

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



*Ordnungspartnerschaft
Verkehrsunfallprävention*

Masterplan **„Verkehrsunfallprävention“** **Münster 2008**

(03.12.2008)

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

Redaktion:

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

Ordnungsamt
Tiefbauamt

Polizeipräsident Münster / Verkehrsdirektion

0. Vorbemerkungen

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

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

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

1. Anlass und Zielsetzung

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

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

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

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

www.sicher-durch-muenster.de

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Grundlagen

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

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



Bild 1: Regelkreis der wechselseitigen Einflussfaktoren der Verkehrssicherheit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Das Unfalllagebild Münster 2004 - 2007

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

waren Fußgänger oder Radfahrer.

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

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

Hauptunfallursachen bei Radverkehrsunfällen

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

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

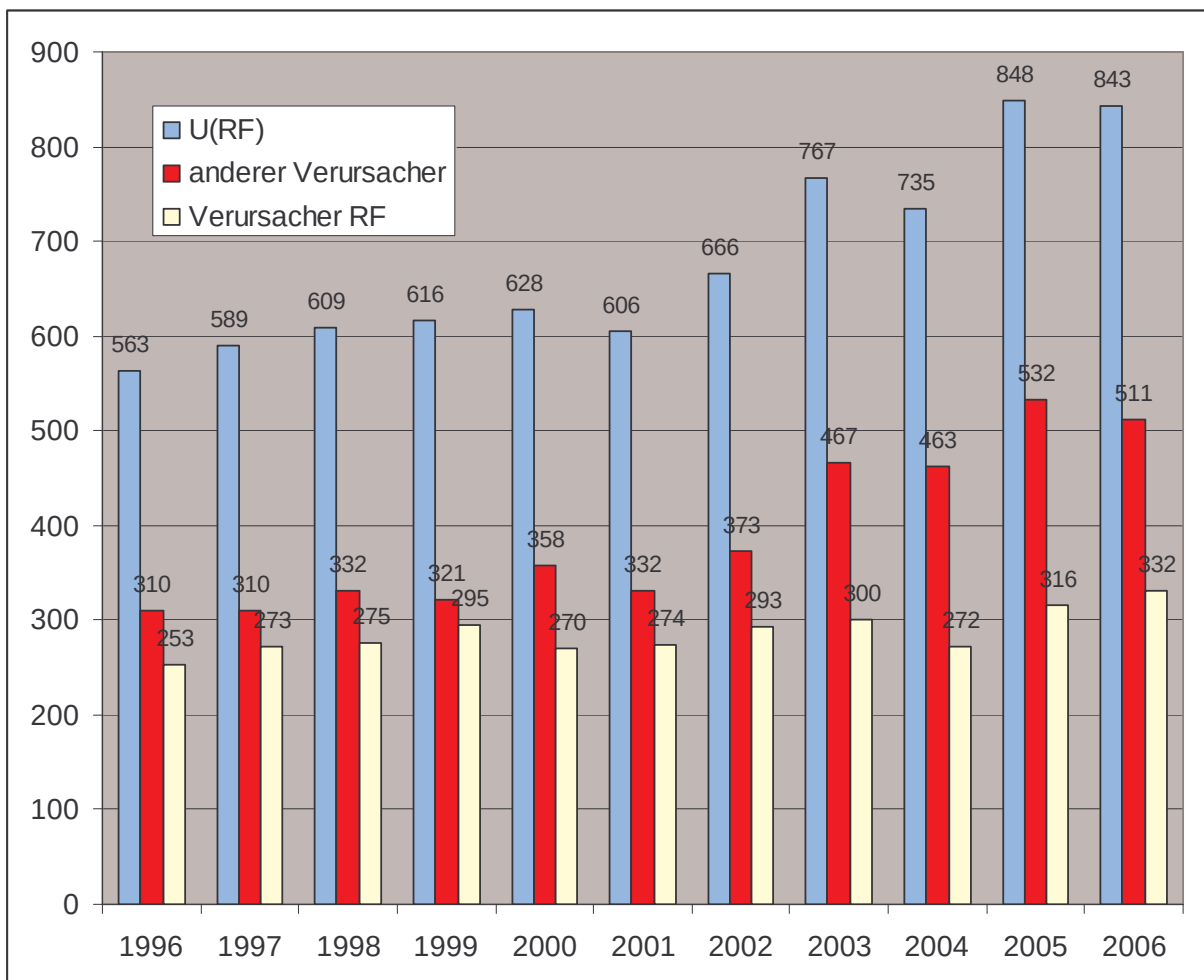
85-mal führte ein Rotlichtverstoß der Radfahrer zu Unfällen, bei denen eine Person getötet, 22 schwer und 49 leicht verletzt wurden. Bei 43 durch Rotlichtverstoß der Kraftfahrer verursachten Radverkehrsunfällen wurden 11 Personen schwer und 32 leicht verletzt.

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

GDV-Tabelle 11: Radverkehrsunfälle 2006, Auswertung Stadt Münster

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

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



GDV-Abbildung 11 : Radverkehrsunfälle 1996 bis 2006

3.3 Räumliche Schwerpunkte des Unfallgeschehens

(Auszug GDV-Gutachten – Kapitel 4.5)

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

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

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

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

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

Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen

(Auszug GDV-Gutachten – Kapitel 4.8)

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

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

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

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

Innerortsunfälle an Lichtsignalanlagen (ohne Kat 5) 2004 bis 2006

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

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

Ermittlung der unfallauffälligen Bereiche

(Auszug GDV-Gutachten - Kapitel 5)

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

Die Auswertung ergab

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

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

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

Unfallstruktur an den Unfallhäufungsstellen/-linien

An den ermittelten Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien entstehen:

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

Die häufigsten Unfallursachen an Unfallhäufungsstellen:

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

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

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

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

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

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

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

Netzanalyse

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

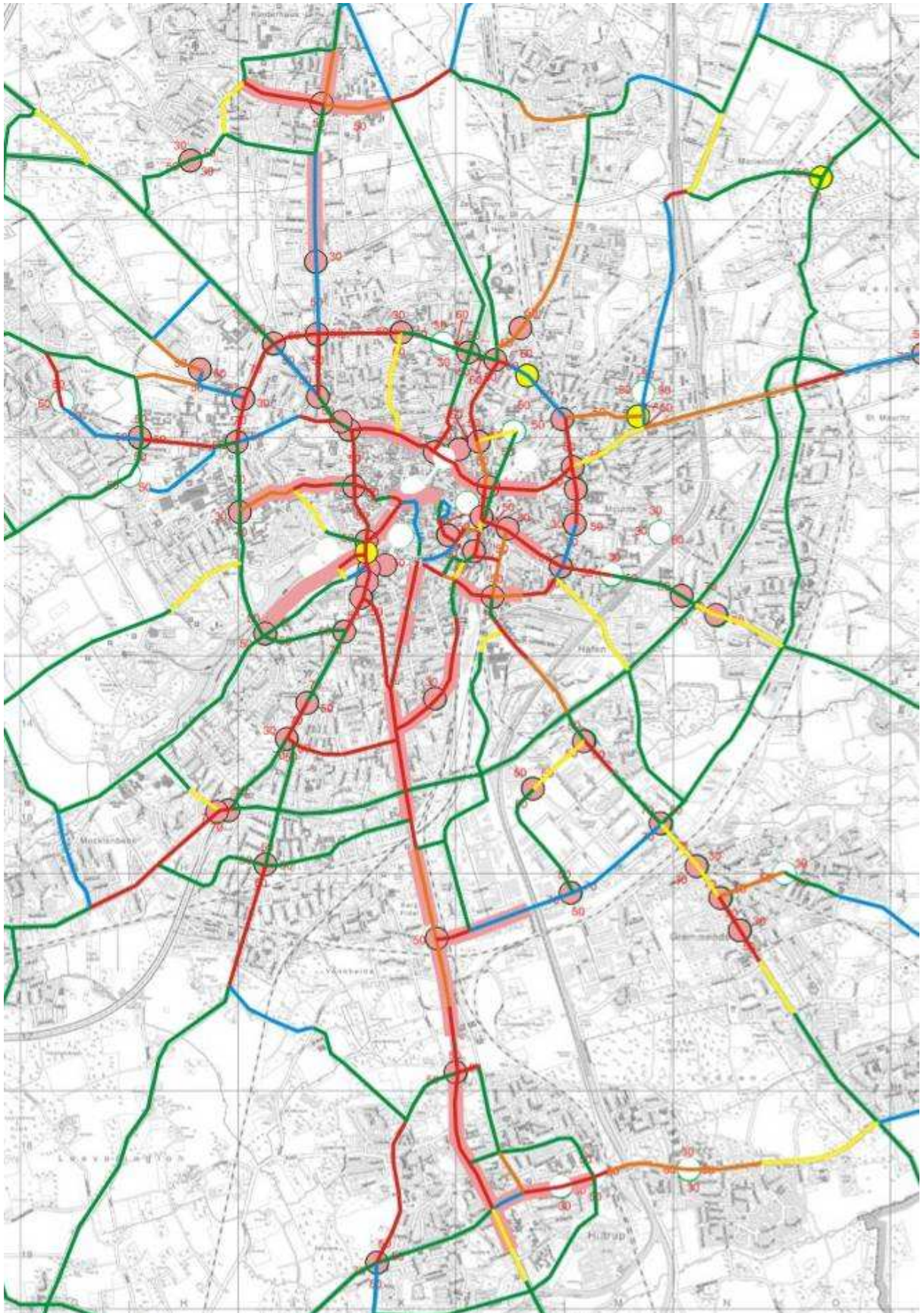
Ziel dieser Untersuchung war es, zusätzliche Hinweise zu bekommen, auf welchen Netzabschnitten Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallgeschehens aus volkswirtschaftlicher Sicht besonders effektiv sind. Auf Basis der vorhandenen Verkehrsbelastung wurde für jeden Netzabschnitt eine Grundunfallkostendichte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

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

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

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

² Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen, ESN, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2003



GDV-Abbildung 2 Sicherheitsanalyse des Straßennetzes (Ausschnitt)

3.4 Unfalllagebild 2007

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



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

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

Unfälle 2007 in Münster

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

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

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

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

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

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

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

4. Ordnungspartnerschaft und Projektorganisation



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

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

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

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

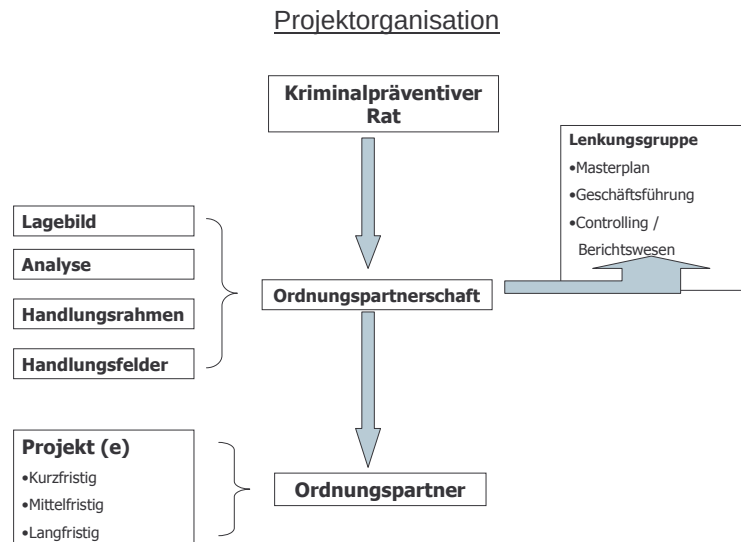


Bild 2: Projektstruktur und Organisation Ordnungspartnerschaft Münster

Zu den **Gründungspartnern** gehören:

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

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

Handlungsfelder der Ordnungspartnerschaft

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

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

4.1 Überwachung / Ahndung – Arbeitskreis 1 der OPS

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

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

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

Die Geschäftsführung dieses Arbeitskreises liegt beim Polizeipräsidium Münster.

4.2 Bau- und Verkehrstechnik – Arbeitskreis 2 der OPS

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

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

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

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

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

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

4.3 Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitsberatung – Arbeitskreis 3 der OPS

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

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

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

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

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

Die Geschäftsführung liegt bei der Stadt Münster / Ordnungsamt.

4.4 Öffentlichkeitsarbeit – Arbeitskreis 4 der OPS

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

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

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

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

Die Geschäftsführung liegt beim Polizeipräsidium Münster.

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

5. Das Verkehrssicherheitskonzept Münster

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

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



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

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

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

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

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

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

6. Schwerpunkte des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009 - 2013

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

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

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

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

6.1 Projekt-Schwerpunkte I

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

(1) Fortführung der Revision der Radverkehrsanlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A) Leitlinien zur Verbesserung der Lichtsignalsteuerung im Radverkehr

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Abwägungsspektrum ist nachfolgend dargestellt

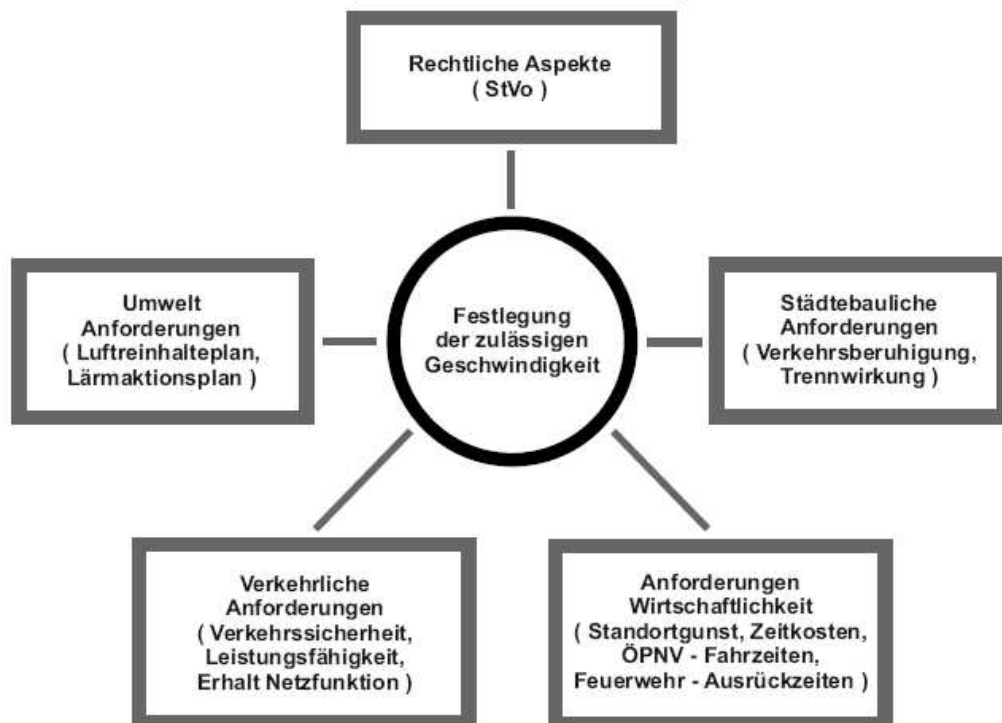


Bild 11: Kriterien zur Festlegung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz

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

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

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

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

6.2 Projekt-Schwerpunkte II

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

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

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

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

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

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

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

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

- Veröffentlichungen in Münsteraner Printmedien zu den weiteren Schwerpunktthemen Geschwindigkeit / Vorfahrt–Vorrang–Rotlicht / Unfallfolgen / sichere Verkehrsanlagen
- 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 www.sicher-durch-muenster.de zur Information über Aktionen und Unterstützung der Ordnungspartner
- Erstellen einer Broschüre zum Verkehrssicherheitsprogramm 2008 – 2013
- Auswertung der Bürgerumfrage 2008 und Ableitung von Bürgererwartungen, Aktionen, Projekten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster

7. Ausblick

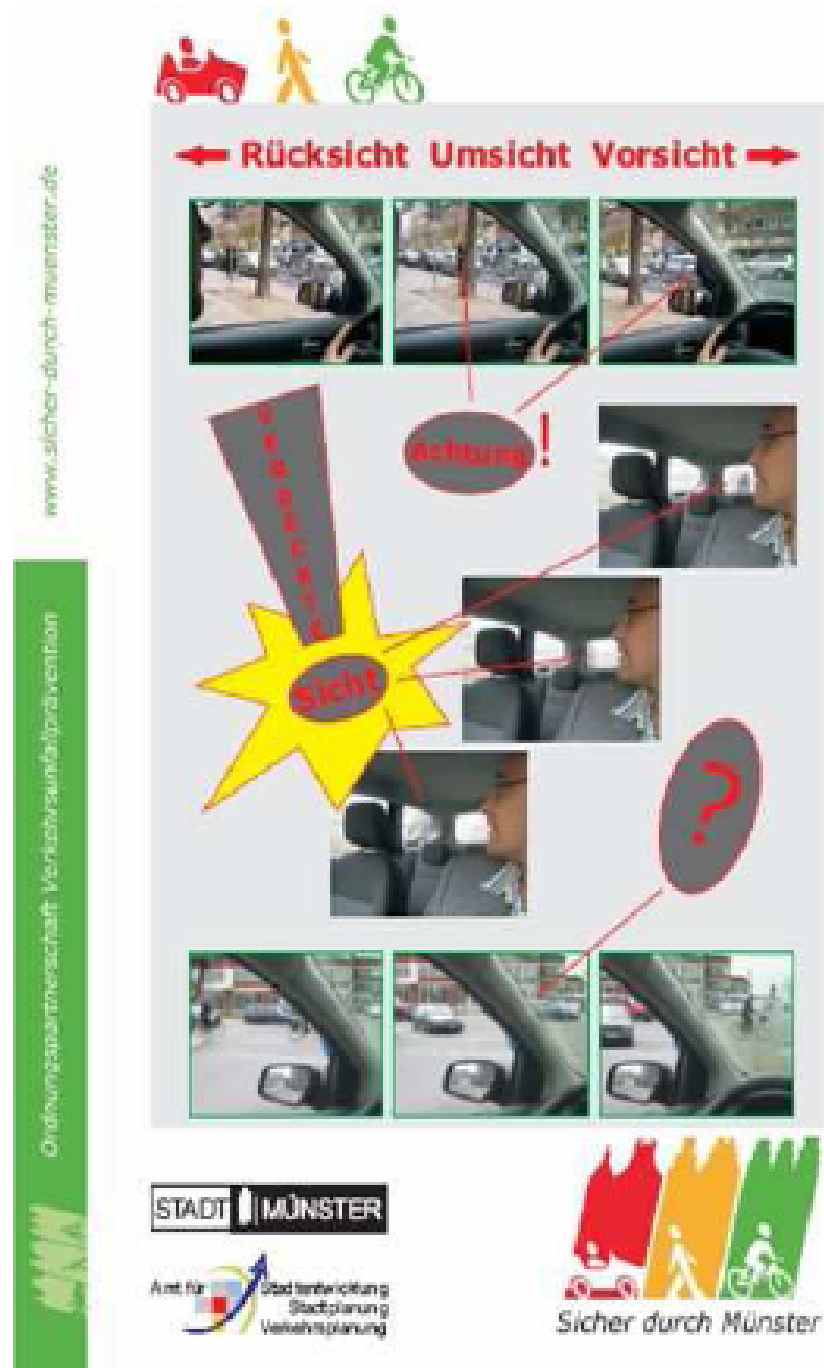
Die Unfalllage in Münster ist so gravierend ungünstig, dass über mindestens fünf Jahre eine kontinuierliche und verstärkte Sicherheitsarbeit bei der Verwaltung, der Polizei und bei den Partnern der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ erforderlich wird.

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

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

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

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 Unfallsituation in Münster und Gründung der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention im Juni 2007 haben Polizei und Verwaltung ihre Aktivitäten zur Analyse der Unfallsituation, 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.

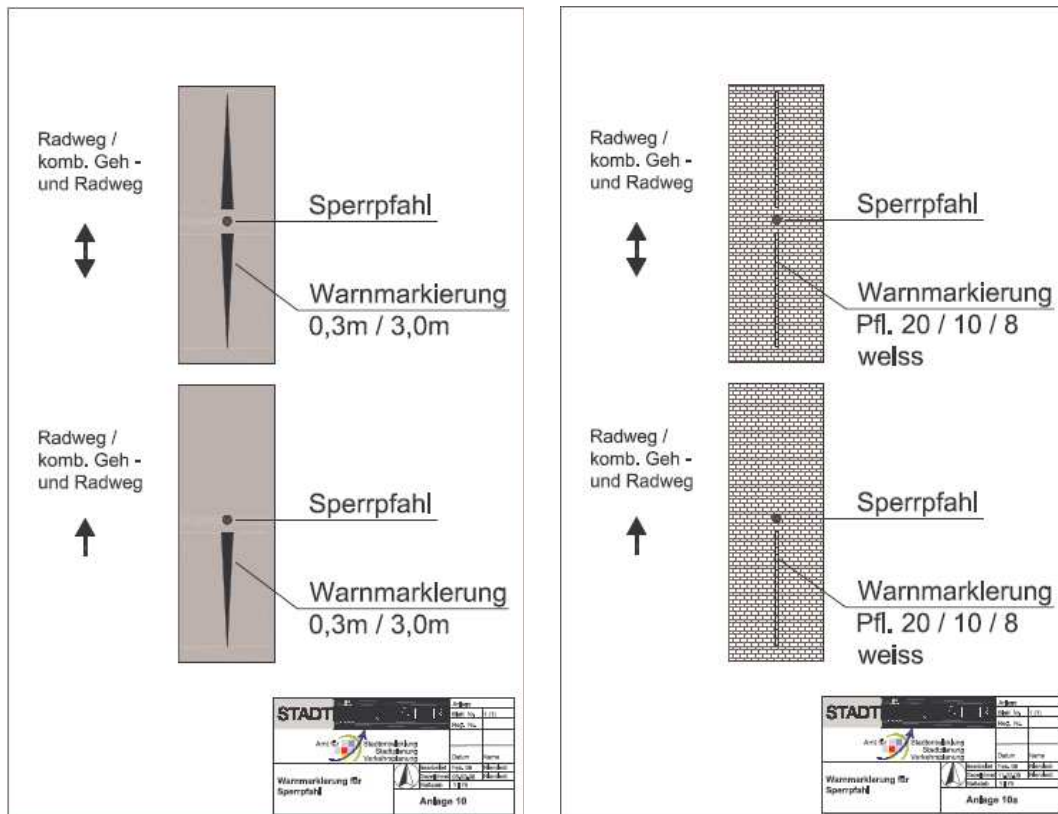


Bild 6: Kennzeichnung von Pfosten im Zuge von Radwegen

- **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.

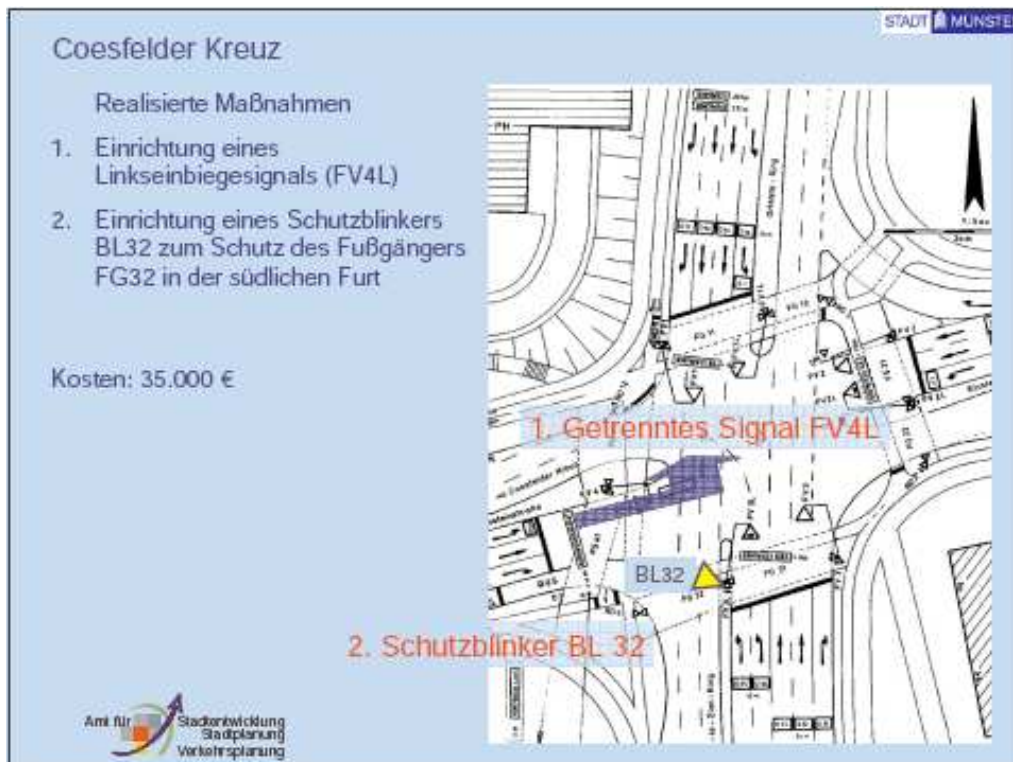


Bild 9: Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Coesfelder Kreuz (April 2008)

- **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

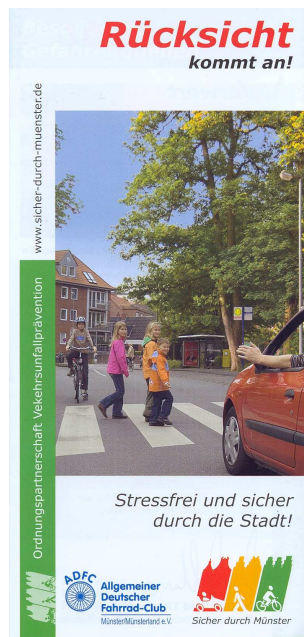
- Verkehrssicherheitstag am 09.05.2008 (Zielgruppe alle Verkehrsteilnehmer)
 - Schwerpunkt Einbiegen und Abbiegen (Blickkontakt, Rücksichtnahme, ...)



- 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
Σ Gesamtunfälle	124	94	127	164	42
Σ Unfälle 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.

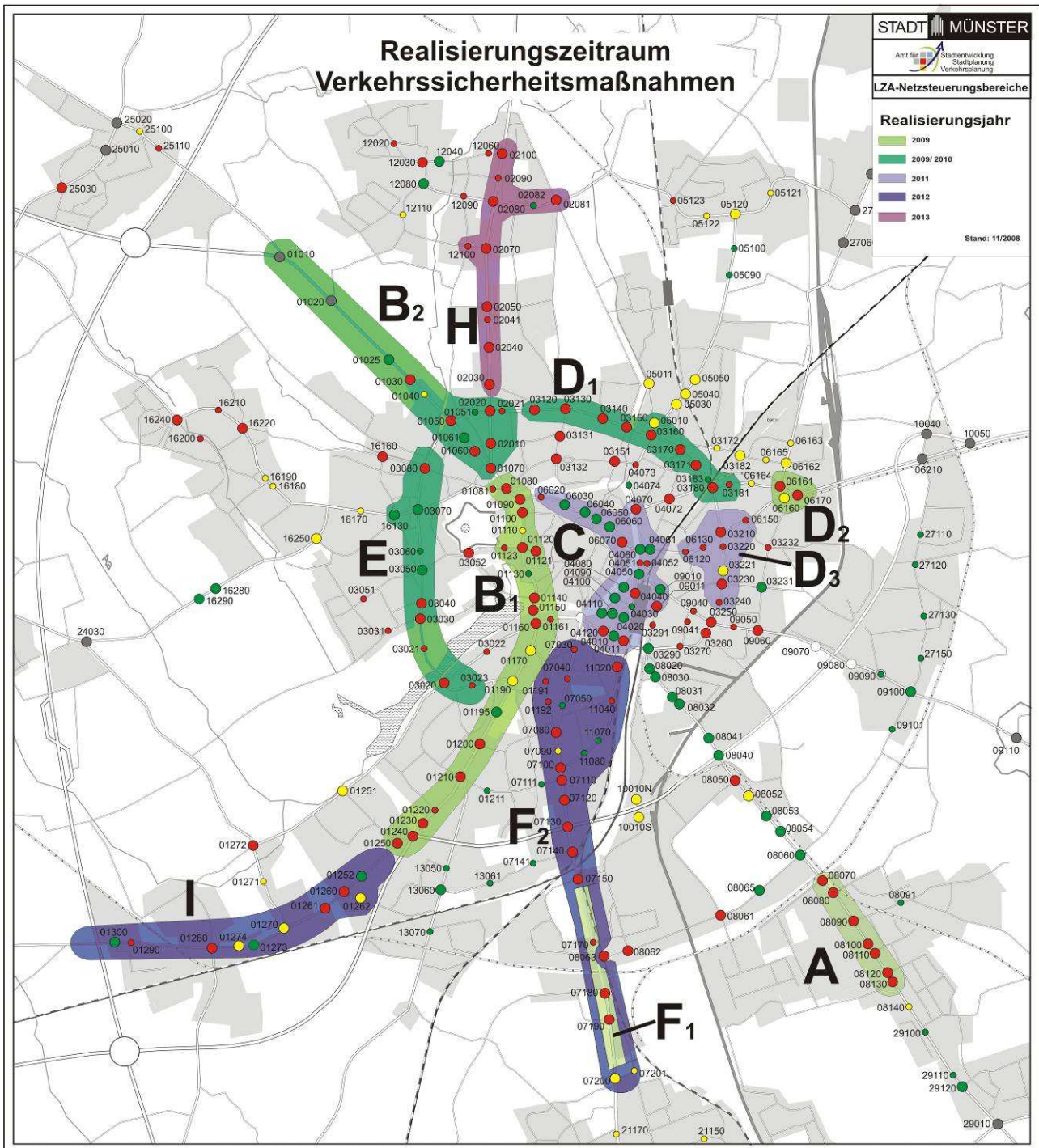


Bild 12 : Planübersicht Zeit- /Arbeitsplan 2009-2013
zur Beseitigung der Unfallhäufungsstellen/-linien
in Verbindung mit der Modernisierung des Verkehrssteuerungssystems
und ggf. Änderungen der zulässigen Geschwindigkeiten

(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 abzarbeiten, 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.

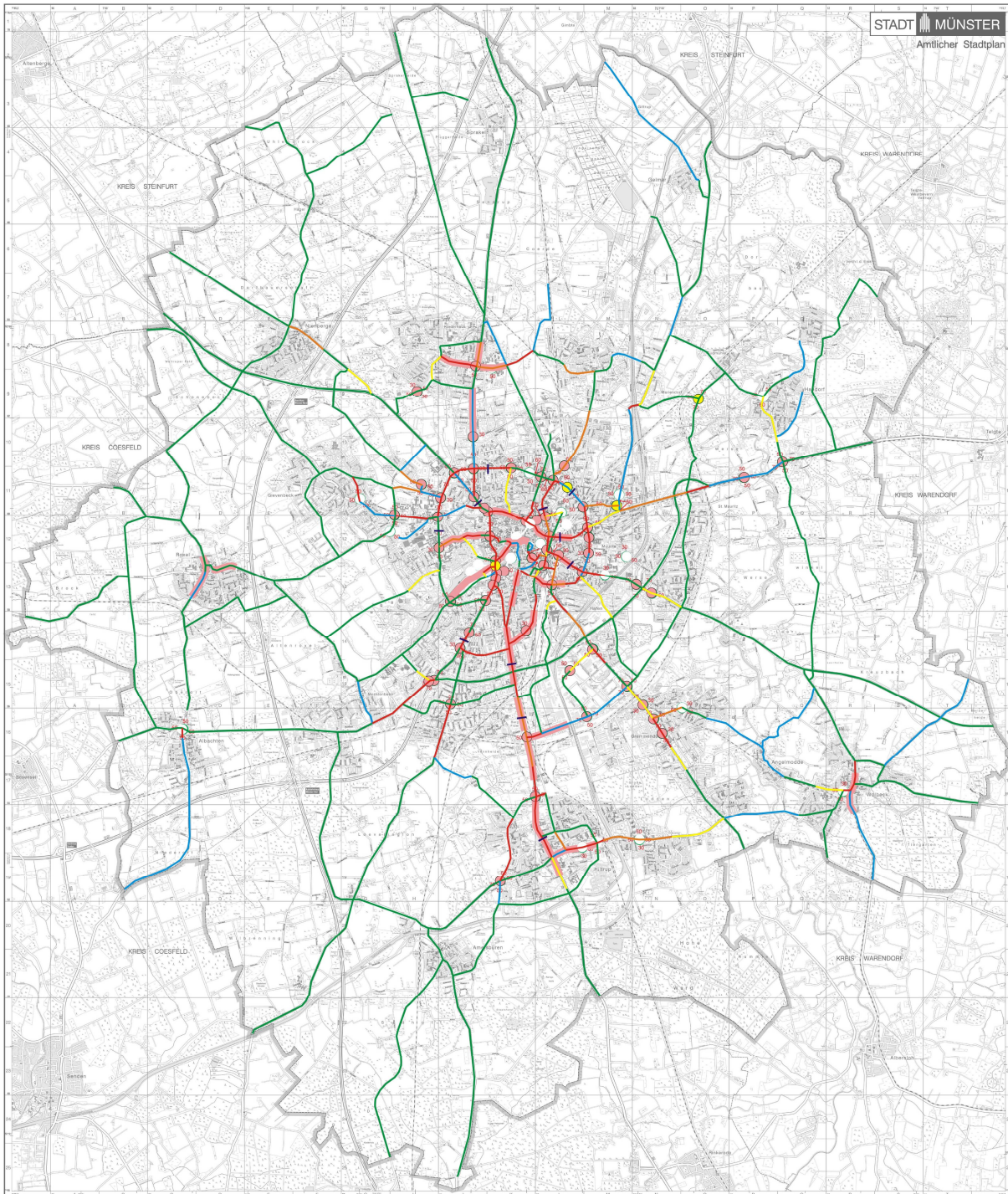
Es bleibt zu entscheiden, inwieweit eine Aktualisierung der jährlichen Arbeitsprogramme vorgenommen werden sollte.

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]

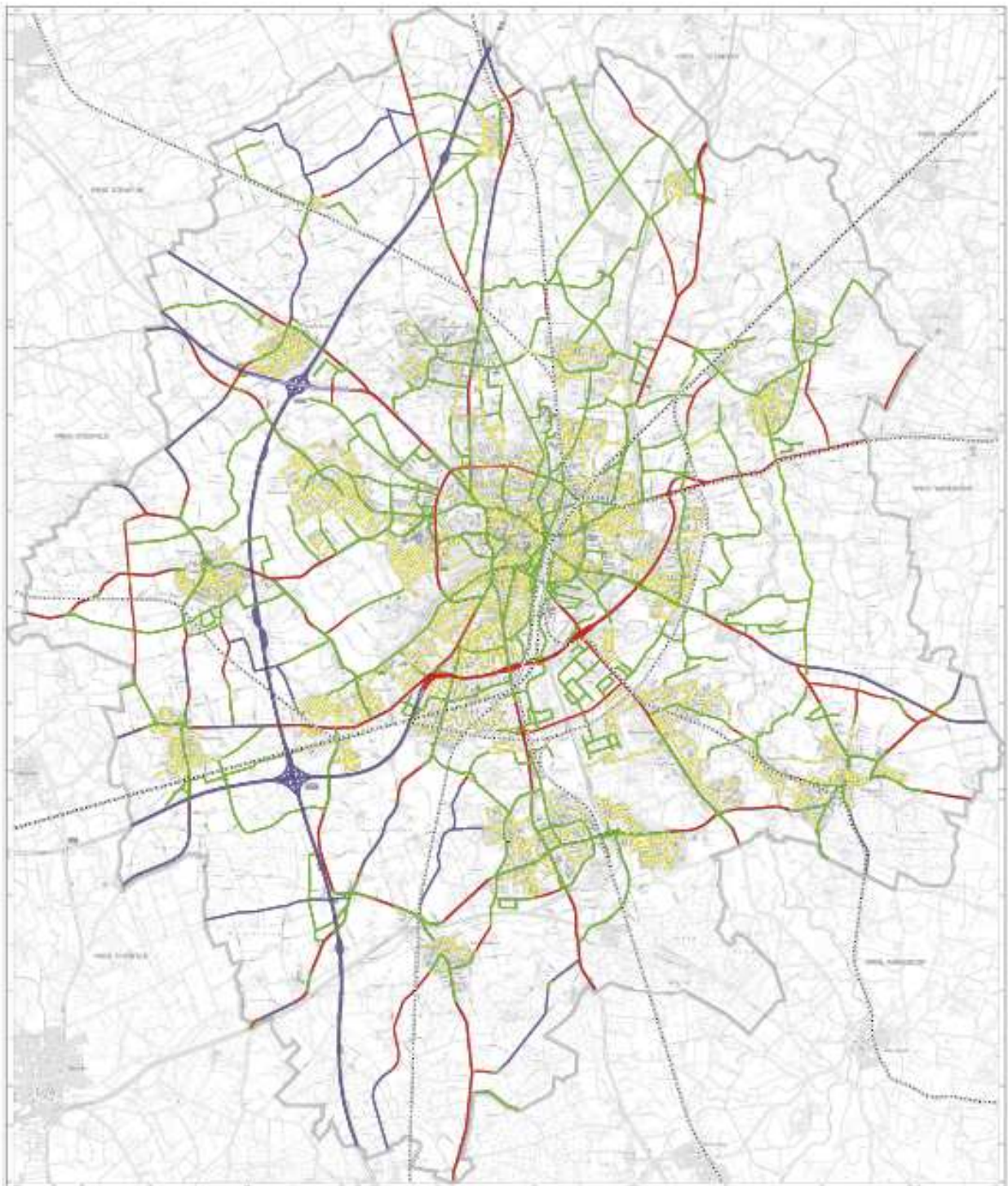
- > 210
- 110 bis 210
- 50 bis 110
- 0 bis 50
- 0

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

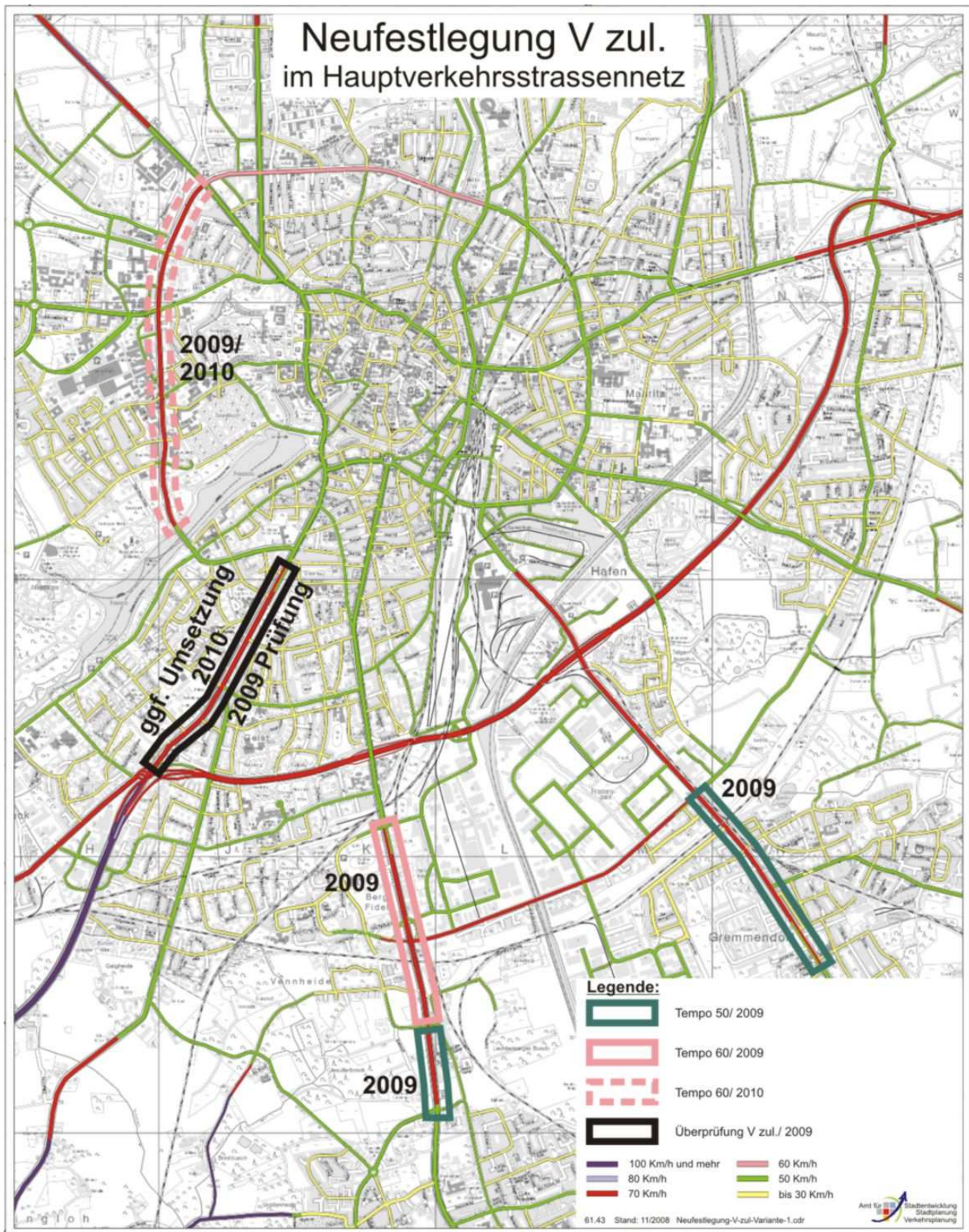
100 km/h und mehr	60 km/h
80 km/h	50 km/h
70 km/h	bis 30 km/h



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
D	52	2020	Grevener Straße / York-Ring	2008	2009/10
		2021	Friesenring / Kinderhauser Straße	2008	2009/10
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
E				2009/10	2009/10
	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
D2					
			zusätzlich im Netzsteuerungsbereich 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	Servatiiplatz	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 / Engelenschanze	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
F2			<i>Zweistreiger Bereich</i> <i>**Änderung Vztl =50 km/h</i>		
	87	7190	Hammer Straße / Hohe Geest	2009**/2011	2009**/2012
	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 / Dahlgeweg	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 / Pleisttermühlenweg [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		

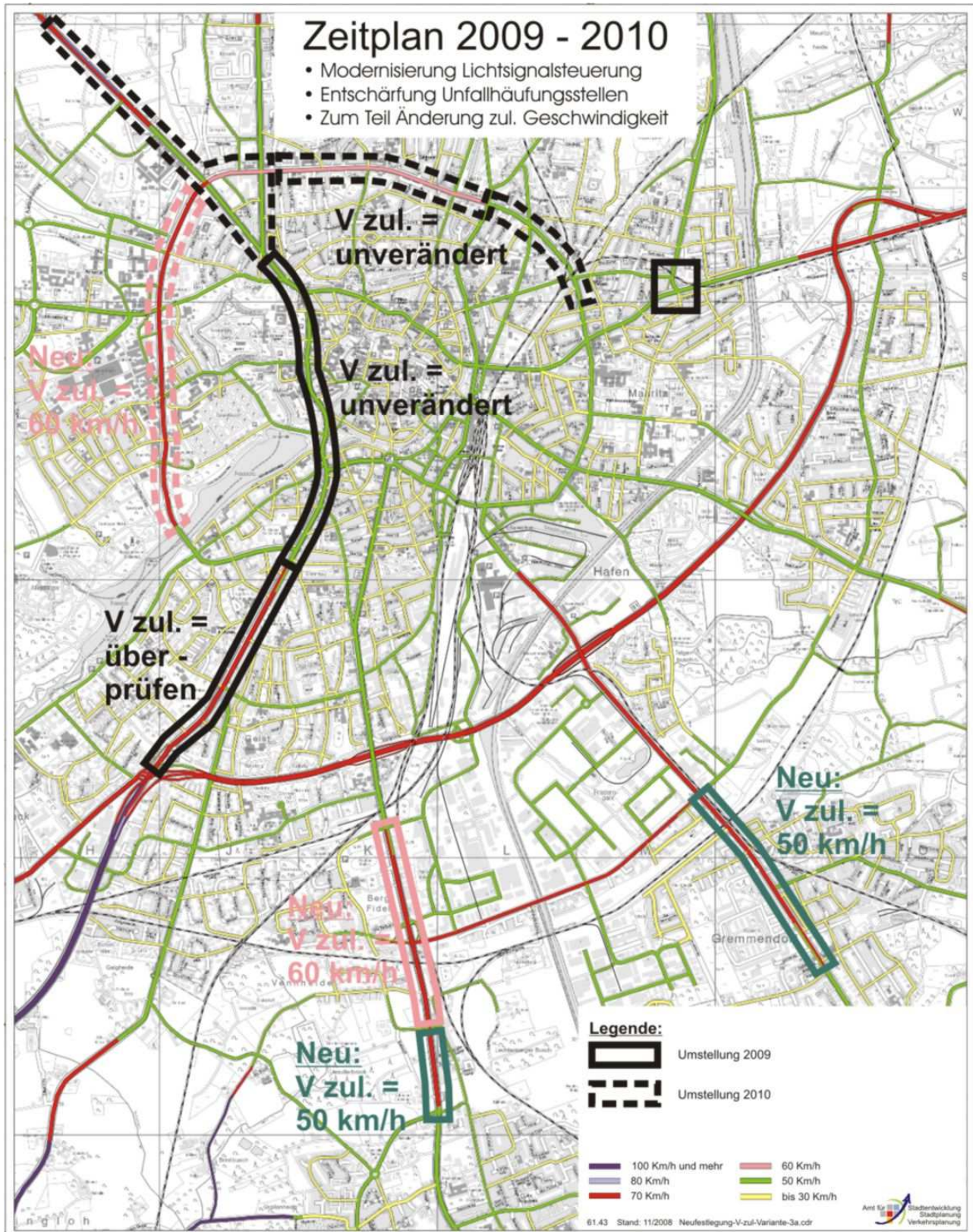
UHL	Unfallhäufungslinien- UHL ohne LSA			
		3-Jahres-Unfallhäufungsstellen		
89		Bismarkallee; Kardinal-von-Galen-Ring bis Weseler Straße	2011/2012	2012/2013
93		Marktallee; Westfalenstraße bis Hülshoffstraße	2011/2012	2012/2013
100		Am Steintor/Münsterstraße; Petersdamm bis Am Borggarten	2011/2012	2012/2013
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)

Verkehrssicherheitsprogramm 2009 – 2013 – Personalbedarf

Nach der Projektkonferenz „Unfallprävention“ am 09.09.2008 haben das Ordnungsamt, das Amt für Stadtentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung und das Tiefbauamt zu ihrem jeweiligen Handlungsfeldern Maßnahmenpakete entwickelt und zu einem Verkehrssicherheitsprogramm 2009 – 2013 gebündelt.

Der Umfang und die Intensität des Programms lassen es nicht zu, es mit den vorhandenen Ressourcen (wie beim Masterplan zur Verkehrsunfallprävention) umzusetzen.

Dazu wird nachfolgend Stellung genommen.

1. Organisatorische Strukturen und Prozesse

Die beteiligten Ämter arbeiten seit 2007 vernetzt im Projekt „Verkehrsunfallprävention“ in ihrem jeweiligen Handlungsfeld. Das ist sehr erfolgreich und es gibt keinen Anlass, dies organisatorisch oder prozessual zu ändern (z.B. durch eine verstärkte Zentralisation).

2. Personalbedarf

2.1 Überwachung/ Ahndung (Handlungsfeld 1) – Ordnungsamt

Im Handlungsfeld 1 sollen zur Umsetzung der politischen Vorgaben und der Empfehlung des GDV-Gutachtens die Geschwindigkeitskontrollen durch eine Verdopplung der Kapazitäten intensiviert werden.

Es soll eine neue Überwachungseinheit aufgestellt werden. Erforderlich sind:

1,0 Position	Technik/ Fahrer	G06	„Bußgeldangel.“ (32.21)
0,5 Position	Technik/Datenerfassung	G06	„Bußgeldangel.“ (32.21)
2,0 Positionen	SB Owi-Verfahren	G08	„Bußgeldangel.“ (32.21)

Dies entspricht dem Ausstattungsstandard einer solchen Einheit und einer zusätzlichen Präsenz im Verkehrsraum von 136 Std./Monat.

Es wird erwartet, dass so rd. 10.000 weitere Verstöße geahndet werden müssen.

2.2 Bau- und Verkehrstechnik (Handlungsfeld 2) – Amt für Stadtentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung und Tiefbauamt

Die Bemessungsgrößen für Bau- und Verkehrstechnik ergeben sich aus dem GDV-Gutachten in den „Kategorien“

- Unfallhäufigkeitsstellen
- Unfallauffällige Verkehrsstraßen und Verkehrssteuerung
- Radverkehrunfälle
- Auswirkungen der verstärkten Überwachungsarbeit von Polizei und Ordnungsamt im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms
- Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit

Das Amt für Stadtentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung und das Tiefbauamt haben in diesen Bereichen der Verkehrsunfallprävention, vor allem seit dem Jahr 2007 mit dem Bekanntwerden der schlechten Verkehrssicherheitslage, umfangreiche Erkenntnisse zum Arbeitsaufwand gewonnen.

- Mit der Unfallauswertung und der Behebung von Unfallhäufigkeitsstellen (Coesfelder Kreuz, Albersloher Weg, etc) waren bis zu 5 Sachbearbeiter/-innen gleichzeitig gebunden.
- 20 von insgesamt ca. 83 Unfallhäufigkeitsstellen konnten so analysiert und Verbesserungsmaßnahmen (planerisch/ baulich/ verkehrsregelnd/ signaltechnisch) entwickelt werden. Mehr als 60 Maßnahmen müssen noch abgewickelt werden.
- Die Radverkehrsunfälle wurden mit 1 Vollzeitkraft ganzjährig ausgewertet. Dazu wurde ein eigenes Radwegeprogramm entwickelt und beispielsweise an der Hammer Str. geplant und mit dem Ordnungsamt und dem Tiefbauamt umgesetzt.
- Im Rahmen der Radwegerevision wurden 45 Km (von 293 Km) Radwegesetz überprüft, Verbesserungen geplant und ebenfalls mit dem Ordnungsamt und dem Tiefbauamt im Jahr 2007 umgesetzt.
- Das Programm konnte aufgrund des zusätzlichen Aufwandes im Jahr 2008 nicht fortgeführt werden.
- Da sich das GDV-Gutachten auf die Unfalllage 2004 – 2006 bezieht, sind in den jetzigen Überlegungen die Jahre 2007 – 2008 generell einzubeziehen.

2.2.1 Mehrbedarf

Das Amt für Stadtentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung und das Tiefbauamt haben die offenen Projekte/ Maßnahmen in das Verkehrssicherheitsprogramm übernommen und mit einem 5-jährigen Arbeits- und Zeitplan versehen. Das 5-Jahres-Programm des Ordnungsamtes, des Amtes für Stadtentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung und des Tiefbauamtes berücksichtigt die „Machbarkeit“ im Stadtgebiet. Eine kürzere zeitliche Planung würde zu unerträglichen Verkehrsbeeinträchtigungen im gesamten Stadtgebiet führen.

Das Programm kann innerhalb dieses Zeitraums nur abgewickelt werden, wenn es zu einer personellen Verstärkung von zumindest je 2,00 Stellen kommt.

2.2.2 Auswirkungen auf die planmäßige Arbeit

Die planmäßigen Arbeitsprogramme sowie die einzelnen Aufträge aus Bürgerschaft und politischen Gremien binden das vorhandene Personal in beiden Ämtern vollständig. Die Aufstellung unter Punkt 2.2 zeigt, dass damit die begonnenen Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention nicht fortgeführt werden konnten.

Die Verstärkung um 4,0 Positionen ist zwingend. Diese zusätzlichen Kapazitäten müssen konsequent in der Unfallprävention eingesetzt werden, weil ansonsten das zeitliche Ziel von 5 Jahren nicht eingehalten werden kann.

Durch das besondere Engagement im Bereich der Verkehrsunfallprävention werden sich bei „sonstigen wünschenswerten planbaren“ Projekten Verzögerungen nicht vermeiden lassen.

Der Bereich der Verkehrssteuerung (Fachstelle 61.43 des Amtes Stadtentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung) wird versuchen, den zusätzlichen Aufwand durch das Verkehrssicherheitsprogramm, mit den vorhandenen Ressourcen zu bewältigen.

2.3 Öffentlichkeitsarbeit/ Geschäftsführung (Handlungsfeld 4) – Ordnungsamt (Koordination und Kommunikation)

Das Ordnungsamt hat die Geschäftsführung für die Ordnungspartnerschaft übernommen. Bei der Größenordnung des Gesamtvorhabens und der Anzahl der Ordnungspartner ist hier ein(e) Ansprechpartner/-in zu „installieren“.

Hier werden die administrativen Aufgaben gebündelt, die reibungslose Kommunikation unter den Ordnungspartnern und die Außendarstellung der Ordnungspartnerschaft gesichert.

Auch im Ordnungsamt können dafür keine vorhandenen/ freien Stellen in Anspruch genommen werden, so dass es hier zu einem zusätzlichen Einsatz von

1,0 Position Koordination und Kommunikation G09/10 (A09/A10) Amt 32

kommen muss.

3. Aufwendungen / Erträge

Die Personalaufwendungen sind in Ziffer III der Vorlage dargestellt. Sie bilden den Schwerpunkt der laufenden Aufwendungen für das Verkehrssicherheitsprogramm 2009 bis 2013. Dazu gehören auch die notwendigen Überwachungsmaßnahmen. Die nach Verstärkung des „Handlungsfeldes Überwachung und Ahndung“ insgesamt erzielten Erträge werden äquivalent für die Verbesserung der Verkehrsunfallprävention verwandt. Die Ertragsdifferenz der Verkehrsüberwachung fließt damit vollständig in die Verkehrssicherheit und finanziert im Wesentlichen den zusätzlichen Personalaufwand.

4. Befristung und personelle Umsetzung

Die zuvor genannten Positionen werden für 5 Jahre besetzt.

Das Ordnungsamt, das Amt für Stadtentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung und das Tiefbauamt betrauen mit den Aufgaben erfahrene Sachbearbeiter/- innen und Führungskräfte. Nur durch diese Lösung in der Linie ist sichergestellt, dass dieses anspruchsvolle Programm ab 2009 quantitativ und qualitativ umgesetzt werden kann.

Die so frei gewordenen Stellen werden befristet nach besetzt.

Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster

Kurzfassung

Auftraggeber:

**Gesamtverband der
Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.**





Vorwort

Die Lebensqualität einer Stadt – so zeigen Umfragen auch in Münster – wird insbesondere auch durch die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit bestimmt. Nach Bekanntwerden der über mehrere Jahre schlechten Unfalllage in der Stadt Münster war es daher eine Aufgabe höchster Priorität, den Zusammenhängen und Hintergründen dieser Entwicklung nachzugehen.

Die Stadt Münster, die Polizei und 24 weitere Partner aus Gesellschaft und Verwaltung gründeten dazu im Juni 2007 die „Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention“ mit dem Ziel, gemeinsam Strategien, ein Programm und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Stadt zu entwickeln, um die Zahl der Unfälle mit Verletzten in Münster jährlich um 10% zu senken. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) erklärte sich bereit, durch eine umfassende Unfallanalyse die dafür erforderliche Basis zu schaffen.

Aufbauend auf den Unfall- und Verkehrs-Datengrundlagen der Jahre 2004 - 2006, den breit angelegten Erfahrungen der Polizei und der Unfallkommission der Stadt hat das Planerbüro Südstadt im Auftrag der UDV das vorliegende Gutachten mit differenzierten Unfallanalysen und Empfehlungen erarbeitet. Der Schwerpunkt dieser Grundlagenuntersuchung liegt in der ingenieurmäßigen Auswertung und Bewertung der unfallauffälligen Strecken und Knotenpunkte im Verkehrsstraßennetz der Stadt, ergänzt um Verhaltensbeobachtungen.

63 Unfallhäufungsstellen und 22 unfallauffällige Straßenabschnitte (Unfallhäufungslinien) wurden im Stadtgebiet identifiziert. Hier ereigneten sich 34% aller Unfälle mit Personenschaden und 36% der an Unfällen beteiligten Fußgänger und Radfahrer verunglückten hier. Die Beseitigung dieser Problembereiche muss daher einer der Schwerpunkte der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit in Münster sein.

Ein besonderes Augenmerk muss auch dem Schutz der schwächeren und am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer, den Fußgängern und Radfahrern zukommen. Obwohl diese nur an ca. 10% aller Unfälle (ca. 1.000 Unfälle / Jahr) beteiligt sind, stellen sie ca. 60% der Verletzten und Getöteten.

Dabei wird es nicht nur um bauliche und verkehrsregelnde Verbesserungen gehen. Notwendig sind auch die Entwicklung von Verkehrssicherheitsstrategien sowie von Maßnahmen zur Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit, um eine neue Qualität der Partnerschaft im Verkehr und damit ein verändertes Verkehrsverhalten zu erreichen.

Auf Grundlage dieses Gutachtens können nun der vom Rat der Stadt Münster beschlossene „Masterplan Verkehrsunfallprävention Münster“ fortgeschrieben sowie ein breit angelegtes Verkehrssicherheitsprogramm für Münster aufgestellt werden, das jährlich durch Unfallberichte der Polizei und Fortschrittsberichte der Fachverwaltung aktualisiert werden soll.

Dr. Berthold Tillmann
Oberbürgermeister
Stadt Münster

Hubert Wimber
Polizeipräsident
Münster

Siegfried Brockmann
Abteilungsleiter
Unfallforschung der Versicherer



1 KURZFASSUNG

Die Verkehrsunfallstatistik des Innenministeriums in Nordrhein-Westfalen (NRW) zeigt auf, dass die Stadt Münster über Jahre die in NRW schlechteste Verkehrsunfallbilanz bei Unfällen mit Personenschaden aufweist. Während landesweit die Unfälle mit Personenschaden rückläufig sind, verzeichnet Münster in den letzten Jahren einen Anstieg. Dabei sind vor allem Radfahrer betroffen. Die Zunahme der Unfälle ist auch das Ergebnis der stetigen Zunahme sowohl des Kraftfahrzeugverkehrs als auch des Anteils des Radverkehrs in Münster. Dadurch hat sich das mögliche Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmergruppen zwangsläufig erhöht. Die Verkehrsanlagen sind inzwischen in Grenzbereiche für die Verkehrssicherheit gestoßen und reichen im derzeitigen Zustand an vielen Stellen und Strecken nicht mehr aus, um sichere Verkehrsabläufe zu gewährleisten. Insbesondere werden die Dimensionierung der Radverkehrsanlagen und die Radverkehrsführung in Knotenpunkten dem hohen Anteil des Radverkehrs in Münster nicht mehr gerecht.

1.1 Unfallhäufungsstellen und -linien

In den Jahren 2004 bis 2006 wurden in Münster 27.741 Unfälle polizeilich erfasst, davon 2.541 mit Radverkehrsbeteiligung. Insgesamt wurden 23 Personen getötet, 797 schwer und 3.839 leicht verletzt. Bei Radverkehrsunfällen wurden 6 Personen getötet, 341 schwer und 1.582 leicht verletzt.

Auch wenn sich das Unfallgeschehen in Münster auf das gesamte Stadtgebiet verteilt, lassen sich durch die Auswertung der Unfalltypensteckkarten auch punktuelle und linienhafte Unfallhäufungen feststellen:

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

Rund ein Drittel aller Unfälle mit Personenschaden geschehen im Bereich der Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien. 86% der Unfallhäufungsstellen sind lichtsignalgeregelte Kreuzungen oder Einmündungen.

Folgende Unfallhäufungslinien fallen durch hohe Unfallkosten aus Unfällen mit Personenschaden auf:

- Hammer Straße
- Westfalenstraße
- Straßenzug Münzstraße bis Mauritzstraße

Bei den 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen fallen vor allem die Kreuzungen

- Westfalenstraße / Meesenstiege / Merkureck
- Orléans-Ring / Coesfelder Kreuz / Einsteinstraße
- York-Ring / Grevenener Straße / Friesenring



durch hohe Unfallkosten aus Unfällen mit Personenschaden auf.

Schwerpunkte bei allen Unfällen mit Personenschaden bilden mit insgesamt 46% die Abbiege- und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, also typische Knotenpunktunfälle. 31% aller Innerorts-Unfälle mit Personenschaden ereignen sich an Lichtsignalanlagen.

1.2 Radverkehrsunfälle

In den letzten 10 Jahren hat die Anzahl der Radverkehrsunfälle in Münster erheblich zugenommen. Insbesondere ist seit 2002 ein deutlicher Anstieg der durch andere Verkehrsteilnehmer verursachten Radverkehrsunfälle zu verzeichnen.

Im Zeitraum 2004 bis 2006 wurden in Münster 2.541 Radverkehrsunfälle polizeilich erfasst, davon 1.859 mit Personenschaden, das sind 47% aller Unfälle mit Personenschaden. Insgesamt wurden 51% der Radverkehrsunfälle durch motorisierte Fahrzeuge verursacht, 46% durch Radfahrer und 3% durch Fußgänger. An 12% der Radverkehrsunfälle (302 Unfälle) waren ausschließlich Radfahrer beteiligt.

Hauptunfallursachen bei den 1.286 durch Kraftfahrer verursachten Radverkehrsunfällen sind die Nichtbeachtung der Vorfahrt (34%), Fehler beim Abbiegen (28%) und beim Einfahren in den fließenden Verkehr (10%). Hauptunfallursache bei den 1.164 von Radfahrern verursachten Unfällen sind neben Fahrfehlern (19%) die Nichtbeachtung der Vorfahrt (18%), ungenügender Abstand (15%) und Alkoholeinfluss (12%).

1.3 Verhaltensbeobachtung

Schwerpunkt des Gutachtens ist die Analyse des Unfallgeschehens. Verkehrspsychologische Betrachtungen waren nicht Bestandteil der Bearbeitung. Daher sind auch keine detaillierten Aussagen zum allgemeinen Verkehrsverhalten und zur generellen Akzeptanz von Verkehrsregeln möglich.

In Ergänzung zu den unfallbezogenen Analysen wurden aber stichprobenhafte Verhaltensbeobachtungen durchgeführt. Ziel der Beobachtungen war es, Hinweise dafür zu finden, ob in Münster ein typisches Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zum Unfallgeschehen beiträgt.

Die Verhaltensbeobachtungen belegen unter anderem, dass insbesondere uneinheitliche oder schwer einsehbare Regelungen zu einer schlechten Akzeptanz beitragen können.

Rotlichtverstöße

Die stichprobenhafte Beobachtung ergab, dass sich die Mehrzahl der Fußgänger und Radfahrer an das Rotlichtsignal halten. Bei Hochrechnung des relativen Anteils der Rotlichtverstöße durch Radfahrer (7%) auf die absolute Anzahl der Querungen an allen Signalanlagen in Münster kann allerdings von etwa 10.000 bis 13.000 Rotlichtverstößen täglich ausgegangen werden.



Verhalten beim Abbiegen

Die stichprobenhafte Beobachtung des Abbiegeverhaltens der Kraftfahrer weist auf einen hohen Grad an Unaufmerksamkeit beim Abbiegen hin. Ein Drittel der Kraftfahrer vergewissern sich nicht oder nicht ausreichend, ob Radverkehr queren will. Selbst wenn Radfahrer sich auf oder direkt an der Furt befinden, werden sie von 15% der Kraftfahrer nicht beachtet. Zudem wurde eine große Anzahl Kraftfahrer beobachtet, die beim Rechtsabbiegen den Radfahrern keinen Vorrang gewährt.

Nutzung der falschen Fahrbahnseite

Die stichprobenhafte Beobachtung ergab, dass durchschnittlich ca. 4% der Radfahrer auf der falschen Seite fahren. Dies führt nicht nur an Einmündungen und Zufahrten zu kritischen Situationen sondern auch zu Unfällen zwischen Radfahrern selbst. Ein besonders hohes Risiko besteht zudem beim Befahren von signalisierten Furten entgegen der erlaubten Richtung. Etwa ein Viertel der Radfahrer nutzen die Furten in falscher Richtung.

1.4 Geschwindigkeitsmessungen

Bei 5.994 Auffahr- und Spurwechselunfällen (Unfalltyp 6, Längsverkehr) wurden in den Jahren 2004 bis 2006 zwei Personen getötet, 53 schwer und 846 leicht verletzt. Die hohe Anzahl dieser Unfälle kann ein Hinweis darauf sein, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten unverträglich mit der straßenräumlichen Gestaltung oder dem Verkehrsaufkommen sind. Die durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen weisen eine deutliche Häufigkeit von Überschreitungen auf. Insbesondere nachts halten sich nur ein Drittel der Kraftfahrer an die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Jeder dritte Kraftfahrer fährt nachts 10 bis 20 km/h zu schnell und jeder sechste bis zehnte sogar um bis zu 30 km/h.

1.5 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziel der nächsten Jahre muss sein, Verbesserungen in der Verkehrssicherheit herbeizuführen, um die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden um jährlich mindestens 10% zu reduzieren.

Um möglichst schnell auf das Unfallgeschehen einzuwirken, sollte mit den Maßnahmen begonnen werden, die eine kurze Anlaufzeit haben. Dazu wird generell empfohlen:

- Sofortiger Beginn der Umsetzung von Maßnahmen an den Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL), die durch eine hohe Anzahl von Unfällen mit Personenschaden bzw. durch hohe Unfallkosten aus Unfällen mit Personenschaden auffallen.
- Realisierung weiterer, evtl. auch provisorischer, schnell umsetzbarer Maßnahmen an anderen UHS und UHL.

Im Einzelnen sollten zudem folgende Maßnahmen umgesetzt werden:



- Modifizierung der Lichtsignalsteuerungen zur besonderen Berücksichtigung der Sicherheitsbelange von Fußgängern und Radfahrern je nach Standort durch zusätzliche Phasen, Veränderung der Phasen, Blockschaltungen, Gelbblinker etc.
- Intensivierung der Überwachung zur Einhaltung der Verkehrsregeln, insbesondere der Überwachung von Rotlichtverstößen durch alle Verkehrsteilnehmer und das Befahren von signalisierten Furten durch Radfahrer in falscher Richtung.
- Verdeutlichung der Radverkehrsführung über Grundstückszufahrten und Einmündungen. Durch Markierung (Furt, Piktogramme, evt. Roteinfärbung etc.) und eine durchgängige, einheitliche Oberflächengestaltung des Radwegs wird dessen Erkennbarkeit verbessert. An Einmündungen von untergeordneten Straßen (Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche etc.) trägt eine Anhebung des Radwegs auf Gehwegniveau (Rampen oder Rampensteine) zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei der Radwegüberfahrt bei und verbessert so die Sicherheit für den Radverkehr.
- Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung durch stationäre Anlagen im Bereich von UHS und UHL sowie ergänzende, stadtweite mobile Kontrollen.

Weitere Maßnahmen haben eine längere Vorlaufzeit. Auch für diese Maßnahmen sollte jedoch sofort mit der Ausarbeitung von Konzepten und Planungen begonnen werden.

- Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten von Fußgängern und Radfahrern über Hauptverkehrsstraßen.
- Gezielte Kommunikationsmaßnahmen zur Verbesserung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer untereinander
- Überprüfung der Möglichkeit, das Konfliktpotenzial zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern/Radfahrern durch verkehrslenkende bzw. verkehrsverlagernde Maßnahmen oder die Einrichtung von Fahrradstraßen auf unfallauffälligen, innerstädtischen Straßenabschnitten zu reduzieren.
- Veränderung von Straßenquerschnitten zur adäquaten Berücksichtigung der Sicherheitsbelange des Radverkehrs insbesondere bei Strecken mit hohem Radverkehrsanteil. Hierzu zählt neben der breiteren Dimensionierung von Radwegen insbesondere auch die Anlage von markierten Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn.

Es wird empfohlen, diese Maßnahmen als Grundlage für den „Masterplan für mehr Verkehrssicherheit in Münster“ und als Basis für ein zeitlich gestaffeltes Umsetzungs- und Finanzierungskonzept zu nutzen.