

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0997/2008/1
Auskunft erteilt: Herr Dr. Oellers
Ruf: 492 61 50
E-Mail: Oellers@stadt-muenster.de
Datum: 11.05.2009

Betrifft

Fortschreibung des Masterplanes Verkehrsunfallprävention 2008 und
Aufstellung eines Verkehrssicherheitsprogrammes Münster 2009-2013

Beratungsfolge

13.05.2009 Rat

13.05.2009 Hauptausschuss

Entscheidung
Vorberatung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat nimmt das Verkehrsunfallgutachten (Kurzfassung) der Unfallforschung des Gesamtverbandes der Versicherer (GDV) (Anlage 4), den Verkehrsbericht mit dem Unfalllagebild der Polizei für 2007 (Anlage 5) zur Kenntnis und stimmt der vorgelegten Fortschreibung des Masterplanes Verkehrsunfallprävention Münster 2008 (Anlage 1) und den Empfehlungen des Verkehrssicherheitsprogrammes Münster 2009 - 2013 (Anlage 2) zu.
2. **Der Rat nimmt die zur Ratsvorlage V/0997/2008 eingegangenen Anregungen der Bürger/-innen, Verbände (Anlage 6), die parlamentarischen Anträge (Anlage 7,8) – soweit sie nicht bereits in den nachfolgenden Änderungen der Beschlussvorschläge in dieser Ergänzungsvorlage aufgegriffen sind – mit den entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst nachfolgende ergänzende Beschlüsse:**
 - 2.1 **Der Ratsantrag A-R/0061/2008 „Bürgerinnen und Bürger melden Gefahrenstellen“ (Anlage 8_Anhang) wird aufgegriffen. Die Verwaltung wird im Rahmen der geplanten Sicherheitskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit in 2009 frühstmöglich eine ergänzende Webseite einrichten, über die Bürgerinnen und Bürger und Auswärtige Gefahrenstellen im Verkehrsnetz der Stadt melden und eigene Verbesserungsvorschläge einbringen können.**
 - 2.2 **Die Ratsanträge 0058/2008, 0059/2008, 0060/2008 (Anlage 8) werden nicht gesondert aufgegriffen.**
 - 2.3 **Die Verwaltung wird auf der Grundlage der Ratsbeschlüsse, des Jahres-Unfallberichtes 2008 der Polizei eine Aktualisierung des Masterplanes 2008 und des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009-2013 vornehmen und in einer bürgerfreundlichen Kurzfassung veröffentlichen.**

3. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die Verwaltung die Mitglieder der Ordnungspartnerschaft, die Politik und interessierte Bürger/-Innen zeitnah zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung und informellen Bürgeranhörung einladen wird.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, das Verkehrssicherheitsprogramm 2009 - mit besonderer Priorität zu bearbeiten. Die Prioritäten der Planung zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen und deren baulichen Umsetzung in Verbindung mit der achsenweisen Modernisierung der Lichtsignalsteuerung sind für 2009 - 2010 im Verkehrssicherheitsprogramm (Anlage 2) festgelegt.
5. Zuständig für die Festlegung der planerischen Prioritäten und Entscheidungen über die Aufnahme neuer Maßnahmeempfehlungen ist der Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung und Wohnen (ASSVW) nach Vorberatung im Ausschuss für Personal, Recht und Ordnung (APRO). **Die Durchführung der Maßnahmen und ihre Detailplanung entscheiden bei bezirklicher Zuständigkeit die Bezirksvertretungen.**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der ASSVW **und die Bezirksvertretungen** 1x/Jahr über die Bearbeitung von Anträgen und über die Priorität zusätzlicher Projektplanungen im Rahmen der verfügbaren Planungskapazität und verfügbarer Finanzmittel entscheidet.

6. Der Rat stimmt dem Arbeits- / Zeitplan zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen /-linien **und dem Stufenkonzept 2009/2010 zur Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz in Münster** zu.
Der Rat geht davon aus, dass die Festlegung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesichts der vielschichtigen Problementwicklung im Bereich der Unfallprävention sachgerecht zum Bereich der „Geschäfte der laufenden Verwaltung“ gehört. Dabei ist es jedoch unabdingbar, dass als Grundlage für alle Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für auffällige Strecken der nachvollziehbare Beweis geführt wird, dass eine tatsächlich überhöhte Geschwindigkeit dort vornehmlich unfallursächlich ist. Vor einer Umsetzung ist den zuständigen Gremien ein plausibler Bericht dazu vorzulegen.
7. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit der Polizei jährlich dem ASSVW und dem APRO über die Unfallentwicklung in Münster (Verkehrsberichte der Polizei) und über die umgesetzten Maßnahmen (Fortschrittsberichte der Verwaltung ab 2010) zu informieren und über geplante zusätzliche Projekte, Aktionen des Jahres zu berichten.
8. Die Verwaltung wird beauftragt, in 2011 einen Zwischenbericht zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009-2013 vorzulegen. Hierzu wird die Verwaltung beauftragt, im 2. Halbjahr 2010 ein externes Gutachten zur Wirkungsanalyse (Evaluation) der umgesetzten Maßnahmen und zur Unfall(kosten)-entwicklung der Jahre 2008-2010 durchführen zu lassen. **An der Evaluation sind die Bezirksvertretungen zu beteiligen.**

Das Verkehrssicherheitsprogramm wird in 2011 bei Bedarf aktualisiert.

9. Es wird zur Kenntnis genommen, dass zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes ein zusätzlicher Finanzbedarf für (Sach- und Personalkosten) ab 2009 ff entsteht.

Die zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes notwendigen zusätzlichen Personalkapazitäten (3,5 Personalstellen für eine zusätzliche Überwachungseinheit, 2 Stellen für Planung, 1 Stelle für Projektkoordination / Kommunikation und 2 Stellen für die Bauvorbereitung, -durchführung) werden zeitlich befristet für die Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009-2013 bereitgestellt (Anlage 3).

Des Weiteren werden für 2009 ff. zusätzlich zum Entwurf des eingebrachten Haushaltsplanes 2009 einmalig 72.000 € im investiven Bereich zur Beschaffung eines 2. mobilen Geschwindigkeitsüberwachungssystems sowie erhöhte Aufwendungen für externe Planungskosten bei der Signalsteuerung sowie zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten bereitgestellt.

Den jährlichen Finanzbedarf ab 2009 ff zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes wird die Verwaltung unter Beachtung der angespannten Haushaltssituation in Veränderungsblättern gesondert aufbereiten und zu den Haushaltsberatungen anmelden.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass zusätzliche Erträge an straßenverkehrsrechtlichen Bußgeldern anfallen werden.

II. Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Folgekosten gemäß nachfolgender Ersteinschätzung entstehen. Die tatsächlichen Jahreskosten ab 2009 ff werden im Rahmen der Haushaltsberatungen aktuell aufbereitet und entschieden.

III. Finanzierung/Mittelbereitstellung

Die o. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Aufwendungen					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	02.03	Straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten			
Teilergebnisplan (Zeile)	11	Personalaufwendungen	2009 ff.	213.890	bis 2013
	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2009 2010 ff.	4.000 8.000	Unterhaltungskosten und sonstige Sach- und Dienstleistungen; Produktiv 01.06.2009
	14	Bilanzielle Abschreibungen	2009 2010 ff.	3.600 7.200	Abschreibung Überwachungseinheit; Produktiv 01.06.2009
	16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	2009 2010 ff.	25.000 50.000	Porto, Büromaterial
Zwischensumme Produktgruppe 02.03			2009 2010 2011 2012 2013	246.490 279.090 279.090 279.090 279.090	
Insgesamt (2009 – 2013):				1.362.850	

Produktgruppe	12.01	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Teilergebnisplan (Zeile)	11	Personalaufwendungen	2009 ff.	133.420	bis 2013
	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen – Anteil für Ordnungspartnerschaft / Beseitigung von Unfallschwerpunkten	2009 2010 2011 2012	575.000 400.000 400.000 400.000	
Zwischensumme Produktgruppe 12.01			2009 2010 2011 2012 2013	708.420 533.420 533.420 533.420 133.420	
Insgesamt (2009 – 2013):				2.442.100	

Produktgruppe	12.02	Verkehrsplanung			
Teilergebnisplan (Zeile)	11	Personalaufwendungen	2009 ff.	133.420	bis 2013
	16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	2009 2010 2011 2012	185.000 170.000 170.000 95.000	hier <u>Erhöhung</u> der bisher geplanten Ansätze
Zwischensumme Produktgruppe 12.02			2009 2010 2011 2012 2013	318.420 303.420 303.420 228.420 133.420	

Insgesamt (2009 – 2013):

1.284.100

Erträge					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.-jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	02.03	Straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten			
Teilergebnisplan (Zeile)	07	Sonstige ordentliche Erträge	2009 2010 ff	135.250 270.500	Verwarnungs- und Bußgelder, produktiv 01.06.2009
Insgesamt (2009 – 2013):				1.217.250	

Auszahlungen					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.-jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	02.03	Straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten			
Produktgruppe	02.03	Straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten			
Teilfinanzplan (Zeile)	09	Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	2009	72.000	Beschaffung eines 2. Geschwindigkeitsüberwachungssystems
Investitionsmaßnahme	0010	Beschaffungen Straßenverkehrsrecht			
Insgesamt:				72.000	

Auszahlungen					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.-jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201				
Teilfinanzplan (Zeile)	8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	2009 2010	100.000 100.000	
Investitionsmaßnahme	4148	Ordnungspartnerschaft / Beseitigung von Unfallschwerpunkten	2011 2012	100.000 100.000	
Insgesamt 2009 - 2012:				400.000	

Begründung:

Die Ergänzungsvorlage V/V0997/2008/1.Erg. enthält

- die Niederschrift zur Bürgerinformationsveranstaltung am 13.01.2009 mit einer Stellungnahme der Verwaltung (Anlage 6)
- eine synoptische Zusammenstellung der eingegangenen Bürgeranträge und Anregungen parlamentarischer Gremien (BVs) zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten in Münster mit einer Stellungnahme der Verwaltung (Anlage 7)
- die Ratsanträge 0058- 0061/2008 der Ratsfraktion der Grünen/GAL vom 24.11.2009 mit einer Stellungnahme der Verwaltung (Anlage 8)
- die übernommenen Änderungsanträge der BV-West vom 13.02.2009 zu Beschlusspunkt 5,9 der Ratsvorlage V/0997/2008
- den übernommenen Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Beschlusspunkt 6 , erstmalig eingebracht in der BV-Nord am 28.04.2009 und gleichlautend gestellt und beschlossen auch in den nachfolgenden Ausschüssen AKJF, AUB, APRO und ASSVW

Entsprechend der Zuständigkeitsordnung wurde zur Vereinfachung der Behandlung der zum Teil sich widersprechenden Anregungen / Anträge verwaltungsintern frühzeitig festgelegt und den beratenden Gremien mitgeteilt, dass alle eingehenden parlamentarischen Anträge und Anregungen zur Vorlage V/0997/2008 gesammelt dem Hauptausschuss / Rat in einer Ergänzungs-Vorlage mit ergänzenden Beschlussempfehlungen und Begründungen seitens der Verwaltung zur Entscheidung vorgelegt wird.

Nachfolgend werden die ergänzenden und geänderten Beschlussempfehlungen und die geänderten Texte der Begründungen dargelegt und **in Fettschrift** kenntlich gemacht.

Zu 2.

Die Verwaltung hat zusammen mit der Polizei gemäß Beschlusspunkt 2 (alte Nr. in der Vorlage V/0997/2008) am 13.01.2009 eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt, zu der auch die Mitglieder der Ordnungspartnerschaft eingeladen wurden. Die Ergebnisniederschrift (Anlage 6) gibt die vorgetragenen Wortbeiträge/Anregungen in Kurzform wieder. Im Anhang 1,2 zur Niederschrift sind die nachträglich dazu eingegangenen Stellungnahmen des VCD-Kreisverbandes Münster und des AC Münster im ADAC beigefügt.

Die beigefügte Stellungnahme der Verwaltung (Anhang 3) zu den Bürger- und Verbände - Anregungen zeigt auf, inwieweit die vorgebrachten Anregungen aus der Sicht der Fachverwaltung bei der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms Berücksichtigung finden.

Die Niederschrift zur Bürgerinformation wurde dem Planungsausschuss zur ursprünglich geplanten Sitzung am 05.03.2009 übersandt, eine Beschlussfassung zu den Anregungen erfolgte nicht.

Während der Beratungszeit der Vorlage V/0997/2008 sind mehrere Anregungen/Anträge zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsnetz eingegangen, die in der Anlage 7 und 8 zusammengestellt sind. Die Verwaltung zeigt in den ergänzenden Stellungnahmen auf, wie die Rechtslage ist und die Entscheidungszuständigkeiten geregelt sind und wie sie die Anträge bearbeiten wird. Sie wird von sich aus auch ältere Anträge nochmals bewerten, um eine einheitliche Beurteilung und Entscheidungen in dieser Frage zu gewährleisten.

Mit den Mitgliedern der Ordnungspartnerschaft (OPS) wird die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes und ggf. dazu abgeleitete Projektvorschläge in den vier Arbeitskreisen der OPS kontinuierlich beraten, ggf. ergänzende Vorschläge zum jeweiligen Jahres-Arbeitsprogramm abgesprochen. Die nächsten Sitzungen der AK finden im Mai/Juni 2009 statt.

Zu 2.1:

Die Verwaltung empfiehlt, den Ratsantrag A-R/0061/2008 (Anlage 8) aufzugreifen und nach Bereitstellung der beantragten Koordinierungsstelle bei Amt 32 zeitnah umzusetzen. Inhaltlich wird die Einrichtung einer ergänzenden Webseite in das geplante Programm der Imagekampagnen und Öffentlichkeitsarbeit 2009 integriert. Das zuständige Presseamt hat dazu mit der Verkehrsplanung bereits einen Entwurf eines standardisierten Fragebogens für die Webseite entwickelt, der die Mitteilung von Gefahrenstellen und eigene Verbesserungsvorschläge durch die Bürger/-innen und der Verwaltung die Prüfung erleichtert.

Zu 2.2:

Die Ratsfraktion der Grünen/GAL hat im November 2008 vier Ratsanträge zur Verkehrssicherheit (Anlage 8) eingebracht. Der Rat hat bei der Einbringung der Ratsvorlage am 10.12.2009 entschieden, dass diese zusammen mit der Ratsvorlage beraten werden.

Da die Anträge nach Redaktionsschluss der Ratsvorlage V/0997/2008 eingegangen sind, konnte die Verwaltung auf sie inhaltlich nicht bereits in der Ratsvorlage Bezug nehmen. Die Antragsteller konnten dementsprechend umgekehrt auch nicht wissen, welche Themen bereits durch die Ratsvorlage V/0997/2008 aufgegriffen und mit Verbesserungsvorschlägen bereits behandelt werden.

Die meisten Punkte sind inhaltlich bereits in der Ratsvorlage bzw. in der Ergänzungsvorlage und im Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 behandelt. Dies gilt zum Beispiel hinsichtlich der Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten, zur Einrichtung zusätzlicher ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch innovative Maßnahmen.

Abweichende Zielvorstellungen werden im Antrag A-R/0058/2008 zur Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsnetz der Stadt Münster, zu den Tempo-30-Zonen und im Antrag A-R/0059/2008 zur Beschaffung ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen vorgetragen.

Die Stellungnahme der Verwaltung zu den vier Anträgen ist in der Anlage 8 formuliert. Aus der Sicht der Verwaltung besteht keine Notwendigkeit, die Anträge 0058 – 0060/2008 gesondert aufzugreifen, da sie durch das Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 inhaltlich, teilweise in anderer Form aufgegriffen sind und zum Teil durch abweichende Beschlussempfehlungen abgedeckt sind.

Zu 2.3

Die Verwaltung wird auf der Grundlage der Ratsbeschlüsse, des Jahresunfallberichts 2008 der Polizei, die den Gremien bei der Beratung durch die Verwaltungsvorträge zur Kenntnis gegeben wurden, eine Aktualisierung des Masterplanes 2008 und des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009-2013 vornehmen und in einer bürgerfreundlichen Kurzfassung als gesonderte Broschüre veröffentlichen.

Die Haushaltsmittel hierzu sind im Haushalt 2009 bereitgestellt.

Zu 5.:

Es wird empfohlen, dem ASSVW die Zuständigkeit für Projekte des Verkehrssicherheitsprogramms von gesamtstädtischer Bedeutung zu übertragen: Er trifft die Entscheidungen nach Vorberatung im APRO möglichst frühzeitig im Jahr und gebündelt, um eine zügige Umsetzung der Maßnahmen zu ermöglichen.

Der ASSVW legt **nach Vorberatung in den betroffenen Bezirksvertretungen** 1x / Jahr die Prioritäten der Bearbeitung von Anträgen über neue Projekte mit Sicherheitsrelevanz unter Berücksichtigung der vorhandenen Personalkapazität fest. Damit soll sichergestellt werden, dass Projekte des Verkehrssicherheitsprogrammes mit Priorität bearbeitet werden können. Die Entschärfung von Unfallhäufungsstellen soll Vorrang vor Projekten in unfallunauffälligen Bereichen haben.

Dazu sammelt die Verwaltung alle nicht eilbedürftige Anträge und legt sie jeweils im 2. Quartal zusammen mit den Jahresberichten zur Unfallentwicklung – dem ASSVW zur Entscheidung über die Bearbeitungs-Priorität vor (siehe auch Ziffer 7).

Die BV-West hat beantragt, zusätzlich im Beschlusspunkt 5 aufzunehmen:

„Die Durchführung der Maßnahmen und ihre Detailplanung entscheiden bei bezirklicher Zuständigkeit die Bezirksvertretungen“.

Die Verwaltung wird entsprechend der Zuständigkeitsordnung und gesetzlichen Grundlagen (z.B. StVO...) die notwendigen Entscheidungen herbeiführen.

Der Antrag auf „Beteiligung der BVs bei der geplanten Evaluation“ im Jahre 2011 gehört zu **Beschlusspunkt 8** und ist dort aufgenommen.

Zu 6. :

Der Beschlusspunkt 6 beschließt den Arbeits- und Zeitplan für 2009-2013 zur Entschärfung der 85 bereits identifizierten Risikobereichen aus dem GDV-Gutachten.

Zur Entschärfung der von den Gutachtern identifizierten 63 Unfallhäufungsstellen (UHS) und 22 Unfallhäufungslinien (UHL), die jährlich ggf. durch aktuelle Unfallentwicklungen durch die Unfallkommission ergänzt werden müssen, hat die Verwaltung einen Arbeits-/Zeitplan 2009 - 2013 aufgestellt

Abweichend von den Gutachterempfehlungen schlägt die Verwaltung vor, die Unfallhäufungsstellen nicht einzeln (nach Höhe der Unfallkostenrate) sondern streckenbezogen zu bearbeiten. Da die meisten Unfallhäufungsstellen in stark belasteten, lichtsignalgeregelten Knotenpunkten liegen, baut der Arbeitsplan auf dem Zeitplan der Modernisierung der Lichtsignalsteuerung auf (Anlage 2 – Anhang 4). Dieser berücksichtigt u. a., dass nach **dem Luftqualitätsplan** ein möglichst großer Teil des heutigen Durchgangsverkehrs auf der Achse Stadtgraben – Hindenburgplatz zukünftig über die 2. Westtangente abgeleitet werden soll. Dies soll zukünftig die Lichtsignalsteuerung am Knoten Kodering/Weseler Straße unterstützen.

Wichtig ist, dass zusammen mit den baulichen, verkehrsregelnden Verbesserungsmaßnahmen zur Entschärfung der UHS / UHL und den ggf. notwendigen Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (Vzul) zeitgleich auch die Signalsteuerung angepasst wird. Die Einheit von Bau und Betrieb muss für die Verkehrssicherheit bei gleichzeitig optimiertem Verkehrsfluss gewahrt werden.

Dabei stellt die von den Gutachtern empfohlene Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeit (Vzul) nur einen von mehreren Bausteinen für mehr Verkehrssicherheit dar.

Der Änderungsantrag der CDU-Fraktion stellt klar, dass die Zuständigkeit bei Änderung zulässiger Geschwindigkeiten im Straßennetz nach Bundesrecht (Straßenverkehrsgesetz /Straßenverkehrsordnung) eine hoheitliche Aufgabe ist, die durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde, ggf. unter Beteiligung der örtlichen Unfallkommission herbeigeführt wird (vergleiche Erläuterungen in der Anlage 7).

Die Information der parlamentarischen Gremien über die Gründe und Inhalte der Entscheidungen bei geplanten Änderungen der zulässigen Geschwindigkeit im Verkehrsnetz der Stadt Münster wird die Verwaltung zeitgerecht wahrnehmen. Dabei werden die geschwindigkeitsrelevanten Unfallursachen und die weiteren Entscheidungsgründe gemäß StVO aufgezeigt.

Entsprechend dem geänderten Beschlussvorschlag 5 wird folgende Vorgehensweise vereinbart:

- Die zuständige Behörden überprüfen mit der Polizei systematisch - entsprechend den Ergebnissen/Empfehlungen des GDV-Gutachtens und auf Basis der jeweils aktuellen Unfalllage - bei unfallauffälligen Knoten und Strecken (Risikobereiche), ob gemäß den Vorgaben der StVO eine Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit zusammen mit anderen Maßnahmen zur Entschärfung der Risikobereiche erforderlich wird. Soweit notwendig wird hierzu auch eine Entscheidung in der Unfallkommission herbeigeführt.
- Über die Ergebnisse der Prüfungen und den Entscheidungsgrundlagen - z.B. zur Geschwindigkeitsrelevanz bei den Unfällen - werden die betroffenen / zuständigen parlamentarischen Gremien und die Öffentlichkeit vorab informiert.
- ab 2009 ff wird im Rahmen der personellen Möglichkeiten die Gefahrenlage auf allen zweistreifigen Außerortsstraßen im Stadtgebiet überprüft und unter Berücksichtigung der Vorgaben der StVO eine schrittweise Harmonisierung der zulässigen Geschwindigkeiten vorgenommen.

Zu 8::

Die BV-West beantragt eine Beteiligung der Bezirksvertretungen bei der geplanten Evaluation der durchgeführten Maßnahmen im Jahre 2011. Die entsprechende Beteiligung wird die Verwaltung sicherstellen.

gez. Schultheiß

gez. Dr. Heinrichs

Anlagen:

1. Masterplan Verkehrsunfallprävention Münster 2008
2. Verkehrssicherheitsprogramm Münster 2009 – 2013 mit 4 Anhängen
3. Bericht über ergänzenden Personalbedarf 2009 -2013
4. GDV-Gutachten (Kurzfassung) „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“
5. Fachbericht zur Verkehrsunfallentwicklung in Münster 2007 (Polizei)**Niederschrift zur Bürgerinformationsveranstaltung vom 13.01.2009 mit Anregungen der Bürger, zweier Verbände und Stellungnahme der Verwaltung**
7. Anregungen parlamentarischer Gremien und eine Bürgeranregung zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsnetz mit Stellungnahme der Verwaltung
8. Ratsanträge 0058 - 0061/2008 der Ratsfraktion der Grünen/GAL vom 24.11.2008 mit Stellungnahme der Verwaltung

Niederschrift
zur Bürgerinformationsveranstaltung vom 13.01.2009 mit
Anregungen der Bürger und zweier Verbände
und Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung hat zusammen mit der Polizei am 13.01.2009 im Rathaus eine **Bürgerinformationsveranstaltung** zum geplanten Verkehrssicherheitskonzept durchgeführt. Dazu sind auch die Mitglieder der Ordnungspartnerschaft und der parlamentarischen Gremien eingeladen worden.

Die **Ergebnisniederschrift** gibt die vorgetragenen Anregungen aus der Veranstaltung in Kurzform wieder. Sie sind **Anhang 1** dokumentiert, ergänzt um zwei nachträglich eingereichte Stellungnahme des VCD-Kreisverbandes Münster und des AC Münster im ADAC. Diese Niederschrift wurde vereinbarungsgemäß den Mitgliedern des Planungsausschuss im Februar 2009 z.K. gegeben, eine Beschlussfassung dazu erfolgte nicht.

In **Anhang 2** hat die Verwaltung fachbezogene Einschätzungen und Empfehlungen vorgenommen, inwieweit die vorgetragenen Anregungen bei der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009-2013 einbezogen werden können.

Mit den **Mitgliedern der Ordnungspartnerschaft** (OPS) wird die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes und ggf. dazu abgeleitete Projektvorschläge in den vier Arbeitskreisen der OPS kontinuierlich beraten, ggf. ergänzende Vorschläge zum jeweiligen Jahres-Arbeitsprogramm abgesprochen. Die nächsten Sitzungen der AK finden im Mai/Juni statt.

32.23.0001

13.01.2009
32 81**OPS- und Bürgerinformation am 13.01.2009 zum****Verkehrssicherheitskonzept Münster**

Ort: Rathaus, Rüstkammer

Beginn: 18.00 Uhr

Ende: ca. 20.00 Uhr

Redner / Vortragende: Polizeipräsidium Münster,
Polizeidirektor Udo Weiss,

Stadt Münster – Ordnungsamt,
Ltd. Städt. Direktor Martin Schulze-Werner

Stadt Münster – Stadtplanungsamt,
Dr. Friedrich-Wilhelm Oellers

Tagesordnung:

1. Begrüßung der Teilnehmer durch Herrn Schulze-Werner
2. Vortrag Verkehrssicherheit in Münster / Risiken und Nebenwirkungen durch Herrn Weiss
3. Vorstellung des Verkehrssicherheitskonzeptes Münster durch Herrn Dr. Oellers
4. Diskussion / Fragen / Statements

Ergebnisniederschrift zu TOP 4:

Nach dem Vortrag durch Herrn Weiss und der Vorstellung des Verkehrssicherheitskonzeptes Münster durch Herrn Dr. Oellers erfolgten folgende Fragen, Anregungen und Statements aus dem Plenum:

Lfd.Nr.	Name, Vorname	Institution	Anregung, Fragen, Statements
1	Post, Elmar	./.	<ul style="list-style-type: none"> • Die Geschwindigkeit sollte allgemein deutlich gesenkt werden. • Wichtig sei die deutliche Markierung von Furten. • Fahrbahnquerschnitte sollten zugunsten der Radfahrer angepasst werden. • Auch in Tempo-30-Zonen sollte in der Fahrbahn ausreichender Platz für die Radfahrer angeboten werden. • Im Rahmen von Kampagnen sollten insbesondere auch die erwachsenen Radfahrer im mittleren Alter angesprochen werden (Regeltreue).
2	Kress, Eberhard	./.	<ul style="list-style-type: none"> • Auf dem Albersloher Weg habe sich die Signalschaltung / Grüne Welle nicht verbessert. • Gelungen sei aber der neue vierspurige Ausbau bis zur Umgehungsstraße. • Wichtig sei es, weniger rote Ampeln zu gewährleisten. Eine Verstärkung des Verkehrs gewährleistet weniger Frust und mehr Sicherheit. • In den Nachtstunden sollten die Lichtsignalanlagen in den Nebenrichtungen auf Anforderungsbetrieb gestellt werden, um Rotzeiten in den Hauptrichtungen zu verkürzen.
3	Berding, Georg	CDU-Ratsherr, aber privates Statement	<ul style="list-style-type: none"> • Der Verkehrsfluss auf dem Albersloher Weg sei deutlich besser geworden (z. B. Grüne Welle, weniger Halte, ...). • Besteht ein Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit und spurwechselbedingter Verkehrsgefährdung? • Durch die nächtliche Inbetriebnahme von Lichtsignalanlagen könnten vermehrt Rotlichtverstöße eintreten.

Lfd.Nr.	Name, Vorname	Institution	Anregung, Fragen, Statements
4	Tornau, Ralf	Westfälische Provinzial Versicherung Aktiengesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Die Kommunikationsarbeit innerhalb der Ordnungspartnerschaft sollte verbessert werden. • 2/3 aller Unfälle ereignen sich außerhalb der Unfalhhäufungsstellen. Eine Bewusstseins-/ Wahrnehmungsveränderung lasse sich erst nach 7-8 Ansprachen erreichen, daher sei kontinuierliche Kommunikationsarbeit wichtig. • Es wurden Informationen zum Aufgabenbereich des vorgesehenen neuen Mitarbeiters (Kommunikation / Koordination) im Ordnungsamt erfragt. • Wichtig sei die Einbeziehung der Ordnungspartner in die zukünftige Kommunikationsarbeit und bei den geplanten Sicherheitskampagnen. • Wie kann innerhalb der Ordnungspartnerschaft eine bessere Koordination / Kommunikation erreicht werden? • Einbeziehung der Ordnungspartner in die durch die P 3 Agentur vorgesehene Kommunikationsarbeit sei wichtig. • Wie bekannt ist die Ordnungspartnerschaft aktuell in der Öffentlichkeit?
5	Wietholt, Gertrud	Geschäftsführende Vorsitzende Kinderneurologie-Hilfe Münster e.V Präventionstisch Münster	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation sei wichtig, um Doppelungen im Arbeitskreis 3 zu vermeiden. • Die Arbeit des und im Arbeitskreis 4 sollte optimiert werden.
6	Heskamp, Florian	ADFC Münster	<ul style="list-style-type: none"> • Enttäuschung über Verwaltungsvorschläge mit einer höheren zulässigen Geschwindigkeiten als 50 km/h auf innerstädtischen Straßen. • Häufig haben Radfahrer (RF) an Lichtsignalanlagen zu häufig „Rot“. Signalschaltungen für RF verbessern.
7	Bleckmann, Klaus	CDU, Mitglied der Bezirksvertretung Münster-Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrsdisziplin sei wichtig, um die notwendige Verkehrssicherheit zu gewährleisten. (Straßen-)Verkehr sei im Übrigen ein wesentlicher Faktor für Fortschritt.
8	Wiemers, Wolfgang	VCD-Kreisverband Münster	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe Schreiben des VCD vom 14.01.2009 (Anhang 1)

Lfd.Nr.	Name, Vorname	Institution	Anregung, Fragen, Statements
9	Frisch, Hermann	Verkehrsreferent im AC Münster im ADAC / Fahrlehrerverband	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe Pressemitteilung des AC Münster im ADAC (Anhang 2)
10	Blotenberg, Horst	./.	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h bedeute eine Fahrgeschwindigkeit von mindestens 70 km/h. Daraus gehe eine Signalwirkung für noch höhere Geschwindigkeiten hervor. • Auch die Lärm- und Abgasreduzierung sei wichtig. • Auch auf dem Friesenring bestehe dichte Wohnbebauung. Dort müsse auch 50 km/h gelten.

Anhang 1



Ordnungspartnerschaft
Verkehrsunfallprävention

Zumsandestr. 15 □ 48145 Münster
Fon: 0251 / 13 60 22
Fax: 0251 / 13 60 24
E-Mail: vcd@muenster.org

Herrn Dr. Oellers
oellers@stadt-muenster.de

Wolfgang Wiemers
14.1.2008
wolfgang@wiemers1.de

Stellungnahme des VCD-Kreisverbands Münster zu Vorlage V/0997/2008

Der VCD **begrüßt die Vorlage** und die vorgeschlagenen Maßnahmen als Schritte in die richtige Richtung auf dem Weg zu mehr Sicherheit für die Menschen auf Münsters Straßen.

Der VCD **begrüßt** insbesondere

1. die Vorschläge zur **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten** sowie die damit verbundene Öffentlichkeitsarbeit (z.B. k+s 1.10.2008), in der die Konsequenzen hoher und unangepasster Geschwindigkeiten verdeutlicht werden. Im Einzelnen sind die Vorschläge allerdings noch inkonsequent, der VCD erwartet von den politischen Gremien eine konsequentere Umsetzung (s.u.).
2. die bisher schon realisierten und noch geplanten konkreten **Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger**.
3. die verstärkte **Verkehrsaufklärung** und die verstärkten **Kontrollen** mit Ahndung schwerer Verstöße, Er sieht allerdings Probleme in der z.T. unangemessenen Reglementierung vor allem von Radfahrern (s.u.).
4. die Bereitschaft zum **Dialog mit den Bürgern** als „ständiger Bestandteil der Kommunikation“ (S.6). Nur ein von der großen Mehrheit der BürgerInnen getragenes Programm kann auf Dauer den gewünschten Erfolg haben.

Der VCD **bietet** im Rahmen seiner Möglichkeiten **seine Mitwirkung an** insbesondere in den Bereichen **Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrserziehung**. Er wird dazu z.B. die schon seit mehreren Jahren in Zusammenarbeit mit dem Schulamt angebotene Hilfe zur Mobilitätserziehung in den Grundschulen (Mobilitätsfibel) weiterführen und wenn möglich ausweiten.

Das VCD-Konzept für mehr Verkehrssicherheit heißt „**Vision Zero – Null Verkehrstote**“. Darin haben **Sicherheit und Gesundheit der Menschen höchste Priorität, alles andere muss sich dem unterordnen**.

Unter diesem Gesichtspunkt ist uns das **Programm für Münster noch nicht weitgehend und nicht konsequent genug.**

So steht bei der Abwägung der Ziele weiterhin die **Leistungsfähigkeit des Verkehrsstraßennetzes für den Kfz-Verkehr**, und damit für **das bei weitem unfallträchtigste Verkehrsmittel**, im Vordergrund. Betrachtet man allerdings den tatsächlichen Modal-Split und bezieht Gesichtspunkte des Klimaschutzes, der Ressourcenschonung und der zukunftsfähigen Stadtentwicklung („Stadt der kurzen Wege“) mit ein, dann müsste bei zukünftigen Investitionen die **Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes für den Umweltverbund** im Vordergrund stehen. Das beträfe z.B. durchgehende und zügige Radverbindungen mit Vorrang gegenüber dem MIV, eine erhebliche Ausweitung des ÖPNV und insbesondere des SPNV (vgl. Anregung des VCD vom 28.11.2008) als am wenigsten unfallträchtige Verkehrsmittel. Es sollte auch durch Öffentlichkeitsarbeit deutlich gemacht werden, dass höhere Spitzengeschwindigkeiten keineswegs eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit ergeben, so erreicht nach der letzten Haushaltsbefragung von Nov. 2007 das Kfz im Stadtverkehr nur die doppelte Geschwindigkeit (32,7 kmh) im Vergleich zum Fahrrad (16.3 kmh).

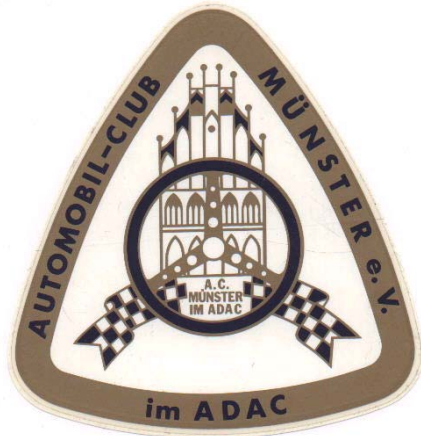
Der VCD **schlägt daher zusätzlich vor:**

1. Konsequenter Senkung der Höchstgeschwindigkeiten. Der Masterplan nennt auf S. 20 eindeutige Kriterien. Diese passen, wie auch in der öffentlichen Veranstaltung am 13.1.09 von Teilnehmern moniert, nicht zu den Planungen, wie sie im Plan S. 48 dargestellt werden. Hier wird **bei der Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten keineswegs das Prinzip der Nachvollziehbarkeit (S.8) durchgehalten**. Insbesondere müsste danach der gesamte 2. Tangentenring mit T 50 eingestuft werden. Das zusätzliche Kriterium „soweit besonders unfallhäufig“ ist für die Autofahrer grundsätzlich nicht erkennbar. Gleiches gilt z.B. für den gesamten Verlauf der Weseler Str.. Es sollte auch überprüft werden, inwiefern die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit z.B. von 70 auf 50 kmh kostspielige Umbauten an Knotenpunkten überflüssig macht.
2. Eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 aus Verkehrssicherheitsgründen sollte vorgesehen werden an Straßenabschnitten, wo wegen der Verkehrsdichte und z.B. der Vielzahl der unterschiedlichen Vorgänge wie Ein- und Ausparken und Querungen eine höhere Geschwindigkeit keinesfalls angemessen ist, wie der Sprecher der Fahrlehrer am 13.1. treffend ausführte. Ausser für den nördlichen Teil der Hammerstraße gilt dies z.B. für die Straßen innerhalb des Promenadenrings, die seinerzeit auf Drängen der Bezirksregierung aus der Tempo-30-Zone ausgenommen wurden.
3. Durch verstärkten Ausbau des Umweltverbundes (Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV) werden zugleich vorhandene Kfz-Straßen entlastet und auch der MIV beschleunigt, trotz geringerer Höchstgeschwindigkeiten.
4. Weiterentwicklung von Sonderregelungen für Radfahrer. Verkehrsverstöße von Radfahrern ergeben sich häufig, das weist auch die GDV-Studie nach, aus unzureichenden und uneinsichtigen Regelungen. Radfahrer empfinden viele Regelungen, die ihnen z.B. unsinnige Umwege oder Halte abverlangen, als unzumutbar und keinesweg ihrer Sicherheit dienlich. Die Befahrung eines wenig genutzten Gehweges in Gegenrichtung auf einer verkehrsreichen Straße erscheint oft als sicherer als die zweimalige Querung des Autoverkehrs.

5. „**Shared space**“ an Stellen, wo viel Verkehr zusammen kommt. Überregulierungen führen nicht zu mehr Sicherheit. Nicht zufällig experimentieren daher Städte inzwischen mit gemischten Verkehren, bei denen Schilder komplett abgebaut werden und nur noch die Prinzipien des §1 StVO beziehungsweise der Rücksicht auf den schwächeren Verkehrsteilnehmer gelten. Auch für Münster sollten solche Möglichkeiten, außer wie bisher schon in verkehrsberuhigten Zonen und Tempo-30-Zonen, verstärkt ins Auge gefasst werden. Wichtig ist es dabei, allen Verkehrsteilnehmern das Prinzip zu verdeutlichen. Beispiel Ludgeriplatz: Autofahrer sollten rechtzeitig durch Schilder mit dem Hinweis: „Radfahrer benutzen Fahrbahn“ auf die Notwendigkeit besonderer Sorgfalt hingewiesen werden. So erzeugt man Akzeptanz, wo heute Zweifel, Angst und Kritik vorherrschen, weil weder Auto- noch Radfahrer das Prinzip verstehen.
6. Konsequente Beteiligung der BürgerInnen bzw. Betroffenen (z.B. Schulen) bei der Erarbeitung von Lösungen. Hier ist die Ordnungspartnerschaft wirklich als **Partnerschaft** zu begreifen, d.h. die beteiligten Gruppen aus der Bürgerschaft müssen in regelmäßigen Konsultationen und Arbeitsgruppen an der Erarbeitung von Lösungen beteiligt werden.

Gez.: Wolfgang Wiemers, 1. Vors.

Anhang 2



Pressemitteilung des AC Münster im ADAC zum vorgelegten Masterplan der „Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention“ anlässlich der Infoveranstaltung am 13.1.2009

Der AC Münster im ADAC fordert:

- 1) Konzentration der personellen und finanziellen Ressourcen auf die **unfall-trächtigen Stellen**, um das angestrebte Ziel, die Unfallzahlen jährlich um 10% zu senken, schnell und effizient zu erreichen.
(Punkt 3 des Beschlussvorschlages)
- 2) Partnerschaftliche Diskussion **und** kontinuierliche Abstimmung im Rahmen der Ordnungspartnerschaft.
Vorhandenes Potenzial an Fachwissen und Engagement der Ordnungspartner nutzen. Mit z.B. TÜV, DEKRA, den Unfallforschern, dem ADAC und dem Fahrlehrerverband stehen Fachleute zur Verfügung, um schnell und effektiv Unfallstelle zu analysieren und Verbesserungen herbeizuführen. Hier bietet sich z.B. die Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen oder die Unfallkommission an, die regelmäßig tagt und sich das vorhandene Wissen und Engagement zu nutzen machen sollte.
- 3) OB Dr. Tillmann hat im Radiointerview am 30.12. angekündigt, dass **keine zusätzlichen** Kontrollen durchgeführt werden sollen, sondern Aufklärung und Appell an die Vernunft der Verkehrsteilnehmer im Vordergrund stehen sollen. Dem schließen wir uns vollinhaltlich an.
(Beschlussvorlage/Begründung Seite 5 oben)
Insofern gehen wir davon aus, dass die Anlage 3 zur Vorlage, in der die neue „Überwachungseinheit“ kalkuliert wird, hinfällig ist und die **Vorgabe**, pro Jahr rd. 10.000 weitere Verstöße ahnden zu müssen, sich ebenfalls erübrigt.
Verschärfte Kontrollen wirken sich meist nur kurzfristig aus und ändern dauerhaft nichts an der Einstellung und am Verhalten der Autofahrer.

Der AC Münster im ADAC fordert die Verantwortlichen auf, sich künftig bei der Verkehrsüberwachung auf ausgewiesene **Unfallschwerpunkte und besondere Gefahrenstellen zu konzentrieren und angemessene Toleranzen zu gewähren.**

Unnötige oder übertriebene Tempolimits müssen vermieden werden.

Entscheidungen über die Wahl der Maßnahmen und der Messorte sollen immer nur nach einer gründlichen **Gefahren- und Unfallanalyse** getroffen werden.

Einsatz personeller Ressourcen, um verkehrspädagogisch zu intervenieren und Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer – so wie es das Gutachten der Versicherer fordert –, zu nehmen und nicht in der Manier eines Oberlehrers nur zu strafen

So viel Reglementierung wie nötig, so wenig wie möglich!

- 4) Wir begrüßen ausdrücklich das Vorhaben der Aktivierung und Zusammenarbeit in der OP Verkehrsunfallprävention und hoffen auf eine noch bessere und aktuellere Kommunikation seitens der Verwaltung.
- 5) Keine übereilten Reaktionen, sondern schnelle Analyse und Abstimmung der Unfallursachen.
Tempobegrenzungen sollen möglichst durch Zusatzschilder begründet sowie zeitlich, räumlich und möglichst variabel steuerbar auf den jeweiligen Fall beschränkt sein:

Ursache und Wirkung sollten genau analysiert werden

So z.B. ist die Reduzierung der Geschwindigkeit auf dem Albersloher Weg nach sachlicher Analyse der tödlichen Unfälle unnötig, da 1 Unfall in einem Bereich passiert ist, bei dem bereits 50 km/h gelten und der verunglückte Fußgänger wohl erheblich dem Alkohol zugesprochen hatte.

Beim zweiten tödlichen Unfall war ebenfalls Alkohol im Spiel und der zwischenzeitlich eingeführte Nachtbetrieb der Ampel dürfte zukünftig als Sicherheitsmaßnahme ausreichen.

Der dritte tödliche Unfall ist leider auf Unvernunft und grobe Fahrlässigkeit der Verunglückten zurückzuführen, wobei nicht ausgeschlossen werden kann, dass auch bei 50 km/h dieser Unfall mit seinen Folgen unvermeidbar gewesen wäre. Hinzu kommt, dass dank der lobenswerten schnellen und durch den ACM initiierten Reaktion der Verwaltung ein Zaun gesetzt wurde, der ein gefährliches Queren an dieser Stelle verhindert.

Im Gegenzug ist daher auch zu prüfen, z.B. die Geschwindigkeit auf der Umgehungsstrasse noch bedarfsgerecht ist. Messungen der Polizei ergaben eine hohe Nichtakzeptanz der vorgegebenen 70 km/h, obschon das Gutachten keinerlei Unfälle ausweist. Daher ist es auch durchaus auch sinnvoll gelegentlich eine bestehende Regelung in Frage zu stellen.

Der AC Münster empfiehlt daher die Anhebung der zulässigen Höchst-Geschwindigkeit auf 100 km/h ab dem Albersloher Weg in Richtung Autobahn und in der Gegenrichtung.

(Beschlussvorlage/Begründung Seite 8)

- 6) Sehr zu begrüßen ist die Einstellung der Verwaltung, dass die Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten auf den Ringen nur einhergehen kann mit der dementsprechenden Koordination der Ampelschaltung, so dass eine vernünftige und tatsächliche „Grüne Welle“ sicherlich zur Verhinderung von vielen Auffahrunfällen beitragen wird. Unter dieser Prämisse haben wir kein Problem damit, die Geschwindigkeiten auf ein vernünftiges Maß zu reduzieren.

Temposteuerung ist besser als Tempolimit!

Funktionierende grüne Wellen mit intelligenter Steuerung sind das Gebot der Stunde.

Der AC Münster im ADAC fordert Straßen, die in ihrer Nutzungsfunktion gerecht ausgebaut sind. Der Wohlstand unserer Gesellschaft ist unter anderem auch abhängig von der Leistungsfähigkeit unseres Straßensystems.

Sicherheit schaffen durch bauliche Gestaltung.

Z. B. durch bauliche Gestaltung von Tempo-30-Zonen.

Vorfahrtregelungen durch Verkehrszeichen **raus aus den Tempo-30-Zonen.**

Einheitliche Rechts-vor-links-Regelungen

Verkehrspsychologen haben festgestellt, dass ein Zuviel an Information den Verkehrsteilnehmer überfordert und schnelle Informationsfolgen zwar mit dem Auge wahrgenommen, nicht oder aber nur zu langsam vom Gehirn verarbeitet werden.

Die alleinige Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben

- grundsätzlich Rechts-vor-links-Regelung
- keine benutzungspflichtigen Radwege
- keine Mittelmarkierung oder Fahrstreifenbegrenzungen
- keine Lichtsignalanlagen

reicht nach Ansicht des AC Münster im ADAC nicht aus.

Der Automobil-Club fordert die Kommune auf, die vorhandenen Tempo- 30-Zonen auf StVO-Konformität zu überprüfen und die Zonen gegebenenfalls nachzubessern. Eine nicht akzeptierte Tempo-30-Zone, die den schwächeren Verkehrsteilnehmern falsche Sicherheit vermittelt, ist abzulehnen. Ebenso ist die Ahndung von auch nur geringsten Geschwindigkeitsüberschreitungen (1 km/h mit 15 Euro) in zudem vorfahrtberechtigten Strassen dem Bürger unter dem Sicherheitsaspekt nur schwer zu vermitteln.

- 7) Wir begrüßen ausdrücklich, dass nicht nur die Gutachter, sondern auch Bündnis90/Die Grünen mit ihrem Ratsantrag Nr. 2 für das Aufstellen von sogenannten Starenkästen an unfallträchtigen Stellen sind, um einen schnellen Erfolg der Reduzierung von Unfällen zu verwirklichen. Ebenso verhält es sich mit dem Antrag Nr. 4 zur besseren Kommunikation mit den Bürgern per Internet. Hierzu haben bereits vor Monaten Gespräche zwischen dem Fahrlehrerverband und dem AC Münster stattgefunden mit dem Ergebnis, dass eine eigene Webseite eingerichtet wird und über die örtliche Presse in einer festen Rubrik regelmäßig Hinweise und Informationen zum verkehrsgerechten Verhalten an konkreten Beispielfällen gegeben werden sollen.

Anhang 3

Stellungnahme der Verwaltung zu Anregungen 13.01.2009

lfd Nr.	Antragsteller / Datum	Inhalt (kurz)	Stellungnahme Verwaltung
1	Niederschrift Bürgerinfo 13.01.2009		
	verschiedene Wortmeldungen	- Geschwindigkeiten auf HVS weitgehend auf 50 km/h absenken	siehe Begründungen im Masterplan Kap. 6.1 S.26ff und Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) in Kap. 3.2.3
		- Verbesserung der Kommunikation, auch in der Ordnungpartnerschaft	Anregung wird aufgegriffen
		- Verbesserung der Radverkehrssignalisierung	Vereinheitlichung und Verbesserung der Radverkehrssignalisierung wird Bestandteil des Verkehrssicherheitsprogramms, siehe auch Masterplan S.25ff
		- Signalisierung nachts auf Anforderungsbetrieb für Nebenrichtungen stellen	wird so gehandhabt, soweit technisch möglich (bei alten Anlagen nicht möglich)
2	VCD13.01.2009 (Anhang 1 der NS zur Bürgerinfo 13.01.09)		
		- bietet Zusammenarbeit in der OPS an	VCD wird gebeten, Projektvorschläge zu machen
		- Zielkonzept OPS sollte um "Vision Zero" (Null Verkehrstote) erweitert werden	im Rahmen OPS zu diskutieren

- Sicherheit vor Leistungsfähigkeit setzen	bei Unfallhäufungsstellen wird dies weitestgehend berücksichtigt. Es darf dadurch aber nicht verstärkt zu anderen Unfallgefahren kommen
- Leistungsfähigkeit des Netzes des Umweltverbundes in den Vordergrund stellen	Die Diskussion sollte im Rahmen der laufenden Neuaufstellung des VEP MS 2025 geführt werden
- Konsequente weitere Absenkung Vzul , z.B. auf 50 km/h auf dem 2. Tangentenring und auf der Weseler Straße	siehe Stufenkonzept und Begründungen im Masterplan Kap. 6.1 S.26ff und Verkehrssicherheitsprogramm Kap. 3.2.3
- Absenkung Vzul auf 30 km/h z:B. innerhalb des Promenadenrings	die STVO regelt verbindlich mögliche Abweichungen von der Innerortsgeschwindigkeit Vzul= 50 km/h. Im Einzelfall ist Unfallbilanz hinsichtlich Reduzierung auf 30km/h zu prüfen
- Verstärkte Ausbau des Umweltverbundes um Kfz-Verkehr zu verringern	Die Diskussion sollte im Rahmen der laufenden Neuaufstellung des VEP MS 2025 geführt werden
- Weiterentwicklung der Sonderregelungen für Radverkehr	zu diskutieren im AK2 der OPS
"Shared space" anwenden	in MS aufgrund Unfalllage und anderer Prioritäten derzeit nicht vordringlich, siehe Begründung im VSP Kap. 3.2.8
Konsequente Bürgerbeteiligung auch in der OPS	Bürgerbeteiligung ist wichtig und wird ernst genommen: in 2007/2008 wurden über 100 Veranstaltungen durchgeführt

**AC Münster im
ADAC
3 (Anhang 2 zur NS
Bürgerinfo
13.01.2009)**

- | | |
|--|---|
| 1. Priorität bei der Unfallbekämpfung auf Entschärfung der unfallträchtigen Stellen | unterstützt Beschlusspunkt 3 Ratsvorlage V997/2008 |
| 2. Mehr partnerschaftliche Diskussion und kontinuierliche Abstimmung in der OPS | Information und Diskussion sollen in der OPS verstärkt werden. |
| 3. keinen zusätzlichen Kontrollen... | Die Unfallbilanz 2008 in MS und die Erfahrungen zeigen , dass Verkehrskontrollen weiterhin notwendig unverzichtbar sind. |
| 4. noch bessere und aktuellere Kommunikation in der OPS | Vorschlag wird unterstützt, setzt aber auch stärkeres Engagement aller Partner auch des AC Münster voraus |
| 5. Tempobegrenzungen nach genauen Unfallanalysen | Es liegen umfassende geschwindigkeitsmessungen (zum GDV-Gutachten) und mehrjährige Unfallanalysen vor, die Geschwindigkeitsreduzierungen erforderlich machen Die Unfallanalysen werden für die Jahre 2007, 2008 aktualisiert. |
| 6. Geschwindigkeitsänderungen müssen einhergehen mit Anpassungen der Signalschaltungen | Verwaltungsvorschlag wird hiermit ausdrücklich unterstützt |
| Temposteuerung ist besser als Tempolimit | Die Modernisierung des Verkehrssteuerungssystems ist wesentlicher Bestandteil des Verkehrssicherheitsprogramms (siehe Kapitel 3.2 und Anhang 4) |

Sicherheit schaffen durch bauliche Gestaltung, z.B. in Tempo-30-Zonen, Überprüfung der StVO-Konformität

Dieses Konzept wird in MS konsequent angewendet : die Erkennbarkeit von T-30-Zonen wird durch bauliche und maßvolle verkehrsregelnde Maßnahmen verdeutlicht.

T-30- Zonen in MS sind die sichersten Stadtbereiche, akuter Handlungsbedarf wird hier nicht vordringlich gesehen.

Aufstellung von Starenkästen an unfallträchtigen Stellen

mobile Geschwindigkeitsanlagen sind wegen der Vielzahl der Stellen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen das flexiblere und effizientere Überwachungsmittel

Bessere Kommunikation mit den Bürgern (siehe GAL-Antrag Nr. 61)

Vorschlag wird aufgegriffen im Rahmen der geplanten Sicherheitskampagnen 2009ff

**Anregungen parlamentarischer Gremien und eine Bürgeranregung
zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsnetz
mit Stellungnahme der Verwaltung**

In **Anhang 1** sind die bisher eingegangenen parlamentarischen Anregungen / Anträge und eine Bürgeranregung nach §27 GO NW zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsnetz tabellarisch aufgeführt.

Im **Anhang 2** erläutert die Verwaltung die **Rechtslage** zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten (innerorts bzw außerorts) und stellt die **Entscheidungszuständigkeiten** dar. Entsprechend der beantragten Beschlusslage in Ziffer 6 der Vorlage V/0997/2008/1. Erg. werden die parlamentarischen Gremien über die Prüfergebnisse und geplanten Änderungen vorab informiert.

Anhang 1

I. Offene Anträge/Anregungen auf Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen in Münster innerhalb geschlossener Ortschaften (Stand 07.05.09)

Antragsteller	Datum	Ordnungsnummer	Antragsinhalt
BV Münster-Hiltrup	19.12.2008	A-H/0003/2009	Tempo 30 Marktallee
§ 24 GO NRW Herr Berg	17.01.2008	15/2008	Tempo 50 Albersloher Weg
Ratsfraktion der Bündnis 90/Die Grünen/GAL	24.11.2008	A-R/0058/2008	<ul style="list-style-type: none"> - Im Vorbehaltsnetz wird im gesamten bebauten Stadtgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h festgesetzt. Aufhebung von Ausnahmen wie Weseler Straße Ring. - Erarbeitung eines Umsetzungs-konzeptes (mit ÖPNV-Abstimmung) für eine flächen-deckende Tempo-30-Regelung im gesamten untergeordneten Straßennetz.
Stellungnahme des VCD-Kreisverbands Münster zu Vorlage V/0997/2008	14.01.2008	/	<ul style="list-style-type: none"> - Konsequente Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. - Tempo 50 auf dem zweiten Tangentenring. <p>Senkung auf Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen, wo wegen der Verkehrsdichte und z.B. der Vielzahl der unterschiedlichen Vorgänge wie Ein- und Ausparken und Querungen eine höhere Geschwindigkeit keinesfalls angemessen ist. Z.B. der nördliche Teil der Hammerstraße und Straßen innerhalb des Promenadenrings.</p>
Anregungen aus der Bürgeranhörung	13.01.2009		<ul style="list-style-type: none"> - Allgemeine deutliche Senkung der Geschwindigkeit. - Eine Geschwindigkeits - beschränkung auf 60 km/h bedeute eine Fahrgeschwindigkeit von mindestens 70 km/h. Daraus gehe eine Signalwirkung für noch höhere Geschwindigkeiten hervor. - Tempo 50 auch auf dem Friesenring. Auch dort bestehe dichte Wohnbebauung.

			<p><u>AC Münster im ADAC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempobegrenzungen sollen möglichst durch Zusatzschilder begründet und zeitlich, räumlich, möglichst variabel steuerbar auf den jeweiligen Fall beschränkt sein - Anhebung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der Umgehungsstraße auf 100 km/h zwischen Albersloher Weg und Autobahn. - Vereinheitlichung (auch Reduzierung) der zul. Höchstgeschwindigkeit auf den Ringen im Zusammenhang mit einer tatsächlichen „Grünen Welle“.
--	--	--	---

II. Offene Anträge/Anregungen auf Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen in Münster **außerhalb geschlossener** Ortschaften (Stand 07.05.09)

Antragsteller	Datum	Ordnungsnummer	Antragsinhalt
BV Münster-Südost	17.02.2009	A-S/0001/2009	Tempo 50 Angelmodder Weg (zwischen Gremmendorf und Wersebrücke)
Rat Verweis an Hauptausschuss	25.03.2009	ABV/001/2009	
BV Münster-Hiltrup	19.12.2008	A-H/0004/2009	Tempo 50 Hansestraße (zwischen Westfalenstraße und Am Oedingteich)
BV Münster-Hiltrup	09.02.2009	A-H/0005/2009	Tempo 50 Osttor (zwischen Albersloher Weg und Rubensstraße)

Anhang 2

Stellungnahme der Verwaltung zu den offenen Anträgen/Anregungen auf Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Vzul) im Verkehrsnetz innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften

Die Verwaltung wird die im Zusammenhang mit dem Verkehrssicherheitsprogramm eingegangenen Anträge und Anregungen der parlamentarischen Gremien und Bürger/innen (siehe Übersicht/Anhang) entsprechend des Ratsbeschlusses zur Vorlage V/0997/2008 mit den darin vorgesehenen Prioritäten und Maßgaben bearbeiten. Grundlage für die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms sind die Erkenntnisse aus dem Gutachten des GDV und aus der jeweils aktualisierten Unfalllage.

Rechtsgrundlagen

Bei der Prüfung der Anträge und bei internen behördlichen Planungen muss nach den bundesgesetzlichen Vorgaben (Straßenverkehrsgesetz / Straßenverkehrsordnung) unterschieden werden zwischen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (Außerortsstraßen) und Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften (Innerortsstraßen). Abweichungen von den Regelgeschwindigkeiten (100 km/h außerorts und 50 km/h innerorts) bedürfen einer besonderen Prüfung. Die Kriterien dieser Prüfung sind bundesweit einheitlich in der Straßenverkehrsordnung und in den Verwaltungsvorschriften festgelegt. Die Prüfungen und **Entscheidungen** treffen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden, erforderlichenfalls nach Vorberatung in der örtlichen Unfallkommission. Die Straßenverkehrsbehörde Münster ist in ihren Entscheidungen nicht frei, sondern unterliegt im Einzelfall den Weisungen der höheren Straßenverkehrsbehörde (Bezirksregierung Münster).

Innerhalb geschlossener Ortschaften

Das Verkehrssicherheitsprogramm setzt einen Schwerpunkt auf die Beseitigung von Unfallrisiken an den 85 identifizierten Risikobereichen (Unfallhäufungsstellen und -linien). Diese sind im GDV-Gutachten für die Jahre 2004-2006 ermittelt worden. Sie werden jährlich aufgrund aktueller Unfallentwicklungen/-auswertungen überprüft, ggf auch ergänzt und bei neuen Erkenntnissen in der Unfallkommission beraten. Die Mehrzahl der identifizierten Risikobereiche liegt innerhalb geschlossener Ortschaften (vgl. Masterplan S.15 / Bild 2).

Die Ratsvorlage hat im **Arbeits- und Zeitplan zum Verkehrssicherheitsprogramm** (Kapitel 3.2.3 / Bild 12) die Prioritäten der Bearbeitung festgelegt. Danach wird die Verwaltung und Polizei ihre begrenzten Personalkapazitäten und bereitgestellten Finanzmittel einsetzen. Zusätzliche Anträge werden auf Dringlichkeit und Effizienz überprüft und nach Möglichkeit im Rahmen der verfügbaren Ressourcen flexibel integriert.

Die Bearbeitung der Anträge auf Änderung der zulässigen Geschwindigkeit innerorts (siehe Übersicht/Anhang 1) wird die Verwaltung wegen der besonderen Komplexität selbst vornehmen und bei Bedarf ein Votum der Unfallkommission einholen. Über die Prüfergebnisse werden die Antragsteller, die betroffenen parlamentarischen Gremien und die Öffentlichkeit zeitnah informiert.

Außerhalb geschlossener Ortschaften

Im Zusammenhang mit der Vorlage V/0997/2008 sind auch Anträge/Anregungen aus den parlamentarischen Gremien und von Bürgern/innen zur Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Streckenabschnitten außerhalb geschlossener Ortschaften gestellt worden.

Auch wenn die bisher zur Überprüfung benannten Straßenabschnitte (siehe Übersicht/Anlage) bis 2006 vorwiegend keine Unfallhäufungsstellen und -linien darstellen, wird die Verwaltung und Polizei auch hier die Unfalllage und -entwicklung in 2007-2008 überprüfen. Grundsätzlich wird auch hier ein Sicherheitspotenzial gesehen, das bei entsprechender Gefahrenlage im Rahmen der rechtlichen und personellen/finanziellen Möglichkeiten sukzessive verbessert werden soll.

Darüber hinaus hat die Verwaltung und Polizei in der Ratsvorlage die Notwendigkeit aufgezeigt, aus Sicherheitsgründen auf den Außerortsstraßen eine Harmonisierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten unter Berücksichtigung der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung vorzunehmen. Die Verwaltung hat die Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW gewinnen können, die sehr arbeitsintensive Überprüfung der Höchstgeschwindigkeiten an Außerortsstraßen im Stadtgebiet Münster systematisch zu übernehmen. Die Seminarstudien der Studierenden beginnen im September 2009. Mit ersten Ergebnissen ist im Januar 2010 zu rechnen.

Die eingegangenen Anträge und Anregungen der parlamentarischen Gremien und Bürger/innen können daher in diese Prüfung integriert werden. Über die Prüfergebnisse werden die Antragsteller, die betroffenen parlamentarischen Gremien und die Öffentlichkeit zeitnah informiert.

Anlage 8

zur Vorlage V/0997/2008/1.Erg

0. Vorbemerkungen

Die Ratsfraktion der Grünen/GAL hat vier Ratsanträge (058/2008 – 061/2008 / Anhang 1-4) gestellt, die vom Rat am 10.12.2008 bei Einbringung der Ratsvorlage V/0997/2008 zur weiteren Beratung und Behandlung mit der Ratsvorlage verwiesen wurde.

Da alle eingehenden Anträge und Anregungen vom Hauptausschuss /Rat (nicht vom Planungsausschuss) abschließend gewertet und beschieden werden, wurde verwaltungsintern vereinbart, dass in einer Ergänzungsvorlage die Verwaltung alle Anregungen und Anträge zusammenstellt und dazu eine Stellungnahme abgibt.

1. Stellungnahme der Verwaltung

Die vier beiliegenden Ratsanträge wurden gestellt, noch bevor die Ratsvorlage V/0997/2008 veröffentlicht und damit den Antragstellern bekannt war. Von daher ergeben sich zahlreiche inhaltliche Parallelen zwischen den Antragsinhalten und der Vorlage. Das erklärt und begründet, dass nachfolgend zum Teil auf Aussagen, Begründungen und Zielsetzungen im Masterplan 2008 (Anlage 1 der Vorlage), auf Maßeempfehlungen im Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 (Anlage 2 der Vorlage) und auf vorhandene Beschlussempfehlungen der Vorlage V/0997/2008) verwiesen werden kann. In diesen Fällen bedarf es somit keiner ergänzenden Beschlussfassung.

1.1 Ratsantrag A-R/0058/2008 (Anhang 1) „Leben retten – Geschwindigkeitsniveau senken“

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

1. Im sogenannten 'Vorbehaltsnetz' wird im gesamten bebauten Stadtgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h festgesetzt. Ausnahmen wie an der Weseler Straße oder am Ring werden umgehend aufgehoben.

2. Die Verwaltung erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken (ÖPNV-Abstimmung) ein Umsetzungskonzept für eine flächendeckende T30-Regelung im gesamten untergeordneten Straßennetz. Neben Prognosen für die Verkehrssicherheit sollen hierzu auch Aussagen über zu erwartende Lärmreduktionen und CO2-Einsparungen getroffen werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

zu Antragspunkt 1:

Die anerkannten Richtlinien/Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für das Straßen – und Verkehrswesen (FGSV) die Straßenverkehrsordnung und das Planungsrecht sehen vor, dass Straßen innerorts - insbesondere für vierstreifige, anbaufreie Stadtstraßen - auch für Entwurfsgeschwindigkeiten von > 50 km/h ausgelegt, gebaut und betrieben werden. In diesen Fällen werden schon in der Planung die Anforderungen der Verkehrstechnik, der Verkehrssicherheit, eines sicheren Betriebs (Lichtsignalsteuerung) und des Immissionsschutzes (z.B. Lärmschutz und) auf die höhere Ausbaugeschwindigkeiten berücksichtigt.

Die Verkehrsentwicklung, die städtebauliche Entwicklung im Umfeld, im nach Inbetriebnahme der Straßen und ggf. auch das Verkehrsverhalten der Verkehrsverhalten der

Straßennutzer kann sich allerdings in Teilen des Verkehrsnetzes so ungünstig hinsichtlich der Verkehrssicherheit und ggf. auch beim Immissionsschutz entwickeln, dass gemäß StVO und den Anforderungen des gesetzlichen Umweltschutzes die Notwendigkeit ergibt, die ausgewiesenen zulässigen Geschwindigkeiten zu reduzieren.

Die Gesamtprüfung und Abwägung, Entscheidungen treffen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Benehmen mit dem zuständigen Baulastträger und den Immissionsschutzbehörden nach Recht und Gesetz. Die Festlegung der zulässigen Geschwindigkeiten ist gebunden an die rechtlichen Vorgaben der STVO (Regelschwindigkeit innerorts: 50 km/h und außerorts: 100 km/h), Abweichungen sind im Einzelfall zu begründen.

Straßen (Knotenpunkte), die als Unfallopfungsstellen oder Risikobereiche (überdurchschnittliche hohe Unfallschwere) werden jährlich von der Unfallkommission überprüft, Verkehrssicherheitsmaßnahmen geprüft und geeignete Verbesserungsmaßnahmen beschlossen. Dabei sind alle Unfallursachen zu analysieren, bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Unfallvermeidung und Risikominderung zu prüfen und im Rahmen der Umsetzbarkeit und Finanzierung zu entscheiden.

Das Geschwindigkeitsniveau zu senken, ist als geeignete Unfall-Präventivvermeidungsmaßnahme anerkannt. Entscheidend ist dabei das tatsächliche gefahrene Geschwindigkeitsniveau, auch die Gleichmäßigkeit des Verkehrsflusses, die Harmonisierung der gefahrenen Einzelgeschwindigkeiten im Verhältnis zu der baulichen Ausbauqualität (Sichtbeziehungen, Fahrbahnqualität u.a.) und einheitliche, verständliche Verkehrsregelungen und sicherheitsorientierte Verkehrssteuerung).

Damit soll erklärt werden, dass allein die Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit nicht zu einem gefahrlosen Geschwindigkeitsniveau führt.

Nur das im Verkehrssicherheitsprogramm insgesamt ausgewiesene Gesamt-Handlungspaket aus baulichen und verkehrsregelnden Verbesserungsmaßnahmen zur Entschärfung der Risikobereiche, eine ergänzende ausreichende Verkehrsüberwachung und Ahndung und Aufklärung / Information der Verkehrsteilnehmer möglichst in Sicherheitskampagnen wird in der Fachwelt als erfolgreich und wirksam eingeschätzt.

Eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit in identifizierten Risikobereichen – wie auch das GDV-Gutachten es so spezifisch empfiehlt - kann dazu gehören, sie genügt nicht, um das tatsächliche gefahrene Geschwindigkeitsniveau wirksam abzusenken.

Eine generelle Absenkung der zulässigen Geschwindigkeiten innerorts auf einheitlich auf 50 km/h - unbeachtet der Ausbauqualität - kann kontraproduktiv sein und wird nicht empfohlen. Insbesondere auf vierstreifigen, anbaufreien, vor allem bei kreuzungsfreien Stadtstraßen wird die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern gering sein, mit 50 km/h zu fahren, so dass neue Gefahren aus den unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer zu erwarten sind.

Im übrigen zeigt das GDV-Gutachten, dass es Strecken mit niedrigen und hohen zulässigen Geschwindigkeiten gibt, die gleichermaßen sicher oder auch unsicher einzustufen sind.

Von daher empfiehlt die Verwaltung im Masterplan 2008,

- keine generelle Absenkung der zul. Geschwindigkeiten vorzunehmen
- in identifizierten Riskobereichen die Absenkung auch der zulässigen Geschwindigkeit zu prüfen und von der Unfallkommission nach anerkannten Kriterien der Unfallforschung auf Basis der Vorgaben der StVO entscheiden.
- die geänderte Geschwindigkeitsregelung immer im Zusammenhang mit der Verkehrssteuerung und ggf. zusammen mit weiteren Verbesserungsmaßnahmen im Paket mit einer breiten Öffentlichkeitsarbeit den Verkehrsteilnehmern zu vermitteln.

Zu Antragspunkt 2:

Die Verwaltung sieht keinen Bedarf im gesamten untergeordneten Straßennetz in Münster eine flächendeckende Tempo-30-Regelung zu untersuchen.

Die Stadt Münster hat bereits eine flächendeckende Ausweisung von Tempo-30- Zonen in allen nach StVO möglichen Wohnbereichen im Stadtgebiet unter Berücksichtigung des mit den Stadtwerken abgestimmten und in der Hauptsatz festgelegten erweiterten Vorbehaltssnetzes vorgenommen.

Die StVO erlaubt keine T-30- Ausweisung außerhalb von Wohngebieten (z.B. in Gewerbegebieten oder Außenbereichen).

1.2 Ratsantrag A-R/0059/2008 (Anhang 2)

„Unfälle vermeiden – Geschwindigkeitsbegrenzungen nachhaltig durchsetzen“

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Um an Unfallhäufigkeitsstellen und –linien eine nachhaltige Verkehrssicherheit zu erreichen,

1. werden neben den mobilen Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Polizei entlang der Unfallhäufigkeitsstellen und –linien ortsfeste Anlagen errichtet; das bisherige ‘Tabu’ von Starenkästen wird aufgehoben. Damit soll sichergestellt werden, dass an den entsprechenden Stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur gelegentlich – wenn gerade kontrolliert wird – eingehalten werden.

2. entwickelt die Verwaltung einen entsprechenden Standortplan, der mit Polizei, Fachausschuss und den Bezirksvertretungen abgestimmt wird.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung ist mit der Polizei der Meinung, dass aufgrund der flächenhaft im Verkehrsnetz identifizierten Risikobereiche (UHS/UHL) und festzustellenden Geschwindigkeitsübertretungen ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (Starenkästen) nicht ausreichen, nicht effizient sind, weil die Wirkung sich nur auf den Nahbereich der Überwachung erstreckt und betrieblich zu kostenaufwändig sind. Kostenkalkulationen zeigen nachweislich, dass eine mobile Anlage im Vergleich zu notwendig werdenden 8 festen Anlagen etwa dreimal kostengünstiger und effizienter sind als die vorgeschlagenen ortsfesten Anlagen (siehe Anhang 2.2 / Stellungnahme Straßenverkehrsbehörde).

Die Verwaltung empfiehlt daher die Beschaffung einer 2.mobilen Überwachungsanlage für die Straßenverkehrsbehörde.

Die Festlegung der Überwachungsstandorte ist eine Entscheidung der Polizei und Straßenverkehrsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen. Sie werden nur in identifizierten Risikobereichen vorgenommen, die den Gremien und auch der Öffentlichkeit bekannt.

1.3 Ratsantrag A-R/0060/2008 (Anhang 3) „Radfahrer schützen durch innovative Planungen“

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Durch den gestiegenen Radverkehrsanteil am gesamtstädtischen Verkehrsaufkommen entspricht die Radverkehrsinfrastruktur nicht mehr den Anforderungen an den heutigen Radverkehr. Die alleinige Überwachung von Verkehrsregeln zur Verkehrssicherung ist daher nicht zielführend. Daher startet die Verwaltung einen offenen Diskussionsprozess mit dem Ziel, neue und innovative Wege beim Bau und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen. Hierzu soll auch ein entsprechendes Expertenhearing durchgeführt werden, um auch externen Sachverstand einzubeziehen. Neben der Verkehrssicherung hiermit auch ein Beitrag zur Radverkehrsförderung erreicht werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Zielsetzung des Antrages ist sachgerecht und anerkannt. Mehr Sicherheit für Radfahrer ist unbedingt erforderlich, das gilt für bauliche, verkehrsregelnde (Ampelsteuerung) Maßnahmen. Sie stellen einen weiteren wichtigen Beitrag zur Radverkehrsförderung in Münster dar.

Die Verwaltung hat das Anliegen der notwendigen Qualitäts- und Sicherheitskontrolle des gesamten Radverkehrsnetzes - Strecken und Knoten und Lichtsignalsteuerung - sowohl als Leitziel im Masterplan und als einen der Schwerpunkte unter Titel „Revision des Radverkehrsnetzes“ im Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 formuliert.

Seit 2007 sind bereits ca 80km überprüft, seit 2008 werden die erforderlichen Verbesserungsmaßnahmen sukzessive umgesetzt, so dass hierfür in 2008/2009 ca. 500.000€ zusätzlich investiert werden konnten. Das Programm wird bis 2013 fortgeführt, so dass dann das gesamte Radverkehrsnetz überprüft und die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen identifiziert und weitgehend auch umgesetzt werden können – vorbehaltlich der weiteren Mittelbereitstellung in den nächsten Jahren.

Münster ist bei der Radverkehrsplanung anerkanntermaßen bundesweit konzeptionell und fachplanerisch führend, die Fachplaner sind bundesweit nachgefragte Experten für Fachseminare und Veranstaltungen, Zahlreiche Besuchergruppen besuchen jedes Jahr Münster um sich das Radförderkonzept und auch den Erfolg der umgesetzten Maßnahmen vor Ort anzusehen und mit den Münsteraner Experten zu diskutieren. Im Bereich der Radverkehrssignalisierung hat Münster zusammen mit externen Fachplanern in 2006/2007 eine bundesweit anerkannten, neuen, innovativen Planerleitfaden entwickelt, der Grundlage der Planungen und Arbeiten der Raverkehrsnetz-Revision und der anstehenden Modernisierung der Verkehrssteuerung in Münster – nunmehr auch mit Gelblichtkammern bei Radsignalen - ist.

Einer Anhörung und Diskussion mit externen Experten zur Radverkehrsplanung bedarf es nicht.

Die schlechte Verkehrsmoral und Normenakzeptanz, der leichtfertige Umgang mit der eigenen Verkehrssicherheit (mangelndes Gefahrenbewusstsein) hat die Verwaltung auf Vorschlag des Planerbüros P3 zu der Empfehlung in der Vorlage V/0997/2008 gebracht, in der zweiten Stufe der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Münster (VEP MS 2025) eine extern moderierte „**Leitbild-Diskussion Verkehr / Verkehrssicherheit** mit Politik, Verbänden, Bürgern in 2010 zu führen, um u.a. mehr Akzeptanz für das Verkehrssicherheitskonzept zu erreichen.

Die Verwaltung ist mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und den Deutschen Städtetag, den Städten, Freiburg, Berlin u.a. im Gespräch , in 2010 eine bundesweit

organisierte **Radverkehrssicherheits-Konferenz** (ggf. in Münster) zu organisieren, um einen Erfahrungsaustausch bei der Radverkehrssicherheitsarbeit – vor allem auch im Bereich der Sicherheitsstrategien und bei Sicherheitskampagnen anzubieten.

Im Rahmen der Förderung des Nationalen Radverkehrs verhandeln Berlin, Freiburg, Münster beim BMVBS um Bundesfördermittel für die Entwicklung von bundesweit einsetzbare **Radverkehr-Sicherheitskampagnen** für 2009 oder 2010 zu acquirieren.

1.4 **Ratsantrag A-R/0061/2008** (Anhang 4) **„Bürgerinnen und Bürger melden Gefahrenstellen“**

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Die Verwaltung richtet eine Webseite ein, über die die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie auswärtige Gäste Gefahrenstellen im Verkehrsnetz 'melden' können sowie allgemeine 'Verbesserungsvorschläge' machen können. Entsprechende Auswertungen und Zusammenfassungen werden dem ASSWV regelmäßig zur Kenntnis gegeben.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung unterstützt den Antrag und hält es wie die Antragsteller für wichtig, die Bürger/ -innen aktiv bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet einzubinden.

Die Umsetzung der Idee ist bereits eingebunden in die geplante Sicherheitskampagne der Stadt für 2009. Das Presseamt hat mit dem Planungsamt einen ersten Entwurf eines Fragebogens für die Webseite entwickelt, die den Bürgerinnen die Mitteilung der Gefahrenstellen und eigene Verbesserungsmaßnahmen erleichtern soll.

Nach entsprechender Einrichtung der beantragten Koordinierungsstelle bei Amt32 wird die Maßnahme zeitnah umgesetzt.

Siehe neuer Beschlusspunkt 2.1 dieser Ergänzungsvorlage

Antrag an den Rat Nr. A-R/0058/2008

Antrag

24.11.2008

**„Antrag zur Verkehrssicherheit - 1****Leben retten -
Geschwindigkeitsniveau senken***Bündnis 90/Die Grünen/GAL
Ratsfraktion MünsterWindthorststr. 7
48143 MünsterFon: 0251 / 8 99 58 10
Fax: 0251 / 8 99 58 15
ratsfraktion@gruene-muenster.de
www.gruene-muenster.de

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

1. Im sogenannten „Vorbehaltsnetz“ wird im gesamten bebauten Stadtgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h festgesetzt. Ausnahmen wie an der Weseler Straße oder am Ring werden umgehend aufgehoben.
2. Die Verwaltung erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken (ÖPNV-Abstimmung) ein Umsetzungskonzept für eine flächendeckende T30-Regelung im gesamten untergeordneten Straßennetz. Neben Prognosen für die Verkehrssicherheit sollen hierzu auch Aussagen über zu erwartende Lärmreduktionen und CO₂-Einsparungen getroffen werden.

Begründung

Mit dem Schlussbericht zur „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“ wurde die „gefährdete Geschwindigkeit“ als eine wichtige Unfallursache identifiziert, da sie häufig nicht im Einklang mit der straßenräumlichen Gestaltung oder dem Verkehrsaufkommen steht. In der Vergangenheit wurden in Münster im sogenannten „Vorbehaltsnetz“ zahlreiche Ausnahmen von der 50km/h-Regelung erlassen. Geschwindigkeitsmessungen legen den Schluss nahe, dass dies auch eine Ursache für Geschwindigkeitsübertretungen auch in den T50-Bereichen ist. Um die Verkehrssicherheit kurzfristig und ohne kostenintensive (Bau-)Maßnahmen zu erhöhen, muss das Geschwindigkeitsniveau im gesamten Stadtgebiet reduziert werden. Daher gilt es eine einheitliche Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsachsen festzusetzen, aber auch eine Geschwindigkeitsreduzierung im untergeordneten Straßennetz zu erreichen. Laut Gutachten nimmt bei T 30 die Zahl der Unfälle um rund 15 bis 20 Prozent ab, die Zahl der verletzten Personen geht um 30 bis 50 Prozent zurück. (Quelle: Th. Koy; IVT ETH Zürich: Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit)].

gez. Jörn Möltgen
gez. Helga Bennink
gez. Wilhelm Breitenbach
gez. Dr. Brigitte Hasenjürgen
gez. Manfred Kehr

gez. Hery Klas
gez. Maria Klein-Schmeink
gez. Karina Kuschewski
gez. Jutta Möllers
gez. Carsten Peters

gez. Tim Rohleder
gez. Ilse Schleaf
gez. Dr. Rita Stein-Redent
gez. Brigitte von Schoenebeck

Antrag an den Rat Nr. A-R/0059/2008

Antrag

24.11.2008

Bündnis 90/Die Grünen/GAL
Ratsfraktion MünsterWindhorststr. 7
48143 MünsterFon: 0251 / 8 99 58 10
Fax: 0251 / 8 99 58 15
ratsfraktion@gruene-muenster.de
www.gruene-muenster.de**„Antrag zur Verkehrssicherheit - 2****Unfälle vermeiden -
Geschwindigkeitsbegrenzungen
nachhaltig durchsetzen“**

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Um an Unfallhäufigkeitsstellen und –linien eine nachhaltige Verkehrssicherheit zu erreichen,

1. werden neben den mobilen Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Polizei entlang der Unfallhäufigkeitsstellen und –linien ortsfest Anlagen errichtet; das bisherige „Tabu“ von Starenkästen wird aufgehoben. Damit soll sichergestellt werden, dass an den entsprechenden Stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur gelegentlich – wenn gerade kontrolliert wird – eingehalten werden.
2. entwickelt die Verwaltung einen entsprechenden Standortplan, der mit Polizei, Fachausschuss und den Bezirksvertretungen abgestimmt wird.

Begründung

Mit dem Schlussbericht zur „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“ wurde das „zum Teil erhebliche Überschreiten“ von zulässigen Geschwindigkeiten als nicht hinnehmbar bezeichnet. Gleichzeitig empfehlen die Verfasser für die Installation von ortsfesten Starenkästen. Da diese eine Wirksamkeit 500m vor und 500m nach ihrem Standort entfalten, haben sie eine hohe und permanente Wirksamkeit zur Verkehrssicherheit mit einem hohen Nutzen-/Kosten-Verhältnis. Temporäre Geschwindigkeitsmessungen haben einen abschreckenden Effekt in der Fläche, eignen sich jedoch nur bedingt, um an Unfallhäufigkeitsstellen und –linien die gebotene Geschwindigkeit nachhaltig durchzusetzen.

Im Stadtgebiet (mit Ausnahme AK A1/A43) gibt es keine ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungen. Nach Auskunft vom Ordnungsamt sollen diese in Münster grundsätzlich nicht zum Einsatz kommen.

gez. Jörn Moltgen
gez. Helga Bennink
gez. Wilhelm Breitenbach
gez. Dr. Brigitte Haserjürgen
gez. Manfred Kehr

gez. Hery Klas
gez. Maria Klein-Schmeink
gez. Karina Kuschewski
gez. Jutta Möllers
gez. Carsten Peters

gez. Tim Rohleder
gez. Ilse Schleaf
gez. Dr. Rita Stein-Redent
gez. Brigitte von Schoenebeck

Antrag an den Rat Nr. A-R/0060/2008

Antrag

24.11.2008

**„Antrag zur Verkehrssicherheit - 3****Radfahrer schützen durch innovative Planungen***

Bündnis 90/Die Grünen/GAL
Ratsfraktion Münster

Windthorststr. 7
48143 Münster

Fon: 0251 / 8 99 58 10
Fax: 0251 / 8 99 58 15
ratsfraktion@gruene-muenster.de
www.gruene-muenster.de

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Durch den gestiegenen Radverkehrsanteil am gesamtstädtischen Verkehrsaufkommen entspricht die Radverkehrsinfrastruktur nicht mehr den Anforderungen an den heutigen Radverkehr. Die alleinige Überwachung von Verkehrsregeln zur Verkehrssicherung ist daher nicht zielführend. Daher startet die Verwaltung einen offenen Diskussionsprozess mit dem Ziel, neue und innovative Wege beim Bau und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen. Hierzu soll auch ein entsprechendes Expertenhearing durchgeführt werden, um auch externen Sachverstand einzubeziehen. Neben der Verkehrssicherung hiermit auch ein Beitrag zur Radverkehrsförderung erreicht werden.

Begründung

Der Schlussbericht zur „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“ hat aufgezeigt, dass die Anzahl der Radverkehrsunfälle in den letzten 10 Jahren erheblich zugenommen haben. Insgesamt - im Verhältnis zum Modal Split - stellt die Gruppe der Radfahrer einen überproportionalen Anteil (47%) von Verletzten aus Unfallgeschehen. Dabei werden über 50% der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden durch motorisierte Fahrzeuge verursacht. Gleichwohl wurde deutlich, dass auch das Fehlverhalten von Radfahrern eine häufige Unfallursache darstellt. Die Autoren des Berichtes schlagen daher eine Reihe von Umsetzungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrern vor. Eine Maßnahme stellt die Überwachung der Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der Verkehrsregeln dar. Hierin soll u.a. auch das Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf Radwegen und an Ampelanlagen stärker überwacht werden. Alle effizienten und zielgerichteten Maßnahmen zur Verkehrssicherung werden mit diesem Antrag ausdrücklich begrüßt.

Mit der Zunahme des Radverkehrs in Münster, ergeben sich jedoch auch Herausforderungen, die neuer verkehrspolitischer Ansätze bedürfen. So kann das Befahren von Radfurten entgegen der Fahrtrichtung häufig dort beobachtet werden, wo Radfahrer links abbiegen möchten und hierzu zwei Ampelphasen abwarten müssen. Dadurch ergibt sich gegenüber dem Autofahrer ein Nachteil, da dieser mit einer Linksabbiegespur nur eine Ampelphase benötigt. In einigen Kreuzungsbereichen wurde dieses Problem bereits durch die Einrichtung von Fahrradschleusen behoben, dies sind jedoch Ausnahmen (z.B. Aegidiistraße).

gez. Jörn Möltgen
gez. Helga Bennink
gez. Wilhelm Breitenbach
gez. Dr. Brigitte Hasenjürgen

gez. Manfred Kehr
gez. Hery Klas
gez. Maria Klein-Schmeink
gez. Karina Kuschewski
gez. Jutta Möllers

gez. Carsten Peters
gez. Tim Rohleder
gez. Ilse Schleaf
gez. Dr. Rita Stein-Redent
gez. Brigitte von Schoenebeck

Antrag an den Rat Nr. A-R/0061/2008

Antrag

24.11.2008



„Antrag zur Verkehrssicherheit - 4

Bürgerinnen und Bürger melden
Gefahrenstellen“Bündnis 90/Die Grünen/GAL
Ratsfraktion MünsterWindthorststr. 7
48143 MünsterFon: 0251 / 8 99 58 10
Fax: 0251 / 8 99 58 15
ratsfraktion@gruene-muenster.de
www.gruene-muenster.de

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Die Verwaltung richtet eine Webseite ein, über die die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie auswärtige Gäste Gefahrenstellen im Verkehrsnetz „melden“ können sowie allgemeine „Verbesserungsvorschläge“ machen können. Entsprechende Auswertungen und Zusammenfassungen werden dem ASSWV regelmäßig zur Kenntnis gegeben.

Begründung

Viele Gefahrenstellen im Straßenverkehr werden durch die Fachverwaltung und Politik erst erkannt, wenn es bereits zu schweren Unfällen gekommen ist. Verkehrssichernde Maßnahmen werden meist sogar nur dann umgesetzt, wenn es sich laut Unfallstatistik der Polizei um „Unfallhäufungsstellen“ handelt. Gleichzeitig könnten die Beobachtungen von Anliegern und aufmerksamen Verkehrsteilnehmern dazu beitragen, solche Gefahrenstellen im Vorfeld bereits zu identifizieren und ggf. zu beseitigen.

gez. Jörn Moltgen
gez. Helga Bennink
gez. Wilhelm Breitenbach
gez. Dr. Brigitte Hasenjürgen
gez. Manfred Kehr

gez. Hery Klas
gez. Maria Klein-Schmeink
gez. Karina Kuschewski
gez. Jutta Möllers
gez. Carsten Peters

gez. Tim Rohleder
gez. Ilse Schleeß
gez. Dr. Rita Stein-Redent
gez. Brigitte von Schoenebeck