

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:	<b>V/0531/2017</b>
Auskunft erteilt:	Herr Milde Herr Vechtel Herr Rüller
Ruf:	492 6150 492 3280 492 6920
E-Mail:	<a href="mailto:Milde@stadt-muenster.de">Milde@stadt-muenster.de</a> <a href="mailto:Vechtel@stadt-muenster.de">Vechtel@stadt-muenster.de</a> <a href="mailto:Rueller@stadt-muenster.de">Rueller@stadt-muenster.de</a>
Datum:	24.08.2017

Betrifft

Dauerhafte Fortführung des Verkehrssicherheitsprogramms

Beratungsfolge

12.09.2017	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
14.09.2017	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
19.09.2017	Ausschuss für Personal, Organisation, Sicherheit, Ordnung und E-Government	Vorberatung
20.09.2017	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
20.09.2017	Rat	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Das Verkehrssicherheitsprogramm wird dauerhaft fortgeführt.
2. Zur Fortführung des Verkehrssicherheitsprogramms werden wie bis zum 28.02.2017 Personalressourcen im Umfang von 7,0 Vollzeitäquivalenten dauerhaft zur Verfügung gestellt.
3. Zur Fortführung des Verkehrssicherheitsprogramms werden in der Ergebnis- und Finanzplanung jeweils 440.000 € für die Umsetzung der Baumaßnahmen und jeweils 60.000 € für die Öffentlichkeitsarbeit bereitgestellt.
4. Die Kurzevaluierung von ausgewählten Unfallhäufungsstellen der Fachhochschule unter der Leitung von Frau Prof. Dr. Hartz wird zur Kenntnis genommen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Für den städtischen Haushalt ergeben sich in den drei betroffenen Produktgruppen die folgenden Veranschlagungen:

Erträge					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	0203	Straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten			
Zeile	07	Sonstige ordentliche Erträge	2018 ff.	<b>425.080</b>	

Aufwendungen					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	0203	Straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten			
Zeile	11	Personalaufwendungen	2018 ff.	203.210	
	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2018 ff.	135.610	davon 60.000 € für Öffentlichkeitsarbeit
	14	Bilanzielle Abschreibungen	2018 ff.	8.990	
<b>Zwischensumme Produktgruppe 0203</b>			<b>2018 ff.</b>	<b>347.810</b>	
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
	11	Personalaufwendungen	2018 ff.	107.700	
	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2018 ff.	354.550	340.000 Sachmittel und 14.550 € für arbeitsplatzbezogene Sachkosten
<b>Zwischensumme Produktgruppe 1201</b>			<b>2018 ff.</b>	<b>462.250</b>	
Produktgruppe	1202	Verkehrsplanung			
	11	Personalaufwendungen	2018 ff.	107.700	
	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2018 ff.	14.550	arbeitsplatzbezogene Sachkosten
<b>Zwischensumme Produktgruppe 1202</b>			<b>2018 ff.</b>	<b>122.250</b>	
<b>Gesamt</b>			<b>2018 ff.</b>	<b>932.310</b>	

<b>Saldo</b>	<b>2018 ff.</b>	<b>-507.230</b>	
--------------	-----------------	-----------------	--

Auszahlungen					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und Anlagen			
Investitionsmaßnahme	4148	Ordnungspartnerschaft / Bes. Unfallschwerpunkte	2018 ff.	100.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen werden im Haushaltsplan-Entwurf 2018 bei den o. g. Produktgruppen veranschlagt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2018 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt und die Stellen im Rahmen des Stellenplans 2018 ff. beschließt.

Inwieweit eine Refinanzierung der Baumaßnahmen über Zuwendungen nach der Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) oder der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) möglich ist, muss anhand der konkreten Einzelmaßnahmen geprüft werden.

## **Begründung:**

Auf Grundlage des Berichtes des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV, 2008) hat der Rat der Stadt Münster am 13.05.2009 die „Fortschreibung des Masterplans Verkehrsunfallprävention 2008 und die Aufstellung eines Verkehrssicherheitsprogramms Münster 2009 – 2013“ beschlossen (vgl. Vorlage V/0997/2008). Am 27.06.2012 folgten inhaltliche Vorgaben zum Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) und dessen Verlängerung bis in das Jahr 2017 (vgl. Vorlage V/0924/2011/1). In einem ergänzenden Beschluss wurden vom Rat die für die Realisierung des VSP's erforderlichen Personal- und Sachmittelressourcen befristet zur Verfügung gestellt (vgl. Vorlage V/0377/2013). Eine weitere Verlängerung des Programms bis zum 31.12.2017 erfolgte im reduzierten Umfang per Ratsbeschluss am 14.12.2016 mit der Vorlage V/0691/2016.

Das VSP ermöglicht es der Stadt Münster, getragen u. a. von der breiten Basis von 25 Ordnungspartnern in der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ zielgerichtet, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auszuführen. Die mit der Vorlage V/0691/2016 beschlossene Ressourcenbewilligung endet am 31.12.2017. Die „Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention“ arbeitet in Abstimmung mit dem GDV auf Basis der folgenden - wissenschaftlich anerkannten - Handlungsfelder im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes:

1. „Überwachung und Ahndung“
2. „Bau- und Verkehrstechnik“
3. „Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung“
4. „Öffentlichkeitsarbeit“

Ein Auslaufen der Finanzierung würde den bundesweit beachteten, durch den Gesamtverband der Versicherungswirtschaft gutachterlich begleiteten und mit dem Landespreis für innere Sicherheit ausgezeichneten Verbesserungsprozess des VSP und der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ faktisch zum Erliegen bringen. Auch gilt zu berücksichtigen, dass Münster als eine der wenigen Kommunen bundesweit dynamisch wächst und damit auch das Verkehrsaufkommen steigt. Zudem erfordert der hohe Radverkehrsanteil dauerhaft besondere Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsraumes mit damit einhergehender zunehmender Verkehrsdichte und dem fortschreitenden demographischen Wandel kommt der Verkehrssicherheitsarbeit auch insgesamt eine besondere Bedeutung zu. Sie ist untrennbarer Bestandteil einer nachhaltigen und somit zukunftsorientierten Stadtentwicklung ganz im Sinne von „MünsterZukünfte 20 | 30 | 50“.

Die nachfolgende Darstellung orientiert sich an den operativen, im Masterplan Verkehrsunfallprävention 2008 festgelegten Handlungsfeldern, die dezernatsübergreifend durch drei Ämter wahrgenommen werden.

### **Handlungsfeld 1: Überwachung und Ahndung – Ordnungsamt und Polizei**

Nach wie vor ist die Ursache „überhöhte Geschwindigkeit“ mittel- oder unmittelbar eine der Hauptunfallursachen. Überhöhte Geschwindigkeiten wirken sich zudem massiv auf den Schweregrad des Unfalls aus. Hiervon sind andere Kfz (z.B. Abstand/Auffahrunfälle), aber insbesondere Radfahrende und der Fußgängerverkehr (z.B. Abbiegevorgänge, Fahrbahnquerungen) betroffen. Die Geschwindigkeitsüberwachung ist daher für die unfallauffälligen und besonders schutzbedürftigen Strecken verstärkt worden. Zudem finden regelmäßig Schwerpunktkontrollen gemeinsam mit der Polizei statt. Bei den Auftaktveranstaltungen wird die Öffentlichkeit auf die Unfallrisiken im Straßenverkehr hingewiesen.

Im Rahmen der Beratung über zusätzliches Personal für das Verkehrssicherheitsprogramm, Handlungsfeld 1, waren 2008 politische Vorgaben sowie die Empfehlung im Gutachten des GDV „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“ zu berücksichtigen. Ziel war es, die Geschwindigkeitskontrollen zu intensivieren. Es wurden 3,5 Vollzeitäquivalente (VZÄ) für eine neue Überwachungseinheit eingerichtet. Das zusätzliche Personal wird für die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen, deren Auswertung sowie die Einleitung der Ordnungswidrigkeitsverfahren benötigt. Weiterhin wird

eine zusätzliche Einsatzpräsenz im Verkehrsraum von 136 Std./Monat sichergestellt. Die Umsetzung erfolgte 2009.

Die ab 2009 im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms eingesetzten 3,5 VZÄ werden als elementarer und integrativer Maßnahmenbestandteil zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch weiterhin als erforderlich angesehen, um einer der Hauptunfallursachen „überhöhte Geschwindigkeit“ wirksam entgegenzutreten zu können.

Die engagierte Verkehrssicherheitsarbeit aller Beteiligten (der Ordnungspartnerschaft, Polizei und Stadt) und die Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet (Stadt und Polizei) sollten unbedingt fortgeführt werden, um diesen Trend zu festigen.

Am Beispiel der Gesamtaufwendungen für das Jahr 2018 und der Erträge aus dem Jahr 2016 wird das Saldo zum Einsatz des vorhandenen Geschwindigkeitsmesswagens dargestellt:

	Personal-kosten <sup>1</sup>	Overhead <sup>2</sup>	Sach-kosten	Ges.aufwand Bezug 2018 3,5 Vollzeitäqu.	Ges.ertrag Bezug 2016 19.322 Verfahren à 22 € pro Jahr	Saldo
<b>2018 ff</b>						
<b>1,0 EGr. 6</b> Technik/ Fahrer FS 32.21	49.390 €	9.880 €	1.060 €	<b>257.590 €</b>	<b>425.084 €</b>	<b>+167.494 €</b>
<b>0,5 EGr. 5</b> Technik/ Datenerfassung FS 32.21	22.760 €	4.550 €	3.970 €			
<b>2,0 BesGr. A 8</b> SB Owi-Verfahren FS 32.21	102.200€	20.440 €	43.340 €			
<b>Gesamt</b>	<b>174.350 €</b>	<b>34.870 €</b>	<b>48.370 €</b>			

Tabelle 1: Gesamtkostenaufwand Geschwindigkeitsmesswagen ohne Abschreibung

Im Ergebnis wurde der Aufwand vollständig vom Ertrag gedeckt. Das 2016 erzielte Ergebnis ist in ähnlichem Umfang auch in den Folgejahren zu erwarten. Unabhängig von dem statistischen Resultat ist weiterhin festzuhalten, dass das Handlungsfeld 1 eine hohe öffentliche Wirkung erzielt.

## Handlungsfeld 2: Bau- und Verkehrstechnik - Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung und Tiefbauamt

Der Bau- und Verkehrstechnik kommt eine maßgebliche Bedeutung für die nachhaltige Verbesserung von Verkehrsabläufen und damit der Reduzierung von Verkehrsunfällen zu. Basierend auf Empfehlungen der Unfallanalyse zu baulich-technischen Verbesserungen der Verkehrssicherheit konnten bislang zahlreiche Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) durch bau- und/oder verkehrstechnische Maßnahmen behoben und dadurch die Unfallzahlen gesenkt werden. Allerdings treten auch immer wieder neue UHS/UHL z.B. durch individuelles Fehlverhalten, Verkehrsverlagerungen etc. auf. Dies zeigt, wie hoch komplex und dynamisch das Verkehrsunfallgeschehen in Münster zu bewerten ist. Auch ist eine belastbare Prognose hinsichtlich der Effizienz und Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen nur bedingt möglich. Hinzu kommt, dass die Verkehrsunfälle dispers und flächig über das Stadtgebiet verteilt sind.

Aus den Erfahrungswerten der letzten Jahre besteht für die Fortführung des vom Rat beschlossenen Verkehrssicherheitsprogramms ein durchschnittlicher Finanzbedarf für Sachkosten in Höhe von ca. 550.000 € pro Jahr. Mit Blick auf das finanzpolitische Ziel eines ausgeglichenen Haushaltes wurde

<sup>1</sup> nach Durchschnitt Stadt Münster 2017

<sup>2</sup> kalkulatorischer Ansatz gem. KGSt für amtsinterne und verwaltungsweite Querschnittsleistungen (Vollkostenbetrachtung)

bereits zu Beginn diesen Jahres eine Reduzierung des Programmvolumens um 110.000 € (= 20 %) jährlich auf 440.000 € vorgenommen.

Die Verwaltung schlägt je 1,5 Stellen bei Amt 61 und Amt 66 vor und damit je 0,5 VZÄ weniger als in der Vergangenheit des VSP: diese Reduzierung ist der Haushaltslage der Stadt geschuldet. Der personelle Bedarf sollte in der Zukunft überprüft werden.

2018ff	Personal-kosten <sup>1</sup>	Overhead <sup>2</sup>	Sachkosten	Gesamtaufwand
<b>1,5 EGr. 11 bei Amt 61</b>	107.700 €	21.540 €	14.550 €	
Planung und Entwurf FS 61.42				
<b>1,5 EGr. 11 bei Amt 66</b>	107.700 €	21.540 €	14.550 €	
Bauvorbereitung und Baudurchführung FS 66.21, 66.31 und 66.33				
<b>gesamt</b>	<b>215.400 €</b>	<b>43.080 €</b>	<b>29.100 €</b>	<b>287.580 €</b>

Tabelle 2: Personalaufwand Handlungsfeld 2

Seit dem Beginn des Verkehrssicherheitsprogramms im Jahr 2008 (Vorlage V/0997/2008) ist die Bevölkerung von 280.000 Einwohnern auf ca. 305.000 Einwohner gewachsen und nicht nur Münster hat einen bemerkenswerten Fahrradboom erlebt. Bundesweit steigen Radverkehrsanteile an, nicht zuletzt aufgrund der rasanten Entwicklung im Bereich der E-Mobilität, vorrangig was die sogenannten Pedelecs (Pedal Electric Cycles) anbelangt. In Münster beträgt der Radverkehrsanteil aktuell 39,1 Prozent, Tendenz steigend. Diese Entwicklung ist zu begrüßen und weiter zu forcieren, denn Radverkehr trägt in erheblichem Maße dazu bei, dass unsere wachsende Stadt lebenswert, attraktiv sowie ökologisch und ökonomisch stark bleibt. Allerdings wird schon heute an vielen Stellen im Stadtgebiet deutlich, dass die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird, hinsichtlich Dimensionierung und Zustand teilweise „in die Jahre gekommen“ ist und keine zusätzlichen Kapazitäten mehr aufnehmen kann. Ungeachtet dessen besteht das verkehrspolitische Ziel (vgl. Vorlage V/0647/2016 Radverkehrskonzept 2025) den Radverkehrsanteil mittelfristig auf 50 % zu erhöhen.

Nach wie vor ist die Sicherheit der Radfahrenden in Münster ein vorrangiges Problem. Fast jeder zweite Verunglückte ist ein Radfahrer (48,1% laut Fachbericht der Polizei zur Unfallentwicklung 2016). Wenn Radfahrer an Verkehrsunfällen beteiligt sind, ist das Verletzungsrisiko besonders hoch. Radfahrer waren 2016 an 766 Unfällen beteiligt, dabei wurden 693 verletzt und 2 Radfahrer getötet. Dabei gilt es nach Aussage der Polizei wie mehrfach in den Fachberichten ausgeführt zu berücksichtigen, „dass die Fahrradunfallstudie Münster eine hohe Dunkelziffer belegt und die tatsächliche Gesamtzahl dreimal höher liegen dürfte.“

Wie bereits erwähnt, sind die Verkehrsunfälle dispers und flächig über das Stadtgebiet verteilt. Daher wird als präventiver Ansatz ergänzend auch das gesamte städtische Radwegenetz auf Mängel hin untersucht. Diese Radwegerevision ist für das gesamte Streckennetz (= 440 km) abgeschlossen. Von den systematisch erfassten Mängeln der 1. Priorität (= 1.300), konnten bislang rd. 80 Prozent behoben werden.

Doch nicht nur der Radverkehrsanteil, sondern auch der Anteil der Fußgänger (21,7%) steigt in Münster stetig. Dieser schutzbedürftige Personenkreis (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen etc.) bedarf einer ebenso aufmerksamen Verkehrssicherheitsarbeit wie dem Radverkehr. Im Jahr 2016 ereigneten sich 156 meldepflichtige Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern, das waren 15 Verkehrsunfälle weniger als im Vorjahr. Bei dieser Anzahl der Verkehrsunfälle mit Fußgänerbeteiligung wird deutlich, dass der Radverkehr nicht zu

Lasten der Fußgänger entwickelt werden darf und auch die Fußgängerinfrastruktur aktuellen Anforderungen teilweise nicht mehr gerecht wird.

Die Unfallforschung vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) attestiert der münsterschen Verkehrssicherheitsarbeit (s. V/0162/2011 „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster – Zwischenevaluation“), dass die umgesetzten Maßnahmen an UHS und UHL bereits zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen haben. Es bestehe allerdings auch noch viel Verbesserungspotenzial, weshalb die dauerhafte Fortführung der Verkehrssicherheitsarbeit erforderlich ist. Auch der systematischen Beseitigung von Radwegemängeln im Rahmen der Radwegerevision kommt präventiv eine große Bedeutung zu, weshalb diese konsequent weitergeführt werden sollte. Die Ersterhebung des GDV „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“ (Anlage zur Vorlage V/0997/2008) basiert auf den Unfallzahlen 2004 bis 2006. Nach 10 Jahren Laufzeit erfolgt aktuell eine Projektevaluation durch den GDV auf der Grundlage der Unfallzahlen 2014 bis 2016. Da die Unfallzahlen aus dem Jahr 2016 vollständig erst im Frühjahr 2017 vorlagen, werden erste Ergebnisse und der Bericht für den Herbst 2017 erwartet.

Bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit 10.501 Unfällen ist für 2016 gegenüber dem Vorjahr leider eine Steigerung zu verzeichnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch die Bevölkerungszahl, der Kraftfahrzeuganteil und die Verkehrsmenge zugenommen haben.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle stieg gegenüber 2015 um 497 Fälle, das entspricht einem Mehr von 5 Prozent. Die Entwicklung liegt dabei im Landestrend, für das Land NRW ist ebenfalls eine Steigerung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle um 4,1 Prozent festzustellen.

Trotz steigender Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2016 ist die Zahl der Unfälle mit Verletzten auf dem Niveau des Vorjahres geblieben. 1.444 Verkehrsteilnehmer wurden im Jahr 2016 bei 1.238 Verkehrsunfällen verletzt, davon 265 schwer. Im Jahr 2015 verunglückten 1.449 Menschen bei 1.234 Verkehrsunfällen. Im besonderen Fokus stehen auch 2017 die Verkehrsunfälle mit Verletzten. Ihre Zahl zu reduzieren bleibt ein strategischer Schwerpunkt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Unfälle mit Personenschäden im Stadtgebiet. Das ist aus Sicht der Verwaltung und der Polizei ein deutliches Zeichen, dass die engagierte Verkehrssicherheitsarbeit aller Beteiligten (der Ordnungspartnerschaft, Polizei und Stadt) unbedingt fortgeführt werden sollten. Hierfür sind die dargestellten Personale und Sachmittel zwingend erforderlich.

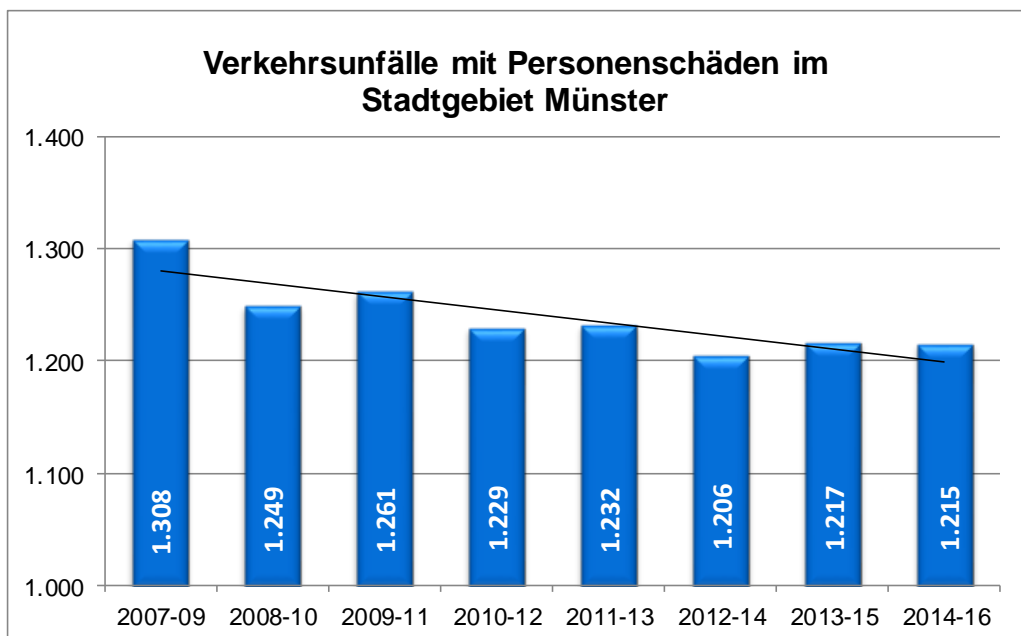


Abb.: Verkehrsunfälle mit Personenschäden im Stadtgebiet Münster (Grundlage Fachberichte der Polizei 2008 bis 2016)

Bei der Bewertung der Unfalllage im Jahr 2016/17 ist zu berücksichtigen, dass die Polizei wegen der angespannten Sicherheitslage und Großveranstaltungen nur mit deutlich eingeschränktem Personaleinsatz gegenüber den Vorjahren überwachen konnte. Auf der städtischen Seite konnten in diesen Jahren infolge des mit der Vorlage V/0691/2016 beschlossenen befristeten Personaleinsatzes und reduzierten Ansätzen bauliche Maßnahmen ebenfalls nur eingeschränkt umgesetzt werden.

### **Handlungsfelder 3 und 4: Verkehrsunfallprävention/ Öffentlichkeitsarbeit/ Geschäftsführung – Ordnungsamt (Koordination und Kommunikation)**

Der Straßenverkehr enthält für jede Verkehrsart Unfallrisiken. Hauptanliegen des Handlungsfeldes ist es, die Verkehrsteilnehmer/-innen über Öffentlichkeitskampagnen und Aufklärungsmaßnahmen zu einer Verhaltensänderung zu bewegen und/oder das Gefahrenbewusstsein zu schärfen. Umsicht und Rücksicht im Straßenverkehr helfen, Verkehrsunfälle zu vermeiden. Es werden verschiedene Medien eingesetzt, um Multiplikationseffekte dieser Botschaft zu erzielen und möglichst viele Personen anzusprechen.

Mit dem Beschluss zum Verkehrssicherheitsprogramm übernahm das Ordnungsamt 2009 die Geschäftsführung für die Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention. Auf Grund der Größenordnung des Gesamtvorhabens und der Anzahl der Ordnungspartner war eine Ansprechstelle einzurichten. Diesem Aufgabenfeld wurde ein entsprechendes Budget für die Öffentlichkeitsarbeit zugeordnet. Aus den Erfahrungen der Jahre 2009 - 2016 ist zu schließen, dass der Fortbestand einer Koordinierungsstelle „Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention“ unabdingbar ist.

Die folgende Tabelle bildet die in 2018 anfallenden Aufwendungen für die Funktion Koordination/ Kommunikation ab:

<b>2018 ff</b>	Personal-kosten <sup>1</sup>	Overhead <sup>2</sup>	Sachkosten	<b>Gesamtaufwand</b>
<b>0,5 Stelle A 10</b> Koordination/ Kommunikation FS 32.23	28.860 €	5.770 €	7.240 €	<b>41.870</b>

Tabelle 3: Personalaufwand Handlungsfelder 3 und 4

Im vorgenannten Aufgabenfeld werden verschiedenste Aufgaben für die Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention gebündelt. Hierzu zählen u. a.:

- regelmäßige Berichtspflicht gegenüber der Geschäftsführung
- Verwaltung und Bewirtschaftung des Budgets für die Öffentlichkeitsarbeit
- Vornahme von Vergabeverfahren zur Beschaffung von Werbemitteln oder Werken
- Ansprechpartner/in für alle Anliegen der Ordnungspartner
- Sicherstellung einer reibungslosen Kommunikation zwischen den Ordnungspartnern
- Unterstützung und Teilnahme an Aktionen der Ordnungspartner
- Multiplikator (Informationen, Aufgaben)
- Abwicklung von öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen
- Außendarstellung der Ordnungspartnerschaft nebst Pressearbeit
- Planung und Koordinierung der Vollversammlung, der Sitzungen der Lenkungsgruppe sowie der Arbeitskreise 3 und 4
- Mitwirkung in den Arbeitskreisen 1 und 2
- Mitwirkung an Schwerpunktaktionen der Direktion Verkehr im Polizeipräsidium Münster
- Leiter/in der Arbeitskreise 3 und 4
- Teilnahme am Präventionstisch Münster

Die Koordinationsstelle kümmert sich somit um den internen Zusammenhalt und die Motivation der Ordnungspartner, gibt als Multiplikator Informationen innerhalb der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention weiter, organisiert und koordiniert interne Treffen und Sitzungen sowie öf-

fentlichkeitswirksame Maßnahmen. Zudem engagiert sie sich im Rahmen von Öffentlichkeitskampagnen und Aktionstagen persönlich vor Ort.

Hervorzuheben ist, dass den Handlungsfeldern 3 und 4 eine große soziale Komponente innewohnt. Den Aufwendungen in diesen Handlungsfeldern kann kein unmittelbarer Ertragswert zugeordnet werden, da der Erfolg von Präventions- und Öffentlichkeitskampagnen nicht unmittelbar materiell gemessen werden kann. Hauptanliegen der Handlungsfelder 3 und 4 ist es vielmehr, die Verkehrsteilnehmer über Öffentlichkeitskampagnen und entsprechende Aufklärungsmaßnahmen zu einer Verhaltensänderung zu bewegen. Es soll ein Bewusstsein hin zu mehr Umsicht, Vorsicht und Rücksicht im Straßenverkehr gebildet werden. Unfälle entstehen nicht einfach so, vielmehr werden sie von Menschen verursacht. Ändert sich die Einstellung der Menschen zum Verkehrsverhalten, so ändert sich auch mit hoher Wahrscheinlichkeit das tatsächliche Verhalten im Straßenverkehr. Durch diese Verhaltensänderung können Verkehrsunfälle nachhaltig vermieden werden, was dann im Endeffekt - abstrakt gesehen - eine Minderung des durch Unfälle entstehenden gesamtwirtschaftlichen Schadens bewirkt. Um dieses Ziel zu erreichen, werden verschiedene Medien eingesetzt (sog. crossmediales Konzept). So werden Multiplikationseffekte der Botschaft erzielt und viele Personen angesprochen.

Entfällt die Koordinierungs- und Kommunikationsfunktion, können die vorgenannten Aufgaben der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention nicht mehr ausreichend wahrgenommen werden. Ein Wegfall des/r Ansprechpartners/in kann wegen des Umfangs und der Komplexität der Aufgaben auf der Arbeitsebene der Ämter nicht kompensiert werden. Die Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention könnte dann in der bewährten Struktur und ihrer Zusammenarbeit mit vielen Ordnungspartnern nicht mehr fortgeführt werden. Diese Ansicht wird von den Ordnungspartnern, insbesondere vom Polizeipräsidium Münster, geteilt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich der stetige Koordinierungs- und Kommunikationsaufwand aufgrund der aktuell guten Zusammenarbeit der Ordnungspartner reduzieren lässt. Deshalb schlägt die Verwaltung eine Reduzierung auf 0,5 VZÄ vor.

Um eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit betreiben zu können, ist ein Budget erforderlich. Diese Haushaltsmittel wurden im letzten Jahr fast vollständig, z. B. für Publikationen von Werbemitteln (u. a. gelbe Sicherheitswesten), Internetauftritt, Herstellung und Ausstrahlung eines Kinospots und Aktionen (u. a. Aktion „Geisterradler gefährden“) verausgabt. Das Budget ist erforderlich, um das Anliegen der Ordnungspartnerschaft, nämlich die Schärfung des Bewusstseins über die Gefahren im öffentlichen Straßenverkehr, öffentlich präsent bleibt.

#### **Zu Beschlusspunkt 4**

Die umfangreiche Evaluierung der Unfallforschung der Versicherer nach 10 Jahren (Vorher - Untersuchung 2004, 2005, 2006; Nachher-Untersuchung 2014, 2015, 2016) liegt, da die Unfallzahlen 2016 berücksichtigt werden sollen und es zu Problemen bei der Projektbearbeitung gekommen ist voraussichtlich erst im Herbst 2017 vor. Erste Ergebnisse sollen im September vorgestellt werden. Der vollständige umfangreiche Bericht und dessen Veröffentlichung sind für das Jahr 2018 durch den GDV geplant.

Mit dem Beschluss zur Vorlage V/0691/2016 ist die Verwaltung beauftragt worden, dem Rat der Stadt Münster im ersten Halbjahr 2017 eine Bilanz des bisherigen Programmes vorzulegen. Die Verwaltung hat deshalb wiederum Frau Prof. Dr. Hartz von der Fachhochschule Münster, die bereits den interfraktionellen Arbeitskreis Verkehrssicherheit als unabhängiger Berater fachlich in den vergangenen Jahren begleitet hat, mit einer (Kurz-)Evaluierung zu erstellen.

Der vollständige Untersuchungsbericht ist auf nachfolgender Internetseite veröffentlicht.

<http://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm.html>

Als Fazit, Empfehlungen und Ausblick kommt die (Kurz-)Evaluierung von Frau Prof. Dr. Hartz ab Seite 101 zu folgendem zusammenfassenden Ergebnis:

*„Verkehrssicherheitsarbeit ist ein erklärtes Ziel – auch in Münster.*

*Seit 2007 besteht die Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention, in der sich Stadt und Polizeipräsidium Münster für mehr Sicherheit auf Münsters Straßen engagieren. Das bei Gründung selbstgesteckte Ziel - die Unfallzahlen jährlich um ca. 10% zu senken - konnte bislang nicht erreicht werden. Dennoch ist der Weg, sich gemeinsam immer neuen Herausforderungen durch veränderte Verkehrswege, zunehmende Verkehrsdichte und gestiegenen Mobilitätswünschen zu stellen, der richtige Weg.*

*Ob und in welchem Maße diese Verkehrssicherheitsarbeit gefruchtet hat und positive Ergebnisse erbracht hat, sollte mit dieser „kleinen Studie“ anhand von Unfalldaten einiger zufällig ausgewählter Unfallhäufungsstellen in Münster überprüft werden.*

*Ein Blick auf die Unfalldaten des gesamten Stadtgebietes zeigt bereits deutliche Erfolge. So zeigt ein Vergleich der Unfalldaten der 3-Jahresmittel der Jahre 2005 - 2007 zu den letzten drei Jahren 2013 - 2015 eine Verringerung der Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschäden U(SS) um rund 50% und eine Verringerung der Unfälle mit Personenschaden U(P) um 5%. Unter Berücksichtigung, dass sowohl die Zahl der Einwohner, wie auch die Zahl der Kfz sowie die Verkehrsbelastung in Münster stetig steigt, ist eine Verringerung der Zahl der Unfälle umso beachtlicher.*

*Dennoch liegt die Zahl der U(P) pro 100.000 Einwohner deutlich über dem bundes- und landesweiten Wert. Immerhin konnte dieser Wert von dem 1,85-fachen im Jahr 2009 auf das 1,65-fache im Jahr 2015 verringert werden.*

*An den untersuchten 15 UHS zeigte sich ein rückläufiger Trend der Unfälle mit Personenschaden U(P) sowie der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden U(SS). Die Zahl der bei Unfällen schwerverletzten Personen (SV) verringerte sich in dem betrachteten Zeitraum um rund 43%. Dies könnte ein Indiz dafür sein, dass die Maßnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit durchgeführt wurden, zu einem Erfolg beigetragen haben. Ob und welche der an diesen Knotenpunkten durchgeführten Maßnahmen zu diesem positiven Ergebnis geführt haben, konnte mit dieser Untersuchung nicht nachgewiesen werden.*

*Kein Erfolg konnte bei der Verringerung der Beteiligung von Radfahrern an den Unfällen festgestellt werden. Diese ist, trotz intensiver Bemühungen (z.B. Radwegerevision) im Laufe der Jahre sogar gestiegen.*

*Deutlich positive Ergebnisse zeigen sich bei Betrachtung der Gruppe der kleinen Knotenpunkte, bei denen im Mittel eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheitslage festzustellen ist. Eine Ursache hierfür kann in der Arbeit im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms liegen.*

*Die Datengrundlage ist insgesamt allerdings zu gering, um daraus signifikante Ergebnisse abzuleiten, dennoch sind Tendenzen erkennbar. Die Maßnahmen scheinen ihre Wirkungen zu zeigen. Doch die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit sollte mit ausführlichen Analysen weiterhin überprüft werden, um sie bei Bedarf anpassen zu können.*

*Die Untersuchung konnte Hinweise darauf bringen, dass die bisherige Arbeit der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention erfolgreich war. Dennoch ist es notwendig, die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit fortzusetzen und wenn möglich zu intensivieren - Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Daueraufgabe.“*

## Fazit und weiteres Verfahren

Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Daueraufgabe, die ausreichende Ressourcen bedarf. Dies gilt insbesondere für eine dynamisch wachsende Stadt wie Münster mit einem besonders hohen Radverkehrsanteil. Die Verwaltung hält die dauerhafte Einrichtung des Verkehrssicherheitsprogramms mit den dargestellten entsprechenden Finanzmitteln und Personalstellen für erforderlich, um die Unfallzahlen und vordringlich die Personenumfälle zu reduzieren. Nur so kann die erfolgreiche und nahtlose Weiterführung des Verkehrssicherheitsprogramms mit größtmöglicher fachlicher Kontinuität und Professionalität gewährleistet werden. Eine Umsetzung des umfangreichen Verkehrssicherheitsprogramms kann mit vorhandenem Personal nicht erfolgen.

In Vertretung

In Vertretung

gez.

gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

Heuer  
Stadtrat