

Telefon: 233-39960
Telefax: 233-989-39960

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/11

**Bericht über die Entwicklung der Unfallzahlen in
München 2014**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03463

Anlage:
Verkehrsbericht 2014 des Polizeipräsidiums München

Bekanntgabe in der Sitzung des Kreisverwaltungsausschusses vom 30.06.2015
Öffentliche Sitzung

Inhalt	Seite
I. Vortrag des Referenten	3
1 Anlass und Einführung	3
2 Die Entwicklung der Unfallzahlen auf Münchner Stadtgebiet	3
2.1 Allgemeine Unfallentwicklung	3
2.2 Unfallentwicklung auf dem Schulweg	6
2.3 Fazit	7
3 Verkehrssicherheitsarbeit im Kreisverwaltungsreferat	8
3.1 Unfallkommission	8
3.2 Schulwegsicherheit	10
3.3.Mobilitätsmanagement	14
3.4 Radverkehr	18
3.5 Verkehrssteuerung	20
3.6 Baustellen	21
3.7 Fahrerlaubnisse	21
3.8 Verkehrsüberwachung	23
4 Ausblick	26
II. Bekanntgegeben	28

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass und Einführung

Im Anschluss an die Information des Polizeipräsidiums München über die Entwicklung der Unfallzahlen 2014 im Februar legt das Kreisverwaltungsreferat mit dieser Beschlussvorlage als untere Straßenverkehrsbehörde dem Stadtrat die Unfallentwicklung auf dem Stadtgebiet vor.

In den vergangenen Jahren wurde in diesem Zusammenhang regelmäßig mehr oder weniger ausführlich auch über die zahlreichen Aktivitäten der Stadt im Bereich der Verkehrssicherheit berichtet.

Am 01.10.2014 beauftragte der Stadtrat einstimmig das Kreisverwaltungsreferat, die Verkehrssicherheitslage und die Verkehrssicherheitsarbeit mit gutachterlicher Unterstützung einer selbstkritischen Analyse zu unterziehen und zu optimieren.

Seitdem arbeitet das Kreisverwaltungsreferat in enger Abstimmung mit der Polizei und großer Unterstützung durch das Polizeipräsidium München an der Entwicklung eines kommunalen Verkehrssicherheitskonzepts für München.

Das Kreisverwaltungsreferat wird daher im Jahr 2015 letztmalig den Unfallbericht in gewohnter Form vorlegen. Ab dem kommenden Jahr soll die Entwicklung der Verkehrssicherheit in München im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung und Fortschreibung des künftigen Verkehrssicherheitskonzepts erfolgen.

2. Die Entwicklung der Unfallzahlen auf Münchner Stadtgebiet 2014

2.1 Allgemeine Unfallentwicklung

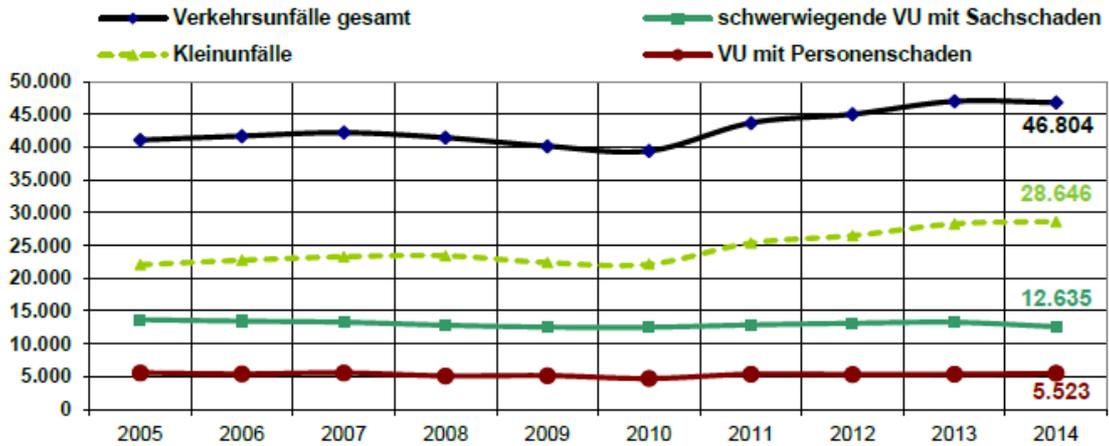
Die Unfallzahlen eines einzelnen Jahres sind wenig aussagekräftig, denn sie unterliegen natürlichen und z.T. auch zufälligen Schwankungen. Aussagekräftiger sind Langzeitdarstellungen. Erst in diesem Kontext werden Trends sichtbar. Insofern wird versucht, diesen Kontext, wo möglich, herzustellen.

Im Großen und Ganzen ist die Verkehrssicherheitslage als stabil und gut zu bezeichnen.

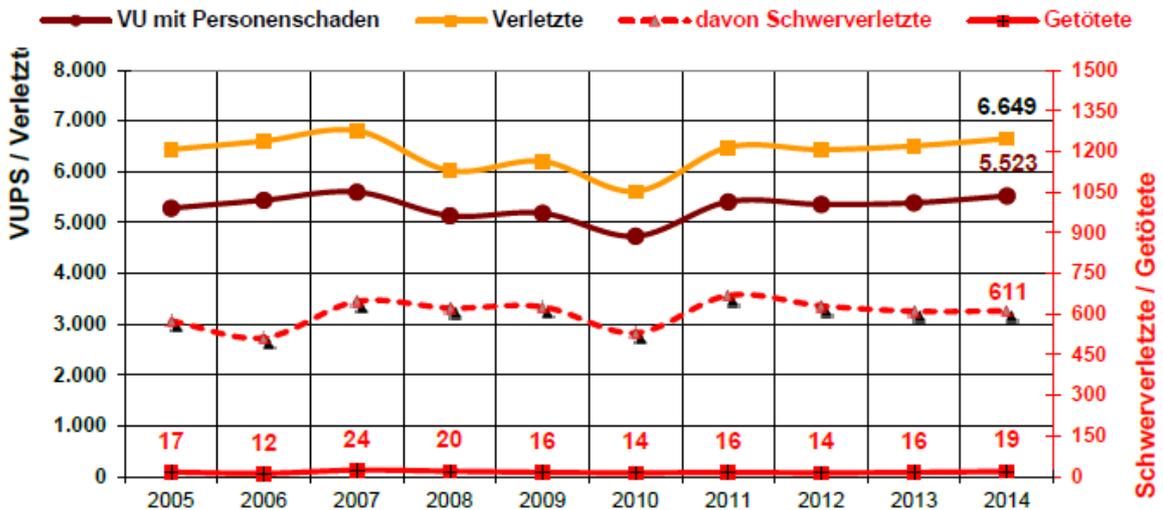
Es ereigneten sich 2014 auf dem Stadtgebiet 46.804 Verkehrsunfälle, in etwa die gleiche Zahl wie 2013. Die Anzahl der Unfälle sank leicht um 184 bzw. 0,4 %.

Dabei kamen 2014 5.523 Personen zu Schaden. Das bedeutet im Vergleich zu 2013 eine leichte Steigerung um 123 Personen bzw. 2,5 %.

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad



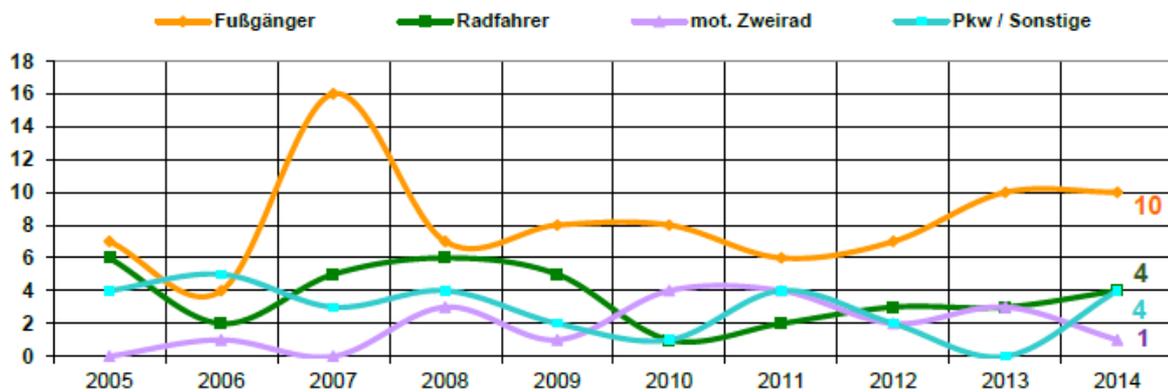
630 Personen verunfallten schwer, was eine Steigerung um 4 Personen bzw. 0,6 % bedeutet. Davon wurden 19 Personen getötet (2013: 16) und 611 schwer verletzt (2013: 610)



Der Langzeitvergleich bei den Getöteten zeigt einen leicht zunehmenden Trend bei getöteten Fußgängern.

Getötete

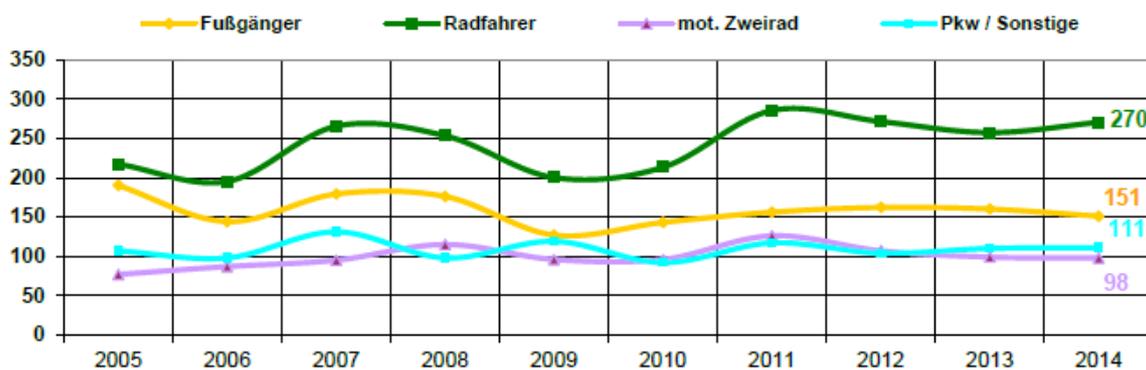
Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart



Bei den Schwerverletzten sind es die Fahrradfahrer, die ein relativ hohes Niveau erreichen.

Schwer Verunglückte

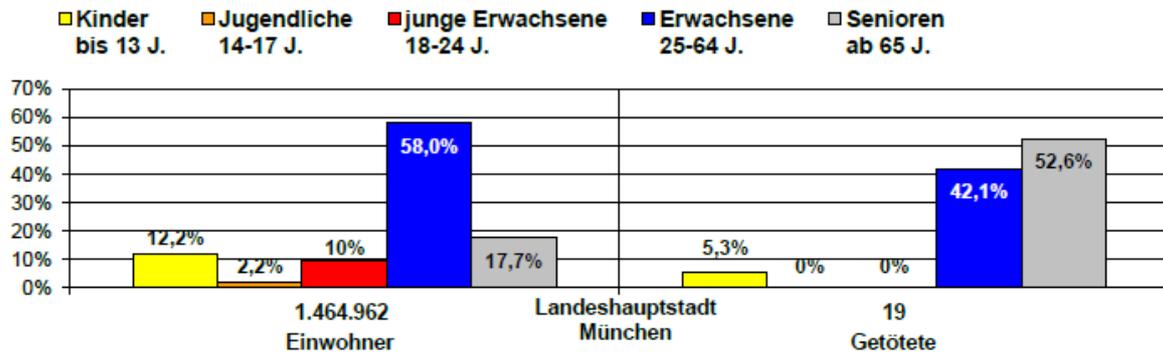
Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart



Der o.g. Trend ist auch durch einen Blick auf die Altersstruktur der beiden Verkehrsteilnehmergruppen zu erklären:

Während bei den Schwerverletzten die Altersstruktur in etwa der Verteilung der Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Münchens entspricht, sind bei den Getöteten Senioren überdurchschnittlich betroffen. Sie erliegen häufiger ihren Verletzungen, weil sie aufgrund ihres Alters bereits körperlich geschwächt sind bzw. ein erhöhtes Risiko haben.

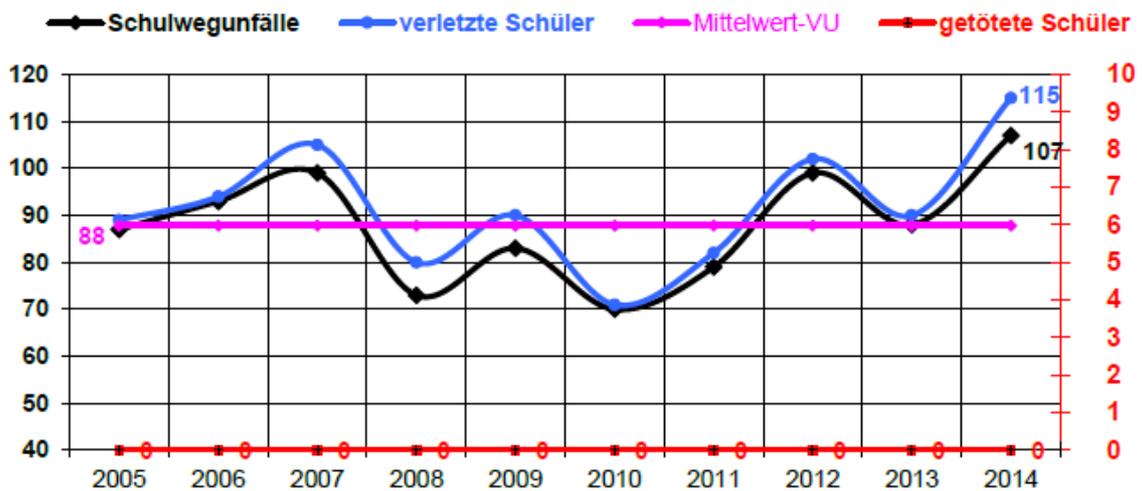
Altersstruktur 2014: Einwohner - Getötete



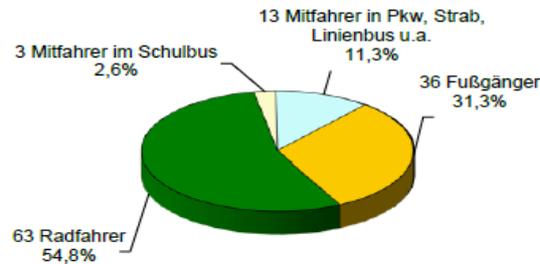
2.2 Unfallentwicklung auf dem Schulweg

Auch wenn im Jahr 2014 ein weiteres Mal kein Schulkind auf dem Schulweg ums Leben kam, ist doch eine starke Zunahme der Schulwegunfälle insgesamt zu verzeichnen. So stieg die Zahl der Schulwegunfälle um 21,6 % auf 107 an (2013: 88). Die Zahl der dabei verletzten Schülerinnen und Schüler stieg gar um 27,8 % auf 115 (2013: 90). Dabei wurden 8 Kinder schwer verletzt (2013: 7).

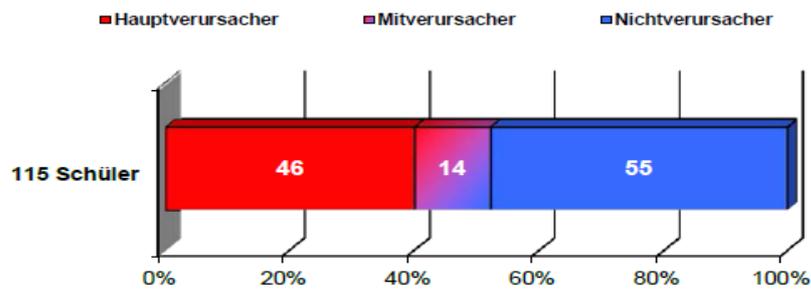
Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete



86% der 115 verletzten Kinder waren als Fußgänger oder Radfahrer an den Unfällen beteiligt.



Über die Hälfte (55) der Schülerinnen und Schüler war nicht selbst für den Unfall verantwortlich. 14 waren Mitverursacher und 45 Hauptverursacher für das Unfallgeschehen.



Ein wesentlicher Teil der Zunahme bei den Schulwegunfällen liegt in der Tatsache begründet, dass seit 2014 erstmals auch die Wege von und zu Kindertagesstätten in die Statistik eingehen und somit die Gesamtzahl der Wege insgesamt zugenommen hat.

Darüber hinaus sieht das Kreisverwaltungsreferat eine Erklärung in der tendenziell mit dem Bevölkerungswachstum steigenden Zahl an Kindern und zurückgelegten Schulwegen.

Dazu kommt, dass eine erhebliche Zahl der Schulwegunfälle mit der Nutzung des Fahrrads einhergehen. Der milde Winter und die damit stärkere Fahrradnutzung machen sich auch hier bemerkbar.

2.3 Fazit

Entsprechend dem massiven Wachstum der Stadt wird es auch auf den Straßen und in den öffentlichen Verkehrsmitteln enger und die Wahrscheinlichkeit konfliktreicher Situationen nimmt zu. Vor diesem Hintergrund ist die Verkehrssicherheitslage in München immer noch als vergleichsweise gut und stabil zu bezeichnen.

Die stärksten Steigerungen bei den Unfallzahlen weisen Fahrradfahrer und Fußgänger, Kinder und Jugendliche sowie Senioren in verschiedenen Konstellationen auf. Dies ist nur zum Teil auf den ungewöhnlich milden Winter und dem daher überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil

auch in den Wintermonaten 2014 zurückzuführen. Es ist offensichtlich, dass es insbesondere beim Schutz dieser schwächeren Verkehrsteilnehmer Optimierungsbedarf gibt.

3. Verkehrssicherheitsarbeit im Kreisverwaltungsreferat

3.1 Unfallkommission

In der Unfallkommission (UK) arbeiten Vertreter des Kreisverwaltungsreferates und des Baureferates der Landeshauptstadt München im städtischen Bereich mit der Polizei gemeinsam an der Aufgabe, Unfallörtlichkeiten mit hohem Unfallpotential 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 die entsprechenden 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 nicht immer rasch verwirklichen lassen. Im Jahr 2014 wurden von der UK drei Örtlichkeiten im Stadtgebiet dahingehend überprüft.

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.

Im Folgenden wird ein Beispiel für die UK-Arbeit aufgezeigt:

Das Unfallgeschehen an einem großräumigen Verkehrsknoten der Bundesstraße 2 (beide Auffahrten auf die A99, Anschlussstelle Freiham-Mitte) zeigte sich nach Auswertungen besonders auffällig.

So ereigneten sich beidseits 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 Markierungsänderungen.

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

3.2 Schulwegsicherheit

Die Schulwegsicherheit ist ein zentrales Anliegen des Kreisverwaltungsreferates.

Hierzu standen bei der Stabstelle Schulwegsicherheit bis einschließlich September 2014 eine Stelle, ab Oktober 2014 eineinhalb Stellen für die Bearbeitung der verkehrsrechtlichen Themen sowie eine Stelle für die Betreuung der ehrenamtlich tätigen Schulweghelferinnen und Schulweghelfer zur Verfügung, welche direkt dem Verkehrssicherheits- und Schulwegbeauftragten der Landeshauptstadt München unterstehen und von diesem unterstützt werden.

Auch im Jahr 2014 wurden dem Kreisverwaltungsreferat wieder zahlreiche Anträge und Anregungen seitens der Bürgerinnen und Bürger, Schulen, betroffenen Eltern, Elternbeiräte, Bezirksausschüsse und der immer zahlreicher werdenden Bürgerinitiativen zur Verbesserung und Optimierung der Schulwegsicherheit vorgelegt.

In fast allen Fällen ist die Prüfung der Anliegen vor allem durch entsprechende Verkehrsbeobachtungen und -zählungen direkt vor Ort zu den schulrelevanten Zeiten erforderlich.

Weiterhin fanden zahlreiche Besprechungen, Ortsbegehungen und Ortstermine mit Eltern, Schulleitungen, Bezirksausschüssen und der Polizei statt, bei denen die jeweils individuelle Situation vor Ort beobachtet und im Anschluss gemeinsam diskutiert und Lösungen erarbeitet wurden.

Aufgrund der ständig steigenden Zahl von neuen Schulen und auch neuen Schulwegbeziehungen im gesamten Stadtgebiet (z. B. aufgrund von Sprengeländerungen) kam es im Jahr 2014 zu einem weiteren deutlichen Anstieg von Anträgen und Anfragen zum Thema Schulwegsicherheit (+ 30 %). Diese Tendenz ist auch im ersten Quartal des Jahres 2015 weiter feststellbar.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt regelmäßig an Veranstaltungen teil, in denen Kinder und Jugendliche selbst Fragen und Anregungen zu ihrem täglichen Schulweg stellen, z. B. dem zweimal jährlich stattfindenden Münchner Kinder- und Jugendforum (veranstaltet durch Kultur & Spielraum e. V.), Kinder- und Jugend-Bürgerversammlungen etc.

In Zusammenarbeit mit der BMW Niederlassung München (bisher BMW Group), der Verkehrswacht München und der Kommunalen Unfallversicherung Bayern hat das Kreisverwaltungsreferat auch diesmal für das Schuljahr 2015/2016 für insgesamt 139 Münchner Grundschulen und Sonderpädagogische Förderzentren individuell gestaltete Schulwegpläne erstellt.

Aufgrund von konzeptionellen Änderungen wurden die Schulwegpläne erstmalig nicht in gedruckter Printversion herausgegeben, sondern allen Schulen als pdf-Datei zur Verfügung gestellt. Die Schulwegpläne sind auf den vorhandenen Internetauftritten der Schulen eingestellt; auf www.muenchen.de wird zu den Schul-Homepages verlinkt. Die Schulwegpläne sind so jederzeit verfügbar und können im Internet entsprechend abgerufen und zielgerichtet bei Bedarf ausgedruckt werden.

Die Schulwegpläne enthalten wie gehabt nicht nur einen Plan des Schulsprengels und die Ansprechpartner von Schule, Polizei und anderen Behörden, sondern darüber hinaus meist auch Bilder von besonders beachtenswerten Straßenstellen sowie allgemeine und wichtige Hinweise zur Verkehrssicherheit. Dies ermöglicht, Eltern und Kinder zu einem qualifizierten und rechtzeitigen Schulwegtraining zu animieren und eine Hilfestellung für den täglichen Schulweg zu geben.

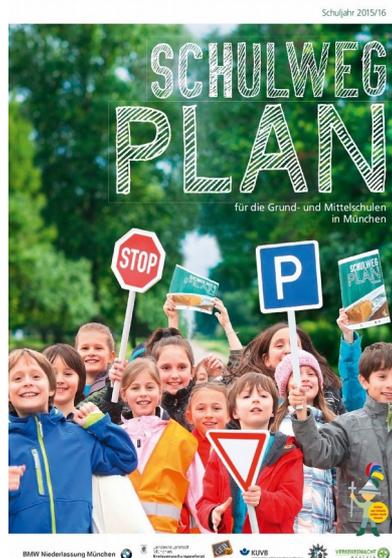


Abb: Schulwegplan der LH München

Zur Optimierung der Schulwegsicherheit werden auch weitere Projekte umgesetzt, wie z. B. das bereits seit 2004 etablierte Projekt „Bus mit Füßen“ im Rahmen der Kampagne „München – Gscheid mobil“.

Bei dieser Kooperation zwischen dem Kreisverwaltungsreferat und Green City e. V. handelt es sich um eine organisierte Schulwegbegleitung für Grundschulkindern der ersten beiden Jahrgangsstufen. So werden schon den Jüngsten die Themen Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität z. B. durch Rollenspiele vermittelt. Die dreimalige Auszeichnung als „Offizielles Projekt der UN-Weltdekade“ unterstreicht den großen Erfolg sowie den innovativen Ansatz des „Bus mit Füßen“.

Auch die Gemeinschaftsaktion "Sicher zur Schule - Sicher nach Hause", die ebenfalls vom Kreisverwaltungsreferat unterstützt wird, leistet durch verschiedene Maßnahmen, Schulungen, Aktionen und Projekte hervorragende Arbeit zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Aufklärungsarbeit für Eltern, Schule und Polizei.

Als wirksamste aller Maßnahmen zur Schulwegsicherung hat sich jedoch die persönliche Hilfe durch ehrenamtliche Schulweghelferinnen und Schulweghelfer erwiesen. Mit Stand Mai 2015 waren im Stadtgebiet München insgesamt 544 erwachsene Schulweghelferinnen und Schulweghelfer tätig.



Abb.: Schulweghelferin im Einsatz

Die Zahl der Schulweghelferinnen und Schulweghelfer ist leider trotz der Maßnahmen des Kreisverwaltungsreferates in Zusammenarbeit mit den Schulen, Elternbeiräten und Bezirksausschüssen seit längerem rückläufig. Dies ist der in München wirtschaftlich nach wie vor positiven Lage und der Tatsache geschuldet, dass vielen Personen, die als Schulweghelferin oder Schulweghelfer tätig waren, durch die Arbeitsagenturen und Jobcenter der Bundesagentur für Arbeit wieder Festanstellungen angeboten und vermittelt wurden. Die Ausübung der ehrenamtlichen Aufgabe als Schulweghelferin oder Schulweghelfer war diesen in den meisten Fällen somit nicht mehr möglich.

Aus diesem Grund hat das Kreisverwaltungsreferat in Zusammenarbeit mit der Kommunalen Unfallversicherung Bayern seit 2013 verschiedene Werbekampagnen initiiert, um weitere Münchner Bürgerinnen und Bürger für das Ehrenamt als Schulweghelferin bzw. Schulweghelfer zu begeistern.



Abb.: Werbeplakat zur Gewinnung von Schulweghelferinnen und -helfern

Zu Beginn des Schuljahres 2013/2014 wurde die Werbekampagne "Schulweghelfer gesucht!" gestartet. Aktionsplakate und -flyer wurden allen Münchener Grundschulen zum Aushang und zur Verteilung zur Verfügung gestellt, bei Bürgerversammlungen aufgelegt und in städtischen Dienstgebäuden mit hohem Publikumsverkehr bereitgelegt. Zusätzlich hat die Kommunale Unfallversicherung Bayern in diversen Anzeigenblättern und Stadtteilanzeigen Inserate zur Schulweghelferwerbung geschaltet.

Zu Beginn des Schuljahres 2014/2015 startete die Werbekampagne "Hier fehlt ein Schulweghelfer – Machen Sie mit" mit wetterfesten Plakaten im DIN A1-Format. Diese wurden im gesamten Stadtgebiet München in mehreren Zeitfenstern, jeweils ca. 8-10 Wochen lang, direkt an Standorten, die aktuell nicht besetzt sind, an denen jedoch dringend Schulweghelferinnen und Schulweghelfer gesucht werden, angebracht.

So soll direkt vor Ort ein interessierter Personenkreis angesprochen und für das Ehrenamt geworben werden. Die Werbekampagne wurde sehr pressewirksam vom Kreisverwaltungsreferenten Dr. Blume-Beyerle gemeinsam mit Vertretern der Kommunalen Unfallversicherung Bayern der Öffentlichkeit zum Schuljahresbeginn vorgestellt.



Abb.: Aktionsplakat Grundschule in der Haimhauserstraße



Abb.: Aktionsplakate am Zebrastreifen vor der Grundschule in der Haimhauserstraße

Die Auswahl von in Frage kommenden Örtlichkeiten und die Bedarfsprüfung für den Einsatz von Schulweghelferinnen und Schulweghelfern, die Auswahl geeigneter Personen, die Ausstattung mit Kleidung und Equipment, die ganzjährige Betreuung der Schulweghelferinnen und Schulweghelfer sowie die Entschädigung der ehrenamtlichen Tätigkeit durch eine Aufwandsentschädigung wird durch das Kreisverwaltungsreferat koordiniert und organisiert.

3.3 Mobilitätsmanagement

Verkehrsunfälle ergeben sich so gut wie immer durch menschliches Fehlverhalten. Einerseits muss die Infrastruktur natürlich eine gewisse Fehlertoleranz einkalkulieren. Andererseits gilt es auch durch zielgruppenspezifisches Training und Sensibilisierung sowie durch präventive Kontrollen, das Fehlverhalten zu reduzieren. Neben der Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln durch die Kommunale Verkehrsüberwachung ist das Kreisverwaltungsreferat daher seit einigen Jahren unter den Dachmarken „München - Gscheid mobil“ und „Radlhauptstadt München“ auch im Bereich Training, Kommunikation und Sensibilisierung aktiv und sorgt somit ebenfalls für eine höhere Verkehrssicherheit auf Münchens Straßen.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen von „München – Gscheid mobil“ dargestellt, bezüglich der Aktivitäten der Radlhauptstadt wird auf Punkt 3.4.1 verwiesen. Ziel des Aktionsprogramms „München – Gscheid mobil“ ist es, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen zu verbessern und gleichzeitig negative Verkehrsfolgen zu vermindern. Die Resonanz bei den Zielgruppen ist ausgesprochen positiv. Die hohe Wirksamkeit wurde mehrfach wissenschaftlich untersucht.

Das folgende Schema zeigt die verschiedenen Zielgruppen, die im Rahmen von „Gscheid mobil“ angesprochen werden.

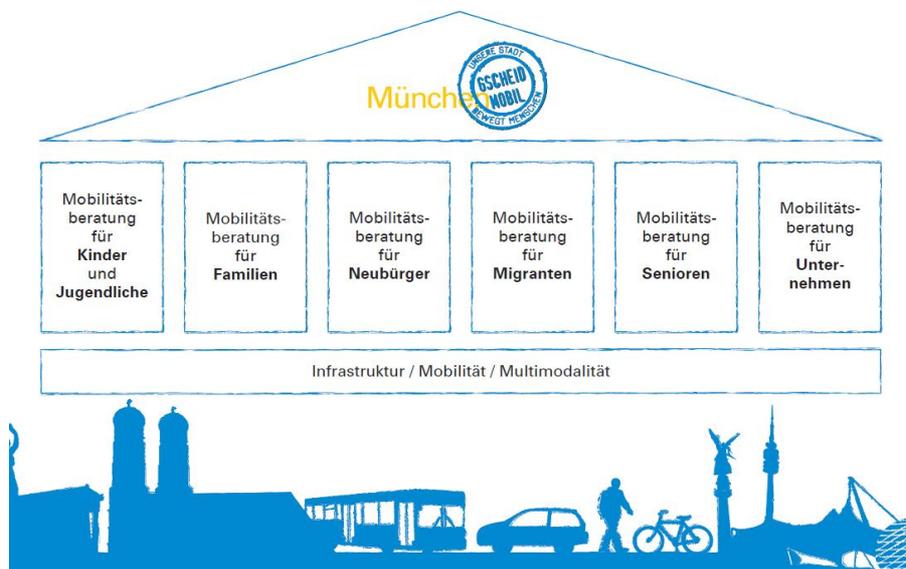


Abb.: Das Aktionsprogramm „München-Gscheid Mobil“ im Überblick (Quelle: KVR)

3.3.1 Kinder und Jugendliche

Ergänzend zur klassischen Verkehrserziehung bietet das Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche ganzheitliche Mobilitätsbildung. In Zusammenarbeit mit den Organisationen Green City e.V., Ökoprojekt – MobilSpiel e.V., dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) sowie der Theatergruppe Eukitea werden verschiedene Projektmodule für die

Altersstufen der etwa 3- bis 18-Jährigen umgesetzt.

Ziele sind die Steigerung der Verkehrssicherheit (z.B. Reduktion der Schulwegunfälle), die Senkung der Umweltbelastung (z.B. Reduktion der Anzahl an Pkw-Fahrten im Bring- und Holverkehr), eine Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilität, die Verbesserung der körperlichen und sozialen Fähigkeiten der Kinder und Jugendlichen, die Vermittlung von Spaß an der Bewegung sowie eine gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr.

2014 wurden folgende Projekte umgesetzt, bei denen der Verkehrssicherheitsaspekt im Vordergrund steht:

- „BAMBINI mini und maxi – Bewegt in die Zukunft“
Mit dem Projekt „BAMBINI mini und maxi – Bewegt in die Zukunft“ werden Münchner Kindergärten bei der nachhaltigen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung unterstützt. Die im Jahr 2013 entwickelte BAMBINI Box, die zahlreiche Materialien enthält und kostenfrei von Kindertagesstätten ausgeliehen werden kann, war auch 2014 wieder überaus gefragt. Damit können die Inhalte über den eigentlichen Projektzeitraum hinaus im Kindergartenalltag vertieft werden.
- „Bus mit Füßen“
An 37 Grundschulen wurde 2014 der „Bus mit Füßen“ umgesetzt, der zu einem sicheren Schulweg zu Fuß motiviert. Dies steigert nicht zuletzt die Verkehrssicherheit im unmittelbaren Umfeld der Schule, da die häufig anzutreffende unübersichtliche Verkehrssituation kurz vor Schulbeginn durch die Reduktion der Elterntaxis entlastet wird.
- „Fair Move“ und „On my way“
„Fair Move“ für die 5. und 6. Jahrgangsstufe und „On my way“ für die 7. und 8. Jahrgangsstufe richtet sich an Münchner Schülerinnen und Schüler weiterführender Schularten sowie an Lehrkräfte und Multiplikatoren. In beiden Projekten bearbeiten die Schülerinnen und Schüler während eines Projekttagess im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in einem Lernzirkel und in Workshops erlebnis- und aktionsorientiert das Thema nachhaltige Mobilität unter verschiedenen Gesichtspunkten.
- „Let's go!“
Das von der Theatergruppe Eukitea, dem MVV und dem KVR im Jahr 2013 konzipierte Stück richtet sich an Schülerinnen und Schüler ab 13 Jahren und thematisiert auf spannende und witzige Art Fragen der alltäglichen Fortbewegung: Wie komme ich von A nach B? Entspricht meine Verkehrsmittelwahl meinem Lebensgefühl? Welche Konsequenzen hat sie für mich, meine Mitmenschen und meine Umwelt? Das ca. 60-minütige Stück wurde 2014 nicht nur an 3 weiterführenden Münchner Schulen gespielt und erreichte damit über 500 Schülerinnen und Schüler. Es fand auch im Rahmen der Eurocities Jahrestagung im November 2014 in München sowie bei einer zusätzlichen Veranstaltung für Multiplikatoren großen Anklang



Abb.: Das Projekt „Fair Move“ (Quelle: KVR) und das Theaterstück „Let's go!“ (Quelle: MVV).

3.3.2 Migrantinnen und Migranten

Das Kreisverwaltungsreferat hat in Zusammenarbeit mit der Münchner Volkshochschule Unterrichtsmaterialien für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Integrations- und anderen Deutschkursen entwickelt. Die Materialien mit dem Titel „München – meine Stadt. Gut und sicher unterwegs“ ermöglichen einen münchenspezifischen Deutschunterricht zu den Themen Mobilität und Verkehrssicherheit. Das Material wird allen Anbietern von Integrations- und anderen Deutschkursen in München kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Rückmeldungen seitens der Kursträger und der Dozentinnen und Dozenten sind überaus positiv und die Relevanz des Themas für Migrantinnen und Migranten wird als sehr hoch eingeschätzt: „Allgemein das Thema Sicherheit ist von Bedeutung. Auf welcher Straßenseite darf ich fahren, was bedeuten die Verkehrsschilder, etc.“ (Dozentin im Rahmen von Fokusgruppen zur Beurteilung der Materialien.)



Abb.: Die Unterrichtsmaterialien „München – meine Stadt. Gut und sicher unterwegs“ im Einsatz

3.3.3 Radfahrer im Rahmen der „Radlhauptstadt München“

Neben dem stetigen Ausbau und der qualitativen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind auch „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation und Aufklärungsarbeit wichtige Bausteine einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit. Auch deswegen hat der Stadtrat im Dezember 2014 die Initiative „Radlhauptstadt München“ als Dauermaßnahme beschlossen. Der bereits in den Vorjahren stark entwickelte Fokus auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit wird zukünftig noch stärker ausgebaut und mit diversen Aktionen für ein entspanntes und rücksichtsvolles Miteinander auf den Straßen geworben.

2014 wurden folgende Aktivitäten, die sich bereits in den Vorjahren bewährt hatten, durchgeführt:

- Der vom KVR gemeinsam mit der Polizei entwickelte Flyer „Entspannt mobil – sicher unterwegs“ wurde an zahlreichen Terminen verteilt.
- Der mobile Radl-Sicherheitscheck fand insgesamt 40 Mal statt:
In zwei großen Zelten haben die Radlerinnen und Radler dort die Möglichkeit, ihre Räder von fachkundigen Mechanikern kostenlos überprüfen zu lassen. Dabei stehen sicherheitsrelevante Bauteile wie Bremsen, Licht und Klingel im Vordergrund und die Besucherinnen und Besucher werden darüber aufgeklärt, was ein verkehrssicheres Fahrrad ausmacht. Kleinere Mängel an den Fahrrädern werden direkt vor Ort behoben, für größere Reparaturen wird an die Fachwerkstätten verwiesen. Zusätzlich wird für gegenseitiges Verständnis von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern geworben.



Abb.: Radsicherheitscheck an der Ludwigsbrücke

- Angesichts des großen Interesses an den Radl-Sicherheitschecks bot die Radlhauptstadt auch im Jahr 2014 eine Erweiterung des Angebots an ausgewählten Terminen durch ein neu entwickeltes, interaktives Radl-Quiz mit Fragen zu den Themen Verkehrsregeln, verkehrssicheres Fahrrad und Infrastrukturausbau.

Eine aktuelle Terminübersicht des Radsicherheitschecks wird auf der Webseite www.radlhauptstadt.de veröffentlicht.

- Ergänzend zu den oben genannten Terminen wurde im Jahr 2014 auch wieder die „Schultournee – Check dein Rad!“ durchgeführt, bei der Schülerinnen und Schüler der 5. und 6. Jahrgangsstufe Wissenswertes zum Thema Radfahren, Sicherheit und Umweltschutz erfahren. Das pädagogische Modul ist als interaktive Quiz-Show gestaltet, im Anschluss folgt ein praktischer Baustein:

Bei der Radlwerkstatt überprüfen die Schülerinnen und Schüler mit Hilfe der „Radlchecker“ ihre Fahrräder auf Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit.

3.4 Radverkehr – Infrastruktur und Verkehrsordnung

Viele Radfahrerinnen und Radfahrer fühlen sich gefährdet oder bedrängt, wenn sie sich bei oftmals stark kraftfahrzeugorientierter Infrastruktur im alltäglichen Stadtverkehr mit dem Fahrrad bewegen. Einige Autofahrerinnen und Autofahrer verstärken dieses subjektive Gefährdungsempfinden leider, indem sie Radfahrerinnen und Radfahrer, die sich auf den Fahrbahnen im Mischverkehr fortbewegen, als Störung ansehen und diese bedrängen oder sich zu riskanten Überholmanövern hinreißen lassen.

Gleichzeitig schädigt eine nicht unerhebliche Anzahl rücksichtsloser Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Fahrbahn und auf Fußgängerflächen das Image des Radverkehrs und reduziert damit die Akzeptanz für fahrradfreundliche Maßnahmen bei den anderen Verkehrsteilnehmern.

Zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme und Einhaltung der Verkehrsregeln bei allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ist es neben Aufklärung, gezielter Öffentlichkeitsarbeit und regelmäßiger Kontrollen durch die Polizei daher besonders wichtig, durch Verbesserungen der Infrastruktur und der Verkehrsordnung einem stetig steigendem Radverkehrsaufkommen verkehrssichere und dem neuesten Stand der Technik entsprechende Radverkehrsanlagen anzubieten.

Durch größere Lückenschlüsse und punktuelle Verbesserungen konnten bisher sowohl die Verkehrssicherheit im bestehenden Radverkehrsnetz verbessert als auch Gefahrenstellen entschärft werden. Zu den Maßnahmen zählen z.B. die Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, die Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und die Anpassung von Lichtsignalanlagen an die aktuellen Regeln der Technik.



Abb.: Neuer Schutzstreifen Tierparkstraße östlich der Thalkirchner Brücke

Daneben wurden bisher rund 345 Einbahnstraßen im Stadtgebiet für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet und 55 Fahrradstraßen eingerichtet. Dies führt neben einer besseren Durchlässigkeit der Stadtquartiere zu einer weiteren Geschwindigkeitsreduktion beim Kraftfahrzeugverkehr in Tempo-30-Zonen und verstärkt das Bewusstsein um die Präsenz des Radverkehrs bei den Autofahrerinnen und Autofahrern.



Abb.: Neue Fahrradstraße Lindenschmitstraße (Ecke Plinganserstraße)

Zusammen mit der Entkoppelung der Verkehrsarten auf schmalen gemeinsamen Geh- und Radwegen durch Umbeschilderung und Neumarkierung dienen diese Maßnahmen vorrangig der Entschärfung von Konflikten zwischen Radfahrerinnen und Radfahrern und Fußgängerinnen und Fußgängern.

Der Radverkehr ist im Gegensatz zum Kraftfahrzeugverkehr ein Fahrverkehr mit sehr heterogenen Fahrgeschwindigkeiten. Überholvorgänge auf zu schmalen aber benutzungspflichtigen Radwegen führen daher unweigerlich zu Ausweichmanövern auf den Gehwegen und Konflikten mit dem Fußverkehr. Der ständig steigende Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr sowie die zunehmende Zahl von elektrounterstützten Fahrrädern mit Geschwindigkeiten um die 25 km/h wird diese Problematik in Zukunft noch verstärken. Abgesetzte Führung im Knotenbereich kann zusätzlich durch beeinträchtigte Sichtverhältnisse und unterschätzte Fahrradgeschwindigkeiten zu den bekannten Rechtsabbiegekonflikten oder

den „Tote-Winkel-Unfällen“ führen.

Das Kreisverwaltungsreferat überprüft daher systematisch sämtliche Radwege auf die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht, um dort, wo es die Verkehrsverhältnisse zulassen, dem Radverkehr eine sichere und sichtbare Führung auf der Fahrbahn zu ermöglichen. In 91 Straßen konnte die Benutzungspflicht von Radwegen bisher aufgehoben werden. Dort, wo der Radverkehr aus Sicherheitsgründen getrennt vom motorisierten Verkehr geführt werden muss, strebt das Kreisverwaltungsreferat daher die Neuanlage von baulichen Radwegen oder Radfahrstreifen oder den Ausbau der vorhandenen Radwege sowie den verkehrssicheren Umbau der Knotenpunkte nach den aktuellen Regeln der Technik an.

3.5 Verkehrssteuerung

Die Verkehrssteuerung im Stadtgebiet erfolgt maßgeblich über die knapp 1.130 Lichtsignalanlagen. Dabei ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit oberstes Kriterium bei der Planung und dem Betrieb der Lichtsignalanlagen.

Um eine möglichst hohe Qualität des Verkehrsflusses dauerhaft gewährleisten zu können, wurde im Kreisverwaltungsreferat, als zuständiger Verkehrsbehörde, eine Stelle zur Qualitätssicherung eingerichtet. In Zusammenarbeit mit örtlichen Gremien, Polizei und Bürgern werden Verkehrsfluss und Sicherheit an den Lichtsignalanlagen fallbezogen und künftig auch turnusmäßig begutachtet und, wenn erforderlich bzw. möglich, verbessert.

Angesichts der Vielzahl an sicherheitsrelevanten Themen bei der Verkehrssteuerung wird jedes Jahr ein Schwerpunktthema herausgegriffen und erläutert, 2015 das Thema Nachtabschaltung.

Immer wieder ist es Thema, mehr Signalanlagen nachts abzuschalten, da dies zu weniger Lärmbelästigung für Anwohner und zur Energieeinsparung führt. Um die Unfallwahrscheinlichkeit auf ein Minimum zu reduzieren, empfehlen die einschlägigen Richtlinien, Lichtsignalanlagen nachts grundsätzlich nicht abzuschalten. In München wird jedoch aufwändig die Gefährdungslage bei allen Kreuzungen einzeln analysiert und differenziert. So können im Stadtgebiet knapp 50% der Signalanlagen dennoch nachts abgeschaltet werden. Die Abschaltzeiten liegen zwischen drei und mehr als neun Stunden.

Bei Unfällen, welche auf Nachtabschaltung zurückzuführen sind, wird abermals genau analysiert und nicht generell die Nachtabschaltung zurückgenommen.

Anfang 2015 wurden die Betriebszeiten von sieben Lichtsignalanlagen lediglich verlängert. Es musste keine Nachtabschaltung zurückgenommen werden.

3.6 Baustellen

Im Jahr 2014 wurden, wie bereits im Jahr 2013 auch, über 21.000 Baustellen und Großbaustellen im Stadtgebiet beantragt und genehmigt. Diese hohe Zahl an Genehmigungen ist der Tatsache geschuldet, dass die Stadt ungebrochen wächst. Auch für das erste Halbjahr 2015 deutet sich eine gleichbleibend hohe Zahl von Anträgen an.

Für jede dieser Baustellen wird eine verkehrsrechtliche Anordnung erstellt, in der die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit im Baustellenbereich durch Beschilderung, Markierung und Absperrungen festgelegt werden.

Maßgebende Rechtsgrundlage für alle verkehrslenkenden, -beschränkenden, oder -verbotenden Maßnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen oder auf Privatgrund mit tatsächlich-öffentlichem Verkehr aus Anlass von Arbeiten im Straßenraum ist die Straßenverkehrsordnung (StVO).

Die Sicherung von Arbeitsstellen und der Einsatz von Absperrgeräten erfolgt zusätzlich nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA).

Oberster Grundsatz für die Erstellung der verkehrsrechtlichen Anordnungen für Baustellen ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Um dies zu erreichen, sind in vielen Fällen zunächst Ortsbegehungen und Besprechungen mit den Baufirmen notwendig. Dabei ist zu entscheiden, wie beispielsweise die Baumaßnahme vor Ort abgesichert, der Verkehr umgeleitet, die Lichtsignalanlage umprogrammiert, der Fußgänger und Radfahrer speziell gesichert und geführt wird.

Sind diese Punkte und weitere geklärt, erfolgt die Erstellung der verkehrsrechtlichen Anordnung und die Darstellung der Maßnahmen im Regelplan.

3.7 Fahrerlaubnisse

Die Fahrerlaubnisbehörde der Landeshauptstadt München (KVR III/24) ist für die Sicherheit im Straßenverkehr zuständig und hat dafür zu sorgen, dass nur geeignete und befähigte Verkehrsteilnehmer am Straßenverkehr teilnehmen.

Im Jahr 2014 überprüfte deshalb die Fahrerlaubnisbehörde bei über 26.000 Personen, sowohl bei Verfahren auf Erteilung einer Fahrerlaubnis wie auch bei vorliegenden Erkenntnissen, Eignung und Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Neben der großen Anzahl von Fahrerlaubnisbewerbern, die jedes Jahr einen Führerschein neu erwerben, musste die Fahrerlaubnisbehörde auch bei Fahrerlaubnisinhabern in 8.400 Fällen Maßnahmen für die Verkehrssicherheit ergreifen.

In vielen Fällen mussten Maßnahmen nach dem Mehrfachtäter-Punktsystem ergriffen werden. Hierbei erhielten nach dem Rechtsstand bis Ende April die Fahrzeugführer bei Erreichen von 8 Punkten eine Verwarnung, bei Erreichen von 14 Punkten wurde ein Aufbauseminar angeord-

net. Beging der Fahrerlaubnisinhaber trotz dieser Vorschaltmaßnahmen weitere Verkehrsverstöße, die zu Eintragungen im Verkehrszentralregister führten, und erreichte der Betroffene 18 Punkte, wurde die Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde entzogen.

Mit der Einführung des neuen Punktsystems zum 01.05.2014 soll in diesem Bereich sowohl eine Vereinfachung für die Verwaltungsbehörden als auch mehr Transparenz der behördlichen Maßnahmen für die Bürger erreicht werden.

Diese Rechtsänderungen haben aber auch Unsicherheiten mit sich gebracht, die den Gesetzgeber Ende November 2014 zu einer erneuten Rechtsänderung des Mehrfachtäters-Punktsystem veranlassten, die allerdings in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung nach wie vor uneinheitlich bewertet wird.

Neben den allgemeinen Verkehrszuwendungen sind es vor allem die Teilnahmen am Straßenverkehr unter Alkohol- und Betäubungsmittelinfluss, die entsprechende Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde notwendig machen.

Während im Alkoholbereich die Auffälligkeiten auf hohem Niveau stagnieren, waren im Drogenbereich deutliche Zuwächse festzustellen. 2013 wurden bei 1.290 Personen im Betäubungsmittelbereich Eignungsbegutachtungen angeordnet; im Jahr 2014 waren dagegen 1.521 Personen Adressaten verschiedener Anordnungen (+ 18 %).

Auch bei Straftaten ist die Quote auffälliger Personen um 8,5 % angestiegen.

Als Ergebnis behördlicher Maßnahmen musste im Jahr 2014 in weit mehr als 1.300 Fällen die Fahrerlaubnis entzogen werden; dies stellt eine Steigerung von beinahe 7 % dar.

Signifikant ist auch, dass die Zahl der Betroffenen, die sich aufgrund mehrfacher Auffälligkeiten (z.B. Alkohol- und Drogenproblematiken bzw. Alkohol- und Aggressionsdelikte) Begutachtungen zu unterziehen haben, um 12,5 % zugenommen hat. In vielen Fällen werden hier Drogenkontrollprogramme und Alkoholabstinenznachweise, ärztliche Begutachtungen oder medizinisch-psychologische Begutachtungen angeordnet, die auch mit dem Entzug der Fahrerlaubnis enden können.

Es sollte auch nicht unerwähnt bleiben, dass die gleichen Maßnahmen auch getroffen werden müssen, wenn Betroffene mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug, wie z.B. dem Fahrrad, unter Alkohol- oder Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmen. Auch hier kann die Fahrerlaubnis entzogen und das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen untersagt werden. 100 Personen wurde im Jahr 2014 das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge untersagt.

Auch bei Aggressionsdelikten, wie z.B. Körperverletzung, Nötigung, Bedrohung oder Beleidigung bestehen Zweifel an der Fahreignung, auch dann, wenn die Taten nicht im Straßenverkehr begangen wurden.

Aufgrund des demographischen Wandels erhält die Fahrerlaubnisbehörde immer mehr Mitteilungen über Altersauffälligkeiten im Straßenverkehr. Auch hier muss überprüft werden, ob die

Betroffenen noch in der Lage sind, den Anforderungen im Straßenverkehr gerecht zu werden. Des Weiteren werden häufig ärztliche Gutachten z.B. bei mangelndem Sehvermögen, Diabetes, Herzerkrankungen, Schlaganfällen, Epilepsie usw. angeordnet, um im Einzelfall feststellen zu können, ob von den Betroffenen eine Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer ausgehen kann.

Insgesamt trägt die Fahrerlaubnisbehörde neben den hauptsächlich repressiven polizeilichen und gerichtlichen Maßnahmen mit einer Vielzahl von präventiven Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

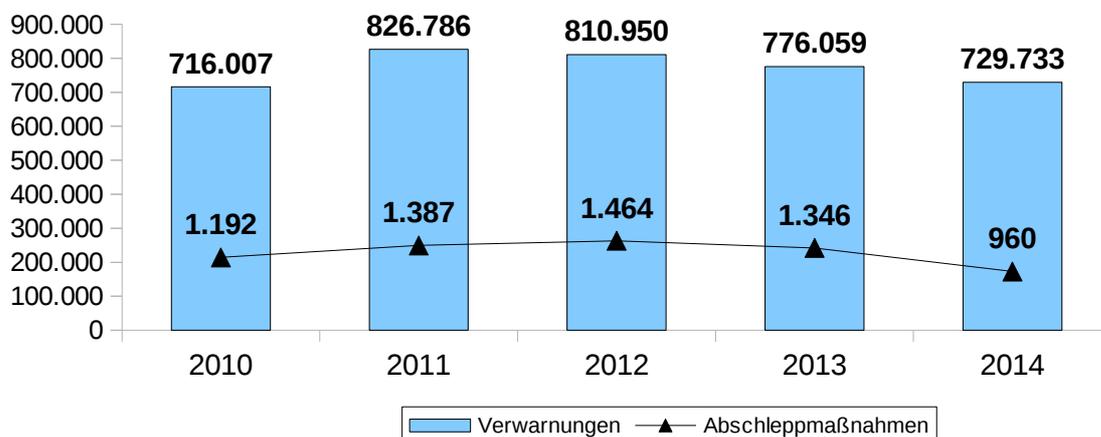
3.8 Verkehrsüberwachung

3.8.1 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Die Verkehrsüberwachung (KVR III/3) war 2014 regelmäßig im Schichtrhythmus in der Altstadt, in 49 Parklizenzgebieten sowie im Neubaugebiet Riem tätig. Für die 184 Überwachungskräfte galten dabei vor allem folgende Überwachungsschwerpunkte: Kontrollen im Umfeld von Grundschulen, Behindertenparkplätze, Feuerwehranfahrtszonen, Fußgängerzonen, Gehwege und Radwege, Haltverbote, Parken in 2. Reihe, 5-Meter-Bereiche, Haltestellen des ÖPNV, Fußgängerüberwege sowie Verstöße gegen die Plakettenpflicht in der Umweltzone.

Im Rahmen der Kontrollen wurden 2014 insgesamt 729.733 Verstöße vor Ort beanstandet. Aufgrund besonderer Behinderung bzw. Gefährdung musste in 960 dieser Fälle zudem die Anordnung zum Abschleppen bei der Polizei eingeholt werden.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Zahlen der letzten fünf Jahre. Die Steigerung bis 2011 ist dabei in erster Linie auf die Eröffnung neuer Parkraum-Management-Gebiete zurückzuführen, während der seit 2013 zu verzeichnende Rückgang mit der Erhöhung der Verwarnungsgelder bei Verstößen im Kurzparkbereich und der sich dadurch etwas verbesserten Parkmoral erklären lässt.



3.8.2. Überwachung des fließenden Verkehrs

3.8.2.1 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

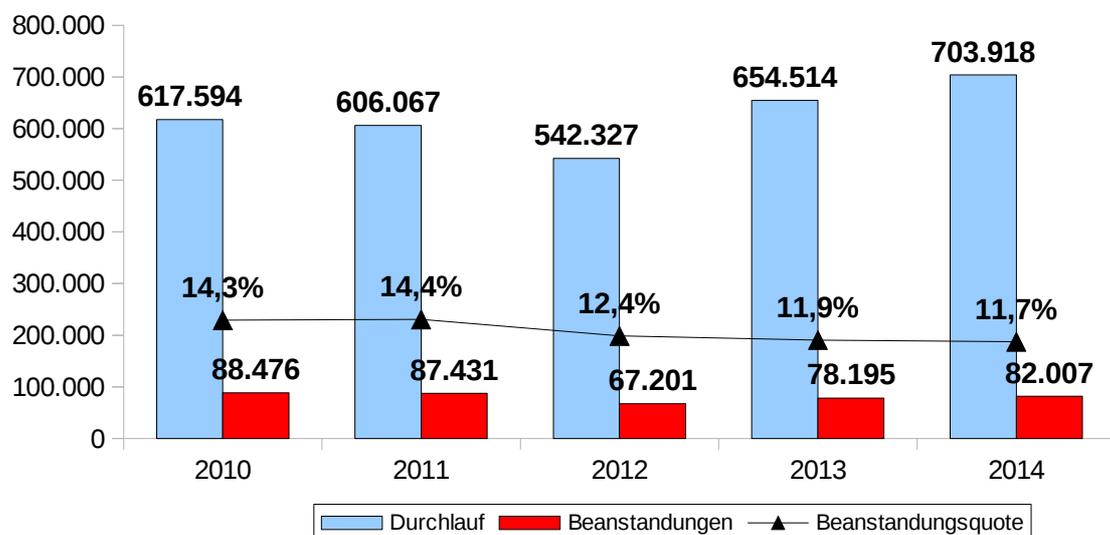
Im Jahr 2014 kontrollierte die Verkehrsüberwachung mit ihren 5 Radarfahrzeugen in Tempo-30-Zonen insgesamt 703.918 Kraftfahrzeuge. In 82.007 Fällen wurden Geschwindigkeitsverstöße festgestellt, was einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 11,7 % entspricht.

Im regelmäßigen Messprogramm befanden sich Ende des Jahres 625 Örtlichkeiten.

Überwachungsschwerpunkt bildete insbesondere das Umfeld von Schulen, Kindergärten und Altenheimen. Straßenzüge, in denen sich Unfälle ereigneten, wurden daneben ebenso in die Überwachung einbezogen, wie solche auf Antrag der Bezirksausschüsse, nach Empfehlungen aus Bürgerversammlungen sowie nach Prüfung aufgrund sonstiger begründeter Forderungen von Seiten der Anwohner.

Bei den mit Pkw begangenen Verstößen betrug in 86 % der Fälle die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit bis zu 15 km/h, in weiteren 10 % um 16 bis zu 20 km/h, womit in diesen Fällen ein Verwarnungsgeld fällig wurde. Immerhin noch 4 % aller beanstandeten Pkw waren mehr als 21 km/h zu schnell. Neben einem Bußgeld von mindestens 80 Euro kam in diesen Fällen ein Punkteeintrag in das Verkehrszentralregister bzw. Fahreignungsregister in Flensburg hinzu sowie bei einer Überschreitung ab 31 km/h grundsätzlich auch ein Fahrverbot.

Die untenstehende Grafik zeigt die Entwicklung der Zahl der gemessenen Fahrzeuge und der Beanstandungen im Verhältnis zueinander in den zurückliegenden fünf Jahren. Im Jahr 2014 war der bislang niedrigste Wert bei der Beanstandungsquote zu verzeichnen, was den Erfolg der regelmäßigen Kontrollen belegt.



3.8.2.2 Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Neben den mobilen Kontrollen war auch 2014 die einzige durch die Verkehrsüberwachung betriebene stationäre Messanlage im Bereich Tegernseer Landstraße/McGraw-Graben im Einsatz. Dort wurde die Geschwindigkeit von 2.058.192 Fahrzeugen kontrolliert. 11.674 bzw. annähernd 0,6 % der Fahrzeuge waren hier zu schnell unterwegs, was je nach Höhe der Überschreitung ebenfalls ein Verwarnungsgeld oder eine Ordnungswidrigkeitenanzeige mit Bußgeld, Punktemeldung und ggf. einem Fahrverbot nach sich zog.

3.8.2.3 Überwachung von Radfahrern

Bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im fließenden Verkehr war die Verkehrsüberwachung auch 2014 bei Verstößen von Radfahrern aktiv, wobei der Schwerpunkt in Fußgängerbereichen lag. Bei dort durchgeführten Kontrollen musste in 1.583 Fällen eine gebührenpflichtige Verwarnung entweder direkt vor Ort erhoben werden oder es erging nach Personalienüberprüfung eine schriftliche Verwarnung auf dem Postweg.

3.8.3. Erlass von Fahrtenbuchauflagen

Die Verkehrsüberwachung ist auch zuständig für den Erlass von Fahrtenbuchauflagen gegen Fahrzeughalter, mit deren Fahrzeug eine Straftat oder ein gravierender Verkehrsverstoß (z.B. Nötigung, Unfallflucht, beträchtliche Geschwindigkeitsüberschreitung) begangen wurde, und die verantwortliche Person - auch aufgrund fehlender Mitwirkung des Fahrzeughalters - nicht ermittelt werden konnte.

In 96 solcher Fälle wurde im Jahr 2014 in der Regel für die Dauer von 6 Monaten die Führung eines Fahrtenbuches angeordnet, um innerhalb dieses Zeitraums bei erneuten Vergehen den verantwortlichen Fahrer ermitteln zu können. Deshalb erfüllt eine Fahrtenbuchauflage auch den präventiven Zweck, neuerlichen Verstößen vorzubeugen.

4 Ausblick

Die dargestellten Aktivitäten der Verkehrssicherheitsarbeit folgen traditionell den drei englischen „E“

- Engineering (Planung, Bau und Betrieb verkehrssicherer Infrastruktur)
- Education (Information, Beratung, Motivation, Erziehung und Bildung)
- Enforcement (Überwachung und Sanktionierung)

Die ausgewählten Darstellungen zeigen, dass mit großem Engagement in allen Verwaltungsbereichen intensive Bemühungen zur Sicherung und Verbesserung der Verkehrssicherheit in München verfolgt werden. Ihre systematische und vollständige Darstellung würde den Rahmen dieser Vorlage sprengen.

Neu ist, dass das Kreisverwaltungsreferat gemeinsam mit den genannten Partnern auf einstimmigen Beschluss der Vollversammlung vom 01.10.2014 die bestehende Verkehrssicherheitsarbeit einer selbstkritischen Überprüfung unterzieht und im Rahmen der Erstellung eines kommunalen Verkehrssicherheitskonzepts für München optimieren möchte.

Dabei kann es als Erfolg der guten Bearbeitung des aktuellen Unfallgeschehens gewertet werden, dass es praktisch keine dauerhaften räumlichen Unfallschwerpunkte gibt. Sobald sich räumliche Brennpunkte abzeichnen, wird mit Hilfe der Unfallkommission kurzfristig interveniert. Erkennbare Defizite im planerisch-technischen Bereich oder im Bereich der Verkehrsordnung werden in Abstimmung mit den Partnern beseitigt.

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit schwer Verunglückten sind Fehler im Zusammenhang mit der Vorfahrts- und Vorranggewährung, beim Abbiegen / Wenden / Rückwärtsfahren, beim Fußgängerverhalten, bei der Straßenbenutzung und der Geschwindigkeitswahl. Dabei führt es nicht weiter, mangelnde Regeltreue oder charakterliche Eigenschaften mancher Verkehrsteilnehmer zu beklagen. Hier setzen Überwachung, Sanktionierung und Aufklärung an. Sie sind stetig nachzujustieren.

Dennoch werden Menschen weiter Fehler machen sowie die Unfallfolgen durch die Zunahme der ungeschützten Verkehrsteilnehmer (Fahrradfahrer und Fußgänger) und die zunehmende körperliche Gebrechlichkeit einer alternden Gesellschaft unabhängig von der Verursacherdiskussion zunehmen. Künftige Verkehrssicherheitsarbeit muss daher zusätzlich zur anlassbezogenen unfallorientierten Intervention und präventiven Aufklärung mit neuen modellgestützten Verfahren systematisch Sicherheitsprobleme des Verkehrssystems aufdecken und präventiv entschärfen, ähnlich, wie es das Qualitätsmanagement in der Industrie betreibt. Damit sollen die Fehlertoleranz des Systems erhöht und die Unfallzahlen dauerhaft gesenkt werden.

Neben diesen neuen Methoden und Verfahren, die im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts entwickelt und erprobt werden sollen, ist bereits jetzt absehbar, dass in Handlungsbereichen, wie z.B. Schulwegsicherheit und Rad- und Fußverkehrssicherheit, Nachsteuerungsbedarf besteht.

Werden dort Verbesserungen erzielt, dient das der Erhöhung der Verkehrssicherheit bei den beiden besonders gefährdeten Zielgruppen Kinder und Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren.

Schulwegsicherheit

Neben den zahlreichen lokalspezifischen Besonderheiten im Umfeld der Schulen, die mit Hilfe baulicher, ordnender und aufklärerischer Maßnahmen so sicher wie möglich gestaltet werden, sind Schulweghelfer unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrssicherheit vor Ort.

Es wird für das Kreisverwaltungsreferat jedoch zunehmend schwierig, eine ausreichende Zahl an Schulweghelferinnen und -helfern zu finden. Die Organisation der Eignungsprüfung, die Abrechnung der Entschädigungen, die dafür zur Verfügung stehende IT und die Öffentlichkeitsarbeit sind zu optimieren und mit ausreichend Ressourcen auszustatten.

Aufgrund der Dringlichkeit des Themas wird hierzu im Herbst 2015 eine gesonderte Beschlussvorlage durch das Kreisverwaltungsreferat vorgelegt.

Rad- und Fußverkehr (Nahmobilität)

Es ist offensichtlich, dass Infrastruktur und Straßenraumgestaltung nicht mehr mit dem starken Wachstum des Rad- und Fußverkehrs mithalten und ihren Anforderungen an eine sichere Abwicklung gerecht werden.

Hier besteht die Aufgabe, die entsprechenden Vorgaben zur Optimierung der Infrastruktur aus dem Grundsatzbeschluss Radverkehr von 2009 umzusetzen bzw. ggfs. diesen fortzuschreiben.

Mit Blick auf die vertiefende Unfallanalyse soll im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts ein Verfahren zur gesonderten Analyse von Unfällen mit Beteiligung von Fahrradfahrern und Fußgängern erstellt werden.

Organisatorische Anpassung in der Verwaltung

Die aktuelle Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit ist in den letzten Jahrzehnten mit ihren historisch gewachsenen Aufgaben entstanden. Neue Methoden und Verfahren sind noch nicht zugeordnet und finden noch keine Entsprechung in der Verwaltungsstruktur. Schnittstellen müssen neu definiert, Reibungsverluste reduziert, Aufgaben gebündelt und besser aufeinander abgestimmt werden. Aus diesem Grund wird das Kreisverwaltungsreferat im ersten Zwischenbericht zum Verkehrssicherheitskonzept einen Vorschlag zur Verbesserung der Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit in der Verwaltung vorlegen.

II. Bekanntgegeben

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister

Dr. Blume-Beyerle

Berufsmäßiger Stadtrat

III. Abdruck von I. mit II.

über den Stenographischen Sitzungsdienst

an das Direktorium Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/12

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Baureferat
3. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
4. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
5. An die Stadtwerke München GmbH
6. An das Planungsreferat
7. An das Personal- und Organisationsreferat

Am

Kreisverwaltungsreferat GL/12