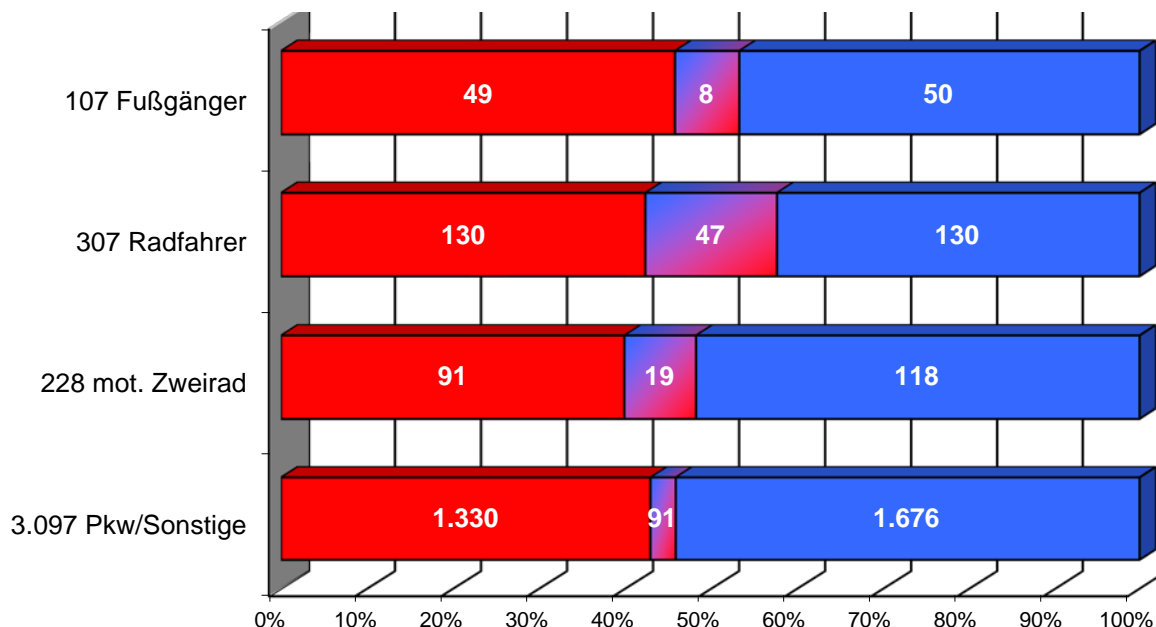


An den Verkehrsunfällen sind junge Erwachsene mit fast 83 % als Pkw-Fahrer beteiligt. Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden sind 62 % Pkw-Fahrer.



Verursacherrolle der jungen Erwachsene

3.739 junge Erwachsene ■ Hauptverursacher ■ Mitverursacher ■ Nichtverursacher



Bei der motorisierten Verkehrsteilnahme waren die jungen Erwachsenen häufiger Nichtverursacher als in einer Verursacherrolle.

Hauptunfallursachen bei allen 3.540 VU mit Beteiligung junger Erwachsener

Ursache	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr
Vorfahrt, Vorrang	723	674	-7,3 %
Abbiegen, Wenden	697	620	-12,4 %
Abstand	269	302	10,9 %
Rotlicht	116	132	12,1 %
Alkohol	82	87	5,7 %

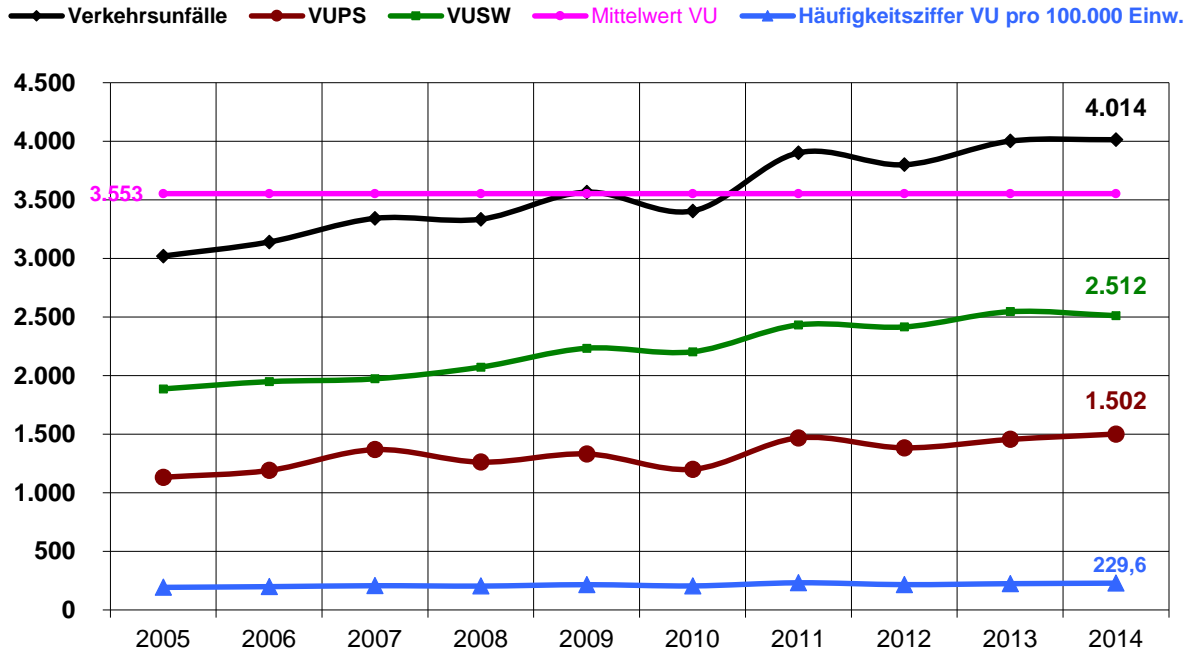
Hauptunfallursachen bei von jungen Erwachsenen verursachten VU (junger Erwachsener = Hauptverursacher)

Ursache	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr
Vorfahrt, Vorrang	345	352	2,0 %
Abbiegen, Wenden	399	344	-16,0 %
Abstand	139	150	7,3 %
Rotlicht	65	92	29,3 %
Geschwindigkeit	84	64	-31,3 %



2.5.2 Senioren (ab 65 Jahre)

Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Senioren

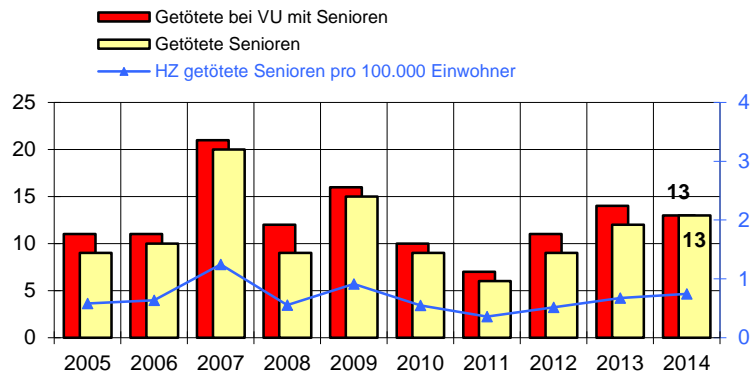
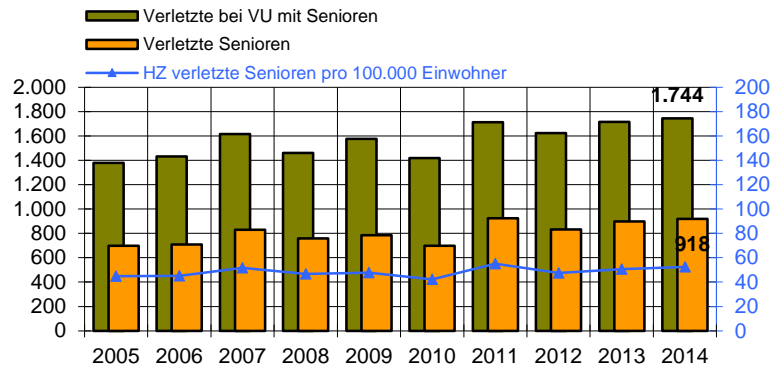


Die Anzahl der **Unfälle** mit Beteiligung von **Senioren** ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert und liegt nach wie vor über dem 10jährigen Mittelwert. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist leicht angestiegen, dagegen sank die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden um 1,3 %.

Verletzungsgrad

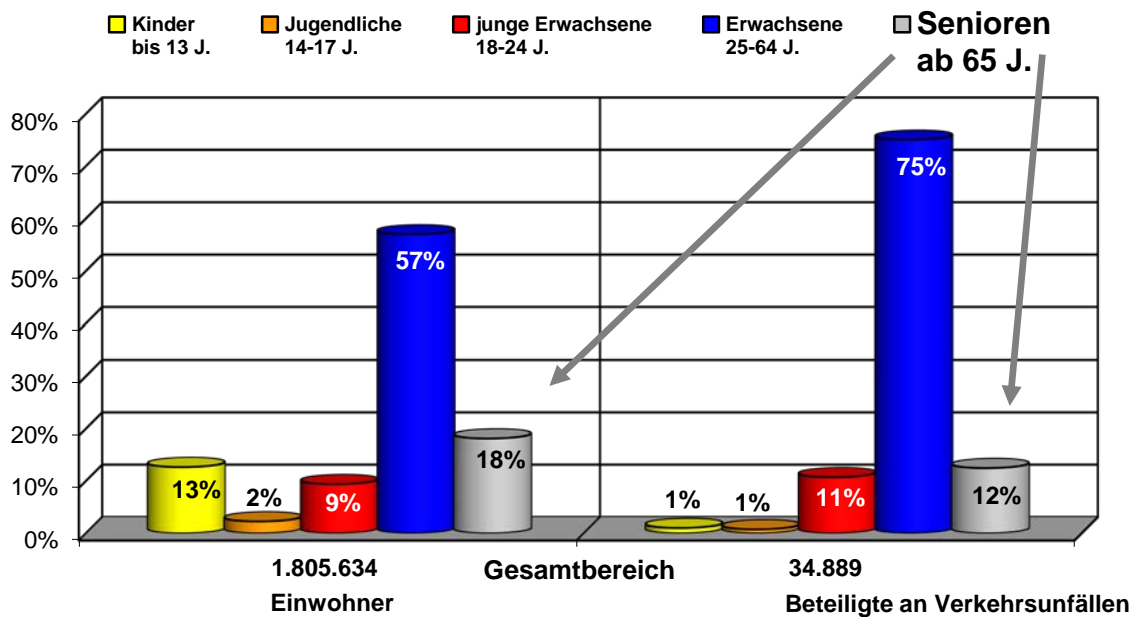
Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von **Senioren** wurden im Jahr 2014

- 1.744 Personen **verletzt**; 918 (+ 2,2 %) davon gehörten zur Altersgruppe der Senioren
- 13 Personen **getötet**; alle 13 (+ 8,3 %) gehörten zur Altersgruppe der Senioren.





Altersgruppen 2014: Einwohner - Beteiligungsanteil an den Verkehrsunfällen



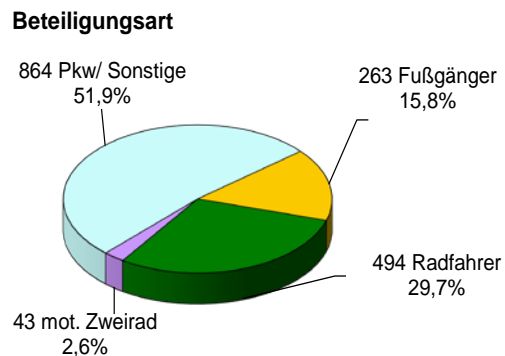
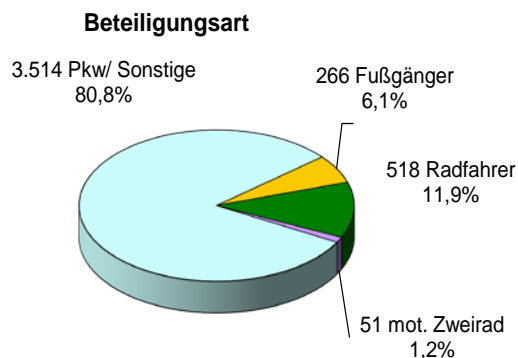
Senioren stellen im Gesamtbereich des Polizeipräsidiums München **18 % der Bevölkerung**. Diese Altersgruppe ist mit einem Anteil von **12 % am Unfallgeschehen** beteiligt.

Beteiligungsart der verletzten/getöteten Senioren

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
4.349 beteiligte Senioren an VUSW und VUPS	266 (6,1%)	518 (11,9%)	51 (1,2%)	3.514 (80,8%)
1.664 davon an VUPS	263 (15,8%)	494 (29,7%)	43 (2,6%)	864 (51,9%)
918 verletzte Senioren	203 (22,1%)	417 (45,4%)	37 (4,0%)	261 (28,4%)
13 getötete Senioren	7 (53,8%)	3 (23,1%)		3 (23,1%)

4.349 beteiligte Senioren an VUSW und VUPS

1.664 VU davon mit Personenschaden

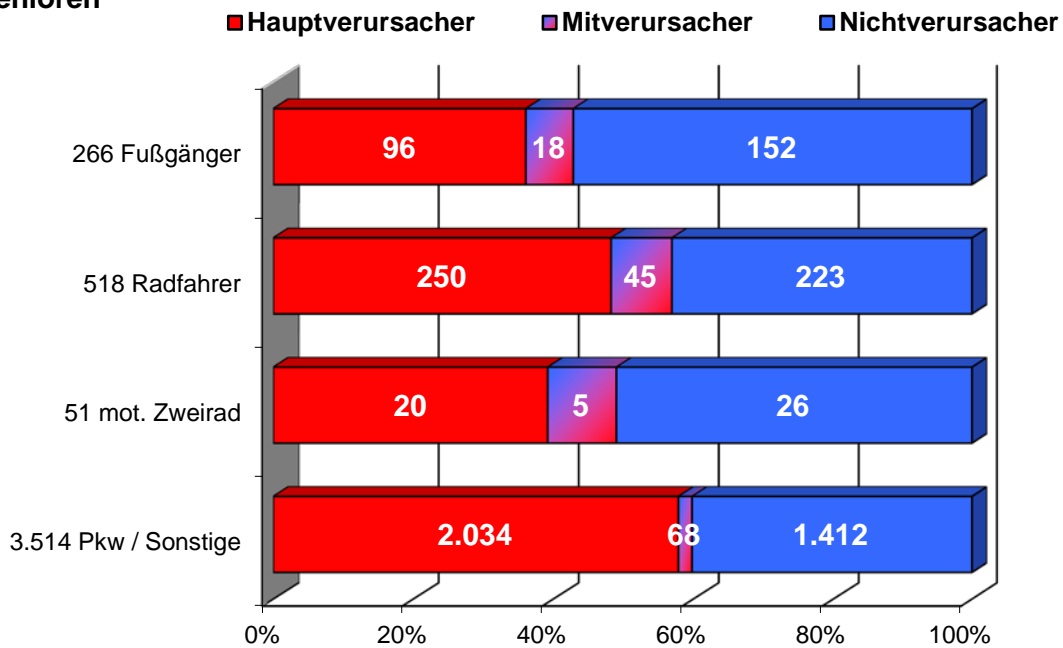


An Verkehrsunfällen sind **Senioren** zu über **80 % als Pkw-Fahrer** beteiligt. Bei Verkehrsunfällen mit **Personenschaden** sind sie mit **45 %** als ungeschützte Verkehrsteilnehmer (**Fußgänger/Radfahrer**) vertreten.



Verursacherrolle der Senioren

4.349 Senioren



Als Pkw-Fahrer traten Senioren überwiegend als Hauptverursacher auf.

Hauptunfallursachen bei allen 4.014 VU mit Beteiligung von Senioren

Ursache	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr
Abbiegen, Wenden	751	788	4,7 %
Vorfahrt, Vorrang	708	735	3,7 %
Abstand	204	227	10,1 %
Rotlicht	141	136	-3,7 %
Straßenbenutzung	104	114	8,8 %

Hauptunfallursachen bei von Senioren verursachten VU (Senior = Hauptverursacher)

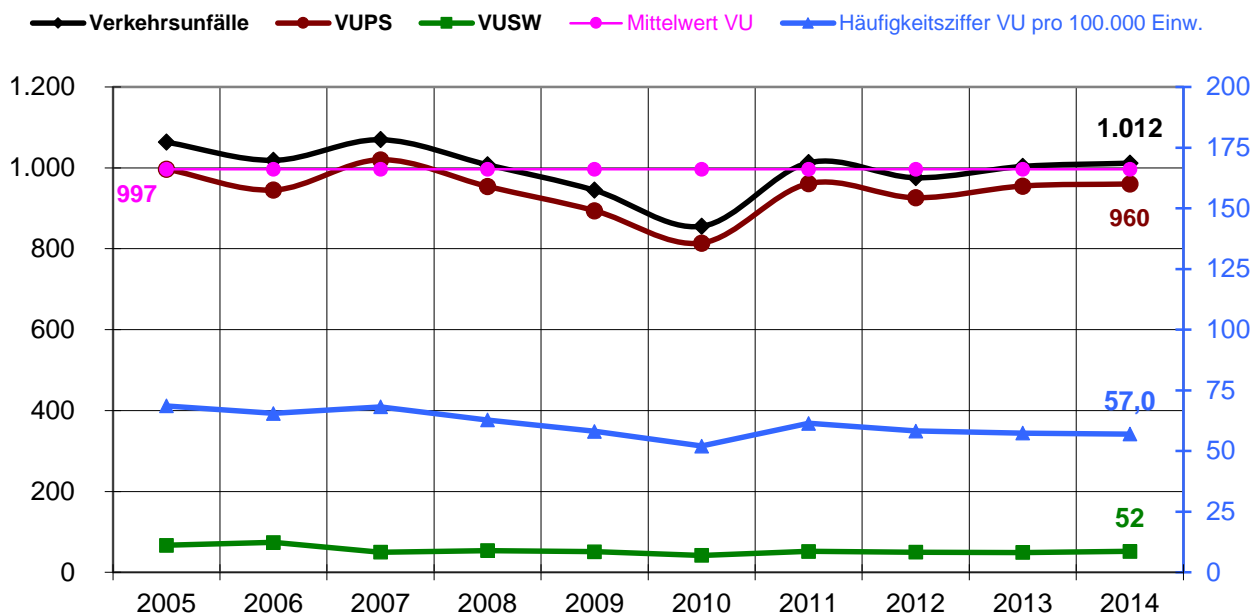
Ursache	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr
Abbiegen, Wenden	496	549	9,7 %
Vorfahrt, Vorrang	443	419	-5,7 %
Abstand	101	110	8,2 %
Rotlicht	92	77	-19,5 %
Straßenbenutzung	51	68	25,0 %



2.6 Besondere Beteiligungsarten

2.6.1 Fußgänger

Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern

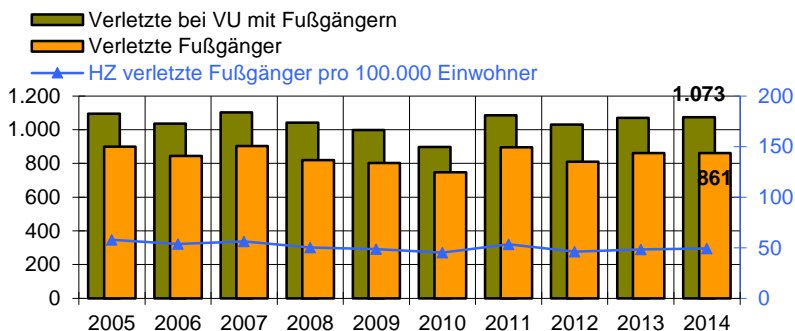


Die **Unfälle** mit Beteiligung von **Fußgängern** sind im vergangenen Jahr um sieben (+ 0,7 %) wieder **leicht angestiegen**, liegen aber im 10-jährigen Mittelwert. Unfälle mit „nur“ Sachschaden sind die Ausnahme.

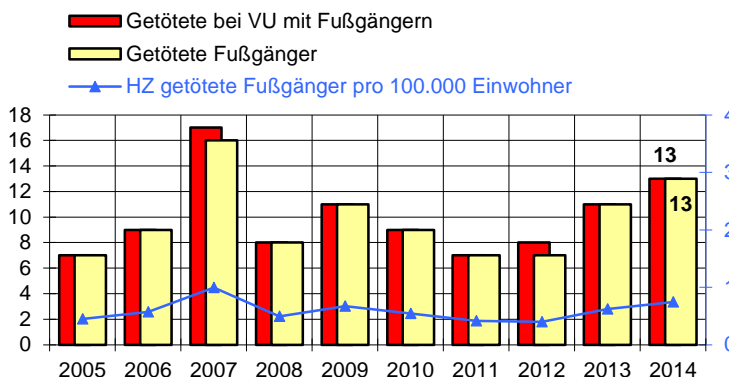
Verletzungsgrad

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von **Fußgängern** wurden im Jahr 2014

- 1.073 Personen **verletzt**; 861 (+/- 0 %) davon waren Fußgänger

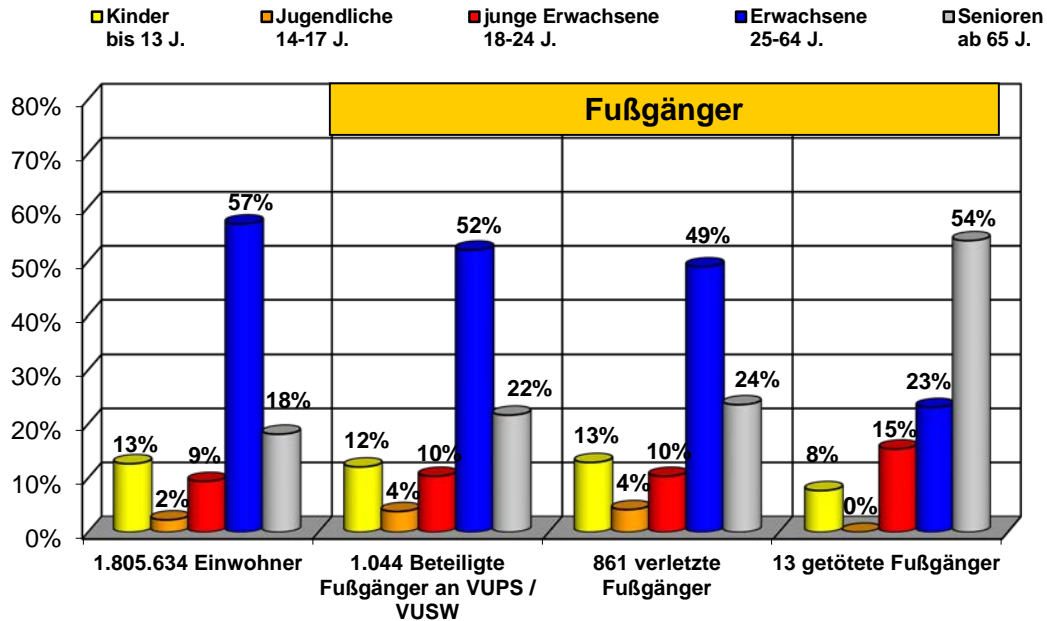


- 13 Personen **getötet**; alle 13 (+ 18,2 %) waren Fußgänger





Altersstruktur 2014: Einwohner - Fußgänger Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen / Unfallfolgen

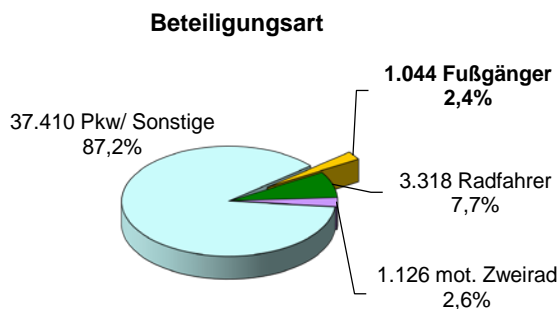


Bei den getöteten Fußgängern ist die Altersgruppe der **Senioren** im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil deutlich **überproportional betroffen**.

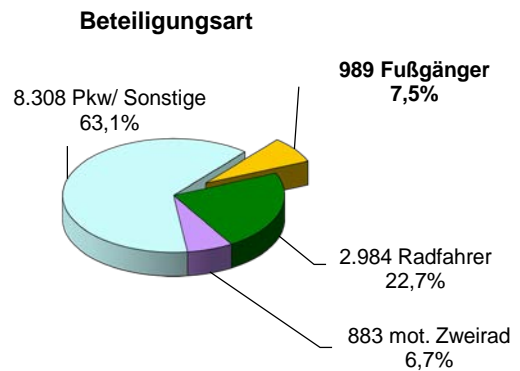
Vergleich mit anderen Beteiligungsarten

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
42.898 Beteiligte an VUSW und VUPS	1.044 (2,4%)	3.318 (7,7%)	1.126 (2,6%)	37.410 (87,2%)
13.164 Beteiligte an VUPS	989 (7,5%)	2.984 (22,7%)	883 (6,7%)	8.308 (63,1%)
7.918 Verletzte	861 (10,9%)	2.657 (33,6%)	881 (11,1%)	3.519 (44,4%)
29 Getötete	13 (44,8%)	7 (24,1%)	2 (6,9%)	7 (24,1%)

42.898 Beteiligte an VUSW und VUPS



13.164 davon an VUPS

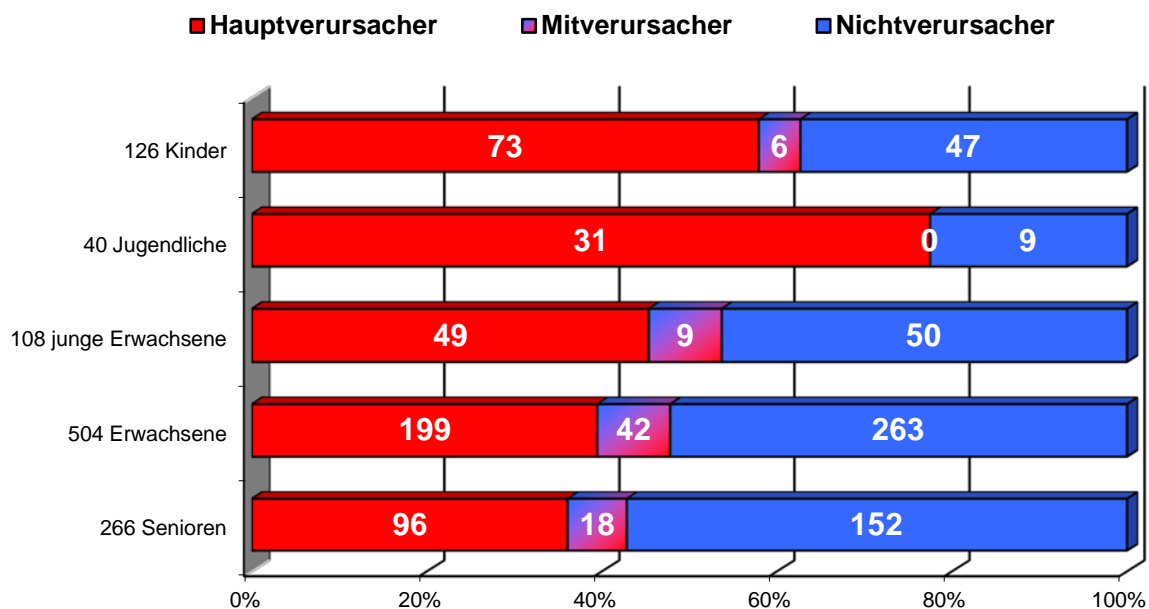


Sind **Fußgänger** an Verkehrsunfällen beteiligt, unterliegen sie einem **erheblichen Risiko**, dabei verletzt oder gar getötet zu werden.



Verursacherrolle der Fußgänger

1.044 Fußgänger



Hauptunfallursachen bei allen 1.012 VU mit Beteiligung von Fußgängern

Ursache	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr
Fehler beim Fahrbahn überschreiten	435	414	-5,1 %
Fehlverhalten gegenüber Fußgängern	261	259	-0,8 %
Abbiegen, Wenden	73	72	-1,4 %
Straßenbenutzung	43	43	0,0 %
Vorfahrt, Vorrang	8	14	42,9 %

Hauptunfallursachen bei von Fußgängern verursachten VU (Fußgänger = Hauptverursacher)

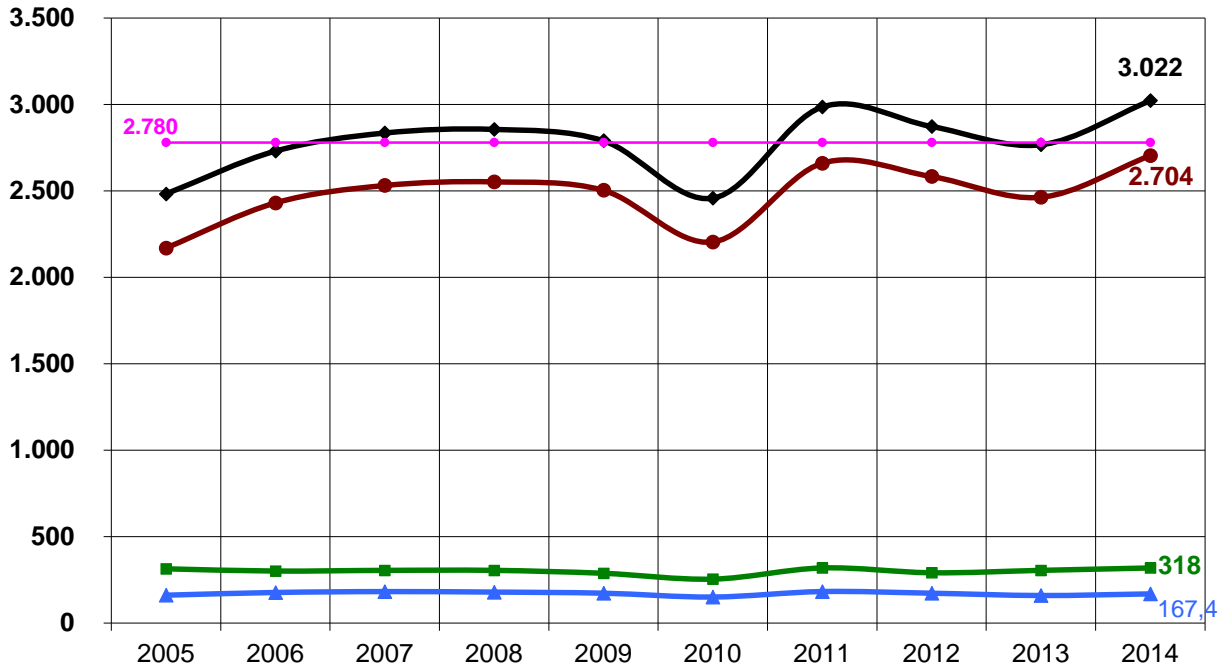
Ursache	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr
Fehler beim Fahrbahn überschreiten	434	413	-5,1 %
Straßenbenutzung	19	25	24,0 %
Alkohol	4	5	20,0 %
sonst. Körperl. / geistige Mängel	1	4	75,0 %
Drogen	0	1	100,0 %



2.6.2 Radfahrer

Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern

◆ Verkehrsunfälle
 ● VUPS
 ■ VUSW
 ◆ Mittelwert VU
 ▲ Häufigkeitsziffer VU pro 100.000 Einw.

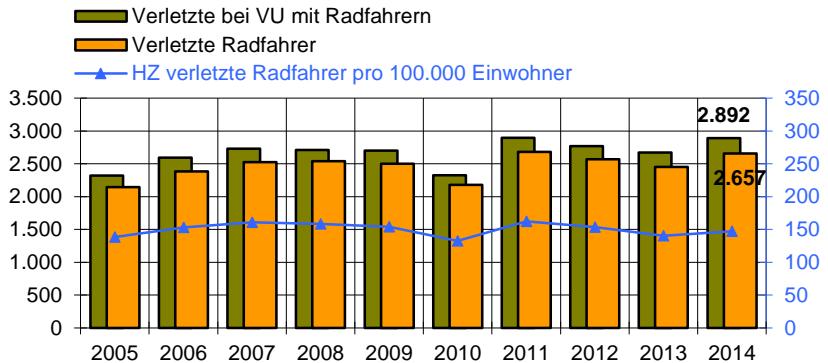


Die **Unfälle** mit Beteiligung von **Radfahrern** sind im Jahr 2014 um 9,2 % **angestiegen** und liegen damit wieder über dem 10jährigen Mittelwert.

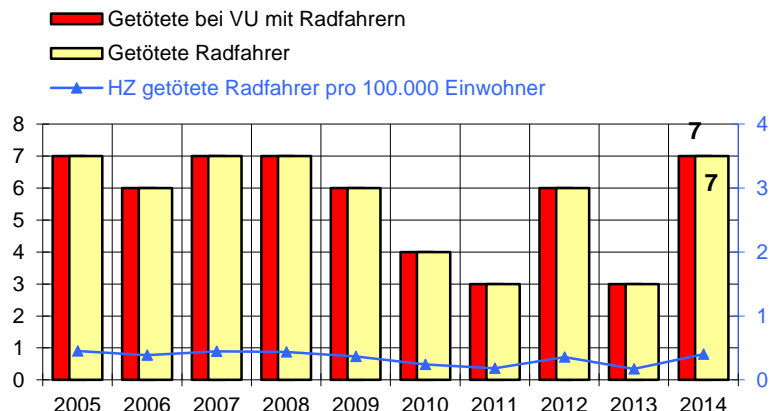
Verletzungsgrad

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von **Radfahrern** wurden im Jahr 2014

- 2.892 Personen **verletzt**; 2.657 (+ 3,3 %) davon waren Radfahrer

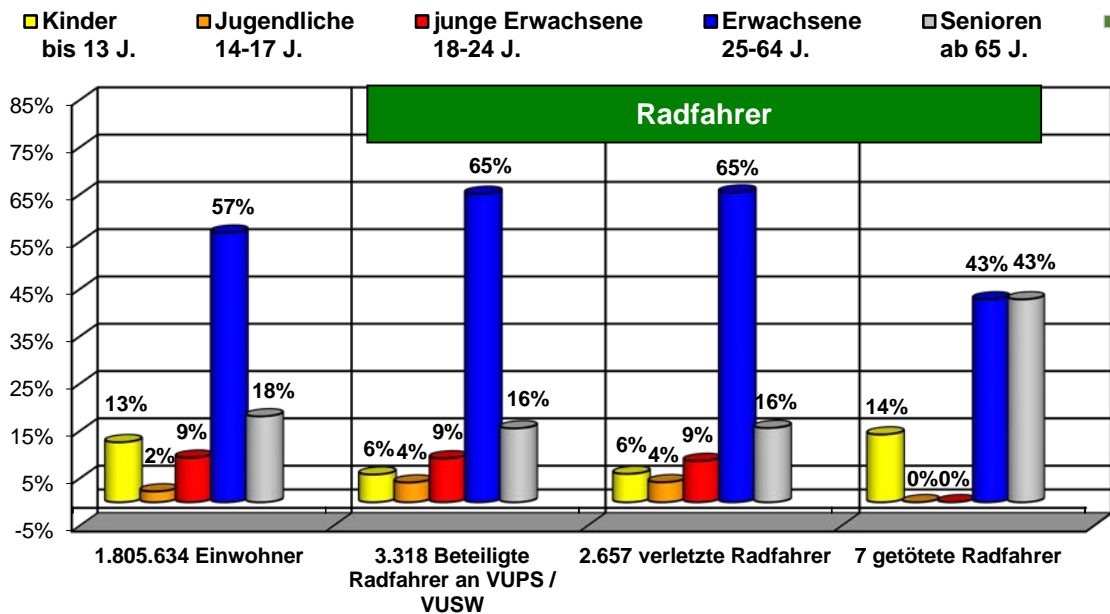


- 7 Personen **getötet**; alle 7 (+ 133,3 %) waren Radfahrer.





Altersstruktur 2014: Einwohner - Radfahrer Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen / Unfallfolgen



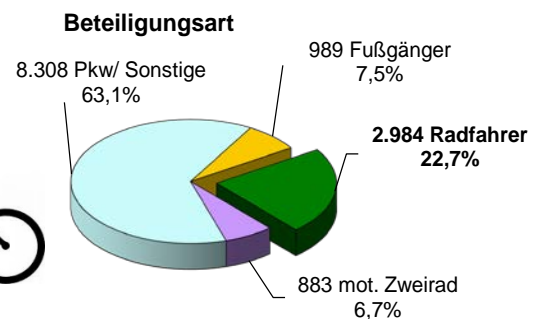
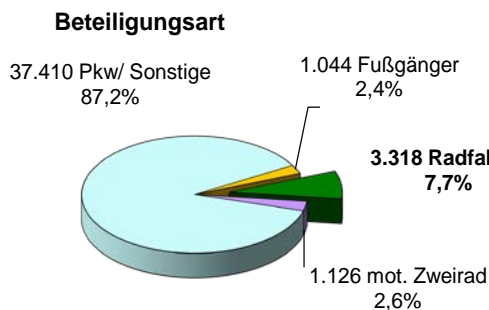
Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil sind bei den **verletzten** Radfahrern keine überproportionalen Abweichungen festzustellen.

Vergleich mit anderen Beteiligungsarten

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
42.898 Beteiligte an VUSW und VUPS	1.044 (2,4%)	3.318 (7,7%)	1.126 (2,6%)	37.410 (87,2%)
13.164 davon an VUPS	989 (7,5%)	2.984 (22,7%)	883 (6,7%)	8.308 (63,1%)
7.918 Verletzte	861 (10,9%)	2.657 (33,6%)	881 (11,1%)	3.519 (44,4%)
29 Getötete	13 (44,8%)	7 (24,1%)	2 (6,9%)	7 (24,1%)

42.898 Beteiligte an VUSW und VUPS

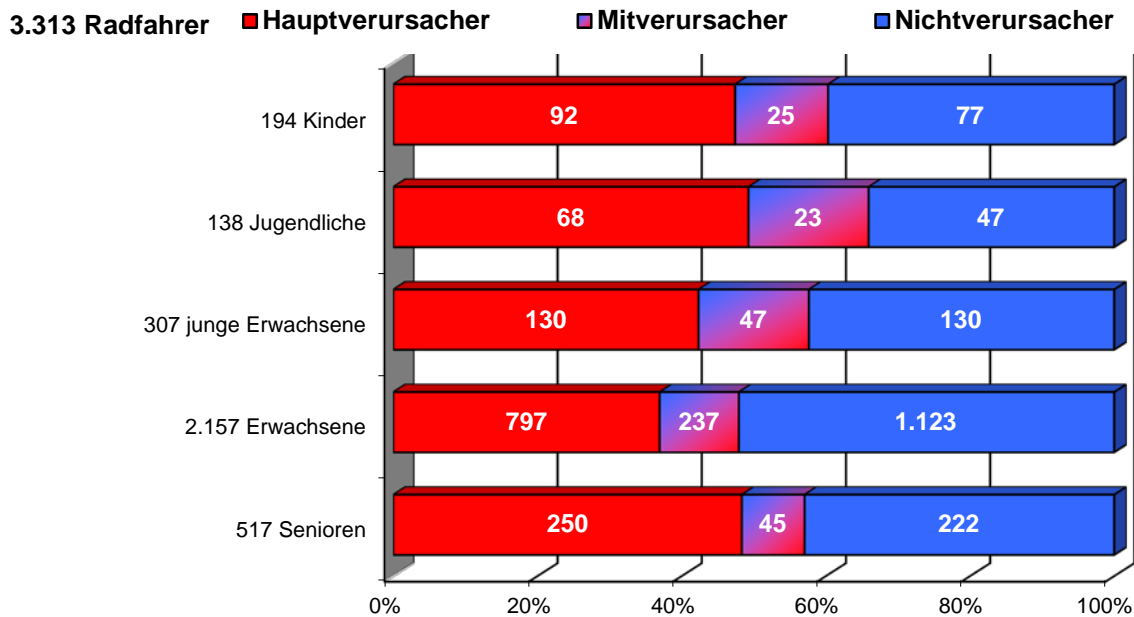
13.164 davon an VUPS



Sind **Radfahrer** an Verkehrsunfällen beteiligt, unterliegen sie einem **deutlich höheren Risiko**, dabei verletzt oder getötet zu werden. Fünf der sieben getöteten Radfahrer trugen keinen Fahrradhelm.



Verursacherrolle der Radfahrer



Sind **Senioren** als Radfahrer an Unfällen beteiligt, **setzen sie zu über 50 % die Hauptursache**. Alle anderen Altersgruppen sind zu einem geringeren Anteil Hauptverursacher.

Hauptunfallursachen bei allen 3.022 VU mit Beteiligung von Radfahrern

Ursache	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr
Abbiegen, Wenden	513	582	11,9 %
Vorfahrt, Vorrang	458	538	14,9 %
Straßenbenutzung	179	192	6,8 %
Überholen	98	109	10,1 %
Rotlicht	70	86	18,6 %

Hauptunfallursachen bei von Radfahrern verursachten VU (Radfahrer = Hauptverursacher)

Ursache	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr
Vorfahrt, Vorrang	136	158	13,9 %
Straßenbenutzung	144	150	4,0 %
Überholen	60	74	18,9 %
Rotlicht	38	55	30,9 %
Alkohol	60	51	-17,6 %

**Alleinunfälle von Radfahrern**

	2013	2014	+ / - %
VU mit Radfahrerbeteiligung - gesamt	2.767	3.022	9,2 %
- davon Alleinunfälle Radfahrer	458	503	9,8 %
Anteil an Radfahrer-VU	16,6 %	16,6 %	

Hauptunfallursachen bei den 503 Alleinunfällen von Radfahrern

Ursache	Häufigkeit	Veränderung zum Vorjahr
Alkohol	39 x →	0,0 %
Geschwindigkeit	20 x ↗	5,3 %
Falsche Straßenbenutzung	17 x →	0,0 %
Technische Mängel	12 x →	0,0 %
Beladung	10 x ↗	233,3 %

Bei **knapp 17 %** der polizeilich registrierten Radfahrerunfälle waren die Radfahrer **alleine** beteiligt. Die Anzahl der dabei **verletzten** Radfahrer **stieg** um 9,7 % auf 499 (2013: 455).

Gerade bei **alkoholbedingten** Stürzen – zum Teil auch schon bei einer Alkoholisierung deutlich unterhalb des derzeit bestehenden gesetzlichen Grenzwertes – geht dies regelmäßig mit **erheblichen Verletzungen** einher. Überlegungen hinsichtlich der **Absenkung** des Grenzwertes der absoluten Fahrtauglichkeit für Radfahrer von derzeit 1,6 Promille sind sicher sinnvoll. Laut dem Bundesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC)² verunglücken 84,6 % der Radfahrer, die mehr als 1,1 Promille Alkohol im Blut haben.

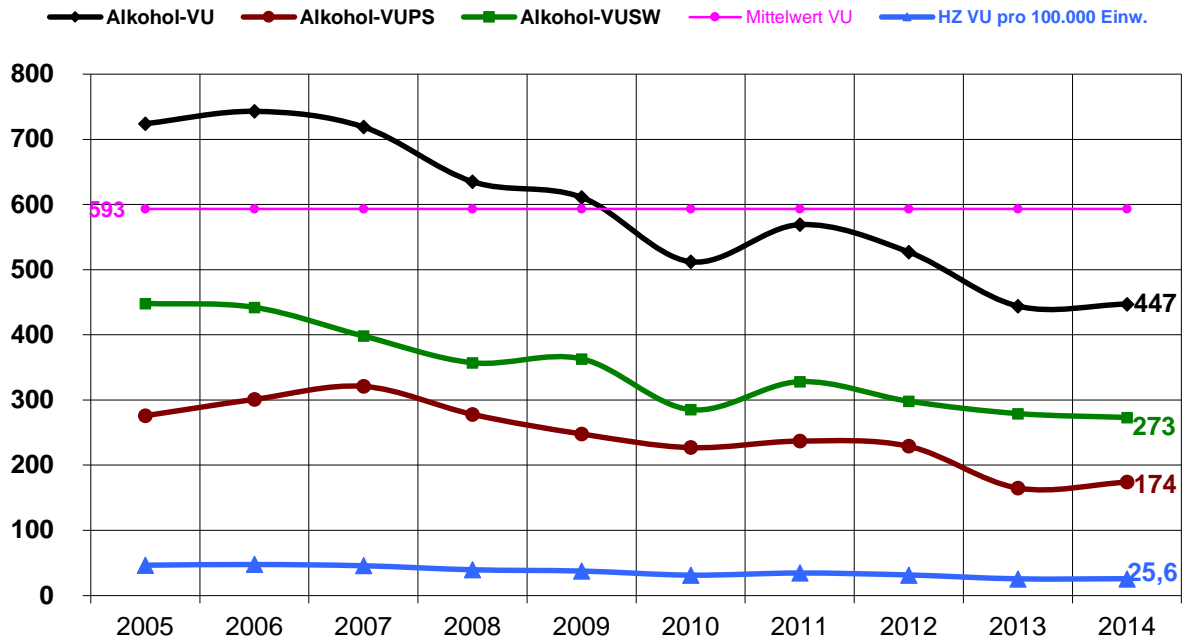
² <http://www.adfc.de/promillegrenze/radfahren-und-alkohol-geringerer-grenzwert-fuer-radfahrer-teil-2>



2.7 Besondere Unfallarten

2.7.1 Alkoholunfälle

Langzeitvergleich: Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

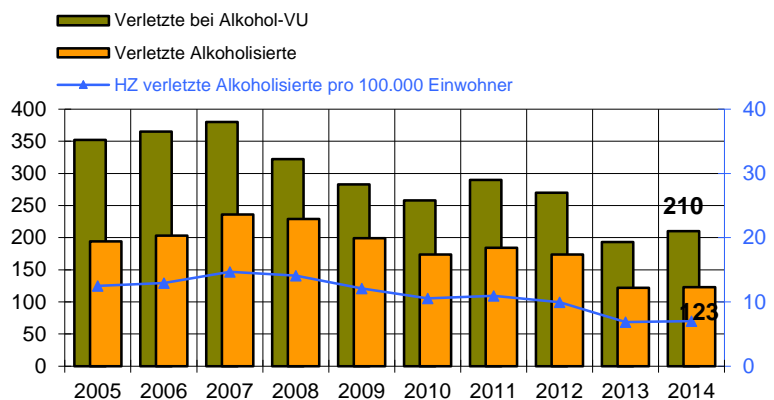


Die Zahl der **Alkoholunfälle** ist leicht **angestiegen** (+ 0,7 %), liegt aber weiter deutlich unter dem langjährigen Mittelwert.

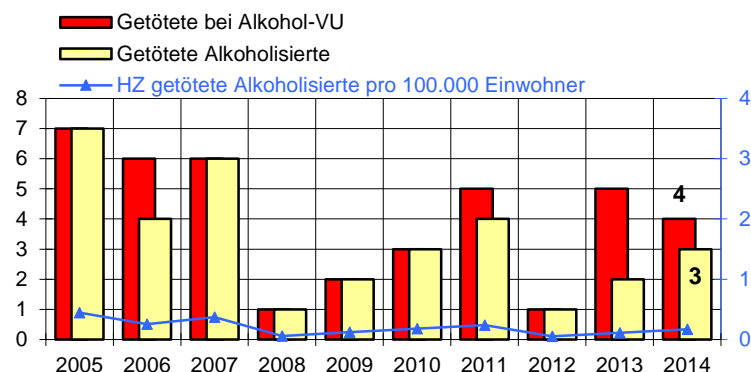
Verletzungsgrad

Bei den **447 Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss** wurden im Jahr 2014

- **210 Personen verletzt**; 123 (+ 0,8 %) davon standen **unter Alkoholeinfluss**.

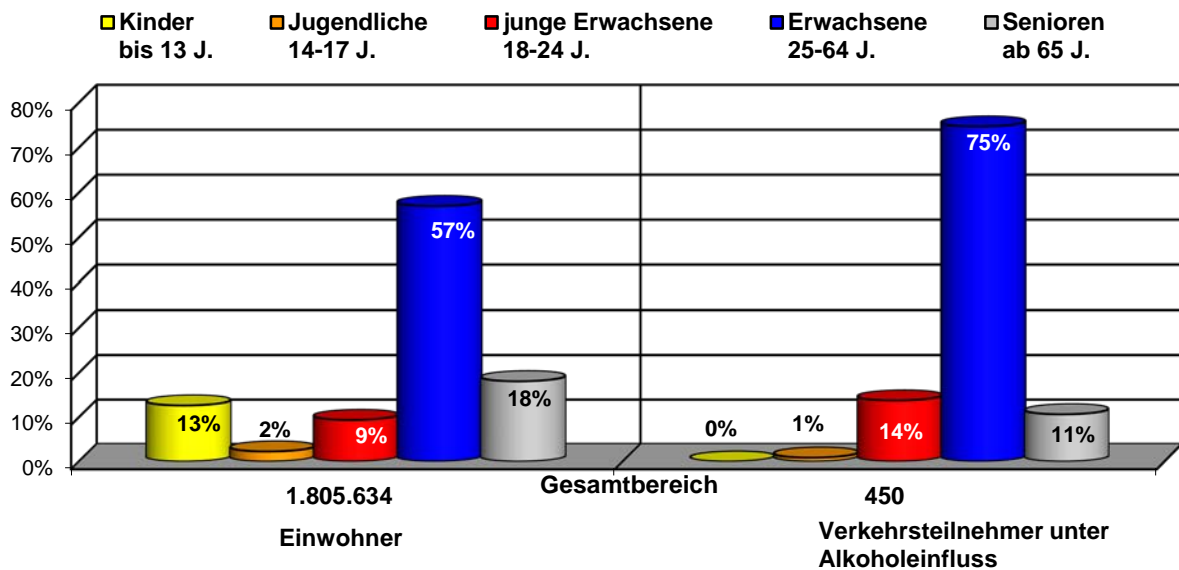


- **4 Personen** wurden **getötet**; 3 (+ 50 %) davon standen **unter Alkoholeinfluss**.





Altersgruppen 2014: Einwohner - Anteil unter Alkoholeinfluss stehender Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen



Bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss ist die **Altersgruppe der jungen Erwachsenen und die der Erwachsenen überrepräsentiert**; Senioren sind ihrem Bevölkerungsanteil gegenüber unterproportional vertreten.

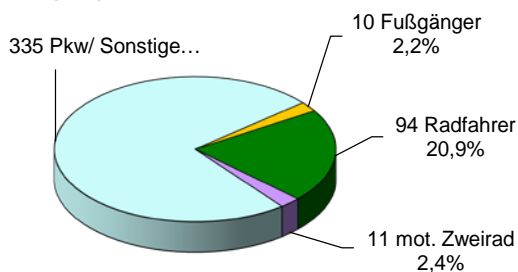
Beteiligungsart der unter Alkoholeinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer

450 Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
10 (2,2%)	94 (20,9%)	11 (2,4%)	335 (74,4%)	
176 davon bei VUPS	8 (4,5%)	70 (39,8%)	6 (3,4%)	92 (52,3%)
123 Verletzte	5 (4,1%)	66 (53,7%)	6 (4,9%)	46 (37,4%)
4 Getötete	2 (50,0%)	1 (25,0%)		1 (25,0%)

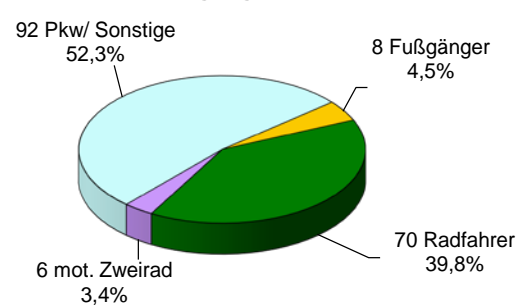
450 Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss

176 davon bei VUPS

Beteiligungsart



Beteiligungsart

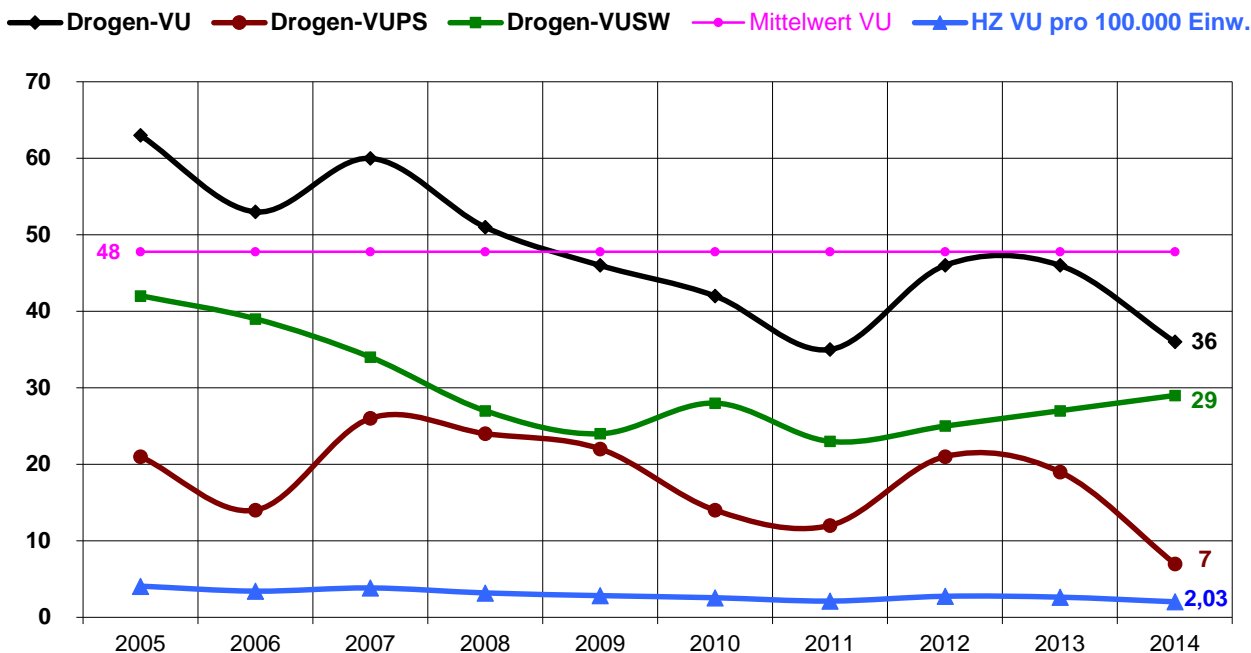


Bei Alkoholunfällen mit Personenschaden sind Radfahrer mit fast **40 %** beteiligt.



2.7.2 Drogenunfälle

Langzeitvergleich: Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

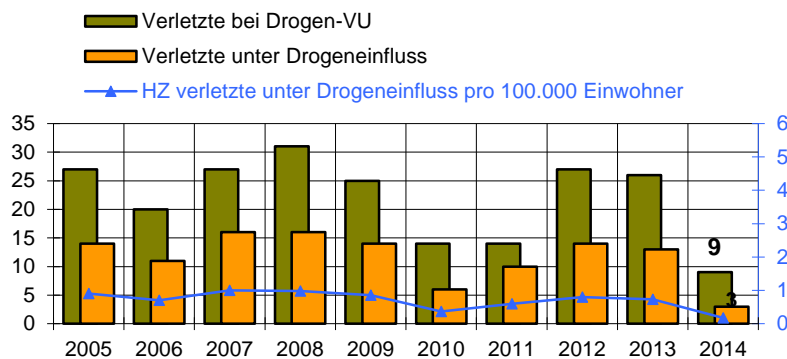


Bei den **Unfällen unter Drogeneinfluss** (- 21,7 %) und den Unfällen unter Drogeneinfluss mit Personenschaden (63,2 %) ist ein **deutlicher Rückgang** zu verzeichnen.

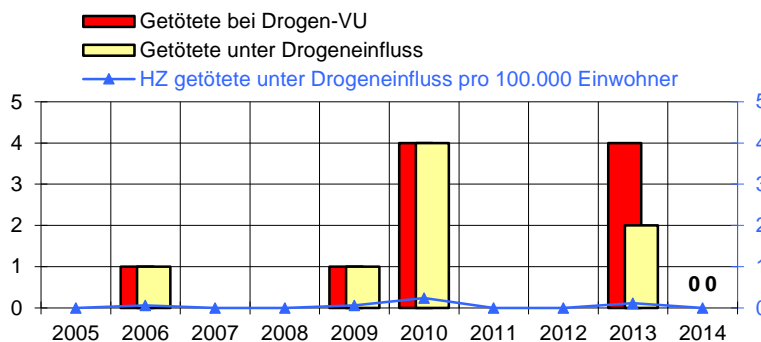
Verletzungsgrad

Bei den **36 Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss** wurden im Jahr 2014

- **9 Personen verletzt**; 3 (- 77 %) davon standen **unter Drogeneinfluss**.

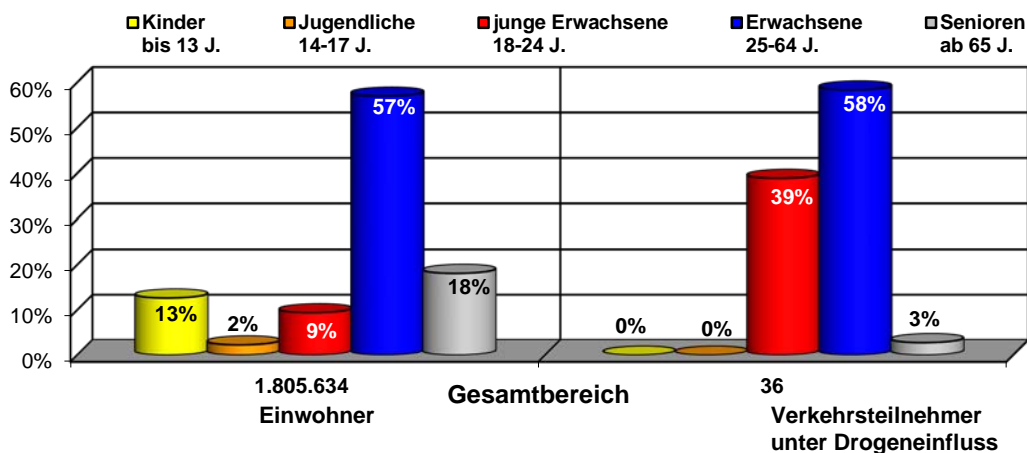


- **Keine Person wurde getötet** (2013: 4).





Altersgruppen 2014: Einwohner - Anteil der unter Drogeneinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen



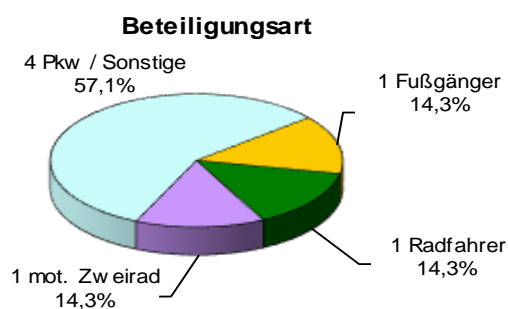
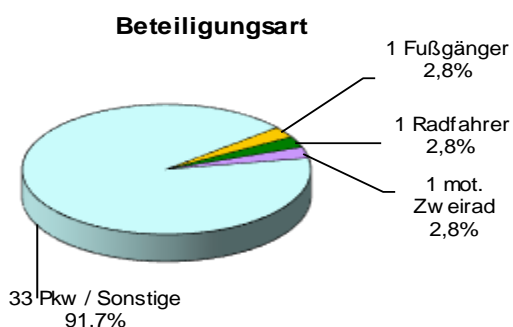
Der Anteil der Altersgruppe der jungen Erwachsenen ist deutlich überrepräsentiert.

Beteiligungsort der unter Drogeneinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer

36 Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
36 Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss	1 (2,8%)	1 (2,8%)	1 (2,8%)	33 (91,7%)
7 davon bei VUPS	1 (14,3%)	1 (14,3%)	1 (14,3%)	4 (57,1%)
9 Verletzte	1 (11,1%)	1 (11,1%)	1 (11,1%)	6 (66,7%)
0 Getötete				

36 Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss

7 davon bei VUPS



Bei Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss sind deutlich überwiegend **Pkw-Fahrer** beteiligt.

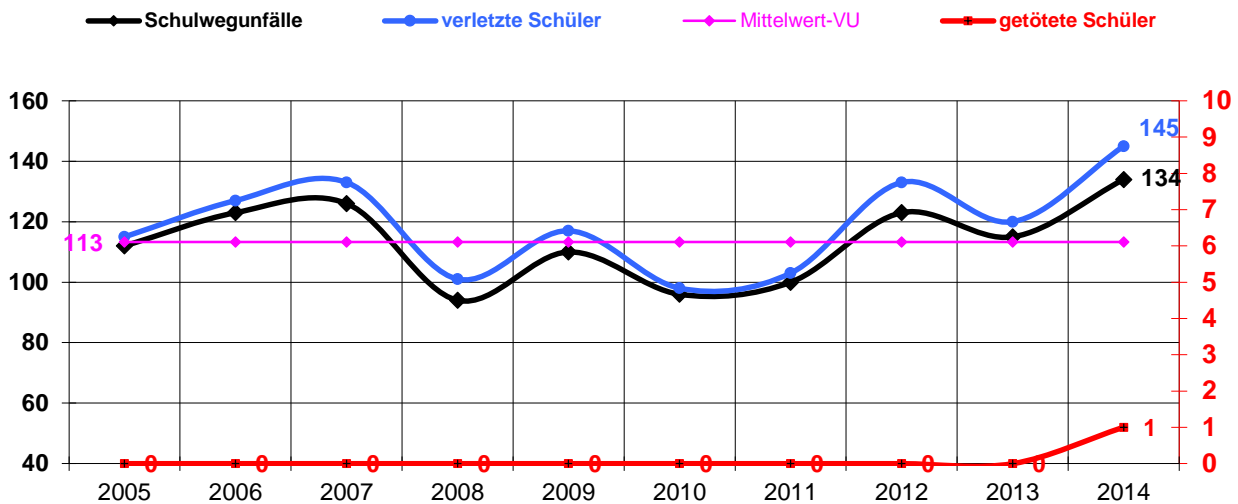


2.7.3 Schulwegunfälle

(Unfälle, bei denen ein Kind (bis Vollendung des 15. Lebensjahres), das sich auf dem Weg von und zu einer schulischen Veranstaltung, einer Betreuungseinrichtung oder einem Hort verletzt oder getötet wurde)

	Gesamtbereich		+/-		
	2013	2014	Fälle	%	
Schulwegunfälle insgesamt	115	134	+ 19	16,5%	↗
- Verletzte Schüler	120	145	+ 25	20,8%	↗
- <i>dav. schwerverletzt</i>	10	13	+ 3	30,0%	↗
- Getötete Schüler	0	1	+ 1		↗
Verkehrsbeteiligung der verunglückten					→
- Fußgänger	43	48	+ 5	11,6%	↗
- Radfahrer	70	77	+ 7	10,0%	↗
- Mitfahrer in Schulbus	4	3	- 1	-25,0%	↘
- Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	3	17	+ 14	466,7%	↗
Unfallörtlichkeit					→
- innerhalb geschlossener Ortschaften	115	132	+ 17	14,8%	↗
- außerhalb geschlossener Ortschaften	0	2	+ 2		↗
Unfallstelle					→
- Fahrbahn	77	81	+ 4	5,2%	↗
- Gehweg	17	11	- 6	-35,3%	↘
- Radweg	17	12	- 5	-29,4%	↘
- andere Stelle	4	30	+ 26	650,0%	↗
Besonderheiten der Unfallstelle					→
- Tempo-30-Zone (z. 274.1 StVO)	27	30	+ 3	11,1%	↗
- 30 km/h-Strecke (z. 274 StVO)	6	6		0,0%	→
- Lichtzeichenanlage	37	34	- 3	-8,1%	↘
- Fußgängerüberweg/-furt mit LZA	39	39		0,0%	→
- Schulbushaltestelle	0	3	+ 3		↗
- Linienbushaltestelle / Straßenbahn	8	9	+ 1	12,5%	↗
- Verkehrsregelung					→
durch Polizei	0	0			→
durch Schülerlotsen	0	0			→
durch Schulweghelfer	0	1	+ 1		↗

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete

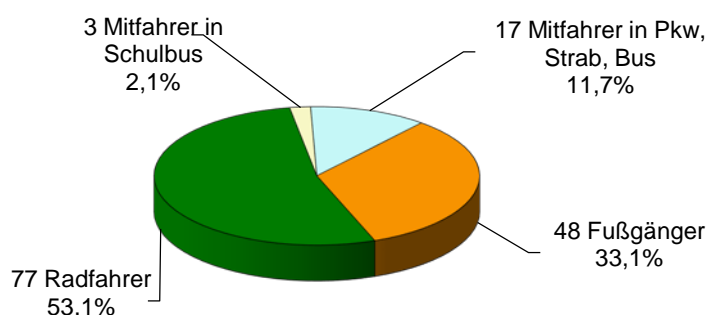




Altersgruppe und Beteiligungsart der verletzten Schüler

145 verletzte Schüler			Fußgänger	Radfahrer	Mitfahrer in Schulbus	Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.
			48 (33,1%)	77 (53,1%)	3 (2,1%)	17 (11,7%)
4 (2,8%)	bis 6 Jahre		3 (75,0%)	0	0	1 (25,0%)
9 (6,2%)	7 Jahre		6 (66,7%)	1 (11,1%)	0	2 (22,2%)
6 (4,1%)	8 Jahre		6 (100,0%)	0	0	0
15 (10,3%)	9 Jahre		10 (66,7%)	4 (26,7%)	0	1 (6,7%)
22 (15,2%)	10 Jahre		9 (40,9%)	12 (54,5%)	0	1 (4,5%)
27 (18,6%)	11 Jahre		6 (22,2%)	16 (59,3%)	1 (3,7%)	4 (14,8%)
30 (20,7%)	12 Jahre		6 (20,0%)	19 (63,3%)	1 (3,3%)	4 (13,3%)
24 (16,6%)	13 Jahre		1 (4,2%)	18 (75,0%)	1 (4,2%)	4 (16,7%)
8 (5,5%)	14 Jahre		1 (12,5%)	7 (87,5%)	0	0

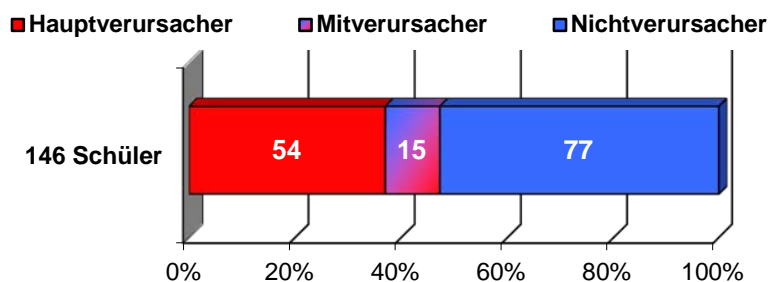
Die verletzten Schüler waren zu 86 % als **Fußgänger oder Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.



Der **getötete Schüler** war ein **13jähriger Radfahrer**, der ordnungsgemäß auf dem Radweg fahrend bei Grünlicht die Fahrbahn geradeaus überqueren wollte und dabei von einem rechts abbiegenden Lkw nicht gesehen und überrollt wurde.

Verursacherrolle der beteiligten Schulkinder

Unter den „**Nichtverursachern**“ waren **20 Schüler als Mitfahrer in Pkw, Bussen** etc. beteiligt und setzten in dieser Eigenschaft keine Ursachen.





Hauptunfallursachen

▪ bei den Schülern

Ursache	Häufigkeit	Veränderung zum Vorjahr
Falsche Straßenbenutzung	35 x	25,0 %
Falsches Fußgängerverhalten	30 x	11,1 %
Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	13 x	225,0 %
Vorfahrt, Vorrang	4 x	-42,9 %
Rotlicht	4 x	300,0 %

▪ bei den anderen Beteiligten

Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	42 x	27,3 %
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	21 x	162,5 %
Vorfahrt, Vorrang	10 x	42,9 %
Geschwindigkeit	7 x	0,0 %
Überholen	3 x	-25,0 %

Nach einem Schulwegunfall besuchen die Verkehrserzieher der Polizei die Schulklassen der verunfallten Kinder und geben Tipps, wie Unfälle vermieden werden können.

Als weitere Maßnahme zur Erhöhung der Schulwegsicherheit überprüft die zuständige Polizeiinspektion jede Schulwegunfallörtlichkeit und leitet ggf. bestehende Verbesserungsvorschläge (z.B. Anbringung von Absperrgittern, Änderung von Ampelschaltungen, Einrichtung von Haltverboten, Zurückschneiden von Hecken zur Verbesserung der Sichtbeziehungen) an die Straßenverkehrsbehörde weiter.

Schulweghelfer

Diese Bürger helfen ehrenamtlich mit, den Schulweg der Kinder sicherer zu gestalten. Eingesetzt werden diese Helfer an Fußgängerüberwegen im Umfeld der Schulen. Die Landeshauptstadt München bezahlt als Anerkennung für das Engagement eine Aufwandsentschädigung.

Erwachsene Personen, die an einer Tätigkeit als ehrenamtliche/r Schulweghelfer/in interessiert sind, bitten wir, sich auf der Homepage der Stadt München zu informieren.

<http://www.muenchen.de/dienstleistungsfinder/muenchen/1078377/>

Schülerlotsen

Für den Schülerlotsendienst können sich Schüler ab 13 Jahre melden. Eingesetzt werden sie an Fußgängerüberwegen, die unmittelbar vor der jeweiligen Schule liegen.

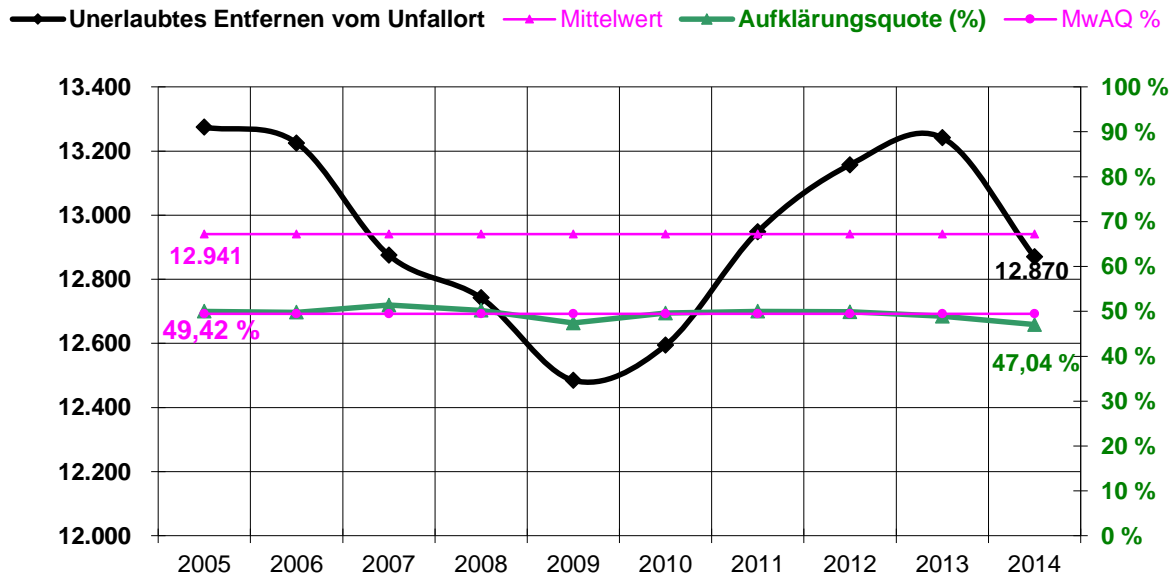
Ausbildung der Schulwegdienste

Die Ausbildung der Schulwegdienste (Schulweghelfer und Schülerlotsen) erfolgt durch die für den Einsatzort des Schulwegdienstes örtlich zuständige Polizeiinspektion.



2.7.4 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Langzeitvergleich



Die Zahl der **Verkehrsunfallfluchten** ist gegenüber den Vorjahren **gesunken** und liegt knapp unter dem 10jährigen Mittelwert.

	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Verkehrsunfälle gesamt	54.977	54.534	- 443	-0,8%
davon mit Unfallflucht	13.241	12.870	- 371	-2,8%
<i>= Anteil an Verkehrsunfällen gesamt</i>	24,1%	23,6%		
Unfallflucht bei schwerwiegendem VU mit Sachschaden (VUSW)	12.695	12.305	- 390	-3,1%
<i>= Flucht-Anteil bei VUSW</i>	80,42%	81,82%		
Unfallflucht bei VU mit Personenschaden (VUPS)	546	565	+ 19	3,5%
<i>= Flucht-Anteil bei VUPS</i>	8,52%	8,64%		
dabei getötete Personen	0	2	+ 2	
dabei verletzte Personen	604	641	+ 37	6,1%
aufgeklärte Fälle (Kfz-Kennzeichen des Flüchtigen ermittelt)	6.394	6.054	- 340	-5,3%
Aufklärungsquote	48,29%	47,04%		
Fluchtunfälle mit tödlichem Ausgang	0	2		
dabei getötete Personen		2		
- aufgeklärte Fälle		2		

Bei knapp **24 %** aller Verkehrsunfälle wurde **Unfallflucht begangen!** Der Anteil von Unfallflucht bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen.



3. Verkehrssicherheitsarbeit

3.1 Verkehrsaufklärung und -erziehung; Öffentlichkeitsarbeit

Wir engagieren uns intensiv im Bereich der Verkehrspräventionsarbeit. Alle Altersgruppen werden entsprechend ihrer Verkehrsbeteiligung angesprochen, beginnend mit dem Schulwegtraining im Kindergarten, über die Fahrradausbildung in der Jugendverkehrsschule, Vorträge in weiterführenden Schulen, bis hin zur speziellen Seniorenarbeit.

Hierzu setzen wir 36 **pädagogisch geschulte Beamte bei der Verkehrspolizeiinspektion Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung (VPI VE)** ein. Darüber hinaus leisten aber auch die **Kontaktbeamten bei den Polizeiinspektionen** wertvolle Arbeit in den Kindergärten. Mit den Kleinen trainieren sie den Schulweg, helfen mit, die Schulwegpläne zu erstellen und betreuen auch die Schulweghelfer bei ihre täglichen Aufgaben.

Die Beamten des **Verkehrspuppettheaters** sind mit ihrem jährlich wechselnden Programm täglich in den Grund-, Förder- und Privatschulen eingesetzt. I.d.R. nehmen auch die Vorschulkinder nahegelegener Kindergärten an den Vorstellungen in den Schulen als Zuschauer teil.

An allen Schultagen im Schuljahr 2013/2014 unterrichteten dreizehn Teams der Jugendverkehrsschule der VPI Verkehrserziehung an 237 Grund-, Förder- und Privatschulen mehr als 13.000 Schüler im verkehrsgerechten Radfahren. Die Schüler erhalten nach bestandener Prüfung den begehrten „**Radführerschein**“.

In den übrigen Monaten führen die Beamten der VPI VE Verkehrsunterrichte in weiterführenden Schulen durch. Die Themenpalette wird dabei dem Alter der Schüler angepasst und reicht vom Thema „Vorfahrt“ und „Verhalten nach Verkehrsunfall“, bis zum Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ oder „Aggression und Geschwindigkeit“.

Fußgänger, Radfahrer, Senioren oder junge Fahranfänger sind Verkehrsteilnehmer mit besonderem Unfall- bzw. Verletzungsrisiko. Um diese **Zielgruppen** zu erreichen, führt die VPI VE zahlreiche **öffentlichkeitswirksame Präventionsaktionen** im gesamten Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München durch. Dabei werden z.B. mit dem Fahrsimulator eindrucksvoll die Auswirkungen überhöhter Geschwindigkeit vermittelt, bei Seh- oder Reaktionstests die eigenen Grenzen verdeutlicht oder mit der sogenannten „Rauschbrille“ die Wirkung von Alkohol demonstriert. Auch im Rahmen der Kampagne „**Gscheid radln – aufeinander achten!**“ wurde an zahlreichen Informationsständen, zum Teil in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München, über das „sichere“ Radfahren informiert, um die Gefahrenpotentiale des Straßenverkehrs zu verdeutlichen, Verhaltenstipps zu geben und dadurch letztendlich die Zahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren. Die verkehrspräventive Filmreihe „**Obacht gebn – sicher ans Ziel.**“ zur Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Teilnehmer am Straßenverkehr rundet das breit gefächerte Aktionsangebot ab, siehe Seite 62.

Eine speziell für **Senioren** abgestimmte „Lernmethode“, das „Verkehrssicherheitstraining an Stationen“, wird seit 2008 erfolgreich eingesetzt. Im vergangenen Jahr wurde die Veranstaltungsreihe in 25 Veranstaltungen mit 507 Teilnehmern durchgeführt.

Anregungen für verkehrsgerechtes Verhalten findet die Gruppe der „ungeschützten Verkehrsteilnehmer“ – Fußgänger und Radfahrer – in dem gleichnamigen Lagebild. Über die Hauptunfallursachen – Alkohol, Drogen und Medikamente am Steuer – informiert das Lagebild „Alkohol, Drogen und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr“.

Informationen aus den genannten Lagebildern und alle weiteren Verkehrssicherheitstipps der Münchner Polizei gibt es unter:

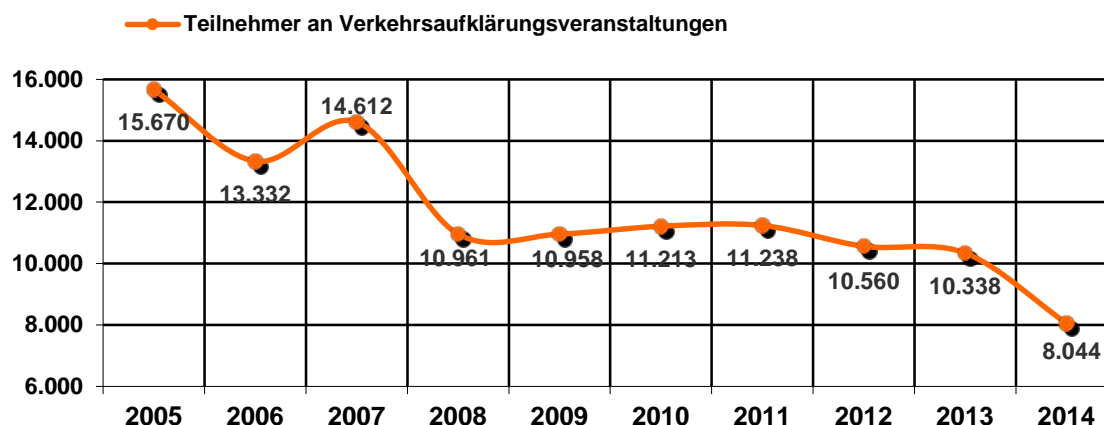
www.polizei-muenchen.de/verkehr/



Verkehrsaufklärung bei Erwachsenen

	Gesamtbereich		
	2013	2014	+/-
Besucher von Verkehrsunterrichten gem. § 48 StVO *	100	127	27,0 %
<i>davon Jugendliche auf Anordnung des Jugendrichters</i>	77	81	5,2 %
<i>Vorträge</i>	5	6	20,0 %
<i>Einzelbelehrungen</i>	10	8	-20,0 %
Verkehrsaufklärung in Justizvollzugsanstalten	65	0	-100,0 %
<i>Vorträge</i>	8		-100,0 %
Verkehrsaufklärung Jugendlicher (außerhalb Schulunterricht)	21	0	-100,0 %
<i>Vorträge</i>	1		-100,0 %
Besucher von Elternversammlungen	5.597	4.573	-18,3 %
<i>Vorträge</i>	106	87	-17,9 %
Verkehrsaufklärung bei Senioren	1.483	982	-33,8 %
<i>Vorträge</i>	65	44	-32,3 %
Beschäftigte von Behörden, Betrieben, Mitglieder von Vereinen und Sonstige	3.072	2.362	-23,1 %
<i>Vorträge</i>	117	77	-34,2 %
Gesamtzahl der Teilnehmer	10.338	8.044	-22,2 %

* Der § 48 der Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet der Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit, Verkehrsteilnehmer bei schweren Verkehrsordnungswidrigkeiten zum Verkehrsunterricht vorzuladen. Mit dem Wegfall des Widerspruchs im Verwaltungsverfahren zum 01.07.2007 hat die Landeshauptstadt München die Anordnungspraxis geändert und das bisherige automatisierte Ladungsverfahren eingestellt. Eine Vorladung erfolgt nur in Einzelfällen.

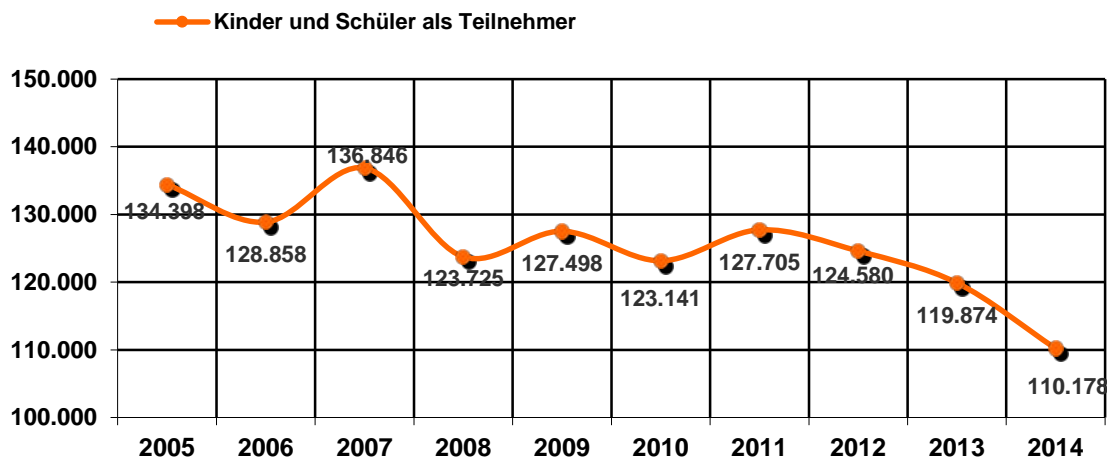




Verkehrserziehung bei Kindern und Schülern

	Gesamtbereich		
	2013	2014	+/-
Beschulte Kinder in Kindergärten	11.683	10.291	-11,9 %
<i>davon Teilnehmer am Schulwegtraining</i>	8.285	7.493	-9,6 %
<i>Unterrichts- und Übungsstunden</i>	1.370	1.165	-15,0 %
Kinder im Vorschulalter sowie Grund- und Förderschüler	54.411	49.852	-8,4 %
<i>Aufführungen der Verkehrspuppenbühne</i>	316	279	-11,7 %
Grund- und Förderschüler der Jugendverkehrsschulen	13.501	13.149	-2,6 %
<i>vierte Klassen</i>	675	670	-0,7 %
<i>Doppelstündige Übungsveranstaltungen der Jugendverkehrsschulen *</i>	3.355	3.350	-0,1 %
Grund-, Haupt- und Förderschüler	5.557	4.723	-15,0 %
<i>Verkehrsunterrichtsstunden *</i>	437	295	-32,5 %
Gewerbeschüler	4.297	4.331	0,8 %
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	348	382	9,8 %
Realschüler	3.350	5.791	72,9 %
<i>Verkehrsunterrichtsstunden *</i>	122	232	90,2 %
Gymnasiasten	25.123	19.957	-20,6 %
<i>Verkehrsunterrichtsstunden *</i>	978	922	-5,7 %
Schüler nach Schulwegunfällen	1.952	2.084	6,8 %
<i>Sonderunterrichtsstunden</i>	80	82	2,5 %
Gesamtzahl der Teilnehmer	119.874	110.178	-8,1 %

* Schüler und Verkehrsunterrichtsstunden der VPI VE seit 2014 nach Schuljahr (2013/2014); Abschnitte Kalenderjahr





3.2 Unfallkommission

In der Unfallkommission (UK) arbeiten Vertreter des Kreisverwaltungs- und Baureferats der Landeshauptstadt München im städtischen Bereich bzw. im Landkreis Vertreter des Landrats- und Straßenbauamts München mit der Polizei gemeinsam an der Aufgabe, Unfallörtlichkeiten mit hohem Unfallpotenzial zu „entschärfen“. Hierzu wertet die UK zeitnah die Unfallakten von besonders auffälligen Unfallörtlichkeiten aus und besichtigt diese. Bei den Ortsterminen wird nach geeigneten Lösungen gesucht, um die Unfallgefahren an diesen Stellen dauerhaft zu beseitigen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von weiteren Verkehrsunfällen beantragt die UK entsprechende Verbesserungsmaßnahmen im Verkehrsraum, wie z.B. die Ergänzung von Verkehrsbeschilderungen, Fahrbahnmarkierungen oder die Anpassung bzw. Änderung von Lichtsignalanlagen. In begründeten Einzelfällen führen die Verbesserungsvorschläge auch zu baulichen Maßnahmen, die sich allerdings nicht immer rasch verwirklichen lassen.

Darüber hinaus besichtigt die Polizei auch alle Unfallörtlichkeiten der tödlichen Verkehrsunfälle. Unabhängig von der vordergründigen Unfallursache wird die Unfallstelle umfassend überprüft. Werden relevante Mängel festgestellt, so erörtert die UK diese außerplanmäßig und sucht nach Abhilfe. Bei den 28 tödlichen Verkehrsunfällen im Jahr 2014 konnten zwar keine unfallursächlichen Mängel im Straßenraum festgestellt werden, trotzdem wurden an 15 Unfallörtlichkeiten Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit veranlasst bzw. vorgeschlagen.

Im Folgenden werden zwei Beispiele für die UK-Arbeit aufgezeigt:

Landeshauptstadt München:

Bodenseestraße (B 2) / BAB A 99 - AS München-Freiham-Mitte

Das Unfallgeschehen an diesem großräumigen Verkehrsknoten zeigte sich nach Auswertungen besonders auffällig. So ereigneten sich an der Ost- aber vor allem auch an der Westseite des Knotens zahlreiche Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Abbiegen. Verkehrsteilnehmer, die von der Bodenseestraße aus auf den jeweiligen Anschlussstellenast der Autobahn auffahren wollten, übersahen beim Linksabbiegen ihnen auf der Bodenseestraße entgegenkommende Verkehrsteilnehmer.

Bei einem gemeinsamen Ortstermin erörterten Vertreter der Unfallkommissionen für die Landeshauptstadt und für den Landkreis München mögliche Verbesserungsmaßnahmen. Letztendlich wurde eine ganze Reihe von Maßnahmen empfohlen, die die Sichtverhältnisse, die Erkennbarkeit der Verkehrsführung und die Schlüssigkeit von Verkehrsregelungen sowohl an der West- als auch an der Ostseite des Knotens verbessern bzw. erhöhen sollten. Zwischenzeitlich wurden die empfohlenen Maßnahmen umgesetzt, z.B. die Ergänzung der Straßenbeleuchtung, die Optimierung der Vorweghinweisbeschilderung, die Einrichtung einer Spurensignalisierung für Linksabbieger und Markierungsergänzungen.

Kürzlich durchgeführte Auswertungen haben ergeben, dass die umgesetzten Maßnahmen greifen und die Zahl der relevanten Abbiegeunfälle merklich zurückgegangen ist. Hält die positive Entwicklung weiter an, ist eine Einstufung des Verkehrsknotens als Unfallhäufungsstelle Ende 2015 nicht mehr erforderlich.



Bild 1:
B 2 östlich (Richtung München) mit Blick auf den östlichen Knotenbereich; Zustand vor Maßnahmenumsetzung



Bild 3:
B 2 westlich (Richtung Germering) mit Blick auf den westlichen Knotenbereich; Zustand vor Maßnahmenumsetzung



Bild 2:
B 2 östlich (Richtung München) mit Blick auf den östlichen Knotenbereich; Zustand nach Maßnahmenumsetzung



Bild 4:
B 2 westlich (Richtung Germering) mit Blick auf den westlichen Knotenbereich; Zustand nach Maßnahmenumsetzung

Landkreis München: B 471 / Baderstraße

Wegen hohem Unfallpotenzials musste die Einmündung als Unfallhäufungsstelle eingestuft werden. So verursachten Verkehrsteilnehmer, die von der Baderstraße aus kommend nach links auf die B 471 in Richtung Oberschleißheim einbogen, viele Verkehrsunfälle mit Verkehrsteilnehmern auf der bevorrechtigten B 471. Grundsätzlich stellte sich das Linkseinbiegen von der Baderstraße aus auf die hochfrequentierte B 471 als schwierig dar, denn die Verkehrsteilnehmer mussten sich stets mit einem erhöhten Maß an Aufmerksamkeit „eine geeignete Lücke“ im Fahrverkehr auf der B 471 suchen und beim Einbiegen die beiden Fahrtrichtungen des dichten Querverkehrs zugleich im Auge behalten.

Nach Prüfung durch die Unfallkommission wurden zur Bereinigung der ungünstigen Situation und zur Erleichterung des Einbiegens folgende Maßnahmen an der Einmündung empfohlen und nacheinander auch umgesetzt:

1. Markierung einer Fahrstreifenbegrenzung („durchgezogene Linie“) auf der B 471 beidseitig der Einmündung mit entsprechenden Vorankündigungsmarkierungen zur Unterbindung von Überholvorgängen auf der B 471
2. Einrichtung eines Beschleunigungs- und eines Abbiegestreifens auf der B 471

Beobachtungen zeigten nun, dass die Verkehrssicherheit an der Stelle aufgrund der umgesetzten Maßnahmen deutlich angehoben werden konnte. So spielt das zuerst relevante Unfallgeschehen praktisch keine Rolle mehr, weshalb die Einmündung seit Ende des Jahres 2014 auch offiziell nicht mehr als Unfallhäufungsstelle eingestuft wird.



Bild 1:
Baderstraße südlich mit Blick auf den Einmündungsbereich mit der B 471; Zustand vor Maßnahmenumsetzung



Bild 3:
B 471 östlich mit Blick auf den Einmündungsbereich mit der Baderstraße; Zustand vor Maßnahmenumsetzung



Bild 2:
Baderstraße südlich mit Blick auf den Einmündungsbereich mit der B 471; Zustand nach Maßnahmenumsetzung



Bild 4:
B 471 östlich mit Blick auf den Einmündungsbereich mit der Baderstraße; Zustand nach Maßnahmenumsetzung



3.3 Besondere Verkehrskampagnen

Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten!“

Nach einem erheblichen Anstieg der Fahrradunfälle im Stadtgebiet München im Jahr 2011, einhergehend mit einem 10-Jahres-Höchstwert bei den verletzten Radfahrern, wurde 2011 die Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten!“ ins Leben gerufen und seither jährlich über die gesamte Radlsaison hinweg durchgeführt. Das Ziel der Kampagne besteht in der Erhöhung der Sicherheit rund um den Radverkehr. Als Ergebnis der weit gefassten Aufklärungs- und Kontrollmaßnahmen stellen wir seither regelmäßig ein gesteigertes Maß an Regelbeachtung und gegenseitiger Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern und somit rückläufige Unfallzahlen fest.



Unter dem Gesamtmotto „Miteinander“ werden alle Verkehrsteilnehmer einbezogen. Um Radfahrer besser zu schützen werden Verhaltensfehler von Kfz-Führer und Fußgänger beanstandet, während gleichzeitig die Einhaltung von Verkehrsregeln seitens der Radfahrer überwacht wird.

Gemäß dem Grundsatz „Ankündigen – Aufklären – Ahnden“ führen die eingesetzten Beamten zu Beginn von mehrwöchigen Schwerpunktaktionen nach einem festgestellten Fehlverhalten bei weniger gefahrenträchtigen Verstößen vorwiegend Aufklärungsgespräche. Diese Gespräche haben zum Ziel, die immense Wichtigkeit der Einhaltung aller Verkehrsregeln und die Notwendigkeit eines rücksichtsvollen Miteinanders zu verdeutlichen. Dabei spricht die Polizei auch Empfehlungen, wie z.B. zum Tragen eines Fahrradhelms, aus.

Im weiteren Verlauf werden – weiterhin mit Augenmaß – Verwarnungsgelder erhoben bzw. es werden Verstöße zur Anzeige gebracht.

Vermehrt kommen uniformierte Fahrradstreifen zum Einsatz, die zusätzlich zur Verkehrsüberwachung auch andere polizeiliche Aufgaben übernehmen und auf hohe Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern stoßen.

Um über gefahrenträchtige Verstöße und deren Rechtsfolgen zu informieren, kommen zwei „Rote Karten“ – eine für die Zielgruppe Radfahrer, die andere für Kfz-Führer und Fußgänger – zur Verteilung.

Parallel zur Ahndung des Fehlverhaltens von Teilnehmern am Straßenverkehr erhalten Radler, die ein vorschriftsmäßig ausgerüstetes Fahrrad mit sich führen, eine Belohnung für ihr vorbildliches Verhalten in Form eines kostenlosen Reflektorbandes.

Da Ausrüstungsmängel Radfahrer von einer Sekunde auf die andere in Lebensgefahr bringen können, werden anhand einer „Fahrrad-Checkliste“ die im Rahmen der Kontrollen festgestellten und zu reparierenden Mängel, wie defekte Beleuchtung, Bremsen, Lenkung, Bereifung usw. anschaulich aufgezeigt.

Zudem wird der gemeinsam mit der Landeshauptstadt München herausgegebene Verkehrssicherheitsflyer „Entspannt mobil – Sicher unterwegs“ verteilt.

Bei der Finanzierung der „Streumittel“ leisten die Münchner Polizeivereine „Münchner Blaulicht“, „Polizisten helfen“ und das „Münchner Sicherheitsforum“ im Sinne eines gesamtgesellschaftlichen Ansatzes auf dem Feld der Verkehrssicherheit wertvolle Unterstützung.

Mit Verkehrsunfällen gehen regelmäßig große Sorgen und Nöte – oft auch menschliche Schicksale – für Beteiligte und deren Angehörige einher. Die Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten!“ wird deshalb in Kooperation mit der Landeshauptstadt München auch in der Radlsaison 2015 fortgeführt.



3.4 Verkehrsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung (VÜ) dient dazu, die Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechtem und besonnenem Verhalten zu veranlassen. Ihre Maßnahmen sollen insbesondere dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu verhindern oder Unfallfolgen zu mindern und Behinderungen und Belästigungen im Straßenverkehr sowie sonstige vom Straßenverkehr ausgehende schädliche Auswirkungen auf die Umwelt, soweit wie möglich, zu verhüten. Dabei steht die Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle, sowie die Minimierung deren Folgen, im Vordergrund.

Eine lückenlose Verkehrsüberwachung ist weder möglich noch wünschenswert. Deshalb richtet die Münchner Polizei ihre Maßnahmen in erster Linie danach aus, die genannten Ziele zu erreichen. Die vom Bayerischen Staatsministerium des Innern erlassenen VÜ-Richtlinien³ finden hier Anwendung. Priorität haben Verstöße, die entweder ein besonderes Gefahrenpotenzial beinhalten oder den Verkehrsablauf erheblich stören:

- Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss
- Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Verbotswidriges Benutzen eines Mobiltelefons am Steuer
- Nichtbenutzen der Sicherheitsgurte und Schutzhelme
- Rotlichtmissachtung
- Falsches Verhalten von Radfahrern und Fußgängern als auch gegenüber diesen Verkehrsteilnehmern
- Verbotswidriges Parken in 2. Reihe
- Behinderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Verbotswidriges Parken in Feuerwehrzufahrten/Rettungswegen
- Verbotswidriges Parken auf Behindertenparkplätzen

Auch im Jahr 2014 musste eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern festgestellt werden, die unter Alkohol- oder Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnahmen. Die Auswirkungen von Drogen, aber auch bereits geringer Mengen Alkohol auf die menschliche Leistungsfähigkeit, insbesondere im Hinblick auf die komplexen Anforderungen im Straßenverkehr, werden noch zu häufig unterschätzt.

Im **Lagebild „Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr“** finden sich hierzu weitere Informationen unter

<http://www.polizei-muenchen.de/verkehr/>

Mit der Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit an Stellen, an denen sich häufig Unfälle ereignen (Unfallhäufungspunkte/-strecken) oder an denen nach den örtlichen Umständen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dafür besteht (Unfallgefahrenpunkte), wird einer der Hauptunfallursachen entgegengewirkt.

Aufgrund dieser Überwachungsmaßnahmen konnte nach 2013 ein erneuter Rückgang der Geschwindigkeitsunfälle um 29,7% festgestellt werden.

Im Jahr 2014 passierten über 3 Millionen Kraftfahrzeuge die polizeilichen mobilen Messstellen. In knapp 84.000 Fällen wurden dabei Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit beanstandet. Dies entspricht einer Beanstandungsquote von ca. 2,5 %. Bei weiteren Geschwindigkeitsmessungen mit Handlasermessgeräten, von kombinierten Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessenanlagen, im Richard-Strauss-Tunnel und Petuertunnel, sowie aus zivilen Dienstwagen und von Krädern mittels Videobeweis wurden über 54.000 Geschwindigkeitsverstöße geahndet.

³ <http://www.gesetze-bayern.de/jportal/portal/page/bsbayprod.psm1?doc.id=VVBY-VVBY000003522&st=vv&showdoc-case=1¶mfromHL=true>



Innerhalb des Stadtgebietes München wurde im Februar 2014 ein Pkw-Fahrer mit 182 km/h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gemessen. Für dieses Fehlverhalten sieht der Bußgeldkatalog eine Geldbuße von 680 €, 2 Punkte und 3 Monate Fahrverbot vor. Bei derartigen massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen nimmt die Zentrale Bußgeldstelle regelmäßig ein vorsätzliches Handeln an. Dies führt zu einer Verdoppelung des Bußgeldes. Des Weiteren ist mit einer Überprüfung der Fahreignung durch die Führerscheinbehörde zu rechnen.

Unbestritten mindert der angelegte Sicherheitsgurt bei Verkehrsunfällen Verletzungen oder rettet das Leben. Dies gilt auch für die Sicherung von Kindern in einem Kindersitz. Ungeachtet dieser Tatsache musste die Münchner Polizei 2014 immer noch über 12.000 Autofahrer wegen des nicht angelegten Sicherheitsgurts beanstanden. In über 1.000 Fällen waren Kinder nicht oder nicht richtig gesichert.

Zielgerichtet wurde das Fehlverhalten von Radfahrern, besonders Rotlichtverstöße und das Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf Radwegen, aber auch falsches Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrern überwacht.

Zu diesen Verkehrsteilnehmern bietet das **Lagebild „Ungeschützte Verkehrsteilnehmer – Radfahrer und Fußgänger“** ausführliche Informationen unter:

<http://www.polizei-muenchen.de/verkehr/>

Die Verkehrsüberwachung ist gesetzlicher Grundsatzauftrag der Polizei. Das Bayerische Staatsministerium des Innern ermächtigte zudem die Kommunen in den Bereichen „Parken“ und „Geschwindigkeit“, eine eigene kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) einzusetzen. Von diesem Recht machen die Landeshauptstadt München und immer mehr Gemeinden im Landkreis Gebrauch.

Seit 2009 ist die kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) auch ermächtigt, den Verkehr im unmittelbaren Zusammenhang mit den Verkehrszeichen der StVO

- Zeichen 237 (Radweg)
- Zeichen 239 (Gehweg)
- Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg)
- Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg)
- Zeichen 242.1/242.2 (Beginn und Ende eines Fußgängerbereichs)
- Zeichen 244.1/244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße)
- Zeichen 325.1/325.2 (Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs)

zu überwachen und Verstöße von Radfahrern auf Gehwegen und gegen das Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) bei Einbahnstraßen (Zeichen 220) zu ahnden⁴.

⁴ § 2 Abs. 3 Verordnung über Zuständigkeiten im Ordnungswidrigkeitenrecht (ZuVOWiG)



4. Verkehrsdelikte / Maßnahmen

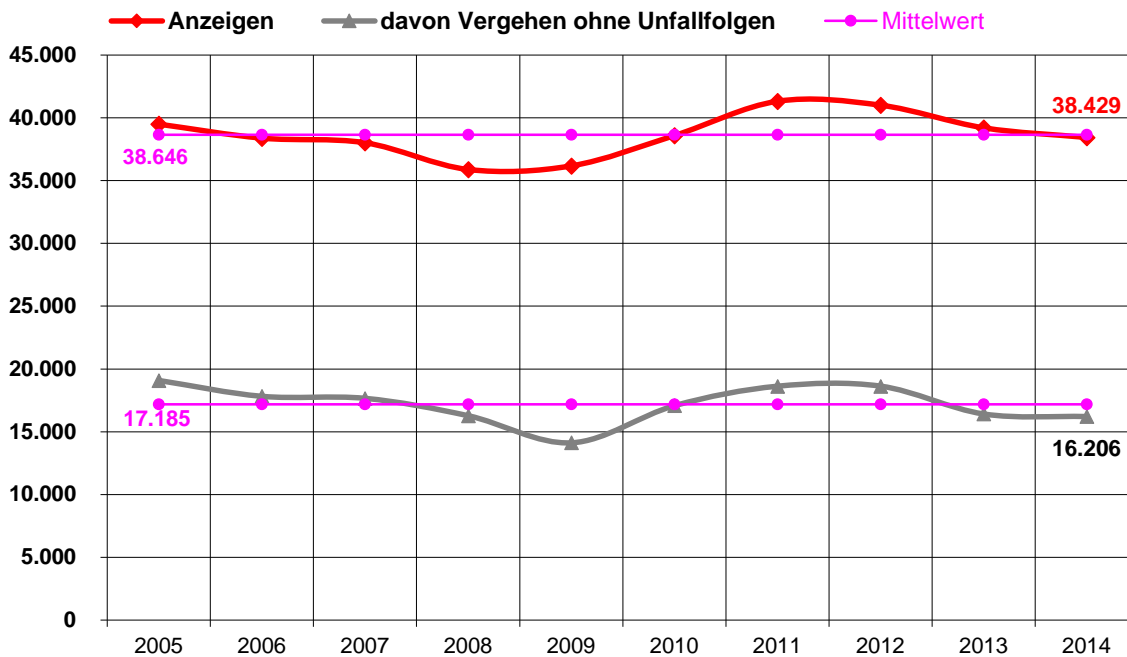
4.1 Gesamtüberblick

	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Verkehrsstraftaten - Anzeigen	39.198	38.429	-769	- 2,0 %
- Vergehen <u>ohne Unfallfolgen</u>	16.408	16.206	-202	- 1,2 %
- Verkehrsunfälle mit Vergehenstatbestand (i.d.R. Körperverletzung, Unfallflucht, Alkohol, Drogen)	20.142	19.888	-254	- 1,3 %
- Aggressionsdelikte	2.648	2.335	-313	- 11,8 %
Ordnungswidrigkeiten	1.030.944	990.524	-40.420	- 3,9 %
- Anzeigen	194.981	176.015	-18.966	- 9,7 %
- Verwarnungen	835.963	814.509	-21.454	- 2,6 %
Unter Alkoholeinfluss festgestellte Fahrer	4.042	3.883	-159	- 3,9 %
Unter Drogeneinfluss festgestellte Fahrer	1.848	1.925	+77	+ 4,2 %
Rotlicht - Gesamtbeanstandungen	15.266	11.867	-3.399	- 22,3 %
Geschwindigkeit - Gesamtbeanstandungen	115.980	142.619	+26.639	+ 23,0 %
Aggressionsdelikte	2.648	2.335	-313	- 11,8 %
Sicherstellung Führerscheine	1.356	1.155	-201	- 14,8 %
Abschleppung verbotswidrig geparkter Fahrzeuge	13.782	12.040	-1.742	- 12,6 %



4.2 Verkehrsstraftaten (inkl. Aggressionsdelikte)

	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Anzeigen	39.198	38.429	-769	-2,0 %
- Vergehen <u>ohne Unfallfolgen</u>	16.408	16.206	-202	-1,2 %
<i>davon - Trunkenheitsdelikte</i>	1.766	1.678	-88	-5,0 %
- Drogendelikte	247	221	-26	-10,5 %
- Fahren ohne Fahrerlaubnis	1.609	1.650	+41	2,5 %
- Fahren ohne Versicherungsschutz / Zulassung	12.786	12.657	-129	-1,0 %
- Verkehrsunfälle mit Vergehenstatbestand (i.d.R. Körperverletzung, Unfallflucht, Alkohol, Drogen)	20.142	19.888	-254	-1,3 %
- Aggressionsdelikte	2.648	2.335	-313	-11,8 %



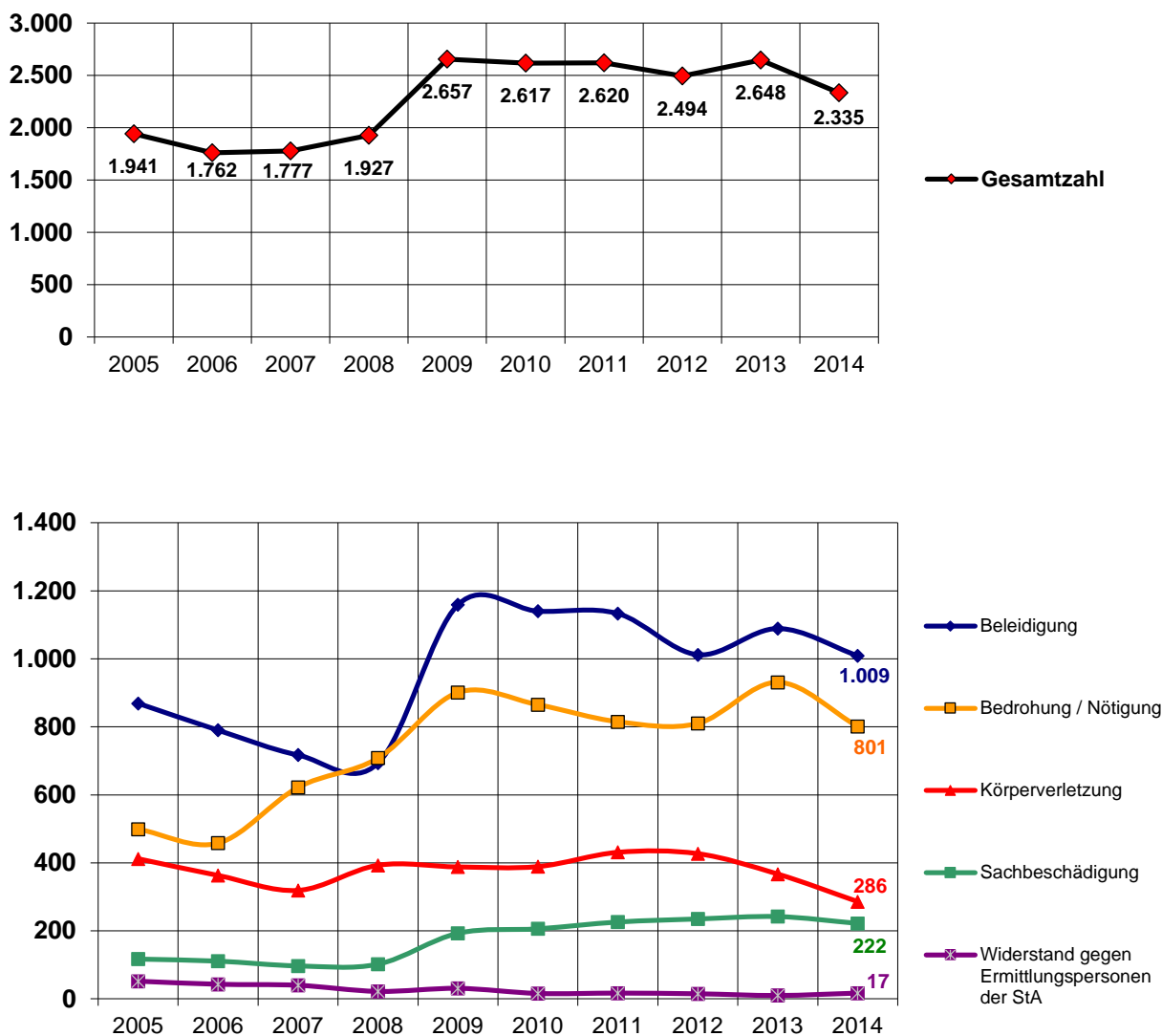
Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die Anzeigen im Bereich der Verkehrsstraftaten um 2 %. Bei den Vergehen ohne Unfallfolgen ist ein Rückgang um 1,2 % zu verzeichnen.



Aggressionsdelikte

Als Aggressionsdelikt im Straßenverkehr wird eine Straftat bezeichnet, die sich gegen eine Person oder Sache richtet und mit einem Ereignis des Straßenverkehrs im Zusammenhang steht oder sich unmittelbar aus dem Verkehrsgeschehen heraus entwickelt hat. Zur Aggression im Straßenverkehr zählen unter anderem Körperverletzung im Straßenverkehr, Beleidigung oder Sachbeschädigung.

Aggressionsdelikte sind keine Einzelfälle; 2.335 bekannt gewordene Delikte bedeuten einen Rückgang gegenüber den vergangenen Jahren. Das Dunkelfeld, insbesondere bei Nötigung und Beleidigung, dürfte aber um ein Vielfaches höher sein.

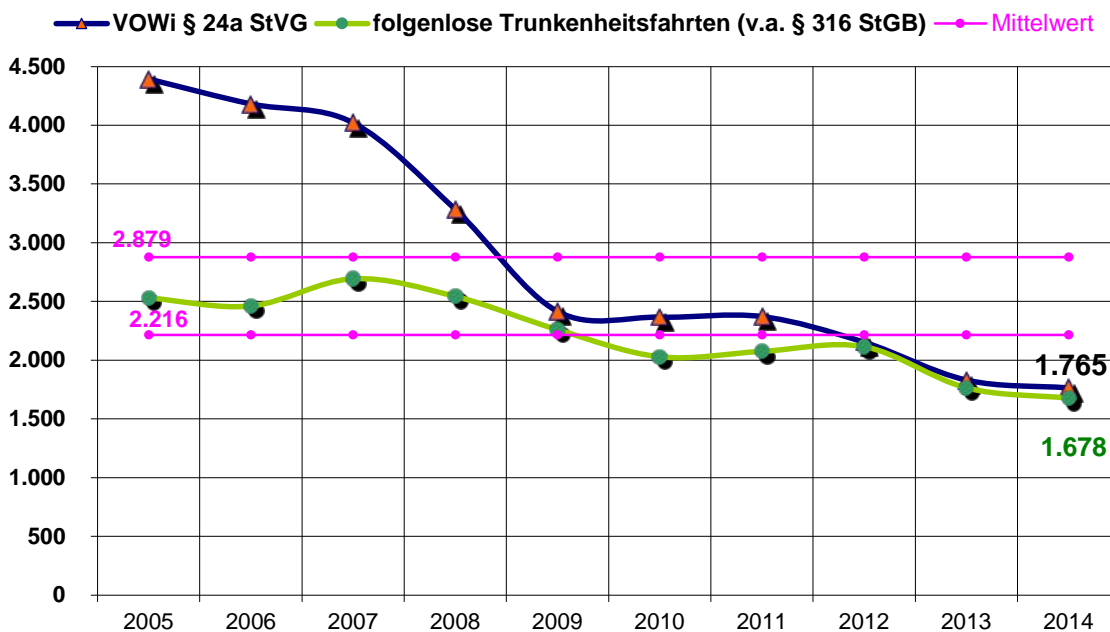




4.3 Alkohol

	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Wegen Trunkenheit im Verkehr festgestellte Fahrer	4.042	3.885	-157	-3,9 %
- Straftatbestände (0,55 mg/l bzw. 1,1 Promille und darüber Blutalkoholkonzentration [BAK])	2.210	2.120	-90	-4,1 %
davon Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	444	442	-2	-0,5 %
- dabei getötete Personen	5	4	-1	-20,0 %
- dabei verletzte Personen	193	209	+16	8,3 %
davon Trunkenheit im Verkehr ohne Verkehrsunfall	1.766	1.678	-88	-5,0 %
- Ordnungswidrigkeiten "0,5-Promille-Grenze" (§ 24a StVG) (ohne alkoholtypische Ausfallerscheinungen)	1.832	1.765	-67	-3,7 %
0,5 bis unter 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK)				
0,25 mg/l bis unter 0,55 mg/l Atemalkoholkonzentration (AAK)				
Anzeigen "Alkoholverbot für Fahranfänger" (Fahrzeugführer in der Probezeit bzw. unter 21 Jahren)	54	36	-18	-33,3 %

Alkoholverstöße





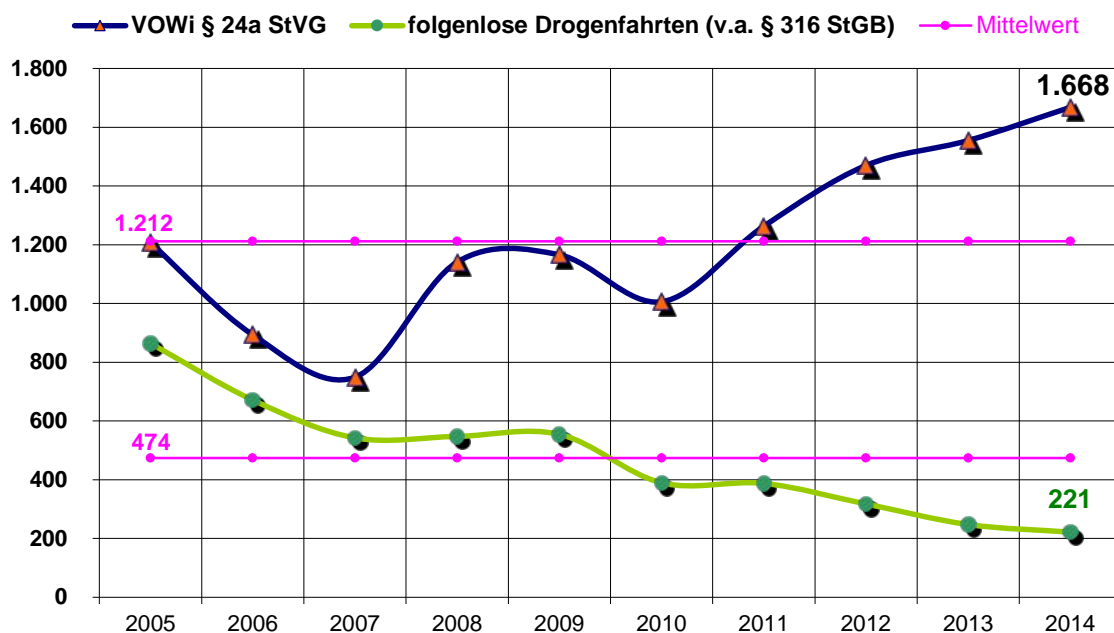
4.4 Drogen

	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Unter Drogeneinfluss festgestellte Fahrer	1.848	1.925	+77	4,2 %
- Straftatbestände (§§ 315c, 316 StGB) <i>(Fahrten mit drogentypischen Ausfallerscheinungen)</i>	293	257	-36	-12,3 %
<i>davon mit Verkehrsunfall</i>	46	36	-10	-21,7 %
- <i>dabei getötete Personen</i>	4	0	-4	-100,0 %
- <i>dabei verletzte Personen</i>	26	9	-17	-65,4 %
<i>davon ohne Verkehrsunfall</i>	247	221	-26	-10,5 %
- Ordnungswidrigkeiten (§ 24a StVG) <i>(Fahrten ohne drogentypische Ausfallerscheinungen)</i>	1.555	1.668	+113	7,3 %

Bei Fahrten unter Drogeneinfluss muss von einem großen Dunkelfeld ausgegangen werden.

Festgestellte Verstöße werden regelmäßig der zuständigen Führerscheinstelle zur Überprüfung der Fahreignung übermittelt.

Drogen





4.5 Ordnungswidrigkeiten

Das Polizeipräsidium München verfolgt im fließenden und im ruhenden Verkehr primär solche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, die ein besonderes Gefahrenpotenzial für die Verkehrssicherheit beinhalten. Es ist unser Ziel, im Rahmen einer sofortigen Anhaltung dem betroffenen Verkehrsteilnehmer dieses Gefahrenpotenzial zu verdeutlichen.

Zu unterscheiden sind:

- **Verwarnungen:** Verkehrsordnungswidrigkeiten, die gem. bundesweit einheitlichem Katalog mit einem Verwarnungsgeld bis 55,- € geahndet werden.
(z.B.: Fahren ohne Gurt, Parkverstöße)
- **Anzeigen:** Verkehrsordnungswidrigkeiten, die gem. bundesweit einheitlichem Katalog mit einem Bußgeld ab 60,- € geahndet werden.
(z.B.: Telefonieren mit dem Handy)

Auswahl von Verkehrsordnungswidrigkeiten Beanstandungen beim Polizeipräsidium München	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Ruhender Verkehr				
- Verbotswidrig gehalten/geparkt in zweiter Reihe	6.967	5.969	-998	-14,3%
- Verbotswidrig gehalten/geparkt auf Behindertenparkplatz	9.035	7.939	-1.096	-12,1%
- Verbotswidriges Halten/Parken in Feuerwehrezufahrt	13.240	13.330	90	0,7%
- Behinderung des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)	810	943	133	16,4%
Fließender Verkehr				
- Mobil- oder Autotelefon verbotswidrig benutzt	21.983	19.460	-2.523	-11,5%
- davon Kfz-Führer	18.783	16.118	-2.665	-14,2%
- davon Radfahrer	3.200	3.342	142	4,4%
- Nichtbenutzen der Sicherheitsgurte	16.718	12.484	-4.234	-25,3%
- Kinder ungesichert befördert	1.358	1.073	-285	-21,0%
- keinen Schutzhelm getragen	335	246	-89	-26,6%
- Rotlicht incl. Radfahrer	10.779	8.720	-2.059	-19,1%
- Falsches Verhalten am Fußgängerüberweg	111	101	-10	-9,0%
- Falsches Verhalten von und gegenüber Fußgängern	1.242	988	-254	-20,5%
- Falsches Verhalten von und gegenüber Radfahrern	16.002	17.369	1.367	8,5%

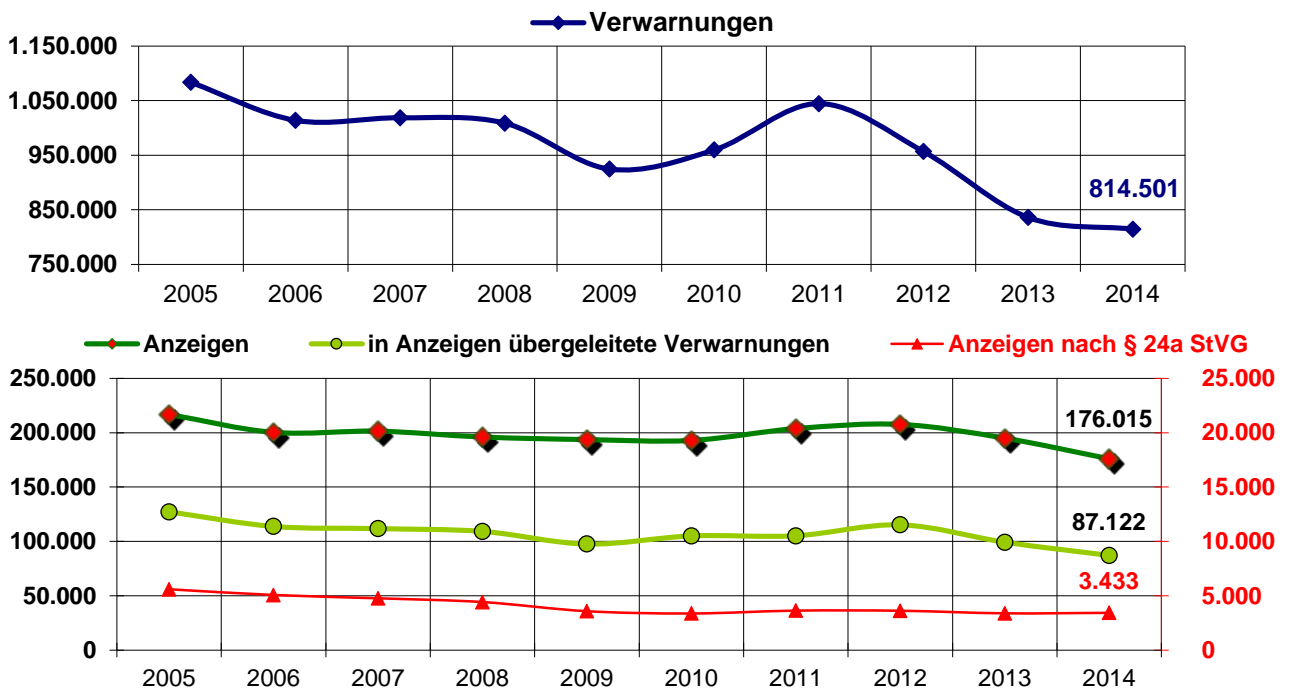


	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Anzeigen	194.981	176.015	-18.966	-9,7 %
- Verkehrsverstöße einschließlich Verkehrsunfälle	92.298	85.460	-6.838	-7,4 %
- Anzeigen nach § 24a StVG (Alkohol/Drogen)	3.387	3.433	+46	1,4 %
- in Anzeigen übergeleitete Verwarnungen	99.296	87.122	-12.174	-12,3 %
Verwarnungen	835.963	814.501	-21.462	-2,6 %
- Barverwarnungen	27.624	26.704	-920	-3,3 %
- mit EDV erfasste Verwarnungsangebote:	808.339	787.797	-20.542	-2,5 %
5,- €	69.268	812	-68.456	-98,8 %
10,- €	227.350	270.398	+43.048	18,9 %
15,- €	256.768	228.711	-28.057	-10,9 %
20,- €	80.269	94.492	+14.223	17,7 %
25,- €	89.184	105.861	+16.677	18,7 %
30,- €	35.755	34.628	-1.127	-3,2 %
35,- €	49.745	52.563	+2.818	5,7 %
40,- €	*	180	+180	
45,- €	*	76	+76	
50,- €	*	72	+72	
55,- €	*	4	+4	
Abschleppungen verbotswidrig geparkter Fahrzeuge	13.782	12.040	-1.742	-12,6 %
davon auf Anregung der Kommunalen Verkehrsüberwachung	1.406	1.065	-341	-24,3 %
- davon aus Behindertenparkplätzen	2.047	1.699	-348	-17,0 %



* Mit der zum 01.05.14 gültigen Reform des Verkehrszentralregisters und dem neu ab diesem Zeitpunkt geänderten Bußgeldkatalog wurde die Obergrenze des Verwarnungsbereichs von 35,- € auf 55,- € angehoben. Anzeigen bzw. Bußgeldbescheide werden seit diesem Zeitpunkt ab einer Höhe von 60,- € Geldbuße sanktioniert.

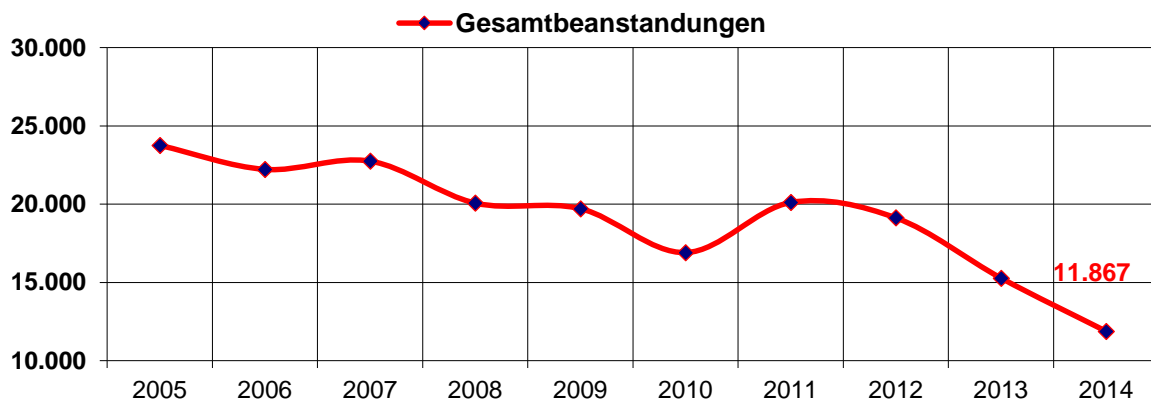
Langzeitvergleich: Verkehrsordnungswidrigkeiten





4.5.1 Rotlicht

	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Gesamtbeanstandungen	15.266	11.867	-3.399	-22,3 %
- VOWi-Anzeigen ("Rotlichtkamera" inkl. stat. Kombianlage)	3.910	3.302	-608	-15,5 %
- von Beamten festgestellte Rotlichtverstöße	11.356	8.565	-2.791	-24,6 %
<i>davon Radfahrer</i> - Anzeigen (über 1 Sek.)	6.374	5.011	-1.363	- 21,4 %



4.5.2 Geschwindigkeit

	Gesamtbereich		+/-	
	2013	2014	Fälle	%
Messungen - Radar, PoliScanspeed*, Einseitensensor	3.174	3.484	+ 310	9,8 %
- Durchlauf	3.126.450	3.307.112	+ 180.662	5,8 %
Beanstandungen	83.048	83.906	+ 858	1,0 %
- Verwarnungen	74.349	75.757	+ 1.408	1,9 %
- Anzeigen	8.699	8.149	- 550	-6,3 %
Beanstandungsquote	2,66 %	2,54 %		-4,5 %
Beanstandungen - Laser, stationäre Anlagen	28.733	54.683	+ 25.950	90,3 %
- Verwarnungen	17.757	44.842	+ 27.085	152,5 %
- Anzeigen	10.976	9.841	- 1.135	-10,3 %
Beanstandungen - Video	4.199	4.030	- 169	-4,0 %
- Verwarnungen	799	549	- 250	-31,3 %
- Anzeigen	3.400	3.481	+ 81	2,4 %

* PoliScanspeed verwendet ein auf Lasertechnik basierendes Messverfahren



5. Straßenbauliche Veränderungen

Seit 8. August 2011 läuft ein Probeversuch am Isarring zur Verminderung der Stauprobleme an der Zufahrt der Ifflandstraße. Dazu wurde der Isarring baulich umgestaltet. Die linke Fahrspur hat seither dauerhaft „Grünlicht“, während sich die rechte Fahrspur die Grünphase mit der Ifflandstraße teilen muss. Das Polizeipräsidium München arbeitet hier eng mit der zuständigen Landeshauptstadt München zusammen und beobachtet das Geschwindigkeitsniveau sowie die Unfallentwicklung.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 19.02.2014 „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Sachstand und weiterer Handlungsbedarf“ wurde das Thema Isarring / Ifflandstraße erneut behandelt. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Genehmigungsplanung für die Einfädelspur auf der Nordseite des Isarrings weiterhin mit hoher Priorität zu betreiben. Dabei sind Fahrbahnbreiten von jeweils 3,00 Meter für die Einfädelspur und die durchgängigen Fahrbahnen zu Grunde zu legen. Ziel ist eine schnellstmögliche Realisierung der Einfädelspur auf der Nordseite als Provisorium. Auf der Südseite des Isarrings bleibt der heutige Querschnitt mit 2 Fahrspuren erhalten.

Die von der Allianz Umweltstiftung finanzierte externe Machbarkeitsuntersuchung zum Tunnelprojekt „Ein Englischer Garten“ ist von der Verwaltung zu prüfen. Sie soll in die geplante vergleichende Bewertung der drei Machbarkeitsuntersuchungen Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee und „Tunnel Englischer Garten / Isarring“ einfließen. Im Rahmen dieser vergleichenden Bewertung soll auf Basis maßgeblicher Entscheidungskriterien wie der Dringlichkeit des Handlungsbedarfs, dem erreichbaren Nutzen, der baulichen und verkehrlichen Realisierbarkeit, den vorliegenden Realisierungsvoraussetzungen, der Finanzierungsvoraussetzungen, etc. für alle drei Mittleren Ring-Abschnitte eine Priorisierung der ggf. zu realisierenden baulichen Maßnahmen vorgenommen werden. Die Ergebnisse sollen dem Stadtrat dann in einer erneuten Beschlussvorlage vorgelegt werden.

Auch beim Bau des Tunnels am Luise-Kiesselbach-Platz und der Heckenstallerstraße ist das Polizeipräsidium München bei den Verkehrsführungen während der Bauphase und den notwendigen Verkehrsregelungen bei Ampelumbauten beteiligt. Ebenso wird von Seiten des Polizeipräsidiums München in der gesamten Tunnelanlage eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung, analog dem Richard-Strauss-Tunnel und Petuertunnel, errichtet. Die Ausbauphase hat im Juni 2013 begonnen, die Verkehrsfreigabe soll voraussichtlich im Juli 2015 erfolgen.



6. Verkehrslenkung / Verkehrssteuerung

Die Verkehrszentrale des Polizeipräsidiums München ist seit März 2012 im neu erbauten Technischen Betriebszentrum (TBZ) der Landeshauptstadt München integriert. Dort steuern und gewährleisten erstmals an einem gemeinsamen Standort städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Baureferat und Kreisverwaltungsreferat und die Polizei rund um die Uhr die Münchner Verkehrsflüsse.



Bild: PP Mü.-PB

Eine 17 Meter breite und 2,25 Meter hohe Multimedia-Videowand spiegelt auf über 38 Quadratmetern die aktuelle Verkehrslage und die Betriebszustände der technischen Anlagen aller

Münchner Hauptverkehrsstraße und Straßentunnel wider. Derzeit bildet die Videowand bis zu 204 Verkehrsvideobilder ab. Dies erlaubt eine effektive und reaktionsschnelle Regelung der Verkehrssituation z.B. bei Unfällen oder Ausfall von Lichtsignalanlagen an verkehrsreichen Kreuzungen oder Schulwegen. Ein besonderes Augenmerk wird auf die zahlreichen Münchner Straßentunnel gelegt. Bei Auffahrunfällen, liegengebliebenen Fahrzeugen oder gar einem Brand muss hier besonders schnell reagiert werden.

Mit 330 Verkehrskameras können über 120 km des Hauptstraßennetzes beobachtet werden. Insgesamt werden derzeit 1.141 städtische Lichtsignalanlagen betreut.

Anhand der gewonnenen Erkenntnisse versorgen die Polizeibeamten auch die Rundfunksender und das Verkehrsmeldesystem TMC, auf das u.a. Navigationsgeräte zugreifen, mit Verkehrswarnfunkmeldungen. Im Jahr 2014 wurden 5.700 derartige Meldungen abgesetzt (2013: 3.566). Die deutliche Zunahme von über 60 % ist vorwiegend auf die neu hinzugekommene Erfassung von Gefahrenmeldungen für Autobahnbereiche zurückzuführen.



7. Aktion „Bayern mobil - sicher ans Ziel“ 2020

Das Bayerische Staatsministerium des Innern steckte mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 „**Bayern mobil – sicher ans Ziel**“ die Rahmenziele für die kommenden Jahre ab:

- Senkung der Zahl der Verkehrstoten in Bayern um 30 % auf unter 550
- Weitere Reduzierung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten
- Erhöhung der Sicherheit, insbesondere auf Landstraßen
- Noch gezieltere Bekämpfung besonderer Unfallgefahren wie Geschwindigkeitsverstöße und Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss
- Noch besserer Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger und Radfahrer
- Verstärkte Einbeziehung der Belange älterer Menschen und Menschen mit Behinderungen
- Besondere Förderung der Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander

Das Polizeipräsidium München arbeitet engagiert an der Erreichung der o.a. Ziele. Unsere Anstrengungen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit zum Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sowie Kindern und Senioren werden fortgesetzt.

Die Bekämpfung der Hauptunfallursachen, wie z.B. überhöhte Geschwindigkeit, fehlerhaftes Abbiegen oder Alkohol- und Drogeneinfluss im Straßenverkehr genießt weiter hohe Priorität.

Darüber hinaus werden wir unsere erfolgreiche Verkehrspräventionsarbeit fortsetzen, um insbesondere schweren Verkehrsunfällen vorzubeugen, junge Menschen auf die Anforderungen des Straßenverkehrs vorzubereiten, Erwachsenen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und unsere Seniorinnen und Senioren bei deren altersgerechter Mobilität zu begleiten.

Bayern mobil -
sicher ans Ziel.

Verkehrssicherheit 2020



Um eine Reduzierung der Verkehrsunfälle zu erreichen entwickelten wir unser **Verfahren zur Festlegung von Messstellen der technischen Geschwindigkeitsüberwachung** weiter. Dabei wurden die Analyse der Verkehrsunfalllage, das Bewertungsverfahren zur und die Flexibilität bei der Festlegung von Messörtlichkeiten optimiert.

Ein Bewertungsraster berücksichtigt insbesondere die Unfall- und Gefahrensituation in einem bestimmten Streckenabschnitt.



Verkehrspräventive Filmreihe „Obacht gebn – sicher ans Ziel.“

Mit der Videofilmreihe „**Obacht gebn – sicher ans Ziel!**“ fügten wir unserer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit einen weiteren Mosaikstein hinzu. Im Vordergrund stehen die Förderung des „Miteinanders im Straßenverkehr“ durch zielgruppenorientierte Informationen über gesetzliche Regelungen und Risiken, die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für die Gefahren des Straßenverkehrs sowie wertvolle Tipps zur Verbesserung der Sicherheit für sich und andere durch persönliches Verkehrsverhalten.

Die im März 2014 veröffentlichte Auftaktfolge bezog sich speziell auf unsere jährliche Aktion „**Gscheid radln – aufeinander achten!**“ und hatte zum Ziel, die Sicherheit rund um den Fahrradverkehr zu erhöhen, indem zum einen Radfahrer im Hinblick auf ihr Verkehrsverhalten angesprochen werden und zum anderen den übrigen Verkehrsteilnehmern verdeutlicht wird, welchen Gefahren Radfahrer im Straßenverkehr ausgesetzt sind.



Unter dem Titel „**Abbieger – Augenblick bitte!**“ wurde im November 2014 die zweite Folge der Öffentlichkeit vorgestellt. Über die Onlineportale zahlreicher Printmedien, die Facebook-Seite des Polizeipräsidioms München (über 36.000 Aufrufe), über YouTube (Bayernkanal der Bayerischen Staatsregierung) und das Fernsehen (Politmagazin „Kontrovers“ im Bayerischen Fernsehen und MünchenTV) stieß das Video auf eine umfangreiche Zuschauerresonanz.

Die beiden im Jahr 2015 erscheinenden Folgen beschäftigen sich mit dem Fußgängerverkehr und der unterschätzten Gefahr der Ablenkung von Verkehrsteilnehmern durch Handys oder Smartphones.

www.polizei-muenchen.de/verkehr/



8. Verkehrsunfallentwicklung in den Einzelbereichen

8.1 Landeshauptstadt München

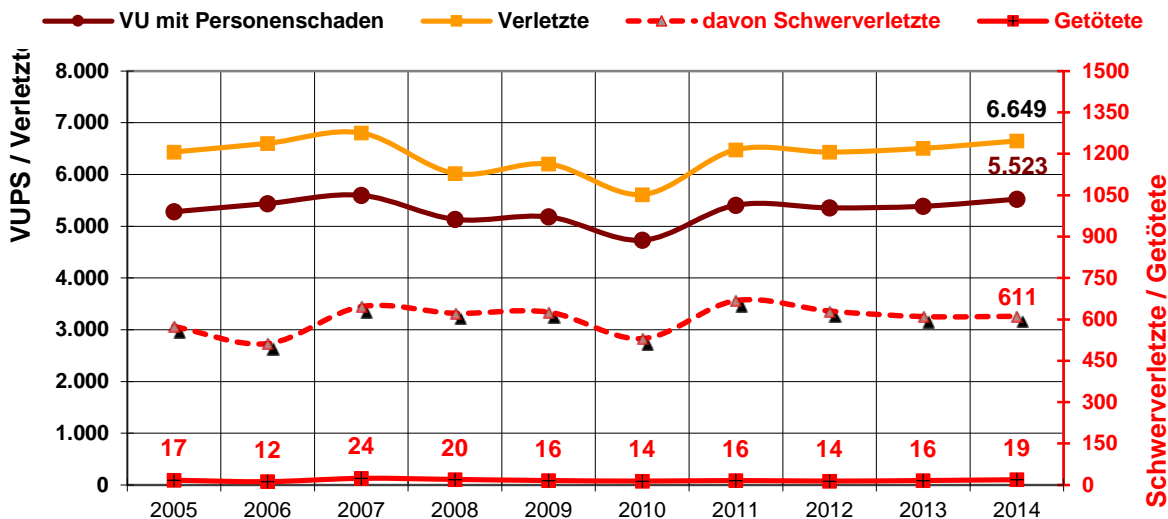
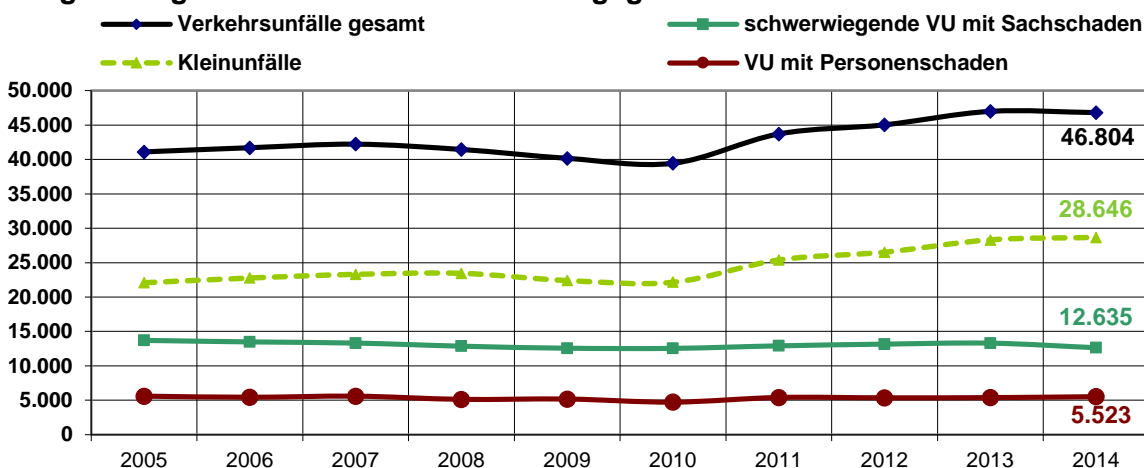
	Landeshauptstadt München			
	2013	2014	+/- Fälle %	
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	46.988	46.804	-184	-0,4% ↓
- VU mit Sachschaden gesamt	41.602	41.281	-321	-0,8% ↓
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	28.301	28.646	+345	1,2% ↑
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	13.301	12.635	-666	-5,0% ↓
- VU mit Personenschaden VUPS	5.386	5.523	+137	2,5% ↑
-- dabei Verletzte gesamt	6.506	6.649	+143	2,2% ↑
> Leichtverletzte	5.896	6.038	+142	2,4% ↑
> Schwerverletzte	610	611	+1	0,2% ↑
-- dabei Getötete	16	19	+3	18,8% ↑
Geschwindigkeitsunfälle	433	318	-115	-26,6% ↓
- dabei Verletzte	286	247	-39	-13,6% ↓
- dabei Getötete	4	7	+3	75,0% ↑
Alkoholunfälle	377	382	+5	1,3% ↑
- dabei Verletzte	152	164	+12	7,9% ↑
- dabei Getötete	1	3	+2	200,0% ↑
Drogenunfälle	37	28	-9	-24,3% ↓
- dabei Verletzte	18	7	-11	-61,1% ↓
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Fluchtunfälle	11.186	10.846	-340	-3,0% ↓
- dabei Verletzte	521	555	+34	6,5% ↑
- dabei Getötete	0	2	+2	↑
Schulwegunfälle	88	107	+19	21,6% ↑
- dabei verletzte Schüler	90	115	+25	27,8% ↑
- dabei getötete Schüler	0	0	+0	→
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	3.175	2.983	-192	-6,0% ↓
- dabei verletzte junge Erwachsene	684	688	+4	0,6% ↑
- dabei getötete junge Erwachsene	0	0	+0	→
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	3.199	3.201	+2	0,1% ↑
- dabei verletzte Senioren	718	719	+1	0,1% ↑
- dabei getötete Senioren	9	10	+1	11,1% ↑
Fußgängerunfälle	889	895	+6	0,7% ↑
- dabei verletzte Fußgänger	753	761	+8	1,1% ↑
- dabei getötete Fußgänger	10	10	+0	0,0% →
Radfahrerunfälle	2.389	2.898	+509	21,3% ↑
- dabei verletzte Radfahrer	2.113	2.276	+163	7,7% ↑
- dabei getötete Radfahrer	3	4	+1	33,3% ↑



Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge- lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl			
			gesamt	mit Per- sonen- schaden	dabei wurden		nur Sach- schaden	Verletzte		Getötete	
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz
Landeshauptstadt München											
2005	1.249.176	795.247	41.098	5.280	6.436	17	35.818	515	809	1,4	2,1
2006	1.259.677	795.575	41.702	5.439	6.603	12	36.263	524	830	1,0	1,5
2007	1.294.608	811.056	42.220	5.598	6.803	24	36.622	525	839	1,9	3,0
2008	1.311.573	692.542	41.449	5.133	6.020	20	36.316	459	869	1,5	2,9
2009	1.326.807	698.765	40.163	5.181	6.202	16	34.982	467	888	1,2	2,3
2010	1.330.440	704.348	39.440	4.730	5.613	14	34.710	422	797	1,1	2,0
2011	1.353.186	707.697	43.703	5.407	6.479	16	38.296	479	916	1,2	2,3
2012	1.410.741	755.823	45.029	5.355	6.432	14	39.674	456	851	1,0	1,9
2013	1.439.474	771.625	46.988	5.386	6.506	16	41.602	452	843	1,1	2,1
2014	1.464.962	784.628	46.804	5.523	6.649	19	41.281	454	847	1,3	2,4

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad

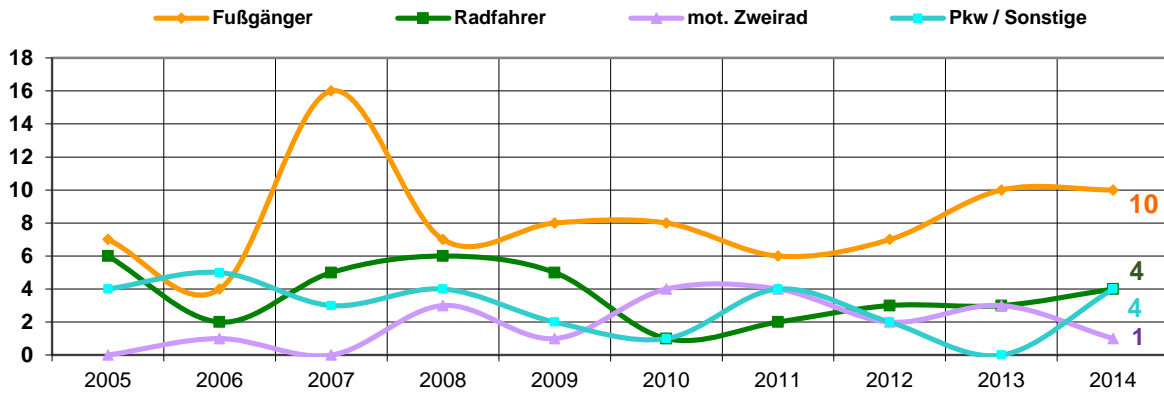




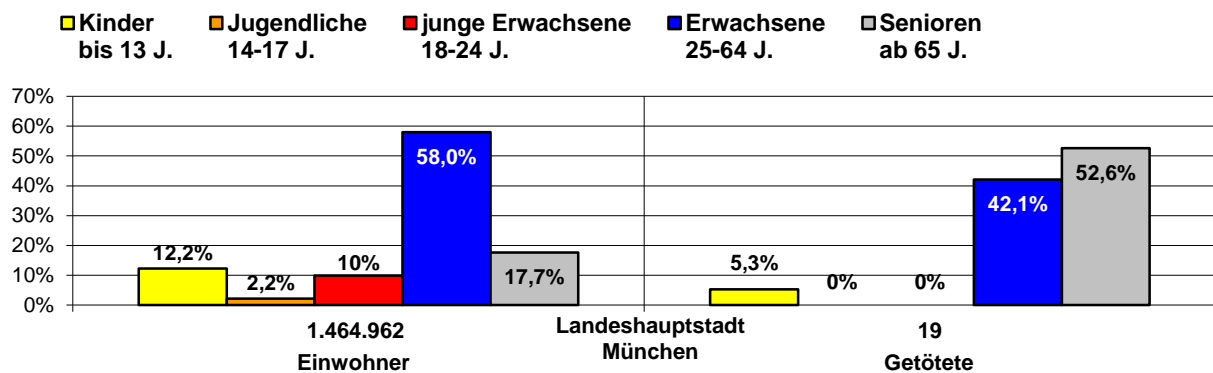
Landeshauptstadt München

Getötete

Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart



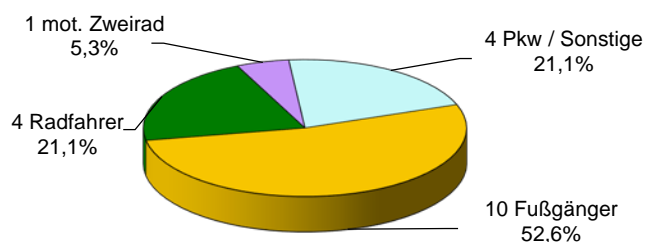
Altersstruktur 2014: Einwohner - Getötete



Altersgruppen - Beteiligungsart

19 Getötete	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
19 Getötete	10 (52,6%)	4 (21,1%)	1 (5,3%)	4 (21,1%)
1 Kinder	1 (100,0%)			
0 Jugendliche				
0 junge Erwachsene				
8 Erwachsene	3 (37,5%)	3 (37,5%)	1 (12,5%)	1 (12,5%)
10 Senioren	6 (60,0%)	1 (10,0%)		3 (30,0%)

19 Getötete

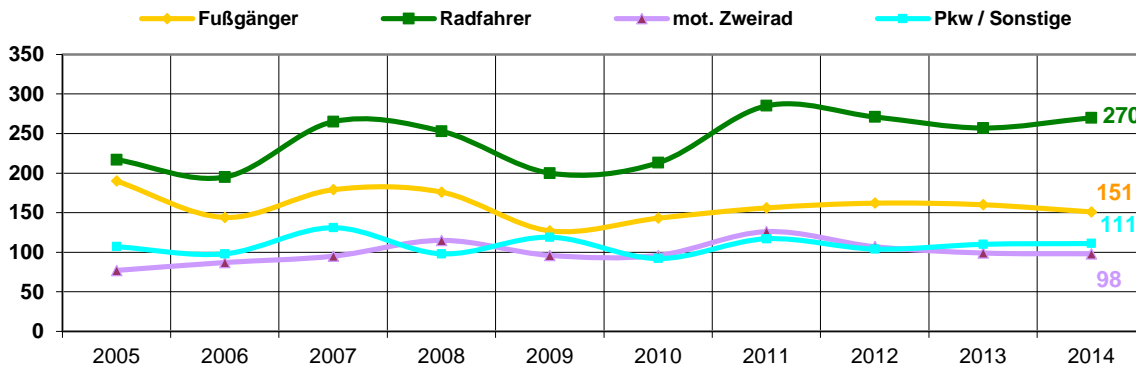




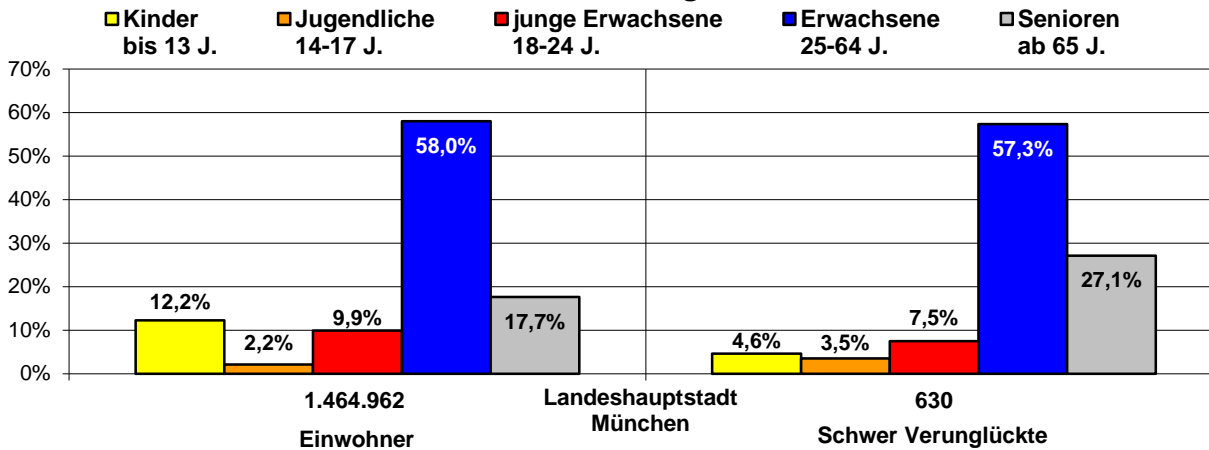
Landeshauptstadt München

Schwer Verunglückte

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart



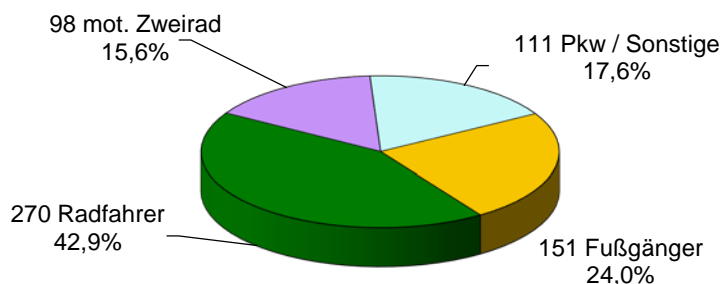
Altersstruktur 2014: Einwohner - schwer Verunglückte



Beteiligungsart - Altersgruppen

630 schwer Verunglückte	Fußgänger 151 (24,0%)	Radfahrer 270 (42,9%)	mot. Zweirad 98 (15,6%)	Pkw/Sonstige 111 (17,6%)
29 Kinder	18 (62,1%)	9 (31,0%)	0	2 (6,9%)
22 Jugendliche	6 (27,3%)	11 (50,0%)	5 (22,7%)	0
47 junge Erwachsene	9 (19,1%)	14 (29,8%)	15 (31,9%)	9 (19,1%)
361 Erwachsene	52 (14,4%)	165 (45,7%)	72 (19,9%)	72 (19,9%)
171 Senioren	66 (38,6%)	71 (41,5%)	6 (3,5%)	28 (16,4%)

630 Schwer Verunglückte



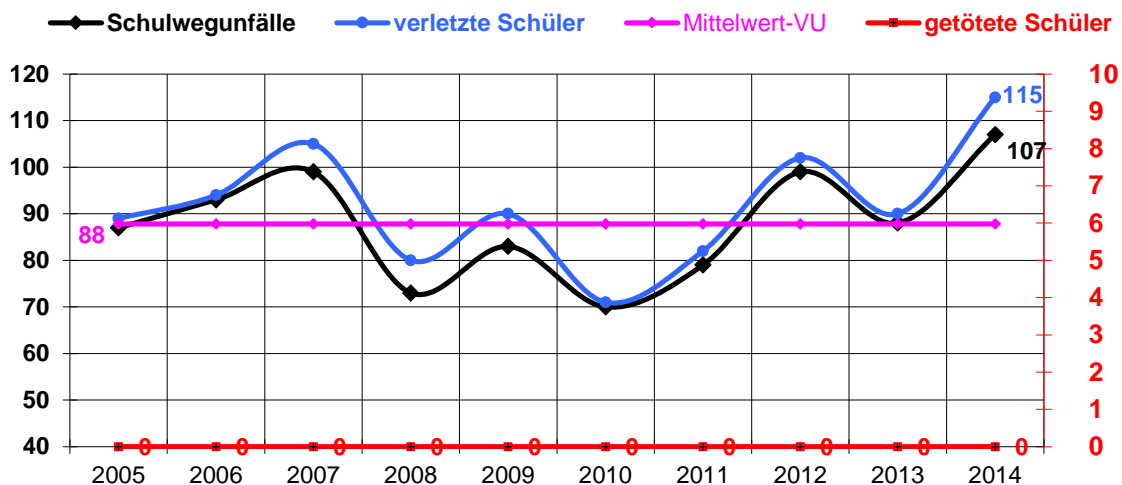


Landeshauptstadt München

Schulwegunfälle

	Landeshauptstadt München			
	2013	2014	+/- Fälle	% %
Schulwegunfälle insgesamt	88	107	+ 19	21,6% ↗
- verletzte Schüler	90	115	+ 25	27,8% ↗
- <i>dav. schwerverletzt</i>	7	8	+ 1	14,3% ↗
- getötete Schüler	0	0		→
Verkehrsbeteiligung der verunglückten Schüler				
- Fußgänger	36	36		0,0% →
- Radfahrer	52	63	+ 11	21,2% ↗
- Mitfahrer in Schulbus	0	3	+ 3	↗
- Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	2	13	+ 11	550,0% ↗
Unfallörtlichkeit				
- innerhalb geschlossener Ortschaften	88	105	+ 17	19,3% ↗
- außerhalb geschlossener Ortschaften	0	2	+ 2	↗
Unfallstelle				
- Fahrbahn	60	65	+ 5	8,3% ↗
- Gehweg	12	8	- 4	-33,3% ↘
- Radweg	14	8	- 6	-42,9% ↘
- andere Stelle	2	23	+ 21	1050,0% ↗
Besonderheiten der Unfallstelle				
- Tempo-30-Zone (Z. 274.1 StVO)	18	24	+ 6	33,3% ↗
- 30 km/h-Strecke (Z. 274 StVO)	3	3		0,0% →
- Lichtzeichenanlage	32	28	- 4	-12,5% ↘
- Fußgängerüberweg/Fußgängerfurt mit LZA	34	32	- 2	-5,9% ↘
- Schulbushaltestelle	0	1	+ 1	↗
- Linienbushaltestelle	5	6	+ 1	20,0% ↗
- Verkehrsregelung				
durch Polizei	0	0		→
durch Schülerlotsen	0	0		→
durch Schulweghelfer	0	1	+ 1	↗

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete



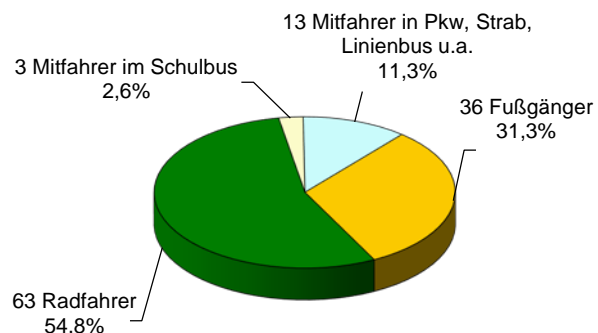


Landeshauptstadt München

Altersgruppe und Beteiligungsart der verletzten Schüler

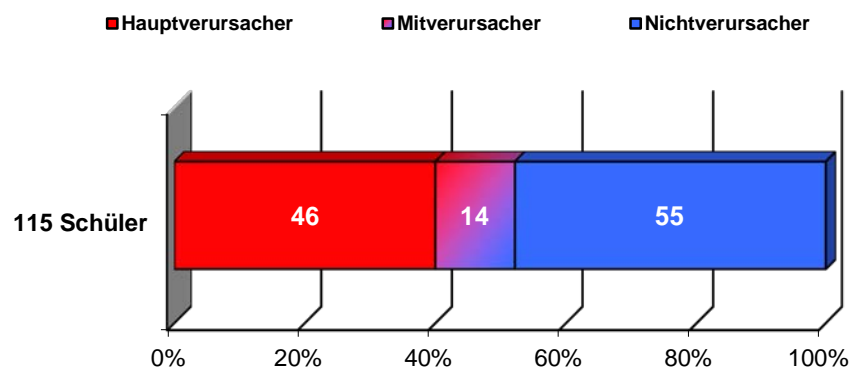
115 verletzte Schüler	Fußgänger		Radfahrer		Mitfahrer in Schulbus		Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	
	36	(31,3%)	63	(54,8%)	3	(2,6%)	13	(11,3%)
3 bis 6 Jahre	3	(100,0%)						
6 7 Jahre	4	(66,7%)					2	(33,3%)
5 8 Jahre	5	(100,0%)						
10 9 Jahre	7	(70,0%)	2	(20,0%)			1	(10,0%)
18 10 Jahre	7	(38,9%)	10	(55,6%)			1	(5,6%)
20 11 Jahre	3	(15,0%)	13	(65,0%)	1	(5,0%)	3	(15,0%)
25 12 Jahre	5	(20,0%)	16	(64,0%)	1	(4,0%)	3	(12,0%)
21 13 Jahre	1	(4,8%)	16	(76,2%)	1	(4,8%)	3	(14,3%)
7 14 Jahre	1	(14,3%)	6	(85,7%)				

Die verletzten Schüler waren zu **86 %** als **Fußgänger oder Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.



Verursacherrolle der beteiligten Schulkinder

Unter den „**Nichtverursachern**“ waren **16** Schüler als **Mitfahrer in Pkw, Bussen** etc. beteiligt und setzten in dieser Eigenschaft keine Ursachen.





8.2 Landkreis München 70

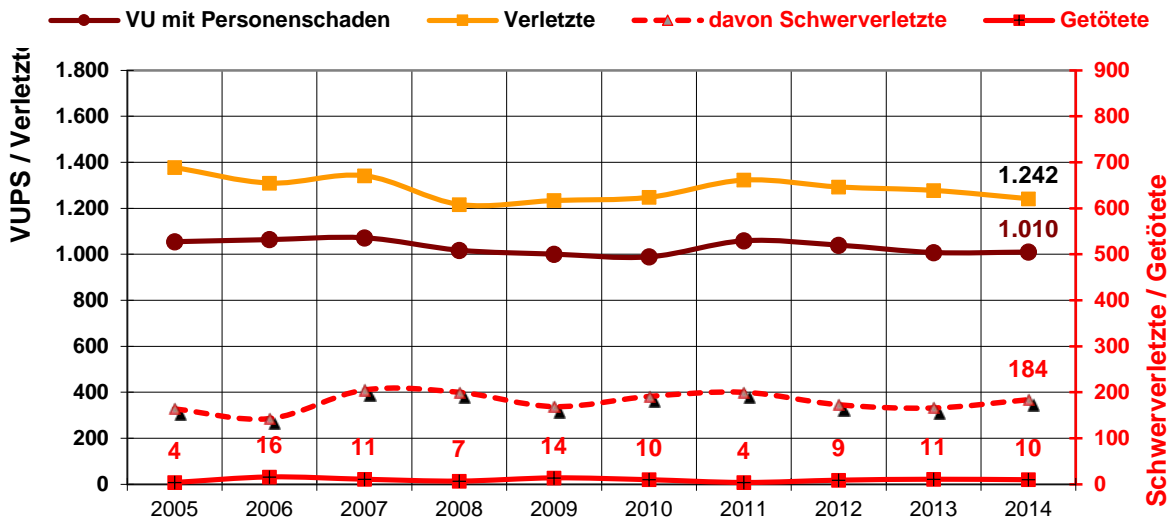
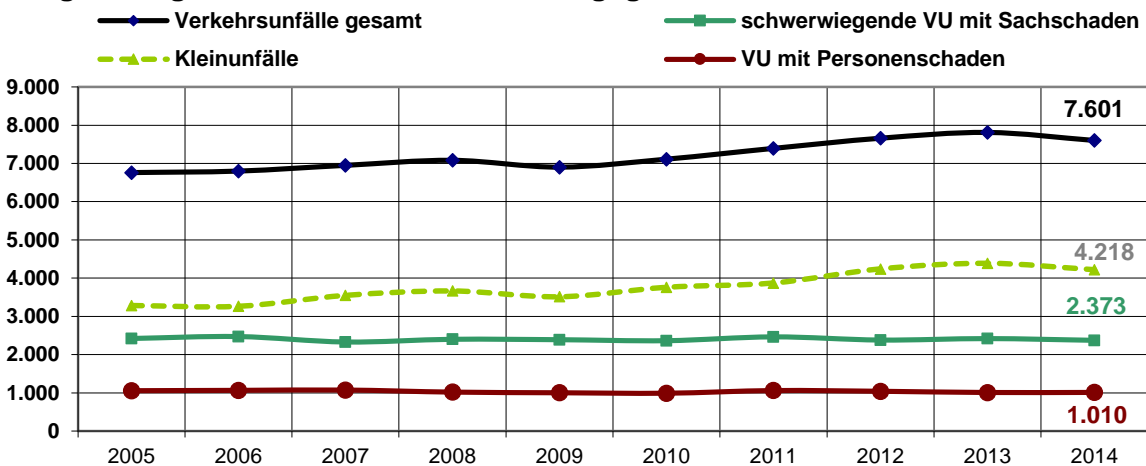
	Landkreis München			
	2013	2014	+/- Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	7.811	7.601	-210	-2,7% ↓
- VU mit Sachschaden gesamt	6.803	6.591	-212	-3,1% ↓
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	4.385	4.218	-167	-3,8% ↓
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	2.418	2.373	-45	-1,9% ↓
- VU mit Personenschaden VUPS	1.008	1.010	+2	0,2% ↑
-- dabei Verletzte gesamt	1.278	1.242	-36	-2,8% ↓
> Leichtverletzte	1.112	1.058	-54	-4,9% ↓
> Schwerverletzte	166	184	+18	10,8% ↑
-- dabei Getötete	11	10	-1	-9,1% ↓
Geschwindigkeitsunfälle	195	128	-67	-34,4% ↓
- dabei Verletzte	126	89	-37	-29,4% ↓
- dabei Getötete	8	4	-4	-50,0% ↓
Alkoholunfälle	66	63	-3	-4,5% ↓
- dabei Verletzte	41	45	+4	9,8% ↑
- dabei Getötete	4	1	-3	-75,0% ↓
Drogenunfälle	9	8	-1	-11,1% ↓
- dabei Verletzte	8	2	-6	-75,0% ↓
- dabei Getötete	4	0	-4	-100,0% ↓
Fluchtunfälle	2.002	1.981	-21	-1,0% ↓
- dabei Verletzte	81	81	+0	0,0% →
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Schulwegunfälle	26	26	+0	0,0% →
- dabei verletzte Schüler	29	27	-2	-6,9% ↓
- dabei getötete Schüler	0	1	+1	↑
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	570	549	-21	-3,7% ↓
- dabei verletzte junge Erwachsene	122	116	-6	-4,9% ↓
- dabei getötete junge Erwachsene	2	4	+2	100,0% ↑
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	779	786	+7	0,9% ↑
- dabei verletzte Senioren	179	197	+18	10,1% ↑
- dabei getötete Senioren	3	3	+0	0,0% →
Fußgängerunfälle	113	116	+3	2,7% ↑
- dabei verletzte Fußgänger	106	99	-7	-6,6% ↓
- dabei getötete Fußgänger	1	3	+2	200,0% ↑
Radfahrerunfälle	369	415	+46	12,5% ↑
- dabei verletzte Radfahrer	331	372	+41	12,4% ↑
- dabei getötete Radfahrer	0	3	+3	↑



Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge-lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl			
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete	
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz
Landkreis München											
2005	306.182	259.632	6.761	1.055	1.378	4	5.706	450	531	1,3	1,5
2006	309.080	317.183	6.800	1.064	1.310	16	5.736	424	413	5,2	5,0
2007	311.493	333.001	6.950	1.072	1.342	11	5.878	431	403	3,5	3,3
2008	315.462	280.389	7.082	1.018	1.217	7	6.064	386	434	2,2	2,5
2009	317.543	280.402	6.903	1.001	1.234	14	5.902	389	440	4,4	5,0
2010	319.573	273.483	7.112	989	1.248	10	6.123	391	456	3,1	3,7
2011	323.015	263.517	7.394	1.059	1.323	4	6.335	410	502	1,2	1,5
2012	327.962	263.216	7.660	1.040	1.293	9	6.620	394	491	2,7	3,4
2013	325.744	267.939	7.811	1.008	1.278	11	6.803	392	477	3,4	4,1
2014	329.981	273.734	7.601	1.010	1.242	10	6.591	376	454	3,0	3,7

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad

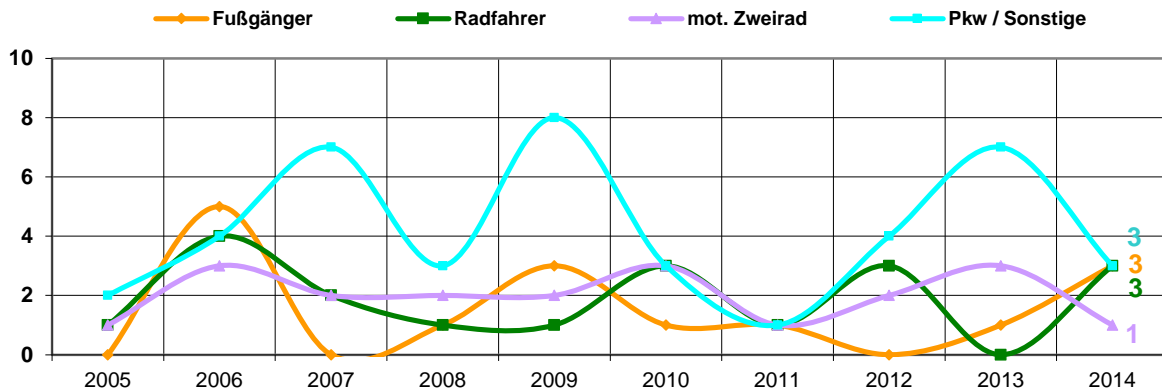




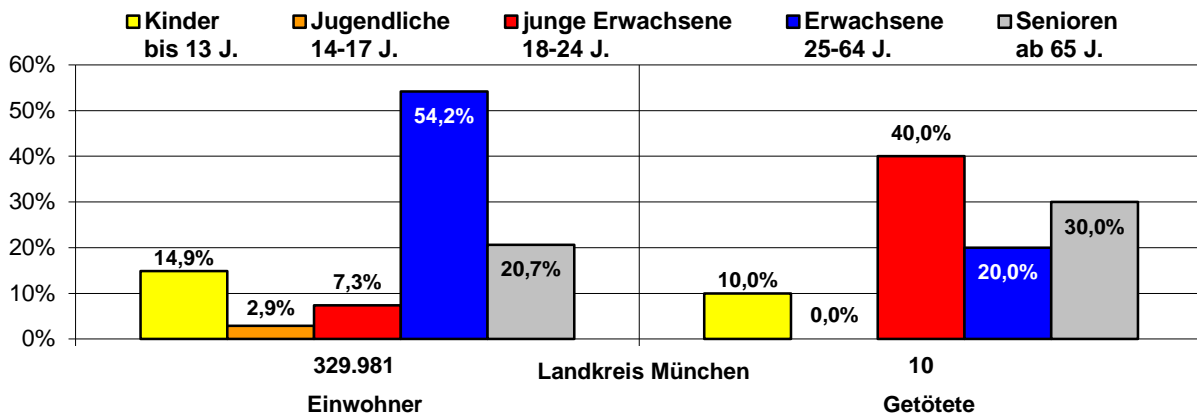
Landkreis München

Getötete

Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart



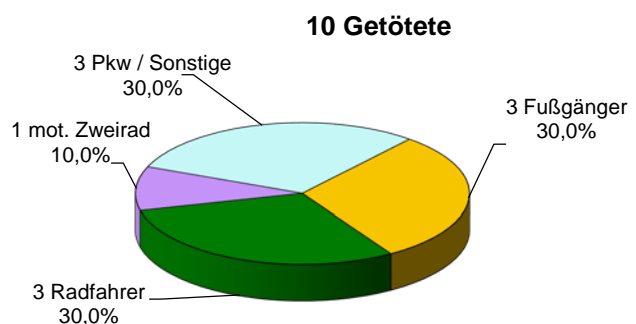
Altersstruktur 2014: Einwohner - Getötete



Altersgruppen - Beteiligungsart

10 Getötete	Fußgänger 3 (30,0%)	Radfahrer 3 (30,0%)	mot. Zweirad 1 (10,0%)	Pkw/Sonstige 3 (30,0%)
1 Kinder		1		
0 Jugendliche				
4 junge Erwachsene	2 (50,0%)			2 (50,0%)
2 Erwachsene			1 (50,0%)	1 (50,0%)
3 Senioren	1 (33,3%)	2 (66,7%)		

Bei 9 Verkehrsunfällen wurden 10 Personen getötet; bei einem Unfall starben zwei Personen (1 Pkw-Fahrer sowie sein Beifahrer).

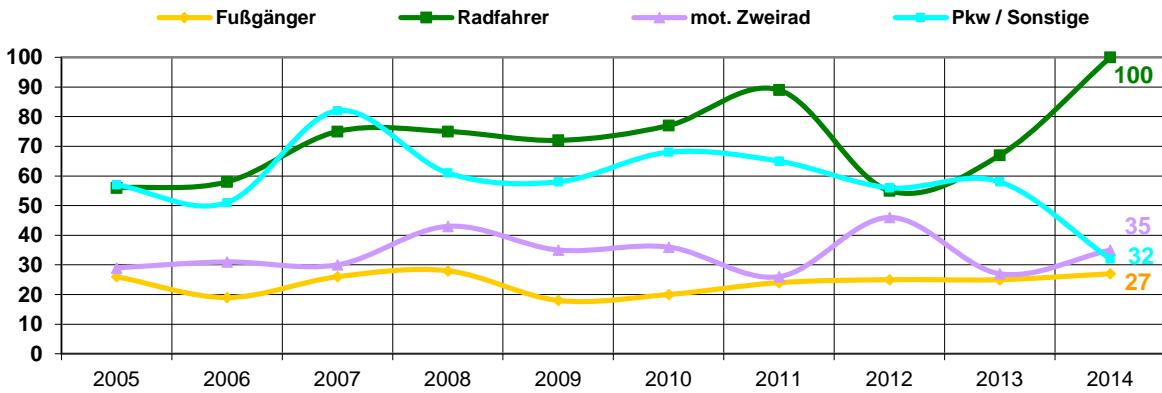




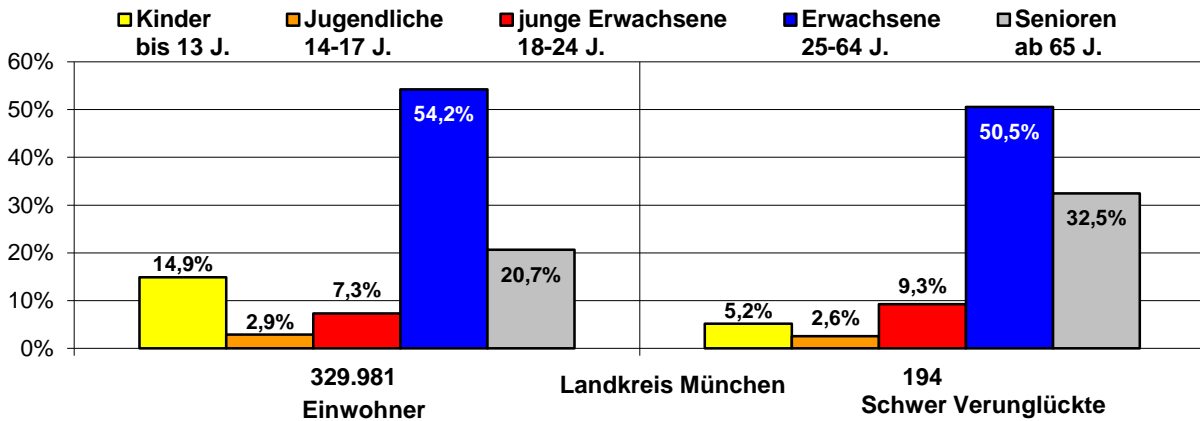
Landkreis München

Schwer Verunglückte

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart



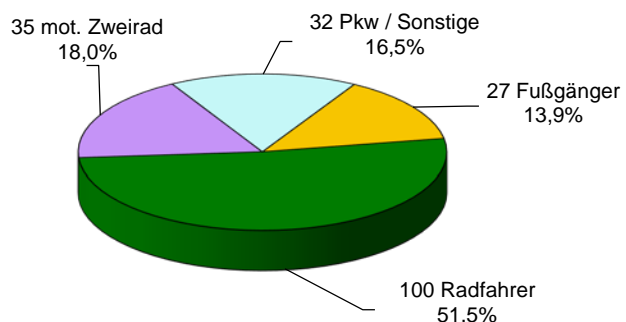
Altersstruktur 2014: Einwohner - schwer Verunglückte



Altersgruppen - Beteiligungsart

194 schwer Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
27 (13,9%)	100 (51,5%)	35 (18,0%)	32 (16,5%)	
10 Kinder	4 (40,0%)	6 (60,0%)		
5 Jugendliche		2 (40,0%)	3 (60,0%)	
18 junge Erwachsene	4 (22,2%)	3 (16,7%)	7 (38,9%)	4 (22,2%)
98 Erwachsene	7 (7,1%)	52 (53,1%)	24 (24,5%)	15 (15,3%)
63 Senioren	12 (19,0%)	37 (58,7%)	1 (1,6%)	13 (20,6%)

194 Schwer Verunglückte



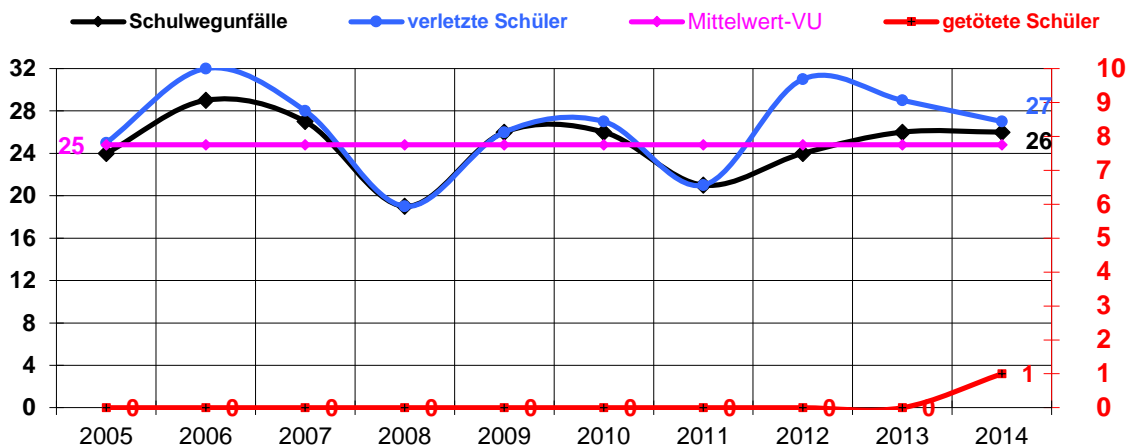


Landkreis München

Schulwegunfälle

	Landkreis München			
	2013	2014	Fälle +/-	%
Schulwegunfälle insgesamt	26	26		0,0% →
- verletzte Schüler	29	27	- 2	-6,9% ↓
- dav. schwerverletzt	2	3	+ 1	50,0% ↑
- getötete Schüler	0	1	+ 1	↑
Verkehrsbeteiligung der verunglückten Schüler				
- Fußgänger	7	12	+ 5	71,4% ↑
- Radfahrer	17	14	- 3	-17,6% ↓
- Mitfahrer in Schulbus	4	0	- 4	-100,0% ↓
- Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	1	1		0,0% →
Unfallörtlichkeit				
- innerhalb geschlossener Ortschaften	26	26		0,0% →
- außerhalb geschlossener Ortschaften	0	0		→
Unfallstelle				
- Fahrbahn	16	15	- 1	-6,3% ↓
- Gehweg	6	3	- 3	-50,0% ↓
- Radweg	1	1		0,0% →
- andere Stelle	3	7	+ 4	133,3% ↑
Besonderheiten der Unfallstelle				
- Tempo-30-Zone (Z. 274.1 StVO)	9	6	- 3	-33,3% ↓
- 30 km/h-Strecke (Z. 274 StVO)	3	3		0,0% →
- Lichtzeichenanlage	5	6	+ 1	20,0% ↑
- Fußgängerüberweg/Fußgängerfurt mit LZA	5	7	+ 2	40,0% ↑
- Schulbushaltestelle	0	1	+ 1	↑
- Linienbushaltestelle	3	1	- 2	-66,7% ↓
- Verkehrsregelung				
durch Polizei	0	0		→
durch Schülerlotsen	0	0		→
durch Schulweghelfer	0	0		→

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete



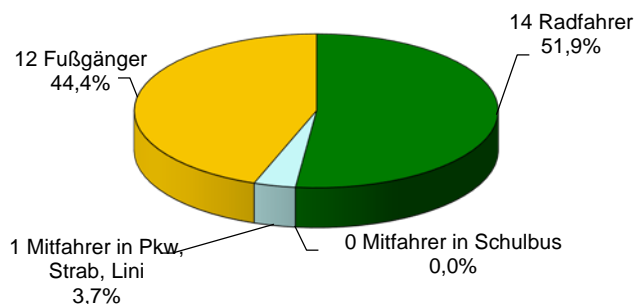


Landkreis München

Altersgruppe und Beteiligungsart der verletzten Schüler

27 verletzte Schüler	Fußgänger 12 (44,4%)	Radfahrer 14 (51,9%)	Mitfahrer in Schulbus 0 (0,0%)	Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a. 1 (3,7%)
1 bis 6 Jahre		1 (100,0%)		
3 7 Jahre	2	1		
2 8 Jahre	1 (50,0%)			1 (50,0%)
5 9 Jahre	3 (60,0%)	2 (40,0%)		
4 10 Jahre	2 (50,0%)	2 (50,0%)		
6 11 Jahre	3 (50,0%)	3 (50,0%)		
3 12 Jahre	1 (33,3%)	2 (66,7%)		
2 13 Jahre		2 (100,0%)		
1 14 Jahre		1 (100,0%)		

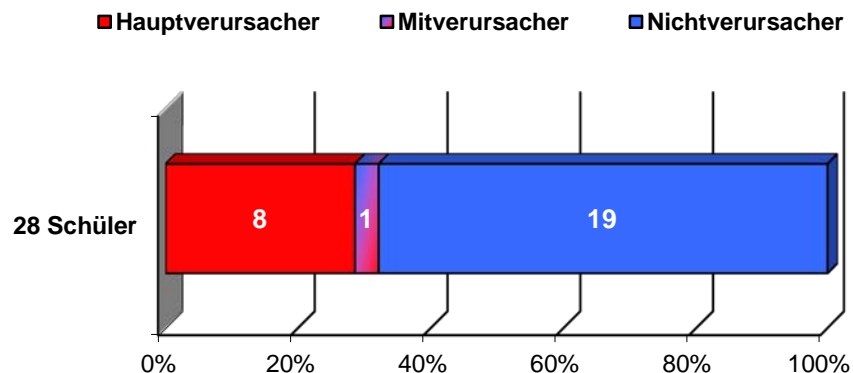
Die verletzten Schüler waren zu **96 %** als **Fußgänger oder Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.



Der **getötete Schüler** war ein **13jähriger Radfahrer**, der ordnungsgemäß auf dem Radweg fahrend bei Grünlicht die Fahrbahn geradeaus überqueren wollte und dabei von einem rechts abbiegenden Lkw nicht gesehen und überrollt wurde.

Verursacherrolle der beteiligten Schulkinder

Unter den „**Nichtverursachern**“ war ein Schüler als **Mitfahrer in Bus** beteiligt und setzte in dieser Eigenschaft keine Ursachen.





8.3 Teilbereich Landkreis Starnberg

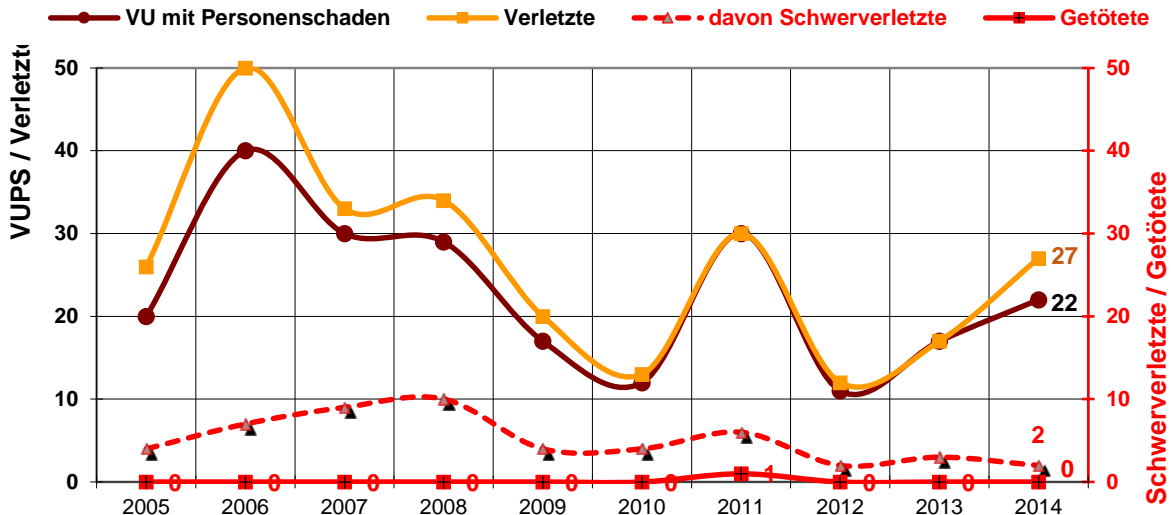
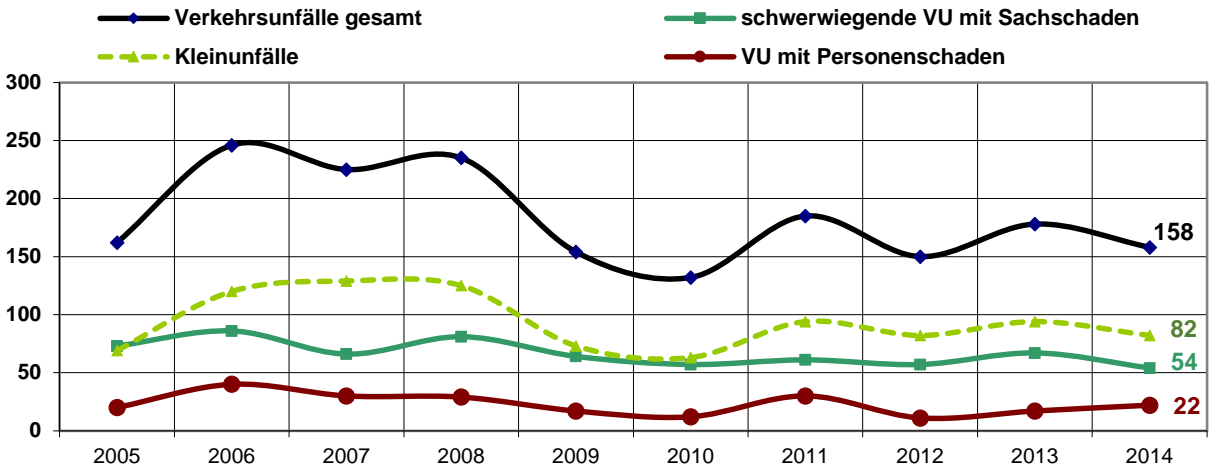
Gemeinde Krailling und Ortsteil Stockdorf der Gemeinde Gauting	Teilb. Landkreis STA			
	2013	2014	+/- Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	178	158	-20	-11,2% ↘
- VU mit Sachschaden gesamt	161	136	-25	-15,5% ↘
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	94	82	-12	-12,8% ↘
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	67	54	-13	-19,4% ↘
- VU mit Personenschaden VUPS	17	22	+5	29,4% ↗
-- dabei Verletzte gesamt	17	27	+10	58,8% ↗
> Leichtverletzte	14	25	+11	78,6% ↗
> Schwerverletzte	3	2	-1	-33,3% ↘
-- dabei Getötete	0	0	+0	→
Geschwindigkeitsunfälle	4	3	-1	-25,0% ↘
- dabei Verletzte	3	1	-2	-66,7% ↘
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Alkoholunfälle	1	2	+1	100,0% ↗
- dabei Verletzte	0	0	+0	→
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Drogenunfälle	0	0	+0	→
- dabei Verletzte	0	0	+0	→
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Fluchtunfälle	53	43	-10	-18,9% ↘
- dabei Verletzte	2	5	+3	150,0% ↗
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Schulwegunfälle	1	1	+0	0,0% →
- dabei verletzte Schüler	1	3	+2	200,0% ↗
- dabei getötete Schüler	0	0	+0	→
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	15	8	-7	-46,7% ↘
- dabei verletzte junge Erwachsene	2	1	-1	-50,0% ↘
- dabei getötete junge Erwachsene	0	0	+0	→
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	24	27	+3	12,5% ↗
- dabei verletzte Senioren	1	2	+1	100,0% ↗
- dabei getötete Senioren	0	0	+0	→
Fußgängerunfälle	2	1	-1	-50,0% ↘
- dabei verletzte Fußgänger	2	1	-1	-50,0% ↘
- dabei getötete Fußgänger	0	0	+0	→
Radfahrerunfälle	9	9	+0	0,0% →
- dabei verletzte Radfahrer	9	9	+0	0,0% →
- dabei getötete Radfahrer	0	0	+0	→



Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge-lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl				
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete		
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	
Teilbereich Landkreis Starnberg												
2005	11.301	-	162	20	26	0	142	230	-	0,0	-	
2006	11.680	-	246	40	50	0	206	428	-	0,0	-	
2007	12.410	-	225	30	33	0	195	266	-	0,0	-	
2008	11.614	-	235	29	34	0	206	293	-	0,0	-	
2009	11.350	-	154	17	20	0	137	176	-	0,0	-	
2010	11.382	-	132	12	13	0	120	114	-	0,0	-	
2011	12.657	-	185	30	30	1	155	237	-	7,9	-	
2012	11.499	-	150	11	12	0	139	104	-	0,0	-	
2013	11.404	-	178	17	17	0	161	149	-	0,0	-	
2014	10.691	-	158	22	27	0	136	253	-	0,0	-	

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad



**Teilbereich Landkreis Starnberg****Getötete**

Im Teilbereich des Landkreises Starnberg ereignete sich 2014 **kein tödlicher Verkehrsunfall**.

Schwer Verunglückte/Schwerverletzte

Bei einem Unfall wurden zwei Personen schwer verletzt;

- ein 11jähriger und ein 12jähriger Mitfahrer eines Linienbusses (Schulwegunfall)

Schulwegunfälle

Im Ortsteil Stockdorf der Gemeinde Gauting kollidierte im Juli 2014 ein Linienbus mit einem vorausfahrenden Kleinkraftrad, woraufhin der Fahrer des Linienbusses eine Vollbremsung einleitete. In Folge dessen stürzten vier mitfahrende Schüler (Businsassen) und verletzten sich; zwei davon schwer.



Anhang

Definitionen

Ein **Verkehrsunfall (VU)** ist ein plötzliches Ereignis im öffentlichen Verkehrsraum, welches im ursächlichen Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren steht und zur Tötung oder Verletzung eines Menschen oder zu einem nicht gänzlich belanglosen Sachschaden geführt hat.

Einteilung der Verkehrsunfälle:

- **Verkehrsunfälle mit Personenschaden - VUPS**

- Unfall mit Getöteten
Als Getötete werden alle Personen gezählt, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall *an den Unfallfolgen* verstorben sind.
- Unfall mit Verletzten
Verletzte sind Personen, die bei einem Unfall einen Körperschaden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung (d.h. mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als **Schwerverletzte**.
- Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden
Unfall durch welchen mindestens eine Person schwer verletzt (stationärer Aufenthalt im Krankenhaus für 24 h) oder getötet wurde.

- **Verkehrsunfälle mit Sachschaden**

- Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden - VUSW
Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt vor, wenn nach den Feststellungen der Polizei als Unfallursache
 - eine Verkehrsordnungswidrigkeit, bei der gem. Bußgeldkatalog-Verordnung eine Geldbuße (ab 40 €) festzusetzen ist,
 - o d e r
 - eine Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr anzunehmen ist,
 - o d e r
 - wenn unabhängig vom Verursacherprinzip ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder sonst unter dem Einfluss berauschender Mittel steht.
- Sonstiger Unfall mit Sachschaden (Kleinunfall) - VUK
Ein sonstiger Unfall mit Sachschaden liegt vor, wenn von der Polizei keine oder lediglich eine geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeit (d.h. eine VOWi, bei der gem. Bußgeldkatalog-Verordnung noch keine Geldbuße -unter 40 €- festzusetzen ist) festgestellt wird, unabhängig von der Schadenshöhe sowie der Fahrbereitschaft beteiligter Fahrzeuge.
Bei Kleinunfällen hält die Polizei nur die Namen und Kennzeichen der Unfallbeteiligten fest. Polizeiliche Auskünfte zu diesen Unfällen sind daher nur in sehr beschränktem Umfang möglich.

Altersgruppen der Verkehrsteilnehmer:

- Kinder bis 13 Jahre
- Jugendliche 14 - 17 Jahre
- junge Erwachsene 18 - 24 Jahre
- Erwachsene 25 - 64 Jahre
- Senioren ab 65 Jahre

**Unfallformen:**

- **Alkoholunfall**
= wenn mindestens einer der Unfallverursacher unter Alkoholeinfluss stand (nach aktueller Rechtsprechung bei einem BAK-Wert größer/gleich 0,3 Promille).
- **Drogenunfall**
= wenn mindestens einer der Unfallverursacher unter Einfluss von Drogen, berauschenden Mitteln oder Medikamenten stand.
- **Schulwegunfall**
= wenn ein Kind bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres sich auf dem direkten Weg von der Wohnung zum Ort der regelmäßig stattfindenden schulischen Veranstaltung - oder auf dem Rückweg - befand und bei einem Unfall verletzt oder getötet wurde.
- **Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Unfallflucht)**
= wenn jemand sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er den anderen Unfallbeteiligten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und die Art seiner Beteiligung ermöglicht hat oder eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, Feststellungen zu treffen. Ist eine angemessene Wartezeit erfolglos verstrichen, muss der Unfallbeteiligte die Feststellungen nachträglich ermöglichen. Gewährleistet ist dies durch eine Unfallmeldung bei einer nahegelegenen Polizeidienststelle.

Hauptverursacher sind die in der Reihenfolge der Unfallbeteiligten zuerst genannten Personen, welche die wesentliche Ursache für einen Unfall gesetzt haben.

Hauptunfallursache ist die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Es handelt sich hierbei i.d.R. um die wesentliche Unfallursache.

Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.

Häufigkeitsziffer (HZ) ist das relative Vorkommen des Ereignisses oder eines Merkmals in Bezug zu der jeweils gewählten Bevölkerungsgruppe. Die HZ wird in der Verkehrsunfallbekämpfung als Gradmaß für die Bewertung verschiedener Bereiche (z.B. Verunglückte, Hauptverursacher, Beteiligung) bezogen auf 100.000 Einwohner verwendet.

Hinweise:

Bei den vorgelegten Zahlen handelt es sich nur um die polizeilich bekannt gewordenen Verkehrsunfälle. Die Dunkelziffer (z.B. bei nicht erkannten „Parkremplern“ mit anschließender Unfallflucht oder Kleinunfällen, bei denen sich die Beteiligten ohne polizeiliche Hilfe selbst einigen) liegt um einiges über den tatsächlichen Verkehrsunfallzahlen.

Nicht jeder Verletzte ist auch automatisch ein Unfallbeteiligter. So werden z.B. Mitfahrer (in einem Pkw oder Bus) statistisch nicht als Unfallbeteiligte gewertet, fallen somit auch nicht unter die Rubrik „Hauptverursacher“, „Mitverursacher“ oder „Nichtverursacher“. Dies ist der Grund, weshalb zahlenmäßige Differenzen zu anderen Diagrammen entstehen können.

Geschlechtsneutrale Formulierung

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Sämtliche Bezeichnungen gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.

