



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Auf null!

Mehr Sicherheit mit Vision Zero



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**



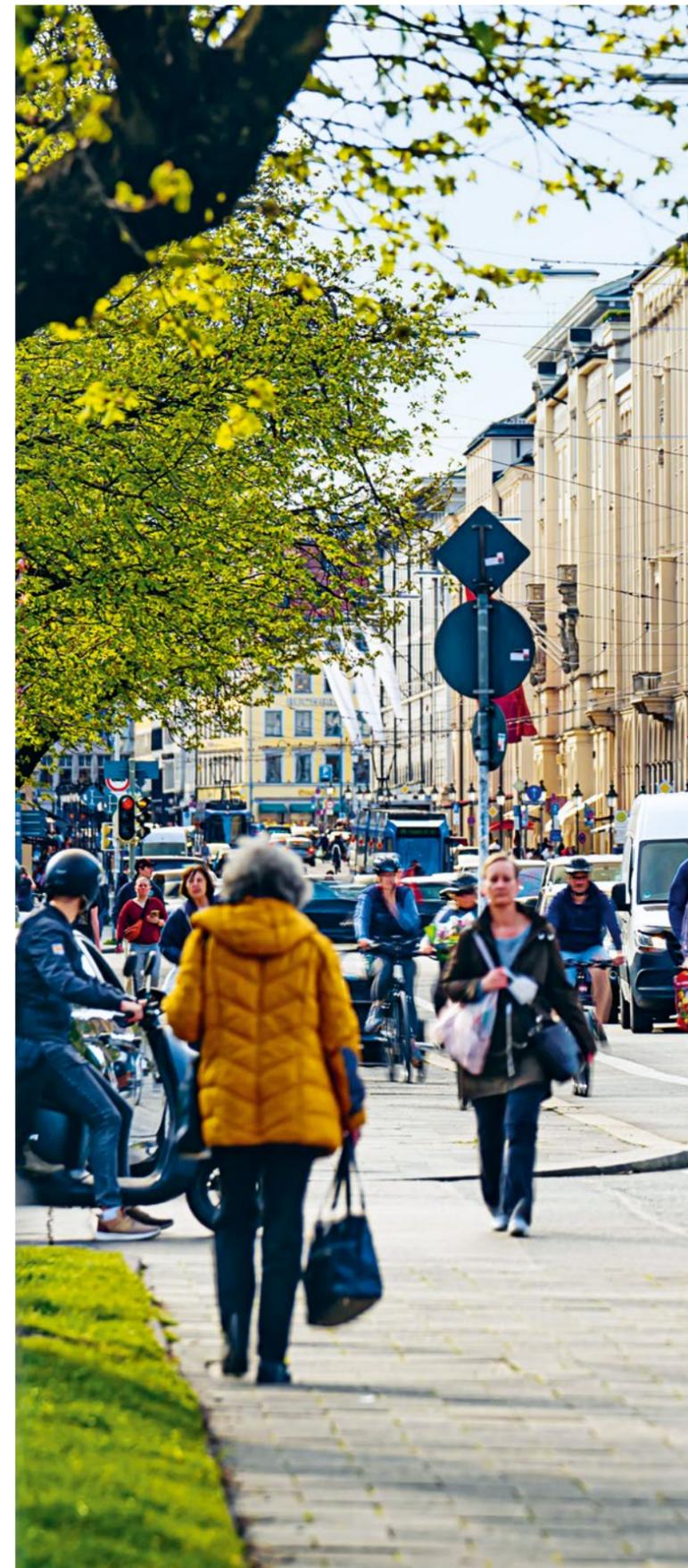
Inhalt

Einleitung	Ich. Du. Wir sind Verkehr.	4
Zahlen und Fakten		5
Interview	Was ist die Vision Zero, Herr Dunkel?	6
Ein Tag in München		
07:30 Uhr	Schulkinder unterwegs zu Fuß	8
08:15 Uhr	Viel los im morgendlichen Berufsverkehr	12
11:00 Uhr	Senior*innen im Straßenverkehr	16
13:15 Uhr	Schulweg mit dem Fahrrad	20
17:30 Uhr	Nach der Arbeit nach Hause radeln	24
23:00 Uhr	Nächtliches Treiben auf E-Tretrollern	28
Kolumne:	Mit Gelassenheit ans Ziel	30



Impressum

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, Marienplatz 8, 80331 München
kontakt@muenchenunterwegs.de, muenchenunterwegs.de
Redaktion und Grafik: SZ Scala GmbH
Druck: Gotteswinter und Fibo Druck- und Verlags GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 22, 80807 München
Stand: Juni 2022



Titelfoto: Ellen Verick; Fotos: LHM/Marienhagen/John, LHM/Dobner/Angermann, LHM; Illustration: Orest Balunnik

Liebe Münchnerinnen und Münchner,

die Verkehrswende ist eines der wichtigsten strategischen Ziele für unsere Stadt. Sie ist ein zentraler Baustein für die Klimaneutralität Münchens und gleichzeitig der Schlüssel dafür, dass unsere Stadt trotz des stetigen Wachstums lebenswert bleibt und alle Menschen möglichst sicher und umweltfreundlich an ihr Ziel kommen.

Damit das gelingt, arbeiten wir daran, dass immer mehr Menschen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein können. Wo nötig, teilen wir dafür den knappen Straßenraum neu auf. Wir achten dabei darauf, den Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität nicht nur attraktiv, sondern auch sicher zu gestalten. Dies vor allem mit Blick auf die weniger geschützten Verkehrsteilnehmer*innen wie Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.

Unser Anspruch ist in der Vision Zero formuliert: In Zukunft soll es möglichst keine Toten und Schwerverletzten mehr im Münchner Straßenverkehr geben!

Damit wir dieses Ziel auch erreichen können, braucht es konkrete Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen. So wertet das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München beispielsweise Unfalldaten aus und kann dadurch gefährliche Stellen im Verkehr schnell identifizieren und gezielt entschärfen. Ein Fokus liegt aber auch auf der Präventionsarbeit: Mit verbesserter Infrastruktur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen kommen wir dem Ziel der Vision Zero Stück für Stück näher.

Entscheidend ist, dass wir alle gemeinsam Verantwortung für eine sichere Mobilität übernehmen. Denn Vision Zero kann nur dann Realität werden, wenn wir eine Kultur von gegenseitiger Rücksichtnahme und respektvollem Miteinander erreichen. Hierzu können Sie alle jeden Tag aktiv beitragen – und so dabei mitwirken, den Verkehr in unserer Stadt für alle sicherer zu gestalten.

Dieter Reiter



Ihr Oberbürgermeister
Dieter Reiter



Ich. Du. Wir sind Verkehr.

Was ist die Vision Zero?

2018 hat der Stadtrat in München die Vision Zero beschlossen. Diese Sicherheitsstrategie wurde als Grundlage einer modernen Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt und hat sich international schon in vielen Ländern und Städten durchgesetzt. Ziel der Vision Zero sind null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr. Um das zu erreichen, muss ein sicheres Verkehrssystem geschaffen werden. Menschen sind zentraler Bestandteil des Straßenverkehrssystems und sie handeln nicht immer fehlerfrei. Deshalb müssen vor allem Autos, Lastwagen und Busse genauso wie die Infrastruktur so gestaltet werden, dass sie menschliche Fehler verzeihen.

Über dieses Magazin

Mit diesem Magazin wollen wir die Bürger*innen über die Umsetzung der Vision Zero in München informieren und einen Ausblick darauf geben, was die Stadt sowie jeder und jede Einzelne tun kann, damit es bei uns künftig keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr mehr gibt. Denn wir müssen uns gemeinsam auf den Weg zur Vision Zero machen: mit Rücksicht, Toleranz und Gelassenheit. Hierfür braucht es auch einen Perspektivenwechsel. Wer sich in die Situation der anderen Verkehrsteilnehmer*innen hineinversetzt, versteht deren Handeln und Emotionen besser. So kann jede*r von uns einen aktiven Beitrag für mehr Sicherheit und Miteinander auf Münchens Straßen leisten.

Ein Tag in München

Um zu illustrieren, wie die Vision Zero in der Praxis funktionieren kann, beschreiben wir einen typischen Tag in München. Aus dem Blickwinkel verschiedener Verkehrsteilnehmer*innen zeigen wir alltägliche Situationen, wie Jung und Alt, Fußgänger*innen, Radler*innen und Autofahrer*innen sie auf ihren Wegen durch die Stadt erleben. Wir zeigen auf, wo es typische Konflikte gibt, und stellen konkrete Maßnahmen und Lösungsansätze vor.

Datengrundlage

Grundlage der vorgestellten Maßnahmen und Daten in diesem Magazin ist die Auswertung von jährlich circa 40.000 Unfällen durch das Mobilitätsreferat auf Basis der polizeilichen Unfalldaten. Künftig sollen auch weitere Daten herangezogen werden, zum Beispiel von Krankenhäusern oder Versicherungen. So können wir noch besser verstehen, wie sich die Situation im Münchner Verkehr verbessern lässt.

Ein wichtiges Ergebnis unserer Analysen: Mehr als zwei Drittel aller Toten und Schwerverletzten im Münchner Straßenverkehr sind Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Diese besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer*innen gilt es also besser zu schützen – hier setzen wir mit der Vision Zero an.



Zahlen und Fakten

So sind Münchner*innen unterwegs*

34 %



mit dem Auto
(inkl. Mitfahrer*innen)

24 %



mit Bus und Bahn

24 %



zu Fuß

18 %



mit dem Fahrrad

16

Menschen kamen von 2012 bis 2021 durchschnittlich jedes Jahr im Münchner Straßenverkehr ums Leben. Im selben Zeitraum wurden im Durchschnitt jedes Jahr weitere 576 Verkehrsteilnehmer*innen schwer verletzt.

88 %

der 1,56 Millionen Münchner*innen sind jeden Tag in der Stadt unterwegs und legen dabei im Schnitt 40 Kilometer zurück.

0

Tote und Schwerverletzte im Münchner Straßenverkehr. Das ist das Ziel der vom Stadtrat beschlossenen **Vision Zero.**

Weniger Verletzte

Die Zahl der Unfälle mit Getöteten, Leicht- und Schwerverletzten ist in München seit 2018 rückläufig. Für 2020 und 2021 dürften die Ausgangsbeschränkungen, Schulschließungen und das vermehrte Arbeiten im Homeoffice während der Corona-Pandemie eine Rolle gespielt haben.

5.471
2018

5.313
2019

4.918
2020

4.814
2021

Ergänzend zu den Informationen in diesem Magazin haben wir für Sie vertiefende Informationen und Analysen zu den einzelnen Themenfeldern zusammengestellt. Diese finden Sie auf unserer Webseite unter muenchenunterwegs.de/visionzero/aufnull.



* Quellen: LHM, MID 2017; Illustrationen: Jessica Heinrich

Mehr Schutz für die Schwächsten

2018 hat der Stadtrat die Vision Zero beschlossen. Die Aufgabe: mehr Verkehrssicherheit, damit es auf Münchens Straßen keine Toten und Schwerverletzten mehr gibt. Georg Dunkel schildert, was der Stadt schon gelungen ist, worauf er stolz ist und was München noch tun muss, um dieses Ziel zu erreichen.

Herr Dunkel, wie will das Mobilitätsreferat die Verkehrssicherheit in München verbessern?

Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Bestandteil unserer Mobilitätsstrategie 2035, die wir aktuell entwickeln. Darin ist auch die Umsetzung der Vision Zero festgelegt: mit der ganz klaren Zielsetzung, dass wir die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf null herunterfahren wollen. Aber mit der Strategie allein ist noch kein Menschenleben gerettet. Wir müssen aktiv im Straßenraum etwas verändern.

Wie machen Sie das?

In einem ersten Schritt haben wir uns um die notwendigen Grundlagendaten und den Aufbau einer IT-Infrastruktur zur Datenanalyse gekümmert. Mittlerweile steht uns eine digitale Karte mit den polizeilichen Unfalldaten zur Verfügung, die wir detailliert, etwa nach Unfallschwerpunkten, auswerten können. Parallel dazu haben wir zusätzliches Personal für die Schulwegsicherheit, die Unfallkommission und die Datenanalyse eingestellt.

Wir beginnen nun damit, auffällige Gefahrenstellen an besonders unfallträchtigen Kreuzungen zu entschärfen. Wir fangen dabei mit den Stellen an, an denen wir mit kleineren, schnell umzusetzenden Maßnahmen möglichst viel erreichen können.

Die Zahl aller Verkehrsunfälle muss spürbar zurückgehen, insbesondere aber muss sie bei den ungeschütz-



Georg Dunkel,
Mobilitätsreferent
der Landeshauptstadt München

ten Verkehrsteilnehmer*innen wie Zufußgehenden und Radfahrenden sinken. Zwar sind die Unfallzahlen in den vergangenen zwei Jahren zurückgegangen, doch das liegt auch am geringeren Verkehrsaufkommen während der Corona-Pandemie. Auf diesen Zahlen dürfen wir uns nicht ausruhen.

Und was kann jede und jeder Einzelne tun?

Ein wichtiger Punkt ist die gemeinsame Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer*innen. Eigentlich finde ich, dass der Paragraf 1 der Straßenverkehrsordnung schon alles regeln könnte: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Wenn alle aufeinander Rücksicht nehmen würden, dürfte es eigentlich keine Unfälle mehr geben. Aber das Verkehrsaufkommen wird immer größer: Immer mehr Menschen sind in München zu Fuß, mit dem Fahrrad, in öffentlichen Verkehrsmitteln und auch mit dem Auto unterwegs. Daraus resultieren auch mehr Konflikte. Umso wichtiger ist für uns die Vision Zero.

Was ist die Vision Zero denn genau?

Sie ist zunächst genau das, was sie verspricht, nämlich dass wir keine Toten und Schwerverletzten mehr im Stra-

„Uns motivieren hier Beispiele aus anderen Städten. Helsinki hat das Ziel mit null Verkehrstoten bereits einmal erreicht.“

ßenverkehr haben wollen. Das ist ein sehr ambitioniertes Ziel. Uns motivieren hier Beispiele aus anderen Städten: Helsinki hat das Ziel mit null Verkehrstoten bereits einmal erreicht. Es ist also möglich und wir wollen uns dieser Herausforderung auch stellen. Parallel zu der systematischen Entschärfung von Gefahrenpunkten geht es dabei auch stark um das Thema „Prävention“. Wir wollen dafür sorgen, dass Unfälle erst gar nicht passieren. Dazu gehört zum Beispiel die Verbesserung der Radinfrastruktur, also der Bau von breiteren Radwegen. Außerdem planen wir gerade eine Verkehrssicherheitskampagne, mit der wir die gegenseitige Rücksichtnahme und das gemeinsame Miteinander im Straßenverkehr stärken wollen. Wir sind sehr froh darüber, dass der Stadtrat die Vision Zero beschlossen hat und wir jetzt einen klaren Auftrag haben, dieses Ziel mit hoher Priorität angehen zu können.

Für welche Gruppe von Verkehrsteilnehmer*innen besteht größter Handlungsbedarf?

Die Schwächsten müssen wir am meisten schützen. Das sind diejenigen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs sind. Auch Kinder und Senior*innen haben einen besonders hohen Schutzbedarf. Den erreichen wir am besten durch eine fehlerverzeihende Infrastruktur. Eine Stadt der Zukunft, eine lebenswerte Stadt, muss auch den Fehler eines Kindes im Straßenverkehr verzeihen können, ohne dass gleich etwas passiert.

Gibt es im Münchner Straßennetz Stellen, die besonders gefährlich sind?

Das ist pauschal nicht zu beantworten. Es gibt Stellen, die wir als gefährlich einstufen, weil es da immer wieder zu Unfällen kommt. Das sind vor allem Einmündungen und Kreuzungen. Wir arbeiten eine Liste von 50 Gefahrenstellen ab, die wir entschärfen. Darüber hinaus gibt es unsere Unfallkommission: Sie setzt sich bei Unfalld häufungen und bei Unfällen mit Todesfolge sehr schnell zusammen und analysiert, was wir an diesen Stellen verbessern können.

Welche Projekte im Bereich Verkehrssicherheit wurden umgesetzt und worauf sind Sie hier besonders stolz?

Stolz bin ich darauf, dass wir das Thema so prominent bearbeiten können und dass dafür auch unsere Personalressourcen ausgedehnt werden. Ein wichtiges Projekt sind für mich die Fahrradstraßen: Davon haben wir in den vergangenen Jahren viele entwickelt, insgesamt haben wir rund 90 Fahrradstraßen. Jetzt optimieren wir sie auch baulich. Außerdem haben wir nun ein digitales Schulwegportal, mit dem Eltern die Schulwege für ihre Kinder planen können. Das sind Entwicklungen, die ich sehr gut finde.

Sie haben lange im Bereich der Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung gearbeitet. Wie muss eine Stadt ihren Straßenraum gestalten, damit er für ihre Bewohner*innen sicher ist?

Es muss eine Infrastruktur sein, die verständlich ist und in der sich Verkehrsteilnehmer*innen automatisch so verhalten, dass andere Personen nicht gefährdet werden. Wenn wir zum Beispiel Tempo-30-Zonen haben, dann muss das die Fahrbahn auch für den Autoverkehr signalisieren. Die Gestaltung des Straßenraums muss die gewünschte Nutzung ausdrücken. Gleichzeitig müssen wir die Infrastruktur pragmatisch darauf auslegen. Wenn wir den Bus- und Radverkehr fördern wollen, dann brauchen Straßen auch die entsprechenden Breiten. Das ist in München mit seinen zum Teil sehr engen Straßen nicht immer konfliktfrei möglich.

Wie können wir mehr Harmonie erreichen, unabhängig von der Wahl der Verkehrsmittel?

Indem wir uns um eine gewisse Gelassenheit bemühen. Gleichzeitig sollte man vorausschauend unterwegs sein, um auf mögliche Fehler reagieren zu können. Dann empfindet man diese Situationen nicht gleich als Stress.

Kann also die Vision Zero zum Goal Zero werden?

Ja, parallel zu unserer Mobilitätsstrategie 2035. Ich hoffe, dass wir bis dahin das Ziel der Vision Zero erreicht haben, vielleicht sogar vorher. Ich bin überzeugt davon, dass wir die Trendwende schaffen. In den nächsten Jahren werden wir sicher positive Entwicklungen sehen. Wir sind auf einem sehr guten Weg.

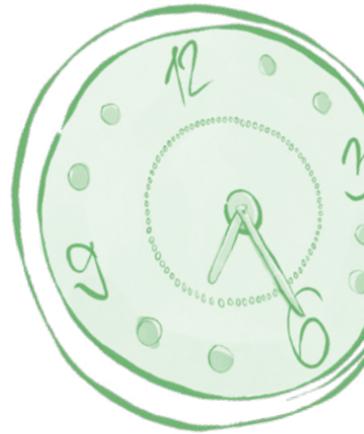
Schwerpunkte der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit

- Verbesserung der Datenlage und umfassende Analyse der Gefahren- und Unfallsituationen
- Fokus auf Maßnahmen mit hoher Priorität und guter Wirksamkeit, zum Beispiel unfallträchtige Kreuzungen
- Bessere Präventionsarbeit, um Unfälle zu vermeiden, wie beispielsweise der Ausbau der Radinfrastruktur
- Öffentlichkeitsarbeit zur Wahrnehmung der Verantwortung aller Akteur*innen sowie zur Steigerung der Akzeptanz für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Schulkinder unterwegs zu Fuß

Alle Tage wieder

Die Grundschule an der Tumblingerstraße liegt recht idyllisch mitten in der Isarvorstadt. Doch bis die Kinder die Schule erreichen, müssen viele von ihnen entlang viel befahrener Straßen durch den morgendlichen Berufsverkehr kommen.



Kinder brauchen besonderen Schutz, weil sie Gefahren im Straßenverkehr nicht immer richtig einschätzen können.

7:35 Uhr, Kreuzung Thalkirchner Straße/ Kapuzinerstraße

Jetzt geht es los. Um diese Uhrzeit geht es an dieser Kreuzung hoch her. Vier Bushaltestellen, an denen im Minutentakt die Busse ankommen. Schwerlastverkehr, der zum nahe gelegenen Schlachthof abbiegen will, eine Flotte von Radler*innen unterwegs in Richtung Innenstadt. Und schließlich viele kleine Jungen und Mädchen mit großen Ranzen auf den Rücken, die zu Fuß oder mit Rollern unterwegs sind und jetzt noch genau 15 Minuten haben, um pünktlich in ihren Klassenzimmern anzukommen. Bis vor nicht allzu langer Zeit half an dieser Kreuzung noch eine Schulweghelferin den Kindern über die viel befahrene Straße mit der Bushaltestelle in der Mitte auf den schmalen Bürgersteig gegenüber. Die hat leider aufgehört und es wird dringend eine Person gesucht, die das übernehmen

kann. Aktuell müssen es die Kinder an dieser Kreuzung leider allein schaffen.

7:40 Uhr, Kreuzung Waltherstraße/Maistraße

Hier ist eine Schulweghelferin im Einsatz. „Die sind heute aber ziemlich spät dran“, sagt Alida Seiler und bremst mit weit ausgebreiteten Armen die Autos auf der Waltherstraße ab, damit die Mutter und ihr gähnender Sohn die Straße sicher überqueren können. Die junge Grafikdesignerin hat sich auf einen Aushang des Elternbeirats gemeldet. Seit Juni 2021 steht sie jetzt jeden Morgen vor Beginn ihres Arbeitstags in einem neongelben Mantel mit einer Kelle in der Hand an der Kreuzung. Dort hilft sie den Kindern und ihren Eltern über die Straße. „Die Kleinen sind süß. Ich mache das wirklich gerne“, sagt Seiler. Viel Zeit zum Reden hat sie gerade nicht, denn auch an dieser Ecke ist um diese Uhrzeit viel los. Autos, Rad-

ler*innen, Menschen auf E-Rollern, Fußgänger*innen und aktuell Baustellenfahrzeuge, die einem die Sicht nehmen. Alle treffen hier aufeinander. Joshua*, der gerade die Maistraße entlangläuft, fühlt sich auf dem Weg zur Schule dennoch sicher. Wenn dieser nur nicht so lange wäre: „Ampel, Ampel und dann kommt nur noch gehen“, stöhnt der Zweitklässler.

7:45 Uhr, Tumblingerstraße vor der Schule

In fünf Minuten müssen alle Kinder im Klassenzimmer sitzen. Jetzt eilen die letzten der insgesamt 350 Tumblinger-Schüler*innen von allen Seiten zur Schule. Viele werden auch von den Eltern mit dem (Lasten-)Fahrrad gebracht. Nur vereinzelt hüpfen Kinder aus einem Auto vor der Schule ein. Die drei Freunde Eymen, Miran und Leo* laufen gerade über den Zebrastreifen vor der Schule. Sie sind jeden Morgen fast 20 Minuten

unterwegs. „Wir mögen unseren Schulweg“, sagen die drei Drittklässler. Wirklich aufpassen müssten sie nur beim Überqueren der Thalkirchner Straße nach dem Friedhof: „Da biegen oft Autos ab, ohne zu schauen“, sagt Miran. Unterdessen rollert ihre Klassenkameradin Ada an ihnen vorbei. Sie ist noch in Begleitung ihres Vaters unterwegs – aber nicht mehr lange. Vater und Tochter üben gerade, wie Ada mögliche Gefahren auf ihrem Schulweg umfahren kann.

„Da biegen oft Autos ab, ohne zu schauen.“

Die problematischste Stelle für Ada ist der Kapuzinerplatz, der seit seinem Umbau aber immerhin gut sichtbare und mit einer Ampel gesicherte Übergänge in allen Richtungen hat. Trotzdem: Überall dort, wo große Straßen aufeinandertreffen, ist Vorsicht ge-

boten. Das lernen die Schüler*innen an der Tumblinger Grundschule am besten noch schneller als das Abc.

8:45 Uhr, Direktorat

Die Direktorin der Grundschule, Ulrike Hohl, kommt gerade aus der ersten Stunde Unterricht zurück in ihr Büro. Dort kann man von oben die neuen weißen Markierungen sehen, die die Polizei auf den Boden des Pausenhofs gepinselt hat: Rechts- und Linksabbiegespuren, Kreuzungen und Kurven. Auf dem Parcours findet das Verkehrstraining für die Grundschüler*innen aller Klassen statt. Die Kinder sollen lernen, sich möglichst selbstständig durch ihre Stadt zu bewegen. Auch die Eltern leisten hier einen großen Beitrag. Dennoch wäre ihr wohlher, wenn an mehr kritischen Stellen Schulweghelfer*innen stünden. Zwar habe der Elternbeirat aktuell wieder Aushänge im Viertel verteilt, aber die Resonanz sei bislang spärlich. „Des-

halb bin ich froh, dass es den Bus mit Füßen gibt“, sagt Hohl. Bei dem Projekt schließen sich Eltern zusammen und begleiten abwechselnd die Erstklässler*innen zur Schule – bis diese sich sicher fühlen und den Schulweg ohne elterliche Begleitung meistern.

„Deshalb bin ich froh, dass es den Bus mit Füßen gibt.“

Manchmal beobachtet sie ihre Schüler*innen unterwegs und ist regelrecht erstaunt, wie umsichtig sich die Wildfänge vom Pausenhof im Straßenverkehr verhalten. Das beruhigt. Genauso wie die Tatsache, dass in ihren 18 Jahren an dieser Schule noch kein Kind in einen schlimmen Unfall verwickelt war. „Toi, toi, toi“, sagt die Direktorin und klopft auf ihren Schreibtisch.

* Namen aller Kinder geändert

Mehr Sicherheit für kleine Fußgänger*innen

Kinder können Situationen im Straßenverkehr noch nicht so gut einschätzen wie Erwachsene. Sie zu schützen, ist ein wichtiges Ziel der Vision Zero.

Kleine Kinder, große Autos

Wer in der Nähe von Schulen zu schnell fährt, riskiert das Leben der Schüler*innen. Kinder sind kleiner und können vor dem Überqueren einer Straße nur schwer über geparkte Autos hinwegsehen. Und umgekehrt: Kinder, die zwischen parkenden Autos auf die Fahrbahn treten, werden von Autofahrer*innen kaum oder zu spät wahrgenommen. Eine brenzlige Situation. Besonders dramatisch sind Zusammenstöße mit SUVs, die mit ihrer hohen Front schwere Verletzungen verursachen können. Deshalb: Im Umfeld von Schulen langsam fahren und bremsbereit sein! Gefahr lauert auch, wenn Autos zu nah an Kreuzungen abgestellt werden, weil sie dadurch die Sicht auf das Verkehrsgeschehen nehmen. Fürs Parken in der Nähe von Kreuzungen gilt ein Mindestabstand von fünf Metern, ist dort ein Radweg vorhanden, sind es sogar acht.

Anregungen zum Schulweg?

Wenn Eltern oder die Schule einen Schulweg als problematisch erachten, können sie sich per E-Mail unter schulwegsicherheit.mor@muenchen.de an das Mobilitätsreferat wenden und die Situation genau schildern. Das Anliegen wird geprüft und es wird, falls nötig, so schnell wie möglich dafür gesorgt, dass die entsprechenden Stellen entschärft werden.



530

Schulweghelfer*innen sorgen bei Wind und Wetter dafür, dass der Schulweg für Kinder sicherer wird.

Besser zu Fuß als mit dem Elterntaxi

Allein den Weg finden und selbstständig Straßen überqueren: Für Grundschulkinder ist der Schulweg eine Herausforderung. Viele Eltern haben Angst, dass etwas passieren könnte, und bringen den Nachwuchs lieber zur Schule – in der morgendlichen Hektik leider oft mit dem Auto. Eine paradoxe Situation, denn sie erzeugen noch mehr Verkehr vor den Schulen und steigern die Unfallgefahr für andere Schüler*innen. Darüber hinaus nehmen sie ihren Kindern die Möglichkeit, den Schulweg selbstständig zu meistern und sich selbstbewusst und sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Dabei ist Bewegung an der frischen Luft gesund und macht zusammen mit anderen Kindern Spaß – was vor und gerade nach einem langen Schultag dringend nötig ist.



Vertiefende Informationen und Analysen zum Thema „Schulwegsicherheit“ haben wir unter muenchenunterwegs.de/visionzero/aufnull zusammengestellt.

Unsere Angebote für einen sicheren Schulweg



Bus mit Füßen

Der Weg in die Schule ist vor allem für Erstklässler ein wichtiges Thema. Mit dem „Bus mit Füßen“ laufen die Kinder gemeinsam in abwechselnder Begleitung eines Elternteils zur Schule. Ein Bus besteht aus einer Gruppe von fünf bis acht Schüler*innen, die auf einer festgelegten Route unterwegs sind. Dabei sammelt ein Elternteil die einzelnen „Fahrgäste“ an ihren „Haltestellen“ ein und bringt sie sicher in die Schule. Sobald die Kinder selbstbewusst und sicher genug sind, um ihren Schulweg allein zurückzulegen, können sie den Bus auch ohne elterliche Begleitung fortführen. Informationen unter muenchenunterwegs.de/kita-schule.



Sichere Routen planen

Eltern sollten den Schulweg am besten schon vor dem ersten Schultag mit ihren Kindern üben. Ganz wichtig dabei ist es, eine sichere Route möglichst ohne unübersichtliche Kreuzungen oder viel befahrene Straßen zu wählen. Dabei hilft das digitale Schulwegportal des Mobilitätsreferats unter muenchenunterwegs.de/angebote/das-digitale-schulwegportal. Darin sind für das ganze Stadtgebiet nicht nur die Standorte aller Grundschulen, sondern auch Ampeln, die Einsatzorte und -zeiten von Schulweghelfer*innen und sogar die Routen vom „Bus mit Füßen“ verzeichnet. So lässt sich problemlos ein optimaler Schulweg planen. Und selbst wenn der etwas länger dauert als der direkte Weg: Sicherheit geht vor!



Engel in Gelb

Rund um Münchens Grundschulen sind an Ampeln, Zebrastreifen oder Verkehrshelferübergängen Schulweghelfer*innen im Einsatz. Diese ehrenamtlichen „Gelben Engel“ leisten einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit von Kindern auf Münchens Straßen: Dort, wo sie die Kinder im Straßenverkehr unterstützen, hat es seit vielen Jahren keinen Unfall mit Schwerverletzten gegeben. Wer Zeit und Lust hat, selbst als Schulweghelfer*in Kindern zu helfen, kann sich gerne beim Mobilitätsreferat melden. Engagierte Bürger*innen sind immer willkommen.

Kontakt:

schulwegdienste.mor@muenchen.de
Telefon: 089 233-39666

66

polizeilich erfasste Schulwegunfälle gab es 2021 in München. 2020 waren es 43, 2019 hingegen noch 104. Bei den starken Rückgängen in den letzten beiden Jahren spielten aber die Schulschließungen während der Corona-Pandemie eine große Rolle.

Auf
null!

Berufsverkehr 08:15



Wer trotz Stress Rücksicht auf andere nimmt, kommt entspannter ans Ziel.

Viel los im morgendlichen Berufsverkehr

Entspannt euch!

Sobald der morgendliche Berufsverkehr stockt, steigt das eigene Stresslevel. Das muss nicht sein. Mit ein paar Tricks lässt sich der Weg in die Arbeit deutlich entspannter meistern, weiß Verkehrspsychologe Dr. Wernher Brucks.

Besser planen

Zeitdruck stresst. Jede Abweichung kann in solchen Situationen zur Eskalation führen. Wer kann, sollte sich deswegen nicht auf den letzten Drücker auf den Weg machen. Hilfreich kann es auch sein, Stoßzeiten zu meiden, wann immer das möglich ist.

Imaginäre Strichliste

Wer von sich weiß, dass er im Verkehr teilweise zu unfreundlich zu anderen ist, kann sich vornehmen, daran gezielt zu arbeiten – ganz unabhängig davon, ob man mit dem Auto, Fahrrad, mit Bus und Bahn oder zu Fuß unterwegs ist. So kann man sich zum Beispiel vornehmen, in fünf Situationen besonders nett zu anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu sein, und dies dann jeweils auf seiner gedanklichen Strichliste abhaken. So erwischt man sich auch leichter dabei, falls man sein Vorhaben doch einmal brechen sollte.

Entspannungstechniken nutzen

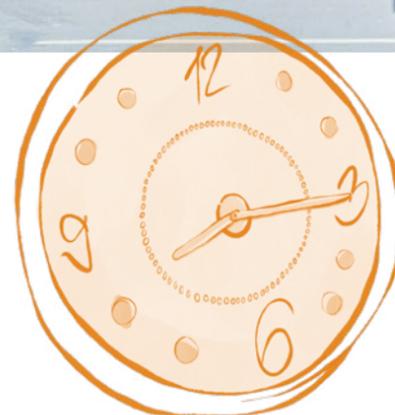
Wer auf dem Weg zur Arbeit gestresst ist, kann es auch mit gezielten Entspannungstechniken versuchen. Da gibt es eine ganze Reihe von Übungen. Geregeltes und tiefes Atmen ist zum Beispiel eine hervorragende Entspannungsmethode für unterwegs.

Vorausschauend unterwegs

Auf den ersten Blick hat das eher etwas mit Sicherheit zu tun. Wenn wir weniger abrupte Manöver ausführen müssen, hilft uns das auch dabei zu entspannen – und umweltschonend ist es ebenfalls.

Blickkontakt aufnehmen

Das ist mein kleiner Geheimtipp. Wenn ich zum Beispiel über die Straße gehe, versuche ich immer, Blickkontakt aufzunehmen und mich freundlich zu verständigen. Und: Auch Bedanken ist wichtig.



Fotos: argumx/ThomasxEinberger/rimago, privat, Markus John; Illustration: Orest Balunnik

Routine durchbrechen

Man sollte die Reise nicht nur als Mittel zum Zweck, sondern als Teil des Ziels verstehen. Abwechslung hilft dabei. Zum einen kann man die Routen verändern, aber auch die Art, wie man sie zurücklegt – mal zu Fuß und mit der Tram, dann wieder mit dem Rad.

Vom Stress ablenken

Hilfreich kann es sein, sich vom Stress abzulenken. Es kann schon reichen, einfach die Stadt oder die Landschaft zu genießen. Im Auto funktioniert es auch, Hörbücher und Musik zu hören oder ein Bonbon zu lutschen. Wichtig ist es, den Stress nicht an sich ranzulassen.

Partner*in statt Gegner*in

Man sollte sich klarmachen, dass der Verkehr ein gemeinsames Projekt ist, bei dem alle sicher von A nach B wollen. Dazu können alle ihren kleinen Beitrag leisten. Sprich: Entweder kann man sich kollegial beteiligen oder als Trittbrettfahrer*in aggressiv unterwegs sein.

Frische Luft

Der Spruch „Bleib cool!“ kommt nicht von ungefähr. Hitze macht einen aggressiver. Im Auto kann es ratsam sein, frische Luft über das Fenster reinzulassen.

Dr. Wernher
Brucks,
Sozial- und
Verkehrspsychologe



Er leitet den Bereich Verkehrssicherheit der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich und koordiniert den strategischen Schwerpunkt des Stadtrates „Sicher Velofahren“. Darüber hinaus ist er Sicherheitsbeauftragter für die Straßeninfrastruktur und führt Präventionsprojekte in verschiedenen Bereichen durch. Darunter zum Beispiel die Kampagne grosi-an-bord.ch, mit der eine bessere Stimmung im Straßenverkehr erreicht werden soll. Wernher Brucks ist außerdem stellvertretender Präsident der AXA-Stiftung für Prävention.

Mehr Sicherheit an Kreuzungen

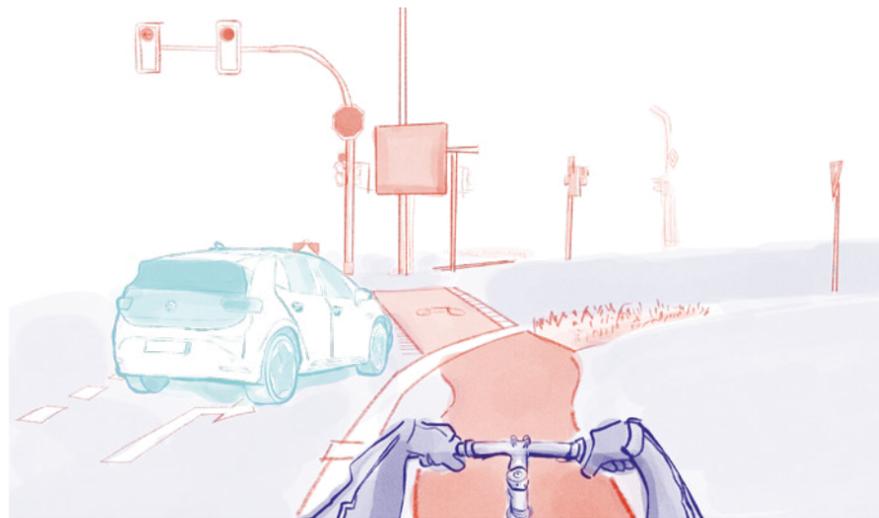
An Kreuzungen ist die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden komplex. Entsprechend oft kommt es dort zu Unfällen. Das will das Mobilitätsreferat ändern.

50

besonders unfallträchtige Kreuzungen hat die Stadt in einem ersten Schritt identifiziert. An rund der Hälfte wurde die Gefahrensituation durch verschiedene Maßnahmen bereits entschärft.

Unfallgefahr minimieren

Um die Verkehrssituation an Kreuzungen nachhaltig zu verbessern, hat das Mobilitätsreferat die Arbeitsgruppe „Sichere Kreuzungen“ gegründet. Aufgabe ist es unter anderem, besonders unfallträchtige Kreuzungen und Einmündungen zu identifizieren und Maßnahmen auf den Weg zu bringen, die die Unfallgefahr an Knotenpunkten minimieren. Das können beispielsweise neue Schilder und Markierungen sein, aber auch die Umgestaltung von Knoten und Fahrspuren. Zudem soll die Wirksamkeit umgesetzter Maßnahmen regelmäßig evaluiert werden.



Was sind freilaufende Rechtsabbieger?

Freilaufende Rechtsabbieger sind eigene Abbiegespuren an Kreuzungen für Autos und Lastwagen. Für den motorisierten Verkehr sind sie praktisch, weil die Fahrer*innen an der Kreuzung nicht halten müssen und zügig weiterfahren können. Gleichzeitig stellen sie eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer*innen dar, da sie oft Radwege und Fußgängerübergänge kreuzen. Wenn Auto- oder Lastwagenfahrer*innen ohne abzubremfen abbiegen und dabei nicht auf Radler*innen oder Fußgänger*innen achten, kann es zu schweren Unfällen kommen. Um das zu verhindern, überprüft und entschärft die Stadt alle freilaufenden Rechtsabbieger. Wo nötig, werden diese auch zurückgebaut. Sofortmaßnahmen werden unter anderem am Knotenpunkt Wintrichring/Georg-Brauchle-Ring oder an der Fürstenrieder Straße/Ammerseestraße umgesetzt. Dort sollen Stoppschilder, Haltelinien und Sperrflächen schnell für mehr Sicherheit sorgen.

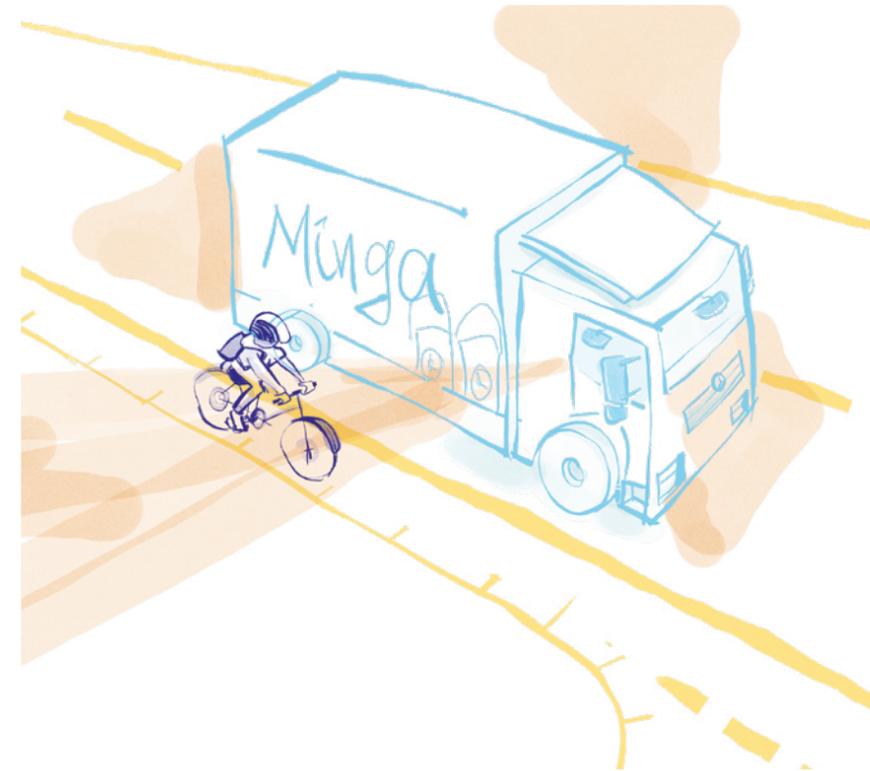
Damit Radler*innen besser gesehen werden

An Kreuzungen werden in München immer mehr Radspuren rot eingefärbt. Das ist besonders dort sinnvoll, wo es für Autos Rechtsabbiegespuren gibt, die den Radweg kreuzen. Eine andere Maßnahme, um die Sicherheit an Kreuzungen für Radler*innen zu erhöhen, sind aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS). Auf diesen vorgezogenen Flächen stehen Radler*innen an roten Ampeln näher an der Kreuzung und sind für Autofahrer*innen besser sichtbar.

44%

der Unfälle mit Radfahrer*innen sind Abbiege- oder Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle. Bei diesen Unfalltypen wird der Vorrang oder die Vorfahrt beim Abbiegen, Einbiegen oder Kreuzen nicht gewährt.

Foto: LHM/Marienhagen/John; Illustrationen: Orest Balunlik



Warum sind rechtsabbiegende Lastwagen so gefährlich?

Fahrer*innen von Bussen oder Lastwagen (über 3,5 Tonnen) müssen beim Rechtsabbiegen innerorts sehr umsichtig vorgehen. Bedeutet: mit Schrittgeschwindigkeit fahren, permanent auf schwächere Verkehrsteilnehmer*innen achten und über sechs Spiegel den Bereich neben dem Fahrzeug einsehen. Im Alltag ist das gar nicht so einfach, auch wegen der zunehmenden Hektik im Verkehr, und es kommt immer wieder zu Fehlern. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sollen mit solchen Fehlern, die oft tödlich enden, rechnen und die Gefahrenbereiche vor und rechts neben dem Lastwagen (umgangssprachlich als „toter Winkel“ bezeichnet) meiden. Sie sollten nicht auf ihre Vorfahrt pochen und sich nicht darauf verlassen, gesehen zu werden. Den besten Schutz vor Abbiegeunfällen mit Lastwagen bieten Abbiegeassistenzsysteme. Sie warnen die Fahrer*innen vor Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen im direkten Umfeld des Fahrzeugs und können schlimme Unfälle verhindern. Doch es wird dauern, bis alle Lastwagen damit ausgerüstet sind. Eine EU-Regelung schreibt den „Totwinkel-Assistenten“ erst ab Juli 2024 für alle neuen Fahrzeuge vor. So lange will die Landeshauptstadt München nicht warten und hat ihre eigene Lkw-Flotte mittlerweile zu über 90 Prozent mit Abbiegeassistenten ausgerüstet. Auch bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge sind die Assistenten nun vorgeschrieben.

Vertiefende Informationen und Analysen zum Thema „Kreuzungen“ haben wir unter muenchenunterwegs.de/visionzero/aufnull zusammengestellt.



Spieglein, Spieglein

Den meisten Münchner*innen werden sie längst aufgefallen sein: Trixi-Spiegel an Kreuzungen. Diese runden Spiegel sollen Lastwagenfahrer*innen dabei helfen, Fußgänger*innen und Radler*innen beim Rechtsabbiegen besser zu sehen. Erfunden hat sie Ulrich Willburger, dessen Tochter Beatrix von einem abbiegenden Betonmischer-Fahrer erfasst und schwer verletzt wurde. Daher der Name „Trixi“. Um zu klären, ob Trixi-Spiegel derartige Unfälle vermeiden können, hat die Stadt München einen Pilotversuch gestartet und zwischen 2019 und 2020 100 Trixi-Spiegel an 40 Standorten mit hohem Unfallrisiko installiert. Das Ergebnis des Versuchs ist eher ernüchternd: Die Fahrer*innen haben die Spiegel in nur neun Prozent der Abbiegevorgänge beachtet. Gestoppt wird das Projekt dennoch nicht. Der Radiosender Radio Gong hat der Stadt in einer Spendenaktion insgesamt 1.000 weitere Spiegel zur Verfügung gestellt, von denen die meisten mittlerweile an bekannten Gefahrenpunkten montiert wurden. Denn: Selbst ein kleiner Beitrag zur Sicherheit kann Menschenleben retten!

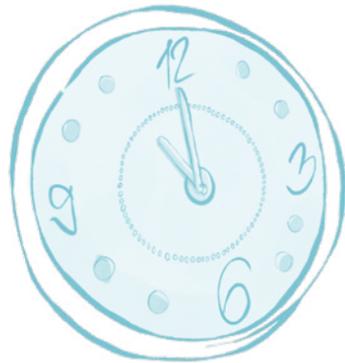


Einer von zahlreichen Trixi-Spiegeln in München

Senior*innen im Straßenverkehr

Schwindende Sinne

Ältere Menschen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Mit der Vision Zero, der Strategie zur Verkehrssicherheit, unternimmt die Landeshauptstadt München viel, um sie zu schützen. Auch jede und jeder Einzelne kann etwas dafür tun, damit Senior*innen sicher unterwegs sind.



Sichere Mobilität ist Lebensqualität – deshalb ist es wichtig, diese bis ins hohe Alter zu erhalten. Eine große gesellschaftliche Aufgabe, denn Senior*innen haben ein höheres Risiko, bei Verkehrsunfällen schwer verletzt zu werden. In München waren über die Hälfte der in den Jahren 2010 bis 2021 im Straßenverkehr getöteten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen 65 Jahre und älter. Bei Unfällen mit Fußgänger*innen sind besonders Frauen dieser Altersgruppe deutlich überrepräsentiert.

Warum ist das so? Mit steigendem Alter sinkt die Fähigkeit, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen. „Das ist vielen Menschen gar nicht so bewusst, weil diese Fähigkeiten nicht plötzlich, sondern stufenweise zurückgehen“, erklärt Wolfram Hell, Unfallforscher an der Ludwig-Maximilians-Universität München (LMU). Schon ab einem Alter von etwa 40 Jahren lässt die Sehkraft nach und manche Menschen können dann Objekte in der Nähe nicht mehr scharf erkennen. Ab circa 70 Jahren ist auch der graue Star

weitverbreitet, bei dem die Betroffenen ihre Umgebung wie durch einen Schleier wahrnehmen. Zudem lässt die Fähigkeit, im Dunkeln oder in der Dämmerung gut zu sehen, nach. Vor allem mit dem plötzlichen Wechsel von hell und dunkel kommen Senior*innen oft schlechter zurecht. Ähnlich ist es beim Hören: Ab circa 50, 60 Jahren hören viele Menschen langsam schlechter. Expert*innen gehen davon aus, dass von den über 65-Jährigen circa ein Drittel schwerhörig ist – und nicht alle von ihnen tragen ein Hörgerät. „So kann es passieren, dass ältere Menschen selbst das laute Klingeln einer Trambahn nicht hören und auf die Gleise treten“, berichtet Hell, der schon mehrere Unfälle dieser Art analysiert hat. Ein weiterer Faktor, der das Unfallrisiko von Senior*innen steigert, ist ihre abnehmende Beweglichkeit. So wird unter anderem der Schulterblick immer schwieriger, was das Gesichtsfeld einschränkt. Bei Stürzen können sich Senior*innen zudem nicht mehr so gut abrollen wie junge Menschen.

Gleichzeitig nimmt das Verletzungsrisiko zu: „Mit dem Alter werden die Knochen immer brüchiger. Ein 60-Jähriger hat ein circa vierfach höheres Risiko für Knochenbrüche als ein 20-Jähriger“, erklärt Wolfram Hell. Bei Hochbetagten können deshalb schon vermeintlich kleine Unfälle schlimme Folgen haben. Besonders gefährlich sind Stürze auf den Kopf für ältere Menschen, die blutverdünnende Medikamente einnehmen: „Viele Senior*innen nehmen diese zur Vorbeugung von Herzinfarkten oder Schlaganfällen“, weiß der Unfallforscher. „Im Alter sind die Blutgefäße nicht mehr so elastisch. Wenn sie bei einem Unfall mit Kopfverletzung reißen, kann es zu gefährlichen Hirnblutungen kommen, die aufgrund der blutverdünnenden Medikamente schwer zu stoppen sind.“

Bei Hochbetagten können schon vermeintlich kleine Unfälle schlimme Folgen haben.

Die meisten Unfälle mit Beteiligung älterer Fußgänger*innen in München sind sogenannte Überschreiten-Unfälle. Sie passieren beispielsweise, wenn Senior*innen abseits von Ampeln oder Zebrastreifen versuchen, die Straße zu überqueren, und dabei unterschätzen, wie schnell die Autos näher kommen. Deshalb sind die Schaffung von mehr fußgängerfreundlichen Kreuzungen, von Zebrastreifen und Ampeln mit längeren, senior*innengerechten Ampelphasen wichtige Maßnahmen der Landeshauptstadt München im Rahmen ihrer Vision-Zero-Strategie. Wolfram Hell begrüßt das: „Die Stadt hat sich dazu entschlossen, ihre Infrastruktur sicher für Fußgänger*innen zu gestalten und nicht mehr vorwiegend den Autoverkehr in den Vordergrund zu stellen.“

Neben der Verbesserung der Infrastruktur gibt es laut Wolfram Hell einen weiteren entscheidenden Hebel, um Unfälle zu verhindern: die Geschwindigkeit. „Bei Unfällen mit Autos, die 50 Stundenkilometer fahren, sterben 90 Prozent der Fußgänger*innen. Mit Tempo 30 überleben 90 Prozent.“ Bei höheren Geschwindigkeiten ist nicht nur die Aufprallenergie größer, es steigt auch das Risiko, dass Unfallopfer über die Motorhaube fliegen und mit dem Kopf gegen den Windschutzrahmen prallen – eine der härtesten Stellen der Fahrzeugkarosserie. Aktive Notbremssysteme können viele dieser Unfälle verhindern, sind aber noch in wenigen Fahrzeugen verbaut. Davon unabhängig sollten Autofahrer*innen in der Stadt generell langsam und rücksichtsvoll fahren, vor allem wenn Kinder und Senior*innen in Sicht sind. „An Tempo 30 kann man sich gewöhnen“, so Hell.

Die Stadt hat sich dazu entschlossen, ihre Infrastruktur für Senior*innen sicherer zu gestalten.

Und können Senior*innen selbst etwas tun, um sicherer durch den Verkehr zu gelangen? Selbstverständlich, meint Hell. Fußgänger*innen sollten an verkehrsreichen Straßen stets Ampeln und andere Querungshilfen nutzen – auch wenn es einen Umweg bedeutet. Wer radelt, sollte unbedingt einen Helm tragen, der sehr effektiv schwere Kopfverletzungen verhindern kann. Auch die eigene Sichtbarkeit im Dunkeln lässt sich leicht verbessern. Hier verweist Hell wieder auf Skandinavien, wo die meisten Passanten nachts oder in der Dämmerung kleine reflektierende Katzenaugen am Oberarm tragen. Das Ergebnis: weniger Verkehrstote zu diesen Tageszeiten. Eine kostengünstige Maßnahme, die Wolfram Hell auch deutschen Senior*innen sehr ans Herz legt. Wie auch den Rat, sich genau zu beobachten und seine Grenzen zu erkennen: „Was mit 65 oder 75 Jahren noch gut funktioniert, kann später schwierig werden. Für Hochbetagte ist ein Pedelec vielleicht nicht mehr das Richtige, da ist es sicherer, zu Fuß oder mit Bus und Bahn unterwegs zu sein.“

Dr. med. Wolfram Hell,
wissenschaftlicher
Mitarbeiter am Institut
für Rechtsmedizin der
Ludwig-Maximilians-
Universität München



Mehr Sicherheit für Senior*innen

Ältere Menschen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet und vulnerabel. Mit zahlreichen Maßnahmen will die Landeshauptstadt München diese Altersgruppe besser schützen.

Sicher über die Straße

Über 65-Jährige sind im Vergleich zu anderen Altersgruppen als Fußgänger*innen besonders häufig in Unfälle verwickelt. Das erklärt sich auch daraus, dass mit zunehmendem Alter viele Menschen weniger Auto und Fahrrad fahren und dafür mehr zu Fuß gehen. Ein zweiter Grund: Senior*innen sind nicht selten eingeschränkt in ihrer Übersicht über das Verkehrsgeschehen, reagieren langsamer und manche sind nicht mehr so gut zu Fuß. So ist für sie das Überqueren einer Straße ohne Ampel oder Zebrastreifen besonders riskant. Deshalb will die Landeshauptstadt München mehr Querungshilfen schaffen. Besonders sinnvoll ist es, Straßen, an denen sich viele Geschäfte, Cafés und Restaurants befinden, fußgängerfreundlich zu gestalten. Geplant ist das zum Beispiel für die Augustenstraße: Dort wird es mehr Ampeln und Zebrastreifen sowie zusätzliche Tempo-30-Zonen, breitere Fußwege und neue Sitzgelegenheiten geben. Davon profitieren nicht nur Senior*innen, sondern alle Münchner*innen!



Mobil zu bleiben, bedeutet Lebensqualität.

Mitfahren leicht gemacht

Wer nicht mehr radeln oder Auto fahren will, für den sind Bus und Bahn eine gute Möglichkeit, in der Stadt von A nach B zu kommen. Doch Senior*innen, die nicht so gut zu Fuß sind, können diese Fahrten als Herausforderung empfinden. Deshalb bietet die MVG Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder auf Hilfsmittel angewiesen sind, Schulungen an. Darin können sie unter Anleitung von Mobilitätstrainer*innen lernen, den öffentlichen Nahverkehr sicher und selbstbewusst zu nutzen. Geübt werden die Nutzung von Rolltreppen und Aufzügen sowie das Ein- und Aussteigen mit und ohne Hilfsmittel wie Rollatoren oder Krücken. Bei diesem Schulungsmodul kann das Busfahren in einem eigens zur Verfügung stehenden Fahrzeug in Ruhe geübt und ausprobiert werden. Informationen zu diesem Angebot gibt es unter [mvg.de](https://www.mvg.de) (Suchbegriff: Mobilitätstraining).

600

Mit durchschnittlich über 600 Unfällen mit Verletzungen pro Jahr verunfallen Senior*innen über 65 Jahre in München in Relation zu ihrem Anteil am Verkehrsgeschehen auffällig häufig.



In Kursen können Senior*innen lernen, sicher mit dem Elektrofahrrad zu fahren.

Radeln mit E-Booster – und mit Helm!

Elektrofahrräder erfreuen sich wachsender Beliebtheit bei Senior*innen. Der Elektromotor erleichtert das Radeln insbesondere auf längeren Strecken und an Steigungen. Aber das Fahren mit Elektrounterstützung will gelernt sein, denn viele Menschen unterschätzen die Geschwindigkeit, die Beschleunigung und das Gewicht dieser Gefährte. So ist die Zahl der Unfälle mit schwer verletzten Verkehrsteilnehmer*innen auf Elektrofahrrädern in München deutlich angestiegen. Dabei können Helme schwere Kopf- und Gehirnverletzungen effektiv verhindern. Damit es gar nicht zu Unfällen kommt, können Senior*innen an Trainingsprogrammen für Elektrofahrräder teilnehmen, in denen sie lernen, diese Form der E-Mobilität sicher zu beherrschen. Informationen dazu unter [adfc-muenchen.de](https://www.adfc-muenchen.de) (Suchbegriff: Senior:innen).

267.692

Münchner*innen waren Ende 2021 65 Jahre und älter. Diese Altersgruppe reicht von sogenannten Best Agern, die körperlich noch sehr fit sind, bis hin zu Hochbetagten über 90 Jahre.*

13%

aller Unfälle mit Senior*innen über 65 Jahre, die zu Fuß unterwegs waren, ereigneten sich 2021 in der Zeit zwischen 10 und 11 Uhr. Das sind mehr Unfälle in dieser Altersgruppe als zu allen anderen Tageszeiten.



Vertiefende Informationen und Analysen zum Thema „Verkehrssicherheit von Senior*innen“ haben wir unter [muenchenunterwegs.de/visionzero/aufnull](https://www.muenchenunterwegs.de/visionzero/aufnull) zusammengestellt.





Schulweg mit dem Fahrrad

Interaktiver Workshop

Das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI hat ein Programm für Schüler*innen zwischen 13 und 17 Jahren entwickelt, um die relativ häufigen Unfälle in dieser Altersgruppe zu vermeiden. Auch in München kam das Pilotprojekt zum Einsatz.

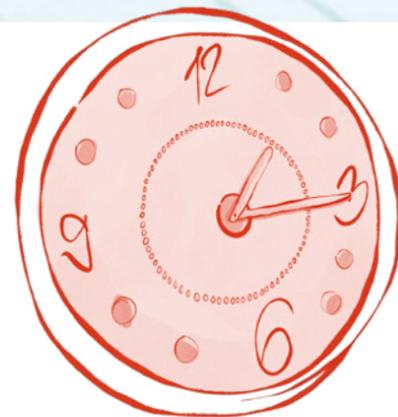


Foto: LHM; Illustration: Orest Balunnik

Die Mittelschule an der Führichstraße in Ramersdorf liegt in der Nähe großer und viel befahrener Verkehrsachsen. Im Westen die mehrspurige Rosenheimer Landstraße, im Osten der Innsbrucker Ring, im Norden die Ayingeringer Straße und im Süden die Kirchseeoner Straße. „Wir haben hier einige schwierige Ecken, an denen man höllisch aufpassen muss“, weiß Schulleiterin Katrin Hiemer. Deshalb war Hiemer auch sofort dazu bereit, an einem gemeinsamen Pilotprojekt der Landeshauptstadt München und des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI teilzunehmen. „Fraunhofer IVI Accident Prevention School“, kurz FAPS, nennt sich das innovative Verkehrssicherheitsprojekt, das sich an Schüler*innen weiterführender Schulen im Alter von circa 13 bis 17 Jahren wendet.

„Jungs sind in diesem Alter eine Risikogruppe, sowohl als Radfahrer wie auch als Fahranfänger.“

„In dieser Altersklasse gibt es in der Regel keine Verkehrserziehung mehr“, weiß Diplom-Psychologin Nora Strauzenberg, die zum Entwicklungsteam von FAPS gehört. Dabei stellen sich auch Teenagern im Straßenverkehr neue Herausforderungen: Der Schulweg wird mit dem Besuch einer weiterführenden Schule oft länger und komplexer und die Jugendlichen bewegen sich selbstständiger durch die Stadt. Gleichzeitig steigern entwicklungspsychologische Besonderheiten das Unfallrisiko für die Jugendlichen. „Besonders Jungs sind in diesem Alter eine Risikogruppe, sowohl als Radfahrer wie auch als Fahranfänger“, weiß Strauzenberg.

Bei der Konzeption des dreistündigen Workshops haben die Wissenschaftler*innen des Instituts insbesondere auf zwei psychologisch wichtige Komponenten gesetzt: die persönliche Betroffenheit der Schüler*innen und die Notwendigkeit, auch die Perspektive der anderen Verkehrsteilnehmer*innen einzunehmen. „Es hilft nur bedingt, wenn ich mich total korrekt verhalte. Andere Verkehrsteilnehmer*innen machen auch Fehler, die mich direkt betreffen können“, erklärt Strauzenberg.

Um die Schüler*innen in ihrem direkten Lebensumfeld abzuholen, identifiziert das modular aufgebaute Programm zunächst anhand von polizeilichen Unfalldaten Stellen in der Umgebung der Schule, an denen besonders viele Unfälle passieren. Danach sollen Schüler*innen ihren eigenen Schulweg in das zur Verfügung gestellte Kartenmaterial einzeichnen. So sehen sie, an welchen Stellen es einer erhöhten Aufmerksamkeit bedarf. Wichtig ist aber nicht nur der persönliche Blickwinkel, sondern auch das große Ganze: Zusammen mit den Schüler*innen wird anhand der aktuellen Datenlage ebenso analysiert, welche Art von Unfällen es in ihrem Schulumfeld gibt. Ein bei den Schüler*innen besonders beliebter Teil des Workshops ist ein interaktives Modul, in dem sie auf einem Tablet alle Verkehrsteilnehmer*innen positionieren und deren jeweilige Perspektive einnehmen können.

Gerade ist das Institut damit beschäftigt, dieses Modul durch Virtual-Reality-Technologie noch eindrücklicher zu gestalten. „Der Perspektivenwechsel ist entscheidend bei der Prävention von Unfällen“, erklärt Strauzenberg.

Das Präventionsprogramm zur Unfallerkennung kam bei der Münchner Lehrerschaft sehr gut an. „Nach dem Workshop hatte ich das Gefühl, dass die Schüler*innen ihre Umwelt anders wahrnehmen“, sagt Schulleiterin Hiemer, die FAPS mit den siebten Klassen an ihrer Schule getestet hat. Ein paar Verbesserungsvorschläge hat die Schulleiterin aber auch: Es wäre gut, wenn das Programm nach Schultypen differenzieren würde. An ihrer Mittelschule bräuhete es klare Formulierungen. Gut wäre es zudem, wenn FAPS auf aktuelle Themen wie zum

„Der Perspektivenwechsel ist entscheidend bei der Prävention von Unfällen.“

Beispiel die zunehmende Beliebtheit von E-Rollern auch unter Schüler*innen einginge. Das Programm ist bewusst „lernfähig“ konzipiert und wurde während der Entwicklung von 2016 bis 2020 regelmäßig evaluiert. „Das war Work in Progress“, sagt Strauzenberg. Sie hofft, dass das Programm nun Fürsprecher*innen in ganz Deutschland findet. Das wiederum ist abhängig von der Finanzierung und auch davon, wer FAPS dann in den Klassen umsetzt. In Dresden gibt es dafür eine Kooperation mit dem ADAC. Für Katrin Hiemer ist es wichtig, dass FAPS mindestens einmal pro Schuljahr in die Klassen kommt, damit die Jugendlichen Gefahren im Verkehr erkennen und Unfälle auf dem Schulweg tatsächlich verhindert werden. Und sie freut sich, dass FAPS keine einmalige Sache ist: Die Landeshauptstadt München möchte das Projekt fortführen und künftig interessierten Schulen anbieten.



Fit für die Radfahrprüfung

Die Radfahrprüfung in der Grundschule kennen viele noch aus eigener Erfahrung. Damit alle Kinder gut vorbereitet zur Radfahrprüfung kommen, bietet das Mobilitätsreferat für Schüler*innen der dritten Klasse ein Fahrradtraining auf dem Pausenhof an: „Fit für die Radfahrprüfung“. Darin erfahren die Kinder zunächst, welches Fahrrad das beste für sie ist, wie der Helm perfekt sitzt und welche Regeln für ein sicheres gemeinsames Training wichtig sind. Bevor es losgeht, werden die Räder auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Im praktischen Teil trainieren die Kinder den sicheren Umgang mit dem Fahrrad, verbessern ihre Reaktion und Koordination und schulen ihr Gleichgewicht. Nebenbei lernen sie wichtige Verkehrsregeln kennen und erfahren, worauf man beim toten Winkel achten muss. Mehr Informationen unter muenchenunterwegs.de/angebote/fit-fuer-die-radfahrpruefung.



Aufgepasst

Was manche vielleicht nicht wissen: Kinder bis acht Jahre müssen und Kinder bis zehn Jahre dürfen mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren. Eine erwachsene Aufsichtsperson ab 16 Jahren darf das Kind auf dem Gehweg begleiten. Damit es dort nicht zu brenzligen Situationen kommt, sind von allen Verkehrsteilnehmer*innen Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksicht gefragt. Fußgänger*innen dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

Mehr Sicherheit für junge Radler*innen

Mit dem Rad sind Kinder und Jugendliche in der Stadt selbstständig mobil. Allerdings schätzen sie Risiken oft noch nicht richtig ein.

Nie oben ohne

82 Prozent aller Kinder in München radelten 2018 mit Fahrradhelm. Das ist gut, aber nicht genug. Und schon bei Jugendlichen nimmt die Quote ab, unter Erwachsenen waren nur noch rund 20 Prozent Helmträger*innen*. Dabei kann ein Helm Leben retten. Laut einer Studie der Human-Factors-Consult GmbH aus dem Jahr 2017 verhindern Fahrradhelme bis zu 80 Prozent schwerer Kopfverletzungen bei Unfällen. Doch wie finden Eltern einen passenden Helm für ihre Kinder? Und vor allem, wie motivieren sie ihren Nachwuchs, diesen auch zu tragen? Hier ein paar Tipps:

- **Selbst Helm tragen:** als gutes Vorbild und zur eigenen Sicherheit.
- **Helm im Fachhandel anprobieren und kaufen:** Die richtige Passform ist wichtig für Sicherheit und Tragekomfort.
- **Keine Secondhandhelme nutzen:** Nach Stürzen können Helme feine, aber nicht sichtbare Risse haben, was die Schutzfunktion mindert.
- **Helme spätestens nach fünf Jahren ausmustern.**
- **Das Kind den Helm selbst aussuchen lassen:** Nur wenn er gefällt, wird er auch getragen.

Tipps für den Schulweg

Bevor Kinder ohne elterliche Begleitung zur Schule radeln, heißt es: üben, üben, üben. Dabei sollten Eltern mit ihrem Nachwuchs darüber sprechen, wie sie gefährliche Situationen vermeiden und richtig einschätzen können. Also zum Beispiel kein Kreuzen von Straßen auf offener Strecke und die Risikozonen bei Autos und Lastwagen – also den toten Winkel – berücksichtigen. Oder den richtigen Abstand zu geparkten Autos wahren, um Dooring-Unfälle (siehe Seite 26) zu vermeiden. Eine sichere Route lässt sich mit dem Schulwegportal des Mobilitätsreferats planen.

Fahrrad-Übungsplatz

Eltern, die selbst mit ihren Kindern sicheres Radeln üben wollen, können einen Ausflug zum Fahrrad-Übungsplatz machen. Auf dem südlichen Teil der Theresienwiese gibt es verschiedene Routen mit Bodenmarkierungen, auf denen sich Balance, Geschicklichkeit und knifflige Stellen im Radverkehr üben lassen.

Ohren auf!

Jugendliche hören viel Musik, auch unterwegs mit Kopfhörern. Aber laute Musik erhöht das Risiko von Unfällen. Musik darf nur so laut sein, dass Verkehrsgeräusche hörbar bleiben. Ob zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Auto: Geräusche warnen vor Gefahren – und wer laut Musik hört, nimmt seine Umgebung schlechter wahr. Deshalb besser im Verkehr alle Sinne nutzen und die Ohren frei halten!

Unfallursachen

Bei den meisten Unfällen mit jungen Radler*innen in München sind Autos involviert. Die Gründe dafür sind unterschiedlich – und es ist bei Weitem nicht so, dass immer die Kinder einen Fehler gemacht haben.

Hier die fünf häufigsten Unfallursachen:

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr **13 %**
- Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder von anderen Wegen **8 %**
- Benutzung der Fahrbahn in der falschen Richtung **7 %**
- Ungenügender Sicherheitsabstand **4 %**
- Nichtbeachtung der Regel „Rechts vor links“ **4 %**



Vertiefende Informationen und Analysen zum Thema „Mehr Sicherheit für junge Radler*innen“ haben wir unter muenchenunterwegs.de/visionzero/aufnull zusammengestellt.



Radeln üben auf der Theresienwiese

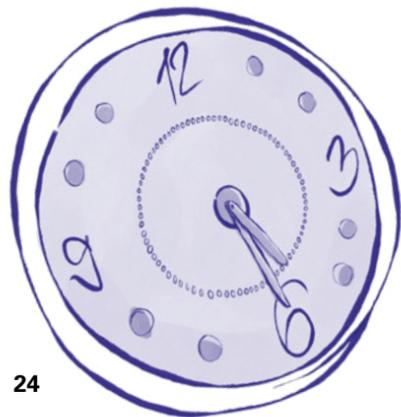
191

Radler*innen unter 16 Jahren sind 2021 mit dem Fahrrad verunglückt, 150 von ihnen waren Kinder und Jugendliche zwischen zehn und 16 Jahren.

Nach der Arbeit nach Hause radeln

Nachgefragt

Wie geht es Münchner Radler*innen im Berufsverkehr? Auf welchen Radwegen fühlen sie sich sicher – und wo nicht? Wir haben uns an verschiedenen Radwegen positioniert, Radler*innen angehalten und um Antworten auf diese Fragen gebeten.



Lisa, 46 Jahre: Ich fühle mich am sichersten auf den neuen, flachen und mit roter Farbe deutlich gekennzeichneten Fahrradwegen wie in der Fraunhoferstraße. Darauf parken keine Autos und man hat das Gefühl, dass man wirklich eine gleichberechtigte Verkehrsteilnehmerin ist und sich nicht irgendwo auf einer Schmalspur durch den städtischen Dschungel schlagen muss. Nicht sicher fühle ich mich allerdings auf den meisten anderen Fahrradwegen: Die sind viel zu schmal und zwischen Bürgersteig und parkende Autos gepresst, was doppelte Gefahr bedeutet. Da fahre ich sogar lieber auf der Straße.

Fritz, 18 Jahre: Es ist nicht schlimm, wenn ich ohne Radweg auf der Straße fahren muss. Am sichersten fühle ich mich aber auf Radwegen, die baulich vom Autoverkehr getrennt sind. Da muss ich nicht immer so auf die Autos achten. Zur Schule fahre ich fast nur auf Radwegen neben dem Bürgersteig.

Angelika, 54 Jahre: Ich finde es gut, wenn Radwege rot markiert sind. Was ich nicht mag: Einbahnstraßen, bei denen man nicht erkennen kann, wer da fahren darf und wer nicht. Also wenn die Autofahrer*innen nicht wissen, dass Radfahrer*innen dort in beiden Richtungen fahren dürfen. Da fühle ich mich unwohl.

Lorenz, 39 Jahre: Ich mag Radwege, die nicht auf der Straße sind. Die müssen für mich auch gar nicht so breit sein, ich fahre ja kein Lastenrad. Nicht gut finde ich Radspuren, die auf der Straße liegen und nur mit einer Linie vom Autoverkehr getrennt sind. Ich finde es wichtig, dass es Barrieren zum motorisierten Verkehr gibt. Und dass bei Kreuzungen klar wird, wer auf welcher Spur die Straße kreuzt. Ich mag es nicht, wenn verkehrsreiche oder enge Straßen gemeinsam mit den Autos genutzt werden müssen. Da habe ich schon einige gefährliche Situationen erlebt.

Gustav, 82 Jahre: Mir ist es wichtig, dass Radwege breit genug sind, damit man überholen kann. Auf den ganz schmalen, von denen es noch viele gibt, fühle ich mich unsicher.

Andreas, 58 Jahre: Wenn ich in meinem Viertel auf den kleinen Straßen mit dem Rad zum Einkaufen fahre, fühle ich mich sicher. Auf den Radwegen fühle ich mich dagegen unwohl, vor allem an Kreuzungen. Da habe ich immer das Gefühl, dass mich irgendjemand über den Haufen fährt. Toll finde ich, wie Italien das mit der Cittaslow macht: Alles wird zusammgelegt, keiner fährt schnell und alle passen aufeinander auf. So wäre es mir am liebsten.

Fotos: LHM/Marienhagen/John (3); Illustration: Orest Balunnik

Wolfgang, 60 Jahre: Die Fraunhoferstraße ist jetzt ideal. Das ist die Art von Radinfrastruktur, die wir brauchen. Ansonsten fahre ich lieber auf der Straße als auf dem Radweg. Da muss ich nicht ständig Angst haben, dass Autos, die aus Seitenstraßen kommen, mir die Vorfahrt nehmen.

Loredana, 47 Jahre: Eigentlich mag ich alle Radwege, auch wenn sie nicht so breit sind. Schlimm ist es allerdings an der Lindwurmstraße: Die Radwege dort sind viel zu schmal und oft kommen einem Fußgänger*innen in die Quere. Ich mag es nicht, wenn es nur Radspuren auf der Straße gibt. Am unsichersten finde ich Wege zwischen Gehsteig und geparkten Autos. Da muss man immer schauen, dass nicht jemand aus dem Auto aussteigt und man in die Tür kracht. Gesehen habe ich das schon mehrere Male. Gefährlich finde ich es mittlerweile an der Isar: Da sind so viele Radfahrer*innen, und die meisten fahren sehr schnell.

Susanne, 55 Jahre: Ich bin als Postbotin in der Innenstadt unterwegs und fühle mich eigentlich auf fast allen Radwegen sicher. Radspuren auf der Straße mag ich lieber als Radwege neben dem Gehsteig, weil auf denen die Fußgänger*innen immer wieder in die Spur reinlaufen. Unsicher fühle ich mich, wenn ich ohne Radspur auf der Straße fahren muss. Und im Kreuzungsbereich: Oft passiert es mir, dass die Autofahrer*innen nicht darauf achten, dass ich Vorfahrt habe.

Benedikt, 40 Jahre: In München fühle ich mich nur auf wenigen Radwegen sicher. Die Innenstadt ist eine Katastrophe. Am besten ist es da noch an der Isar. Was ich mir wünsche? Am liebsten wären mir in der Innenstadt gar keine Autos – nur Fahrrad- und Personenverkehr. Und eine Trennung der Radwege von den Gehsteigen, damit einem nicht ständig Fußgänger*innen vors Rad laufen. So gäbe es bestimmt weniger Unfälle.

Anke, 60 Jahre: Gut fühle ich mich auf abgetrennten Radwegen, am besten komplett abgesperrt von der Straße. Die Radwege in München neben den Gehsteigen finde ich oft zu schmal. Sehr gefreut habe ich mich, als endlich der Arnulfsteg fertig geworden ist. Was ich nicht mag: Wenn ich auf der Schwanthalerstraße Richtung Innenstadt fahren muss. Da gibt es teilweise überhaupt keine Radfahranlage und man muss zwischen den Autos durch den Verkehr.



135

Dooring-Unfälle gab es 2020 in München.

Mehr Sicherheit auf freier Strecke

Eine bessere Infrastruktur kann Unfälle verhindern. Auch gegenseitige Rücksichtnahme und weniger Tempo auf den Straßen sorgen dafür, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen sicher ans Ziel kommen.

Was ist Dooring?

Diese Schrecksekunde kennen wohl fast alle Radler*innen: Sie fahren an parkenden Autos vorbei und plötzlich wird eine Autotür direkt vor ihnen geöffnet. Wenn die Vollbremsung nicht klappt, kommt es zu einem sogenannten Dooring-Unfall. Etwa jeden dritten Tag nimmt die Polizei in München so einen Unfall auf. Verhindern können Autofahrer*innen Dooring-Unfälle mit dem „holländischen Griff“: Statt die Autotür vor dem Aussteigen mit der linken Hand zu öffnen, nehmen sie dazu die rechte, Beifahrer*innen entsprechend die linke. Dabei dreht sich der Oberkörper automatisch so, dass man Radfahrer*innen rechtzeitig sieht. Ein einfacher Dreh für mehr Sicherheit!

Mehr Platz

Damit Radler*innen komfortabel und vor allem sicher unterwegs sind, baut die Stadt ihre Radinfrastruktur massiv aus. Radspuren sollen künftig eine Mindestbreite von 2,30 Metern haben, bestehende Radwege sollen sukzessive verbessert werden. Umgesetzt wurden zum Beispiel schon die Verbreiterung der Radfahrstreifen in der Briener und der Dachauer Straße.



Weniger Tempo, weniger Unfälle

Tempolimits senken die Gefahr von Unfällen. In einem Gutachten zum Einfluss der Geschwindigkeit auf die Verkehrssicherheit aus dem Jahr 2016 hat die Landeshauptstadt München die Unfall- und Verkehrsdaten von 20 Bereichen im Hauptverkehrsnetz analysiert. Das Ergebnis: Die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden lässt sich um bis zu 32 Prozent reduzieren. So ist der Anhalteweg (Reaktionsweg plus Bremsweg) eines Autos mit Tempo 50 gut doppelt so lang wie bei Tempo 30. Bei Unfällen entspricht der Aufprall mit Tempo 50 einem Fall aus zehn Meter Höhe, bei Tempo 30 nur aus 3,6 Meter. Tempo 30 wirkt sich nicht überall gleich auf das Unfallgeschehen aus. Sinnvoll ist es vor allem auf belebten Straßen, auf denen viele ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen unterwegs sind.

Weniger Mängel

Die Meldeplattform Radverkehr ist ein bürgernahes Angebot, um Anliegen an die Stadtverwaltung heranzutragen. Unter muenchenunterwegs.de/meldeplattform-radverkehr können Münchner*innen Hinweise, Fragen oder Lob rund um die Münchner Radverkehrsinfrastruktur einbringen. So erhält die Stadt zusätzlich zu den bekannten Missständen weitere Hinweise für Verbesserungsmöglichkeiten. Beispielsweise können Ampelschaltungen für Radfahrer*innen überprüft und gegebenenfalls optimiert werden. Zum anderen können diese Meldungen Hinweise auf bislang nicht identifizierte, mögliche Problemstellen geben und leisten zum Beispiel im Bereich der Baustelleneinrichtung wertvolle Dienste. Die Meldeplattform befindet sich noch im Testbetrieb.

Tempo 30

Auf vielen Nebenstraßen wurde in München Tempo 30 angeordnet. Wenn es dort noch Radwege gibt, sollen diese zurückgebaut werden. Viele dieser Radwege sind zu schmal, außerdem werden Radler*innen dort oft von rechtsabbiegenden Autofahrer*innen übersehen. Fußgänger*innen profitieren vom gewonnenen Platz und bekommen breitere Gehwege. Flächendeckend Tempo 30 gilt in München übrigens vor Grundschulen.

Um bis zu

32 %

kann **Tempo 30** die Zahl der Unfälle in geeigneten Gebieten reduzieren.



Bitte mit Abstand

Überholt ein Auto Radler*innen zu dicht, kann das Angst auslösen und auch zu Unfällen führen. Mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung 2020 greift der Gesetzgeber diese Problematik auf. Wie zuvor bereits durch Gerichte festgestellt, heißt es jetzt konkret: Radfahrende, Fußgänger*innen und Fahrer*innen von Elektrokleinstfahrzeugen dürfen innerhalb der Stadt nur mit einem Mindestabstand von 1,5 Metern überholt werden. Bei Kindern, Fahrrädern mit Anhänger sowie bei hohen Geschwindigkeiten sollten es innerorts und müssen es außerorts sogar zwei Meter sein. Nicht geregelt ist der Abstand, den Radler*innen einhalten sollten, wenn sie selbst ein anderes Rad überholen wollen. Empfohlen wird, dass Radler*innen beim Überholen anderer Räder mindestens 75 Zentimeter Abstand halten – und, wo möglich, gerne mehr.

Auch im Winter gut unterwegs

Das Fahrrad ist auch in der kalten Jahreszeit ein viel genutztes Verkehrsmittel in München. Deshalb hat die Stadt die Frequenz der Räumung der Radwege erhöht: Seit 2021 werden alle Radverkehrsanlagen schon ab einer Schneehöhe von drei Zentimetern geräumt, bei anhaltendem Schneefall auf hochfrequentierten Radwegen (sogenannte Winter Routen) sogar alle zwei Stunden.



Vertiefende Informationen und Analysen zum Thema „Mehr Sicherheit auf freier Strecke“ haben wir unter muenchenunterwegs.de/visionzero/aufnull zusammengestellt.

25

Millionen Euro investiert München jedes Jahr in Maßnahmen, die dem Rad- und Fußverkehr zugutekommen.

Von der Straße getrennt

Gut geschützt sind Radler*innen auf Protected Bike Lanes. Das sind Radspuren, die von der Straße abgetrennt sind. Um zu klären, wie sich Protected Bike Lanes in München verwirklichen lassen, hat das Mobilitätsreferat ein Pilotprojekt gestartet. Auf fünf Teststrecken, beispielsweise an der Kapuziner- und der Domagkstraße, wird unter anderem getestet, welche Schutzelemente geeignet und für alle Verkehrsteilnehmer*innen bei jeder Wetterlage gut sichtbar sind.

Nächtliches Treiben auf E-Tretrollern

Nur nüchtern und allein

Nach dem Feiern schnell mit dem E-Tretroller nach Hause fahren? Ein riskantes Vergnügen, findet Unfallchirurg Michael Zyskowski. Vor allem, wenn Alkohol im Spiel ist.

Seit rund zwei Jahren sind E-Tretroller in Deutschland zugelassen. Und kaum waren diese Gefährte auf Münchens Straßen unterwegs, gab es die ersten Unfälle. Michael Zyskowski, Unfallchirurg am Klinikum Rechts der Isar, kann das bestätigen: „Ungefähr 100 Verletzte kommen pro Jahr zu uns in die Klinik. In den Lock-downs während der Corona-Pandemie waren es weniger, aber jetzt erwarten wir wieder eine Welle.“

Nicht jeder Unfall, der im Rechts der Isar landet, ist polizeilich registriert. Viele kommen zu Fuß in die Klinik und einige auch erst am nächsten Tag, wenn sie ausgenüchtert sind. Denn Alkohol spielt bei vielen dieser Unfälle eine Rolle: „Bei rund 25 bis 30 Prozent der Unfälle waren die Fahrer*innen alkoholisiert“, sagt Zyskowski. „Während der Wiesn 2019 waren es sogar 70 Prozent.“ Bei so vielen Promille-Fahrer*innen überrascht es nicht, dass von Freitag bis Sonntag zwischen 21 Uhr und 7 Uhr morgens überdurchschnittlich viele Verletzte in der Notaufnahme ankommen. Die Unfallursachen sind zumeist unspektakulär, heftige Kollisionen mit Autos sind glücklicherweise selten. „Meist sind es Einzelunfälle, bei denen die Fahrer*innen auf einen Randstein oder ein anderes Hindernis treffen und die Balance verlieren“, berichtet Zyskowski.

Kopf- und Gesichtsverletzungen können die Folgen sein, ausgeschlagene Zähne, Knochenbrüche und Prellungen. In einer Analyse der Unfälle haben die Wissenschaftler*innen



Die meisten Unfälle mit E-Tretrollern passieren nachts.

am Rechts der Isar alkoholisierte mit nüchternen Fahrer*innen verglichen: Diejenigen, die mit Promille E-Tretroller gefahren sind, hatten mehr Kopfverletzungen und Brüche. „Nüchtern kann man sich besser abfangen und abrollen“, erklärt der Unfallchirurg. Kopfverletzungen können besonders gravierend sein und leider trägt fast niemand einen Helm auf E-Tretrollern. Eine Helmpflicht gibt es momentan nicht und ließe sich bei Leihfahrzeugen auch nur schwer realisieren.

Trotzdem will Zyskowski E-Tretroller nicht verdammen: „Sie sind praktisch und können Autofahrten ersetzen. Ich bin auch kein Freund von Verboten.“ Er rät aber, dass man sich mit den E-Scootern, wie mit jedem Verkehrsmittel, vertraut macht und mehrfach in sicherem Rahmen übt, bevor man sich damit in den Straßenverkehr wagt. Und natürlich nur allein und nüchtern fahren. Noch einen weiteren Rat gibt er allen Fahrer*innen mit auf den Weg: „Stellen Sie die Gefährte so ab, dass sie für andere kein Hindernis auf dem Gehweg sind. Vor allem für Blinde und Menschen mit Seh-einschränkungen können sie gefährliche Stolperfallen sein.“



Dr. med. Michael Zyskowski, Funktionsoberarzt am Klinikum Rechts der Isar

Fotos: Sabie Gudathy/mago, privat; Illustration: Orest Balunnik

Risiko in der Nacht

Die häufigsten Ursachen von Unfällen mit E-Tretrollern sind Fahrfehler, Alkoholeinfluss und unerlaubtes Fahren auf der Fahrbahn sowie auf Geh- oder Radwegen. Auffällig ist, dass sich die meisten Unfälle mit E-Tretrollern in München im vergangenen Jahr in den späten Abendstunden und in der Nacht ereignet haben. Und davon wiederum die meisten am Wochenende, also in der Nacht von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag.

Sicher fahren

Üben: Einfach draufstellen und losfahren? Besser nicht. Experten des TÜV raten Neulingen, erst mal auf einem geschützten Platz das Anfahren, Kurvenfahren und Bremsen zu üben – zu Beginn am besten mit ausgeschaltetem Motor. Denn: Mit ihren kleinen Rädern und dem schmalen Lenker verhalten sich die E-Tretroller ganz anders als zum Beispiel ein Fahrrad. Das gilt vor allem bei Bordsteinkanten oder Unebenheiten auf der Fahrbahn.

Was ist erlaubt – und was nicht?

E-Tretroller sind relativ neu auf Münchens Straßen. Erst 2019 wurden sie in Deutschland zugelassen und viele Menschen wissen noch nicht, welche Regeln für die beliebten E-Mobile gelten. Hier ein Überblick über die Dos and Don'ts.

- **Fahrerlaubnis:** Für E-Tretroller wird keine Fahrerlaubnis benötigt. Um diese zu mieten, muss man mindestens 18 Jahre alt sein.
- **Straßen und Wege:** E-Tretroller dürfen nicht auf dem Gehweg benutzt werden. Sie müssen auf dem Radweg oder, wenn es den nicht gibt, auf der Fahrbahn gefahren werden.
- **Helmpflicht:** Es gibt keine Helmpflicht, es ist aber empfehlenswert, einen Helm zu tragen.
- **Nur eine Person:** E-Tretroller dürfen nur allein und nicht zu zweit gefahren werden.
- **Promille:** Für Nutzer*innen von E-Tretrollern gelten die gleichen Alkoholgrenzwerte wie für Autofahrer*innen, also nicht mehr als 0,5 Promille. Wer sich und andere gefährdet, macht sich schon mit 0,3 Promille strafbar. Und: Für alle unter 21 Jahren und für Führerscheinneulinge gilt die Probezeit und damit die 0,0-Promille-Grenze!
- **Versicherung:** Wer einen eigenen E-Tretroller fährt, muss auch eine entsprechende Versicherung für Elektrokleinstfahrzeuge abschließen.
- **Parken:** E-Tretroller dürfen am Straßenrand und auf dem Gehweg abgestellt werden. Aber nur so, dass sie Fußgänger*innen oder Rollstuhlfahrer*innen nicht behindern oder gefährden. In der Münchner Altstadt dürfen die Roller künftig nur noch auf speziell dafür ausgewiesenen Flächen abgestellt werden.
- **Geschwindigkeit:** E-Tretroller sind für maximal Tempo 20 zugelassen.
- **Bus und Bahn:** In allen Verkehrsmitteln im MVV-Gebiet dürfen nur zusammenklappbare E-Tretroller mitgenommen werden.

63 %

der verunfallten Fahrer*innen auf E-Tretrollern waren 2021 jünger als 35 Jahre.



Mit 66 % aller Verunfallten im Jahr 2021 sind Männer und Jungs bei Unfällen mit E-Tretrollern deutlich überrepräsentiert.

Vertiefende Informationen und Analysen zum Thema „Mehr Sicherheit auf E-Tretrollern“ haben wir unter muenchenunterwegs.de/visionzero/aufnull zusammengestellt.





Ein gutes Gefühl

Mit Rücksicht und Gelassenheit kommen alle besser durch den Verkehr. Nicht immer ganz einfach, aber es lohnt sich.

Jedes Unfallopfer ist eines zu viel. Deshalb unternimmt die Landeshauptstadt München im Rahmen ihrer Vision-Zero-Strategie viel, um das Unfallrisiko auf unseren Verkehrswegen zu reduzieren. Gefährliche Kreuzungen werden analysiert und umgestaltet, neue und breitere Radwege werden gebaut und Schulwege sicherer gemacht. Das alles soll dazu beitragen, dass es künftig keine Verkehrstoten und Schwerverletzten in unserer Stadt mehr gibt. Um dieses Ziel zu erreichen, sind aber auch alle Bürger*innen gefragt: Wie wäre es, wenn jede und jeder Einzelne versucht, etwas gelassener zu sein? Mit mehr Miteinander statt Gegeneinander können alle Verkehrsteilnehmer*innen dazu beitragen, dass es zu weniger Unfällen auf Münchens Straßen kommt. Denn Stress und Aggressionen führen zu Fehlern, und die wiederum zu gefährlichen Situationen.

Ich weiß natürlich, dass auf den Straßen viel los ist und die Bürger*innen gerade im Berufsverkehr oft gestresst sind. Da bin ich keine Ausnahme. Fahre ich auf dem Fahrrad, ärgere ich mich über Autofahrer*innen, die mich zu knapp überholen. Als Autofahrer schimpfe ich über jene Radler*innen, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Und als Fußgänger stresst es mich, wenn Autos auf dem Gehweg geparkt werden oder mit dem Fahrrad ganz eng

an mir vorbeigekommen wird. Ich fühle mich im Recht und nur die anderen machen Fehler ... Selbst- und Fremdwahrnehmung im Straßenverkehr liegen eben oft weit auseinander, je nachdem, durch welche Brille wir gerade schauen.

So wie mir geht es bestimmt vielen Münchner*innen. Doch was bringen dieser Ärger und die ganze Schimpferei? Nichts, oder um es mit den Worten von Kurt Tucholsky zu sagen: „Das Ärgerliche am Ärger ist, dass man sich schadet, ohne anderen zu nützen.“ Ein Nutzen für alle sind hingegen Rücksicht und Gelassenheit im Straßenverkehr: Wer zum Beispiel mit dem Rad anhält, um Menschen, die aus einem Bus aussteigen, über den Radweg gehen zu lassen, verliert nicht viel Zeit, bekommt dafür aber ein gutes Gefühl und wird vielleicht sogar mit einem Lächeln belohnt. Positives Verhalten kann zudem auch Schule machen, denn gute Beispiele regen andere dazu an, über sich selbst und ihr Verhalten im Straßenverkehr nachzudenken.

Matthias Mück,
Verkehrssicherheitskoordinator
der Landeshauptstadt München



Fotos: LHM/Marienhagen/John (2), privat

Gemeinsam zur Vision Zero in München!

München ist eine Stadt mit hoher Lebensqualität, durch die wir uns gerne zu Fuß, auf zwei oder auf vier Rädern bewegen. Damit unsere Straßen künftig für alle noch sicherer werden, haben wir die Vision Zero auf den Weg gebracht.

Informieren Sie sich gerne über den aktuellen Stand der Umsetzung der Vision Zero und besuchen Sie unsere Webseite und Social-Media-Kanäle des Mobilitätsreferats.

muenchenunterwegs.de/visionzero



Link zum
barrierefreien PDF

