

Stadt Münster - Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Stadt Münster – Ordnungsamt
Polizeipräsidium Münster – Direktion Verkehr



*Ordnungspartnerschaft
Verkehrsunfallprävention*

Masterplan
„Verkehrsunfallprävention“
Münster 2008

(03.12.2008)

Inhalt	Seite
0. Vorbemerkungen	3
1. Anlass und Zielsetzung	3
2. Grundlagen	5
3. Das Unfalllagebild Münster 2004 -2007	7
4. Ordnungspartnerschaft und Projektorganisation	17
5. Das Verkehrssicherheitskonzept Münster	22
6. Schwerpunkte des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009 - 2013	23
7. Ausblick	29

Redaktion:

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung (Federführend)
Dr. Ing. Friedrich-Wilhelm Oellers

Ordnungsamt
Tiefbauamt

Polizeipräsident Münster / Verkehrsdirektion

0. Vorbemerkungen

Der **Rat der Stadt Münster** hat am 24.10.2007 beschlossen (Vorlage 739/2007- Ziffer 3), nach Abschluss des GDV-Verkehrsunfallgutachtens den vorläufigen Masterplan Verkehrsunfallprävention Münster (2007) mit einem Leitbild für die Verkehrssicherheitsarbeit und einem Verkehrssicherheitsprogramm fortzuschreiben.

Der „**Masterplan Verkehrsunfallprävention 2008**“ der Stadt Münster umfasst die Aktivitäten der Stadt, der Polizei und die Arbeit und Aktionen der Mitglieder der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“. Hier werden die Rahmenbedingungen, die strategischen Ansätze / Ziele, die Organisation der Zusammenarbeit in der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ beschrieben.

Der Masterplan beschreibt das **Verkehrssicherheitskonzept und Leitlinien / Empfehlungen** für die Planung, insbesondere für die Entschärfung der Unfallhäufungsstellen/-linien. Sie sind Richtschnur und Orientierungshilfe für alle Ordnungspartner und für die Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster.

1. Anlass und Zielsetzung

Die sich seit 2001 kontinuierlich verschlechternde Verkehrssicherheitslage in Münster - insbesondere bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden - war in 2007 Anlass für Polizei und Stadt, sich grundsätzlich mit den Hintergründen, Ursachen und Begleitumständen der Unfallbilanz im Stadtgebiet von Münster zu befassen.

Im Juni 2007 haben die Stadt Münster, die Polizei und 24 weitere Partner aus Gesellschaft und Verwaltungen die „**Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention**“ in Münster gegründet. Es ist das erklärte Ziel, gemeinsame Strategien, ein Verkehrssicherheitsprogramm mit konkreten Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet zu entwickeln und dadurch die Zahl der Unfälle mit Verletzten um jährlich 10 % zu verringern.

Um eine grundlegende Unfallanalyse und erste Empfehlungen für Verbesserungsmaßnahmen zu erhalten, konnte die Unfallforschung des Gesamtverbandes der Versicherer (GDV) gewonnen werden, ein **gesamtstädtisches Verkehrsunfall-Gutachten** an das Planerbüro Südstadt zu vergeben. Ausgewertet wurden über 27.000 Unfälle in Münster der Jahre 2004-2006. Ergänzend wurden über mehrere Tage das Verkehrsverhalten von Autofahrern und Radfahrern an mehreren typischen Unfallhäufungsstellen beobachtet und das Geschwindigkeitsverhalten von über 220.000 Kfz gemessen. Das Gutachten wurde im August 2008 vorgelegt und im September der Öffentlichkeit durch die Gutachter vorgestellt. Es bildet zusammen mit den Analysen und Erkenntnissen der Verwaltung und der Polizei eine wichtige Grundlage für die anstehenden Bemühungen für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster.

Das GDV-Gutachten wurde im August 2008 abgeschlossen (Anlage 2 - Kurzfassung). Seit September 2008 steht es auf den Internetseiten der Stadt Münster zum Download für Jedermann zur Kenntnisnahme zur Verfügung:

www.sicher-durch-muenster.de

Die Fachverwaltung hat das Gutachten - zu dem auch Maßnahmenempfehlungen der Gutachter zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen und -linien (UHS/UHL) gehören - ausgewertet.

Die unfallfreie Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ist von erheblicher Bedeutung für die Lebens- und Wohnqualität einer Stadt. Verkehrsunfälle verursachen darüber hinaus neben dem menschlichen Leid für die Betroffenen einen erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden, der allein in Münster im Jahr 2006 bei über 21 Mio. € anzusetzen ist.

Die Verkehrsunfallstatistik der Polizei weist für Münster für die vergangenen Jahre eine vergleichsweise schlechte Unfallbilanz auf. Nirgendwo in Nordrhein-Westfalen werden – bezogen auf die Einwohnerzahl – mehr Menschen im Straßenverkehr verletzt als in Münster. So bildete Münster mit 576 (2006) bzw. 585 (2005) Verunglückten pro 100 000 Einwohner in den beiden letzten Jahren das Schlusslicht in der nordrhein-westfälischen Verkehrsunfallstatistik. Einen besonderen Schwerpunkt bilden die Radverkehrsunfälle, die 40% der Verletzten stellen. „Fahrradstädte“ weisen häufig diese Unfallproblematik auf, so auch die Stadt Freiburg, die in Baden-Württemberg ebenfalls „Schlusslicht“ in der Landes-Verkehrsunfallbilanz geworden ist.

Diese alarmierende Bilanz setzte sich auch in 2007 fort. Erste sichtbare Erfolge weisen aufgrund der großen Aktivitäten seitens der Polizei, der Stadt und der Partner der Ordnungspartnerschaft – vergleiche Verkehrssicherheitsprogramm (Anlage 1 – Kapitel 2) die Unfallzahlen im ersten Halbjahr 2008 auf.

Es gibt in zivilisierten Gesellschaften kein anderes System, bei dem in aller Öffentlichkeit Menschen in großer Zahl zu Schaden oder gar zu Tode kommen, als den Straßenverkehr. Die Gesellschaft darf dies nicht dulden. Sind Polizei, Verkehrsplanung, Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaulastträger schon von Amts wegen der Sicherstellung der Verkehrssicherheit verpflichtet, ist auf Grund des ernsten Befundes die gesamte Zivilgesellschaft inklusive der politischen Entscheidungsgremien in Münster aufgerufen, an der Verbesserung der Verkehrssicherheit mitzuwirken.

Von daher ist es erforderlich die Verkehrssicherheitsarbeit organisatorisch und inhaltlich auf eine breite, alle maßgebenden Handlungsfelder umfassende Basis zu stellen. Nachdem die Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention gegründet wurde und sie ihre Arbeit erfolgreich aufgenommen hat, ist es nun möglich, auf der Grundlage der umfassenden Ergebnisse des GDV-Verkehrsunfallgutachtens und seiner richtungsweisenden Empfehlungen den Masterplan 2007 fortzuschreiben und ergänzend das geplante Maßnahmenprogramm in einem „Verkehrssicherheitsprogramm“ weiter zu entwickeln. Die als erforderlich angesehenen Maßnahmen sind so umfangreich und vielschichtig, dass dieses Programm eine Mindestlaufzeit von fünf Jahren haben wird.

Zielsetzung ist nach den Gründungsvereinbarungen der Ordnungspartnerschaft, die Zahl der Unfälle mit Verunglückten jährlich um durchschnittlich 10% zu verringern. Das ist ein ehrgeiziges und nicht leicht zu erreichendes Ziel, das nur erfolgreich sein kann, wenn die Mitglieder der Ordnungspartnerschaft, Politik, Polizei und Verwaltung alle Kräfte bündeln und allen Bürgern und Bürgerinnen große Überzeugungskraft und ernsthaftes Bemühen für diese gesellschaftliche Aufgabe vermitteln kann.

Es muss eine **grundlegende Änderung des Verkehrsverhaltens** bei allen Verkehrsteilnehmern – ob Münsteraner oder Auswärtige – erreicht werden, die heute vielfach ein zu geringes Gefahrenbewusstsein und eine zu große Sorglosigkeit im Verkehrsgeschehen zeigen. Von daher gilt es einerseits, die Verkehrsinfrastruktur baulich–betrieblich sicherer zu gestalten, unfallanfällige Strecken und Knotenpunkte, Einfahrten zu entschärfen. Andererseits kann die Verkehrsunfallbilanz nur dann nachhaltig besser werden, wenn die Verkehrsteilnehmer deutlich mehr Rücksicht und Aufmerksamkeit im Verkehr zeigen. Die geltenden Verkehrsregeln müssen wieder zu verlässlichen Verhaltensweisen werden.

2. Grundlagen

Die Lebensqualität in einer Stadt wird maßgeblich durch die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit mitbestimmt. Hierbei kommt es auf eine gute Abstimmung und das Zusammenspiel aller Akteure und Maßnahmen an.

Die Verkehrssicherheit bzw. das Unfallgeschehen wird – grundsätzlich betrachtet - geprägt vom **Regelkreis** Mensch - Verkehrsablauf – Fahrzeug - Verkehrsinfrastruktur - Tageszeit (Lichtverhältnisse) und Witterung (Bild 1).



Bild 1: Regelkreis der wechselseitigen Einflussfaktoren der Verkehrssicherheit

(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, Dr. Oellers)

Im Mittelpunkt steht der **Mensch** – als aktiver oder passiver Verkehrsteilnehmer - mit seinen individuellen Fähigkeiten, Erfahrungen, persönlichen Einstellungen (Aufmerksamkeit, Rücksichtnahme, Normenakzeptanz) und Verhaltensweisen (Fahrverhalten, Beachtung der Verkehrsregeln ...). Wichtig ist dabei, wie das genutzte **Fahrzeug** (Rad, Kfz) eingesetzt wird. Ist es im verkehrssicheren Zustand, ist die Fahrgeschwindigkeit angemessen, wird vorausschauend im Verkehr gefahren...

Der Einfluss der Qualität der **Verkehrsinfrastruktur** auf die Verkehrssicherheit wird bestimmt durch seine Ausgestaltung und Zustandsqualität (baulich/betrieblich und lokal/im Streckenverlauf) und durch die installierten Verkehrsregelungen/Verkehrssteuerung. Sie muss für die einzelnen Verkehrsteilnehmer gut erkennbar, begreifbar und eindeutig sein, so dass dies ein sicheres Fahrverhalten erleichtert und ermöglicht.

Grundsätzlich gilt es, im Straßenverkehr die **Einheit von Planung, Bau und Betrieb** (Verkehrsregelung, Signalsteuerung) und einen baulich guten Erhaltungszustand der Verkehrswege zu wahren, durch kontinuierliches Controlling zu überprüfen und bei Bedarf zeitgerecht nachzubessern.

Die **Verkehrsteilnehmer** sind überfordert, wenn die Straßencharakteristik und Verkehrsregelung uneinheitlich, überreglementiert oder sogar widersprüchlich ausgebildet sind. Derartig ungünstige Verkehrssituationen entwickeln sich im Verkehrsraum einer Stadt meist unauffällig und unbeabsichtigt, z.B. wenn die Verkehrsinfrastruktur im Laufe der Zeit mehrfach und nach verschiedenen Planungszielen umgebaut wird.

Bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und bei den getroffenen Verkehrsregelungen (z.B. Geschwindigkeitsregelung, Lichtsignalsteuerung) sollte für die Verkehrsteilnehmer eine möglichst hohe **Fehlertoleranz** eingeplant werden, so dass Fahrfehler und Fehleinschätzungen nur geringe Sicherheits-Konsequenzen verursachen.

Ein weiterer maßgeblicher Einflussfaktor beim Zustandekommen von Verkehrsunfällen sind die **verkehrlichen Begleitumstände**, z.B. die wechselnde Verkehrsdichte bis hin zum Stau, kaum wahrnehmbare dynamische Änderungen der Signalschaltungen.

Auch die **Tageszeit** (Lichtverhältnisse) und **Witterungsbedingungen** - Wind, Fahrbahnglätte infolge Regen, Schnee, Eis, Sichtverhältnisse - können Unfälle begünstigen, auch wenn hierbei dem verunfallten Verkehrsteilnehmer juristisch gesprochen ein „nicht angepasstes Fahrverhalten“ als Mitschuld angekreidet wird.

Letztlich ist festzustellen, dass Unfälle von den Verkehrsteilnehmern „verursacht“ werden. Daher gilt es, allen Bürgern bewusst zu machen, dass das eigene Fahrverhalten eine große Rolle spielt, insbesondere das leichtfertige oder in Kauf genommene Fehlverhalten.

Die **passive Sicherheit** (beim PKW-Kauf) und **aktive Sicherheit** bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der eingesetzten Verkehrsregelung/Verkehrssteuerung gilt es wirksam und dauerhaft zu verbessern.

Das Unfallgutachten macht deutlich, dass die **Beseitigung der identifizierten Unfallhäufungsstellen hohe Priorität** haben muss und diese Unfallhäufungsstellen zeitnah entschärft oder sogar gänzlich abgebaut werden sollten.

Da aber nur etwa 30% der Unfälle mit Personenschäden in Häufungsstellen bzw. -strecken aufgetreten sind, dieselben Unfallursachen und Begleitumstände aber auch an vielen anderen Stellen im Straßennetz zu Unfällen führen, besteht eine gleichrangige, dringliche Aufgabe der Unfallprävention über **Sicherheitskampagnen, Aufklärung und Verkehrserziehung** in mehrjährigen Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit den Verkehrsteilnehmern ein deutlich **höheres Gefahrenbewusstsein** zu vermitteln und zu mehr Eigen- bzw. Mitverantwortung auch im Verkehr zu bewegen.

Hier gilt es zu überlegen, mit den Partnern der OPS und aktiv und direkt auch mit den Bürgern im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes in 2009 ein **Leitbild Verkehrssicherheit** zu entwickeln, das von allen gesellschaftlichen Gruppen mitgetragen und mit vielen Akteuren gemeinsam umgesetzt werden kann.

3. Das Unfalllagebild Münster 2004 - 2007

Die Unfalllage in Münster kann nur als sehr schlecht bezeichnet werden. In den letzten fünf Jahren wurden beim Polizeipräsidium Münster jeweils zwischen 8600 – 9200 Verkehrsunfälle pro Jahr registriert; dabei waren jeweils zwischen 1500 – 1600 Verletzte zu beklagen. Insbesondere der Anteil der Leichtverletzten ist in Münster im interkommunalen Vergleich gravierend hoch. Ein großer Anteil aller verletzten Verkehrsteilnehmer lässt sich dem Bereich der Radfahrer (mit einem hohen Verursacheranteil) und Fußgänger zuordnen. Unter Berücksichtigung dieser Verunglücktenzahlen belegt die Stadt Münster im landesweiten Vergleich der Polizeibehörden den letzten Platz.

Das Lagebild ist seit jeher Ausgangspunkt und Objekt weiterer Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gewesen. Institutionalisierte Gremien wie die behördenübergreifende **Unfallkommission** oder die ämterübergreifende **Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen** der Stadtverwaltung untersuchen regelmäßig das Verkehrsunfallgeschehen und legen im Einklang mit einschlägigen Erlassen Unfallhäufungsstellen fest.

Aus den Ergebnissen werden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abgeleitet und den zuständigen Stellen zur Umsetzung vorgeschlagen bzw. durch die Unfallkommission festgelegt. Die **Unfalluntersuchungen** werden auf der Grundlage der Unfallbilanz eines Jahres bzw. einer Dreijahresbilanz und einheitlicher ministerieller Vorgaben vor allem anlass- und ortsbezogen durchgeführt.

Bisher konnten offenkundig diese Analysen nicht substantiell zu einer Verbesserung der Unfallbilanz beitragen. Hier mangelte es in der Vergangenheit vor allem an personellen Ressourcen für eine systematische und detaillierte örtliche Unfallanalyse und an finanziellen Mitteln, erkannte Verbesserungsmaßnahmen zeitnah umzusetzen.

Die Verkehrsplanung hat ergänzend zum GDV-Gutachten sämtliche Unfälle mit Radfahrerbeteiligung des Jahres 2006 analysiert. Aufschlussreich war dabei die Auswertung der Unfallberichte. Auffallend ist die Vielzahl der Unfälle, bei denen Kraftfahrer beim Ein- und Abbiegen den Vorrang von Radfahrern missachtet haben. Aber auch Unfälle durch Benutzung von Radwegen entgegen der Fahrtrichtung und Auffahren auf stehende oder geparkte Fahrzeuge sind überproportional festzustellen. Konkrete Handlungsempfehlungen sind daraus abgeleitet worden und führen zu der Empfehlung, das gesamte Radverkehrsnetz einer systematischen „**Radverkehrswege-Revision**“ zu unterziehen (siehe Verkehrssicherheitsprogramm – Kapitel 2, 3).

Ausführliche Informationen zur Unfalllage 2004 – 2006 enthält das **GDV-Gutachten**, das nachfolgend in den Hauptaussagen auszugsweise - *in Schrägschrift gekennzeichnet* – wiedergegeben ist. Es kann vollständig auf den Internetseiten der Stadt Münster www.sicher-durch-muenster.de nachgelesen werden.

Das Lagebild hat sich in der Zeit in **2007** im Vergleich zum selben Zeitraum des Jahres 2006 weiterhin verschlechtert. Danach ist die Zahl der Verunglückten nochmals um 16,28 % gestiegen (Verkehrsbericht Polizei - Anlage 3). In 2008 werden - aufgrund der erheblichen Anstrengungen der Ordnungspartnerschaft, insbesondere der Polizei - erste strukturelle Verbesserungen erkennbar. Gleichzeitig wird deutlich, dass noch über Jahre weitere, erhebliche Anstrengungen auf allen Gebieten der Verkehrssicherheitsarbeit in Münster erforderlich werden.

3.1 Statistische Auswertungen des Unfalllagebildes Münster 2004 -2006 (Auszug GDV-Gutachten – Kapitel 4)

In den Jahren 2004 bis 2006 wurden in Münster 27.741 Unfälle polizeilich erfasst. 23 Personen wurden getötet, 797 schwer und 3.839 leicht verletzt. Unter Ansatz pauschaler Unfallkostensätze¹ entstanden in den drei Jahren Unfallkosten in Höhe von rund 281 Mio. Euro. 52% davon entfallen auf Unfälle mit Personenschaden, obwohl diese nur 14% der Gesamtunfälle ausmachen.

Unfälle 2004-2006	2004	2005	2006	Summe	WU in €/U	UK in €
Anzahl Unfälle	9.238	9.342	9.161	27.741	---	281.287.500
Kat 1, U mit Getöteten	11	7	5	23	145.000	3.335.000
Kat 2, U mit Schwerverletzten	247	215	281	743	145.000	107.735.000
Kat 3, U mit Leichtverletzten	1.049	1.102	1.005	3.156	11.000	34.716.000
Kat 4, schwerw. U mit Sachschaden	266	255	234	755	11.500	8.682.500
Kat 5, sonstiger Unfall mit Sachschaden	6.126	6.061	5.993	18.180	5.500	99.990.000
Kat 6, übrige Unfälle unter Alkoholeinwirkung	72	52	39	163	5.500	896.500
Kat 7, sonstiger Unfall mit Unfallflucht ohne Kategorie	1.464	1.649	1.602	4.715	5.500	25.932.500
Anzahl Verletzter	1.555	1.585	1.519	4.659		
Anzahl Getöteter (GT)	11	7	5	23		
Anzahl Schwerverletzter (SV)	266	233	298	797		
Anzahl Leichtverletzter (LV)	1.278	1.345	1.216	3.839		

GDV-Tabelle 4 : Übersicht aller Unfälle 2004-2006 nach Kategorien

Bei den Innerorts-Unfällen ergeben sich nachfolgende Anteile bei den verletzten Personen bezogen auf die Art der Verkehrsbeteiligung:

- 77% der unfallbeteiligten Radfahrer wurden verletzt (5 GT, 312 SV, 1.515 LV)
- 83% der unfallbeteiligten Fußgänger wurden verletzt (7 GT, 117 SV, 277 LV)
- 13% der sonstigen Verkehrsteilnehmer wurden verletzt (2 GT, 245 SV, 1.692 LV)

3.2 Sonderauswertung: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (Auszug GDV-Gutachten – Kapitel 4.7)

Im Zeitraum 2004 bis 2006 wurden in Münster 2.541 Radverkehrsunfälle polizeilich erfasst. Daran waren 2.897 Radfahrer und 136 Fußgänger beteiligt. Bei 12% der Radverkehrsunfälle (302 Unfälle) waren ausschließlich Radfahrer beteiligt.

Insgesamt wurden bei Radverkehrsunfällen 6 Personen getötet, 341 schwer und 1.582 leicht verletzt.

Als Hauptverursacher wurden zu 51% motorisierte Fahrzeuge (davon 86% Pkw und 9% Lkw) und zu 46% Radfahrer genannt, Fußgänger waren bei 3% der Radverkehrsunfälle Hauptverursacher.

Die Betrachtung der absoluten Zahlen zeigt die hohen Anteile der Fußgänger und Radfahrer an den bei Innerorts-Unfällen verletzten Personen:

- 86% der Getöteten,
- 63% der Schwerverletzten und
- 51% der Leichtverletzten

waren Fußgänger oder Radfahrer.

Obwohl der Radverkehr in Münster einen Verkehrsanteil von 35% aufweist, sind Radfahrer lediglich an 9% aller Unfälle beteiligt. Allerdings liegt der Anteil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung bei den Unfällen mit schwerem und leichtem Personenschaden bei 47% bzw. 48%, der Anteil bei Unfällen mit Getöteten beträgt 25%.

Radverkehrsunfälle (ohne Fußgängerbeteiligung) geschehen mit insgesamt 60% überwiegend beim Abbiegen, Kreuzen und Einbiegen (Typen 2 und 3). Beim Einbiegen und Kreuzen (Typ 3) sind 44% der Radverkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden und 42% der Unfälle mit leichtem Personenschaden zu verzeichnen. Beim Abbiegen entstehen 19% der Unfälle mit schwerem und 23% der Unfälle mit leichtem Personenschaden.

Hauptunfallursachen bei Radverkehrsunfällen

Hauptunfallursache bei den von Kraftfahrern verursachten Radverkehrsunfällen ist die Nichtbeachtung der Vorfahrt (34%), Fehler beim Abbiegen (28%) und beim Einfahren in den fließenden Verkehr (10%).

Hauptunfallursache bei den von Radfahrern verursachten Radverkehrsunfällen sind neben Fahrfehlern (19%) die Nichtbeachtung der Vorfahrt (18%), ungenügender Abstand (15%) und Alkoholeinfluss (12%).

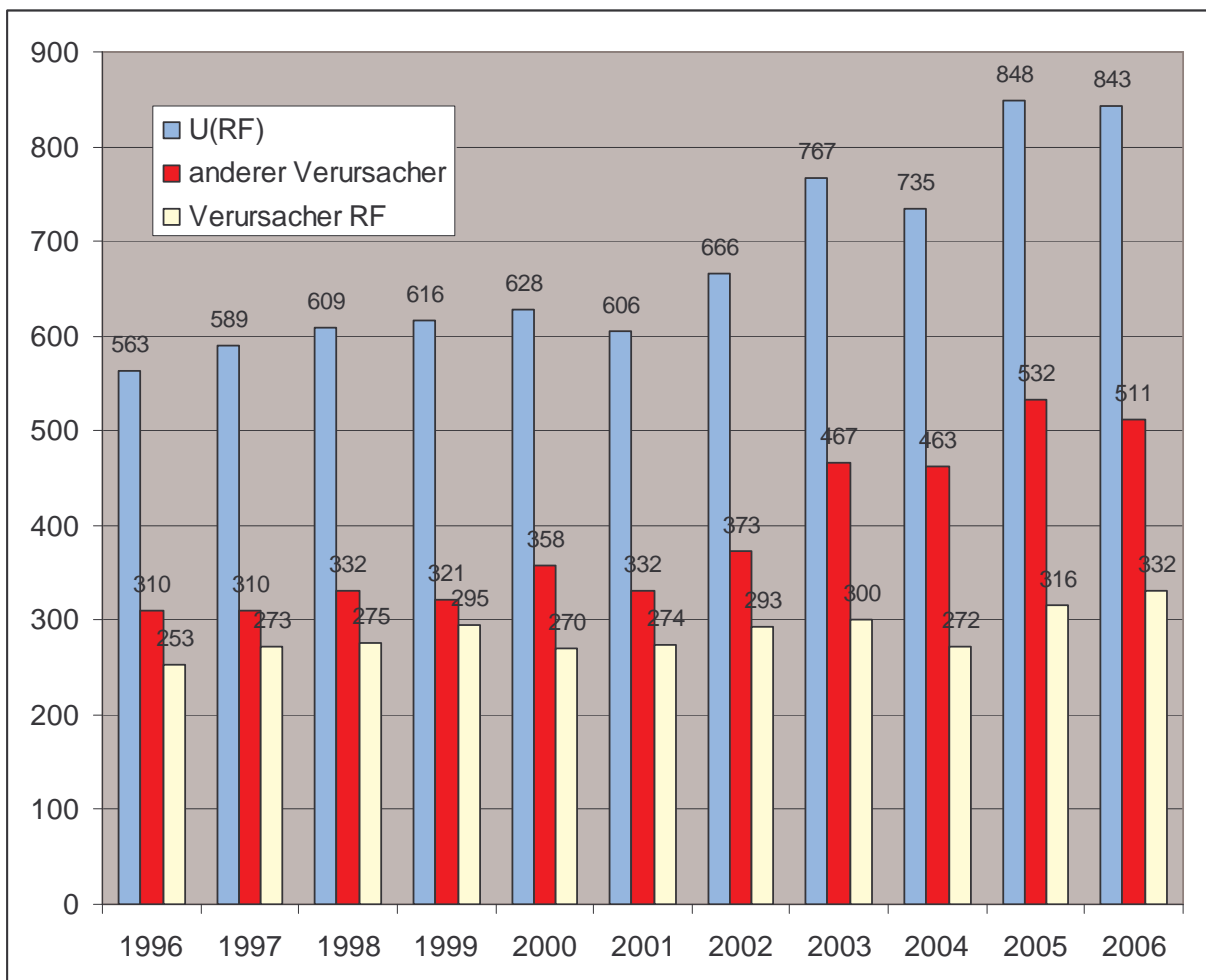
85-mal führte ein Rotlichtverstoß der Radfahrer zu Unfällen, bei denen eine Person getötet, 22 schwer und 49 leicht verletzt wurden. Bei 43 durch Rotlichtverstoß der Kraftfahrer verursachten Radverkehrsunfällen wurden 11 Personen schwer und 32 leicht verletzt.

	Anzahl	Anteil
Sicherheitsabstand Parken/ Gehweg	160	18%
Abbiegen	128	15%
Einbiegen	109	12%
RF in falscher Richtung	76	9%
RF unter Alkohol	47	5%
Rotlichtverstoß	40	5%
Grundstücksausfahrten	34	4%
Sicherheitsabstand Fahrbahn	28	3%
Auffahren	27	3%
Zweirichtungsradschwergewicht	23	3%
RF ohne Licht	11	1%
Einbauten Hindernis	10	1%
Nutzung FGÜ	8	1%
nicht zugeordnet	178	20%

GDV-Tabelle 11: Radverkehrsunfälle 2006, Auswertung Stadt Münster

Bei einer detaillierten Auswertung der Radverkehrsunfälle des Jahres 2006 durch die **Stadt Münster** konnten 701 von insgesamt 879 Radverkehrsunfällen bestimmten Unfallhergängen zugeordnet werden (GDV-Tabelle 11). Daraus ergab sich, dass ein unzureichender Sicherheitsabstand zu 18% der Radverkehrsunfälle führte. 15% der Radverkehrsunfälle geschahen beim Abbiegen und 12% beim Einbiegen. Bei 9% der Radverkehrsunfälle fuhren die Radfahrer in falscher Richtung.

Über die letzten 10 Jahre haben die Radverkehrsunfälle in Münster erheblich zugenommen. Von 1996 bis 2001 ist nur eine geringe Zunahme der Unfälle zu verzeichnen, seit 2002 hat die Anzahl der Radverkehrsunfälle jedoch stark zugenommen. Während der Anteil der durch die Radfahrer verschuldeten Unfälle gegenüber 2002 um 13% angestiegen ist, hat der Anteil der durch andere Verkehrsteilnehmer verursachten Radverkehrsunfälle um 37% zugenommen.



GDV-Abbildung 11 : Radverkehrsunfälle 1996 bis 2006

3.3 Räumliche Schwerpunkte des Unfallgeschehens

(Auszug GDV-Gutachten – Kapitel 4.5)

Schwerpunkte bei den **Unfällen mit Personenschaden** bilden mit insgesamt 46% die Abbiege- und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, also **typische Knotenpunktunfälle**.

Zusätzlich entfallen 25% der Unfälle mit Personenschaden auf **Unfälle im Längsverkehr**, die als Auffahrunfälle ebenfalls zu einem großen Teil den Knotenpunkten zuzuordnen sind.

Der Schwerpunkt des Unfallgeschehens bei **Unfällen ohne Fußgänger- und Radverkehrsbeteiligung** liegt mit 71% (17.666 U) bei den Unfällen mit leichtem Sachschaden (Kategorie 5). Bei den Unfalltypen dominieren Unfälle im Längsverkehr (Typ 6, 27%, 6.768 U) und sonst. Unfälle (Typ 7, 41%, 10.062 U).

Bei den **Unfällen mit schwerem Personenschaden** dominieren die Fahrunfälle (Typ 1, 27%, 83 U) und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (Typ 3, 22%, 66 U). Die Fahrunfälle mit schwerem Personenschaden ereignen sich überwiegend außerorts, bzw. auf Straßen mit Außerortscharakter und verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. 54% dieser Unfälle werden unangepasster Geschwindigkeit (Ursache 13) zugeordnet, 19% sind alkoholbedingt (Ursache 01).

Die **Unfälle mit Leichtverletzten** geschehen überwiegend im Längsverkehr (Typ 6, 45%, 649 U).

Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen

(Auszug GDV-Gutachten – Kapitel 4.8)

Personenschäden entstehen insbesondere bei den typischen Kreuzungsunfällen. Daher wurde eine genauere Betrachtung des innerörtlichen Unfallgeschehens (ohne Kategorie 5-Unfälle, Unfälle mit leichtem Sachschaden) mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

- Insgesamt 36% aller Unfälle geschehen an Kreuzungen und Einmündungen.
- 71% der Unfälle an Kreuzungen geschehen an signalisierten Kreuzungen
- 25% aller Unfälle mit Personenschaden ereignen sich Kreuzungen, davon 74% an signalisierten Kreuzungen.

Von 296 Lichtsignalanlagen werden in Münster 179 Anlagen (ca. 60%) nachts abgeschaltet. Bei 8% der Innerorts-Unfälle (ohne Kategorie 5) an Lichtsignalanlagen waren die Anlagen außer Betrieb. Die Betrachtung der Unfallfolgen an Lichtsignalanlagen ergibt, dass bei eingeschalteter LSA 16% der Verletzten schwer verletzt werden. Bei ausgeschalteter LSA steigt der Anteil der schweren Personenschäden auf 27% an. Diese Zunahme entspricht den Erfahrungen in anderen Städten, die im Rahmen einer aktuellen GDV-Studie untersucht wurden.

	V	Anteil	GT+SV	Anteil	LV	Anteil
an LSA	1.377	100%	238	17%	1.139	83%
LSA an	1.259	100%	206	16%	1.053	84%
LSA aus	118	100%	32	27%	86	73%

Innerortsunfälle an Lichtsignalanlagen (ohne Kat 5) 2004 bis 2006

GDV-Tabelle 1 : Verunglückte bei Innerorts-Unfällen an Lichtsignalanlagen, mit und ohne Abschaltung

Die Auswertung der Abbiege- und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle an Lichtsignalanlagen zeigt, dass hier vor allem die Unfalltypen 21 (Unfall mit Gegenverkehr), 22 und 24 (Unfall beim Links- bzw. Rechtsabbiegen mit Fußgängern/Radfahrern) sowie 30 und 32 (Nichtbeachten des Vorrangs von Links bzw. von Rechts) und 34 (Nichtbeachten des Vorrangs von Radverkehr auf Radwegen) dominieren.

Ermittlung der unfallauffälligen Bereiche

(Auszug GDV-Gutachten - Kapitel 5)

Grundlage der Untersuchung bildet die gesamtstädtische netzbezogene Analyse der Unfalltypensteckkarten sowie der Unfalldatenlisten der Polizei nach den Kriterien des Merkblatts für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen (FGSV, 2001, Teil 1 und 2).

Die Auswertung ergab

- 59 Unfallhäufungsstellen aus der 3-Jahreskarte 2004-2006,
- 4 Unfallhäufungsstellen aus der 1-Jahreskarte 2006 und
- 22 Unfallhäufungslinien aus der 3-Jahreskarte 2004-2006.

Rund ein Drittel aller Unfälle mit Personenschaden geschehen im Bereich der Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien.

Fast alle Unfallhäufungsstellen sind Kreuzungen oder Einmündungen, 86% davon lichtsignalgeregelt.

Unfallstruktur an den Unfallhäufungsstellen/-linien

An den ermittelten Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien entstehen:

- 34% aller Unfälle mit Personenschaden
- 36% der verunglückten Radfahrer
- 37% der verunglückten Fußgänger
- 35% der Getöteten
- 32% der Schwerverletzten
- 33% der Leichtverletzten
- 51% der Abbiegeunfälle (Typ 2) mit Personenschaden
- 41% der Überschreitenunfälle (Typ 4) mit Personenschaden
- 34% der Unfälle im Längsverkehr (Typ 6) mit Personenschaden

Die häufigsten Unfallursachen an Unfallhäufungsstellen:

- Linksabbiegender Kfz mit geradeaus fahrendem Radfahrer (bzw. Fußgänger)
- Linksabbiegender Kfz mit entgegenkommendem Kfz
- Rechtsabbiegender Kfz mit geradeaus fahrendem Radfahrer (bzw. Fußgänger)
- Rechtsabbiegender Kfz an Dreiecksinsel mit querendem Radfahrer (bzw. Fußgänger)
- Bei rot querender Radfahrer mit kreuzendem Kfz

Bei den 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen (UHS) fallen vor allem folgende fünf Knotenpunkte durch hohe Unfallkosten aus Unfällen mit Personenschaden auf:

- Westfalenstraße / Meesenstiege / Merkureck (geplant: Bearbeitung 2009)
- Orléans-Ring / Coesfelder Kreuz (Hinweis: bereits 2008 entschärft)
- York-Ring / Grevener Straße / Friesenring (Hinweis: Planung 2008 aufgenommen)
- Mauritztor / Eisenbahnstraße / Fürstenbergstraße
- Servatiiplatz (Hinweis: entschärft durch Umbau 2008)

Weitere UHS siehe GDV-Gutachten Tabelle 17 / Seite 36 und nachfolgender Planausschnitt.

Bei den Unfallhäufungslinien (UHL) sind besonders folgende Straßenabschnitte aufgefallen:

- Hammer Straße
- Westfalenstraße (geplant: Bearbeitung 2009, Absenkung Vzul =50/60 km/h))
- Straßenzug Münzstraße bis Mauritzstraße

Weitere UHL siehe GDV-Gutachten Tabelle 15 / Seite 35 und nachfolgender Planausschnitt.

Netzanalyse

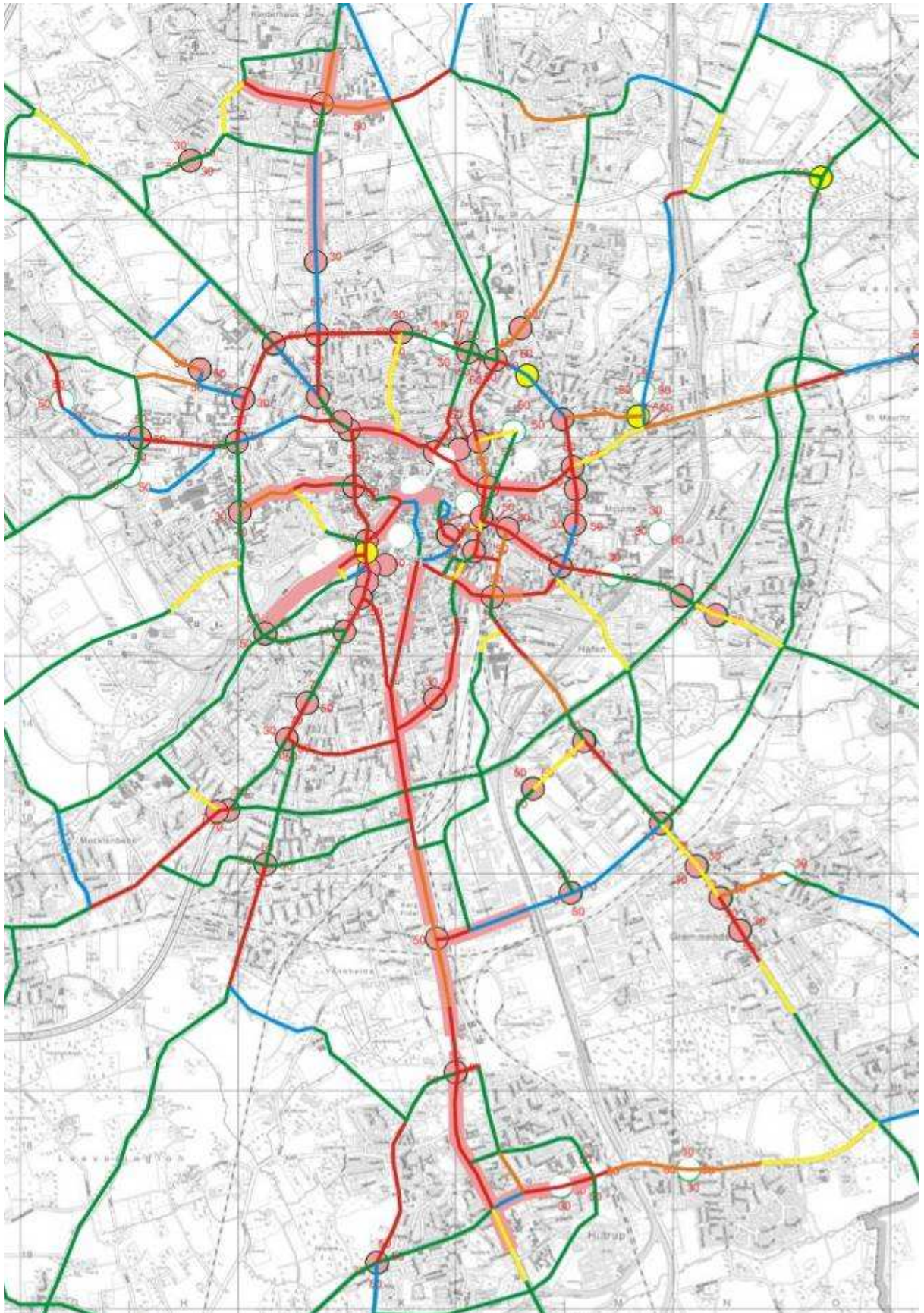
Ergänzend zu der Analyse der einzelnen Unfallhäufungsstellen und –linien wurde eine Sicherheitsanalyse des gesamten Verkehrsstraßennetzes nach den ESN² durchgeführt.

Ziel dieser Untersuchung war es, zusätzliche Hinweise zu bekommen, auf welchen Netzabschnitten Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallgeschehens aus volkswirtschaftlicher Sicht besonders effektiv sind. Auf Basis der vorhandenen Verkehrsbelastung wurde für jeden Netzabschnitt eine Grundunfallkostendichte (gUKD) für Unfälle mit Personenschaden (Kategorie 1 bis 3) und schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (Kategorie 4) mit einer Grundunfallkostenrate von 29 €/(1.000 Kfz * km) für innerörtliche und

28 €/(1.000 Kfz * km) für außerörtliche Abschnitte berechnet. Die Differenz zwischen der tatsächlich vorhandenen Unfallkostendichte (UKD) und der Grundunfallkostendichte ist das vorhandene Sicherheitspotenzial (SiPo = UKD – gUKD). Je höher das **Sicherheitspotenzial**, umso stärker weicht das vorhandene von dem zu erwartenden Unfallgeschehen ab und umso effektiver wirken sich hier Maßnahmen aus.

Insgesamt wurden 200 Straßen mit 370 Abschnitten betrachtet. Dabei ergaben sich hohe Sicherheitspotenziale insbesondere für die Strecken, die auch als Unfallhäufungslinie identifiziert wurden und für Strecken mit dicht beieinander liegenden Unfallhäufungsstellen (vgl. GDV-Abbildung 16):

- Westfalenstraße - Hammer Straße,
- Geiststraße - Weseler Straße – Am Stadtgraben - Hindenburgplatz,
- Orleans-Ring – York-Ring - Friesen-Ring,
- Kaiser-Wilhelm-Ring,
- Hansa-Ring – Hafenstraße,
- Hüfferstraße,
- Bahnhofstraße – Eisenbahnstraße – Fürstenbergstraße - Gartenstraße
- Münzstraße – Bergstraße – A.d.Apostelkirche – Vossgasse – Bült – Mauritzstraße,
- Mauritztor – Warendorfer Straße,
- Friedrich-Ebert-Straße – Inselbogen,
- Wolbecker Straße,
- Albersloher Weg,
- Marktallee und
- Am Burloh – Bröderichweg.



GDV-Abbildung 2 Sicherheitsanalyse des Straßennetzes (Ausschnitt)

3.4 Unfalllagebild 2007

Nachfolgend werden einige Kennzahlen der Unfallstatistik des Jahres 2007 im Vergleich zu 2006 aus dem Verkehrsbericht der Polizei wiedergegeben. Danach haben sich die Gesamtunfallzahlen in 2007 gegenüber 2006 um 335 Unfälle (+ 3,6%) auf 9.531 nochmals erhöht. Bei den Verletzten bzw. Getöteten stieg die Zahl um 22 auf 1.270 Personen, wobei die Zahl der Schwerverletzten erfreulicherweise um 34 (- 11,1 %) gesunken ist (Bild 2).



Bild 2: Verkehrsunfallentwicklung 2003-2007 – Zahl der verunglückten Personen (Quelle: Verkehrsbericht Polizei)

Das **Gesamt-Lagebild** zeigt sich für 2007 wie folgt:

Unfälle 2007 in Münster

	alle Unfälle		Unfälle mit Radfahrer beteiligung	
	absolut	%	absolut	%
Unfälle gesamt	9.531		736	7,7%
Unfälle ohne Personenschaden	8.204	86,1%		
Unfälle mit Personenschaden	1.327	13,9%		
Verletzte	1.543		638	41,3%
Getötete	2		1	50,0%

Im **Radverkehr** ereigneten sich in 2007 **736 Unfälle** (ohne Kategorie 5) mit 846 beteiligten Radfahrer. Das sind 16 Unfälle mehr als in 2006, wobei die Zahl der beteiligten Radfahrer nahezu gleich blieb. Insgesamt wurden 638 Radfahrer verletzt (15 weniger als in 2006), einer wurde getötet. Die Radfahrer haben 46% der Unfälle (340 Unfälle) selbst verschuldet, bei 68 Unfällen waren sie an der Verursachung mit beteiligt.

In 2007 haben sich 195 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von **Fußgängern** ereignet, 38 Unfälle mehr als in 2006 (+24%). Dabei wurden 169 Fußgänger verletzt, einer getötet. Das sind 30 Verletzte mehr als in 2006 (+21,6%).

Die Zahl der Unfälle mit **Kinder-Beteiligung** ist nahezu konstant geblieben: 132 Kinder wurden in 2007 verletzt (2006: 125). Seit 1999 wurde kein Kind mehr im Straßenverkehr getötet. 30 Kinder verunglückten auf dem Schulweg, davon 22 mit dem Fahrrad.

In 2007 waren an 446 Verkehrsunfällen **Senioren** (ab 65 Jahren) beteiligt, von denen 177 verletzt, einer getötet wurde. Die Zahl der Verletzten stieg gegenüber 2006 um 21 Personen (+13,5%). Die Zahl der getöteten Senioren sank von 2 auf 1 Person.

Insgesamt ist die Unfallentwicklung 2004 – 2007 äußerst unbefriedigend und macht deutlich, dass die Aufstellung eines Masterplanes Verkehrsunfallprävention und eines Verkehrssicherheitsprogrammes für die Stadtgesellschaft eine besonders dringliche und notwendige Aufgabe ist.

Die Unfallentwicklung war Anlass, dass der Rat am 24.10.2007 einstimmig den Grundsatzbeschluss fasste, einen Masterplan 2007 aufzustellen und ein Verkehrssicherheitsgutachten durch den GDV zu initiieren.

4. Ordnungspartnerschaft und Projektorganisation



**Ordnungspartnerschaft
Verkehrsunfallprävention**

Die **Ursachen** für das Unfallgeschehen in Münster sind vielfältig und nicht klar einzugrenzen. Die klassischen behördlichen Instrumentarien der Unfallverhütung (z.B. Unfallkommission, Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen, Verkehrsschauen, Einzelauswertungen) reichen offensichtlich nicht mehr aus, um den speziellen Problemstellungen der Unfallprävention im Münsteraner Stadtverkehr gerecht zu werden.

Die **Aktivitäten von Polizei und Verwaltung** waren bis 2007 eher anlassbezogen und konnten offenkundig nicht substanziell zu einer Verbesserung der Unfallbilanz beitragen. Bei ähnlich komplexen Herausforderungen hat es sich nach den bisherigen Erfahrungen in Münster und auch landesweit bewährt, eine sog. Ordnungspartnerschaft zu gründen, die Lösungsstrategien strukturiert und Prozesse effizient steuert.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis und auf der Grundlage des Beschlusses des Hauptausschusses vom 21.2.2007 sind das Polizeipräsidium und die Stadt Münster überein gekommen, eine langfristig angelegte Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ ins Leben zu rufen, die das vorhandene Engagement bündelt, fördert und breit in die Stadtbevölkerung trägt. Zu beteiligen waren alle Institutionen, deren Aufgabe und Ziel zumindest auch in der Verkehrsunfallprävention liegt. Diese breite Beteiligung bietet die Chance, auch externen Sachverstand und bürgerschaftliches Engagement einzubeziehen.

Nach umfangreichen Vorbereitungen fand am 19.4.2007 die Auftaktveranstaltung zur **Gründung der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“** unter Beteiligung von 30 münsterschen Institutionen statt. In dieser Veranstaltung wurden Projektstruktur und Projektorganisation (Bild 2) einvernehmlich festgelegt. Formal abgeschlossen wurde der Gründungsprozess am **20.6.2007** mit der Unterzeichnung der Gründungsurkunde (Anhang 1) durch 26 Ordnungspartner.

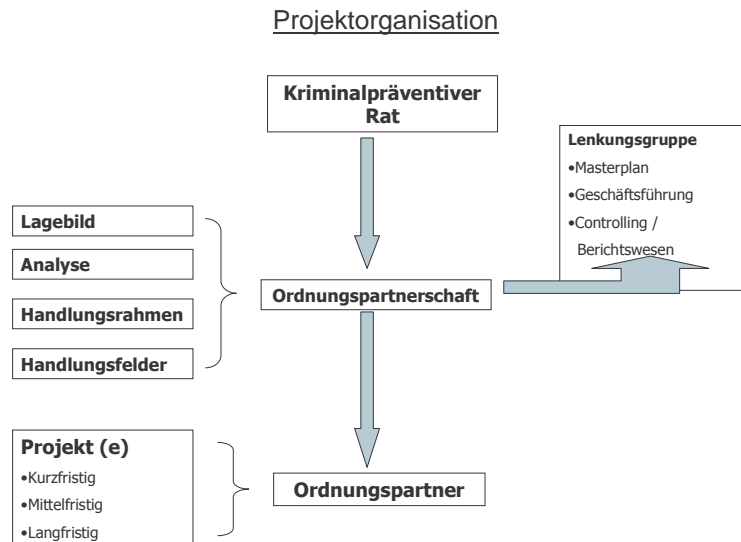


Bild 2: Projektstruktur und Organisation Ordnungspartnerschaft Münster

Zu den **Gründungspartnern** gehören:

Polizeipräsidium Münster
Stadt Münster
Deutsche Hochschule der Polizei
Stadtwerke Münster
LVM Versicherungen
Westfälische Provinzial Versicherung AG
Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen
Amtsgericht Münster
Industrie- und Handelskammer
Handwerkskammer Münster
Landesbetrieb Straßenbau NRW
DEKRA Automobil GmbH
TÜV Nord Mobilität GmbH
Verkehrswacht Münster e.V.
ADFC Münster / Münsterland e.V.
VCD Verkehrsclub Deutschland, KV Münster
Automobilclub Münster e.V. im ADAC
Fahrlehrerverband Westfalen e.V.
Bund Deutscher Berufs- Kraftfahrer e.V.
PräventionsTisch Münster
Münstersche Zeitung

Die Ordnungspartnerschaft hat sich unter anderem das ehrgeizige Ziel gesetzt, die Unfälle mit Personenschäden ab 2008 bis zum Ende des Jahres 2010 jährlich um durchschnittlich 10 % zu reduzieren (siehe Präambel der Gründungsurkunde).

Handlungsfelder der Ordnungspartnerschaft

Als klassische vier Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit sind in der Verkehrswissenschaft die sog. „Three E`s + P“, das heißt die drei großen E = **Engineering, Education und Enforcement** und das P = **Public Relations** anerkannt.

Jeder Ordnungspartner ist in einem oder mehreren dieser Handlungsfelder verortet. Organisatorisch werden die Handlungsfelder von entsprechenden Arbeitskreisen betreut. In die Arbeitskreise werden die Ergebnisse der Unfallanalyse und die daraus abgeleiteten Empfehlungen eingespeist, so dass jeder Ordnungspartner seine Aktivitäten zielgerichtet und koordiniert entfalten kann. Der operativen Arbeit in den Handlungsfeldern und in den Arbeitskreisen kommt damit maßgebliche Bedeutung für den Erfolg der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ zu.

4.1 Überwachung / Ahndung – Arbeitskreis 1 der OPS

Grundsätzlich wird der Bereich der Verkehrsüberwachung durch Polizei und Ordnungsbehörden in der Verkehrswissenschaft allgemein als defizitär angesehen. Aktuelle wissenschaftliche Studien belegen jedoch, dass ein verstärkter Überwachungs- und Kontrolldruck in Kombination mit entsprechenden Aufklärungsmaßnahmen zu einem erstrebten Verkehrsverhalten führt. Neben der verhaltensbeeinflussenden Aufklärung und Gestaltung des Verkehrsraums hat insbesondere die Polizei die Chance, mit der konsequenten Verkehrsüberwachung und Ahndung von unfallursächlichem Fehlverhalten einen Beitrag zur deutlichen Senkung der Verkehrsunfälle zu leisten.

Abgeleitet aus der allgemeinen Erkenntnis, dass ein verstärkter Überwachungs- und Kontrolldruck zu einem erstrebten Verkehrsverhalten führt, ergibt sich als unspezifisches Handlungsthema - auch schon vor dem Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrsunfalluntersuchung - das konsequente Einschreiten bei Verkehrsverstößen, insbesondere bei Geschwindigkeitsüberschreitungen und Alkohol- und Drogenmissbrauch.

In dem diesem Handlungsfeld zugeordneten Arbeitskreis 1 werden hoheitliche Überwachungsmaßnahmen im Bereich des ruhenden und fließenden Verkehrs und nachfolgende, repressive Maßnahmen durch die zuständigen Verfolgungsbehörden ursachenorientiert vorbereitet und koordiniert. Aufgrund der streng hoheitlich geprägten Inhalte dieses Handlungsfeldes kommen hier von vornherein nur wenige Akteure in Betracht: Staatsanwaltschaft Münster, Amtsgericht Münster, Polizei und Stadt Münster.

Die Geschäftsführung dieses Arbeitskreises liegt beim Polizeipräsidium Münster.

4.2 Bau- und Verkehrstechnik – Arbeitskreis 2 der OPS

Der Bau- und Verkehrstechnik kommt eine maßgebliche Bedeutung für die nachhaltige bauliche und technische Verbesserung von Verkehrsabläufen und damit der Reduzierung von Verkehrsunfällen zu. Dies gilt für Verbesserungen im Bestand, die aufgrund des Unfallgeschehens notwendig werden, wie auch für die Durchführung eines effizienten Sicherheitsaudits für Straßen. Planungs- und Tiefbauamt haben diesbezüglich in 2007 bereits ein Sicherheitsaudit für die Planung von Verkehrsanlagen eingeführt. Dazu wurden in 2007/2008 fünf Sachbearbeiter/-Innen geschult und zertifiziert. Jährlich werden im Rahmen der verfügbaren Planungskapazität ca. 6 Verkehrsprojekte auditiert, mit den Städten

Hamm und Herne findet ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch und eine wechselseitige Auditierung der Projekte statt.

Der Arbeitskreis 2 greift die Empfehlungen der Unfallanalyse zu baulich-technischen Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf und setzt diese im Sinne der Ziffer 7 des MOU (Anlage 10) um. Die nachhaltige Reduzierung des Verkehrsunfallgeschehens ist damit maßgeblich durch die Aktivitäten des Arbeitskreises bestimmt. Dieses Handlungsfeld erfordert erhebliche personelle Aktivitäten und Finanzmittel zur Umsetzung der für erforderlich erachteten Verbesserungsmaßnahmen.

Neben den gesetzlich zuständigen Aufgabenträgern Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Münster (Ordnungsamt, Planungsamt, Tiefbauamt) und Polizeipräsidium Münster sind folgende Institutionen Mitglieder des Arbeitskreises:

ADFC Münster / Münsterland e.V.
Automobilclub Münster e.V. im ADAC
Fahrlehrer-Verband Westfalen e.V.
Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen
LVM Versicherungen
Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen

Die Geschäftsführung des Arbeitskreises liegt bei der Stadt Münster / Stadtplanungsamt.

4.3 Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitsberatung – Arbeitskreis 3 der OPS

Dieses Handlungsfeld kann nur als äußerst weit beschrieben werden. Alle personen- oder gruppenspezifischen Maßnahmen, die zur Minimierung von Verkehrsunfällen mit Verletzten beitragen können, sind hier zu verorten, soweit sie nicht in anderen Handlungsfeldern angesiedelt sind. In diesem Handlungsfeld kann maßgeblich zu der notwendigen Änderung des Problem- und Sicherheitsbewusstseins der Bevölkerung hin zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme und Beachtung der Verkehrsregeln beigetragen werden.

Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung sind so alt und facettenreich wie der Straßenverkehr selbst. Nicht das Herausarbeiten von Handlungsthemen, sondern die ursachen- und zielgruppenzentrierte Schwerpunktbildung unter den vielen bekannten Handlungsansätzen stellt die eigentliche Herausforderung dieses Handlungsfeldes dar. Um möglichst spezifische Lösungen zu finden, sollen auch hier die Ergebnisse der Unfallauswertungen maßgeblich die Aktivitäten des Arbeitskreises bestimmen.

Der Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung kommt im Rahmen der Unfallprävention eine ganz erhebliche Bedeutung zu. Die Vermittlung der Bedeutung von gegenseitiger Rücksichtnahme, Einhaltung der Verkehrsregeln und Sicherheitsaspekten für unterschiedliche Zielgruppen gestaltet sich regelmäßig schwierig und aufwendig. Die Sicherstellung der Nachhaltigkeit von Maßnahmen der Verkehrserziehung ist dabei wesentlicher Erfolgsfaktor, durch einmalige oder kurzfristige Maßnahmen ist dieser nicht zu erreichen. Das vorhandene breite Engagement auf diesem Handlungsfeld und dessen Bündelung im Arbeitskreis 3 ist daher Chance und Herausforderung zugleich. Für eine gemeinsame Arbeit in diesem Handlungsfeld haben neben Polizei und Stadt die meisten Institutionen votiert:

ADFC Münster / Münsterland e.V.
Automobilclub Münster e.V. im ADAC

DEKRA Automobil GmbH
Bund Deutscher Berufskraftfahrer e.V.
Fahrlehrer-Verband Westfalen e.V.
LVM Versicherungen
PräventionsTisch Münster
TÜV Nord Mobilität GmbH
Westfälische Provinzial Versicherung AG
Amtsgericht Münster
Handwerkskammer Münster
Stadtwerke Münster GmbH

Die Geschäftsführung liegt bei der Stadt Münster / Ordnungsamt.

4.4 Öffentlichkeitsarbeit – Arbeitskreis 4 der OPS

In der heutigen Mediengesellschaft ist der notwendige Bewusstseinswandel hin zu mehr Umsicht und Rücksichtnahme im Straßenverkehr ohne eine entsprechende informatorische Öffentlichkeitsarbeit nicht zu erreichen. Hierzu zählt auch ein professioneller Internetauftritt. Der Öffentlichkeitsarbeit kommt u.a. die Funktion zu, die Arbeit in den Handlungsfeldern über Kampagnen zu begleiten und die Wahrnehmung der Ordnungspartnerschaft in der Öffentlichkeit sicherzustellen.

Zielorientierte Handlungsthemen leiten sich direkt aus den Ergebnissen der Unfallanalysen und indirekt aus den Aktivitäten der übrigen Arbeitskreise ab. Diese liegen jedoch zurzeit nur für den Bereich der Hammer Straße vor. Daher liegt aktuell der Handlungsschwerpunkt des Arbeitskreises „Öffentlichkeitsarbeit“ darin, die Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ in der Öffentlichkeit bekannt zu machen und ihre dauerhafte Wahrnehmung zu sichern.

Die im Arbeitskreis 4 gebündelte Öffentlichkeitsarbeit besitzt für die Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ und damit für das Ziel der Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Verletzten in Münster eine enorme Bedeutung. Nur mit Intensität und Kreativität kann das Thema der Verkehrssicherheit in die Stadtgesellschaft getragen und dort dauerhaft verankert werden. Dafür müssen auch Fachleute, wie z.B. Werbeagenturen und elektronische Medien, eingebunden werden. Die Öffentlichkeitsarbeit ist dabei kein reiner Selbstzweck, sondern hat im Verhältnis zu den übrigen Handlungsfeldern dienende Funktion. An diesem Arbeitskreis beteiligen sich neben Polizei und Stadt:

ADFC Münster / Münsterland e.V.
Münstersche Zeitung
PräventionsTisch Münster
Westfälische Nachrichten
Westfälische Provinzial Versicherung AG
Stadtwerke Münster GmbH

Die Geschäftsführung liegt beim Polizeipräsidium Münster.

Die Aktivitäten der OPS und der vier Arbeitskreise sind im vorgelegten Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 in Kapitel 2 für 2008 und für die Folgejahre in Kapitel 3 aufgeführt.

5. Das Verkehrssicherheitskonzept Münster

Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit in Münster bildet das **Verkehrssicherheitskonzept** Münster. Dieses baut auf drei Säulen auf:

- I. **Masterplan** als Rahmenplan und Leitbild für die Verkehrssicherheitsarbeit mit der Organisation in einer „Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention“
- II. **Verkehrssicherheitsprogramm** - angelegt für (vorerst) fünf Jahre 2009-2013 - und einem konkreten Maßnahmenprogramm für die vier Handlungsfelder des Masterplanes
- III. **Verkehrsberichte und Fortschrittsberichte** als Controlling der Unfallentwicklung, der Wirkungsanalyse der umgesetzten Maßnahmen und Aktionen sowie zur Projekt-Steuerung



Bild 3: Drei Säulen des Verkehrssicherheitskonzept Münster
(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, Dr. Oellers)

Der Masterplan (I) bildet als Rahmenplan die erste konzeptionelle Säule und organisatorische Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit in Münster

Er stützt sich auf die **vier Handlungsfelder** der Ordnungspartnerschaft (OPS) und stellt das Hauptziel der OPS in den Mittelpunkt aller Aktivitäten:

„Senkung der Zahl der Unfälle mit Verunglückten um jährlich durchschnittlich 10%“

Das **Verkehrssicherheitsprogramm (II)** als zweite Säule konkretisiert die Handlungsfelder, benennt die Projekte und Aktivitäten der OPS, der Stadt und Polizei ab 2009 ff - soweit bereits bekannt -, setzt die Prioritäten und zeigt die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen auf.

Die dritte Säule bilden das **Berichtswesen** und die **Controlling-Instrumente (III)** zur Wirkungsanalyse (Evaluierung) der durchgeführten Maßnahmen und Aktivitäten. Jährlich wird den Fachausschüssen über die Unfallentwicklung in Münster (Jahres-Verkehrsberichte der Polizei) und über die durchgeführten Maßnahmen und Aktionen sowie den gewonnenen Erfahrungen (Fortschrittsberichte) berichtet. Dann ist festzustellen, ob das Jahresziel erreicht werden konnte und zu entscheiden, inwieweit ggf. Ergänzungen, Nachbesserungen in den Arbeitsprogrammen für erforderlich angesehen werden.

6. Schwerpunkte des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009 - 2013

Das **Verkehrssicherheitsprogramm 2009 - 2013** (Anlage 2) zeigt die bisherigen Aktivitäten der Verkehrssicherheitsarbeit in den vier Handlungsfeldern der OPS in 2008 auf. Das vorgelegte Programm setzt für die nächsten fünf Jahre zwei Schwerpunkte:

- I Maßnahmen zur Entschärfung der identifizierten Unfallhäufungsstellen/-strecken und eine umfassende Radwege-Revision (Kapitel 3.2)
- II Entwicklung von Verkehrssicherheitskampagnen und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (Kapitel 3.1, 3.3, 3.4)

Die Gutachter weisen der Entschärfung der 85 identifizierten Unfallhäufungsstellen/-strecken höchste Priorität zu. Hier entstehen ca. 30% aller Unfälle mit Personenschaden. Diese sollen nach den Zielen der OPS nach Möglichkeit jährlich um durchschnittlich 10% gesenkt werden.

Für alle vier Handlungsfelder werden im **Verkehrssicherheitsprogramm 2009 – 2013** konkrete Projektempfehlungen ausgewiesen.

6.1 Projekt-Schwerpunkte I

Im Handlungsfeld 2 „**Bau und Verkehrstechnik**“ sind im **Verkehrssicherheitsprogramm 2009 – 2013** (Anlage 1 - Kapitel 3) acht Arbeitsfelder konkretisiert. Die beiden wichtigsten Arbeitsfelder sind die

(1) Fortführung der Revision der Radverkehrsanlagen

Das Münsteraner Radverkehrsnetz bedarf dringend einer Modernisierung. Dazu wurde ein breit angelegtes Prüfschema entwickelt und in 2007/2008 erfolgreich in der Innenstadt angewendet (vergleiche Verkehrssicherheitsprogramm Kapitel 2.2). Es überprüft vornehmlich die Sicherheit in Einfahrten, Einmündungen und Knotenpunkten, einschließlich der Verbesserung der Radverkehrs-Signalisierung.

Diese Arbeiten sollen für das gesamte Radverkehrsnetz in den nächsten fünf Jahren fortgesetzt werden. Das ist eine in Deutschland erstmalige und umfassendste Aufgabe und Arbeit zur Qualitätskontrolle und Qualitätsverbesserung.

(2) Aufstellung und Umsetzung eines Arbeits- und Zeitplanes zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien

Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien liegen fast ausschließlich an Knotenpunkten mit Lichtsignalsteuerung. Eine Änderung der Signalisierung selbst oder eine bauliche Veränderung hebt den Bestandschutz der Anlage auf. Deshalb können signaltechnische und bauliche Maßnahmen nur gemeinsam durchgeführt werden. Demzufolge wird die Umsetzung der Empfehlungen aus dem GDV-Gutachten in die bereits laufenden bzw. geplanten Arbeiten zur Erneuerung der Hard- und Software der LSA-Infrastruktur (HFA-Vorlage 549/2003) eingebettet.

Weiter sind die Lichtsignalanlagen in Netzsteuerungen und Grüne Wellen eingebunden. Eine Änderung an einer einzelnen LSA aus Verkehrssicherheitsgründen mit Grünzeitanpassungen, weil z.B. ein Verkehrsstrom getrennt signalisiert oder die Abläufe sich verändern, bedingt in der Regel auch Anpassungen und Änderungen an den Nachbaranlagen, damit weiter einen Verkehrsfluss im Netz und in Grünen Wellen gewährleistet wird.

Es wird deshalb vorgeschlagen, die im GDV-Gutachten (vgl. Seite 28 Tab. 17) nach den Unfallkosten sortierten Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) nicht als Einzelmaßnahmen, sondern integriert im Rahmen der laufenden grundsätzlichen Erneuerung des LSA Steuerungssystems zu realisieren.

Dazu weist das Verkehrssicherheitsprogramm einen **Arbeits- und Zeitplan** aus, der im Zeitraum von 2009 bis 2013 die **Entschärfung aller identifizierten UHS/UHL** vorsieht.

Diese Arbeiten sollen - wenn zeitliche Konkurrenz zu anderen Verkehrsprojekten entstehen - Vorrang vor anderen Planungs- und Bauprojekten erhalten.

Für beide Arbeitsfelder wurden folgende zwei Leitlinien und Empfehlungen entwickelt, die zukünftig für die Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung zugrunde gelegt werden:

A) Leitlinien zur Verbesserung der Lichtsignalsteuerung im Radverkehr

Die Stadt Münster hat im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP) in 2007 ein vom BMVBS gefördertes **Gutachten** zur Optimierung der Lichtsignalsteuerung für den Radverkehr initiiert und inhaltlich maßgebend mitgestaltet.



Broschüre „Signale für den Radverkehr“
www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/Signale_Radverkehr.pdf

Auf dieser Basis empfiehlt die Verwaltung folgende „**Leitlinien zur Verbesserung der Lichtsignalsteuerung im Radverkehr**“ für die anstehende Modernisierung der Lichtsignalsteuerung in Münster und der Radwege-Revision zugrunde zu legen:

- *Mit dem Ziel, eine selbsterklärende, klare und attraktive Radverkehrssignalisierung zu erhalten, soll das historisch gewachsene Spektrum der Regelungen bewusst begrenzt werden, um durch die konsequente Anwendung von einigen bewährten Lösungen eine bessere Begreifbarkeit und Akzeptanz zu erhalten.*
- *Die drei „Säulen“ Signalisierung, Markierung und Radverkehrsführung sollen in sich stimmig sein, um den Anspruch „Einheit von Bau und Betrieb“ zu erfüllen.*
- *Unter diesem Aspekt wurde der Haltlinie als Merkmal für den Radfahrer nach welchem Signal er sich richten soll eine große Bedeutung beigemessen. Die Lage der Haltlinie in Verbindung mit dem Signal soll konsequent überprüft und eindeutig umgesetzt werden.*
- *Es wurde als Aufgabe der Planer/Betreiber gesehen, die Regelungen so eindeutig zu realisieren, dass Fehlinterpretationen von Radfahrern möglichst ausgeschlossen werden.*
- *Die Lösungen sollen einheitlich in einem Streckenzug (später Stadtgebiet) eingesetzt werden.*
- *Die gewählten Regelungen müssen unter dem Aspekt der Rechtssicherheit die Definitionen von § 37 StVO (und den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen) erfüllen, damit die Polizei Verstöße (Rotlichtfahrten) auch ahnden kann und Bußgelder auch bei einer anschließenden rechtlichen Überprüfung möglichst Bestand haben.*

- *Bei einer Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr sollen Kombistreuscheiben (mit einem Rad- und Fußgängersymbol) grundsätzlich eingesetzt werden. Vor dem Übergang auf die Fahrbahn soll eine Haltlinie angebracht werden.*
- *Bei historisch entstandenen „Mischausbauten“, die nicht umgebaut/ummarkiert werden können, sollen diese unklaren Bestandsausbauten mit gesonderten Radsignalen „geheilt“ werden, damit Radfahrer eindeutig erkennen, welches Signal für sie gilt.*
- *Mit einer Überarbeitung wird vergleichbar zum Kfz-Verkehr grundsätzlich auch „Gelblicht“ an Radsignalen als Übergangssignal eingesetzt.*
- *Es werden neben den „normalen“ Radsignalen (Durchmesser 200 mm) zukünftig auch die aus den Niederlanden und dem Umland bekannten „kleinen“ Radsignale zum indirekten Abbiegen eingesetzt, um Missverständnisse auszuschließen und eine bessere Sicht auf den Signalgeber zu erhalten.*
- *Es soll versucht werden, zukünftig möglichst auf Schilder „Radfahrer frei“ an den Signalen zu verzichten, da diese Schilder zum Teil von den Radfahrern falsch verstanden werden. Ein „freies“ Rechtsabbiegen für Radfahrer mit einem entsprechenden Ausbau soll dadurch aber nicht eingeschränkt werden.*

B) **Empfehlungen / „Leitlinien“ zur Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz in Münster**

Die GDV-Gutachter haben aufgezeigt, dass ein enger Zusammenhang zwischen den ausgewiesenen zulässigen Geschwindigkeiten und der Unfallbilanz besteht und empfohlen, auf unfallauffälligen Strecken und Knoten die zulässige Geschwindigkeit hier auf 50 km/h zu begrenzen.

Die Verwaltung hat daraufhin die Ausweisung der zulässigen Geschwindigkeiten im Stadtnetz erfasst und mit den von dem Gutachter ausgewiesenen Unfallhäufungsstellen und Unfallstrecken verglichen. Dabei wurde u. a. festgestellt, dass die zulässigen Geschwindigkeiten zum Teil im Streckenverlauf mehrfach wechseln und so für den Kfz-Verkehr keine klare Verkehrsregelung besteht (siehe Anhang Verkehrsicherheitsprogramm).

Im Benehmen mit der Polizei werden folgende **Leitziele als Prüf- und Entscheidungshilfen** zur Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unter Würdigung auch der anderen Netzansprüche empfohlen:

1. Je höher die Fahrgeschwindigkeit desto höher die Kollisionsgeschwindigkeit und die Unfallschwere, so dass die zulässigen Geschwindigkeit aus Gründen der Unfallprävention nicht höher als notwendig festgelegt werden sollte.
2. Unfallauffällige Streckenabschnitte und Knoten werden mit der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit $V_{zul} \geq 50$ km/h beschildert.
3. Auf eine Nachtschaltung wird auf vierstreifigen Straßen verzichtet. Das gilt auch für alle übrigen unfallauffälligen Knoten und Streckenanschnitte.

4. Aus Gründen einer einheitlichen Streckencharakteristik, der besseren Begreifbarkeit und Akzeptanz ist die zulässige Geschwindigkeit auch auf längeren Streckenabschnitten einheitlich und nicht höher als notwendig zu regeln.
5. Die Lärm- und Luftschadstoffemissionen steigen mit der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeiten. Aus Gründen des Umweltschutzes und der Stadtumfeldqualität sollten auf Straßen mit unverträglicher Immissionsbelastung die zulässigen Geschwindigkeiten auf das notwendige Maß begrenzt werden.
6. Angebaute Straßen mit Wohn-, Aufenthalts- und Erschließungsfunktion (Anfahrten), zahlreichen Bushaltestellen und damit häufigen Querungsstellen sollten aus städtebaulichen Gründen ebenfalls nur mit der Regelgeschwindigkeit $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$ ausgewiesen werden. Dies gilt im Regelfall für alle zweistreifigen Straßen innerorts.

Im Ergebnis ist eine Gesamtabwägung aller verkehrlichen (verkehrsrechtlichen), städtebaulichen und umweltrelevanten (umweltrechtlichen) Aspekte erforderlich, wenn die zulässigen Geschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz festgelegt werden.

In jedem Einzelfall bleibt sicherzustellen, dass die gesamtstädtisch definierten Straßennetzfunktionen des VEP- und FNP-Netzes angemessen berücksichtigt werden und in der notwendigen Mindestqualität erhalten bleiben.

Das Abwägungsspektrum ist nachfolgend dargestellt

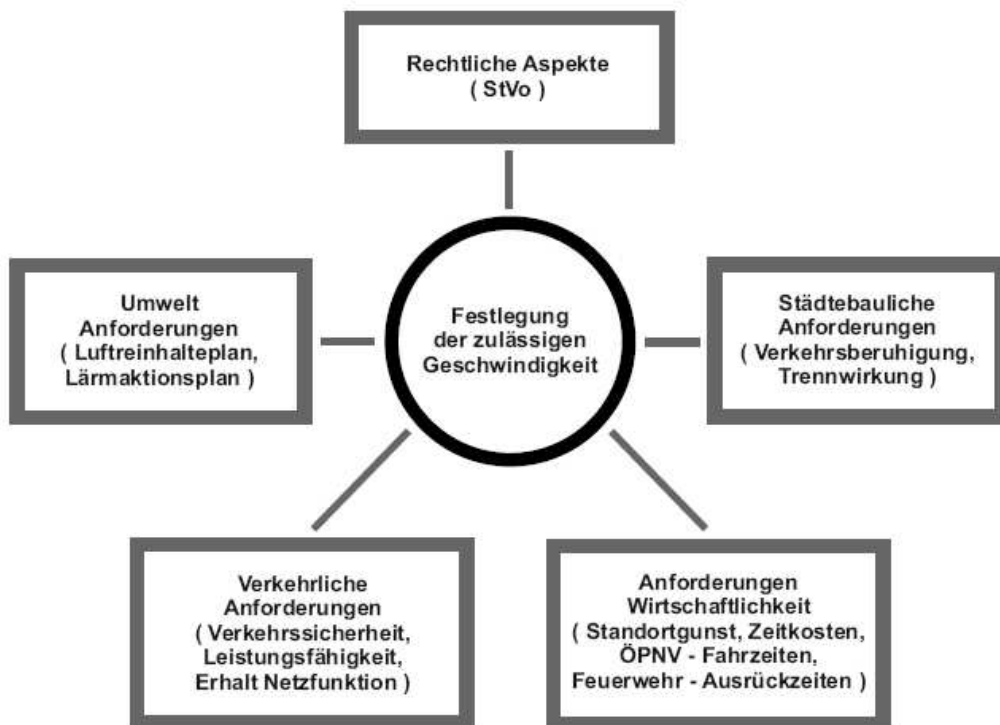


Bild 11: Kriterien zur Festlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz

(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, Dr. Oellers)

Auf der Grundlage der o.g. Leitlinien wurde in der Lenkungsgruppe der Ordnungspartnerschaft ein **Stufenplan zur sukzessiven Anpassung der zulässigen Geschwindigkeiten** ab 2009 ff für alle Hauptachsen der Lichtsignalsteuerung entwickelt (Verkehrssicherheitsprogramm Kapitel 3.2.4).

Die Änderungen der zulässigen Geschwindigkeiten und die noch zu entwickelnden Maßnahmen zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen und -linien sollten dann nach Möglichkeit zeitgleich mit der Modernisierung der Lichtsignalsteuerung im Zeitraum 2009-2013 erfolgen.

Nur für die Achse Hammer Straße/Westfalenstraße sieht der empfohlene Zeitplan wegen der im GDV-Gutachten ausgewiesenen besonderen Unfalllage vor, dass bereits in 2009 die zulässigen Geschwindigkeiten im vierstreifigen Bereich zwischen Siemensstraße und Hohe Geest auf $v_{zul} = 60$ km/h und im zweistreifigen Bereich zwischen Hohe Geest und Merckureck auf $v_{zul} = 50$ km/h abgesenkt werden.

6.2 Projekt-Schwerpunkte II

Der zweite Schwerpunkt des Verkehrssicherheitsprogramms liegt in der Intensivierung der drei wichtigen Handlungsfelder der Ordnungspartnerschaft

- **Überwachung/Ahndung** (AK1),
- **Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung** (AK3) und
- **Öffentlichkeitsarbeit** (AK4).

Hier ist zu beachten, dass 70% der Unfälle mit Personenschaden außerhalb der Unfallhäufungsstellen (UHS) liegen: Sie weisen meist dieselben Unfallursachen wie die UHS, nur sind diese Unfälle räumlich weiter verteilt, so dass sie in der Unfallstatistik weniger auffallen. Um auch hier Verbesserungen zu erreichen, müssen den Verkehrsteilnehmern das Bewußtsein für häufig unfallauslösendes Fehlverhalten und für unterschätzte Risiken über Informationen und Sicherheitskampagnen vermittelt werden.

Daher sollte diesen Projekten und Aktionen in den kommenden Jahren eine gleich hohe Priorität zur Verbesserung der Unfallbilanz zugemessen werden.

Im Handlungsfeld 3 „Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung“ wird in 2009 ein erfahrenes Marketingbüro eine grundlegende **Kommunikationskampagne** erarbeiten, die in den kommenden Jahren Basis für Aufklärungs- und Werbekampagnen und Verkehrssicherheitsaktionen in Münster werden soll.

Grundsätzlich geht es u.a. darum, allen Verkehrsteilnehmern in Münster, insbesondere der Risikogruppe Radfahrer ein größeres Gefahrenbewusstsein, ein deutlich besseres Verkehrsverhalten und mehr Normenakzeptanz zu vermitteln.

Folgende Aktionen und zum Teil wiederkehrende Projekte sind u. a. geplant:

- Ein ggf. jährlicher Verkehrssicherheitstag 2009 ff an einem öffentlichkeitswirksamen Standort

- Veröffentlichungen in Münsteraner Printmedien zu den weiteren Schwerpunktthemen Geschwindigkeit / Vorfahrt–Vorrang–Rotlicht / Unfallfolgen / sichere Verkehrsanlagen
- Verkehrssicherheitsspotspots im Rundfunk zu den Schwerpunktthemen Aufmerksamkeit im Straßenverkehr / Miteinander im Straßenverkehr / Einhaltung der Verkehrsregeln / Alkohol
- Unterstützung der Ordnungspartner bei eigenen Präventionsmaßnahmen (konkret z. B.: ADFC-Kampagne „Rücksicht“ und der alljährlichen Fahrradlichtaktion im Herbst)
- Entwicklung weiterer Maßnahmen, Kampagnen zur Verkehrserziehung (z.B. Medienkampagnen zum besseren Verständnis über die Gefahren zum Fehlverhalten im Verkehr)
- Entwicklung eines „Leitbildes Verkehrssicherheit“ in der Ordnungspartnerschaft mit der Bürgern im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Münster (VEP 2025)
- Pflege und Ausbau des Internetauftritts www.sicher-durch-muenster.de zur Information über Aktionen und Unterstützung der Ordnungspartner
- Erstellen einer Broschüre zum Verkehrssicherheitsprogramm 2008 – 2013
- Auswertung der Bürgerumfrage 2008 und Ableitung von Bürgererwartungen, Aktionen, Projekten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster

7. Ausblick

Die Unfalllage in Münster ist so gravierend ungünstig, dass über mindestens fünf Jahre eine kontinuierliche und verstärkte Sicherheitsarbeit bei der Verwaltung, der Polizei und bei den Partnern der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ erforderlich wird.

Erfolgreich können diese Bemühungen nur sein, wenn alle Partner der Ordnungspartnerschaft und der Politik ein nachhaltiges und verstärktes Engagement bei der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms zeigen und der Bürgerschaft der Ernst der Verkehrssicherheitslage wirklich bewusst wird und sie ein grundlegend verändertes Gefahrenbewusstsein und mehr Mitverantwortung entwickelt.

Über den Stand der Umsetzung des Masterplans „Verkehrsunfallprävention“ wird jährlich berichtet. Diese Sachstands- und Fortschrittsberichte dokumentieren und erläutern die operative Arbeit auf den jeweiligen Handlungsfeldern und zeigen die Entwicklung und den Fortschritt auf.

Hierdurch wird allen Beteiligten ein Überblick über durchgeführte und beabsichtigte Maßnahmen gegeben und gleichzeitig aufgezeigt, in welchem Umfang Beschlüsse der politischen Gremien zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen der Ordnungspartnerschaft erforderlich werden.