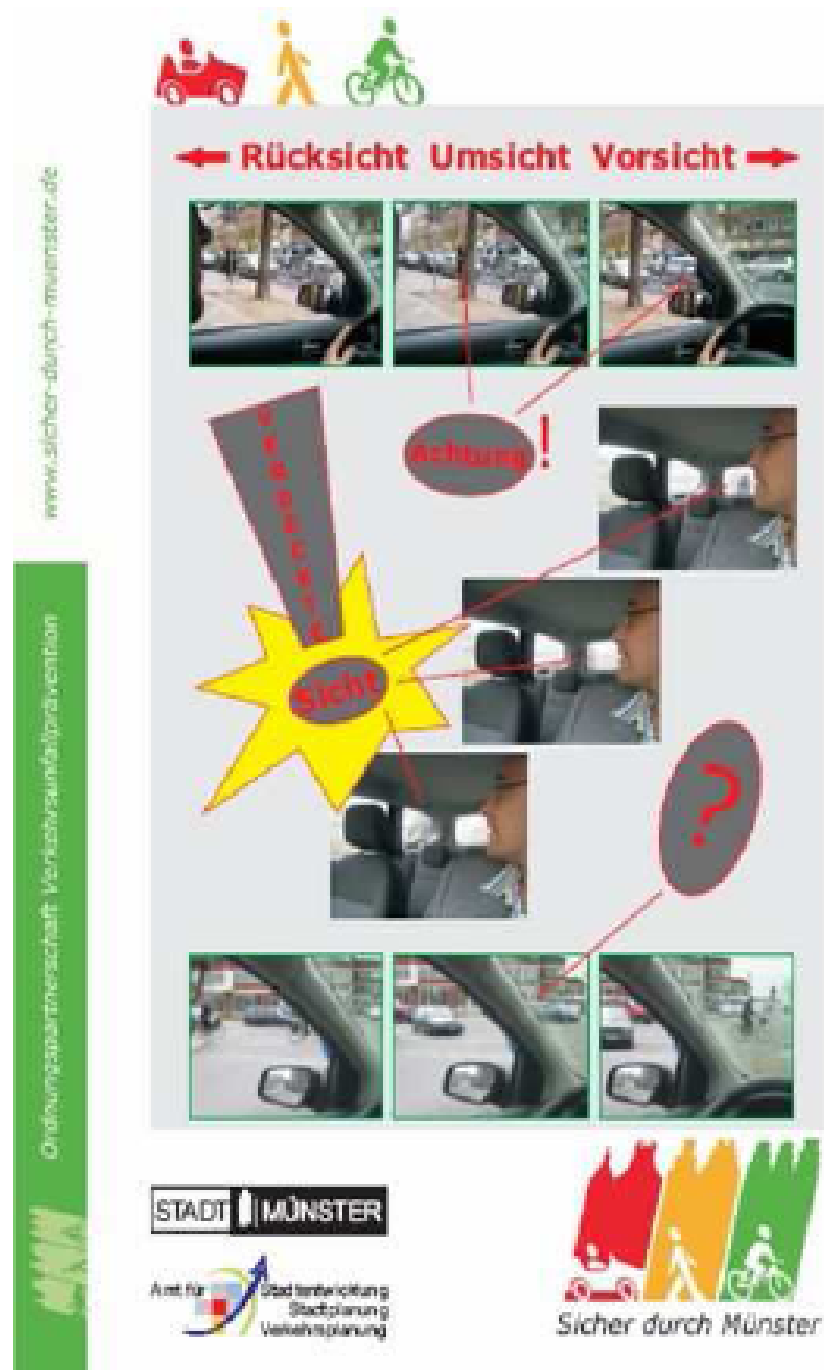


Verkehrssicherheitsprogramm Münster 2009 – 2013



Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung

Stand: 04.12.2008

Gliederung :

	Seite
1. Anlass und Zielsetzung	3
2. Bilanz der Verkehrssicherheitsarbeit 2008	5
3. Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009 – 2013	26
4. Zeitplan, Prioritäten und Kosten	35
5. Wirkungsanalysen und Fortschreibung	37

Anhang:

- 1 GDV-Plan Gesamtstadt mit Unfallhäufungsstellen und Unfalllinien 2004 -2006
- 2 Plan Hauptverkehrsstraßennetz Münster mit Ausweisung der zulässigen Geschwindigkeiten (Stand: Sept. 2008)
- 3 Stufenplan zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten in 2009, 2010
- 4 Arbeits- / Zeitplan 2009-2013 der Modernisierung der Lichtsignalsteuerung und die geplante achsenweise Bearbeitung der UHS/UHL i
- 5 Zeitplan Verkehrssteuerung 2009-2010
mit Modernisierung der Lichtsignaltechnik,
Entschärfung der Unfallhäufungsstellen
und zum Teil Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten

Redaktion:

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

Ordnungsamt
Tiefbauamt

Polizeipräsident Münster / Verkehrsdirektion

0. Vorbemerkungen:

Das hier vorgelegte **Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013** ist Bestandteil des „Masterplanes Verkehrsunfallprävention 2008“. Das Programm erläutert die umgesetzten Projekte und Aktionen in den vier Handlungsfeldern der Ordnungspartnerschaft des Jahres 2008 und benennt die geplanten Projekte – soweit bereits bekannt – für die nächsten fünf Jahre. Ein Schwerpunkt des Programms ist der Arbeits- und Zeitplan zur Bearbeitung und Entschärfung der unfallauffälligen Knoten und Strecken im Verkehrsnetz in Münster. Darüber hinaus zeigt das Programm den erwarteten Kostenrahmen und das geplante Controllingverfahren auf.

Das Programm ist offen und dynamisch angelegt, so dass neue Entwicklungen und Erfahrungen bei den jährlichen Beratungen der Fortschrittsberichte Eingang finden können. Mit den Partnern der Ordnungspartnerschaft, den Bürgern und der Politik soll ein kontinuierlicher Dialog stattfinden, um einen möglichst breiten Konsens in der Bürgerschaft und Politik zu erreichen.

1. Anlass und Zielsetzung

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

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

Um eine grundlegende Unfallanalyse und erste Empfehlungen für Verbesserungsmaßnahmen zu erhalten, konnte die Unfallforschung des Gesamtverbandes der Versicherer (GdV) gewonnen werden, ein **gesamtstädtisches Unfallgutachten** zu vergeben. Ausgewertet wurden über 27.000 Unfälle in Münster der Jahre 2004-2006. Ergänzend wurden über mehrere Tage das Verkehrsverhalten von Autofahrern und Radfahrern an mehreren typischen Unfallhäufungsstellen beobachtet und das Geschwindigkeitsverhalten von über 220.000 Kfz gemessen.

Das Gutachten wurde im August 2008 vorgelegt und im September der Öffentlichkeit durch die Gutachter vorgestellt. Es konnten 63 Unfallhäufungsstellen und 22 unfallauffällige Straßenabschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz im Stadtgebiet von Münster auf Basis der Unfalllage 2004-2006 identifiziert werden (Bild 2 – Anhang). Hier ereigneten sich 34% aller Unfälle mit Personenschaden, 36% der an Unfällen beteiligten Fußgänger und Radfahrer verunglückten hier. Die wesentlichen Ergebnisse und Empfehlungen der Gutachter für die 85 unfallauffälligen Bereiche sind als Kurzfassung beifügt (Anhang 1). Die Langfassung ist im Internet abrufbar.

Das Unfallgutachten macht deutlich, dass der von der Stadt in der Ordnungspartnerschaft eingeschlagene Weg, die Verkehrssicherheitsarbeit in **vier Handlungsfeldern** zu konzentrieren inhaltlich und verfahrensmäßig zielführend und notwendig ist:

- I Überwachung / Ahndung
- II Bau- und Verkehrstechnik
- III Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung
- IV Öffentlichkeitsarbeit

Daher hat die Lenkungsgruppe der Ordnungspartnerschaft diese Gliederung auch für das hier vorgelegte Verkehrssicherheitsprogramm gewählt. Für diese vier Handlungsfelder wird nachfolgend ein Überblick über die bereits in 2007-2008 durchgeführten bzw. eingeleiteten Maßnahmen und Empfehlungen für die nächsten Jahre, schwerpunktmäßig für 2009 gegeben. In der Kürze der Zeit seit Vorliegen des Gutachtens kann das vorlegte Verkehrssicherheitsprogramm noch nicht umfassend sein, insbesondere die Handlungsfelder III und IV müssen u. a. mit externer Hilfe noch inhaltlich ausgefüllt werden.

In 2009/2010 ist daher das Verkehrssicherheitsprogramm mit der Politik, den Partnern der OPS und den Bürgern für die Zeit ab 2010 weiter zu konkretisieren, soweit erforderlich zu ergänzen.

Grundsätzlich ist vorgesehen, die sicherheitsbezogenen Projekte Jahr für Jahr unter Auswertung der Unfall-Jahresberichte der Polizei und durch Fortschrittsberichte, Erfahrungen bei der Umsetzung weiter zu entwickeln und ggf. Nachbesserungen aufzuzeigen.

Das **Verkehrssicherheitsprogramm** ist analog zur mittelfristigen städtischen Haushaltsplanung (I-Plan) auf fünf Jahre (2009-2013) ausgelegt mit dem Ziel, die Zahl der Personenunfälle um durchschnittlich jährlich 10% zu reduzieren. Der Zeitraum ist notwendig, weil der ermittelte Umfang der Verbesserungsmaßnahmen personell, finanziell und in der baulichen Umsetzung auch mit verstärktem Personal- und Finanzaufwand nicht wesentlich beschleunigt werden kann. Dabei ist auch zu beachten, dass durch die notwendigen baulichen und signaltechnischen Maßnahmen in den nächsten Jahren das Hauptverkehrsstraßennetz durch weitere Baustellen funktionsfähig erhalten werden muss.

Wesentliche Voraussetzungen zur erfolgreichen Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes sind:

- Die Umsetzung der Projekte des Programms haben Vorrang vor anderen Verkehrsprojekten, straffe Projektsteuerung nach klaren, frühzeitig vereinbarten Zielen
- Bereitstellung der notwendigen Personalressourcen und zeitgerechte Bewilligung der jährlich erforderlichen Finanzmittel
- Weitere Aktivierung der Mitwirkung und Zusammenarbeit in der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention
- Politik und Bürgerschaft unterstützen engagiert das Verkehrssicherheitsprogramm als Ganzes.

2. Bilanz der Verkehrssicherheitsarbeit 2008

Seit Bekanntwerden der völlig unbefriedigenden Unfalllage in Münster und Gründung der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention im Juni 2007 haben Polizei und Verwaltung ihre Aktivitäten zur Analyse der Unfalllage, Ermittlung der Schwerpunkte des Handlungsbedarfs im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten massiv verstärkt.

Parallel zur umfangreichen Betreuung des GDV-Unfallgutachtens haben die Lenkungsgruppe und die Arbeitskreise zu den vier Handlungsfeldern mehrfach getagt, ihre Aktivitäten abgestimmt, konkrete Aktionen und Planungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgenommen und die Umsetzung soweit möglich forciert. Gemäß Haushaltsansatz wurden bzw. werden die Projekte in 2008 realisiert.

Nachfolgend werden die bisherigen Aktivitäten auf den vier Handlungsfeldern und der Verwaltung/Polizei in 2008 einschließlich der Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen und der Unfallkommission aufgezeigt.

2.1 Handlungsfeld 1: „Überwachung und Ahndung“

Grundsätzliches

Das Handlungsfeld „Überwachung und Ahndung“ muss neben den Bereichen „Verkehrserziehung und -sicherheitsberatung“, „Bau und Verkehrstechnik“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit“ einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Unfallzahlen mit Verletzten im Straßenverkehr leisten.

Die Einhaltung der sich aus der Straßenverkehrsordnung ergebenden Regelungen zu den baulich geschaffenen verkehrlichen Ausbauzuständen leistet einen erheblichen Beitrag für sichere Verkehrsabläufe. Hinsichtlich der **Überwachung** des fließenden Verkehrs gibt es eine gesetzliche Aufgabenteilung, bei der eine originäre **Zuständigkeit der Polizei** für die Überwachung des fließenden Straßenverkehrs besteht. Die Polizei hat für ihre Aktivitäten ein „Strategisches Fachkonzept der Polizei zur Verkehrsunfallbekämpfung“ in Sept. 2007 aufgestellt, das die Zielsetzung und die Handlungsfelder zur Überwachung und Ahndung aufzeigt und Grundlage der Verkehrsüberwachungsaktionen in 2008 bildet. (Download im Internet).



Strategisches Fachkonzept
zur Verkehrsunfallbekämpfung
im Stadtgebiet Münster

Polizeipräsidium Münster
Direktion Verkehr

Strategisches Fachkonzept zur
Verkehrsunfallbekämpfung
im Stadtgebiet Münster

1. Strategische Vorüberlegung
2. Problembereiche
3. Ziele
4. Wirksamkeitserkenntnisse
5. Maßnahmenansatz
6. Controlling
7. Anlagen

Die Stadt Münster als kreisfreie Stadt ist aufgrund gesetzlicher Vorgaben des Ordnungsbehördengesetzes NRW parallel lediglich für die Verkehrsüberwachung hinsichtlich der Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße und die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig.

Rückblick auf die Aktivitäten in 2008

Verkehrsanlagen sollten eindeutig und selbsterklärend sein und dem aktuellen Stand der Technik entsprechen (sogenannte Einheit von Bau und Betrieb). Die Verkehrsanlagen in Münster sind über einen längeren Zeitraum entstanden und somit quasi in die Jahre gekommen. Zudem haben sich die Bauformen mit den Jahren verändert, so dass heute nebeneinander unterschiedliche Ausbaustandards bestehen. Aufgabe des Arbeitsfeldes Bau- und Verkehrstechnik ist es deshalb, die vorhandenen Verkehrsanlagen einer Revision zu unterziehen und auf wenige Bauformen reduziert zu vereinheitlichen.

Um die Ziele der Ordnungspartnerschaft erreichen zu können, wurde vereinbart, unter dem Motto „Sicher durch Münster“ Schwerpunktaktionen in den so genannten Risikobereichen des Straßenverkehrsraumes durchzuführen. Im Jahr 2008 wurden durch die im Handlungsfeld vertretenen Ordnungspartner bisher **fünf Aktionen** durchgeführt, eine **sechste folgte ab dem 03.11.2008** („Sehen und gesehen werden!“), eine siebte ab dem 08.12.2008 („Weihnachten soll diesmal besser werden“).

Jede Aktion wurde von einer Auftaktveranstaltung eingeleitet. Diese Auftaktveranstaltungen lenkten, von einer offensiven Pressearbeit begleitet, eine erhöhte Aufmerksamkeit der Bevölkerung auf die Kontrollen. Die Wahrnehmung einer hohen Kontrolldichte bei der Zielgruppe wurde dadurch gewährleistet. Ein Beispiel für die Auftaktveranstaltungen ist der Verkehrssicherheitstag am 28.08.2008 im Bereich der Ludgeristraße. Gemeinsam mit vielen Partnern der Ordnungspartnerschaft, sowohl aus dem Bereich der öffentlichen Verwaltung als auch privater Organisationen, konnte ein insgesamt erfolgreicher Tag mit hohem Medieninteresse gestaltet werden. Die Auftaktveranstaltungen sollen im Hinblick auf die Zielrichtung sowohl präventiv auf die Gefahren des Straßenverkehrs als auch auf die bevorstehenden, repressiven Kontrollschwerpunkte aufmerksam machen.

Die Gesamtheit der Maßnahmen in Zusammenhang mit einer diese überspannenden konzeptionellen Strategie soll kurz- wie mittelfristig, durch regelmäßige Kontrollen und eine zeitnahe Anpassung an das jeweilige Verkehrsunfallgeschehen auch langfristig eine Verringerung der Verkehrsunfallzahlen bewirken.

Die bisher durchgeführten Kontrollaktionen zeigen folgende Ergebnisse:

- **„Wir sind wieder da“ vom 21.01. bis 03.02.2008**

Insgesamt wurden bei den Kontrollen 4.413 Verkehrsteilnehmer ermahnt, davon 401 mittels Ordnungswidrigkeitenanzeigen und 1.987 durch Verwarngelder. Hinzu kamen 2.025 Maßnahmen des Ordnungsamtes der Stadt Münster wegen Geschwindigkeitsverstößen.



- **„Null Toleranz für Risiko“ vom 25.02. bis 07.03.2008**

Hierbei fielen insgesamt 4.107 Verkehrsteilnehmer durch Fehlverhalten auf. Ein Verwarnungsgeld erhielten 1.818 Verkehrsteilnehmer, 507 eine Ordnungswidrigkeiten- und 41 eine Strafanzeige. Durch das Ordnungsamt wurden 1.741 Geschwindigkeitsverstöße verfolgt.



- **„Sicher durch Münster - wir machen mit“ vom 14.04. bis 25.04.2008**

4.109 Verkehrsteilnehmer verhielten sich nicht regelkonform. Davon wurden 2.432 Verwarnungen ausgesprochen, 622 mal wurde eine Ordnungswidrigkeiten-, 6 mal eine Strafanzeige gefertigt. Durch das Ordnungsamt wurden 1.049 Geschwindigkeitsverstöße verfolgt.

- **„Der Sommer ist da – wir auch“ vom 26.05. bis 13.06.2008**

Während dieser Aktion mussten sich 5.397 Verkehrsteilnehmer für ihr Verhalten verantworten. Davon bekamen 2.525 ein Verwarngeld angeboten, 633 erhielten eine Ordnungswidrigkeiten-, 7 eine Strafanzeige. Seitens der Stadt Münster wurden 2.232 Ordnungswidrigkeitenanzeigen im Geschwindigkeitsbereich gestellt.

- **„Sicher in die 2. Jahreshälfte“ vom 01.09. bis 14.09.2008**

Die Kontrollen während dieser Zeitspanne erbrachten eine Gesamtzahl von 4.382 registrierten Verstößen, davon 1.663 im Bereich eines Verwarngeldes, 360 im Bereich eines Bußgeldes und 7 im Straftatenbereich. 2.352 mal fielen Verkehrsteilnehmer bei Kontrollen des Ordnungsamtes auf, weil sie sich nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit gehalten hatten.

2.2 Handlungsfeld 2 : „Bau- und Verkehrstechnik“

Grundsätzliches

Auf Basis der Ergebnisse der GDV-Unfallanalysen 2004-2006, der Empfehlungen der Gutachter zu den ausgewiesenen 85 Unfallhäufungsstellen und –linien, der Ergebnisse der Beratungen der städtischen Unfallkommission und der umfassenden Auswertung des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung der Radverkehrsunfälle im Jahr 2007 hat die Verkehrsplanung in Abstimmung mit den anderen Fachämtern und der Polizei nachfolgende Untersuchungen und Verbesserungsvorschläge entwickelt.

Rückblick auf die Aktivitäten in 2008

- **Analyse der Radverkehrsunfälle 2006**

Radfahrer sind zwar nur an 9% der Unfälle beteiligt, stellen aber 42% der Verletzten. Deshalb wurden bereits im Jahr 2007 seitens der Verkehrsplanung mit erheblichem Aufwand die Unfallberichte der 843 Unfälle (8 Ordner) mit Radfahrerbeteiligung analysiert.

- Radfahrer sind an 9 % der Unfälle beteiligt
- 42 % der Verletzten sind Radfahrer
- 2/3 der Rad-Unfälle an Verkehrsstraßen
- 2/3 der Unfallverursacher mit Kennzeichen MS
- 36 % mit der Unfallursache Einbiegen, Abbiegen, Zufahrten

Dabei konnten wertvolle Hinweise auf systematische und örtliche Defizite bei den Radverkehrsanlagen ausgemacht werden. Daraus ergab sich bereits frühzeitig ein systematischer Ansatz zur Überprüfung der baulichen und verkehrsregelnden Schwachstellen (Revision) der Radverkehrsanlagen sowie zur Betrachtung einzelner unfallauffälliger Bereiche. Zudem konnten Fehlverhaltensmuster identifiziert werden, die Ansätze für die weitere Aufklärungs- und Kampagnenarbeit in den Handlungsfeldern 3 und 4 bieten.

- **Revision der Radverkehrsanlagen („Qualitätsoffensive“)**

Mit einem Anteil von 36% stellen Unfälle beim Einbiegen, Abbiegen und an Zufahrten die größte Unfallursache bei den Radverkehrsunfällen dar. Eine örtliche Begutachtung unfallauffälliger Straßenabschnitte machte deutlich, dass die bauliche Ausbildung der Radverkehrsanlagen an vielen Zufahrten und Einmündungen nicht dem Stand der Technik entsprechen.

Durch eine systematische Sicherheitsüberprüfung / „Revision“ der Radverkehrsanlagen werden Mängel und Sichtbehinderungen erfasst, die den Vorrang des Radverkehrs an diesen Stellen nicht deutlich erkennen lassen. Die so erfassten Mängel werden 3 Prioritätsstufen zugeordnet.

Die Maßnahmen der Prioritätsstufe 1 werden in 2008 weitgehend umgesetzt, die der Prioritätsstufen 2 und 3 ab 2009 ff, möglicherweise im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen.



Bild 2: Verdeutlichung der Einfahrten durch Rotpflaster und Markierung

Im Jahr 2007 wurde die Revision der Radverkehrsanlagen auf folgenden Straßen durchgeführt: Hammer Straße, Westfalenstraße, Weseler Straße, Geiststraße, Friedrich-Ebert-Straße, Wolbecker Straße, Warendorfer Straße, Bohlweg, Hoher Heckenweg, Wilhelmstraße, Einsteinstraße, Von-Esmarch-Straße, Steinfurter Straße und Grevener Straße.



Bild 3: Markierung und Roteinfärbung der Radfurten in Einmündungen

Die Maßnahmen der Priorität 1 wurden in 2008 umgesetzt.

- 38 Maßnahmen der Priorität 1
- 26 Maßnahmen der Priorität 2
- 36 Maßnahmen der Priorität 3

Im Jahr 2008 wurden zunächst die 38 Maßnahmen der Priorität 1 (25 Baumaßnahmen und 13 Maßnahmen zur Erneuerung der Fahrbahnmarkierung) umgesetzt. Bei Maßnahmen der Priorität 1 handele es sich um die Verdeutlichung des Vorrangs der Radfahrer an Einmündungen und stark frequentierten Zufahrten wie z.B. Tankstellen. Den Prioritätsstufen 2 und 3 wurden Maßnahmen an geringer frequentierten Zufahrten zugeordnet.

Insgesamt seien im Jahr 2008 für alle Maßnahmen zur Unfallprävention im Stadtgebiet Münster Mittel in Höhe von rd. 250.000 € eingeplant. Diese Mittel teilten sich wie folgt auf:

Maßnahme	Voraussichtliche Kosten	Realisierungszeitraum
Umbau von zwei Zufahrten an der Hammer Straße	Ca. 25.000 €	Februar 2008
Weitere zwei Zufahrten an der Hammer Straße zwischen Ludgeriplatz und Geiststraße	Ca. 45.000 €	Juni/Juli – November 2008
25 Baumaßnahmen des Katalogs (Priorität 1)	Ca. 95.000 €	Juni/Juli – November 2008
13 Maßnahmen zur Erneuerung der Fahrbahnmarkierung (Priorität 1)	Ca. 5.000 €	Juni/Juli 2008
Markierung von Furten im Zuge von Radwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen, die in beide Richtungen befahren werden dürfen	Ca. 40 – 50.000 € (bei hohem Standard)	Juli – November 2008
Änderung der Lichtsignalanlage Orleansring/Einsteinstraße zur Beseitigung eines Unfallschwerpunktes	Ca. 35.000 €	20./21. Juli 2008 (Umsetzung in einer Nacht)
Geplante Summe 2008:	Ca. 250.000 €	

Auszug Niederschrift APRO vom 03.05.2008

- **Markierung von Furten im Zuge von Radwegen, die für beide Richtungen frei gegeben sind**

Furten von Radwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen bedürfen einer besonderen Kennzeichnung um ein- und abbiegende Kraftfahrer darauf hinzuweisen, dass sie mit vorfahrtberechtigten Radfahrern aus beiden Richtungen rechnen müssen. Andererseits kann dadurch den Radfahrern zusätzlich verdeutlicht werden, welche Radwege in beiden Richtungen frei gegeben sind und welche nicht.

Die Furten werden jeweils für beide Richtungen mit Fahrradsymbolen und einem Doppelpfeil gekennzeichnet. Innerhalb bebauter Bereiche werden diese Furten zusätzlich rot eingefärbt, weil hier mit besonders vielen Radfahrern zu rechnen ist. Die Markierungsarbeiten an den so identifizierten ca. 130 Furten werden in 2008 ausgeführt.



Bild 4: Überprüfung der Radwegefurten im Rahmen der Radwegerevision



Bild 5: Roteinfärbung und Richtungspfeile in Furten mit Freigabe des Radverkehrs in beiden Fahrrichtungen

- **Sicherung von unfallauffälligen Bereichen**

Unfallauffällige Bereiche, die im Rahmen der Analyse der Radverkehrsunfälle 2006 oder der 3-Jahres-Auswertung identifiziert wurden, oder tagesaktuell erkennbar wurden, wurden möglichst umgehend im Rahmen der zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten bearbeitet. Festgelegte Maßnahmen werden mit erster Priorität umgesetzt.

- **Kennzeichnung von Pfosten im Zuge von Radwegen**

Vielfach wurden in der Vergangenheit im Zuge von Radwegen Pfosten installiert, mit denen ein widerrechtliches Befahren mit Kraftfahrzeugen bzw. Parken verhindert werden soll. Diese Pfosten sind bei Dunkelheit, oder von Radfahrern im Pulk oft nicht, oder erst zu spät auszumachen und stellen ein erhebliches Verletzungsrisiko dar. Derartige Pfosten sollten möglichst entfernt werden. Sind sie unverzichtbar, so soll durch eine entsprechende Markierung rechtzeitig auf diese Hindernisse hingewiesen werden. In einem ersten Paket wurden derartige Stellen im Bereich der Promenade bearbeitet und entsprechende Maßnahmen umgesetzt.

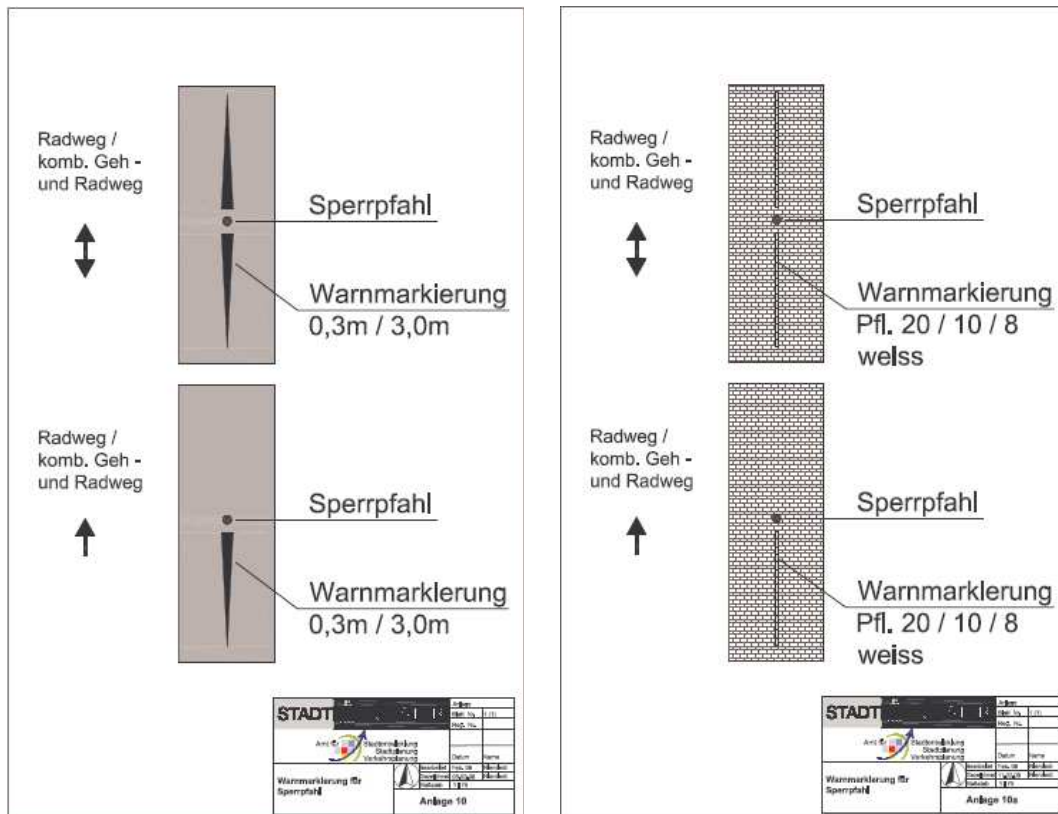


Bild 6: Kennzeichnung von Pfosten im Zuge von Radwegen

- **Baumaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit**

Im Jahr 2008 wurden im Bereich der Innenstadt vier wichtige Maßnahmen zur **Verbesserung der Radverkehrssicherheit** mit einem anteiligen Kostenvolumen von 1.15 Mio € umgesetzt.

An erster Stelle ist hier der **Ludgeriplatz** zu nennen. Nach einem intensiven Diskussionsprozess über 2 Jahre - auch mit anerkannten externen Radplanungsexperten - erfolgte im Sommer 2008 die bauliche Umsetzung. Dabei wurden die Ein- und Ausfahrtbereiche enger gefasst und an den Einfahrten eine STOP-Regelung eingeführt. Damit wird die gesamte Verkehrsabwicklung im Kreisverkehr übersichtlicher und langsamer.

Der Bürgerschaft ist allerdings noch stärker bewusst zu machen und zu vermitteln, dass die vorgenommen Einschränkungen (z.B. STOP-Schilder) notwendig geworden sind, weil vor allem die einfahrenden Radfahrer häufig in die „toten Winkel“ der ausfahrenden LKW und Busse hineinfahren und sich erheblich selbst gefährden.



Bild 7: Verkehrssichere Gestaltung der Einfahrt Hammer Straße / Ludgeriplatz



Bild 8: Beidseitige Radfahrstreifen mit Rotmarkierung in der Hafenstraße

Direkt im Anschluss an den Ludgeriplatz wurden durch Umprofilierung des vorhandenen Straßenquerschnitts in der **Hafenstraße** beidseitig 2,00 m breite Radfahrstreifen angelegt. Damit besteht auf dieser stark befahrenen Straße erstmals eine sichere Radverkehrsmöglichkeit.

Mit der dritten großen Baumaßnahme in der **Bahnhofstraße einschließlich Knoten Servatiiplatz** wurde ebenso erstmals eine sichere Volleinbindung der Bahnhofstraße in das Radverkehrsnetz hergestellt.

Darüber hinaus sind in 2008 im Stadtgebiet weitere Verbesserungen im Radverkehrsnetz z.B. in Mecklenbeck, auf der Weseler Straße und auf der Wolbecker Straße umgesetzt worden. Im Zuge der Ostmarkstraße befindet sich eine weitere Verbesserungsmaßnahme im Bau.

- **Überprüfung der Unfallhäufungsstellen im Zuge der Weseler Straße und des Albersloher Weges**

Der Hauptausschuss hat in 2003 (Vorlage 549/2003) den Grundsatzbeschluss zur Erneuerung des Lichtsignalsteuerungssystems der Stadt Münster beschlossen. Die Modellachse **Albersloher Weg** wurde vor dem GDV-Gutachten geplant und seit 2005 sukzessive umgesetzt.

Die zweite Achse **Weseler Straße/Steinfurter Straße** wurde gleichzeitig mit der Erstellung des GDV-Gutachtens in 2008 geplant. Durch eine frühzeitige Rückkopplung und einen intensiven Austausch zwischen der Verwaltung, der Polizei, dem GDV und den beauftragten externen Ingenieurbüros ist es gelungen, in der Achse Weseler Straße/Steinfurter Straße weitestgehend alle Vorschläge des GDV zur Verbesserung der Unfallsituation schon bei der Planung zu berücksichtigen.

Diese Achse mit 35 LSA in der Baulast der Stadt Münster soll mit ersten LSA von Ende 2008 bis voraussichtlich Mitte 2009 umgebaut werden. An 17 vom GDV als Unfallhäufungsstellen ausgewiesenen LSA werden damit die GDV-Empfehlungen weitestgehend umgesetzt.

- **Beseitigung des Unfallschwerpunktes Coesfelder Kreuz**

Parallel zu dem GDV-Gutachten hat die Verwaltung erste Empfehlungen zur Beseitigung des Unfallschwerpunktes Coesfelder Kreuz/Orleansring aufgegriffen und mit der Unterstützung durch ein externes Ingenieurbüro bauliche und signaltechnische Verbesserungsmaßnahmen erarbeiten lassen.

Linksabbieger aus Richtung Coesfelder Kreuz nach Norden werden jetzt getrennt ohne Konflikte zum Gegenverkehr und Radfahrern sowie Fußgängern signalisiert. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer, die Richtung Einsteinstraße fahren und denen rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge die Vorfahrt gewähren müssen, ist die Radfurt rot eingefärbt worden.

Weiterhin wird der rechtsabbiegende Kraftfahrzeugverkehr mit einem gelben Schutzblinker auf den bevorrechtigten Radfahrer- und Fußgängerverkehr hingewiesen. Diese Maßnahmen sind seit Frühjahr 2008 in Betrieb und haben erste Erfolge gezeigt.

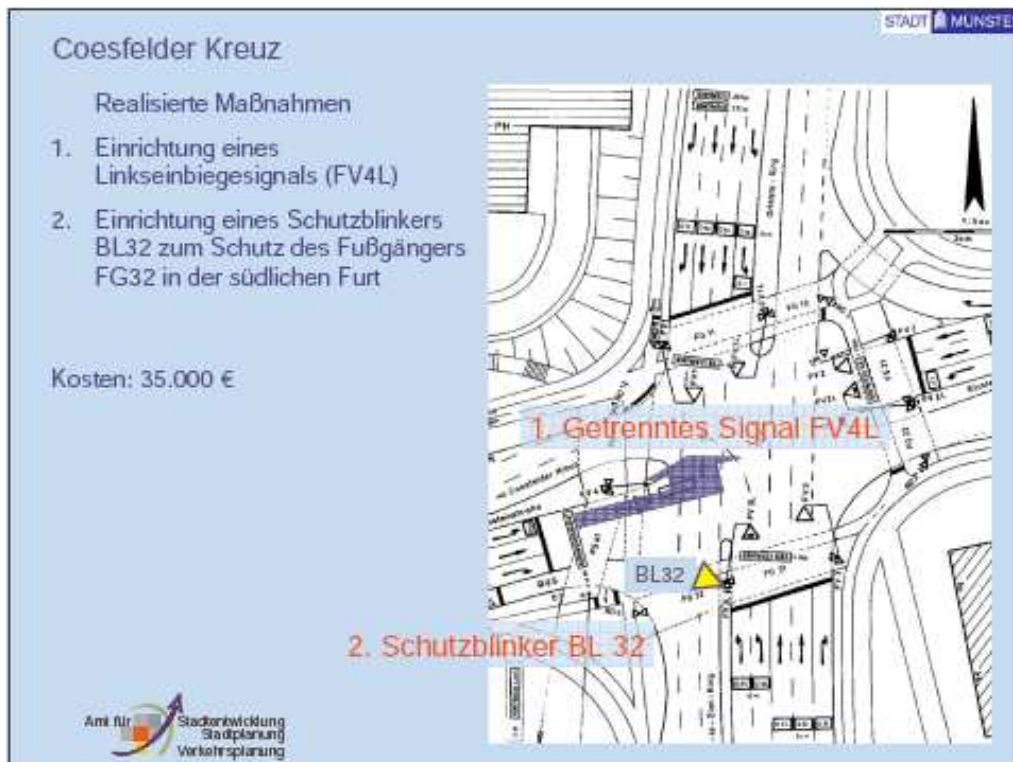


Bild 9: Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Coesfelder Kreuz (April 2008)

- **Radfahrer/Fußgängerquerung Neutor**

Die LSA im Bereich des Neutors sind in die vorgenannte Achse Weseler Straße/Steinfurter Straße eingebunden. In Bereich Neutor besteht keine direkte Querung im Zuge des historischen Promenadenverlaufes. Die Radfahrerquerung des Neutors ist im Bestand in Richtung Münzstraße verschoben und Fußgänger können den Straßenzug nur mit größeren Umwegen an der LSA Münzstraße queren.

Verkehrsgefährdungen konnten hier immer wieder beobachtet werden, wenn Fußgänger (Schüler von oder zu den Haltestellen, Jogger, Mitarbeiter der benachbarten Militäreinrichtungen) im Zuge der verschwenkten Radquerung die Straße querten.

Hier wurde von der Verwaltung eine Planung entwickelt, die eine sichere Querung für Fußgänger und Radfahrer im Zuge des historischen Promenadenverlaufes ermöglicht. Vorbehaltlich der Zustimmung des Planungsausschusses zu der Maßnahme soll diese Planung im Rahmen der Achse B in den Sommerferien 2009 realisiert werden. Kosten ca. 235.000 €.



Bild 10: Planung einer sicheren neuen lichtsignalgeregelten Querungsstelle am „Neutor“ für Fußgänger und Radfahrer

- **Nachtabstaltungen von LSA werden schrittweise aufgehoben**

Ca. 30 % der Unfälle in Münster ereignen sich in der Dunkelheit. In dieser Zeit wird aufgrund geringer Verkehrsdichte deutlich schneller als zugelassen gefahren, so dass Nachtunfälle bei hohen Geschwindigkeiten besonders unfallschwer sind.

In jüngster Vergangenheit kam es bei Dunkelheit an mehreren Knotenpunkten, an denen die Lichtsignalanlagen über Nacht ausgeschaltet sind, zu schweren Verkehrsunfällen mit Personenschäden. Da in den Verkehrsunfallberichten der Polizei unterschiedliche Unfallursachen ausgewiesen sind, ist nicht immer zu erwarten, dass alle diese Verkehrsunfälle bei eingeschalteter Lichtsignalanlage hätten vermieden werden können. Dennoch kann vermutet werden, dass mit der Aufgabe der Nachtabstaltung insbesondere bei großen oder unübersichtlichen Knotenpunkten eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden kann.

Im Schlussbericht des GDV wird empfohlen, eine Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen nur in Ausnahmefällen und auch nur nach eingehender Überprüfung der Verkehrssicherheit in Erwägung zu ziehen. Nach den Verwaltungsvorschriften zum § 37 StVO sollten Lichtzeichenanlagen in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden.

Die Verwaltung und die Polizei sehen deshalb unter Berücksichtigung der gegebenen Unfalllage, der Empfehlungen des GDV und der gegebenen Rechtslage

nachts vor allem an Knotenpunkten mit mehreren Fahrspuren für eine Fahrtrichtung und dem damit verbundenen größeren Knotenpunktsquerschnitt ein mögliches Gefährdungspotential für die Verkehrsteilnehmer.

Die Unfallkommission hat deshalb im September 2008 empfohlen, an 23 LSA des Albersloher Weges die Nachtabstaltung kurzfristig aufzugeben.

Weiterhin hat die Unfallkommission zusammen mit der Polizei einstimmig den Grundsatzbeschluss gefasst, die Nachtabstaltung an den Lichtsignalanlagen mit mehr als einer Fahrspur für eine Fahrtrichtung und an Unfallhäufungsstellen so schnell als ablauftechnisch möglich aufzugeben. Dabei wird der Betriebszustand „Schlafend“ auf Fußgängerschutzanlagen als Betriebszeit gewertet. Die Aufgabe der Nachtabstaltung wurde bis zum 01.12.2008 umgesetzt.

Darüber hinaus werden die Verwaltung und die Polizei die Nachtabstaltung bei positiver Einschätzung und bei positiven Erfahrungen in 2009 an weiteren Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet aufheben.

- **Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen und Unfallkommission**

Vom GDV wurden die Unfälle im Jahr 2004 bis 2006 bei der Erstellung des GDV- Gutachtens berücksichtigt.

Die **Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen** sowie die **Unfallkommission** beschäftigt sich in regelmäßigen Abständen und auch anlassbezogen mit aktuellen Unfallauffälligkeiten.

Die Unfallkommission hat nach NRW-Erlass vier **Unfallhäufungsstellen** (1-Jahres-Auswertung) aufgrund der **Unfalllage 2007** identifiziert und erste Maßnahmen festgelegt:

03/03	Einsteinstraße / Orleans-Ring / Rishon-le-Zion-Ring (siehe GDV-UHS 7 – bearbeitet 2008)
09/03	Ludgeriplatz (umgebaut Sommer 2008)
01/07	Windthorststraße / Promenade (siehe GDV-UHS 43)
02/07	Marktallee / Hohe Geest / Am Klosterwald

In diesem Rahmen entwickelte Maßnahmen werden zusätzlich zu den GDV-Maßnahmen-Empfehlungen entwickelt und umgesetzt.

- **Einführung eines Sicherheitsaudits bei Planungen und Bauentwürfen**

Im Jahr 2007 und 2008 sind im Tiefbauamt und im Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung 6 Mitarbeiter/-innen extern gesondert geschult und als anerkannte Sicherheitsauditoren zertifiziert worden.

Größere Planungen und besonders sicherheitsrelevante Baumaßnahmen werden vor der Realisierung durch diese Mitarbeiter einem Sicherheitsaudit unterzogen, um eventuelle Sicherheitsmängel möglichst frühzeitig aufzudecken. In 2007 wurden pilothaft sechs Projekte auditiert, in 2008 sind ca. 10 Projekte vorgesehen.

- **Beitrag geplanter Verkehrsinvestitionen des I-Plans 2009- 2012 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Die Bauverwaltung hat aus dem Entwurf des Investitionsplanes der Stadt für die Jahre 2009-2012 eine erste Abschätzung vorgenommen, welchen Beitrag die geplanten Verkehrsprojekte zusätzlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheitslage in Münster in den nächsten fünf Jahre erwarten lassen. Dabei wurde als Grundansatz 10% der Investitionskosten als zusätzlicher Sicherheitsbeitrag zugrunde gelegt. Denn moderne Verkehrsprojekte leisten alle aufgrund des Stands der Planungs- und Bautechnik einen spürbaren Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Im Ergebnis zeigt sich, dass ein Anteil von ca. 5,4 Mio. Euro - bei Realisierung aller geplanten Projekte im I-Planzeitraum - als zusätzlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster gewertet werden kann.

Einen besonders wirksamen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leistet dabei die anstehende Modernisierung des Verkehrssteuerungssystems mit ca. 1,6 Mio Euro, wie auch im GDV-Gutachten festgehalten ist.

- **Überprüfung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz**

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

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

Im Rahmen der zurzeit laufenden Luftreinhalteplanung und Erfassung des Umgebungslärm an Verkehrsstraßen wurde festgestellt, dass eine starke Korrelation des Handlungsbedarfs an mehreren Strecken mit höherer Unfallgefährdung und der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung besteht.

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

Hierzu hat die Verwaltung nachfolgende „**Leitlinien und Empfehlungen zur Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz (VEP-Netz)**“ entwickelt (vergleiche Masterplan 2008 – Kapitel 6.1). Diese berücksichtigen bei der Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Netz

- die einheitliche Streckencharakteristik und zu erhaltende Netzfunktion
- städtebauliche Anforderungen (z.B. Erschließung, Querungssituation)
- Umweltaspekte (Lärminderungsplanung, Luftreinhalteplanung)

Die Leitlinien empfehlen, klar erkennbare Entscheidungsgrundsätze zugrunde zu legen, die auch der Verkehrsteilnehmer aufgrund der Straßencharakteristik (z.B. vierstreifiger Querschnitt) nachvollziehen kann.

Von daher wurden folgende Grundsätze unter Beachtung der Vorgaben der StVO entwickelt:

- Umgehungsstraßen gemäß Ausbaugeschwindigkeit :
Vzul = 70 km/h (bzw. 100 Km/h)
- Vierstreifige Radialstraßen ohne bzw. mit geringer Erschließungsfunktion:
Vzul = 60 km/h
- Vierstreifige Verkehrsstraßen mit Erschließungsfunktion und Wohnbebauung:
Vzul = 50 km/h
soweit sie besonders unfallauffällig sind
- Zweistreifige Verkehrsstreifen (außerhalb Tempo-30-Zonen)
möglichst durchgehend: Vzul = 50 km/h
soweit StVO nichts anderes verlangt

2.3 Handlungsfeld 3: „Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung“

Neben den wichtigen Bereichen des **Enforcement** (AK 1: Überwachung und Ahndung) und des **Engineering** (AK2: verkehrstechnische Planung und Umsetzung) leisten Maßnahmen aus dem Handlungsfeld des AK 3 im Bereich **Education** (Bildung und Erziehung zur Verhaltensänderung) einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich der geplanten Reduzierung der Unfallzahlen im Straßenverkehr.

Strategische Zielsetzung

Der AK 3 benennt Handlungsfelder und führt Maßnahmen durch, die geeignet sind, das Hauptziel *„Senkung der Verkehrsunfälle in Münster um je 10% / anno in den nächsten 5 Jahren“* maßgeblich und messbar zu unterstützen.

Er arbeitet dabei mit Partnern und Institutionen zusammen, die geeignet und in der Lage sind, durch ihre Stärken eine wirksame Verbesserung der Situation herbeizuführen. Dabei sieht er seinen Hauptwirkungsbereich zunächst in der Hauptunfallursache (HUU) „Ein- und Abbiegeunfälle“.

Die Erkenntnisse des GDV-Gutachtens geben zusätzliche und erfreuliche Impulse und Anregungen für die Arbeit des AK 3, machen aber keine grundsätzliche oder bedeutsame Richtungsänderung notwendig, denn die Ergebnisse stützen im Wesentlichen die bisherige Strategie und die identifizierten Handlungsfelder.

Zentrale Aussagen aus dem GDV-Gutachten:

Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung sind facettenreich und bilden ein breit angelegtes Handlungsfeld. Alle personen- oder gruppenspezifischen Maßnahmen, die zur Minimierung von Verkehrsunfällen mit Verletzten beitragen können, sind hier anzusiedeln. Der Vermittlung der Bedeutung von gegenseitiger Rücksichtnahme, Einhaltung von Verkehrsregeln und Sicherheitsaspekten für die unterschiedlichen Zielgruppen kommt im Rahmen der Unfallprävention eine erhebliche Bedeutung zu.

Diese Erkenntnis wird auch im Schlussbericht des GDV zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster (S. 66,72) hervorgehoben und entsprechend wird die Entwicklung und

Durchführung gezielter Kommunikationsmaßnahmen zur Verbesserung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer untereinander angeregt.

Konkrete Vorschläge (siehe Gutachten S. 72):

- Aufmerksamkeit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere beim Abbiegen
- Generell das Verständnis füreinander und miteinander im Verkehr, insbesondere unter Berücksichtigung der hohen Bedeutung des Radverkehrs für die Stadt Münster, fördern
- Auf die Einhaltung der Verkehrsregeln, insbesondere Höchstgeschwindigkeit, Mindestabstand, Rotsignale und Benutzung der richtigen Fahrbahnseite, hinwirken
- Maßnahmen zum Thema Vermeidung von Alkohol am Steuer, auch bei Radfahrern, auf den Weg bringen

Identifizierte Handlungsfelder

Gezielte und nutzerorientierte Information und Aufklärung über

- Verkehrsführung (Vorrang, Kreisverkehr, Radweg, ...)
- Verkehrsregelung (Ampelschaltung)
- Regeltreue (Verhalten der Verkehrsteilnehmer, externe etc.), Information, Schaffung von Bewusstsein, Verhaltensänderung
- Verkehrstüchtigkeit (Kinder, Erwachsene, Ältere, ...)
- Sichtbehinderung (Hindernisse, toter Winkel, ...)
- Wahrnehmung "Gesehen werden" (Licht, Reflektoren, Farben, Klingel)
- Sicherheit der Fahrzeuge und der Verkehrsteilnehmer (LKW, Rad, ...)
- Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Verständnis für den jeweils anderen)
- Struktur der Verkehrsteilnehmer (Beachtung der Besonderheiten in Münster, wie z. B. Uni-Stadt Münster, ältere Verkehrsteilnehmer, Kinder,...), Zielgruppendefinition

Aktivitäten in 2008:

Im Haushalt 2008 sind Finanzmittel in Höhe von 150.000 € u. a. für Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung bereitgestellt. Derselbe Betrag ist auch für das Haushaltsjahr 2009 vorgesehen.

Durchgeführte Projekte in 2008

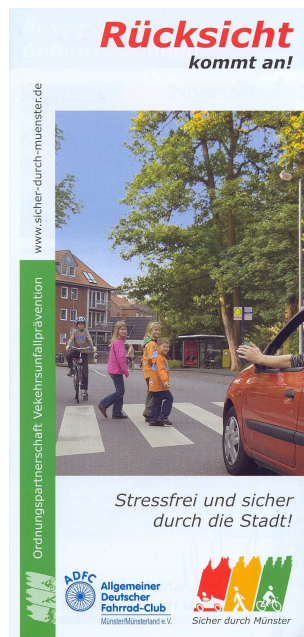
- Verkehrssicherheitstag am 09.05.2008 (Zielgruppe alle Verkehrsteilnehmer)
 - Schwerpunkt Einbiegen und Abbiegen (Blickkontakt, Rücksichtnahme, ...)



- Verkehrssicherheitstag am 28.08.2008 (Zielgruppe Junge Erwachsene und Senioren)
- Mai – Dezember 2008 Schaltung von 218 Verkehrssicherheitssspots auf Radio Antenne Münster mit den Schwerpunkten Alkohol, Geschwindigkeit und Abbiegen.
- 10 ganzseitige Veröffentlichungen in Münsteraner Printmedien (MZ, Hallo Münster, Kaufen und Sparen, WN, Ultimo) zu den Schwerpunktthemen : Vorstellung der Ordnungspartnerschaft, Abbiegeunfälle, Alkohol und Unfallflucht, Geschwindigkeit

Sonderaktionen einzelner Ordnungspartner, wie z.B.

- stadtteilorientierter Präventionstag in Kinderhaus am 29.08.2008 durch **PräventionsTisch Münster**
- Safety Check (Zielgruppe Fähranfänger) durch **DEKRA**
- Präventionstag im Schulzentrum Hilstrup am 28.11.2008 durch **PräventionsTisch Münster**
- Flyer „Rücksicht kommt an“ (sachgerechte Hinweise zum Gefahrenbewusstsein und zur Normeinhaltung für alle Verkehrsteilnehmer) durch **ADFC**



- Fahrradlichtaktion Münster 2008 an 15 Schulen in Münster
des **Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung**

Wie in den vergangenen Jahren wurde auch in 2008 unter Mitwirkung der Polizei und örtlicher Fahrradgeschäfte an insgesamt 15 weiterführenden Schulen die Lichtaktion unter dem Motto „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ durchgeführt. Dabei kontrolliert die Polizei die Schüler, die mit dem Rad zur Schule kommen im Umfeld der Schulen. Die Fahrradgeschäfte führen an den Rädern der Schüler einen kostenlosen Sicherheitscheck durch. Gleichzeitig wird das Thema „Sehen und gesehen werden“ im Unterricht behandelt und in einer Schule durch die Black-Box der AGFS unterstützt.



Lichtaktion 2008

- Schulanfangsaktion „**Münster sieht gelb**“ wirbt für sichere Schulwege durch **Verkehrswacht** und **Radio AM**

„Kein Kind soll im Straßenverkehr zu Schaden kommen. Das ist auch in diesem Jahr Ziel der Aktion "Münster sieht gelb" von Radio Antenne Münster. Und diese setzt auf Signalwirkung: 2500 knallgelbe Kappen wurden vor Schulbeginn an die I-Männchen verteilt. Sie sollen ein deutliches Zeichen für Auto- und Fahrradfahrer sein, den Fuß von Gas oder Pedale zu nehmen.“

(MZ / Radio AM – Meldung / Pressefoto 08.08.2008)



Start der Schulanfangsaktion „Münster sieht gelb“ 2008

- Wanderausstellung der **Polizei** „Sehen und Denken“
- Fahrradlichtaktion der **Polizei** „Ganz Hiltrup fährt mit Licht“

2.2 Handlungsfeld 4: „Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerinformation“

Der notwendige Bewusstseinswandel mit dem Ziel einer Verhaltensänderung hin zu mehr Umsicht und Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist ohne eine entsprechende, auf Dialog aufbauende informatorische Öffentlichkeitsarbeit nicht zu erreichen. Dieser Kommunikationsarbeit kommt konkret die Funktion zu, die Arbeit der drei weiteren Handlungsfelder „Überwachung und Ahndung“, „Bau- und Verkehrstechnik“ sowie „Verkehrserziehung / Verkehrssicherheitsberatung“ über Medienarbeit und ggf. auch mit Kampagnen zu begleiten und die einheitliche und auf Wiedererkennung aufbauende Wahrnehmung der Ordnungspartnerschaft in der Öffentlichkeit wirksam sicherzustellen. Neben den Hauptzielgruppen „Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger“ werden weitere Differenzierungen erfolgen. Vor allem „Junge Fahrer und Senioren“ sollen durch zielgruppenspezifische Botschaften, die eine persönliche Betroffenheit erzeugen, angesprochen werden.

Nur mit Intensität und Kreativität, um die Wahrnehmungsschwelle jedes Einzelnen zu überwinden, kann das Thema der Verkehrssicherheit dauerhaft in der Stadtgesellschaft verankert werden. Im Schlussbericht des GDV zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster werden denn auch gezielte Kommunikationsmaßnahmen empfohlen (Gutachten S. 66, 72).

Dafür müssen gegebenenfalls auch externe Fachleute, wie z. B. Werbe- und Eventagenturen eingebunden werden. Die Öffentlichkeitsarbeit ist dabei kein reiner Selbstzweck, sondern hat im Verhältnis zu den übrigen Handlungsfeldern eine unterstützende Funktion. Sie richtet sich an alle Verkehrsteilnehmer und muss sich an moderne Formen und Ansprüche der Kommunikation orientieren.

Im Haushaltsplan 2008 sind für die Öffentlichkeitsarbeit erstmalig Haushaltsmittel in Höhe von 150.000 € bereitgestellt. Derselbe Betrag ist auch für das Haushaltsjahr 2009 vorgesehen.

In diesem Handlungsfeld kooperieren die Pressedienststellen der Stadt und der Polizei. Es zeigt sich, dass hier eine ergänzende leistungsfähige externe fachliche Unterstützung durch freie Journalisten und Medienagenturen notwendig ist und verstärkt werden muss.

Durchgeführte / laufende Projekte in 2008

- Erstellung eines Grundkonzeptes für Öffentlichkeitsarbeit
- Erstellung eines einheitlichen „Corporate Design“
- Logo- Bus der Stadtwerke
- Logo-Aufkleber auf Polizei- und städtischen Dienstfahrzeugen



- Beauftragung einer freien Journalistin für die Pressearbeit der Ordnungspartnerschaft
- Pflege und Aktualisierung des Internetauftritts (www.sicher-durch-muenster.de) der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“
- Erstellung einer digitalen Präsentation der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“
- Vergabe eines Planerauftrages zur Erstellung einer bürgerfreundlichen Broschüre zum Masterplan Verkehrsunfallprävention und zum geplanten Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013

- Vorbereitung einer Kommunikationskampagne für 2009 ff. durch einen externen Anbieter
- Bürgerumfrage 2008 zur Einschätzung des persönlichen Sicherheitsempfindens der Bürger und erwarteter Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster

3. Geplante Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009 - 2013

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Aktionen, Projekte der Ordnungspartnerschaft (OPS) in 2007/2008 und den Empfehlungen des GDV-Gutachtens hat die Lenkungsgruppe der Ordnungspartnerschaft ein Maßnahmenprogramm für die vier Handlungsfelder der Ordnungspartnerschaft mit Projekt-Vorschlägen für 2009 und zum Teil bereits für die Folgejahre 2010 ff entwickelt.

Für die Bereiche der Verkehrsplanung, der Verkehrssteuerung und insbesondere für baulichen Maßnahmen zur Entschärfung der unfallauffälligen Knotenpunkte und Strecken (UHS/UHL), aber auch bei der Verkehrserziehung und Öffentlichkeitsarbeit muss das Verkehrssicherheitsprogramm der Stadt über mehrere Jahre (mindestens 5 Jahre) ausgelegt werden.

Das vorgelegte **Maßnahmenprogramm** umfasst zwei Hauptschwerpunkte:

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

Die Gutachter weisen der Entschärfung der 85 identifizierten Unfallhäufungsstellen/-strecken höchste Priorität zu. Hier entstehen ca. 30% aller Unfälle mit Personenschaden. Diese sollen nach den Zielen der OPS nach Möglichkeit jährlich um durchschnittlich 10% gesenkt werden. Die gewaltigen Anstrengungen der OPS in 2008 zeigen, dass es außerordentlich schwer sein wird, dies zu erreichen.

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

Der zweite Schwerpunkt des Maßnahmenprogramms liegt in der Intensivierung der Handlungsfelder **Aufklärung, Verkehrserziehung** und **Öffentlichkeitsarbeit**. Hier ist zu beachten, dass 70% der Unfälle mit Personenschaden außerhalb der Unfallhäufungsstellen liegen und meist dieselben Unfallursachen aufweisen wie in den UHS nur räumlich weiter verteilt.

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

3.1 Projektempfehlungen zum Handlungsfeld 1 „Überwachung und Ahndung“

3.1.1 Planungen des Polizeipräsidium Münster 2009 ff

Die Polizei kann auch die zukünftige Verkehrsüberwachung im Rahmen ihrer derzeitigen personellen und organisatorischen Rahmenbedingungen umsetzen. Mit der Gründung einer neuen Direktion Verkehr im Jahr 2007 ist innerhalb des Polizeipräsidiums Münster bereits eine Stärkung der Unfallpräventions- und Verkehrssicherheitsarbeit erfolgt.

Für das Jahr 2009 sind erneut Schwerpunktaktionen mit konzentrierten Verkehrskontrollen vorgesehen. Die Aktionen werden mit den betroffenen Ordnungspartnern engmaschig abgestimmt. In Ergänzung zu den städtebaulichen, verkehrserzieherischen und öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen soll dadurch ein wirksamer Effekt zur Verbesserung der Verkehrsunfalllage geleistet werden.

3.1.2 Auswirkungen für die Stadt Münster in 2009 ff

Für die Stadt Münster ergeben sich aus dem Gutachten Handlungsbedarfe zur gezielten Begleitung der Schwerpunktaktionen „kommunale Parkraumüberwachung“ und „Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung“.

So muss in 2009 eine **zusätzliche mobile Überwachungsanlage** beschafft werden.

Die Überwachung muss neben einer allgemeinen Intensivierung auch in den besonders sicherheitsrelevanten Zeiten (Abend- und Nachtstunden sowie an Wochenenden) erfolgen. Mit der derzeitigen technischen, personellen und organisatorischen Ausstattung ist dies nicht mehr leistbar. Technische Details der zu beschaffenden Überwachungsanlage müssen in den kommenden Monaten noch abgestimmt werden, so dass zunächst nur die gesicherten Aussagen zu den finanziellen und personellen Auswirkungen getroffen werden.

Die finanziellen Auswirkungen werden in die jährlichen Haushaltsberatungen eingebracht.

Über den Fortbestand der zusätzlichen Anlage zur Geschwindigkeitsüberwachung wird rechtzeitig und in Abhängigkeit von der Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen entschieden. Die Entscheidung ist daher integraler Bestandteil des Verkehrssicherheitsprogramms und dessen Fortschreibung.

3.2 Projektempfehlungen zum Handlungsfeld 2 „Bau und Verkehrstechnik“

3.2.1 Fortführung der Revision der Radverkehrsanlagen in 2009-2013

Die Revision der Radverkehrsanlagen (Qualitätscontrolling) wird in 2009 auf den Straßen des II. Tangentenrings, dem Kappenberger Damm, dem Albersloher Weg, dem Gremmendorfer Weg und dem Schiffahrter Damm fortgesetzt.

In 2010 und den Folgejahren werden dann die verbleibenden Radverkehrsanlagen einer Revision unterzogen, bis schließlich alle Radverkehrsanlagen in Münster (Netz von ca. 300 km Länge) auf einen einheitlichen, verkehrssicheren Stand gebracht sind.

3.2.2 Stufe 2 der Aufhebung der Nachtabstaltung der Lichtsignalanlagen

Die Verwaltung wird in Abstimmung mit der Polizei in 2009 prüfen und bei positiver Einschätzung / Erfahrungen aus 2008 die Nachtabstaltung an weiteren Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet aufheben.

3.2.3 Umsetzung des Stufenplans zur Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz in Münster

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 Gutachter –Empfehlungen schlägt die Verwaltung vor, die Unfall -häufungsstellen 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 (Anhang 4).

Wichtig ist, dass mit der Verbesserung der Signalsteuerung auch zeitgleich die baulichen, verkehrsregelnden Verbesserungsmaßnahmen zur Entschärfung der UHS/UHL und die Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten (Vzul) umgesetzt werden.

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

Hierzu hat die Verwaltung „**Empfehlungen zur Neufestlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz** (VEP-Netz)“ entwickelt (Masterplan - Kapitel 6).

Die Leitlinien empfehlen klar erkennbare Entscheidungsgrundsätze zugrunde zu legen, die auch der Verkehrsteilnehmer aufgrund der Straßencharakteristik (z.B. vierstreifiger Querschnitt) nachvollziehen kann.

Von daher werden folgende **Grundsätze** unter Beachtung der Vorgaben der StVO zugrunde gelegt (Normenklarheit der Regelungen):

- Umgehungsstraßen gemäß Ausbaugeschwindigkeit : Vzul = 70 km/h (bzw. 100 Km/h)
- Vierstreifige Radialstraßen ohne bzw. mit geringer Erschließungsfunktion:
Vzul = 60 km/h

- Vierstreifige Verkehrsstraßen mit Erschließungsfunktion und dichter Wohnbebauung:
:
Vzul = 50 km/h
soweit besonders unfallauffällig
- Zweistreifige Verkehrsstreifen (außerhalb Tempo-30-Zonen) :
möglichst durchgehend Vzul = 50 km/h
soweit StVO nichts anderes verlangt

Es wird empfohlen, bei der Umsetzung ab 2009 stufenweise vorzugehen:

Für den **Einstieg in 2009/2010** wird empfohlen, aus Gründen der einheitlichen Streckencharakteristik und der angestrebten größtmöglichen Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern, auf den vierstreifigen Abschnitten des 2. Tangentenringes (Kolde-Ring bis Gartenstraße) und auf dem unfallauffälligen vierstreifigem Teilabschnitt der Hammer Straße zwischen Siemensstraße und Hohe Geest die zulässige Geschwindigkeit einheitlich auf 60 km/h festzulegen. Von dieser grundsätzlichen und für den Verkehrsteilnehmer schlüssigen Regel soll nur aus besonders begründeten Anforderungen abgewichen werden.

Eine solche Abweichung wird wegen der besonderen Unfalllage auf dem Albersloher Weg im Bereich Gremmendorf und im Bereich des Niedersachsenringes (von Gartenstraße bis Ostmarkstraße heute bereits 50 km/h) empfohlen. Hier soll aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Vzul = 50 km/h abgesenkt bzw. diese beibehalten werden.

Mit der Neuplanung der Signalisierung auf der Weseler Straße (Achse B) sind in 2008 in Abstimmung mit dem GDV 17 Unfallhäufungsstellen bearbeitet worden. Zum Teil sind bauliche Verbesserungsmaßnahmen (Kosten ca. 400.000 €) für 2009 eingeplant. Im vierstreifigen Teilabschnitt der Weseler Straße zwischen B51 und Kolde-Ring (heute 70 km/h) sind die Unfälle mit Personenschaden im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zu 2007 deutlich gesunken (siehe Tabellen): Es wird erwartet, dass sie durch die Entschärfung der o. g. 17 UHS weiter zurückgehen.

Unfallentwicklung Weseler Str. (Tempo 70 Bereich)					
Abschnitt: Kolde-Ring bis Boeselagerstr.					
	2004	2005	2006	2007	2008 1. Halbjahr
ΣGesamtunfälle	124	94	127	164	42
ΣUnfälle mit Personenschaden	16	19	26	16	9

Unfälle

Typ 12, 13, 14

Daher empfiehlt die Verwaltung, hier die Unfallentwicklung auf der Weseler Straße des Jahres 2008 insgesamt weiter zu verfolgen und dann in 2009 eine Entscheidung über die zukünftige zulässige Geschwindigkeit zu treffen.

Es ist zu beachten, dass bei Änderungen der zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 60 bzw. 50 km/h auch die LSA - Steuerung (Gelbzeiten und Grüne Wellen) geändert werden muss. Bestehende LSA-Anlagen verlieren den „Bestandsschutz“, so dass eine vorgezogene reine Änderung Beschilderung oder eine „einfache Anpassung der Grünen Welle“ nicht sinnvoll ist. Durch die Einheit von Beschilderung und LSA-Regelung mit den „Grünen

In der Summe werden damit 155 Lichtsignalanlagen und 77 UHS (von 274 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet von Münster) erneuert und an die Empfehlungen der neuen Richtlinien und die GDV-Vorschläge zur Unfallminimierung angepasst.

	zu erbringende Planungsleistungen [Amt 61]:	Umsetzungsleistungen [Amt 66]:	
2008	35 LSA, davon 17 Unfallhäufungsstellen	2009	35 LSA
2009	34 LSA, davon 15 Unfallhäufungsstellen	2010	34 LSA
2010	32 LSA, davon 14 Unfallhäufungsstellen	2011	32 LSA
2011	32 LSA, davon 14 Unfallhäufungsstellen	2012	32 LSA
2012	22 LSA, davon 17 Unfallhäufungsstellen	2013	22 LSA
	Σ 155 LSA, davon 77 Unfallhäufungsstellen	Σ:	155 LSA

Schätzung der Planungskosten [Ø = 7.500 € je LSA]			
2008	35 LSA vollständig finanziert		
2009	34 LSA = 255.000 € HH-Ansatz = 70.000 €	Zusatzbedarf =	185.000 €
2010	32 LSA = 240.000 € HH-Ansatz = 70.000 €	Zusatzbedarf =	170.000 €
2011	32 LSA = 240.000 € HH-Ansatz = 70.000 €	Zusatzbedarf =	170.000 €
2012	22 LSA = 165.000 € HH-Ansatz = 70.000 €	Zusatzbedarf =	95.000 €
	Gesamtkosten: 900.000 €	Σ: Zusatzkosten:	620.000 €

Jahres-Planungsleistungen und zusätzlicher Finanzbedarf 2009 - 2012

(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, Nov. 2008)

Die Umstellung dieser 155 Lichtsignalanlagen von 2009 bis 2013 ist ein ambitioniertes Arbeitsprogramm, das eine Umsetzung zwei Jahre früher als bisher geplant zum Ziel hat. Dies bedingt eine zeitgerechte Planung, parlamentarische Beschlüsse und Mittelbereitstellung.

Aus Personalkapazitätsgründen ist eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeiten im Bereich von Lichtsignalanlagen nur nach Prioritäten im Rahmen der vorgenannten Netzsteuerungsbereiche und nicht im großen Umfang zeitnah möglich.

Der o. g. Zeitplan setzt voraus, dass dafür in den Ämtern 61, 66 und 32 die notwendigen Planungskapazitäten frühzeitig schon in 2009 bereitgestellt werden können und der Bearbeitung dieser Projekte Vorrang gegeben wird.

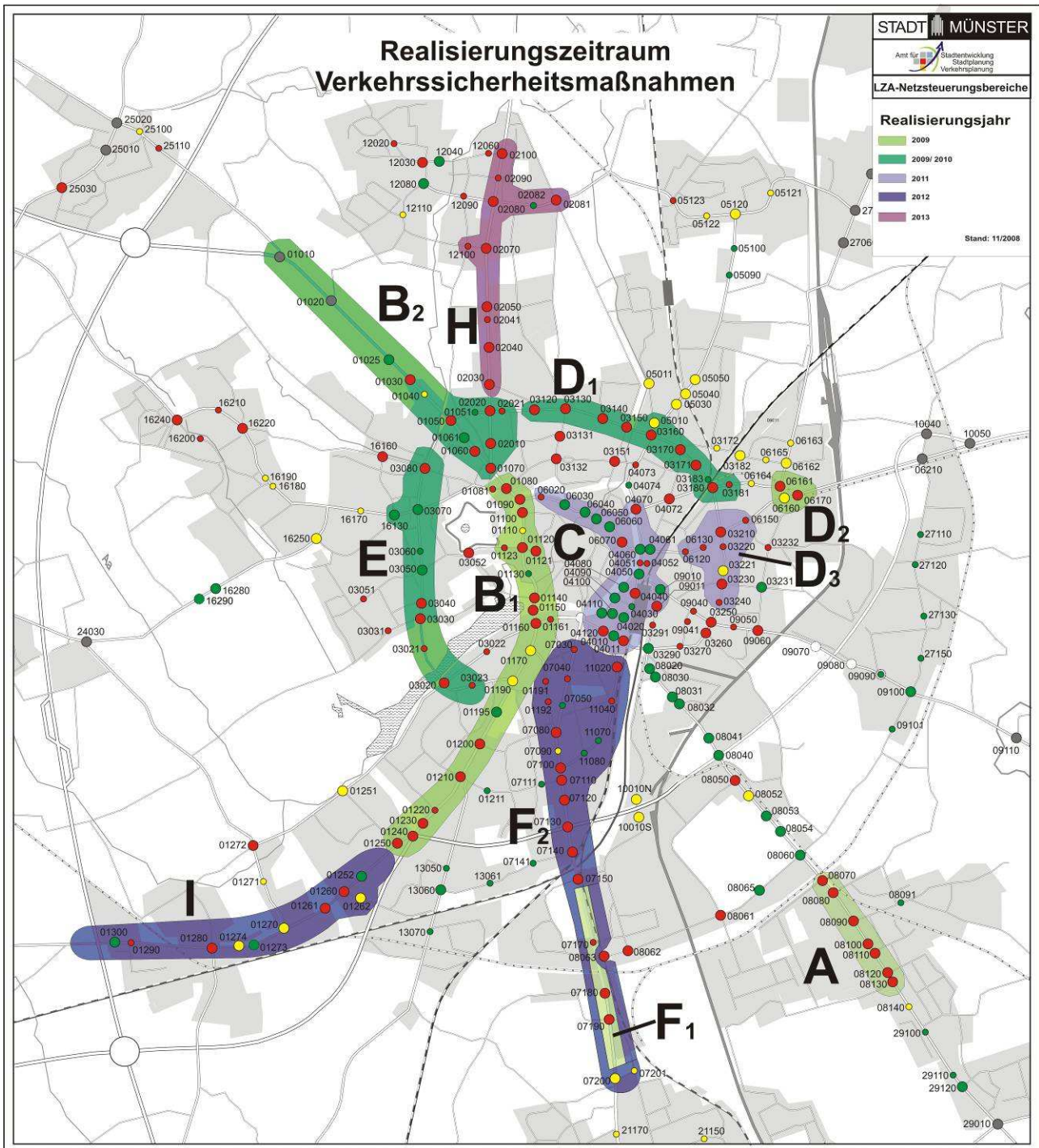


Bild 12 : Planübersicht Zeit- /Arbeitsplan 2009-2013
 zur Beseitigung der Unfallhäufungsstellen/-linien
 in Verbindung mit der Modernisierung des Verkehrssteuerungssystems
 und ggf. Änderungen der zulässigen Geschwindigkeiten

(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung)

3.2.4 Weitere Analyse und Sicherung von unfallauffälligen Bereichen

Sonstige unfallauffällige Bereiche, die entweder aus der Arbeit der **Unfallkommission** Jahr für Jahr hervorgehen oder tagesaktuell erkennbar werden, sollen möglichst umgehend im Rahmen der zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten bearbeitet werden. Festgelegte Maßnahmen werden mit erster Priorität umgesetzt.

3.2.5 Weitere Kennzeichnung von Pfosten im Zuge von Radwegen (vergleiche Kap. 2.2)

Die Entfernung bzw. Kennzeichnung von Pfosten im Zuge von Radwegen soll entsprechend der unter 1.4 beschriebenen Vorgehensweise als Daueraufgabe fortgesetzt werden.

3.2.6 Weiterer Einsatz von Sicherheitsaudits in der Planung (vergleiche Kapitel 2.2)

Das Instrument des „Sicherheitsaudits“ wird von der Verwaltung zur sicherheitstechnischen Optimierung von ausgewählten Verkehrsprojekten auch zukünftig im Rahmen der verfügbaren Planungskapazität (ca. 10 Projekte pro Jahr) angewendet.

Grundsätzlich wird durch das bewährte Verfahren der Ämterabstimmung (als Standard-Planungscontrolling) für alle Planungsprojekte das notwendige Maß an Verkehrssicherheit erreicht. „Sicherheitsaudits“ ergänzen dieses normale Planungscontrolling bei komplexen Planungen und für Unfallhäufungsstellen.

3.2.7 Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in der Bauleitplanung und bei der Baugenehmigung

Die Gewährleistung und Sicherung der notwendigen Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer untereinander ist eine der wesentlichen Grundlagen der Unfallvermeidung. Darüber hinaus werden weitere Grundanforderungen (Querungshilfen u.a.) in der **Bauleitplanung** systematisch überprüft. Ein besonderes weiteres Augenmerk wird regelmäßig darauf gelegt, dass die Sichtdreiecke an Einmündungen und Kreuzungen auch innerhalb des Erschließungsstraßensystems frei gehalten werden.

Dies gilt auch für die **Baugenehmigung** insbesondere bei den Grundstücks- und Garagenausfahrten, die direkt an einen öffentlichen Gehweg anschließen, weil Kinder bis 10 Jahre mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren.

3.2.8 Modellvorhaben „shared space“

Das Prinzip shared space, bei dem der gesamte Verkehrsraum in eine Mischverkehrsfläche umgestaltet wird und sämtliche Verkehrszeichen entfallen, ist nicht geeignet zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen oder Unfallhäufungslinien.

Dennoch ist dieses EU-Modellprojekt ggf. auch in Münster ein interessanter Ansatz zur Gestaltung von Verkehrsflächen mit Aufenthaltscharakter und einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und –arten.

Zunächst sollten die Ergebnisse der EU-Modellvorhaben zu shared space abgewartet werden. Dann bleibt es nach Entschärfung der Unfallhäufungsstellen zu entscheiden, die Planung ggf. auch für ein solches Projekt in Münster aufzunehmen.

3.3. Projektempfehlungen zum Handlungsfeld 3 „Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung“

Die für 2009 und für die nächsten Jahre vorgeschlagenen Maßnahmen bauen auf den Anregungen des Gutachtens auf und dienen damit gesichert der ursachenspezifischen Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Der für 2009 zur Verfügung stehende Finanzrahmen kann für die nachfolgend geplanten Maßnahmen als ausreichend angesehen werden.

- Ein Verkehrssicherheitstag 2009 an einem öffentlichkeitswirksamen Standort
- Veröffentlichungen in Münsteraner Printmedien zu den weiteren Schwerpunktthemen Geschwindigkeit / Vorfahrt–Vorrang–Rotlicht / Unfallfolgen / sichere Verkehrsanlagen
- Verkehrssicherheitsspots im Rundfunk zu den Schwerpunktthemen Aufmerksamkeit im Straßenverkehr / Miteinander im Straßenverkehr / Einhaltung der Verkehrsregeln / Alkohol
- Unterstützung der Ordnungspartner bei eigenen Präventionsmaßnahmen (konkret z. B.: ADFC-Kampagne „Rücksicht“ und der alljährlichen Fahrradlichtaktion im Herbst)
- Entwicklung weiterer Maßnahmen, Kampagnen zur Verkehrserziehung (z.B. Medienkampagnen zum besseren Verständnis über die Gefahren zum Fehlverhalten im Verkehr)
- Entwicklung eines „Leitbildes Verkehrssicherheit“ in der Ordnungspartnerschaft mit der Bürgern im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Münster (VEP 2025)
- Pflege und Ausbau des Internetauftritts „Sicher-durch-Muenster.de“ zur Information über Aktionen und Unterstützung der Ordnungspartner
- Unterstützung der Kampagne „Go ahead“ durch **PräventionsTisch Münster**
- Es wird angestrebt, mit Unterstützung des Landes NRW (AGFS) und des Bundesverkehrsministeriums, des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) im Rahmen der Förderung des Nationalen Radverkehrsplanes einen **bundesweiten Verkehrssicherheitskongress Radverkehr** im Herbst 2009 durchzuführen, um u.a. spezielle Handlungsfelder zur Förderung der Sicherheit im Radverkehr zu identifizieren und ggf. gemeinsame Aktionen der Fahrradstädte NRW / BRD zu entwickeln. Münster wird sich um die Ausrichtung der Konferenz bewerben. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der BMVBS haben eine grundsätzliche Unterstützung in Aussicht gestellt.

3.4 Projektempfehlungen zum Handlungsfeld 4 „Öffentlichkeitsarbeit“

Im Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit“ sind die entsprechenden Finanzmittel für die jährlichen Aktionen zu kalkulieren und im Rahmen der Haushaltsberatungen festzulegen. Der Finanzansatz von 150.000 € für 2009 wird als angemessen und ausreichend angesehen.

Für 2009 sind bisher folgende Projekte und Aktivitäten geplant:

- Pflege und Aktualisierung des Internetauftritts (www.sicher-durch-muenster.de) der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“
- Erstellen einer Broschüre zum Verkehrssicherheitsprogramm 2008-2013
- Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit externer fachlicher Begleitung
- Bewerbung um den NRW-Preis „Innere Sicherheit“
- Auswertung der Bürgerumfrage 2008 und Ableitung von Bürgererwartungen, Aktionen, Projekten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster

4. Zeitplan, Prioritäten und Kosten

Mit dem hier vorgelegten **Verkehrssicherheitsprogramm Münster 2009 – 2013** werden die mit Stand vom November 2008 im GDV-Gutachten aufgezeigten und von der Verwaltung und der Polizei ergänzend vorgeschlagenen Maßnahmen und Projekte in **zwei Handlungsschwerpunkte** zusammengefasst und zur parlamentarischen Entscheidung vorgelegt:

- I) Entschärfung / Beseitigung von unfallauffälligen Knotenpunkten und Strecken und sukzessiv zügige Fortführung der Radwege-Revision (Handlungsfeld 2 - vergleiche Kap. 3.2.2)
- II) Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Durchführung von Sicherheitskampagnen zur Unfallprävention, Aufklärung und Verkehrserziehung (Handlungsfelder 1, 3, 4 - vergleiche Kap. 3.1, 3.3, 3.4)

Der hier vorgelegte Arbeits- und Zeitplan (vergleiche Kapitel 3.2) zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes setzt eine zeitlich befristete Aufstockung der Personalkapazität der Ämter 32, 61, 66 frühzeitig in 2009 voraus.

Auch mit einer Aufstockung der Planungs- und Baukapazität in den Ämtern 32, 61, 66 ist eine **Priorisierung** der Bearbeitung der Maßnahmen erforderlich, um in der Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009-2013 eine zielgerichtete Entschärfung der Unfallhäufungsstellen und wirkungsvolle Sicherheitskampagnen ab 2009 ff zu erreichen.

4.1 Priorisierung der Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufungsstellen und Unfalllinien 2009 - 2013

Die Gutachter haben die von ihnen identifizierten **63 Unfallhäufungsstellen** nach der Höhe der Unfallkosten 2004-2006 priorisiert (Gutachten S. 27-28) und in einer ersten Rangfolge sortiert.

Für die **22 unfallauffälligen Streckenabschnitte** (Unfalllinien) und für 200 Straßen mit 370 Abschnitten wurde das „**Sicherheitspotenzial**“ ermittelt, das sich aus dem Vergleich mittlerer Unfallgrundkosten im Vergleich zu den einzelstreckenspezifischen Unfallkosten berechnen lässt (Gutachten S. 32-39). Auf diese Weise wurden auch die Unfalllinien priorisiert.

Die Verwaltung empfiehlt – abweichend von den Empfehlungen der Gutachter – die unfallauffälligen Knoten und Strecken **streckenweise** in Verbindung mit der vom Rat vorgenommenen **Priorisierung des Verkehrssteuerungsprogramms** in den nächsten fünf Jahre abzuarbeiten, weil nur so am wirksamsten die Verkehrssicherheit im Netz verbessert werden kann .

Eine weitere Beschleunigung dieses Programms ist nicht möglich, weil die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes auch aus Sicherheitsgründen erhalten bleiben muss und nur begrenzt noch weitere Baustellen verträgt.

Die Modernisierung der Lichtsignalplanung auf zwei Hauptachsen mit der gleichzeitigen Entschärfung von ca. 15 Unfallhäufungsstellen pro Jahr ist anspruchsvoll und nicht weiter zu beschleunigen, da die Zahl der Baustellen in der Stadt kaum noch erweiterbar ist und Planungskapazität auch für aktuelle Unfallentwicklungen bereit gehalten werden muss.

Der Vorschlag der zeitlichen Bearbeitung berücksichtigt auch die aktuellen Empfehlungen und **Maßnahmen-Vorschläge des geplanten Luftreinhalteplanes Münster** für die Weseler Straße und die 2. Westtangente. Zur Entlastung des durch NO₂- Immissionen hoch belasteten Abschnitts der Weseler Straße im Bereich zwischen Koldering und Moltkestraße wird es erforderlich, einen möglichst großen Teil des Kfz-Durchgangsverkehrs von der 1. Westtangente (Stadtgraben–Hindenburgplatz) mit Hilfe einer dynamischen Verkehrssteuerung auf die 2. Westtangente abzuleiten. Hierzu wird Prof. Brilon/Ruhruniversitäten im Rahmen eines laufenden Forschungsprogramms der BAST Steuerungsempfehlungen für die Weseler Straße/Koldering entwickeln; Ergebnisse sollen Ende 2009/Anfang 2010 vorliegen.

Die **Prioritätenliste** (Kapitel 3.2) muss jährlich oder kurzzeitig auch bei besonderer aktueller Unfallentwicklung ggf. ergänzt und aktualisiert werden. Die städtische **Unfallkommission** wird zeitnah entscheiden, inwieweit die Verwaltung / Polizei derartige Projekte vorrangig bearbeiten muss. Der Planungsausschuss und die betroffenen Bezirksvertretungen werden darüber informiert.

Alle **sonstigen Anträge auf Planung und Umsetzung** von weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die nicht als Unfallhäufungsstellen identifiziert sind, können in den nächsten Jahren nur nachrangig im Rahmen der verfügbaren Personalkapazität der Verwaltung bearbeitet werden.

Die Verwaltung legt dem Planungsausschuss nach Vorbereitung im APRO einmal jährlich im Rahmen der geplanten „Fortschrittsberichte“ und „Jahres-Unfallberichte“ der Polizei eine **Antragsliste zur Priorisierung** der Bearbeitung der eingegangenen Anträge außerhalb der Unfallhäufungsstellen durch die Verwaltung vor:

Dies erfolgt erstmalig im Frühjahr 2010, da die Personalkapazität für 2009 durch die bereits in diesem Programm benannten Projekte des Jahres 2009 (Kapitel 3) keine Bearbeitungsspielräume für weitere Planungen in 2009 erlaubt.

4.2 Kosten und Finanzierung

Für eine zeitgerechte Umsetzung des hier vorgelegten Verkehrssicherheitsprogrammes ist eine zeitlich befristete Aufstockung der Personalkapazität in den Ämtern 32, 61, 66 erforderlich (siehe Ratsvorlage 997 / 2008).

Für die beschleunigte Umsetzung des Modernisierungsprogrammes der Lichtsignalsteuerung werden in den nächsten vier Jahren ca. 620.000 € zusätzliche Planungsmittel für externe Ingenieuraufträge kalkuliert (vergleiche Kapitel 3.2). Damit soll u.a. erreicht werden, die Umsetzung des Programmes um 2 Jahre zu beschleunigen und nach Möglichkeit in 2013 abzuschließen.

Noch nicht kalkulierbar sind die ab 2010 ff zusätzlich erforderlichen Finanzmittel zur Entschärfung bzw. Beseitigung der Unfallhäufungsstellen. Für die Achse Weseler Straße sind Kosten in Höhe von ca. 400.000 € ermittelt worden und für den Haushalt 2009 angemeldet.

Hinzu kommen jährlich noch Finanzmittel für die notwendige Verbesserung des Radwegenetzes („Radnetzrevision“). Die Kosten lagen in 2008 bei 250.000€ für die „Revision“ von ca. 50 km Radverkehrsnetz.

Bisher stehen im I-Plan 2009-2012 400.000 € jährlich für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Straßenunterhaltung und 100.000 € für Investitionsmaßnahmen zur Verfügung. Die Verwaltung wird den aktuellen Finanzbedarf jeweils zu den Haushaltsberatungen ab 2010 ff anmelden.

Zur Finanzierung wird vorgeschlagen, städtische Einnahmen aus der Verkehrsahndung und aus der Verkehrsüberwachung für die Verkehrsunfallprävention gezielt einzusetzen und die mögliche Landesförderung nach dem Entflechtungsgesetz (früher GVFG) voll auszuschöpfen.

5. Wirkungsanalysen und Fortschreibung

5.1 Jahresberichte

Zur **Erfolgskontrolle** (Evaluierung) der durchgeführten Maßnahmen und zur Beobachtung (Monitoring) der Unfallentwicklung in Münster wird die Verwaltung mit Unterstützung durch die Verkehrsdirektion der Polizei jährlich im 2. Quartal eines Jahres nach Auswertung der Unfallbilanz des Vorjahres dem Planungsausschuss nach Vorbereitung im APRO zwei Berichte vorlegen:

- die **Jahres-Unfallberichte** der Polizei und
- einen „**Fortschrittsbericht**“ mit Benennung der umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen und Aktivitäten des Vorjahres

5.2 Zwischenbilanz in 2011 mit Wirkungsanalysen (2008-2010)

Die Verwaltung wird **in 2011 eine Zwischenbilanz** zu den Wirkungen der Verkehrssicherheitsmaßnahmen der Jahre 2008-2010 vorlegen, um die Zielerreichung des Programmes zu überprüfen, ggf. eine Nachbesserung bzw. Ergänzungen zu diskutieren und zu entscheiden.

Mit **externer gutachterlicher Unterstützung** wird die Unfallentwicklung 2008 -2010 bewertet. Im Vergleich zum Unfalllagebild 2004-2006 wird die Entschärfung der aufgezeigten Unfallhäufungsstellen aus dem GDV-Gutachten analysiert und die Verbesserung des Sicherheitspotentials auf den ersten Hauptachsen der Modernisierung der Lichtsignalsteuerung untersucht.

Es ist zu prüfen, inwieweit auch die **Wirksamkeit von Sicherheitskampagnen und Informationsveranstaltungen** beurteilt werden kann, um auch hier ggf. nachzubessern.

Hier könnten z.B. weitere Indikatoren und Kenngrößen zur Sicherheitslage ausgewertet werden, wie die Änderung des Verkehrsfehlverhaltens, wie die Häufigkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen, Unfälle durch Rotlichtverstöße, Fahren ohne Licht aus den Statistiken der jährlichen Überwachungsmaßnahmen und den Jahres-Auswertungen der Hauptunfallursachen.

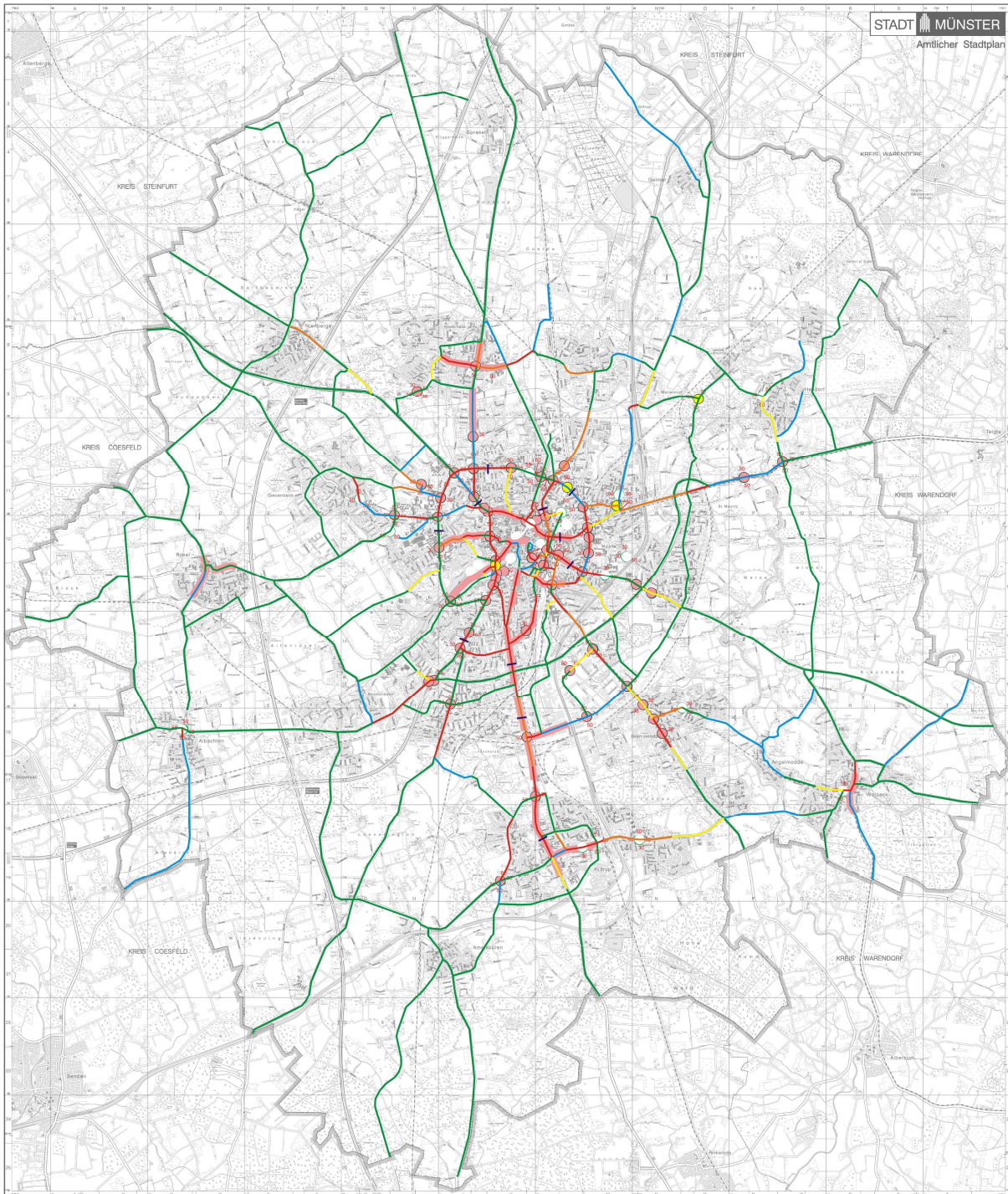
Es bleibt zu entscheiden, inwieweit eine Aktualisierung der jährlichen Arbeitsprogramme vorgenommen werden sollte.

Anhang:

- 1 GDV-Plan Gesamtstadt mit Unfallhäufungsstellen und Unfalllinien 2004 -2006
- 2 Plan Hauptverkehrsstraßennetz Münster mit Ausweisung der zulässigen Geschwindigkeiten (Stand: Sept. 2008)
- 3 Stufenplan zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten in 2009, 2010
- 4 Arbeits- / Zeitplan 2009-2013 der Modernisierung der Lichtsignalsteuerung und die geplante achsenweise Bearbeitung der UHS/UHL i
- 5 Zeitplan Verkehrssteuerung 2009-2010
mit Modernisierung der Lichtsignaltechnik,
Entschärfung der Unfallhäufungsstellen
und zum Teil Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten

Anhang 1:

Plan Gesamtstadt mit Unfallhäufungsstellen und Unfalllinien 2004 -2006



Unfallanalyse Münster - Übersichtskarte

Unfallhäufungsstellen/-linien

- Unfallhäufungsstelle (3-Jahres-Karte 2004-2006)
- Unfallhäufungsstelle (1-Jahres-Karte 2006)
- Unfallhäufungslinie (3-Jahres-Karte 2004-2006)

Sicherheitspotenzial [1.000€/km²a]

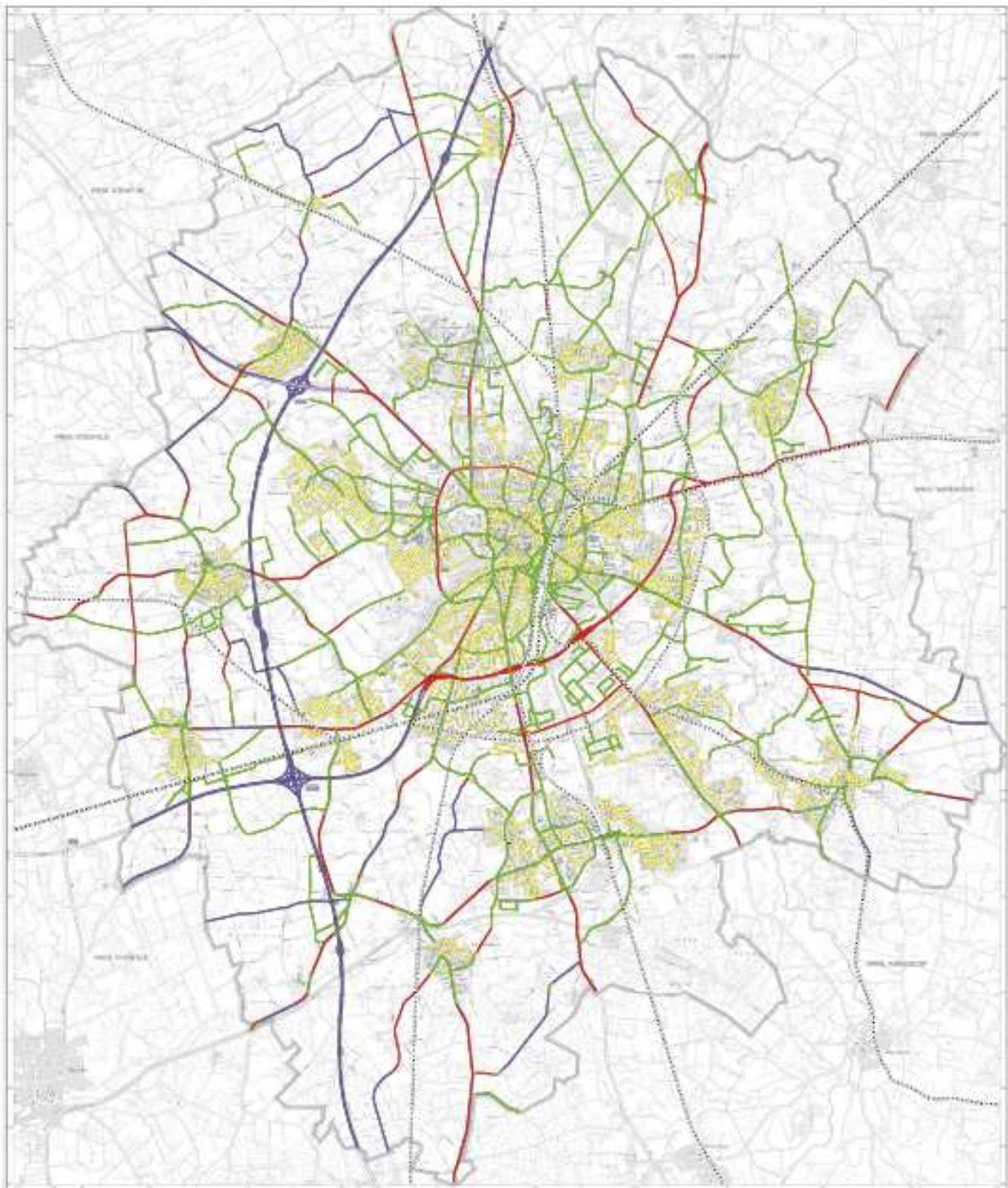
- > 210
- 110 bis 210
- 50 bis 110
- 0 bis 50
- 0

Sonstiges

- 50 Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h
- Geschwindigkeitsmessstellen

Anhang 2:

Plan Hauptverkehrsstraßennetz Münster mit Ausweisung der zulässigen Geschwindigkeiten (Stand: Sept. 2008)



Zulässige Geschwindigkeiten im Straßen- und Wegenetz in Münster

Legende

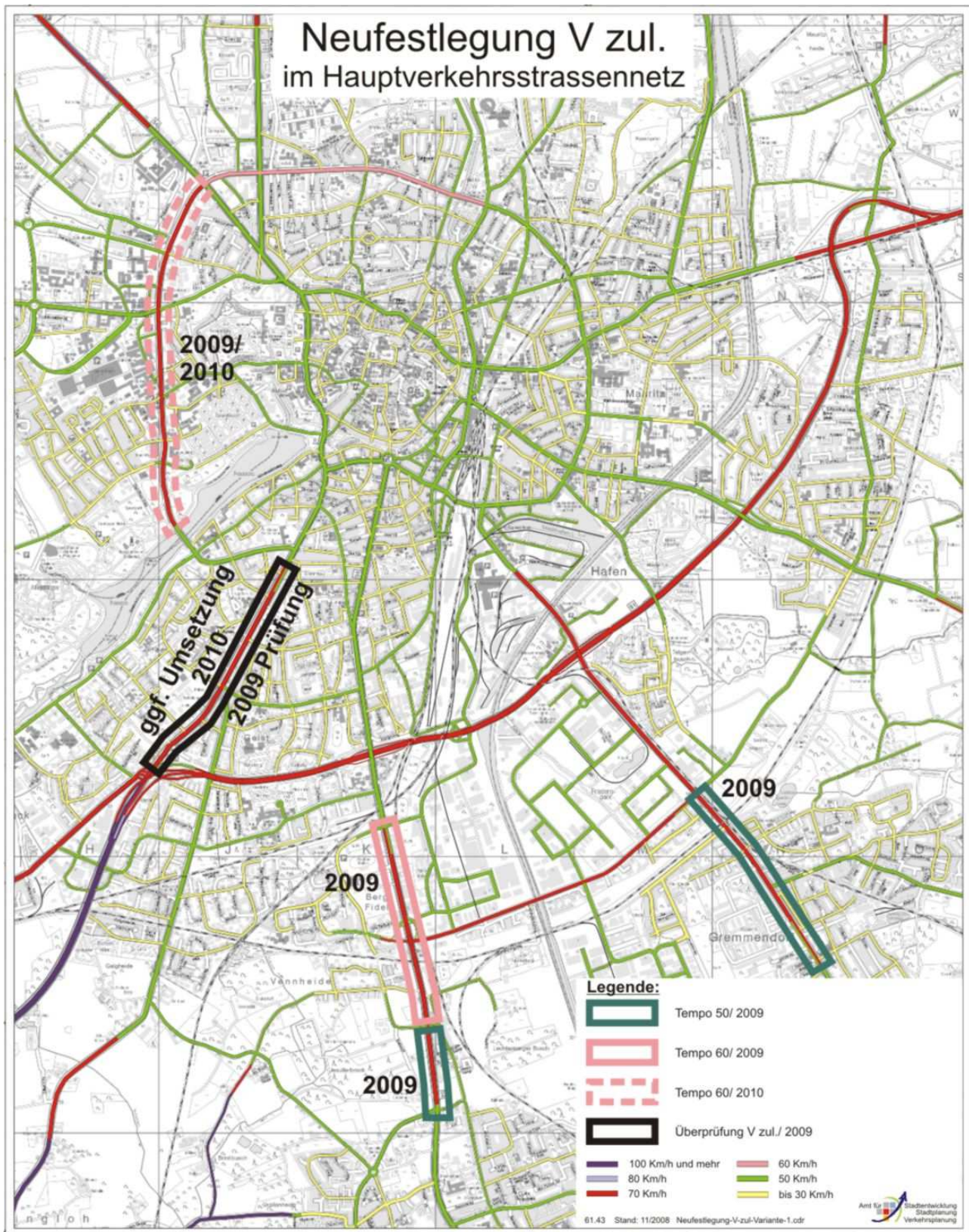
100 km/h und mehr	60 km/h
80 km/h	50 km/h
70 km/h	bis 30 km/h



61.43 Stand: 10/2008

(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, Stand: September 2008)

Anhang 3:
Stufenplan zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten in 2009, 2010



(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, Stand: Dezember 2008)

Anhang 4: **Arbeits- / Zeitplan** der Modernisierung der Lichtsignalsteuerung und die geplante achsenweise Bearbeitung der UHS/UHL in 2009 – 2013

Bei der anstehenden Überarbeitung / Modernisierung der Lichtsignalsteuerung werden die Empfehlungen zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen und –linien und zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten gemäß Leitlinien des Masterplanes und des Verkehrssicherheitsprogrammes (Kapitel 3.3) berücksichtigt.

A Modellachse Albersloher Weg [Netzsteuerungsbereich A]					
	UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktname	Planung	Realisierung
A A A	51	3290	Albersloher Weg / Hafenstraße	ist schon ummarkiert	
	26	8050	Albersloher Weg / Ratio	ist schon umgebaut	
	27	8060	Albersloher Weg / An den Loddenbüschen	beobachten	
			<i>Änderung Vzul in 2009</i>		
A		8070	Albersloher Weg / Münnichweg	2009	2009
A	72	8080	Albersloher Weg / Erbdrostenweg	2009	2009
A	28	8090	Albersloher Weg / Gremmendorfer Weg	2009	2009
A		8100	Albersloher Weg / York-Kaserne	2009	2009
A	6	8110	Albersloher Weg / Paul-Engelhardt-Weg	2009	2009
A		8120	Albersloher Weg / Heidestraße	2009	2009
A		8130	Albersloher Weg / Angelsachsenweg	2009	2009
B Steinfurter Straße / Weseler Straße [Netzsteuerungsbereich B]					
	UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktname	Planung	Realisierung
B2		1010	Steinfurter Straße / B 54 / Abzweig Nienberge	2008	2009/10
		1020	Steinfurter Straße / Wilkinghege	2008	2009/10
		1025	Steinfurter Straße / Austermannstraße	2008	2009/10
		1030	Steinfurter Straße / Eissporthalle	2008	2009/10
		1040	Steinfurter Straße / Leonardo-Campus	2008	2009/10
	8	1050	Steinfurter Straße / York-Ring / Orleans-Ring	2008	2009/10
		1051	York-Ring / Koburger Weg	2008	2009/10
		1060	Steinfurter Straße / Kapuziner Straße	2008	2009/10
		1061	Steinfurter Straße / Catharina-Müller-Straße	2008	2009/10
	10	1070	Steinfurter Straße / Grevenener Straße	2008	2009/10
B1	82	1080	Steinfurter Straße / Neutor	2008	2009
		1081	Wilhelmstraße / Grevenener Straße	2008	2009
		1090	Neutor / Münzstraße	2008	2009
	36	1100	Hindenburgplatz / Überwasserstraße	2008	2009
		1110	Hindenburgplatz / Frauenstraße	2008	2009
	37	1120	Landgericht	2008	2009
		1121	Universitätsstraße / Krummer Timpen	2008	2009
	84	1123	Hüfferstraße / Badestraße	2008	2009
		1130	Am Stadtgraben / Georgskommende	2008	2009

B2	46	1140	Aegidiitor	2008	2009
	48	1150	Weseler Straße / Bismarckallee	2008	2009
	49	1160	Weseler Straße / Moltkestraße	2008	2009
	47	1161	Moltkestraße / Marks-Haindorf-Stiege	2008	2009
	9	1170	Weseler Straße / Geiststraße	2008	2009
	62	1190	Weseler Straße / Koldering	2008	2009
		1195	Weseler Straße / Sperlichstraße	2008	2009
	80	1200	Weseler Straße / Sentmaringer Weg	2008	2009
	23	1210	Weseler Straße / Inselbogen	2008	2009
		1220	Weseler Straße / Buckstraße	2008	2009
		1230	Weseler Straße / P + R-Platz	2008	2009
	3	1240	Weseler Straße / BAB-Zubringer	2008	2009
	83	1250	Weseler Straße / Boeselager Straße	2008	2009
		2010	Grevener Straße / Melchersstraße	2008	2009/10
	52	2020	Grevener Straße / York-Ring	2008	2009/10
		2021	Friesenring / Kinderhauser Straße	2008	2009/10
D II. Nord- und Westtangente [Netzsteuerungsbereich D und E]					
	UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktsname	Planung	Realisierung
D1		3120	Friesenring / Jahnstraße	2009/10	2009/10
D1	53	3130	Cheruskerring / Wienburgstraße	2009/10	2009/10
D1		3140	Cheruskerring / Langemarckstraße	2009/10	2009/10
D1	12	3150	Cheruskerring / Kanalstraße	2009/10	2009/10
D1	11	3160	Niedersachsenring / Gartenstraße	2009/10	2009/10
D1	15	3170	Niedersachsenring / Piusallee	2009/10	2009/10
D1		3171	Niedersachsenring / Schleswiger Straße	2009/10	2009/10
D1	17	3180	Niedersachsenring / Ostmarkstraße	2009/10	2009/10
D1		3181	Ostmarkstraße / Dieckstraße	2009/10	2009/10
D1		3183	Niedersachsenring / Schleusenweg	2009/10	2009/10
D1		5010	Gartenstraße / Hoher Heckenweg	2009/10	2009/10
				2009/10	2009/10
E	2	3020	Kolde-Ring / Mecklenbecker Straße	2009/10	2009/10
		3021	Kardinal-von-Galen-Ring / Sentruper Höhe	2009/10	2009/10
		3023	Kolde-Ring / Sperlichstraße	2009/10	2009/10
		3030	Kardinal-von-Galen-Ring / Sentruper Straße	2009/10	2009/10
		3040	Kardinal-von-Galen-Ring / Nils-Stensen-Straße	2009/10	2009/10
	61	3050	Rishon-le-Zion-Ring / Hüfferstraße	2009/10	2009/10
		3060	Rishon-le-Zion-Ring / Sertürner Straße	2009/10	2009/10
	7	3070	Orléans-Ring / Einsteinstraße	2009/10	2009/10
			auch UHS 2007 vor Umbau 2008	verbessert 2008	
	5	3080	Orléans-Ring / Wilhelmstraße	2009/10	2009/10
		16130	Coesfelder Kreuz	2009/10	2009/10
			zusätzlich im Netzsteuerungsbereich D2 :		
D2		6160	Warendorfer Straße / Schiffahrter Damm	2009	2009
	66	6161	Schiffahrter Damm / Ostmarkstraße	2009	2009
		6170	Warendorfer Straße / Danziger Freiheit	2009	2009

D3 II. Osttangente [Netzsteuerungsbereich D3]					
	UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktname	Planung	Realisierung
	18	3210	Kaiser-Wilhelm-Ring / Warendorfer Straße	2009/10	2010/2011
		3220	Hohenzollernring / Mauritzsteinpfad	2009/10	2010/2011
		3221	Hohenzollernring / Bernsmeyerstiege	2009/10	2010/2011
	21	3230	Hohenzollernring / Sternstraße	2009/10	2010/2011
		3240	Hohenzollernring / Sophienstraße	2009/10	2010/2011
		6120	Warendorfer Straße / Friedensstraße	2009/10	2010/2011
		6130	Warendorfer Straße / Oststraße	2009/10	2010/2011
		6150	Warendorfer Straße / Dechaneistraße	2009/10	2010/2011
C Bahnhofsbereich und I. Nordtangente [Netzsteuerungsbereich C]					
	UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktname	Planung	Realisierung
		4010	Hafenstraße / Von-Steuben-Straße	2010	2011
	106	4011	Hafenstraße / Bahnhofstraße	2010	2011
	44	4020	Berliner Platz / Herwarthstraße	2010	2011
		4030	Bahnhofstraße / Windthorststraße	2010	2011
		4040	Bahnhofstraße / Urbanstraße	2010	2011
	42	4050	Servatiplatz	2010	2011
		4051	Eisenbahnstraße / Erlöserkirche	2010	2011
		4052	Friedrichstraße / Erlöserkirche	2010	2011
	64	4060	Landeshaus	2010	2011
	65	4061	Warendorfer Straße / Friedrichstraße	2010	2011
	39/40	4070	Hörster Tor / Promenade	2010	2011
		4080	Von-Vincke-Straße / Urbanstraße	2010	2011
		4090	Von-Vincke-Straße / Windthorststraße	2010	2011
		4100	Engelstraße / Herwarthstraße	2010	2011
		4110	Schorlemer Straße / Engelsenstraße	2010	2011
		4120	Hafenstraße / Engelstraße	2010	2011
		6020	Münzstraße / Hollenbeckerstraße	2010	2011
	101	6030	Buddenturm / Kreuztor	2010	2011
	101	6040	Bergstraße / Tibusstraße	2010	2011
	38/101	6050	Theater	2010	2011
	101	6060	Hörsterstraße / Bült	2010	2011
	101	6070	Mauritzstraße / Asche	2010	2011
			zusätzlich im Netzsteuerungsbereich C:		
	68/107	9010	Wolbecker Straße / Bremer Platz	2010	2011
		9011	Bremer Straße / Schillerstraße	2010	2011
F Hammer Straße [Netzsteuerungsbereich F1, F2]					
	UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktname	Planung	Realisierung
F2		1191	Geiststraße / Dondersring	2011	2012
		1192	Geiststraße / Turmstraße	2011	2012
	85	7030	Hammer Straße / Goebenstraße	2011	2012

F1	85	7040	Hammer Straße / Turmstraße	2011	2012
	85	7050	Hammer Straße / Kurzestraße	2011	2012
	86	7080	Hammer Straße / Geiststraße	2011	2012
		7090	Hammer Straße / Fehrbellinweg	2011	2012
	86	7100	Hammer Straße / Friedrich-Ebert-Straße	2011	2012
	86	7110	Hammer Straße / Metzger Straße	2011	2012
	86	7120	Hammer Straße / Münstermannweg	2011	2012
	86	7130	Hammer Straße / Umgehungsstraße	2011	2012
	86	7140	Hammer Straße / Düesbergweg	2011	2012
	87	7150	Hammer Straße / Siemensstraße	2011	2012
			<i>*Änderung Vztl =60 km/h in 2009</i>		
		7170	Hammer Straße / Alte Reitbahn	2009*/2011	2009*/2012
		7180	Hammer Straße / Baumarktzufahrt	2009*/2011	2009*/2012
			<i>Zweistreiger Bereich</i> <i>**Änderung Vztl =50 km/h</i>		
	87	7190	Hammer Straße / Hohe Geest	2009**/2011	2009**/2012
F2	4	7200	Hammer Straße / Meesenstiege	2011	2012
		7201	Hohe Geest / Merkur Eck	2011	2012
		11020	Friedrich-Ebert-Platz	2011	2012
		11040	Friedrich-Ebert-Straße / Augustastraße	2011	2012
	88	11070	Friedrich-Ebert-Straße / Herdingstraße	2011	2012
		11080	Friedrich-Ebert-Straße / Dahlweg	2011	2012

I Weseler Straße in Mecklenbeck [Netzsteuerungsbereich I]

UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktname	Planung	Realisierung
	1252	Weseler Straße / Kerkheideweg	2011	2012
	1260	Weseler Straße / Mersmannsstiege	2011	2012
	1261	Weseler Straße / Zufahrt GAD	2011	2012
	1262	Mersmannsstiege / Daimlerweg	2011	2012
	1270	Weseler Straße / Dingbängerweg	2011	2012
	1273	Weseler Straße / Meyerbeerstraße	2011	2012
	1274	Weseler Straße / Hellweg-Baumarkt	2011	2012
	1280	Weseler Straße / Heroldstraße	2011	2012
	1290	Weseler Straße / Untiedtheide	2011	2012
	1300	Weseler Straße / An der Hansalinie	2011	2012

H Grevener Straße [Netzsteuerungsbereich H]

UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktname	Planung	Realisierung
	2030	Grevener Straße / Dorpatweg	2012	2013
34	2040	Grevener Straße / Messkamp	2012	2013
	2041	Grevener Straße / Von-Einem-Straße	2012	2013
97	2050	Grevener Straße / Dreizehnerstraße	2012	2013

	2070	Grevener Straße / Westhoffstraße	2012	2013
76	2080	Grevener Straße / Am Burloh	2012	2013
96	2081	Kanalstraße / Bröderichweg	2012	2013
96	2082	Bröderichweg / Regina-Protmann-Straße	2012	2013
	2090	Grevener Straße / Janningsweg	2012	2013
95	2100	Grevener Straße / Kristiansandstraße	2012	2013
	12100	Westhoffstraße / Rektoratsweg	2012	2013
Einzel-LSA außerhalb der Netzsteuerungsbereiche				
UHS/ UHL-Nr.	LSA- Nr.	Knotenpunktsname	Planung	Realisierung
14	5030	Hoher Heckenweg / Piusallee	2012	2013
24	13060	Kappenberger Damm / Geringhoffstraße	2012	2013
29	21030	Amelsbürener Straße / Meesenstiege	2012	2013
69	27010	Warendorfer Straße / Handorfer Straße [Landesbetrieb]	noch abzustimmen	
70	27140	Warendorfer Straße / Pleistermühlenweg [Landesbetrieb]	noch abzustimmen	
73	8061	An den Loddenbüschen / Höltenweg	2012	2013
90	8062	Trauttmannsdorffstraße / Siemensstraße	2012	2013
92	21010	Westfalenstraße / Marktallee	2012	2013
92	21100	Westfalenstraße / Friedhofstraße	2012	2013
94	12080	Westhoffstraße / Am Burloh	2012	2013
94	12090	Am Burloh / Rektoratsweg	2012	2013
98	24010	Pienersallee / Tilbecker Straße	2012	2013
99	24130	Roxeler Straße / Schelmenstiege	2012	2013
UHS	Unfallhäufungsstellen - UHS ohne LSA		2011/2012	2012/2013
		1-Jahres-Unfallhäufungsstellen		
75		Mariendorfer Straße/Dyckburgstraße	2011/2012	2012/2013
		3-Jahres-Unfallhäufungsstellen		
1		Umgehungstraße/Wolbecker Straße	2008 prov. LSA	
13		Roxeler Str./Von-Esmarch-Str./Busso-Peus-Str.	2011/2012	2012/2013
20		Hohenzollernring/Oststraße	2011/2012	2012/2013
22		Horstmarer Landweg/Corrensstraße	2011/2012	2012/2013
32		Wilkinghege/Idenbrockweg/Gasselstiege	2011/2012	2012/2013
43		Windthorststraße/Promenade	2011/2012	2012/2013
		auch UHS 2007	2011/2012	2012/2013
74		Trauttmannsdordstraße/Hammer Straße	2011/2012	2012/2013
		Ludgeriplatz	Umbau 2008	
		auch UHS 2007		

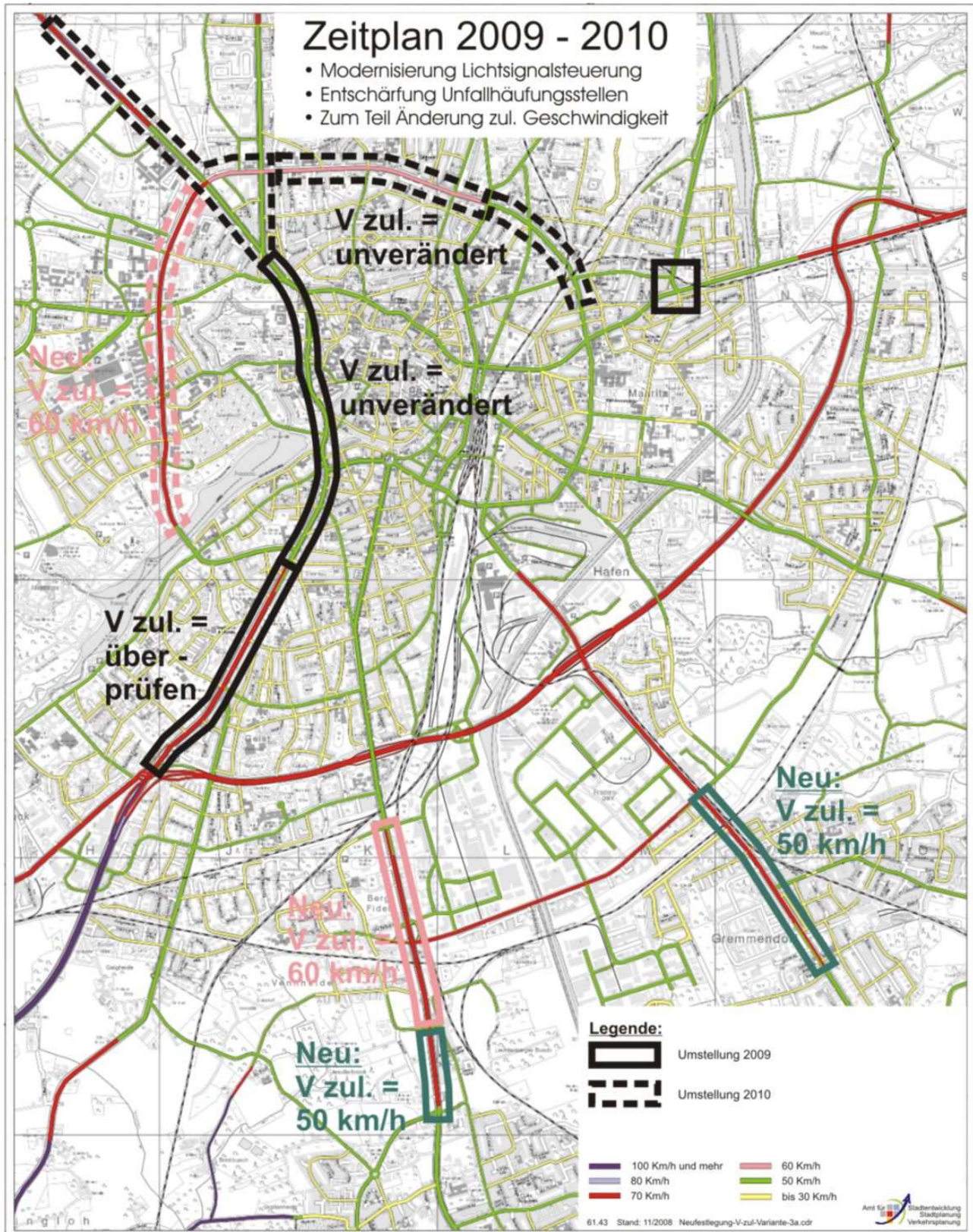
UHL	Unfallhäufungslinien- UHL ohne LSA			
		3-Jahres-Unfallhäufungsstellen		
89		Bismarkallee; Kardinal-von-Galen-Ring bis Weseler Straße	2011/2012	2012/2013
93		Marktallee; Westfalenstraße bis Hülshoffstraße	2011/2012	2012/2013
100		Am Steintor/Münsterstraße; Petersdamm bis Am Borggarten	2011/2012	2012/2013
102		Johannisstraße/Rothenburg; Bispinghof bis Michaelisplatz	2011/2012	2012/2013
103		Wareндorfer Straße; Gereonstraße bis Eisenbahnstraße	2011/2012	2012/2013
104		Aegidiistraße; Am Stadgraben bis Rothenburg	2011/2012	2012/2013

(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, November 2008)

Anhang 5:

Zeitplan Verkehrssteuerung 2009-2010

mit Modernisierung der Lichtsignaltechnik,
Entschärfung der Unfallhäufungsstellen
und zum Teil Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten



(Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, Stand: Dezember 2008)