

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0508/2010

Auskunft erteilt:

Herr Gudorf

Herr Schulik

Ruf:

492 32 82

E-Mail:

GudorfM@stadt-muenster.de

Datum:

17.06.2010

Betrifft

Ausführung des Verkehrssicherheitsprogrammes 2009 - 2013 hier: Regelung der innerörtlichen Geschwindigkeiten auf der II. Nordtangente, Westtangente und Hammer Straße / Westfalenstraße

Beratungsfolge

30.06.2010	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Bericht
21.09.2010	Ausschuss für Personal, Recht und Ordnung	Bericht

Bericht:

I. Vorbemerkung

Der Rat der Stadt Münster hat mit der Vorlage V/0997/2008/1 am 13.05.09 die „Fortschreibung des Masterplanes 2008 und Aufstellung eines Verkehrssicherheitsprogramms Münster 2009-2013“ beschlossen. Unter Ziffer 6. (Ziffer 5. der Vorlage a.F.) hat der Rat dem Arbeits- / Zeitplan zur Entschärfung der Unfallhäufungstellen/-linien zugestimmt. Zum Stufenkonzept 2009/2010 zur Neufestlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrsnetzes im Stadtgebiet Münster hat der Rat festgestellt, *„dass die Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesichts der vielschichtigen Problementwicklung im Bereich der Unfallprävention sachgerecht zum Bereich der Geschäfte der laufenden Verwaltung gehört. Dabei ist es jedoch unabdingbar, dass als Grundlage für alle Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für auffällige Strecken der nachvollziehbare Beweis geführt wird, dass eine tatsächlich überhöhte Geschwindigkeit dort vornehmlich unfallursächlich ist. Vor einer Umsetzung ist den zuständigen Gremien ein plausibler Bericht vorzulegen.“*

Die Verwaltung hat ihrer Entscheidung ein Votum der (Verkehrs-) Unfallkommission zugrunde gelegt, da somit auf bewährte Fachstrukturen aller mit verkehrlichen Aufgaben befasster Stellen innerhalb und außerhalb der Verwaltung zurückgegriffen werden kann. Die Vorbereitungen zur verkehrstechnischen Umsetzung sind nunmehr soweit vorangeschritten, dass den parlamentarischen Gremien berichtet werden kann.

II. Rechtliche Rahmenbedingungen

1. (Verkehrs-) Unfallkommission

Die Aufgaben und die Arbeitsweise der Unfallkommission im Land NRW sind durch einen gemeinsamen Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums Bauen und Wohnen NRW vom 11.03.2008 (III-B 3-75-05/2) landesweit einheitlich und verbindlich festgelegt. Der Erlass definiert auf der Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 44 Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) die Arbeit der Unfallkommission als gemeinsame Aufgabe der Straßenverkehrs-, Polizei- und Straßenbaubehörden. Diese Behörden sind gleichzeitig auch ständige Mitglieder der Unfallkommission. Die Straßenverkehrsbehörde im Ordnungsamt der Stadt Münster hat den Vorsitz der Unfallkommission inne. Als Fachaufsichtsbehörde ist zudem die Bezirksregierung Münster zu den Sitzungen einzuladen. Die Bezirksregierung Münster hat an den Entscheidungen zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit aktiv mitgewirkt und diese ausdrücklich gebilligt.

Die Polizei ermittelt anhand der im Erlass geregelten verkehrstechnischen Parameter Unfallhäufungsstellen und unterrichtet die Straßenverkehrsbehörden. Eine von der Polizei gemeldete Unfallhäufungsstelle muss somit grundsätzlich von der Unfallkommission behandelt werden. Darüber hinaus entscheidet die Unfallkommission auch bei sonstigen, aktuell erkennbaren Auffälligkeiten im Verkehrsunfallgeschehen.

Die Ermittlung von Unfallhäufungsstellen erfolgt in 1- und 3-Jahreszeiträumen. Nach einem Beschluss der Unfallkommission erfolgt im Folgejahr die Wirksamkeitskontrolle durch die Unfallkommission (Vorher-Nachher-Untersuchung). Hieraus ergibt sich, dass die Unfallkommission in der Regel zweimal jährlich tagt. Zusätzlich werden Sitzungen der Unfallkommission aufgrund eines unvorhersehbar veränderten Unfallgeschehens (z. B. bei besonders schweren Unfällen) anberaumt. Erforderlichenfalls finden zusätzlich Ortsbesichtigungen statt. Über Entscheidungen der Unfallkommission ist die Bezirksregierung Münster zu informieren. Die Wirksamkeit der durch die Unfallkommission veranlassten straßenverkehrlichen Veränderungen muss gegenüber der Bezirksregierung Münster dokumentiert werden.

Die Unfallkommission hat am 30.11.2009 die Verkehrssicherheit an der **II. Nordtangente** zwischen der Gartenstraße und der Steinfurter Straße bewertet. Zudem befasste sich die Unfallkommission in ihrer Sitzung am 12.03.2010 mit den Verkehrsunfallzahlen auf der **Westtangente** vom Rishon-le-Zion-Ring bis Kardinal-von-Galen-Ring und der **Hammer Straße / Westfalenstraße** zwischen Siemensstraße und Merkureck.

2. Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Nach § 3 StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Die Straßenverkehrsbehörden haben jedoch die Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen zu erhöhen. Von dieser Möglichkeit hat die Straßenverkehrsbehörde unter Abwägung aller verkehrlichen Belange (Ausbauzustand, Verkehrsaufkommen, Unfalllage) an allen der genannten Streckenabschnitte Gebrauch gemacht. Bei der Anordnung ist die Straßenverkehrsbehörde davon ausgegangen, dass der gegebene Ausbauzustand trotz der erhöhten Geschwindigkeit eine ausreichende Verkehrssicherheit gewährleistet.

Zur Gründung der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention Münster“ im Jahr 2007 erklärte sich der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) bereit, durch eine ausführliche Unfallanalyse im Stadtgebiet die Basis für Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen zu schaffen. Das Gutachten machte deutlich, dass die gefahrene Geschwindigkeit in besonderem Maße bei der Unfallanalyse zu berücksichtigen ist. „Hohe Ausgangsgeschwindigkeiten bedingen längere Reaktions- und Bremswege und damit hohe Kollisionsge-

schwindigkeiten, weil erst im letzten Teil des Bremsweges ein schneller Abbau der Geschwindigkeit bewirkt wird.“ Als Beispiel wird angeführt, dass ein Fahrzeug mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 70 km/h an der Stelle eine Kollisionsgeschwindigkeit von 58 km/h hat, an der ein Fahrzeug mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h bereits zum Stehen kommt (vgl. S. 59 ff). Das Gutachten empfiehlt daher, an den innerörtlichen unfallauffälligen Strecken die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 oder 70 km/h auf 50 km/h zu reduzieren.

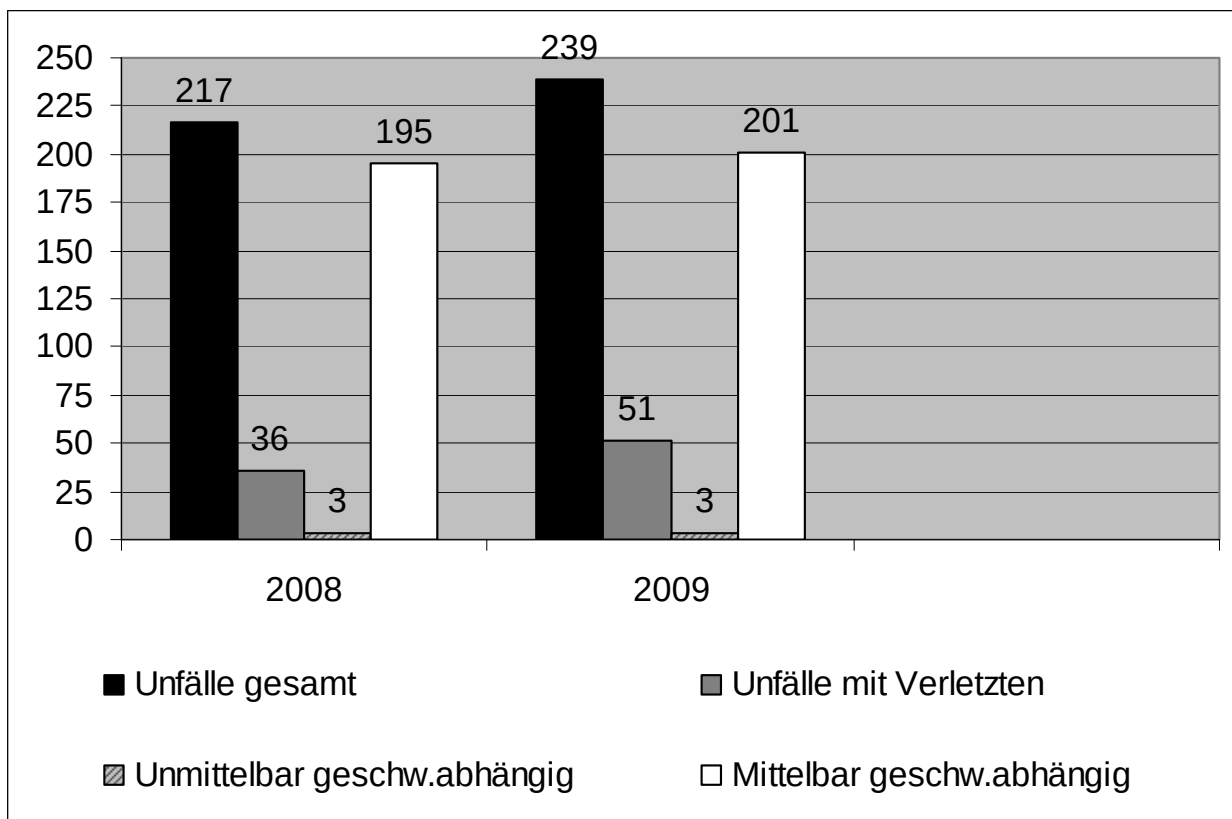
III. Nordtangente zwischen Gartenstraße und Steinfurter Straße

1. Bestand

Auf der II. Nordtangente zwischen Gartenstraße und Steinfurter Straße gilt derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Der Streckenabschnitt ist vierspurig ausgebaut. Eine trennende Mittelinsel ist nicht vorhanden. Die Straße ist beidseitig stark angebaut und geprägt von vielen größeren und kleineren Grundstückszufahrten. Zudem sind in größeren Abschnitten Längsparkstände vorhanden. Der Längsverkehr ist somit insgesamt vielen Störeinflüssen ausgesetzt.

2. Verkehrsunfallgeschehen

Die Unfallauffälligkeit ergibt sich aus der folgenden Grafik, die die Gesamtauswertung der Verkehrsunfallzahlen der Jahre 2008 – 2009 darstellt:



Die Analyse der in der Polizeistatistik registrierten Hauptunfallursachen zeigt, dass mehr als $\frac{3}{4}$ der Unfälle zumindest mittelbar durch die gefahrenen Geschwindigkeiten (mit-)verursacht wurden. Eine alleinige Betrachtung der Unfallursache „Geschwindigkeit“ reicht zur Beurteilung nicht aus, weil der Polizei im Allgemeinen keine direkten Informationen über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten vorliegen. Diese müssen vielmehr aus dem Unfallhergang abgeleitet werden. Daher werden auch die mittelbar durch die Geschwindigkeit beeinflussten Unfallursachen berücksichtigt. Hierzu gehören:

- Abstand
- Fehler beim Fahrstreifenwechsel
- Nichtbeachten der Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen
- Rotlicht
- Fehler beim Abbiegen.

Eine isolierte Betrachtung der bei der Unfallaufnahme ausgewiesenen Hauptunfallursachen „Geschwindigkeit“ und der stark geschwindigkeitsabhängigen Unfallursachen „Abstand“ und „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ ergibt, dass diese Ursachen in 2008 bei 176 und 2009 bei 161 Unfällen ursächlich mit benannt wurden.

3. Maßnahmen

Aufgrund der vorliegenden hohen Unfallbelastung besteht nach einhelliger Meinung der Unfallkommission eine zwingende Notwendigkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu reduzieren. Die Maßnahme soll voraussichtlich bis Ende 2010 / Anfang 2011 umgesetzt werden.

Unter der Voraussetzung eines entsprechenden Baubeschlusses wird zeitgleich eine Überarbeitung der Signalsteuerung / Grünen Welle erfolgen (Gelbzeiten). Die Öffentlichkeit wird rechtzeitig vor der Umstellung informiert.

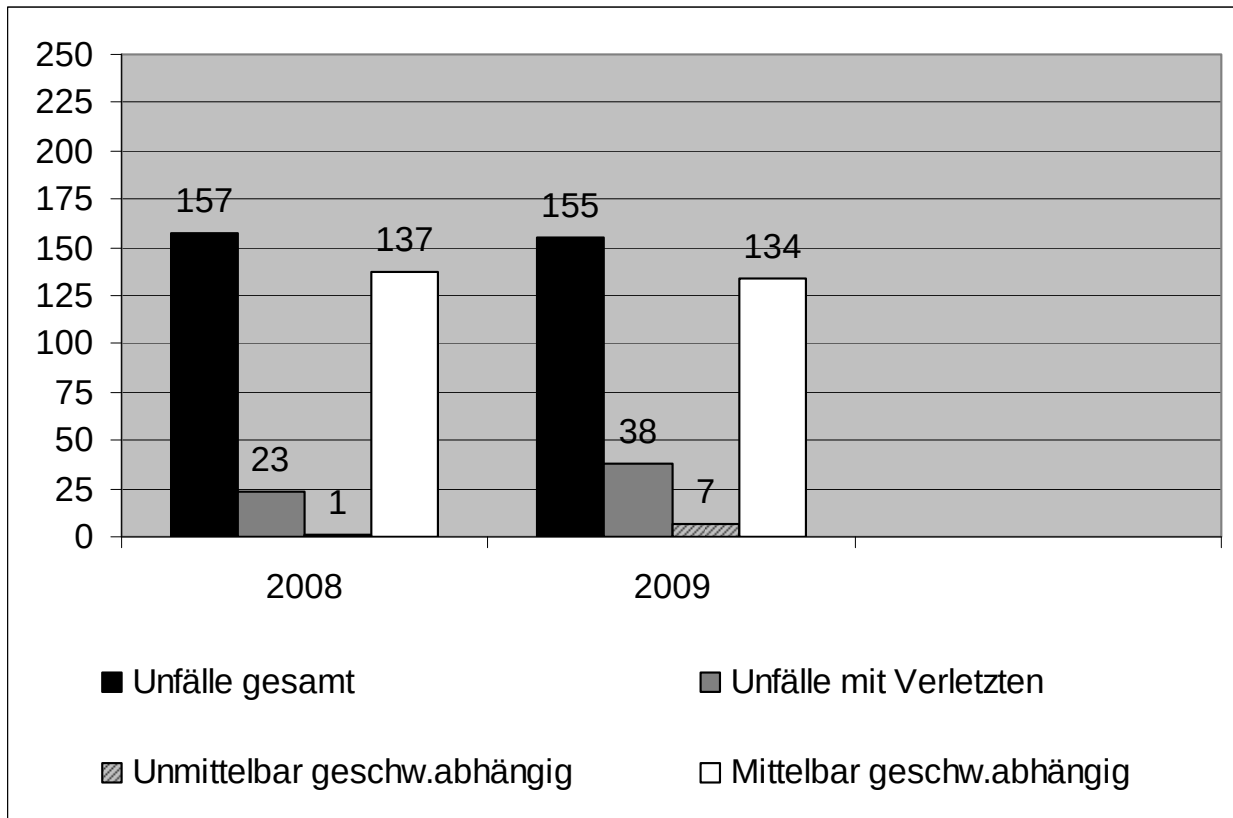
IV. Westtangente vom Rishon-le-Zion-Ring bis Kardinal-von-Galen-Ring

1. Bestand

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Westtangente vom Rishon-le-Zion-Ring bis Kardinal-von-Galen-Ring beträgt 70 km/h. Der Streckenabschnitt ist vierspurig ausgebaut und mit einer durchgehenden baulichen Mittelinsel versehen. Der Bereich ist überwiegend anbaufrei. Die Einmündungen der Nebenrichtungen sind fast vollständig signalisiert. Die nicht signalisierten Zufahrten (Wilhelm-Klemm-Straße und Domagkstraße) sind nur als Rechtsabbieger zu erreichen und zu verlassen (Rechts-rein-/ Rechts-Raus-Regelung). Zudem befinden sich auf dem Streckenabschnitt mehrere Knotenpunkte, die aufgrund der Nähe zu universitären und klinischen Einrichtungen eine sehr hohe Anzahl von Radfahrer- und Fußgängerquerungen aufweisen.

2. Verkehrsunfallgeschehen

Die Unfallauffälligkeit ergibt sich aus der folgenden Grafik, die die Gesamtauswertung der Verkehrsunfallzahlen der Jahre 2008 – 2009 darstellt:



Auch hier besteht eine deutliche Unfallauffälligkeit mit einer hohen Zahl von mittelbar geschwindigkeitsabhängigen Verkehrsunfällen. Die isolierte Betrachtung der ausgewiesenen Hauptunfallursachen „Geschwindigkeit“ und der stark geschwindigkeitsabhängigen Unfallursachen „Abstand“ und „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ ergibt, dass diese Ursachen in 2009 bei 52 Unfällen ursächlich mit benannt wurden. Zudem registrierte die Polizei auf diesem Streckenabschnitt drei Unfallhäufungsstellen.

3. Maßnahmen

Aufgrund der vorliegenden Unfalllage wird nach Beschluss der Unfallkommission auf der Westtangente die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 60 km/h reduziert. Dabei wird berücksichtigt, dass der vorgenannte Ausbauzustand des Streckenabschnitts im Grunde eine höhere Geschwindigkeit zulässt, als 50 km/h.

Schon vor einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird die Überwachung der Geschwindigkeit intensiviert, da das gemessene Geschwindigkeitsniveau deutlich über 70 km/h liegt.

Die Auswirkungen der Senkung der Höchstgeschwindigkeit und der Geschwindigkeitsüberwachung auf die Verkehrsunfallzahlen werden evaluiert. Soweit die geschwindigkeits-(mit)bedingten Verkehrsunfallzahlen nicht deutlich zurückgehen, ist eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h vorgesehen.

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit kann nur bei gleichzeitiger Anpassung der Lichtsignalisierung erfolgen (Gelb-Zeiten und Grüne Welle). Die Maßnahme soll voraussichtlich bis Mitte 2011 umgesetzt werden. Die Öffentlichkeit wird rechtzeitig vor der Umstellung informiert.

V. Hammer Straße / Westfalenstraße zwischen Siemensstraße und Merkureck.

1. Bestand

Die derzeitige Geschwindigkeitsregelung ist in der **Anlage** dargestellt.

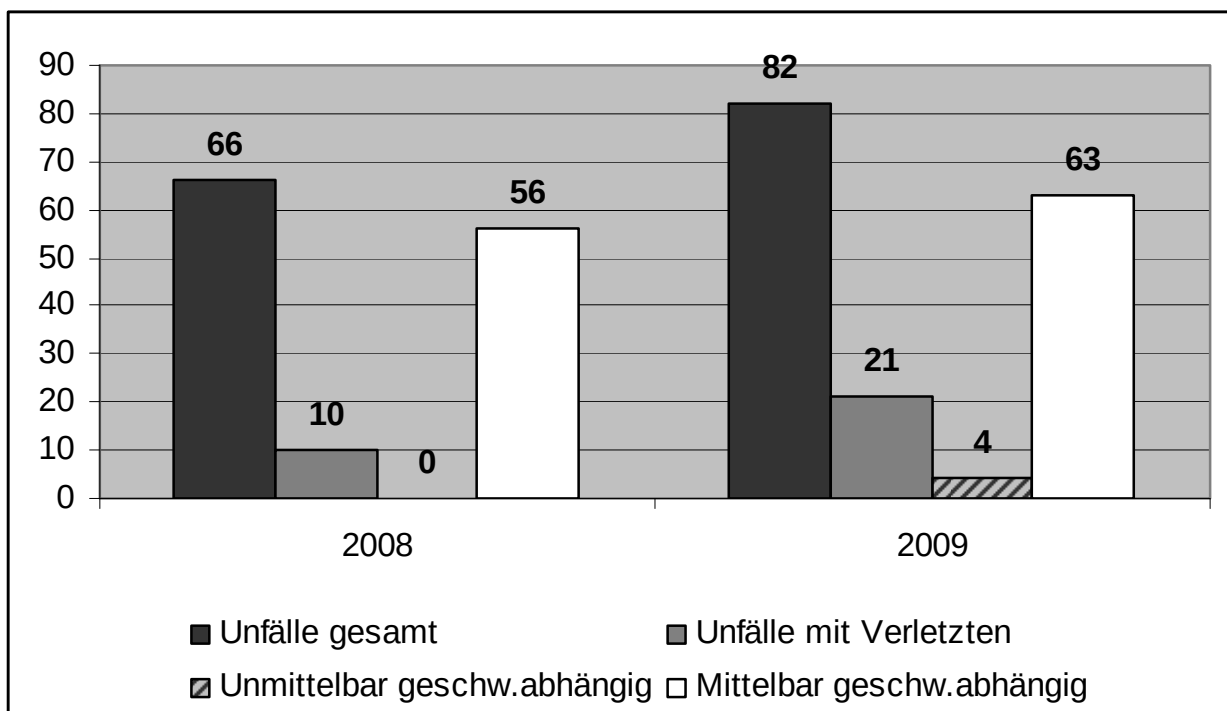
Der Streckenabschnitt ist im nördlichen Bereich geprägt durch häufigen Veranstaltungsverkehr (Preußenstadion, Sporthalle Am Berg Fidel). Er ist vierspurig ausgebaut und mit einer baulichen Mitteltrennung versehen. Bei Veranstaltungen entwickelt sich häufig, trotz der auf der Mittelinsel installierten Zaunanlage, ein unregelmäßiger Fußgängerlängs- und -querverkehr. Darüber hinaus ist die Strecke geprägt durch eine Vielzahl von Grundstückszufahrten (Gewerbe) mit zum Teil größerem Verkehrsaufkommen. Im Süden endet dieser Abschnitt zweiseitig mit der Lichtsignalanlage am Merkureck. Dieser Knotenpunkt ist ebenso unfallauffällig und bereits mehrfach als Unfallhäufungsstelle identifiziert worden. Im Knotenpunkt – der außerhalb der Ortsdurchfahrt liegt – beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Im Rahmen der gesamtstädtischen Unfallanalyse durch den GDV wurde für den genannten Straßenzug ein hohes Sicherheitspotential festgestellt. Deshalb wurde mit Aufstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2009 – 2013 auch dieser Straßenzug aufgeführt.

2. Verkehrsunfallgeschehen

Der Knotenpunkt Westfalenstraße / Merkureck / Meesenstiege ist auch für das Jahr 2009 als Unfallhäufungsstelle identifiziert worden. Insgesamt haben sich in dem Streckenabschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h 82 Verkehrsunfälle, davon 21 mit verletzten Personen ereignet.

Sehr auffällig ist dabei auch, dass sich in den mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesenen Randbereichen dieser Strecke eine Vielzahl von Verkehrsunfällen, davon sehr viele geschwindigkeits-(mit)bedingt ereignet haben. Offensichtlich wird häufig mit einem Geschwindigkeitsüberschuss aus den Bereichen mit einer 70-km/h Regelung in den 50-km/h-Bereich eingefahren. Dies gilt für beide Fahrtrichtungen.



Die alleinige Betrachtung der ausgewiesenen Hauptunfallursachen „Geschwindigkeit“ und der stark geschwindigkeitsabhängigen Unfallursachen „Abstand“ und „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ ergibt, dass diese Ursachen in 2009 bei 43 Unfällen ursächlich mit benannt wurden.

3. Maßnahmen

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Teilstück zwischen Siemensstraße und Merkureck auf einheitlich 50 km/h beschränkt. Die Senkung der Höchstgeschwindigkeit geht einher mit einer Anpassung der Lichtsignalanlagen. Da hier nur vier Lichtsignalanlagen betroffen sind, soll die Umsetzung kurzfristig, voraussichtlich Ende Sommer 2010 erfolgen. Die Öffentlichkeit wird rechtzeitig vor der Umstellung informiert.

I. V.

gez.

Dr. Heinrichs
Stadtrat

Anlage