



Polizeipräsidium München

Verkehrsbericht 2019



Bayern mobil -
sicher ans Ziel.

Verkehrssicherheit 2020



Stadt München



Landkreis München



Landkreis Starnberg





Sehr geehrte Damen und Herren,

trotz gestiegener Einwohnerzahl und Kfz-Zulassungen ereigneten sich im Jahr 2019 weniger Verkehrsunfälle, mit weniger Verletzten und deutlich weniger Verkehrstoten wie im Jahr 2018. Lediglich Geschwindigkeits- und Alkoholunfälle sind angestiegen.

Die Münchner Polizei registrierte insgesamt **54.080 Verkehrsunfälle**, das sind 0,9 % weniger als 2018. Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** ging um 4 % auf 6.260 zurück. Dabei wurden 7.373 Menschen verletzt. Das sind 419 **Verletzte** weniger als im Vorjahr. Die Zahl der **Schwerverletzten** ist um 60 auf 741 gesunken.

Bei **21 tödlichen Verkehrsunfällen** starben insgesamt 21 Menschen, fünf weniger als 2018.

Unter den Verkehrstoten sind **13 Fußgänger und Radfahrer**. Das sind über die Hälfte aller Verkehrstoten. Das gleiche Bild zeigt sich bei den Schwerverletzten. Knapp zwei Drittel der Schwerverletzten waren Fußgänger und Radfahrer.

Die Zahl der **Geschwindigkeitsunfälle** stieg um 9,2 % auf 486. Ein Mensch kam dabei ums Leben.

Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern** ist um 4,1 % auf 887 leicht **rückläufig**. 724 Fußgänger wurden dabei verletzt, 142 davon schwer. Fünf Fußgänger kamen ums Leben. Die Hälfte der Fußgängerunfälle wurde von den Fußgängern verursacht.

Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern** ist um 4,1 % auf 3.161 **gesunken**. Dabei wurden 2.845 Radfahrer verletzt, 88 weniger als im Jahr 2018. Die Zahl der schwer verletzten Radfahrer reduzierte sich leicht auf 330. Acht Radfahrer kamen ums Leben.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von **Pedelec-Fahrern** haben deutlich **zugenommen**. Mit 176 Unfällen im Vergleich zu 86 hat sich die Zahl dieser Unfälle **mehr als verdoppelt**.

Bei über der Hälfte der Radfahrerunfälle waren die Radfahrer die Hauptverursacher.

Nach wie vor werden die Radfahrer aber auch von abbiegenden Kraftfahrern übersehen. So passierte im letzten Jahr **etwa jeder 8. Unfall mit Radfahrern**, weil der Pkw- oder Lkw-Fahrer **beim Rechtsabbiegen** den in gleicher Richtung fahrenden Radfahrer übersehen hat.

Ich appelliere daher an alle Kraftfahrer, aber auch an die Radfahrer, noch besser aufeinander zu achten, als Kraftfahrer das „Blinken“ und den in der Fahrschule gelernten „Schulterblick“ nicht zu vergessen und als Radfahrer Blickkontakt mit erkennbar abbiegewilligen Kraftfahrern aufzunehmen. Ist man nicht sicher, ob einen der Fahrer gesehen hat, sollte man lieber auf sein Vorrrecht verzichten.

Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren** ab 65 Jahren ist mit 4.159 gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Dabei wurden 890 Senioren verletzt, 21 weniger als 2018. Wie im Vorjahr kamen 10 Senioren ums Leben. Fast zwei Drittel der Unfälle, an denen sie beteiligt waren, wurden durch die Senioren verursacht.





Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit Motorradfahrern** ist um 10,6 % auf 635 gesunken. Dabei wurden 521 Motorradfahrer verletzt. Vier Motorradfahrer kamen ums Leben. Somit war fast jeder fünfte getötete Verkehrsteilnehmer ein Motorradfahrer.

Die Zahl der **Alkoholunfälle** ist um 3,9 % auf 507 angestiegen. Dabei wurden 261 Personen verletzt und ein 13-jähriger Radfahrer getötet. 31 Alkoholunfälle wurden von E-Scooter-Fahrern verursacht.

Bei Kontrollen wurden 4.873 **alkoholisierte Kraftfahrer** festgestellt, **zwei Drittel mehr** (66,2 %) als 2018. Der Grund für diesen immensen Anstieg sind 1.867 **E-Scooter**-Fahrer, die seit Zulassung dieser Kraftfahrzeuge für den öffentlichen Straßenverkehr alkoholisiert unterwegs waren. Vielen E-Scooter-Fahrern ist offenbar nicht bewusst, dass es sich bei E-Scootern um keine Spiel- und Sportgeräte, sondern um Kraftfahrzeuge handelt, bei denen die gleichen Alkoholgrenzwerte wie beim Autofahren gelten. Auch wenn für das Fahren mit einem E-Scooter kein Führerschein benötigt wird, verliert man seinen Führerschein dennoch, wenn man alkoholisiert fährt und erwischt wird. 2.532 Kraftfahrer standen unter dem Einfluss von **Drogen**. Das sind 12,3 % mehr als das Jahr zuvor. Die Zahl der Drogenunfälle sank von 67 auf 48.

Die sog. **Unfallfluchten** stiegen um 1,9 % auf 14.037 an, was einen absoluten Höchststand darstellt. Auch wenn es sich bei über drei Viertel um sog. Parkfluchten mit lediglich Blechscha-den handelt, ist Unfallflucht kein Kavaliersdelikt, sondern eine Straftat, die mit Geld- oder Freiheitsstrafe bestraft wird und sowohl den Führerschein als auch den Versicherungsschutz kosten kann. Bei einer Aufklärungsquote von 49 % ist das Risiko, „erwischt“ zu werden, sehr hoch.

Die Zahl der **Rotlichtunfälle** ist um 5 % auf 575 gesunken. Dabei wurden 373 Personen verletzt und zwei getötet. 6.236 Rotlichtverstöße wurden festgestellt, mehr als die Hälfte davon begangen Radfahrer.

Die **Schulwegunfälle** sind, nach einem deutlichen Anstieg 2018, um 12,7 % gesunken. Dabei wurden 135 Schüler verletzt und, wie schon im Vorjahr, leider auch ein Kind durch einen rechtsabbiegenden Lkw getötet.

Das Thema „Ablenkung“ spielt bei immer mehr Unfällen eine Rolle. Besonders deutlich wird dies bei der Entwicklung der **Auffahrunfälle**.

Waren es vor 10 Jahren noch 3.545 Auffahrunfälle, die von der Münchner Polizei aufgenommen wurden, hat sich deren Zahl im letzten Jahr auf 13.365 um fast das Vierfache und im Vergleich zu 2018 um mehr als ein Drittel erhöht. Nach Expertenmeinung spielt **Ablenkung** bei mehr als der **Hälfte aller Unfälle** eine Rolle und ist damit die häufigste Unfallursache überhaupt. Jeder **10. tödliche Unfall** ist mittlerweile auf Ablenkung zurückzuführen.

Fast jeder Autofahrer bedient sein Navigationsgerät und Radio während der Fahrt. Über die Hälfte aller Autofahrer telefoniert verbotswidrig während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung, durchschnittlich jeder Sechste schreibt Textnachrichten, jüngere Fahrer sogar noch öfter.

Im letzten Jahr wurden insgesamt 15.364 „Handyverstöße“ festgestellt, 3.994 davon begangen von Radfahrern.



Aufmerksamkeit im Straßenverkehr verträgt keine Pause. Ein einziger Moment der Unaufmerksamkeit kann über Leben und Tod entscheiden.

Verkehrssicherheit geht uns alle an!

Daher appelliere ich an alle Münchner Bürgerinnen und Bürger

- die Verkehrsregeln zu beachten,
- auf andere Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen,
- im Zweifelsfall lieber Mal nachzugeben,
- den Fuß vom Gas zu nehmen und vor allen Dingen,
- aufmerksam zu sein und sich während der Teilnahme am Straßenverkehr nicht mit anderen Dingen zu beschäftigen.

Nur so lässt sich die Verkehrssicherheit auf den Straßen in München und im Landkreis verbessern.

Vielen Dank.

Norbert Radmacher
Polizeivizepräsident



Inhalt

1. Strukturdaten	7
2. Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich	8
2.1 Gesamtüberblick	8
2.2 Langzeitvergleiche	10
2.3 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS)	12
2.3.1 Getötete	13
2.3.2 Schwer Verunglückte	19
2.4 Besondere Altersgruppen	22
2.4.1 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	22
2.4.2 Senioren (ab 65 Jahre)	25
2.5 Besondere Beteiligungsarten	28
2.5.1 Fußgänger	28
2.5.2 Radfahrer	31
2.5.3 E-Scooter	35
2.6 Besondere Unfallarten	37
2.6.1 Alkoholunfälle	37
2.6.2 Drogenunfälle	39
2.6.3 Geschwindigkeitsunfälle	41
2.6.4 Rotlichtunfälle	43
2.6.5 Schulwegunfälle	45
2.6.6 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	48
3. Verkehrssicherheitsarbeit	50
3.1 Unfallkommission	50
3.2 Verkehrsaufklärung und -erziehung; Öffentlichkeitsarbeit	52
3.3 Verkehrsüberwachung	57
4. Verkehrsdelikte / Maßnahmen	59
4.1 Gesamtüberblick	59
4.2 Verkehrsstraftaten (inkl. Aggressionsdelikte)	60
4.3 Alkohol	62
4.4 Drogen	63
4.5 Ordnungswidrigkeiten	64
4.5.1 Rotlichtüberwachung	66
4.5.2 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung	66
4.5.3 Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung	67
5. Verkehrslenkung / Verkehrssteuerung	68
6. Verkehrsunfallentwicklung in den Einzelbereichen	69
6.1 Landeshauptstadt München	69
6.2 Landkreis München	75
6.3 Teilbereich Landkreis Starnberg	81
Definitionen	84



1. Strukturdaten

Das Polizeipräsidium München ist für die Landeshauptstadt München, den Landkreis München und einen Teil des Landkreises Starnberg (Gemeinde Krailling und Ortsteil Stockdorf der Gemeinde Gauting) zuständig.



- Nord-Süd-Ausdehnung: 42,7 km
- Ost-West-Ausdehnung: 36,0 km
- Ein-/Auspendler täglich¹: ca. 580.000
- MVV/MVG-Beförderungen täglich¹: ca. 1.985.000
- Gästeübernachtungen¹: ca. 17.125.000
- Fluggäste¹: ca. 46.254.000
- Messebesucher²: ca. 2.500.000
- Bevölkerungsdichte: 4.736 Einwohner/qkm (Landeshauptstadt München)

Straßennetz	Gesamtbereich	Landeshauptstadt	Landkreis	Teilbereich
Fläche	PP München	München	München	Landkreis Starnberg
Kfz-Bestand		München	München	Landkreis Starnberg
Länge des öffentlichen Straßennetzes	3.879 km	2.382 km	1.431 km	66 km
Fläche	984,2 qkm	310,7 qkm	664,3 qkm	9,2 qkm
Kraftfahrzeugbestand	1.183.989	875.670	308.319	keine Angaben möglich
- Pkw	971.212	725.690	245.522	
- Krafträder	85.277	63.277	22.000	
- Lkw/Omnibusse	57.517	39.741	17.776	
- sonstige Kfz / Anhänger	69.983	46.962	23.021	

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (LfSt.) - Stand: 01 / 2019 KBA

Einwohner	Alter	Einwohner	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner
Kinder	bis 13 J.	238.285	13%	188.675	13%	49.610	14%	keine Angaben in Altersgruppen möglich
Jugendliche	14-17 J.	57.115	3%	43.395	3%	13.720	4%	
junge Erwachsene	18-24 J.	118.117	6%	118.117	8%	27.485	8%	
Erwachsene	25-64 J.	1.048.765	58%	862.031	59%	186.734	54%	
Senioren	ab 65 J.	330.612	18%	259.290	18%	71.322	20%	
Gesamt:		1.831.327		1.471.508		348.871		10.948
		inkl. Einw. STA						

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung Stand: 31.12.2018

¹ Statistisches Jahrbuch Landeshauptstadt München 2019

² Jahresergebnis Messe BAU 2019 muenchen.de



2. Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich

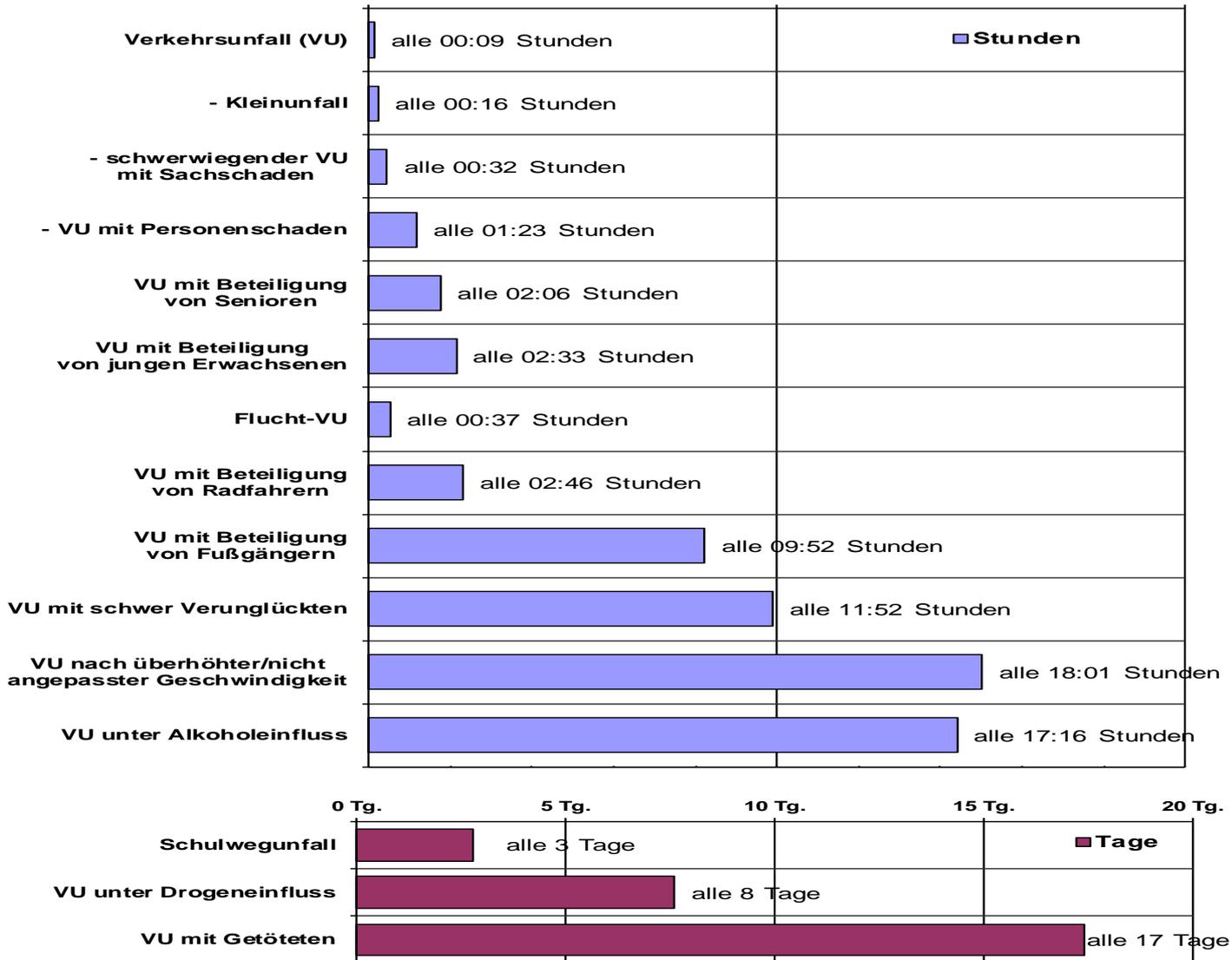
(Landeshauptstadt München, Landkreis München, Teilbereich Landkreis Starnberg)

2.1 Gesamtüberblick

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	53.229	54.558	54.080	-478	-0,9 %
- VU mit Sachschaden gesamt	47.175	48.040	47.820	-220	-0,5 %
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	31.856	32.092	31.733	-359	-1,1 %
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	15.319	15.948	16.087	+139	+0,9 %
- VU mit Personenschaden VUPS	6.054	6.518	6.260	-258	-4,0 %
-- dabei Verletzte gesamt	7.276	7.791	7.373	-418	-5,4 %
> Leichtverletzte	6.516	6.990	6.632	-358	-5,1 %
> Schwerverletzte	760	801	741	-60	-7,5 %
-- dabei Getötete	27	26	21	-5	-19,2 %
Alkoholunfälle	514	488	507	+19	+3,9 %
- dabei Verletzte	226	227	261	+34	+15,0 %
> Schwerverletzte	43	46	46	+0	+0,0 %
- dabei Getötete	5	4	1	-3	-75,0 %
Drogenunfälle	63	67	48	-19	-28,4 %
- dabei Verletzte	31	28	25	-3	-10,7 %
> Schwerverletzte	4	3	5	+2	+66,7 %
- dabei Getötete	0	0	0		
Geschwindigkeitsunfälle	542	445	486	+41	+9,2 %
- dabei Verletzte	387	306	356	+50	+16,3 %
> Schwerverletzte	63	54	56	+2	+3,7 %
- dabei Getötete	10	6	1	-5	-83,3 %
Rotlichtunfälle	568	605	575	-30	-5,0 %
- dabei Verletzte	409	436	373	-63	-14,4 %
> Schwerverletzte	36	37	34	-3	-8,1 %
- dabei Getötete	1	4	2	-2	-50,0 %
Schulwegunfälle	116	150	131	-19	-12,7 %
- dabei verletzte Schüler	123	154	135	-19	-12,3 %
> schwerverletzte Schüler	7	9	11	+2	+22,2 %
- dabei getötete Schüler	0	1	1	+0	+0,0 %
Fluchtunfälle	13.266	13.771	14.037	+266	+1,9 %
- dabei Verletzte	630	645	626	-19	-2,9 %
> Schwerverletzte	57	33	43	+10	+30,3 %
- dabei Getötete	0	0	1	+1	+100,0 %
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	3.474	3.487	3.424	-63	-1,8 %
- dabei verletzte junge Erwachsene	739	758	749	-9	-1,2 %
> schwerverletzte junge Erwachsene	65	66	64	-2	-3,0 %
- dabei getötete junge Erwachsene	1	1	0	-1	-100,0 %
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	3.885	4.176	4.159	-17	-0,4 %
- dabei verletzte Senioren	799	911	890	-21	-2,3 %
> schwerverletzte Senioren	181	200	190	-10	-5,0 %
- dabei getötete Senioren	10	10	11	+1	+10,0 %
Fußgängerunfälle	885	911	887	-24	-2,6 %
- dabei verletzte Fußgänger	752	768	724	-44	-5,7 %
> schwerverletzte Fußgänger	146	140	142	+2	+1,4 %
- dabei getötete Fußgänger	9	4	5	+1	+25,0 %
Radfahrerunfälle	2.862	3.297	3.161	-136	-4,1 %
- dabei verletzte Radfahrer	2.552	2.933	2.845	-88	-3,0 %
> schwerverletzte Radfahrer	310	333	330	-3	-0,9 %
- dabei getötete Radfahrer	5	10	8	-2	-20,0 %

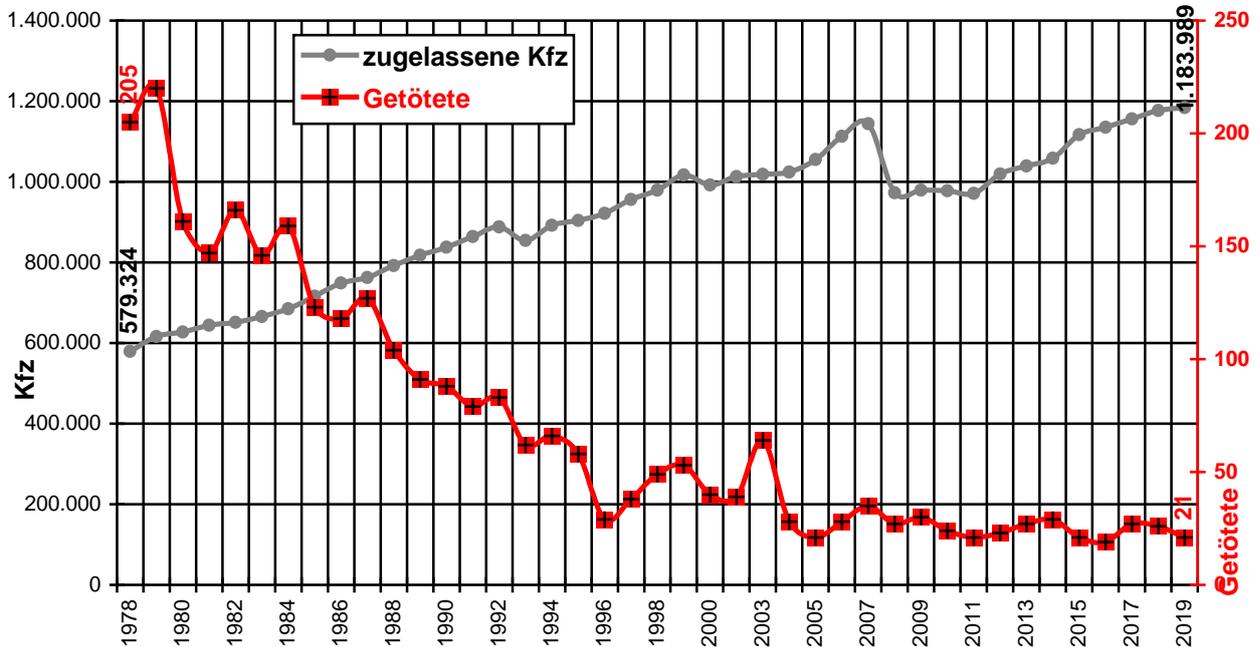


Statistisch gesehen geschieht ein ...



2.2 Langzeitvergleiche

Kfz-Bestand - Verkehrstote



* Ab 01.01.2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12%).

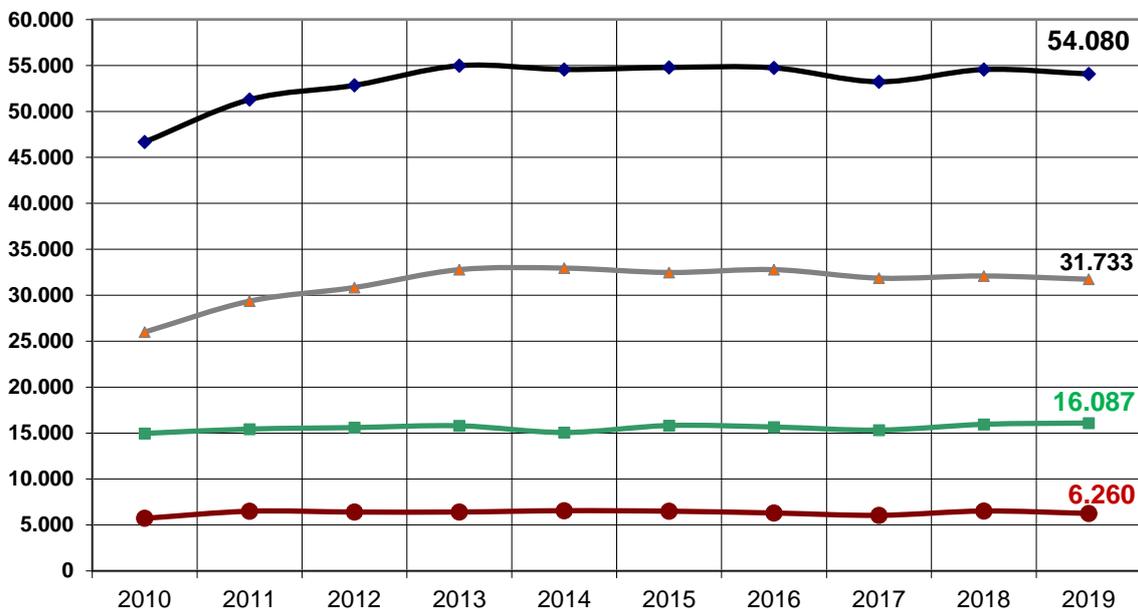
Jahr	* Einwohner	zugelassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e				Häufigkeitszahl				
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		Verletzte		Getötete		
					verletzt	getötet	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	
Gesamtbereich											
2010	1.660.395	977.831	46.684	5.731	6.874	24	40.953	414	703	1,4	2,5
2011	1.686.608	971.214	51.282	6.496	7.832	21	44.786	464	806	1,2	2,2
2012	1.716.722	1.019.039	52.839	6.406	7.737	23	46.433	451	759	1,3	2,3
2013	1.724.588	1.039.564	54.977	6.411	7.801	27	48.566	452	750	1,6	2,6
2014	1.748.508	1.058.362	54.563	6.555	7.918	29	48.008	453	748	1,7	2,7
2015	1.773.304	1.116.579	54.786	6.500	7.811	21	48.286	440	700	1,2	1,9
2016	1.801.421	1.135.233	54.739	6.305	7.634	19	48.434	424	672	1,1	1,7
2017	1.818.496	1.156.248	53.229	6.054	7.276	27	47.175	400	629	1,5	2,3
2018	1.813.497	1.177.007	54.558	6.518	7.791	26	48.040	430	662	1,4	2,2
2019	1.831.327	1.183.989	54.080	6.260	7.373	21	47.820	403	623	1,1	1,8

* Datenquelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung



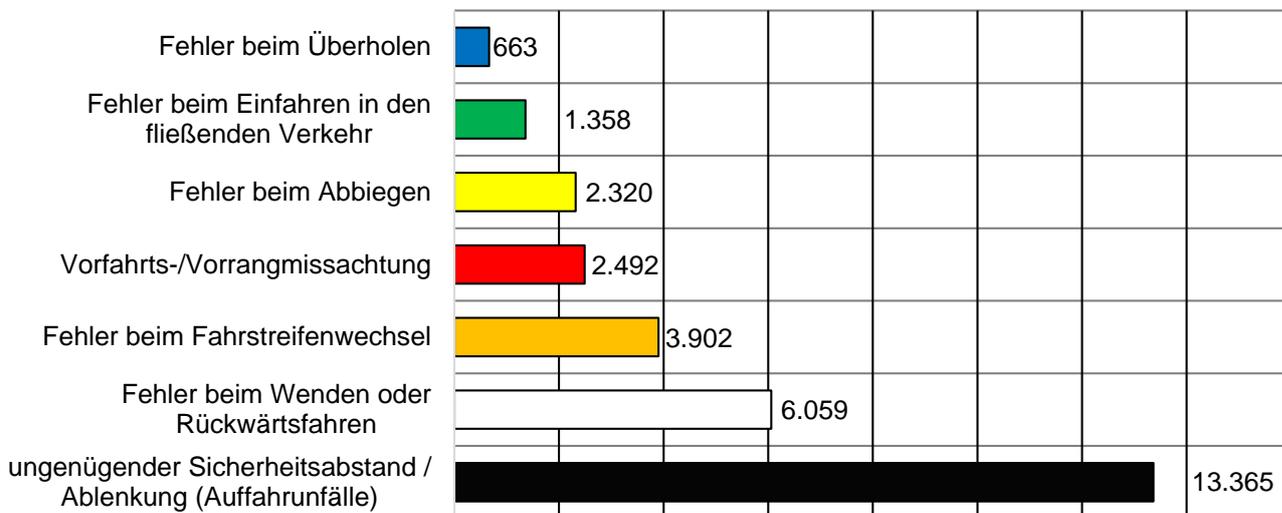
Aufteilung der Verkehrsunfälle nach Unfallfolgen

- ◆ Verkehrsunfälle gesamt
- ▲ VUK - Kleinunfälle
- VUSW - schwerwiegender VU mit Sachschaden
- VUPS - VU mit Personenschaden



Die **Gesamtzahl** der **Verkehrsunfälle** ist gegenüber dem Vorjahr leicht **rückläufig** (- 0,9 %). Die Anzahl der **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** ist um 4 % zurückgegangen, die der **schwerwiegenden Verkehrsunfälle mit Sachschaden** geringfügig um 0,9 % angestiegen. Die Zahl der **Kleinunfälle (mehr als die Hälfte aller Unfälle)** **reduzierte sich um 1,1 %**.

Die häufigsten Unfallursachen (ohne Kleinunfälle*)

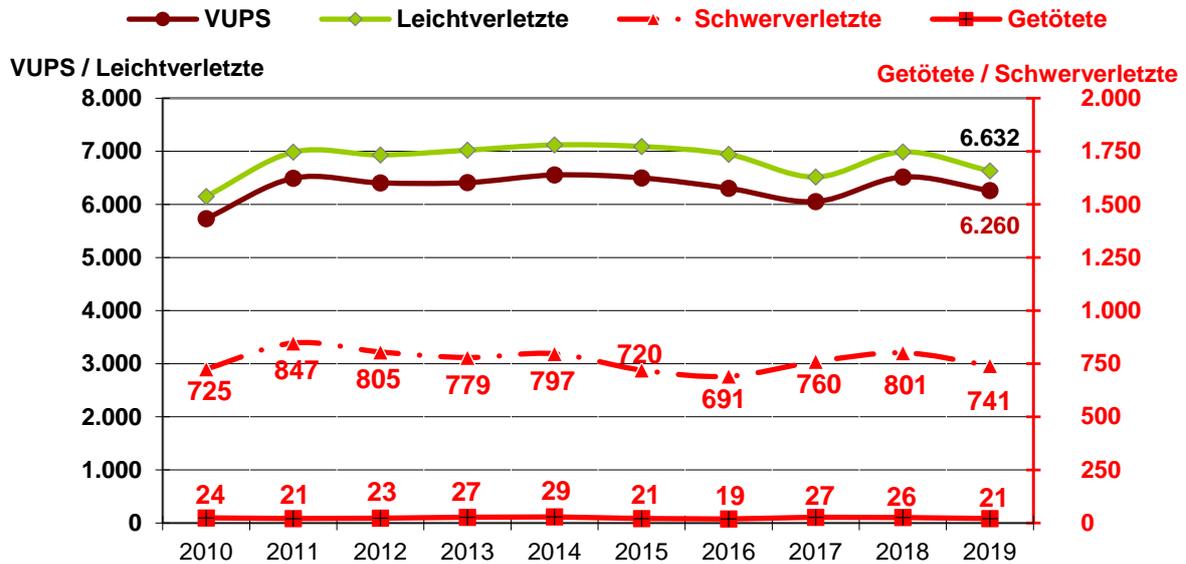


*) Bei Kleinunfällen wird die Unfallursache statistisch nicht erfasst.



2.3 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS)

Langzeitvergleich: VUPS - Leichtverletzte - Schwerverletzte - Getötete



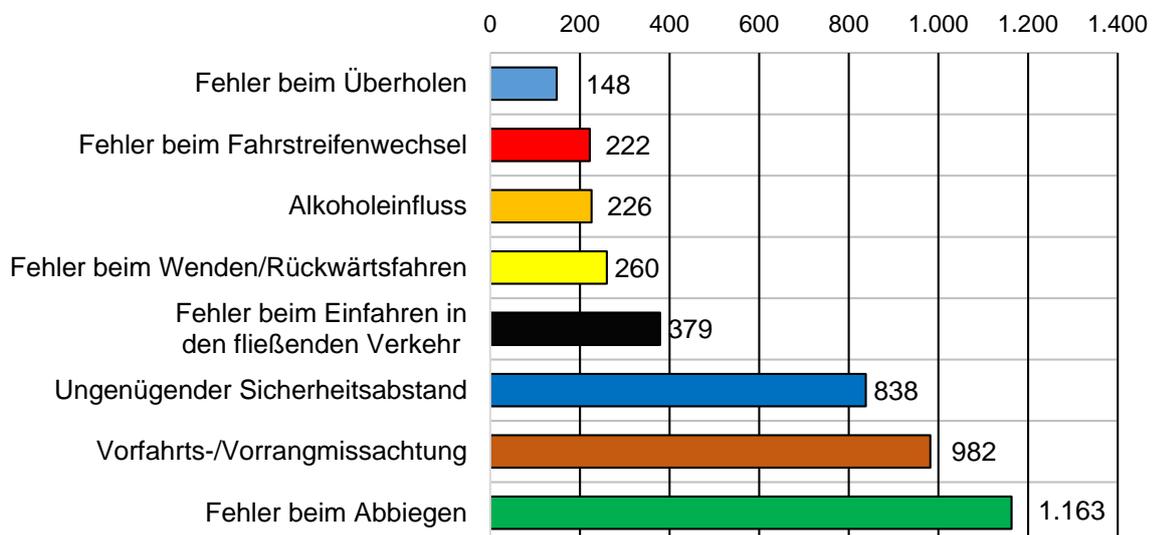
Nach einem Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Jahr 2018 sind die Verkehrsunfälle mit schwer Verletzten und Getöteten wieder zurückgegangen.

Verunglückte (Verletzte und Getötete) 2019: Beteiligungsart - Verletzungsgrad

Bei den 6.260 Verkehrsunfällen mit Personenschaden verunglückten insgesamt 7.394 Personen.

7.394 Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
	729 (9,9 %)	2.853 (38,6 %)	802 (10,8 %)	3.010 (40,7 %)
6.632 Leichtverletzte	582 (8,8 %)	2.515 (37,9 %)	676 (10,2 %)	2.859 (43,1 %)
741 Schwerverletzte	142 (19,2 %)	330 (44,5 %)	122 (16,5 %)	147 (19,8 %)
21 Getötete	5 (23,8 %)	8 (38,1 %)	4 (19,0 %)	4 (19,0 %)

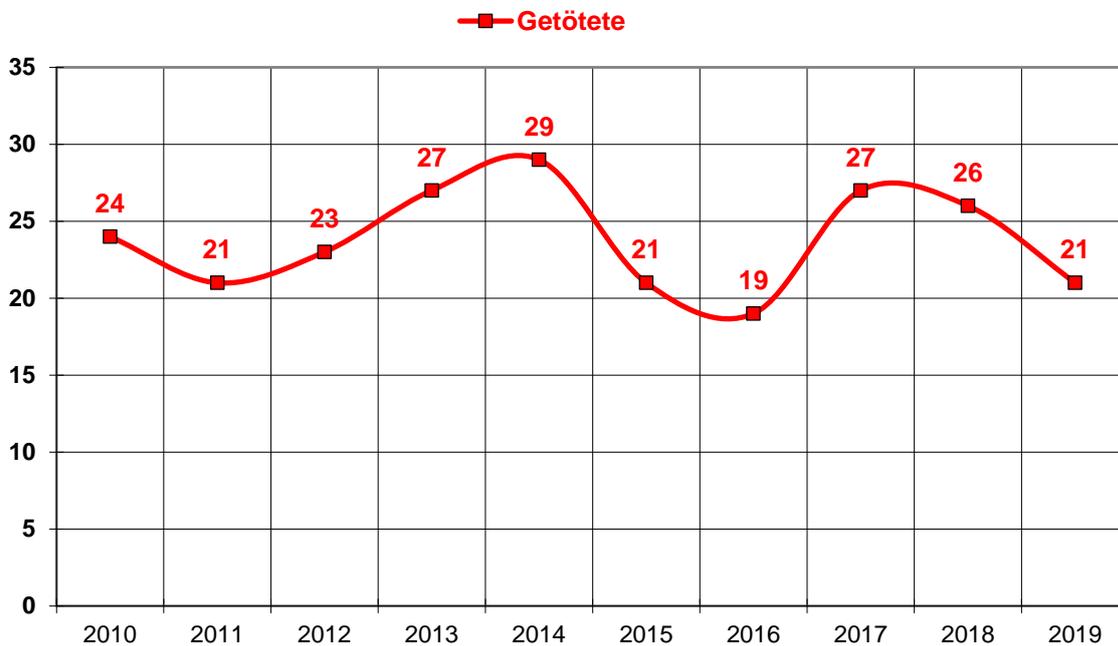
Häufigste Unfallursachen



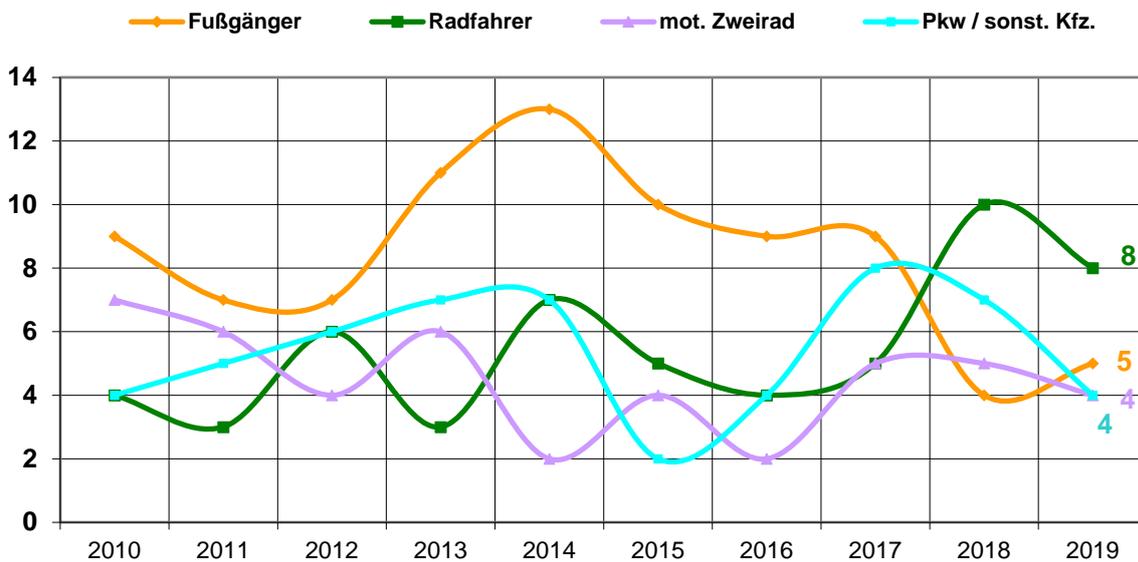


2.3.1 Getötete

Langzeitvergleich: Getötete

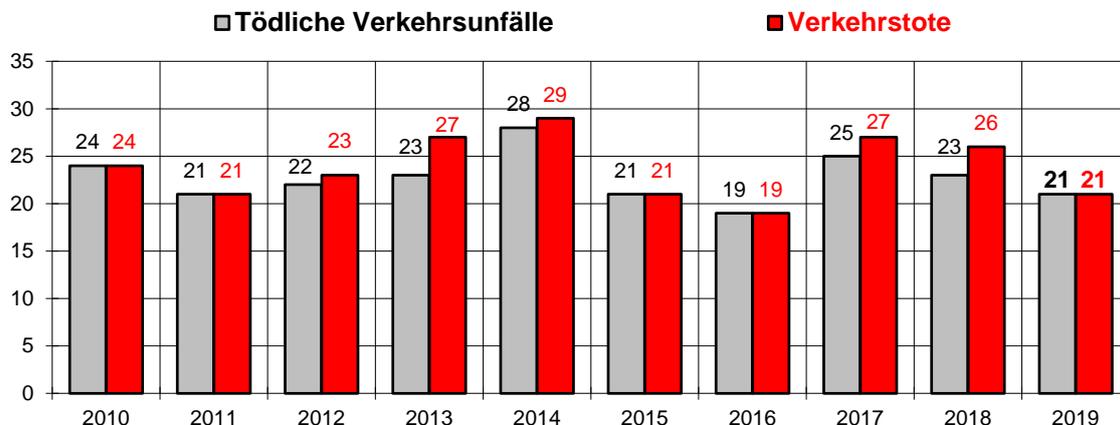


Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart





Kurzübersicht der tödlichen Verkehrsunfälle



1. Taufkirchen, Weidenweg 3, 16.01.2019, 05:58 Uhr

Ein **44-jähriger Lkw-Fahrer** hielt mit seinem Lkw hinter dem Lkw seiner Frau an, stieg aus und wollte zwischen den beiden Fahrzeugen durchgehen. Da er seinen Lkw **nicht gegen Wegrollen gesichert** hat, setzte sich dieser auf dem leicht abfalligen Weg nach vorne in Bewegung und quetschte den Mann zwischen den beiden Lkw ein. Dabei erlitt er so schwere Verletzungen, dass er noch am Unfallort verstarb.

2. München, Schenkendorfstraße / Isarring, 24.01.2019, 22:15 Uhr

Ein **45-jähriger Leichtkraftradfahrer** wollte einen auf dem linken Fahrstreifen fahrenden Pkw in einer langgezogenen Rechtskurve **überholen**. Dabei touchierte er den Randstein des Mittelstreifens, verlor die Kontrolle über sein Leichtkraftrad und kollidierte mit einem Lichtmasten. Dabei erlitt er so schwere Verletzungen, dass er noch am Unfallort verstarb.

3. München, Heinrich-Wieland-Straße / Karl-Marx-Ring, 18.02.2019, 16:10 Uhr

Eine **77-jährige Pkw-Fahrerin** übersah beim **Linksabbiegen** in die Heinrich-Wieland-Straße eine entgegenkommende **77-jährige Radfahrer**, welche die Fahrbahn verbotswidrig auf der Fußgängerfurt bei Grünlicht überqueren wollte. Sie wurde vom Pkw erfasst und erlitt schwere Kopfverletzungen, an denen sie am 07.03.2019 im Krankenhaus verstarb. Sie trug beim Unfall **keinen Fahrradhelm**.

4. Oberschleißheim, Staatsstraße 2342 (Fasanerie 1), 02.04.2019, 17:46 Uhr

Ein **47-jähriger Motorradfahrer** setzte in einer Linkskurve **trotz Überholverbot** zum Überholen eines Pkw an, musste den Überholvorgang aufgrund Gegenverkehr jedoch abbrechen und wiedereinscheren. Hierbei geriet der Kradfahrer nach rechts in das Bankett und kollidierte mit einem Telefonmasten. Der Kradfahrer erlag noch an der Unfallstelle seinen schweren Verletzungen.

5. München, Allacher Straße / Hitlstraße, 19.04.2019, 11:15 Uhr

Ein **73-jähriger Pkw-Fahrer** missachtete die **Vorfahrt** eines 26-jährigen Polizeibeamten, der mit einem uniformierten Streifenwagen unter Verwendung von Blaulicht und Martinshorn die Kreuzung überqueren wollte. Bei dem Zusammenstoß wurde die **80-jährige Beifahrerin** des Unfallverursachers so schwer verletzt, dass sie noch am Unfalltag im Krankenhaus verstarb.



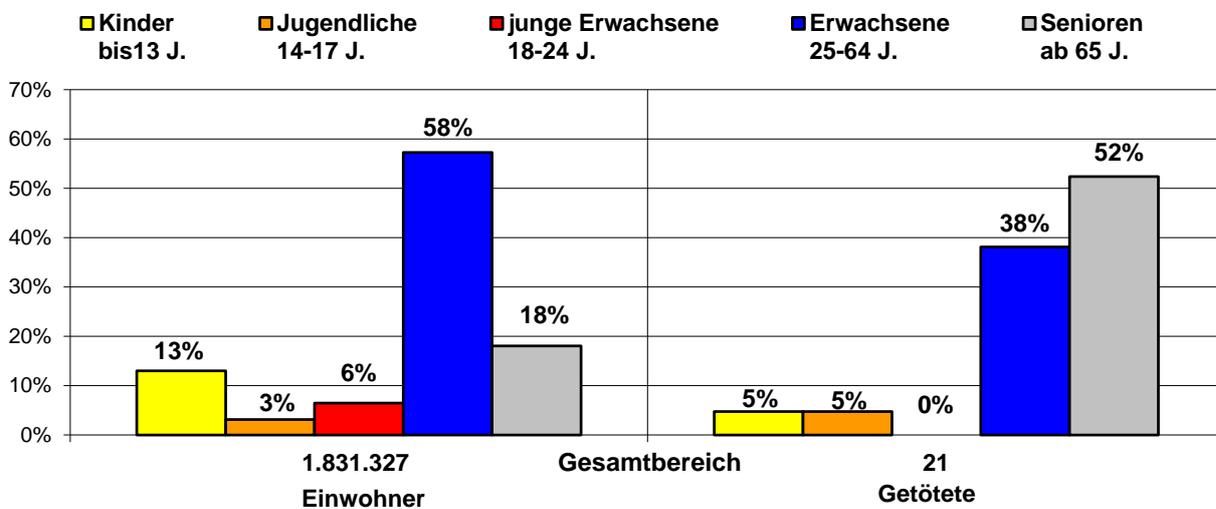
6. **Ottobrunn, Ottostraße 47, 20.04.2019, 13:15 Uhr**
Ein **62-jähriger Pkw-Fahrer öffnete**, nachdem er in einer Parkbucht geparkt hatte, die **Fahrtür** und stieß hierbei gegen das Rad eines von hinten kommenden **86-jährigen Radfahrers**. Dieser stürzte und erlag noch am selben Tag im Krankenhaus seinen schweren Kopfverletzungen. Er trug **keinen Fahrradhelm**.
7. **München, Corneliusbrücke / Erhardtstraße, 20.05.2019, 13:25 Uhr**
Ein **60-jähriger alkoholisierten Lkw-Fahrer** kollidierte beim **Rechtsabbiegen** in die Erhardtstraße mit einem in gleicher Richtung fahrenden **11-jährigen Radfahrer**, der das **Rotlicht** missachtet hatte und sich im „**Toten Winkel**“ befand. Der Schüler wurde vom Lkw überrollt und verstarb wenig später im Krankenhaus.
8. **München, Grünwalder Straße / Tiroler Platz, 09.06.2019, 12:00 Uhr**
Ein **87-jähriger Pkw-Fahrer** erfasste beim **Wenden** eine bei Grünlicht auf der Fußgängerfurt die Straße überquerende **79-jährige Fußgängerin**. Die Fußgängerin erlitt schwere Verletzungen, an denen sie am nächsten Tag im Krankenhaus verstarb.
9. **München, Himmelschlüsselstraße / Lassallestraße, 14.06.2019, 14:30 Uhr**
Eine **80-jährige Radfahrerin** fuhr vom benutzungspflichtigen Radweg auf die Fahrbahn und kollidierte mit dem in gleicher Richtung fahrenden Pkw einer **47-jährigen Pkw-Fahrerin**. Die Radfahrerin erlitt schwere Kopfverletzungen, an denen sie am 22.06.2019 im Krankenhaus verstarb. Sie trug beim Unfall **keinen Fahrradhelm**.
10. **München, Pappelallee (Waldweg), 05.07.2019, 15:05 Uhr**
Ein **81-jähriger Radfahrer** kam auf einem Kiesweg aufgrund eines **Fahrfehlers** zu Sturz und erlag 10 Tage später seinen schweren Kopfverletzungen im Krankenhaus. Er trug **keinen Fahrradhelm**.
11. **München, Tegernseer Landstraße / Stadelheimer Straße, 05.07.2019, 16:01 Uhr**
Ein **66-jähriger Motorradfahrer überholte verbotswidrig** einen an der roten Lichtzeichenanlage wartenden Lkw und stellte sich vor diesem im „**Toten Winkel**“ auf. Beim Anfahren touchierte **der 42-jährige Lkw-Fahrer** den Motorradfahrer, welcher stürzte und vom Lkw überrollt wurde. Der Motorradfahrer erlitt dabei so schwere Verletzungen, dass er noch am Unfallort verstarb.
12. **Gräfelfing, Bahnhofstraße 19, 05.07.2018, 16:48 Uhr**
Ein **84-jähriger Radfahrer** kollidierte auf dem Gehweg, der für Radfahrer freigegeben war, mit einem **9-jährigen entgegenkommenden Radfahrer**. Beide Radfahrer kamen zu Sturz. Der 84-jährige Radfahrer erlitt schwere Kopfverletzungen, an denen er drei Tage später in einem Krankenhaus verstarb. Er trug **keinen Fahrradhelm**.
13. **München, Innsbrucker Ring 149, 05.07.2019, 20:24 Uhr**
Eine **41-jährige Pkw-Fahrerin** fuhr von der AGIP-Tankstelle direkt auf den linken Fahrstreifen, ohne auf einen dort mit **überhöhter Geschwindigkeit** von hinten kommenden **31-jährigen Motorradfahrer** zu achten. Dieser bremste so stark, dass er die Kontrolle über sein Motorrad verlor, stürzte und gegen einen auf dem dortigen Linksabbiegestreifen wartenden Pkw rutschte. Dabei verletzte sich der Motorradfahrer so schwer, dass er drei Tage später in einem Krankenhaus verstarb.
14. **München, Leopoldstraße 67, 22.07.2019, 01:10 Uhr**
Ein **51-jähriger Fußgänger** stand zunächst auf dem dortigen Fahrbahnteiler und trat unmittelbar vor ein heranfahrendes Taxi eines **38-jährigen** auf die Fahrbahn. Der Fußgänger wurde vom Taxi erfasst und erlitt so schwere Kopfverletzungen, dass er am Folgetag in einem Krankenhaus verstarb.



- 15. München, Landsberger Straße 443, 02.08.2019, 12:50 Uhr**
Ein **86-jähriger Fußgänger** trat, ohne auf den Fahrverkehr zu achten, zwischen ordnungsgemäß geparkten Fahrzeugen auf die Fahrbahn und wurde vom Pkw eines **52-jährigen erfasst**. Der Fußgänger verstarb an seinen Verletzungen eine Woche später im Krankenhaus.
- 16. Aying, Siegertsbrunner Weg (Feldweg), 27.08.2019, 14:45 Uhr**
Ein **17-jähriger Traktorfahrer** bremste wegen eines entgegenkommenden Traktors stark ab. Dabei schob der Anhänger weiter und brachte den Traktor zum Kippen. Der Traktorfahrer fiel herunter und wurde vom Anhänger überrollt. Vier Tage später erlag er seinen schweren Verletzungen im Krankenhaus.
- 17. Garching b. M., B 471 / Münchener Straße, 16.09.2019, 02:53 Uhr**
Ein **18-jähriger Pkw-Fahrer** kollidierte mit dem Pkw eines **24-Jährigen**, weil einer der beiden Fahrzeugführer das **Rotlicht** missachtete. Welcher der beiden konnte nicht geklärt werden. Der **25-jährige Beifahrer** des 24-jährigen erlag seinen schweren Verletzungen noch an der Unfallstelle.
- 18. München, Barer Straße / Heßstraße, 26.09.2019, 11:20 Uhr**
Ein **77-jähriger Fußgänger** überquerte zwischen verkehrsbedingt wartenden Fahrzeugen und ohne auf den Fahrverkehr zu achten die Barer Straße und wurde von einer **Straßenbahn** erfasst. Der Fußgänger erlag 12 Tage später im Krankenhaus seinen schweren Verletzungen.
- 19. München, Bahnhofplatz / Bayerstraße, 30.09.2019, 15:57 Uhr**
Ein **51-jähriger Lkw-Fahrer** wollte nach **rechts** in die Bayerstraße **abbiegen** und übersah beim Anfahren eine vor ihm im „**Toten Winkel**“ stehende **32-jährige Radfahlerin**. Die Radfahlerin wurde vom Lkw überrollt und verstarb fünf Tage später im Krankenhaus.
- 20. München, Isarauen-Radweg, Höhe Entenweiher, 13.10.2019, 18:10 Uhr**
Die **Hündin einer 18-jährigen Fußgängerin** riss sich los, sprang auf den Radweg und kollidierte dort mit einem **33-jährigen Radfahrer**. Der Radfahrer stürzte und erlag acht Tage später seinen schweren Kopfverletzungen. Er trug **keinen Fahrradhelm**.
- 21. München, Danklstraße / Valleystraße, 06.12.2019, 09:05 Uhr**
Ein **37-jähriger Pkw-Fahrer** fuhr beim Einparken gegen ein Verkehrszeichen. Dieses knickte um und traf eine **89-jährige Fußgängerin** am Kopf. Der Unfallverursacher flüchtete zu Fuß, konnte jedoch wenig später ermittelt und festgenommen werden. Die Fußgängerin erlag drei Tage später in einem Krankenhaus ihren schweren Kopfverletzungen.



Altersstruktur 2019: Einwohner - Getötete



Bei den Verkehrstoten sind (wie im Vorjahr) die **Senioren** deutlich **überproportional** beteiligt.

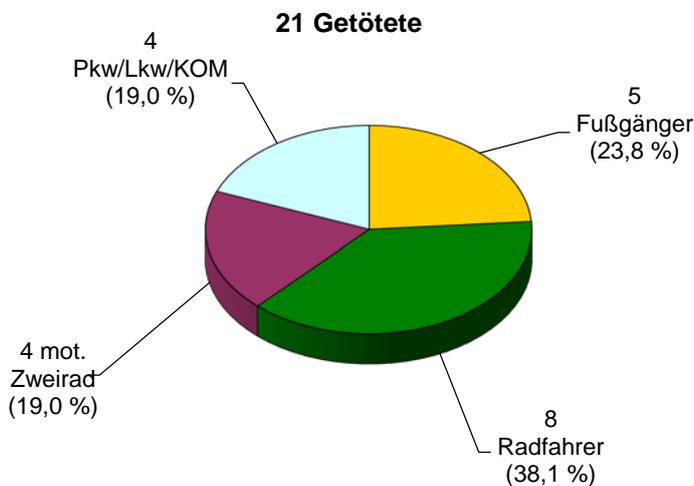
Getötete 2019: Altersgruppen - Beteiligungsart

21 Getötete	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
	5 (23,8 %)	8 (38,1 %)	4 (19,0 %)	4 (19,0 %)
1 Kinder	0	1 (100,0 %)	0	0
1 Jugendliche	0	0	0	1 (100,0 %)
0 junge Erwachsene	0	0	0	0
8 Erwachsene	1 (12,5 %)	2 (25,0 %)	3 (37,5 %)	2 (25,0 %)
11 Senioren	4 (36,4 %)	5 (45,5 %)	1 %	1 (9,1 %)

Bei 21 Verkehrsunfällen wurden 21 Personen getötet.

Von den getöteten Verkehrsteilnehmern zählen **fast zwei Drittel (61,9 %)** zur Gruppe der „ungeschützten Verkehrsteilnehmer“ (**Fußgänger/Radfahrer**).

52,4 % der Getöteten waren **Senioren**.



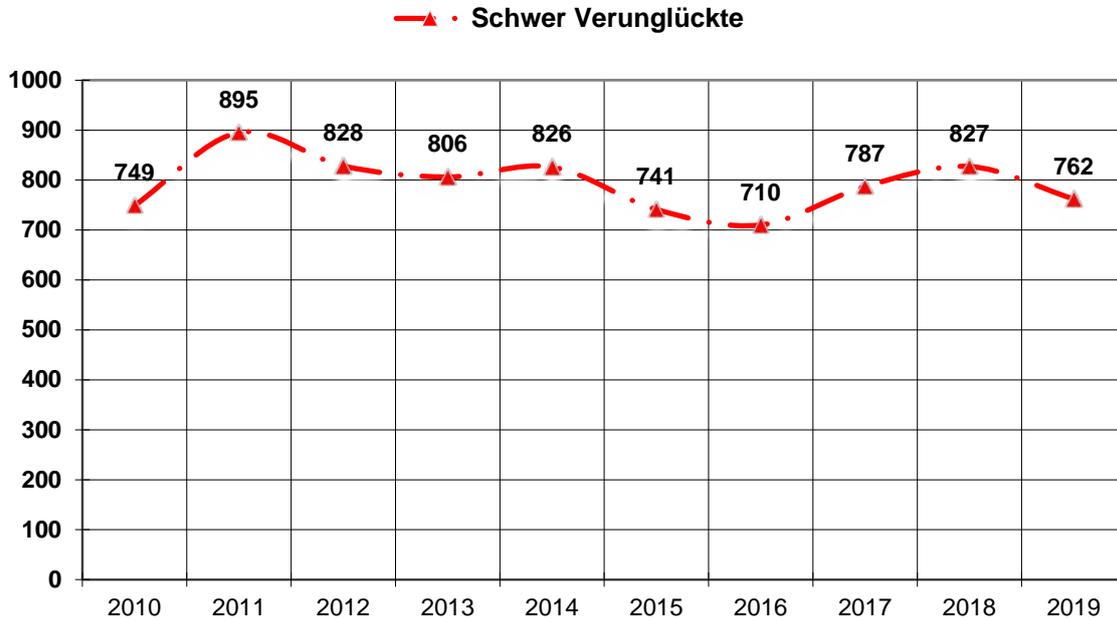


Unfallursachen bei den Verkehrsunfällen mit Getöteten



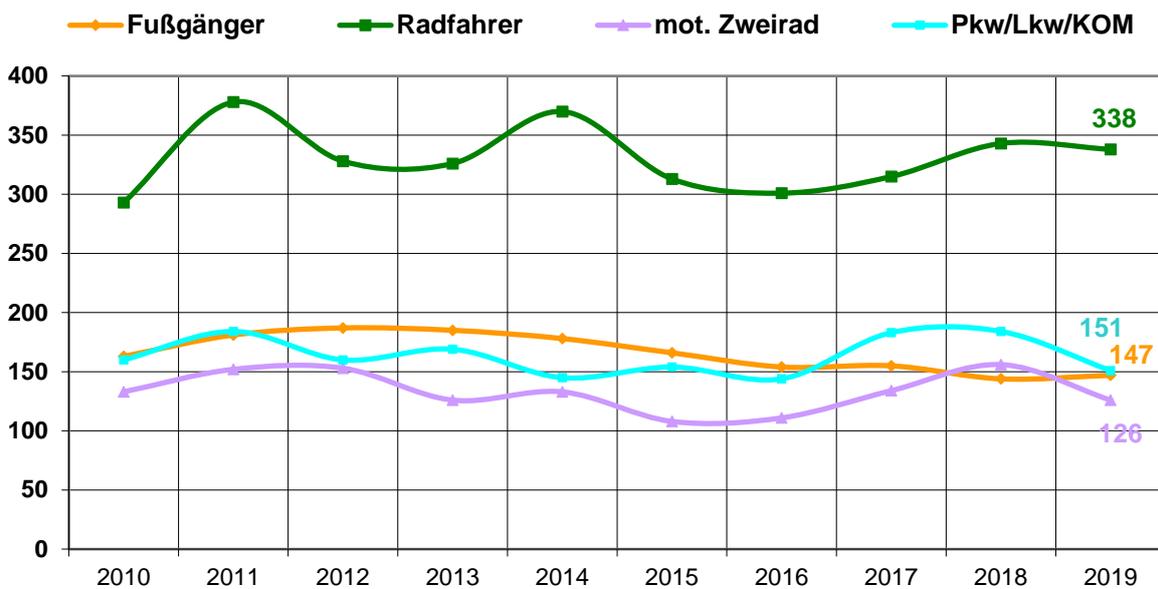
2.3.2 Schwer Verunglückte

Langzeitvergleich: **Schwer Verunglückte** (Schwerverletzte und Getötete)



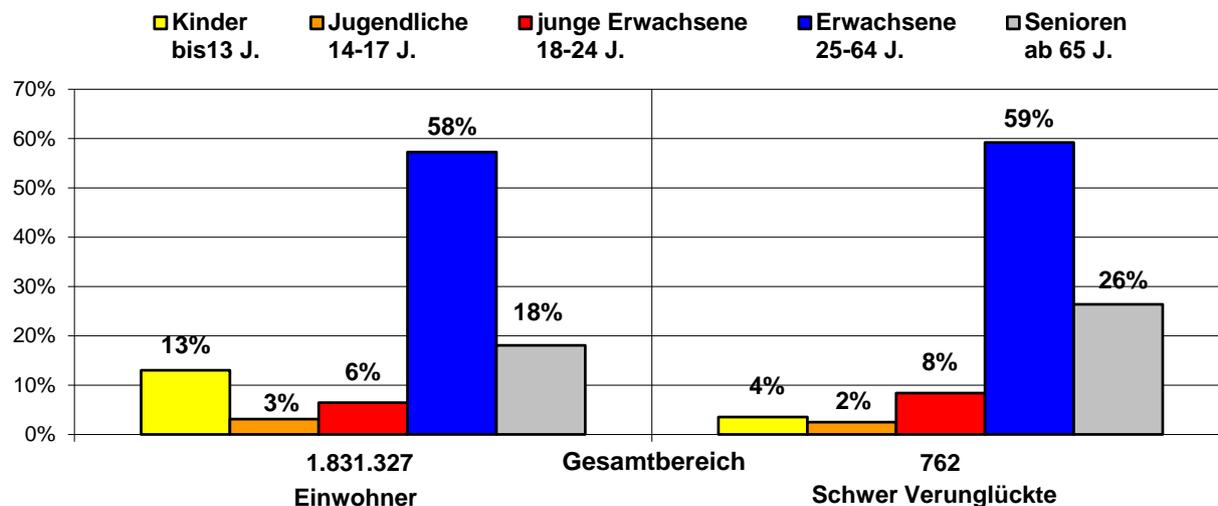
Die Zahl der **schwer verunglückten Verkehrsteilnehmer** ist nach einem Anstieg in den letzten beiden Jahren wieder gesunken.

Langzeitvergleich: **Schwer Verunglückte - Beteiligungsart**





Altersstruktur 2019: Einwohner - Schwer Verunglückte

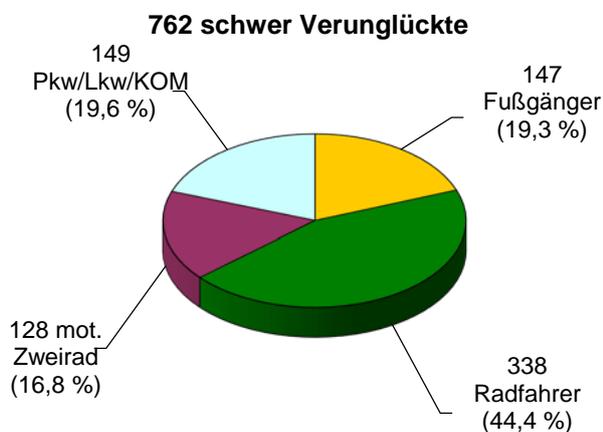


Wie bei den Verkehrstoten sind die **Senioren** auch bei den schwer Verunglückten **überproportional** vertreten.

Schwer Verunglückte 2019: Altersgruppen - Beteiligungsart

762 schwer Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
	147 (19,3 %)	338 (44,4 %)	128 (16,8 %)	149 (19,6 %)
27 Kinder	15 (55,6 %)	10 (37,0 %)	0	2 (7,4 %)
19 Jugendliche	5 (26,3 %)	11 (57,9 %)	0	3 (15,8 %)
64 junge Erwachsene	20 (31,3 %)	18 (28,1 %)	13 (20,3 %)	13 (20,3 %)
451 Erwachsene	61 (13,5 %)	202 (44,8 %)	108 (23,9 %)	80 (17,7 %)
201 Senioren	46 (22,9 %)	97 (48,3 %)	7 (3,5 %)	51 (25,4 %)

Knapp zwei Drittel (63,7 %) der schwer Verunglückten gehören zur Gruppe der „ungeschützten Verkehrsteilnehmer“ (**Fußgänger / Radfahrer**).

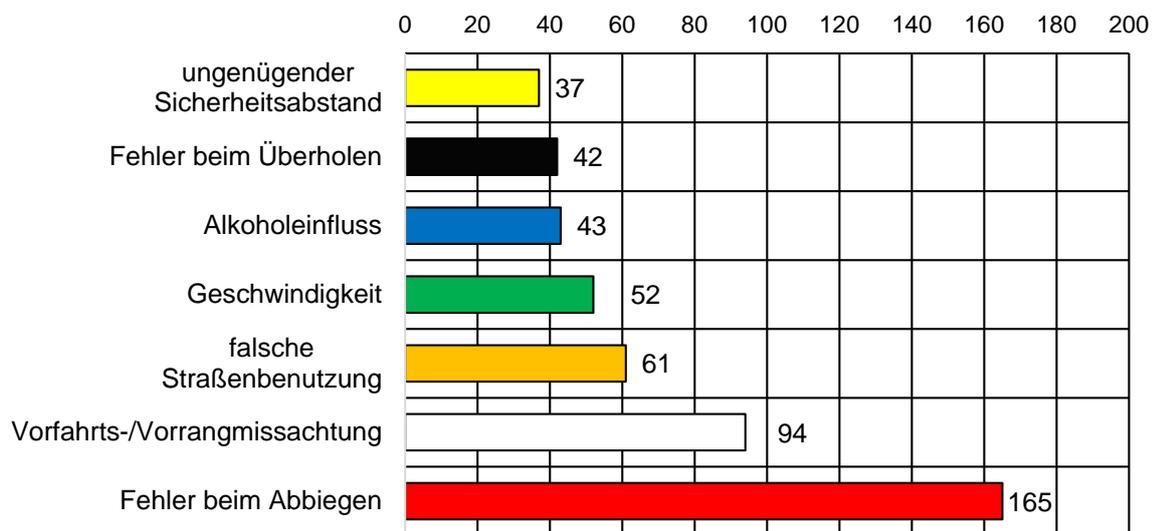




Unfallursachen bei VU mit schwer Verunglückten

Fehler beim Abbiegen sowie Vorfahrts-/Vorrangmissachtungen sind nach wie vor die häufigsten Ursachen bei den Verkehrsunfällen mit schwer Verunglückten.

Häufigste Unfallursachen

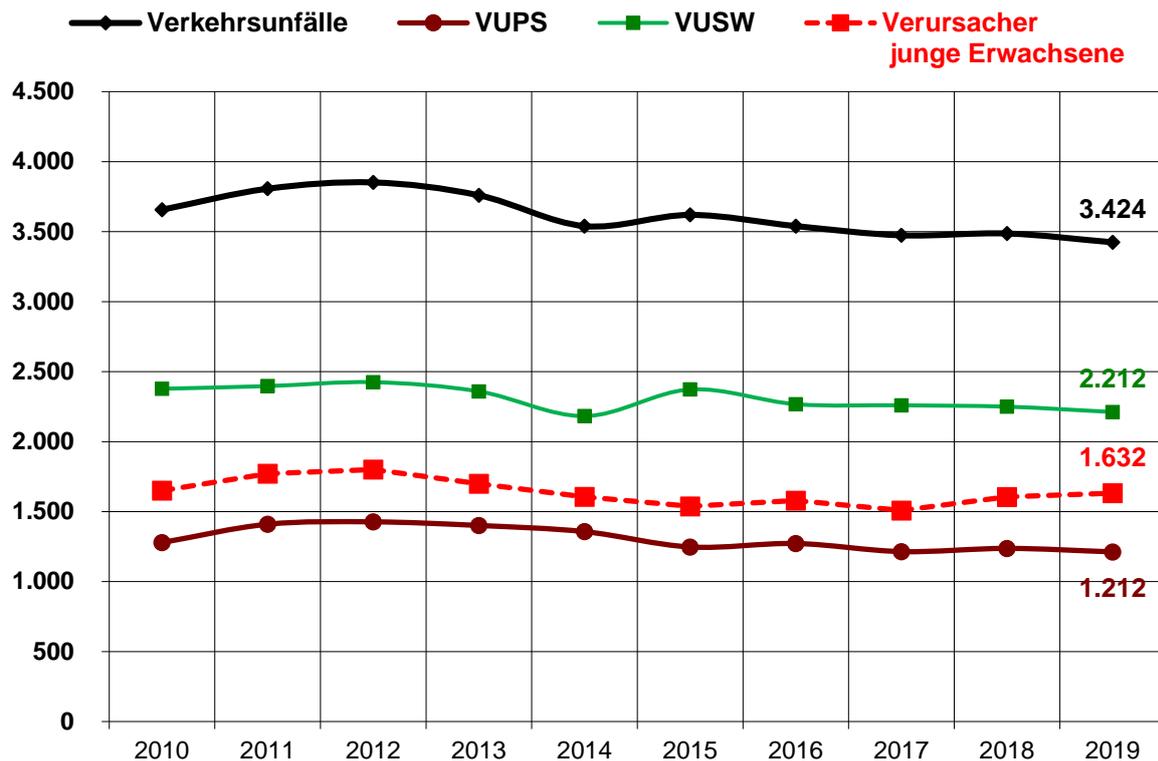


*) Straßenbenutzung = Verstoß gegen Rechtsfahrgebot, verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile (Gehweg, Radweg), „Geisterfahrer“ (Radfahrer / Pkw-Fahrer)

2.4 Besondere Altersgruppen

2.4.1 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)

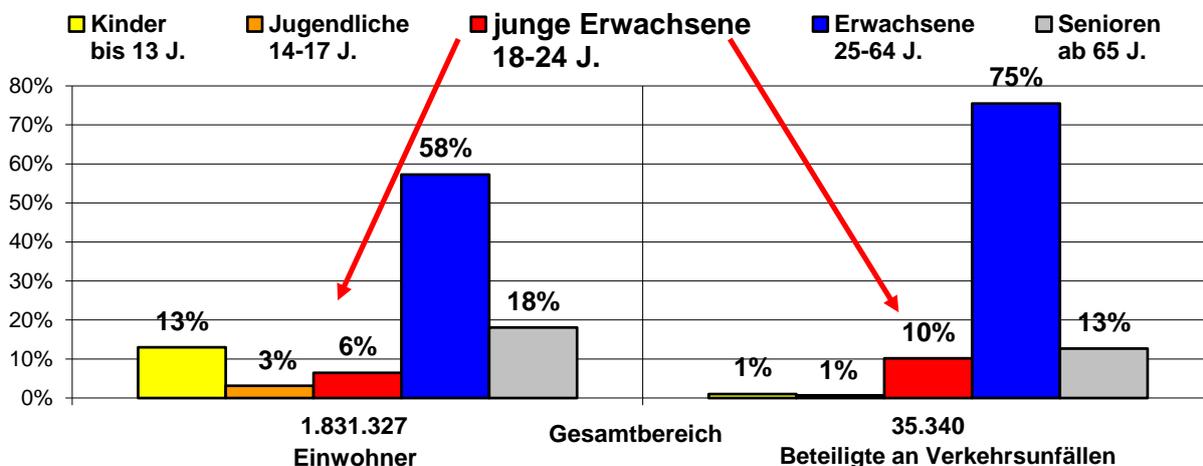
Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen



Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen ist nahezu gleich geblieben.

Fast die Hälfte (48,2 %) der Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Erwachsener wurde von dieser Gruppe verursacht.

Altersgruppen 2019: Einwohner - Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen



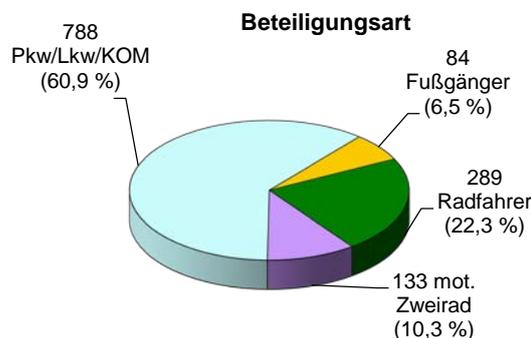
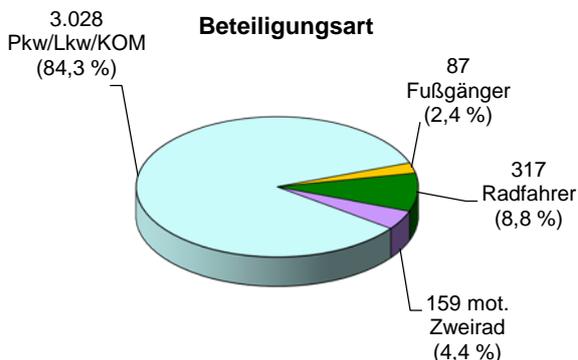
Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil sind **junge Erwachsene überproportional** am Unfallgeschehen beteiligt.

Beteiligungsart der jungen Erwachsenen

beteiligte junge Erwachsene an VUSW und VUPS	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
3.591	87 (2,4 %)	317 (8,8 %)	159 (4,4 %)	3.028 (84,3 %)
1.294 davon an VUPS	84 (6,5 %)	289 (22,3 %)	133 (10,3 %)	788 (60,9 %)
749 verletzte junge Erwachsene	70 (9,3 %)	258 (34,4 %)	127 (17,0 %)	294 (39,3 %)
0 getötete junge Erwachsene	0	0	0	0

3.591 beteiligte junge Erwachsene an VUSW und VUPS

1.294 davon an VUPS



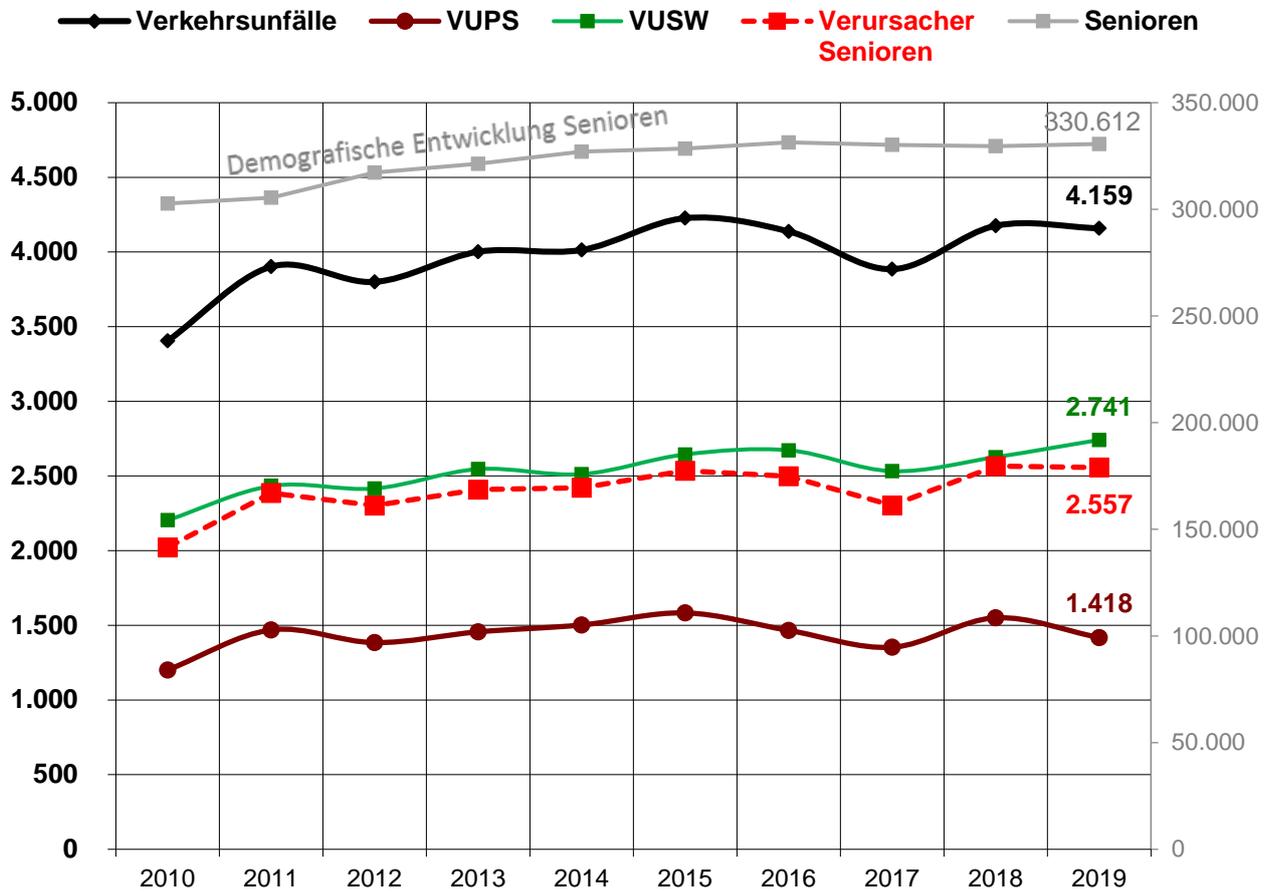
Bei den 3.591 an Verkehrsunfällen beteiligten jungen Erwachsenen waren 2.842 (79 %) als **Pkw-Fahrer** unterwegs.

**Häufigste Unfallursachen bei von jungen Erwachsenen verursachten VU**

Ursache	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Fehler beim Abbiegen, Wenden	754	562	342	-220	-39,1 % ↘
Vorfahrts-/Vorrangmissachtung	457	242	230	-12	-5,0 % ↘
ungenügender Sicherheitsabstand	363	180	241	+61	+33,9 % ↗
Rotlichtmissachtung	75	99	101	+2	+2,0 % ↗
Geschwindigkeit	133	85	102	+17	+20,0 % ↗
Alkoholeinfluss	103	61	77	+16	+26,2 % ↗

2.4.2 Senioren (ab 65 Jahre)

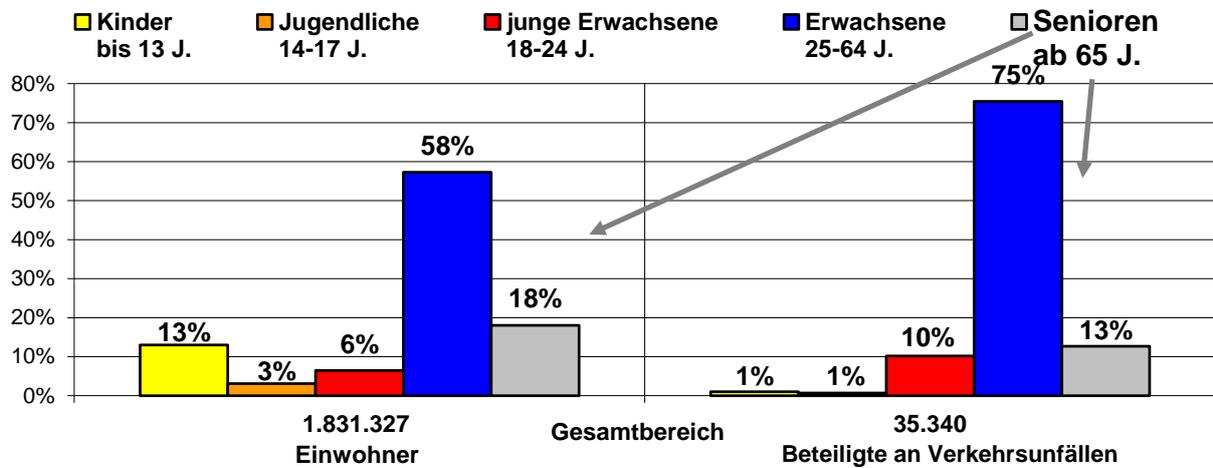
Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Senioren



Die Anzahl der **Unfälle mit** Beteiligung von **Senioren** ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 % gesunken. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sank um 8,5 %.

Knapp zwei Drittel (61,5 %) der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren wurden von den Senioren verursacht.

Altersgruppen 2019: Einwohner - Beteiligungsanteil an den Verkehrsunfällen

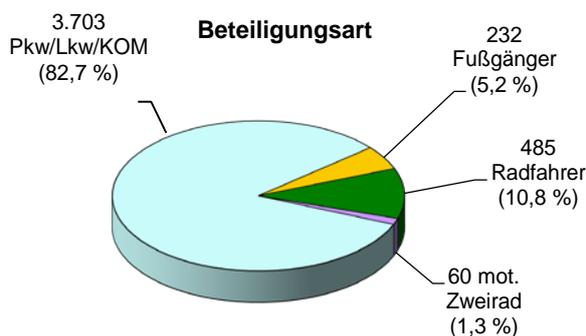


Senioren stellen im Gesamtbereich des Polizeipräsidiums München 18 % der Bevölkerung, sind jedoch nur mit 13 % am Unfallgeschehen beteiligt.

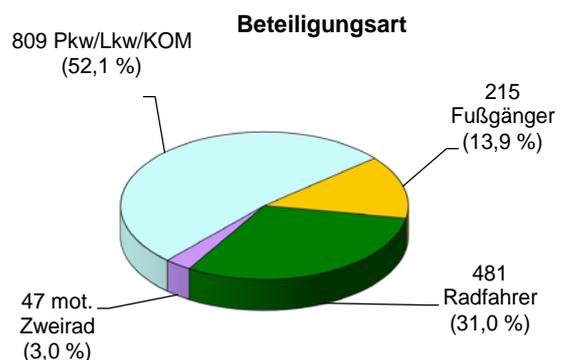
Beteiligungsart der Senioren

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
4.480 beteiligte Senioren an VUSW und VUPS	232 (5,2 %)	485 (10,8 %)	60 (1,3 %)	3.703 (82,7 %)
1.552 davon an VUPS	215 (13,9 %)	481 (31,0 %)	47 (3,0 %)	809 (52,1 %)
890 verletzte Senioren	192 (21,6 %)	462 (51,9 %)	43 (4,8 %)	193 (21,7 %)
11 getötete Senioren	4 (36,4 %)	5 (45,5 %)	1 (9,1 %)	1 (9,1 %)

4.480 beteiligte Senioren an VUSW und VUPS



1.552 davon an VUPS



Von den 4.480 an Verkehrsunfällen beteiligten Senioren waren 3.568 (80 %) als Pkw-Fahrer unterwegs. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden sind sie zu 45 % als ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger/Radfahrer) beteiligt.

Mit 11 Getöteten stellen die Senioren über die Hälfte (52,4 %) der insgesamt ums Leben gekommenen Verkehrsteilnehmer.

**Häufigste Unfallursachen bei von Senioren verursachten VU**

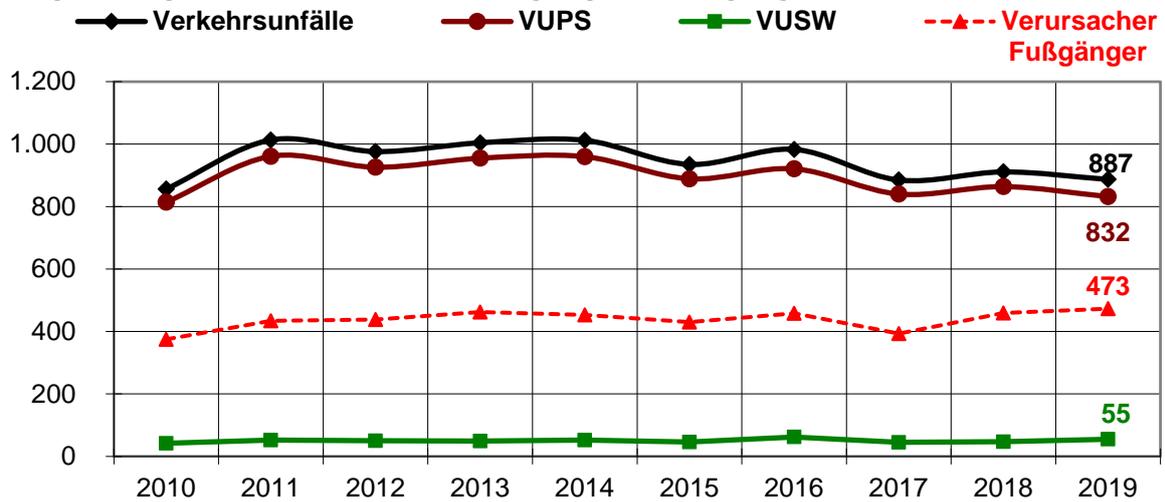
Ursache	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Vorfahrts-/Vorrangmissachtung, Fehler beim Rückwärts-, Ein- und Anfahren in den Verkehr	630	705	609	-96	-13,6 %
Fehler beim Abbiegen u. Wenden	625	579	586	+7	+1,2 %
Ungenügender Sicherheitsabstand	162	239	239	+0	+0,0 %
Falsche Straßenbenutzung *)	73	76	107	+31	+40,8 %
Rotlichtmissachtung	73	65	66	+1	+1,5 %

*) Straßenbenutzung = Verstoß gegen Rechtsfahrgebot, verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile (Gehweg, Radweg), „Geisterfahrer“ (Radfahrer / Pkw-Fahrer)

2.5 Besondere Beteiligungsarten

2.5.1 Fußgänger

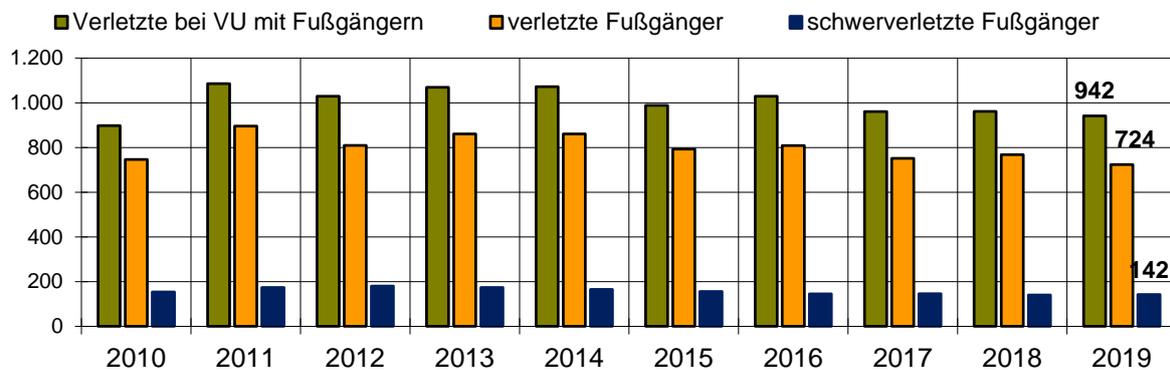
Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern



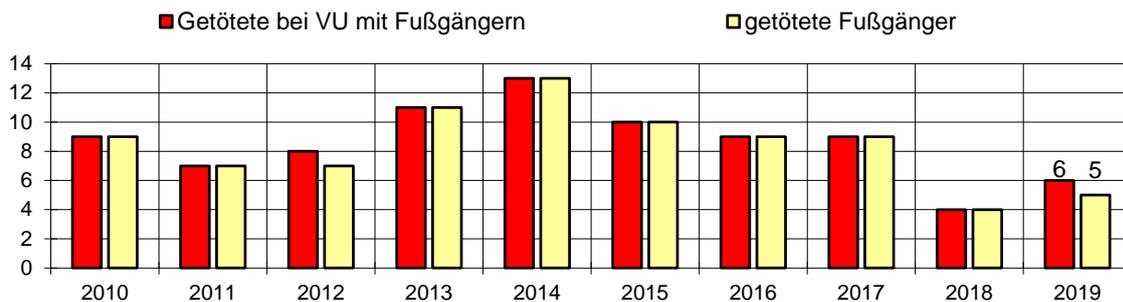
Die **Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern** sanken im vergangenen Jahr um 24 (- 2,6 %) auf 887. **Über die Hälfte** dieser Unfälle (53,3 %) verursachten die **Fußgänger**.

Verletzungsgrad

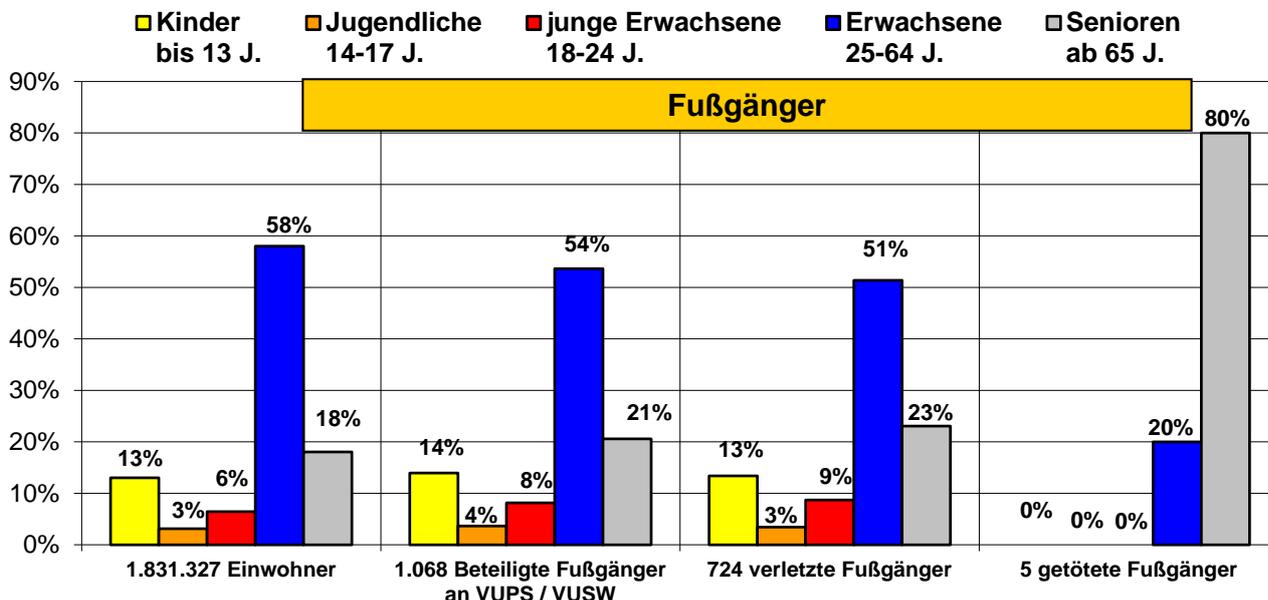
Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgängern wurden **942 Personen verletzt** (- 2,1 %); 724 (- 5,7 %) davon waren Fußgänger, **142 (+ 1,4 %)** davon wurden **schwer verletzt**.



Sechs Personen wurden getötet (2018: 4); fünf davon waren Fußgänger



Altersstruktur 2019: Einwohner - Fußgänger
Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen / Unfallfolgen

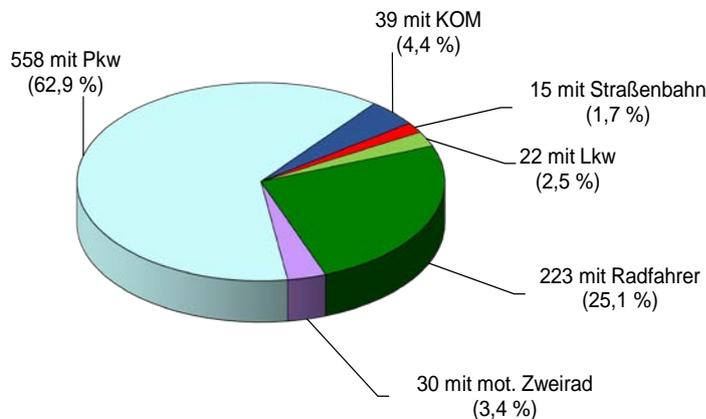


Bei den getöteten Fußgängern sind **Senioren** im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil deutlich **überproportional** betroffen.

Beteiligungsarten bei Fußgängerunfällen

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
1.889 Beteiligte an VUSW und VUPS	931 (49,3 %)	239 (12,7 %)	32 (1,7 %)	687 (36,4 %)
1.761 davon an VUPS	874 (49,6 %)	233 (13,2 %)	30 (1,7 %)	624 (35,4 %)
941 Verletzte	724 (76,9 %)	156 (16,6 %)	21 (2,2 %)	40 (4,3 %)
6 Getötete	5 (83,3 %)	1 (16,7 %)	0	0

Kollisionsarten



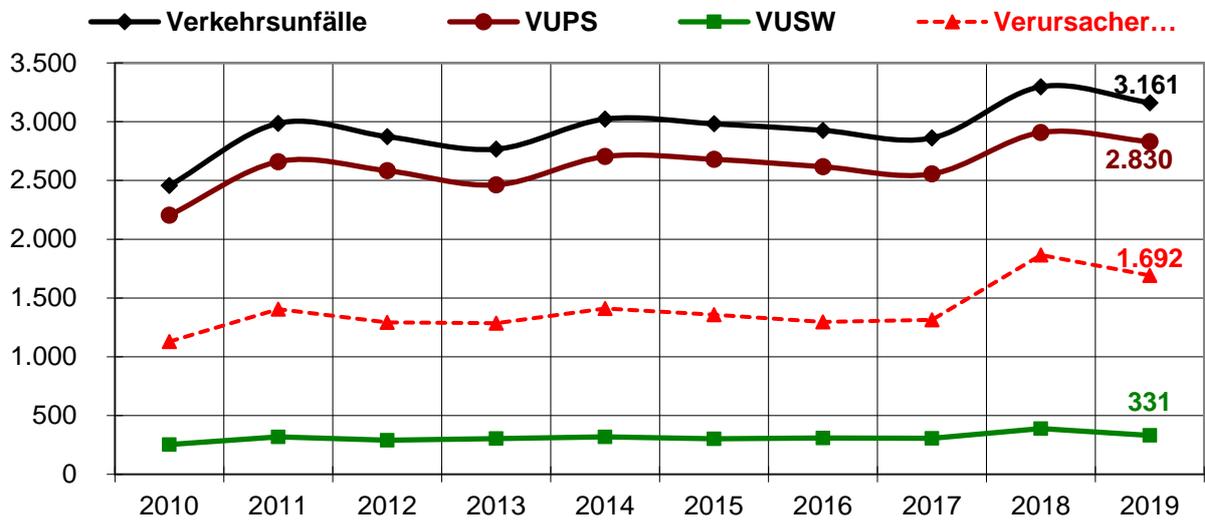
Bei **fast zwei Drittel** der Verkehrsunfälle mit Fußgängern kollidierten diese **mit einem Pkw**, bei **einem Viertel** mit einem **Radfahrer**.

**Häufigste Unfallursachen bei von Fußgängern verursachten VU**

Ursache	2017	2018	2019	Vergleich zum Vorjahr	
				Fälle	%
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	445	451	448	-3	-0,7 % ↘
davon					
- ohne auf den Fahrverkehr zu achten	292	265	266	+1	+0,4 % ↗
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	87	90	91	+1	+1,1 % ↗
Rotlichtmissachtung	66	69	57	-12	-17,4 % ↘

2.5.2 Radfahrer

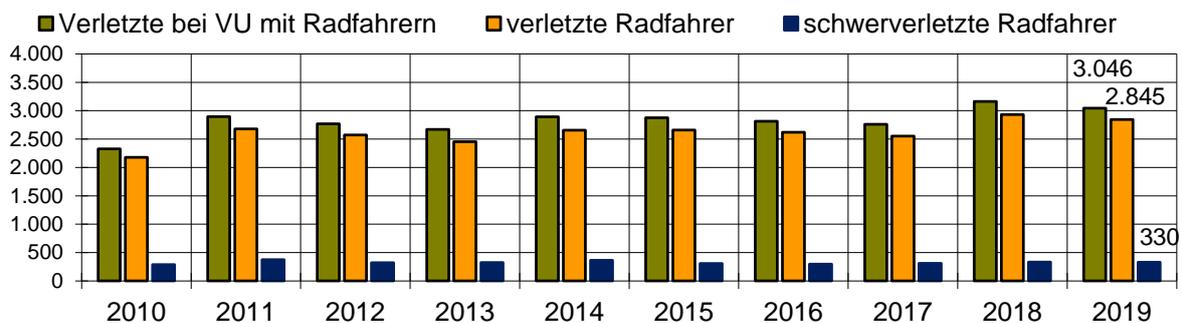
Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern



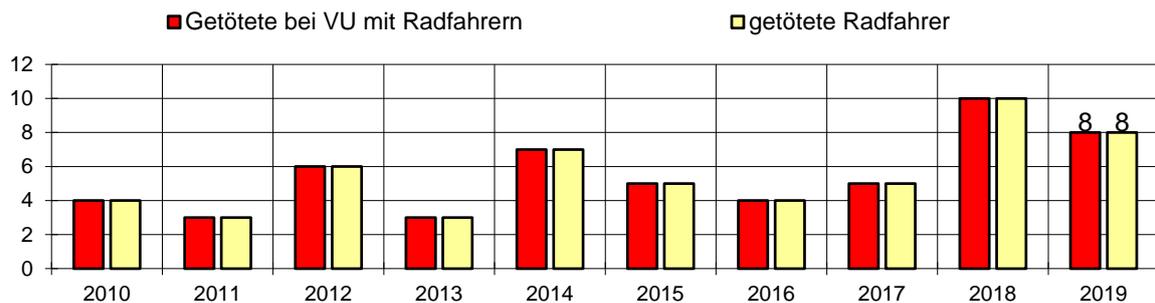
Die **Unfälle** mit Beteiligung von **Radfahrern** sanken um 4,1 %. Bei fast 90 % dieser Unfälle handelte es sich um **Unfälle mit Personenschaden** zum Nachteil der Radfahrer.

Verletzungsgrad

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrern wurden 3.046 Personen verletzt (- 3,7 %); 2.845 (- 3 %) davon waren Radfahrer, 330 (- 0,9 %) wurden schwer verletzt.



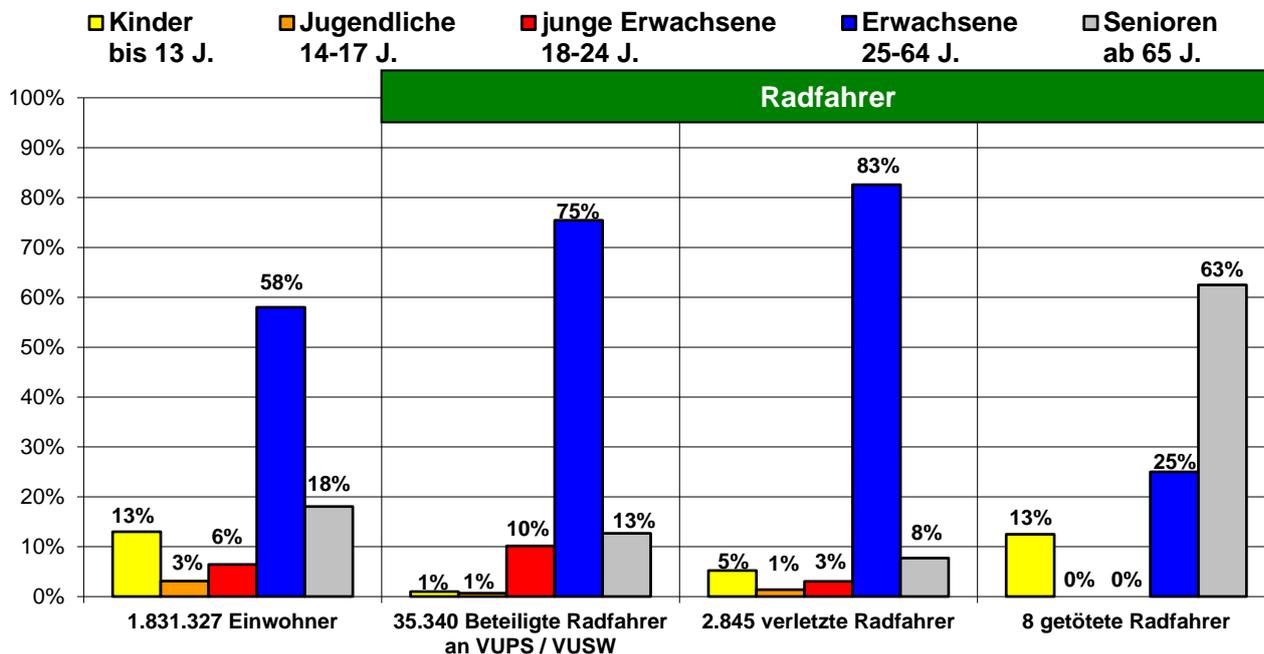
8 Radfahrer erlitten tödliche Verletzungen (2018: 10)





Altersstruktur 2018: Einwohner - Radfahrer

Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen / Unfallfolgen

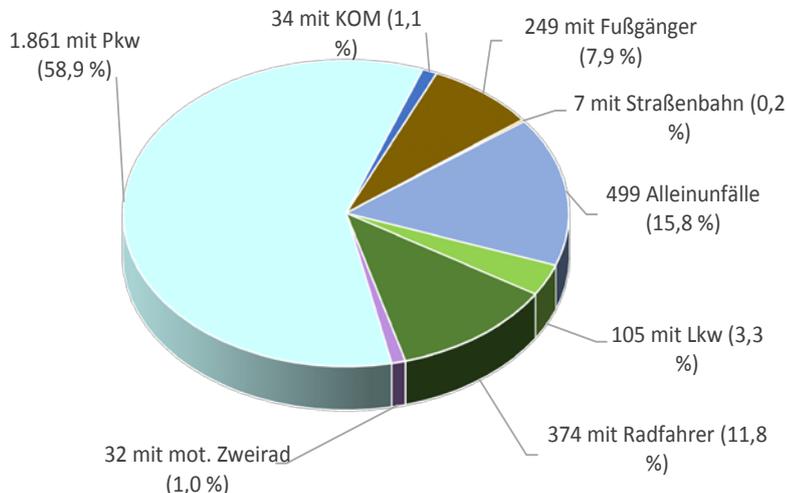


Senioren stellen insgesamt fünf der insgesamt 8 getöteten Radfahrer und sind damit im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil **deutlich überproportional beteiligt**.

Beteiligungsarten Fahrradunfällen

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
6.020 Beteiligte an VUSW und VUPS	281 (4,7 %)	3.545 (58,9 %)	32 (0,5 %)	2.162 (35,9 %)
5.319 davon an VUPS	276 (5,2 %)	3.329 (62,6 %)	30 (0,6 %)	1.684 (31,7 %)
3.048 Verletzte	133 (4,4 %)	2.845 (93,3 %)	17 (0,6 %)	53 (1,7 %)
8 Getötete	0	8 (100,0 %)	0	0

Kollisionsarten



Häufigste Unfallursachen bei von Radfahrern verursachten VU

Ursache	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Straßenbenutzung (Gehweg, "Geisterradler")	269	314	247	-67	-21,3 % ↓
Vorfahrts-/Vorrangmissachtung	107	130	121	-9	-6,9 % ↓
Fehler beim Überholen	90	113	106	-7	-6,2 % ↓
Alkoholeinfluss	112	106	107	+1	+0,9 % ↑
Rotlichtmissachtung	91	80	71	-9	-11,3 % ↓

Häufigste Unfallursachen bei allen VU mit Beteiligung von Radfahrern

Ursache	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Fehler beim Abbiegen oder Wenden	757	1.025	803	-222	-21,7 % ↓
Vorfahrts-/Vorrangmissachtung	403	562	381	-181	-32,2 % ↓
Straßenbenutzung (Gehweg, "Geisterradler")	392	581	462	-119	-20,5 % ↓
Fehler beim Überholen / Vorbeifahren	171	238	216	-22	-9,2 % ↓
Rotlichtmissachtung	124	133	113	-20	-15,0 % ↓
Alkoholeinfluss	113	113	117	+4	+3,5 % ↑

Etwa jeder siebte Verkehrsunfall mit Beteiligung von Radfahrern passiert, weil der Pkw- bzw. Lkw-Fahrer beim Rechtsabbiegen den in gleicher Richtung fahrenden Radfahrer übersieht. Allein bei dieser Art von Unfällen verletzten sich 448 Radfahrer, das sind 15,8 % aller verletzten Radfahrer. Im Vorjahr waren es 355 Radfahrer (12,1 %).

Ein 13-jähriger Radfahrer, der an einer Kreuzung das Rotlicht missachtete, wurde von einem nach rechts abbiegenden, alkoholisierten Lkw-Fahrer übersehen und tödlich verletzt.

Allein durch eine polizeiliche Überwachung wird man dieses Problem nicht lösen können. Es gibt einfach zu viele Örtlichkeiten, an denen solche Unfälle passieren können. Nur wenn alle Autofahrer, Lkw-Fahrer, aber auch die Radfahrer noch besser aufeinander achten, Kraftfahrer das „Blinken“ und den in der Fahrschule gelernten „Schulterblick“ nicht vergessen, Radfahrer Blickkontakt mit erkennbar abbiegewilligen Kraftfahrern aufnehmen und ggf. auf ihr Vorrecht verzichten, lassen sich derartige Unfälle vermeiden.



Pedelec-Unfälle

Pedelec ist ein Fahrrad mit elektrischer Treithilfe bis 25 km/h, max. Nenndauerleistung 0,25 kW.

	2017	2018	2019	Vergleich zum Vorjahr	
				Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	48	86	176	+90	+104,7 %
- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	2	1	7	+6	+600,0 %
- VU mit Personenschaden VUPS	46	85	169	+84	+98,8 %
-- dabei Verletzte gesamt	51	99	192	+93	+93,9 %
-- dabei Getötete	1	1	0	-1	-100,0 %

S-Pedelec-Unfälle

S-Pedelec ist ein Fahrrad mit elektrischen Antrieb über 25 km/h, bis 45 km/h *.

	2017	2018	2019	Vergleich zum Vorjahr	
				Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	7	6	4	-2	-33,3 %
- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	1	1	1	+0	+0,0 %
- VU mit Personenschaden VUPS	6	5	3	-2	-40,0 %
-- dabei Verletzte gesamt	7	6	4	-2	-33,3 %
-- dabei Getötete	0	0	0		

* > 45 km/h = Kraftrad



2.5.3 E-Scooter

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15.06.2019 sind in München einige Tausend sog. E-Scooter unterwegs, bei denen es sich bislang fast ausschließlich um Leihfahrzeuge verschiedener Anbieter handelt.

E-Scootern sind **Kraftfahrzeuge** mit einem elektrischen Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Für die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr benötigen sie insbesondere

- eine allgemeine Betriebserlaubnis (Typengenehmigung) oder Einzelbetriebserlaubnis
- eine Versicherungsplakette als Aufkleben
- eine Fahrzeug-Identifizierungsnummer
- ein Fabrikschild mit der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit und der Genehmigungsnummer der allgemeinen Betriebserlaubnis

Zum Führen eines E-Scooters berechtigt sind alle Personen, die das 14. Lebensjahr vollendet haben. Eine Fahrerlaubnis wird nicht benötigt.

E-Scooter dürfen nur von einer Person benutzt werden. Die Mitnahme von weiteren Personen ist nicht erlaubt.

Mit E-Scootern darf auf folgenden Verkehrsflächen gefahren werden:

- Baulich angelegte Radwege (auch gemeinsame Geh- und Radwege)
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraßen
- Seitenstreifen (nur außerorts)

Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen gefahren werden.

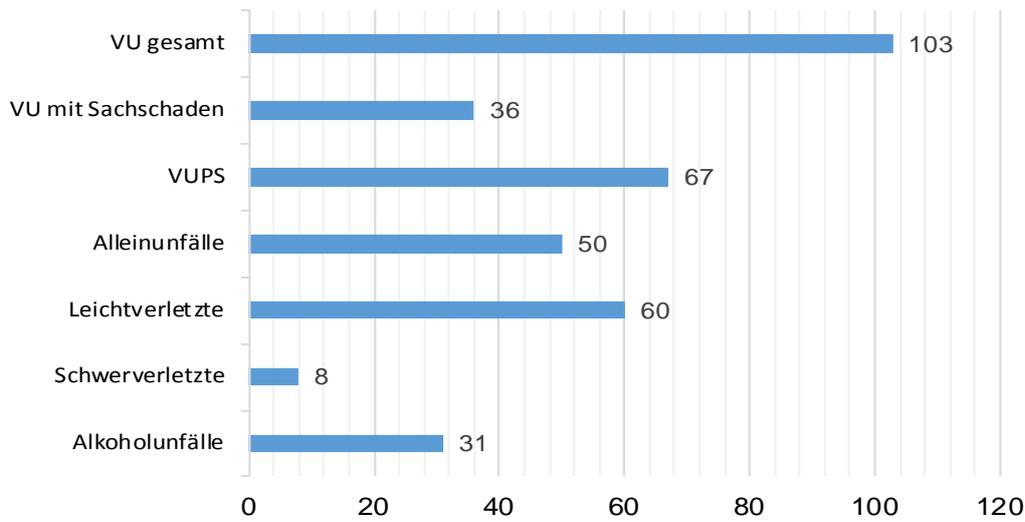
Das Befahren anderer Verkehrsflächen, wie z. B. Gehwege, Fußgängerzonen, ist nur zulässig, wenn diese durch das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ freigegeben sind. Dies gilt ebenso bei einem Verbot für den Radverkehr, für Kraftwagen oder Krafträder.

E-Scooter-Fahrer haben auf den Radverkehr Rücksicht zu nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen haben Fußgänger Vorrang und dürfen weder behindert noch gefährdet werden.

Vielen E-Scooter-Nutzer war offenbar nicht bewusst, dass es sich bei den E-Scootern um keine Spiel- oder Sportgeräte handelt, sondern um Kraftfahrzeuge handelt, und somit die gleichen Alkohol- und Drogengrenzwerte wie für Autofahrer gelten. Dies hatte zur Folge, dass sehr viele mit den E-Scootern fuhren, obwohl sie unter Alkohol- oder Drogeneinfluss standen (siehe Ziff. 4.3 und Ziff. 4.4).

Bei insgesamt 103 Verkehrsunfällen mit Beteiligung von E-Scootern standen in 31 Fällen die E-Scooter-Fahrer unter Alkoholeinfluss, in zwei Fällen zusätzlich unter Drogeneinfluss.

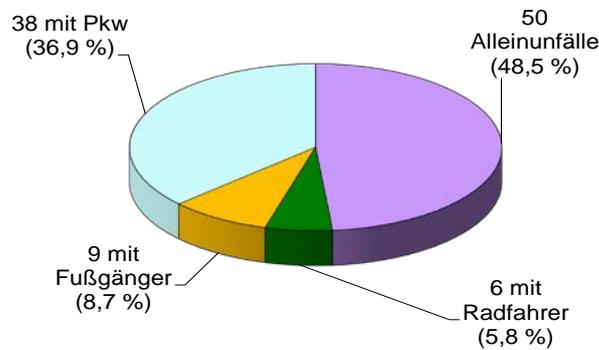
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern (vom 15.06.2019 bis 31.12.2019)



Beteiligungsarten bei E-Scooter-Unfällen

	Fußgänger	Radfahrer	Pkw/Lkw/KOM	E-Scooter
157 Beteiligte an VUSW und VUPS	9 (5,7 %)	6 (3,8 %)	38 (24,2 %)	104 (66,2 %)
68 davon an VUPS	9 (13,2 %)	4 (5,9 %)	0 (0,0 %)	55 (80,9 %)
68 Verletzte insgesamt	9 (13,2 %)	4 (5,9 %)	0 (0,0 %)	55 (80,9 %)
0 Getötete insgesamt	0	0	0	0

Kollisionsarten



Bei 88 (**85 %**) der 103 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern waren die **E-Scooter-Fahrer** die Unfallverursacher.

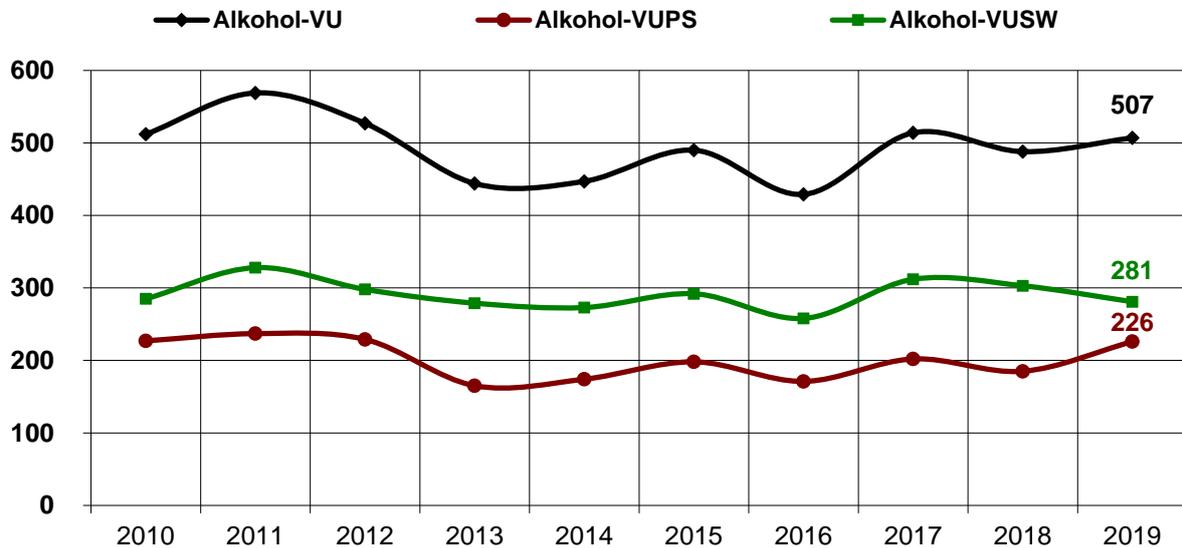
Häufigste Unfallursachen:

Fahrfehler	44
Alkoholeinfluss	31
Falsche Straßenbenutzung (Gehweg, Fußgängerzone)	14

2.6 Besondere Unfallarten

2.6.1 Alkoholunfälle¹

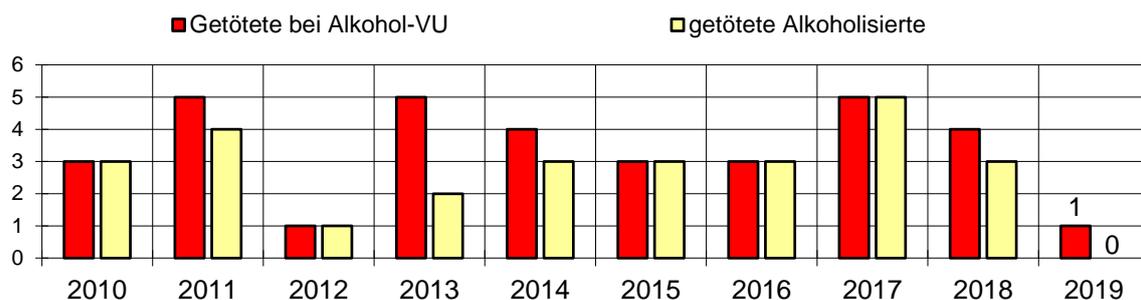
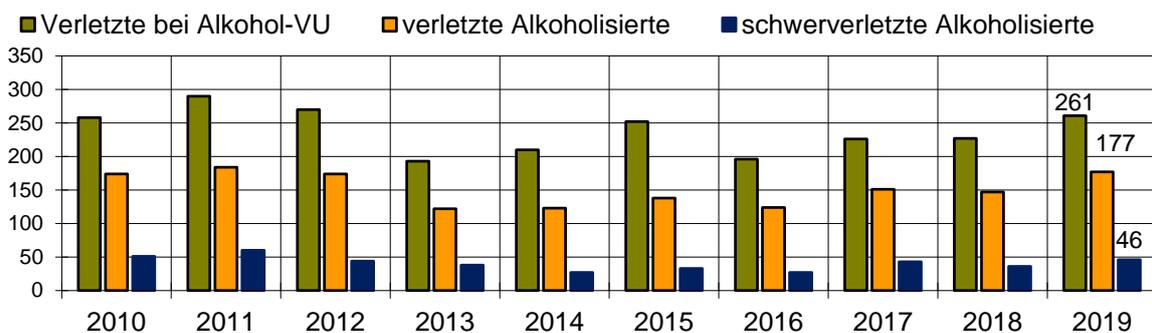
Langzeitvergleich: Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss



Die Zahl der **Alkoholunfälle** ist um 3,9 % gegenüber dem Vorjahr **angestiegen**.

Verletzungsgrad

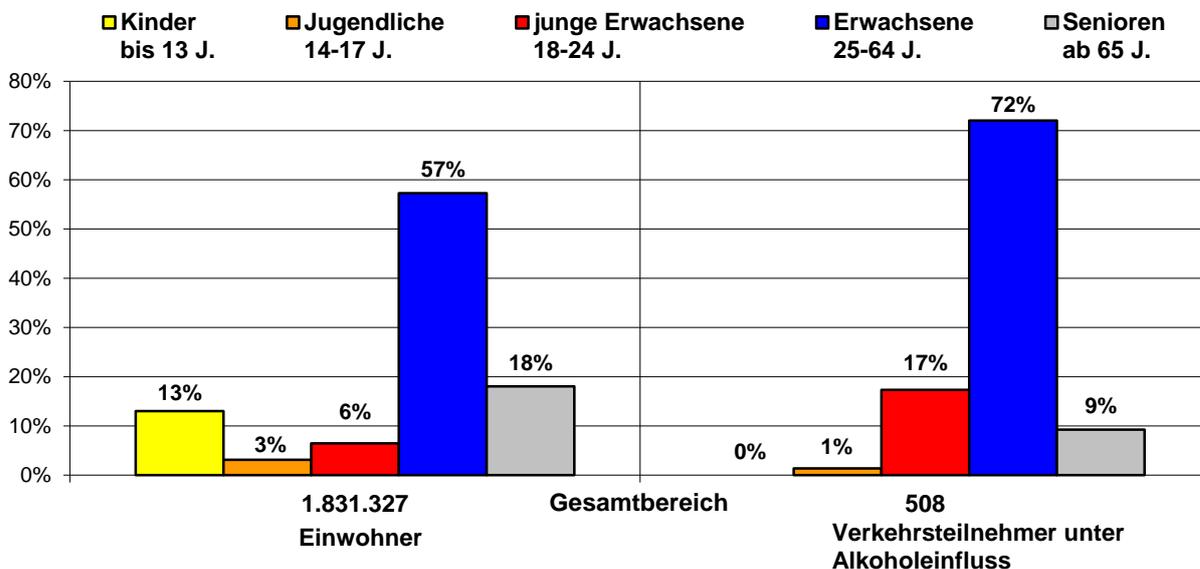
Bei den 507 Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss wurden 261 Personen verletzt (+ 15 %); 177 (+ 20,4 %) davon standen unter Alkoholeinfluss, 46 dieser Alkoholisierten wurden schwer verletzt.



¹ Bei mindestens einem der Beteiligten Alkohol als Unfallursache festgestellt.



Altersgruppen 2019: Einwohner - Anteil der unter Alkoholeinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen

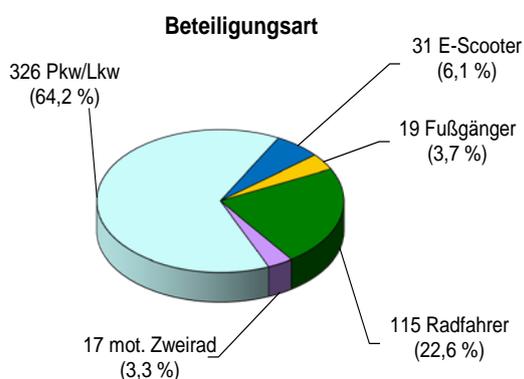


Bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss sind die Altersgruppen der **jungen Erwachsenen und Erwachsenen** im Vergleich zu ihrem jeweiligen Bevölkerungsanteil **überrepräsentiert**; **Senioren** sind dagegen **unterproportional** vertreten.

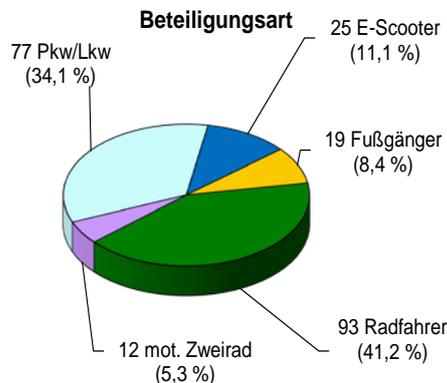
Beteiligungsart bei Alkoholunfällen

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw	E-Scooter
508 Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss	19 (3,7 %)	115 (22,6 %)	17 (3,3 %)	326 (64,2 %)	31 (6,1 %)
226 davon an VUPS	19 (8,4 %)	93 (41,2 %)	12 (5,3 %)	77 (34,1 %)	25 (11,1 %)
261 Verletzte insgesamt	19 (7,3 %)	87 (33,3 %)	12 (4,6 %)	118 (45,2 %)	25 (9,6 %)
1 Getötete insgesamt	0	1 (100,0 %)	0	0	0

508 Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss

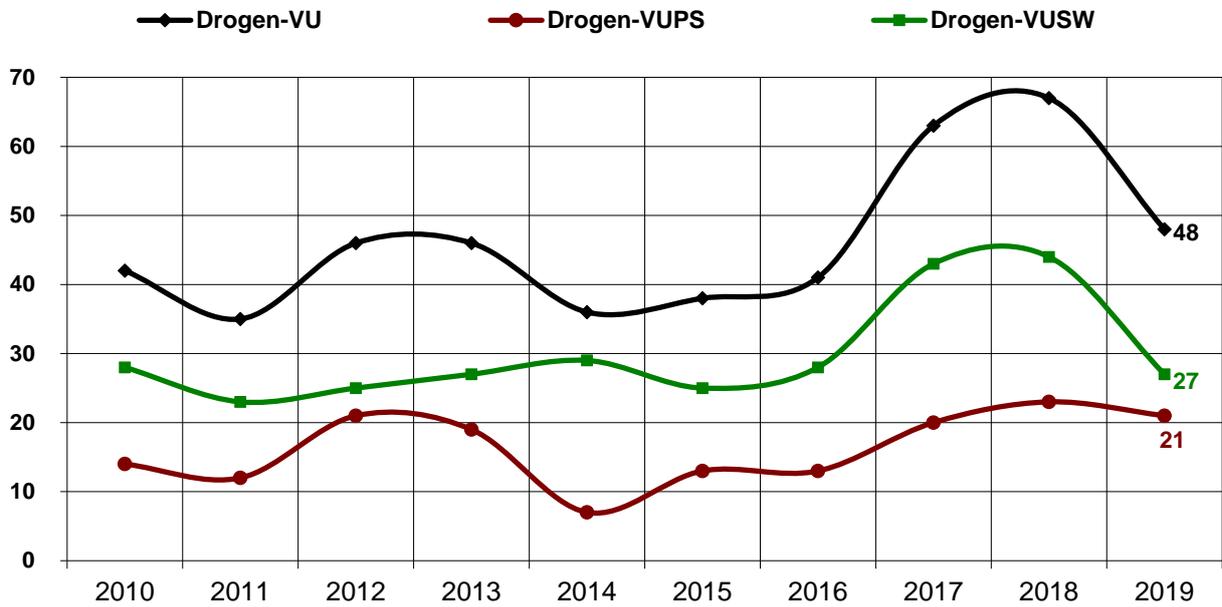


226 davon bei VUPS



2.6.2 Drogenunfälle

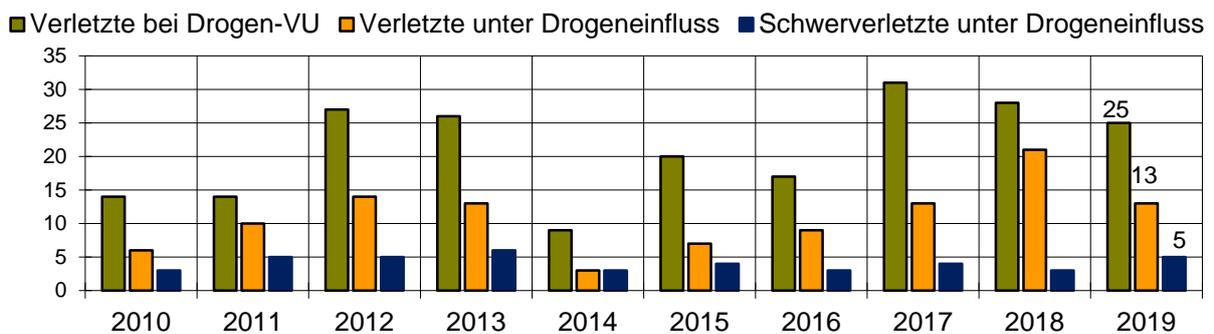
Langzeitvergleich: Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss



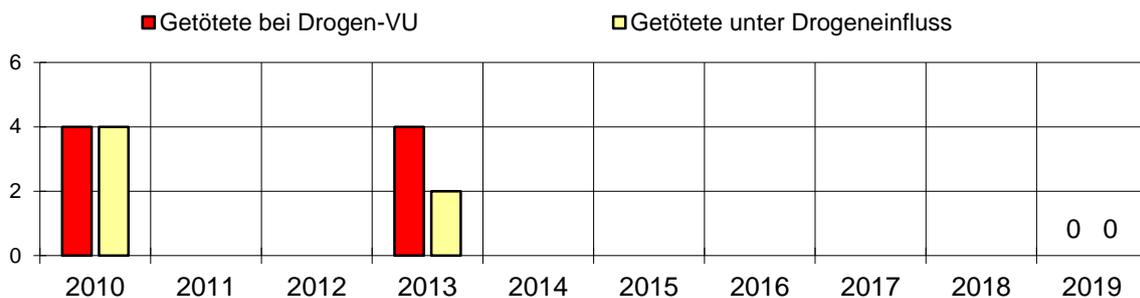
Die Zahl der **Drogenunfälle** ist deutlich **um 28,4 % gesunken**.

Verletzungsgrad

Bei den 48 Drogenunfällen wurden 25 Personen verletzt (- 10,7 %); davon standen 13 unter Drogeneinfluss, fünf davon wurden schwer verletzt.

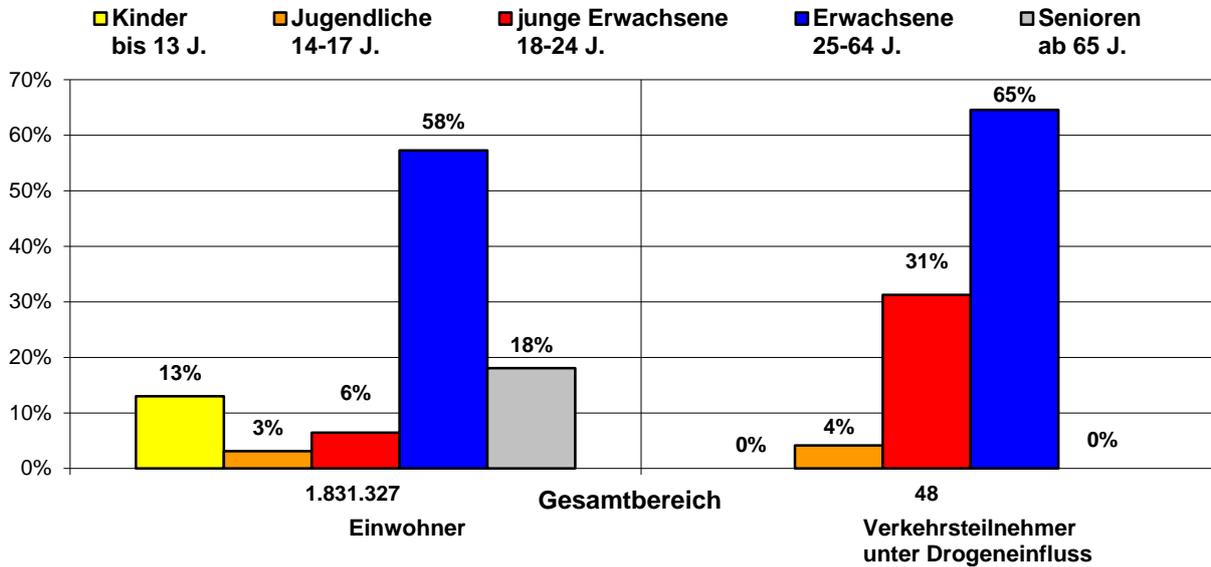


Keine Person wurde getötet.





Altersgruppen 2019: Einwohner - Anteil der unter Drogeneinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen

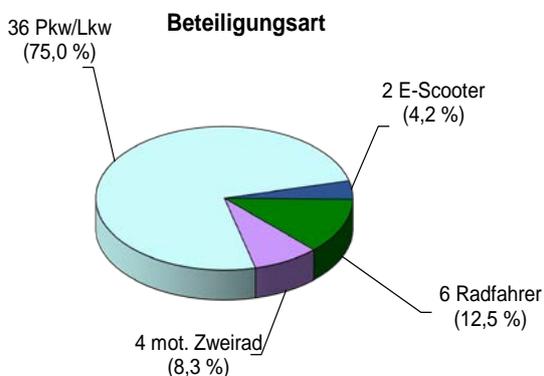


Der Anteil der Altersgruppe der **jungen Erwachsenen** ist, gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil, deutlich **überrepräsentiert**.

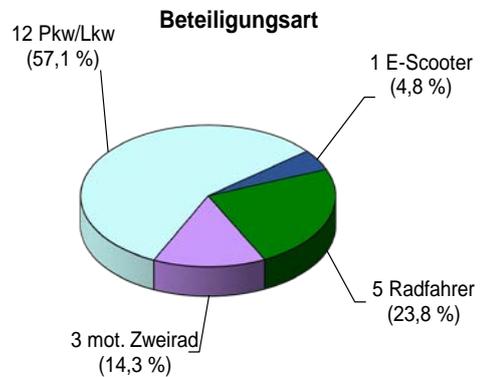
Beteiligungsort bei Drogenunfällen

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw	E-Scooter
48 Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss	0 (0,0 %)	6 (12,5 %)	4 (8,3 %)	36 (75,0 %)	2 (4,2 %)
21 davon an VUPS	0 (0,0 %)	5 (23,8 %)	3 (14,3 %)	12 (57,1 %)	1 (2,1 %)
25 Verletzte insgesamt	0	5 (20,0 %)	3 (12,0 %)	16 (64,0 %)	1
0 Getötete	0	0	0	0	0

48 Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss

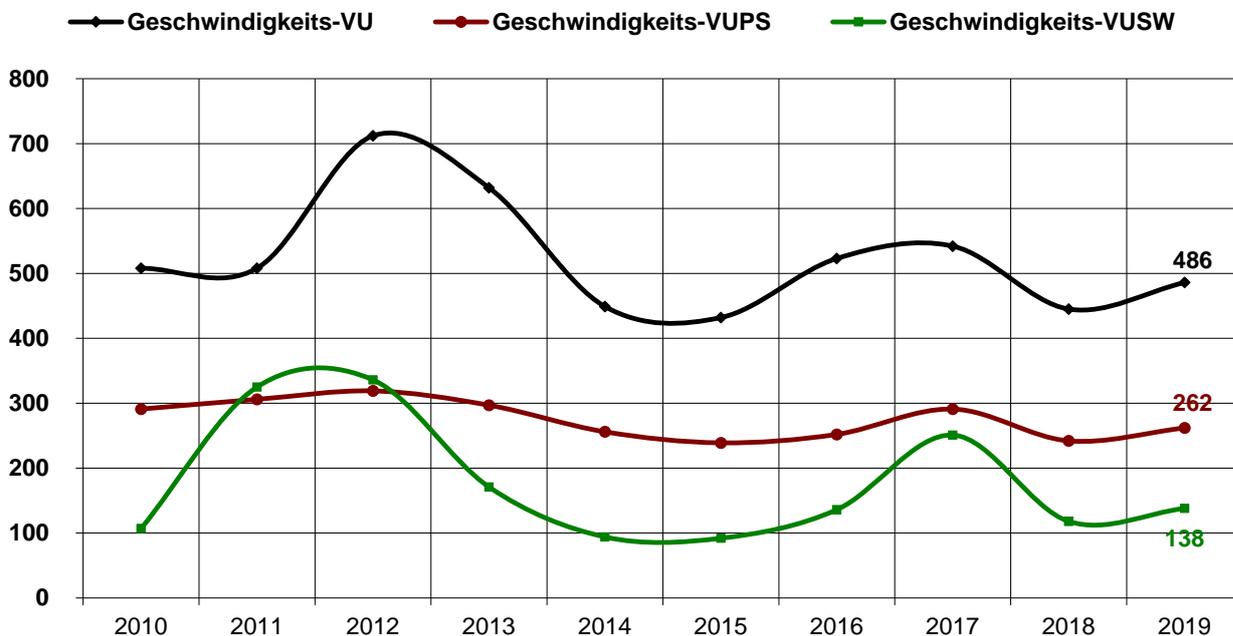


21 davon bei VUPS



2.6.3 Geschwindigkeitsunfälle

Langzeitvergleich: Verkehrsunfälle aufgrund Geschwindigkeitsmissachtung

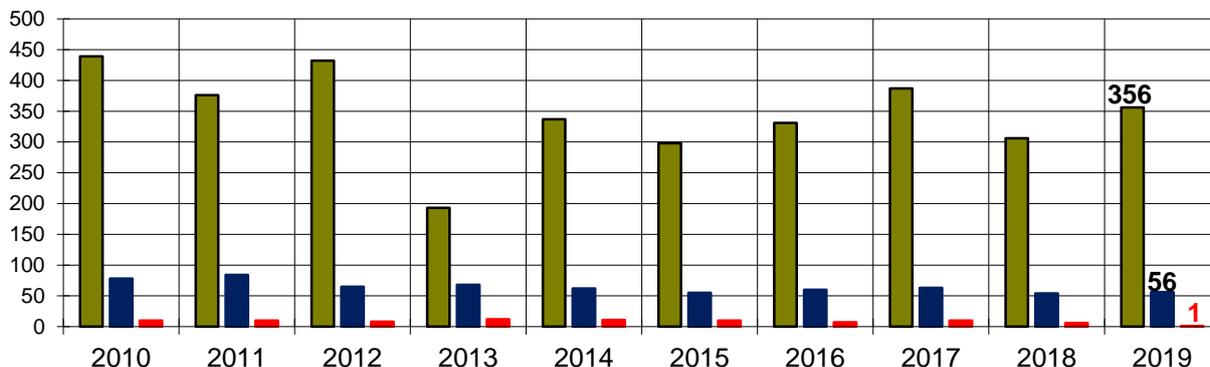


Die Zahl der **Geschwindigkeitsunfälle** stieg um 9,2 % gegenüber dem Vorjahr. Bei 12,3 % (60) der Unfälle war Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ursächlich; bei allen anderen Unfällen führte nicht angepasste Geschwindigkeit (Straßen-, Witterungs- oder Sichtverhältnisse) zum Unfall.

Verletzungsgrad

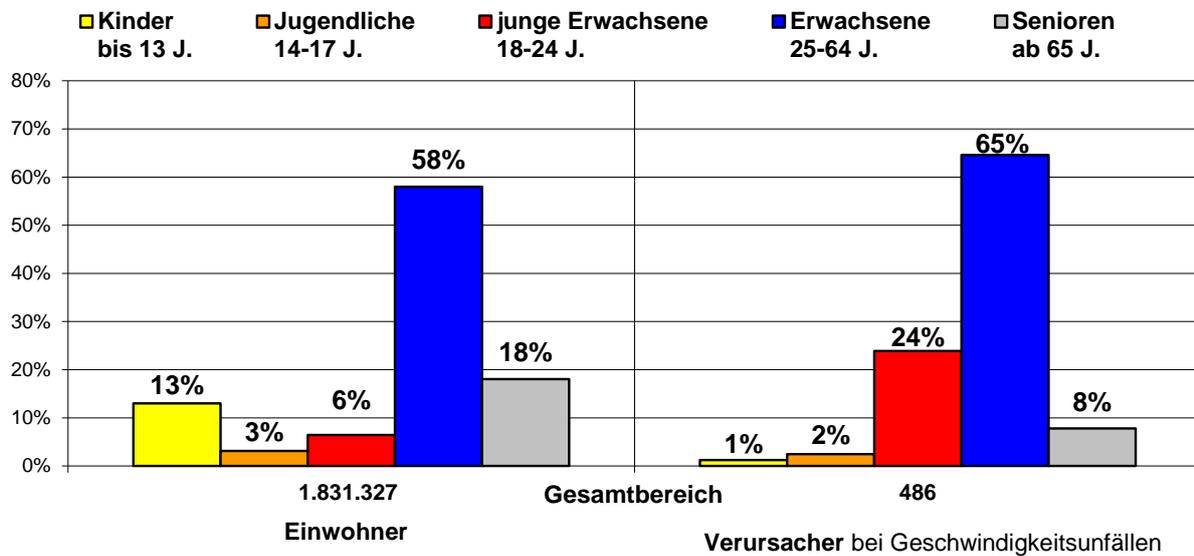
Bei den 486 Geschwindigkeitsunfällen wurden 356 Personen verletzt; 56 Personen trugen schwere Verletzungen davon. Eine Person wurde getötet.

■ Verletzte bei Geschwindigkeits-VU ■ Schwerverletzte bei Geschwindigkeits-VU
■ Getötete bei Geschwindigkeits-VU





Altersgruppen 2019: Einwohner - Altersgruppenanteil der Verursacher bei Geschwindigkeitsunfällen

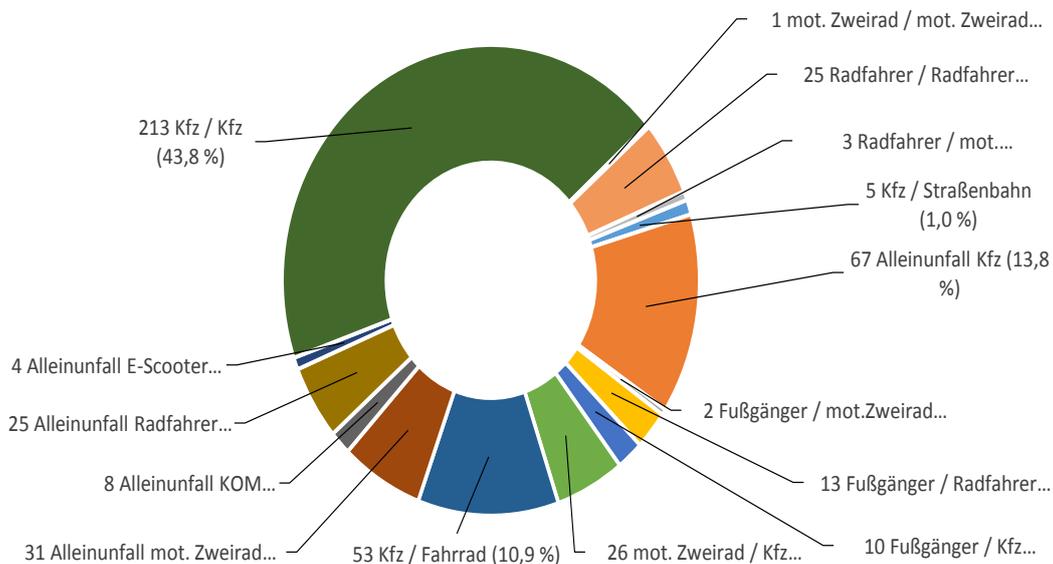


Bei den Verursachern von Geschwindigkeitsunfällen sind vor allem die **jungen Erwachsenen** im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil **auffallend oft vertreten**.

Beteiligungsarten der Verursacher bei Geschwindigkeitsunfällen:

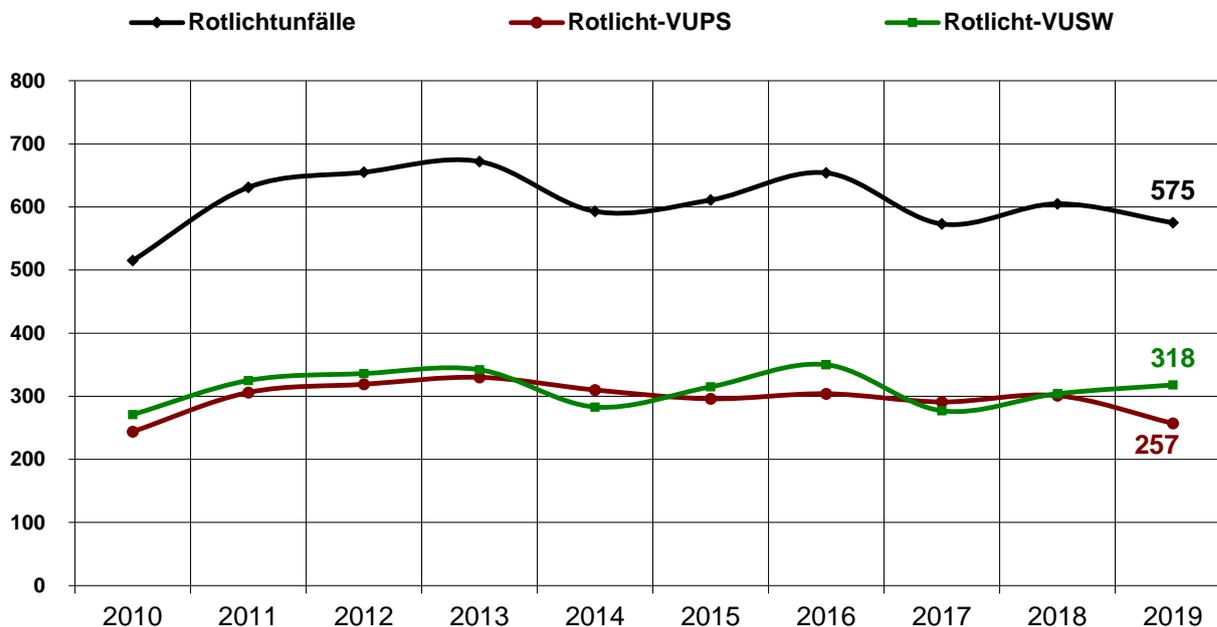
486 Verursacher bei Geschwindigkeits-VU	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
0 (0,0 %)	68 (14,0 %)	59 (12,1 %)	359 (73,9 %)	
262 davon an VUPS	0 (0,0 %)	68 (26,0 %)	58 (22,1 %)	136 (51,9 %)
356 Verletzte insgesamt	25 (7,0 %)	86 (24,2 %)	57 (16,0 %)	188 (52,8 %)
1 Getötete insgesamt	0	0	1 (100,0 %)	0

Kollisionsarten (Kfz = Pkw / Lkw / KOM)



2.6.4 Rotlichtunfälle

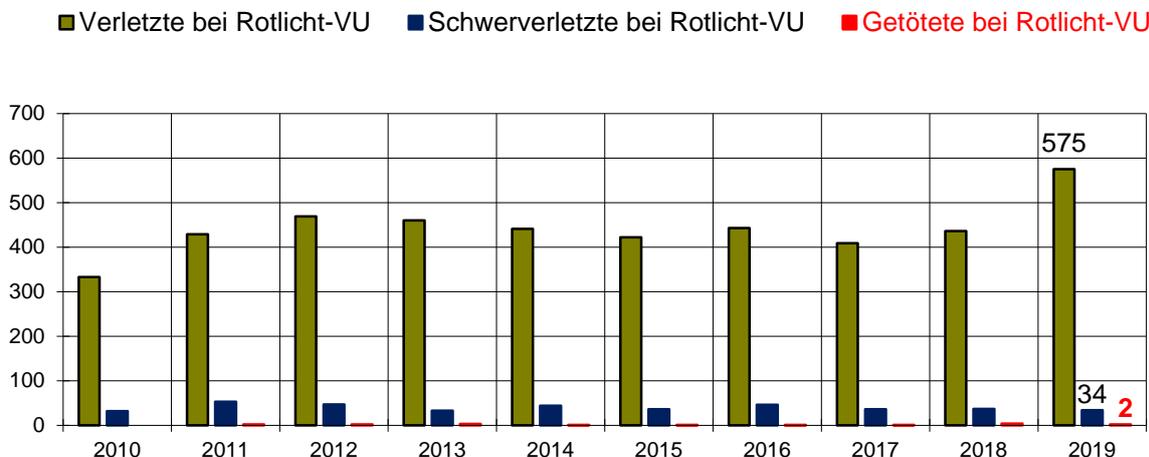
Langzeitvergleich: Verkehrsunfälle wegen Rotlichtmissachtung



Die **Unfälle wegen Rotlichtmissachtung** sind um **5 % zurückgegangen**; die schwerwiegenden Verkehrsunfälle mit Personenschaden sogar um 14,6 %.

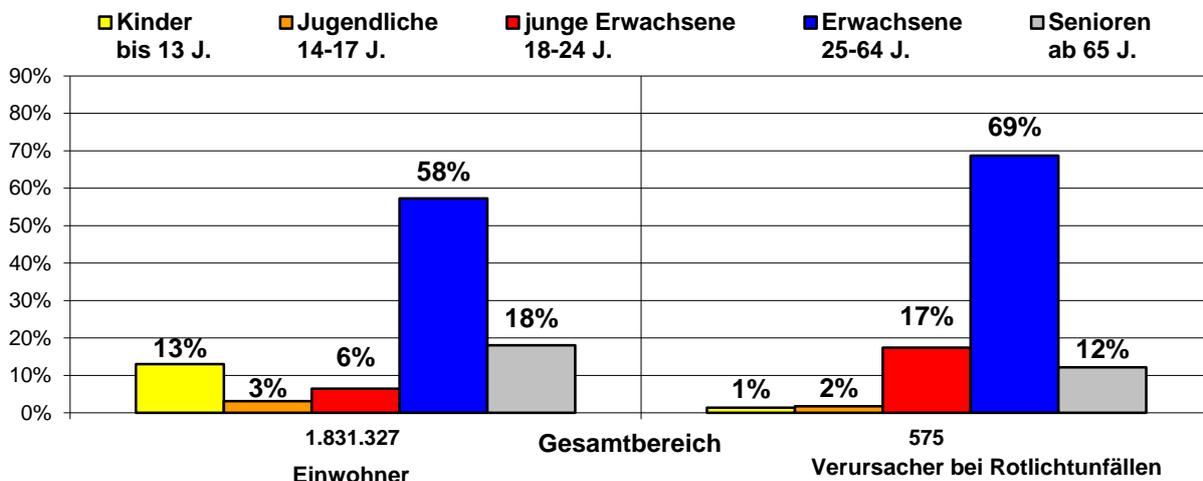
Verletzungsgrad

Bei den 575 Verkehrsunfällen wegen Rotlichtmissachtung wurden **373 Personen verletzt** (2018: 436), **34 Personen davon schwer** (2018: 377), **zwei Personen wurden getötet** (2018: 4)





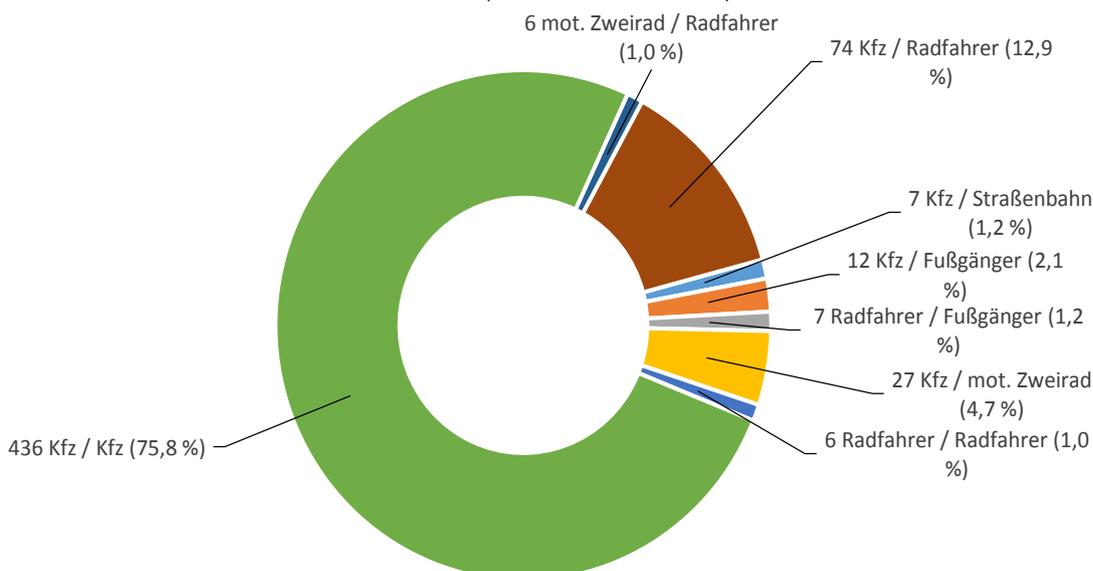
Altersgruppen 2019: Einwohner - Altersgruppenanteil der Verursacher bei Rotlichtunfällen



Beteiligungsarten der Verursacher bei Rotlichtunfällen

575 Verursacher bei Rotlicht-VU	Fußgänger 16 (2,8 %)	Radfahrer 79 (13,7 %)	mot. Zweirad 11 (1,9 %)	Pkw/Lkw/KOM 469 (81,6 %)
257 davon an VUPS	16 (6,2 %)	60 (23,3 %)	10 (3,9 %)	171 (66,5 %)
373 Verletzte insgesamt	21 (5,6 %)	81 (21,7 %)	18 (4,8 %)	253 (67,8 %)
2 Getötete insgesamt	0	1 (50,0 %)	0	1 (50,0 %)

Kollisionsarten (Kfz = Pkw / Lkw / KOM)



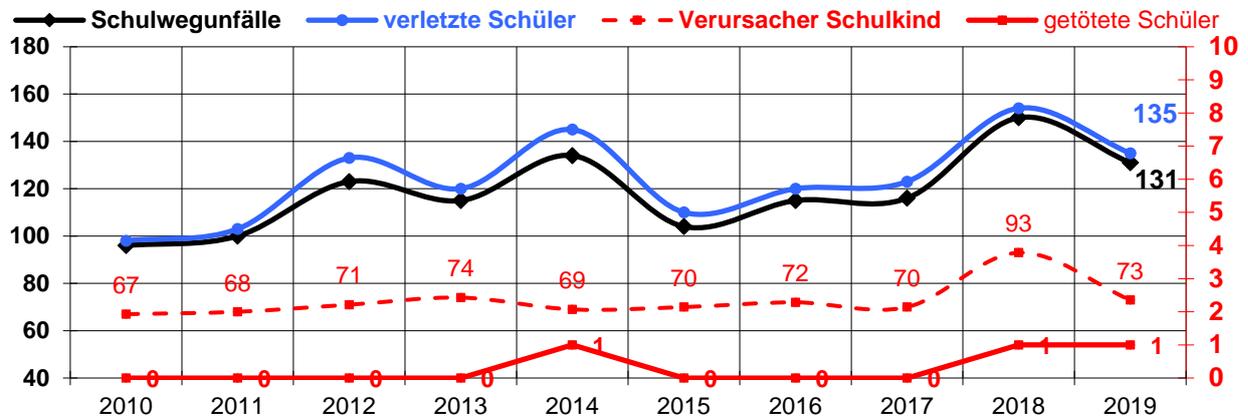


2.6.5 Schulwegunfälle

(Verkehrsunfall, bei dem ein Schüler bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres auf dem Weg von oder zu einer schulischen Veranstaltung, einer Betreuungseinrichtung oder einem Hort verletzt oder getötet wurde)

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Schulwegunfälle insgesamt	116	150	131	-19	-12,7 % ↓
- Verletzte Schüler	123	154	135	-19	-12,3 % ↓
- <i>dav. schwerverletzt</i>	7	9	11	+2	+22,2 % ↑
- Getötete Schüler	0	1	1	+0	+0,0 % →
Verkehrsbeteiligung der verunglückten Schulkinder					
- Fußgänger	37	39	42	+3	+7,7 % ↑
- Radfahrer	76	109	91	-18	-16,5 % ↓
- Mitfahrer in Schulbus	2	1	0	-1	-100,0 % ↓
- Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	8	6	3	-3	-50,0 % ↓
Unfallörtlichkeit					
- innerhalb geschlossener Ortschaften	112	145	127	-18	-12,4 % ↓
- außerhalb geschlossener Ortschaften	4	5	4	-1	-20,0 % ↓
Unfallstelle					
- Fahrbahn	73	73	69	-4	-5,5 % ↓
- Gehweg	10	10	13	+3	+30,0 % ↑
- Radweg	22	22	35	+13	+59,1 % ↑
- andere Stelle	11	11	14	+3	+27,3 % ↑
Besonderheiten der Unfallstelle					
- Tempo-30-Zone (z. 274.1 StVO)	23	33	30	-3	-9,1 % ↓
- 30 km/h-Strecke (z. 274 StVO)	8	9	15	+6	+66,7 % ↑
- Lichtzeichenanlage	6	11	4	-7	-63,6 % ↓
- Fußgängerüberweg/-furt mit LZA	25	27	5	-22	-81,5 % ↓
- Schulbushaltestelle	2	1	2	+1	+100,0 % ↑
- Linienbushaltestelle / Straßenbahn	10	12	8	-4	-33,3 % ↓
- Verkehrsregelung					
durch Polizei	0	0	0		
durch Schülerlotsen	1	5	2	-3	-60,0 % ↓
durch Schulweghelfer	0	0	0		

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte – Getötete



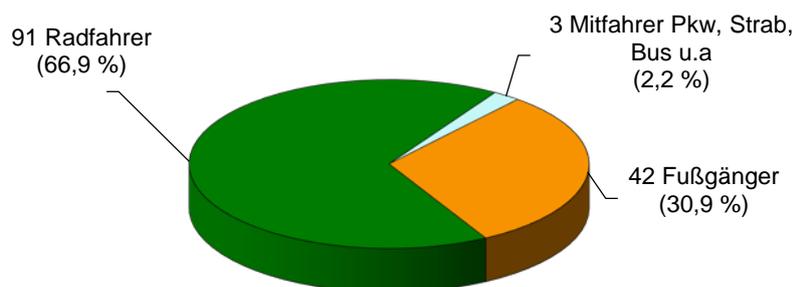
Altersgruppe und Beteiligungsart der verunglückten Schüler

136 verunglückte Schüler *	Fußgänger	Radfahrer	Mitfahrer in Schulbus	Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.
42 (30,9%)	91 (66,9%)	0 (0,0%)	3 (2,2%)	
7 (5,1%) bis 6 Jahre	5 (71,4%)	1 (14,3%)	0	1 (14,3%)
4 (2,9%) 7 Jahre	3 (75,0%)	1 (25,0%)	0	0
5 (3,7%) 8 Jahre	3 (60,0%)	1 (20,0%)	0	1 (20,0%)
11 (8,1%) 9 Jahre	5 (45,5%)	6 (54,5%)	0	0
19 (14,0%) 10 Jahre	6 (31,6%)	13 (68,4%)	0	0
25 (18,4%) 11 Jahre	5 (20,0%)	20 (80,0%)	0	0
27 (19,9%) 12 Jahre	7 (25,9%)	19 (70,4%)	0	1 (3,7%)
21 (15,4%) 13 Jahre	6 (28,6%)	15 (71,4%)	0	0
17 (12,5%) 14 Jahre	2 (11,8%)	15 (88,2%)	0	0

*verunglückte Schüler (Summe der verletzten und getöteten Schüler)

Zwei Drittel (66,9 %) der verunglückten Schüler waren als **Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.

Bei **zwei Drittel** (66,2 %) der verunglückten Schüler handelt es sich um Schüler **weiterführender Schulen**.





Häufigste Unfallursachen

▪ bei den Schülern

Ursache	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten	11	13	15	+2	+15,4 % ↗
Falsche Straßenbenutzung (z.B. "Geisterradler", Gehweg befahren)	8	13	16	+3	+23,1 % ↗
Plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	17	9	9	+0	+0,0 % →
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	9	8	8	+0	+0,0 % →

▪ bei den anderen Beteiligten

Ursache	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	28	40	22	-18	-45,0 % ↘
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	10	7	14	+7	+100,0 % ↗
Vorfahrts-/Vorrangmissachtung	3	6	12	+6	+100,0 % ↗
Geschwindigkeit	3	5	5	+0	+0,0 % →

Die für den Unfallort örtlich zuständige Polizeiinspektion überprüft nach jedem Schulwegunfall die Unfallörtlichkeit auf bauliche oder beschilderungsbezogene Mängel und leitet ggf. Verbesserungsvorschläge (z.B. Anbringung von Absperrgittern, Änderung von Ampelschaltungen, Einrichtung von Haltverboten, Zurückschneiden von Hecken zur Verbesserung der Sichtbeziehungen) an die Straßenverkehrsbehörde weiter. Sofern das Schulkind bei dem Unfall gegen Verkehrsvorschriften verstoßen hat oder den Unfall anderweitig hätte vermeiden können, bieten die Verkehrserzieher der Polizei der Schule des betroffenen Kindes an, im Rahmen einer Unterrichtsstunde Tipps zu geben, wie Unfälle vermieden werden können.

Zudem werden alle Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 4 in der **Jugendverkehrsschule (JVS)** der Verkehrspolizeiinspektion Verkehrserziehung auf den „Radführerschein“ vorbereitet. Weitere Informationen zu den Präventionsmaßnahmen der Polizei siehe Seite 52.

Schulweghelfer

Diese Bürgerinnen und Bürger helfen ehrenamtlich mit, den Schulweg der Kinder sicherer zu gestalten. Eingesetzt werden diese Helfer an Fußgängerüberwegen im Umfeld der Schulen. Die Landeshauptstadt München bezahlt als Anerkennung für das Engagement eine Aufwandsentschädigung.

Erwachsene Personen, die an einer Tätigkeit als ehrenamtliche/r Schulweghelfer/in interessiert sind, bitten wir, sich auf der Homepage der Stadt München zu informieren.

Schülerlotsen

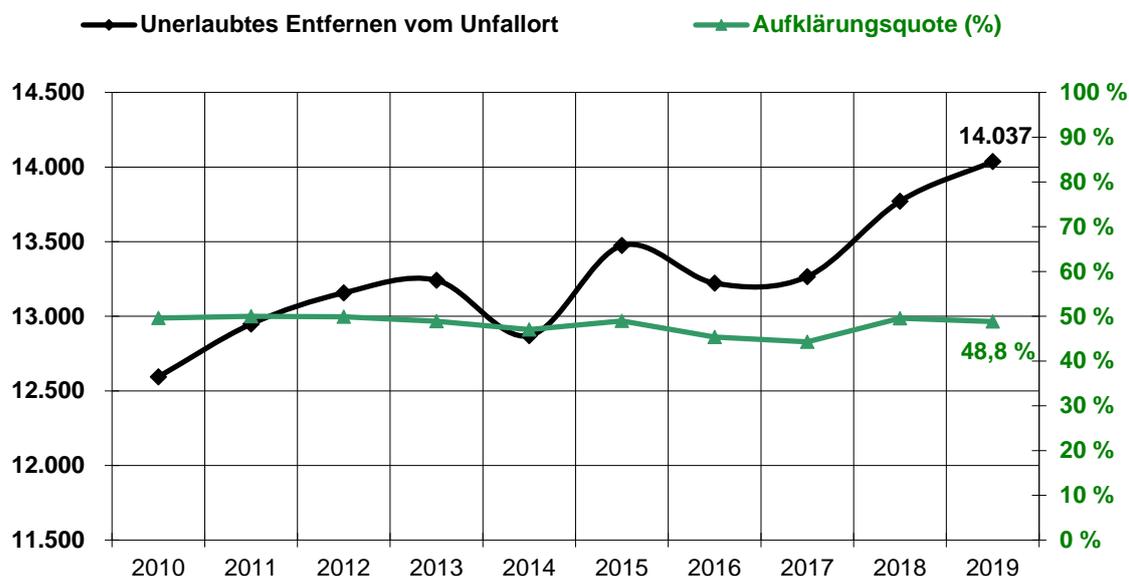
Für den Schülerlotsendienst können sich Schüler ab 13 Jahre melden. Eingesetzt werden sie an Fußgängerüberwegen, die unmittelbar vor der jeweiligen Schule liegen.

Ausbildung der Schulwegdienste

Die Ausbildung der Schulwegdienste (Schulweghelfer und Schülerlotsen) erfolgt durch die für den Einsatzort des Schulwegdienstes örtlich zuständige Polizeiinspektion.

2.6.6 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Langzeitvergleich



	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Verkehrsunfälle gesamt	53.229	54.558	54.080	- 478	-0,9% ↘
davon mit Unfallflucht	13.266	13.771	14.037	+ 266	+1,9% ↗
<i>= Anteil an Verkehrsunfällen gesamt</i>	24,9 %	25,2 %	26,0 %		
Unfallflucht ohne Personenschaden	12.703	13.182	13.455	+ 273	+2,1% ↗
<i>= Flucht-Anteil</i>	82,9 %	87,9 %	89,7 %		
Unfallflucht mit Personenschaden	563	588	575	- 13	-2,2% ↘
<i>= Flucht-Anteil bei VUPS</i>	9,3 %	9,8 %	9,6 %		
dabei getötete Personen	0	0	1	+ 1	↗
dabei verletzte Personen	630	645	626	- 19	-2,9% ↘
aufgeklärte Fälle (Kfz-Kennzeichen des Flüchtigen ermittelt)	5.883	6.825	6.850	+ 25	+0,4% ↗
Aufklärungsquote	44,3 %	49,6 %	48,8 %		
Fluchtunfälle mit tödlichem Ausgang	0	0	1	+ 1	↗

Bei einem Viertel aller Verkehrsunfälle wurde Unfallflucht begangen! Bei über drei Viertel (79 %) handelt es sich in erster Linie um sogenannte Parkfluchten (79 %). Der Anteil an Unfallfluchten mit Personenschaden stieg um 2,2 %.

Die Aufklärungsquote ging zwar leicht zurück; es konnte aber dennoch fast jede zweite Straftat geklärt werden. Somit ist das Risiko, "erwischt zu werden", für die Unfallflüchtigen nach wie vor sehr hoch.



Die **Motive** der „Unfallflüchtigen“ sind vielfältig. Die häufigsten sind:

- Die Annahme, dass ein Hinweiszettel an der Windschutzscheibe des geschädigten Fahrzeuges ausreichen würde.
- Bagatellschäden werden nicht als „meldepflichtig“ eingestuft
- Gleichgültigkeit: „Es wird schon kein Schaden entstanden sein“
- Vorgegangener Alkoholkonsum
- Angst der Hochstufung in der Kfz-Versicherung
- Verlust der Kautions bei Mietfahrzeugen

Unfallflucht ist kein Kavaliersdelikt! Sie kann Führerschein und Versicherungsschutz kosten und wird mit Geld- oder Freiheitsstrafe belegt.

Um auf „Nummer sicher“ zu gehen, raten wir, in den Fällen, in denen ein geparktes Fahrzeug beschädigt wird und der Halter oder Fahrer dieses Fahrzeuges nicht vor Ort ist, über „Notruf 110“ die Polizei zu verständigen. Von dort wird alles Weitere veranlasst.

Weitere Informationen zu diesem Thema und Hinweise zum richtigen Verhalten nach einem Verkehrsunfall erhalten Sie unter

<https://www.polizei.bayern.de/muenchen/verkehr/index.html/8171>.

3. Verkehrssicherheitsarbeit

Aktion „Bayern mobil - sicher ans Ziel“ 2020

Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration steckte im Jahr 2011 mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 „**Bayern mobil – sicher ans Ziel**“ folgende Rahmenziele bis zum Jahr 2020 ab:

- Senkung der Zahl der Verkehrstoten in Bayern um 30 % im Vergleich zum Jahr 2011 auf unter 550
- Weitere Reduzierung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten
- Erhöhung der Sicherheit, insbesondere auf Landstraßen
- Noch gezieltere Bekämpfung besonderer Unfallgefahren wie Geschwindigkeitsverstöße und Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss
- Noch besserer Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger und Radfahrer
- Verstärkte Einbeziehung der Belange älterer Menschen und Menschen mit Behinderungen
- Besondere Förderung der Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander

Das Polizeipräsidium München arbeitet engagiert an der Erreichung der o.a. Ziele.

Die Bekämpfung der Hauptunfallursachen überhöhte Geschwindigkeit, fehlerhaftes Abbiegen, Alkohol- und Drogeneinfluss im Straßenverkehr hat zum Teil bereits Erfolg gezeigt, genießt aber weiter hohe Priorität.

Darüber hinaus werden wir unsere Verkehrspräventionsarbeit fortsetzen, um insbesondere junge Menschen auf die Anforderungen des Straßenverkehrs vorzubereiten, Erwachsenen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und unsere Seniorinnen und Senioren bei deren altersgerechter Mobilität zu begleiten.

**Bayern mobil -
sicher ans Ziel.**

Verkehrssicherheit 2020



3.1 Unfallkommission

In der Unfallkommission (UK) arbeiten im städtischen Bereich Vertreter des Kreisverwaltungs- und Baureferats der Landeshauptstadt München bzw. im Landkreis Vertreter des Landrats- und Straßenbauamts München mit der Polizei gemeinsam an der Aufgabe, Unfallörtlichkeiten mit hohem Unfallpotenzial zu erkennen und zu „entschärfen“. Hierzu wertet die UK zeitnah auch die von Verkehrssachbearbeitern übermittelten Unfallakten von besonders auffälligen Unfallörtlichkeiten aus und besichtigt diese. Bei Ortsterminen wird nach geeigneten Lösungen gesucht, um die Unfallgefahren an diesen Stellen dauerhaft zu beseitigen.

Unabhängig davon besichtigt die UK Örtlichkeiten, an denen sich tödliche Verkehrsunfälle ereignet haben. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von weiteren Verkehrsunfällen beantragt die UK entsprechende Verbesserungsmaßnahmen im Verkehrsraum, wie z.B. die Ergänzung von Verkehrsbeschilderungen, Fahrbahnmarkierungen oder die Anpassung bzw. Änderung von Lichtsignalanlagen. In Einzelfällen werden von der UK auch bauliche Maßnahmen vorgeschlagen, deren Umsetzung jedoch nicht immer zeitnah erfolgen kann.

Im Folgenden zwei Beispiele für die UK-Arbeit:

München: Corneliusbrücke / Erhardtstraße

An der Kreuzung kam es am 20.05.2019 zu einem tödlichen Verkehrsunfall, bei dem ein 11-jähriger Radfahrer von einem nach rechts abbiegenden Lkw überrollt wurde. Auf Empfehlung der Unfallkommission wurden insbesondere folgende Maßnahmen veranlasst:

- Markierung einer Radwegfurt in Verlängerung des Radfahrstreifens über die Erhardtstraße und Rotmarkierung beider Radwegfurten über die Erhardtstraße Richtung Corneliusstraße.
- Zurückversetzung der Haltlinie vor der LZA für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Corneliusbrücke

VORHER:



Zustand **vorher** ohne Rotmarkierung der Radwegfurt

NACHHER:



Zustand **nachher** mit rot markierten Radwegfurten und geänderter Radwegführung

Landkreis München:

Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Bahnhofstraße (M10) / Münchner Straße / Rosenheimer Straße (M 10)

Im Einmündungsbereich o. g. Straßen kam es immer wieder zu Abbiegeunfällen, bei denen Verkehrsteilnehmer, die im Kurvenverlauf von der Münchner Straße aus kommend nach links in die Bahnhofstraße abbiegen wollten, mit entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer kollidierten. Zusätzlich kam es zu Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen, bei denen Verkehrsteilnehmer aus der Bahnhofstraße mit Vorfahrtsberechtigten auf der Rosenheimer Straße kollidierten.

Nachdem die durch die Unfallkommission (UK) zunächst veranlasste Markierung einer Leitlinie für Linksabbieger in die Bahnhofstraße und Anbringung eines STOP-Schildes für den aus der Bahnhofstraße in die Münchner Straße einfahrenden Verkehr kein befriedigendes Ergebnis brachte, wurde die Örtlichkeit auf Veranlassung der UK zu einem Minikreisverkehr umgebaut. Seit Fertigstellung des Kreisverkehrs wurde kein Unfall mehr polizeilich aufgenommen.

VORHER:



Zustand **vorher** ohne STOP und ohne Kreisverkehr

NACHHER:



Zustand **nachher** als Kreisverkehr



3.2 Verkehrsaufklärung und -erziehung; Öffentlichkeitsarbeit

Die Münchner Polizei engagiert sich intensiv im Bereich der Verkehrspräventionsarbeit. Alle Altersgruppen werden entsprechend ihrer Verkehrsbeteiligung angesprochen, beginnend mit dem Schulwegtraining im Kindergarten, über die Fahrradausbildung in der Jugendverkehrsschule, Vorträge in weiterführenden Schulen, bis hin zur speziellen Seniorenarbeit.

Hierzu setzt die **Verkehrspolizeiinspektion Verkehrserziehung und -aufklärung (VPI VE) pädagogisch geschulte Beamte** ein. Darüber hinaus leisten aber auch die **Kontaktbereichsbeamten bei den Polizeiinspektionen** wertvolle Arbeit in den Kindergärten. Mit den Kleinen trainieren sie den Schulweg, helfen mit, die Schulwegpläne zu erstellen und betreuen auch die Schulweghelfer bei ihren täglichen Aufgaben.

Die Beamten des **Verkehrspuppentheaters** sind mit ihrem jährlich wechselnden Programm täglich in den Grund-, Förder- und Privatschulen eingesetzt. In der Regel nehmen auch die Vorschulkinder nahe gelegener Kindergärten an den Vorstellungen in den Schulen als Zuschauer teil.

An allen Schultagen (außer im Januar und Februar) des Schuljahres 2018/2019 unterrichteten **vierzehn Teams der Jugendverkehrsschule** der VPI VE an 241 Grund-, Förder- und Privatschulen etwas mehr als 15.600 Schüler im verkehrsgerechten Radfahren. Die Schüler erhielten nach bestandener Prüfung den begehrten „**Radführerschein**“.

Jeweils in den Monaten Januar und Februar führen die Beamten der VPI VE Verkehrsunterrichte in weiterführenden Schulen durch. Die Themenpalette wird dabei dem Alter der Schüler angepasst und reicht vom Thema „Vorfahrt“ und „Verhalten nach Verkehrsunfall“, bis zum Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ oder „Aggression und Geschwindigkeit“ sowie dem immer wichtiger werdenden Thema „Ablenkung“.

Fußgänger, Radfahrer, Senioren oder junge Fahranfänger sind Verkehrsteilnehmer mit besonderem Unfall- bzw. Verletzungsrisiko. Um diese Zielgruppen zu erreichen, führt die VPI VE zahlreiche **öffentlichkeitswirksame Präventionsaktionen** im gesamten Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München durch. Dabei werden z. B. mit dem **Fahrsimulator** eindrucksvoll die Auswirkungen überhöhter Geschwindigkeit vermittelt, bei Reaktionstests die eigenen Grenzen verdeutlicht oder mit der „**Rauschbrille**“ die Wirkung von Alkohol demonstriert. Auch im Rahmen der Kampagne „**Gscheid radln – aufeinander achten!**“ wurde an zahlreichen Informationsständen, zum Teil in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München, über das sichere Radfahren und die potentiellen Gefahren für Radfahrer im großstädtischen Straßenverkehr informiert.

Eine speziell für **Senioren** abgestimmte „Lernmethode“ wird im „**Sicherheitskurs für Senioren**“ seit 2008 erfolgreich eingesetzt. Im vergangenen Jahr wurden 16 solcher Veranstaltungen mit 380 Teilnehmern durchgeführt.

Unfallgefahr „Toter Winkel“

Am 20.05.2019 ereignete sich an der Ecke Corneliusbrücke / Erhardtstraße ein tödlicher Verkehrsunfall, bei dem ein 11-jähriger Schüler von einem nach rechts abbiegenden Lkw überrollt wurde. Dieses tragische Ereignis hat uns allen wieder vor Augen geführt, dass die Gefahr des „Toten Winkels“ niemals unterschätzt werden darf. 2019 passierte nahezu jeder 7. Verkehrsunfall mit Radfahrern (448 von 3.161), weil ein Pkw- oder Lkw-Fahrer beim Rechtsabbiegen den in gleicher Richtung fahrenden Radfahrer übersah.

Mit dem Begriff „Toter Winkel“ wird generell der Raum bezeichnet, den der Fahrer eines Lkw oder Busses weder direkt, noch über seine Spiegel einsehen kann. Diese „Toten Winkel“ befinden sich hinter, neben, aber auch vor solchen großen Fahrzeugen. Besonders gefährlich ist der „Tote Winkel“ auf der rechten Fahrzeugseite.

Für Lkw sind seit 2009 insgesamt sechs Außenspiegel gesetzlich vorgeschrieben. Die Schwierigkeit für den Fahrer liegt darin, just in dem Moment in den Spiegel zu blicken, in dem sich der Radfahrer bzw. Fußgänger kurz vor einem Unfall befindet. Um die „Toten Winkel“ zu minimieren, müssen zudem alle vorhandenen Spiegel korrekt eingestellt sein.



Es gibt mehrere „Tote Winkel“ bzw. nicht direkt einsehbare Bereiche an einem Lkw¹

Um die Gefahr des „Toten Winkels“ zu verringern, untersucht die Landeshauptstadt München seit November 2019 in einem auf ein Jahr angelegten Pilotversuch die Wirkung von sog. Trixi-Spiegeln an Knotenpunkten mit einschlägigem Unfallgeschehen. Um die Gefahr des „Toten Winkels“ wirksam bekämpfen zu können, bedarf es allerdings technischer Assistenz-Systeme, die, zumindest in Lkw, ab dem Jahr 2024 per Gesetz EU-weit verbaut sein müssen.

Bis alle Lkw über diese Assistenz-Systeme verfügen, müssen die Radfahrer und Fußgänger, aber auch die Fahrer dieser großen Fahrzeuge die Gefahren des „Toten Winkels“ kennen und ihr Verhalten im Straßenverkehr danach ausrichten.

Die Münchner Polizei empfiehlt folgende Verhaltenstipps für Radfahrer und Kraftfahrzeugführer im Zusammenhang mit der Unfallgefahr „Toter Winkel“

- Als Radfahrer Blickkontakt mit dem Fahrer suchen
- Als Radfahrer und Fußgänger im Zweifelsfall auf sein Vorrecht verzichten
- Richtiges Einstellen der Lkw-/Busspiegel; Verwendung von Spiegeleinstellplanen²
- Als Lkw-/Bus-Fahrer bei einer roten Ampel etwa 3 Meter vor der Haltelinie anhalten
- Als Lkw-/Bus-Fahrer beim Warten an der Ampel den rückwärtigen Verkehr beobachten
- Einbau und Verwendung von technischen Abbiege-Assistenten in Kraftfahrzeugen durch die Halter oder Flottenbetreiber

Im Präventions-Video **„SCHON GEWUSST? Der tote Winkel“**, welches im Internet unter <https://www.intrapol.intra.polizei.bayern.de/verkehr/2248037> eingestellt ist, werden die Gefahren des „Toten Winkels“ anschaulich dargestellt.

¹ Bildnachweis: Allianz und DVR, Filmreihe „Schon gewusst?“

² Quelle: z.B. BG Verkehr, www.bg-verkehr.de „Spiegel-Einstellplanen“



Bekämpfung der Unfallursache „Ablenkung“

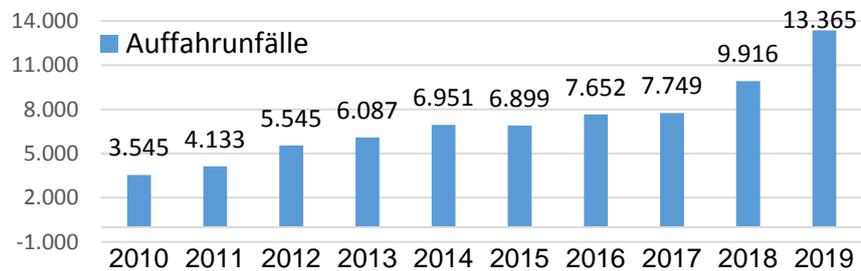
Das Thema „Ablenkung“ gewinnt in der Verkehrssicherheitsarbeit immer mehr an Bedeutung. Studien zufolge spielt Ablenkung bei mehr als der Hälfte aller Verkehrsunfälle eine Rolle und ist damit die häufigste Unfallursache überhaupt. Belastbare Unfallzahlen liegen hierzu zwar nicht vor. Nach Expertenmeinung ist aber **jeder zehnte Unfall** mit Getöteten im Straßenverkehr auf Ablenkung zurückzuführen.

Fast jeder Autofahrer bedient das Navi während der Fahrt, über die Hälfte sucht oder bedient die Radiofunktion über das Bordmenü. Jeder sechste tippt oder liest Textnachrichten auf seinem Smartphone, jüngere Fahrer sogar noch öfter und über die Hälfte aller Autofahrer benutzt das Handy verbotswidrig während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung.

Wie groß das Ausmaß der sog. Ablenkungsunfälle sein muss, zeigt die Unfallentwicklung bei den Auffahrunfällen in den letzten 10 Jahren. Waren es vor 10 Jahren noch 3.545 Auffahrunfälle, hat sich deren Zahl bis zum Jahr 2019 um **fast das Vierfache** auf 13.365 erhöht.

Allein von 2018 bis 2019 stieg die Zahl der Auffahrunfälle um mehr als ein Drittel (35 %).

2019 wurden insgesamt 15.364 „Handyverstöße“ festgestellt, 3.994 davon begangen durch Radfahrer.



Aufmerksamkeit im Straßenverkehr verträgt keine Pause. Ein einziger Moment der Unaufmerksamkeit kann über Leben und Tod entscheiden.

Wird die Aufmerksamkeit für eine Sekunde vom Straßenverkehr abgewendet, legt ein Fahrzeug bei 50 km/h nahezu 14 Meter im „Blindflug“ zurück. Passiert während dieser Phase etwas Unvorhergesehenes, hat der Fahrer keine Chance, rechtzeitig zu reagieren.

Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (Stand: Februar 2015) benötigt man während der Fahrt für

- das Lesen von Texten in einer „Nachrichten-App“: 48 Sekunden
- das Schreiben einer Kurznachricht: 36 Sekunden
- das manuelle Eingeben einer Telefonnummer: 13 Sekunden

Darüber hinaus können beim Einstellen des Tempomaten ca. 4 Sekunden, für Eingaben in den Bordcomputer ca. 6 Sekunden und bei der Suche nach dem gewünschten Radiosender schon mal 15 Sekunden und mehr vergehen.

Das Problem der Ablenkung gilt nicht nur für Kraftfahrer, sondern ebenso für Radfahrer und Fußgänger.

Besonders problematisch ist bei Fußgängern das Musikhören über Kopfhörer. Isoliert von den Umgebungsgeräuschen hören sie heranfahrende Kraftfahrzeuge oder Straßenbahnen nicht. Selbst Hup- oder andere Warnsignale können sie dadurch nicht oder zu nur spät wahrnehmen.

Die Münchner Polizei bittet daher alle Verkehrsteilnehmer, im Straßenverkehr „Obacht zu gebn“ und sich nicht durch Smartphones, Kopfhörer oder andere Dinge ablenken zu lassen.

In diesem Zusammenhang weisen wir auf unsere Präventionsvideos „[Lieber sicher GEHEN...](#)“, „[mobil OHNE phone – Augen auf die Straße](#)“ und „[Der letzte Kuss](#)“ im Internet hin.



Verkehrsaufklärung bei Erwachsenen

	Gesamtbereich			Fälle	Vergleich zum Vorjahr
	2017	2018	2019		
Besucher von Verkehrsunterricht gem. § 48 StVO	129	101	139	+38	+37,6% ↗
<i>davon Jugendliche auf Anordnung des Jugendrichters</i>	87	83	93	+10	+12,0% ↗
<i>Vorträge</i>	5	6	9	+3	+50,0% ↗
<i>Einzelbelehrungen</i>	11	5	11	+6	+120,0% ↗
Verkehrsaufklärung Jugendlicher (außerhalb Schulunterricht)	100	77	87	+10	+13,0% ↗
<i>Vorträge</i>	10	6	6	+0	+0,0% →
Besucher von Elternversammlungen	4263	4.028	4.933	+905	+22,5% ↗
<i>Vorträge</i>	68	62	67	+5	+8,1% ↗
Verkehrsaufklärung bei Senioren	539	497	695	+198	+39,8% ↗
<i>Vorträge</i>	24	24	23	-1	-4,2% ↘
Beschäftigte von Behörden, Betrieben, Mitglieder von Vereinen und Sonstige	1976	1.556	2.532	+976	+62,7% ↗
<i>Vorträge</i>	60	51	79	+28	+54,9% ↗
Gesamtzahl der Teilnehmer	7.007	6.259	8.386	+2.127	+34,0% ↗

Teilnehmer an Verkehrsaufklärungsveranstaltungen

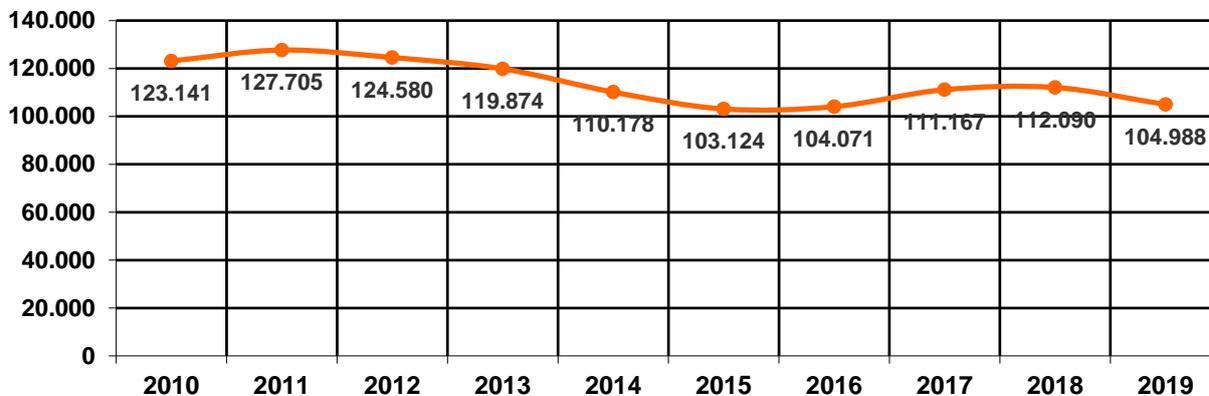




Verkehrserziehung bei Kindern und Schülern

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr		
	2017	2018	2019	Fälle	%	
Beschulte Kinder in Kindergärten	10.133	10.692	10.610	-82	-0,8%	↘
<i>davon Teilnehmer am Schulwegtraining</i>	9.457	9.402	10.275	+873	+9,3%	↗
<i>Unterrichts- und Übungsstunden</i>	1.154	2.830	1.206	-1.624	-57,4%	↘
Kinder im Vorschulalter sowie Grund- und Förderschüler	56.855	53.235	48.340	-4.895	-9,2%	↘
<i>Aufführungen der Verkehrspuppenbühne</i>	313	275	249	-26	-9,5%	↘
Grund- und Förderschüler der Jugendverkehrsschulen	14.411	15.009	14.933	-76	-0,5%	↘
<i>vierte Klassen</i>	738	765	759	-6	-0,8%	↘
<i>Doppelstündige Übungsveranstaltungen der Jugendverkehrsschulen</i>	3.690	3.825	3.795	-30	-0,8%	↘
Grund-, Mittel- und Förderschüler	6.698	6.294	5.066	-1.228	-19,5%	↘
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	307	899	264	-635	-70,6%	↘
Gewerbeschüler	1.364	1.233	1.241	+8	+0,6%	↗
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	118	117	118	+1	+0,9%	↗
Realschüler	6.180	5.534	3.979	-1.555	-28,1%	↘
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	255	238	175	-63	-26,5%	↘
Gymnasiasten	14.429	19.055	19.514	+459	+2,4%	↗
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	603	829	873	+44	+5,3%	↗
Schüler nach Schulwegunfällen	1.097	1.038	1.305	+267	+25,7%	↗
<i>Sonderunterrichtsstunden</i>	46	46	58	+12	+26,1%	↗
Gesamtzahl der Teilnehmer	111.167	112.090	104.988	-7.102	-6,3%	↘

—●— Kinder und Schüler als Teilnehmer





3.3 Verkehrsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung (VÜ) dient dazu, die Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgrechtem und besonnenem Verhalten zu veranlassen. Ihre Maßnahmen sollen dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu verhindern oder Unfallfolgen zu mindern und Behinderungen und Belästigungen im Straßenverkehr sowie sonstige vom Straßenverkehr ausgehende schädliche Auswirkungen auf die Umwelt, soweit wie möglich, zu verhüten.

Eine lückenlose Verkehrsüberwachung ist weder möglich noch wünschenswert. Deshalb richtet die Münchner Polizei ihre Maßnahmen in erster Linie danach aus, die genannten Ziele zu erreichen. Die vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration erlassenen VÜ-Richtlinien² finden hier Anwendung. Priorität haben Verstöße, die entweder ein besonderes Gefahrenpotenzial beinhalten oder den Verkehrsablauf erheblich stören:

- Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss
- Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Verbotswidriges Benutzen von elektronischen Geräten
- Nichtbenutzen der Sicherheitsgurte und Schutzhelme
- Rotlichtmissachtung
- Falsches Verhalten von Radfahrern und Fußgängern als auch gegenüber diesen Verkehrsteilnehmern
- Verbotswidriges Parken in 2. Reihe
- Behinderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Verbotswidriges Parken in Feuerwehrzufahrten/Rettungswegen
- Verbotswidriges Parken auf Behindertenparkplätzen

Im Jahr 2019 stieg die Zahl der Verkehrsteilnehmer, die unter Alkohol- oder Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnahmen, sehr stark an (siehe Ziff. 4.3 und 4.4). Hauptverantwortlich für den Anstieg bei den Alkoholfahrten waren die Nutzer von E-Scootern, denen offenbar nicht bewusst gewesen ist, dass es sich bei E-Scootern um keine Spiel- oder Sportgeräte handelt, sondern um Kraftfahrzeuge, und somit die gleichen Alkoholgrenzwerte wie für Autofahrer gelten. Aber auch die Auswirkungen von Drogen auf die menschliche Leistungsfähigkeit, im Hinblick auf die komplexen Anforderungen im Straßenverkehr, werden noch zu häufig unterschätzt.

Mit der Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit wird einer der Hauptursachen bei schweren Verkehrsunfällen entgegengewirkt.

Im Jahr 2019 passierten über 2,4 Millionen Kraftfahrzeuge die mobilen Geschwindigkeitsmessstellen der Polizei. In über 73.700 Fällen fuhren sie dabei zu schnell. Dies entspricht einem Anstieg um 9,1 % gegenüber dem Vorjahr. Bei Geschwindigkeitsmessungen mit Handlasermessgeräten sowie zivilen Dienstwagen und Krädern mittels Videobeweis wurden weitere 13.382 Geschwindigkeitsverstöße geahndet (siehe auch Ziff. 4.5.2).

In drei Tunnel des Mittleren Rings (Richard-Strauss-/ Petuel- und Luise-Kieselbach-Tunnel) befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Zusammen mit der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Landshuter Allee und den weiteren im Stadtgebiet verteilten stationären Geschwindigkeitsmessanlagen wurden dort im Jahr 2019 bei einem Fahrzeugdurchlauf von über 155 Millionen Fahrzeugen insgesamt knapp 122.000 Kraftfahrer beanstandet. Das entspricht einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 0,1 % (siehe auch Ziff. 4.5.3).

²<http://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVwV97933>



„**Jahresschnellster**“ war ein 51-jähriger BMW-Fahrer, der am 3. November 2019, um 23:41 Uhr, auf dem Wintrichring in München bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h mit 143 km/h gemessen wurde. Für dieses Fehlverhalten sieht der Bußgeldkatalog eine Geldbuße von 680,- € , 2 Punkte und 3 Monate Fahrverbot vor. Da bei solch massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen vorsätzliches Handeln unterstellt werden kann, verdoppelt sich das Bußgeld auf 1.360,- €. Darüber hinaus muss der Fahrer mit einer Überprüfung seiner Fahreignung durch die Führerscheinbehörde rechnen.

Unbestritten mindert der angelegte **Sicherheitsgurt** bei Verkehrsunfällen Verletzungen oder rettet das Leben. Dies gilt auch für die Sicherung von Kindern in einem Kindersitz. Ungeachtet dieser Tatsache musste die Münchner Polizei 7.172 Kraftfahrer wegen nicht angelegtem Sicherheitsgurt beanstanden. In 601 Fällen waren Kinder nicht oder nicht richtig gesichert.

Zielgerichtet wurde das **Fehlverhalten von Radfahrern**, besonders Rotlichtverstöße und das Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf Radwegen, aber auch falsches Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrern überwacht.

Die Verkehrsüberwachung ist gesetzlicher Grundsatzauftrag der Polizei. Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration ermächtigte zudem die Kommunen, in den Bereichen „Parken“ und „Geschwindigkeit“ eine eigene kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) einzusetzen. Von diesem Recht machen die Landeshauptstadt München und fast alle Gemeinden im Landkreis Gebrauch.

Seit 2009 ist auch die kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) ermächtigt, den Verkehr im unmittelbaren Zusammenhang mit den Verkehrszeichen der StVO

- Zeichen 237 (Radweg)
- Zeichen 239 (Gehweg)
- Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg)
- Zeichen 241 (getrennter Geh- und Radweg)
- Zeichen 242.1/242.2 (Beginn und Ende eines Fußgängerbereichs)
- Zeichen 244.1/244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße)
- Zeichen 325.1/325.2 (Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs)

zu überwachen und Verstöße von Radfahrern auf Gehwegen und gegen das Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) bei Einbahnstraßen (Zeichen 220) zu ahnden³.

³ § 88 Abs. 3 Zuständigkeitsverordnung (ZustV) vom 16.06.2015



4. Verkehrsdelikte / Maßnahmen

4.1 Gesamtüberblick

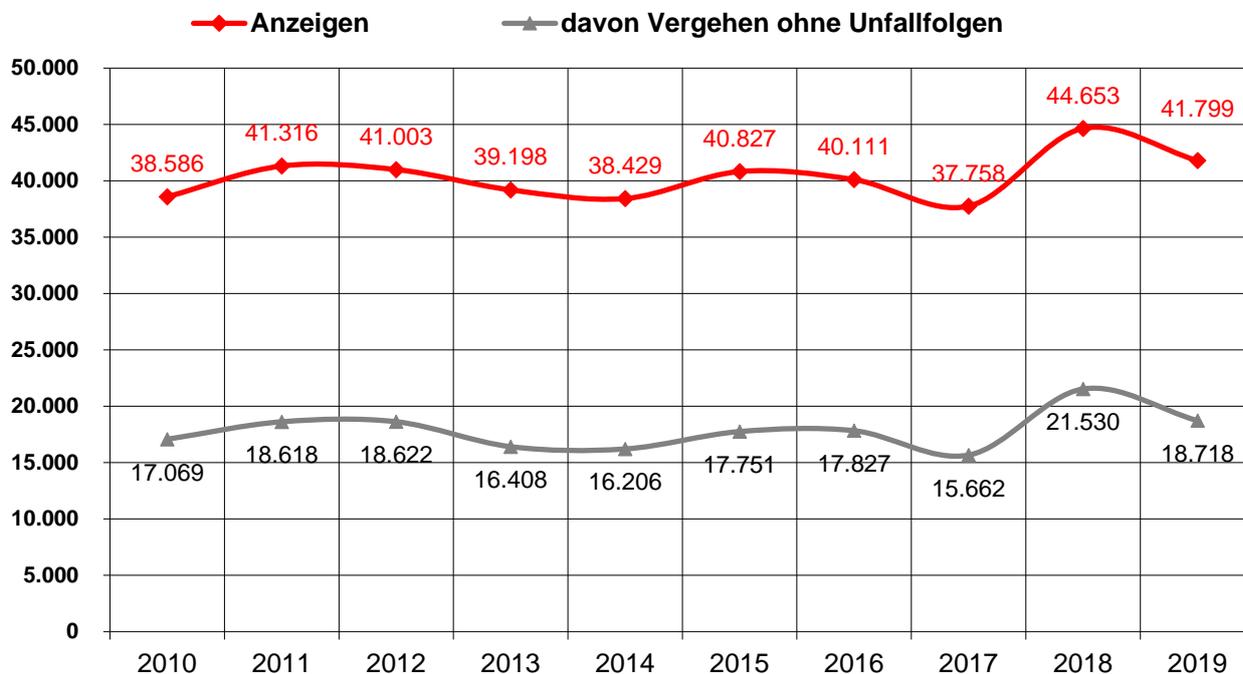
	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Verkehrsstraftaten	39.467	44.653	41.799	-2.854	-6,4 % ↓
- Vergehen <u>ohne Unfallfolgen</u>	17.371	21.530	18.718	-2.812	-13,1 % ↓
- Verkehrsunfälle mit Vergehens- tatbestand (i.d.R. Körperverletzung, Unfallflucht, Alkohol, Drogen)	19.897	20.843	20.852	+9	+0,04 % ↑
- Aggressionsdelikte	2.199	2.280	2.229	-51	-2,2 % ↓
Ordnungswidrigkeiten	1.041.649	971.147	967.612	-3.535	-0,4 % ↓
- Anzeigen	180.092	173.532	148.537	-24.995	-14,4 % ↓
- Verwarnungen	861.557	797.615	819.075	+21.460	+2,7 % ↑

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Unter Alkoholeinfluss festgestellte Fahrer	3.562	3.420	5.380	+1.960	+57,3 % ↑
Unter Drogeneinfluss festgestellte Fahrer	2.524	2.254	2.532	+278	+12,3 % ↑
Rotlicht - Gesamtbeanstandungen	6.482	6.109	6.530	+421	+6,9 % ↑
Geschwindigkeit - Gesamtbeanstandungen	223.044	216.947	209.044	-7.903	-3,6 % ↓
Abschleppung verbotswidrig geparkter Fahrzeuge	12.915	12.298	12.360	+62	+0,5 % ↑



4.2 Verkehrsstraftaten (inkl. Aggressionsdelikte)

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Anzeigen	39.467	44.653	41.799	-2.854	-6,4 % ↓
- Vergehen ohne Unfallfolgen	17.371	21.530	18.718	-2.812	-13,1 % ↓
<i>davon - Trunkenheitsdelikte</i>	1.527	1.513	2.374	+861	+56,9 % ↑
- Drogendelikte	187	164	186	+22	+13,4 % ↑
- Fahren ohne Fahrerlaubnis	2.198	2.408	2.320	-88	-3,7 % ↓
- Fahren ohne Versicherungsschutz / Zulassung	11.750	14.608	11.609	-2.999	-20,5 % ↓
- Verkehrsunfälle mit Vergehenstatbestand (i.d.R. Körperverletzung, Unfallflucht, Alkohol, Drogen)	19.897	20.843	20.852	+9	+0,04 % ↑
- Aggressionsdelikte	2.199	2.280	2.229	-51	-2,2 % ↓

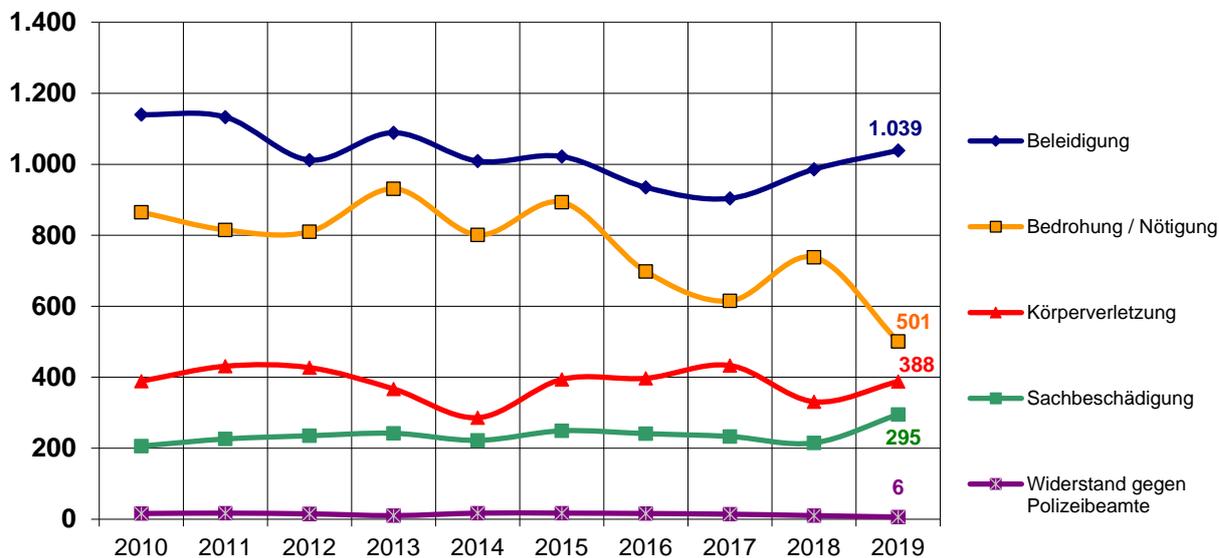
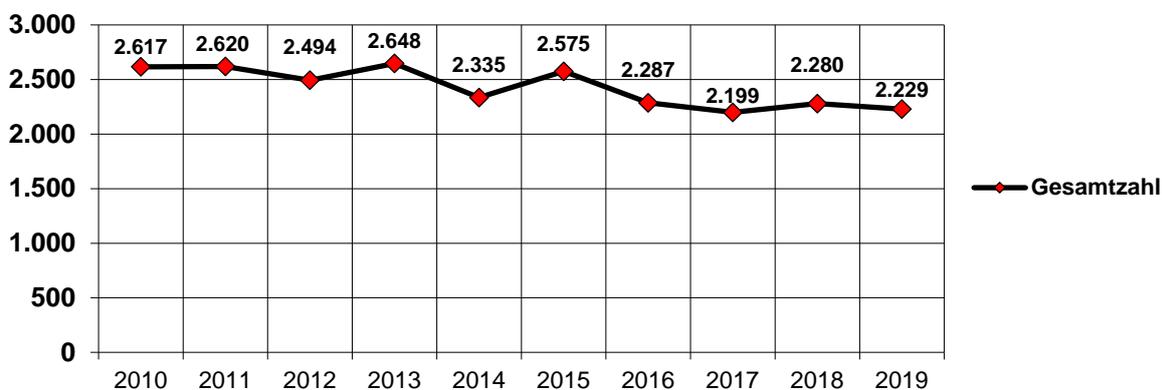




Aggressionsdelikte

Als Aggressionsdelikt im Straßenverkehr wird eine Straftat bezeichnet, die sich gegen eine Person oder Sache richtet und mit einem Ereignis des Straßenverkehrs im Zusammenhang steht oder sich unmittelbar aus dem Verkehrsgeschehen heraus entwickelt hat. Zur Aggression im Straßenverkehr zählen unter anderem Körperverletzung, Nötigung, Beleidigung oder Sachbeschädigung.

2.229 bekannt gewordene Delikte bedeuten einen **Rückgang** gegenüber dem Vorjahr um 2,2 %. Das Dunkelfeld, insbesondere bei Nötigung und Beleidigung, dürfte aber sehr hoch sein.





4.3 Alkohol

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Wegen Trunkenheit im Verkehr festgestellte Fahrer	3.562	3.420	5.380	+1.960	+57,3 % ↗
- Straftatbestände ¹⁾	2.041	2.001	2.881	+880	+44,0 % ↗
davon Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	514	488	507 ²⁾	+19	+3,9 % ↗
- dabei getötete Personen	5	4	1	-3	-75,0 % ↘
- dabei verletzte Personen	226	227	261	+34	+15,0 % ↗
davon Trunkenheit im Verkehr ohne Verkehrsunfall	1.527	1.513	2.374 ³⁾	+861	+56,9 % ↗
- Ordnungswidrigkeiten "0,5-Promille-Grenze" (§ 24a StVG) (ohne alkoholtypische Ausfallerscheinungen)					
0,5 bis unter 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) bzw. 0,25 mg/l bis unter 0,55 mg/l Atemalkoholkonzentration (AAK)	1.483	1.389	2.446 ⁴⁾	+1.057	+76,1 % ↗
Anzeigen "Alkoholverbot für Fahranfänger" (Fahrzeugführer in der Probezeit bzw. unter 21 Jahren)	38	30	53 ⁵⁾	+23	+76,7 % ↗

¹⁾ 1,1 Promille und darüber Blutalkoholkonzentration [BAK] oder ab 0,3 Promille mit alkoholbedingten Ausfallerscheinungen bspw. im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall. Von 5.380 Trunkenheitsfahrten haben 1.898 (35 %) E-Scooter-Fahrer begangen.

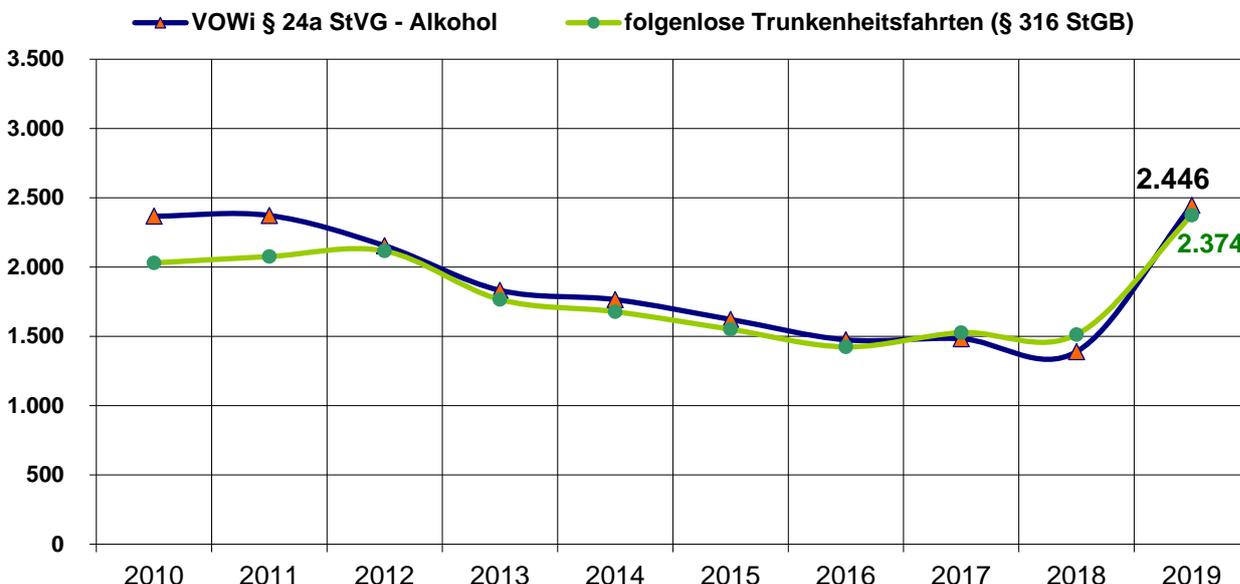
²⁾ davon 31 mit Beteiligung E-Scooter

³⁾ davon 957 E-Scooter-Fahrer

⁴⁾ davon 895 E-Scooter-Fahrer

⁵⁾ davon 15 E-Scooter-Fahrer

Alkoholverstöße



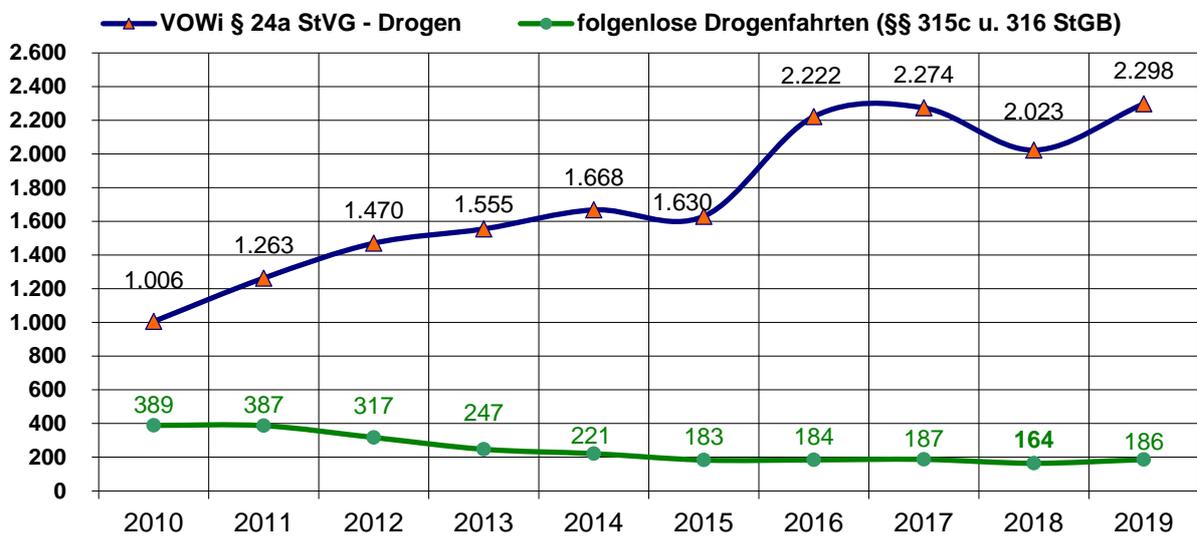
4.4 Drogen

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Unter Drogeneinfluss festgestellte Fahrer	2.524	2.254	2.532	+278	+12,3 % ↗
- Straftatbestände (§§ 315c, 316 StGB) <i>(Fahrten mit drogentypischen Ausfallerscheinungen)</i>	250	231	234	+3	+1,3 % ↗
<i>davon mit Verkehrsunfall</i>	63	67	48	-19	-28,4 % ↘
- <i>dabei getötete Personen</i>	0	0	0		
- <i>dabei verletzte Personen</i>	31	28	25	-3	-10,7 % ↘
<i>davon ohne Verkehrsunfall</i>	187	164	186 ¹⁾	+22	+13,4 % ↗
- Ordnungswidrigkeiten (§ 24a StVG) <i>(Fahrten ohne drogentypische Ausfallerscheinungen, aber mit über den jeweiligen Grenzwerten liegenden Wirkstoffen im Blut)</i>	2.274	2.023	2.298 ²⁾	+275	+13,6 % ↗

1) davon 11 E-Scooter-Fahrer

2) davon 96 E-Scooter Fahrer □

Drogen



Festgestellte Verstöße werden der zuständigen Führerscheinstelle zur Überprüfung der Fahr-eignung übermittelt.



4.5 Ordnungswidrigkeiten

Das Polizeipräsidium München verfolgt im fließenden und im ruhenden Verkehr primär solche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, die ein besonderes Gefahrenpotenzial für die Verkehrssicherheit beinhalten. Es ist unser Ziel, nach Möglichkeit im Rahmen einer sofortigen Anhaltung dem betroffenen Verkehrsteilnehmer dieses Gefahrenpotenzial zu verdeutlichen.

Zu unterscheiden sind:

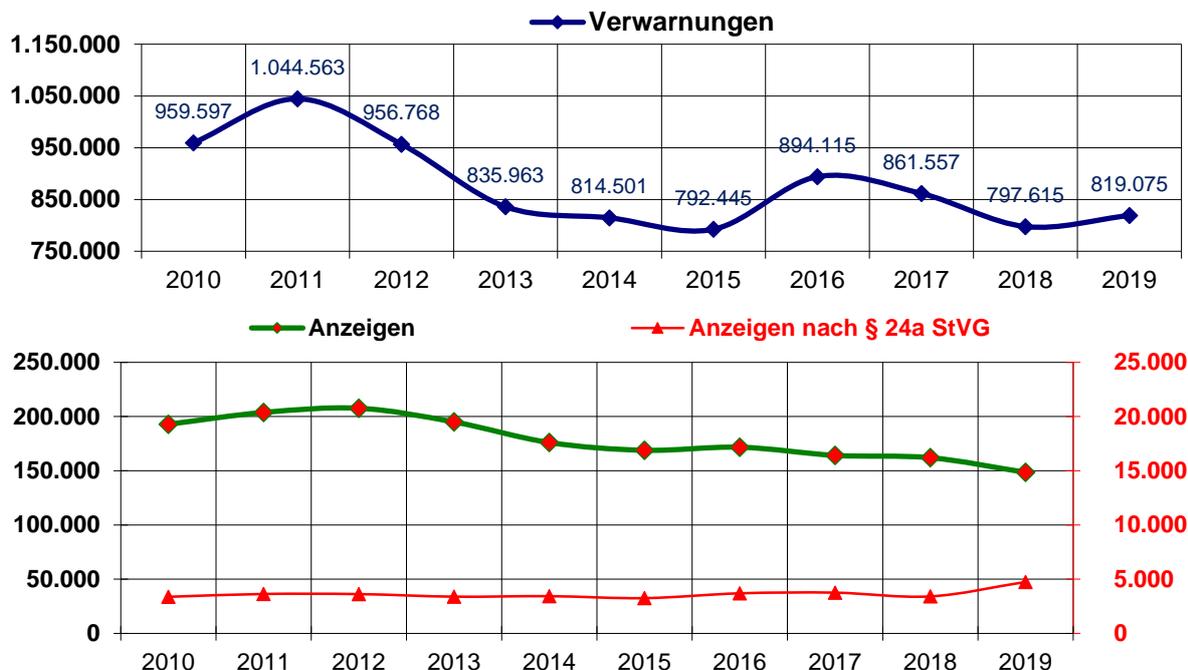
- **Verwarnungen:** Verkehrsordnungswidrigkeiten, die gem. bundesweit einheitlichem Katalog mit einem Verwarnungsgeld bis 55,- € geahndet werden (z.B.: Fahren ohne Gurt, Parkverstöße).
- **Anzeigen:** Verkehrsordnungswidrigkeiten, die gem. bundesweit einheitlichem Katalog mit einem Bußgeld ab 60,- € geahndet werden (z.B.: verbotswidriges Telefonieren mit dem Handy).

Auswahl von Verkehrsordnungswidrigkeiten Beanstandungen	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr		
	2017	2018	2019	Fälle	%	
Ruhender Verkehr						
- Verbotswidrig gehalten/geparkt in zweiter Reihe	5.766	5.027	5.369	+342	+6,8 %	↗
- Verbotswidrig gehalten/geparkt auf Behindertenparkplatz	7.613	7.413	7.329	-84	-1,1 %	↘
- Verbotswidriges Halten/Parken in Feuerwehruzufahrt	15.121	15.813	18.090	+2.277	+14,4 %	↗
- Behinderung des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)	581	761	540	-221	-29,0 %	↘
Fließender Verkehr						
-Verbotswidrig elektronisches Gerät benutzt	13.816	14.271	15.364	+1.093	+7,7 %	↗
- davon Kfz-Führer	11.153	10.323	11.370	+1.047	+10,1 %	↗
- davon Radfahrer	2.663	3.350	3.994	+644	+19,2 %	↗
- Nichtbenutzen der Sicherheitsgurte	7.550	6.957	7.172	+215	+3,1 %	↗
- Kinder ungesichert befördert	647	612	601	-11	-1,8 %	↘
- Falsches Verhalten am Fußgängerüberweg	216	201	350	+149	+74,1 %	↗
- Falsches Verhalten von Fußgängern	318	336	283	-53	-15,8 %	↘
- Falsches Verhalten von Radfahrern	14.265	13.676	13.056	-620	-4,5 %	↘
> Rotlichtverstöße	2.610	2.475	2.747	+272	+11,0 %	↗
> Verstöße gegen Beleuchtungsvorschriften	2.375	1.751	1.890	+139	+7,9 %	↗
> Vorhandenen Radweg nicht benutzt	742	865	1.061	+196	+22,7 %	↗
> Radweg in nicht zulässiger Richtung befahren	729	910	792	-118	-13,0 %	↘
> Vorschriftwidrig den Gehweg befahren	1.097	1.041	866	-175	-16,8 %	↘
> Einfahrtsverbot missachtet	460	594	637	+43	+7,2 %	↗



	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Anzeigen	180.092	173.532	148.537	-24.995	-14,4 % ↓
- Verkehrsverstöße einschließlich Verkehrsunfälle	80.453	82.135	78.038	-4.097	-5,0 % ↓
- in Anzeigen überleitete Verwarnungen	83.720	79.876	86.538	+6.662	+8,3 % ↑
Verwarnungen	861.557	797.615	819.075	+21.460	+2,7 % ↑
- Barverwarnungen	14.475	11.937	12.244	+307	+2,6 % ↑
- mit EDV erfasste Verwarnungsangebote:	847.082	787.437	806.831	+19.394	+2,5 % ↑
Überwahrung/Zehlschein	5,- €	444	461	-28	-6,1 % ↓
10,- €	229.981	196.766	190.232	-6.534	-3,3 % ↓
15,- €	235.487	216.711	239.695	+22.984	+10,6 % ↑
20,- €	88.645	90.203	91.020	+817	+0,9 % ↑
25,- €	191.249	182.165	181.366	-799	-0,4 % ↓
30,- €	33.735	32.355	30.440	-1.915	-5,9 % ↓
35,- €	66.593	64.901	68.758	+3.857	+5,9 % ↑
40,- €	366	384	581	+197	+51,3 % ↑
45,- €	12	5	8	+3	+60,0 % ↑
50,- €	323	298	411	+113	+37,9 % ↑
55,- €	247	3.188	3.887	+699	+21,9 % ↑
Abschleppungen verbotswidrig geparkter Fahrzeuge	12.915	12.298	12.360	+62	+0,5 % ↑
dav. auf Anregung der Kommunalen Verkehrsüberwachu	1.400	1.353	1.218	-135	-10,0 % ↓
- davon aus Behindertenparkplätzen	1.815	2.043	1.983	-60	-2,9 % ↓

Langzeitvergleich: Verkehrsordnungswidrigkeiten



Mit der zum 01.05.14 gültigen Reform des Verkehrszentralregisters und dem neu ab diesem Zeitpunkt geänderten Bußgeldkatalog wurde die Obergrenze des Verwarnungsbereichs von 35,- € auf 55,- € angehoben. Seit diesem Zeitpunkt werden Verstöße, die mit Geldbuße ab 60,- € sanktioniert sind, in Form einer Anzeige bzw. Bußgeldbescheid verfolgt.



4.5.1 Rotlichtüberwachung

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Gesamtbeanstandungen	7.061	6.109	6.530	+421	+6,9 % ↗
- von stationären Rotlichtkameras festgestellt	442	335	636	+301	+89,9 % ↗
- von Beamten festgestellte Rotlichtverstöße	6.040	5.774	5.894	+120	+2,1 % ↗
<i>davon Radfahrer</i>	2.610	2.475	2.747	+272	+11,0 % ↗
<i>davon Fußgänger</i>	298	309	267	-42	-13,6 % ↘

4.5.2 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Messungen - mobiles VÜ-Gerät	3.398	3.333	2.855	-478	-14,3 % ↘
- Durchlauf	2.662.836	2.257.351	2.407.220	+149.869	+6,6 % ↗
Beanstandungen	70.934	67.536	73.704	+6.168	+9,1 % ↗
- <i>Verwarnungen</i>	63.690	59.252	63.780	+4.528	+7,6 % ↗
- <i>Anzeigen</i>	7.244	8.284	9.924	+1.640	+19,8 % ↗
Beanstandungsquote	2,66 %	2,99 %	3,06 %		
Beanstandungen - Laser	12.422	11.059	10.831	-228	-2,1 % ↘
- <i>Verwarnungen</i>	8.869	8.165	7.755	-410	-5,0 % ↘
- <i>Anzeigen</i>	3.553	2.894	3.076	+182	+6,3 % ↗
Beanstandungen - Video	2.527	3.112	2.551	-561	-18,0 % ↘
- <i>Verwarnungen</i>	280	230	384	+154	+67,0 % ↗
- <i>Anzeigen</i>	2.247	2.882	2.167	-715	-24,8 % ↘



4.5.3 Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Richard-Strauss-Tunnel					
Durchlauf	25.457.933	38.501.966	33.559.778	-4.942.188	-12,8 % ↓
Beanstandungen	14.726	23.267	23.466	+199	+0,9 % ↑
- <i>Verwarnungen</i>	13.629	21.470	21.740	+270	+1,3 % ↑
- <i>Anzeigen</i>	1.097	1.797	1.726	-71	-4,0 % ↓
Beanstandungsquote	0,06 %	0,06 %	0,07 %		
Luise-Kiesselbach-/Heckenstallertunnel					
Durchlauf	82.071.296	79.701.491	84.227.948	+4.526.457	+5,7 % ↑
Beanstandungen	83.911	74.155	70.257	-3.898	-5,3 % ↓
- <i>Verwarnungen</i>	79.952	70.803	66.980	-3.823	-5,4 % ↓
- <i>Anzeigen</i>	3.959	3.352	3.277	-75	-2,2 % ↓
Beanstandungsquote	0,10 %	0,09 %	0,08 %		
Petuelunnel					
Durchlauf	27.048.187	26.882.516	10.847.238	-16.035.278	-59,6 % ↓
Beanstandungen	19.389	14.680	7.796	-6.884	-46,9 % ↓
- <i>Verwarnungen</i>	18.198	13.742	7.248	-6.494	-47,3 % ↓
- <i>Anzeigen</i>	1.191	938	548	-390	-41,6 % ↓
Beanstandungsquote	0,07 %	0,05 %	0,07 %		
Landshuter Allee					
Durchlauf	24.789.965	24.789.965	20.098.428	-4.691.537	-18,9 % ↓
Beanstandungen	17.663	17.663	16.455	-1.208	-6,8 % ↓
- <i>Verwarnungen</i>	16.175	16.175	14.986	-1.189	-7,4 % ↓
- <i>Anzeigen</i>	1.488	1.488	1.469	-19	-1,3 % ↓
Beanstandungsquote	0,07 %	0,07 %	0,08 %		
Kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung					
Durchlauf	4.584.489	6.972.039	5.874.929	-1.097.110	-15,7 % ↓
Beanstandungen	4.045	5.475	4.620	-855	-15,6 % ↓
- <i>Verwarnungen</i>	3.377	4.820	4.275	-545	-11,3 % ↓
- <i>Anzeigen</i>	668	655	345	-310	-47,3 % ↓
Beanstandungsquote	0,09 %	0,08 %	0,08 %		

5. Verkehrslenkung / Verkehrssteuerung

Die Verkehrszentrale des Polizeipräsidiums München ist im Technischen Betriebszentrum (TBZ) der Landeshauptstadt München integriert. Dort steuern und gewährleisten städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Baureferat und Kreisverwaltungsreferat gemeinsam mit der Polizei rund um die Uhr die Münchner Verkehrsflüsse.



Eine 17 Meter breite und 2,25 Meter hohe Multimedia-Videowand spiegelt auf über 38 Quadratmetern die aktuelle Verkehrslage und die Betriebszustände der technischen Anlagen aller Münchner Hauptverkehrsstraßen und Straßentunnel wider. Derzeit bildet die Videowand bis zu 204 Verkehrsvideobilder ab. Dies erlaubt eine effektive und reaktions-schnelle Regelung der Verkehrssituation z.B. bei Unfällen oder Ausfall von Lichtsignalanlagen an verkehrsreichen Kreuzungen oder Schulwegen. Ein besonderes Augenmerk wird auf die zahlreichen Münchner Straßentunnel gelegt. Bei Auffahrunfällen, liegengebliebenen Fahrzeugen oder gar einem Brand muss hier besonders schnell reagiert werden.

Mit 689 Verkehrskameras können über 120 km des Hauptstraßennetzes beobachtet werden. Insgesamt werden derzeit 1.122 städtische Lichtsignalanlagen von hier aus betreut.

Anhand der gewonnenen Erkenntnisse werden von hier auch die Rundfunksender und das Verkehrsmeldesystem TMC, auf das u.a. Navigationsgeräte zugreifen, mit Verkehrswarnfunkmeldungen versorgt. Im Jahr 2019 wurden 9.119 derartige Meldungen abgesetzt (2018: 9.673).



6. Verkehrsunfallentwicklung in den Einzelbereichen

6.1 Landeshauptstadt München

	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	45.454	46.408	46.010	-398	-0,9 % ↓
- VU mit Sachschaden gesamt	40.392	40.937	40.697	-240	-0,6 % ↓
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	27.471	27.555	27.271	-284	-1,0 % ↓
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	12.921	13.382	13.426	+44	+0,3 % ↑
- VU mit Personenschaden VUPS	5.062	5.471	5.313	-158	-2,9 % ↓
-- dabei Verletzte gesamt	6.036	6.510	6.224	-286	-4,4 % ↓
> Leichtverletzte	5.447	5.891	5.654	-237	-4,0 % ↓
> Schwerverletzte	589	619	570	-49	-7,9 % ↓
-- dabei Getötete	22	17	15	-2	-11,8 % ↓
Alkoholunfälle	409	398	434	+36	+9,0 % ↑
- dabei Verletzte	171	181	226	+45	+24,9 % ↑
> Schwerverletzte	36	35	35	+0	+0,0 % →
- dabei Getötete	5	1	1	+0	+0,0 % →
Drogenunfälle	51	58	47	-11	-19,0 % ↓
- dabei Verletzte	25	22	24	+2	+9,1 % ↑
> Schwerverletzte	3	1	5	+4	+400,0 % ↑
- dabei Getötete	0	0	0		
Geschwindigkeitsunfälle	371	317	336	+19	+6,0 % ↑
- dabei Verletzte	272	229	261	+32	+14,0 % ↑
> Schwerverletzte	35	39	37	-2	-5,1 % ↓
- dabei Getötete	8	3	1	-2	-66,7 % ↓
Rotlichtunfälle	505	543	512	-31	-5,7 % ↓
- dabei Verletzte	345	390	313	-77	-19,7 % ↓
> Schwerverletzte	32	36	27	-9	-25,0 % ↓
- dabei Getötete	0	4	1	-3	-75,0 % ↓
Schulwegunfälle	85	119	104	-15	-12,6 % ↓
- dabei verletzte Schüler	86	122	107	-15	-12,3 % ↓
> schwerverletzte Schüler	4	8	8	+0	+0,0 % →
- dabei getötete Schüler	0	1	1	+0	+0,0 % →
Fluchtunfälle	11.263	11.648	11.773	+125	+1,1 % ↑
- dabei Verletzte	551	554	540	-14	-2,5 % ↓
> Schwerverletzte	48	28	33	+5	+17,9 % ↑
- dabei Getötete	0	0	1	+1	
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	2.956	2.938	2.912	-26	-0,9 % ↓
- dabei verletzte junge Erwachsene	617	632	641	+9	+1,4 % ↑
> schwerverletzte junge Erwachsene	49	50	50	+0	+0,0 % →
- dabei getötete junge Erwachsene	0	1	0	-1	-100,0 % ↓
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	3.079	3.325	3.265	-60	-1,8 % ↓
- dabei verletzte Senioren	628	710	694	-16	-2,3 % ↓
> schwerverletzte Senioren	133	145	137	-8	-5,5 % ↓
- dabei getötete Senioren	9	8	9	+1	+12,5 % ↑
Fußgängerunfälle	774	796	798	+2	+0,3 % ↑
- dabei verletzte Fußgänger	656	671	646	-25	-3,7 % ↓
> schwerverletzte Fußgänger	123	121	114	-7	-5,8 % ↓
- dabei getötete Fußgänger	8	4	5	+1	+25,0 % ↑
Radfahrerunfälle	2.462	2.823	2.741	-82	-2,9 % ↓
- dabei verletzte Radfahrer	2.174	2.481	2.442	-39	-1,6 % ↓
> schwerverletzte Radfahrer	247	256	261	+5	+2,0 % ↑
- dabei getötete Radfahrer	4	7	6	-1	-14,3 % ↓

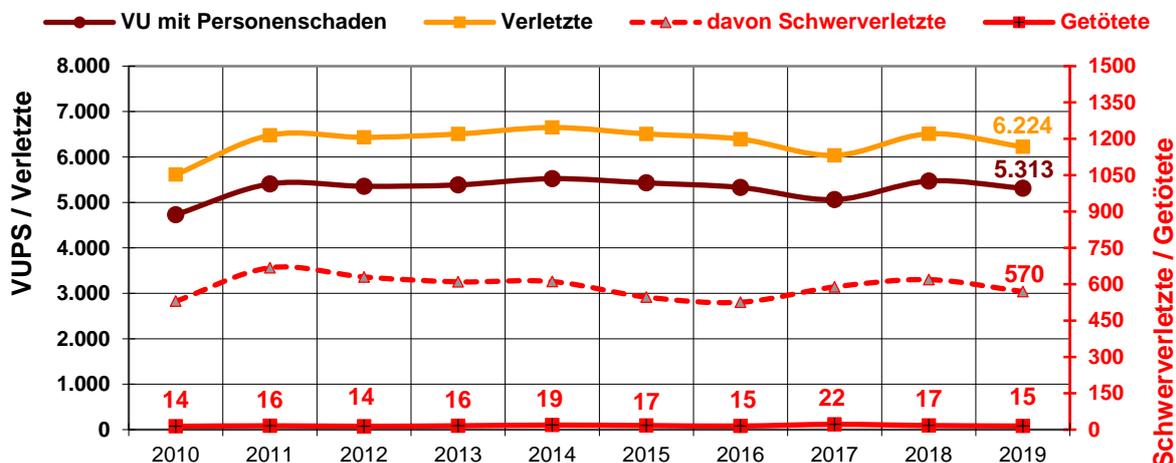
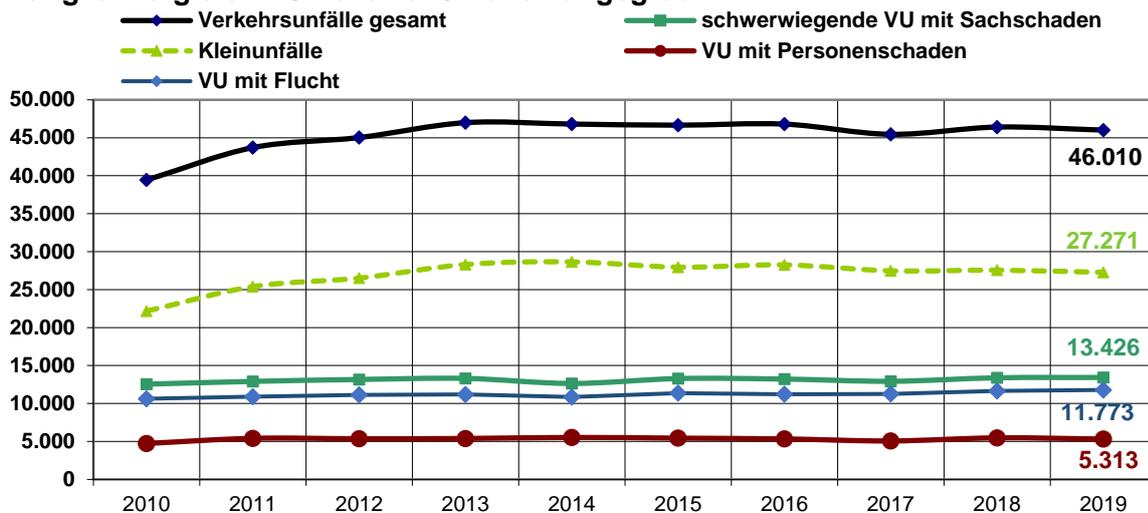


Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge-lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl				
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete		
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	
Landeshauptstadt München												
2010	1.330.440	704.348	39.440	4.730	5.613	14	34.710	467	797	1,1	2,0	
2011	1.353.186	707.697	43.703	5.407	6.479	16	38.296	422	916	1,2	2,3	
2012	1.378.176	755.823	45.029	5.355	6.432	14	39.674	479	851	1,0	1,9	
2013	1.388.308	771.625	46.988	5.386	6.506	16	41.602	467	843	1,2	2,1	
2014	1.407.836	784.628	46.804	5.523	6.649	19	41.281	469	847	1,3	2,4	
2015	1.429.584	829.839	46.657	5.430	6.507	17	41.231	472	784	1,2	2,0	
2016	1.450.381	852.843	46.797	5.329	6.394	15	41.468	455	750	1,0	1,8	
2017	1.464.301	871.938	45.454	5.062	6.036	22	40.392	441	692	1,5	2,5	
2018	1.456.039	875.117	46.408	5.471	6.510	17	40.937	447	744	1,2	1,9	
2019	1.471.508	875.670	46.010	5.313	6.224	15	40.697	423	711	1,0	1,7	

Datenquelle; Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad

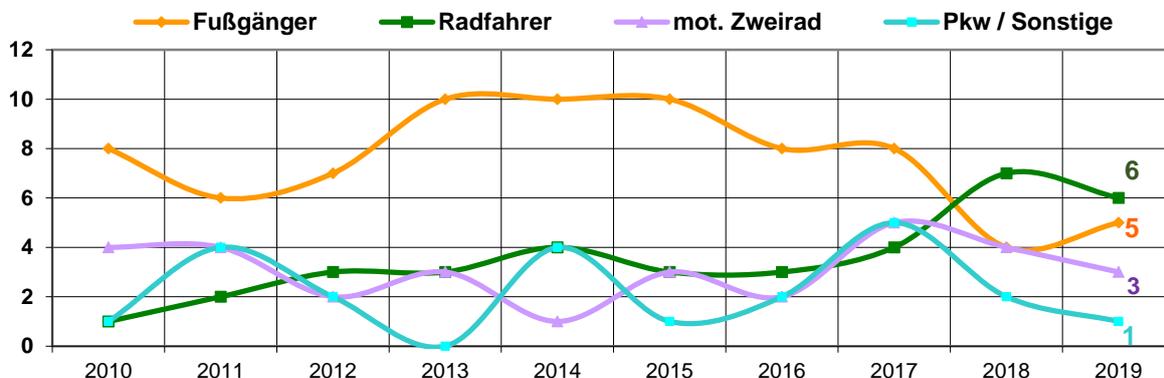




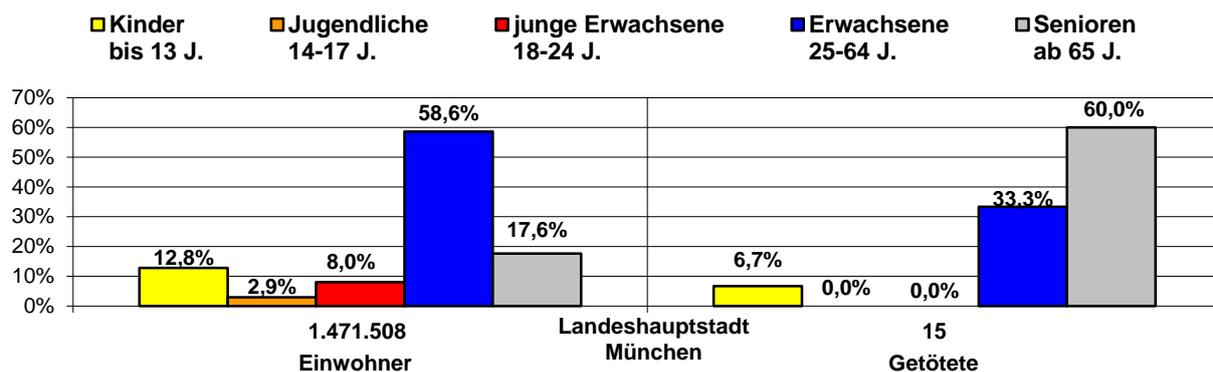
Landeshauptstadt München

Getötete

Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart



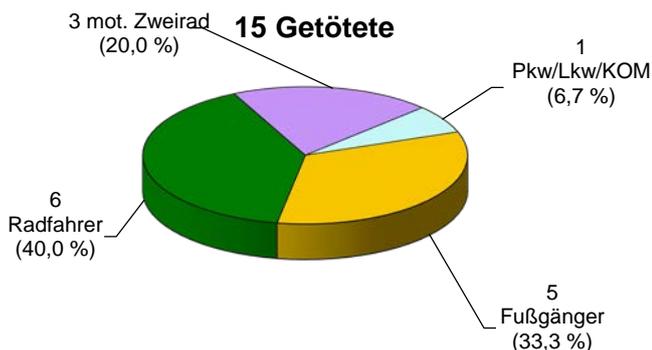
Altersstruktur 2018: Einwohner - Getötete



Altersgruppen - Beteiligungsart

15 Getötete	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
15 Getötete	5 (33,3 %)	6 (40,0 %)	3 (20,0 %)	1 (6,7 %)
1 Kinder	0	1 (100,0 %)	0	0
0 Jugendliche	0	0	0	0
0 junge Erwachsene	0	0	0	0
5 Erwachsene	1 (20,0 %)	2 (40,0 %)	2 (40,0 %)	0
9 Senioren	4 (44,4 %)	3 (33,3 %)	1 (11,1 %)	1 (11,1 %)

Fast drei Viertel (73,3 %) der Getöteten waren **ungeschützte Verkehrsteilnehmer** (Fußgänger und Radfahrer). **Über ein Drittel** der Getöteten (40 %) waren **Radfahrer**, mehr als die Hälfte davon (60 %) **Senioren**.

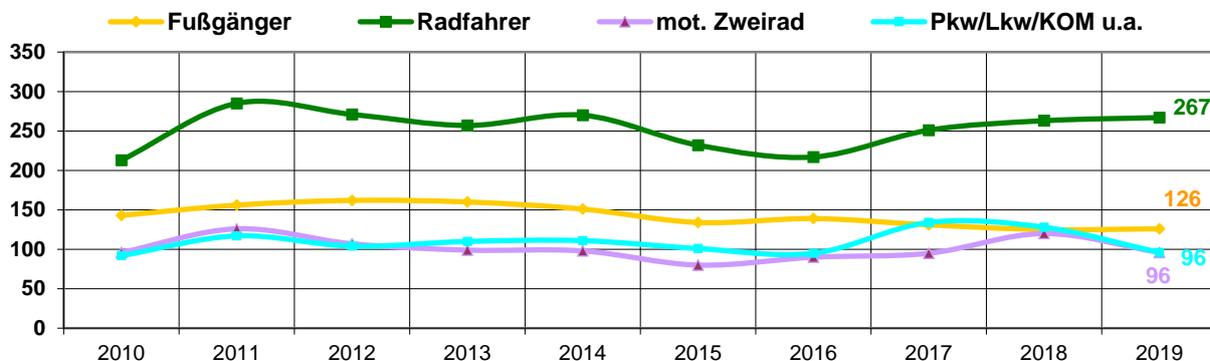




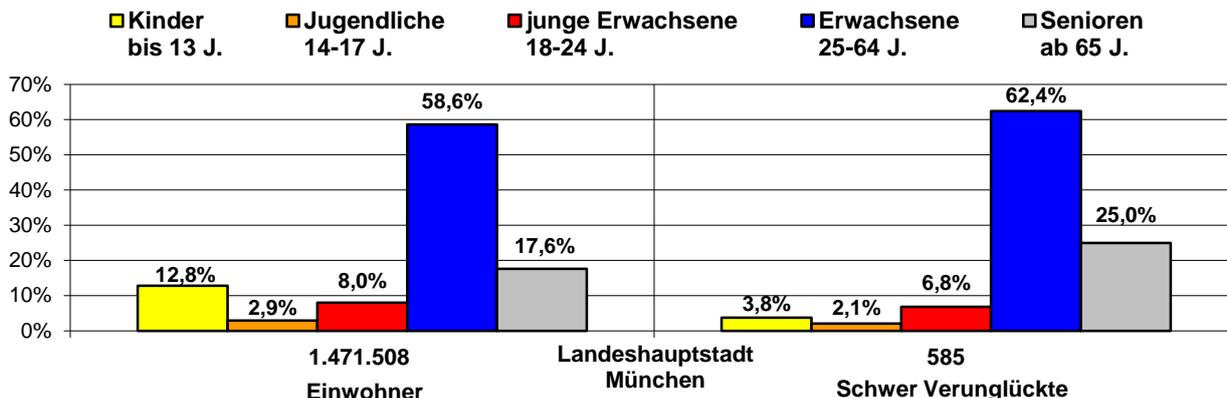
Landeshauptstadt München

Schwer Verunglückte (Schwerverletzte und Getötete)

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart



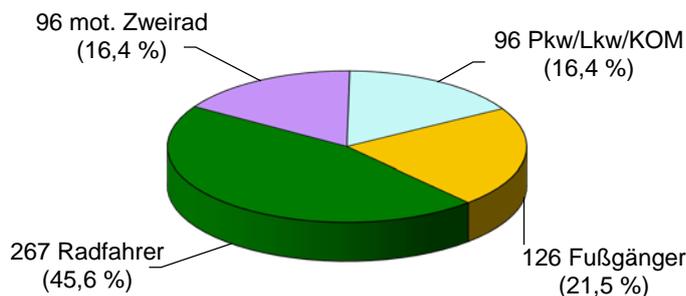
Altersstruktur 2018: Einwohner - schwer Verunglückte



Beteiligungsart - Altersgruppen

585 schwer Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
	126 (21,5 %)	267 (45,6 %)	96 (16,4 %)	96 (16,4 %)
22 Kinder	13 (59,1 %)	8 (36,4 %)	0	1 (4,5 %)
12 Jugendliche	4 (33,3 %)	6 (50,0 %)	0	2 (16,7 %)
40 junge Erwachsene	16 (40,0 %)	17 (42,5 %)	7 (17,5 %)	0
365 Erwachsene	36 (9,9 %)	169 (46,3 %)	84 (23,0 %)	76 (20,8 %)
146 Senioren	57 (39,0 %)	67 (45,9 %)	5 (3,4 %)	17 (11,6 %)

585 Schwer Verunglückte
Über zwei Drittel (67,1 %) der schwer Verunglückten waren Fußgänger und Radfahrer. Auch hier sind Senioren, gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil, überproportional vertreten.



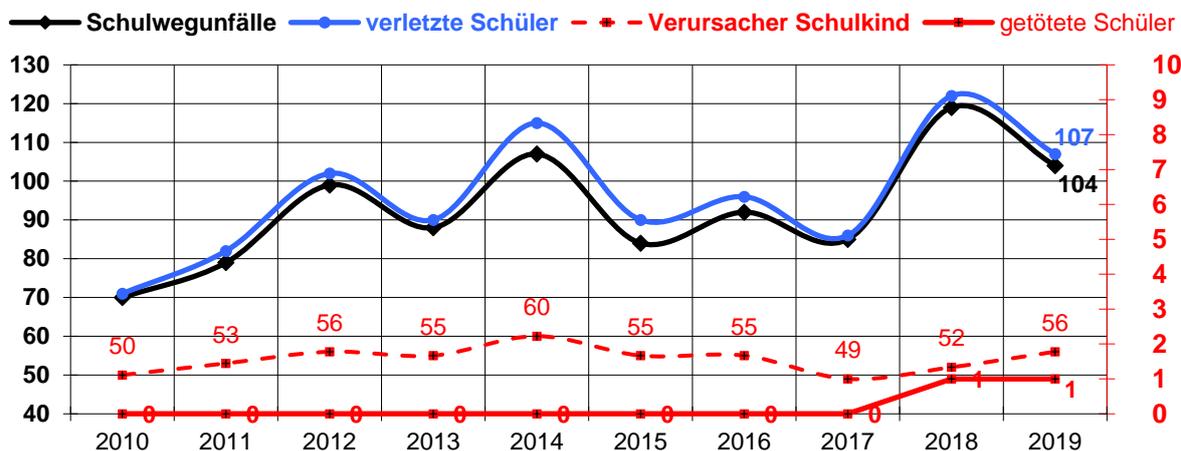


Landeshauptstadt München

Schulwegunfälle

	Landeshauptstadt München			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Schulwegunfälle insgesamt	85	119	104	-15	-12,6 % ↘
- verletzte Schüler	86	122	107	-15	-12,3 % ↘
- <i>dav. schwerverletzt</i>	4	8	8	+0	+0,0 % →
- getötete Schüler	0	1	1	+0	+0,0 % →
Verkehrsbeteiligung der verunglückten					
- Fußgänger	24	31	36	+5	+16,1 % ↗
- Radfahrer	57	86	71	-15	-17,4 % ↘
- Mitfahrer in Schulbus	0	1	0	-1	-100,0 % ↘
- Mitfahrer in Pkw auf mot. Zweirad u.a.	5	5	1	-4	-80,0 % ↘
Unfallörtlichkeit					
- innerhalb geschlossener Ortschaften	85	118	103	-15	-12,7 % ↘
- außerhalb geschlossener Ortschaften	0	1	1	+0	+0,0 % →
Unfallstelle					
- Fahrbahn	50	58	55	-3	-5,2 % ↘
- Gehweg	6	15	7	-8	-53,3 % ↘
- Radweg	19	37	30	-7	-18,9 % ↘
- andere Stelle	10	8	12	+4	+50,0 % ↗
Besonderheiten der Unfallstelle					
- Tempo-30-Zone (Z. 274.1 StVO)	18	29	25	-4	-13,8 % ↘
- 30 km/h-Strecke (Z. 274 StVO)	3	5	11	+6	+120,0 % ↗
- Lichtzeichenanlage	6	8	4	-4	-50,0 % ↘
- Fußgängerüberweg/Fußgängerfurt mit LZA	21	21	20	-1	-4,8 % ↘
- Schulbushaltestelle	2	1	1	+0	+0,0 % →
- Linienbushaltestelle / Straßenbahn	7	10	7	-3	-30,0 % ↘
- Verkehrsregelung					
durch Polizei	0	0	0		
durch Schülerlotsen	0	3	2	-1	-33,3 % ↘
durch Schulweghelfer	0	0	0		

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte – Getötete



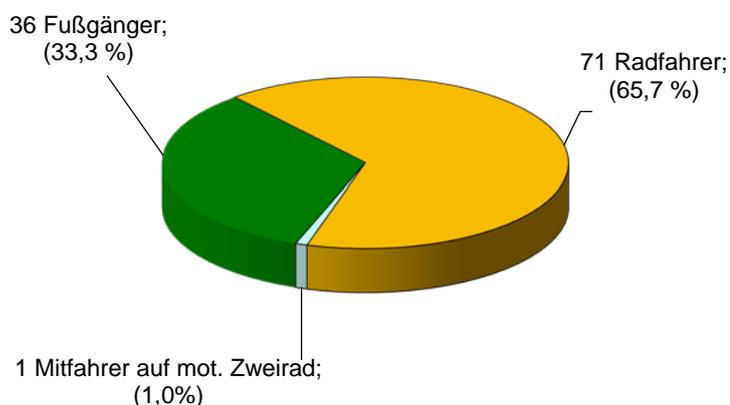
Landeshauptstadt München
Altersgruppe und Beteiligungsart der verunglückten Schüler

108 verunglückte * Schüler	Fußgänger		Radfahrer		Mitfahrer in Schulbus		Mitfahrer auf mot. Zweirad u.a.	
	36	(33,3%)	71	(65,7%)	0	(0,0%)	1	(1,0 %)
5 bis 6 Jahre	4		1		0		0	
2 7 Jahre	2		0		0		0	
3 8 Jahre	3		0		0		0	
9 9 Jahre	5		4		0		0	
15 10 Jahre	5		10		0		0	
21 11 Jahre	4		17		0		0	
21 12 Jahre	6		14		0		1	
16 13 Jahre	5		11		0		0	
16 14 Jahre	2		14		0		0	

* verunglückte Schüler (Summe der verletzten und getöteten Schüler)

Die verunglückten Schüler waren zu **99 %** als **Fußgänger oder Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.

Bei **über zwei Drittel** (68,2 %) der verunglückten Schüler handelt es sich um Schüler von **weiterführender Schulen**.





6.2 Landkreis München

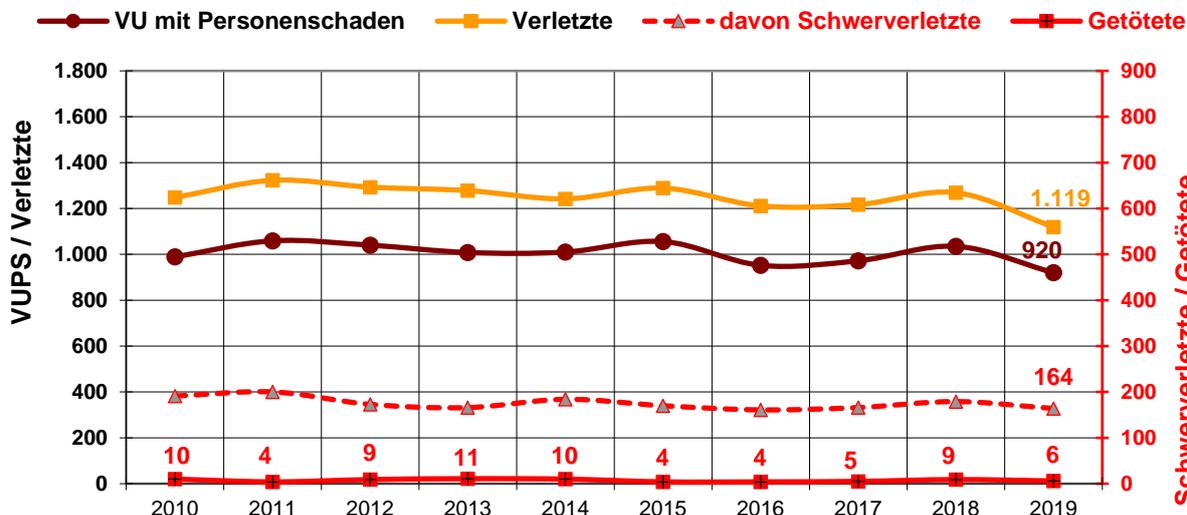
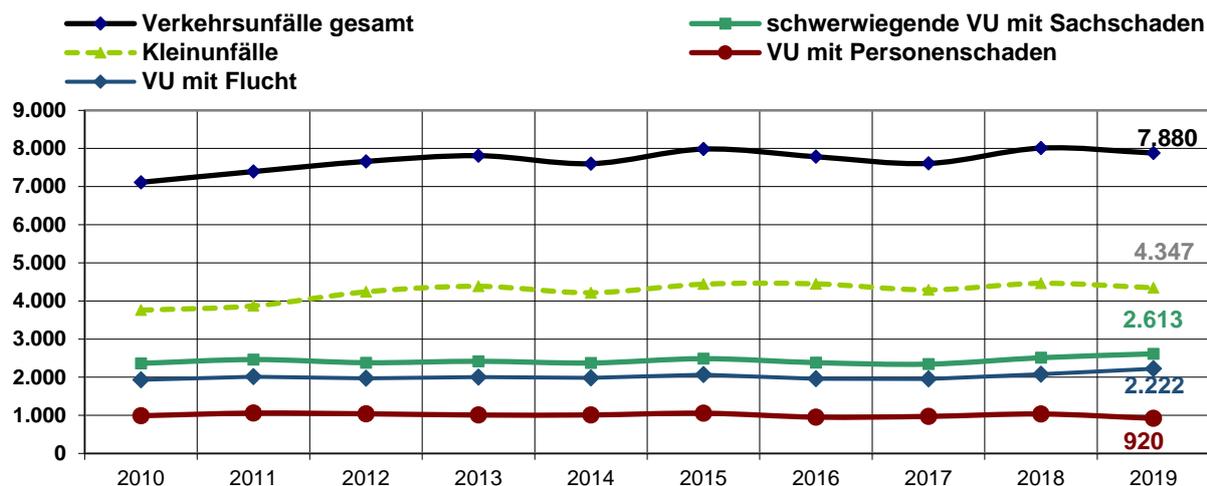
	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr		
	2017	2018	2019	Fälle	%	
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	7.608	8.009	7.880	-129	-1,6 %	↘
- VU mit Sachschaden gesamt	6.636	6.974	6.960	-14	-0,2 %	↘
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	4.293	4.463	4.347	-116	-2,6 %	↘
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	2.343	2.511	2.613	+102	+4,1 %	↗
- VU mit Personenschaden VUPS	972	1.035	920	-115	-11,1 %	↘
-- dabei Verletzte gesamt	1.217	1.269	1.119	-150	-11,8 %	↘
> Leichtverletzte	1.051	1.090	955	-135	-12,4 %	↘
> Schwerverletzte	166	179	164	-15	-8,4 %	↘
-- dabei Getötete	5	9	6	-3	-33,3 %	↘
Alkoholunfälle	103	89	73	-16	-18,0 %	↘
- dabei Verletzte	55	46	35	-11	-23,9 %	↘
> Schwerverletzte	7	11	11	+0	+0,0 %	→
- dabei Getötete	0	3	0	-3	-100,0 %	↘
Drogenunfälle	12	9	1	-8	-88,9 %	↘
- dabei Verletzte	6	6	1	-5	-83,3 %	↘
> Schwerverletzte	1	2	0	-2	-100,0 %	↘
- dabei Getötete	0	0	0			
Geschwindigkeitsunfälle	169	128	147	+19	+14,8 %	↗
- dabei Verletzte	112	77	94	+17	+22,1 %	↗
> Schwerverletzte	28	15	14	-1	-6,7 %	↘
- dabei Getötete	2	3	0	-3	-100,0 %	↘
Rotlichtunfälle	63	62	63	+1	+1,6 %	↗
- dabei Verletzte	64	46	60	+14	+30,4 %	↗
> Schwerverletzte	4	1	7	+6	+600,0 %	↗
- dabei Getötete	1	0	1	+1		↗
Schulwegunfälle	30	31	23	-8	-25,8 %	↘
- dabei verletzte Schüler	36	32	23	-9	-28,1 %	↘
> schwerverletzte Schüler	3	1	2	+1	+100,0 %	↗
- dabei getötete Schüler	0	0	0			
Fluchtunfälle	1.954	2.078	2.222	+144	+6,9 %	↗
- dabei Verletzte	78	90	84	-6	-6,7 %	↘
> Schwerverletzte	9	5	10	+5	+100,0 %	↗
- dabei Getötete	0	0	0			
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	512	543	501	-42	-7,7 %	↘
- dabei verletzte junge Erwachsene	120	125	107	-18	-14,4 %	↘
> schwerverletzte junge Erwachsene	16	16	13	-3	-18,8 %	↘
- dabei getötete junge Erwachsene	1	0	0	+0		→
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	783	828	869	+41	+5,0 %	↗
- dabei verletzte Senioren	166	198	189	-9	-4,5 %	↘
> schwerverletzte Senioren	46	55	51	-4	-7,3 %	↘
- dabei getötete Senioren	1	2	2	+0	+0,0 %	→
Fußgängerunfälle	109	113	87	-26	-23,0 %	↘
- dabei verletzte Fußgänger	95	96	76	-20	-20,8 %	↘
> schwerverletzte Fußgänger	22	19	19	+0	+0,0 %	→
- dabei getötete Fußgänger	1	0	0	+0		→
Radfahrerunfälle	387	466	402	-64	-13,7 %	↘
- dabei verletzte Radfahrer	264	446	384	-62	-13,9 %	↘
> schwerverletzte Radfahrer	61	74	65	-9	-12,2 %	↘
- dabei getötete Radfahrer	1	3	2	-1	-33,3 %	↘



Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge-lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl			
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete	
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz
Landkreis München											
2010	319.573	273.483	7.112	989	1.248	10	6.123	391	456	3,1	3,7
2011	323.015	263.517	7.394	1.059	1.323	4	6.335	410	502	1,2	1,5
2012	327.962	263.216	7.660	1.040	1.293	9	6.620	394	491	2,7	3,4
2013	325.744	267.939	7.811	1.008	1.278	11	6.803	392	477	3,4	4,1
2014	329.981	273.734	7.601	1.010	1.242	10	6.591	376	454	3,0	3,7
2015	332.800	286.740	7.983	1.056	1.289	4	6.927	387	450	1,2	1,4
2016	340.003	282.390	7.783	952	1.211	4	6.831	356	429	1,2	1,4
2017	343.405	284.310	7.608	972	1.217	5	6.636	354	428	1,5	1,8
2018	346.433	301.890	8.009	1.035	1.269	9	6.974	366	420	2,6	3,0
2019	348.871	308.319	7.880	920	1.119	6	6.960	321	363	1,7	1,9

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad

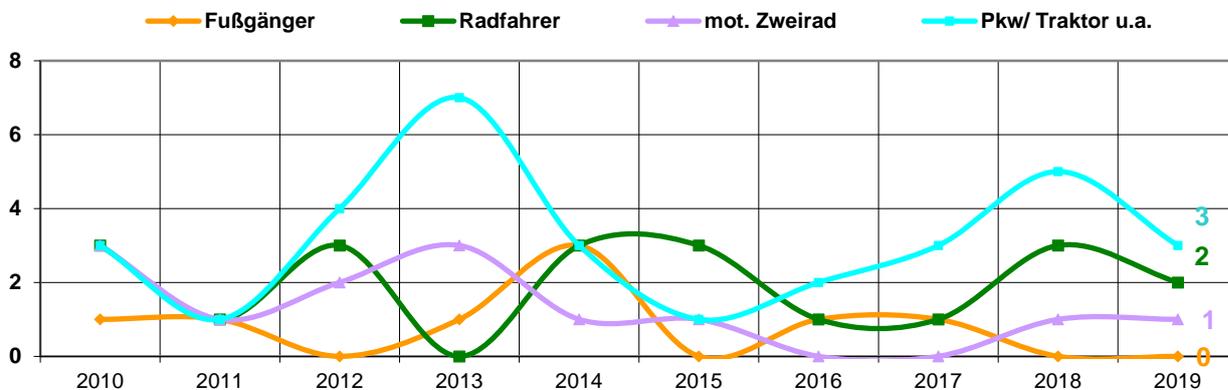




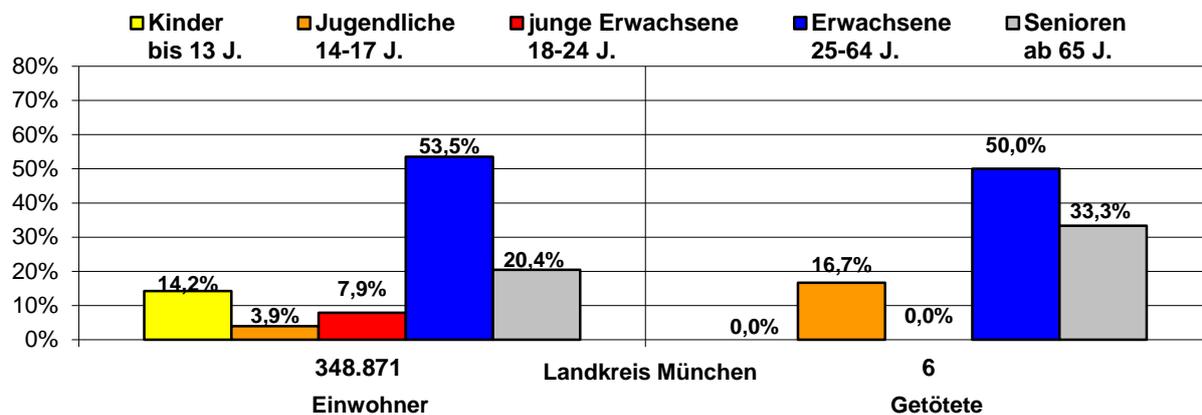
Landkreis München

Getötete

Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart



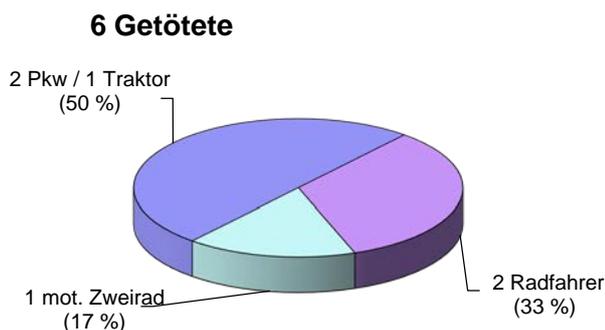
Altersstruktur 2018: Einwohner – Getötete



Altersgruppen – Beteiligungsart

6 Getötete	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
	0 (0,0%)	2 (33,3%)	1 (16,7%)	3 (50,0%)
0 Kinder	0	0	0	0
1 Jugendliche	0	0	0	1
0 junge Erwachsene	0	0	0	0
3 Erwachsene	0	0	1	2
2 Senioren	0	2	0	0

Ein Drittel (33 %) der Getöteten waren Radfahrer. Ein jugendlicher Traktorfahrer kam ums Leben.

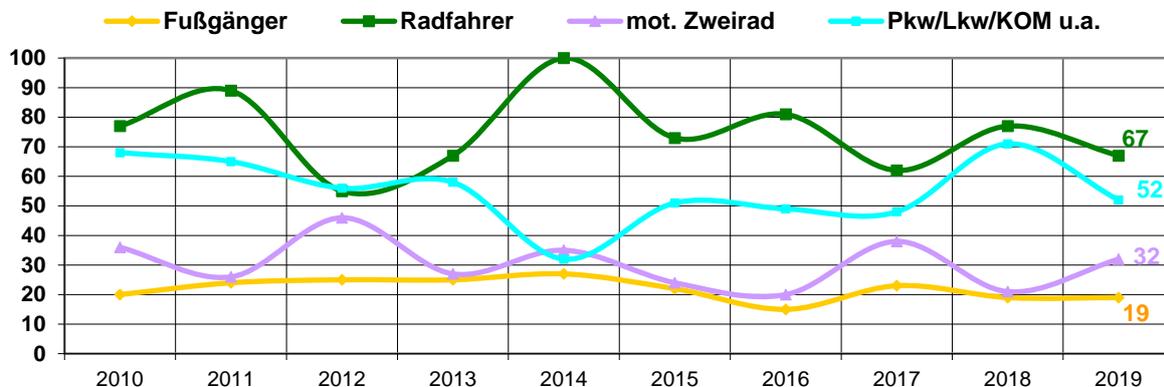




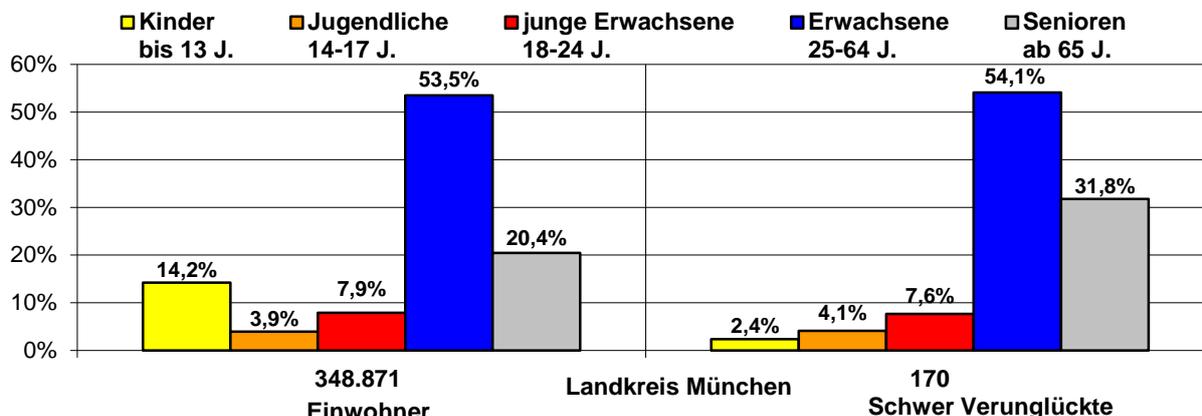
Landkreis München

Schwer Verunglückte (Schwerverletzte und Getötete)

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart



Altersstruktur 2018: Einwohner - schwer Verunglückte

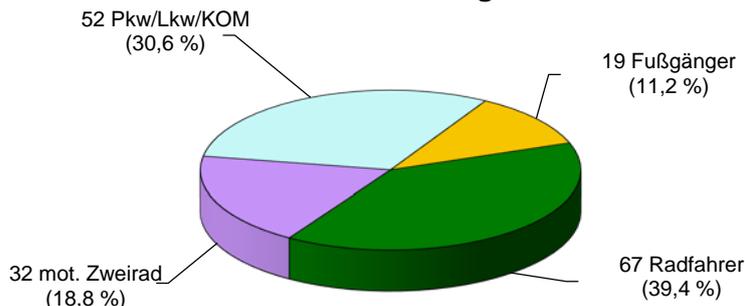


Altersgruppen - Beteiligungsart

170 Schwer Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
170 Schwer Verunglückte	19 (11,2 %)	67 (39,4 %)	32 (18,8 %)	52 (30,6 %)
4 Kinder	1	2	0	1
7 Jugendliche	1	5	0	1
13 junge Erwachsene	3	1	5	4
92 Erwachsene	5	31	24	32
54 Senioren	9	28	3	14

170 Schwer Verunglückte

Über die Hälfte (50,6 %) der schwer Verunglückten waren **Fußgänger und Radfahrer**. Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil, waren **Senioren überproportional** vertreten.



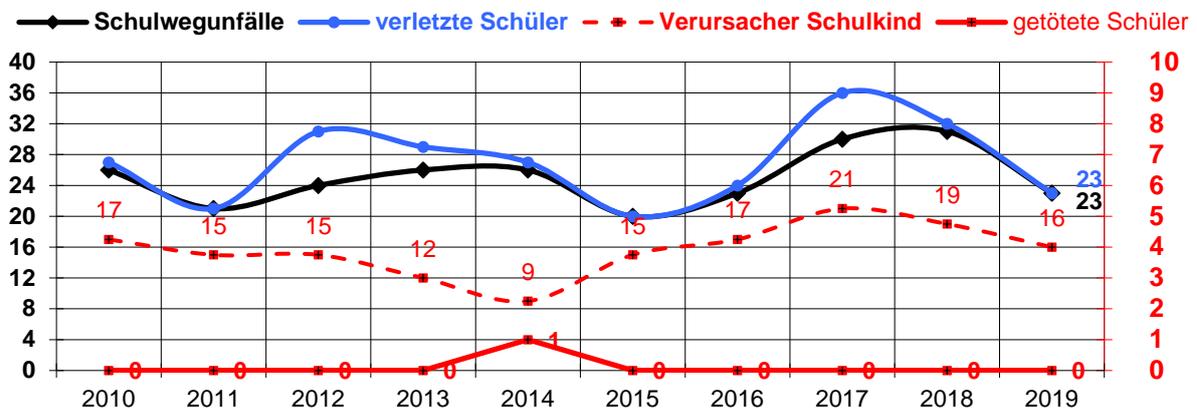


Landkreis München

Schulwegunfälle

	Landkreis München			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Schulwegunfälle insgesamt	30	31	23	-8	-25,8 % ↓
- verletzte Schüler	36	32	23	-9	-28,1 % ↓
- dav. schwerverletzt	3	1	2	+1	+100,0 % ↑
- getötete Schüler	0	0	0		
Verkehrsbeteiligung der verunglückten Schüler					
- Fußgänger	13	8	5	-3	-37,5 % ↓
- Radfahrer	18	23	17	-6	-26,1 % ↓
- Mitfahrer in Schulbus	2	0	0		→
- Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	3	1	2	+1	+100,0 % ↑
Unfallörtlichkeit					
- innerhalb geschlossener Ortschaften	26	27	20	-7	-25,9 % ↓
- außerhalb geschlossener Ortschaften	4	4	3	-1	-25,0 % ↓
Unfallstelle					
- Fahrbahn	22	15	12	-3	-20,0 % ↓
- Gehweg	4	4	6	+2	+50,0 % ↑
- Radweg	3	8	5	-3	-37,5 % ↓
- andere Stelle	1	4	0	-4	-100,0 % ↓
Besonderheiten der Unfallstelle					
- Tempo-30-Zone (Z. 274.1 StVO)	5	4	5	+1	+25,0 % ↑
- 30 km/h-Strecke (Z. 274 StVO)	5	4	3	-1	-25,0 % ↓
- Lichtzeichenanlage	0	3	0	-3	-100,0 % ↓
- Fußgängerüberweg/Fußgängerfurt mit LZA	4	6	2	-4	-66,7 % ↓
- Schulbushaltestelle	0	0	1	+1	↑
- Linienbushaltestelle / Straßenbahn	3	2	1	-1	-50,0 % ↓
- Verkehrsregelung					
durch Polizei	0	0	0		
durch Schülerlotsen	1	2	0	-2	-100,0 % ↓
durch Schulweghelfer	0	0	0		

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete



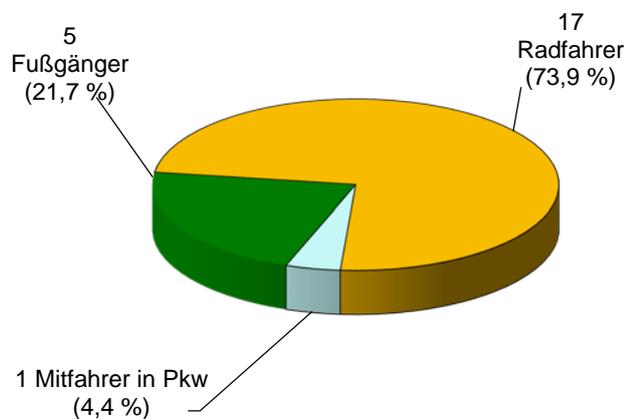
Landkreis München

Altersgruppe und Beteiligungsart der verletzten Schüler

23 verletzte Schüler	Fußgänger		Radfahrer		Mitfahrer in Schulbus		Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	
	5	(21,7%)	17	(73,9%)	0	(0,0%)	1	(4,4%)
0 bis 6 Jahre	0		0		0		0	
3 7 Jahre	2	(66,7 %)	1	(33,3 %)	0		0	
2 8 Jahre	0		1	(50,0 %)	0		1	(50,0 %)
2 9 Jahre	0		2	(100,0 %)	0		0	
4 10 Jahre	1	(25,0 %)	3	(75,0 %)	0		0	
4 11 Jahre	1	(25,0 %)	3	(75,0 %)	0		0	
5 12 Jahre	1	(20,0 %)	4	(80,0 %)	0		0	
2 13 Jahre	0		2	(100,0 %)	0		0	
1 14 Jahre	0		1	(100,0 %)	0		0	

Die verletzten Schüler waren zu **95,5 %** als **Fußgänger oder Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.

Über die Hälfte (52,2 %) der verletzten Schüler waren Schüler **weiterführender Schulen**.





6.3 Teilbereich Landkreis Starnberg

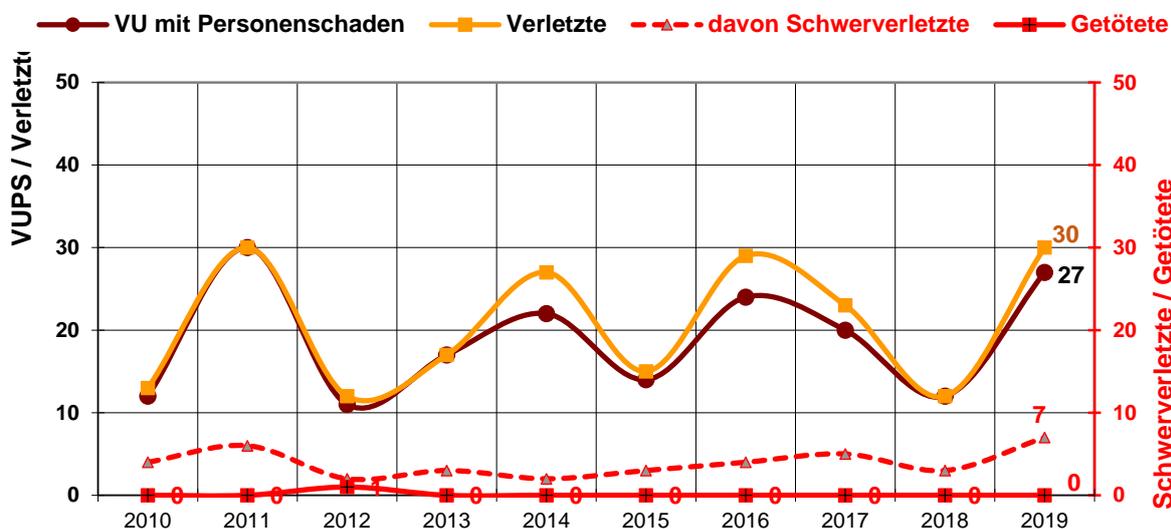
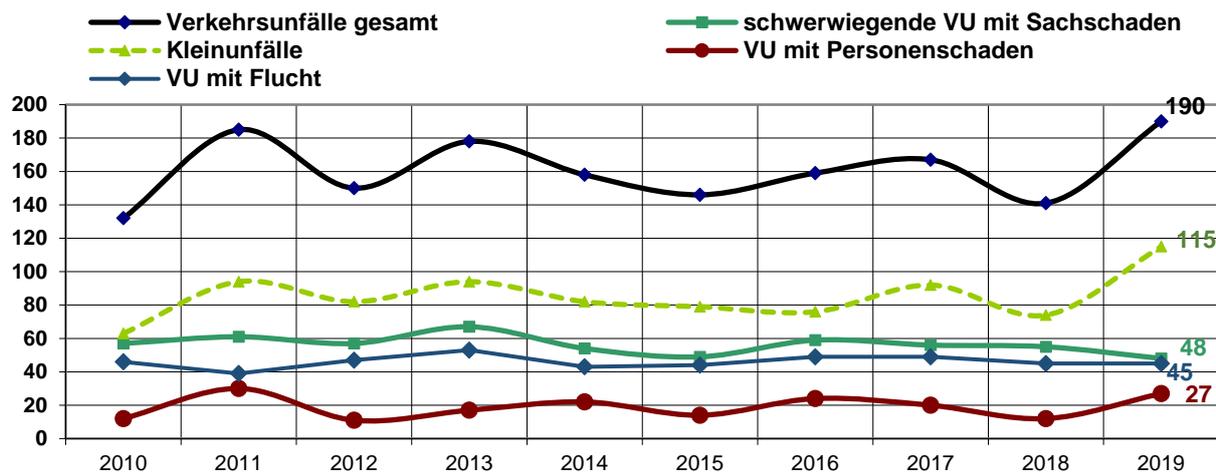
	Gesamtbereich			Vergleich zum Vorjahr	
	2017	2018	2019	Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	167	141	190	+49	+34,8 % ↗
- VU mit Sachschaden gesamt	147	129	163	+34	+26,4 % ↗
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	92	74	115	+41	+55,4 % ↗
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	55	55	48	-7	-12,7 % ↘
- VU mit Personenschaden VUPS	20	12	27	+15	+125,0 % ↗
-- dabei Verletzte gesamt	23	12	30	+18	+150,0 % ↗
> Leichtverletzte	18	9	23	+14	+155,6 % ↗
> Schwerverletzte	5	3	7	+4	+133,3 % ↗
-- dabei Getötete	0	0	0		
Alkoholunfälle	2	1	0	-1	-100,0 % ↘
- dabei Verletzte	0	0	0		
> Schwerverletzte					
- dabei Getötete					
Drogenunfälle	0	0	0		
- dabei Verletzte					
> Schwerverletzte					
- dabei Getötete					
Geschwindigkeitsunfälle	2	0	3	+3	+100,0 % ↗
- dabei Verletzte	3	0	1	+1	+100,0 % ↗
> Schwerverletzte	0	0	0		
- dabei Getötete	0	0	0		
Rotlichtunfälle	0	0	0		
- dabei Verletzte					
> Schwerverletzte					
- dabei Getötete					
Schulwegunfälle	1	0	4	+4	+100,0 % ↗
- dabei verletzte Schüler	1	0	5	+5	+100,0 % ↗
> schwerverletzte Schüler	0	0	1	+1	+100,0 % ↗
- dabei getötete Schüler	0	0	0		
Fluchtunfälle	49	45	45	+0	+0,0 % →
- dabei Verletzte	1	1	2	+1	+100,0 % ↗
> Schwerverletzte	0	0	0		
- dabei Getötete	0	0	0		
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	6	6	11	+5	+83,3 % ↗
- dabei verletzte junge Erwachsene	2	1	1	+0	+0,0 % →
> schwerverletzte junge Erwachsene	0	0	1	+1	+100,0 % ↗
- dabei getötete junge Erwachsene	0	0	0		
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	23	23	25	+2	+8,7 % ↗
- dabei verletzte Senioren	5	3	7	+4	+133,3 % ↗
> schwerverletzte Senioren	2	0	2	+2	+100,0 % ↗
- dabei getötete Senioren	0	0	0		
Fußgängerunfälle	2	2	2		
- dabei verletzte Fußgänger	1	1	2	+1	+100,0 % ↗
> schwerverletzte Fußgänger	1	0	9	+9	+100,0 % ↗
- dabei getötete Fußgänger	0	0	0		
Radfahrerunfälle	13	8	18	+10	+125,0 % ↗
- dabei verletzte Radfahrer	14	6	19	+13	+216,7 % ↗
> schwerverletzte Radfahrer	2	3	4	+1	+33,3 % ↗
- dabei getötete Radfahrer	0	0	0		



Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge-lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl				
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete		
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	
Teilbereich Landkreis Starnberg												
2010	10.382	-	132	12	13	0	120	125	-	0,0	-	
2011	10.407	-	185	30	30	1	155	288	-	9,6	-	
2012	10.584	-	150	11	12	0	139	113	-	0,0	-	
2013	10.536	-	178	17	17	0	161	161	-	0,0	-	
2014	10.691	-	158	22	27	0	136	253	-	0,0	-	
2015	10.920	-	146	14	15	0	128	137	-	0,0	-	
2016	11.037	-	159	24	29	0	135	263	-	0,0	-	
2017	10.790	-	167	20	23	0	135	213	-	0,0	-	
2018	11.025	-	141	12	12	0	129	109	-	0,0	-	
2019	10.948	-	190	27	30	0	163	274	-	0,0	-	

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad





Teilbereich Landkreis Starnberg

Getötete

Im Teilbereich des Landkreises Starnberg ereignete sich 2019 **kein tödlicher Verkehrsunfall**.

Schwer Verunglückte / Schwerverletzte

Altersgruppen - Beteiligungsart der schwer Verletzten im Teilbereich Starnberg

7	Schwer Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Lkw/KOM
		2 (28,6 %)	5 (71,4 %)	0 (0,0 %)	0 (0,0 %)
1	Kinder	1	0	0	0
0	Jugendliche	0	0	0	0
1	junge Erwachsene	1	0	0	0
3	Erwachsene	0	3	0	0
2	Senioren	0	2	0	0

In **Krailling** ereigneten sich 2019 fünf Verkehrsunfälle, bei denen sich drei Radfahrer bei Alleinunfällen schwer verletzt. Ein Pedelec-Fahrer wurde von einem linksabbiegenden Pkw-Fahrer übersehen und bei der anschließenden Kollision schwer verletzt. Eine 13-jährige Schülerin wurde als Fußgängerin beim Überqueren der Straße auf einem Fußgängerüberweg von einem Pkw erfasst und schwer verletzt.

In **Stockdorf** ereigneten sich 2019 insgesamt zwei Verkehrsunfälle, bei denen ein Radfahrer und ein Fußgänger jeweils durch einen Pkw schwer verletzt wurden. Der Radfahrer wurde von einem linksabbiegenden Pkw-Fahrer übersehen, der Fußgänger überschritt die Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten.

Schulwegunfälle

Im Teilbereich des Landkreises Starnberg ereigneten sich 2019 **vier Schulwegunfälle** mit insgesamt **fünf verletzten Schulkindern**.

Eine dreizehnjährige Gymnasiastin wurde dabei auf dem Nachhauseweg als Fußgängerin am Fußgängerüberweg an der Kreuzung Lärchen Ecke Pentenrieder Straße in Krailling von einer Pkw-Fahrerin übersehen. Bei dem Unfall erlitt die Schülerin u. a. eine Gehirnblutung und musste mit dem Rettungshubschrauber in ein Krankenhaus eingeliefert werden.



Anhang

Definitionen

Ein **Verkehrsunfall (VU)** ist ein plötzliches Ereignis im öffentlichen Verkehrsraum, welches im ursächlichen Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren steht und zur Tötung oder Verletzung eines Menschen oder zu einem nicht gänzlich belanglosen Sachschaden geführt hat.

Einteilung der Verkehrsunfälle:

• Verkehrsunfälle mit Personenschaden - VUPS

- Unfall mit Getöteten

Als Getötete werden alle Personen gezählt, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall *an den Unfallfolgen* verstorben sind.

- Unfall mit Verletzten

Verletzte sind Personen, die bei einem Unfall einen Körperschaden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung (d.h. mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als **Schwerverletzte**.

- Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden

Unfall durch welchen mindestens eine Person schwer verletzt (stationärer Aufenthalt im Krankenhaus für 24 h) oder getötet wurde.

• Verkehrsunfälle mit Sachschaden

- Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden - VUSW

Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt vor, wenn nach den Feststellungen der Polizei als Unfallursache

- eine Verkehrsordnungswidrigkeit, bei der gem. Bußgeldkatalog-Verordnung eine Geldbuße (ab 60 €) festzusetzen ist,

o d e r

- eine Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr anzunehmen ist,

o d e r

- wenn unabhängig vom Verursacherprinzip ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder sonst unter dem Einfluss berauschender Mittel steht.

- Sonstiger Unfall mit Sachschaden (Kleinunfall) - VUK

Ein sonstiger Unfall mit Sachschaden liegt vor, wenn von der Polizei keine oder lediglich eine geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeit (d.h. eine VOWi, bei der gem. Bußgeldkatalog-Verordnung noch keine Geldbuße -unter 60 €- festzusetzen ist) festgestellt wird, unabhängig von der Schadenshöhe sowie der Fahrbereitschaft beteiligter Fahrzeuge.

Bei Kleinunfällen hält die Polizei nur die Namen und Kennzeichen der Unfallbeteiligten fest. Polizeiliche Auskünfte zu diesen Unfällen sind daher nur in sehr beschränktem Umfang möglich.

Altersgruppen der Verkehrsteilnehmer:

- Kinder bis 13 Jahre
- Jugendliche 14 - 17 Jahre
- junge Erwachsene 18 - 24 Jahre
- Erwachsene 25 - 64 Jahre
- Senioren ab 65 Jahre

**Unfallformen:**

- **Alkoholunfall**
= wenn mindestens einer der Unfallverursacher unter Alkoholeinfluss stand (nach aktueller Rechtsprechung bei einem BAK-Wert größer/gleich 0,3 Promille).
- **Drogenunfall**
= wenn mindestens einer der Unfallverursacher unter Einfluss von Drogen, berauschenden Mitteln oder Medikamenten stand.
- **Schulwegunfall**
= ein Verkehrsunfall, bei dem ein Schüler bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres auf dem Weg von oder zu einer schulischen Veranstaltung, einer Betreuungseinrichtung oder einem Hort verletzt oder getötet wurde.

Hauptverursacher sind die in der Reihenfolge der Unfallbeteiligten zuerst genannten Personen, welche die wesentliche Ursache für einen Unfall gesetzt haben.

Hauptunfallursache ist die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Es handelt sich hierbei i.d.R. um die wesentliche Unfallursache.

Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.

Häufigkeitsziffer (HZ) ist das relative Vorkommen des Ereignisses oder eines Merkmals in Bezug zu der jeweils gewählten Bevölkerungsgruppe. Die HZ wird in der Verkehrsunfallbekämpfung als Gradmaß für die Bewertung verschiedener Bereiche (z.B. Verunglückte, Hauptverursacher, Beteiligung) bezogen auf 100.000 Einwohner verwendet.

Hinweise:

Bei den vorgelegten Zahlen handelt es sich nur um die polizeilich bekannt gewordenen Verkehrsunfälle. Die Dunkelziffer (z.B. bei nicht erkannten „Parkremplern“ mit anschließender Unfallflucht oder Kleinunfällen, bei denen sich die Beteiligten ohne polizeiliche Hilfe selbst einigen) liegt um einiges über den tatsächlichen Unfallzahlen.

Nicht jeder Verletzte ist auch automatisch ein Unfallbeteiligter. So werden z.B. Mitfahrer (in einem Pkw oder Bus) statistisch nicht als Unfallbeteiligte gewertet, fallen somit auch nicht unter die Rubrik „Hauptverursacher“, „Mitverursacher“ oder „Nichtverursacher“. Dies ist der Grund, weshalb zahlenmäßige Differenzen zu anderen Diagrammen entstehen können.

Geschlechtsneutrale Formulierung

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf die geschlechterbezogene Differenzierung verzichtet. Sämtliche Bezeichnungen gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.

