



Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster

Zwischenevaluation

Impressum

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
unfallforschung@gdv.de
www.udv.de

Redaktion: Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp
Layout: Michaela Gaebel
Erschienen: 06/2011

Einleitung

Im Jahr 2008 hat die Stadt Münster ein umfangreiches Programm zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verabschiedet. Basis dafür war eine Studie der Unfallforschung der Versicherer, in der das Unfallgeschehen der Jahre 2004 bis 2006 im gesamten Stadtgebiet analysiert und ein umfangreiches Maßnahmenpaket empfohlen wurde. Seit 2008 erfolgt die Umsetzung dieser Maßnahmen. Einige Maßnahmen konnten bereits kurzfristig umgesetzt werden, der Großteil benötigt jedoch einen längeren Planungs-, Abstimmungs- und Umsetzungszeitraum.

Inhalt

Gesamtbetrachtung des Unfallgeschehens in Münster	5
Unfallgeschehen in Unfallhäufungsstellen	8
Unfallgeschehen außerhalb von Unfallhäufungsstellen	9
Fazit	9
Umgesetzte Maßnahmen	13
Literatur	17

Gesamtbetrachtung des Unfallgeschehens in Münster

In der dem Verkehrssicherheitsprogramm zugrunde liegenden Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer [1] wurde das Unfallgeschehen 2004 bis 2006 analysiert. Zum direkten Vergleich werden die darauf folgenden drei Jahre 2007 bis 2009 [2] mit diesem Zeitraum verglichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige der Maßnahmen zwar schon 2008 umgesetzt wurden, die meisten jedoch erst in den letzten beiden Jahren. Es ist daher davon auszugehen, dass die bislang umgesetzten Maßnahmen sich im direkten Vergleich der beiden 3-Jahres-Zeiträume nicht bemerkbar machen. Daher wird im Folgenden auch das Jahr 2010 mit dem Zeitraum 2004 bis 2006 verglichen. Zudem erfolgt eine erste Wirkungsanalyse von durchgeführten Maßnahmen.

Im Zeitraum 2007 bis 2009 ist insgesamt ein Anstieg der Anzahl der polizeilich registrierten Unfälle um 3% gegenüber 2004 bis 2006 festzustellen. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden blieb dabei nahezu konstant. Jedoch kamen weniger Menschen bei Verkehrsunfällen in Münster ums Leben (- 52%) und die Anzahl der Schwerverletzten reduzierte sich um 6%. Allerdings ist die Anzahl der Leichtverletzten um 2% angestiegen. Insbesondere ist ein Anstieg der verletzten Radfahrer um 3% und ein Anstieg der verletzten Fußgänger um 17% zu verzeichnen.

Im Jahr 2010 [3] ist gegenüber dem Mittel aus den Jahren 2004 bis 2006 zwar ein Anstieg der Unfälle um 9% zu verzeichnen, die Unfälle mit Personenschaden sind jedoch um 12% zurück gegangen. In 2010 wurden gegenüber dem Mittel aus 2004 bis 2006 die Anzahl der Getöteten um 74% reduziert, die der Schwerverletzten

Tabelle 1: Unfallgeschehen in Münster in den Jahren 2004 - 2010

	2004 -2006	Mittel 2004- 2006	2007- 2009	Mittel 2007- 2009	2010	Differenz 07-09/ 04-06	Differenz 2010/ 04-06
Unfälle gesamt	27.741	9.247	28.687	9.562	10.065	3 %	9 %
Unfälle mit Personenschaden	3.922	1.307	3.924	1.308	1.155	0 %	- 12 %
Getötete	23	8	11	4	2	- 52 %	- 74 %
Schwerverletzte	797	266	750	250	210	- 6 %	- 21 %
Leichtverletzte	3.839	1.280	3.927	1.309	1.155	2 %	- 10 %
Verunglückte gesamt	4.695	1.565	4.688	1.563	1.367	0 %	- 13 %

um 21% und die der Leichtverletzten um 10%. Insgesamt waren an den Unfällen 38% weniger Radfahrer beteiligt als noch 2004 bis 2006.

Im Vergleich mit Nordrhein-Westfalen [4] hat sich das Unfallgeschehen in Münster bis zum Jahr 2009 etwas negativer entwickelt. In Münster ist der Anstieg der Unfallzahlen ausgeprägter als im Landesdurchschnitt und die Anzahl der Verunglückten stagnierte entgegen dem Landestrend bis 2009 auf relativ hohem Niveau. Dies ist insbesondere auf eine hohe Anzahl Leichtverletzter zurückzuführen. Im Jahr 2010 hat sich die Anzahl der Verunglückten in Münster aber wesentlich stärker als in NRW reduziert. Damit liegt Münster jetzt wieder annähernd im Landestrend.

Bei der vergleichenden Betrachtung einzelner Unfalljahre können jedoch zufällige Schwankungen das Gesamtbild verzerren. Bei dem Vergleich der Mittelwerte aus jeweils drei Jah-

ren können solche Schwankungen abgemildert werden und Tendenzen sind abgesicherter abzuleiten. Auch bei dieser Betrachtung fällt der deutliche Anstieg der Unfallzahlen insgesamt auf. Es ist jedoch auch ein deutlicher Trend zu weniger Unfällen mit Personenschaden festzustellen. Insbesondere bei der Anzahl der Getöteten ist ein bislang dauerhafter Rückgang zu verzeichnen und die Anzahl der Schwerverletzten nimmt stetig ab. Es zeigt sich aber auch, dass die Anzahl der verletzten Radfahrer im Dreijahresmittel nahezu konstant geblieben ist.

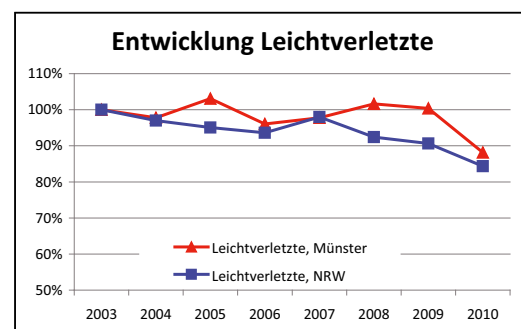
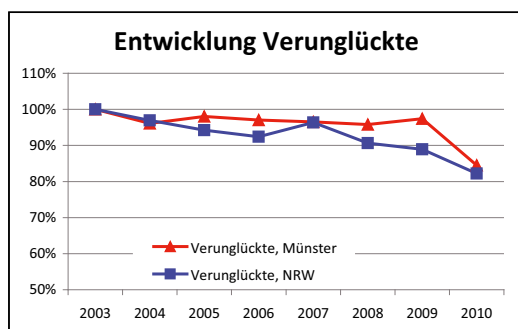
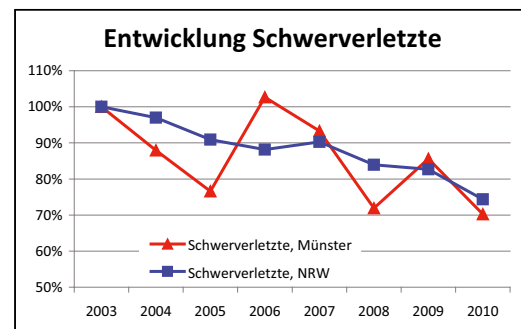
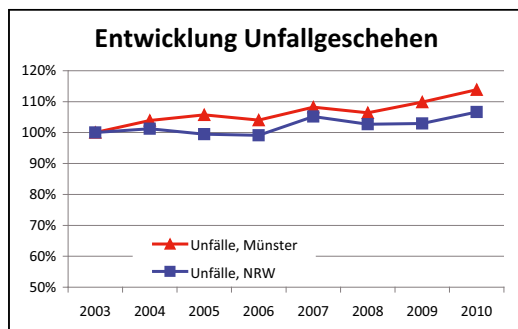


Abbildung 1: Entwicklung des Unfallgeschehens in Münster im Vergleich zu NRW

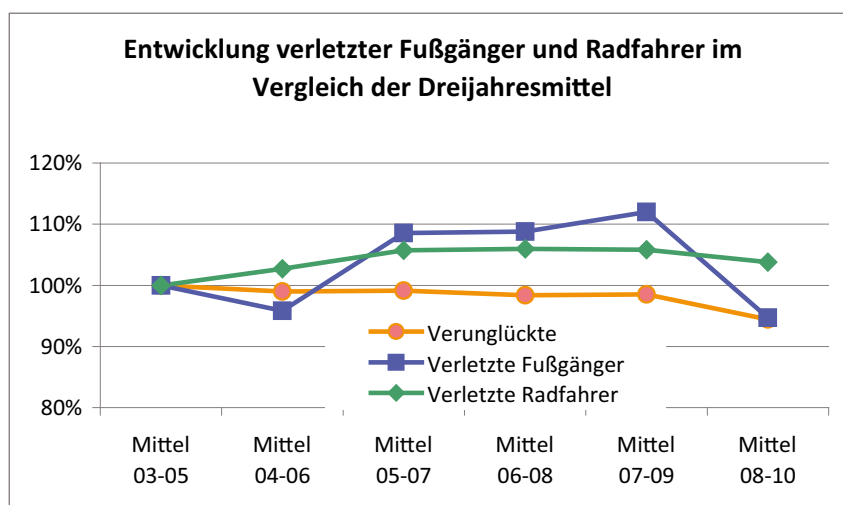
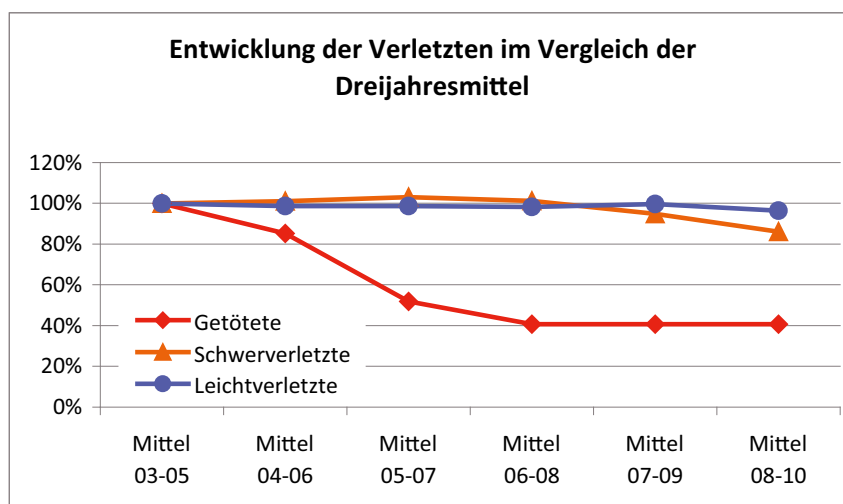
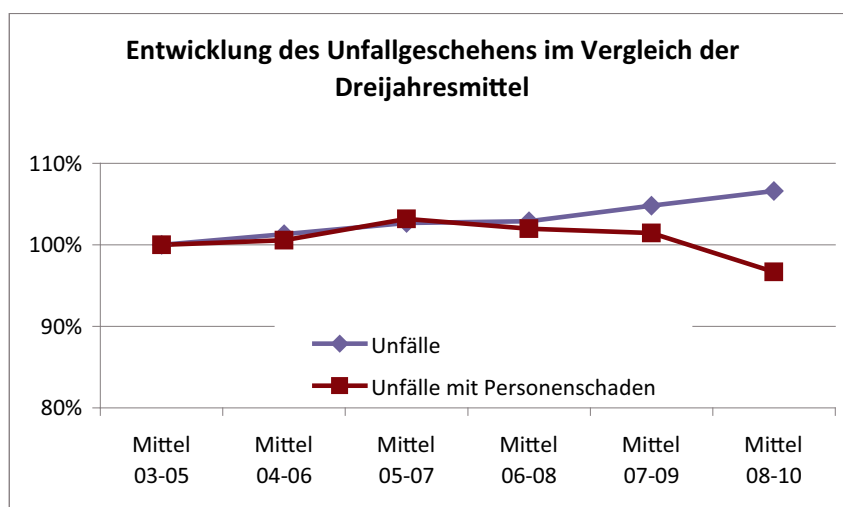


Abbildung 2: Entwicklung des Unfallgeschehens in Münster im Vergleich der Dreijahresmittel

Unfallgeschehen in Unfallhäufungsstellen

Bei Betrachtung der einzelnen umgesetzten Maßnahmen in Unfallhäufungsstellen können lokale positive Effekte nachgewiesen werden. Insgesamt hat sich das Unfallgeschehen in den aus den Jahren 2004 bis 2006 identifizierten 58 Unfallhäufungsstellen deutlich verbessert. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ist um 13 % zurückgegangen. Auch wenn wie in den Vorjahren vier Personen ums Leben kamen, konnte die Anzahl der Leichtverletzten um 12 % und die der Schwerverletzten sogar um 20 % reduziert werden. Besonders erfreulich ist der Rückgang der bei Unfällen beteiligten Radfahrer um 40%.

Die Betrachtung von einzelnen Unfallhäufungsstellen beschränkt sich in dieser ersten Zwischenanalyse auf die Stellen, bei denen Maßnahmen mindestens sechs Monate vor Ende 2009 durchgeführt wurde. So kann eine erste Aussage zur Maßnahmenwirkung wenigstens über einen sechsmonatigen Zeitraum erfolgen. Dabei wird das jeweilige Unfallgeschehen auf

Unfälle je Monat umgerechnet, um eine einheitliche Vergleichsgröße zu erhalten. Es zeigt sich, dass bei diesen Unfallhäufungsstellen bereits ein Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um 25% erzielt werden konnte.

Besonders positiv hat sich das Unfallgeschehen am Coesfelder Kreuz entwickelt, wo es seit Umsetzung der Maßnahme zu keinen Unfällen mit Schwerverletzten gekommen ist und die Anzahl der Unfälle mit Leichtverletzten nahezu halbiert wurde.

Ähnlich positiv haben sich die Maßnahmen an der Kreuzung Albersloher Weg / Gremmendorfer Weg ausgewirkt. Hier konnte die Anzahl der schweren Personenschäden sowie der Leichtverletzten um jeweils rund 60% reduziert werden.

Auch an der Kreuzung Steinfurter Straße / Grevener Straße konnte in den ersten acht Monaten bereits eine deutliche Reduktion des Unfallgeschehens erzielt werden.

Es zeigt sich aber auch, dass in einigen Unfallhäufungsstellen die Maßnahmen noch nicht

Tabelle 2: Unfallgeschehen in den 58 Unfallhäufungsstellen im Vorher-/Nachher-Vergleich

	2004 - 2006	2007 - 2009	Differenz
Unfälle mit Personenschaden	607	528	- 13 %
Getötete	4	4	0 %
Schwerverletzte	139	111	- 20 %
Leichtverletzte	618	544	- 12 %
Radfahrer	378	226	- 40 %
Fußgänger	59	47	- 20 %
UK (P) Mio €	25,3	21,8	- 14 %

ausreichend greifen. So ist an der Kreuzung Westfalenstraße/Meesenstiege/Merkureck die Tendenz zu erkennen, dass es hier sogar zu mehr Unfällen kommt. Gleiches gilt für die Kreuzung Albersloher Weg/Letterhausweg/Erbdrostenweg. Hier ist eine detaillierte Betrachtung des Unfallgeschehens erforderlich, um zu überprüfen, ob die bereits umgesetzten Maßnahmen evtl. zu modifizieren bzw. durch weitere Maßnahmen zu ergänzen sind.

Unfallgeschehen außerhalb von Unfallhäufungsstellen

Wie die dem Verkehrssicherheitsprogramm zugrunde liegende Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer weiter zeigt, ereigneten sich ca. 2/3 aller Unfälle mit Personenschaden außerhalb von Unfallhäufungsstellen. Zur Reduzierung dieser Unfälle sieht das Verkehrssicherheitsprogramm eine systematische Revision des 450 km langen Radwegenetzes vor. Ziel dieser Revision ist die Vereinheitlichung von Führungsform und Ausbaustandard der Radwege, die Verbesserung der Sichtbeziehungen auf die Radfahrer und somit die Herstellung der Einheit von Bau und Betrieb der Radverkehrsanlagen.

Bisher wurden ca. 1800 solcher Einzelmaßnahmen erfasst und zu einem Teil auch baulich realisiert. Dabei zeigte sich, dass die einfachen und kostengünstigen Maßnahmen unmittelbar Wirkung entfalteten. Im Hinblick auf die Gesamtzahl der Unfälle wird die Wirkung der Maßnahmen wegen der Vielzahl der Einzelpunkte jedoch eher mittel- bis langfristig eintreten, weshalb die Maßnahmen der Radwegerevision nicht in die Zwischenevaluation einbezogen wurden. Ungeachtet dessen kommt dieser systematischen Vorgehensweise vor dem Hintergrund der großen Anzahl flächig über das Stadtgebiet verteilter Unfälle im Sinne der Verkehrsunfallprävention große Bedeutung zu und sollte konsequent weitergeführt werden.

Fazit

Auch wenn es in 2010 nicht nur in NRW sondern in ganz Deutschland zu einer deutlichen Abnahme der Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten gegenüber den Vorjahren gekommen ist, können die aktuellen Unfallzahlen aus Münster als Erfolg der Verkehrssicherheitsarbeit gewertet werden.

Auch wenn hier an einigen Stellen sicherlich noch nachjustiert werden muss und der Betrachtungszeitraum bislang recht kurz ist, zeichnet sich aber ab, dass die umgesetzten Maßnahmen in den Unfallhäufungsstellen bereits zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Es zeigt sich aber auch, dass noch viel Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht.

Um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in Münster kontinuierlich weiter zu verbessern, sind daher die Weiterführung der Maßnahmenumsetzung und die Anpassung von Maßnahmen, die bislang noch nicht ihre volle Wirkung entfalten, erforderlich.

Tabelle 3: Unfallgeschehen ausgewählter Unfallhäufungsstellen (Umsetzung der Maßnahmen mindestens 6 Monate vor Ende 2009)

		01.01.2007 bis 1. Maßnahme									Von 1. Maßnahme bis 31.12.2009								
UHS Nr.	Bezeichnung	Zeit- raum [Monat]	Un- fälle U(P)	Anzahl Verletzter					Anzahl FG/RF-U		Zeit- raum [Monat]	Un- fälle U(P)	Anzahl Verletzter					Anzahl FG/RF-U	
				P	SP	GT	SV	LV	RF	FG			P	SP	GT	SV	LV	RF	FG
4	Westfalenstraße/ Meesenstiege/ Merkureck	23	9	11	1	0	1	10	2	0	13	6	12	1	0	1	11	1	0
7	Orléans-Ring/ Coesfelder Kreuz/ Einsteinstraße	18	15	19	5	0	5	14	5	0	18	8	8	0	0	0	8	7	0
6	Albersloher Weg/Paul- Engelhard-Weg	20	2	2	0	0	0	2	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0
28	Albersloher Weg/ Gremmen- dorfer Weg	20	4	14	3	1	2	11	0	0	16	3	5	1	0	1	4	1	0
45	Wolbeckerstraße/ Hansaring/Ho- henzollernring	19	6	6	0	0	0	6	3	0	17	4	5	1	0	1	4	0	1
1	Umgehungsstr./ Wolbeckerstraße	14	10	12	2	0	2	10	6	0	22	7	11	3	0	3	8	2	0
72	Albersloher Weg/ Letterhausweg/ Erbdrostenweg	20	6	8	1	0	1	7	2	1	16	3	4	3	0	3	1	0	0
82	Steinfurter Str./ Lazarettstraße/ Hindenburgplatz	28	17	17	4	0	4	13	8	4	8	5	5	0	0	0	5	3	0
10	Steinfurter Str./ Grevener Straße	28	6	6	1	0	1	5	3	1	8	1	1	0	0	0	1	0	0
2	Ring/Kolde-Ring/ Mecklenburger Straße/Scharn- horststraße	25	6	6	0	0	0	6	5	0	11	4	5	1	0	1	4	2	0
Summe		215	81	101	17	1	16	84	34	6	145	41	56	10	0	10	46	16	1

Tabelle 4: Unfallgeschehen ausgewählter Unfallhäufungsstellen je Monat

		Je Monat vorher									Je Monat nachher								
UHS Nr.	Bezeichnung	Zeit- raum [Monat]	Un- fälle U(P)	Anzahl Verletzter					Anzahl FG/RF-U		Zeit- raum [Monat]	Un- fälle U(P)	Anzahl Verletzter					Anzahl FG/RF-U	
				P	SP	GT	SV	LV	RF	FG			P	SP	GT	SV	LV	RF	FG
4	Westfalenstr./ Meesenstiege/ Merkureck	23	0,40	0,49	0,04	0,00	1	0,44	0,09	0,00	13	0,45	0,90	0,07	0,00	0,07	0,82	0,07	0,00
7	Orléans-Ring/Co- esfelder Kreuz/ Einsteinstraße	18	0,85	1,08	0,28	0,00	0,04	0,79	0,28	0,00	18	0,44	0,44	0,00	0,00	0,00	0,44	0,38	0,00
6	Albersloher Weg/ Paul- Engelhard-Weg	20	0,10	0,10	0,00	0,00	0,28	0,10	0,00	0,00	16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44	0,00	0,00
28	Albersloher Weg/Gremmen- dorfer Weg	20	0,20	0,71	0,15	0,05	0,00	0,56	0,00	0,00	16	0,19	0,31	0,06	0,00	0,06	0,25	0,06	0,00
45	Wolbeckerstr./ Hansaring/Ho- henzollernring	19	0,31	0,31	0,00	0,00	0,10	0,31	0,16	0,00	17	0,24	0,30	0,06	0,00	0,06	0,24	0,00	0,06
1	Umgehungsstr./ Wolbeckerstraße	14	0,69	0,83	0,14	0,00	0,00	0,69	0,42	0,00	22	0,32	0,51	0,14	0,00	0,14	0,37	0,09	0,00
72	Albersloher Weg/ Letterhausweg/ Erbdrostenweg	20	0,30	0,40	0,05	0,00	0,14	0,35	0,10	0,05	16	0,19	0,25	0,19	0,00	0,19	0,06	0,00	0,00
82	Steinfurter Str./ Lazarettstraße/ Hindenburgplatz	28	0,62	0,62	0,15	0,00	0,15	0,47	0,29	0,15	8	0,59	0,59	0,00	0,00	0,00	0,59	0,35	0,00
10	Steinfurter Str./ Grevener Straße	28	0,21	0,21	0,04	0,00	0,04	0,18	0,11	0,04	8	0,13	0,13	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00
2	Ring/Kolde-Ring/ Mecklenburger Str./Scharn- horststraße	25	0,24	0,24	0,00	0,00	0,00	0,24	0,20	0,00	11	0,37	0,46	0,09	0,00	0,09	0,37	0,18	0,00
Summe		215	0,38	0,47	0,08	0,00	0,07	0,39	0,16	0,03	145	0,28	0,38	0,07	0,00	0,07	0,32	0,11	0,01

Tabelle 5: Veränderung des Unfallgeschehens ausgewählter Unfallhäufungsstellen je Monat

UHS Nr.	Bezeichnung	Zeit- raum [Mo- nat]	Un- fälle U(P)	Differenz Vorher/Nachher bezogen auf Monate						
				Anzahl Verletzter					Anzahl FG/RF-U	
				P	SP	GT	SV	LV	RF	FG
4	Westfalenstraße/ Meesenstiege/ Merkureck	13	13 %	85 %	69 %	---	69 %	86 %	- 15 %	---
7	Orléans-Ring/ Coesfelder Kreuz/ Einsteinstraße	18	- 49 %	- 59 %	- 100 %	---	- 100 %	- 45 %	35 %	---
6	Albersloher Weg/ Paul- Engelhard-Weg	16	- 100 %	- 100 %	---	---	---	- 100 %	---	---
28	Albersloher Weg/ Gremmen- dorfer Weg	16	- 8 %	- 56 %	- 59 %	- 100 %	- 39 %	- 56 %	---	---
45	Wolbeckerstraße/ Hansaring/Ho- henzollernring	17	- 24 %	- 5 %	---	---	---	- 24 %	- 100 %	---
1	Umgehungsstr./ Wolbeckerstraße	22	- 53 %	- 39 %	---	---	0 %	- 47 %	- 78 %	---
72	Albersloher Weg/ Letterhausweg/ Erbdrostenweg	16	- 38 %	- 38 %	271 %	---	271 %	- 82 %	- 100 %	- 100 %
82	Steinfurter Str./ Lazarettstraße/ Hindenburgplatz	8	- 4 %	- 4 %	- 100 %	---	- 100 %	25 %	22 %	- 100 %
10	Steinfurter Str./ Grevener Straße	8	- 37 %	- 37 %	- 100 %	---	- 100 %	- 25 %	- 100 %	- 100 %
2	Ring/Kolde-Ring/ Mecklenburger Straße/Scharn- horststraße	11	54 %	92 %	---	---	---	54 %	- 8 %	---
Summe		145	- 25 %	- 18 %	- 13 %	- 100 %	- 8 %	- 19 %	- 31 %	- 75 %

Umgesetzte Maßnahmen

Mit Stand vom November 2010 wurden bis dahin folgende Maßnahmen umgesetzt:

Tabelle 6: Umgesetzte Maßnahmen in Unfallhäufungsstellen, Stand November 2010

UHS	Bezeichnung	Maßnahme	Datum
1	Umgehungsstraße / Wolbecker Straße	Errichtung provisorischer Lichtsignalanlagen an beiden Verknüpfungspunkten der Wolbecker Straße mit der B 51	13.03.2008
2	Kardinal-von-Galen-Ring/ Scharnhorststraße/ Koldering/ Mecklenbecker Straße	Installierung eines Blinkers zur Radfahrer- und Fußgängerquerung über den Kardinal-von-Galen-Ring, Blockschaltung an allen Furten	04.02.2009
4	Westfalenstraße/ Meesenstiege/ Merkureck	Aufgabe der Nachtabuschaltung Signaltechnische Trennung der Linkseinbieger aus der Meesenstiege von dem vorrangigen Geradeausverkehr aus dem Merkureck	20.11.2008 Dezember 2010
6	Albersloher Weg/ Paul-Engelhard-Weg	Aufgabe der Nachtabuschaltung Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h Gesicherte Führung der Linksabbieger in den Paul-Engelhard-Weg	28.02.2008 17.07.2009 14.12.2009
7	Rishon-le-Zion-Ring/ Einsteinstraße/ Orleans-Ring	Gesicherte Führung der Linkseinbieger aus der westlichen Einsteinstraße; Schutzblinker zur Furt über den Rishon-le-Zion-Ring, Roteinfärbung der Radfahrerfurt über den Rishon-le-Zion-Ring	21.06.2008
8	Orleans-Ring/ Steinfurter Straße/ York-Ring	Gesicherte Führung der Linkseinbieger aus der Steinfurter Straße in den Orleans-Ring, Blockschaltung an den Furten FG 21/FG 22 über den York-Ring, Gelbkammern in allen Radsignalen, Radsignale Ø 100 mm als Wiederholer für von der Dreiecksinsel linksabbiegende Radfahrern	27.11.2009

UHS	Bezeichnung	Maßnahme	Datum
9	Weseler Straße/ Geiststraße	Blockschaltung an den Furten FG 31/ FG 32 über die südwestliche Zufahrt Weseler Straße, Gelbkammern in allen Radsignalen, Schutzblinker zur Furt FG 32 über die südwestliche Weseler Straße	11.09.2009
10	Steinfurter Straße/ Grevener Straße	Blockschaltung an den Furten FG 21/ FG 22 über die südwestliche Zufahrt Weseler Straße, Gelbkammern in allen Radsignalen, Signal RD 21 und Furt für Radfahrer aus der Schmalen Straße nörd- lich der der Furt FG11/FG 12/RD 22 über die Steinfurter Straße	14.05.2009
23	Weseler Straße/ Inselbogen/ Bonhoefferstraße/ Kappenberger Damm	Schutzblinker zur Furt FG 12/FB 12/ RD 2 über die nördliche Weseler Straße, Signal RD 7 für Radfahrer aus dem Kap- penberger Damm zur Querung des In- selbogen, Gelbkammern in allen Radsig- nalen	19.07.2010
28	Albersloher Weg/ Gremmendorfer Weg	Aufgabe der Nachtabeschaltung Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h Gelbkammern in allen Radsignalen	25.08.2008 17.07.2009 15.12.2009
36	Neutor/ Münzstraße/ Hindenburgplatz	Neue Radfahrer- und Fußgängerquerung über die Straße Neutor in der Promena- denachse, Gelbkammern in allen Radsig- nalen, Signaltechnische Trennung der Furt FG 33/RD 12 von den Linkseinbie- gern aus der Münzstraße	23.09.2009
45	Wolbecker Straße/ Hansaring/ Hohenzollernring	Diagonalsignal mit vorgeschaltetem Blinker für die Linksabbieger vom Ho- henzollernring in die Wolbecker Straße stadtauswärts, Gelbkammern in allen Radsignalen, Rotfärbung der Radfahrer- furten	06.08.2008

UHS	Bezeichnung	Maßnahme	Datum
46	Aegidiitor	Blockschaltung an den Furten FG 31/ FG 32 über die südliche Zufahrt der Weseler Straße, Gelbkammern in allen Radsignalen Verkehrsversuch mit Signal FV 4R für die Rechtseinbieger aus der Adenauerallee. Dafür wurde die Radschleuse in der Adenauerallee aufgegeben und Aufstellflächen für die Radfahrer im südwestlichen Quadranten angelegt.	01.04.2010 30.09.2010
49	Weseler Straße/ Moltkestraße	Blockschaltung an den Furten FG 21/ FG 22 über die Moltkestraße, Blockschaltung an den Furten FG 31/FG 32 über die südliche Zufahrt der Weseler Straße, Gelbkammern in allen Radsignalen, Signal RD 32 für nordwärts fahrende Radfahrer in Höhe des Signals FV 32	13.08.2010
52	York-Ring/ Grevener Straße/ Friesenring	Blockschaltung an den Furten FG 21/ FG 22 über die Zufahrt Friesenring, Gelbkammern in allen Radsignalen, Gesicherte Führung der Linkseinbieger aus der südlichen Grevener Straße in den York-Ring, Gesicherte Führung der Linkseinbieger aus der nördlichen Grevener Straße in den Friesenring, Schutzblinker zur Furt FG 42 über den York-Ring, Signal RD 3 für indirekt linksabbiegende Radfahrer Richtung Norden über den Friesenring, Trixispiegel auf der Insel im Yorkring	15.03.2010 2008
66	Schiffahrter Damm/ Ostmarkstraße	Verlagerung der Furt FG 31/FG 32 über den südlichen Schiffahrter Damm näher an die einmündende Ostmarkstraße, Verbesserung der Radfahrerführung durch Umpflasterungen	23.07.2010

UHS	Bezeichnung	Maßnahme	Datum
72	Albersloher Weg/ Erbdrostenweg	Aufgabe der Nachtabstaltung Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h Gesicherte Führung der Linksabbieger in den Letterhausweg; Gelblicht in den Radsignalen	28.08.2008 17.07.2009 14.12.2009
80	Weseler Straße/ Sentmaringer Weg	Gelbkammern in allen Radsignalen, Schutzblinker zur Furt FG 32/RD 12 über die südliche Weseler Straße, Verlagerung des Signals RD 3 an den Sentmaringer Weg, Ausrichtung des Signals RD 2 (Ø 200 mm) auf die Radfahrer aus dem Sentmaringer Weg, Wiederholung des RD 2 in Ø 100 mm für linksabbiegende Radfahrer zum Kreuzen der nördlichen Weseler Straße	15.04.2010
82	Neutor/ Wilhelmstraße/ Lazarettstraße	Gelbkammern in allen Radsignalen, Blockschaltung auf der Furt FG 11/FG 12	17.04.2009
87	Hammer Straße Weg/ Vennheideweg	Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h, Gesicherte Führung der Linksabbieger auf den Parkplatz des Einkaufszentrums, Gesicherte Führung der Linksabbieger auf den Gaststättenparkplatz	30.09.2010
87	Westfalenstraße/ Hohe Geest	Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h, Gesicherte Führung der Linksabbieger in die Hohe Geest, Gesicherte Führung der Linksabbieger in den Vennheideweg	30.09.2010

Literatur

- [1] Unfallforschung der Versicherer (2008). Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster. Schlussbericht. [Broschüre]. Berlin: Unfallforschung der Versicherer (UDV)
- [2] Polizeipräsidium Münster (2010). Unfalldaten der Polizei
- [3] Polizeipräsidium Münster, Direktion Verkehr (2011). Fachbericht zur Verkehrsunfallentwicklung in der Stadt Münstersowie auf den Autobahnen des Regierungsbezirkes Münster im Jahre 2010. Münster: Polizeipräsidium Münster
- [4] Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen (2011). Verkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen 2010. Düsseldorf: Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel. 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00
www.gdv.de
www.udv.de