

Telefon: 089/233 - 39960

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

Verkehrssicherheitskonzept
Stadtratsauftrag vom 25.04.2018
Maßnahmenprogramm
Umsetzungs- und Finanzierungsbeschluss – 1. Stufe

Miteinander mobil in München: Kampagne für mehr Rücksicht im Straßenverkehr erhöht die Verkehrssicherheit

Antrag Nr. 08-14 / A 04200 von Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke, Herrn Stadtrat Nikolaus Gradl und Frau Stadträtin Ulrike Boesser vom 24.04.2013

Radlhauptstadt 2.0

III. Kommunikation und mehr Sicherheit für den Radverkehr!

Antrag Nr. 08-14 / A 04234 von DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 07.05.2013

Schwere Radlerunfälle verhindern - Einsatz von „Trixi-Spiegeln“ in München prüfen

Antrag Nr. 08-14 / A 04440 von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 05.07.2013

Beteiligung am Tag der Verkehrssicherheit

Antrag Nr. 14-20 / B 00161 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 25.06.2014

Aufklärungskampagne über die Grün- und Schutzzeiten für Fußgänger an Ampeln

Antrag Nr. 14-20 / A 00492 von Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Herrn Stadtrat Christian Vorländer vom 26.11.2014

Aufklärungsaktion 'Gscheit miteinander'

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00415 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 8 – Schwanthalerhöhe vom 21.04.2015

Radwegsicherheit erhöhen I – Abbiegeunfälle verhindern

Antrag Nr. 14-20 / A 02135 der ÖDP vom 18.05.2016

Radwegsicherheit erhöhen II – Baustellen absichern

Antrag Nr. 14-20 / A 02136 der ÖDP vom 18.05.2016

Radwegsicherheit erhöhen III – Öffentlichkeitsarbeit verstärken

Antrag Nr. 14-20 / A 02137 der ÖDP vom 18.05.2016

Radwegsicherheit erhöhen V – Kampagne zu Abbiegegefahren

Antrag Nr. 14-20 / A 02159 der ÖDP vom 01.06.2016

Radverkehrsführung an Baustellen überprüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 02236 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Herrn Stadtrat Christian Amlong, Frau Stadträtin Simone Burger, Frau Stadträtin Verena Dietl und Frau Stadträtin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 22.06.2016

Geh weida , steig ab !

Antrag Nr. 14-20 / A 02369 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 01.08.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII, Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren

Antrag Nr. 14-20 / A 02658 von DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 18.11.2016

2017 feiert München das 200jährige Fahrradjubiläum mit der Kampagne Dooring

Antrag Nr. 14-20 / A 02729 der Fraktion Freiheitsrechte Transparenz Bürgerbeteiligung vom 12.12.2016

Menschen sterben auf Münchens Straßen - Endlich ausreichende Maßnahmen zur Sicherheit von Fußgänger*innen und Radler*innen umsetzen

Antrag Nr. 14-20 / A 02769 von Frau Stadträtin Sonja Haider vom 28.12.2016

Radwegsicherheit VI – Tote und Schwerverletzte auf Münchens Straßen sind vermeidbar - „Vision Zero“ als Ziel des Verkehrssicherheitskonzepts

Antrag Nr. 14-20 / A 03086 der ÖDP vom 10.05.2017

Radwegsicherheit VII – Einrichtung einer Fahrradstaffel der Münchner Polizei

Antrag Nr. 14-20 / A 03087 der ÖDP vom 10.05.2017

Radwegsicherheit IX – Technische Abbiege-Assistenzsysteme für LKWs gesetzlich vorschreiben - Nie mehr toter Winkel!

Antrag Nr. 14-20 / A 03089 der ÖDP vom 10.05.2017

Radwegsicherheit X – Rad- (und Fuß-)wegsicherheit - Verkehrsagent-App für Schulkinder

Antrag Nr. 14-20 / A 03090 der ÖDP vom 10.05.2017

Fahrradsicherheit geht alle an! Initiativen für mehr Sicherheit!

Antrag Nr. 14-20 / A 03092 Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Heike Rieke, Frau Stadträtin Simone Burger, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Verena Dietl, Herrn Stadtrat Klaus Peter Rupp, Herr Stadtrat Hans Dieter Kaplan, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Renate Kürzdörfer, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Herrn Stadtrat Haimo Liebich, Frau Stadträtin Constanze Söllner-Schaar, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadtrat Cumali Naz vom 10.05.2017

Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen hat Vorrang

Antrag Nr. 14-20 / A 03537 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 27.10.2017

Sicherheit im Straßenverkehr steigern

Antrag Nr. 14-20 / A 03804 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Kathrin Abele und Herrn Stadtrat Jens Röver vom 05.02.2018

Die Verwaltungsstelle für Schulwegsicherheit personell aufstocken

Antrag Nr. 14-20 / A 04032 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 27.04.2018

Verpflichtende Einführung des Abbiegeassistenten

Antrag Nr. 14-20 / A 04061 von der FDP - HUT Stadtratsfraktion vom 09.05.2018

Radwegsicherheit XI: Besonders gefährliche Kreuzungen durch versetzte Haltelinien sicherer gestalten

Antrag Nr. 14-20 / A 04076 der ÖDP vom 15.05.2018

Gehwege sind keine Parkplätze 2 – Umfassende Öffentlichkeitsarbeit zur allgemeinen Sensibilisierung und zur Begleitung der Maßnahmen

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04082 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 15.05.2018

Vision Zero I - Entschärfung von Gefahrenpunkten

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04088 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer vom 16.05.2018

Vision Zero III - Einfahren in Kreuzungsbereiche: Bußgeldkatalog anpassen

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04090 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Thomas Schmid, Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor, Frau Stadträtin Sabine Bär, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor und Herrn Stadtrat Helmut Schmid vom 16.05.2018

Vision Zero IV – Abbiege-Assistenzsysteme verpflichtend einfördern

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04091 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Thomas Schmid, Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor, Frau Stadträtin Sabine Bär, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor und Herrn Stadtrat Helmut Schmid vom 16.05.2018

Vision Zero: Maßnahmen gegen tödliche Abbiegeunfälle

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04094 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 16.05.2018

Radwegsicherheit XIII: Radverkehrsumleitung an Baustellen – Friedenheimer Brücke als best practice

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04092 der ÖDP vom 16.05.2018

Radwegsicherheit erhöhen XVII – Greenpeace-Studie ernst nehmen und sichere, abgetrennte Radwege auf Münchens Straßen realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 04413 der ÖDP vom 31.08.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12772

Anlagen

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 23.10.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag des Referenten.....	7
1. Anlass.....	7
1.1 Beschlusslage.....	7
1.2 Geplante Maßnahmen.....	9
1.2.1 Verbesserung der Datengrundlagen.....	9
1.2.1.1 Unfalldaten der Polizei, Verkehrsdaten, Infrastrukturdaten.....	9
1.2.1.2 Verkehrsunfalldaten der Krankenhäuser – Erfassung und Auswertung der Dunkelziffer.....	11
1.2.2 Optimierung der Arbeitsprozesse.....	12
1.2.2.1 Abstimmung mit Polizei und Beteiligten.....	13
1.2.2.2 Stärkung der Unfallkommission.....	14
1.2.2.3 Erweiterung der Unfalluntersuchungen.....	15
1.2.2.4 Verkehrssicherheitsaudit bei der Straßenausbauplanung.....	15
1.2.3 Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur.....	15
1.2.3.1 Linksabbiegen an Lichtsignalanlagen.....	16
1.2.3.2 Geschwindigkeitsregelungen an unfallträchtigen Knotenpunkten und Querungsstellen.....	17
1.2.3.3 Radverkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen.....	18
1.2.3.4 Abstände und Sichtfelder an Querungs- und Kreuzungsstellen.....	18
1.2.3.5 Pilotversuch „Trixi-Spiegel“.....	19
1.2.4 Rad- und Fußverkehr an Baustellen – Verkehrsführung und Baustellenkontrollen... ..	19
1.2.5 Intensivierung der Schulwegsicherheitsarbeit.....	21
1.2.6 Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit.....	22
1.2.7 Gesamtkoordination Verkehrssicherheitskonzept.....	22
2. Stellenbedarf für die geplanten Maßnahmen.....	23
2.1 Gesamtkoordination Verkehrssicherheitskonzept.....	23
2.1.1 Geltend gemachter Bedarf.....	23
2.1.2 Bemessungsgrundlage.....	24
2.2 Verbesserung der Arbeit der Unfallkommission.....	25
2.2.1 Aktuelle Kapazitäten.....	25
2.2.2 Zusätzlicher Bedarf.....	25
2.2.3 Bemessungsgrundlage.....	26
2.3 Verbesserung der Arbeitsabläufe bei der Schulwegsicherheit.....	27
2.3.1 Aktuelle Kapazitäten.....	27
2.3.2 Zusätzliche Kapazitäten.....	27

2.3.3 Bemessungsgrundlage.....	28
2.4 Zusammenfassung Stellenbedarf.....	29
2.5 Alternativen zur Kapazitätsausweitung.....	30
2.6 Zusätzlicher Büroraumbedarf.....	30
2.7 Personalbedarf im Baureferat.....	31
3. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	31
3.1 Zusammenfassung der Kosten.....	33
3.1.1 Personalbedarfe.....	33
3.1.2 Konsumtive Sachkosten.....	34
3.1.3 Investive Sachkosten.....	35
3.2 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit.....	35
3.3 Nutzen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit.....	36
3.4 Auszahlungen im Bereich der Investitionstätigkeit.....	36
3.5 Finanzierung, Produktbezug, Ziele.....	37
3.6 Finanzierungsbedarf beim Baureferat.....	37
4. Behandlung von Anträgen aus Stadtrat, Bezirksausschüssen und Bürgerversammlungen.....	38
5. Abstimmung Referate/Dienststellen.....	55
5.1 Stellungnahme Personal- und Organisationsreferat.....	55
5.2 Stellungnahme Stadtkämmerei.....	55
5.3 Stellungnahme Baureferat.....	56
5.4 Stellungnahme Kommunalreferat.....	56
5.5 Stellungnahme des Referats für Informations- und Telekommunikationstechnologie.....	56
6. Anhörung Bezirksausschuss.....	56
7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates.....	56
II. Antrag des Referenten.....	57
III. Beschluss.....	64

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

1.1 Beschlusslage

Am 25.04.2018 beschloss die Vollversammlung des Stadtrats die „Vision Zero“ als neues strategisches Ziel der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit.

Auf der Grundlage einer kombinierten Analyse von Unfalldaten, Verkehrsdaten und Infrastrukturdaten sollen gezielter als bisher Ansatzpunkte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gefunden werden.

Gleichzeitig soll die Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit weiter optimiert werden.

Das Kreisverwaltungsreferat wurde beauftragt, dem Stadtrat binnen eines Jahres ein Umsetzungsprogramm mit dem dazugehörigen Ressourcenbedarf für konkrete Maßnahmen in folgenden Handlungsfeldern vorzulegen:

- Regelmäßige Auswertung der Unfalldaten der Polizei mit einem Geographischen Informationssystem (Software) und Bereitstellung der resultierenden Karte als neue Planungsgrundlage für alle Beteiligten bei Planung, Bau und Betrieb der Straßenverkehrsinfrastruktur
- Probeweise Einführung eines Verkehrssicherheitsaudits bei der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen des Spartenverfahrens bei Straßenplanungen
- Etablierung eines regelmäßigen, stärker institutionalisierten Abstimmungsprozesses zwischen Kreisverwaltungsreferat, Polizei, Münchner Verkehrsgesellschaft, Planungsreferat und Baureferat zu allen Fragen der Verkehrssicherheit
- Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission zur Erkennung von Unfallschwerpunkten und Einleitung effektiver Abhilfemaßnahmen
- Ausbau der örtlichen Unfalluntersuchung
- Verbesserung der Regelungen des Linksabbiegens an Lichtsignalanlagen
- Verbesserung der Regelungen der Radverkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen
- Überprüfung der Geschwindigkeitsregelungen an unfallträchtigen Knotenpunkten und Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen
- Einhaltung der vorgeschriebenen Abstände und Sichtfelder an Querungs- und Kreuzungsstellen
- Intensivierung der Arbeit im Bereich der Schulwegsicherheit/ Schulwegdienste

- Entwicklung und Umsetzung einer unterstützenden Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit

Beauftragt wurde auch die Auswertung der Erfahrungen anderer Städte hinsichtlich möglicher Gefahren durch – im niedrigen Geschwindigkeitsbereich - lautlose Elektrofahrzeuge.

Zudem liegen 31 Anträge aus Stadtrat, Bezirksausschüssen und Bürgerversammlungen zu den verschiedensten Themen der Verkehrssicherheitsarbeit vor, die soweit wie möglich bereits mit diesem Beschluss abschließend behandelt werden sollen. Um sie zu bearbeiten, wurden sie thematisch insgesamt 5 Maßnahmenbereichen zugeordnet (s. Punkte 2.1 – 2.5).

5 dieser Anträge fordern im Kern eine verbesserte Kontrolle der Baustellen im Stadtgebiet, um auch hier die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer besser als bisher zu gewährleisten. Daher schlägt das Kreisverwaltungsreferat als weitere Maßnahme die Einrichtung eines Baustellenkontrolldienstes im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts vor.

Die neuen Aufgaben und die qualitativen Veränderungen bestehender Aufgaben werden im Zusammenhang mit dem geltend gemachten Stellenbedarf beschrieben und als dauerhafte Pflichtaufgabe dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Dazu gehören auch die Kalkulation der für die Aufgabenerfüllung und Maßnahmenumsetzung notwendigen Sachmittel und Umsetzungszeiträume sowie ein Vorschlag für die Finanzierung.

Die Aufgaben werden grundsätzlich in ihrer Gesamtheit beschrieben. Im Interesse eines geordneten fachlichen, IT-technischen und prozessualen Aufbaus der neuen Aufgaben wird zunächst nur die 1. Stufe des Umsetzungskonzepts beantragt. In 2019 sollen im Eckdatenbeschluss 2020 jedoch bereits die erforderlichen Ressourcen für die Umsetzung der 2. Stufe angemeldet werden. In der Folge wird ebenfalls noch in 2019 dem Stadtrat ein Umsetzungsbeschluss für die 2. Stufe vorgelegt.

1.2 Geplante Maßnahmen

1.2.1 Verbesserung der Datengrundlagen

1.2.1.1 Unfalldaten der Polizei, Verkehrsdaten, Infrastrukturdaten

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

Die Unfalldaten werden von der Polizei erhoben, typisiert und in eine Datenbank eingegeben. Um diese Daten für die künftige kommunale Datenanalyse nutzbar zu machen, müssen diese an das Kreisverwaltungsreferat sicher und zeitnah übermittelt werden. Ebenso müssen die Daten aus dem Verkehrsmodell des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie weitere Daten des Baureferats zur Infrastruktur (z.B. Entwurfsdaten, Bestandspläne) an das Kreisverwaltungsreferat transferiert werden.

Im Kreisverwaltungsreferat werden diese Daten von einer/m Spezialisten/in in die neu zu erwerbende Darstellungs- und Auswertungssoftware eingelesen und dort nach den Bedürfnissen der Verkehrssicherheitsarbeit analysiert und aufbereitet.

Dadurch werden folgende Verbesserungen für die Verkehrssicherheitsarbeit geschaffen:

- Erstellung einer kommunalen digitalen Verkehrssicherheitskarte („Unfalltypenkarte“)
- Auswertung von Unfalldaten für die Unfallkommission sowie Priorisierung von Unfalldaten für die weitere Bearbeitung
- Hinweise zur Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten für alle, die mit Planung und Betrieb von Infrastruktur in Planungsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und bei den Stadtwerken beschäftigt sind
- Erstellung eines jährlichen kommunalen Verkehrssicherheitsberichts
- Evaluation und Monitoring des Unfallgeschehens, zur frühzeitigen Erkennung neuer Entwicklungen mit der Möglichkeit zeitnah nachzusteuern
- Sicherheitsanalyse von Straßennetzen zur Identifizierung und Priorisierung von Verbesserungspotenzialen im gesamten Straßennetz auch außerhalb der Unfalldaten
- Spezialauswertungen auf Anforderung (u. a. Bearbeitung von Anfragen aus Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit)

Die Darstellung und Auswertung erfolgt mittels zweier Spezialsoftwareprogramme. Dabei ist zu unterscheiden zwischen einer Software zum einfachen Einlesen, Aufbereiten und Darstellen der reinen Unfalldaten der Polizei (einfache und effiziente Bedienung) und einer Software für die Verknüpfung mit den Verkehrs- und Infrastrukturdaten der Landeshauptstadt München zur Erstellung von verkehrnetzbezogenen Sonderauswertungen. So wird es künftig auch möglich sein, unterschiedliche Planungsvarianten nicht nur nach ihrer verkehrlichen Wirkung, sondern auch nach ihrer Verkehrssicherheit zu bewerten. Beim prototypischen Einsatz der Software im Rahmen des vorbereitenden Gutachtens zum Verkehrssicherheitskonzept kamen die in Deutschland verbreitetsten Produkte zum Einsatz.

Dem KVR ist es gelungen die Softwarebeschaffung noch kurzfristig in die Ende April 2018 bereits abgeschlossene IT-Vorhabensplanung für 2019 einzubringen. Eine Ressourcenzusage vom Referat für Informations- und Telekommunikation (RIT) steht aber noch aus. Dies bedeutet, dass die für Softwarebeschaffungen zuständigen Dienststellen KVR-GL/3 und das RIT frühestens 2019 mit dem vorgeschriebenen Vorgehen gem. städtischen IT-Prozessmodell beginnen und im günstigsten Fall Mitte 2019 die erforderlichen gesonderten Beschlüsse in der IT-Kommission und dem Kreisverwaltungsausschuss als Fachausschuss herbeiführen können. Danach kann an die zuständige Vergabestelle 3 herangetreten werden, mit der Bitte, das passende Vergabeverfahren durchzuführen. Im besten Fall ist mit einer Beschaffung der Software Anfang 2020 zu rechnen.

KVR-GL/3 und das RIT müssen die Anforderungen der mit Verkehrssicherheit befassten Fachdienststellen prüfen und den Sachmittelaufwand für Erwerb und Pflege der Software als Grundlage für den späteren Erwerb kalkulieren. Deshalb ist dieser Punkt im vorliegenden Beschluss als Absichtserklärung und Absteckung des groben Rahmens zu verstehen.

Nach derzeitiger Einschätzung ist der Erwerb von 5 Lizenzen der Software zum einfachen Einlesen, Aufbereiten und Darstellen der reinen Unfalldaten der Polizei notwendig. Damit könnte die Software im Prinzip auf allen betroffenen Arbeitsplätzen der Abteilung Verkehrsmanagement eingerichtet werden, da nicht davon auszugehen ist, dass mehr als 5 Kolleginnen und Kollegen gleichzeitig darauf zugreifen.

Für die ergänzende Software zur Verknüpfung mit den Verkehrs- und Infrastrukturdaten der Landeshauptstadt München und zur Erstellung von verkehrnetzbezogenen Sonderauswertungen erscheint eine Lizenz ausreichend.

Aufgrund einer sorgfältigen Marktrecherche und dem Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, die eine vergleichbare Software bereits einsetzen (z. B. Nürnberg, Frankfurt, Dresden, Münster), wird derzeit mit einmaligen Kosten in Höhe von 300.000 Euro für den Erwerb, sowie jährlichen Kosten in Höhe von 30.000 Euro für die dauerhafte Nutzung und den Support beider Softwarepakete gerechnet. Die genannten Beträge werden 2019 für die Vorhabensplanung 2020 angemeldet.

KVR-GL/3 und das RIT werden die konkreten Kosten in 2019 noch einmal selbst detailliert ermitteln und in gesonderter Beschlussfassung etwa Mitte 2019 dem Stadtrat vorlegen.

Die für die Unfalldatenanalyse und die modellgestützte Verkehrssicherheitsbewertung notwendige Stelle (1 VZÄ) ist aufgrund des geschilderten Verfahrens erst 2020 notwendig und wird entsprechend in das Haushaltsverfahren für 2020 eingebracht.

Um aufgrund der Verfahrensdauer nicht 2 Jahre warten zu müssen und dennoch in 2019 mit den verbesserten operativen Arbeiten beginnen und die Unfalldatenanalyse als Grundlage für alle weiteren Maßnahmen vornehmen zu können, wird als Überbrückung die Beauftragung des bewährten Gutachters für das Verkehrssicherheitskonzept für weitere 2 Jahre vorgeschlagen.

Dieser soll in 2019 und 2020 in Anlehnung an die Arbeiten des Gutachtens von 2017 als Dienstleister die detaillierte Analyse der Unfalldaten durchführen. In 2020 würde dann die Fachdienststelle nach erfolgreicher Software- und Personalbeschaffung die Arbeiten als neue Aufgabe schrittweise übernehmen und ab 2021 eigenständig als Regelaufgabe weiterführen.

Die Datenauswertung als neue Regelaufgabe der Straßenverkehrsbehörde wird als zentraler Punkt des Verkehrssicherheitskonzepts angesehen. Eine alternative Dauerbeauftragung von externen Dienstleistern wird als unwirtschaftlich eingeschätzt. Zudem würde sich die LH München dauerhaft in Abhängigkeit externer Gutachter bei einem sehr sensiblen Thema begeben. Aufbau und Pflege eigenen Wissens bei der der Stadt ist für die Beurteilung der Verkehrssicherheitslage und die Festlegung von Verbesserungsmaßnahmen unabdingbar. Nicht zuletzt kann schneller und flexibler auf zusätzliche Auswertungswünsche aufgrund von Fragen aus dem politischen Raum reagiert werden.

1.2.1.2 Verkehrsunfalldaten der Krankenhäuser – Erfassung und Auswertung der Dunkelziffer

Viele Verkehrsunfälle werden nicht von der Polizei aufgenommen, weil die Polizei gar nicht verständigt wird. Dennoch sind sie passiert und haben Ursachen, deren Kenntnis für die Verkehrssicherheitsarbeit wichtig ist. Gerade bei Alleinunfällen ohne Unfallgegner ist die Dunkelziffer sehr hoch. Bekannt sind z. B. Fälle, bei welchen Autofahrer ein Kind anfahren, nicht die Polizei verständigen und das Kind, sofern es nicht allzu schwer verletzt ist, einfach nach Hause schicken. Laut verschiedener Studien, z. B. der Institute für Rechtsmedizin der Universitäten München und Münster oder auch des Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung in Heilbronn, werden nur etwa die Hälfte der leichtverletzten und nur knapp 60% der schwerverletzten Autofahrer polizeilich erfasst. Bei den Fußgängern wurden nur 35% der Leichtverletzten und knapp 50% der Schwerverletzten erfasst. Je nach Kategorie fallen also ein bis

zwei Drittel unter die Dunkelziffer. Am größten war die Zahl der amtlich nicht erfassten Unfallopfer bei den Radfahrern. Lediglich einer von fünf leichtverletzten Radlern wurde bei der Polizei aktenkundig, bei den Schwerverletzten waren es gerade 28,5 Prozent. Insbesondere bei Kindern und Jugendlichen wird das wahre Ausmaß der Unfallbeteiligung nur ganz unzureichend widerspiegelt: Nahezu neun von zehn ambulant behandelten Radfahrern unter achtzehn Jahren tauchten in der Unfallstatistik der Polizei nicht auf. Auch von den Schwerverletzten wurden lediglich gut dreißig Prozent polizeilich erfasst. Auch wenn Dunkelzifferschätzungen methodisch sehr schwierig und mit einigen Unsicherheiten behaftet sind, bleiben die Größenordnungen eindrucksvoll.

Um auch die Unfallursachen der nicht polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden zu analysieren, soll ab 2020 versucht werden, in Kooperation mit Kliniken und Notfallmediziner eine auswertbare Datenbasis zu schaffen. Dabei werden keine personenbezogenen Daten erhoben, sondern lediglich Unfallort, Unfallhergang und Unfallfolgen. Diese zusätzliche Auswertung soll zunächst im Rahmen eines Pilotprojektes auf 5 Jahre begrenzt und durch externe Gutachter erbracht werden.

Zudem soll geprüft werden, inwieweit mit Hilfe einer App nach skandinavischem Vorbild auch die Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bekommen Unfälle, Unfallorte und -ursachen oder auch einfach als unfallträchtig empfundene Gefahrenstellen zu melden.

1.2.2 Optimierung der Arbeitsprozesse

Verschiedene Arbeitsabläufe der aktuellen Verkehrssicherheitsarbeit sollen optimiert und weiterentwickelt werden. Dies betrifft...

- die Einführung eines effizienten und effektiven Abstimmungsprozesses für sämtliche Belange der Verkehrssicherheit mit der Polizei und allen weiteren Beteiligten
- die personelle Stärkung und Professionalisierung der Unfallkommission, die örtliche Unfalluntersuchungen gemäß den geltenden Richtlinien an Unfallhäufungsstellen sowie im Fall von tödlichen Unfällen durchführt
- die künftige Durchführung von Unfalluntersuchungen auch an Unfallhäufungsstellen unterhalb der Schwelle der Unfallkommissionszuständigkeit, die aktuell nicht systematisch bearbeitet werden können.
- die präventive Prüfung von Straßenausbauplanungen im sogenannten Spartenverfahren aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit im Rahmen eines standardisierten Sicherheitsaudits

1.2.2.1 Abstimmung mit Polizei und Beteiligten

Zwischen Kreisverwaltungsreferat, Polizei, Münchner Verkehrsgesellschaft, Planungsreferat und Baureferat soll ein effizienter und effektiver Abstimmungsprozess zu allen Fragen der Verkehrssicherheit institutionalisiert werden.

Angestrebt wird ein zweimonatlicher Rhythmus mit etwa 6 Treffen pro Jahr. Im Rahmen der regelmäßigen Treffen sollen u.a. folgende Punkte besprochen werden:

- Aktuelles Unfallgeschehen und daraus abgeleitete angepasste Schwerpunktsetzung in der Verkehrssicherheitsarbeit
- Reflexion der aktuell laufenden Verbesserungsprojekte (u. a. Umsetzung Sanierungsmaßnahmen an Unfallhäufungsstellen, Anpassungen aufgrund von Audits)
- Generelle geänderte Vorgaben zu Planungen aufgrund von Erkenntnissen aus der Verkehrssicherheit (z. B. zur Fußgängersicherheit an Haltestellen; Anforderungen des Radverkehrs bei stärkerer Elektrifizierung)
- Diskussion neuer Themen, z.B. Ablenkung durch Smartphones, Einbindung des Themas (teil-)autonomes Fahren
- Objektivierung und Ergänzung von Verkehrssicherheitsthemen der öffentlichen Diskussion in Medien und Politik durch abgesicherte, nachvollziehbare und zeitnahe Begründung u. a. auf Basis der Unfalldatengrundlage
- Beauftragung zusätzlicher Auswertungen nach aktuellen Fragestellungen aufgrund von besonderen Ereignissen und Gefahren
- Fragen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit (u. a. Ausrichtung von und Kooperation bei Verkehrssicherheitskampagnen)
- Änderungen in der Prozessorganisation der beteiligten Organisationen (Wechsel von Ansprechpartnern, neue Methoden und Instrumente)
- Veränderungen im rechtlichen Rahmen
- Berücksichtigung aktueller Forschungsergebnisse

Zusätzliches Personal wird hierfür nicht benötigt. Die Organisation der Abstimmungsprozesse soll von der Gesamtkoordination für das Verkehrssicherheitskonzept mit abgedeckt werden.

1.2.2.2 Stärkung der Unfallkommission

Der Begriff der „örtlichen Unfalluntersuchung“ ist ein feststehender Begriff der Verkehrssicherheitsarbeit und beschreibt die systematische Analyse von Unfällen nach einer festgelegten Methodik. Bislang wird die örtliche Unfalluntersuchung nur bei besonders herausragenden Unfallhäufungsstellen durch die Unfallkommission nach den geltenden Richtlinien durchgeführt.

Insbesondere folgende Aufgaben obliegen der beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelten Geschäftsführung der Unfallkommission:

- Auswertung von Unfallhäufungsstellen in Abhängigkeit der Zuleitung durch das Polizeipräsidium München
- Vorbereitung und Durchführen von Ortsterminen
- Erstellen des Protokolls sowie Nachbereitung
- Umsetzung der festgelegten Maßnahmen durch Verfassen der verkehrsrechtlichen Anordnungen bzw. durch die Beauftragung weiteren betroffener Dienststellen
- Koordinierung aller erteilten Aufträge
- Überprüfung der Umsetzung aller durchzuführenden Maßnahmen
- Controlling der Wirksamkeit
- Wiederaufnahme der Bearbeitung bei weiteren Unfällen

In der 1. Stufe des Umsetzungskonzepts geht es darum, die Kernaufgabe der Unfallkommission quantitativ und qualitativ angemessen zu bewältigen. Derzeit ist die Betreuung der Unfallkommission auf Seiten des Kreisverwaltungsreferats eine von zahlreichen Teilaufgaben einer Führungskraft. Um allein die bestehenden Unfallkommissionsfälle zu bearbeiten, wird zusätzliches Personal benötigt. Im Detail wird der Stellenbedarf unter Punkt 2.2 ausgeführt und begründet. Die neuen Mitarbeiter/innen sollen künftig auch bundesweites Wissen zu örtlichen Unfalluntersuchungen sammeln und in die Arbeit der Unfallkommission einbringen. Die in dieser Beschlussvorlage beantragten Stellen dienen vorrangig der Bewältigung des bisherigen „Kerngeschäfts“.

1.2.2.3 Erweiterung der Unfalluntersuchungen

Künftig soll im Rahmen der 2. Stufe des Umsetzungskonzeptes die örtliche Unfalluntersuchung auch an Unfallstellen durchgeführt werden, die unterhalb der Richtlinienschwelle liegen, um präventiv zu verhindern, dass aus leichten Unfallhäufungsstellen mit der Zeit Unfallschwerpunkte mit schweren Unfallfolgen werden.

Die hierfür nötige Datenlieferungen ermöglicht künftig die neue systematische Unfalldatenauswertung unabhängig von polizeilichen Meldungen.

1.2.2.4 Verkehrssicherheitsaudit bei der Straßenausbauplanung

Gemäß Stadtratsbeschluss der Vollversammlung vom 25.04.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V10837) wurde das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, probeweise Verkehrssicherheitsaudits bei der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen des bereits bewährten Spartenverfahrens bei Straßenplanungen einzuführen.

Bei der Planung von Straßenverkehrsinfrastrukturprojekten führen das Baureferat, die Stadtwerke München GmbH oder auch beauftragte Investoren eine Abstimmung mit allen tangierten Fachdienststellen, das Spartenverfahren, durch.

Im Rahmen dieses Spartenverfahrens soll beim Kreisverwaltungsreferat eine Verkehrssicherheitsprüfung im Sinne eines Verkehrssicherheitsaudits eingeführt werden. Das bedeutet, dass Straßenplanungen von einer/m geschulter/en Sachbearbeiter/in, im Idealfall einer/m zertifizierten Auditor/in, aus dem speziellen Blickwinkel der Verkehrssicherheit geprüft werden.

Das Kreisverwaltungsreferat teilt den jeweiligen Planungsverantwortlichen (insbesondere Baureferat, Stadtwerke München GmbH oder Investoren) die Ergebnisse des Audits dann im Rahmen des Spartenverfahrens in einer Gesamtstellungnahme mit.

1.2.3 Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur

Mit Beschluss vom 25.04.2018 wurde die Verwaltung beauftragt, dem Stadtrat für die nachfolgenden Handlungsfelder ein konkretes Maßnahmenprogramm mit Ressourcenbedarf vorzulegen.

- Linksabbiegen an Lichtsignalanlagen
- Geschwindigkeitsregelungen an unfallträchtigen Knotenpunkten und Querungsstellen
- Radverkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen
- Abstände und Sichtfelder an Querungs- und Kreuzungsstellen

Im Zuge der weiteren Untersuchungen zu konkreten Maßnahmen der in den nachfolgenden Unterpunkten näher beschriebenen Maßnahmenfelder, sind ggf. weitere Leistungsfähigkeitsuntersuchungen durch das Kreisverwaltungsreferat und verkehrsplanerische Betrachtungen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchzuführen. Danach erfolgen die konkreten Straßenplanungen durch das Baureferat. Eventuell sind hierzu Stadtratsbeschlüsse im Rahmen der üblichen Genehmigungsschritte erforderlich.

Aufgrund aktueller Entwicklungen und zahlreicher Anfragen aus Politik und Bürgerschaft schlägt das Kreisverwaltungsreferat zudem vor, den Einsatz von sogenannten Trixi-Spiegeln zur Reduzierung von Tote-Winkel-Unfällen insbesondere mit LKW im Rahmen eines Pilotversuchs zu testen und seine Wirkung untersuchen zu lassen (vgl. 1.2.3.5).

1.2.3.1 Linksabbiegen an Lichtsignalanlagen

Das Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen ist häufig eine besonders herausfordernde und gefährliche Situation für die Verkehrsteilnehmer. Sie müssen eine komplexe Verkehrssituation im Blick behalten. Gerade die richtige Einschätzung von Geschwindigkeiten der bevorrechtigten Ströme für die Wahl einer sicheren Zeitlücke im Gegenverkehr ist durch die Verkehrsteilnehmer nur bedingt zu gewährleisten.

Erschwert wird dies an mehrstreifigen Straßen durch Sichtbehinderungen aufgrund gegenseitiger Verdeckungen der entgegenkommenden Fahrzeuge. Häufig finden sich gerade auf diesen Straßen auch vermehrt unangemessene Geschwindigkeiten.

Zu beachten sind überdies nicht nur die entgegenkommenden Kfz sondern auch (die dahinter in beiden Richtungen querenden) Radfahrer und Fußgänger. Aufgrund der Konzentration der Linksabbieger auf den entgegenkommenden Kfz-Verkehr, erhalten die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer häufig nicht die gleiche Beachtung, was in Folge ebenfalls in Unfällen aufgrund fehlender gesicherter Linksabbiegeführungen resultiert.

Personengruppen, die besondere Probleme mit komplexen Verkehrssituationen haben, sind ältere Menschen sowie Kinder und Menschen mit körperlichen Einschränkungen.

Bei besonders komplexen Verkehrssituationen sichern die Verkehrstechniker das Linksabbiegen z.B. durch gesonderte Linksabbiegephasen an Ampeln. Dies reduziert jedoch u. U. die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten. Am Ende geht es um die systematische, methodengestützte Überprüfung der Situationen und um Einzelfallabwägungen zwischen den Belangen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit bei Planung und Betrieb von Lichtsignalanlagen.

Auf der Grundlage der softwaregestützten Datenauswertungen wird angestrebt, jährlich die jeweils als am risikoreichsten identifizierten Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen und entsprechenden Linksabbiegesituationen vertieft zu untersuchen und gegebenenfalls umzuplanen. Zu berücksichtigen ist, dass Änderungen an den Signalprogrammen einer Lichtsignalanlage in der Regel Auswirkungen auf die benachbarten Lichtsignalanlagen und das umgebende Straßennetz, sowie auf Spezialoptimierungen, wie die Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs oder die Koordinierung als Grüne Welle haben.

1.2.3.2 Geschwindigkeitsregelungen an unfallträchtigen Knotenpunkten und Querungsstellen

Die Unfallhäufigkeit, v. a. aber die Unfallfolgen werden maßgeblich von der Geschwindigkeit mitbestimmt. Bei niedrigerer Geschwindigkeit können Unfallsituationen durch die Reaktion der Verkehrsteilnehmer 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.

Folgende kurze physikalische Darstellung verdeutlicht den Zusammenhang: Eine Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht einer Fallhöhe von 3,5 m, in etwa gleichzusetzen mit einem Sturz aus dem 1. Stockwerk eines Hauses. Ein Aufprall bei 50 km/h entspricht einer Höhe von 9,8 Metern (3. Stock) und bei 70 km/h von 19,3 Metern (6. Stock).

Daher ist die Überprüfung der Geschwindigkeitsregelungen an Knotenpunkten sowie ihren Zufahrten von erheblicher Bedeutung. Dabei geht es nicht um eine generelle Absenkung der Geschwindigkeit, sondern um eine gezielte anlassbezogene Einzelprüfung.

Auch hier wird angestrebt, jährlich die unfallträchtigsten Abschnitte und Knotenpunkten zu untersuchen und gegebenenfalls die Geschwindigkeitsregelung anzupassen und entsprechend durchzusetzen oder weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Zu beachten ist, dass eine Änderung der Geschwindigkeit bei lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten in der Regel auch die Notwendigkeit der Anpassung von Signalprogrammen bei benachbarten Lichtsignalanlagen, sowie auf Spezialoptimierungen, wie die Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs oder die Koordinierung als Grüne Welle, nach sich zieht.

1.2.3.3 Radverkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen

Mit Blick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr ist entscheidend, dass die Radfahrenden möglichst immer im Sichtfeld des KFZ-Verkehrs geführt werden. Leider ist dies in Folge der in Jahrzehnten gewachsenen und zu großen Teilen noch immer auf dem seinerzeitigen Stand verharrenden Infrastruktur häufig nicht in ausreichendem Maß gegeben.

Um gezielt Verbesserungen zu erreichen, sollen auf der Grundlage der Unfalldatenanalyse jährlich die risikoreichsten Kreuzungen und Einmündungen überprüft und gegebenenfalls umgeplant und umgebaut werden.

Zu berücksichtigen ist auch hier, dass die Umgestaltung der Radverkehrsführung häufig auch eine Anpassung der Signalprogramme an lichtsignalisierten Knotenpunkten notwendig macht.

1.2.3.4 Abstände und Sichtfelder an Querungs- und Kreuzungsstellen

Häufig werden durch verbotswidriges Abstellen von Fahrzeugen die Abstände an Querungs- und Kreuzungsstellen nicht eingehalten und damit die für die Verkehrssicherheit entscheidenden ausreichenden Sichtfelder eingeschränkt.

Erfahrungsgemäß kann dieser Missstand allein durch Überwachung und Sanktionierung durch die Kommunale Verkehrsüberwachung und die Polizei nicht im erforderlichen Maße abgestellt werden. Dafür bestehen weder ausreichend Personalkapazitäten noch haben die fälligen Strafgebühren in Höhe von maximal 30 Euro eine abschreckende Wirkung. Eine echte Lösung besteht oft allein in der baulichen Veränderung der Querungs- und Kreuzungsstellen, z. B. durch das Bauen von Gehwegnasen.

Angestrebt wird auch in diesem Maßnahmenbereich die jährliche Selektierung der dringlichsten Querungs- und Kreuzungsstellen, ihre Überprüfung, gegebenenfalls mit Umplanung und Umbau. Dies soll im Rahmen gemeinsamer Verkehrsschauen mit Polizei, Baureferat und Bezirksausschüssen geschehen.

1.2.3.5 Pilotversuch „Trixi-Spiegel“

Nachdem die Fachwelt in der Frage der Wirksamkeit von Trixispiegeln uneinheitlich und die wissenschaftliche Erkenntnislage noch nicht als gesichert angesehen werden kann, soll die verkehrliche Wirkung ihres Einsatzes im Sinne einer signifikanten Reduktion von Tote-Winkel-Unfällen v. a. mit LKW im Rahmen eines wissenschaftlich begleiteten Pilotversuchs untersucht werden.

Dabei sollen 100 Trixispiegel an Knotenpunkten mit einschlägigem Unfallgeschehen aufgestellt und die Wirkung soweit möglich qualitativ und quantitativ gemessen oder abgeschätzt werden. Mit dem Versuch ist ein externer Dienstleister als Unterstützung zu beauftragen.

1.2.4 Rad- und Fußverkehr an Baustellen – Verkehrsführung und Baustellenkontrollen

In München wurden 2016 und 2017 im Durchschnitt 26.403 Arbeitsstellen / Baustellen pro Jahr auf öffentlichen Straßen genehmigt.

Jede dieser Arbeitsstellen verändert und beeinträchtigt die Verkehrsführung. Die Art und Weise der Verkehrsbeeinträchtigung hängt zum Einen von der Größe der einzelnen Arbeitsstelle / Baustelle, der Straßensituation, dem Verkehrsaufkommen und auch von der Tageszeit und Jahreszeit ab. Zum Anderen ist ein wesentlicher Faktor für die Verkehrsbeeinträchtigung die Gestaltung der Verkehrsführung an der Arbeitsstelle und deren Absicherung hin zum Fuß- Rad- und Kfz-Verkehr.

Die Beschilderung bzw. Absicherung erfolgt gemäß der Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen (RSA 95) des Bundesverkehrsministeriums.

Die Verkehrsführung, die um eine Arbeitsstelle herum gewählt wird, ist dem Grunde nach immer eine Einzelfallentscheidung. Faktoren die im Rahmen einer solchen Entscheidung zum Tragen kommen, sind die örtlichen Gegebenheiten, die Belange der Arbeitsstelle, die Vorgaben der RSA 95, interne Arbeitsanweisungen und die Einschätzung der einzelnen Sachbearbeiterin / des einzelnen Sachbearbeiters, die die Genehmigung letztlich verantworten.

Da die RSA 95 im Hinblick auf die Führung des Fuß- und Radverkehrs zum Großteil nicht den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs in einer Millionenstadt gerecht wird, hat das Kreisverwaltungsreferat bereits vor vielen Jahren im Rahmen von ergänzenden Arbeitsanweisungen zu Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit für Fußgänger und Radfahrer abweichende Mindestbreite für Fuß- und Radwege an Baustellen festgesetzt.

	Münchner Standard	RSA 95
Radweg	mind. 1,0 m	mind. 0,8 m
Gehweg	mind. 1,3 m	mind. 1,0 m
Gehweg, Radfahrer frei	mind. 1,30 – 1,60	mind. 1,00 – 1,6 m
Gemeinsamer Geh-und Radweg	mind. 1,60 m	mind. 1,6 m
Radfahrer absteigen an Baustellen	Nur in absoluten Ausnahmefällen und bei kurzer Dauer in Verwendung	möglich

Daneben hat das Kreisverwaltungsreferat auch einen eigenen Leitfaden für die Führung des Fuß- und Radverkehrs an Arbeitsstellen entwickelt, der den Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeitern als Orientierungshilfe im Rahmen der Einzelfallprüfung dient. In internen Besprechungen werden zudem immer wieder best practice Beispiele vorgestellt, die sich zwar in der Regel nicht ohne weiteres auf andere Straßensituation übertragen lassen, aber eine wichtige Entscheidungshilfe und Weiterentwicklung darstellen. Jedem Für und Wider für eine Verkehrsführung liegt in der Regel immer die Frage zu Grunde welcher Verkehrsart der Vorrang einzuräumen ist. In der Zuspitzung bedeutet dies zu meist, wie viel Stau oder stockender Verkehr ist in Spitzenzeiten zu Gunsten eines breiten und bequem nutzbaren Fuß- oder Radwegs vertretbar.

Bundesweite und München spezifische Vorgaben zur Führung des Fuß- und Radverkehrs an Arbeitsstellen und Schulungen sind wichtige Bausteine für eine sichere Verkehrsführung.

Immer wieder ist jedoch auf Münchens Straßen festzustellen, dass Arbeitsstellen / Baustellen nicht oder zumindest nicht vollständig den zugrundeliegenden Erlaubnissen entsprechen. So fehlen z.B. oft Verkehrszeichen oder es werden falsche Verkehrszeichen aufgestellt. Immer wieder stimmen auch die Ausmaße von Baustellenflächen bzw. der verbleibenden Verkehrsflächen nicht mit den genehmigten Flächen überein und die Einrichtungen zur Absicherung (gelbe Fahrbahnmarkierungen, Absperrbarken, Schranken und Lampen) werden nicht oder nicht in ausreichender Anzahl oder schlicht falsch verwendet.

Diese Missstände lassen sich nur im Rahmen von umfangreichen und regelmäßigen Kontrollen während der Tages- und Nachtzeit beheben, für die keine ausreichenden Personalressourcen vorhanden sind. Die für die Genehmigung von Arbeitsstellen zuständigen Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter führen derzeit stichprobenhaft oder bei Beschwerden anlassbezogene Kontrollen durch. Obwohl nach StVO und

Verwaltungsvorschriften vorgeschrieben ist es aktuell nicht möglich, Kontrollen in dem tatsächlichen notwendigen Ausmaß im Hinblick auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit wie in den betreffenden Anträgen gefordert, sowie im Hinblick auf die Vorgaben der RSA 95, durchzuführen.

Das Kreisverwaltungsreferat schlägt daher vor, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ab 2020 einen eigenen Baustellenkontrolldienst einzurichten. Eine bereits durchgeführte Stellenbemessung hat ergeben, dass 11 Stellen (VZÄ) einschließlich einer Leitungsstelle zur Aufgabenerfüllung notwendig sind. Aufgrund der haushaltspolitischen Situation und der Begrenzung durch den Eckdatenbeschluss vom 25.07.2018 wird mit dieser Beschlussvorlage jedoch noch kein Stellenbedarf geltend gemacht. Die Anmeldung ist mit dem Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020 vorgesehen.

1.2.5 Intensivierung der Schulwegsicherheitsarbeit

Auf Münchens Straßen sind täglich ca. 130.000 Schülerinnen und Schüler, darunter ca. 45.000 Grundschulkindern unterwegs. Ziel des Kreisverwaltungsreferats ist es, sichere Schulwege zu gewährleisten und dadurch Unfälle zu vermeiden. Durch sichere Schulwege wird auch die Bereitschaft der Eltern gefördert, auf das „Elterntaxi“ zu verzichten.

Um ein Höchstmaß an Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer zu erreichen, werden jährlich hunderte von Örtlichkeiten durch das Kreisverwaltungsreferat vor Ort überprüft. Insgesamt sind ca. 340 Schulen, davon ca. 155 Grundschulen zu betreuen. Maßgabe dabei ist es, problematische Verkehrssituationen zu erkennen und Maßnahmen zur Verbesserung zu erarbeiten und regelmäßig zu evaluieren.

Neben der Überprüfung der Schulwege obliegt den Kollegen zudem die jährliche Überarbeitung aller ca. 155 Schulwegpläne, die Gewinnung und Betreuung von Schulweghelfern, die Überprüfung der Einsatzörtlichkeiten von Schulweghelfern, die Überprüfung der Kostenfreiheit des Schulweges, die Durchführung von zahlreichen Ortsterminen mit Bezirksausschüssen, Eltern und Schulvertretern, die Teilnahme am gesamtstädtischen Münchner Kinder- und Jugendforum, die Umsetzung, Betreuung und Evaluierung des zweijährigen Dialog-Display-Versuchs sowie die Anordnung von Tempo 30 vor allen Münchner Schulen.

Hinzu kommt die ständig steigende Zahl von Schulneubauten bzw. -erweiterungsbauten sowie neuen Schulwegbeziehungen (zum Beispiel aufgrund von Schulsprengeländerungen sowie der Entstehung neuer Wohngebiete). Im Sinne der Schulwegsicherheit ist es notwendig, die Bauprojekte von Beginn an zu begleiten, um frühzeitig auf verkehrliche Belange hinweisen und notwendige Maßnahmen, wie beispielsweise die Gestaltung der Verkehrsflächen, umsetzen zu können. Zudem müssen für die neuen Schulen Standorte für Schulweghelferinnen bzw. Schulweghelfer geprüft und festgelegt werden.

Durch die geschilderte Intensivierung und qualitative Vertiefung der Schulwegsicherheitsarbeit wird die Zahl der Schulwegunfälle sowie die Schwere der Unfallfolgen signifikant reduziert.

1.2.6 Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit

Grundsätzlich sollte eine systematische und professionelle Öffentlichkeitsarbeit folgende Ziele erfüllen

- Aufklärung über Regeln und Zusammenhänge
- Förderung eines rücksichtsvollen und entspannten Verhaltens im Straßenverkehr
- Steigerung der Akzeptanz und Begleitung von Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor Ort

Hierfür ist ein Konzept zu erarbeiten, das mit einer thematischen Teilmarke zur neuen, in der Vollversammlung vom 25.04.2018 beauftragten, übergeordneten Dachmarke für Mobilität passt und gut mit den Aktivitäten im Mobilitätsmanagement und bei der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs und entsprechenden Aktivitäten der Partner abgestimmt ist. Dabei werden auch die Belange der Seniorinnen und Senioren mit berücksichtigt und ein Konzept für die Beratung entwickelt. Die Kernpunkte umfassen dabei sowohl Aspekte von Seniorinnen und Senioren als überdurchschnittlich häufiges Opfer von Verkehrsunfällen, als auch potentielle Gefahren die beispielsweise von älteren Autofahrern ausgehen.

Nachdem die neue Dachmarke erst nach der Beschlussfassung dieser Vorlage gelauncht wird, werden die nötigen Personalressourcen für die Öffentlichkeitsarbeit im Zuge erst in der 2. Stufe der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts beantragt. Sollte die dann beantragte Stelle genehmigt und eingerichtet sein, wird ein Konzept mit einer Kostenschätzung entwickelt, das Konzept ausgeschrieben und umgesetzt.

1.2.7 Gesamtkoordination Verkehrssicherheitskonzept

Die Umsetzung der Maßnahmen erfordert ein erhebliches Maß an Koordination.

Die fachlichen Bausteine müssen konzeptionell und zeitlich ineinander greifen, zusammengedacht und zusammengeführt werden.

Verschiedenste Akteure müssen zusammenarbeiten und sich abstimmen. Es ist zu überwachen, inwieweit Maßnahmen umgesetzt wurden und welche Wirkung sie auf die Verkehrssicherheitslage in München haben.

Der Stadtrat soll künftig einmal jährlich über die Lage der Verkehrssicherheit, die Umsetzung der strategischen Zielsetzung „Vision Zero“ und der dazugehörigen Maßnah-

men des Verkehrssicherheitskonzepts in München im Rahmen eines Berichts informiert werden.

2. Stellenbedarf für die geplanten Maßnahmen

Im Rahmen der mit dem Eckdatenbeschluss am 25.07.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V11494 vom 25.07.2018) festgelegten Begrenzung ist eine Geltendmachung von 5,0 Stellen (VZÄ) möglich. Im Folgenden wird der Stellenbedarf für die unter Ziffer 1.2 geplanten Maßnahmen dargelegt.

2.1 Gesamtkoordination Verkehrssicherheitskonzept

2.1.1 Geltend gemachter Bedarf

Ziele, Maßnahmen und Prozesse sind aufeinander abzustimmen, weiterzuentwickeln und die Wirkung zu kontrollieren. Für die Gesamtkoordination ist ein fachliches Überblicken aller Teilelemente des Verkehrssicherheitskonzepts erforderlich sowie die eigenständige Beurteilung der Qualität. Aus den jährlichen Erfahrungen ist das Konzept stetig eigenverantwortlich und unter Neu- und Weiterentwicklung der eingesetzten – teilweise wissenschaftlichen – Methoden fortzuschreiben und ein Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Verkehrssicherheit zu entwickeln und umzusetzen.

Der überwiegend planerisch-konzeptionelle Charakter dieser neuen Aufgabe ergibt sich insbesondere aus folgender Aufgabenzusammenstellung:

- Koordination, Steuerung und stete Weiterentwicklung sowie Fortschreibung des Verkehrssicherheitskonzepts
- Konzeptionelle und zeitliche Abstimmung der verschiedenen fachlichen Bausteine
- Koordination und Abstimmung mit den zu beteiligenden Akteuren (Bezirksausschüsse, Polizei, städtische Referate, Münchner Verkehrsgesellschaft, Interessensgruppierungen, Gutachter)
- Überwachung der Umsetzung der Maßnahmen
- Wirkungskontrolle auf die Verkehrssicherheitslage in München
- Wissenschaftliche Evaluation
- Zentrale Ansprechfunktion für alle internen und externen Kooperationspartner
- Federführende Erstellung des jährlichen Verkehrsberichts, mit dem der Stadtrat künftig über die Lage der Verkehrssicherheit, die Umsetzung der strategi-

schen Zielsetzung „Vision Zero“ und des dazugehörigen Maßnahmenprogramms des Verkehrssicherheitskonzepts in München informiert wird

- Austausch mit wissenschaftlichen Instituten sowie nationalen und internationalen Städten und Organisationen
- Gewinnung von Forschungs- und Fördermitteln
- Fachliche Begleitung von Ausschreibungen, Vergabeverfahren und externen Auftragnehmern sowie Controlling
- Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit für verschiedenste Anlässe und Zielgruppen
 - Verhaltensbeeinflussung im Sinne eines besseren und rücksichtsvolleren Miteinanders
 - Information und Erläuterung von Spezialthemen, wie Schulterblick, korrektes Überqueren einer ampelgesteuerten Kreuzung als Fußgänger, Gefahren der Smartphonennutzung im Verkehr, Benutzungspflicht von baulichen Radwegen, Gefahren durch abbiegende LKW, Nichteinfahren in zugestaute Kreuzungen, etc.
 - Begleitung und Akzeptanzschaffung bei konkreten Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im direkten Umfeld
 - Beteiligung an Formaten anderer Institutionen, wie z.B. dem Tag der Verkehrssicherheit
- Verknüpfung mit der neuen Mobilitätsdachmarke der Landeshauptstadt München
- Mitarbeit bei der Integration von Belangen und Diensten zur Förderung der Verkehrssicherheit in Apps oder Anliegenmanagementsystemen

2.1.2 Bemessungsgrundlage

Im Rahmen der vorangegangenen Umorganisationen im Bereich Verkehrsmanagement wurden die Geschäftsprozesse modelliert und optimiert. Nachdem es sich bei der Gesamtkoordination um eine Daueraufgabe handelt, wird ein unbefristeter Bedarf von 1,0 Stelle (VZÄ) geltend gemacht. Zudem handelt es sich bei dem Aufgabenbereich der Gesamtkoordination um planerisch-konzeptionelle Aufgaben, die einer Stellenbemessung schwer zugänglich sind. Die dargestellte Tätigkeit ist komplex, wissenschaftlich geprägt und mit internationalen Kontakten verbunden.

Maßnahme	Funktion	VZÄ	Einwertung ¹	Maßnahme
Gesamtkoordination, Verkehrssicherheitskonzept	Gesamtkoordination, Monitoring, Weiterentwicklung	1,0	A14 / E14 (Technischer Dienst)	Dauerhafte Einrichtung ab 01.01.2019 (neue Aufgabe)

2.2 Verbesserung der Arbeit der Unfallkommission

2.2.1 Aktuelle Kapazitäten

Die Leitung und Geschäftsführung der Unfallkommission obliegt derzeit der Sachgebietsleitung. Neben den Leitungsaufgaben für derzeit 5 Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter und der konzeptionellen Verkehrssicherheitsarbeit wird die Arbeit im Zusammenhang mit der Unfallkommission „nebenher“ mit erledigt.

2.2.2 Zusätzlicher Bedarf

Die Anzahl der zu bearbeitenden Unfallstellen steigt kontinuierlich an. Waren es im Jahr 2016 noch 15 Fälle, so verdoppelte sich die Zahl im Jahr 2017. Bis September 2018 sind bereits 29 neue Fälle zu verzeichnen. Mit den darüber hinaus noch zu bearbeitenden Vorgängen (z. B. Unfallhäufungsstellen in Zusammenhang mit Tram-Unfällen und in Tunneln) wird eine hochgerechnete Gesamtfallzahl von ca. 80 Fällen für das Jahr 2018 erwartet.

Nach einer im Jahr 2016 begonnene Neustrukturierung der Unfallkommission, der Intensivierung der Prozesse und in Folge der starken Fallzahlsteigerung zeigt sich, dass eine zeitnahe Prüfung und Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen aktuell nicht möglich ist. Vielmehr bauen sich aktuell weitere Rückstände auf. Nach den bisherigen Erfahrungswerten und einer qualifizierten Schätzung sind für die Unterstützung und Mitarbeit bei der Geschäftsführung der Unfallkommission weitere zwei Stellen (VZÄ) notwendig.

Der Aufwand ergibt sich insbesondere aus folgender Aufgabenzusammenstellung:

- Organisatorische Einberufung der Unfallkommission und ihrer Beteiligten (Polizei, Baureferat, Münchner Verkehrsgesellschaft, Kreisverwaltungsreferat, Planungsreferat)
- Organisation von Ortsterminen

¹ Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen durch das Personal- und Organisationsreferat.

- Dokumentation der Entscheidungsfindung und der Maßnahmen der Unfallkommission
- Überwachung der Umsetzung der Maßnahmen
- Kontrolle der Wirksamkeit der Maßnahmen
- Schriftverkehr mit Bürgerinnen und Bürgern und Institutionen
- Bearbeitung von Anträgen aus Bürgerversammlungen, Bezirksausschüssen und dem Stadtrat

Für die sicherheitsfachliche Beratung und Weiterentwicklung der Unfallkommission ist eine weitere Stelle (VZÄ) notwendig. Für die nachfolgend dargestellten planerisch-konzeptionellen Tätigkeiten ist ein in Verkehrssicherheitsfragen ausgebildete/r Ingenieur/in erforderlich, der im Weiteren berufsbegleitend zum zertifizierten Verkehrssicherheitsauditor/in ausgebildet werden soll (vgl. Ziffer 1.2.2.1).

- Referats- und zuständigkeitsübergreifende verkehrswissenschaftliche und fachliche Beratung der Unfallkommission
- Fachliche Analyse der Unfallursachen
- Entwurf und Abstimmung von Verbesserungsmaßnahmen
- Qualitätssicherung von Prozess und Maßnahmen
- Fachlicher Austausch mit der/dem Koordinator/in Verkehrssicherheitskonzept zur grundsätzlichen Weiterentwicklung von Maßnahmen und Prozessen
- Austausch mit den Unfallkommissionen anderer Städte
- Erfahrungsaustausch in Fachgremien
- Schulung von neuen Kolleginnen und Kollegen und Mitgliedern der Unfallkommission
- Zulieferung zum jährlichen Verkehrssicherheitsbericht
- Mitarbeit bei der Analyse von Unfallhäufungsstellen und besonderen Gefahrenstellen außerhalb der Unfallkommission, soweit es die Arbeiten für die Unfallkommission zulassen

2.2.3 Bemessungsgrundlage

Die zusätzlichen Kapazitäten (2 VZÄ) für die Geschäftsführung der Unfallkommission basieren auf Erfahrungswerten und qualifizierten Schätzungen der Fachdienststelle und sind für die systematische Verbesserung der bestehenden und die Entwicklung neuer Arbeitsprozesse erforderlich.

Die Aufgaben der Ingenieurinnen bzw. Ingenieure für die Bearbeitung des Themas Unfallanalyse sind planerisch-konzeptionell.

Durch die geschilderte Verbesserung der Arbeitsabläufe kann die Zahl der Unfälle sowie die Schwere der Unfallfolgen an Unfallhäufungsstellen signifikant reduziert werden.

Maßnahme	Funktion	VZÄ	Einwertung (vgl. Fußnote 1)	Maßnahme
Verbesserung der Arbeit der Unfallkommission (vgl. Ziffer 1.2.2.1)	SB Grundsatzangelegenheiten	2,0	A12 / E11	Dauerhafte Einrichtung ab 01.01.2019
	SB örtliche Unfallanalyse	1,0	A13 / E13 (Technischer Dienst)	Dauerhafte Einrichtung ab 01.01.2019

2.3 Verbesserung der Arbeitsabläufe bei der Schulwegsicherheit

Mit der Intensivierung der Schulwegsicherheit sollen sichere Schulwege für Münchens Schülerinnen und Schüler gewährleistet werden und die Zahl der Schulwegunfälle sowie die Schwere der Unfallfolgen signifikant reduziert werden. Organisatorische Optimierungsmöglichkeiten wurden bereits in den vergangenen Jahren durch die Neubildung des Sachgebiets Verkehrssicherheit ausgereizt.

2.3.1 Aktuelle Kapazitäten

Für die Betreuung aller ca. 340 Schulen, davon ca. 155 Grundschulen, und die Verkehrssicherheitsarbeit stehen im Kreisverwaltungsreferat aktuell drei Stellen (VZÄ) zur Verfügung.

2.3.2 Zusätzliche Kapazitäten

Die Fallzahlen bei der Überprüfung der Schulwege haben sich in den letzten Jahren ebenfalls rasant von 177 im Jahr 2012 auf 405 im Jahr 2017 erhöht. Diese Tendenz zeigt sich auch für das erste Halbjahr 2018. Zudem sind im Rahmen des 1. und 2. Schulbauprogramms des Referates für Bildung und Sport für weitere 18 Grundschulen und 17 weiterführende Schulen Neubauten und für 11 Grundschulen und 21 weiterführende Schulen Erweiterungen bzw. Generalinstandsetzungen geplant, die durch das Kreisverwaltungsreferat zu betreuen sind.

Darüber hinaus sind die neuen Herausforderungen, wie neu zu entwickelnde Prüfmethoden z. B. für Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen auch im Hauptstraßennetz in Umsetzung der jüngsten Änderung der Straßenverkehrsordnung verstärkt zu bearbeiten.

Aufgrund der Vielzahl an Aufgaben und den bisherigen Erfahrungswerten beim Kreisverwaltungsreferat ist ein unbefristeter Personalmehrbedarf in Höhe von 1,0 VZÄ erforderlich. Der Aufwand ergibt sich insbesondere aus folgender Aufgabenstellung:

- Verstärkung des Schulwegsicherheitsteams bei der Betreuung der derzeit 340 Schulen und allen weiteren für die nächsten Jahre geplanten Schulen in München
- Prüfung der umgebenden Örtlichkeiten im Straßenraum im Umfeld der Schulen hinsichtlich der Gewährleistung und Verbesserung der Schulwegsicherheit
- Organisation und Durchführung von Ortsterminen
- Entwicklung und Anordnung von Verbesserungsmaßnahmen
- Umsetzungs- und Wirksamkeitscontrolling
- Bearbeitung von Bürgerschreiben, Anträgen und Anfragen aus Bürgerversammlungen, Bezirksausschüssen sowie dem Stadtrat und sonstigem Schriftverkehr
- Jährliche Überarbeitung aller ca. 155 Schulwegpläne
- Überprüfung von Einsatzörtlichkeiten von Schulweghelfern
- Überprüfung der Kostenfreiheit des Schulweges
- Durchführung von zahlreichen Ortstermine mit Bezirksausschüssen
- Teilnahme am gesamtstädtischen Münchner Kinder- und Jugendforum
- Umsetzung, Betreuung und Evaluierung des zweijährigen Dialog-Display-Versuchs
- Anordnung von Tempo 30 vor allen Münchner Schulen

2.3.3 Bemessungsgrundlage

Die zusätzlichen Kapazitäten (1 VZÄ) für die Intensivierung der Schulwegsicherheit basieren auf Erfahrungswerten und qualifizierten Schätzungen der Fachdienststelle.

Maßnahme	Funktion	VZÄ	Einwertung (vgl. Fußnote 1)	Maßnahme
Intensivierung Schulwegsicherheitsarbeit (vgl. Ziffer 1.2.5)	SB Grundsatzangelegenheiten	1,0	A11 / E10	Dauerhafte Einrichtung ab 01.01.2019

2.4 Zusammenfassung Stellenbedarf

Folgende Übersichten zeigen den notwendigen Mehrbedarf an Stellen, der sich aus der Umsetzung des Stadtratsauftrags vom 25.04.2018 und der Umsetzung des in Ziffer 1.2 beschriebenen Maßnahmenprogramms ergibt.

Aus verschiedenen Gründen, wie z. B. der Dauer der Beschaffung der nötigen IT, aber auch der besser organisch als sprunghaft wachsenden Organisationseinheiten und im Interesse eines schrittweisen Aufbaus des Knowhows im Kreisverwaltungsreferat und bei den betroffenen Partnern, schlägt das Kreisverwaltungsreferat ein stufenweises Vorgehen für den notwendigen Stellenbedarf vor.

In einer 1. Stufe sollen daher folgende zusätzliche dauerhafte Stellenbedarfe ab 01.01.2019 geltend gemacht und besetzt werden:

Maßnahme	Funktion	VZÄ	Einwertung (vgl. Fußnote 1)
Gesamtkoordination Verkehrssicherheitskonzept (vgl. Ziffer 1.2.7)	Gesamtkoordination, Monitoring, Weiterentwicklung, Öffentlichkeitsarbeit	1,0	A14 / E14 (Technischer Dienst)
Verbesserung der Arbeit der Unfallkommission (vgl. Ziffer 1.2.2.1)	SB Grundsatzangelegenheiten	2,0	A12 / E11
	SB örtliche Unfallanalyse	1,0	A13 / E13 (Technischer Dienst)
Intensivierung Schulwegsicherheitsarbeit (vgl. Ziffer 1.2.5)	SB Grundsatzangelegenheiten	1,0	A11 / E10
Summe		5,0	

Im 2. Schritt ist es geplant weitere notwendige Stellenbedarfe mit einer erneuten Beschlussvorlage im Rahmen des Eckdatenbeschlusses für 2020 geltend zu machen.

Maßnahme	Funktion	VZÄ	Einwertung (vgl. Fußnote 1)
Verbesserung der Datengrundlagen (vgl. Ziffer 1.2.1)	SB Unfalldatenanalyse	1,0	A13 / E13 (Technischer Dienst)
Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur (vgl. Ziffer 1.2.3)	SB Verkehrssteuerung	1,0	A12 / E12 (Technischer Dienst)
	SB Verkehrssicherheit	2,0	A11 / E10
	SB Verkehrssicherheit	1,0	A9 / E9a
Verbesserung der Bau-	Führungskraft Kontrolle	1,0	A10 / E9c

stellenkontrollen (vgl. Ziffer 1.2.4)	SB Kontrolle	10,0	A9 / E9a
Intensivierung Schulweg- sicherheitsarbeit (vgl. Ziffer 1.2.5)	SB Grundsatzangelegenhei- ten	1,0	A11 / E10
Summe (geplant)		17,0	

2.5 Alternativen zur Kapazitätsausweitung

Um die Ziele des Verkehrssicherheitskonzepts zu erreichen, gibt es keine Alternative zur Kapazitätsausweitung, da die Aufgaben von bereits vorhandenen Stellen nicht übernommen werden können.

Eine Priorisierung bzw. Umverlagerung von vorhandenen Kapazitäten ist nicht möglich, weil zum einen die gesetzten Prioritäten bereits Prioritäten als Ergebnis des vorausgehenden Gutachtens sind. Bereits mit dem geltend gemachten Stellenbedarf werden nicht alle wünschenswerten Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit bedient bzw. erforderliche Maßnahmen im wünschenswerten Zeitraum umgesetzt.

Wenn die Zuschaltung des Mehrbedarfs nicht erfolgt, kann das Stadtratsziel „Vision Zero“, die konsequente Verbesserung der Verkehrssicherheit, im Idealfall so weit, dass es keine getöteten und schwerverletzten Unfallopfer mehr gibt, nicht erreicht werden.

2.6 Zusätzlicher Büroraumbedarf

Nach § 59 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Stadtrats muss ein Sachreferat bei Sachanträgen zu Stellenausweitungen zwingend das Kommunalreferat einbinden und in Abstimmung mit ihm darstellen, ob bzw. in welchem Umfang die Unterbringung des zusätzlichen Personals im Rahmen der verfügbaren Büroflächen des Sachreferates erfolgen kann bzw. ob und ggf in welchem Umfang zusätzlicher Büroraum benötigt wird.

Der Stellenmehrbedarf von 5,0 Stellen (VZÄ) im Bereich Verkehrsmanagement wird ab 01.01.2019 dauerhaft eingerichtet. Dabei werden 4 Stellen (VZÄ) im Bereich Verkehrssicherheit und 1 Stelle (VZÄ) in der Organisationseinheit Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten angesiedelt. Diese Bereiche sind derzeit am Standort Implerstr. 7-9 situiert.

Der Flächenmehrbedarf von 5 Büroarbeitsplätzen kann aktuell in den vorhandenen Objekten des Kreisverwaltungsreferates nicht zur Verfügung gestellt werden. Mit dem KVR-Umbau in der Ruppertstr. 19 und der Anmietung der Implerstr. 11 in 2020 werden dem KVR neue Flächen zur Verfügung gestellt, mit dem der benötigte Raumbeford

darf gedeckt werden kann. Die in diesem Zusammenhang umfangreichen Raumplanungen laufen derzeit.

2.7 Personalbedarf im Baureferat

Die in den Abschnitten 1.2.2 und 1.2.3 dargestellten zusätzlichen Aufgaben und Maßnahmen im Bereich der Unfallkommission und der Straßeninfrastruktur lösen auch beim Baureferat in den verschiedenen fachlichen Zuständigkeitsbereichen einen zusätzlichen Personalbedarf, insbesondere in den Bereichen

- Markierung
- Beschilderung
- Verkehrseinrichtungen (Trixispiegel, etc.)
- Planung und Umsetzung baulicher Maßnahmen
- Verkehrssicherungseinrichtungen (LSA, Leitsysteme)
- Mitwirkung bei der Unfallkommission

aus, der zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar ist.

Die vielfältigen, vom Kreisverwaltungsreferat gemeinsam mit dem Baureferat und weiteren Planungsbeteiligten, unter der Zielsetzung „Vision Zero“ zu entwickelnden größten Einzelmaßnahmen und Anpassungen der Straßeninfrastruktur, können nur mit den hierfür erforderlichen personellen Kapazitäten zeitnah ausführungsfähig geplant, umgesetzt und damit wirksam werden.

Das Baureferat wird den zusätzlichen Personalbedarf in Abhängigkeit von den vom Kreisverwaltungsreferat noch zu identifizierenden konkreten Maßnahmen präzisieren, mit dem Personal- und Organisationsreferat abstimmen, und im Rahmen der Anmeldungen für die kommenden Eckdatenbeschlüsse einbringen.

3. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Sachkosten entstehen in 2019 für die Datenauswertungen und -bereitstellung sowie für den Pilotversuch zu Trixispiegeln .

Die Verbesserung der Datengrundlage ist wichtige Voraussetzung für die Arbeit aller Kolleginnen und Kollegen die im Bereich Verkehrssicherheit tätig sind. Es ist daher zwingende Voraussetzung, dass die aktuell über einen Auftragnehmer zugeleiteten Daten weiterhin, bis eine eigene Software hierfür vorliegt, im Kreisverwaltungsreferat ankommen. Nur so kann eine effektive Arbeit gewährleistet werden.

Der Pilotversuch zu der Frage des Einsatzes von Trixi-Spiegeln soll ebenfalls bereits in 2019 starten, um schnellstmöglich Erkenntnisse zu bringen. Es gibt immer wieder Anträge aus der Bürgerschaft und der Politik hierzu.

Zudem ist aufgrund der Neuartigkeit und des ständigen Wandels des Themas ein erfahrener Gutachter als Querschnittsunterstützung über alle Themen hinweg notwendig. In der Anfangszeit soll er die neuen Kolleginnen und Kollegen bei den Kernaufgaben und wesentlichen Arbeitsprozessen der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützen. Ab 2020 soll ein Gutachter intensiv bei der Einführung neuer Methoden, Instrumente und Maßnahmen unterstützen und sich bei Ausbildung und Einarbeitung beteiligen, bis die städtischen Kapazitäten die notwendigen Erfahrungen gesammelt und sich die Routinen auf neuem Niveau eingespielt haben.

Anschließend soll er dauerhaft die Qualitätssicherung unterstützen.

Diese Querschnittsunterstützung ist gerade bei der Einarbeitung der neuen Kolleginnen und Kollegen wesentlich und bedarf daher bereits ab 2020 einer dauerhaften Finanzierung

Ab 2020 fallen daher weitere Kosten für die Querschnittsunterstützung durch externe Experten, sowie für die Einbindung von Daten aus Kliniken, Öffentlichkeitsarbeit und die Planung von Lichtsignalanlagen an. Zudem kommen später noch Kosten für die Softwarebeschaffung hinzu, die in einem gesonderten Beschluss 2019 vorgelegt werden. Während die Kosten für die Datenauswertung und den Pilotversuch Trixispiegel bereits ab 2019 anfallen, werden die weiteren Kosten erst 2020 haushaltswirksam und insoweit im Eckdatenbeschluss für 2020 angemeldet.

Nachfolgend eine einfache tabellarische Darstellung aller 2019 anfallenden Sachkosten die mit dieser Vorlage beschlossen werden.

Maßnahme	Beschreibung	2019	Dauerhaft
Verbesserung der Datengrundlagen	Integrierte Analyse der polizeilichen Unfalldaten durch externen Gutachter 2019/2020, solange IT noch nicht beschafft ist	90.000,- Euro	
	Pilotversuch Trixi-Spiegel	40.000,- Euro	

Im 2. Schritt ist es geplant weitere notwendige Sachmittelbedarfe mit einer erneuten Beschlussvorlage 2019 zum Eckdatenbeschluss 2020 geltend zu machen.

Maßnahme	Beschreibung	Einmalig	Dauerhaft (2020ff.)
Verbesserung der Datengrundlagen	Beschaffung und Support Software	300.000,- Euro	30.000,- Euro
	Datenanalyse aller polizeilich erfassten Unfälle durch externen Gutachter in 2020 solange IT noch nicht beschafft ist	90.000,- Euro	
	Beschaffung und Auswertung von nicht polizeilich erhobenen Unfalldaten der Kliniken (Dunkelzifferforschung)	250.000,- Euro (verteilt auf 5 Jahresscheiben a 50.000 Euro)	
Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur	Unterstützung durch externe Ingenieurbüros bei der Lichtsignalanlagenplanung		150.000 Euro
Querschnittsunterstützung externe Experten	Einarbeitung, Ausbildung, Qualitätssicherung, Beratung		50.000,- Euro

3.1 Zusammenfassung der Kosten

Als Ausfluss der dargestellten Personalbedarfe/ Sachmittelbedarfe sind folgende Finanzmittel erforderlich:

3.1.1 Personalbedarfe

Bereich	Funktion	BesGr/ EGr ¹	Bedarf VZÄ	JMB ² (bis zu)	Summe Personalkosten (bis zu)		
					Entfris- tung	Befristet	Dauerhaft ab 2019
Gesamtkoordination Verkehrssicherheitskonzept	Gesamtkoordination, Monitoring, Weiterentwicklung, Öffentlich-	A14/E14	1	91.950 €			91.950 €

	keitsarbeit					
Verbesserung der Arbeit der Unfallkommission	SB Grundsatzangelegenheiten	A12/E11	2	71.050 €		142.100 €
Verbesserung der Arbeit der Unfallkommission	SB örtliche Unfallanalyse	A13/E13	1	78.850 €		78.850 €
Intensivierung Schulwegsicherheitsarbeit	SB Grundsatzangelegenheiten	A11/E10	1	67.300 €		67.300 €
Summe			5			380.200 €

¹ Besoldungs-/ Entgeltgruppe

² Jahresmittelbetrag

3.1.2 Konsumtive Sachkosten

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten/ a		
			Einmalig	Befristet	Dauerhaft ab 2019
Integrierte Analyse der polizeilichen Unfalldaten durch externen Gutachter 2019/2020, solange IT noch nicht beschafft ist	90.000 €	1		90.000 € von 2019 bis 2020	
Pilotversuch Trixi-Spiegel	40.000 €	1		40.000 € von 2019 bis 2022	
Arbeitsplatzkosten	800 € ¹	5			4.000 €
Summe				340.000 €	4.000 €

¹ Anmerkung: stadtweit festgelegter Wert

3.1.3 Investive Sachkosten

Art	Stück- preis	Anzahl	Gesamtkosten/ a	
			Einmalig in 2019	Befristet
Büroausstattung	2.370 € ¹	5x	11.850 €	
Summe			11.850 €	

¹ Anmerkung: stadtweit festgelegter Wert

3.2 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	384.200,-- ab 2019		340.000,-- von 2019 bis 2022
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	380.200,-- ab 2019		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**	4.000,-- ab 2019		90.000,-- von 2019 bis 2020 40.000,-- von 2019 bis 2022
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	5		

Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

* Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

3.3 Nutzen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Der Nutzen liegt in der Minderung der Zahl und Schwere der Unfälle im Münchner Stadtgebiet und einer entsprechenden Minderung der resultierenden Personen- und Sachschäden. In der Wissenschaft spricht man von Unfallfolgekosten. Die Monetarisierung soll das Unfallaufkommen vergleichbar machen.

Der Stadtrat hat mit der „Vision Zero“ jedoch das Ziel beschlossen, dass jeder verkehrstote ein Toter zu viel ist und letztlich kein Mensch mehr auf Münchner Stadtgebiet in Folge eines Verkehrsunfalls zu Tode kommen sollt. Im Rahmen des geplanten Monitorings wird dem Stadtrat jährlich über die Zielerreichung berichtet.

Die Ausgabe des Ziels in der unten stehenden Tabelle beispielsweise die Zahl der getöteten Personen pro Jahr um eine Person zu senken, würde ja im Umkehrschluss bedeuten, dass 19 statt 20 getötete Personen eine erfolgreiche Zielerreichung wäre. Diese Diskussion wurde im Stadtrat bereits geführt und mit dem Beschluss zur Vision Zero am 25.04.2018 klar beantwortet. Ziel muss immer sein, keine Verkehrstoten zu beklagen. Auch auf die Veröffentlichung von Unfallfolgekostenrechnungen wurde bewusst verzichtet.

3.4 Auszahlungen im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe Auszahlungen (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)		11.850,-- in 2019	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)		11.850,-- in 2019	

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2018-2022 des Kreisverwaltungsreferats wird wie folgt angepasst:

Investitionsliste 1 Investitionsgruppe Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2018	2019	2020	2021	2022	2023 ff
alt	B	3.473	2.077	250	429	239	239	239
	G	0						
	Z	0						
neu	B	3.485	2.077	262	429	239	239	239
	G	0						

3.5 Finanzierung, Produktbezug, Ziele

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Die zusätzlich benötigten konsumtiven Sachmittel (dauerhaft ab 2019 i.H.v. 384.200 €/befristet von 2019 – 2020 i.H.v. jeweils 90.000 €/befristet von 2019-2022 i.H.v. jeweils 40.000 €) damit gesamt für 2019 i.H.v. 514.200 €) sollen nach positiver Beschlussfassung in das Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2019 und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Die zusätzlich benötigten investiven Sachmittel einmalig in 2019 i.H.v. 11.850 € sollen nach positiver Beschlussfassung in das Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2019 aufgenommen werden.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Das Produktkostenbudget für das Produkt Straßenverkehr (P35122300) erhöht sich dauerhaft ab 2019 um bis zu 384.200 €, befristet von 2019 bis 2020 um bis zu 90.000 € und befristet von 2019 bis 2022 um bis zu 40.000 €.

Die beantragte Ausweitung weicht von den Festlegungen für das Kreisverwaltungsreferat im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2019 - siehe Nr. 18 der Liste der geplanten Beschlüsse des Kreisverwaltungsreferates - ab. Zum Zeitpunkt der Anmeldung für den Eckdatenbeschluss konnte noch keine konkrete Aussage dazu getroffen werden, dass zusätzliche investive Sachmittel i.H.v. 11.850 € und konsumtive Sachkosten i.H.v. 50.000 € benötigt werden.

3.6. Finanzierungsbedarf beim Baureferat

Die in den Abschnitten 1.2.2 und 1.2.3 beschriebenen Maßnahmen können zum Teil kostenaufwändige Infrastrukturmaßnahmen für Änderungen und Anpassungen der Straßeninfrastruktur und größere Einzelmaßnahmen auslösen, für deren Umsetzung

dem Baureferat keine Mittel zur Verfügung stehen. Der konkrete Mittelbedarf ist abhängig vom Umfang der vom Kreisverwaltungsreferat noch zu identifizierenden Einzelmaßnahmen und kann daher noch nicht genauer beziffert werden.

Bisher werden entsprechende Maßnahmen insbesondere aus den entsprechenden Pauschalen des Tiefbau finanziert. Um sicherzustellen, dass die vorgesehenen Maßnahmen beim Baureferat finanziert werden können, wird das Baureferat den zusätzlichen Mittelbedarf präzisieren, mit der Stadtkämmerei abstimmen, und für die kommenden Eckdatenbeschlüsse bzw. zum Mehrjahresinvestitionsprogramm anmelden.

4. Behandlung von Anträgen aus Stadtrat, Bezirksausschüssen und Bürgerversammlungen

Mit Beschluss dieser Vorlage werden die vorliegenden Anträge aus Stadtrat, Bezirksausschüssen und Bürgerversammlungen wie folgt behandelt:

Miteinander mobil in München: Kampagne für mehr Rücksicht im Straßenverkehr erhöht die Verkehrssicherheit

Antrag Nr. 08-14 / A 04200 von Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke Herrn Stadtrat Nikolaus Gradl und Frau Stadträtin Ulrike Boesser vom 24.04.2013

Antragstext:

Die Landeshauptstadt München startet mit geeigneten Partnern, wie z.B. GreenCity, Polizei, ADFC, ADAC etc. eine Kampagne für mehr Verkehrssicherheit durch Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Der Arbeitstitel könnte lauten: "Miteinander mobil in München." Dem Stadtrat werden geeignete Maßnahmen zur Entscheidung vorgelegt.

Behandlung:

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit für die 2. Stufe des Umsetzungskonzeptes vorgeschlagen. Dabei spielt die Thematisierung der Rücksichtnahme im Straßenverkehr eine zentrale Rolle.

Radlhauptstadt 2.0

III. Kommunikation und mehr Sicherheit für den Radverkehr!

Antrag Nr. 08-14 / A 04234 von Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, Frau Stadträtin Sabine Nallinger und Herrn Stadtrat Herbert Danner vom 07.05.2013

Der Antrag umfasst 5 Einzelpunkte, von welchen vier die zurückliegende Radlhauptstadtkampagne betreffen. Diese vier Punkte sind mit dem Beschluss „Strategische Neuausrichtung der Dachmarke für das Mobilitätsmanagement und die Integration der erweiterten Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr“, Vorlage Nr. 14-20 / V 10700 vom 25.4.2018 abschließend behandelt worden. Offen ist der 5. Punkt, der wie folgt lautet:

Antragstext (Punkt 5 des Antrags):

In Ergänzung zu den fortlaufenden Aktivitäten der Fahrradkampagne soll die Verwaltung ein Verkehrssicherheitskonzept entwickeln und umsetzen, das systematisch die wichtigsten Maßnahmen zu Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten berücksichtigt. Bei der Sicherheit für den Radverkehr wird darin ein besonderer Schwerpunkt gesetzt. Leitbild ist die „Vision Zero“, wie sie z.B. der deutsche Verkehrssicherheitsrat fordert und in einigen Bundesländern und Städten bereits gilt. Ziel ist die Reduktion der Gesamtzahl der Schwerverletzten und Getöteten von 2014 - 2020 um 30%. Die begleitende Kommunikationskampagne transportiert als Kernbotschaft „Entspannt Mobil – sicher unterwegs!“.

Behandlung:

Bereits im Beschluss „Verkehrssicherheitskonzept München, Stadtratsauftrag vom 01.10.2014, Ergebnisse des Gutachtens der PTV Transport Consult GmbH, Ziele, Handlungsfelder, weiteres Vorgehen“, Vorlage Nr. 14-20 / V 10837 vom 25.04.2018 wurde die Aufstellung eines Verkehrssicherheitskonzepts und die Vision Zero als strategische Zielsetzung festgelegt. Im Antrag des Referenten der vorliegenden Beschlussvorlage wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei spielt die Thematisierung einen entspannten und sicheren Mobilität eine zentrale Rolle.

Schwere Radlerunfälle verhindern - Einsatz von „Trixi-Spiegeln“ in München prüfen

Antrag Nr. 08-14 / A 04440 von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 05.07.2013

Antragstext:

Dem Stadtrat wird berichtet, wie es manche Städte wie z. B. Freiburg geschafft haben, mit so genannten Trixi-Spiegeln die Anzahl schwerer Unfälle zwischen abbiegenden LKWs und Radfahrern an Kreuzungen signifikant zu senken. Auf dieser Ba-

sis ist dem Stadtrat ein Vorschlag zu unterbreiten, ob und ggfs. wie auch München den Einsatz derartiger Spiegel zumindest testweise anstreben sollte.

Behandlung:

Aus Freiburg konnten folgende Informationen beigebracht werden:

- Freiburg ist derzeit die einzige Stadt in Deutschland, die flächendeckend den „Trixi-Spiegel“ zur Reduzierung des „toten Winkels“ einsetzt.
- Der Zusatzspiegel soll dazu beitragen, die Gefährdung des Rad- und Fußverkehrs durch abbiegende Lkw und Busse zu vermeiden.
- Im Rahmen eines Pilotprojekts hat die Stadt Freiburg i.Br. im Jahr 2009 165 Spiegel aufgehängt, von welchen 100 durch private Spenden finanziert wurden. An Ampelmasten angebracht, dienen die Spiegel den Lkw- und Busfahrern als Hilfestellung, um den gesamten Bereich rechts neben und vor ihrem Fahrzeug einsehen zu können. Ob damit tatsächlich die erhoffte Reduzierung dieser Unfälle erreicht wird, untersuchte die TU Kaiserslautern im Auftrag der ADAC-Stiftung „Gelber Engel“.
- Ergebnis: Es wurde ein leichter Rückgang der einschlägigen Unfälle verzeichnet. Die Ergebnisse sind leider nicht statistisch belastbar, weil der Untersuchungszeitraum von 2 Jahren zu kurz ist und das Unfallgeschehen durch viele weitere Faktoren beeinflusst wird. Es ist nicht klar, ob der Rückgang auf die Spiegel oder andere Einflussfaktoren (z.B. Wetter, Fahrzeugtechnikentwicklung) zurückzuführen ist.

Die Stadt Freiburg weist ausdrücklich darauf hin, dass auch mit dem Trixi-Spiegel die Gefahr schwerer Unfälle groß bleibt.

Die Diskussion in der Fachwelt ist entsprechend uneinheitlich. Es gibt Fachleute, die berichten auch von negativen Erfahrungen, wie Ablenkung von anderen Verkehrsteilnehmern, Blendeffekten, mangelnder Funktionsfähigkeit, weil die Spiegel häufig beschlagen, verschmutzt, mutwillig beschädigt oder wetterbedingt gesprungen sind. Auch erscheint es oft nicht ganz einfach, in Sekundenbruchteilen bei den leicht gebogenen und daher verzerrten Spiegelbildern, die entscheidenden Situationen zu erkennen.

Dennoch schlägt das Kreisverwaltungsreferat in dieser Beschlussvorlage vor, die Wirkung von Trixi-Spiegeln im Rahmen eines Pilotversuchs zu untersuchen, um eigene Erkenntnisse in dieser viel diskutierten Frage zu erhalten.

Beteiligung am Tag der Verkehrssicherheit

Antrag Nr. 14-20 / B 00161 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 25.06.2014

Antragstext:

Die Landeshauptstadt München beteiligt sich ab dem Jahr 2015 aktiv am Tag der Verkehrssicherheit (<http://www.tag-der-verkehrssicherheit.de/>), der jährlich vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat ausgerichtet wird.

Behandlung:

Die LH München hat sich bereits mehrmals daran beteiligt. Eine Beteiligung soll jedoch nicht automatisch für alle Zeiten festgeschrieben werden, sondern in das zu entwickelnde Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit eingebettet werden. Dabei soll ergebnisoffengeprüft werden, ob und inwieweit Aufwand und Nutzen einer Beteiligung im Sinne des Gesamtvorhabens und in Abwägung alternativen Ressourceneinsatzes Sinn machen.

Aufklärungskampagne über die Grün- und Schutzzeiten für Fußgänger an Ampeln

Antrag Nr. 14-20 / A 00492 von Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Herrn Stadtrat Christian Vorländer vom 26.11.2014

Antragstext:

Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, gemeinsam mit der Polizei ein Konzept zu erarbeiten, wie Fußgänger über Grün- und Schutzzeiten an Münchens Ampeln informiert werden können.

Behandlung:

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei soll auch die Information von Fußgängern über Grün- und Schutzzeiten an Münchens Ampeln und das richtige Verhalten bei der Überquerung thematisiert werden.

Aufklärungsaktion 'Gscheit miteinander'

BV-Empfehlungs-Nr. 14-20 / E 00415 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 8 – Schwanthalerhöhe vom 21.04.2015

Antragstext:

Entwicklung und Umsetzung einer Aufklärungsaktion „Gscheit miteinander“ zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr

Behandlung:

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei steht das richtige Verhalten im Straßenverkehr im Vordergrund. Die Aktion kann, muss aber nicht, „Gscheit miteinander“ heißen. Hier wird vorgeschlagen dem Kreisverwaltungsreferat und der zu beauftragenden Agentur Spielräume offen zu lassen.

Radwegsicherheit erhöhen I – Abbiegeunfälle verhindern

Antrag Nr. 14-20 / A 02135 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 18.05.2016

Antragstext:

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern an Kreuzungen mit einer erhöhten Anzahl von Abbiegeunfällen zu verbessern. Als geeignete Maßnahmen haben sich unter anderem herausgestellt: Radwege an Ampeln nicht verschwenken, Unfallschwerpunkte identifizieren und Radwege umbauen, breitere Aufstellflächen für Radfahrer an Kreuzungen vor dem Autoverkehr zu schaffen, wie beispielsweise in Amsterdam, technische Lösungen, wie zum Beispiel Blind Spot Mirror, an schwer einsehbaren Kreuzungen zu realisieren

Behandlung:

Dem Antrag wird entsprochen (vgl. Ausführungen unter Pkt. 1.2.3.3)

Radwegsicherheit erhöhen III – Öffentlichkeitsarbeit verstärken

Antrag Nr. 14-20 / A 02137 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom

Antragstext:

Im Rahmen der Kampagne Radlhauptstadt München werden in der Öffentlichkeitsarbeit weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit entwickelt. Besonders geeignet erscheinen Maßnahmen zum besseren Verständnis der Verkehrssituation aller Verkehrsteilnehmer.

Behandlung:

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei wird darauf geachtet, dass Synergieeffekte mit den Nachfolgeaktivitäten der ehemaligen Radlhauptstadtkampagne realisiert werden. Diese wurden grundsätzlich im Beschluss „Strategische Neuausrichtung der Dachmarke für das Mobilitätsmanagement und die Integration der erweiterten Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr“, Vorlage Nr. 14-20 / V 10700 vom 25.4.2018 vom Stadtrat festgelegt.

Radwegsicherheit erhöhen V – Kampagne zu Abbiegegefahren

Antrag Nr. 14-20 / A 02159 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 01.06.2016

Antragstext:

Die Radlhauptstadt München entwickelt gemeinsam mit weiteren Institutionen eine öffentlichkeitswirksame Kampagne, um PKW- und LKW-Fahrer, aber auch Radfahrer auf die Gefahren durch abbiegende PKW und LKW aufmerksam zu machen.

Behandlung:

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei wird auch das Problem „Gefahren durch abbiegende PKW und LKW“ thematisiert werden. Dabei wird darauf geachtet, dass Synergieeffekte mit den Nachfolgeaktivitäten der ehemaligen Radlhauptstadtkampagne realisiert werden. Diese wurden grundsätzlich im Beschluss „Strategische Neuausrichtung der Dachmarke für das Mobilitätsmanagement und die Integration der erweiterten Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr“, Vorlage Nr. 14-20 / V 10700 vom 25.4.2018 vom Stadtrat festgelegt.

Geh weida , steig ab !

Antrag Nr. 14-20 / A 02369 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 01.08.2016

Antragstext:

Die Stadtverwaltung führt in der Fußgängerzone eine Initiative durch, die sich an dem Projekt „Geh weida, steig ab!“ der Stadt Weilheim orientiert und Radfahrer dazu anregen soll, bei der Querung der Fußgängerzone abzusteigen und Ihr Fahrrad den kurzen Weg zu schieben.

Behandlung:

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei werden das Problem der die Fußgängerzone rechtswidrig befahrenden Fahrradfahrer mit thematisiert und die Erfahrungen der Stadt Weilheim berücksichtigt.

2017 feiert München das 200jährige Fahrradjubiläum mit der Kampagne Doo-ring

Antrag Nr. 14-20 / A 02729 von Herrn Stadtrat Dr. Michael Mattar, Frau Stadträtin Gabriele Neff, Herrn Stadtrat Dr. Wolfgang Heubisch, Herrn Stadtrat Thomas Ranft und Herrn Stadtrat Wolfgang Zeilnhöfer vom 12.12.2016

Antragstext:

München nimmt das Jubiläum 200 Jahre Fahrrad im Jahr 2017 zum Anlass und führt eine Kampagne zu „Dooring“, den sogenannten „Holländischen Griff“ durch. Die Ergebnisse werden im Sicherheitsbericht 2017 erfasst und dem Stadtrats vorgelegt.

Behandlung:

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei werden das Problem des unachtsamen Öffnens von Autotüren und die Lösung durch die Einübung des „Holländischen Griffs“ mit thematisiert.

Menschen sterben auf Münchens Straßen - Endlich ausreichende Maßnahmen zur Sicherheit von Fußgänger*innen und Radler*innen umsetzen

Antrag Nr. 14-20 / A 02769 von Frau Stadträtin Sonja Haider vom 28.12.2016

Antragstext:

Die Stadtverwaltung setzt unverzüglich Maßnahmen um, um die Todesfälle von Fußgänger*innen und Radler*innen signifikant zu senken.

Behandlung:

Dem Antrag wird mit den unter Punkt 1.2 dargestellten Maßnahmen entsprochen.

Radwegsicherheit VI – Tote und Schwerverletzte auf Münchens Straßen sind vermeidbar - „Vision Zero“ als Ziel des Verkehrssicherheitskonzepts

Antrag Nr. 14-20 / A 03086 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 10.05.2017

Antragstext:

Die LH München wird aufgefordert, ein Verkehrssicherheitskonzept mit dem Ziel von null Verkehrstoten und Schwerverletzten auszuarbeiten und mit allen beteiligten Referaten, Akteuren und Interessensgruppen umzusetzen.

Behandlung:

Dem Antrag wird mit den unter Punkt 1.2 dargestellten Maßnahmen entsprochen.

Radwegsicherheit VII – Einrichtung einer Fahrradstaffel der Münchner Polizei

Antrag Nr. 14-20 / A 03087 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 10.05.2017

Antragstext:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, sich für die Einrichtung einer dauerhaften Fahrradstaffel der Münchner Polizei einzusetzen.

Behandlung:

Das Polizeipräsidium München hat auf Anfrage ausgeführt, dass es bei den einzelnen Dienststellen des Polizeipräsidiums München bereits Beamte gibt, die regelmäßig Fahrradstreife fahren. Die Fahrradstreifen leisten dabei sowohl in Uniform, als auch zivil ihren Dienst. Zeitlich werden sie hauptsächlich zu Tages- und Dämmerungszeiten eingesetzt, an welchen vermehrt Fahrradverkehr stattfindet. Auch bei Schwerpunktaktionen wie z.B. „Gscheid radln“ werden Fahrradstreifen eingesetzt. Das Polizeipräsidium München ist der Auffassung, dass Fahrradstreifen im Bereich der Kriminalitätsbekämpfung und der Verkehrssicherheitsarbeit eine gewinnbringende Ergänzung der polizeilichen Streifentätigkeit darstellen.

Das Kreisverwaltungsreferat sieht damit die Intention des Antrags als bereits erfüllt an.

Radwegsicherheit IX – Technische Abbiege-Assistenzsysteme für LKWs gesetzlich vorschreiben - Nie mehr toter Winkel!

Antrag Nr. 14-20 / A 03089 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 10.05.2017

Antragstext:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, sich für die gesetzliche Förderung von Abbiege-Assistenzsystemen von LKW einzusetzen.

Behandlung:

Dem Antrag wird entsprochen.

Radwegsicherheit X – Rad- (und Fuß-)wegsicherheit - Verkehrsagent-App für Schulkinder

Antrag Nr. 14-20 / A 03090 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 10.05.2017

Antragstext:

Die LH München übernimmt und übersetzt die norwegische App „Trafikkagenten“, d.h. „Verkehrsagent“ für die Schulkinder Münchens. Ziel ist die Schulkinder zu motivieren, Ihren Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen und Gefahrenpunkte zu identifizieren, damit Maßnahmen zu deren Abschaffung ergriffen werden können.

Behandlung:

Diese Maßnahme ist fachlich an der Schnittstelle von Schulwegsicherheit, Mobilitätsmanagement und „Neue (digitale) Mobilitätsdienste“ angesiedelt. Das Kreisverwal-

tungsreferat schlägt vor, Informationen über Funktionsweise, Betreiberkonzept, Datenschutz, Kosten, Integrationsmöglichkeiten in bestehende Apps etc. einzuholen und dann zu entscheiden, ob und in welcher Form diese App in München eingesetzt werden kann.

Fahrradsicherheit geht alle an! Initiativen für mehr Sicherheit!

Antrag Nr. 14-20 / A 03092 Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Heike Rieke, Frau Stadträtin Simone Burger, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Verena Dietl, Herrn Stadtrat Klaus Peter Rupp, Herr Stadtrat Hans Dieter Kaplan, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Renate Kürzdörfer, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Herrn Stadtrat Haimo Liebich, Frau Stadträtin Constanze Söllner-Schaar, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadtrat Cumali Naz vom 10.05.2017

Antragstext:

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Ortsfeste Spiegel an besonders unübersichtlichen und gefährlichen Kreuzungen mit besonders viel LKW-Verkehr zu testen.
Es wird zunächst ein Test an 2-3 unübersichtlichen und gefährlichen Kreuzungen durchgeführt.
- Eine Kampagne für den nötigen Schulterblick beim Abbiegen von KFZ-FahrerInnen wird initiiert.
- Die Kreuzungsbereiche, die als gefährlich bei der Umfrage von 02. bis 19. März der Polizei gemeldet wurden, werden auf Verbesserungsmaßnahmen zusammen mit der Polizei untersucht.
- Im Rahmen der Kampagne der Radhauptstadt München wird ein Schwerpunkt auf ein besseres Verständnis des Miteinanders der verschiedenen Verkehrsakteure gelegt. Radfahrende werden für Gefahren stärker sensibilisiert.

Behandlung:

Wie beim Behandlungsvorschlags des Antrags „Schwere Radlerunfälle verhindern - Einsatz von „Trixi-Spiegeln“ in München prüfen“ (s.o.), Antrag Nr. 08-14 / A 04440 von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 05.07.2013 ausgeführt, wird der Einsatz von Trixispiegeln in München im Rahmen eines Pilotversuchs untersucht.

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei wird auch die Förderung des Schulterblicks beim Abbiegen von KFZ-FahrerInnen thematisiert. Ein Schwerpunkt wird zudem auf ein besseres Verständnis des Miteinanders der verschiedenen Verkehrsakteure gelegt. Radfahrende werden für Gefahren stärker sen-

sibilisiert. Dabei wird darauf geachtet, dass Synergieeffekte mit den Nachfolgeaktivitäten der ehemaligen Radlhauptstadtkampagne realisiert werden. Diese wurden grundsätzlich im Beschluss „Strategische Neuausrichtung der Dachmarke für das Mobilitätsmanagement und die Integration der erweiterten Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr“, Vorlage Nr. 14-20 / V 10700 vom 25.4.2018 vom Stadtrat festgelegt.

Punkt 3, Umbau der Kreuzungsbereiche, wird entsprochen.

Sicherheit im Straßenverkehr steigern

Antrag Nr. 14-20 / A 03804 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Kathrin Abele und Herrn Stadtrat Jens Röver vom 05.02.2018

Antragstext:

Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die städtische Strategie zur Verkehrssicherheit im Hinblick auf die „Vision Zero“ fortzuschreiben und weiter zu optimieren.

Behandlung:

Dem Antrag wird mit den unter Punkt 1.2 dargestellten Maßnahmen entsprochen.

Die Verwaltungsstelle für Schulwegsicherheit personell aufstocken

Antrag Nr. 14-20 / A 04032 von Frau Stadträtin Gülseren Demirel, Herrn Stadtrat Dominik Krause, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, Frau Stadträtin Jutta Koller, Frau Stadträtin Sabine Krieger und Herrn Stadtrat Oswald Utz vom 27.04.2018

Antragstext:

Die zuständige Stelle für Schulwegsicherheit im Kreisverwaltungsreferat wird personell aufgestockt.

Behandlung:

Dem Antrag wird mit den unter Punkt 1.2 dargestellten Maßnahmen entsprochen.

Verpflichtende Einführung des Abbiegeassistenten

Antrag Nr. 14-20 / A 04061 von Herrn Stadtrat Dr. Michael Mattar, Frau Stadträtin Gabriele Neff, Herrn Stadtrat Dr. Wolfgang Heubisch, Herrn Stadtrat Thomas Ranft und Herrn Stadtrat Wolfgang Zeilnhöfer vom 09.05.2018

Antragstext:

Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich über den Deutschen Städtetag an die Bundesregierung zu wenden, um eine verpflichtende Einrichtung eines Abbiegeassis-

tenten für LKWs auf Deutschlands Straßen in der Straßenverkehrsordnung zu verankern.

Die Kreuzungen in München werden dahingehend überprüft, ob die Sicherheit durch die Installierung eines „Tote-Winkel-Spiegels“ erhöht werden kann.

Eine Überprüfung der Ampelschaltungen sollte ebenfalls erfolgen.

Behandlung:

Dem ersten Absatz des Antrags wird entsprochen.

Für den zweiten Absatz wird gemäß dem Behandlungsvorschlag des Antrags „Schwere Radlerunfälle verhindern - Einsatz von „Trixi-Spiegeln“ in München prüfen“ (s.o.), Antrag Nr. 08-14 / A 04440 von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 05.07.2013 der Einsatz von Trixispiegeln in München im Rahmen eine Pilotversuch untersucht.

Dem Anliegen des dritten Absatzes wird im Rahmen der Umsetzung dieses Beschlusses entsprochen.

Radwegsicherheit XI: Besonders gefährliche Kreuzungen durch versetzte Haltelinien sicherer gestalten

Antrag Nr. 14-20 / A 04076 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 15.05.2018

Antragstext:

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, die Sicherheit für Radlerinnen und Radler an identifizierten gefährlichen Kreuzungen (siehe Ergebnis der Polizei-Umfrage 2017) zu erhöhen, indem Haltelinien für den Autoverkehr einige Meter rückversetzt werden.

Behandlung:

Dem Antrag wird dahingehend entsprochen, dass die geforderte Maßnahme im jedem Einzelfall geprüft wird.

Gehwege sind keine Parkplätze 2 – Umfassende Öffentlichkeitsarbeit zur allgemeinen Sensibilisierung und zur Begleitung der Maßnahmen

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04082 von Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, Frau Stadträtin Anna Hanusch, Herrn Stadtrat Herbert Danner und Frau Stadträtin Sabine Nallinger vom 15.05.2018

Antragstext:

1. Die Stadtverwaltung entwickelt ein Konzept zur Sensibilisierung der Autofahrenden um illegales Gehsteigparken zu vermeiden.
2. Die nach einer abgestimmten Prioritäten-Reihenfolge vorzunehmende Umsetzung der Freihaltung von Gehsteigen für Fußgängerinnen und Fußgänger wird lokal jeweils mit Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Hierbei wird auf (evtl. neu geschaffene) Alternativen verwiesen und werden Sanktionen frühzeitig angekündigt.
3. Die positiven Effekte für den Fußverkehr und den Öffentlichen Raum bei umgesetzten Projekten werden dokumentiert.

Behandlung:

Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei werden auch das Thema des verbotswidrigen Gehwegparkens behandelt, lokale Maßnahmen begleitet und positive Effekte dokumentiert.

Vision Zero I - Entschärfung von Gefahrenpunkten

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04088 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer vom 16.05.2018

Antragstext:

Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, dem Stadtrat hinsichtlich der besonderen Gefahrenpunkte im Straßenverkehr, vor allem an Kreuzungen, die aktuellen Maßnahmen darzustellen. Dabei soll vor allem auf die besonders schutzwürdigen Verkehrsteilnehmer wie FußgängerInnen und RadfahrerInnen eingegangen werden.

Darüber hinaus wird das Kreisverwaltungsreferat zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit gebeten, im Rahmen des bereits beschlossenen Verkehrssicherheitskonzepts schnellstmöglich folgende Maßnahmen an Gefahrenpunkten zu realisieren:

- Umprofilierungen
- Veränderung der Signalisierung - auch mit verkehrsabhängigen Schaltungen
- Abmarkierungen
- Schilder an besonders unfallträchtigen Kreuzungen mit dem Hinweis auf den Schulterblick und Durchführung einer entsprechenden Informationskampagne hierzu

Behandlung:

Dem Antrag wird grundsätzlich entsprochen. Welche Maßnahmen konkret an Gefahrenstellen realisiert werden, wird als Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchungen festgelegt.

Vision Zero III - Einfahren in Kreuzungsbereiche: Bußgeldkatalog anpassen

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04090 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Thomas Schmid, Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor, Frau Stadträtin Sabine Bär, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Julia Schöpfung-Knor und Herrn Stadtrat Helmut Schmid vom 16.05.2018

Antragstext:

Die Landeshauptstadt München setzt sich über den Deutschen Städtetag dafür ein, dass das Bußgeld für das Einfahren in eine Kreuzung ohne freie Fahrt signifikant erhöht wird. Zudem weist die Landeshauptstadt München durch das Anbringen entsprechender Verkehrsschilder ausdrücklich auf das geltende Verbot der StVO hin.

Behandlung:

Dem ersten Teil des Antrags wird entsprochen. Von einer Informationsbeschilderung wird abgesehen. Im Antrag des Referenten wird die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Dabei wird auch das Thema des verbotswidrigen Einfahrens in zugestaute Kreuzungsbereiche behandelt.

Vision Zero IV – Abbiege-Assistenzsysteme verpflichtend einfördern

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04091 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Thomas Schmid, Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor, Frau Stadträtin Sabine Bär, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Julia Schöpfung-Knor und Herrn Stadtrat Helmut Schmid vom 16.05.2018

Antragstext:

Die Landeshauptstadt München setzt sich über den Deutschen Städtetag bei der Bundesregierung dafür ein, dass die Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Fahrzeuge mit Abbiege-Assistenzsystemen auszustatten.

Behandlung:

Dem Antrag wird entsprochen.

Vision Zero: Maßnahmen gegen tödliche Abbiegeunfälle

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04094 von Herrn Stadtrat Dr. Florian Roth, Frau Stadträtin Katrin Habenschaden, Frau Stadträtin Sabine Krieger, Herrn Paul Bickelbacher, Frau Stadträtin Anna Hanusch, Herrn Stadtrat Herbert Danner und Frau Stadträtin Sabine Nallinger vom 16.05.2018

Antragstext:

Um die steigende Anzahl von schweren, zum Teil sogar tödlichen Abbiegeunfälle zu reduzieren, werden folgende Schritte eingeleitet:

1. Abbiegeassistenten werden sukzessive für alle Lastkraftwagen und Busse der Landeshauptstadt München und der städtischen Beteiligungsunternehmen eingeführt (bei Neuanschaffungen und durch Nachrüstungen alter Fahrzeuge).
2. Die Landeshauptstadt München appelliert an den Bundesgesetzgeber, Abbiegeassistenten für Lastkraftwagen zur Pflicht zu machen.
3. Es wird geprüft, inwieweit an Gefahrenkreuzungen die Ampelschaltungen (zumindest probeweise) so verändert werden können, dass bei Grünphasen für Fahrräder für alle Kraftfahrzeuge auf Rot geschaltet wird.

Behandlung:

Dem Antrag wird nach folgender Maßgabe entsprochen:

Punkt 1: Das Kreisverwaltungsreferat wird im Benehmen mit der Vergabestelle, den Aufsichtsreferaten der städtischen Unternehmen und den Unternehmen selbst darauf hinwirken, dass künftig nur noch LKW und Busse mit Abbiegeassistenten beschafft werden.

Punkt 2: Diesem Antragsteil wird entsprochen.

Punkt 3: In der Regel führt eine solche Regelung zu derart hohen Einbußen der Leistungsfähigkeit, dass das Kreisverwaltungsreferat derzeit keine systematischen Einsatzmöglichkeiten auf Münchner Stadtgebiet dafür sieht. Das Kreisverwaltungsreferat wird jedoch versuchen eine geeignete Kreuzung zu finden, an welcher möglicherweise eine entsprechende Regelung pilothaft erprobt werden kann.

Radwegsicherheit erhöhen II – Baustellen absichern

Antrag Nr. 14-20 / A 02136 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 18.05.2016

Antragstext:

Die Stadtverwaltung ergreift geeignete Maßnahmen, um die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern im Umfeld von Baustellen sicherzustellen. Umleitungen sollen zeitnah eingerichtet und so gestaltet werden, dass sie für Radfahrer nicht nachteilig sind. Die Baustelleneinrichtungen sollen auf ordnungsgemäße Beschilderung und gefahrlose Umfahrbarkeit geprüft werden.

Behandlung:

Baustellen auf öffentlichen Straßen werden gemäß der Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen (RSA 95) und dem internen Leitfaden zur Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen genehmigt. Das Kreisverwaltungsreferat wird im Rahmen von internen Schulungen insbesondere den internen Leitfaden nochmals vertiefen. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Ausführung von Baustellenabsicherungen wird das Kreisverwaltungsreferat ab 2020 die Einrichtung eines Baustellenkontrolldienstes vorschlagen.

Radverkehrsführung an Baustellen überprüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 02236 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Herrn Stadtrat Christian Amlong, Frau Stadträtin Simone Burger, Frau Stadträtin Verena Dietl und Frau Stadträtin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 22.06.2016

Antragstext:

Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Sicherheit von RadfahrerInnen an Baustellen zu verbessern sowie eine möglichst unterbrechungsfreie Fahrt bei Baustelleneinrichtungen zu gewährleisten. Schon im Rahmen der Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung für Baumaßnahmen soll verstärkt darauf hingearbeitet werden, dass auch der Radverkehr ohne Unterbrechung weitergeführt wird. Außerdem sollten die Kontotrollen von Baustelleneinrichtungen intensiviert werden.

Behandlung:

Baustellen auf öffentlichen Straßen werden gemäß der Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen (RSA 95) und dem internen Leitfaden zur Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen genehmigt. Das Kreisverwaltungsreferat wird im Rahmen von internen Schulungen insbesondere den internen Leitfaden nochmals vertiefen. Die unterbrechungsfreie Fahrt für den Radverkehr ist seit vielen ein fester Grundsatz, der anzustreben ist. Aufgrund dessen wird an Baustellen auf Radwegen das Verkehrszeichen „Radfahrer absteigen“ nur noch in absoluten Ausnahmefällen und nur in Rücksprache mit der Leitung angeordnet. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Ausführung von Baustellenabsicherungen wird das Kreisverwaltungsreferat ab 2020 die Einrichtung eines Baustellenkontrolldienstes vorschlagen.

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII, Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren

Antrag Nr. 14-20 / A 02658 von Herrn Stadtrat Herbert Danner, von Frau Stadträtin Anna Hanusch, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher und Frau Stadträtin Sabine Nallinger vom 18.11.2016

Antragstext:

Das KVR richtet ein (radelndes) Kontrollteam ein, das die Radverkehrsführung an Baustellen gezielt kontrolliert. Die dazu erforderlichen Ressourcen werden im Rahmen der Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr dargestellt.

Behandlung:

Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Ausführung von Baustellenabsicherungen wird das Kreisverwaltungsreferat ab 2020 die Einrichtung eines Baustellenkontrolldienstes vorschlagen.

Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen hat Vorrang

Antrag Nr. 14-20 / A 03537 von Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, Herrn Stadtrat Herbert Danner, Frau Stadträtin Anna Hanusch und Frau Stadträtin Sabine Krieger vom 27.10.2017

Antragstext:

Sicherheit von RadfahrerInnen und FußgängerInnen an Baustellen hat oberste Priorität und ist vom Kreisverwaltungsreferat und Baureferat zu gewährleisten. Dabei werden Fuß- und Radverkehr mit dem motorisierten Verkehr als gleichwertige Mobilität gewertet. Daher werden auch temporäre Reduzierungen von Qualitätsstandards im motorisierten Verkehr geprüft und nicht vornherein ausgeschlossen.

Behandlung:

Die Genehmigung von Baustellen auf öffentlichen Straßen erfolgt grundsätzlich im Rahmen einer Einzelfallprüfung, die die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die verschiedenen Belange und Betroffenheit sind gegeneinander abzuwägen. Im Kreisverwaltungsreferat gibt es keine Festlegung, die den motorisierten Individualverkehr bei der Planung von Baustellen bevorzugen. werden gemäß der Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen (RSA 95) und dem internen Leitfaden zur Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen genehmigt. Das Kreisverwaltungsreferat wird im Rahmen von internen Schulungen insbesondere den internen Leitfaden nochmals vertiefen.

Radwegsicherheit XIII: Radverkehrsumleitung an Baustellen – Friedenheimer Brücke als best practice

Antrag Nr. 14 – 20 / A 04092 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 16.05.2018

Antragstext:

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, das gute Beispiel der Baustellenumleitung beim Radweg unter Friedenheimer Brücke bei künftigen Baustellen als Standard zu setzen.

Behandlung:

Das Kreisverwaltungsreferat hat sich Rahmen des internen Leitfadens zur Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen geben, der den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern exemplarisch Möglichkeiten zur Verkehrsführung zeigt. U.a. die Verkehrsführung an der Friedenheimer Brücke zeigt, dass die Stadtverwaltung mehr und mehr Lösungen sucht und findet, die den Fuß- und Radverkehr entsprechend der wachsenden Bedeutung berücksichtigt. Grundgedanken für die Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen sind, dass

- „Radfahrer absteigen“ die absolute Ausnahme sein muss;
- eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs für die Fußgänger deutlich besser ist als eine Mischfläche (z.B. gemeinsamer Geh-/Radweg);
- Umwege für den Fußverkehr auf das absolute Minimum zu reduzieren sind;
- an Baustellen, die zu einem Entfall eines baulichen, benutzungspflichtigen Radwegs eine Führung des Radverkehrs auf der Straße auch bei Entfall einer KFZ-Fahrspur ergebnisoffen zu prüfen ist.

Radwegsicherheit erhöhen XVII – Greenpeace-Studie ernst nehmen und sichere, abgetrennte Radwege auf Münchens Straßen realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 04413 von Frau Stadträtin Sonja Haider und Herrn Stadtrat Tobias Ruff vom 31.08.2018

Antragstext:

Die Landeshauptstadt München erhöht die Sicherheit für Radfahrende durch eine veränderte Bauweise von Radwegen. Baulich vom fließenden Autoverkehr getrennte Radwege sind nur markierten Schutzstreifen zwischen fahrenden und parkenden Autos vorzuziehen.

Behandlung:

Die beantragte Vorgehensweise entspricht nach Ansicht des Kreisverwaltungsreferats und dem weit überwiegenden Teil der Fachwelt in ihrer Pauschalität nicht den maßgeblichen Richtlinien und steigert nicht die Verkehrssicherheit. Im Einzelfall, z.B. bei besonders hohem Verkehrsaufkommen und hohen Geschwindigkeiten des Stra-

ßenverkehrs, sind bauliche Radwege markierten Schutzstreifen zwar tatsächlich vorzuziehen. In der Regel jedoch ist die Gefahr bei baulichen Radverkehrsanlagen durch die zahlreichen Einmündungen und Grundstückzufahrten übersehen zu werden höher, als bei Fahrradstreifen, bei welchen der KFZ-Lenker den Radfahrer direkt im Blickfeld hat.

Das Kreisverwaltungsreferat schlägt vor, weiterhin im Rahmen sorgfältiger Einzelfallprüfungen und auf der Grundlage der geltenden Richtlinien der StVO und den geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) die jeweils beste verkehrliche Ordnung zu entwickeln und festzulegen. Im Rahmen von Pilotversuchen soll aber darüber hinaus geprüft werden, ob sogenannte „Protected Bikelanes“ (Baulich abgegrenzte Fahrradspuren) einen Mehrwert bei Verkehrssicherheit und Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer bieten.

5. Abstimmung Referate/Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Personal- und Organisationsreferat, der Stadtkämmerei, dem Baureferat, dem Kommunalreferat und dem Referat für Informations- und Telekommunikationstechnologie abgestimmt.

Das Personal- und Organisationsreferat, die Stadtkämmerei, das Baureferat, das Kommunalreferat und das Referat für Informations- und Telekommunikationstechnologie haben einen Abdruck dieser Vorlage erhalten.

5.1 Stellungnahme Personal- und Organisationsreferat

Das Personal- und Organisationsreferat stimmt der Sitzungsvorlage zu (s. Anhang).

5.2 Stellungnahme Stadtkämmerei

Die Stadtkämmerei erhebt keine Einwände gegen die oben genannte Beschlussvorlage, soweit die aus dem Eckdatenbeschluss 2019 resultierende Gesamtbudgetvorgabe für den Teilhaushalt des Kreisverwaltungsreferates eingehalten wird (s. Anhang). Die Beschlussvorlage wurde im Rahmen des Eckdatenbeschlusses durch das Kreisverwaltungsreferat unter der Ziffer 18 angemeldet. Der Bitte der Stadtkämmerei, unter Punkt 3.2 der Beschlussvorlage die dauerhaften bzw. einmaligen Arbeitsplatzkosten einzuarbeiten, wurde nachgekommen. Eine Erläuterung der Kompensation und konkrete Zuordnung des Mehrbedarfs an konsumtiven (50.000 €) und investiven Sachkosten (11.850 €) im Rahmen des Gesamtbudgets des Eckdatenbeschlusses ist derzeit nicht möglich. Der Ausgleich wird unter Berücksichtigung des genehmigten Gesamtvolumens i.H.v. 7.879.509 € (Vorgabe des Eckdatenbeschlusses)

ses) vorgenommen. Gegebenenfalls erfolgt eine Finanzierung aus dem Referatsbudget.

Bezüglich der beantragten Personalzuschaltungen wird im Übrigen auf die Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates verwiesen.

5.3 Stellungnahme Baureferat

Das Baureferat hat den Beschlussentwurf mitgezeichnet. Die Änderungswünsche des Baureferats wurden vollumfänglich berücksichtigt (s. Anlage).

5.4 Stellungnahme Kommunalreferat

Die Stellungnahme des Kommunalreferats wurde unter Punkt 2.6 des Vortrags des Referenten vollumfänglich in der Beschlussvorlage berücksichtigt.

5.5 Stellungnahme des Referats für Informations- und Telekommunikationstechnologie

Das Referat für Informations- und Telekommunikationstechnologie stimmt dem Beschlussentwurf zu. Die enthaltenen Anmerkungen wurden berücksichtigt (s. Anlage).

6. Anhörung Bezirksausschuss

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen.

7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat der HA III, Herrn Stadtrat Richard Progl, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Der Beschluss unterliegt für die Vortragsziffern 2.1 (1,0 VZÄ Gesamtkoordination) und 2.2 (1,0 VZÄ SB örtliche Unfallanalyse) der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die dauerhafte Einrichtung von 5 Stellen (VZÄ) ab dem 01.01.2019 und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Stellenbesetzungsverfahren ist bereits frühzeitig vor dem 01.01.2019 anzustoßen.
3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel i. H. v. bis zu 380.200 € ab dem Jahr 2019 und für die Folgejahre in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden.

Das Produktkostenbudget erhöht sich um 380.200 € pro Jahr, davon ist der gesamte Betrag zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen (40% des JMB).

4. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen konsumtiven Sachmittel i.H.v. bis zu 4.000 € ab dem Jahr 2019 und die befristet erforderlichen zusätzlichen konsumtiven Sachmittel i.H.v. bis zu 90.000 € für die Jahre 2019 und 2020 und i.H.v. bis zu 40.000 € für die Jahre 2019 bis 2022 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.
5. Das Produktbudget des Produkts Straßenverkehr (P35122300) erhöht sich für 2019 und die Folgejahre entsprechend.
6. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Sachkosten in Höhe von 11.850 € für den Haushalt 2019 anzumelden.

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe

Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2018	2019	2020	2021	2022	2023 ff
alt	B	3.473	2.077	250	429	239	239	239
	G	0						
	Z	0						
neu	B	3.485	2.077	262	429	239	239	239
	G	0						

7. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2018-2022 des Kreisverwaltungsreferates wird wie folgt angepasst:
8. Das Baureferat wird gebeten, den zusätzlichen Personal- und Mittelbedarf zu konkretisieren, mit dem Personal- und Organisationsreferat bzw. der Stadtkämmerei abzustimmen und im Rahmen der kommenden Eckdatenbeschlüsse bzw. zum Mehrjahresinvestitionsprogramm anzumelden.
9. Das Referat für Informations- und Telekommunikationstechnik wird beauftragt, noch in 2019 im Benehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat die für die Bereitstellung der Software nötigen Arbeitsschritte zu erbringen.
10. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Personal- und Sachkosten für die 2. Stufe der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts gemäß Punkt 2.3 und Punkt 3.1.2 des Vortrags des Referenten im Eckdatenbeschluss 2019 für das Haushaltsjahr 2020 zu beantragen und in der Folge einen Beschluss zur Umsetzung der 2. Stufe in 2019 vorzulegen.
11. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit in der 2. Stufe des Umsetzungsconzeptes vorzuschlagen. Dabei soll die Thematisierung der Rücksichtnahme im Straßenverkehr eine zentrale Rolle spielen. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04200 „Miteinander mobil in München: Kampagne für mehr Rücksicht im Straßenverkehr erhöht die Verkehrssicherheit“ von Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke Herrn Stadtrat Nikolaus Gradl und Frau Stadträtin Ulrike Boesser vom 24.04.2013 ist damit abschließend behandelt.
12. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04234 „Radlhauptstadt 2.0, III. Kommunikation und mehr Sicherheit für den Radverkehr!“ von DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 07.05.2013 ist gemäß Punkt 4 des Vortrags des Referenten abschließend behandelt.
13. Die Wirkung von Trixi-Spiegeln auf die Verkehrssicherheit wird im Rahmen eines Pilotversuchs untersucht. Hierzu wird in 2019 vom Kreisverwaltungsreferat ein Auftrag an einen externen Dienstleister vergeben. Das Baureferat wird gebeten, den Versuch zu unterstützen. Dem Stadtrat wird über die Ergebnisse und Schlussfolgerungen berichtet. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04440 „Schwere Radlerunfälle verhindern - Einsatz von „Trixi-Spiegeln in München prüfen“ von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 05.07.2013 ist damit abschließend behandelt.
14. Eine Beteiligung am Tag der Verkehrssicherheit soll in das zu entwickelnden Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit eingebettet werden. Dabei soll ergebnisoffen geprüft werden, ob und inwieweit Aufwand und Nutzen einer Beteiligung im Sinne des Gesamtvorhabens und in Abwägung alternativen Ressourceneinsatzes Sinn machen. Der Antrag Nr. 14-20 / B 00161 „Beteiligung am Tag der Verkehrssicherheit.“

des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 25.06.2014 ist damit abschließend behandelt.

15. Die Information von Fußgängern über Grün- und Schutzzeiten an Münchens Ampeln und Aufklärung über das richtige Verhalten bei der Überquerung soll in die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit integriert werden. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00492 „Aufklärungskampagne über die Grün- und Schutzzeiten für Fußgänger an Ampeln“ von Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Herrn Stadtrat Christian Vorländer vom 26.11.2014 ist damit abschließend behandelt.
16. Das Anliegen der Entwicklung und Umsetzung einer Aufklärungsaktion „Gscheit miteinander“ zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr soll in die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit integriert werden. Dabei soll das richtige Verhalten im Straßenverkehr im Vordergrund stehen. Wie die Aktion am Ende konkret benannt wird, wird vom Kreisverwaltungsreferat aus fachlichen Erwägungen heraus entschieden. Die Empfehlung-Nr. 14-20 / E 00415 „Aufklärungsaktion 'Gscheit miteinander“ der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 8 – Schwanthalerhöhe vom 21.04.2015 ist damit abschließend behandelt.
17. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern an Kreuzungen mit einer erhöhten Anzahl von Abbiegeunfällen zu verbessern. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02135 „Radwegsicherheit erhöhen I – Abbiegeunfälle verhindern“ der ÖDP vom 18.05.2016 wird gemäß den Ausführungen des Punktes 1.2.3.3 des Vortrags des Referenten entsprochen. Er ist damit abschließend behandelt.
18. Das Kreisverwaltungsreferat entwickelt Maßnahmen zum besseren Verständnis der Verkehrssituation aller Verkehrsteilnehmer. Ob dies im Zuge der Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit oder im Rahmen der Nachfolgeaktivitäten der ehemaligen Radlhauptstadtkampagne geschieht, entscheidet das Kreisverwaltungsreferat aufgrund fachlicher Erwägungen. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02137 „Radwegsicherheit erhöhen III – Öffentlichkeitsarbeit verstärken“ der ÖDP vom 18.05.2016 ist damit abschließend behandelt.
19. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit weiteren Institutionen eine öffentlichkeitswirksame Kampagne zu entwickeln, um PKW- und LKW-Fahrer, aber auch Radfahrer auf die Gefahren durch abbiegende PKW und LKW aufmerksam zu machen. Ob dies im Zuge der Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit oder im Rahmen der Nachfolgeaktivitäten der ehemaligen Radlhauptstadtkampagne geschieht, entscheidet das Kreisverwaltungsreferat aufgrund fachlicher Erwägungen. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02159

„Radwegsicherheit erhöhen V – Kampagne zu Abbiegegefahren“ von ÖDP vom 01.06.2016 ist damit abschließend behandelt.

20. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Zuge der Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit eine Initiative in der Fußgängerzone durchzuführen, die sich an dem Projekt „Geh weida, steig ab!“ der Stadt Weilheim orientiert und Radfahrer dazu anregen soll, bei der Querung der Fußgängerzone abzustiegen und ihr Fahrrad den kurzen Weg zu schieben. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02369 „Geh weida , steig ab !“ von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 01.08.2016 ist damit abschließend behandelt.
21. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Zuge der Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit eine Kampagne zu „Dooring“, dem sogenannten „Holländischen Griff“ durchzuführen. Die Ergebnisse werden erfasst und dem Stadtrats vorgelegt. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02729 „2017 feiert München das 200jährige Fahrradjubiläum mit der Kampagne Dooring“ der Fraktion Freiheitsrechte Transparenz Bürgerbeteiligung von vom 12.12.2016 ist damit abschließend behandelt.
22. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02769 „Menschen sterben auf Münchens Straßen - Endlich ausreichende Maßnahmen zur Sicherheit von Fußgänger*innen und Radler*innen umsetzen“ wird gemäß Punkt 1.2.3 des Vortrags des Referenten entsprochen. Der Antrag von Frau Stadträtin Sonja Haider vom 28.12.2016 ist damit abschließend behandelt.
23. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03086 „Radwegsicherheit VI – Tote und Schwerverletzte auf Münchens Straßen sind vermeidbar - „Vision Zero“ als Ziel des Verkehrssicherheitskonzepts“ der ÖDP vom 10.05.2017 wird entsprochen. Er ist damit abschließend behandelt.
24. Von der Antwort der Polizei auf Nachfrage des Kreisverwaltungsreferates, dass es bei den einzelnen Dienststellen des Polizeipräsidiums München bereits Beamte gibt, die regelmäßig Fahrradstreife fahren, wird gemäß Punkt 5 des Vortrags des Referenten Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03087 „Radwegsicherheit VII – Einrichtung einer Fahrradstaffel der Münchner Polizei“ der ÖDP vom 10.05.2017 ist damit abschließend behandelt.
25. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich beim Deutschen Städtetag und dem Bundesverkehrsministerium in geeigneter Form für die gesetzliche Förderung von Abbiege-Assistenzsystemen von LKW einzusetzen. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03089 „Radwegsicherheit IX – Technische Abbiege-Assistenzsysteme für LKWs gesetzlich vorschreiben - Nie mehr toter Winkel !“ der ÖDP vom 10.05.2017 ist damit abschließend behandelt.
26. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, Informationen über die norwegische App „Trafikkagenten“ einzuholen und dann zu entscheiden, ob und in welcher Form diese

App in München eingesetzt werden kann. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03090 „Radwegsicherheit X – Rad- (und Fuß-)wegsicherheit - Verkehrsagent-App für Schulkinder“ der ÖDP vom 10.05.2017“ ist damit abschließend behandelt.

27. Die Kreuzungsbereiche, die als gefährlich bei der Umfrage von 02. bis 19. März der Polizei gemeldet wurden, werden auf Verbesserungsmaßnahmen zusammen mit der Polizei untersucht. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03092 „Fahrradsicherheit geht alle an! Initiativen für mehr Sicherheit!“ von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Heike Rieke, Frau Stadträtin Simone Burger, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Verena Dietl, Herrn Stadtrat Klaus Peter Rupp, Herr Stadtrat Hans Dieter Kaplan, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Renate Kürzdörfer, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Herrn Stadtrat Haimo Liebich, Frau Stadträtin Constanze Söllner-Schaar, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Herrn Stadtrat Christian Vorländer und Herrn Stadtrat Cumali Naz vom 10.05.2017 ist damit abschließend behandelt.
28. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03804 „Sicherheit im Straßenverkehr steigern“ von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Herrn Stadtrat Helmut Schmid, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor, Frau Stadträtin Kathrin Abele und Herrn Stadtrat Jens Röver vom 05.02.2018 wird entsprochen. Er ist damit abschließend behandelt.
29. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04032 „Die Verwaltungsstelle für Schulwegsicherheit personell aufstocken“ der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 27.04.2018 wird gemäß Punkt 3 des Vortrags des Referenten und Punkt 2 des Antrags des Referenten entsprochen. Er ist damit abschließend behandelt.
30. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04061 „Verpflichtende Einführung des Abbiegeassistenten“ der FDP - HUT Stadtratsfraktion vom 09.05.2018 wird gemäß der Punkte 13 und 25 des Antrags und Punkt 1.2.3 des Vortrags des Referenten entsprochen. Er ist damit abschließend behandelt.
31. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt im Einzelfall zu prüfen, inwieweit die Sicherheit für Radlerinnen und Radler an identifizierten gefährlichen Kreuzungen erhöht werden kann, indem Haltelinien für den Autoverkehr einige Meter rückversetzt werden. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04076 „Radwegsicherheit XI: Besonders gefährliche Kreuzungen durch versetzte Haltelinien sicherer gestalten“ der ÖDP vom 15.05.2018 ist damit abschließend behandelt.
32. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Zuge der Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit auch das Thema des verbotswidrigen Gehwegparkens zu behandeln, lokale Maßnahmen zu begleiten und positive Effekte zu dokumentieren. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04082 „Gehwege sind keine Parkplätze 2 – Umfassende Öffentlichkeitsarbeit zur allgemeinen Sensibili-

sierung und zur Begleitung der Maßnahmen“ der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 15.05.2018 ist damit abschließend behandelt.

33. Dem Antrag Nr. 14- 20 / A 04088 „Vision Zero I - Entschärfung von Gefahrenpunkten“ von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer vom 16.05.2018 wird gemäß Punkt 25 des Antrags des Referenten stattgegeben. Er ist damit abschließend behandelt.
34. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich über den deutschen Städtetag und das Bundesverkehrsministerium für die signifikante Erhöhung der Bußgelder für das Einfahren in eine Kreuzung ohne freie Fahrt einzusetzen. Vom Anbringen von gesonderten Hinweisschildern wird aus Gründen der Übersichtlichkeit abgesehen. Alternativ wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, im Zuge der Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit auch das Thema des verbotswidrigen Einfahrens in Kreuzungsbereiche ohne freie Fahrt zu adressieren. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04090 „Vision Zero III - Einfahren in Kreuzungsbereiche: Bußgeldkatalog anpassen“ von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Thomas Schmid, Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor, Frau Stadträtin Sabine Bär, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor und Herrn Stadtrat Helmut Schmid vom 16.05.2018 wird nach dieser Maßgabe entsprochen. Er ist damit abschließend behandelt.
35. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04091 „Vision Zero IV – Abbiege-Assistenzsysteme verpflichtend einfordern“ von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Frau Stadträtin Kristina Frank, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Thomas Schmid, Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor, Frau Stadträtin Sabine Bär, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Bettina Messinger, Herrn Stadtrat Cumali Naz, Herrn Stadtrat Christian Vorländer, Herrn Stadtrat Jens Röver, Frau Stadträtin Julia Schönfeld-Knor und Herrn Stadtrat Helmut Schmid vom 16.05.2018 wird gemäß Punkt 25 des Antrags des Referenten stattgegeben. Er ist damit abschließend behandelt.
36. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, auf die städtischen Referate und Beteiligungsunternehmen mit dem Ziel zuzugehen, sukzessive für alle Lastkraftwagen und Busse der Landeshauptstadt München und der städtischen Beteiligungsunternehmen bei Neuanschaffungen und durch Nachrüstungen alter Fahrzeuge Abbiegeassistenten einzuführen. Es wird darüber hinaus beauftragt zu prüfen, inwieweit an Gefahrenkreuzungen die Ampelschaltungen zumindest probeweise so verändert werden können,

dass bei Grünphasen für Fahrräder für alle Kraftfahrzeuge auf Rot geschaltet wird. Damit und mit Verweis auf Punkt 25 des Antrags des Referenten wird dem Antrag Nr. 14-20 / A 04094 „Vision Zero: Maßnahmen gegen tödliche Abbiegeunfälle“ der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 16.05.2018 stattgegeben. Er ist damit abschließend behandelt.

37. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, gemäß der Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen (RSA 95) geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern im Umfeld von Baustellen sicherzustellen. Umleitungen sollen zeitnah eingerichtet und so gestaltet werden, dass sie für Radfahrer nach Möglichkeit nicht nachteilig sind. Die Baustelleneinrichtungen sollen auf ordnungsgemäße Beschilderung und gefahrlose Umfahrbarkeit geprüft werden. Im Eckdatenbeschluss für das Haushaltsjahr 2020 sollen die unter Punkt 1.2.4 des Vortrags des Referenten begründeten und unter Punkt 2.3 vorgesehenen Personalmittel für die als notwendig betrachteten 11 Stellen eines Baustellenkontrolldienstes angemeldet und im folgenden Umsetzungsbeschluss der 2. Stufe des Verkehrssicherheitskonzepts beantragt werden. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02136 „Radwegsicherheit erhöhen II – Baustellen absichern“ der ÖDP vom 18.05.2016 wird stattgegeben. Er ist damit abschließend behandelt.
38. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02236 „Radverkehrsführung an Baustellen überprüfen“ von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Herrn Stadtrat Christian Amlong, Frau Stadträtin Simone Burger, Frau Stadträtin Verena Dietl und Frau Stadträtin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 22.06.2016 wird gemäß Punkt 37 des Antrags des Referenten stattgegeben. Er ist damit abschließend behandelt.
39. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02658 „Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII, Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren“ der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 18.11.2016 wird gemäß dem Punkt 37 des Antrags des Referenten stattgegeben. Unter Nutzung welcher Verkehrsmittel das Baustellenkontrollteam eines Tages im Einsatz ist, entscheidet das Kreisverwaltungsreferat in Abwägung fachlicher Aspekte. Der Antrag ist damit abschließend behandelt.
40. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03537 „Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen hat Vorrang“ der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 27.10.2017 wird nach Maßgabe des Antragspunkts 37 des Referenten stattgegeben. Er ist damit abschließend behandelt.
41. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04092 „Radwegsicherheit XIII: Radverkehrsumleitung an Baustellen Friedenheimer Brücke als best practice“ der ÖDP vom 16.05.2018 wird nach Maßgabe des Antragspunkts 37 des Referenten stattgegeben. Er ist damit abschließend behandelt.
42. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, weiterhin im Rahmen sorgfältiger Einzelfallprüfungen und auf der Grundlage der geltenden Richtlinien der StVO und den gel-

tenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) die jeweils beste verkehrliche Führung für den Radverkehr zu entwickeln und festzulegen. Im Rahmen von Pilotversuchen soll aber darüber hinaus geprüft werden, ob sogenannte „Protected Bikelanes“ (baulich abgegrenzte Fahrradspuren) einen Mehrwert bei Verkehrssicherheit und Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer bieten. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04413 „Radwegssicherheit erhöhen XVII – Greenpeace-Studie ernst nehmen und sichere, abgetrennte Radwege auf Münchens Straßen realisieren“ der ÖDP vom 31.08.2018 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen. Er ist damit abschließend behandelt.

43. Der Beschluss unterliegt für die Ziffern 2.1 (1,0 VZÄ Gesamtkoordination) und 2.2 (1,0 VZÄ SB örtliche Unfallanalyse) im Vortrag des Referenten der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober/Bürgermeister/-in

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

Über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle

An das Revisionsamt

An das Personal- und Organisationsreferat (P3)

an die Stadtkämmerei HA II/31

an die Stadtkämmerei HA II/12

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv. Kreisverwaltungsreferat – GL/24 Beschlusswesen

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An das Polizeipräsidium München
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
5. An das Referat für Informations- und Telekommunikationstechnik
6. An Kreisverwaltungsreferat – GL 1, GL 2 (3x)
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

7. Zurück mit Vorgang an Kreisverwaltungsreferat – HA III/11
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat GL/24