

Telefon: 0 233 - 39935
Telefax: 0 233 – 989 39935

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1-1.4

Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“

Sachstandsbericht

Neues Warnsystem Bike flash

Antrag Nr. 14-20 / A 04734 der Stadtratsfraktion SPD vom 03.12.2018

Abbiegeassistenten

Antrag Nr. 14-20 / A 05470 der Stadtratsfraktion SPD vom 06.06.2019

Rechtsabbiegeverbot für LKW ohne Abbiegeassistenten – von Wien lernen

Antrag Nr. 14-20 / A 06039 der Stadtratsfraktion SPD vom 09.10.2019

Umsetzung der Vision Zero in München – Erfassung, Überprüfung und gegebenenfalls Rückbau freilaufender Rechtsabbieger

Antrag Nr. 20-26 / A 00355 von der SPD / Volt – Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, Fraktion ÖDP / FW vom 12.08.2020, eingegangen am 12.08.2020

„Für Rücksicht – gegen Rasen, Rüpeln und Rempeln“

München ruft eine Kampagne ins Leben für sicheres Radeln

Antrag Nr. 20-26 / A 00506 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 08.10.2020, eingegangen am 08.10.2020

Stadtratshearing „Mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen – von anderen Städten lernen“

Antrag Nr. 20-26 / A 00538 von der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste, der Fraktion ÖDP / FW, Stadtratsfraktion der SPD / VOLT vom 15.10.2020

Rückbau der freilaufenden Rechtsabbieger am Kapuzinerplatz

Antrag Nr. 20-26 / B 01262 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 02.12.2020

Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers am Bavariaring 4-9

Antrag Nr. 20-26 / B 01263 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 02.12.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03254

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 04734
2. Antrag Nr. 14-20 / A 05470
3. Antrag Nr. 14-20 / A 06039
4. Antrag Nr. 20-26 / A 00355
5. Antrag Nr. 20-26 / A 00506
6. Antrag Nr. 20-26 / A 00538
7. Antrag Nr. 20-26 / B 01262
8. Antrag Nr. 20-26 / B 01263

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.05.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	5
1. Anlass	5
2. Verkehrssicherheitskonzept - Aktueller Stand der Umsetzung	6
2.1. Personal und Datengrundlagen	7
2.1.1. Stelleneinrichtungen	7
2.1.2. Ausbau der IT-Infrastruktur	7
2.1.3. Datenverfügbarkeit	8
2.1.4. Datenanalyse	8
2.2. Stärkung der Unfallkommission	9
2.3. Verbesserung der Schulwegsicherheit	10
2.4. Entschärfung von Gefahrenstellen an Knotenpunkten	12
2.4.1. Behandlung der 50 unfallträchtigsten Knotenpunkte	12
2.4.2. Pilotversuch Trixi-Spiegel	13
2.4.3. Abbiegeassistenzsysteme in LKW	15
2.4.4. Prüfung von Durchfahrverboten für LKW ohne Abbiegeassistenten	16
2.4.5. Konzept zur Analyse und zum Umbau von freilaufenden Rechtsabbiegern	18
2.5. Forschungsarbeiten	21
3. Aktuelle Unfallzahlen & Entwicklungen	21
3.1. Zentrale Aussagen der Verkehrsunfallbilanz 2020	22
3.2. Wesentliche Erkenntnisse aus den Unfallzahlen 2020	22
4. Nächste Schritte auf dem Weg zur ‚Vision Zero‘	23
4.1. Verbesserung von Datengrundlagen & Arbeitsprozessen	23
4.1.1. Verfügbarkeit nicht polizeilich erfasster Unfalldaten	23
4.1.2. Aufbau einer Arbeitsgruppe ‚Sichere Kreuzungen‘	24
4.2. Jährlicher ‚Vision Zero‘ - Bericht des MOR	24
4.3. Öffentlichkeitsarbeit	25
4.4. Einführung von Sicherheitsindikatoren	26
5. Anträge und Empfehlungen	27
5.1. Stadtratsanträge	27
5.2. Bezirksausschuss-Anträge	33
6. Abstimmung Referate	34
7. Beteiligung der Bezirksausschüsse	34
II. Antrag des Referenten	35
III. Beschluss	36

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Am 24.07.2019 beschloss die Vollversammlung des Stadtrats die Umsetzung der 2. Stufe des Verkehrssicherheitsprogramms mit umfangreichen Ressourcen, um die Umsetzung notwendiger neuer und veränderter Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der ‚Vision Zero‘ zu gewährleisten.

Das Kreisverwaltungsreferat wurde beauftragt beschlossene VZÄ einzurichten und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Zudem sollten konsumtive Haushaltsmittel in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren angemeldet, die Beschaffung von Software für die Unfalldatenanalyse über das IT-Referat eingeleitet und wichtige Vergabeverfahren zur externen Unterstützung beim Aufbau eines umfangreichen Verkehrssicherheitsmanagements durchgeführt werden.

Im Zuge der Behandlung von Anträgen aus dem Stadtrat, wurde das Kreisverwaltungsreferat darüber hinaus beauftragt, zunächst einen besonderen Fokus auf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Handlungsfelder Schulwegsicherheit, Unfälle mit Rad- und Fußgängerbeteiligung und Knotenpunkte mit auffälligem Unfallgeschehen zu legen.

Zum 01.01.2021 sind die Aufgaben rund um das Verkehrssicherheitskonzept weitestgehend auf das Mobilitätsreferat übergegangen. Einzig der Bereich Baustellenkontrollen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Baustellen, ist im Kreisverwaltungsreferat verblieben. Die Baustellenkontrollen beschränken sich derzeit lediglich auf die regelmäßige Kontrolle der Baustellen durch die Bezirksinspektionen hinsichtlich des Vorliegens verkehrsaufsichtlicher Erlaubnisse und der Einhaltung der genehmigten Maße.

Mit dieser Beschlussvorlage berichtet das Mobilitätsreferat über den aktuellen Stand der Umsetzung des Münchner Verkehrssicherheitskonzepts auf Basis der Maßnahmenbeschlüsse vom 27.11.2018 (1. Stufe) und 24.07.2019 (2. Stufe).

Des Weiteren bearbeitet das Mobilitätsreferat mit dieser Beschlussvorlage folgende Aufträge:

- den Auftrag der Vollversammlung vom 26.06.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15212) zur Abstimmung von Rechtsauffassungen und Meinungen bzgl. möglichen Durchfahrtsverboten für LKW ohne Abbiegeassistenzsysteme im Stadtgebiet München
- die Arbeitsaufträge aus den Änderungsanträgen der Stadtratsfraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD / Volt, der Stadtratsfraktion ÖDP / FW und der CSU-Fraktion zum Beschluss 20-26 / V 02208 vom 10.02.21 zur Prüfung von Sofortmaßnahmen am Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring

2. Verkehrssicherheitskonzept - Aktueller Stand der Umsetzung

Gemäß den Empfehlungen des deutschen Verkehrssicherheitsrats und dem Vorbild vieler Länder und Städte, wurde die ‚Vision Zero‘ in 2018 als Grundlage und strategisches Ziel der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit festgelegt. In Ergänzung zur bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit wird dabei systematisch ein integriertes Verkehrssicherheitsmanagement mit folgenden Schwerpunkten aufgebaut:

- grundlegende Verbesserung der Datenlage
- breite Aufstellung aller Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit
- starke Präventionsarbeit
- klare Priorisierung auf Handlungsschwerpunkte
- zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit zur
 - deutlichen Wahrnehmung einer gemeinsamen Verantwortung aller Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit
 - Steigerung der Akzeptanz für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- konsequente Qualitätssicherung

Die genannten Schwerpunkte sind in ein weitreichendes Umsetzungsprogramm integriert, das sämtliche Ansatzpunkte des Münchner Wegs zur Vision Zero beinhaltet.

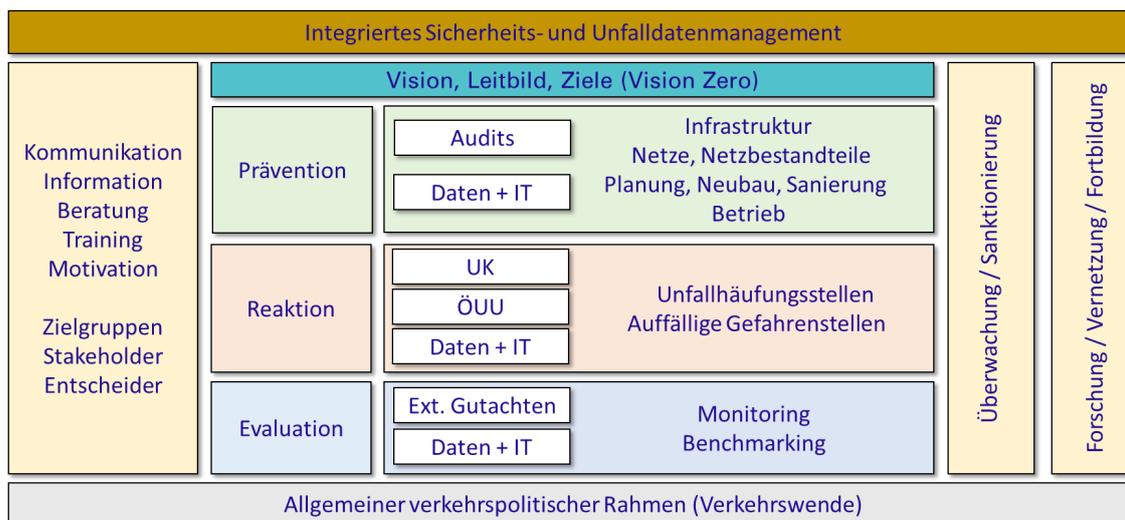


Abb. 1: Das Münchner ‚Vision Zero‘ - Programm

Das strategische Ziel der Vision Zero (keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr) dient zur Orientierung, der Weg dorthin bedarf einzelner Schritte in passenden Zeitabschnitten. Kurzfristig werden für einen Zeitraum von ca. 3 Jahren folgende Ziele angestrebt:

- Verbesserung der Verfügbarkeit notwendiger Grundlagendaten
- Umsetzung organisatorisch wesentlicher Aufgaben (Optimierung von Arbeitsprozessen)
- Realisierung einfach umzusetzender Maßnahmen mit guter Wirksamkeit an Stellen mit hoher Priorität

Damit soll es gelingen, eine Trendwende durch spürbare Rückgänge bei allen Verkehrsunfällen einzuleiten, insbesondere bei Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

2.1. Personal und Datengrundlagen

Das Kreisverwaltungsreferat hat unmittelbar im Anschluss an die politische Beauftragung mit der Umsetzung der 2. Stufe des Maßnahmenprogramms begonnen.

Leider wurden seit Frühjahr 2020 bedingt durch die Corona-Pandemie und der eingeleiteten Maßnahmen im Zuge der städtischen Haushaltskonsolidierung, viele Stellenbesetzungsverfahren und wichtige Ausschreibungsverfahren zunächst unterbrochen. Das betrifft auch bereits begonnene Verfahren aus der 1. Stufe des Maßnahmenprogramms. Seit Februar 2021 können nun erste Besetzungsverfahren und wichtige Ausschreibungen wieder auf den Weg gebracht werden.

Folgende Aktivitäten wurden seit Beschluss der 2. Stufe des Maßnahmenprogramms umgesetzt bzw. in die Wege geleitet.

2.1.1. Stelleneinrichtungen

Stellen aus der 1. Stufe des Maßnahmenprogramms 2018

- Besetzung der Stelle zur Verstärkung der **Schulwegsicherheit** im Oktober 2019
- Besetzung von 2 Stellen zur Verstärkung der **Unfallkommission** im Februar 2020
- Besetzung der Stelle des **Verkehrssicherheitskoordinators** im März 2020

Stellen aus der 2. Stufe des Maßnahmenprogramms 2019

- Besetzung der Stelle zur **Weiterentwicklung der Schulwegpläne und Gefahrenantizipation** im Juni 2020
- Fertigung der Arbeitsplatzbeschreibungen, Abstimmung mit der Geschäftsleitung und POR für 6 weitere Stellen im Bereich **Schulwegsicherheit, Datenanalyse, Verkehrssteuerung, Sicherheitsauditierung**. Die Stellen konnten bislang nicht besetzt werden.

2.1.2. Ausbau der IT-Infrastruktur

Im Rahmen eines umfassenden IT-Vorhabens wurde seit Oktober 2019 bis Februar 2021 die Einführung eines angepassten IT-Systems zur Auswertung von Unfall – und Verkehrsinfrastrukturdaten ermöglicht und damit ein Kernstück zum Aufbau eines integrierten Verkehrssicherheitsmanagement realisiert.

Mit den Softwareprodukten VISTAD-EUSKA und VISUM Safety wurden zwei etablierte und umfangreiche Werkzeuge zur Analyse von Unfällen und Prognose von Unfallentwicklungen beschafft. Erste Schulungsmaßnahmen für beide Produkte wurden noch in 2020 im KVR durchgeführt. Geplant sind weitere Schulungsmaßnahmen im MOR ab dem 2. Quartal 2021.

2.1.3. Datenverfügbarkeit

Grundlage moderner Verkehrssicherheitsarbeit ist die systematische Analyse der Unfalldaten in Kombination mit den Daten des Verkehrsgeschehens und den Daten über die infrastrukturellen Gegebenheiten.

Bereits Ende 2019 wurde mit den Polizeipräsidien München und Mittelfranken (zuständig für die Datenübermittlung aus dem VU-Verfahren in Bayern) ein Prozess zur regelmäßigen **Bereitstellung polizeilicher Unfalldaten** für das Stadtgebiet München vereinbart. Diese werden aktuell dem Verkehrssicherheitskoordinator der LHM monatlich zur Verfügung gestellt. Die Daten enthalten sämtliche statistischen Informationen (ohne Vernehmungen, Unfallskizzen, etc.), die im Rahmen der Unfallaufnahme durch die Polizei erhoben werden. Die ebenfalls erhobenen Unfalltexte zur Beschreibung des Unfallhergangs, werden anonymisiert zur Verfügung gestellt.

Die Unfalldaten konnten bislang ausschließlich im polizeilichen Analysesystem VULKAN (Verkehrs-Unfall-Lage-Karten- und -Analyse-Netzwerk) verarbeitet werden. Mit den beschafften Softwareprodukten VISTAD EUSKA und VISUM Safety können Unfalldaten im MOR künftig eigenständig visualisiert, analysiert und für spezifische Anwendungsbereiche aufbereitet werden.

2.1.4. Datenanalyse

Mit der Einführung der in 2.1.2 beschriebenen Softwareprodukte zur Analyse und Prognose von Unfalldaten, sowie ersten Schulungsmaßnahmen, wurde die notwendige Basis für eine eigenständige Datenanalyse gelegt. Bereits durchgeführte Schulungsmaßnahmen im KVR dienten primär dem Zweck der Bekanntmachung und grundlegenden Einführung in die Unfalldatenanalyse.

Allerdings bedarf es für die Durchführung von komplexen Analysearbeiten und der damit verbundenen Ausschöpfung von Informationspotentialen, zumindest eines/einer sachkundigen Fachexpert*in der/die sich intensiv mit der Software befasst und als Multiplikator und Ansprechpartner*in für weitere Kolleg*innen aus MOR und anderen Referaten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit dient. Das entsprechende Verfahren zur Besetzung dieser wichtigen Stelle wurde bereits auf den Weg gebracht (siehe Punkt 2.1.1.).

Aktuell können daher nur einfache Abfragen zu Unfallschwerpunkten, Unfalltypen und beteiligten Verkehrsteilnehmer*innen vorgenommen werden, die derzeit noch vom Verkehrssicherheitskoordinator übernommen werden. Kurzfristige und umfangreichere Informationen zum Unfallgeschehen werden auch teilweise noch über das Polizeipräsidium München abgefragt.

Mittel- und langfristige Anfragen, die komplexe Analysearbeiten erfordern, werden aktuell durch den/der beauftragten Verkehrssicherheitsexpert*in übernommen. Die Beauftragung wurde durch beantragte Sachmittel aus der 1. Stufe des Umsetzungsbeschlusses finanziert, und beinhaltet im Kern sämtliche Leistungen zur Unterstützung der städtischen Verwaltung bei der Entwicklung eines ersten operativen Maßnahmenprogramms zur Verbesserung der Verkehrssicherheitslage.

2.2. Stärkung der Unfallkommission

Die Arbeit von Unfallkommissionen ist ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtstrategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Kernaufgaben sind

- die Auswertung von Unfallhäufungsstellen (in München: 4 gleichgelagerte Unfälle in einem Jahr + alle Unfälle mit Todesfolge)
- Entscheidung über erforderliche Maßnahmen zur Entschärfung der Gefahrenstellen
- Monitoring und Kontrolle der Wirkungen von Maßnahmen

Zwar wurden Unfallhäufungsstellen und solche mit tödlichen Folgen auch bislang immer unmittelbar und zuverlässig in Augenschein genommen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eingeleitet. Jedoch konnten viele Aufgaben im Bereich der Nachkontrolle aufgrund personeller Engpässe bislang nicht in der gewünschten Qualität ausgeführt werden.

Mit der Besetzung von 2 Stellen konnte seit Februar 2020 die Arbeit der Unfallkommission deutlich an Qualität gewinnen. Insbesondere durch die

- intensivere Bearbeitung und schnellere Umsetzung von Fällen
- Abarbeitung sämtlicher Altlasten

Zudem wurden in Kooperation mit dem Polizeipräsidium München und weiteren Behörden zwei weitere Sonderthemen übernommen. Im Rahmen der ‚Bahnübergangsschau‘, werden regelmäßig sämtliche Bahnübergänge im Stadtgebiet sicherheitsüberprüft. Des Weiteren wurde das Thema ‚Falschfahrer an Autobahnanschlüssen‘ übernommen, wonach sämtliche Autobahnanschlussstellen im gesamten Stadtgebiet sowie sämtliche Kreuzungen/Auffahrten entlang des gesamten Mittleren Rings regelmäßig überprüft werden (Anpassung der Markierung und Beschilderung zur Vermeidung von Falschfahrten).

2.3. Verbesserung der Schulwegsicherheit

Im Jahr 2018 nahm die Zahl der Schulwegunfälle drastisch zu. Mit fast 30% hatte sich die Zahl der verunglückten Schulkinder um fast ein Viertel erhöht. Dabei wurde insbesondere ein starker Anstieg der Unfälle von Kindern die mit dem Rad unterwegs waren verzeichnet. Durch die Besetzung einer zusätzlichen Stelle im Bereich Schulwegsicherheit konnte die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit (z.B. die Einrichtung von Querungshilfen, Sichthalteverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen) stark verbessert werden. Zudem wurde durch die Besetzung der Stelle zur **Weiterentwicklung der Schulwegpläne und Gefahrenantizipation** aus der 2. Stufe des Umsetzungsbeschlusses ein wichtiger Themenbereich gestärkt und zwei Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit umgesetzt, die im Folgenden beschrieben werden.

Ein digitales Schulwegportal für München

Seit Dezember 2020 ist das neue Schulwegportal der Stadt München online. Zukünftig erhalten Eltern auf diesem Weg ein modernes Angebot, das sie dabei unterstützt, ihr Kind auf den Schulweg vorzubereiten. Perspektivisch sollen mit diesem Portal auch die bisherigen Schulwegpläne ersetzt werden. Mit dem digitalen Schulwegportal sehen die Eltern auf einer Stadtkarte beispielsweise an welchen Orten die Schulweghelfer*innen stehen und wo die Sprengelgrenzen verlaufen.

Ein Vorteil des neuen Portals ist, dass die Daten regelmäßig aktualisiert werden. So sind zum Beispiel die Informationen zu den Schulweghelfer*innen tagesaktuell. Ist ein Standort wegen Krankheit nicht besetzt, wird diese Information im Schulwegportal ausgewiesen. Auch die Stadtkarte wird monatlich auf den neuesten Stand gebracht.

Damit können Eltern den Schulweg für Ihr Kind optimal planen.

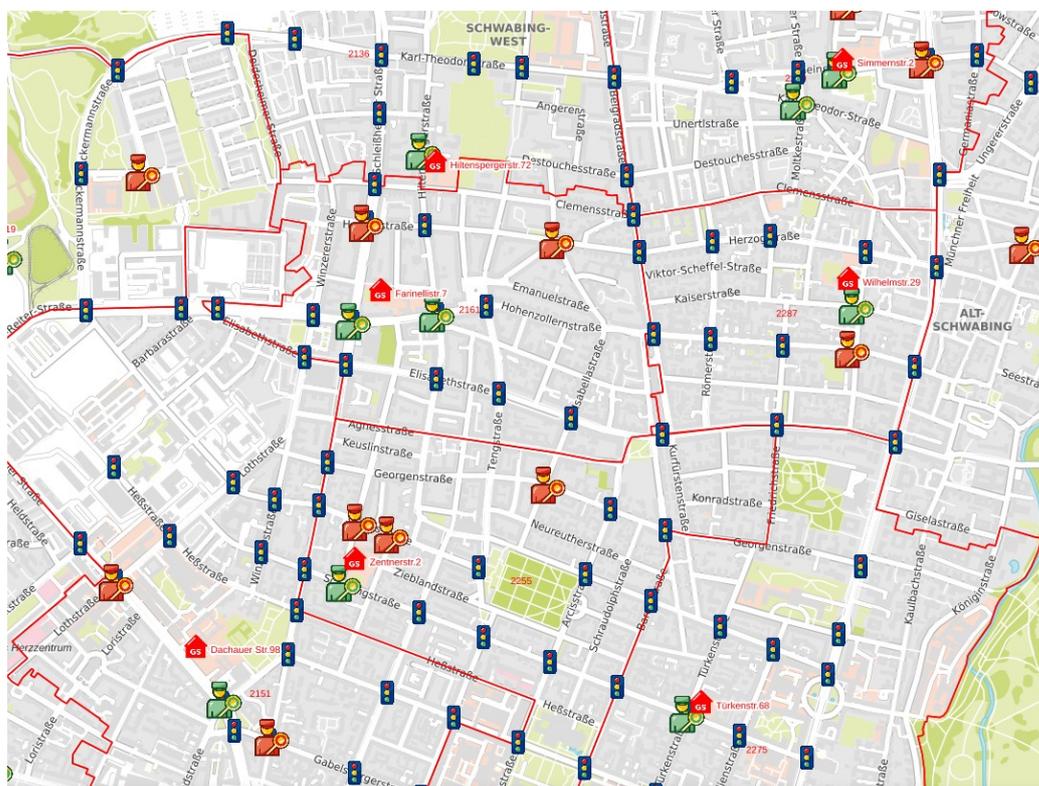


Abb. 2: Das Schulwegportal München

Quelle: <https://geoportal.muenchen.de/portal/schulwegplaene/>

Pilotprojekt zur Gefahrenantizipation und Unfallprävention

Speziell auf die Zielgruppe älterer Schüler*innen zwischen 13 und 15 Jahren zielte ein Pilotprojekt zur Gefahrenantizipation und Unfallprävention, das im Frühjahr 2020 an drei Münchner Schulen für Schüler*innen der 7. und 8. Jahrgangsstufe durchgeführt wurde.

Dabei wurden die Schüler*innen im Rahmen eines oder mehrerer Projektstage mit realen Unfallszenarien (aus aktuellen Unfalldaten der Polizei) in ihrem unmittelbaren Umfeld, dem täglichen Schulweg, konfrontiert. Aus den Daten wurde eine digitale Unfallkarte erstellt, mit deren Hilfe die Schüler*innen sehen konnten, ob sich auf ihrem Schulweg bereits Unfälle ereignet haben, was dabei passiert ist, wer beteiligt war und ob es Verletzte oder sogar Tote gab. Durch die unmittelbare und damit auch emotionale Bindung zu dem Thema, waren nachhaltige Lerneffekte das Ziel. Darüber hinaus konnte an Tablets mit einer 3-D-Simulation das Unfallgeschehen nachgestellt werden. In einer Art Rollenspiel konnte man sich auch in das Führerhaus eines LKWs versetzen, um beispielsweise die Problematik des Toten Winkels beim Rechtsabbiegen eindrücklich zu visualisieren.

Das Konzept wurde vom Fraunhofer Institut entwickelt und im Jahr 2017 mit dem Deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet. Der pädagogische Ansatz setzt besonders darauf, das Bewusstsein der Schüler*innen für die Rolle als schwächere Verkehrsteilnehmer*innen zu stärken. So lernen die Jugendlichen etwa, dass auch bei korrektem eigenem Verhalten eine Unfallgefahr besteht und auch das Fehlverhalten anderer einzukalkulieren ist.

Besonders im Fokus: Schülerinnen und Schüler im Alter von 13 bis 15 Jahren – eine Gruppe, die in der Verkehrsbildung derzeit noch vernachlässigt wird. Die Radfahrausbildung im Alter von etwa neun bis zehn Jahren stellt in der Regel die erste Verkehrserziehung von Kindern dar. Bis zum absolvieren des PKW-Führerscheins findet zumeist keine weitere Verkehrsausbildung statt. Dabei verändert sich das Mobilitätsverhalten von Kindern ab ca. 13 Jahren nachweislich, der Bewegungsradius nimmt zu und es wird mehr Zeit im Verkehr verbracht. Anstatt mit dem Auto zur Schule gefahren zu werden, wird zunehmend zu Fuß gegangen bzw. auch immer häufiger mit dem Rad gefahren.

Das Pilotprojekt wurde durch die TU München evaluiert, die Ergebnisse waren sehr positiv. Insbesondere konnte eine deutliche Steigerung des Gefahrenbewusstseins der Schüler*innen festgestellt werden. Sowohl Schüler*innen als auch das Lehrpersonal fanden das Projekt insgesamt sinnvoll und durch die Nutzung moderner Visualisierungstechniken sehr attraktiv.

Ziel ist es in den kommenden Monaten eine Verstetigung des Projekts einzuleiten und allen weiterführenden Münchner Schulen ein Angebot zur Durchführung des Projekts zu machen. Diese Zielsetzung ist vorbehaltlich der weiteren Auswirkungen der Corona-Pandemie zu sehen.

2.4. Entschärfung von Gefahrenstellen an Knotenpunkten

Mehr als jeder zweite Unfall in Ortschaften geschieht an einer Kreuzung. Insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Mobilitätsbehinderungen haben Knotenpunkte ein besonders hohes Risikopotential.

Im Zuge der Beauftragung eines / einer Verkehrssicherheitsexpert*in zur vertieften Auswertung der Verkehrssicherheitslage in der Landeshauptstadt München, wurden Unfallzahlen von 2015 bis 2020 differenziert analysiert, insbesondere auch nach räumlichen Zusammenhängen.

Festgestellt wurde u.a., dass obwohl Lichtsignalanlagen als besonders sichere und leistungsfähige Verkehrsanlagen gelten, dort ein Großteil aller Unfälle mit Personenschaden in München zu verzeichnen ist. Schwere Unfälle an Lichtsignalanlagen können vor allem mit Abbiegevorgängen bei bedingt verträglicher Führung (darauf deutet die höhere Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern hin) zu tun haben. Dieser Hinweis bedarf jedoch weiterer Untersuchungen und ist aktuell noch nicht belastbar. Auch andere (motorisierte) Verkehrsteilnehmer*innen stehen beim Linksabbiegen an stark belasteten Kreuzungen vor hohen Anforderungen, wodurch sich Fehler häufen und zu schweren Folgen aufgrund der teilweise hohen Geschwindigkeiten im Gegenverkehr führen.

Beim Radverkehr fällt als Unfallörtlichkeit immer wieder der große Anteil an vorfahrtregelten Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten auf. Unzureichende Sichtverhältnisse und Fahren in Gegenrichtung können dabei eine Rolle spielen. Außerdem zeigt sich in diesem Bereich ein hoher Anteil von Unfällen aufgrund von Nichteinhaltung der Vorfahrt, die durch Rad fahrende Kinder und Jugendliche verursacht werden – ein Hinweis auf Mängel in der Begreifbarkeit von Vorfahrtregeln.

Die Verbesserung der Sicherheit an Knotenpunkten ist damit als ein zentraler Schwerpunkt der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit zu betrachten, dem mit folgenden Maßnahmen auch bereits aktuell Rechnung getragen wird.

2.4.1. Behandlung der 50 unfallträchtigsten Knotenpunkte

Auf Basis einer detaillierten Unfalldatenanalyse wurden im 2. Quartal 2020 die 50 unfallträchtigsten Knotenpunkte im Stadtgebiet München identifiziert. Dabei wurden Unfalldaten der Jahre 2017-2019 zugrunde gelegt, und nach folgenden Schwerpunkten analysiert und priorisiert:

- grundsätzliche Unfallhäufungen
- Unfälle des gleichen Unfalltyps
- Unfälle mit Personenschaden
- Unfälle mit Rad- und Fußgängerbeteiligung
- Abbiegeunfälle

Die identifizierten Unfallschwerpunkte wurden umgehend mit geplanten oder bereits stattfindenden Maßnahmen zum Umbau von Knotenpunkten abgeglichen.

Ca. 50% der identifizierten Knotenpunkte sind zum 1.Quartal 2021 entweder bereits durch verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entschärft worden – viele im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit – oder aktuell in Bearbeitung bzw. in Planung. Im Zuge einer systematischen Unfalldatenanalyse wird die Liste der unfallträchtigsten Knotenpunkte sukzessive aktualisiert.

Mit dieser Maßnahme werden erste Schritte für ein Verfahren zur Sicherheitsanalyse von Straßennetzen eingeleitet. Die sog. Netzanalyse ist ein Verfahren zur Sicherheitseinstufung des sich im Betrieb befindlichen Straßennetzes durch die Bewertung des Sicherheitspotentials. In Bereichen mit einem hohen relevanten Sicherheitspotenzial kann durch sicherheitsverbessernde Maßnahmen ein besonders hoher Nutzen durch die Vermeidung von vielen und/oder schweren Verkehrsunfällen geschaffen werden.

Die Ergebnisse der Sicherheitsanalyse von Straßennetzen können damit Grundlage für

- Planung und Monitoring von Verkehrssicherheitsprogrammen,
- Budgetentscheidungen für die Lokalisierung und Priorisierung von Um- und Ausbaumaßnahmen,
- die Planung und Organisation von Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung des Bestandes oder
- die strategische Planung von netzweiten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sein.

Eine methodische und systematische Anwendung der Netzanalyse wird zu einem späteren Zeitpunkt unter Verwendung des Münchner Verkehrsmodells durchgeführt. Das Münchner Verkehrsmodell wird aktuell fortgeschrieben und steht in Kürze mit einer aktuellen Datenbasis zur Verfügung.

2.4.2. Pilotversuch Trixi-Spiegel

Im Rahmen eines wissenschaftlich begleiteten Pilotversuchs wurden im Zeitraum November 2019 – Februar 2020 insgesamt 100 sog. Trixi-Spiegel an ausgewählten Knotenpunkten mit einschlägigem Unfallgeschehen im Stadtgebiet München montiert, um die verkehrliche Wirkung ihres Einsatzes im Sinne einer signifikanten Reduktion von Tote-Winkel-Unfällen zu untersuchen. Die Evaluationsstudie zum Pilotversuch konnte Ende Februar 2021 abgeschlossen werden, die zentralen Ergebnisse werden nachfolgend vorgestellt.

Hinweis: Durch die verkehrlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie, insbesondere der geringeren Schwerverkehrsbelastung, konnten im Untersuchungszeitraum von Februar 2020 – Februar 2021 deutlich weniger Abbiegevorgänge analysiert werden als dies unter normalen verkehrlichen Bedingungen möglich gewesen wäre. Die Ergebnisse der Evaluationsstudie sind daher in Ihrer Ausprägung nur bedingt valide.

A Methodik

Die 100 sog. Trixi-Spiegel des Pilotversuchs wurden an insgesamt 40 Standorten mit auffälligem Unfallgeschehen montiert. 7 Knotenpunkte mit bis zu 4 Kreuzungsarmen wurden als geeignete Beobachtungspunkte ausgewählt und detailliert analysiert.

An den Punkten, an denen sog. Trixi-Spiegel installiert waren, wurden systematisch Abbiegevorgänge sowie die Lkw-Fahrer*innen genau beobachtet. Besonders relevant war die Frage, ob der / die Lkw-Fahrer*in den sog. Trixi-Spiegel beim Abbiegevorgang benutzt. Zudem wurden mögliche Unfallszenarien mit einem Unfallrekonstruktionsprogramm simuliert, um besonders risikoträchtige Konfliktpunkte zu gewichten.

B Zentrale Ergebnisse

- ◆ Bei der Analyse von insgesamt 554 beobachteten Lkw-Abbiegevorgängen, davon 140 unter Beteiligung von Fahrradfahrer*innen,
 - wurde der sog. Trixi-Spiegel nur in ca. 9% der beobachteten Fälle verwendet,
 - 83% der Lkw-Fahrer*innen beachtetten nur ihre Fahrzeugspiegel und
 - 8% der Lkw-Fahrer*innen sind ohne Verwendung jeglicher Spiegeleinrichtungen abgelenkt.
- ◆ ca. 20% der Lkw-Fahrer*innen stoppten vor dem Abbiegevorgang trotz Grünsignal, wogegen 80% der Lkw-Fahrer*innen ohne Halt durchgefahren sind.
- ◆ Deutlich häufiger, mit einem prozentualen Anteil von 26%, wurde der sog. Trixi-Spiegel hingegen in Kombination mit einer gelbblinkenden Warnleuchte beachtet und genutzt (z.B. Kreuzung Berg am Laim / Leuchtenbergring).

C Erkenntnisse

- Leider ist die insgesamt beobachtete Nutzungsquote der Spiegel sehr gering. Eine Aufmerksamkeitskampagne für Lkw-Fahrer*innen könnte zu einer besseren Nutzung beitragen, insbesondere solange keine alternativen Lösungen (z.B. verpflichtende Abbiegeassistenzsysteme) verfügbar sind
- Insgesamt sind die sog. Trixi-Spiegel ein weiterer Baustein für mehr Sicherheit, jedoch darf ihre Wirkung nicht überschätzt werden. Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sind leider immer noch in vielen komplexen Verkehrssituationen höchst gefährdet
- Radfahrer*innen sollten grundsätzlich damit rechnen, dass ein / eine LKW-Fahrer*in sie aufgrund der oft unübersichtlichen Fahrerkabine NICHT sehen kann und einen LKW entsprechend NIEMALS RECHTS überholen. Im Zweifel sollte auf das Vorfahrtsrecht verzichtet werden. Diese wichtige Botschaft soll auch im Zuge einer Aufmerksamkeitskampagne adressiert werden (siehe Punkt 4.3)

D Fazit

Der Pilotversuch lieferte Ergebnisse die auf eine geringe verkehrliche Wirkung durch den Einsatz von sog. Trixi-Spiegeln im Sinne einer signifikanten Reduktion von Tote-Winkel-Unfällen schließen lassen. Es ist aber davon auszugehen, dass die Spiegel an auffälligen Gefahrenstellen trotz alledem einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten können. Die Erkenntnisse aus dem Pilotversuch in München decken sich in etwa mit den Erfahrungen aus dem Pilotversuch in Freiburg von 2008-2010. Auch dort konnte kein signifikanter Effekt (im Sinne sinkender Unfallzahlen) durch den Einsatz von sog. Trixi-Spiegeln festgestellt werden. Jedoch wurden die Spiegel auch dort als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angesehen.

Entsprechend werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Zusätzlich zu den 100 sog. Trixi-Spiegeln aus dem Pilotversuch wurden im Zuge der Spendenaktion des Radiosenders Radio Gong (1000 Trixi-Spiegel) im Stadtgebiet München bereits weitere ca. 450 Spiegel montiert, die restlichen 550 sollen in den nächsten Monaten angebracht werden.

Trotz der schlechten Evaluationsergebnisse **wird empfohlen diese Maßnahme fortzuführen** und alle 1000 Spiegel wie geplant zu montieren, da sämtliche geplanten Standorte auch identifizierte, unfallträchtige Knotenpunkte darstellen. Entsprechend können die sog. Trixi-Spiegel an diesen Stellen einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten.

2. Laut Beschluss 14-20 / V 17194 v. 26.11.19 sollten auf Grundlage der Evaluationsergebnisse des Pilotversuchs alle lichtsignalisierten Kreuzungen in München mit sog. Trixi-Spiegeln ausgerüstet werden.

Es **wird empfohlen diese Maßnahme nicht umzusetzen**. Die Evaluationsergebnisse weisen darauf hin, dass nicht von einer grundsätzlichen positiven verkehrlichen Wirkung (im Sinne eines Rückgangs von Tote-Winkel-Unfällen) durch den Einsatz von sog. Trixi-Spiegeln ausgegangen werden kann. Ein sinnvoller Einsatz wird derzeit einzig an auffälligen Gefahrenstellen (siehe 1.) gesehen. Eine flächendeckende Montage von sog. Trixi-Spiegeln an allen lichtsignalisierten Kreuzungen im Stadtgebiet würde einen erheblichen Ressourceneinsatz verursachen. Zielführender erscheint es, die begrenzten Ressourcen in den Aufbau und Einsatz der Arbeitsgruppe ‚Sichere Kreuzungen‘ (siehe Punkt 4.1.2) zu investieren, wodurch sich größere Verbesserungen für die Verkehrssicherheit erzielen lassen.

2.4.3. Abbiegeassistenzsysteme in LKW

Die Ausrüstung aller LKW mit Abbiegeassistenzsystemen ist eine unverzichtbare Maßnahme zur wirksamen Reduktion von Rechtsabbiegeunfällen. Bereits 2019 hatte der Oberbürgermeister den Bundesverkehrsminister gebeten, sich umgehend für eine Einführung einer vorgezogenen Pflicht zur Nachrüstung der bestehenden LKW-Flotte einzusetzen – leider ohne Erfolg. Bis zur Wirkung der EU-Regelung zum verpflichtenden Einbau von Abbiegeassistenzsystemen ab 2022 für neue Fahrzeugtypen bzw. 2024 für alle neuen LKW und Busse, vergeht wertvolle Zeit.

Ungeachtet der fehlenden Rahmenbedingungen, kann die Landeshauptstadt München jedoch bereits einige wichtige Fortschritte bei diesem Thema verzeichnen.

Aktuell sind etwa 90% des städtischen LKW-Fuhrparks über 7,5t bereits mit Abbiegeassistenzsystemen ausgestattet. Auch die MVG beschafft nur noch Busse mit Abbiegeassistenzsystemen. Zudem hat der Stadtrat mit Beschluss vom 26.06.2019, die städtischen Referate, Gesellschaften und Betriebe gebeten, im Rahmen von künftigen Vergaben den Einsatz von LKW-Abbiegeassistenzsystemen als Ausführungsbedingung vorzuschreiben (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15212). Zur Vermeidung von Personenschäden müssen die vom Auftragnehmer zur Vertragsleistung eingesetzten LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t über die Spiegelanlage hinaus mit einem wirksamen System zur Überwachung des rechten Abbiegebereichs ausgerüstet sein.

2.4.4. Prüfung von Durchfahrverboten für LKW ohne Abbiegeassistenten

Im Zuge der Behandlung des StR-Antrags 14-20 / A 04964 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.02.2019 (**Gutachten: LKW-Abbiegeassistenten können jetzt schon verpflichtend vorgeschrieben werden**), wurde von der Rechtsabteilung des Kreisverwaltungsreferats bereits ein Rechtsgutachten der Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse zum Thema „Straßenverkehrsrechtliche Möglichkeiten zur Regelung von Lastkraftwagen ohne Abbiegesicherheitssysteme“ geprüft. Die Ergebnisse der Prüfung wurden in der Sitzungsvorlage 14-20 / V 15212 vom 26.06.2019 umfassend dargestellt.

Im Kern vertrat die Rechtsabteilung des Kreisverwaltungsreferats die Meinung, dass zentrale Fragen der Rechtssetzung, wie z.B. eine rechtskonforme Beschilderung, im geprüften Gutachten entweder gar nicht oder nur unzureichend erörtert wurden. Auch verkehrsrechtliche Überlegungen, wie z.B. die Verlagerung von Gefährdungssituationen durch die Nutzung von Ausweichrouten müssen in eine abschließende Bewertung mit einbezogen werden.

Entsprechend wurde das Kreisverwaltungsreferat mit Beschluss vom 26.06.2019 beauftragt, die im Zuge der Prüfung des Rechtsgutachtens der Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse zum Thema „Straßenverkehrsrechtliche Möglichkeiten zur Regelung von Lastkraftwagen ohne Abbiegesicherheitssysteme“ aufgetretenen und auf den Seiten 3 und 4 des o.g. Beschlusses vom 26.06.2019 dargestellten Fragen mit den Beteiligten, insbesondere der Polizei und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr zu diskutieren.

Die Ergebnisse dieses Abstimmungsprozesses sollen dem Stadtrat im Rahmen dieser Beschlussvorlage vorgestellt werden.

A) Erkenntnisse aus den Abstimmungsprozessen mit zuständigen Behörden

Nachfolgend werden sowohl die grundsätzliche Rechtsauffassung o.g. Behörden als auch die Meinungen zu den im Beschluss vom 26.06.2019 dargestellten Punkte aufgeführt:

Grundsätzliche Rechtsauffassungen

Das Sachgebiet 23.1 (Straßenverkehrsrecht) der Regierung von Oberbayern, kommt nach Rücksprache mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (StMI), Sachgebiet C4, zu folgender Einschätzung:

Aus den Vorgaben der StVO ergeben sich im Hinblick auf die angedachte Anordnung hohe Hürden. Insbesondere § 45 Abs. 9 S.1 und S.3 StVO erfordert für jede betroffene Örtlichkeit eine auf den besonderen örtlichen Verhältnisse begründete Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Abs. 1 StVO genannten Schutzgüter, insbesondere der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, erheblich übersteigt. Gemäß aktueller Rechtsprechung bedarf es dazu einer konkreten Gefahr, also eines in absehbarer Zeit eintretenden, hinreichend wahrscheinlichen Schadenseintritts. Das Vorliegen einer abstrakten Gefahr (in diesem Fall: „Alle Lkw ohne Abbiegeassistenten führen im gegenständlichen Bereich beim Rechtsabbiegen grundsätzlich zu einer erheblichen Gefahrenlage“), ist in diesem Zusammenhang nicht ausreichend.

Das Sachgebiet C4 des StMI fügt ergänzend hinzu:

In diesem Zusammenhang weisen wir auch darauf hin, dass das BMVI im Zusammenhang mit der gegenwärtig erfolgenden StVO-Novelle (BR-Drs. 591/19) den Ansatz des Rechtsabbiegens mit Schrittgeschwindigkeit verfolgt, um entsprechende Unfälle zu vermeiden. Darüber hinaus sind – je nach Häufigkeit entsprechender Verbote – die Vorgaben des EU-Typgenehmigungsrechts zu beachten, indem möglicherweise eine faktische Verpflichtung zur Ausstattung von Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen geschaffen wird. Eine verhaltensrechtliche Regelung, die die diesbezüglichen EU-Vorgaben umgeht, könnte einen Verstoß gegen europäisches Recht darstellen und ggf. ein Vertragsverletzungsverfahren nach sich ziehen.

Meinungen zu verkehrlichen Wirkungen

Das Sachgebiet 23.1 (Straßenverkehrsrecht) der Regierung von Oberbayern kommt zu folgender Einschätzung:

Die meisten zugelassen Lkw verfügen derzeit noch nicht über einen entsprechenden Abbiegeassistenten. Ein entsprechendes Abbiegeverbot würde somit einen Großteil des Lkw-Verkehrs betreffen und hätte daher erhebliche Auswirkungen auf die entsprechenden Verkehrsströme (insb. Ausweich- und Suchverkehr). Unter diesem Gesichtspunkt ist zu bezweifeln, ob die gegenständliche Anordnung, bei Ausübung des pflichtgemäßen behördlichen Ermessens, insbesondere in Hinblick auf die fachgesetzlichen Vorgaben und die Verhältnismäßigkeit, rechtmäßig erlassen werden kann.

Schaffung neuer Verkehrszeichen und Möglichkeiten zonaler Sperrungen

Das Sachgebiet C4 des StMI kommt hierbei zu folgender Einschätzung:

Bezüglich der Anordnung von Rechtsabbiegeverboten für Lkw ohne Abbiegeassistenzsysteme bestehen bereits bei der Anordnung an einzelnen Kreuzungen hohe Hürden im Einzelfall. Zudem bestünden hinsichtlich einer konkreten Umsetzung weitere ungeklärte Fragen; neue Verkehrszeichen könnten nur durch den Bund als Verordnungsgeber

geschaffen werden. Für die weitergehende Anordnung zentraler Abbiegeverbote fehlt es zudem an einer hinreichenden Rechtsgrundlage. Zudem wäre im Hinblick auf die Bestimmtheit entsprechender Anordnungen auch zu klären, welche Abbiegeassistenzsysteme von einer entsprechenden Regelung erfasst würden.

B) Schlussfolgerung

Die Rechtsabteilungen des Kreisverwaltungsreferats und des Mobilitätsreferats vertreten die Meinung, dass ein flächendeckendes Durchfahrverbot für LKWs ohne Assistenzsysteme nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich ist. Die Regierung von Oberbayern, als auch das Sachgebiet C4 des StMI schließen sich entsprechend den o.g. Ausführungen dieser Meinung grundsätzlich an. Auf Rücksprache mit der Polizei und des Baureferats zu Themen der Kontrolle und konkreten Beschilderungen wurde daher verzichtet.

Aufgrund der eindeutigen Rechtsauffassung des Kreisverwaltungsreferats, des Mobilitätsreferats und übergeordneter Behörden bzgl. einer grundsätzlichen (sowohl flächendeckenden als auch zonalen) Umsetzung von Durchfahrtsverboten, wurde aus Ressourcengründen darauf verzichtet, Umsetzungsszenarien im Detail zu erörtern.

Der Arbeitsauftrag aus dem Beschluss 14-20 / V 15212 vom 26.06.2019 ist damit erledigt.

2.4.5. Konzept zur Analyse und zum Umbau von freilaufenden Rechtsabbiegern

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten, insbesondere für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, wird nachfolgend ein Stufenkonzept zur Erfassung, Überprüfung und zum ggf. notwendigen Umbau / Rückbau von freilaufenden Rechtsabbiegern (RA) vorgestellt.

A) Identifizierung und Kategorisierung

In einem ersten, bereits durchgeführten, Schritt wurden zunächst alle freilaufenden RA im Stadtgebiet München identifiziert und erfasst. Die Zusammenstellung umfasst dabei eine Vielzahl von Örtlichkeiten, die sich teilweise sehr stark voneinander unterscheiden. Da nicht alle Knotenpunkte mit freilaufenden Rechtsabbiegern die gleiche Relevanz für das übergeordnete Ziel der Verbesserung der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr aufweisen, und respektive auch unterschiedliche Maßnahmenansätze möglich und sinnvoll sind, wurden die Örtlichkeiten zunächst hinsichtlich folgender spezifischer Eigenschaften in Kategorien gefasst.

- Infrastruktur (z.B. Geometrie des Knotenpunkts)
- Art der Verkehrsteilnahme (z.B. nur MIV und / oder nMIV)
- Verkehrsregelung (z.B. separate Signalisierung Fußgänger*innen / Radfahrer*innen)

Aus diesen Kategorien wurden wiederum Kategoriegruppen zusammengefasst, die unterschiedlich häufig in München zu finden sind. Um geeignete Maßnahmen in Abhängigkeit der Infrastruktur und der Verkehrsregelung zu beschreiben, aber auch später gezielt auswählen zu können, wurden insgesamt **acht Kategoriegruppen** mit spezifischen, und

für alle freilaufenden RA in München, repräsentativen Eigenschaften gebildet.

B) Zuweisung von mögl. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Diesen acht Kategoriegruppen wurden bereits **grundsätzlich in Betracht kommende kurz- und langfristige Maßnahmenpakete** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zugewiesen, die sich aus den o.g. Eigenschaften Infrastruktur, Art der Verkehrsteilnahme und Verkehrsregelung ergeben haben. Diese sind jedoch

- bislang nicht als vollständig anzusehen und sollen im Rahmen der Bearbeitung kontinuierlich erweitert werden
- in Abhängigkeit der bisherigen Gestaltung, aktueller (Um-)Baumaßnahmen und dem jew. lokalen Unfallgeschehen zu betrachten und entsprechend anzupassen.

Hinweis: übergeordnetes Ziel aller Maßnahmen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer*innen wie zu Fuß gehende und Radfahrende. Die Wirkung umgesetzter Maßnahmen soll engmaschig durch die regelmäßige Analyse aktueller Unfalldaten überprüft werden. Mittelfristig soll auch über entwickelte Sicherheitsindikatoren (siehe 4.4), wie z.B. Geschwindigkeitskenngrößen, die Wirksamkeit von Maßnahmen beurteilt werden.

Ob ein langfristiger Rückbau immer die beste Möglichkeit einer Entschärfung von auffälligen Gefahren- und Unfallschwerpunkten darstellt, wird im Einzelfall geprüft. Ggf. kann eine Entschärfung auch durch sinnvolle Umbaumaßnahmen erreicht werden. Die Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer*innen hat hierbei grundsätzlich höchste Priorität.

C) Priorisierung

Da nicht alle freilaufenden RA zeitgleich umgestaltet oder überhaupt zurückgebaut werden können (sofern notwendig), ist eine Priorisierung der Knotenpunkte für die weitere Bearbeitung notwendig. Hier geht es vorrangig darum, welche Stellen zuerst analysiert bzw. in der Umplanung angegangen werden sollen. Folgende Kriterien sind für die Priorisierung vorgesehen:

1. Kriterium: Anlagen des Fuß- und Radverkehrs vorhanden (RA mit Anlagen für den Fuß- und Radverkehr zuerst)

Da ein Um- bzw. Rückbau der freilaufenden RA primär zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Gewinnung von Flächen besonders für den nicht motorisierten Verkehr dienen soll, werden, zuerst die Örtlichkeiten mit Anlagen für den nicht motorisierten Verkehr bearbeitet.

2. Kriterium: Unfallgeschehen der letzten 5 Jahre (erhöhte oder auffällige Unfallzahlen zuerst)

In den ersten Analysen zeigte sich, dass nicht nur ungesicherte Führungen des Fuß- und Radverkehrs zu einem höheren Unfallgeschehen führen, sondern auch Teilsignalisie-

rungen oder ggf. ungünstige Phasenordnungen. Daher wird als nächstes nicht der Grad der bestehenden Absicherung der Fuß- und Radverkehrsquerungen zur Abgrenzung genutzt. Die Kategorisierung der freilaufenden RA ist vielmehr für die weiteren Analysen und die Maßnahmenfindung wichtig. Als zweites Kriterium wird daher das Unfallgeschehen berücksichtigt, damit besonders kritische Knotenpunkte prioritär bearbeitet werden.

3. Kriterium: Geometrie des Knotenpunktes (rechtwinklig zuerst)

An rechtwinkligen Kreuzungen zweier Straßen besteht in den meisten Fällen kein Bedarf eines größeren Radius für rechtsabbiegende Fahrzeuge. Daher ist hier die Notwendigkeit der freilaufenden RA zu hinterfragen. Rechtwinklige Kreuzungen sind die, an denen durch einen Rückbau der freilaufenden RA die größte Fläche frei wird und an denen der Rückbau verkehrstechnisch meist wenig problematisch ist.

4. Kriterium: Hohes Verkehrsaufkommen des nicht motorisierten Verkehrs (erhöhtes Aufkommen (auch Abschätzung davon) von zu Fuß gehenden und Radfahrenden zuerst)

Als weiteres Kriterium kann das Verkehrsaufkommen des nicht motorisierten Verkehrs genutzt werden, um die Knotenpunkte zu finden, an denen (tendenziell) die meisten Interaktionen zwischen rechtsabbiegenden Fahrzeugen, zu Fuß gehenden und Radfahrenden verhindert werden können.

Auf Basis des beschriebenen Stufenkonzepts soll nun zeitnah eine Priorisierung zur Projektierung und Umsetzung von Umbaumaßnahmen erfolgen. Des Weiteren wird im Rahmen der Behandlung von Anträgen und Empfehlungen (siehe Punkt 5) auf die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen zur Entschärfung von Gefahrenstellen an speziell benannten Knotenpunkten eingegangen.

Abschließend werden die priorisierten Knotenpunkte nochmals einer Gesamtbetrachtung unterzogen um ggf. vorhandene lokale Besonderheiten oder unzureichend erfasste Spezifika zu berücksichtigen und, sofern sinnvoll, in die Priorisierung einfließen zu lassen.

Erste konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an höchstpriorisierten Knotenpunkten werden im Rahmen der Veröffentlichung des ersten jährlichen Vision Zero – Berichts (siehe Punkt 4.2) in Q4 / 2021 präsentiert.

Im Rahmen der Behandlung von Änderungsanträgen zum Beschluss 20-26 / V 02208 vom 10.02.21 (siehe Punkt 5) zur Prüfung von Sofortmaßnahmen am Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring, werden zudem bereits geeignete kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beschrieben.

2.5. Forschungsarbeiten

Projekt VVD-M – Anwendungsfall Verkehrssicherheit

Unter Beteiligung mehrerer städtischer Referate der LHM, der SWM / MVG, Mobilitäts- und IT-Unternehmen und der Wissenschaft, wurde im Zeitraum Juli 2018 bis Oktober 2020 unter Federführung des Referats für Arbeit und Wirtschaft das BMVI-Förderprojekt VVD-M (Verbesserung der Verkehrsdatensituation in München für die Planung und Bewertung verkehrsplanerischer und -steuernder Maßnahmen) durchgeführt. Das Vorhaben diente dem Aufbau einer umfassenden digitalen Mobilitätsdatenplattform mit deren Hilfe Maßnahmen des Verkehrsmanagements auf ihre Wirkung hinsichtlich der Einhaltung von Immissionsgrenzwerten, aber auch der Qualität von Erreichbarkeit und Mobilität in der Region München untersucht werden können.

Dabei wurden im Rahmen einer Straßenbefahrung durch das Kommunalreferat (digitaler Zwilling) für das gesamte Stadtgebiet der LHM hochaufgelöste Daten erhoben, u.a.

- georeferenzierte 360° Panoramabilder
- 3D-Punktwolke, die sich als georeferenzierte Datenpunkte im Raum darstellen lassen
- digitalisierte Verkehrszeichen und Markierungen für den Radverkehr im gesamten Münchner Straßennetz

Das Vorhaben richtete sich unter anderem am Anwendungsfall ‚Verkehrssicherheit‘, insbesondere der Radverkehrssicherheit, aus. Folgende Ziele wurden dabei verfolgt:

- differenzierte Bewertung der Radverkehrssicherheit unter Berücksichtigung von Führungsformen, Radverkehrsaufkommen und Unfallaufkommen
- Darstellung von Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Überprüfung der Auswirkungen eingeschränkter Sichtbeziehungen

Damit sollen sowohl wichtige Entscheidungsgrundlagen für die Radverkehrsplanung zur Verfügung gestellt werden, als auch die Wichtigkeit ausreichender Sichtbeziehung für die Radverkehrssicherheit an Betrieb, Unterhalt und Erhaltung hervorgehoben und kommuniziert werden.

Die Arbeiten sind derzeit noch nicht abgeschlossen, erste Ergebnisse werden im Rahmen der Veröffentlichung des ersten Vision Zero-Berichts in Q4/2021 präsentiert.

3. Aktuelle Unfallzahlen & Entwicklungen

Die Umsetzung der ‚Vision Zero‘ in München im Sinne eines intelligenten und technologisch hochwertigen Vorgehens, zeichnet sich insbesondere durch ein sehr gutes Verständnis für sicherheitsfördernde Maßnahmen aus, dessen Grundlage wiederum eine verbesserte Wahrnehmung von Sicherheitsdefiziten darstellt.

Als Zielgröße steht die Zahl und Schwere von Verkehrsunfällen an maßgeblicher Stelle in der Bilanz. Der Weg in München soll zu einem erkennbaren Ziel führen, das in einer spürbaren Abnahme von Verkehrsgefahren besteht. Die Ausrichtung auf schwere Unfälle mit

verletzten Personen wird sich insbesondere bei den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen) auswirken, da diese einen erheblichen Teil der verletzten Unfallopfer darstellen.

Ausgangspunkt einer kontinuierlichen Beurteilung der Verkehrssicherheitslage sind zunächst die polizeilichen Unfalldaten, ergänzt durch die Einführung von Sicherheitsindikatoren (siehe Punkt 4.4)

3.1. Zentrale Aussagen der Verkehrsunfallbilanz 2020

Am 19.02.21 wurden im Rahmen der jährlichen Pressekonferenz des Polizeipräsidiums München die Verkehrsunfallbilanz 2020 vorgestellt. Die vorgestellte Bilanz bezieht sich dabei immer auf **Stadt und Landkreis München**.

Geprägt war das vorangegangene Jahr durch die Corona-Pandemie, und wie in vielen Bereichen hat diese auch deutliche Spuren im Verkehrsaufkommen hinterlassen und grundsätzlich zu einem erkennbar geringeren Verkehrsaufkommen im Jahr 2020 geführt. Zudem sind viele Verkehrsteilnehmer auf das Rad umgestiegen.

Die wichtigsten Fakten zum Unfallgeschehen sind nachfolgend zusammengefasst:

Unfallzahlen:

- Rückgang der Verkehrsunfälle insgesamt um ca. 17%
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um ca. 7%
- Gleichbleibende Anzahl tödlicher Unfälle (21)
- Rückgang (zw. 10-20%) von Unfällen mit Senior*innen / Fußgänger*innen / Motorradfahrer*innen
- Rückgang der Geschwindigkeitsunfälle um ca. 19%
- Deutlicher Rückgang der Schulwegunfälle um ca. 57%
- Anstieg der Unfälle (insb. mit Schwerverletzten) mit Radfahrer*innen um ca. 8%

Unfallumstände:

- Ablenkung im Straßenverkehr als häufigste Unfallursache
- Rechtsabbiegeunfälle, E-Scooter und Dooring sind wichtige Schwerpunkte

3.2. Wesentliche Erkenntnisse aus den Unfallzahlen 2020

Aktuelle Entwicklungen des Unfallgeschehens bilden eine wichtige Grundlage zur Fokussierung der Verkehrssicherheitsarbeit auf die wichtigsten Handlungsfelder. Die wichtigsten Erkenntnisse des Mobilitätsreferats aus den Unfallzahlen 2020 sind nachfolgend zusammengefasst.

1) Die Aussagekraft der Unfallzahlen aus 2020 ist nicht besonders hoch. Gründe sind die Auswirkungen der Corona-Pandemie und dem damit verbundenen deutlich reduzierten Verkehrsaufkommen

2) Der ‚Radverkehr‘ und ‚Knotenpunkte‘ sind weiterhin zentrale Themen der Verkehrssicherheit. Gründe sind ersten Analysen zufolge

- die deutliche (obgleich bislang unzureichend quantifizierte) Zunahme des Radverkehrs und den damit verbundenen Unfallanteilen (z.T. durch Radinfrastruktur, hohe Geschwindigkeiten von Rad- und Pedelecfahrer*innen)
- den (verschiedenen Studien zufolge) hohen Dunkelziffern bei Fahrunfällen im Radverkehr
- die oft schlechten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten (z.B. durch hohen Parkdruck)

3) Eine reine Fokussierung auf Unfallzahlen ist im Rahmen einer umfassenden Präventionsarbeit unzureichend. Notwendig ist die Einführung von Sicherheitsindikatoren zur Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen (siehe Punkt 4.4)

4) Es besteht ein dringender Bedarf für die Entwicklung und Umsetzung einer unterstützenden Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit mit dem Grundthema der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr (siehe Punkt 4.3)

4. Nächste Schritte auf dem Weg zur ‚Vision Zero‘

Nachfolgend werden die nächsten wichtigen Schritte zur Umsetzung der Vision Zero in München vorgestellt, die noch in 2021 begonnen werden. Entsprechend der in Punkt 2 dargestellten kurzfristigen Ziele zur Umsetzung der Vision Zero, liegt dabei ein starker Fokus auf einer besseren Verfügbarkeit notwendiger Grundlagendaten und der Optimierung und Neuausrichtung von Arbeitsprozessen. Mit Blick auf die in Punkt 3 beschriebene Unfallbilanz 2020 und den daraus gewonnenen Erkenntnissen, werden aber zudem auch die Themen Öffentlichkeitsarbeit und die Entwicklung von Sicherheitsindikatoren als Schwerpunkte für die nächsten Jahre betrachtet.

4.1. Verbesserung von Datengrundlagen & Arbeitsprozessen

4.1.1. Verfügbarkeit nicht polizeilich erfasster Unfalldaten

In die amtliche Statistik der Verkehrsunfalldaten fließen nur die polizeilich gemeldeten Unfälle ein. Viele Verkehrsunfälle werden aber nicht von der Polizei aufgenommen, weil die Polizei gar nicht verständigt wird. Insbesondere bei Radfahrernfällen sind die Dunkelziffern sehr hoch, nahezu neun von zehn ambulant behandelten Radfahrer*innen unter achtzehn Jahren tauchten in der Unfallstatistik der Polizei nicht auf.

Erst Ende Februar wurde im Rahmen der Pressekonferenz des Polizeipräsidiiums München zur Verkehrsunfallstatistik 2020 eine Zunahme der Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung bekannt gegeben (siehe auch Punkt 3.2). Zugenommen haben dabei insbesondere die sog. Alleinunfälle, bei denen die Radfahrer*innen ohne Fremdeinwirkung stürzten. Genau bei diesem Unfalltyp stellen sich auch die höchsten Dunkelziffern dar, durch deren Ausmaß die Häufigkeit aller sicherheitskritischen Situationen im Straßenverkehr nicht ausreichend abgebildet werden.

Dadurch fehlen in erheblichem Maße Aussagen, um z.B. notwendige infrastrukturelle Änderungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Planung zu berücksichtigen. Aus diesem Grund sollen ab 2021 mithilfe gutachterlicher Unterstützung, Unfallursachen **nicht polizeilich erfasster** Unfälle analysiert, ausgewertet und interpretiert werden.

Langfristig sollen Methoden entwickelt werden um relevante Informationen aus identifizierten Datenquellen, in Kombination mit bereits verfügbaren polizeilichen Unfalldaten, für den regulären Dauereinsatz in der Verkehrssicherheitsarbeit der Landeshauptstadt München nutzbar zu machen.

4.1.2. Aufbau einer Arbeitsgruppe ‚Sichere Kreuzungen‘

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten ist bereits ein wichtiger Arbeitsschwerpunkt in verschiedenen Organisationseinheiten des Mobilitätsreferats. Allerdings gibt es noch Potential die Sicherheitsarbeit (alle Aufgaben mit Zielrichtung der Verbesserung der Verkehrssicherheit) noch besser in bestehende Organisationsstrukturen und Prozesse zu integrieren. Erst dann ist eine Ausschöpfung des gesamten Potenzials zur Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich.

Mit dem Aufbau einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe, unter Beteiligung des Baureferats, sollen noch in diesem Jahr Strukturen geschaffen werden, um künftig ganzheitlich, präventiv, systematisch und dauerhaft die Verkehrssicherheit an Kreuzungen zu verbessern. Zentrale Ansatzpunkte sind hierbei:

- systematische Überprüfung aller Knotenpunkte auf das aktuelle Unfallgeschehen
- frühzeitige Identifizierung von aufkommenden Unfallschwerpunkten
- kontinuierliche referatsübergreifende Abstimmung zu aktuellen u. geplanten Umbaumaßnahmen an Knotenpunkten,

4.2. Jährlicher ‚Vision Zero‘ - Bericht des MOR

Das Polizeipräsidium München veröffentlicht jährlich den polizeilichen Verkehrsbericht mit aktuellen Informationen und Zeitreihen zum Unfallgeschehen in Stadt und Landkreis München. Dieser Bericht ist zentral auf Personen- und Deliktgruppen (u.a. Verunglückte und polizeiliche Unfallursachen) ausgerichtet, und bildet eine wichtige Datenbasis zum Verständnis des Unfallgeschehens und der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Künftig sollen diese Erkenntnisse durch einen eigenen jährlichen ‚Vision Zero‘ - Bericht des Mobilitätsreferats ergänzt werden. Dabei sollen vor allem die Präventionsarbeit der städtischen Verwaltung, Handlungsschwerpunkte aller Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit und eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit im Fokus stehen.

Folgende Ziele sollen damit erreicht werden:

- Verdeutlichung der breiten Aufstellung sowie der Wahrnehmung einer gemeinsamen Verantwortung (Vision Zero) aller Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit
- Einordnung und Bewertung der Entwicklung verschiedener Kennzahlen der Verkehrssicherheit (u. a. ab wann kann von einem Trend gesprochen werden, welche Anpassungen sind in der Verkehrssicherheitsarbeit notwendig)

- Ausgewählte vertiefte Betrachtung zu jährlich wechselnden Themen (z. B. E-Scooter → Beteiligte Altersgruppen, Unfallgegner*innen, Orte, Konfliktsituationen)
- Darstellung von Prozessen und Maßnahmen (Verkehrssicherheitsarbeit) sowie deren Fortschritte im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzeptes der Stadt München
- Transfer der Erkenntnisse aus der Unfallstatistik auf die Netzebene (u. a. wo passiert was)
- Hinweise zu neuen Bewertungsmethoden (Safety Performance Indikatoren)

Der ‚Vision Zero‘ - Bericht des MOR soll sowohl ein breites Informationsspektrum – vor allem für das Fachpublikum bei den Akteuren – bieten, und gleichzeitig eine breite Öffentlichkeit erreichen. Die Darstellung weiterer Informationen neben den Unfallzahlen, vor allem zu den vielfältigen Aktionen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit, soll verdeutlichen, wo überall Ansätze zur Prävention liegen.

In Vorbereitung auf die Erstellung des Berichts sollen im Rahmen eines Workshops mit den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit – insbesondere mit der Polizei – Themen ausgewählt, neue Entwicklungen bewertet und die Fortschritte in der Verkehrssicherheitsarbeit ausgetauscht werden. Der Bericht stellt damit den Abschluss der Arbeiten in einem Jahr dar und zeigt mit dem Ausblick auf die (monatsaktuell verfügbaren) Unfallzahlen direkt die Handlungsschwerpunkte für das kommende Jahr auf.

Hinweis: Bei der Erstellung des ‚Vision Zero‘ – Berichts soll darauf geachtet werden, dass dieser eine sinnvolle und nachvollziehbare Ergänzung zum jährlichen Verkehrsbericht des Polizeipräsidiums München darstellt. Keinesfalls soll der Eindruck entstehen, dass es sich hierbei um ein „Konkurrenzprodukt“ handelt. Die vertrauliche und enge Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München stellt die grundlegende Basis einer breiten und funktionierenden Verkehrssicherheitsarbeit dar.

4.3. Öffentlichkeitsarbeit

Bereits mit Beschluss der 1. und 2. Stufe der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes wurde eine erhebliche Zahl von Anträgen aus Stadtrat und den Bezirksausschüssen mit dem Hinweis auf die Erstellung eines Konzepts zur Öffentlichkeitsarbeit behandelt. Aufgrund fehlender Personalressourcen konnte bislang leider keine Entwicklung und Umsetzung einer unterstützenden Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit erfolgen. Zwar wurde mit der 2. Stufe des Umsetzungsbeschlusses eine Stelle für die Öffentlichkeitsarbeit beschlossen, aufgrund von Haushaltskonsolidierungen jedoch nicht eingerichtet.

Der Bedarf ist sehr groß. Im Zuge der Vorstellung der Verkehrsunfallstatistik 2020 (Punkt 3.1) wurde ausführlich auf zentrale Themen der Öffentlichkeitsarbeit wie Dooring (135 Unfälle in 2020), Rechtsabbiegen (jeder 4. Unfall mit Radfahrbeteiligung), E-Scooter (98 Unfälle in 2020, über 80% selbst verursacht) und Ablenkung im Straßenverkehr hingewiesen.

Durch die Nutzung von Synergien beim Aufbau der Mobilitätsmarke *München unterwegs*, soll in 2021 nun als erster Schritt zumindest ein strategisches Kommunikationskonzept zur Förderung der Verkehrssicherheit mit folgenden Schwerpunkten entwickelt werden:

- Entwicklung einer übergeordneten Grundkampagne mit dem Grundthema der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr
- Entwicklung von auf die Grundkampagne abgestimmten themen- und zielgruppen-spezifischen Teilkampagnen (z.B. Toter Winkel, Dooring, etc.)

Das zu entwickelnde Kommunikationskonzept unterliegt dabei den gestalterischen Vorgaben der Dachmarke *München Unterwegs*, als das neue gemeinsame Erscheinungsbild der Landeshauptstadt München für alle Aktionen und Informationsangebote zu den Themen Verkehrssicherheit und Mobilität.

Die Umsetzung des Kommunikationskonzepts zur Förderung der Verkehrssicherheit im Rahmen von eigenen Veranstaltungsformaten, Verkehrssicherheitskampagnen und Werbeaktionen ist jedoch weiterhin an zusätzliche Personalressourcen gebunden. Die Anmeldung der erforderlichen Stelle erfolgt nochmals im Eckdatenbeschluss für 2022.

4.4. Einführung von Sicherheitsindikatoren

Die Beurteilung der Verkehrssicherheitslage, sowie deren Entwicklung anhand von Verunglückten und/oder Unfällen, ist vor allem im Zusammenhang mit der Wirksamkeitsbeurteilung von Maßnahmen oder Sicherheitsprogrammen nicht unproblematisch. Das Unfallgeschehen wird von einer Vielzahl an Faktoren (z.B. Wetter), beeinflusst, deren Einflüsse sich auch überlagern können. Die Beurteilung des kausalen Zusammenhangs zwischen Maßnahmen und Unfallgeschehen ist damit eingeschränkt. Das betrifft auch die zeitliche Schiene. So können bestimmte Maßnahmen ihr Wirkungspotenzial erst nach einer längeren Zeitspanne entfalten.

Zur Ergänzung bieten sich sogenannte *Safety Performance Indikatoren* an. Soll beispielsweise die Wirksamkeit einer Maßnahme zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus beurteilt werden, kann zeitnah das Geschwindigkeitsverhalten gemessen werden. Sind Rückgänge feststellbar, sind die Maßnahmen wirksam und Verbesserungen in der Verkehrssicherheit hoch wahrscheinlich (auch wenn sich diese erst nach einiger Zeit nachweisen lassen). Entsprechend sollen in 2021 für München sinnvolle und angepasste Indikatoren zur Wirkungsevaluation für Maßnahmen des Verkehrssicherheitskonzepts entwickelt werden. Dabei sollen sowohl Empfehlungen der europäischen Ebene (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards ‚Vision Zero‘) als auch Erkenntnisse und Erfahrungen aus langjährig etablierten Kennzahlen in anderen Städten (z.B. Stockholm) einfließen.

Insbesondere die Geschwindigkeitsüberwachung ist mit Hinblick auf die gewährte Flexibilisierung des Einsatzes stationärer und teilstationärer Geschwindigkeitsmessanlagen im Rahmen der kommunalen Verkehrsüberwachung im Kreisverwaltungsreferat sicherlich ein sinnvoller Ansatz. Durch die regelmäßige (z.B. jährlich wiederkehrend in vergleichbarer Methodik und an den gleichen Stellen) Messung von Geschwindigkeitskenngrößen des MIV und nMIV (Radverkehr), könnte sicherheitsrelevantes Verhalten durch Indikatoren des Verkehrsverhaltens quantitativ belastbar erhoben werden.

5. Anträge und Empfehlungen

5.1. Stadtratsanträge

Neues Warnsystem Bike flash

Antrag Nr. 14-20 / A 04734 der Stadtratsfraktion SPD vom 03.12.2018

Antragstext:

Ein neues Warnsystem könnte verhindern, dass LastwagenfahrerInnen beim Rechtsabbiegen parallel fahrende RadlerInnen übersehen. Die Landeshauptstadt München sollte die Einführung dieses Warnsystems „Bike flash“ überprüfen.

Antwort:

"Bike-Flash" stellt ein aktives System dar, das ein Leuchtsignal auslöst, sobald ein Radfahrer sich einer Kreuzung nähert und vom "Bike-Flash"-System erkannt wird. An die Erkennungsqualität und Ausfallsicherheit derartiger Systeme sind höchste Ansprüche zu stellen, die jenen von Assistenzsystemen im Zusammenhang mit autonomen Fahren entsprechen sollten. Es geht hierbei darum, den Gewöhnungseffekt "hier blinkt / leuchtet es, wenn ein Radfahrer kommt" nicht zur Gefahrenquelle für die vom System eigentlich zu schützenden Radfahrer werden zu lassen, falls das System einen sich annähernden Radfahrer nicht erkennen sollte oder das Leuchtsignal ausfällt.

Bei Assistenzsystemen im Bereich des autonomen Fahrens ist eine maximale Fehlerrate von 10 hoch 8 gefordert. Diese Größenordnung würde übertragen bedeuten, dass von 100 Millionen sich nähernden Radfahrern lediglich ein Radfahrer nicht erkannt werden würde. Uns sind bisher keine Detektionssysteme im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen bekannt, die derart hohe Erkennungsraten (oder niedrige Fehlerraten) auch nur annähernd aufweisen würden.

Hinzu kommt, dass ein derartiges System sich im Freien an Lichtsignalanlagen befinden müsste, wo es unterschiedlichen Witterungsbedingungen, Verschmutzungen und Vandalismus ausgesetzt ist. Aktive Systeme haben zudem das Problem, dass ihr Fehlerfall sehr häufig nicht an die Verkehrsteilnehmer weitergegeben werden kann, um deren Verhalten auf den Fehler einzustellen. Einfach gesagt: Im Fehlerfall leuchtet/blinkt nichts. Es entsteht der Anschein, es würde sich kein Radfahrer nähern. Für rechtsabbiegende Fahrzeuglenker, die die Funktionalität des Systems aus dem Gewöhnungseffekt heraus voraussetzen, ergibt sich dann kein Anhaltspunkt, dass sich ein Radfahrer von hinten nähert.

Neben dem Fehlerfall "Nichterkenntung", sind simple technische Fehler wie z.B. ein Ausfall der Stromversorgung des Leuchtelements, Ansteuerungsfehler innerhalb des Systems und ähnliche technische Probleme denkbar. All diese Fälle können vom Verkehrsteilnehmer nicht erkannt werden. Ebenso müssen Lichtsignalanlagen entsprechend den technischen Vorschriften regelmäßig gewartet werden und etwa 2 bis 4 Mal pro Jahr zur Wartung abgeschaltet werden. In diesem Falle ist es fraglich, ob die Verkehrsteilnehmer erkennen, dass auch "Bike Flash" außer Betrieb ist und sie sich entsprechend verhalten müssen.

Auch wenn derartige Systeme "nur" Assistenzsysteme darstellen, liegt es in der Natur des Menschen, sich bei entsprechender Erfahrung auf Assistenzsysteme zu verlassen. Solche

Systeme setzen die Pflicht, sich beim Abbiegen durch Spiegel und Schulterblick zu versichern, dass beim Abbiegevorgang niemand gefährdet oder behindert wird, natürlich nicht außer Kraft. Es ist jedoch absehbar, dass dieser Pflicht mit Einsatz eines "Bike-Flash" (oder ähnlicher Systeme) nicht mehr in ausreichender Form nach gekommen wird.

Ein aktives Assistenzsystem führt bei Ausfall oder Nichterkennung von Radfahrern zu Gefahren. An einer Lichtsignalanlage würde das gegebenenfalls bedeuten, dass sie - ähnlich wie beim Ausfall eines roten Signalgebers - sofort abgeschaltet werden sollte. Das wäre bei technisch erkennbaren Fehlfunktionen machbar, führt jedoch dazu, dass die allgemeine Verkehrssicherheit durch Ausfall der Lichtsignalanlage an dieser Stelle nicht mehr gewährleistet wäre. Technisch kaum, bzw. nur mit sehr hohem Aufwand könnte beispielsweise ein "verdrehter" Sensor automatisiert erkannt werden. Erhöhte Nichtdetektionsraten wären unvermeidbar und könnten über längere Zeiträume unerkannt bleiben.

Zusätzlich sollte eine rechtliche Würdigung der Haftungsfrage erfolgen, wenn ein sicherheitsrelevantes System angeordnet und betrieben wird, das bei technisch nicht erkenn- und kompensierbaren Fehlfunktionen, eine Gefährdung von Radfahrerinnen und Radfahrern bedeuten würde.

Die Vielzahl der technischen Problemstellungen und ungeklärten Rechtsfragen führen in ihrer Gesamtheit zu großen Unsicherheiten. Aus diesem Grund lehnt das Mobilitätsreferat einen Einsatz des Systems "Bike Flash" im Stadtgebiet München ab.

Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Abbiegeassistenten

Antrag Nr. 14-20 / A 05470 der Stadtratsfraktion SPD vom 06.06.2019

Antragstext:

Die Stadtverwaltung stellt den Ausrüstungsstand der städtischen LKW-Flotte mit sog. Abbiegeassistenten dar. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich mit dem Ziel der sofortigen, verpflichtenden Aus- und Nachrüstung von Abbiegeassistenten-Technologie bei Lastkraftwagen an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur zu wenden. Darüber hinaus initiiert die Stadt München, gemeinsam mit der Industrie- & Handelskammer und mit der Handwerkskammer, eine Kampagne zur Aus- und Nachrüstung von LKW mit Abbiegeassistenten.

Antwort:

Aktuell sind etwa 90% des städtischen LKW-Fuhrparks über 7,5t mit Abbiegeassistentensystemen ausgestattet. Zudem hat der Stadtrat mit Beschluss vom 26.06.2019 die städtischen Referate, Gesellschaften und Betriebe gebeten, im Rahmen von künftigen Vergaben den Einsatz von LKW-Abbiegeassistentensystemen als Ausführungsbedingung vorzuschreiben (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15212).

Der Oberbürgermeister hat den Bundesverkehrsminister in einem Schreiben vom 21.06.2019 gebeten, die Einführung einer (der EU-Regelung) vorgezogenen, möglichst sofortigen, Pflicht zur Nachrüstung der bestehenden LKW-Flotte mit Abbiegeassistenten

und natürlich auch als Zulassungsvoraussetzung für neue LKW zu prüfen. Der Bundesverkehrsminister hat dies mit dem Hinweis auf eine anzuwendende EU-Richtlinie abgelehnt. Entsprechend ist eine „von der Richtlinie und deren Anforderungen abweichende Aus- bzw. Nachrüstungsverpflichtung (..) national nicht umsetzbar.“

Eine gemeinsame Kampagne mit der IHK und Handwerkskammer zur Aus- und Nachrüstung von LKW mit Abbiegeassistenten wird daher aktuell als nicht zielführend erachtet.

Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Rechtsabbiegeverbot für LKW ohne Abbiegeassistenten – von Wien lernen

Antrag Nr. 14-20 / A 06039 der Stadtratsfraktion SPD vom 09.10.2019

Antragstext:

Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich beim Deutschen Städtetag, dem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sowie beim zuständigen Bundesgesetzgeber dafür einzusetzen, die rechtlichen Voraussetzungen für ein Rechtsabbiegeverbot für Lkw ohne Abbiegeassistenten zu schaffen, falls die Einführung einer gesetzlichen Pflicht zur Ausstattung aller Lkw mit Abbiegeassistenten nicht zeitnah erfolgen sollte.

Antwort:

Es wird auf die umfangreiche Behandlung des Themas ‚Prüfung von Durchfahrverboten für LKW ohne Abbiegeassistenten‘ in Punkt 2.4.4 dieser Beschlussvorlage verwiesen. Demnach vertreten die Rechtsabteilungen des Kreisverwaltungsreferats und des Mobilitätsreferats die Meinung, dass ein flächendeckendes Durchfahrverbot (das Rechtsabbiegeverbot eingeschlossen) für LKWs ohne Assistenzsystemen nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich ist. Die Regierung von Oberbayern, als auch das Sachgebiet C4 des StMI schließen sich entsprechend den in 2.4.4. dargestellten Ausführungen dieser Meinung an.

Aufgrund der mittelfristigen Einführung der Abbiegeassistentenpflicht und der wohl erheblichen Auswirkungen von Abbiegeverboten auf die entsprechenden Verkehrsströme (insb. Ausweich- und Suchverkehr), wird die Forderung nach einer Rechtsgrundlage beim Deutschen Städtetag und dem Bundesverkehrsminister nicht weiter verfolgt.

Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Umsetzung der Vision Zero in München – Erfassung, Überprüfung und gegebenenfalls Rückbau freilaufender Rechtsabbieger

Antrag Nr. 20-26 / A 00355 von der SPD / Volt – Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, Fraktion ÖDP / FW vom 12.08.2020, eingegangen am 12.08.2020

Änderungsantrag Nr. 20-26 / A 1044 der Stadtratsfraktionen Die Grünen - Rosa Liste zum Beschluss 20-26 / V 02208 vom 10.02.21

Änderungsantrag Nr. 20-26 / A 1045 der CSU-Fraktion zum Beschluss 20-26 / V 02208

vom 10.02.21

Änderungsantrag Nr. 20-26 / A 1056 der Fraktion ÖDP / FW zum Beschluss 20-26 / V 02208 vom 10.02.21

Antragstext:

Das Kreisverwaltungsreferat wird in Zusammenarbeit mit dem Baureferat gebeten, schnellstmöglich ein Konzept zur Erfassung, Überprüfung und gegebenenfalls zum Rückbau sogenannter freilaufender Rechtsabbieger zu erstellen. Dabei sollen auch weitere kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an diesen Kreuzungen geprüft werden. Ziel ist es, die Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende an diesen Knotenpunkten im ganzen Stadtgebiet nach der Maxime „Vision Zero“ deutlich zu erhöhen. Als Pilotprojekte sollen schnellstmöglich die Kreuzungen Wintrichring / Dachauer Straße, Kapuzinerplatz sowie Fürstenrieder Straße / Ammerseestraße herangezogen werden.

Antwort:

Unter Punkt 2.4.5. der Beschlussvorlage wird ein umfassendes Konzept zur Analyse und zum Umbau aller freilaufenden Rechtsabbieger im Stadtgebiet München beschrieben. Diesem Verfahren entsprechend werden alle freilaufenden Rechtsabbieger im Stadtgebiet noch in diesem Jahr kategorisiert und priorisiert. Erste konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an höchstpriorisierten Knotenpunkten werden im Rahmen der Veröffentlichung des ersten jährlichen Vision Zero – Berichts (siehe Punkt 4.2) in Q4 / 2021 präsentiert. Hierbei wird explizit zwischen kurz- und langfristigen Maßnahmen unterschieden. Ob ein langfristiger Rückbau immer die beste Möglichkeit einer Entschärfung von auffälligen Gefahren- und Unfallschwerpunkten darstellt, wird im Einzelfall geprüft. Ggf. kann dies auch durch sinnvolle Umbaumaßnahmen erreicht werden. Die Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer hat hierbei grundsätzlich höchste Priorität. Der Arbeitsauftrag aus dem Änderungsantrag 20-26 / A 1045 zum Beschluss 20-26 / V 02208 vom 10.02.21 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an im Antrag benannten Pilotgebieten:

Kreuzung Wintrichring / Dachauer Straße:

1. Sofortmaßnahmen

Als Sofortmaßnahme werden in den vier freilaufenden Rechtsabbiegespuren bei der Ausfahrt jeweils Stoppschilder und eine Haltlinie vor der Radwegfurt angeordnet. Die in der Abbiegespur aus dem Wintrichring in die Dachauer Straße stadteinwärts markierte Sperrfläche wird physisch vor Überfahren geschützt (heißt: mit Schranken oder Baken versehen) um die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion durch Einengung des Abbiegeradius auch tatsächlich zu erzwingen. Für die alternativ zu prüfende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sehen wir aktuell keine Rechtsgrundlage und halten diese auch für weniger zielführend als die o.a. Maßnahmen. Diese sind geeignet und angemessen, um übergangsweise die Verkehrssicherheit des Radverkehrs dort zu verbessern. Der Arbeitsauftrag aus dem Änderungsantrag 20-26 / A 1044 zum Beschluss 20-26 / V 02208

vom 10.02.21 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

2. Signalisierung des Fuß – und Radverkehrs

Eine Signalisierung des Fuß- und Radverkehrs ist nicht zu empfehlen. Damit würde der Radverkehr bei der Ein- und Ausfahrt der freilaufenden Rechtsabbieger nicht mehr parallel zu den Richtungsfahrbahnen, sondern jeweils zu den Übergängen in der Mitte der Rechtsabbiegespur geführt. Dort würde der Radverkehr mit den Fußgänger*innen signalisiert über die Rechtsabbiegespur geführt. Sowohl beim Zulauf zur Kreuzung als auch beim Ablauf sind nach diesem Szenario bauliche Einbauten vorzusehen, damit der direkte Weg für den Radverkehr gesperrt und nicht befahrbar ist. Die Freigabe an der Querungsfurt kann 1-2 mal je Signalumlauf erfolgen. Für den Radverkehr bedeutet eine solche Führung zusätzliche Umwegfahrten (im Zufluss zur und im Abfluss von der Kreuzung) und zusätzliche Wartezeiten bei der Querung der Kreuzung. Eine, aus o.g. Gründen nicht zu empfehlende, bauliche Änderung der Radverkehrsanlagen wäre zudem nötig. Direkte Wegebeziehungen wären nicht mehr gegeben und zusätzliche Wartezeiten entstünden. Die Akzeptanz einer solchen Maßnahme ist daher stark in Frage zu stellen. Die Signalisierung wird daher abgelehnt. Der Arbeitsauftrag aus dem Änderungsantrag 20-26 / A 1056 zum Beschluss 20-26 / V 02208 vom 10.02.21 ist damit erledigt.

Kapuzinerplatz:

Behandlung entsprechend des BA-Antrags Nr. 20-26 / B 01262 vom 09.11.2020 zum Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers am Kapuzinerplatz (siehe Punkt 5.2).

Fürstenrieder Straße / Ammerseestraße:

Als Sofortmaßnahme wird in der freilaufenden Rechtsabbiegespur von der Fürstenrieder Straße in die Ammerseestraße bei der Ausfahrt ein Stoppschild und eine Haltlinie vor der Radwegfurt angeordnet. Die in der Abbiegespur aus der Fürstenrieder Straße in die Ammerseestraße markierte Sperrfläche wird physisch vor überfahren geschützt (heißt: mit Schranken oder Baken versehen) um die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion durch Einengung des Abbiegeradius auch tatsächlich zu erzwingen. Ggf. mögliche weiterführende Maßnahmen, die sich aus der Konzeption zum langfristigen Umbau von freilaufenden Rechtsabbiegern ergeben, müssen eng mit den Planungen zur Tram-Westtangente abgestimmt werden.

Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

„Für Rücksicht – gegen Rasen, Rüpeln und Rempeln“ München ruft eine Kampagne ins Leben für sicheres Radeln

Antrag Nr. 20-26 / A 00506 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 08.10.2020, eingegangen am 08.10.2020

Antragstext:

Die Landeshauptstadt München ruft eine Kampagne für sicheres und rücksichtsvolles Radeln ins Leben ähnlich wie die Aktion „Sichere Wiesn für Mädchen und Frauen“. Die Kampagne soll von einem online-Angebot und/oder einer App begleitet werden und auf unterhaltsame Weise informieren über Verkehrsregeln und -sicherheit und zu regel-

konformem, rücksichtsvollem Verhalten aufrufen.

Antwort:

Die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts einer Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit ist ein zentraler Bestandteil der ‚Vision Zero‘. Noch in 2021 soll mit der Konzepterstellung begonnen werden (siehe Ausführungen unter 4.3). Dabei spielt die Thematisierung des sicheren und rücksichtsvollen Radelns eine wichtige Rolle. Dem Antrag wird insoweit entsprochen.

Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Stadtratshearing „Mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen – von anderen Städten lernen“

Antrag Nr. 20-26 / A 00538 von der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste, der Fraktion ÖDP / FW, Stadtratsfraktion der SPD / VOLT vom 15.10.2020

Antragstext:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ein Stadtratshearing „Verbesserung der Sicherheit im Rad- und Fußverkehr an Kreuzungen, Querungen und Einmündungen“ durchzuführen. Einzuladen sind dabei deutschland- und europaweit Kommunen und Expert*innen, die diesbezüglich wegweisende und innovative Konzepte bereits umgesetzt haben oder gerade auf den Weg bringen.

Antwort:

Dem Antrag wird entsprochen. Entsprechend der Entwicklung von Teilstrategien zur Umsetzung der ‚Vision Zero‘ in München, wird das Thema zeitlich passend adressiert, inhaltlich aufbereitet und dem Stadtrat vorgestellt. Aufgrund fehlender Ressourcen, insbesondere bei der Öffentlichkeitsarbeit und im Bereich der Lichtsignalanlagen, wird die Durchführung des Stadtratshearings jedoch frühestens in 2022 möglich sein.

Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

5.2. Bezirksausschuss-Anträge

Rückbau der freilaufenden Rechtsabbieger am Kapuzinerplatz

Antrag Nr. 20-26 B 01262 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 09.11.2020

Antragstext:

Zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie der Entsiegelung von Verkehrsflächen, sollen die beiden Rechtsabbieger an der nordwestlichen sowie der südöstlichen Ecke des Kapuzinerplatzes komplett oder auch in mehreren Schritten zurückgebaut werden.

Antwort:

Unter Punkt 2.4.5. der Beschlussvorlage wird ein umfassendes Konzept zur Analyse und zum Umbau aller freilaufenden Rechtsabbieger im Stadtgebiet München beschrieben. Diesem Verfahren entsprechend werden die freilaufenden Rechtsabbieger am Kapuzinerplatz zeitnah kategorisiert, priorisiert und mit konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit versehen.

Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:

In einem aktuellen Projekt des Baureferats zum Umbau der Tumblingerstr. zwischen Kapuzinerplatz und Ruppertstraße, ist bereits ein Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers an der Nordwestseite vorgesehen. Aktuell werden in diesen Straßenabschnitten Spartenarbeiten der Stadtwerke München durchgeführt, mit wechselnden Verkehrsführungen und Sperrung dieses freilaufenden Rechtsabbiegers. Eine kurzfristige Sperrung des Rechtsabbiegers von der Tumblingerstraße in die Kapuzinerstraße (an der Südseite des Kapuzinerplatzes) ist aufgrund der beim Abbiegen benötigten Schleppkurven nicht realisierbar.

Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers am Bavariaring 4-9

Antrag Nr. 20-26 B 01263 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 09.11.2020

Antragstext:

Zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie der Entsiegelung von Verkehrsflächen, sollen der Rechtsabbieger am Bavariaring 4-9, komplett oder auch in mehreren Schritten zurückgebaut werden.

Antwort:

Unter Punkt 2.4.5. der Beschlussvorlage wird ein umfassendes Konzept zur Analyse und zum Umbau aller freilaufenden Rechtsabbieger im Stadtgebiet München beschrieben.

Diesem Verfahren entsprechend wird der freilaufende Rechtsabbieger am Bavariaring 4-9 zeitnah kategorisiert, priorisiert und mit konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit versehen.

Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:

Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich des Bavariarings sind derzeit nicht umsetzbar. Durch die Lage des Rechtsabbiegers im Bereich wichtiger Zu-/Abfahrtsbereiche zur Theresienwiese und den dortigen Veranstaltungen (insbesondere Oktoberfest), sind Eingriffe in den Verkehrsfluss ohne umfangreiche und zeitaufwendige Prüfungen nicht möglich.

Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

6. Abstimmung Referate

Die Beschlussvorlage wurde vom Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat und dem Polizeipräsidium München mitgezeichnet.

Beide Referate, sowie das Polizeipräsidium München, haben in Ihren Stellungnahmen um vereinzelte Ergänzungen und Streichungen gebeten. Diese wurden in der Beschlussvorlage vollumfänglich übernommen.

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, und den Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München nimmt die Ausführungen zum Sachstandsbericht des Verkehrssicherheitskonzepts ‚Vision Zero‘ zur Kenntnis.
2. Das Mobilitätsreferat wird mit der Erstellung eines jährlichen ‚Vision Zero‘ - Berichts beauftragt.
3. Das Mobilitätsreferat wird mit der Einrichtung einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe ‚Sichere Kreuzungen‘ beauftragt
4. Abweichend zur Beschlusslage aus Beschluss 14-20 / V 17194 v. 26.11.19, empfehlen wir auf Grundlage der Evaluationsergebnisse des Pilotversuchs Trixi-Spiegel (Punkt 2.4.2) **keine** flächendeckende Montage von Trixi-Spiegeln an allen lichtsignalisierten Kreuzungen in München.
5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04734 „Neues Warnsystem Bike Flash“ der Stadtratsfraktion SPD vom 03.12.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05470 „Abbiegeassistenten“ der Stadtratsfraktion SPD vom 06.06.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06039 „Rechtsabbiegeverbot für LKW ohne Abbiegeassistenten – von Wien lernen“ der Stadtratsfraktion SPD vom 09.10.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00355 „Umsetzung der Vision Zero in München – Erfassung, Überprüfung und gegebenenfalls Rückbau freilaufender Rechtsabbieger“ SPD / Volt-Fraktion, Fraktion Die Grünen-Rosa Liste, Fraktion ÖDP/FW vom 12.08.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00506 „Für Rücksicht – gegen Rasen, Rüpeln und Rempeln“ München ruft eine Kampagne ins Leben für sicheres Radeln“ der Stadtratsfraktion FDP Bayernpartei vom 08.10.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00538 „Stadtratshearing „Mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen – von anderen Städten lernen“ von der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste, der Fraktion ÖDP / FW, Stadtratsfraktion der SPD / VOLT vom 15.10.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01262 „Rückbau der freilaufenden Rechtsabbieger am Kapuzinerplatz“ des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 09.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01263 „Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers am Bavariaring 4-9“ des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 09.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL - Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 02
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Polizeipräsidium München
7. An die Regierung von Oberbayern
8. An das Mobilitätsreferat – GB1
9. An das Mobilitätsreferat – GL5
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
10. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-1.4

Am
Mobilitätsreferat GL - Beschlusswesen