

Telefon: 089/233 - 39960

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung I  
Sicherheit und Ordnung  
Verkehrssicherheit und Mobilität  
Strategische Konzepte und  
Grundsatzangelegenheiten  
KVR-I/31

**Verkehrssicherheit 2018**  
**Unfallentwicklung**  
**Maßnahmen Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“**

**„Vision Zero“ und die Realität**  
**Zunahme der Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs und Zunahme der**  
**Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg erläutern**  
Antrag Nr. 14-20 / A 05035 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 26.02.2019, eingegangen am 27.02.2019

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14342**

2 Anlagen

**Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 19.03.2019 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>2</b>
1. Anlass.....	2
2. Unfallentwicklung 2018.....	2
3. Ad-Hoc-Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde.....	5
4. Sachstand Maßnahmen Verkehrssicherheitsprogramm „Vision Zero“ .....	6
5. Möglichkeiten zur Beschleunigung des Verkehrssicherheitskonzepts.....	8
6. Anhörung der Bezirksausschüsse.....	9
7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates.....	9
8. Nichteinhaltung der Zuleitungsfristen.....	9
9. Beschlussvollzugskontrolle.....	9
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>10</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>11</b>

## **I. Vortrag des Referenten**

### **1. Anlass**

Am 26.02.2019 hat die Fraktion Die Grünen/Rosa Liste folgenden Antrag zur dringlichen Behandlung gestellt:

- Das Kreisverwaltungsreferat und das Polizeipräsidium München erklären dem Kreisverwaltungsausschuss die enorm gestiegenen Zahlen bei Unfällen mit Beteiligung von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Vor allem der Bereich der Zunahme von 25% bei Unfällen von Schulkindern auf dem Schulweg wird anhand von Datenmaterial (Beschaffenheit der Örtlichkeiten wie z.B. schlecht einsehbare Straßenkreuzungen / Uhrzeit / Verkehrsdichte etc.) erläutert.
- Das Kreisverwaltungsreferat und das Polizeipräsidium München erläutern dem Ausschuss, wie die gestiegenen Unfall- und Todeszahlen in Einklang mit der Vision Zero zu bringen sind.
- Das Kreisverwaltungsreferat, das Polizeipräsidium München und das Referat für Bildung und Sport erarbeiten/präsentieren Lösungsvorschläge um die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Allgemeinen und von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg im Besonderen weiter zu erhöhen.

### **2. Unfallentwicklung 2018**

Die vom Polizeipräsidium München (PPM) im Rahmen der Pressekonferenz am 25.02.2019 vorgestellten Unfallzahlen beziehen sich nicht allein auf das Münchner Stadtgebiet, sondern auf den Zuständigkeitsbereich des PPM, der deutlich darüber hinaus geht. Obwohl das PPM ausdrücklich auf diesen Sachverhalt hinwies, unterschied die Berichterstattung in den Medien dies nicht durchgängig, so dass in manchen Veröffentlichungen der Eindruck entstehen konnte, dass die Zahlen das Stadtgebiet München betreffen.

Eine gesonderte Auswertung der Unfallzahlen für das Stadtgebiet veröffentlicht das PPM normalerweise im Rahmen eines detaillierten und umfangreichen Verkehrsberichts im Frühjahr.

Auf Anfrage erhielt das Kreisverwaltungsreferat (KVR) vom PPM am 28.02.2019 freundlicherweise Zahlen für das Stadtgebiet München.

### **Unfälle gesamt und getötete Verkehrsteilnehmer**

Daraus geht hervor, dass zwar die Gesamtunfallzahlen auch im Stadtgebiet mit 2,1% insgesamt leicht angestiegen sind (Gesamtbereich PPM: 2,5%). Entgegen der im Antrag zur dringlichen Behandlung angenommenen Erhöhung der getöteten Verkehrsteilnehmer ist jedoch auf Stadtgebiet eine Reduzierung von 22 Personen im Jahr 2017 auf 17 Personen im Jahr 2018 (-22,7%) zu verzeichnen. Ein starker Anstieg von 5 auf 9 getötete Personen (+80%) ist hingegen im Landkreis München zu verzeichnen. Die Zahl der Verletzten stieg auf Stadtgebiet um 7,9% (Gesamtbereich PPM: 7,1%), die der Schwerverletzten um 5,1% (Gesamtbereich PPM: 5,4%).

11 der 17 - und damit deutlich mehr als die Hälfte aller getöteten Verkehrsteilnehmer - waren Radfahrer (7) und Fußgänger (4). Mit knapp 50% aller getöteten Verkehrsteilnehmer sind Senioren über 65 Jahre gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von rund 15% auffällig häufig beteiligt. Hier liegt die Verursacherquote zudem nahe 100%.

### **Unfälle mit Radfahrern**

Auch der Anstieg der Unfälle mit Fahrradfahrern fiel im Stadtgebiet München mit 14,7% gegenüber 2017 etwas geringer aus als im Gesamtbereich des PPM (15,2%). Diese Tendenz gilt auch für die dabei verletzten Fahrradfahrer (LHM: +14,1% / Gesamt PPM: 14,9%), wie für die schwer verletzten Fahrradfahrer (LHM: +3,6% / Gesamt PPM: 7,4%) und die getöteten Fahrradfahrer (LHM: +75% / Gesamt PPM: +100%). Dabei sind bei den getöteten Fahrradfahrern die mathematisch sehr geringen Fallzahlen zu beachten, die prozentual zu hohen Veränderungswerten führen, sobald sich Abweichungen vom Vorjahr ergeben.

### **Schulwegunfälle**

Die Anzahl der Schulwegunfälle stieg im Stadtgebiet München von 85 im Jahr 2017 auf 119 im Jahr 2018 (+40% / Gesamt PPM: 29,3%). Dabei wurden 122 Schüler verletzt (2017: 86) was einem Anstieg von 41,9% entspricht (Gesamt PPM: 25,2%). Schwer verletzt wurden auf Stadtgebiet 8 Kinder (2017: 4). Leider kam nach über 10 Jahren erstmals wieder ein Kind auf dem Weg in die Schule zu Tode. Es wurde am 07.05.2018 an der Kreuzung Schleißheimer-/Moosacher Straße von einem rechtsabbiegenden LKW überrollt.

### **Bewertung der Unfallzahlen**

Die Bewertung der Verkehrssicherheitslage anhand eines Vergleichs aktueller Unfallzahlen mit den Zahlen des Vorjahrs ist mit großer Vorsicht und sehr differenziert vorzunehmen. Besser ist es aktuelle Zahlen ins Verhältnis einer längerfristigen Entwicklung zu stellen, damit einmalige Ereignisse und Sondereffekte, wie z.B. sommerliches Wetter mit einer außergewöhnlich hohen Fahrradnutzung, nicht zu Verzerrungen führen und Trends besser zu erkennen sind.

In der Kürze der Zeit und noch ohne die im Rahmen der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts geplanten Personalressourcen und die softwaretechnische Unterstützung ist eine Analyse und Bewertung der Unfallzahlen 2018 nur unter dem Vorbehalt der Ergebnisse späterer tiefergehender Untersuchungen möglich.

Die Straßenverkehrsbehörde stützt die nachfolgenden Aussagen auf folgende Analysen:

- Auswertungen des Polizeipräsidiums München
- Auswertung aller 110 Unfallprotokolle der 119 Schulwegunfälle
- Auswertung der Unfallkommissionstätigkeit bei allen tödlichen Verkehrsunfällen
- Rücksprache mit der Polizei und den Gutachtern des Verkehrssicherheitskonzepts

Vorbehaltliche Bewertung der Unfallzahlen:

- In der wachsenden Stadt mit mehr Einwohnern, mehr Schulen und Schulkindern und mehr Fahrzeugen findet mehr Verkehr statt. Entsprechend steigen insgesamt auch die Unfallzahlen.
- Auffällig sind die Steigerungen bei den Schulwegunfällen und den Radverkehrsunfällen. Hier spielt der allgemein stark zunehmende Radverkehr im Zusammenwirken mit dem ausgesprochen sommerlichen Wetter und der nach wie vor vielfach nicht ausreichenden Radverkehrsinfrastruktur eine wesentliche Rolle.
- Viele Schulwegunfälle ereignen sich beim Weg in die Schule mit dem Rad. Dies trifft vor allem Kinder und Jugendliche an weiterführenden Schulen der Klassenstufen 5 – 8. Sie sind häufiger als Grundschüler mit dem Fahrrad unterwegs. Zwar haben alle in der vierten Klasse die Fahrradprüfung absolviert. Allerdings ändern sich mit dem Wechsel auf weiterführende Schulen die Wegebeziehungen. Die Wege werden länger und anspruchsvoller.
- Regelwidriges bzw. unangepasstes Verhalten im Straßenverkehr und als nimmt zu. Zu nennen sind v.a. unangepasste Geschwindigkeit, Rotlichtverstöße, Alkohol, Drogen und mangelnde Vorsicht.
- Ein besonderes Phänomen ist die stark zunehmende Zahl an Auffahrunfällen. Sie wird durch Ablenkung z.B. durch das verbotswidrige Nutzen des Smartphones erklärt. So nutzt über die Hälfte aller Autofahrer verbotswidrig das Handy ohne Freisprecheinrichtung.

### 3. Ad-Hoc-Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde

Bei allen tödlichen Verkehrsunfällen tritt unverzüglich die Unfallkommission (Kreisverwaltungsreferat, Baureferat, Polizei; bei Bedarf weitere Beteiligte) zusammen, analysiert die Lage aufgrund des vorliegenden Unfallberichts und nach Inaugenscheinnahme des Unfallortes. Nachfolgend werden von der Unfallkommission erarbeitete und beschlossene Maßnahmen am Beispiel des tragischen Schulwegunfalls am Knoten Schleißheimer/Moosacher Straße aufgeführt:

- Roteinfärbung der Radwegfurt: Die Roteinfärbung der Radwegfurt wurde am 11.06.2018 durchgeführt.
- Verlängerung der Räumphase zwischen dem Grünende des Rechtsabbiegeverkehrs aus der nördlichen Schleißheimer Straße und Grünbeginn des querenden Fuß- und Radverkehrs: Die Verlängerung der Räumphase von 8 auf 10 Sekunden wurde am 28.06.2018 durchgeführt.
- Versetzung der Bus-Haltestelle an der Nordwestseite des Kreuzungsbereiches um die Rückstauungen im Kreuzungsbereich zu reduzieren: Eine provisorische und probeweise Versetzung der Bushaltestelle in westliche Richtung wurde am 03.08.2018 umgesetzt. Im Rahmen einer weiteren Nachschau am 26.09.2018 wurde eine weitere Verlegung Richtung Westen auf Höhe Hausnummer 4 festgelegt. Um Fußgängerquerungen über die Moosacher Straße außerhalb der Ampelanlage zu unterbinden, ist zeitgleich die Errichtung eines Zauns auf dem Mittelstreifen erforderlich. Erst nach dessen baulicher Umsetzung kann eine Verlegung realisiert werden.
- Verschmälerung der Mittelinseln in der Schleißheimer Straße, um einerseits die Schleppekurven für den Rechtsabbiegeverkehr aus der nördlichen Schleißheimer Straße zu verbessern und andererseits die ebenfalls festgestellten Vorrangmissachtungen beim Linksabbiegen aus der Schleißheimer Straße zu reduzieren: Der Umbau der Mittelinseln ist bereits erfolgt. Die damit zusammenhängende notwendige neue Fahrbahnmarkierung wird nach Beendigung der aktuellen Baustelle der Gashochdruckleitung umgesetzt.
- Änderung der Beschilderung aus der nördlichen Schleißheimer Straße: Es wurde weiterhin am 30.08.2018 eine Hinweisbeschilderung aufgestellt, wonach LKWs nur die linke der beiden Rechtsabbiegefahrspuren nutzen dürfen, um den engen Kurvenradius besser zu bewältigen.
- Einsatz von Schulweghelfern: Die Örtlichkeit wurde vom Kreisverwaltungsreferat seit dem Oktober 2015 für den Einsatz von Schulweghelfern genehmigt. Aktuell ist die Örtlichkeit allerdings unbesetzt. Die Akquise von Schulweghelfern obliegt den Grundschulen sowie den Eltern bzw. Elternbeiräten. Das Kreisverwaltungsreferat hat am 07.06.2018 die betroffene Grundschule angeschrieben

und um Werbung neuer Schulweghelfer gebeten. Leider konnte bisher keine Person für die Örtlichkeit gefunden werden.

Die Unfallkommission wird die Situation weiterhin beobachten und die Auswirkungen der weiteren Maßnahmen nach abschließender Umsetzung evaluieren.

#### **4. Sachstand Maßnahmen Verkehrssicherheitsprogramm „Vision Zero“**

Lösungsvorschläge, um die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Allgemeinen und von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg im Besonderen weiter zu erhöhen, wurden in den Beschlüssen zum Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ vom 25.04.2018 und 27.11.2018 ausführlich dargestellt und in ein zweistufiges Maßnahmenprogramm überführt.

Natürlich entspricht die aktuelle Verkehrssicherheitslage auf Münchens Straßen noch nicht dem seit dem 25.04.2018 offiziell für die LH München geltenden strategischen Ziel der „Vision Zero“. Sie kann ihm auch noch nicht entsprechen, denn die Wirkung des Maßnahmenprogramms ist eine systemverändernde und langfristige.

##### **Verkehrssicherheitskonzept, Maßnahmenprogramm: 1. Stufe**

Bereits am 27.11.2018 legte das KVR dem Stadtrat ein Maßnahmenprogramm vor. Im Zuge dessen beschloss der Stadtrat die Umsetzung einer ersten Stufe. Die erste Umsetzungsstufe beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Einrichtung von fünf Stellen zur Verstärkung der Unfallkommission, der Schulwegsicherheit und zur Koordination des Verkehrssicherheitskonzeptes
- Durchführung eines Pilotversuchs zur Untersuchung der Wirkungen von sogenannten „Trixie-Spiegeln“
- Einstieg in die Unfalldatenanalyse und Ermittlung von Gefahrenstellen durch Beauftragung eines externen Gutachters für die Jahre 2019 und 2020. Im Ergebnis entstehen dadurch erste Aufträge an Planungs-, Bau- und Kreisverwaltungsreferat zur planerischen, baulichen, technischen oder ordnungspolitischen Entschärfung der Gefahrenstellen.
- Vorbereitung des Erwerbs der notwendigen Software zur Unfalldatenanalyse gemeinsam mit dem IT-Referat und durch das IT-Referat.
- Prüfung, Entwicklung und Umsetzung diverser Maßnahmen als Folge verschiedenster (insgesamt 33) Anträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zuge der Umsetzung der 2. Stufe des Verkehrssicherheitskonzeptes.
- Anmeldung der Ressourcen für die zweite Umsetzungsstufe zum Eckdatenbeschluss 2019. In Abhängigkeit der Beschlussfassung des Eckdatenbeschlusses

im Juli 2019 fertigen eines Umsetzungsbeschlusses für die zweite Stufe im Herbst 2019.

Es liegt auf der Hand, dass ein Maßnahmenprogramm, das am Ende des Jahres 2018 beauftragt wird, auf das Unfallgeschehen 2018 keinen Einfluss nehmen kann.

Das Kreisverwaltungsreferat hat unmittelbar im Anschluss an die politische Beauftragung mit der Umsetzung der 1. Stufe des Maßnahmenprogramms begonnen. Folgende Aktivitäten wurden in den ersten drei Monaten seit der Beauftragung in die Wege geleitet:

- Fertigung der Arbeitsplatzbeschreibungen für vier der fünf zu besetzenden Stellen durch die Fachdienststelle und Beginn der Abstimmung mit der Geschäftsleitung und dem POR
- Fertigung der Leistungsbeschreibung, Abstimmung des Ausschreibungsverfahrens mit der Vergabestelle und Veröffentlichung der Ausschreibung für den Pilotversuch Trixiespiegel
- Fertigung der Leistungsbeschreibung, Abstimmung des Ausschreibungsverfahrens mit der Vergabestelle und Veröffentlichung der Ausschreibung für die Unfalldatenanalyse 2019 und 2020
- Beginn der Abstimmung des IT-Beschaffungsverfahrens für die Software zur Unfalldatenanalyse mit der Geschäftsleitung und dem IT-Referat. Anmeldung geschätzter Kosten in Höhe von 1,5 Mio. Euro von Seiten des RIT und für das RIT für den Eckdatenbeschluss 2019.

Das KVR rechnet damit, dass die vom Stadtrat genehmigten Stellen 2019 besetzt werden können und nach Einarbeitung in der Unfallkommission und der Schulwegsicherheit etwa ab dem Jahr 2020 greifen werden.

Gibt es auftragsfähige Angebote auf die Ausschreibung zum Pilotversuch Trixiespiegel, ist mit Ergebnissen in 2021 zu rechnen. In 2019 erfolgen durch den Gutachter analytische Vorarbeiten, wie beispielsweise die Festlegung geeigneter Standorte und die Erhebung der Unfallsituation vor Ort. 2020 werden – vorbehaltlich der Möglichkeiten des Baureferats – die Spiegel aufgestellt und die Unfallsituation ein Jahr lang beobachtet. 2021 wird ausgewertet und Empfehlungen für den weiteren Einsatz von Trixiespiegeln gegeben.

Gibt es auftragsfähige Angebote auf die Ausschreibung zur Unfalldatenanalyse, ist Ende 2019 (Analyse 2015 – 2018) und Ende 2020 (Analyse 2016 – 2019) mit der Identifikation von Gefahrenstellen sowie Maßnahmenempfehlungen zu ihrer Entschärfung zu rechnen. In 2020 müssten die nötigen Umbaumaßnahmen aus den Empfehlungen 2019 geplant und so weit wie möglich auch umgesetzt werden. Je nach Umfang ist mit einer breiteren Umsetzungen frühestens in 2021 zu rechnen, das das Baureferat zunächst Personal- und Sachmittel kalkulieren und beschlussmäßig beantragen muss.

Die Beschaffung der Unfalldatenanalyse-Software, um die Analysen als Daueraufgabe der Verwaltung und Grundlage jeder Verkehrssicherheitsarbeit zeitnah, flexibel und vertieft selbst durchführen zu können, bedingt einen längeren Vorlauf und Umsetzungszeitraum. Folgende Rahmenbedingen bzw. Anforderungen liegen vor:

- das Vorhaben wurde durch das KVR in den Vorhabensplan 2019 gem. Beschluss vom 27.11.2018 als vorbestimmtes Vorhaben aufgenommen, es liegen jedoch keine Ressourcenzusagen des RIT für die Durchführung des Vorhabens in 2019 vor.
- gem. Auftragswertschätzung, welche u.a. die Beschaffung und den Betrieb der Software enthält, ist von einer EU-weiten Vergabe auszugehen
- die für die EU-weite Vergabe zu erstellende Leistungsbeschreibung mit der benötigten Anforderungsbearbeitung bedingt einen hohen personellen Ressourceneinsatz und Zeitaufwand
- gem. stadtweiter Regelung ist ein eigener Realisierungsbeschluss des KVA und des IT-Ausschusses über die Beschaffung der Software mit den entsprechenden Zeitschienen notwendig

Somit ist davon auszugehen, dass die Software frühestens 2021 im Einsatz ist.

## **5. Möglichkeiten zur Beschleunigung des Verkehrssicherheitskonzepts**

Durch vorgezogene Marktanalysen und Erstellung der fachlichen Anforderungen an eine Analysesoftware kann die Erstellung der Leistungsbeschreibung beschleunigt werden. Durch Ressourcenzusagen seitens RIT könnten auch in 2019 die IT-technischen Anforderungen definiert werden und somit in 2019 die Leistungsbeschreibung für die EU-weite Ausschreibung erstellt werden. Je nach Anforderungen an weitere Realisierungsbeschlüsse incl. Finanzierung und Zusicherung eines Vergabeslots bei der Vergabestelle 3 könnte auch in 2019/2020 mit einer EU-weiten Vergabe begonnen werden.

Die Anmeldung der nötigen Ressourcen für die zweite Stufe des Maßnahmenprogramms für den Eckdatenbeschluss 2019 für das Haushaltsjahr 2020 ist hausintern erfolgt. Sollte der Eckdatenbeschluss gemäß dem Vorschlag des KVR im Juli gefasst werden und der Stadtrat dem darauf folgenden Umsetzungsbeschlussentwurf im Herbst 2019 zustimmen, könnten die entsprechenden Stellen in 2020 besetzt, in 2021 eingearbeitet und in Verbindung mit den daraus resultierenden Verbesserungsmaßnahmen ab 2022 Wirkung entfalten.

Eine weitere Beschleunigung wäre nur zu erreichen, wenn der Stadtrat das Kreisverwaltungsreferat beauftragt wegen der Unabweisbarkeit eines dringlichen Bedarfs den Beschluss zur Umsetzung der zweiten Stufe des Maßnahmenprogramms außerhalb des Eckdatenbeschlusses und der dahinter liegenden Systematik der Haushalts-

planaufstellung vorzuziehen und noch im 1. Halbjahr 2019 in den Stadtrat einzubringen.

Zusammengefasst bleibt festzuhalten, dass das Kreisverwaltungsreferat dem Thema höchste Priorität einräumt und mit den verfügbaren Ressourcen so schnell wie irgend möglich versucht das Maßnahmenprogramm des Verkehrssicherheitskonzepts auf den Weg zu bringen und umzusetzen. Auch bei maximaler Geschwindigkeit ist bei Einhaltung der vorgeschriebenen Verfahren mit ersten Umsetzungen 2021 zu rechnen. Es ist damit zu rechnen, dass sich die jährlichen Verbesserungs- und Umbaumaßnahmen flächig im Stadtgebiet erst in der Mitte der 2020er Jahre so weit summieren, dass sich eine spür- und messbare Verbesserung der Verkehrssicherheitssituation ergibt.

Nicht berücksichtigt sind hierbei die dringend notwendigen allgemeinverkehrsplanerischen Maßnahmen und Verbesserungen für den Umweltverbund, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr. Sie haben erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und können die Senkung der Unfallzahlen erheblich beschleunigen oder verzögern.

## **6. Anhörung der Bezirksausschüsse**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

## **7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates**

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## **8. Nichteinhaltung der Zuleitungsfristen**

Eine fristgerechte Vorlage nach Nr. 5.6.2 der AGAM war wegen der Kurzfristigkeit des Antrags zur dringlichen Behandlung vom 26.02.2019 nicht möglich. Die Behandlung im heutigen Ausschuss ist erforderlich, weil vom Antragsteller die dringliche Behandlung in diesem Ausschuss gewünscht wurde.

## **9. Beschlussvollzugskontrolle**

Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle, da die Kontrolle über den Fortgang der Maßnahmen des Verkehrssicherheitskonzepts über die bestehenden Beschlüsse zum Verkehrssicherheitskonzept gewährleistet ist.

## II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen aus dem Vortrag des Referenten über die Unfallzahlen 2018, die Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde und die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms „Vision Zero“ zur Kenntnis.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, auf das IT-Referat und die IT-Vergabestelle gem. Vorhabensplanung 2019 zuzugehen, dass seitens RIT entsprechenden Ressourcen bereitgestellt werden und je nach Anforderung an weitere Beschlüsse die Software noch in 2019 ausgeschrieben und im Jahr 2020 eingesetzt werden kann.
3. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05035 „Vision Zero“ und die Realität: Zunahme der Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs und Zunahme der Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg erläutern“ der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 26.02.2019 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen. Er ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober/Bürgermeister/-in

Dr. Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat

### IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle

an das Revisionsamt

an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. Wv. Kreisverwaltungsreferat – GL/532 Beschlusswesen

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Referat für Informations- und Telekommunikationstechnik
3. an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
4. an das Baureferat
5. an das Polizeipräsidium München
6. an das Kreisverwaltungsreferat GL/3
7. Zurück mit Vorgang an Kreisverwaltungsreferat – HAI/ 31  
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat GL/532