

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0599/2011

Auskunft erteilt:

Herr Böhme

Ruf:

492 61 56

E-Mail:

Boehme@stadt-muenster.de

Datum:

29.08.2011

Betrifft

Antrag der SPD-Fraktion im Rat "Mehr Transparenz und Tempo bei der Verkehrsunfallprävention" vom 17.05.2011

Beratungsfolge

15.09.2011	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Bericht
20.09.2011	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Bericht

Bericht:

Der Antrag „Mehr Transparenz und mehr Tempo bei der Verkehrsunfallprävention“ (Anlage 1) wurde von der SPD-Fraktion in der Sitzung des AUB am 17.05.2011 eingebracht. Die Zuständigkeit für das Verkehrssicherheitsprogramm liegt originär beim ASSVW.

Mit dem vorliegenden Antrag wird die Verwaltung beauftragt,

1. den zuständigen politischen Gremien jährlich im voraus einen Zeitplan zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen vorzulegen
2. die Planung so zu forcieren, dass mehr Maßnahmen baureif geplant sind, als Mittel hierfür eingeplant sind
3. Jährlich ein auf die aktualisierten Unfallzahlen basierende Evaluation der umgesetzten Maßnahmen vorzulegen.

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. Grundlagen

Grundlage für das vom Rat mit Vorlage 0997/2008/1 am 13.05.2009 beschlossene Verkehrssicherheitsprogramm Münster 2009-2013 ist das Gutachten „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“, erarbeitet durch die Unfallforschung der Versicherer beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Wesentliche Erkenntnis daraus ist, dass 1/3 der Unfälle in Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) passieren. Diese UHS liegen fast ausschließlich an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten im Hauptverkehrsstraßennetz. Lichtsignalgeregelte Knotenpunkte auf den Hauptverkehrsstraßen sind in der Regel in eine Grüne Welle eingebunden. Veränderungen an einem einzelnen Knoten können deshalb zu einem Bruch in der Grünen Welle führen. Des Weiteren hat der Rat die achsenweise Erneuerung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet und Umsetzung des Verkehrssteuerungssystems (VSS) beschlossen. Aus diesen Gründen hat die Verwaltung mit der Vorlage 0997/2008/1 entgegen der Empfehlung des

GDV, die UHS auf der Basis der Unfallkostenraten abzuarbeiten, das achsenweise Vorgehen bei der Beseitigung der UHS vorgeschlagen. Über diese Vorgehensweise wurde zuletzt mit der Vorlage 0582/2010 „Erneuerung der LSA-Achsen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ berichtet.

Wie das GDV-Gutachten weiter ausweist, ereignen sich 2/3 aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden außerhalb von UHS bzw. UHL. Für eine nachhaltige Verbesserung der Unfalllage in Münster ist es deshalb ebenso wichtig, diese flächig über das gesamte Stadtgebiet verteilten Unfälle systematisch anzugehen. Als unfallursächlich wurden hier insbesondere Fehler beim Ein- und Abbiegen sowie die hohe Ausgangsgeschwindigkeit ausgemacht. Als bauliche Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention gelten die Verbesserung der Sichtbeziehungen, die Standardisierung der Führungsformen und die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

2. Vorgehensweise der Verwaltung

Wegen der engen Verknüpfung mit der achsenweisen Umsetzung des Verkehrssteuerungsprogramms werden die Unfallhäufungsstellen im Zuge der Achsen mit **erster Priorität** bearbeitet. Da die Achse A (Albersloher Weg) bei Beginn des Verkehrssicherheitsprogramms bereits realisiert war, wurde hier nur der Bereich Gremmendorf überplant. Bei der Achse B (Steinfurter Straße – Weseler Straße) wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in die laufende Bearbeitung eingesteuert. Die Maßnahmen der Achse D (II. Nordtangente) wurden 2009 geplant und 2010 beschlossen, die für die Achse E (II. Westtangente) wurden 2009/2010 geplant und 2011 beschlossen. Die Umsetzung der Achsen D und E wurde begonnen, die Fertigstellung soll bis Frühjahr 2012 erfolgen.

Wie unter 1. ausgeführt, reicht eine reaktive Vorgehensweise zur nachhaltigen Senkung der Unfalllage in Münster nicht aus. Da Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention im Zuge der Achsen zu einem späteren Zeitpunkt mit erheblichen Mehrkosten verbunden wären, enthalten die Begleitmaßnahmen der Achsen jeweils auch derartige präventive Ansätze.

Unabhängig von der laufenden Bearbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms 2009-2013 beobachtet die Polizei ständig das Unfallgeschehen in der Stadt. Entsprechend dem einschlägigen Erlass meldet die Polizei auch unterjährig Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche der Verwaltung. Diese werden in der Unfallkommission erörtert. Empfehlungen bzw. Beschlüsse der Unfallkommission werden als reaktive Maßnahmen ebenso mit **erster Priorität** bearbeitet und möglichst zeitnah umgesetzt, wobei die Umsetzung der Achsen wegen der Abhängigkeit zum VSS Vorrang genießen.

Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention, die sich aus der systematischen Revision sämtlicher Radverkehrsanlagen ergeben, Vereinheitlichung der Markierung von Radfurten, oder die Roteinfärbung von Radfahrstreifen, werden in **zweiter Priorität** umgesetzt. Hierbei handelt es sich in der Regel um preiswerte, aber dennoch sehr effektive Maßnahmen, wie die Rückmeldung aus der Bevölkerung zeigt.

Die Verwaltung ist davon überzeugt, dass mit dieser Vorgehensweise der Abarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms 2009-2013 unter Berücksichtigung der Unfallentwicklung sowie der Verkehrsunfallprävention optimal Rechnung getragen wird.

3. Priorisierung der Maßnahmen

Der Arbeits- / Zeitplan zur achsenweisen Bearbeitung der UHS/UHL orientierte sich an der Tabelle 17 auf Seite 28 des Schlussberichts zum GDV-Gutachten. Darin sind die 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen nach den Unfallkosten Personenschaden sortiert. Hiervon wurden bisher die Achsen A, B, D, E planerisch bearbeitet. Die baulichen Maßnahmen für die Achse C befinden sich aktuell in der Schlussabstimmung und werden in Kürze den politischen Gremien vorgelegt.

Noch ausstehend sind die Achsen F (Hammer Straße), I (Weseler Straße in Mecklenbeck), H (Grevener Straße) sowie Einzel-LSA außerhalb der Netzsteuerungsbereiche. Über den Zeitplan für diese Achsen wurde mit der Vorlage 0582/2010 „Erneuerung der LSA-Achsen und Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen“ berichtet.

Wie unter 2. ausgeführt, berücksichtigt die Verwaltung die jeweils aktuelle Unfallentwicklung. In der Anlage 2 beigelegt ist eine analog der Tabelle 17 des GDV-Gutachtens erstellte Tabelle der 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen auf der Basis der Jahre 2008-2010. Daraus wird ersichtlich, dass die noch offenen Achsen analog des beschlossenen Arbeits- / Zeitplan nach wie vor gerechtfertigt ist. Darüber hinaus sind auch UHS identifiziert, die bisher nicht gelistet waren. Damit wird die unter 2. beschriebene Vorgehensweise gestützt, die neben der zügigen Bearbeitung der VSS-Achsen die aktuelle Unfallentwicklung gleichermaßen berücksichtigt.

4. Jährliches Arbeitsprogramm

Die Bearbeitung/Überplanung von UHS in Verbindung mit der Umsetzung des VSS ist ein iterativer Planungsprozess. Nach Analyse und Auswertung der Unfälle wird eine Planung erstellt und entsprechend mit den fachberührten Dienststellen abgestimmt. Darauf basierend erstellt ein externes Büro die entsprechenden Signalprogramme. Ergeben sich daraus Korrekturvorschläge, so müssen sowohl die Planung, als auch die Signalprogramme entsprechend überarbeitet werden (s. Bsp. Gartenstraße / Niedersachsenring). Danach erfolgen Ausbauplanung, Ausschreibung, Vergabe und Bau. Ein solcher Planungsprozess lässt sich aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen wie auch personellen Ressourcen nicht beliebig parallel durchführen, sondern bedarf einer entsprechenden Kontinuität.

Unfälle passieren in der Regel durch ein Fehlverhalten eines oder mehrerer Verkehrsteilnehmer. Dieses wird durch äußere Einflüsse wie Verkehrsaufkommen, örtliche Situation, Witterung, Sonnenstand etc. zusätzlich beeinflusst. Ob ein Punkt als UHS eingestuft wird oder nicht hängt somit auch von Zufällen ab. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass eine einmal identifizierte UHS, auch wenn sie vielleicht im Folgejahr nicht als solche eingestuft wird, jederzeit wieder als UHS eingestuft werden kann, so lange die dort identifizierten Mängel nicht abgestellt worden sind. Abwarten hat in diesem Fall keine nachhaltige Wirkung.

Daneben bearbeitet die Verwaltung UHS außerhalb der Achsen bzw. aktuell von der Unfallkommission identifizierte UHS und erstellt hierfür entsprechende Planungen. Desgleichen wird kontinuierlich die Radwegerevision fortgeführt, um Mängel im System im Sinne der Verkehrsunfallprävention zu beseitigen. Im Ergebnis liegen permanent mehr Maßnahmen baureif geplant vor, als mit den zur Verfügung stehenden Mitteln umgesetzt werden können.

Auch an Stellen, an denen es noch nicht zu Unfällen gekommen ist, kann die Errichtung einer LSA erforderlich werden. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich angewachsen und nicht mehr ohne die Hilfe einer LSA abgewickelt werden kann. Dies betrifft zum Beispiel die Querung einer stark belasteten Hauptverkehrsstraße insbesondere wenn es sich um einen besonders schützenswerten Personenkreis handelt, eine Schulwegsicherung, oder die Einfahrt aus einer Nebenstraße. Durch die Errichtung einer Lichtsignalanlage können in solchen Fällen im Sinne der Verkehrsunfallprävention Verkehrsunfälle von vornherein vermieden werden. Die verwaltungsinterne Entscheidung hierzu trifft nach einem festgelegten Verfahren die Unfallkommission bzw. die Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen.

5. Evaluation und Fortschrittsbericht

Mit dem Beschluss zur Vorlage 0997/2008/1 hat der Rat die Verwaltung beauftragt, dem ASSVW und dem APRO jährlich über die Unfallentwicklung zu informieren und ab 2010 über die umgesetzten Maßnahmen jährlich einen Fortschrittsbericht abzugeben. Einen ersten Fortschrittsbericht

hat die Verwaltung im Rahmen der Vorlage 0582/2010 „Erneuerung der LSA-Achsen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ abgegeben.

Eine erste Zwischenevaluation wurde vom GDV durchgeführt und den politischen Gremien mit der Vorlage 0162/2011 „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster – Zwischenevaluation“ zugeleitet. Dabei wurde der Verkehrssicherheitsarbeit attestiert, dass unter Berücksichtigung des teilweise sehr kurzen Betrachtungszeitraums nach Durchführung der Maßnahmen, eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erkennen ist. Es wird empfohlen, das Programm kontinuierlich fortzuführen, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern.

Der nächste Fortschrittsbericht ist für die Dezembersitzungen 2011 der politischen Gremien vorgesehen.

i.V.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Anlage 1: Antrag der SPD-Fraktion „Mehr Transparenz und Tempo bei der Verkehrsunfallprävention“

Anlage 2: Tabelle 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen auf der Basis der Jahre 2008-2010