

Anlage 2 zur Vorlage V/0923/2011

Bericht zur Auswertung der Unfallentwicklung 2004 - 2010

1. Identifizierung von Unfallhäufungsstellen/-Linien

Die Anlage 1.1 zeigt die aktuellen Risikobereiche der Unfallauswertung 2010 (1-Jahres Unfallhäufungsstellen 2010 und 3 Jahres Unfallhäufungsstellen/-Linien 2008-2010) in Münster.

Ergänzend sind in der Anlage 1.2 zum Vergleich auch die 2008 vom Gesamtverband der Schadensversicherer (GDV) ermittelte 85 Risikobereiche (1-Jahres Unfallhäufungsstellen 2006 und 3 Jahres Unfallhäufungsstellen/-Linien 2008-2010) aufgeführt.

Die Identifizierung von Unfallhäufungsstellen erfolgt nach dem gültigen Erlass des Innenministeriums NRW durch die Polizei sowie dem bundesweiten „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als anerkannte Verfahren wie folgt:

- Eine 1-Jahresunfallhäufungsstelle/-Linie liegt vor, wenn sich in einem Jahr 3 Unfälle an einer Kreuzung (oder begrenztem Abschnitt) gleichen Grundtyps (z.B. Abbiege Unfall, Vorfahrt nicht beachtet, im Längsverkehr etc.) mit Getöteten (Kat.1), Schwerverletzten (Kat. 2), Leichtverletzten (Kat.3) oder schwerwiegendem Sachschäden (Kat.4) ereignet haben.
- Eine 3 Jahresunfallhäufungsstelle/-Linie liegt vor, wenn sich in 3 aufeinander folgenden Jahren 5 Unfälle mit Fußgängern/Radfahrern (Getöteten, Schwerverletzten oder Leichtverletzten Kat. 1-3) oder 3 Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten (Kat. 1-2) an einer Kreuzung oder begrenztem Abschnitt ereignet haben.

Die Mehrzahl der identifizierten Risikobereiche erfüllt das Merkmal einer 3 Jahresunfallhäufungsstelle.

Nach dem Ratsbeschluss zum Verkehrssicherheitsprogramm im Jahr 2009 (Vorlage V/0997/2008) wurden von der Verwaltung umfangreiche bauliche und signaltechnische Maßnahmen umgesetzt.

Wenn innerhalb der 3-Jahresbetrachtung Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt wurden, sind in diesen 3 Jahren sowohl die Unfallzahlen als Auslöser für die Realisierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen enthalten, aber auch die Nachherzahlen berücksichtigt.

Belastbare Aussagen zum Erfolg einer Maßnahme über eine 3-Jahresbetrachtung sind daher erst möglich, wenn die Unfallzahlen der drei Folgejahre nach der Umsetzung der Verkehrssicherheitsmaßnahme vorliegen bzw. wenn dann die Kriterien einer Unfallhäufungsstelle nicht mehr erreicht werden.

Der GDV hat im Rahmen der vorgelegten Zwischenevaluierung (Vorlage V/0162/2011) die Veränderung des Unfallgeschehens ausgewählter Unfallhäufungsstellen über eine aufwändige Monatsbetrachtung analysiert. Im Rahmen dieser Zwischenevaluierung ist der GDV trotz des relativ kurzen Betrachtungszeitraumes zu dem Ergebnis gekommen, dass im Wesentlichen die in den Unfallhäufungsstellen umgesetzten Maßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

1.1 Unfallentwicklung an ausgewählten Häufungsstellen in der Tendenz

Vom GDV wurden 85 Risikobereiche (Anlage 1.2) auf der Basis der Unfallzahlen 2004 bis 2006 für Münster ermittelt. Seit dem Beschluss des Rates zum Verkehrssicherheitsprogramm im Jahr 2009 kann folgender Sachstand gegeben werden.

An den 22 vom GDV identifizierten Unfallhäufungslinien:

- wurden an 16 Unfallhäufungslinien Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt, die aktuell nicht mehr auffällig sind
- an 3 Unfallhäufungslinien sind Maßnahmen geplant bzw. zu beobachten,
- 1 Unfallhäufungslinie ist ohne umgesetzte Maßnahmen nicht mehr auffällig und
- 2 Unfallhäufungslinien sind als Prioritätenvorschlag vorgesehen.

An den 63 vom GDV identifizierten 3 und 1 Jahres Unfallhäufungsstellen:

- wurden an 22 Unfallhäufungsstellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, die aktuell nicht mehr auffällig sind
- an 14 Unfallhäufungsstellen wurden Maßnahmen umgesetzt, diese sind aber in der aktuellen Unfallauswertung noch enthalten und es ist der Trend der Unfallentwicklung angegeben. Einige Stellen mit einer Unfallabnahme werden vermutlich in den nächsten Jahren aus der Statistik herausfallen, einige Stellen zeigen keinen eindeutigen Trend und sollen genauso wie bei den Stellen mit einer Unfallzunahme im Trend kritisch beobachtet werden. Hier kann sich in den folgenden Jahren der Bedarf für weitere Maßnahmen ergeben, falls der negative Trend anhält.
- an 6 Unfallhäufungsstellen sind Planungs- und Baubeschlüsse gefasst und die Aufträge für die beschlossenen Maßnahmen vergeben. Die Arbeiten sollen voraussichtlich bis Anfang April 2012 umgesetzt sein.
- an 13 Unfallhäufungsstellen wurden keine baulichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, diese Stellen sind aktuell nach der Unfallanalyse 2010 nicht mehr auffällig.
- an 6 Unfallhäufungsstellen wurden noch keine Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, diese Stellen sind aber in dem Prioritätenvorschlag berücksichtigt.
- 2 Unfallhäufungsstellen sind laut der GDV-Untersuchung und der aktuellen Unfallanalyse 2010 auffällig und es sind noch keine Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt.

Nach den aktuellen Unfallzahlen (2008 –) 2010 sind 54 Risikobereiche auffällig. Davon sind 25 auch schon vom GDV auf der Basis der Unfallauswertungen 2004-2006 identifiziert worden. Neue sind 29 auffällige Stellen ermittelt worden.

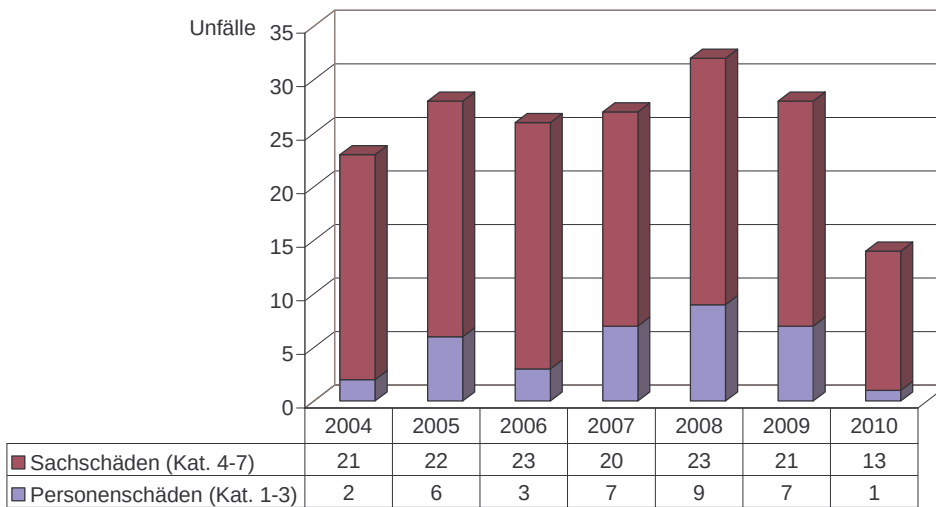
Der Rückgang der unfallauffälligen Bereiche von 85 Risikobereichen 2004-2006 der GDV Untersuchung auf 54 aktuelle Risikobereiche in 2010 um 36% oder 31 Stellen/Linien wird grundsätzlich als Erfolg der intensiven Verkehrsüberwachung durch die Polizei, der baulichen und signaltechnischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie Aufklärung/Verkehrserziehung und der Öffentlichkeitsarbeit gewertet.

Einige schon vom GDV identifizierte Risikobereiche finden sich auch in der aktuellen 3 Jahresunfallbetrachtung wieder und dies, obwohl seit dem Beschluss des Verkehrssicherheitsprogramms im Jahr 2009 Verkehrssicherheitsmaßnahmen an diesen Stellen zwischenzeitig umgesetzt wurden. Für diese Unfallhäufungsstellen zeigen die nachfolgenden Diagramme die Tendenz der Unfallentwicklung. Abgeleitet aus den jährlichen Unfalllisten der Polizei (ohne Berücksichtigung von Unfalltypen sowie Detailbetrachtungen zur Lage und den Ursachen der Unfälle) sind die jährlichen Unfallzahlen aufgeführt. Ergänzend ist in Stichworten angegeben, welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt wurden.

1.2 Positive Unfallentwicklung mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen

1.2.1 Neutor/Münzstraße/Hindenburgplatz

(lfd. Nr. 3 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 34 GDV Unfallauswertung 2004-2006;)



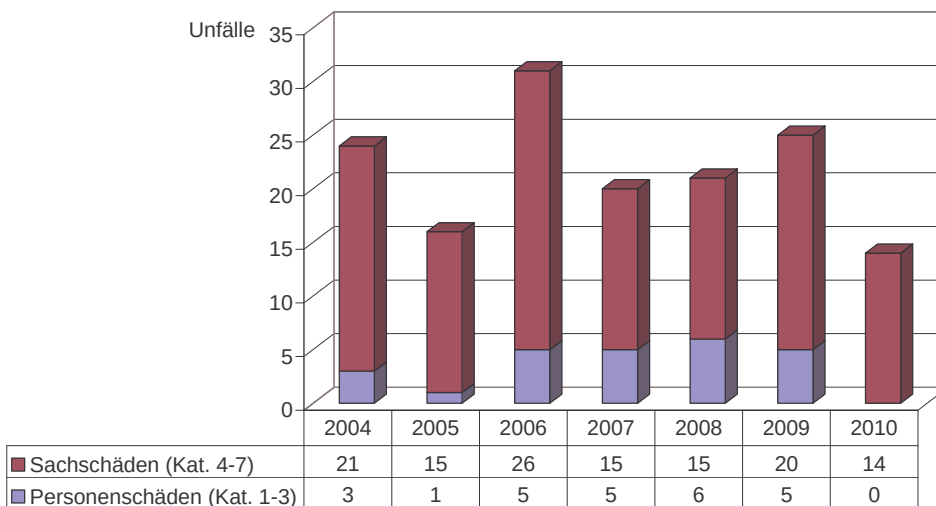
Umgesetzte Maßnahmen:

- In der Promenadenachse eine neue direkte Radfahrer- und Fußgängerquerung über die Straße Neutor
- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Von den Linkseinbiegern aus der Münzstraße in einer zusätzlichen Phase signaltechnisch getrennte Fußgänger/Radfahrer (Furt FG 33/RD 12)

Inbetriebnahme 23.09.2009

1.2.2 Neutor/Wilhelmstraße

(lfd. Nr. 20 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 54 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



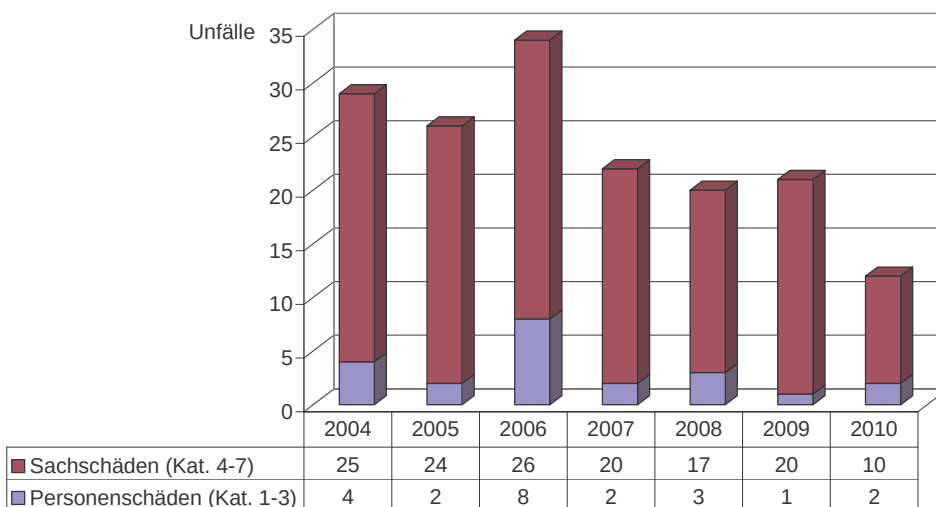
Umgesetzte Maßnahmen:

- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Blockschtung auf der Furt FG 11/FG 12

Inbetriebnahme 17.04.2009

1.2.3 Weseler Str./Geiststraße

(Ifd. Nr. 15 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 37 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

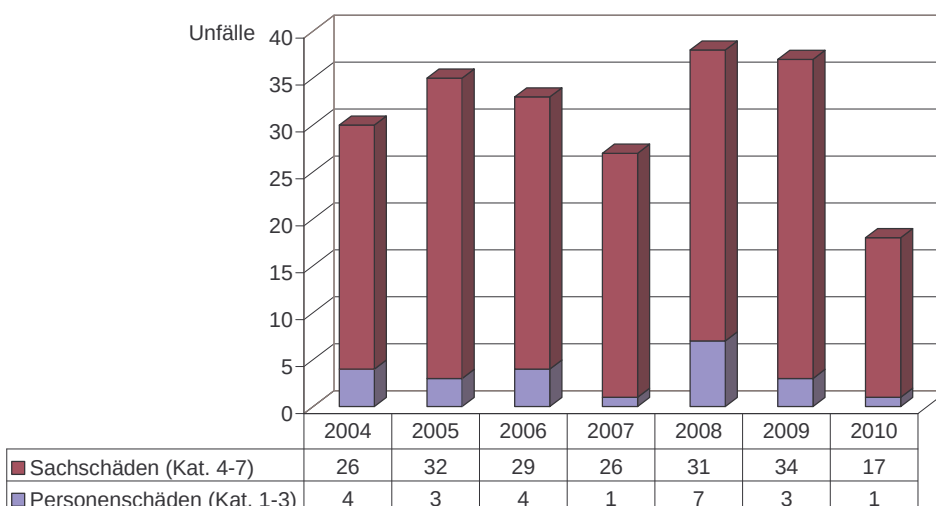


Umgesetzte Maßnahmen:

- Blockschtung 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
Inbetriebnahme 11.09.2009
- Rotmarkierung Radfurt 2010

1.2.4 Weseler Str./Inselbogen

(Ifd. Nr. 33 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 31 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

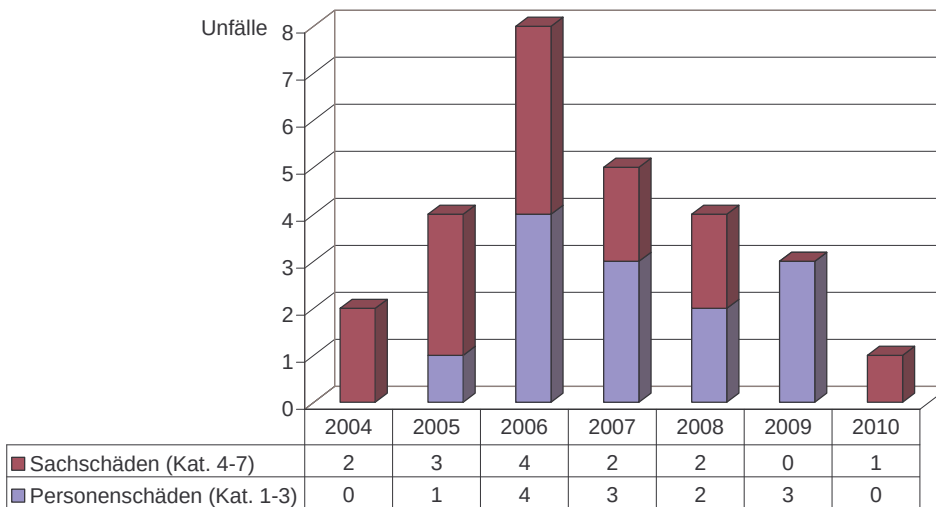


Umgesetzte Maßnahmen:

- Schutzblinker zur Furt FG 12/FB 12/RD 2 über die nördliche Weseler Straße
- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Signal RD 7 für Radfahrer aus dem Kappenberger Damm zur Querung des Inselbogen
Inbetriebnahme 19.07.2010

1.2.8 Windthorststraße/Promenade

(Nr. 44 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 69 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

- Vorfahrtsregelung durch Gehwegpflaster und Haltelinien im Zuge der Promenade verdeutlicht

Umbau Herbst 2010

Fazit

Auch wenn der kurze Zeitraum seit Umsetzung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen nur eine Tendenzaussage zulässt und die vorstehenden Risikobereiche eine Auswahl darstellen, sieht sich die Verwaltung mit den eingeleiteten Verkehrssicherheitsmaßnahmen (getrennte Linksabbiegesignalisierungen, Blockschaltungen für Fußgänger/Radfahrer bei Mittelsinseln, Rotmarkierungen von Furten etc.) auf dem richtigen Weg.

Die in der Tendenz positive Unfallentwicklung an der Promadenquerung Windthorststraße/Promenade sieht die Verwaltung als Bestätigung an, die in der Unfallanalyse 2010 ebenfalls auffälligen Promadenquerungen (Nr. 34 Aegidiistraße/Promenade, Nr. 38 Hörster Str./Promenade) nach diesem Muster möglichst einheitlich zu gestalten. Im Herbst 2010 waren an der Promadenquerung Windthorststraße die Gehwege durchgepflastert worden und ergänzt mit Haltelinien im Zuge der Promenade die Vorfahrtsregelung verdeutlicht worden.

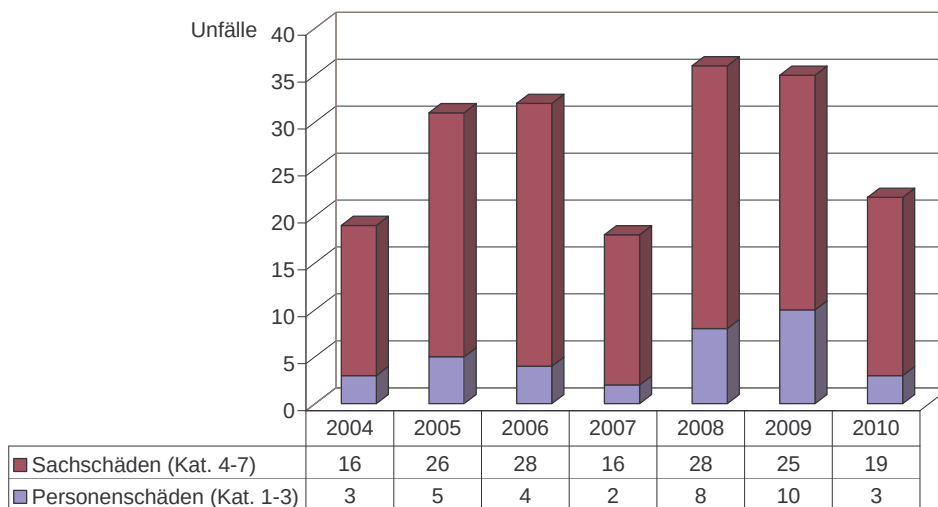
1.3 Risikobereiche, die weiter kritisch beobachtet werden müssen

Es muss jedoch auch gesagt werden, dass sich nicht alle Risikobereiche an denen Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt wurden, sich so positiv entwickelt haben.

Diese Unfallhäufungsstellen müssen weiter kritisch beobachtet werden und ggf. weitere Maßnahmen in den folgenden Jahren umgesetzt werden, wenn der negative Trend anhält.

1.3.1 Albersloher Weg/Hansaring/Hafenstraße

(lfd. Nr. 7 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 39 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



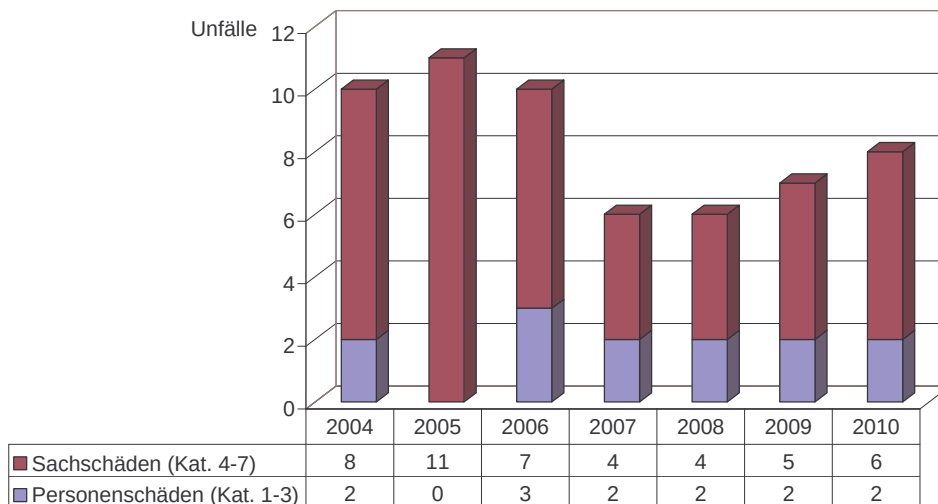
Umgesetzte Maßnahmen:

- Rotmarkierung stadteinwärtige Furt
- Neue Signalisierung und geänderte Spuraufteilung Bremer Straße

Inbetriebnahme 2009

1.3.2 Albersloher Weg/Gremmendorfer Weg

(lfd. Nr. 13 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 52 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

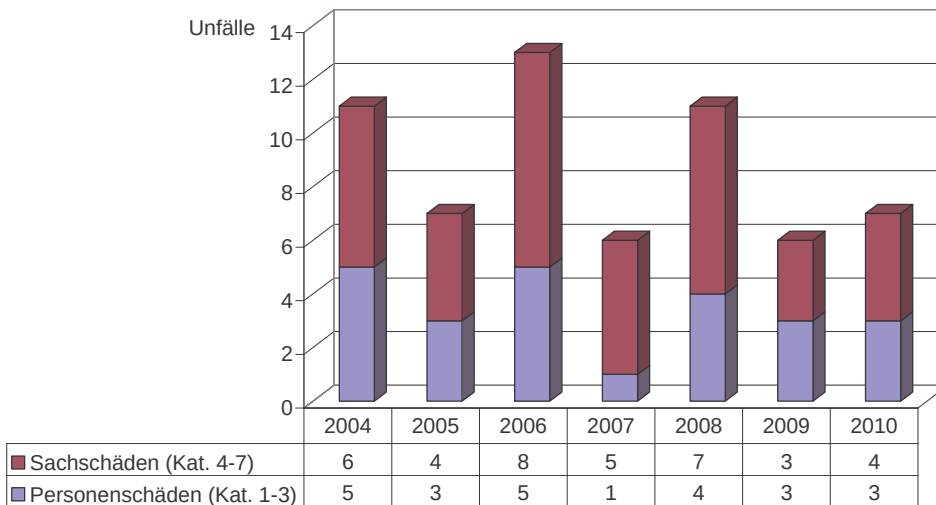


Umgesetzte Maßnahmen:

- Aufgabe der Nachtabstaltung am 25.08.2008
- Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h am 17.07.2009
- Gelbkammern in allen Radsignalen seit 15.12.2009
- Umbau Bushaltestelle 2011

1.3.3 Albersloher Weg/Letterhausweg

(lfd. Nr. 14 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 68 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

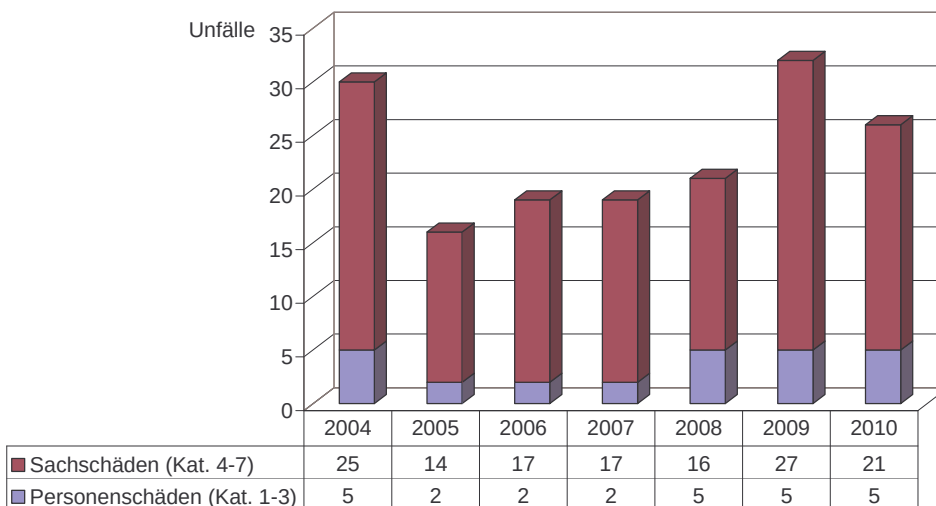


Umgesetzte Maßnahmen:

- Aufgabe der Nachtabstaltung am 25.08.2008
- Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h am 17.07.2009
- Gelbkammern in allen Radsignalen seit 15.12.2009
- Linksabbieger Letterhausweg getrennt signalisiert

1.3.4 Aegidiitor/Am Stadtgraben/Adenauerallee

(lfd. Nr. 8 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 57 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

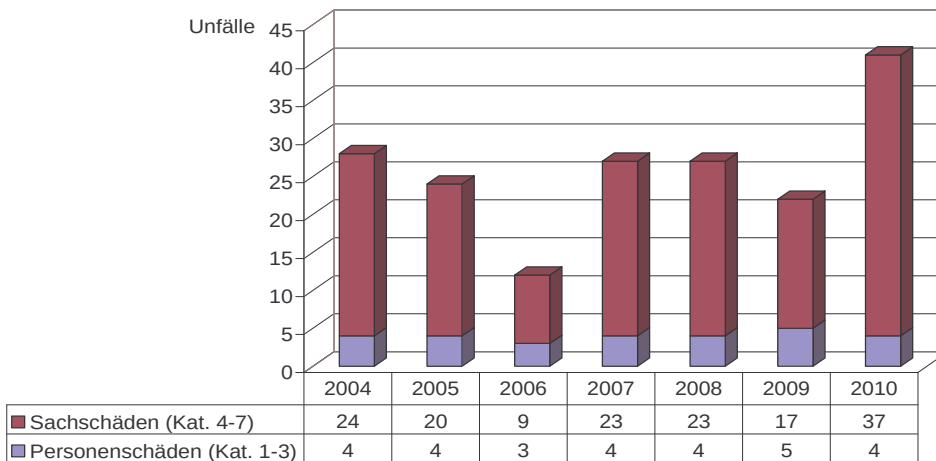
- Blockschtaltung an den Furten FG 31/FG 32 über die südliche Zufahrt der Weseler Straße
- Gelbkammern in allen Radsignalen

Inbetriebnahme 01.04.2010

- Seit 30.09.2010 Verkehrsversuch mit einem getrennten Rechtsabbiegesignal aus der Adenauerallee. Dafür wurde die Radschleuse in der Adenauerallee aufgegeben und Aufstellflächen für die Radfahrer im südwestlichen Quadranten angelegt.
- Die provisorische Aufstellfläche wurde in 10.2011 endgültig ausgebaut.
- Rotmarkierung über die Zufahrt Aegidiistraße

1.3.5 Weseler Str./Moltkestraße

(lfd. Nr. 24 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 42 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

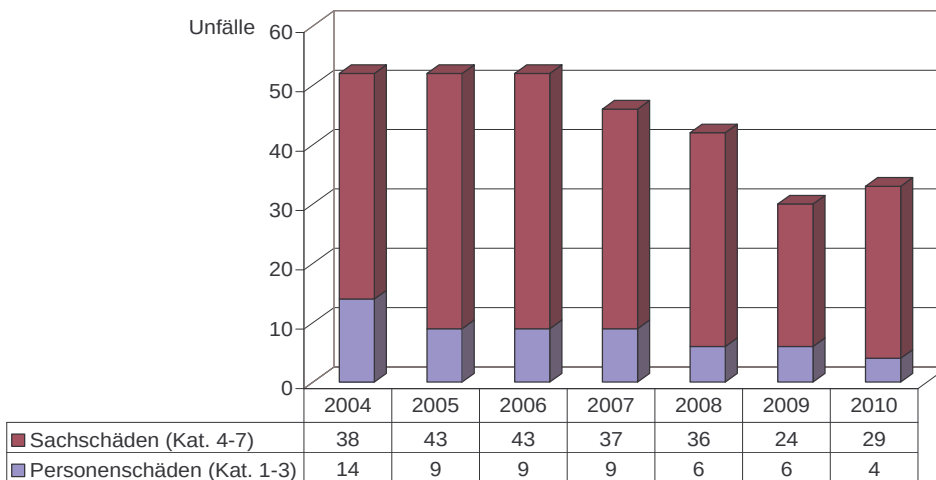
- Blockschaltung an den Furten FG 21/FG 22 über die Moltkestraße
- Blockschaltung an den Furten FG 31/FG 32 über die südliche Zufahrt der Weseler Straße
- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Signal RD 32 für nordwärts fahrende Radfahrer in Höhe des Signals FV 32

Inbetriebnahme 13.08.2010

Hinweis: Im Jahr 2010 mit der Umrüstung der Signalanlage sind verstärkt Auffahrunfälle eingetreten. Die Ursachenanalyse hierzu steht noch aus.

1.3.6 Orleans-Ring/Einsteinstraße

(lfd. Nr. 17 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 23 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

- 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

Inbetriebnahme 21.06.2008

Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Gestreckte Führung der Radfahrer über die östliche Einsteinstraße
- 2-Richtungsradweg über den Orlèans-Ring
- Signalisierung der Rechtsabbieger von der Einsteinstraße in den Orlèans-Ring
- Gelbkammer in allen Radsignalen
- Verringerung zul v auf dem Ring von 70 km/h auf 60 km/h

Fazit: Diese identifizierten Unfallschwerpunkte müssen weiter beobachtet werden. Einige identifizierte Unfallhäufungsstellen zeigen nach einer positiven Unfallentwicklung wieder eine Zunahme in 2010, andere streuen sehr stark. Sofern sich der negative Trend in den folgenden Unfallauswertungen ab 2011 weiter bestätigen sollte, würde die Verwaltung und Polizei zusätzliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen vorgeschlagen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass zunächst zum Teil Sofortmaßnahmen in Form von Provisorien oder geringeren Aufwands umgesetzt wurden, die jedoch nach den bundesweiten Erfahrungen ebenfalls eine effektive Erhöhung der Verkehrssicherheit erwarten lassen.

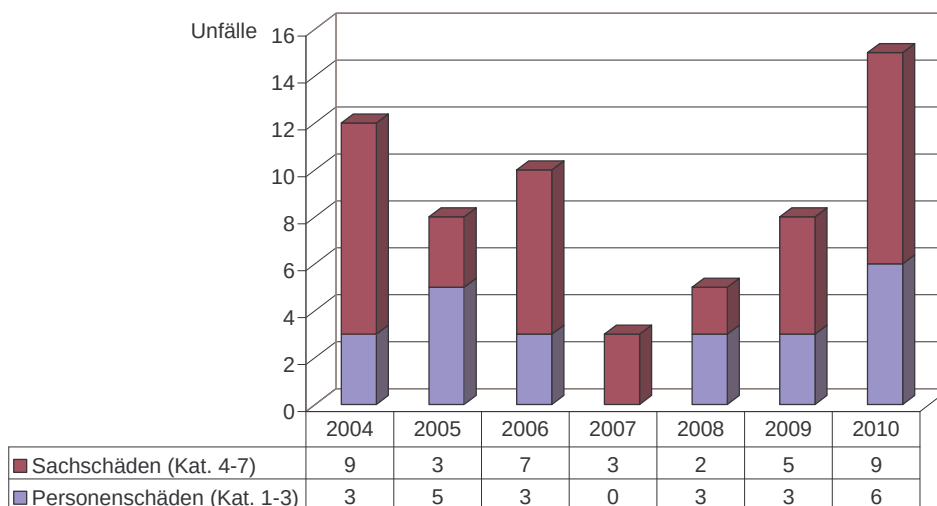
Weiterhin zeigen die zum Teil stark schwankenden Unfalldiagramme auch, dass neben den umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen und der Überwachung durch die Polizei sich eine Vielzahl von weiteren Effekten (Witterung, allgemeine Unfallentwicklung in dem Jahr, Großveranstaltungen) in den Unfallzahlen niederschlagen. Eine belastbare Prognose / Vorabbewertung hinsichtlich Effizienz, Wirkung, Alternativen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist deshalb nur bedingt möglich. Vielmehr kann die Wirkung von umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen belastbar erst nach einer längeren Wirkzeit über mehrere Jahr bewertet werden, wenn dann keine Unfallhäufungsstelle mehr vorliegt oder die Entwicklung trotz Ausreißer in einzelnen Jahren eine deutlich positive Tendenz zeigen.

1.4 Risikobereiche, die einer erneuten detaillierten Ursachenanalyse bedürfen

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm werden bewährte Maßnahmen durchgeführt, die mit einem begrenzten Aufwand bzw. als Sofortmaßnahmen Erfolge erwarten lassen. Wenn trotz durchgeführter erster Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Unfallzahlen zunehmen, bedürfen diese auffälligen Stellen einer vertiefenden Ursachenanalyse und ggf. weiterer Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

1.4.1 Von Esmarch Straße/Roxeler Straße

(lfd. Nr. 11 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 59 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen: Rotmarkierung Radfurten am Kreisverkehr 2008

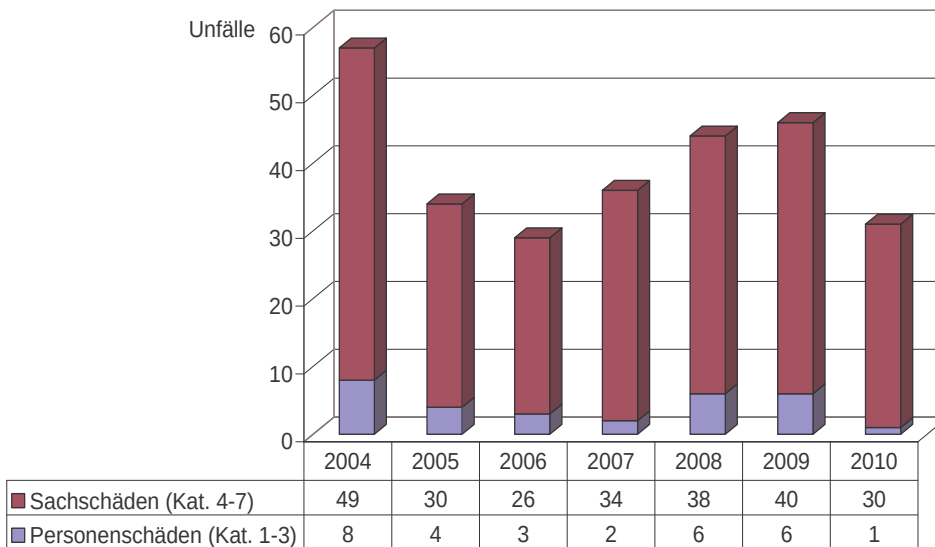
1.5 Unfallentwicklung an Stellen deren Umbau 2011/12 ansteht

Mit der Vorlage V/0250/2010/E1 und V/0488/2009 wurden die Begleitmaßnahmen Achse E II. Westtangente und D1 II Nordtangente beschlossen. Diese Maßnahmen werden aktuell von der Verwaltung und den beauftragten Firmen bis voraussichtlich Ende März 2012 umgesetzt.

Nachfolgend ist für diese auffälligen Unfallstellen der aktuellen Unfallanalyse 2010 die Unfallentwicklung 2006-2010 dargestellt.

1.5.1 Lublin-Ring/Gartenstraße

(lfd. Nr. 19 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 33 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

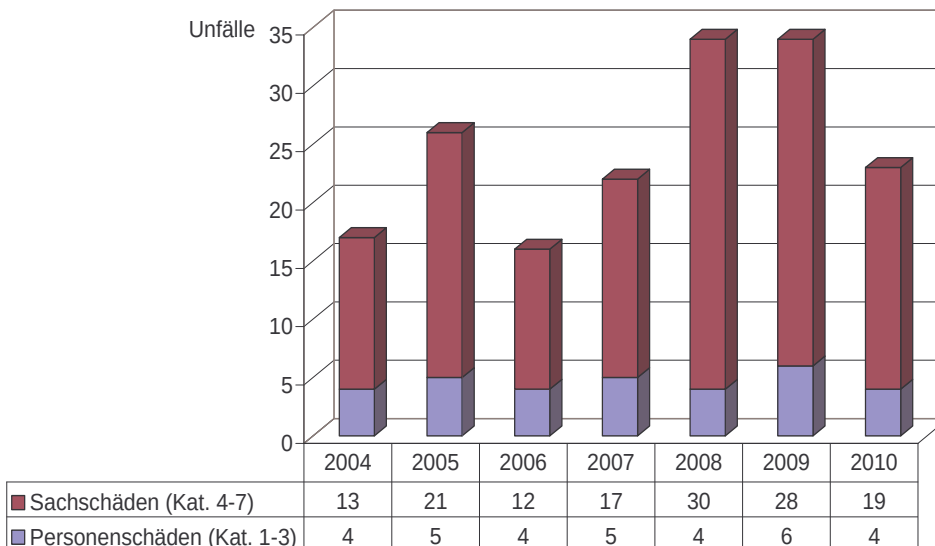
- Rotmarkierung Radfurt

Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Linksabbiegersignal aus der nördlichen Gartenstraße in den Niedersachsenring
- Dauerblinker am freien Rechtseinbieger aus der nördlichen Gartenstraße in den Lublinring
- Gelbkammer in allen Radsignalen

1.5.2 Cheruskerring/Kanalstraße

(lfd. Nr. 27 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 38 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

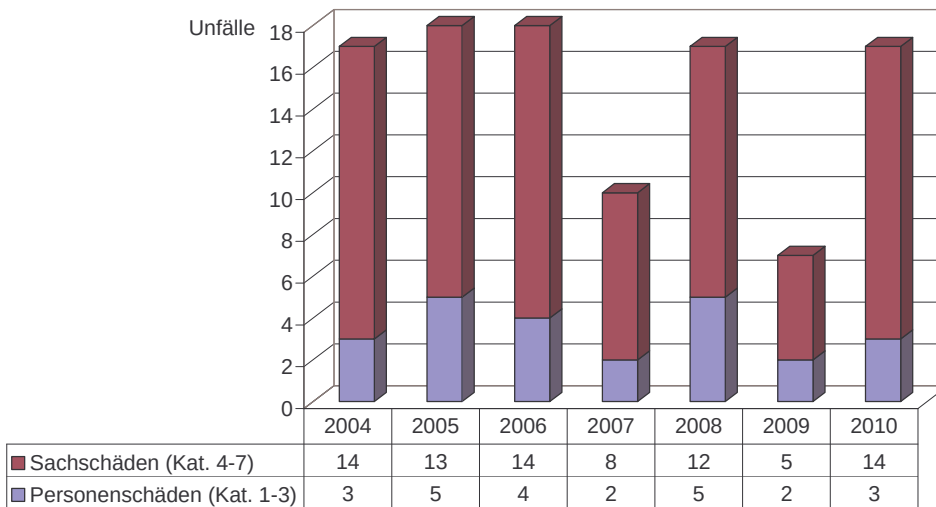
- Zul. Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h geändert
- Erheblicher Grünrückschnitt ist erfolgt

Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Linksabbiegersignale aus dem Ring in die nördliche und südliche Kanalstraße
- Radsignale mit Gelbkammer in allen Kreuzungszufahrten
- Indirektes Linksabbiegen für Radfahrer in allen Kreuzungszufahrten
- Blockschtaltung an den Fußgängersignalen

1.5.3 Ring/Ostmarkstraße/Bohlweg

(lfd. Nr. 31 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 44 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

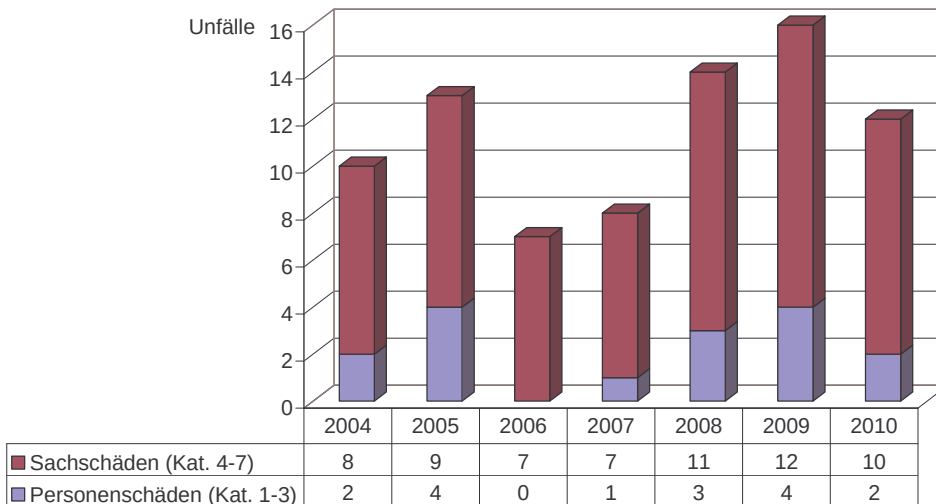


Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Linksabbiegersignale aus Bohlweg und Ostmarkstraße in den Ring
- Gelbkammer in allen Radsignalen
- Indirektes Linksabbiegen für Radfahrer in allen Kreuzungszufahrten

1.5.4 Cheruskering/Wienburgstraße

(lfd. Nr. 42 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 70 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Linksabbiegersignale vom Ring in die nördliche und südliche Wienburgstraße
- Gelbkammer in allen Radsignalen

Fazit:

In der Tendenz ist an diesen seit Jahren auffälligen Unfallhäufungsstellen bisher keine signifikante Verbesserung der Unfallsituation zu beobachten, von der Verwaltung und der Polizei wird weiterhin der Bedarf gesehen, die beschlossenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen entsprechend umzusetzen.

1.6 Unfallentwicklung an Häufungsstellen, an denen bisher noch keine wesentliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt wurden

Die aktuelle Unfallanalyse 2010 (Anlage 1.1) berücksichtigt 25 Risikobereichen, die der GDV auf der Basis Unfallzahlen 2004-2006 schon identifiziert hatte. Abgesehen von zwei Stellen

Nr. 35 Hohenzollernring / Manfred-v.-Richthofen-Str. offen

Nr. 40 Warendorfer Str./ Kaiser-Wilhelm-Ring offen

sind an diesen Unfallhäufungsstellen seit dem Beschluss zum Verkehrssicherheitsprogramm im Jahr 2009 erste Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt worden.

Von den identifizierten Unfallhäufungslinien und Stellen sind die folgenden Risikobereiche offen bzw. als Prioritätenvorschlag vorgesehen (vgl. Anlage 1.1 Risikobereiche (2008-) 2010.

Prioritätenliste 2012 - 2013

Nr. 1 Bült / Alter Fischmarkt – Kirchherrengasse Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 2 Hohenzollernring / Mauritzsteinpfad – Rudolfstraße offen

Nr. 5 Münzstraße / Hollenbecker Straße – Schlaunstraße Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 6 Freiherr-vom-Stein-Platz Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 10 Hammer Straße / Geiststraße offen

Nr. 18 Hammer Straße / Am Berg Fidel / Siemensstraße offen

Nr. 21 York-Ring / Gasselstiege offen

Nr. 23 Hammer Straße / Augustastraße offen

Nr. 25 Hafenstraße/Frie-Vendt-Str./von-Steuben-Straße Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 29 Manfred-v.-Richthofen-Str./Andreas-Hofer-Str. offen

Nr. 30 Hafenstraße / Friedrich-Ebert-Straße Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 34 Aegidiistraße / Promenade Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 35 Hohenzollernring / Manfred-v.-Richthofen-Str. offen

Nr. 37 Dingbänger Weg / Sentruper Straße offen

Nr. 38 Hörster Straße / Promenade Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 40 Warendorfer Str./ Kaiser-Wilhelm-Ring offen

Nr. 43 Westfalenstr./Marktallee offen

Nr. 45 Warendorfer Str./Friedensstr. offen

Nr. 46 Wolbecker Straße / Schaumburgstraße Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 47 Voßgasse / Neubrückerstraße Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 50 Kappenberger Damm / Düesbergweg Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 51 Albersloher Weg / Homannstraße Prioritätenvorschlag 2011

Nr. 53 Münzstraße / Jüdefelderstraße offen

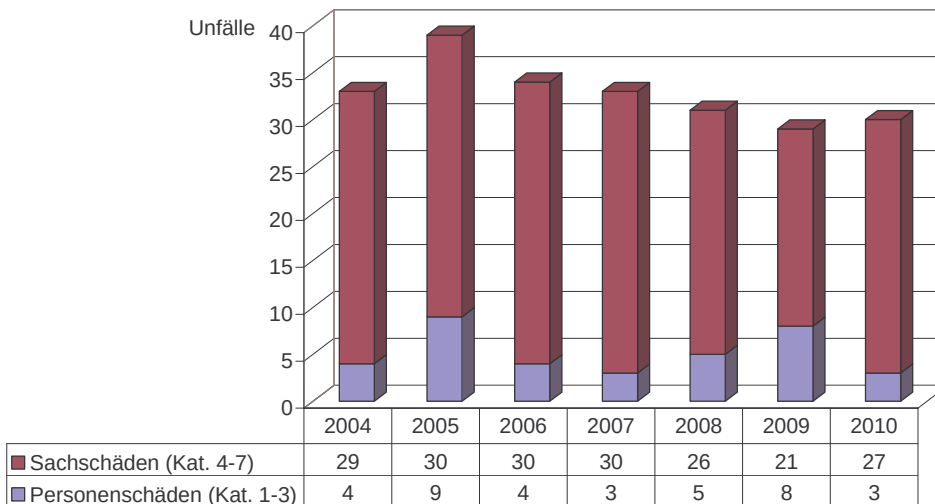
Bei dem Prioritätenvorschlag ist zu berücksichtigen, dass als Sortierkriterium bei den Risikobereichen die Unfallkosten genutzt wurden. Die identifizierten Unfallhäufungslinien (lfd. Nr.1 bis 5) und die Unfallhäufungsstellen (lfd. Nr. 6 bis 47) basieren auf der Basis der 3 Jahresbetrachtungen und berücksichtigen durch diese 3 Bezugsjahre i.d.R. größere Unfallkosten gegenüber der 1 Jahresbetrachtung (lfd. Nr. 48 bis 54).

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und mit Bezug auf den „Masterplan Unfallprävention“ im Besonderen hat unverändert eine hohe Bedeutung. Eine Priorisierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach Dringlichkeit, Effizienz, den Aufwenden und Finanzierbarkeit erscheint jedoch in Anbetracht begrenzter (investiver) Mittel notwendig. Dabei sind die Möglichkeit von Sofortmaßnahmen in Form von Provisorien oder von nachhaltigen Maßnahmen geringeren Aufwands (Markierungen, Beschilderung etc.), die jedoch ebenfalls eine effektive Erhöhung der Verkehrssicherheit erwarten lassen, noch stärker in den Blick genommen werden.

Die Prioritätenliste 2012 – 2013 orientiert sich deshalb nicht nur an den Unfallkosten (lfd. Nr.) sondern berücksichtigt auch den mit der Verkehrssicherheitsmaßnahme verbunden Kostenaufwand und bindende Beschlüsse der Unfallkommission. Beispielhaft ist für zwei dieser Unfallhäufungsstellen, die auch der GDV in seiner Untersuchung der Unfallzahlen 2004-2006 identifiziert hatte und die auch 2010 noch auffällig sind, die Unfallentwicklung aufgezeigt.

1.6.1 Freiherr-vom-Stein-Platz/Landeshaus

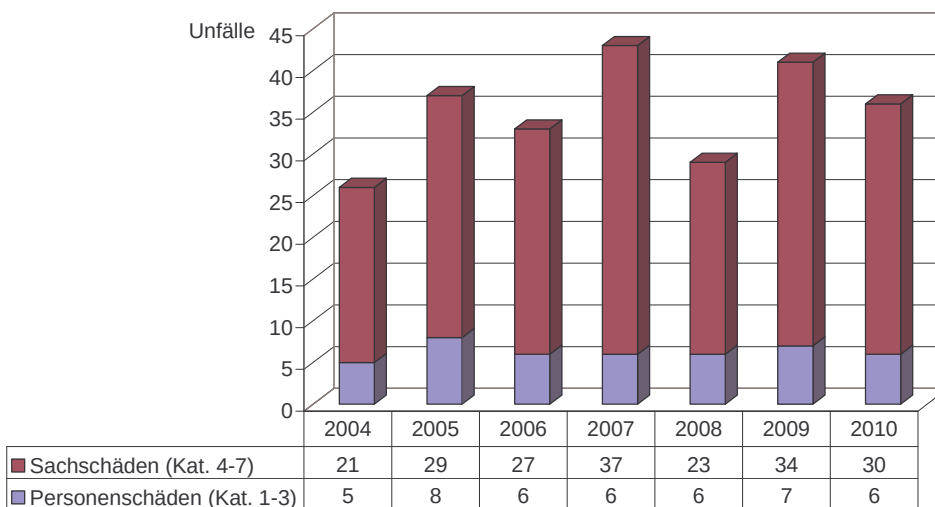
(lfd. Nr. 6 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 24 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen: Kleines Radsignal Zufahrt Warendorfer Straße. Eine Blockschaltung für Fußgänger/Radfahrer an Furten mit Mittelsinseln besteht nicht.

1.6.2 Warendorfer Str./Kaiser Wilhelm Ring/Hohenzollernring

(lfd. Nr. 40 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 32 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Fazit:

An diesen Unfallhäufungsstellen wird im Rahmen der Kapazitäten und Prioritäten weiter der Bedarf für die Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen gesehen.