

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

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

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

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

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

32.23.0001

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

Ort: Rathaus, Rüstkammer

Beginn: 18.00 Uhr

Ende: ca. 20.00 Uhr

Redner / Vortragende: Polizeipräsidium Münster,
Polizeidirektor Udo Weiss,

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

Stadt Münster – Stadtplanungsamt,
Dr. Friedrich-Wilhelm Oellers

Tagesordnung:

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

Ergebnisniederschrift zu TOP 4:

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

Lfd.Nr.	Name, Vorname	Institution	Anregung, Fragen, Statements
1	Post, Elmar	./.	• Die Geschwindigkeit sollte allgemein deutlich gesenkt werden. • Wichtig sei die deutliche Markierung von Furten. • Fahrbahnquerschnitte sollten zugunsten der Radfahrer angepasst werden. • Auch in Tempo-30-Zonen sollte in der Fahrbahn ausreichender Platz für die Radfahrer angeboten werden. • Im Rahmen von Kampagnen sollten insbesondere auch die erwachsenen Radfahrer im mittleren Alter angesprochen werden (Regeltreue).
2	Kress, Eberhard	./.	• Auf dem Albersloher Weg habe sich die Signalschaltung / Grüne Welle nicht verbessert. • Gelungen sei aber der neue vierspurige Ausbau bis zur Umgehungsstraße. • Wichtig sei es, weniger rote Ampeln zu gewährleisten. Eine Verstetigung des Verkehrs gewährleistet weniger Frust und mehr Sicherheit. • In den Nachtstunden sollten die Lichtsignalanlagen in den Nebenrichtungen auf Anforderungsbetrieb gestellt werden, um Rotzeiten in den Hauptrichtungen zu verkürzen.
3	Berding, Georg	CDU-Ratsherr, aber privates Statement	• Der Verkehrsfluss auf dem Albersloher Weg sei deutlich besser geworden (z. B. Grüne Welle, weniger Halte, ...). • Besteht ein Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit und spurwechselbedingter Verkehrsgefährdung? • Durch die nächtliche Inbetriebnahme von Lichtsignalanlagen könnten vermehrt Rotlichtverstöße eintreten.

Lfd.Nr.	Name, Vorname	Institution	Anregung, Fragen, Statements
4	Tornau, Ralf	Westfälische Provinzial Versicherung Aktiengesellschaft	• Die Kommunikationsarbeit innerhalb der Ordnungspartnerschaft sollte verbessert werden. • 2/3 aller Unfälle ereignen sich außerhalb der Unfallhäufungsstellen. Eine Bewusstseins-/ Wahrnehmungsveränderung lasse sich erst nach 7-8 Ansprachen erreichen, daher sei kontinuierliche Kommunikationsarbeit wichtig. • Es wurden Informationen zum Aufgabenbereich des vorgesehenen neuen Mitarbeiters (Kommunikation / Koordination) im Ordnungsamt erfragt. • Wichtig sei die Einbeziehung der Ordnungspartner in die zukünftige Kommunikationsarbeit und bei den geplanten Sicherheitskampagnen. • Wie kann innerhalb der Ordnungspartnerschaft eine bessere Koordination / Kommunikation erreicht werden? • Einbeziehung der Ordnungspartner in die durch die P 3 Agentur vorgesehene Kommunikationsarbeit sei wichtig. • Wie bekannt ist die Ordnungspartner schaft aktuell in der Öffentlichkeit?
5	Wietholt, Gertrud	Geschäftsführende Vorsitzende Kinderneurologie- Hilfe Münster e.V Präventionstisch Münster	• Kommunikation sei wichtig, um Doppelungen im Arbeitskreis 3 zu vermeiden. • Die Arbeit des und im Arbeitskreis 4 sollte optimiert werden.
6	Heskamp, Florian	ADFC Münster	• Enttäuschung über Verwaltungsvorschläge mit einer höheren zulässigen Geschwindigkeiten als 50 km/h auf innerstädtischen Straßen. • Häufig haben Radfahrer (RF) an Lichtsignalanlagen zu häufig „Rot“. Signalschaltungen für RF verbessern.
7	Bleckmann, Klaus	CDU, Mitglied der Bezirksvertretung Münster-Mitte	• Die Verkehrsdisziplin sei wichtig, um die notwendige Verkehrssicherheit zu gewährleisten. (Straßen-)Verkehr sei im Übrigen ein wesentlicher Faktor für Fortschritt.
8	Wiemers, Wolfgang	VCD- Kreisverband Münster	• Siehe Schreiben des VCD vom 14.01.2009 (Anhang 1)

Lfd.Nr.	Name, Vorname	Institution	Anregung, Fragen, Statements
9	Frisch, Hermann	Verkehrsreferent im AC Münster im ADAC / Fahrlehrerverband	• Siehe Pressemitteilung des AC Münster im ADAC (Anhang 2)
10	Blotenberg, Horst	./..	• Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h bedeute eine Fahrgeschwindigkeit von mindestens 70 km/h. Daraus gehe eine Signalwirkung für noch höhere Geschwindigkeiten hervor. • Auch die Lärm- und Abgasreduzierung sei wichtig. • Auch auf dem Friesenring bestehe dichte Wohnbebauung. Dort müsse auch 50 km/h gelten.

Anhang 1



Ordnungspartnerschaft
Verkehrsunfallprävention

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

Herrn Dr. Oellers
oellers@stadt-muenster.de

Wolfgang Wiemers
14.1.2008
wolfgang@wiemers1.de

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

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

Der VCD **begrüßt** insbesondere

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

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

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

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

So steht bei der Abwägung der Ziele weiterhin die **Leistungsfähigkeit des Verkehrsstraßennetzes für den Kfz-Verkehr**, und damit für **das bei weitem unfallträchtigste Verkehrsmittel**, im Vordergrund. Betrachtet man allerdings den tatsächlichen Modal-Split und bezieht Gesichtspunkte des Klimaschutzes, der Ressourcenschonung und der zukunftsfähigen Stadtentwicklung („Stadt der kurzen Wege“) mit ein, dann müsste bei zukünftigen Investitionen die **Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes für den Umweltverbund** im Vordergrund stehen. Das beträfe z.B. durchgehende und zügige Radverbindungen mit Vorrang gegenüber dem MIV, eine erhebliche Ausweitung des ÖPNV und insbesondere des SPNV (vgl. Anregung des VCD vom 28.11.2008) als am wenigsten unfallträchtige Verkehrsmittel.

Es sollte auch durch Öffentlichkeitsarbeit deutlich gemacht werden, dass höhere Spitzengeschwindigkeiten keineswegs eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit ergeben, so erreicht nach der letzten Haushaltsbefragung von Nov. 2007 das Kfz im Stadtverkehr nur die doppelte Geschwindigkeit (32,7 kmh) im Vergleich zum Fahrrad (16.3 kmh).

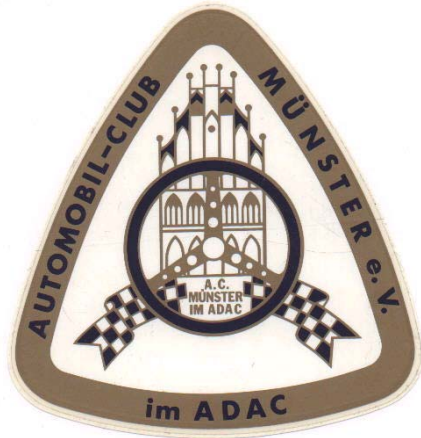
Der VCD **schlägt daher zusätzlich vor:**

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

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

Gez.: Wolfgang Wiemers, 1. Vors.

Anhang 2



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

Der AC Münster im ADAC fordert:

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

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

Unnötige oder übertriebene Tempolimits müssen vermieden werden.

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

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

So viel Reglementierung wie nötig, so wenig wie möglich!

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

Ursache und Wirkung sollten genau analysiert werden

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

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

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

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

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

(Beschlussvorlage/Begründung Seite 8)

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

Temposteuerung ist besser als Tempolimit!

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

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

Sicherheit schaffen durch bauliche Gestaltung.

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

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

Einheitliche Rechts-vor-links-Regelungen

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

Die alleinige Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben

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

reicht nach Ansicht des AC Münster im ADAC nicht aus.

Der Automobil-Club fordert die Kommune auf, die vorhandenen Tempo- 30-Zonen auf StVO-Konformität zu überprüfen und die Zonen gegebenenfalls nachzubessern.

Eine nicht akzeptierte Tempo-30-Zone, die den schwächeren Verkehrsteilnehmern falsche Sicherheit vermittelt, ist abzulehnen. Ebenso ist die Ahndung von auch nur geringsten Geschwindigkeitsüberschreitungen (1 km/h mit 15 Euro) in zudem vorfahrtberechtigten Strassen dem Bürger unter dem Sicherheitsaspekt nur schwer zu vermitteln.

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

Anhang 3

Stellungnahme der Verwaltung zu Anregungen 13.01.2009

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

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

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

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

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

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

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

Aufstellung von Starenkästen an unfallträchtigen Stellen

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

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

Vorschlag wird aufgegriffen im Rahmen der geplanten Sicherheitskampagnen 2009ff