

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

11.09.2007



**Vorläufiger Masterplan**  
und  
**Sachstandsbericht**  
**„Verkehrsunfallprävention“**  
**2007**

Gliederung :

|                                                                           | Seite    |
|---------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Übersicht der Anlagen</b>                                              | <b>3</b> |
| <b>A. Masterplan</b>                                                      |          |
| 1. Einführung                                                             | 4,5      |
| 2. OPS / Projektorganisation                                              | 5,6      |
| 3. Lagebild                                                               | 6        |
| 4. Analyse                                                                | 6-8      |
| 4.1 Untersuchung Hammer Straße                                            |          |
| 4.2 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern                                |          |
| 4.3 Netzuntersuchung                                                      |          |
| 5. Handlungsrahmen / Handlungsfelder 1 – 4                                | 8 - 11   |
| 5.1 Überwachung / Ahndung – AK 1                                          |          |
| 5.2 Bau- und Verkehrstechnik – AK 2                                       |          |
| 5.3 Verkehrserziehung, -sicherheitsberatung – AK 3                        |          |
| 5.4 Öffentlichkeitsarbeit – AK 4                                          |          |
| 6. Projekt- und Zeitplan                                                  | 11       |
| 7. Berichtswesen                                                          | 11       |
| <b>B. Sachstandsbericht 2007</b>                                          |          |
| 1. Handlungsfeld / AK 1 „Überwachung/Ahndung“                             | 12,13    |
| 1.1 Handlungsthemen                                                       |          |
| 1.2 Aktionen                                                              |          |
| 2. Handlungsfeld / AK 2 „Bau- und Verkehrstechnik“                        | 13 ,14   |
| 2.1 Handlungsthemen                                                       |          |
| 2.2 Aktionen                                                              |          |
| 3. Handlungsfeld / AK 3 „Verkehrserziehung / Verkehrssicherheitsberatung“ | 14,15    |
| 3.1 Handlungsthemen                                                       |          |
| 3.2 Aktionen                                                              |          |
| 4. Handlungsfeld / AK 4 „Öffentlichkeitsarbeit“                           | 15       |
| 4.1 Handlungsthemen                                                       |          |
| 4.2 Aktionen                                                              |          |
| 5. Ausblick                                                               | 16       |

## Übersicht der Anlagen :

1. Polizei NRW, Verkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen 2006 , herausgegeben vom Innenministerium am 13.2.2007
2. Polizei NRW, Statistik der Verunglücktenhäufigkeitszahlen 2001 – 2006
3. Polizei Münster, Fachbericht zur Verkehrsunfallentwicklung in der Stadt Münster sowie auf den Autobahnen des Regierungsbezirkes Münster im Jahre 2006, herausgegeben vom Polizeipräsidium Münster
4. Vorlage an den Hauptausschuss Nr. V/0060/2007 vom 16.01.2007 „ Verkehrssicherheit in Münster erhöhen: Masterplan statt Einzelmaßnahmen“
5. Könner, Hartmut, „ Bleiben unsere Kinder auf der Strecke ?“, Vortrag von Hartmut Könner, Leiter des Projektes „Fairkehr“ in Krefeld
6. Projektstruktur der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“
7. Projektorganisation der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“
8. Text der Gründungsurkunde der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“
9. Weber, Hermann, Verkehrsunfalluntersuchung Hammer Str., Juni 2007
10. „Memorandum of Understanding“ zwischen dem Gesamtverband der Deutschen Versicherer e.V., dem Polizeipräsidium und der Stadt Münster
11. Brilon, Werner , Verkehrssicherheit, in Straßenverkehrstechnik 2007, 217
12. Polizei Münster, Verkehrsunfalllagebild Münster/Stadtgebiet vom 20.8.2007

## **A. Masterplan**

Der Masterplan „Verkehrsunfallprävention“ der Stadt Münster umfasst die Aktivitäten der Stadt, der Polizei und die Arbeit und Aktivitäten der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“. Hier werden die Rahmenbedingungen und die strategischen Ansätze für die Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ beschrieben, die kaum einer Veränderung unterliegen. Sie sind Richtschnur und Orientierungshilfe für alle Ordnungspartner und sonstige an der Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster Interessierte.

Der Masterplan wird im Auftaktjahr 2007 aus Zweckmäßigkeitsgründen einmalig mit dem Sachstandsbericht über seine Umsetzung verbunden. In 2008 erfolgt die Fertigstellung des Masterplans auf der Grundlage der Ergebnisse des durch den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) in Auftrag gegebenen Verkehrsunfallgutachtens (s. unten 4.3) und der stadtinternen Basisarbeit und Analysen (Unfallkommission, Sonderauswertung des Planungsamtes, Seniorberater). Ab 2008 erfolgt unabhängig vom Masterplan eine jährliche Berichterstattung über den Stand seiner Umsetzung, die aktuelle Unfallentwicklung, die Auswertungsergebnisse der Unfallkommission und ein Ausblick auf geplante Aktivitäten des Folgejahres.

### **1. Einführung**

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 (vgl. Anlage 1, S. 6), 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 (Anlage 2 u. 3). Einen besonderen Schwerpunkt bilden die Radfahrer. Damit liegt Münster noch vor Köln und Düsseldorf. Diese alarmierende Bilanz setzt sich in den ersten beiden Quartalen des Jahres 2007 fort. Auch die absolute Zahl der Unfälle nimmt in Münster seit Jahren zu, während sie landesweit abnimmt. Allein 93 Unfallhäufungsstellen gibt es auf den 1 229 Straßenkilometern der Stadt.

Vor dem Hintergrund dieser Fakten hat der Hauptausschuss des Rates der Stadt Münster mit der Vorlage V/0060/2007 (Anlage 4) durch Beschluss vom 21.02.2007 die Verwaltung beauftragt, in Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Münster die bisherigen Aktivitäten und pflichtigen Aufgaben auf dem Gebiet der Unfallprävention im Rahmen eines sogenannten Masterplans ergebnisorientiert zu intensivieren und eine Ordnungspartnerschaft „Unfallprävention“ zu gründen. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, über den Masterplan, seine Umsetzung und dessen Fortschreibung im Ausschuss für Personal, Recht und Ordnung, sowie im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft jährlich im Zusammenwirken mit der Polizei zu berichten und eventuell notwendige Beschlüsse herbeizuführen. Mit der Vorlage dieses Masterplans kommt die Verwaltung diesem Auftrag nach. Dieser Masterplan ist angelegt als theoretische Grundlage und begleitende Dokumentation des nunmehr eingeleiteten Prozesses zur Verbesserung der Verkehrsunfallsituation in Münster. Der Masterplan soll allen Beteiligten als Richtschnur dienen und gleichzeitig einen Überblick über die Gesamtkonzeption des Projektes geben.

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. Auf Grund der Erfahrungen aus anderen Städten (z. B. Krefeld; siehe Anlage 5, S. 10) ist davon auszugehen, dass das Ziel einer nachhaltigen und erfolgreichen Verbesserung des Verkehrsunfallgeschehens in Münster nur dann erreicht werden kann, wenn entsprechende Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Die zwingend gebotene, deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ist mit den bisher zur Verfügung gestellten Mitteln jedoch nicht zu erreichen. Nur durch Verkehrsüberwachung lässt sich das Ziel ebenfalls nicht erreichen; notwendig ist eine Verbundstrategie, die die Einheit von Bau und Betrieb einschließt.

## 2.



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 bisher eher anlassbezogen und konnten offenkundig nicht substantiell 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 (Anlage 4) 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 19.04.2007 die Auftaktveranstaltung zur Gründung der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ unter Beteiligung von 30 münsterischen Institutionen statt. In dieser Veranstaltung wurden Projektstruktur (Anlage 6) und Projektorganisation (Anlage 7) einvernehmlich festgelegt. Formal abgeschlossen wurde der Gründungsprozess durch die Unterzeichnung der Gründungsurkunde (Anlage 8) durch 26 Ordnungspartner am 20.06.2007. 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; Anlage 8).

### **3. Lagebild 2002 - 2006**

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. Ausführliche Informationen zur Lage enthält der jährliche Fachbericht des Polizeipräsidiums Münster zur Verkehrsunfallentwicklung in der Stadt Münster (Anlage 3). Das Lagebild hat sich in der Zeit vom 01.01. – 31.07.2007 im Vergleich zum selben Zeitraum des Jahres 2006 nochmals verschlechtert; danach ist die Zahl der Verunglückten nochmals um 16,28 % gestiegen (Anlage 12).

### **4. Analyse**

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 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. Eine systematische, netzbezogene Unfallanalyse konnte daher mangels verfügbarer Ressourcen bisher noch nicht durchgeführt werden.

#### 4.1 Untersuchung Hammer Straße

Da ein systematisches und vor allem zielorientiertes Arbeiten der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ nur auf der Grundlage einer an wissenschaftlichen Kriterien ausgerichteten Analyse der Unfalldaten möglich und sinnvoll ist, wurde bereits bei den Vorbereitungen zur Gründung der Ordnungspartnerschaft nach Realisierungsmöglichkeiten gesucht. Hierbei fand sich die Bereitschaft eines pensionierten Unfallsachverständigen, als sog. Seniorberater unentgeltlich mit einer Streckenanalyse zu beginnen. Er startete mit der Untersuchung der Daten von Unfällen mit Verletzten auf der Hammer Straße. Diese Analyse ist abgeschlossen und hat gut verwertbare Ergebnisse erbracht (Anlage 9). Danach wurden als Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Verletzten folgende Mängel und Fehlverhalten identifiziert:

- Bauliche und örtliche Mängel , z.B. zu schmale Radwege, Sichtbehinderungen bei Einfahrten, schlechte Erkennbarkeit der Vorfahrt von Radfahrern
- Riskante Benutzung der teilweise recht schmalen Radwege seitens der Radfahrer vornehmlich beim Überholen anderer Radfahrer
- Auffallend viele Auffahrunfälle von Pkw untereinander, zum Teil wegen unangepasster Geschwindigkeit

Der Gutachter empfiehlt im Wesentlichen eine optische Verdeutlichung der Radwegführung an Einmündungen und Grundstückszufahrten, verstärkte Kontrollen mit Sanktionen, angesichts der hohen Anzahl an Auffahrunfällen Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, Verkehrssicherheitsaktionen und eine begleitende Pressearbeit.

#### 4.2 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern

Die Verkehrsplanung untersucht zurzeit 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 werden hieraus noch erarbeitet.

#### 4.3 Netzuntersuchung

Durch Vermittlung zweier, an der Ordnungspartnerschaft beteiligter münsterischer Versicherungsunternehmen konnte die Unfallforschung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) in Berlin gewonnen werden, ein Planungsbüro mit der Unfallanalyse zu beauftragen. Die Beziehungen zwischen dem GDV und der Stadt Münster basieren auf einem „Memorandum of Understanding“ - MOU (Anlage 10). Nach der Beauftragung wird auf der Grundlage der Unfalltypensteckkarten der Polizei

(3-Jahreskarte der Unfälle mit Personenschaden 2004-2006 und den 1-Jahreskarten aller Unfälle in Münster) eine netzbezogene Unfallanalyse für die Stadt Münster durchgeführt. Dabei soll das Radverkehrsunfallgeschehen besondere Berücksichtigung finden und eine enge Abstimmung mit der Unfallkommission erfolgen. Hier sind insbesondere auch die bereits identifizierten punktuellen und ggf. linienhaften Unfallhäufungen einer genauen Betrachtung hinsichtlich

- Priorisierung (Dringlichkeiten) und
- Maßnahmenfindung (Verbesserungsmaßnahmen)

zu unterziehen. Dies erfolgt im Zuge der örtlichen Unfalluntersuchung nach VwV-StVO zu § 44 bzw. in Übereinstimmung mit den Merkblättern Teil 1 und Teil 2 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Die örtliche Unfalluntersuchung – basierend auf der Analyse des tatsächlichen Unfallgeschehens - bildet die Grundlage zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bestehender Straßen. Für die Maßnahmenfindung gilt dabei, dass solche Lösungen zur Beseitigung von Unfallhäufungen vorgeschlagen werden, die geeignet, angemessen und durchsetzbar sind. Aus mehreren geeigneten und angemessenen Vorschlägen soll grundsätzlich die am einfachsten durchsetzbare Maßnahme bevorzugt werden. Dies gilt sowohl für bauliche als auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z.B. polizeiliche Überwachungsmaßnahmen).

In Ergänzung zur o. a. örtlichen Unfalluntersuchung soll mit Hilfe der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) empfohlenen ESN (Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen, Ausgabe 2003) eine streckenbezogene Sicherheitsanalyse für das Hauptverkehrsstraßennetz durchgeführt werden, um damit Straßennetzabschnitte mit hohen Sicherheitspotenzialen identifizieren zu können. Solche Analysen zeigen auf, auf welchen Streckenabschnitten sicherheitserhöhende Maßnahmen die größte Wirkung erzielen können. Bisherige Erfahrungen solcher Analysen zeigen, dass in der Regel ein Großteil der Sicherheitspotenziale (vermeidbare Unfallkosten) auf Hauptverkehrsstraßen sich auf einen geringen Teil des Netzes konzentriert. Damit erkannte Prioritäten können dann bei Investitionsentscheidungen, insbesondere im Rahmen von Um- und Ausbaumaßnahmen, entsprechend berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sollen in einer stichprobenartigen Auswertung verfügbare Akten von Versicherern dahingehend analysiert werden, ob sich daraus für das Unfallgeschehen in Münster relevante Informationen gewinnen lassen, die die o.g. Analysen ergänzen bzw. unterstützen könnten.

Die Untersuchungen des Planungsbüros haben Anfang August 2007 begonnen und werden voraussichtlich Mitte 2008 abgeschlossen sein. Die Auswertungen und Empfehlungen des Planungsbüros werden – auch als Zwischenergebnisse – die Arbeit der Ordnungspartnerschaft maßgeblich bestimmen und für eine spezifische Ursachenbekämpfung dienen. Voraussetzung ist jedoch immer, dass entsprechend der im MOU (Anlage 10) bekundeten Absicht für die Umsetzung der Empfehlungen die notwendigen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden.

## **5. Handlungsrahmen / Handlungsfelder 1 – 4**

Als klassische vier Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit sind in der Verkehrswissenschaft die sog. „Three E`s + P“, das heißt, die drei großen E = Engineering, Educa-

tion und Enforcement und das P = Public Relations anerkannt (Anlage 11). Jeder Ordnungspartner ist in einem oder mehreren dieser Handlungsfelder verortet. Organisatorisch werden die Handlungsfelder von entsprechenden Arbeitskreisen betreut (Anlage 7). 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 auf den Handlungsfeldern und in den Arbeitskreisen kommt damit maßgebliche Bedeutung für den Erfolg der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ zu.

### 5.1 Überwachung / Ahndung – Arbeitskreis 1

Grundsätzlich wird der Bereich der Verkehrsüberwachung durch Polizei und Ordnungsbehörden in der Verkehrswissenschaft allgemein als defizitär angesehen (Anlage 11). 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.

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.

### 5.2 Bau- und Verkehrstechnik – Arbeitskreis 2

Der Bau- und Verkehrstechnik kommt eine maßgebliche Bedeutung für die nachhaltige bauliche und technische Verbesserung von Verkehrsabläufen und damit die 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 drei Sachbearbeiter geschult und zertifiziert. In 2007 und 2008 werden im Rahmen der verfügbaren Planungskapazität jeweils 6 Verkehrsprojekte auditiert. Ende 2008 soll eine Auswertung und Evaluierung dieses Planungsinstruments erfolgen, um die Modalitäten der Anwendung zu optimieren.

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.

### 5.3 Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitsberatung – Arbeitskreis 3

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 auf anderen Handlungsfeldern angesiedelt sind. Auf 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.

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 auf 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.

### 5.4 Öffentlichkeitsarbeit – Arbeitskreis 4

In der heutigen Mediengesellschaft ist der notwendige Bewusstseinswandel hin zu mehr Umsicht und Rücksichtnahme im Straßenverkehr ohne eine entsprechende informati-

sche Öffentlichkeitsarbeit nicht zu erreichen; hierzu zählt auch ein professioneller Internetauftritt. Der Öffentlichkeitsarbeit kommt u.a. die Funktion zu, die Arbeit auf den Handlungsfeldern über Kampagnen zu begleiten und die Wahrnehmung der Ordnungspartnerschaft in der Öffentlichkeit sicherzustellen.

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.

## **6. Projekt- und Zeitplan**

Das Projekt zur Verbesserung der Verkehrsunfallsituation unter dem Schirm der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ hat formal am 20.06.2007 begonnen und ist zunächst auf unbestimmte Zeit angelegt, wobei von einem Zeitraum von mindestens fünf Jahren auszugehen ist.

Die durch den GDV in Auftrag gegebene Unfallanalyse durch ein Planungsbüro begann am 06.08.2007 durch Übergabe der Verkehrsunfalldaten an das Planungsbüro. Erste (Zwischen-) Ergebnisse werden im Januar 2008 erwartet; das Endergebnis der Unfalluntersuchung mit entsprechenden Empfehlungen wird für Mitte 2008 erwartet.

Der hiermit vorgelegte 1. Entwurf eines Masterplanes „Verkehrsunfallprävention“ wird im 2. Halbjahr 2008 fortgeschrieben, wenn das vom GDV in Auftrag gegebene Sondergutachten und die Grundarbeiten der vier Arbeitskreise der Ordnungspartnerschaft abgeschlossen sind.

## **7. Berichtswesen**

Über den Stand der Umsetzung des Masterplans „Verkehrsunfallprävention“ wird jährlich berichtet. Diese Sachstandsberichte dokumentieren und erläutern die operative Arbeit auf den jeweiligen Handlungsfeldern und zeigen die Entwicklung und den Fortschritt auf. Hierdurch wird gleichzeitig allen Beteiligten ein Überblick über durchgeführte und beabsichtigte Maßnahmen gegeben und aufgezeigt, in welchem Umfang Beschlüsse der politischen Gremien zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen der Ordnungspartnerschaft erforderlich werden.

## **B. Sachstandsbericht 2007**

Dieser Sachstandsbericht beschreibt und dokumentiert die operative Arbeit auf den jeweiligen Handlungsfeldern der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ im Gründungsjahr 2007 bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung und gibt – soweit schon möglich – auch einen ersten Ausblick auf die bereits geplanten Aktivitäten. Die jährlichen Sachstandsberichte unterliegen einer permanenten Fortschreibung, die die Entwicklung und den Fortschritt auf den einzelnen Handlungsfeldern dokumentiert. Hierdurch wird gleichzeitig allen Beteiligten ein Überblick über durchgeführte und beabsichtigte Maßnahmen gegeben. Die Sachstandsberichte werden ab dem Jahr 2008 vom Masterplan abgekoppelt und erhalten eine eigenständige Darstellung.

Im Überblick laufen zurzeit u. a. folgende Aktivitäten:

- Durchführung und Betreuung des Sondergutachtens des GDV über die Unfälle 2004-2006 (Gesamtstadt mit Schwerpunkt einer netz- und streckenbezogenen Analyse der Verkehrsunfälle und Vorschläge für Verbesserungsmaßnahmen)
- Fortsetzung der Arbeiten der Unfallkommission mit Auswertung der Unfälle ab 2006 mit Unterstützung des Seniorberaters
- Sonderauswertung der Radverkehrsunfälle 2006 durch die Verkehrsplanung
- Einführung eines Sicherheitsaudits bei der Planung von neuen Verkehrsprojekten im Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung und im Tiefbauamt
- Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen in der Hammer Straße
- Schwerpunktaktionen der Polizei und des Ordnungsamtes zur Unfallprävention
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Internetauftritt, Werbebus)
- Eigene Aktivitäten der Mitglieder der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“

### **1. Handlungsfeld / AK 1 „Überwachung/Ahndung“**

#### **1.1 Handlungsthemen**

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. Spezifisches Handlungsthema, das bereits die Empfehlungen aus der Unfallanalyse der Hammer Straße berücksichtigt, ist die Überwachung des fließenden Verkehrs auf der Hammer Straße und im Ludgeri-Kreisel mit besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs.

#### **1.2 Aktionen**

Der Arbeitskreis hat bisher zweimal getagt.

Neben der allgemeinen Intensivierung der Überwachung zwecks Reduzierung der erkannten Unfallursachen wurden bisher folgende besonders angekündigte Maßnahmen durchgeführt:

- 21.06.2007 Schwerpunktkontrolle im Bereich Hammer Str.
- 30./31.07.2007 Schwerpunktmäßige Geschwindigkeitskontrollen von Polizei und Ordnungsamt im Stadtgebiet
- Einsatz von Fahrradstreifen im Bereich der Hammer Straße
- 20. – 26.08.2007 Schwerpunktmäßige Geschwindigkeitskontrollen von Polizei und Ordnungsamt im Stadtgebiet

## 2. Handlungsfeld / AK 2 „Bau- und Verkehrstechnik“

### 2.1 Handlungsthemen

Die Handlungsschwerpunkte dieses Handlungsfeldes werden zwingend durch die Ergebnisse und Empfehlungen der Unfallanalysen bestimmt und haben einen weiten Zeithorizont. Insoweit sind die (Zwischen-) Ergebnisse der am 06.08.2007 begonnenen Netzanalyse abzuwarten. Auch hier kann aber bereits auf das vorliegende Ergebnis der Unfallanalyse der Hammer Straße (Anlage 9) reagiert werden. Danach wird für dieses Handlungsfeld im Wesentlichen eine baulich-optische Verdeutlichung der Radwegeführung an Einmündungen und Grundstückszufahrten empfohlen.

### 2.2 Aktionen

Der Arbeitskreis wird voraussichtlich gegen Ende des Jahres 2007 erstmalig tagen, wenn erste (Zwischen-) Ergebnisse der eigenen Auswertungen und des GDV-Gutachtens vorliegen.

Auf der Grundlage der Vorlage an den Hauptausschuss V/0060/2007 vom 16.01.2007 (Anlage 4, dort Ziffer 3.) wurde beim Tiefbauamt bereits für das Haushaltsjahr 2007 eine neue Haushaltsstelle „Bauk. Str. Beseitigung von Unfallschwerpunkten“ eingerichtet und für Sofortmaßnahmen mit zweckgebundenen Mitteln in Höhe von 50.000 € ausgestattet. Die Bezirksregierung Münster hat aktuell mitgeteilt, dass zukünftig eine Co-Finanzierung von verkehrssicherheitsrelevanten Maßnahmen vorrangig den Kommunen zugute kommt, die eine systematische Unfallbekämpfungsstrategie aufweisen und im Netzwerk „verkehrssicheres NRW“ mitwirken werden. Die Stadt Münster hat die Voraussetzungen zur finanziellen Unterstützung von Bauvorhaben durch das Land NRW insoweit bereits jetzt erfüllt.

Aus der für die Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ beim Tiefbauamt bereit gestellten Haushaltsstelle wurden/werden in 2007 folgende ursachenspezifische Maßnahmen im Bereich der Hammer Straße finanziert und durchgeführt:

| Lfd. Nr. | Lage                                           | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | Grundstückszufahrten entlang der Hammer Straße | Sämtliche Grundstückszufahrten in Rot pflastern. Die zusätzliche Möglichkeit des Einfügens einer Furtpflasterung wird geprüft und, soweit möglich, umgesetzt. Die Grundstückszufahrt Novum (lfd. Nr. 13) hat aufgrund bestehender Unfalllage Priorität. |
| 2        | Einmündung Josefstraße                         | Radfahrerfurtmarkierung wird ergänzt.                                                                                                                                                                                                                   |
| 3        | Lichtsignalanlage Gobenstraße                  | In Fahrtrichtung stadtauswärts ist die Haltlinie für den Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr komplett. Diese ist zu erneuern.                                                                                                                               |
| 4        | Einmündung Kurze Straße                        | Es fehlt die Radfahrerfurtmarkierung. Diese ist zu markieren.                                                                                                                                                                                           |

|    |                                                                                                    |                                                                                                                                                                     |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5  | Einmündung Peterstraße                                                                             | Im Einmündungsbereich die Markierung verändern / verdeutlichen.                                                                                                     |
| 6  | Einmündungsbereich Geiststraße                                                                     | Auf beiden Fahrbahnseiten die Radwegmarkierung erneuern. Für den gegenläufigen Radweg auf der Westseite wird das VZ 267 gegen ein VZ 209-10 ausgetauscht.           |
| 7  | Einmündung Fehrbelinweg, vor der LSA FR stadtauswärts                                              | Haltlinie auf dem Radweg erneuern.                                                                                                                                  |
| 8  | Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Straße                                                            | Im mittleren Kreuzungsbereich ist eine Erneuerung der Leitlinien erforderlich.                                                                                      |
| 9  | Einmündung Metzger Straße<br><br>In Fahrtrichtung stadteinwärts nach der Einmündung Münstermannweg | Markierungen über die Einmündung (Radfahrer- und Fußgängerfurt) erneuern.<br><br>In Höhe der Litfassäule Hinweis auf die Fahrspurenaufteilung geben.                |
| 10 | Ausfahrt zur B 51 in Richtung der Weseler Straße                                                   | Grünrückschnitt erforderlich, da sich Radfahrerunfälle ereigneten.                                                                                                  |
| 11 | LSA Hammer Straße /Münstermannweg Fahrtrichtung stadtauswärts                                      | Grünrückschnitt zur besseren Erkennbarkeit des Höhsignals und des rechten Signals (FV stadtauswärts) erforderlich.                                                  |
| 12 | Zwischen Einmündung Siemensstraße und TOP-Markt                                                    | Zaunlücken schließen (bestehende Unfalllage).                                                                                                                       |
| 13 | Ausfahrt Firma Novum                                                                               | Hinweis auf lfd. Nr. 1.<br>Darüber hinaus zur Sichtverbesserung Vorschuhung bauen und Parkregelung anpassen.                                                        |
| 14 | Hammer Straße / Einmündung Königsweg                                                               | Erneuerung der Markierung (Haltlinie VZ 206).                                                                                                                       |
| 15 | stadteinwärts in Höhe Fa Body-Heat (ab dem Einmündungsbereich Königsweg)                           | Es besteht zwischen Radweg und Gehweg eine Kante (Höhenversatz). Entfernung im Rahmen der nächsten Unterhaltungsmaßnahmen.                                          |
| 16 | stadteinwärts Einfahrbereich B 51 (Rechtsabbiegespur in Fahrtrichtung Warendorf)                   | Die Markierung der Radfahrerfurt erneuern.<br><br>Im Bereich der Rechtsabbiegespur (Ende Bussonderspur) ist die Markierung zu verändern. Details vor Ort festlegen. |
| 17 | Grau plattierter Radweg in Fahrtrichtung stadteinwärts                                             | Prüfauftrag zur deutlicheren Gestaltung an Bauverwaltung.                                                                                                           |
| 18 | Stadteinwärts in Höhe der Haus Nr. 9/11                                                            | Parkscheinautomat Nr. 205 so drehen, dass er von der Häuserzeile aus benutzt werden kann.                                                                           |

### 3. Handlungsfeld / AK 3 „Verkehrserziehung / Verkehrssicherheitsberatung“

#### 3.1 Handlungsthemen

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.

### 3.2 Aktionen

Der Arbeitskreis hat bisher einmal getagt. Die zweite Sitzung ist für den 20.09.2007 vorgesehen.

Wegen der noch fehlenden Gesamtanalyse des Unfallgeschehens in Münster haben insoweit gezielte, aus dem Unfallgeschehen abgeleitete Aktionen bisher nur in Teilbereichen (Geschwindigkeit/Schockvideos/Polizei) stattgefunden. Die Untersuchung der Verkehrsunfälle mit Verletzten auf der Hammer Straße (Anlage 9) führte zudem zu folgender Aktivität:

- 21.06.2007 Infostand der Polizei ganztägig vor der Josefskirche/Hammer Str.

Darüber hinaus wurde aus der Unfallstatistik der Polizei, hier insbesondere der Statistik des ersten Quartals 2007, deutlich, dass auch im Seniorenbereich eine auffällige Zunahme der Unfallzahlen besteht. Um diesen Kreis der Verkehrsteilnehmer zu erreichen, installiert die Polizei am Domplatz einen Info-Stand. Am 11.06.2007 und 15.07.2007 war dieser bereits während des Wochenmarktes in Aktion (regelmäßige Wiederholungen jeweils am 2. Mittwoch im Monat sind geplant).

Weitere, insbesondere auch gemeinsame Aktionen des Handlungsfeldes 3 sollen in der zweiten Sitzung des Arbeitskreises festgelegt werden.

## 4. Handlungsfeld / AK 4 „Öffentlichkeitsarbeit“

### 4.1 Handlungsthemen

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.

### 4.2 Aktionen

Der Arbeitskreis hat bereits zweimal getagt.

Ausgehend vom derzeitigen Handlungsschwerpunkt ergeben sich folgende Aktivitäten :

- Mai 2007 Einführung eines eigenen Logos
- Juni 2007 Anfertigung von Stickern und T-Shirts mit dem Logo
- 20.6.2007 Gründungsveranstaltung mit Pressekonferenz
- August 2007 Vorbereitung eines Internetauftritts
- August 2007 öffentlichkeitswirksame Übergabe der Verkehrsunfalldaten an das mit der Gesamtanalyse beauftragte Ingenieurbüro
- November 2007 Stadtwerkebus mit OPS-Logo

- Ausstattung der Dienstfahrzeuge von Polizei und Stadt mit Logo-Aufklebern
- 2008 Präsentation des Masterplans in der Bürgerschaft

## **5. Ausblick**

Bis Mitte 2008 werden die Unfalluntersuchungen abgeschlossen sein und wesentliche Ergebnisse und Maßnahmevorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erwartet. Die bereits beschlossenen Verbesserungsmaßnahmen am Ludgeriplatz werden in 2008 umgesetzt.

Die Unfallsituation ist so gravierend ungünstig, dass über mindestens fünf Jahre eine kontinuierliche und verstärkte Sicherheitsarbeit bei der Verwaltung (Ämter 32, 61, 66), der Polizei und bei den Partnern der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ erforderlich wird.