Tel: 089 233-724181

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.14

Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ in München

Fortschrittsbericht 2024

Sichere Kreuzungen durch bessere Sichtbeziehungen
Antrag Nr. 20-26 / A 01409 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 06.05.2021

Verkehrssicherheitskampagne in München: Miteinander statt gegeneinander
Antrag Nr. 20-26 / A 02649 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Jens Luther vom 12.04.2022

Sicherheit von freilaufenden Rechtsabbiegern schneller verbessern
Antrag Nr. 20-26 / A 02675 von der Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 28.04.2022

Vision Zero konkret machen I: Maßnahmenpaket für eine schnellere Umsetzung
Antrag Nr. 20-26 / A 03075 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom 20.09.2022

Vision Zero konkret machen II: Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr dringend priorisieren
Antrag Nr. 20-26 / A 03076 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom 20.09.2022

Radfahren in München sicherer machen I: Kann eine Verstärkung der Kontrollen auf Einhaltung der StVO den Fahrradverkehr in München sicherer machen?
Antrag Nr. 20-26 / A 03164 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022

Radfahren in München sicherer machen II: Optimierung der Kreuzungen von Radstreifen und Fahrbahnen
Antrag Nr. 20-26 / A 03165 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022

Radfahren in München sicherer machen III: Positive Kampagne zum Helmtragen von Fahrradfahrerinnen und -fahrern
Antrag Nr. 20-26 / A 03166 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022

Radfahren in München sicherer machen IV: Positive Kampagne zum Tragen von Warnwesten durch Fahrradfahrerinnen und -fahrer
Antrag Nr. 20-26 / A 03167 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022

Telefon: 089 233-724181

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.14

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17190

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 10.12.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit Beschluss vom 25.04.2018 beschloss die Vollversammlung des Stadtrats die „Vision Zero“ als neues strategisches Ziel der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10837). - Am 27.11.2018 und 24.07.2019 beschloss die Vollversammlung des Stadtrats die Umsetzung der 1. und 2. Stufe des Verkehrssicherheitsprogramms mit umfangreichen Ressourcen, um die Umsetzung notwendiger neuer und veränderter Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der „Vision Zero“ zu gewährleisten (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V12772 und Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V15070). - Am 09.06.2021 berichtete das Mobilitätsreferat der Vollversammlung über den aktuellen Stand der Umsetzung der „Vision Zero“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254).
Inhalt	Mit dieser Beschlussvorlage berichtet das Mobilitätsreferat über die Fortschritte in der Umsetzung der „Vision Zero“ gemäß der o. g. Beschlüsse, künftige Schwerpunkte und geplante Maßnahmen und bittet um Zustimmung für die Fortführung der externen Unterstützung.
Gesamtkosten/Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein.
Entscheidungsvorschlag	1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt für die in den in Kapitel 3 genannten Straßen 1. Bavariaring / Hans-Fischer-Str. (Ost-Nord) 2. Bavariaring / Hans-Fischer-Str. (Nord-West) 3. Kapuzinerplatz (Süd-Ost) 4. Platz der Freiheit (Ost-Nord) 5. Platz der Freiheit (West-Süd) 6. Landshuter Allee / Moosacher- / Triebstr. (West-Süd)

	7. Rotkreuzplatz eine Raumaufteilung zu erstellen und die politischen Gremien (Stadtrat und Bezirksausschuss) in geeigneter Form einzubinden. 2. Das Mobilitätsreferat legt nach Abschluss der Untersuchungen zu den Radwegen in Mittellage die Ergebnisse der Prüfungen dem Mobilitätsausschuss zur Beschlussfassung über das weitere Vorgehen vor. 3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den in Kapitel 4 beschriebenen Auftrag zur Planung und Umsetzung von analogen Veranstaltungsformaten, Verkehrssicherheitskampagnen und Werbeaktionen zur Förderung der Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit dem Direktorium – HA II, Vergabestelle 1 extern zu vergeben. 4. Die Vergabestelle 1 führt das in o. g. Punkt 3 genannte Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot. 5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die beschlussmäßige Berichterstattung zum Fortschritt der Vision Zero künftig regelmäßig, aber stärker anlassbezogen und ohne konkreten Zeithorizont, einzubringen.
Gesucht werden kann im RIS nach	Verkehrssicherheit, Vision Zero, Unfallgeschehen
Ortsangabe	Gesamtes Stadtgebiet

Telefon: 089 233-724181

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.14

Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ in München
Fortschrittsbericht 2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17190

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 10.12.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

11 Anlagen

Inhaltsverzeichnis **Seite**

I. Vortrag des Referenten ... 5
1 Anlass ... 5
2 Entwicklung der Verkehrssicherheit in München (Schwerpunkte) ... 6
2.1 Unfallgeschehen im Fußverkehr ... 8
2.2 Unfallgeschehen im Radverkehr ... 12
2.3 Weitere Verkehrssicherheitsindikatoren ... 16
3 Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit ... 19
3.1 IT - Modernisierung ... 19
3.2 Öffentlichkeitsarbeit ... 19
3.3 Straßeninfrastruktur ... 22
3.3.1 Unfallkommission ... 23
3.3.2 Knotenpunkte ... 23
3.3.3 Radfahrstreifen in Mittellage ... 29
3.4 Prävention ... 32
3.4.1 Infrastrukturplanung ... 32
3.4.2 Schulwegsicherheit ... 33
3.4.3 Geschwindigkeit ... 34
3.4.4 Fahrzeugtechnik ... 38
3.5 Evaluation ... 42

3.6 Übersicht Vision Zero – Maßnahmenfortschritt 43
4 Vergaben 44
5 Anträge 47
6 Abstimmung mit den städtischen Dienststellen 56
7 Klimaprüfung 58
8 Beteiligung der Bezirksausschüsse 58
II. Antrag des Referenten 59
III. Beschluss 60

I. Vortrag des Referenten

1 Anlass

Die Grundlagen der „Vision Zero“ in München wurden durch eine breite Beschlusslage zum „Verkehrssicherheitskonzept München“ in den vergangenen Jahren geschaffen:

- Mit Beschluss vom 25.04.2018 beschloss die Vollversammlung des Stadtrats die „Vision Zero“ als neues strategisches Ziel der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10837).

- Am 27.11.2018 und 24.07.2019 beschloss die Vollversammlung des Stadtrats die Umsetzung der 1. und 2. Stufe des Verkehrssicherheitsprogramms mit umfangreichen Ressourcen, um die Umsetzung notwendiger neuer und veränderter Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der „Vision Zero“ zu gewährleisten (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12772 und Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15070).

- Am 09.06.2021 berichtete das Mobilitätsreferat der Vollversammlung über den aktuellen Stand der Umsetzung der „Vision Zero“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254).

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage berichtet das Mobilitätsreferat über die Fortschritte in der Umsetzung der „Vision Zero“ gemäß der o. g. Beschlüsse, künftige Schwerpunkte und geplante Maßnahmen und bittet um Zustimmung für die Fortführung der externen Unterstützung.

Anmerkung: Mit Beschluss vom 09.06.2021 (SV Nr. 20-26 / V 03254) wurde das Mobilitätsreferat mit der Erstellung eines jährlichen Vision Zero-Berichts beauftragt. Aufgrund der Erfahrungen aus den letzten Jahren bei der Umsetzung der Vision Zero in München, soll die beschlussmäßige Berichterstattung darüber künftig weiterhin regelmäßig, aber stärker anlassbezogen und ohne konkreten Zeithorizont, erfolgen. Gründe hierfür sind:

- das systematische Monitoring von Unfallschwerpunkten in 3-Jahres-Zeiträumen, entsprechend den Empfehlungen des FGSV-Regelwerks „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ (M Uko, 2012)
- die fundierte Bewertung und Evaluation von eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit über einen längeren Zeitraum
- notwendige Etablierungsphasen von Prozessen bei der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts
- aktuelle Entwicklungen und besondere Vorkommnisse die Münchner Verkehrssicherheitsarbeit betreffend, werden im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrssicherheit laufend über bestehende Kommunikationskanäle der Mobilitätsreferats (z. B. Website, Rathaus Umschau, Social Media, etc.) adressiert.

2 Entwicklung der Verkehrssicherheit in München (Schwerpunkte)

Bei Betrachtung des Verkehrsunfallgeschehens anhand der Anzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle der Jahre 2010 bis 2024 in München (siehe Abb.1) wird ersichtlich, dass sich die Unfallzahlen bis 2019 auf einem ungefähr gleichbleibenden Niveau eingependelt haben.
Der deutliche Abfall des Unfallgeschehens in den Jahren 2020 und 2021 ist auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zurückzuführen (deutlich weniger Kfz-Verkehr) und damit auf nicht beeinflussbare Faktoren. In 2022 und den darauffolgenden Jahren hat sich im Zuge der wieder verstärkten Zunahme des KFZ-Aufkommens (im Vergleich zu den Pandemiejahren 2020 und 2021) auch das Unfallgeschehen wieder erhöht und sich ungefähr auf das Niveau der Vor-Pandemiejahre eingependelt.

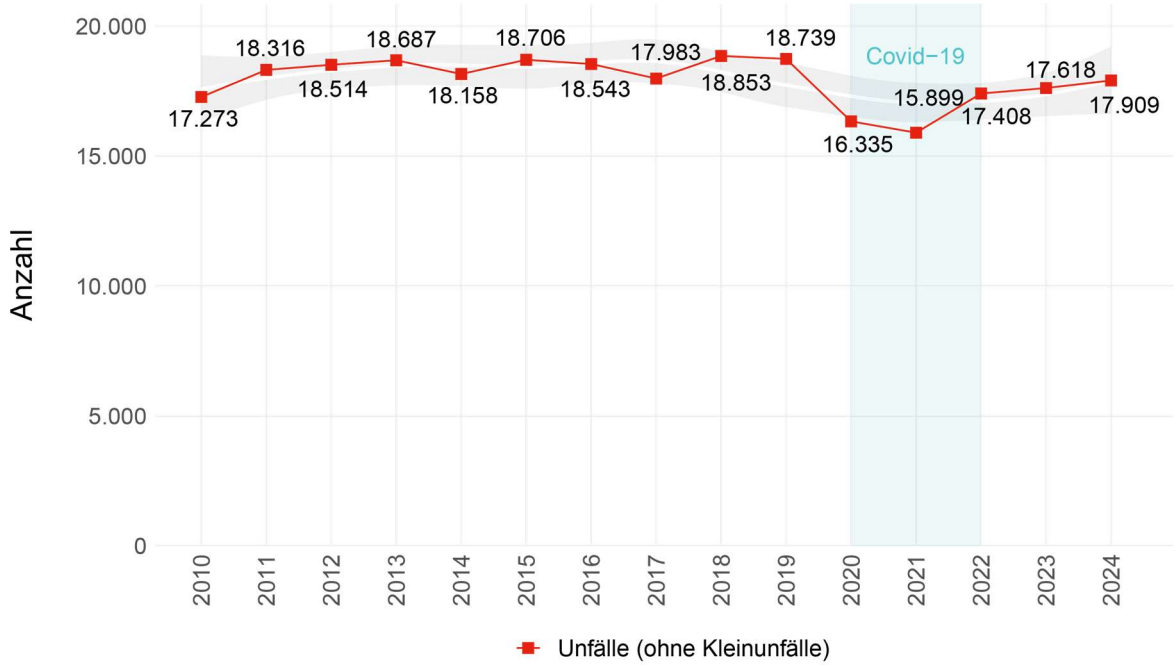

Abb. 1: Entwicklung der polizeilich erfassten Unfälle (ohne Kleinunfälle) 2010–2024
Quelle: Eigene Darstellung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Bei Betrachtung der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr ergibt sich ein differenzierteres Bild. In Abb. 2 und 3 sind die Anzahl der getöteten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmer*innen der Jahre 2010–2024 in München für die vier wichtigsten Verkehrsmittel dargestellt.

Aufgrund ihrer geringen (statistischen) Größe sollten die Fallzahlen der Getöteten im Straßenverkehr nicht überinterpretiert und nicht in eine Trendaussage überführt werden. Dennoch wird bei diesem Vergleich über die Verkehrsmittel hinweg der Schwerpunkt im Unfallgeschehen sehr deutlich: 44 Prozent der Getöteten im Straßenverkehr der 15 Jahre 2010–2024 sind zu Fuß unterwegs, weitere 25 Prozent mit dem Rad.

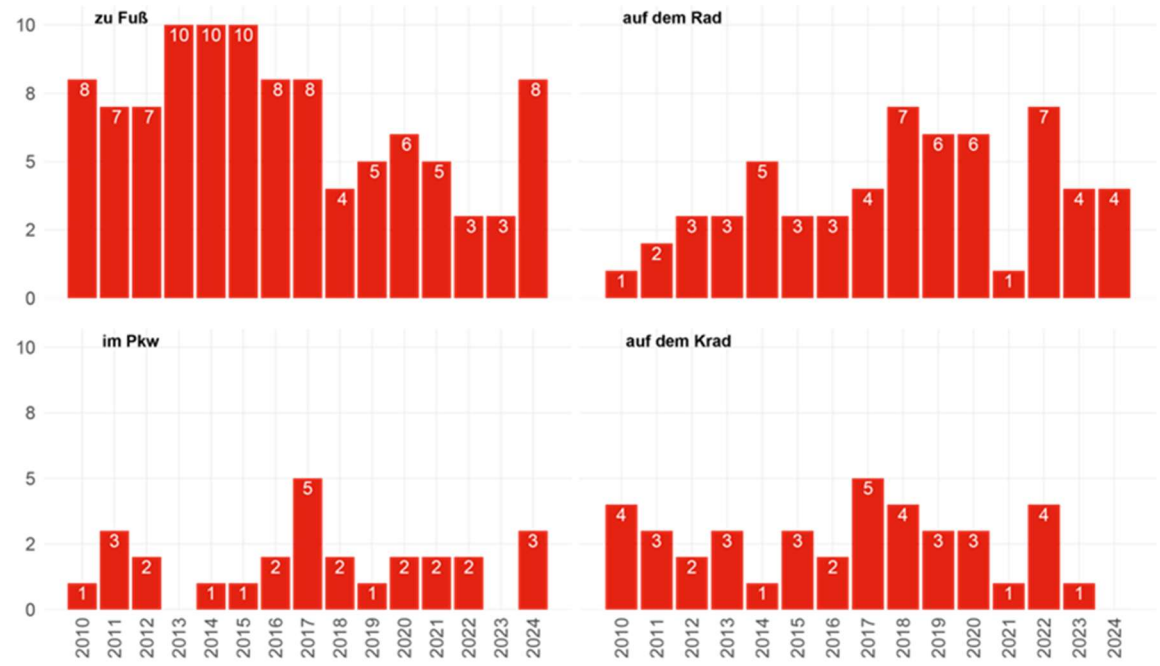

Abb. 2: Getötete Verkehrsteilnehmer*innen im Münchner Straßenverkehr der Jahre 2010–2024 nach den vier wichtigsten Verkehrsmitteln (andere Verkehrsmittel nicht dargestellt)
Quelle: Eigene Darstellung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Bei den Schwerverletzten zeigt sich ein ähnliches Bild mit Fokus auf den Radverkehr. So sind 45 Prozent der Schwerverletzten der Jahre 2010–2024 auf dem Rad unterwegs, weitere 22 Prozent zu Fuß.

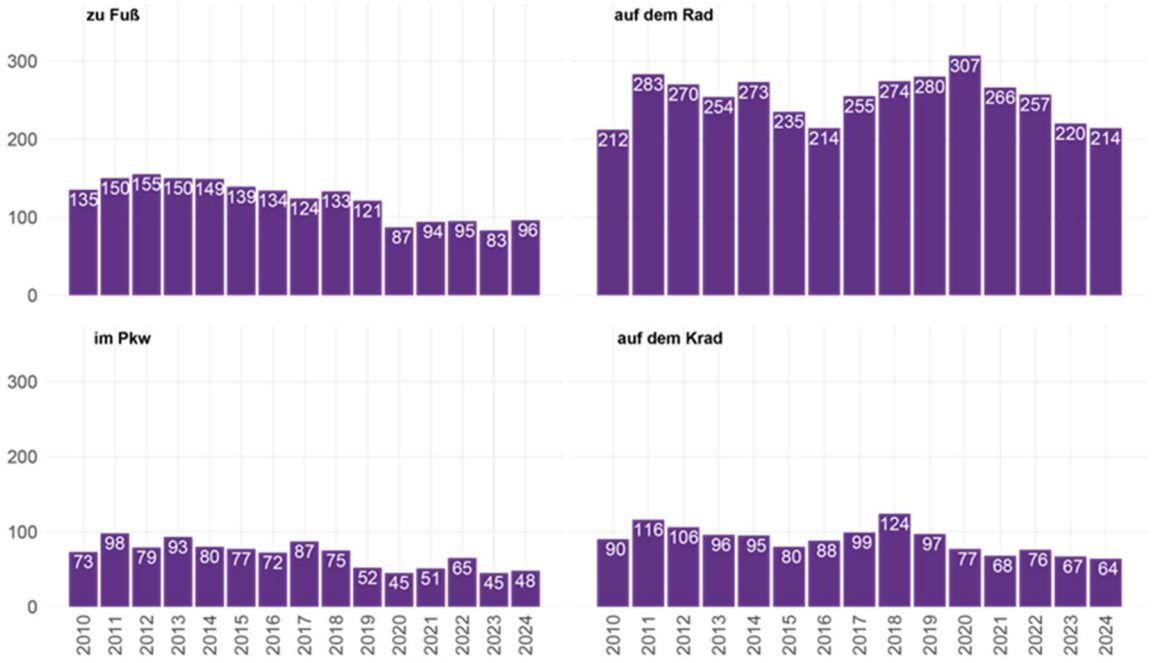

Abb. 3: Schwerverletzte im Münchner Straßenverkehr der Jahre 2010–2024 nach den vier wichtigsten Verkehrsmitteln (andere Verkehrsmittel nicht dargestellt)
Quelle: Eigene Darstellung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Zwischenfazit

Damit sind im Betrachtungszeitraum 2010–2024 insgesamt **2/3 aller Getöteten und Schwerverletzten zu Fuß oder auf dem Rad unterwegs gewesen**. Daraus ergibt sich entsprechend der Zielsetzung der Vision Zero (keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr) die Notwendigkeit, den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit auf diese besonders vulnerablen Personengruppen im Straßenverkehr zu legen.

Nachfolgend werden die Konfliktfelder im Unfallgeschehen für beide Gruppen (Fuß- und Radverkehr) detailliert beschrieben und konkrete Ansatzpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet.

2.1 Unfallgeschehen im Fußverkehr

Entwicklung des Unfallgeschehens im Fußverkehr

In den 15 Jahren 2010–2024 werden durchschnittlich pro Jahr 7 Zufußgehende im Münchner Straßenverkehr getötet, ca. 123 schwer und weitere 600 leicht verletzt (vergleiche Abb. 4).

Seit Mitte der 2010er Jahre ist ein leichter Rückgang bei der Anzahl der jährlich zu Fuß Verunfallten zu erkennen – dies entspricht dem bundesweiten Trend.
Mit der Covid-19-Pandemie hat sich die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten je Jahr, nicht aber die Zahl der Getöteten, reduziert.

Im Jahr 2024 wurden im Straßenverkehr in München 8 Zufußgehende getötet (+5 zum Vorjahr), 96 schwer- und 601 leichtverletzt.

Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit für Zufußgehende, in einem Verkehrsunfall schwer verletzt oder getötet zu werden.

So waren die 9.004 Leichtverletzten in den Jahren 2010–2024 im Durchschnitt 41 Jahre, die 1.845 Schwerverletzten im Durchschnitt 50 Jahre und die 102 Getöteten im Durchschnitt 63 Jahre alt.

61 der getöteten Zufußgehenden der letzten 15 Jahre (mit 62 Prozent beinahe Zweidrittel) waren 65 Jahre oder älter.

Seit Mitte der 2010er Jahre dominieren die über 65-Jährigen zunehmend die Gruppe der Getöteten im Fußverkehr und es werden tendenziell weniger Zufußgehende unter 65 Jahren im Straßenverkehr getötet.

So lag der Anteil der über 65-Jährigen an den getöteten Zufußgehenden in keinem Jahr seit 2013 mehr unter 50 Prozent.

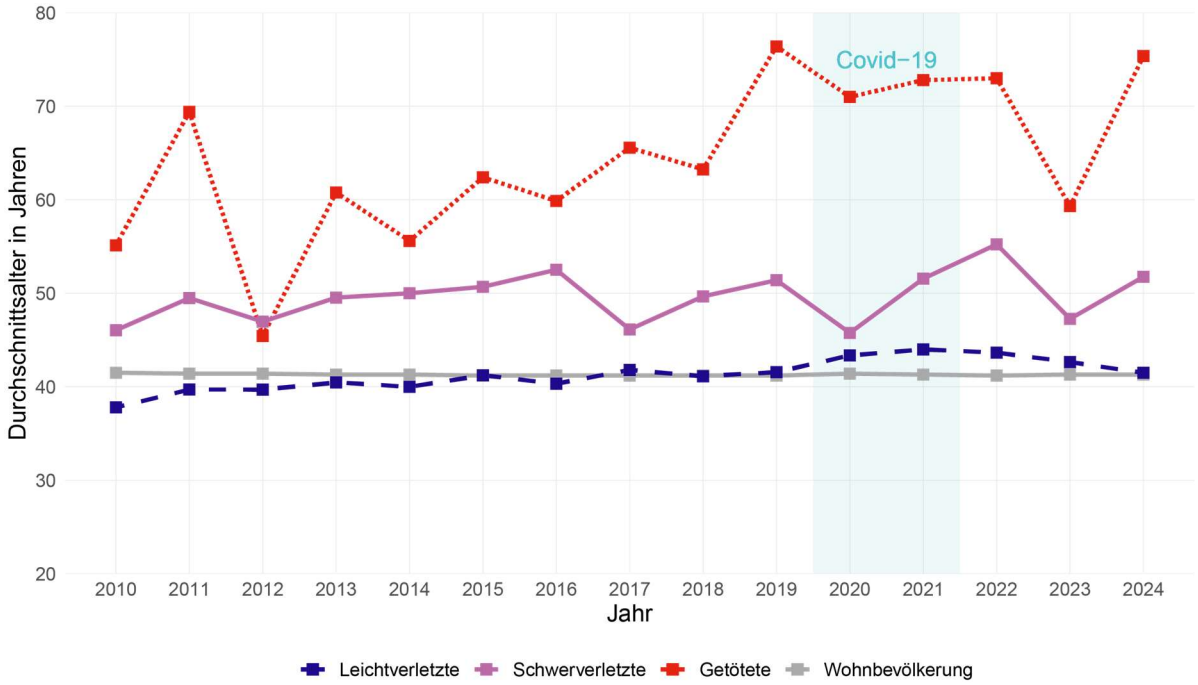

Abb. 4: Durchschnittsalter der Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten im Fußverkehr sowie der Wohnbevölkerung in München in den Jahren 2010–2024
Quelle: Eigene Darstellung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München, Landeshauptstadt München

Unfallgegner aus Sicht des Fußverkehrs

Hauptunfallgegner von Zufußgehenden sind Personenkraftwagen. Diese machen 64 Prozent der Unfallgegner bei Leichtverletzten, 69 Prozent der Unfallgegner bei Schwerverletzten und 55 Prozent der Unfallgegner bei getöteten Zufußgehenden der Jahre 2010–2024 aus.

Bei Unfällen mit Lastkraftwagen, Tram und Bussen steigt der Anteil mit der Schwere der Unfallfolge. So ist bei jedem fünften Unfall (21 Prozent) mit getöteten Zufußgehenden ein Lastkraftwagen beteiligt, bei den Schwerverletzten und Leichtverletzen nur bei jedem zwanzigsten Unfall oder seltener (5 Prozent bzw. 3 Prozent) (siehe auch Abb.5).

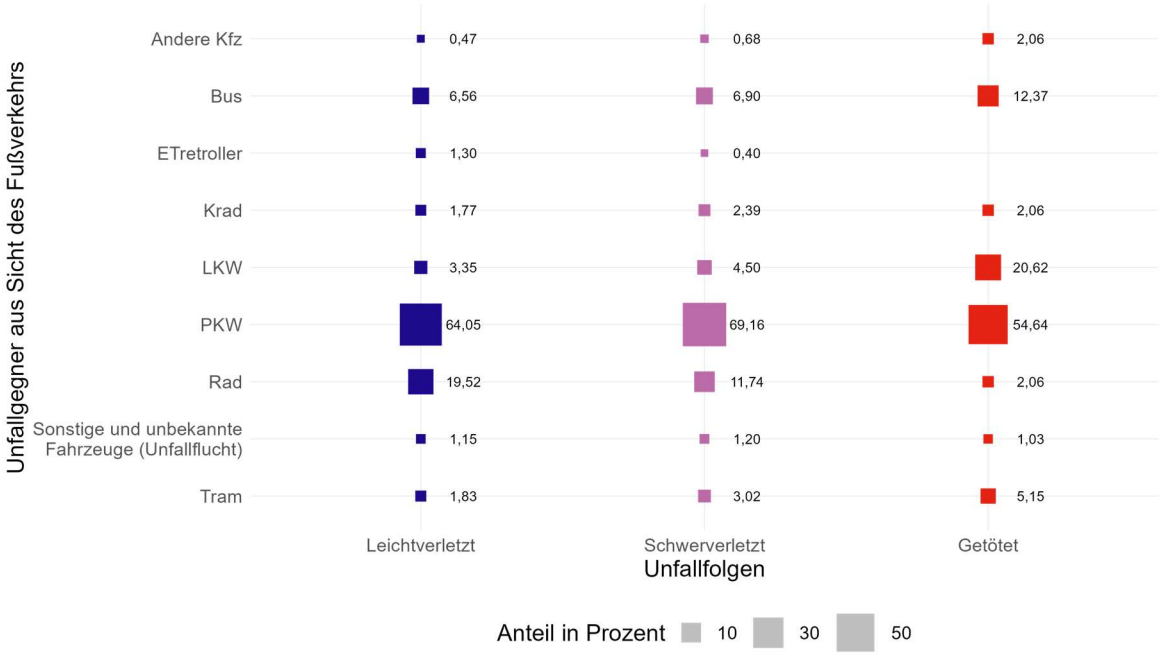

Abb. 5: Prozentualer Anteil der Unfälle im Fußverkehr nach Unfallfolgen und Unfallgegner der Jahre 2010–2024 (Spaltensumme ≙ 100 Prozent)
Quelle: Eigene Darstellung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Besonderheiten im Unfallgeschehen

Der häufigste Unfalltyp bei Unfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden sind Überschreiten-Unfälle. Bei diesen wird der Unfall ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und Zufußgehenden auf der Fahrbahn, sofern Fußgänger*innen nicht in Längsrichtung gingen und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn die Zufußgehenden selbst nicht angefahren wurden.

Von den 13.881 polizeilich erfassten Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2010–2024 entfallen 44 Prozent auf Überschreiten-Unfälle.

Bei Betrachtung der häufigsten Unfallursachen, differenziert nach Zufußgehenden (siehe Tabelle 1) und deren Unfallgegnern (siehe Tabelle 2), wird die Problematik nochmal verdeutlicht.

So sind, neben den generischen Unfallursachen (anderer Fehler der Fußgänger bzw. beim Fahrzeugführer), besonders häufig das Hervortreten auf die freie Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten, sowie das Hervortreten hinter Sichthindernissen unfallursächlich.

Tabelle 1: Häufigste Unfallursachen (Unfallursache 1, Top 5) im Fußverkehr 2010–2024, gerundete Werte
Quelle: Eigene Bearbeitung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Unfallursache	**Anteil in Prozent**
an anderen Stellen (ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten)	34
andere Fehler der Zufußgehenden	28
an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	11
an Stellen mit Polizei-/ lichtzeichengeregeltem Fußgängerverkehr	10
Nichtbenutzen des Gehweges	5

Tabelle 2: Häufigste Unfallursachen (Unfallursache 1, Top 5) der Unfallgegner des Fußverkehrs 2010–2024, gerundete Werte
Quelle: Eigene Bearbeitung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Unfallursache	**Anteil in Prozent**
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	25
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen	14
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen	14
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	10
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten	6

Ansatzpunkte für die Verkehrssicherheitsarbeit

Aus den genannten Besonderheiten im Unfallgeschehen lassen sich direkt Schlussfolgerungen für die Verkehrssicherheitsarbeit der Landeshauptstadt München ziehen. So sind neben der grundsätzlichen Fokussierung auf die besonders vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen folgende Ansatzpunkte zielführend:

1) Die Schaffung von ausreichenden und qualitativen Querungshilfen für den Fußverkehr, um das Überqueren der Fahrbahn an ungeeigneten Stellen zu minimieren (z. B. Querungsinseln und „Gehwegnasen“)

2) Die (weitere) Reduktion von gefahrenen Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr, um Reaktionszeiten besser Rechnung zu tragen, Bremswege und damit die Schwere von Unfällen, insbesondere die Zahl der Unfalltoten, zu verringern. Dies gilt auch für Abbiegevorgänge und lässt sich dort mit der Anpassung von Kurvenradien erreichen.

3) Das Freihalten von Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen aber auch an Ein- und Ausfahrten.

4) Die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der Münchner Verkehrssicherheitskampagne.

2.2 Unfallgeschehen im Radverkehr

Entwicklung des Unfallgeschehens im Radverkehr

In den 15 Jahren 2010–2024 wurden durchschnittlich pro Jahr 4 Radfahrende im Münchner Straßenverkehr getötet, 254 schwer und weitere 2.129 leicht verletzt. Im Jahr 2024 wurden 4 Radfahrende getötet, 214 schwerverletzt und 2.325 leichtverletzt. Leichtverletzte auf dem Rad waren im Durchschnitt 42 Jahre alt, Schwerverletzte 49 Jahre und Getötete 63 Jahre (siehe Abb. 6). Im Gegensatz beispielsweise zum Fußverkehr ist das Unfallaufkommen im Radverkehr während der beiden von der COVID-19-Pandemie geprägten Jahre 2020 und 2021 nicht zurückgegangen.

Damit verhält sich diese Entwicklung analog dem auch durch die Dauerzählstellen[1] erfassten Trend zu mehr Radverkehr. Es ist zudem davon auszugehen, dass bei den Radverkehrsunfällen eine erhebliche Dunkelziffer besteht. Alleinunfälle werden bspw. selten der Polizei gemeldet und sind daher auch in der polizeilichen Unfallstatistik sehr wahrscheinlich deutlich unterrepräsentiert[2].

Seit 2018 werden in München mehr Menschen auf dem Rad als im Auto leichtverletzt: 42 Prozent aller Leichtverletzten der Jahre 2018 bis 2024 waren auf dem Rad unterwegs (31 Prozent im Pkw). In den Jahren 2010 bis 2017 sind es noch 34 Prozent auf dem Rad (und 40 Prozent im Pkw). Bei den Schwerverletzten stellen Radfahrende in allen betrachteten Jahren die größte Gruppe dar. Liegt ihr Anteil in den Jahren 2010–2017 bei 42 Prozent, steigt dieser in den Jahren 2018–2024 auf 49 Prozent. Als mögliche Gründe hierfür sind der zunehmende Radverkehr und bessere Sicherungssysteme im Auto zu nennen.

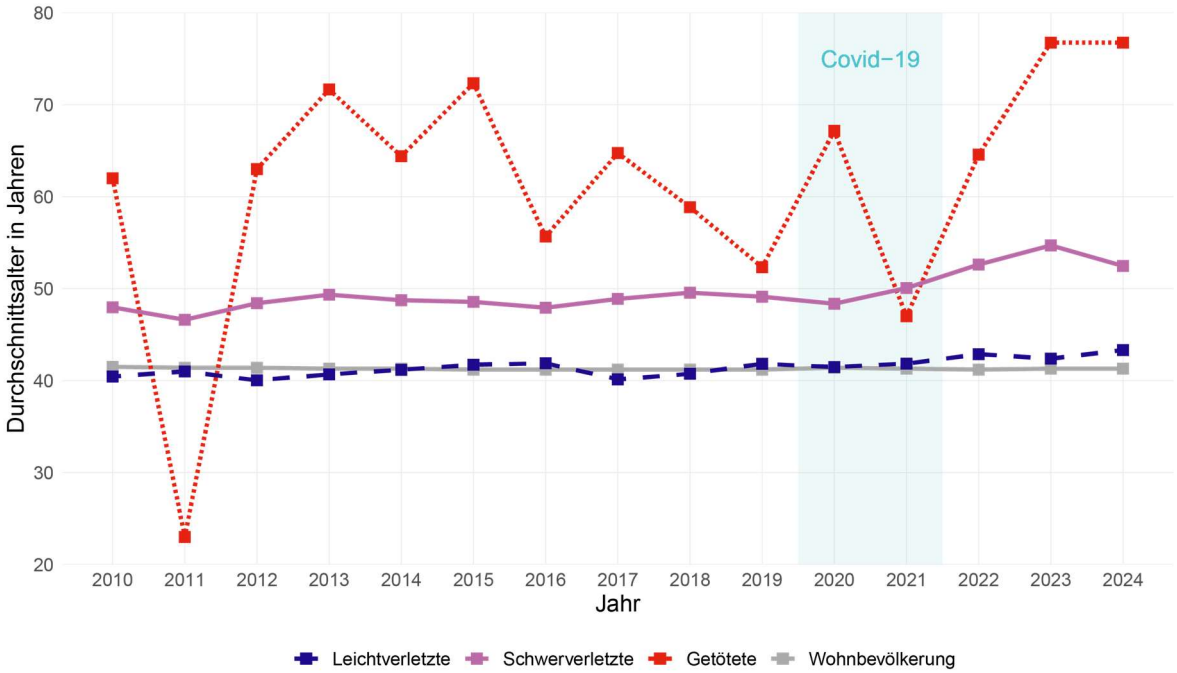

Abb. 6: Durchschnittsalter der getöteten, schwer- und leichtverletzten Radfahrenden sowie der Wohnbevölkerung in München in den Jahren 2010–2024
Quelle: Eigene Darstellung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München, Landeshauptstadt München

1 https://opendata.muenchen.de/de/pages/raddauerzaehlstellen
2 https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1626/file/M264_barrierefrei.pdf

Unfallgegner aus Sicht des Radverkehrs

Hauptunfallgegner aus Sicht des Radverkehrs sind Personenkraftwagen. Diese machen 58 Prozent der Unfallgegner bei Leichtverletzten, 43 Prozent der Unfallgegner bei Schwerverletzten und 31 Prozent der Unfallgegner bei Getöteten der Jahre 2010–2024 aus.

Unfälle mit Lastkraftwagen, Tram und Bussen ziehen in der Regel auch schwerere Unfallfolgen nach sich. So ist bei 36 Prozent der Unfälle mit Getöteten im Radverkehr ein Lastkraftwagen beteiligt, bei den Schwerverletzten und Leichtverletzen nur bei jedem zwanzigstem Unfall (5 bzw. 3 Prozent) (Abb.7).

Ähnlich verhält es sich bei den Unfällen mit Tram und Bussen. Die häufigsten Unfallursachen sind Fehler bei abbiegenden oder einbiegenden Kraftfahrzeugen, wenn deren Fahrer*innen den Vorrang oder die Vorfahrt des Radverkehrs missachten. Einen umfangreichen Forschungsbericht dazu hat die Unfallforschung der Versicherer 2013[3] veröffentlicht.

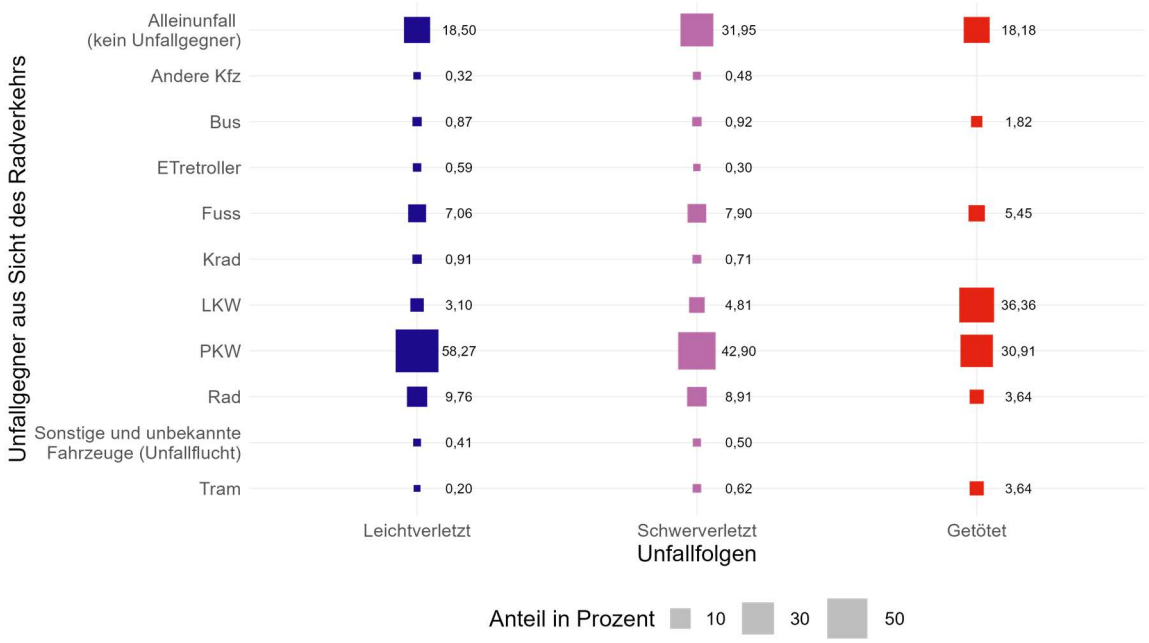

Abb. 7: Prozentualer Anteil der Unfälle im Radverkehr nach Unfallfolgen und Unfallgegner der Jahre 2010–2024 (Spaltensumme ≙ 100 Prozent)
Quelle: Eigene Darstellung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Besonderheiten im Unfallgeschehen

Häufigste Unfalltypen im Radverkehr sind mit 23 Prozent aller Unfälle Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und mit 22 Prozent aller Unfälle Abbiege-Unfälle.

Bei erstgenanntem Unfalltyp wird der Unfall ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

Beim Abbiege-Unfall wird der Unfall ausgelöst durch einen Konflikt zwischen abbiegendem und aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehren (auch Zu Fuß Gehende) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.

3 https://www.udv.de/resource/blob/78322/b3dd00fc1e86e9cd7164fa8872a45932/21-abbiegeunfaelle-pkw-lkw-und-fahrrad-data.pdf

Neben den beiden genannten Unfalltypen ist seit 2017 weiterhin eine Zunahme des Unfalltyps Fahrunfall (Alleinunfälle) im Radverkehr festzustellen, welche sich in dem COVID-19-Pandemie-Jahr 2020 nochmals verstärkt hat. Ursächlich für diese Entwicklung kann auch die zunehmende Verbreitung von E-Fahrrädern (Pedelecs) sein, welche besonderes älteren Menschen Mobilität ermöglicht. Da diese aber z. T. keine Sozialisierung und Gewöhnung (mehr) für das Fahrzeug Fahrrad haben, kann es hier besonders häufig zu Alleinunfällen kommen.

Zudem ist eine rückläufige Saisonalität im Unfallgeschehen im Radverkehr festzustellen. So kommt es in den letzten Jahren zu mehr Unfällen in den Winter-Monaten. Diese Entwicklung geht mit der Zunahme des Radverkehrs im Winter einher und führt auch zu einer Zunahme der Fahrunfälle (Alleinunfälle auf Glatteis z. B.). Hinsichtlich der Demographie ist festzustellen, dass besonders Jungen und Männer im Alter zwischen 10 und 55 Jahren, im Unfallgeschehen im Vergleich zu ihrem Anteil an der Wohnbevölkerung überrepräsentiert sind.

Unfallursächlich ist neben der generischen Unfallursache „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ vor allem die verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile sowie Fehler beim Abbiegen (§ 9 StVO) nach rechts und nach links (siehe Tab. 3 und 4).

Tabelle 3: Häufigste Unfallursachen (Unfallursache 1, Top 5) im Radverkehr 2010–2024, gerundete Werte
Quelle: Eigene Bearbeitung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Unfallursache	**Anteil in Prozent**
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	36
Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z. B. Gehweg, Radweg)	14
Alkoholeinfluss	6
Missachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	5
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	4

Tabelle 4: Häufigste Unfallursachen (Unfallursache 1, Top 5) der Unfallgegner des Radverkehrs 2010–2024, gerundete Werte
Quelle: Eigene Bearbeitung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München

Unfallursache	**Anteil in Prozent**
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	24
Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts (ausgen. Pos. 33,40)	13
Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z. B. Gehweg, Radweg)	8
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	8
Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	8

Ansatzpunkte für die Verkehrssicherheitsarbeit

Aus den genannten Besonderheiten im Unfallgeschehen lassen sich, ebenso wie beim Fußverkehr, auch hier direkt Schlussfolgerungen für die Verkehrssicherheitsarbeit der Landeshauptstadt München ziehen. So sind neben der grundsätzlichen Fokussierung auf die besonders vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen folgende Ansatzpunkte zielführend:

1) Die Schaffung von genügend und ausreichend breiten, sowie regelkonformen und vom Fußverkehr getrennten Radverkehrsanlagen inklusive ausreichender Aufstellflächen zum Warten und Abbiegen.

2) Die (weitere) Reduktion von gefahrenen Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr, um Reaktionszeiten besser Rechnung zu tragen, Bremswege und damit die Schwere von Unfällen, insbesondere die Zahl der Unfalltoten, zu verringern. Dies gilt insbesondere für Abbiegevorgänge. Hier lassen sich Verbesserungen in der Verkehrssicherheit durch ein Maßnahmenrepertoire aus baulichen, sowie markierungs- und signaltechnischen Maßnahmen erzielen.

3) Möglichst Vermeidung des Einsatzes von Zweirichtungsradwegen innerorts. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden (VwV-StVO zu § 2 Satz 3 und 4).

4) Das Freihalten von Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen aber auch an Ein- und Ausfahrten.

5) Die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der Münchner Verkehrssicherheitskampagne.

Ausblick und Unfallrate

Die Vision Zero ist eine absolute Zahl: Das strategische Ziel der Verkehrssicherheit sind 0 Schwerverletzte und 0 Getötete. Dennoch ist auch die relative Entwicklung, also das Unfallrisiko für jede*n Einzelne*n, im Radverkehr auf dem Weg zur Erreichung der Vision Zero zu betrachten. Hierzu kann die Unfallrate, der Quotient aus der Anzahl der Unfälle und der Anzahl der Fahrten, über die Jahre hinweg betrachtet werden. In Ermangelung der Verfügbarkeit der tatsächlich zurückgelegten Fahrten im Radverkehr sind die Rad-Dauerzählstellen Erhardtstr., Hirschgarten und Olympiapark eine Größe, um die stadtweit zurückgelegten Fahrten im Radverkehr näherungsweise für verschiedene Jahre vergleichbar zu machen.

In der nachfolgenden Abbildung 8 sind die an den genannten Dauerzählstellen erfassten Fahrten, die Unfälle im Radverkehr sowie die Unfallrate (als Quotient der beiden anderen Werte multipliziert mit dem Faktor 10.000) aufgrund der Datenverfügbarkeit für die Jahre 2012–2024 dargestellt. Wie aus der Abbildung ersichtlich wird, haben im genannten Zeitraum die Unfälle im Radverkehr zugenommen (+16 Prozent von 2.491 im Jahr 2012 auf 2.888 im Jahr 2024). Gleichzeitig hat das an den Raddauerzählstellen gemessene Radverkehrsaufkommen jedoch deutlich stärker zugelegt: um + 63 Prozent.

Folglich sinkt die Unfallrate bei Radverkehrsunfällen in München von 13,82 im Jahr 2012 auf 9,85 im Jahr 2024. **Der Radverkehr wird relativ gesehen sicherer** (siehe dazu auch „Safety in Numbers“-Effekt).

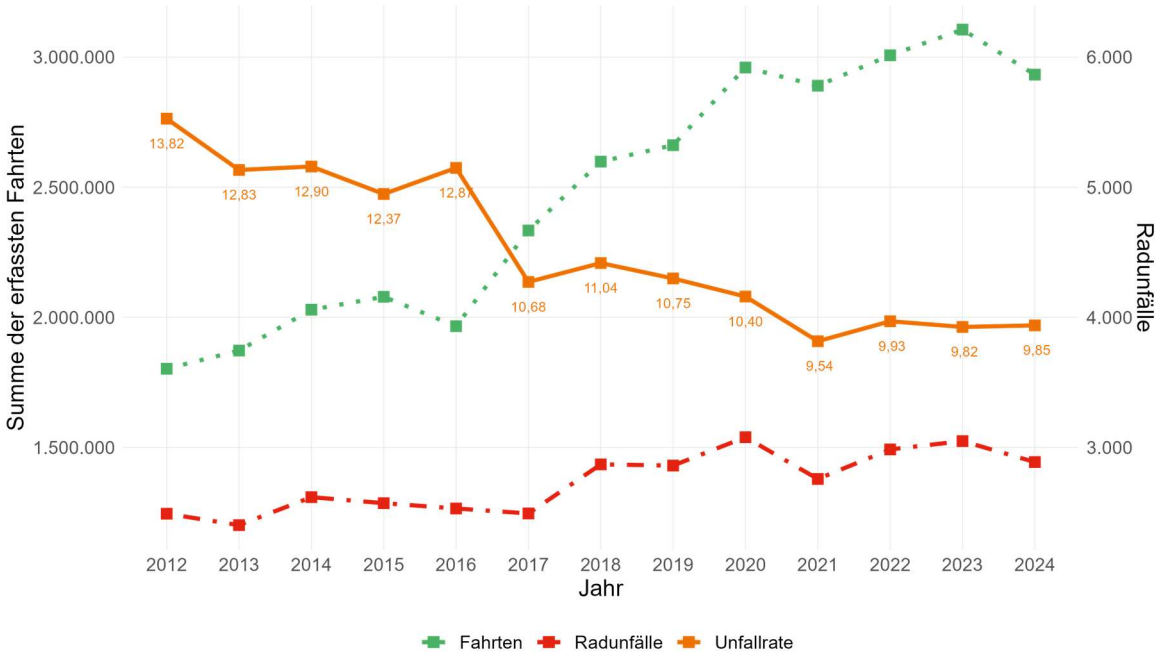

Abb. 8: Relative Entwicklung der Unfallzahlen im Radverkehr 2012–2024
Quelle: Eigene Darstellung, **Datengrundlage**: Polizeipräsidium München, Landeshauptstadt München

2.3 Weitere Verkehrssicherheitsindikatoren

Das Maß an Verkehrssicherheit im Straßenverkehr in Deutschland wird üblicherweise anhand von objektiven Kenngrößen des Unfallgeschehens wie bspw. der Anzahl und Schwere von Straßenverkehrsunfällen bestimmt. Unfälle bilden jedoch nur die schwerwiegendsten Konsequenzen eines unsicheren Verkehrssystems ab. Vielmehr umfasst Verkehrssicherheit auch weitere Aspekte, wie Konflikte im Verkehrsablauf. Darüber hinaus werden vielfach Problemfelder (z. B. Ablenkung von der Fahrtätigkeit), die ursächlich für Unfälle sein können, nicht adäquat durch die Unfallstatistik abgebildet.

Eine Möglichkeit zur alternativen, übergeordneten und von Maßnahmen losgelösten Einschätzung der Verkehrssicherheit stellen die sogenannten Verkehrssicherheitsindikatoren, die im internationalen Sprachgebrauch „Safety Performance Indicators (SPI) “ genannt werden, dar. Auf die notwendige Einführung dieser Indikatoren wurde bereits mit Beschluss vom 09.06.2021 (SV Nr. 20-26 / V 03254) hingewiesen. Unter SPI werden grundsätzlich alle Kenngrößen subsummiert, welche zusätzlich zu den etablierten Unfall- und Unfallopferzahlen eine Änderung des Sicherheitsniveaus im Verkehrssystem erfassbar machen.

Fokus: Indikatoren des Verkehrsverhaltens

Bisherige Umsetzungen von SPI betreffen vor allem den Bereich der sicheren Straßennutzung bzw. das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. So werden bspw. auf Bundesebene die Teilindikatoren Gurtanlegequote, Kindersicherung, Helmtragquote, Lichteinschaltquote sowie Smartphonenutzung im Pkw bereits erhoben. Auch die Veröffentlichungen zum Verkehrsklima der BASt[4] oder dem Fahrradklima-Test des ADFC[5] leisten hierzu einen Beitrag und werden teils intensiv in der Öffentlichkeit diskutiert.

4 https://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/2022-2021/2021-22.html
5 https://fahrradklima-test.adfc.de/

Des Weiteren zahlen auch die wiederholten Geschwindigkeitsmessungen auf Innerortsstraßen durch die UDV [6]auf diesen Themenkomplex ein.
Bisherige Erhebungen auf Bundesebene erfolgen meist noch manuell mit Zählpersonal, teilweise unterstützt durch Videoaufnahmen. Zunehmend bieten Firmen auf dem Markt, eine immer weitergehende Automatisierung von Videobildauswertungen oder anderer Sensorik zum Thema Verkehrsaufkommen und Verkehrsverhalten an. Bisherige Erfahrungen damit sind allerdings sehr heterogen und lassen noch wenig belastbare Erkenntnisse zu.

Zentrale Anwendungsfelder für die Verkehrssicherheitsarbeit

Aus zentralen Anwendungsfeldern für Verhaltensindikatoren lassen sich konkrete Verkehrssicherheitsindikatoren ableiten. Im weitesten Sinne sind dies derzeit vor allem:

- Kontinuierliches **Monitoring von Teilindikatoren des Verkehrsverhaltens** (z. B. Abstandsverhalten, Orientierung an Kreuzungen, Zeitlückenannahme durch querende Fußgänger, etc.): Hierdurch sollen frühzeitig Veränderungen im sicherheitsrelevanten Verhalten abgeleitet werden, um daraus dann in einem zweiten Schritt die Ursachen dafür zu identifizieren. Auf diese Weise lässt sich die Umsetzung von Strategien u. a. zur Verkehrssicherheit monitoren.

- **Abgleich von subjektiver und objektiver Sicherheit** sowie die Validierung von Aussagen/Befragungen zum Verhalten/Wahrnehmung des Straßenraums: Mit objektiv erhobenen Verhaltensparametern lassen sich Aussagen aus der Bevölkerung, der Presse oder aus Befragungen validieren. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass Aussagen zu Verhaltensweisen nicht zwangsläufig mit den tatsächlich realisierten Verhaltensweisen übereinstimmen müssen.

- **Überprüfung von Verhaltensänderungen bei Umsetzung neuer oder innovativer Gestaltungs- und Betriebsformen im Straßenverkehr**: Um frühzeitig Erkenntnisse zu potenziellen sicherheitsrelevanten Verhaltensweisen zu erhalten (um damit die tatsächliche Sicherheitswirkung zumindest grob abschätzen zu können), sind Verhaltenserhebungen direkt nach Umsetzung oder generell bei Pilotprojekten eine Möglichkeit. Auf diese Weise wurden beispielsweise die Wirkungen des Grünpfeils für Radfahrende an LSA im Rahmen eines Pilotversuchs[7] analysiert.

Geplante Umsetzungsschritte

Die Studienlage zu bisherigen Erfahrungen bei der Einführung und Bewertung von Verkehrssicherheitsindikatoren, insbesondere von Indikatoren des Verkehrsverhaltens, zeichnet ein komplexes Bild.
Einerseits bedarf es weiterer Erfahrungen bei der automatisierten Erhebung (durch kamerabasierte Systeme) von Verhaltensindikatoren. Zum anderen gilt es zu berücksichtigen, dass der Zusammenhang zwischen ausgewählten Indikatoren, wie bspw. bekannten Konfliktkenngrößen, und dem Unfallgeschehen noch nicht abschließend geklärt ist.

Entsprechend soll die Einführung und Nutzung von Verkehrssicherheitsindikatoren für die Münchner Verkehrssicherheitsarbeit stufenweise erfolgen. Die einzelnen Schritte sind in Tabelle 5 übersichtlich dargestellt.

6 https://www.udv.de/udv/presse/muenchen-ist-etwas-sicherer-geworden-geschwindigkeiten-immer-noch-zu-hoch-118756
7 https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2594

Tabelle 5: Schrittweise Einführung und Nutzung von Verkehrssicherheitsindikatoren für die Münchner Verkehrssicherheitsarbeit
Quelle: Eigene Bearbeitung, MOR

Schritt 1 (bereits umgesetzt): Identifizierung von Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit, welche anhand von SPI bzw. Verhaltensindikatoren bewertet werden sollen. Bereits identifizierte Schwerpunkte sind:
Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsüberschreitungen sowohl für den Pkw- als auch den Radverkehr
Abstände sowohl im Längs- als auch im Querverkehr zwischen verschiedenen Verkehrsmittelarten, aber auch zum ruhenden Verkehr
Nutzungshäufigkeiten von Querschnittselementen (z. B. Zebrastreifen) und regelwidrige Verhaltensweisen (u. a. auch Befahren von Fußgängerzone, Rotlichtmissachtungen, Links-fahrender Radverkehr)
Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden als Vorstufe zu Unfällen
Abgleich von Verhaltensparametern mit Befragungen zur subjektiven Sicherheit
Schutzausrüstung- und Schutzkleidung (u. a. Helmtragen, Gurtanlegen, Sichtbarkeit Schulkinder)
Schritt 2 (Umsetzung in 2025 / 2026) Analyse der aktuell vorhandenen technischen Möglichkeiten, um automatisiert Verhaltensparameter im Straßenraum zu erheben, und Vorbereitung eines Datenerhebungskonzepts
Zum besseren Verständnis über verfügbare Techniken, Sensoren und Anwendungsfelder, wurden bereits eine Vielzahl potenzieller Anbieter kontaktiert und entsprechende Nutzungsprofile erstellt. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird im o. g. Zeitraum eine **Ausschreibung zur Konzeption** sicherheitsrelevanter Erhebungen mittels kamerabasierter Systeme zur automatisierten Erfassung des Verkehrsgeschehens im Straßenverkehr vorbereitet. Mit dem künftigen Auftragnehmer gilt es zunächst ein Erhebungskonzept zu erarbeiten, um v.a. Fragen zu Erhebungsstandorten, Dauer der Erhebungen, technische Anforderungen (z. B. Stromzufuhr, Auf- und Abbau, etc.) zu klären. Das Erhebungskonzept ist notwendige Voraussetzung für die Budgetierung von Umsetzungsszenarien.
Schritt 3 (geplante Umsetzung in 2026 / 2027): Erhebungsphase und Ableitung eines Monitoringkonzepts zur systematischen Erhebung von Indikatoren des Verkehrsverhaltens
Eine pilothafte Erhebungsphase, sowie die Ableitung eines systematischen Monitoringkonzepts wird im Anschluss im Rahmen eines Gesamtkonzepts zur ITS-Strategie München im Detail beschrieben und sukzessive umgesetzt. Gewonnene Evaluationsergebnisse werden dann Grundlage für eine künftige, systematische Erhebung von Indikatoren des Verkehrsverhaltens und der Adressierung von geeigneten Themenbereichen (aus Schritt 1).
Schritt 4 (geplante Umsetzung ab 2027): Einbindung der Indikatoren des Verkehrsverhaltens in die städtische Verkehrssicherheitsarbeit

Verfügbare Indikatoren des Verkehrsverhaltens sollen künftig wie folgt in die Münchner Verkehrssicherheitsarbeit integriert werden:

1. zur Wirkungsevaluation einzelner Verkehrssicherheitsmaßnahmen (ergänzend zur Unfalldatenanalyse)
2. als zusätzliches (maßnahmenunabhängiges) Maß für die Straßenverkehrssicherheit und Determinante möglicher Unfallrisiken

3 Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit des Mobilitätsreferats versteht sich als breit angelegtes Querschnittsthema mit Bezugnahme auf

- weitere, referats- und behördenübergreifende Fachbereiche, die sich originär oder vertieft mit dem Thema Verkehrssicherheit befassen sowie

- gesellschaftspolitische Fragestellungen und Diskussionen zur Mobilität der Zukunft.

Im Sachstandsbericht 2021 zum Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ (SV Nr. 20-26 / V 03254 v. 09.06.2021) wurde dem Stadtrat zuletzt über den aktuellen Stand der Umsetzung der Vision Zero in München berichtet, sowie ein Ausblick über konkrete Zielstellungen und Maßnahmen avisiert. Vieles wurde bereits erreicht, die aktuellen Fortschritte sind nachfolgend zusammengefasst:

3.1 IT - Modernisierung

Seit Einführung einer Software (PTV VISTAD EUSKA) zur Auswertung von polizeilichen Unfalldaten im 1. Quartal 2021, hat das Mobilitätsreferat aktuell insgesamt **120** aktive Nutzer*innen (Stand Juli 2024). Im Rahmen fünf größerer Schulungsmaßnahmen des Fachbereichs Verkehrssicherheit (GB 1.14), wurden bereits **93** Mitarbeitende mit einem Basiswissen zur eigenständigen Auswertung polizeilicher Unfalldaten ausgestattet.

Damit wurde insbesondere der Bereich „Bezirks- und Verkehrsmanagement“ (Geschäftsbereich 2) stärker dazu befähigt bestehende Unfallschwerpunkte und Konfliktfelder bei der Infrastrukturplanung, sowie bei der Verkehrsanordnung- und steuerung, eigenständig zu erfassen und bewerten zu können.

Damit wurde auch das im letzten Sachstandsbericht 2021 formulierte Ziel einer breiten Etablierung von umfassenden Analysekompetenzen polizeilicher Unfalldaten im Mobilitätsreferat klar erreicht. Die routinemäßige Abfrage von Unfalldaten bei der Polizei ist dadurch entfallen, was in einer Vielzahl von Fachbereichen zu einer Zeitersparnis bei der Aufgabenbearbeitung geführt hat.

Zudem wurde zur besseren Koordination von Infrastrukturmaßnahmen die Arbeitsgruppe „Sichere Knotenpunkte“ eingerichtet, auf die in Kapitel 3.3.2 Knotenpunkte näher eingegangen wird.

3.2 Öffentlichkeitsarbeit

Im Oktober 2022 startete die neue Verkehrssicherheitskampagne „Merci Dir“ für ein besseres Miteinander und mehr Sicherheit auf Münchens Straßen. Die Kampagne basiert auf einem sozial-psychologischen Ansatz zur systematischen Verhaltensänderung. Oberstes Kampagnenziel ist die Steigerung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr, vor diesem Hintergrund wird die Kampagne zukünftig auch wissenschaftlich evaluiert (siehe Kap. 3.5). Damit konnte dem bereits im letzten Sachstandsbericht 2021 formulierten und aus der Verkehrsunfallstatistik abgeleiteten Bedarf nach einer breiten

Öffentlichkeitsarbeit für die Verkehrssicherheit deutlich entsprochen werden. Zudem konnte dadurch auch einer Vielzahl von Anträgen und Anliegen der letzten Jahre aus dem Stadtrat, den Bezirksausschüssen und der Bürgerschaft für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr umfassend Rechnung getragen werden. Das zugrunde liegende Kommunikationskonzept der Kampagne wird in Tabelle 6 kompakt zusammengefasst:

Tabelle 6: Kommunikationskonzept der Verkehrssicherheitskampagne Merci Dir
Quelle: Eigene Bearbeitung, MOR

Kommunikationskonzept der Verkehrssicherheitskampagne „Merci Dir“
Schritt 1: Verstehen *Was hindert uns daran, im Straßenverkehr Rücksicht aufeinander zu nehmen?* → Ansatz: Ableitung und Adressierung von Verhaltensfaktoren (nach dem RANAS-Modell[8])
Normen *Positivbeispiele fehlen* → Rücksichtsvolles Verhalten wird im Verkehr wenig vorgelebt und auch wenig wahrgenommen.
Einstellungen *Emotionen* → Emotionen im Verkehr sind vorrangig negativ. Neben den beiden präsentesten Emotionen Zeitstress und Status-Stress (Recht haben) sind Verkehrsteilnehmende genervt von Staus, Baustellen und den anderen Verkehrsteilnehmenden. Positive Begegnungen oder Gefühle des Miteinanders werden mit dem Straßenverkehr kaum assoziiert.
Selbstregulation *Erinnern* → In den entscheidenden Situationen fällt es Verkehrsteilnehmenden schwer, ihr Verhalten und ihre Emotionen zu erkennen und zu beeinflussen. Sie können keine alternativen Handlungsoptionen abrufen, da diese weder individuell noch kulturell verfügbar sind.
Schritt 2: Ableitung von Kernbotschaften der Kampagne
Normen *Positivbeispiele* → Botschaft: Rücksicht und Miteinander im Straßenverkehr sind der neue Zeitgeist.
Einstellungen *Emotionen* → Botschaft: Wenn ich gelassen und zuvorkommend im Verkehr bin, habe ich weniger Ärger und mehr Freude. Positive Begegnungen machen Spaß!
Selbstregulation *Erinnern* → Erinnerungsanker setzen: Hier und jetzt ist meine Rücksicht gefragt. Reflektion über das eigene Verhalten aktivieren.
Schritt 3: Wirkungsmechanik zur Vermittlung von Kernbotschaften in Kampagnenmaßnahmen und – inhalten
Normen Gelassenheit und zuvorkommendes Verhalten als erstrebenswert und als Münchner Identität darstellen; Positive Beispiele und Vorbilder zeigen, die Identifikationsfläche bieten; Rücksichtsvolles Verhalten sichtbar machen; Gemeinsamkeit schaffen durch Perspektivwechsel
Einstellungen Positive Begegnungen zeigen; Die emotionalen Gewinne von Rücksichtnahme und Miteinander zeigen, insbesondere im Gegensatz zu ihren

8 https://www.ranasmosler.com/ranas

emotionalen Gegenspielern
Selbstregulation In den entscheidenden Situationen zu rücksichtsvollem Verhalten anregen und daran erinnern; Das Thema "Rücksicht im Verkehr" immer präsent halten.
Haltung und Tonalität der Kampagne
Haltung Einladung zum Mitmachen; Zeichnung eines positiven Bildes; punktuell erklärend, Angebot von Handlungsalternativen; Anregung zum Perspektivenwechsel
Tonalität Positiv, freundlich, empathisch, persönlich, einladend, gelassen, mit einem gewissen Witz, seriös, unparteiisch

Aus der in Tabelle 6 beschriebenen Konzeption ergibt sich eine klare Ausrichtung von Kampagnenmaßnahmen und -inhalten, um die identifizierten Kernbotschaften zielführend zu adressieren. Im Vordergrund stehen dabei v.a.

- **die Bürgernähe**, mit dem Fokus auf Interaktion, inhaltlicher Auseinandersetzung und der Einladung zum Mitmachen.

- **die Nähe zum Verkehrsalltag**, um spezifische Themen nahbar zu machen sowie konkrete Situation aufzuzeigen. Entsprechend soll die Kampagne im Straßenraum klar präsent sein.

- die verständliche **Einbettung** von Maßnahmen und Inhalten **in den Kontext Verkehrssicherheit.** Im Fokus steht dabei der Zusammenhang von individueller Rücksichtnahme zur Verkehrssicherheit sowie der Hinweis auf andere Maßnahmen der Stadt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (z. B. Infrastrukturmaßnahmen, etc.)

In 2023 und 2024 wurden parallel zur Grundkampagne für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr bereits spezifische Teilkampagnen zum Geschwindigkeitsverhalten, zur Schulwegsicherheit und zur Ablenkung im Straßenverkehr umgesetzt. Auch in den folgenden Jahren werden entlang von Schwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit weiter themen- und zielgruppenspezifische Kampagneninhalte entwickelt und umgesetzt.

Sämtliche Kampagneninhalte werden auf einer eigenen Homepage im Rahmen von „München Unterwegs“ übersichtlich zusammengestellt (https://muenchenunterwegs.de/mercidir/).

Mit der Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07724) wurde zudem eine weitere Stelle für die künftige Umsetzung und Entwicklung einer unterstützenden Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit geschaffen. Die Stellenbesetzung erfolgte im April 2024.

Mit Beschluss zur „Evaluation und Modifizierung der Verkehrssicherheitskampagne der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12012) wurde das Mobilitätsreferat zudem beauftragt, die Reichweite der Kampagne, insbesondere über digitale Kanäle und Außenwerbungskampagnen, in Zukunft deutlich zu steigern.

Erste (bereits sehr positive) Evaluationsergebnisse zur Wahrnehmung und Wirkung der Kampagne werden in Kap. 3.5. beschrieben.

Fotos 1-3: Maßnahmen der Verkehrssicherheitskampagne „MerciDir“
Quelle: Landeshauptstadt München

3.3 Straßeninfrastruktur

Eine gut gestaltete, dem aktuellen Stand der Technik entsprechende und intuitiv zu erfassende Infrastruktur ist von entscheidender Bedeutung, um Unfälle zu verhindern und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Dieses Kapitel stellt den Fortschritt bei der Verbesserung der Infrastruktur im Bestand entlang konkreter Maßnahmen vor. Präventive Maßnahmen im Bereich der Infrastrukturplanung und darüber hinaus werden in Kap. 3.4 beschrieben.

3.3.1 Unfallkommission

Die Unfallkommission ist ein Expert*innengremium, bestehend aus Vertreter*innen des Mobilitätsreferates, des Baureferates sowie des Polizeipräsidiums München. Sie ist ein wichtiges Instrument im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit der gemeinsamen Aufgabe, Unfallörtlichkeiten mit hohem Unfallpotential – sogenannte Unfallhäufungsstellen – zu „entschärfen“. Zudem werden alle tödlichen Verkehrsunfälle vor Ort untersucht. Die Geschäftsführung der Unfallkommission obliegt dem Mobilitätsreferat, Rechtsgrundlage für die örtliche Unfalluntersuchung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung.

Zur Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen wertet das Mobilitätsreferat die von der Polizei übermittelten Unfalldaten aus und beraumt Ortstermine mit allen Beteiligten an. Im Rahmen der Ortstermine erarbeitet die Unfallkommission Maßnahmen, um die Zahl der Verkehrsunfälle an diesen Örtlichkeiten dauerhaft zu reduzieren. Dazu werden unter anderem Verkehrsbeschilderungen und Fahrbahnmarkierungen ergänzt oder verändert sowie Lichtsignalanlagen angepasst oder errichtet. Zudem können die Maßnahmen auch bauliche Änderungen zur Folge haben.

Alle Örtlichkeiten werden spätestens 365 Tage nach Umsetzung der Maßnahmen evaluiert, um festzustellen, ob die getroffenen Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsunfälle geführt haben. Sofern kein deutlicher Rückgang zu verzeichnen ist, werden die Örtlichkeiten erneut in der Unfallkommission behandelt.

Im Jahr werden in München durchschnittlich 40 Örtlichkeiten durch die Unfallkommission bearbeitet. Hierfür finden etwa 100 Ortstermine statt.

3.3.2 Knotenpunkte

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten nach einem stadtweiten „Top-Down-Prinzip“ und unterhalb der Einsatzschwelle der Unfallkommission wurde unter Beteiligung verschiedener Organisationseinheiten des Mobilitätsreferats die Arbeitsgruppe „Sichere Knotenpunkte“ eingerichtet. Entsprechend der Zielsetzung aus dem letzten Sachstandsbericht 2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254) wurde damit der Bedeutung des Knotenpunkts als zentrale Gefahrenstelle im Verkehrsgeschehen nochmals deutlich Rechnung getragen. Bereits im letzten Bericht wurden dazu folgende drei zentrale Ansatzpunkte festgelegt:

1. Systematische Überprüfung aller Knotenpunkte auf das aktuelle Unfallgeschehen
2. Frühzeitige Identifizierung von aufkommenden Unfallschwerpunkten
3. Kontinuierliche referatsübergreifende Abstimmung zu aktuellen und geplanten Umbaumaßnahmen an Knotenpunkten

Im Jahr 2023 wurde für das gesamte Stadtgebiet eine Aktualisierung der Unfalldatenanalyse für die Jahre 2020–2022 durchgeführt. Diese beinhaltet:

- das systematische Monitoring der bestehenden, bisherigen Unfallschwerpunkte (aus den Unfalldaten der Jahre 2017–2019) hinsichtlich des Unfallgeschehens (vor dem Hintergrund getroffener Maßnahmen) und der jeweiligen Feststellung einer Verbesserung bzw. Verschlechterung der Unfallsituation, sowie

- die Ergänzung und Fortschreibung der Liste durch die Identifikation neu hinzugekommener Unfallschwerpunkte (aus den Unfalldaten der Jahre 2020–2022).

Mit Stand 2023 liegen somit 71 Örtlichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor, welche hinsichtlich des aktuellen Unfallgeschehens, der Unfallentwicklung zu den Vorjahren, ggfs. bestehender baulicher Besonderheiten, der bereits getroffenen Maßnahmen und der zeitnahen Planungsumsetzung priorisiert wurden.

Aus diesen Örtlichkeiten wurde zunächst eine aktualisierte (aus beiden o. g. Betrachtungszeiträumen) „Prio 50“-Liste erstellt. Mittels dieses rollierenden Verfahrens (mit Zu- und Abgängen) und der systematischen Priorisierung kann gewährleistet werden, dass immer jene Örtlichkeiten mit Maßnahmen abgearbeitet werden, bei denen der Handlungsdruck aufgrund des Unfallgeschehens am höchsten ist.

Darüber hinaus erlaubt die Fortschreibung auch solchen Örtlichkeiten, die bereits entschärft wurden, eine Evaluation der Maßnahmen sowie ein ständiges Monitoring für den Fall einer erneuten Verschlechterung.

Für das Jahr 2023 wurden vom Mobilitätsreferat folgende **zehn Knotenpunkte** identifiziert, die kurzfristig durch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entschärft wurden, bzw. entsprechende Maßnahmen durch das Mobilitätsreferat angeordnet oder beim Baureferat zur Umsetzung beauftragt sind.

In der nachfolgenden Auflistung werden diese Knotenpunkte mit Informationen zur dortigen Unfallproblematik und den getroffenen oder noch zu treffenden Maßnahmen dargestellt.

1) Ungerer Straße / Leopoldstraße / Münchner Freiheit	
Unfallproblematik	Schwerpunktmäßig Unfälle durch Vorfahrtmissachtung rechtsabbiegender Kraftfahrzeuge gegenüber geradeaus fahrendem, bevorrechtigten Radverkehr an den Einmündungen Leopoldstraße / Ungerer Straße (Fahrtrichtung stadtauswärts) und an der Zweirichtungsradwegfurt über die Einmündung der Herzogstraße.
Umgesetzte Maßnahmen	Roteinfärbung der Radwegfurt, „Trixispiegel“, Gelbblinker an der Einmündung der Ungerer Straße, Roteinfärbung der Radwegfurt über die Herzogstraße

2) Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Senefelderstraße	
Unfallproblematik	Überschreiten-Unfälle zwischen die Schwanthalerstraße querenden Zufußgehenden und Kraftfahrzeugen aus verschiedenen Fahrbeziehungen.
Umgesetzte Maßnahmen	Geschwindigkeitsreduzierung zwischen Goethestraße und Paul-Heyse-Straße mit Zusatz „Kinder, werktags Mo – Fr 07:00 bis 18:00 Uhr“.
geplante Maßnahmen	Herausnahme eines Fahrstreifens und einer Parkreihe zur Anlage von geschützten Radfahrstreifen. Damit geht neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit für den fließenden Radverkehr auch eine Verbesserung der Sichtbeziehungen und Verkürzung der Querungslängen für Zufußgehende einher.

3) Maximilianstraße zwischen Alfons-Goppel-Straße und Wurzerstraße	
Unfallproblematik	Schwerpunktmäßig Alleinunfälle durch Stürze von Radfahrenden in den Trambahngleisen auf Fahrbahnniveau aus diffusen, teils auch nicht eindeutig zuordenbaren Gründen. Eine Häufung tritt

	bei der Querung der Maximilianstraße auf der Nord-Süd-Querung der Altstadt (NSQ) beziehungsweise beim Einbiegen aus dem Längsverkehr auf die NSQ im „schleifenden Schnitt“ auf, da die Radfahrenden die eingerichteten Querungsanlagen nur wenig nutzen. Eine weitere Auffälligkeit besteht im Längsverkehr auf der Maximilianstraße, schwerpunktmäßig in Fahrtrichtung Ost. Nach Auswertung der Unfallberichte und Beobachtungen bei einem Ortstermin, ist ein Schwerpunkt als Unfallursache erkennbar: das regelmäßige „Zweitereiheparken“ in beiden Fahrtrichtungen führt punktuell zu einer Abdrängung der Radfahrenden in den Gleisbereich. Obwohl es nicht als Alleinursache identifizierbar ist, so begünstigt es mittelbar doch die Unfälle im Längsverkehr, z. B. in Verbindung mit Nässe.
Umgesetzte Maßnahmen	Verstärkte Überwachung des ruhenden Verkehrs durch die KVÜ zur Eindämmung des „Zweitereiheparkens“, das punktuell zu einer Abdrängung der Radfahrenden in den Gleisbereich führt. Markierung eines Schutzstreifens und von Fahrradpiktogrammen und Anbringen einer Hinweisbeschilderung zur Vermeidung der schrägen Gleisquerung durch den Radverkehr. Begleitende Information und Öffentlichkeitsarbeit.

4) Müllerstraße zwischen Holzstraße und Hans-Sachs-Straße	
Unfallproblematik	Schwerpunktmäßig Alleinunfälle durch Stürze von Radfahrenden in den Trambahngleisen und der Weiche durch beengte Raumaufteilung.
Umgesetzte Maßnahmen	Herausnahme des Parkstreifens an der Südseite, Anordnung eines absoluten Haltverbotes (Zeichen 283 StVO) und Anbringung von Fahrradsymbolen auf der Fahrbahn („Piktogrammkette“) mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit.

5) Berg-am-Laim-Straße / Ampfingstraße / Leuchtenbergring	
Unfallproblematik	Schwerpunktmäßig Unfälle durch Vorfahrtmissachtung rechtsabbiegender Kraftfahrzeuge gegenüber geradeaus fahrendem, bevorrechtigten Radverkehr an der Einmündung zur Abfahrt auf den Leuchtenbergring (Fahrbeziehung Ost-Nord)
Umgesetzte Maßnahmen	Der rechte Fahrstreifen in Fahrtrichtung West ist zu einer reinen Rechtsabbiegespur ummarkiert. Eine Einordnungstafel ist errichtet und in Kraft gesetzt. An der LSA gibt es mittlerweile ein zweiteiliges Rechtsabbiegehilfssignal, wodurch der Kraftfahrzeugverkehr in einem bestimmten Zeitraum ungehindert, ohne Konflikt mit dem Rad- und Fußverkehr, abfließen kann. Dieser Zeitraum verändert sich verkehrsabhängig und liegt im Durchschnitt bei 6 bis 12 Sekunden, mindestens jedoch 5 Sekunden. Es wird erwartet, dass durch den verminderten Abbiegedruck die Konflikte reduziert werden. Radweg und Radwegfurten sind rot eingefärbt.

6) Agnes-Bernauer Straße / Fürstenrieder Straße	
Unfallproblematik	Vorfahrtmissachtung linksabbiegender Kraftfahrzeuge in Fahrtrichtung Ost-Süd gegenüber geradeaus fahrendem Radverkehr in der Gegenrichtung; Vorfahrtmissachtung rechtsabbiegender Kraftfahrzeuge gegenüber geradeaus

	fahrendem, bevorrechtigtem Radverkehr in Fahrtrichtung West-Süd an der südlichen Fahrradfurt.
Umgesetzte Maßnahmen	„Trixispiegel“, Gelbblinker

7) Leopoldstraße / Franz-Joseph-Straße	
Unfallproblematik	Linksabbieger / Wender / Rechtsabbieger auffällig in einem diffusen Unfallgeschehen Kfz vs. Kfz und Kfz vs. Radverkehr in allen Fahrbeziehungen untereinander.
Umgesetzte Maßnahmen	Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 auf der Leopoldstraße auf dem östlichen Fahrstreifen zwischen Martiusstraße und Leopoldstraße 172 und auf dem westlichen Fahrstreifen zwischen Leopoldstraße 173 e) und Franz-Joseph-Straße; „Trixispiegel“ im Kreuzungsbereich; Roteinfärbung des aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) in der Franz-Joseph-Straße. Roteinfärbung aller Radwegfurten.

8) Arnulfstraße / Seidlstraße	
Unfallproblematik	Abbiegeunfälle insbesondere zwischen dem von Westen kommenden linksabbiegenden Kraftfahrzeugverkehr und dem Richtung Westen fahrenden Geradeausverkehr (Kfz vs. Kfz); Kollisionen von Kfz mit querendem Rad- bzw. Fußverkehr; Unfälle durch Vorfahrtmissachtung rechtsabbiegender Kraftfahrzeuge gegenüber geradeaus fahrendem, bevorrechtigtem Radverkehr in Fahrtrichtung Süd-Ost.
beauftragte Maßnahmen	Altersbedingter Austausch der LSA vorgesehen. Hierbei ist eine separate Signalisierung der Linksabbieger im Zuge der Arnulfstraße bereits geplant und angeordnet. Ebenso ist die Roteinfärbung der Radwegfurten beauftragt.

9) Innsbrucker Ring / Bad-Schachener-Straße	
Unfallproblematik	Schwerpunktmäßig zwischen stadtauswärts auf der Bad-Schachener-Straße fahrendem Geradeausverkehr und entgegenkommenden Linksabbiegern (Kfz vs. Kfz); Unfälle durch Vorfahrtmissachtung rechtsabbiegender Kraftfahrzeuge und geradeaus fahrendem, bevorrechtigtem Radverkehr von Osten Richtung Norden und von Süden Richtung Osten.
Umgesetzte Maßnahmen	Optimierung des Signalprogramms, Ummarkierung der Fahrstreifen auf einen Linksabbiegestreifen pro Richtung (statt bisher zwei), Roteinfärbung der Radwegfurten

10) Moosacher Straße / Lerchenauer Straße	
Unfallproblematik	2022 gab es eine Unfallhäufungsstelle. Dabei touchierten in der östlichen Zufahrt linksabbiegende Lkw die nebenstehenden Fahrzeuge; Zusätzlich gab es Unfälle durch Vorfahrtmissachtung rechtsabbiegender Kraftfahrzeuge gegenüber geradeaus fahrendem, bevorrechtigtem Radverkehr in den Fahrbeziehungen Ost-Nord und West-Süd.
Umgesetzte Maßnahmen	Rückverlegung der Haltlinie des Linksabbiegefahrstreifens neben dem Geradeausfahrstreifen im östlichen Knotenpunktzulauf;

	Umbau der südlichen Insel für einen besseren Radius. Alle Radwegfurten wurden rot eingefärbt.

Weiteres Vorgehen:

Soweit Maßnahmen vollständig umgesetzt sind und zu einer nachweisbaren Verbesserung des Unfallgeschehens geführt haben, rücken nach dem rollierenden Verfahren die nächstniedrigen priorisierten Knotenpunkte oder neu identifizierte, auffällige Unfallstellen in die Arbeitsliste auf.

Die nächste turnusmäßige Priorisierung der unfallauffälligen Stellen findet in Q4 / 2025 statt und umfasst den Unfallzeitraum 2022, 2023 und 2024.

Falls die Mittel der Verkehrssteuerung und der Verkehrsanordnung im Bestand zur Beseitigung der Gefahrenlage nicht ausreichen und ein Umbau notwendig wird, wird dies künftig unter Einbeziehung des Baureferates in der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Sichere Knotenpunkte“ abgestimmt.

Zur Identifizierung von Fördermöglichkeiten und entsprechender Beantragung z. B. gem. Kommunalrichtlinie steht die Stadtkämmerei dem Baureferat und weiteren Stellen jederzeit zu einer projektbezogenen Abstimmung zur Verfügung.

Rückbau von Rechtsabbiegefahrbahnen („freilaufende Rechtsabbieger“)

Unter Rechtsabbiegefahrbahnen, umgangssprachlich „freilaufende Rechtsabbieger“ (gelegentlich auch „freie Rechtsabbieger“) sind durch eine Dreiecksinsel räumlich getrennte Fahrbahnen zu verstehen, die das zügige Rechtsabbiegen an Kreuzungen oder Einmündungen für den Kfz-Verkehr ohne Einbindung in eine in den meisten Fällen ansonsten dort vorhandene Lichtsignalanlage ermöglichen (Anmerkung: Es gibt sie vereinzelt innerorts auch noch im untergeordneten Straßennetz an Knoten ohne Signalanlage).

Diese Anlagen erhöhen bei entsprechender Verkehrsbelastung zu Spitzenstunden des Kfz-Verkehrs zwar die Leistungsfähigkeit des Knotens für den Kfz-Verkehr, führen aber (auch aufgrund der höheren Abbiegegeschwindigkeiten) insbesondere innerorts zu einem erhöhten Gefahrenpotenzial speziell für den Fuß- und Radverkehr (Konfliktbereiche siehe nachfolgende Abbildung 9). Diese Verkehrsanlagen sind nicht mehr aktueller technischer Standard. Rechtsabbiegefahrbahnen kommen entsprechend der aktuellen Regelwerke[9] bei Neuplanungen innerorts nicht mehr zum Einsatz.

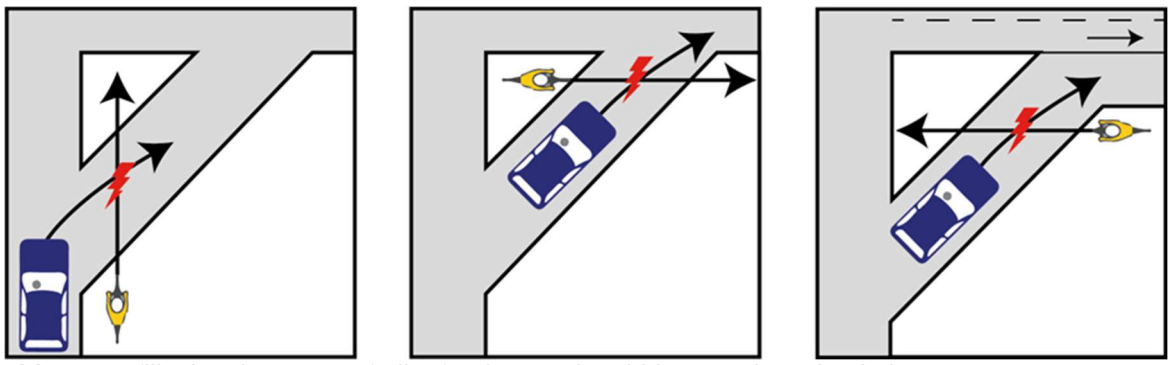

Abb.9: Konfliktsituationen am „freilaufenden Rechtsabbieger“ mit Radverkehr
Quelle: Eigene Darstellung, verändert nach FGSV ERA 2010, S. 53

Bestehende Rechtsabbiegefahrbahnen wurden in München entsprechend der letzten Beschlussfassung zum Verkehrssicherheitskonzept (SV Nr. 20-26 / V 03254) systematisch

9 FGSV (2012): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Technische Regelwerke. FGSV-Nr.:200.

identifiziert, erfasst und nach Unfallgeschehen mit folgendem Ergebnis zur Bearbeitung priorisiert. Zum Abschluss der Untersuchung im Jahr 2022 gibt es insgesamt 147 „freilaufende Rechtsabbieger“ an 106 Knotenpunkten im Stadtgebiet. Vier davon sind zwischenzeitlich nicht mehr im Zuständigkeitsgebiet der Landeshauptstadt München. Damit verbleiben 143, von diesen sind 40 bereits durch Umbau oder durch eine Lichtsignalanlage gesichert. Fünf befinden sich mit Stand Dezember 2022 in der Umsetzung hinsichtlich verschiedener Sicherungsmaßnahmen und 30 weitere sind in verschiedenen Phasen der Planung. Die nächste turnusmäßige Gesamtbetrachtung findet ab dem 4. Quartal 2025 statt.

Für die vorgenannten 30 freilaufenden „Rechtsabbieger in Umplanung“ ist anzumerken, dass die Planung den gesamten Knotenpunkt oder den Streckenabschnitt und nicht ausschließlich den „freilaufenden Rechtsabbieger“ umfassen kann. Auch können sie Teil eines größeren Projekts (z. B. Verlängerung der U5, der Tramtangenten oder Radentscheidmaßnahmen) sein. In diesem Zusammenhang müssen die Zeitschienen genau betrachtet werden, um in kurzer Zeit erfolgende Mehrfachumbauten zu vermeiden und Synergien zu nutzen. Planungsstandard und Vorzugslösung ist, dass überall dort, wo ein Knoten im Rahmen eines Straßenbauprojektes umgebaut wird, vorhandene Rechtsabbiegefahrbahnen zurückgebaut werden.

Mit Stand Dezember 2022 verbleiben somit 68 „freilaufende Rechtsabbieger“, also etwas weniger als die Hälfte, für die eine Bearbeitung noch ausstehend ist. Diese wurden gemäß des o. g. Beschlusses entsprechend ihrer Priorisierung kategorisiert.

So sind bspw. 14 davon ohne Führung von Rad- und Fußverkehr (z. B. an Autobahnauffahrten) und weitere 23 in dem zur Priorisierung verwendeten Zeitraum von fünf Jahren (2016–2020) unfallfrei. Diese haben folglich eine niedrigere Priorisierung als die verbleibenden 13 mit wenig Unfällen im Rad- und Fußverkehr (weniger als zwei in fünf Jahren und keine Schwerverletzten/Getöteten) und die sieben freilaufenden Rechtsabbieger mit einem erhöhten Unfallgeschehen. Diese sieben unfallauffälligen Rechtsabbiegefahrbahnen werden in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit zum Rückbau empfohlen.

Abschließend und ergänzend wurden die priorisierten Knotenpunkte nochmals einer Gesamtbetrachtung unterzogen, um ggf. vorhandene lokale Besonderheiten oder unzureichend erfasste Spezifika in der Abwägung zu berücksichtigen und sofern sinnvoll, in die Priorisierung einfließen zu lassen. Weiter wurde neben dem reaktiven Abbau der Unfallhäufungsstellen auch der Unfallprävention im Sinne der „Vision Zero“ Rechnung getragen.

Zur Beseitigung der Gefahrenlage für den Fuß- und Radverkehr wird für folgende sieben Knotenpunkte der Rückbau der Rechtsabbiegefahrbahnen („freilaufende Rechtsabbieger“) zur Beschlussfassung vorgelegt:

1. **Bavariaring / Hans-Fischer-Str. (Ost-Nord)**
2. **Bavariaring / Hans-Fischer-Str. (Nord-West)**
3. **Kapuzinerplatz (Süd-Ost)**
4. **Platz der Freiheit (Ost-Nord)**
5. **Platz der Freiheit (West-Süd)**
6. **Landshuter Allee / Moosacher- / Triebstr. (West-Süd)**
7. **Rotkreuzplatz**

Im weiteren Vorgang wird jeweils geprüft, ob es im Sinne ökonomischen Verwaltungshandelns ausreicht, die Rechtsabbiegefahrbahnen jeweils isoliert zu überplanen oder ob aufgrund der Geometrie (Schleppkurven, Querungsanlagen, usw.) der gesamte Knoten umzuplanen ist. Auch die mögliche Chance einer Gestaltung als Grünfläche (Schwammstadtprinzip), Gehweg oder Varianten mit einem Teilumbau, z. B. zur Weiternutzung als Bypass für den Radverkehr sowie Projekte mit Bezug und evtl. zu nutzende Synergien (z. B.

Fahrbahnsanierungen, ÖPNV-Maßnahmen, u. ä.) werden zu beachten sein. Das Mobilitätsreferat wird dazu eine Raumaufteilung erstellen und die politischen Gremien (Stadtrat und Bezirksausschuss) in geeigneter Form einbinden. Zu den Maßnahmen Nr. 1, 2 und 3 kann dies kurzfristig Anfang 2026 erfolgen. Für die weiteren Maßnahmen erfolgt die Vorlage ab dem 3. Quartal 2026.

Weiteres Vorgehen:

Alle genannten Knotenpunkte verbleiben nach Umsetzung der Maßnahmen zum Zweck der Maßnahmenevaluation unter Beobachtung.

Im nächsten Schritt rücken neu identifizierte auffällige Unfallstellen in die Arbeitsliste auf. Die nächste turnusmäßige Gesamtbetrachtung und Priorisierung der unfallauffälligen freilaufenden Rechtsabbiegefahrbahnen findet ab dem 4. Quartal 2025 statt und umfasst den Unfallzeitraum 2022, 2023 und 2024. Die Bearbeitung erfolgt in der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Sichere Knotenpunkte“.

Einsatz von Trixi-Spiegeln

Im letzten Sachstandsbericht 2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254) wurde bereits ausführlich über den pilothaften Einsatz von sog. Trixi-Spiegeln berichtet, sowie Maßnahmenvorschläge auf Grundlage von Evaluationsergebnissen erarbeitet. Demnach sollten zusätzlich zu den 100 sog. Trixi-Spiegeln aus dem in 2019/2020 durchgeführten Pilotversuch bis zu weitere 1.000, aus einer Spendenaktion des Radiosenders Radio Gong erworbene, Spiegel im Stadtgebiet München montiert werden.

Trotz der Evaluationsergebnisse wurde diese Skalierung als zielführender Baustein erachtet, 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.

Ein flächendeckender Ausbau von sog. Trixi-Spiegeln wurde nicht empfohlen, da die Evaluationsergebnisse darauf hinwiesen, 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. Eine flächendeckende Montage würde zudem einen erheblichen Ressourceneinsatz verursachen.

Mit o. g. Beschluss wurde das Mobilitätsreferat jedoch gebeten, den flächendeckenden Ausbau von Trixi-Spiegeln weiter zu prüfen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen: Das Mobilitätsreferat bleibt auch weiterhin bei seiner Einschätzung und o. g. Begründung, und empfiehlt keinen flächendeckenden Ausbau von sog. Trixi-Spiegeln an Knotenpunkten im Stadtgebiet München.

3.3.3 Radfahrstreifen in Mittellage

Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nehmen mit dem gestiegenen Radverkehrsaufkommen zu und stehen in der öffentlichen Debatte immer mehr im Fokus. Insbesondere die Unfallkonstellation zwischen geradeausfahrenden Radfahrenden und rechtsabbiegenden Kfz im Knoten stellt eine der häufigsten Unfallkonstellationen für den Radverkehr dar und wird deswegen auch in der Öffentlichkeit immer wieder thematisiert.

Sogenannte Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) sollen genau diese Konfliktsituation am Knoten selbst vermeiden helfen, indem sie die Aufteilung zwischen den genannten Fahrtrichtungen bei guten Sichtbeziehungen frühzeitig im Zulauf zum Knoten ermöglichen. RiM

sind eine von verschiedenen Lösungsmöglichkeiten zur Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen, die der Radverkehrsplanung zur Verfügung stehen. Sie sind als Alternative seit vielen Jahren in den Entwurfsrichtlinien bzw. Regelwerken zu finden, wie z. B. in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). In den letzten Jahren gab es wiederholt kritische Stimmen, u. a. aus Interessenverbänden, welche den RiM bestimmte subjektive und / oder objektive Risiken attestieren. Andere Städte, wie z. B. Hamburg ab 2020, verzichten infolgedessen auf den Neubau von RiM.

Aufgrund vieler eingehender Anfragen zu RiM aus der Bürgerschaft, den Interessenverbänden und der Politik wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die Diskussion zu objektivieren, wissenschaftliche Studien darzustellen und die gesellschaftlichen und medialen Standpunkte möglichst objektiv einordnen zu können. Die zentralen Ergebnisse dieses Gutachtens werden nachfolgend übersichtlich zusammengefasst.

Zusammenfassung des beauftragten Gutachtens

Die Studienlage zur Verkehrssicherheit von RiM ist vergleichsweise dünn. Die einzige wissenschaftliche Literatur stammt von Richter et. al. (2019) und untersucht 42 RiM, welche sich hauptsächlich in Berlin befinden. Die Untersuchung liefert zudem kein klares Ergebnis, und kann weder eine eindeutige Verschlechterung noch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit nach Einführung der RiM feststellen.

Im Rahmen des beauftragten Gutachtens wurde in München das Unfallgeschehen an Knotenpunkten mit RiM im Zeitraum 2010–2021 untersucht. Aus einem Kollektiv von 33 Knotenpunkten mit mindestens einem RiM, lag für 16 Knotenpunkte ein statistisch ausreichendes Unfallgeschehen für einen Vorher- / Nachhervergleich vor. Unter Berücksichtigung der Einschränkungen hinsichtlich der Aussagekraft aufgrund des kleinen Analysekollektivs sowie der Zuordnung von Unfällen konnten folgende Schlussfolgerungen abgeleitet werden:

1. **Ein Anstieg bzw. eine Verlagerung der Unfälle** aus dem Knoteninnenbereich in den Knotenarm nach Einrichtung eines RiM **lässt sich anhand der für München 16 untersuchten Knotenpunkte nicht bestätigen**. Trotz des stadtweit zunehmenden Radverkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Zunahme bei den Radverkehrsunfällen kann sogar eine Reduzierung der Anzahl an Radverkehrsunfällen in den Knotenzufahrten mit einem RiM festgestellt werden (Anmerkung: Im Nachbetrachtungszeitraum gab es allerdings auch nur einen Radverkehrsunfall weniger als zuvor).
2. **Trotzdem treten in Knotenarmen mit RiM vereinzelt Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung auf**, welche zumindest mit Überholvorgängen sowie dem Verflechten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr im Zusammenhang stehen. Relevante Themen sind dabei sehr lange RiM, der Schwerverkehr (Bus, Lkw), Überholvorgänge zwischen Radfahrenden, Rotlichtmissachtung des Radverkehrs auf dem RiM und direktes Linksabbiegen des Radverkehrs vom RiM.
3. **Im Knoteninnenbereich ist** unter Berücksichtigung der allgemein ansteigenden Radverkehrszahlen und des damit einhergehenden Anstiegs bei den Radverkehrsunfällen **auch nach Einrichtung eines RiM ein Anstieg der Radverkehrsunfälle zu beobachten.** Dieser Anstieg betrifft anteilsmäßig auch die Abbiegeunfälle, diese betreffen aber vor allem Linksabbiegeunfälle (linksabbiegende Kfz vs. geradeausfahrende Radfahrende) oder Rechtsabbiegeunfälle entweder mit (auf der Radfahrfurt oder über den jeweiligen Knotenarm) linksfahrenden Radfahrenden und/oder vom Gehweg kommend oder in den meisten Fällen andere Knotenzufahrten ohne RiM (meist mit Radverkehrsführungen im Seitenraum). Da aber der gesamte Knoteninnenbereich inkl. der Einflussbereiche der anderen

Knotenzufahrten betrachtet werden mussten, **bleibt unklar, ob dies auch für den jeweiligen Einflussbereich des Knotenarms mit RiM zutrifft.** Die Einzelunfallanalyse gibt allerdings keine Hinweise darauf (Ausnahme bei Linksfahren oder der Gehwegbenutzung), dass noch Rechtsabbiegeunfälle in den Zufahrten mit RiM stattfinden.

Über das o. g. Gutachten hinaus, nahm das Mobilitätsreferat den schweren Unfall mit Todesfolge vom 26.04.2024 an der Kreuzung Bajuwaren-/ Kreillerstraße zum Anlass, alle RiM in der Landeshauptstadt München nochmals einer systematischen Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung dauert derzeit noch an und erfolgt anhand von einheitlichen, nachvollziehbaren und sich aus dem aktuellen Wissensstand und dem Stand der Technik ergebenden Prüfkriterien. Die Prüfung soll die Einschätzung ermöglichen, dass der jeweilige RiM:

- an der jeweiligen Örtlichkeit die geeignete Form der Führung für den Radverkehr ist.
- nicht nur den verkehrsrechtlichen Anforderungen entspricht, sondern in seiner Umsetzung in der bestmöglichen Form ausgeführt ist.
- in seinem aktuellen Zustand den baulichen und verkehrstechnischen Anforderungen entspricht und frei von Mängeln ist.
- bei Veränderungen in der Verkehrsführung oder neuen Erkenntnissen zur Verkehrssicherheit zeitnah angepasst wird.

Neben objektiven Prüfungskriterien (wie der Zustand, die Geometrie des RiM, das Unfallgeschehen oder die Verkehrslast) werden bei der Prüfung auch, soweit möglich, subjektive Kriterien, wie beispielsweise vorliegende Hinweise von Bürger*innen mit einfließen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die subjektive Sicherheit die objektive Sicherheit beeinflussen kann: Wenn RiM tatsächlich von einer Vielzahl an Radfahrenden wegen gefühlter Unsicherheit abgelehnt würden und in der Folge der Seitenraum (wahrscheinlich dann der Gehweg) genutzt würde, könnten sich in der Folge dadurch zusätzliche Unfälle an den Knotenpunkten mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen ergeben.

Aktuell ist die Datenerhebung- und analyse abgeschlossen, mit der konkreten Einzelfallprüfung wurde begonnen, der Abschlussbericht wird voraussichtlich noch in diesem Quartal fertiggestellt sein.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Umgang mit den RiM weiterhin ein sehr dynamischer Prozess ist. Nach aktueller Sachlage **wird eine generelle und pauschale Ablehnung von RiM für München nicht als zielführend angesehen**. Mit Ausnahme des tragischen Unfalls mit Todesfolge an der Kreuzung Bajuwaren-/ Kreillerstraße sind die RiM in München bislang als unfallunauffällig einzuschätzen. RiM sind sicherlich kein „Allheilmittel“ für alle kritischen Knotenpunkte mit Verkehrssicherheitsproblemen in Bezug auf rechtsabbiegende Kfz. Sie stellen neben weiteren Maßnahmen wie u. a. der gesicherten bzw. separaten Signalisierung von geradeausfahrenden Radfahrenden und rechtsabbiegenden Kfz an LSA aber ein Werkzeug für die Verbesserung der objektiven Radverkehrssicherheit an Knotenpunkten dar.

Im Fall des o.a. RIM Bajuwaren- / Kreillerstraße plant das Mobilitätsreferat im nächsten Schritt eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU), die die verkehrlichen Auswirkungen von ggf. organisatorischen, signaltechnischen und baulichen Veränderungen am Knotenpunkt Bajuwaren-/ Kreillerstraße für alle Verkehrsteilnehmer*innen analysiert. Aktuell geht das Mobilitätsreferat nach erfolgreicher Auftragsvergabe im 3. Quartal 2025 von einer Durchführung der Untersuchung ab dem 4. Quartal 2025 aus. Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung werden hiernach referatsintern bewertet und das weitere Vorgehen festgelegt.

3.4 Prävention

Präventive Maßnahmen bezeichnen solche Maßnahmen, die auch ohne konkreten Anlass oder spezieller Unfalllage bei der Planung von Verkehrsanlagen und der Erstellung von Raumaufteilungen zum Einsatz kommen, um Verkehrssicherheitsdefizite erst gar nicht entstehen zu lassen. Im Zuge der Umsetzung der Vision Zero, dem strategischen Ziel der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit, wird dem Thema Prävention, respektive der Umsetzung präventiver Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, ein sehr hoher Stellenwert beigemessen.

3.4.1 Infrastrukturplanung

Eine wesentliche Säule dieser Präventionsarbeit im Handlungsfeld Sichere Infrastruktur ist die Beachtung der Vorgaben in der StVO, der VwV-StVO, der neuesten Erkenntnisse der Unfallforschung sowie die konsequente Anwendung der technischen Regelwerke, insbesondere der FGSV. Dies impliziert die Ausübung pflichtgemäßen Ermessens.

Sicherheitsauditierung der Straßenverkehrsinfrastruktur

Die zweite Säule ist die Durchführung von Sicherheitsaudits im Sinne einer Qualitätssicherung. Sicherheitsaudits sind im FGSV-Regelwerk „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen – RSAS“[10] beschrieben und werden durch digitale Checklisten[11] sowie die Liste der zertifizierten Sicherheitsauditoren[12] bei der Bundesanstalt für Straßenwesen ergänzt. Sicherheitsaudits sind international bereits seit vielen Jahren ein etablierter Standard, in Deutschland finden sie seit Anfang der 2000er Jahre Eingang in die Planungspraxis.

Wichtige Grundregel bei Audits ist eine Trennung zwischen dem Vorgehen bei der Planung und der Herangehensweise an den Bestand.

Ziel der **Sicherheitsauditierung in der Planung** ist es, Straßen beim Neu-, Um- oder Ausbau von Anfang an so sicher wie möglich zu gestalten und damit Unfallgefahren und Unfallfolgen präventiv gering zu halten. Damit wird dem Aspekt der Verkehrssicherheit im gesamten Planungs-, Entwurfs- und Bauablauf von Straßeninfrastruktur eine besondere Beachtung gewidmet. Das Sicherheitsaudit in der Planung ist ein präventives Verfahren. Es entspricht inhaltlich dem „Straßenverkehrssicherheitsaudit für lnfrastrukturprojekte" gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2008/96/EG.

Das **Sicherheitsaudit im Bestand** ist je nach Anlass ein reaktives oder ein präventives Verfahren. Eine anlassbezogene Begutachtung unfallauffälliger Strecken durch Experten stellt ein reaktives Verfahren dar; ein solches Audit ist eine der möglichen Maßnahmen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2008/96/EG („Sicherheitseinstufung und -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes"). Das Sicherheitsaudit im Bestand kann aber auch im Zusammenhang mit anstehenden Änderungen, z. B. bei strukturellen Änderungen im verkehrlichen und/oder städtebaulichen Umfeld einer bestehenden Straße, präventiv angewandt werden.

Ziel des Mobilitätsreferats ist der Aufbau einer eigenen, internen Auditierungsexpertise, um den erheblichen Sicherheitsanforderungen beim Erhalt und Ausbau der städtischen Infrastruktur einer Großstadt gerecht zu werden.

---

10 FGSV (2019): Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS). Technische Regelwerke. FGSV-Nr.298

11 https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-sicherheitsaudit/Defizitlisten.html;jsessionid=47F73086598749195B8ABEC937011384.live11294?nn=1817946

12 https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-sicherheitsaudit/Sicherheitsaudit_hidden_node.html;jsessionid=47F73086598749195B8ABEC937011384.live11294

Für die Fälle, dass:

- sehr kurzfristig die Erstellung von Bestands- Bau- und/oder Planungsaudits für hoch priorisierte oder besonders auffällige Netzabschnitte geleistet werden muss,
- bei Überlastung und/oder unterstützend bei sehr komplexen oder speziellen Projekten die vorhandenen personellen Ressourcen nicht ausreichen, besteht die Möglichkeit Sicherheitsaudits auch extern zu vergeben. Dafür wurden über die Nahmobilitätspauschale für das Jahr 2025 bereits Sachmittel bewilligt. Nachdem der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist hierfür eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich (-> siehe hierzu Kapitel 4 Vergaben

3.4.2 Schulwegsicherheit

Die Schulwegunfälle in München werden von der Polizei München im Rahmen einer Sondererhebung systematisch erfasst. Schulwegunfälle sind entsprechend der Definition des Polizeipräsidiums München solche Verkehrsunfälle, bei denen ein*e Schüler*in bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres auf dem Weg von oder zu einer schulischen Veranstaltung, einer Betreuungseinrichtung oder einem Hort verletzt oder getötet wird.

Nach einem durch Homeschooling und Schulschließungen bedingten deutlichen Rückgang der Schulwegunfälle im Pandemie-Jahr 2020 auf insgesamt 43 Unfälle, ist die Zahl im Jahr 2021 zunächst auf 66 Unfälle, und anschließend in den Jahren 2022-2024 wieder auf durchschnittlich 83 Unfälle pro Jahr gestiegen. Damit liegen die Schulwegunfälle dieser Jahre nur leicht unter dem Durchschnitt der Jahre 2010-2021 (86 Unfälle pro Jahr).

Im Folgenden werden aktuelle Entwicklungen der städtischen Präventionsarbeit im Bereich Schulwegsicherheit kurz vorgestellt.

Vision Zero-Hero

Bereits im letzten Sachstandsbericht 2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254) wurde über ein Pilotprojekt zur Gefahrenantizipation und Unfallprävention an Schulen berichtet und eine Verstetigung der Maßnahme in Aussicht gestellt. Dies konnte mit der Einrichtung eines kostenlosen Angebots für Verkehrssicherheits-Workshops für Schüler*innen ab der 7. Klasse erreicht werden.

Dabei lernen Jugendliche, wie Unfälle entstehen und was sie selbst tun können, um sicher unterwegs zu sein. Die Lernziele umfassen

- die typische Entstehung häufiger und schwerwiegender Unfälle
- das Wissen über unfallträchtige Stellen auf ihrem Schulweg und wie sie sich an diesen Stellen verhalten müssen
- das Bewusstsein, dass im Straßenverkehr immer mit dem Fehlverhalten von anderen zu rechnen ist
- den Perspektivwechsel und das Verständnis, wie andere Verkehrsteilnehmende den Straßenverkehr wahrnehmen. Beispielsweise, welche Bereiche von einem Lkw aus direkt gesehen werden können und welche nicht (toter Winkel)

Einrichtung von Schulstraßen

Im Januar 2026 wird vor der Grundschule an der Forellenstraße in Trudering-Riem die erste Schulstraße Münchens eingerichtet. Damit verbessert sich die Schulwegsicherheit von hunderten Kindern.

Im März 2025 hat der Mobilitätsausschuss des Stadtrats grundsätzlich beschlossen (SV Nr. 20-26 / V 14480), Schulstraßen erstmals in München einzuführen. Bei der Einrichtung von Schulstraßen werden Straßen(abschnitte) für einen gewissen Zeitraum für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt, in der Regel 30 Minuten vor Schulbeginn.

Schulstraßen tragen zu einer selbständigen Mobilität von Kindern bei und erhöhen die Schulwegsicherheit. Grundschulkinder haben durch ihre Sprengelzugehörigkeit meist einen Schulweg, den sie gut allein zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad zurücklegen können. Viele Kinder werden dennoch mit dem Auto gebracht, wodurch an einigen Stellen vor Schulen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen entsteht. Mehr Verkehr direkt vor den Schulen stellt aber ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die Kinder dar. Dieser Kreislauf kann durch eine Schulstraße unterbrochen werden.

Im Umfeld der Grundschule an der Forellenstraße wurden regelmäßig unübersichtliche Situationen beobachtet und gemeldet. Nach Rücksprache mit der Polizei und eigenen Beobachtungen des Mobilitätsreferats wurde dem Antrag des zuständigen Bezirksausschusses 15 Trudering-Riem und der Schulfamilie stattgegeben, und eine Schulstraße in der Brachsen- und nördlichen Forellenstraße umgesetzt.

In einem weiteren Schritt und aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen werden gegebenenfalls weitere Grundschulstandorte in Betracht gezogen werden.

3.4.3 Geschwindigkeit

Die Unfallhäufigkeit, v. a. aber die Unfallfolgen werden maßgeblich von der Geschwindigkeit mitbestimmt. Bei niedrigerer Geschwindigkeit können Unfallsituationen durch die Reaktionen der Verkehrsteilnehmer*innen im Konfliktfall eher vermieden werden. Ist der Unfall unvermeidbar, so hängen die Unfallfolgen, Schäden für Leib und Leben sowie Sachschäden erheblich von der Geschwindigkeit ab. Im sog. „Power Model“ (Elvik et al. 2004)[13] wurden 98 Untersuchungen zu diesem Thema ausgewertet.

Grundsätzliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Falle eines Unfalls führt eine höhere Geschwindigkeit auch in aller Regel zu schweren körperlichen Verletzungen.
- Mit steigender Geschwindigkeit nimmt die Unfallhäufigkeit überdurchschnittlich zu.
- Der Geschwindigkeitseinfluss auf die Unfallhäufigkeit begründet sich v. a. durch kürzere Reaktionszeiten, verlängerte Bremswege und eine verringerte Wahrnehmungszeit.

Der stärkste Beweis für den Geschwindigkeitseinfluss auf das Unfallgeschehen wurde im Zusammenhang mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 60 km/h auf 50 km/h in vielen Ländern Europas Ende des 20. Jahrhunderts erbracht. Nachgewiesen wurden Rückgänge von 10-15 Prozent bezogen auf alle Unfälle, wobei von

13 Elvik et al. (2004): Speed and road accidents. An evaluation of the Power Modell. TOI Report 240

einem tatsächlichen Rückgang der Geschwindigkeit um 2-5 km/h ausgegangen werden kann[14].

Damit wird Folgendes deutlich: Durch die Absenkung des innerörtlichen Geschwindigkeitsniveaus lassen sich, streckenabhängig in unterschiedlicher Ausprägung, teilweise erhebliche Sicherheitsgewinne durch die Reduzierung der Anzahl und Schwere von Unfällen erzielen.

Im Zuge der Umsetzung der Vision plant das Mobilitätsreferat folgendes Vorgehen:

1. Umsetzung einer streckenbezogenen und flächendeckenden Potentialanalyse zur Lokalisierung und Qualifizierung von möglichen Sicherheitsgewinnen durch die Reduzierung von angeordneten bzw. gefahrenen Geschwindigkeiten im Stadtgebiet

2. Unterstützung der Polizei und der KVÜ bei der Schwerpunktsetzung für die Geschwindigkeitsüberwachung

3. Prüfung eines Ausbaus von stationären und teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen im Rahmen der kommunalen Verkehrsüberwachung

Verortung von Sicherheitsgewinnen im Straßennetz durch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus oder intensivierte Geschwindigkeitsüberwachung

Eine streckenbezogene, d. h. räumlich verortete, Sicherheitsbewertung wurde bislang traditionell entlang des Unfallgeschehens, sprich reaktiv, vorgenommen. Entsprechend wurde für unfallträchtige Streckenabschnitte die Möglichkeit einer Herabsetzung der Regelhöchstgeschwindigkeit geprüft bzw. wurde ggf. ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau mittels Überwachung sanktioniert.

Im Zuge der Umsetzung der „Vision Zero“ werden jedoch künftig verstärkt präventive Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bzw. zur Vermeidung von Unfällen eingesetzt. Entsprechend werden z. B. auch verstärkt Unfallrisiken identifiziert und Maßnahmen zu deren Reduzierung geprüft.

Die Umsetzung einer streckenbezogenen und flächendeckenden Potentialanalyse zur Lokalisierung und Qualifizierung von möglichen Sicherheitsgewinnen durch die Reduzierung von angeordneten bzw. gefahrenen Geschwindigkeiten im Stadtgebiet München ist ein wichtiger Baustein zur anvisierten Etablierung eines breiten „Vision Zero“-Präventionskonzepts.

Dabei werden zum einen wissenschaftlich fundierte Methoden und Kriterien (u. a. der Verkehrsmodellierung) zur Kategorisierung des Straßennetzes bzgl. möglicher Sicherheitsgewinne zum Einsatz kommen.

Tabelle 7 gibt einen Überblick über die wichtigsten Kriterien zur Verortung von potentiellen Sicherheitsgewinnen durch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus oder intensivierte Geschwindigkeitsüberwachung.

14 THE EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT – ECMT (1996). Road Safety – Speed Moderation. Paris: ECMT

Tabelle 7: Kriterien zur Verortung von potenziellen Sicherheitsgewinnen im Straßennetz
Quelle: Eigene Bearbeitung, MOR

Zentrale Kriterien zur Verortung von potenziellen Sicherheitsgewinnen im Straßennetz
• Intensität der Umfeldnutzung[15] zur Abschätzung eines erhöhten Grundrisikos in Bezug auf das Geschwindigkeitsniveau
• Netzbereiche mit erhöhten Wahrscheinlichkeiten ungesicherter Querungen des Fußverkehrs (ungesichert bedeutet ohne Absicherung durch eine LSA) wie u. a. ÖPNV-Haltestellen, Bereiche mit erhöhten Dichten von Anschlussknotenpunkten (bevorzugte Querungspunkte des Fußverkehrs[16]) aber auch Bereiche mit erhöhtem Aufkommen des Fußverkehrs bei ungünstigen Randbedingungen (wie u. a. eines durchgängigen ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand als potenzielles Sichthindernis)
• Netzbereiche mit Radfahrenden im Mischverkehr auf der Fahrbahn (hierzu zählen auch Schutzstreifen)
• Ungesichertes Linksabbiegen an Knotenpunkten (unfallbegünstigender Einfluss durch fehlerhafte Geschwindigkeitsschätzung entgegenkommender Fahrzeuge bei erhöhten Geschwindigkeitsniveaus)
• Häufige Störungen des Verkehrsablaufs durch hohe Parkwechselfrequenz, unerwartete Querungsvorgänge des Fußverkehrs oder Querungsstellen des Radverkehrs
• Auffälligkeiten von Unfallsituationen, die im direkten Zusammenhang mit dem Geschwindigkeitsniveau des Pkw-Verkehrs auf der übergeordneten Hauptverkehrsstraße stehen ◦ Fahrunfälle ◦ Auffahrunfälle zwischen Kfz mit erhöhter Unfallschwere ◦ Überschreiten-Unfälle mit Beteiligung des Kfz-Verkehrs ◦ Linksabbiege- oder Einbiegen-Kreuzen-Unfälle bei ungesicherten Kreuzungssituationen (Vorfahrt-Knotenpunkte aber auch bedingt-verträgliche Linksabbiegerphasen an LSA) ◦ Beengte Straßenräume, bei denen der Radverkehr möglichst „mittig“ im versetzten Mischverkehr mit den Kfz fahren soll (u. a. bei Dooring-Unfällen im Mischverkehr, AB/EK-Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung bei erhöhten Anteilen regelwidrig im Seitenraum fahrender Radfahrender) ◦ Ggf. weiter zu definierende Unfallsituationen

Konkret soll damit eine fundiertere Entscheidungsgrundlage geschaffen werden für:

- die mögliche Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen entsprechend gültigen StVO-Regelungen, sowie
- eine Schwerpunktsetzung bei der Geschwindigkeitsüberwachung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

15 Schüller, H. (2010). Modelle zur Beschreibung des Geschwindigkeitsverhaltens auf Stadtstraßen und dessen Auswirkung auf die Verkehrssicherheit auf Grundlage der Straßengestaltung. Dresden: Dissertation am Lehrstuhl für Straßenverkehrs-technik, Fakultät Verkehrswissenschaften, Technische Universität Dresden

16 https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/start/0/rows/25/sortfield/score/sortorder/desc/searchtype/simple/query/Sch%C3%BCller+fu%C3%9Fg%C3%A4nger/docId/2461

Unterstützung der Polizei und der KVÜ bei der Schwerpunktsetzung für die Geschwindigkeitsüberwachung

Der Fachbereich Verkehrssicherheit des Mobilitätsreferats befindet sich seit Referatsgründung in gutem, regelmäßigem und vertrauensvollem Austausch mit der Abteilung E4 des Polizeipräsidiums München und der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) des Kreisverwaltungsreferates (KVR). Gemeinsam wurde dabei u. a. eine engere Zusammenarbeit bei der Schwerpunktsetzung für die Geschwindigkeitsüberwachung vereinbart.

Folgende Ansatzpunkte bzw. zugrundeliegende Kriterien werden dabei adressiert und künftig kontinuierlich ausgebaut:

Verortung von Sicherheitsgewinnen im Straßennetz durch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus oder intensivierte Geschwindigkeitsüberwachung (siehe S.32f.)

Entscheidend ist dabei die Ausprägung möglicher Sicherheitsgewinne, die sich durch Überwachungsmaßnahmen erzielen lassen können. Diese lassen sich anhand von bezifferten Unfallkosten identifizieren. Überwachungsmaßnahmen sollen dort stattfinden, wo sie am ehesten zu Vermeidung von Unfällen mit schweren Verletzungen und tödlichen Folgen beitragen können.

Analyse und Bewertung von Geschwindigkeitsdaten aus „Floating Car Data“

Mit GPS-Geräten ausgestattete Fahrzeuge erfassen überall im Straßennetz Informationen über ihre Position, Route und Fahrgeschwindigkeit. Diese Daten werden als Floating Car Data (FCD) bezeichnet und können zur Ableitung historischer Geschwindigkeitsdaten oder auch für Echtzeitanwendungen verwendet werden. Im Rahmen des Forschungsprojekts TEMPUS hat das Mobilitätsreferat zu Testzwecken bereits FC-Daten erworben. Gewonnene Erkenntnisse sollen künftig auch in den Ausbau der Schwerpunktsetzung für die Geschwindigkeitsüberwachung fließen.

Dabei ist eine enge Zusammenarbeit mit dem PP München (Abteilung E4) geplant, das ebenfalls sehr an der Nutzung von FC-Daten interessiert ist. Aktuell werden gemeinsame Rahmenbedingungen für den Kauf, die Analyse und die Speicherung von FC-Daten geprüft, ggf. könnte dies im Rahmen eines Forschungsprojektes erfolgen.

Prüfung eines Ausbaus von stationären und teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen im Rahmen der kommunalen Verkehrsüberwachung

Grundlage des aktuellen Prüfprozesses zum Ausbau von stationären und teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen sind

- eine veränderte, flexibilisierte Weisungslage des StMI Bayern zum Einsatz von Geschwindigkeitsmessanlagen durch Kommunen. Danach wurde den Kommunen ein umfassendes Handlungsinstrumentarium bestehend aus mobiler, teilstationärer und stationärer Geschwindigkeitsüberwachung zur Verfügung gestellt.

- aktuelle Ergebnisse einer Evaluationsstudie der Unfallforschung der Versicherer (UDV)[17] von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung. Dabei wurde der Einsatz und die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen im Zuge einer Umfrage unter 385 Verkehrsbehörden in Deutschland im Detail untersucht.

17 www.udv.de / FB Nr. 85 / Eva_Maßnahm_Geschw_ueberwachung

Die Prüfprozess erfolgt in enger Abstimmung mit der Abteilung E4 des PP München sowie der Kommunalen Verkehrsüberwachung des KVR. Insbesondere sollen dabei folgende Kriterien untersucht werden:

1. Aktuelle, durchschnittliche Dichte der technischen Verkehrsüberwachung (mobil, teilstationär, stationär) im Stadtgebiet München

2. Möglichkeiten eines sinnvollen Ausbaus der technischen Überwachungsdichte auf Grundlage einer detaillierten Unfalldatenanalyse und weiterer Erkenntnisse präventiver Methoden zur Erfassung von Unfallrisiken

3. Ressourcenabschätzung und realistische Umsetzungsplanung

Die KVÜ unterstützt dieses Vorgehen im Zuge ihrer strategischen Weiterentwicklung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10285).

3.4.4 Fahrzeugtechnik

Verbesserung der Fahrzeugtechnik

Bereits im letzten Sachstandbericht zur Münchner Verkehrssicherheitsarbeit (SV 20-26 / V 03254) wurde die Notwendigkeit zur Ausrüstung von Fahrzeugen, v. a. Lkw, mit Abbiegeassistenzsystemen als unverzichtbare Maßnahme zur wirksamen Reduktion von Rechtsabbiegeunfällen, hervorgehoben.

Im Rahmen der im März 2019 von der EU-Kommission verabschiedeten General Safety Regulation (GSR)[18] werden in mehreren Phasen verschiedene die Sicherheit erhöhende Fahrerassistenzsysteme für die neuen Kraftfahrzeuge auf Europas Straßen verbindlich vorgeschrieben. Seit Juli 2022 gilt die Regelung für neue Fahrzeugtypen, seit Juli 2024 müssen alle in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge die meisten GSR-Vorschriften erfüllen. Für einige wenige Assistenzsysteme greift die Regelung auch erst nach 2024. Konkret schreibt die GSR für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge u. a. folgendes vor[19]:

- Ab 7. Juli 2024 müssen sie – wie schon bestimmte Lkw und Busse seit einigen Jahren – mit einem hochentwickelten Notbremsassistenten ausgestattet sein, der mindestens stehende und bewegte Fahrzeuge erkennen und selbstständig bremsen kann.

- Ab 2026 muss der Notbremsassistent in Neufahrzeugen auch auf zu Fuß gehende und Radfahrende reagieren können. Für neue Fahrzeugtypen gilt Letzteres schon ab Juli 2024.

- Neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge müssen auch mit einem Notfall-Spurhalteassistenten ausgestattet sein.

Ungeachtet der Umsetzung o. g. Regularien, konnte die LHM bei diesem Thema bereits wichtige Fortschritte erzielen.

- Aktuell sind etwa 90 Prozent des städtischen Lkw-Fuhrparks über 7,5t bereits mit Abbiegeassistenzsystemen ausgestattet.

- Auch die MVG beschafft nur noch Busse mit Abbiegeassistenzsystemen.

18 https://www.tuvsud.com/en/resource-centre/stories/revision-of-the-eu-general-safety-regulation (Stand: 05.04.2024)
19 https://www.dekra.de/de/auf-dem-weg-zur-vision-zero/ (Stand: 05.04.2024)

- 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.

Geofencing-Lösungen zur Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit

Im Zuge des Einstiegs in die Teilstrategie Shared Mobility im Januar 2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04857) hat das Mobilitätsreferat bereits Zielvorgaben für die Entwicklung eines innovativen Parkraum- und Flächenmanagements für den Bereich der geteilten Mikromobilität entwickelt. Dabei sollen mit Hilfe von Geofencing-Lösungen im Stadtgebiet dauerhaft digitale Parkflächen, Parkverbotszonen und Sperrgebiete für geteilte Mikromobilität eingerichtet werden.

Außerdem sollen mit der Geofencing-Lösung auch kurzfristig flexible und zeitlich begrenzte Parkverbotszonen und Sperrgebiete für geteilte Mikromobilität eingerichtet werden können. Somit können für Veranstaltungen wie z. B. für das Oktoberfest eindeutig definierte digitale Sperrzonen definiert werden. Mit Hilfe der Standortübertragung von Fahrzeugen in Echtzeit wird eine Überwachung der Parkverbotszonen und Sperrgebiete möglich.

Im Zuge des verstärkten Ausbaus von präventiven Verkehrssicherheitsmaßnahmen, möchte das Mobilitätsreferat diese Technik künftig auch zur Reduzierung von Unfallrisiken an identifizierten Brennpunkten einsetzen. Ausgangspunkt dieser Maßnahme sind die stark gestiegenen Unfallzahlen bei den Elektrokleinstfahrzeugen (umgangssprachlich meist „E-Scooter“, im Folgenden E-Tretroller genannt) und die relativ klare Zuordnung des Unfallhergangs. Die nachfolgende Analyse des Unfallgeschehens verdeutlicht die Problematik.

<u>Analyse des Unfallgeschehens bei E-Tretrollern 2019–2024</u>

Elektrokleinstfahrzeuge, im Folgenden als E-Tretroller subsumiert, sind als Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h in Deutschland seit dem 15.06.2019 für die Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen. Das Unfallgeschehen von E-Tretrollern wird seitdem auch polizeilich in einer eigenen Kategorie erfasst und ist entsprechend klar zuzuordnen.

In den Jahren 2019 und 2020 verblieben die Unfallzahlen im Stadtgebiet noch auf einem vergleichsweise geringen Niveau. Im Jahr 2024 werden in München jedoch bei 468 Unfällen (2023: 427 Unfälle) 36 E-Tretroller-Fahrer*innen und -Mitfahrer*innen schwer- und weitere 289 leichtverletzt (2023: 31 und 248). Damit fällt der Anstieg im Jahr 2024 im Vergleich zu 2023 geringer aus als er noch im Vergleich 2023 zu 2022 zu beobachten war. Damals hatte sich die Zahl der schwerverletzten E-Tretroller-Fahrer*innen und -Mitfahrer*innen mehr als verdoppelt und die Zahl der leichtverletzten beinahe verdreifacht. Neben den verunfallten E-Tretroller-Fahrer*innen und -Mitfahrer*innen wurden bei solchen Unfällen mit E-Tretrollern 2024 weitere 4 Personen schwer- und 69 leichtverletzt. Dies entspricht in etwa dem Vorjahresniveau (2023: 3 und 90), ist im Vergleich zum Jahr 2019 (0 und 15) aber eine deutliche Zunahme. Abb. 11 stellt die genannten Ausführungen nochmals übersichtlich dar.

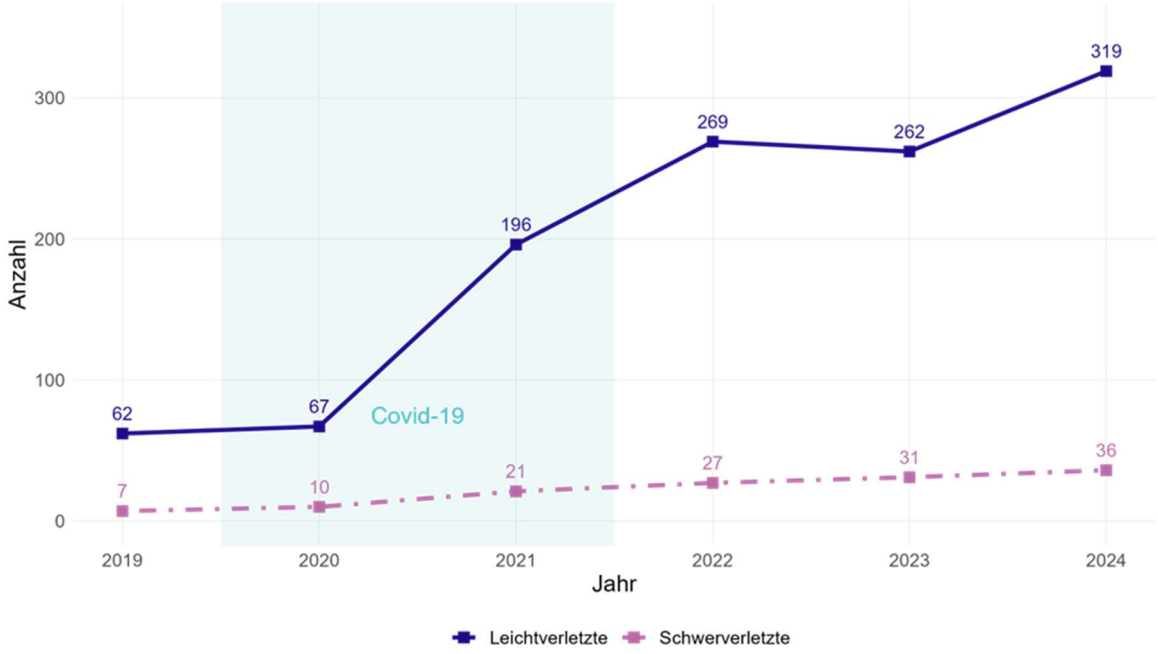

Abb. 10: Anzahl der schwer-, und leichtverletzten E-Tretroller-Fahrer*innen und Mitfahrer*innen nach Jahren
Quelle: Eigene Darstellung; **Datengrundlage:** Polizeipräsidium München

Auffallend ist die Demographie der verunfallten E-Tretroller-Fahrer*innen (siehe Abb. 12):

- Die verunglückten (leicht oder schwer verletzte) E-Tretroller-Fahrer*innen in den Jahren 2019 bis 2024 sind **mit 66 Prozent überwiegend männlich.**

- Im Vergleich zu ihrem Anteil an der Wohnbevölkerung verunglücken besonders Jungen und Männer ab 10 Jahren und bis zu einem Alter von 45 Jahren, aber auch Mädchen und Frauen im Alter von 10 bis 20 Jahren überproportional häufig auf E-Tretrollern.

- Besonders die **jungen Fahrer*innen und Mitfahrer*innen**, unabhängig von ihrem Geschlecht, zwischen 10 und 20 Jahren sind im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil in der Unfallstatistik **deutlich überrepräsentiert.**

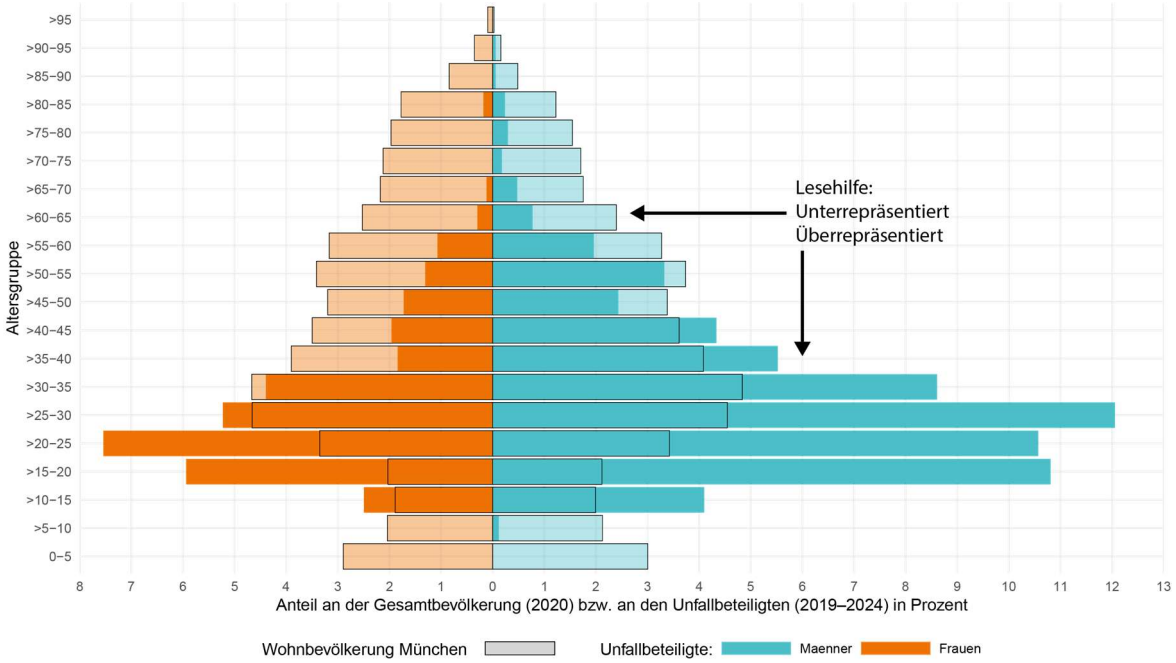

Abb. 11: Verunfallte E-Tretroller-Fahrer*innen und -Mitfahrer*innen nach Altersgruppe und Geschlecht; **Quelle:** Eigene Darstellung; **Datengrundlage:** Polizeipräsidium München

Des Weiteren lässt sich das Unfallgeschehen auch zeitlich sehr gut eingrenzen:

- Die drei unfallstärksten Monate sind der Juli, der August und der September.
- Bei Betrachtung nach Wochentagen und Stunden wird deutlich, dass E-Tretroller-Unfälle, gerade auch im Vergleich zu Unfällen im Fuß- oder Radverkehr tendenziell häufiger am Wochenende und häufiger in den späten Abendstunden und frühen Morgenstunden stattfinden.
- Eine auffallende Häufung, gerade im Vergleich zu allen anderen Unfällen, ist zwischen 22 Uhr des einen Tags und 3 Uhr des anderen Tags festzustellen.
- Als mit Abstand häufigste Ursache bei diesen Unfällen (nach anderen Fehlern bei den Fahrzeugführer*innen) ist Alkoholeinfluss zu nennen[20].

Schlussendlich lässt sich das Unfallgeschehen, insbesondere die auffallenden Häufungen in den frühen Morgenstunden, auch räumlich zu klaren Brennpunkten verdichten (siehe Abb.13).

Auf dieser Grundlage soll zeitnah der Einsatz von Geofencing-Lösungen für zeitlich begrenzte Parkverbotszonen und Sperrgebiete für geteilte Mikromobilität geprüft werden, um damit gezielt Unfallschwerpunkte abzubauen und präventiv Unfallgefahren vorzubeugen.

Im Gegensatz zu den Radverkehrsunfällen können Unfälle mit Beteiligung von Fahrer*innen von E-Tretrollern nicht in Relation zu den tatsächlich zurückgelegten Fahrten gesetzt werden. Hierzu fehlt leider nach jetzigem Stand eine gesicherte Datengrundlage.

20 https://www.polizei.bayern.de/mam/kriminalitaet/sicherheitsreport_2022.pdf

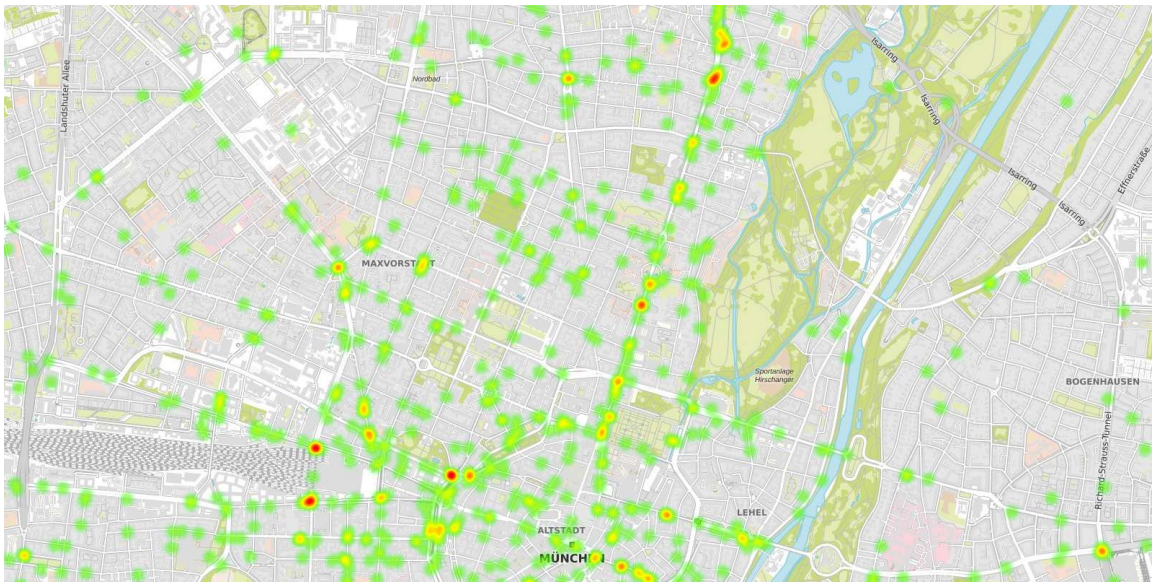

Abb.12: Beispielhafte Auswahl von Unfallschwerpunkten von E-Tretroller-Fahrer*innen der Jahre 2019–2024: Hauptbahnhof, Stachus sowie Münchner Freiheit als „Hotspots“ zu erkennen
Quelle: PTV EUSKa; **Datengrundlage:** Polizeipräsidium München; Nicht Teil der Unfallursachen in diesem Sinne sind Unfälle durch unsachgemäß und behindernd abgestellte E-Tretroller („Drüberfallen“)

3.5 Evaluation

Die systematische Überprüfung und Evaluation sämtlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist elementarer Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit des Mobilitätsreferats. Dabei wird sowohl der Umsetzungsprozess einzelner Maßnahmen („Wie gut hat die Umsetzung der Maßnahmen funktioniert?“), als auch deren Wirkung („Wie gut hat die Maßnahme hinsichtlich der Erreichung der Maßnahmenziele gewirkt?“) anhand von definierten Indikatoren (z. B. Unfallzahlen oder thematische Sicherheitsindikatoren) zur Messung des Maßnahmenerfolgs, evaluiert.

Zudem wird der Gesamtprozess auf dem Weg zur Vision Zero in München über einen mittelfristigen Meilensteinplan begleitet („Welche definierten Schwerpunkte sollen über die Umsetzung von einzelnen Maßnahmen adressiert werden?“) und bewertet („zahlen umgesetzte Maßnahmen und Schwerpunkte auf die Erreichung der Vision Zero ein?“).

Für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit wurde, mit wissenschaftlicher Unterstützung, ein gesondertes Evaluationskonzept entwickelt. Dieses zeigt verschiedene Optionen auf, wie Wahrnehmung und Wirkung der Verkehrssicherheitskampagne „Merci Dir“ erfasst und beschrieben werden können.

Die psychologischen Wirkmechanismen, über welche die Wahrnehmung der Kampagne zur Verhaltensänderung führt, stehen dabei im Zentrum. Grund dafür ist, dass ein tieferes Verständnis der bereits umgesetzten Wirkmechanismen einerseits und der potenziellen Wirkmechanismen andererseits, gezielte Empfehlungen zur Stärkung der Kampagne erlaubt. Dadurch kann die Kampagne laufend angepasst und verfügbare Ressourcen gezielt eingesetzt werden, um eine möglichst große Verhaltensänderung zu erreichen.

Die Ergebnisse der Evaluation liefern dadurch belastbare Erkenntnisse darüber, was die Kampagne bereits erreicht hat und wie die Kampagne weiter gestärkt werden kann. Die Evaluation kann damit auch erheblich zur Kommunikation über die Kampagne beitragen und Grundlage für zukünftige Entscheidungen liefern.

Erste Ergebnisse der Kampagnenevaluation

Zur Überprüfung der bisherigen Wirksamkeit der Verkehrssicherheitskampagne „Merci Dir“ wurde im Herbst 2024 das Züricher RANAS-Institut mit der Durchführung von Modul 1 eines mehrstufigen Evaluationskonzepts beauftragt.

Dieses Modul umfasste eine repräsentative Querschnittsbefragung unter 1.008 Münchner*innen aus allen Stadtbezirken zur Erfassung der Wahrnehmung und Wirkung der Kampagne sowie zur Analyse zentraler psychologischer Verhaltensfaktoren. Die Befragung berücksichtigte Alter, Geschlecht und räumliche Verteilung der Stadtbevölkerung.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Kampagne von einem großen Teil der Münchner Bevölkerung wahrgenommen und überwiegend positiv bewertet wurde. 52 % der Befragten erinnerten sich an eine Verkehrssicherheitskampagne allgemein, und 20 % konkret an den Namen „Merci Dir“-Kampagne. Besonders hoch war der Erinnerungswert bei jungen Männern unter 26 Jahren. 31 % der Befragten erkannten mindestens eines der zentralen Kampagnenelemente (z. B. Postkarten, Plakate oder das „Stimmungsbarometer“) wieder. Besonders hoch war die Wiedererkennung bei Auto- und Motorradfahrer*innen.

Rund 70 % der Befragten stimmten Aussagen zur Relevanz von Verkehrssicherheitskampagnen sowie zur positiven Wirkung von „Merci Dir“ zu. Viele gaben an, ihr Verhalten im Straßenverkehr aufgrund der Kampagne positiver gestaltet zu haben – etwa durch erhöhte Aufmerksamkeit oder bewusstere Regelbefolgung.

Die Evaluation läuft derzeit weiter: Als nächster Schritt ist die Umsetzung weiterer Module des Evaluationskonzepts vorgesehen - darunter die Bewertung einzelner Maßnahmen sowie die regelmäßige Fortführung der Querschnittsbefragungen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse fließen kontinuierlich in die Weiterentwicklung der Kampagne ein – mit dem Ziel, ein respektvolles Miteinander im Straßenverkehr zu fördern und die Vision Zero – also keine Verkehrstoten oder Schwerverletzten – konsequent weiterzuverfolgen.

3.6 Übersicht Vision Zero – Maßnahmenfortschritt

Die nachfolgende Tabelle 8 fasst den aktuellen Stand der Maßnahmen zur Umsetzung der Vision Zero übersichtlich zusammen.

Tabelle 8: Aktuellen Stand der Maßnahmen zur Umsetzung der Vision Zero
Quelle: Eigene Bearbeitung, MOR

Öffentlichkeitsarbeit	
Verkehrssicherheitskampagne „Merci Dir“ des Mobilitätsreferats für ein besseres Miteinander und mehr Sicherheit auf Münchens Straßen *(siehe Kap 3.2)*	In Umsetzung
Straßeninfrastruktur	
Entschärfung von Gefahrenstellen an Knotenpunkten für 10 Unfallschwerpunkte im Zeitraum zwischen 2023 und 2025 *(siehe Kap. 3.3.2.)*	In Umsetzung
Rück- oder Umbau von freilaufenden Rechtsabbiegern entsprechend ihrer Priorisierung *(siehe Kap. 3.3.2)*	In Planung
Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) – Einordnung und Bewertung für der Radverkehr aus Sicht der Verkehrssicherheit *(siehe Kap. 3.3.3)*	In Umsetzung
Präventive Maßnahmen	

Infrastrukturplanung	
Sicherheitsauditierung der Straßenverkehrsinfrastruktur in der Planung und im Bestand *(siehe Kap. 3.4.1)*	In Umsetzung
Schulwegsicherheit	
Gefahrenantizipation und Unfallprävention an Schulen, sowie Einrichtung von Schulstraßen *(siehe Kap. 3.4.2)*	In Umsetzung
Geschwindigkeit	
Verortung von Sicherheitsgewinnen im Straßennetz durch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus oder intensivierte Geschwindigkeitsüberwachung *(siehe Kap. 3.4.3)*	In Planung
Unterstützung der Polizei und der KVÜ bei der Schwerpunktsetzung für die Geschwindigkeitsüberwachung *(siehe Kap. 3.4.3)*	In Planung
Prüfung eines Ausbaus von stationären und teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen im Rahmen der kommunalen Verkehrsüberwachung *(siehe Kap. 3.4.3)*	In Planung
Fahrzeugtechnik	
Geofencing-Lösungen zur Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit *(siehe Kap. 3.4.4)*	In Planung
Evaluation	
Systematische Überprüfung und Evaluation sämtlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit *(siehe Kap. 3.5)*	In Umsetzung
Wissenschaftliche Evaluation der Verkehrssicherheitskampagne „Merci Dir“ *(siehe Kap. 3.5)*	In Umsetzung

4 Vergaben

Für die weitere Umsetzung der „Vision Zero“ müssen ausgewählte Leistungen extern vergeben werden. Nachdem der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

Planung und Umsetzung von analogen Veranstaltungsformaten und Verkehrssicherheitskampagnen zur Förderung der Verkehrssicherheit

A Erforderlichkeit der Beauftragung von Externen

Die Umsetzung einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit mit dem Fokus auf analoge Veranstaltungs-, und Kampagnenformate wird bereits seit dem 01.01.2022 von einer beauftragten Agentur über einen Rahmenvertrag mit Abruf von Einzelleistungen durchgeführt und ist elementarer Bestandteil der Münchner Verkehrssicherheitskampagne „MerciDir“ (siehe Kap. 3.2)

Laut Vergabeverordnung §21 Abs.4 VgV dürfen Rahmenvereinbarungen eine Höchstlaufzeit von vier Jahren nicht überschreiten, entsprechend endet die aktuell bestehende Rahmenvereinbarung zum 31.12.2025.

Die Münchner Verkehrssicherheitskampagne ist ein langfristig angelegtes Format, sowie ein zentraler Bestandteil der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit. Entsprechend sollen o. g. Leistungen auch weiterhin in Anspruch genommen werden, um die weitere Umsetzung der Kampagne gewährleisten zu können. Dafür soll eine neue Leistungsvergabe mit dem Ziel einer weiterführenden Rahmenvereinbarung zur gezielten Abrufmöglichkeit von Einzelleistungen vorbereitet werden.

Hinweis: Die mit Beschluss des Mobilitätsausschuss vom 21.02.24 (SV 20-26 / V 12012) beschlossene „Evaluation und Modifizierung der Verkehrssicherheitskampagne der Landeshauptstadt München“ dient der sinnvollen und notwendigen Ergänzung o. g. analoger Veranstaltungs-, und Kampagnenformate

- durch digitale Kommunikationsformate zur Steigerung der Kampagnenreichweite, sowie zur
- Umsetzung eines bestehenden Evaluationskonzepts für die Verkehrssicherheitskampagne

Entsprechend sind diese Leistungen sauber aufeinander abgestimmt, greifen ineinander und sind in Ihrem Zusammenspiel unabdingbar für die erfolgreiche Umsetzung einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit.

B Kosten und Finanzierung

Die Planung und Umsetzung von analogen Veranstaltungsformaten und Verkehrssicherheitskampagnen zur Förderung der Verkehrssicherheit wird in 2 Losen ausgeschrieben.

LOS1: Planung und Umsetzung von analogen Veranstaltungsformaten und Verkehrssicherheitskampagnen zur Förderung der Verkehrssicherheit

LOS 1 wird für ca. drei Jahre ausgeschrieben. Die Vertragslaufzeit beginnt voraussichtlich am 01.01.2026 und endet voraussichtlich am 31.01.2029. Die endgültigen Vertragszeiten werden mit dem Zuschlag mitgeteilt. Der geschätzte Auftragswert der Vergabe beträgt maximal 762.000.-€ (ohne MwSt.) über die gesamte Vertragslaufzeit, bzw. maximal 254.000.-€ (ohne MwSt.) pro Vertragsjahr.

Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen für die gesamte Vertragslaufzeit aus Beschluss 14-20 / V 15070 vom 24.07.2019 zur Verfügung.

Hinweis: Die ursprünglich für diese Vergabe zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel aus o. g. Beschluss, wurden im Zuge der aktuellen Haushaltskonsolidierung bereits um 85.000.-€ pro Jahr gekürzt.

LOS2: Graphische Gestaltung von Werbemitteln für OoH-Kampagnen und andere Formate der Verkehrssicherheitskommunikation

LOS 2 wird für ca. ein halbes Jahr ausgeschrieben. Die Vertragslaufzeit beginnt voraussichtlich am 01.01.2026 und endet voraussichtlich am 31.07.2026. Die endgültigen Vertragszeiten werden mit dem Zuschlag mitgeteilt. Der geschätzte Auftragswert der Vergabe

beträgt maximal 18.000.-€ (ohne MwSt.). Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen für die gesamte Vertragslaufzeit aus Beschluss 14-20 / V 15070 vom 24.07.2019 zur Verfügung.

Grund für diese, im Vergleich zu LOS 1 deutlich kürzere, Laufzeit ist, dass ab dem 01.08.2026 alle durch das Mobilitätsreferat beauftragten graphischen Leistungen über einen referatsweiten Rahmenvertrag abgerufen werden sollen.

C Vergabeverfahren

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des OB vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen kann. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Bedarfsstelle und der Vergabestelle 1. Es ist vorgesehen, zwei Lose zu bilden:

LOS1: Planung und Umsetzung von analogen Veranstaltungsformaten und Verkehrssicherheitskampagnen zur Förderung der Verkehrssicherheit

LOS2: Graphische Gestaltung von Werbemitteln für OoH-Kampagnen und andere Formate der Verkehrssicherheitskommunikation

Der geschätzte Auftragswert liegt oberhalb des Schwellenwertes von 221.000 € (ohne MwSt.), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet. Die Leistung wird in einem EU-weiten Verfahren gem. § 14 VgV ausgeschrieben. Eine entsprechende Bekanntmachung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften. Das gesamte Vergabeverfahren wird elektronisch über die Vergabeplattform der Landeshauptstadt München durchgeführt

Die Bieter*innen müssen ihre Eignung anhand von Unterlagen zur Leistungsfähigkeit sowie zum Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nachweisen, insbesondere durch

- Eigenerklärung (z. B. über Insolvenzverfahren, schwere Verfehlungen, Verurteilungen nach dem Strafgesetzbuch, Verstöße gegen das Mindestlohngesetz) jeweils für die Bieter*in, evtl. benannte Nachunternehmer*innen und einzelne Bieter*innen einer Bietergemeinschaft
- Referenzlisten mit mindestens drei vergleichbaren erbrachten Leistungen aus den letzten 5 Jahren (und / oder ggf. eigenen Erfahrungen der Landeshauptstadt)
- Darstellung der Qualifikation und Erfahrung der für die Auftragsbearbeitung vorgesehenen Mitarbeiter*innen. Dabei ist speziell auch darzustellen, in welcher Funktion dieses Personal bislang an vergleichbaren Projekten mitgewirkt hat.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter mit dem Angebot eine Arbeitsprobe über die Vorgehensweise einreichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

LOS 1:

- Preis: 30 Prozent
- Qualität der eingereichten Arbeitsprobe mit folgenden Unterkriterien: 65 Prozent
    - 20 Prozent Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption der Arbeitsprobe
    - 15 Prozent methodische Umsetzung der Arbeitsprobe
    - 30 Prozent Einfallsreichtum und Überzeugungskraft der Gestaltungs- und Umsetzungsideen
- Praktikabilität des Zeitplans 5 Prozent

LOS 2:

- Preis: 30 Prozent
- Qualität der eingereichten Arbeitsprobe mit folgenden Unterkriterien: 70 Prozent
    - 25 Prozent Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption der Arbeitsprobe
    - 15 Prozent methodische Umsetzung der Arbeitsprobe
    - 30 Prozent Einfallsreichtum und Überzeugungskraft der Gestaltungs- und Umsetzungsideen

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Referat vorgenommen.

Die Ausschreibung der Vergabeleistungen ist für das 4. Quartal 2025 geplant. Das wirtschaftlichste Angebot erhält den Zuschlag (voraussichtlich Ende des 4. Quartals 2025).

5 Anträge

5.1. Radfahren in München sicherer machen I: Kann eine Verstärkung der Kontrollen auf Einhaltung der StVO den Fahrradverkehr in München sicherer machen?

Antrag Nr. 20-26 / A 03164 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022 (Anlage 1)

Inhalt des Antrags:

Die Stadtverwaltung soll beauftragt werden, Fachvertreterinnen und -vertreter der Münchner Polizei und des KVR in den Mobilitätsausschuss der Landeshauptstadt München (LHM) einzuladen. Diese Vertreterinnen und Vertreter sollen auf der Basis von aktuellem Zahlenmaterial und Erfahrungswerten über folgende Punkte berichten:

• Häufigkeiten und Ursachen von Unfällen mit Beteiligung von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern in München, insbesondere an stark befahrenen Straßen und an Kreuzungspunkten mit Aufeinandertreffen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr),

• Darstellung von Möglichkeiten zur Beseitigung oder zumindest Minimierung dieser Gefahrenstellen und -quellen,

• Optionen einer Reduzierung der dargestellten Gefahrenstellen und -quellen durch verstärkte Kontrollen auf Einhaltung der StVO,

• Fachliche Einschätzung dazu, ob verstärkte Kontrollen ein deutlich gestärktes Gefahrenbewusstsein unterstützen und damit eine spürbare Reduzierung von Unfällen mit Fahrradbeteiligung begünstigen.

Stellungnahme:

Die im Antrag genannten Fachvertreterinnen und -vertreter der Münchner Polizei und des KVR sowie die entsprechenden Fachbereiche des Mobilitätsreferates tagen zu den genannten Themen in einem regelmäßigen Turnus zweimal jährlich. Inhalt ist die Optimierung und Beseitigung von Unfallursachen, Gefahrenstellen und die Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit sowie die Entwicklung gemeinsamer Strategien zur Prävention und zur Überwachung im Allgemeinen. Sachstände und Informationen zu diesen Themen werden im jährlichen Sicherheitsbericht der Polizei und in regelmäßigen Abständen in den Sachstandsberichten zur Vision Zero im Mobilitätsausschuss vorgestellt. Die gesamte Strategie zu den angesprochenen Themen ist in dieser Beschlussvorlage dargelegt, es wird auch auf die einzelnen Themenfelder explizit eingegangen. Auf die Ausführungen weiter oben darf insoweit verwiesen werden. Einen gesonderten Auftritt der genannten Vertreterinnen und Vertreter der Sicherheitsbehörden im Mobilitätsausschuss, um auf der Basis von aktuellem Zahlenmaterial und Erfahrungswerten über die genannten allgemeinen Punkte zu berichten, ist aufgrund der oben genannten Regeltermine der Sicherheitsbehörden und des vorliegenden umfassenden Fortschrittsbericht nach Ansicht des Mobilitätsreferates obsolet.

Dem Antrag kann damit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☐ ja	☐ nein	☑ teilweise

5.2 Radfahren in München sicherer machen II: Optimierung der Kreuzungen von Radstreifen und Fahrbahnen
Antrag Nr. 20-26 / A 03165 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022 (Anlage 2)

Inhalt des Antrags:

Die Stadtverwaltung soll beauftragt werden, dort, wo Radstreifen nutzende Radfahrerinnen und -fahrer die Fahrbahn mit wartepflichtigen Pkws queren, aufmerksamkeitssteigernde und geschwindigkeitssenkende Maßnahmen für Radfahrerinnen und -fahrer zu installieren (beispielsweise durch eine Erhöhung der Aufmerksamkeit mittels Einfärbung entsprechender Gefahrenbereiche).

Die Antragsteller*innen zitieren die Studie *Zweiradsicherheit im Überblick* der Allianz Deutschland AG, wonach hohe Anteile von Kollisionen zwischen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern in diesen Bereichen läge.

Stellungnahme:

Wie oben beschrieben, ist der Stadtverwaltung bekannt, dass die häufigsten Unfalltypen im Radverkehr mit 23 Prozent aller Unfälle Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und mit 22 Prozent aller Unfälle Abbiege-Unfälle und die Hauptunfallgegner verunfallter Radfahrender abbiegende Kraftfahrzeuge sind.
Dies ist im Speziellen folglich auch auf den antragsgegenständlichen Situationen auf Radfahrstreifen und Fahrradfurten der Fall.

Diese Erkenntnisse sind nicht neu und die Konflikte sowie mögliche Maßnahmen dagegen (hier explizit die Einfärbung von Gefahrstellen) bereits langjähriger Gegenstand der

Forschung. Empfehlungen sind in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen enthalten und damit anerkannter Stand der Technik. Verbindliche Anwendung findet insbesondere die ERA in der jeweils geltenden Fassung.

Zur Einfärbung von Radverkehrsanlagen hat der Münchner Stadtrat am 28.07.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03509) beschlossen, dass in Problembereichen, insbesondere an konfliktträchtigen Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstückszufahrten eine farbliche Kennzeichnung in Rot erfolgt. Inhaltlich und zu den detaillierten Ausführungen wird auf diese Beschlussvorlage verwiesen.

Die Aufmerksamkeitssteigerung und die Geschwindigkeitsdämpfung beim Abbiegevorgang ist im Übrigen standardmäßig in der Straßenplanung implementiert. Im Bestand wird an unfallauffälligen Stellen aktiv darauf hingewirkt. So werden Kurvenradien nurmehr so geplant, dass ein unnötig zügiges Abbiegen verhindert wird. Im Bestand wurden insbesondere neben den genannten Maßnahmen zur Entschärfung der Prio-10-Gefahrenstellen sogenannte „freilaufende Rechtsabbieger“ stadtweit nach Unfalllage priorisiert und nach Dringlichkeit geordnet. Die sieben unfallauffälligsten Anlagen werden in dieser Beschlussvorlage konkret zum Rückbau vorgelegt. Darüber hinaus hat die Abbiegegeschwindigkeit zwischenzeitlich auch Einzug in die StVO gehalten. Für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen ist das Rechtsabbiegen in Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit querendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist (siehe § 9 Abs. 6 StVO).

Dem Antrag kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☑ ja	☐ nein	☐ teilweise

5.3. Radfahren in München sicherer machen III: Positive Kampagne zum Helmtragen von Fahrradfahrerinnen und -fahrern
Antrag Nr. 20-26 / A 03166 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022 (Anlage 3)

Inhalt des Antrags:

Die Stadtverwaltung soll beauftragt werden, eine multimediale Kampagne ins Leben zu rufen, die das Helmtragen beim Radfahren umfassend, multimedial und nachhaltig bewirbt. Ergänzend sollte hier auch Nutzerinnen und Nutzern von E-Rollern das Helmtragen während der Fahrt dringend empfohlen werden.

Die Antragsteller*innen zitieren die Studie *Zweiradsicherheit im Überblick* der Allianz Deutschland AG wonach die Fahrradhelm-Tragequote in Deutschland außerorts bei 26 Prozent, innerorts bei 23 Prozent läge. Diese Quote gelte es in Verbindung mit der gewünschten Mehrung des Fahrradverkehrs als Anteil der Mobilitätswende unbedingt zeitnah zu erhöhen.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Münchner Verkehrssicherheitskampagne „MerciDir“ für mehr Rücksichtnahme und respektvollem Miteinander im Straßenverkehr, werden auch regelmäßig themen- und zielgruppenspezifische Teilkampagnen ausgearbeitet. Dabei spielen auch sog. „persönliche Maßnahmen“ wie z. B. das Tragen von Schutzausrüstung, oder Sichtbarkeit im Verkehr eine Rolle. Entsprechend wird auch das Thema Helmtragen in geeignetem Kontext und zeitlich passend im Rahmen der Kampagne adressiert.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☑ ja	☐ nein	☐ teilweise

5.4. Radfahren in München sicherer machen IV: Positive Kampagne zum Tragen von Warnwesten durch Fahrradfahrerinnen und -fahrer
Antrag Nr. 20-26 / A 03167 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022 (Anlage 4)

Inhalt des Antrags:

Die Stadtverwaltung soll beauftragt werden, eine multimediale Kampagne ins Leben zu rufen, die das Tragen von Warnwesten beim Radfahren, besonders zu dunkleren Tages- und Jahreszeiten, umfassend, multimedial und nachhaltig anregt und bewirbt.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Münchner Verkehrssicherheitskampagne „MerciDir“ für mehr Rücksichtnahme und respektvollem Miteinander im Straßenverkehr, werden auch regelmäßig themen- und zielgruppenspezifische Teilkampagnen ausgearbeitet. Dabei spielen auch sog. „persönliche Maßnahmen“ wie z. B. das Tragen von Schutzausrüstung, oder Sichtbarkeit im Verkehr eine Rolle. Entsprechend wird auch das Thema Warnwesten in geeignetem Kontext und zeitlich passend im Rahmen der Kampagne adressiert.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☑ ja	☐ nein	☐ teilweise

5.5. Vision Zero konkret machen I: Maßnahmenpaket für eine schnellere Umsetzung
Antrag Nr. 20-26 / A 03075 der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom 20.09.2022 (Anlage 5)

Inhalt des Antrags:

Die Verwaltung soll damit beauftragt werden, unverzüglich ein Sicherheitskonzept für alle Verkehrsteilnehmenden mit dem Ziel der Umsetzung der Vision Zero (= null Verkehrstote und null Schwerverletzte) zu erarbeiten und umzusetzen. Dafür soll die Verwaltung beauftragt, werden im Haushalt 2023 das notwendige Personal anzumelden und im Anschluss zu besetzen. Konkret werden von den Antragsteller*innen folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Geschwindigkeitsreduzierung und verstärkte Geschwindigkeitskontrollen
- Abstandskontrollen und Aufklärung über die 1,50 Meter-Regel
- Kontrolle und Ahndung von auf Rad- und Fußwegen parkenden Kfz und Lkw, da diese die Sicherheit der vulnerablen Verkehrsteilnehmenden erheblich reduzieren

- Einfahrtsgenehmigung ausschließlich für Lkws mit Abbiegeassistenzsystem auf Münchens Straßen
- Sichere Kreuzungsgestaltung durch bauliche Maßnahmen und getrennte Ampelschaltungen
- Sichere Verkehrsführung und Beschilderung an Baustellen für Radfahrende und Zufußgehende, bei Bedarf auch Umleitungen, entsprechend dem AGFK-Leitfaden
- Regelmäßige Kontrolle der Verkehrsführung an Baustellen durch ausreichend Personal
- Erarbeitung weiterer Maßnahmen und Controlling (regelmäßige Erfolgs- und Fortschrittskontrolle)
- Anbringung von entsprechenden Info-Plakatwänden in Fahrradstraßen, ähnlich wie dies in Berlin der Fall ist.

Stellungnahme:

Die dem Antrag zugrunde gelegten Forderungen sind in den Beschlüssen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes „Vision Zero“, Stufen 1+2, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12772 und Nr. 14-20 / V 15070, im Beschluss „Sichere Kreuzungen für den Radverkehr“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15212 sowie im Beschluss „Strategische Weiterentwicklung der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ), Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10285 inhaltlich aufgearbeitet und der personelle Bedarf eingebracht.

Wie bereits zum Antrag Nr. 20-26 / A 03164 ausgeführt werden alle verkehrssicherheitsrelevanten und auch in diesem Antrag genannten Themen von Fachvertreterinnen und -vertretern der Münchner Polizei und des KVR sowie den entsprechenden Fachbereichen des Mobilitätsreferates in einem regelmäßigen Turnus zweimal jährlich besprochen. Inhalt ist die Optimierung und Beseitigung von Unfallursachen, Gefahrenstellen und die Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit sowie die Entwicklung gemeinsamer Strategien zur Prävention und zur Überwachung im Allgemeinen. Sachstände und Informationen zu diesen Themen werden im jährlichen Sicherheitsbericht der Polizei und in regelmäßigen Abständen in den Sachstandsberichten zur Vision Zero und zur Verkehrssicherheitskampagne im Mobilitätsausschuss vorgestellt. Die gesamte Strategie zu den angesprochenen Themen ist in dieser Beschlussvorlage dargelegt, es wird auch auf die einzelnen Themenfelder explizit eingegangen. Auf die Ausführungen weiter oben darf insoweit verwiesen werden.

Dem Antrag kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☑ ja	☐ nein	☐ teilweise

5.6. Vision Zero konkret machen II: Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr dringend priorisieren
Antrag Nr. 20-26 / A 03076 der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI
vom 20.09.2022 (Anlage 6)

Inhalt des Antrags:

Die Verwaltung soll beauftragt werden, vor allem im Umkreis von Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendlichen und Wohngebieten, verstärkt und priorisiert Maßnahmen zur Verkehrssicherheit einzuführen und umzusetzen.
Statt in Aktionen wie z. B. "Kinder fragen Raser"(1) sollen die Kinder und Jugendlichen über z. B. die Schülermitverantwortungen (SMVs) in die Planung der Maßnahmen einbezogen werden. Konkret werden von den Antragsteller*innen folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Kontrolle der Geschwindigkeit von Autofahrenden
2. Infrastruktur sicher gestalten
3. entsprechend sichere und einsichtige Baustellen-Gestaltung für Zufußgehende und fahrradfahrende Kinder und Jugendliche
4. Einrichtung weiterer Fahrradstraßen

Stellungnahme:

Zu den Punkten eins bis drei wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zum Antrag Nr. 20-26 / A 03075 verwiesen.

Zu Punkt vier wird inhaltlich auf den Beschluss „Fahrradstraßen - Pilotrouten Ergebnisse der Evaluation der Pilotrouten und Empfehlung zum weiteren Vorgehen bezüglich Fahrradstraßen“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10735 verwiesen.

Dem kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☑ ja	☐ nein	☐ teilweise

5.7. Sicherheit von freilaufenden Rechtsabbiegern schneller verbessern
Antrag Nr. 20-26 / A 02675 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Hans-Peter Mehling
vom 28.04.2022 (Anlage 7)

Inhalt des Antrags:

Die Landeshauptstadt München soll aus Kostengründen, verkehrlichen Gründen und Gründen der Umsetzungsgeschwindigkeit auf den Rückbau aller freilaufender Rechtsabbieger verzichten und stattdessen Ampeln für Rechtsabbieger und Fahrradfahrer installieren, diese wiederum, wenn möglich bedarfs- und sensorgesteuert.

Stellungnahme:

Der pauschale Rückbau aller „freilaufender Rechtsabbieger“ ist nicht Plan der Landeshauptstadt München. Zur Begründung des Rückbaus und dessen Systematik und Priorisierung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Kapitel 3.3.2 verwiesen.

Nachträgliche Signalisierungen von „freilaufenden Rechtsabbiegern“ sind als Lösungsmöglichkeit unter bestimmten Rahmenbedingungen grundsätzlich im Maßnahmenrepertoire. Allerdings ist eine nachträgliche Signalisierung auch nicht ohne Baumaßnahmen umsetzbar und die Kosten für die Signalanlagen selbst machen meist bereits einen Großteil der Baukosten aus.

Bei der nachträglichen signaltechnischen Absicherung ohne Rückbau der Rechtsabbiegefahrbahn muss, um alle Konfliktpunkte zwischen Kfz und Rad- und Fußverkehr aufzulösen, der Rad- und Fußverkehr baulich anders geführt und damit der Knoten ebenfalls umgebaut werden. Vorteile hinsichtlich der Kosten oder der Umsetzungsgeschwindigkeit gegenüber dem Rückbau der Rechtsabbiegefahrbahn sind dadurch nicht zu erwarten. Aus verkehrlichen Gründen ist die nachträgliche Signalisierung zudem nur begrenzt sinnvoll einsetzbar. Anwendung findet diese Lösung, wenn z. B. im Falle von angebauten Abbiegefahrbahnen die Erschließung von Grundstücken oder die Anfahrt und Aufstellung der Feuerwehr anders nicht möglich ist. Zu beachten ist dabei, dass bei einer Signalisierung der Rechtsabbiegefahrbahn bei unveränderter Knotenpunktgeometrie der querende Fußverkehr und der ggf. parallel dazu verlaufende Radverkehr in ungünstigen Fällen bis zu vier Furten passieren müssen, um auf die gegenüberliegende Straßenseite zu kommen. Je nach Komplexität des Knotenpunktes werden also Umwege und zusätzliche Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr auf den Mittelinseln generiert. Durch die langen Gesamtquerungszeiten erhöht sich die Gefahr der Missachtung der Lichtsignale.
Ohne den oben beschriebenen Umbau der Rad- und Fußverkehrsanlagen fängt eine nachträgliche Signalisierung immer nur einen der Konfliktpunkte (bei der Ausfahrt) auf und ist folglich auch hier nur sinnvoll anwendbar, wenn die speziellen örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen es hergeben (also keine Rad- und Fußquerung an der Einfahrt). Mögliche Einsatzorte sind z. B. die Einfahrt von einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße (Bundesstraße oder Autobahn) über eine querungsfreie Rechtsabbiegerfahrbahn ins innerörtliche Hauptstraßennetz, wo erst bei der Ausfahrt eine Rad- und Fußverkehrsquerung zu passieren ist.

In der Praxis werden beide Alternativen für geeignete Stellen geprüft und kommen im Einzelnen bereits zur Anwendung.

Es bleibt jedoch in beiden Fällen der große Abbiegeradius für den rechts abbiegenden Kfz-Verkehr erhalten und es ist je nach Verkehrssituation mit weiterhin hohen Kfz-Geschwindigkeiten zu rechnen. Zudem ist die Aufstellfläche für die Abbieger in den meisten Fällen stark begrenzt und damit nur bei wenig Verkehrsaufkommen behinderungsfrei für andere Verkehrsteilnehmer im rückwärtigen Raum möglich.

Soweit vorhandene Konfliktpunkte aber nicht oder nur teilweise aufgelöst und die Abbiegegeschwindigkeit nicht im höchstmöglichen Maß reduziert wird, der Knoten für die vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen schwer begreifbar, umwegig oder nachteilig ist, generieren solche Lösungen nicht den erwünschten Sicherheitsgewinn im Sinne der Vision Zero.

Die dargelegten Varianten einer nachträglichen Signalisierung unter Beibehalt der Knotengeometrie mit Rechtsabbiegefahrbahn kommen nur daher nur unter bestimmten örtlichen Gegebenheiten zum Einsatz.

Dem Antrag kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☐ ja	☐ nein	☑ teilweise

5.8. Verkehrssicherheitskampagne in München: Miteinander statt gegeneinander
Antrag Nr. 20-26 / A 02649 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Jens Luther vom 12.04.2022 (Anlage 8)

Inhalt des Antrags:

Laut der Antragsteller*innen führt die baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart die Verkehrssicherheitskampagne „Miteinander läufts besser“ durch. Im Jahr 2022 stand dabei die Rücksichtnahme von Radfahrenden gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern im Mittelpunkt. Die Stadtverwaltung soll beauftragt werden, eine ähnlich aufgebaute Kampagne zu konzipieren und ins Leben zu rufen.

Stellungnahme:

Wir begrüßen den Vorschlag, eine Verkehrssicherheitskampagne zu konzipieren, die das Miteinander im Straßenverkehr fördert, ähnlich der Stuttgarter Kampagne „Miteinander läuft's besser“. Wir möchten darauf hinweisen, dass auch in München bereits eine vergleichbare Kampagne existiert, die sich an alle Verkehrsteilnehmer*innen richtet, einschließlich Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Die "Merci Dir"-Kampagne der Landeshauptstadt München wurde im Oktober 2022 gestartet und zielt darauf ab, das Miteinander und die Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu fördern. Diese Kampagne ist Teil der langfristigen Vision Zero, die darauf abzielt, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf Null zu reduzieren.

Diese Initiative wird durch das Projekt „München unterwegs“ unterstützt und umfasst Maßnahmen zur Förderung eines respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr. Seit ihrem Start wird die Kampagne kontinuierlich durch verschiedene Aktionen gestärkt und erweitert. Wir prüfen derzeit den weiteren Ausbau der Thematik im Rahmen der bestehenden Kampagne. Weitere Informationen zur „Merci Dir“-Kampagne finden Sie auf der Webseite „München unterwegs“.

Zusätzlich gibt es weitere Initiativen zu diesem Thema, wie die Einführung neuer Schilder durch das Mobilitätsreferat, um die Koexistenz von Fuß- und Radverkehr zu verbessern: Neue Schilder für mehr Miteinander von Fuß- und Radverkehr.

Das gemeinsame Ziel ist es, das Bewusstsein und die Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmer*innen zu stärken und dadurch die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der Behindertenbeirat hält eine solche Kampagnen nicht für zielführend. Menschen, die sich im Straßenverkehr nicht adäquat verhalten, werden nach Auffassung des Behindertenbeirates damit in aller Regel nicht erreicht. Die Stellungnahme mit Schreiben vom 22.05.2022 liegt dem Beschluss als Anlage 10 bei.

Dem Antrag kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☑ ja	☐ nein	☐ teilweise

5.9. Sichere Kreuzungen durch bessere Sichtbeziehungen
Antrag Nr. 20-26 / A 01409 der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 06.05.2021 (Anlage 9)

Inhalt des Antrags:

1. Das Mobilitätsreferat soll gemeinsam mit dem Baureferat einfache Umsetzungs- und Gestaltungsbeispiele für bessere Sichtbeziehungen an Kreuzungen, z. B. durch Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes in Radabstellanlagen erstellen und diese an die Münchner Bezirksausschüsse versenden. Hierbei sind die Rahmenbedingungen der Novelle der Straßenverkehrsordnung zu berücksichtigen.

2. Die Bezirksausschüsse werden gebeten, Kreuzungen und Einmündungen in ihrem Bezirk zu benennen, an denen eine entsprechende Umsetzung mit einer Durchsetzung des Parkverbots an Kreuzungen und Einmündungen besonders nötig und Erfolg versprechend ist.

Stellungnahme:

Insbesondere bei dem Thema „Mobilität für alle“, der Barrierefreiheit und der inklusiven Verkehrsplanung spielen die Kreuzungsbereiche eine wichtige Rolle. Zugeparkte Kreuzungen erschweren die Einsehbarkeit auf die Fahrbahn besonderes für ältere Menschen und Kinder, die erst bis an die Straßenkannte herantreten müssen, um das Verkehrsgeschehen überblicken zu können. Daher ist dieser Punkt auch Bestandteil des Beschlusses zur Teilstrategie „Mobilität für alle“, die voraussichtlich im Jahr 2026 dem Stadtrat vorgelegt werden soll.

Darin kommt der Einsehbarkeit von Kreuzungen neben den taktilen Leitlinien in der Wegeführung eine große Bedeutung zu, um die Teilnahme am Mobilitätsgeschehen auch für seheingeschränkte, oder in der Mobilität eingeschränkte Menschen zu gewährleisten.

Die bereits im Dezember 2022 beschlossene Teilstrategie Fußverkehr (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07472) sieht mit dem Handlungsfeld „Querungsangebot“ eine systematische Analyse und Weiterentwicklung des Querungsangebots vor. Entscheidend sind dabei Verbesserungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit. Dazu zählt auch die Freihaltung von Kreuzungsbereichen für bessere Sichtbeziehungen. Das Mobilitätsreferat ist mit der Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raums (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904) beauftragt, im Rahmen der Arbeitsgruppe Management des öffentlichen (Straßen-)Raums die dafür notwendigen Maßnahmen gemeinsam einzuleiten. Zusätzlich wird als weiteres fachliches Ziel „Teilhabe und Barrierefreiheit“ festgelegt und entsprechend innerhalb der definierten Handlungsfelder umgesetzt.

Das Mobilitätsreferat wird zudem die Abstellsituation für motorisierte Zweiräder (Mikromobilität, Roller, Motorräder) weiter verbessern und hierfür geeignete Maßnahmen (z. B. geteilte dezidierte Abstellflächen und Ausweisung weiterer Abstellverbotszonen) ergreifen. Die Einrichtung weiterer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und für Fahrzeuge der Mikromobilität (E-Tretroller, Bikesharing, E-Motoroller) sehen wir als vielversprechende Maßnahme an, um die Gehwege und Kreuzungsbereiche von Fahrzeugen der Nahmobilität freizuhalten, das Falschparken von Kfz in Kreuzungsbereichen zu verhindern und insgesamt verbesserte Sichtbeziehungen herzustellen. Bei der Einrichtung sollte sichergestellt werden, dass die Abstellanlagen auch einen gewissen Abstand zur Kreuzung haben, damit das Abstellen nicht in den Kreuzungsbereich erweitert wird und somit das Queren und die Übersichtlichkeit für Fußgänger wieder einschränkt.

Die Einbindung der Bezirksausschüsse erfolgt grundsätzlich satzungsgemäß im Rahmen der Standortsuche, sobald es auf Basis der Ergebnisse der o.a. Arbeitsgruppe in die Umsetzungsphase geht. Welches Format der Einbindung am geeignetsten ist, damit können sich die Fachbereiche im Sinne eines strukturierten Vorgehens sinnvoll erst in der operativen Phase beschäftigen. Der Antrag unter Ziffer 2 wird in diesem Rahmen geprüft.

Dem Antrag kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☑ ja	☐ nein	☐ teilweise

6 Abstimmung mit den städtischen Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich der Ausführungen in Kap. 4 zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 abgestimmt.

Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 hat einen Abdruck erhalten.

Die Stadtkämmerei hat der Beschlussvorlage nicht zugestimmt. Mit Schreiben vom 05.11.2025 hat die Stadtkämmerei folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Finanzierung der Verkehrssicherheitskampagnen und weiteren analogen Veranstaltungsformaten zur Förderung der Verkehrssicherheit soll zwar laut Beschlussvorlage aus vorhanden Mitteln des Referatsbudgets finanziert werden. Bei den Veranstaltungskampagnen bzw. Veranstaltungsformaten handelt es sich aber nach Ansicht der Stadtkämmerei um freiwillige Maßnahmen. Vor dem Hintergrund der aktuell sehr angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt München und im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit des städtischen Haushalts ist kein finanzieller Spielraum für ergänzende freiwillige Maßnahmen vorhanden. Die einschlägigen Mittel sollten vielmehr für die Umsetzung von zwingend erforderlichen Pflichtaufgaben herangezogen oder zur Schonung des Haushaltes nicht verausgabt werden.

Zum Punkt „Weiteres Vorgehen“ auf Seite 27 der Beschlussvorlage bitten wir darum, nach den ersten drei Absätzen noch folgenden Satz zu ergänzen: „Zur Identifizierung von Fördermöglichkeiten und entsprechender Beantragung z. B. gem. Kommunalrichtlinie steht die Stadtkämmerei dem Baureferat und weiteren Stellen jederzeit zu einer projektbezogenen Abstimmung zur Verfügung.“

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen. Das Büro des Oberbürgermeisters wird gebeten, die Beschlussvorlage in der derzeitigen Fassung nicht auf die Tagesordnung des Mobilitätsausschusses zu nehmen.“

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat nimmt die Stellungnahme der Stadtkämmerei zur Kenntnis, teilt jedoch nicht deren Einschätzung, dass es sich bei den vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Vision Zero um rein freiwillige Leistungen handelt.

Dafür gibt es im Wesentlichen zwei Gründe:

1. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist vielfach gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben und als politische Zielsetzung verankert.

- Die Ziele der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und im Straßenverkehrsgesetz (StVG) verankert (u.a. § 1 StVO, § 45 Abs. 1 StVO)
- Die EU hat das Ziel der „Vision Zero“ (Null Verkehrstote und Schwerverletzte bis 2050) in ihrem Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021–2030 bekräftigt
- Die Bundesregierung hat die Vision Zero im Straßenverkehr vor allem im Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 und im „Pakt für Verkehrssicherheit“ verankert.
- Der Stadtrat hat mehrfach mit überwältigender Mehrheit die Vision Zero als Leitlinie der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit festgelegt, bestätigt und explizit in einem integrierten Ansatz kommunikative Maßnahmen beauftragt

2. Verkehrssicherheit wird niemals nur durch eine bauliche Maßnahme oder durch eine Maßnahme der Verkehrsordnung erreicht. Um Wirksamkeit im Sinne der gesetzlichen Verpflichtung und politischen Zielsetzung zu erzielen, bedarf es einer Strategie, klarer Ziele und eines aufeinander abgestimmten Bündels an Maßnahmen, die planerischer, baulicher und ordnender Art sind und stets durch Kommunikation präventiv und reaktiv begleitet sind. Kommunikation erzielt nachweislich Wirkung, denn sie beeinflusst das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden.

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch geeignete bauliche, verkehrsrechtliche sowie präventive und sensibilisierende Maßnahmen ist daher unsere kommunale Verpflichtung.

Die Landeshauptstadt München versteht die Gewährleistung der Verkehrssicherheit als kommunale Pflichtaufgabe und sieht sich insbesondere auch in der Verantwortung proaktiv dafür zu sorgen, dass niemand mehr im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt wird.

Ein aktuelles Beispiel für den Erfolg eines solchen Ansatzes ist die Stadt Helsinki, die im Jahr 2024 erstmals keinen einzigen Verkehrstoten verzeichnete. Dieser Erfolg ist das Ergebnis einer langfristig angelegten, integrierten Verkehrssicherheitsarbeit mit einem breiten Maßnahmenpaket aus Investitionen in die Infrastruktur, einer ambitionierten Verkehrspolitik, und einer kontinuierlichen Verkehrssicherheitskommunikation.

Auch München hat sich seit einigen Jahren auf diesen Weg zur Vision Zero gemacht.

Neben der Gewährleistung einer sicheren Infrastruktur durch die Straßenbaulastträger, stellt die Verbesserung des Verkehrsklimas - im Sinne einer gegenseitigen Rücksichtnahme und eines respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr - ein Kernanliegen des Vision Zero-Ansatzes dar.

Bei weitem lassen sich nicht alle riskanten Verhaltensweisen – etwa unangemessene Geschwindigkeiten oder Ablenkung im Straßenverkehr – allein über gesetzliche Regeln steuern bzw. gänzlich überwachen. Daher ist die präventive Aufklärungsarbeit ein unverzichtbarer Bestandteil einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie. Dies fordert auch die Münchner Stadtpolitik und Bürgerschaft seit vielen Jahren, konkret formuliert in der bestehenden Beschlusslage zur Vision Zero sowie im Rahmen unzähliger Bürgerschreiben und Anträgen aus dem Stadtrat und den Bezirksausschüssen.

Professionell gestaltete und langfristig angelegte Verkehrssicherheitskampagnen zur systematischen Verhaltensänderung entfalten eine nachhaltige Wirkung und reduzieren nachweislich das Verkehrsunfallgeschehen. Präventive Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Vision Zero ist somit nicht nur dringend geboten, sondern auch

volkswirtschaftlich sinnvoll, da sie erhebliche Folgekosten vermeidet.
Im Jahr 2024 wurden in München 17.909 polizeilich erfasste Unfälle (ohne Kleinunfälle) registriert; dabei kamen 16 Menschen ums Leben, 458 wurden schwer und 4.798 leicht verletzt. Daraus ergibt sich für München ein geschätzter volkswirtschaftlicher Schaden von über 1 Mrd. € jährlich*. Gelingt es uns, mit unserer Kampagnenarbeit und im Rahmen unseres Kampagnenbudgets bereits 4-5 Unfälle pro Jahr zu verhindern, ist diese Arbeit auch gesamtwirtschaftlich rentabel.

Das Mobilitätsreferat hat im Jahr 2022 die Verkehrssicherheitskampagne „MerciDir“ für ein besseres Miteinander und mehr Sicherheit auf Münchens Straßen ins Leben gerufen. Sie wurde öffentlichkeitswirksam durch den Herrn Oberbürgermeister persönlich gestartet. Ziel der Kampagne ist die Herbeiführung einer Verhaltensänderung unter den Verkehrsteilnehmenden. Unter dieser Maßgabe wird die Kampagne wissenschaftlich evaluiert, gewährleistet einen zielführenden Mitteleinsatz und genießt nach bereits zwei durchgeführten repräsentativen Querschnittsbefragungen einen hohen Bekanntheitsgrad und breiten Rückhalt in der Münchner Stadtgesellschaft.

Diese erfolgreiche Kampagnenarbeit soll in den kommenden Jahren fortgesetzt werden. Sollte die Weiterfinanzierung der Verkehrssicherheitskampagne aus vorhandenen Mitteln des Referatsbudgets nicht genehmigt werden, würde dies eine Einstellung der bisherigen Kampagnenarbeit bedeuten - und damit den Wegfall eines zentralen Bausteins städtischer Präventionsarbeit im Bereich Verkehrssicherheit.

Auch in Zeiten einer sehr angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt München, sollten, aus Sicht des Mobilitätsreferats, Einschnitte nicht zu Lasten der Verkehrssicherheitsarbeit vorgenommen werden. Die Sicherheit der Bürger*innen im Straßenverkehr ist nicht nur eine Pflichtaufgabe, sondern Grundvoraussetzung für eine funktionierende, sichere und lebenswerte Stadt.

Der gewünschte Satz wurde auf Seite 27 ergänzt.

7 Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein.

8 Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschuss-Satzung sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor. Die Bezirksausschüsse werden im Rahmen der sich aus dieser Beschlussvorlage ggf. ergebenden Einzelprojekte gesondert satzungsgemäß beteiligt.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt für die in Kapitel 3 genannten Straßen

   1. Bavariaring / Hans-Fischer-Str. (Ost-Nord)
   2. Bavariaring / Hans-Fischer-Str. (Nord-West)
   3. Kapuzinerplatz (Süd-Ost)
   4. Platz der Freiheit (Ost-Nord)
   5. Platz der Freiheit (West-Süd)
   6. Landshuter Allee / Moosacher- / Triebstr. (West-Süd)
   7. Rotkreuzplatz

   eine Raumaufteilung zu erstellen und die politischen Gremien (Stadtrat und Bezirksausschuss) in geeigneter Form einzubinden.

2. Das Mobilitätsreferat legt nach Abschluss der Untersuchungen zu den Radwegen in Mittellage die Ergebnisse der Prüfungen dem Mobilitätsausschuss zur Beschlussfassung über das weitere Vorgehen vor.

3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den in Kapitel 4 beschriebenen Auftrag zur Planung und Umsetzung von analogen Veranstaltungsformaten, Verkehrssicherheitskampagnen und Werbeaktionen zur Förderung der Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit dem Direktorium – HA II, Vergabestelle 1 extern zu vergeben.

4. Die Vergabestelle 1 führt das in o. g. Punkt 3 genannte Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.

5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die beschlussmäßige Berichterstattung zum Fortschritt der Vision Zero künftig regelmäßig, aber stärker anlassbezogen und ohne konkreten Zeithorizont, einzubringen.

6. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01409 der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 06.05.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02649 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Jens Luther vom 12.04.2022vom 12.04.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

8. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02675 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 28.04.2022vom 28.04.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

9. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03075 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom 20.09.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

10. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03076 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom 20.09.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

11. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03164 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

12. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03165 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

13. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03166 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

14. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03167 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Rudolf Schabl vom 18.10.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende — Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

Zur weiteren Veranlassung.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An die Bezirksausschüsse 01 -25
4. An das Direktorium HA II - Vergabestelle 1
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat HA I/3
7. An den Behindertenbeirat
8. An das Polizeipräsidium München
   z.K.
9. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1.14

Am

Mobilitätsreferat, Beschlusswesen