

08.12.2008

Verkehrssicherheitsprogramm 2009 - 2013: Was soll in den nächsten fünf Jahren geschehen?

**Von Dr. Friedrich-Wilhelm Oellers, Abteilungsleiter im Amt für
Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung**

Mit dem Unfallgutachten der Versicherer und dem Fachbericht der Polizei liegen die wichtigsten Daten und Analysen zum **Unfall-Lagebild in Münster 2004-2007** vor. Der Masterplan 2008 hat die wesentlichen Aussagen (in Kapitel 3) zusammengefasst.

Wir haben nun ein deutliches Bild darüber,

- was die Hauptunfallursachen für die hohe Zahl der Unfälle in Münster sind,
- welche Verhaltensfehler bei Autofahrern und Radfahrern immer wieder zu Unfällen, viel zu oft auch zu Verletzungen und sogar zum Tode führen.

Wir wissen jetzt auch sehr konkret,

- welches die gefährlichsten Stellen im Straßennetz sind (Verkehrssicherheitsprogramm - VSP- Anhang 1),
- was in den 85 identifizierten „Unfallhäufungsstellen“ zur Verbesserung der Sicherheit (verkehrsregelnd, signaltechnisch oder auch baulich) aufgrund es Unfall-Lagebildes weiter zu überprüfen ist.

Die vier Arbeitskreise der Ordnungspartnerschaft (OPS) haben für die Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre überlegt, wie die hoch gesteckten Ziele am besten zu erreichen sind und was zur Umsetzung besonders empfohlen werden kann.

Die bereits in 2008 durchgeführten Maßnahmen und Aktionen der OPS sind im Verkehrssicherheitsprogramm dokumentiert. Sie machen deutlich, wie vielschichtig die Aufgabenfelder sind und welch großer Aufwand auch zukünftig hier zu leisten ist. Die daraus abgeleiteten Erfahrungen und die Empfehlungen der Gutachter für Projekte und geplante Aktionen in den Jahren 2009 bis 2013 fasst das Verkehrssicherheitsprogramm zusammen.

Die drei Schwerpunkte des Verkehrssicherheitsprogramms :

- A) Entschärfung der Unfallhäufungsstellen mit einem straffen Arbeits/-Zeitplan zur Festlegung der Prioritäten.
- B) Stadtweite Revision der Radverkehrsanlagen als „Qualitätsoffensive“

Herausgeberin:
Stadt Münster
Presse- und Informationsamt
Joachim Schiek
(verantwortlich)

Redaktion:
Monika Bitter
Dr. Wiebke Borgers
Ursula Gähr
Sigrid Howest
Ute Kutschera (Schriften)
Ingo Zawadzki (Schriften)
Eva Emskötter (Online)
Kathrin Hermwille (Online)
Claudia Pankau (Online)
Nicola Ebel (Filmservice)

Tel. 02 51 / 4 92 13 00-02
Fax 02 51 / 4 92 77 12
E-Mail presseamt@
stadt-muenster.de

zum Radverkehrsnetz in Münster (mit eigenen Planungsleitlinien im Masterplan).

- C) Entwicklung von Sicherheitskampagnen, verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und zum Beispiel auch der Vorschlag für eine bundesweite Konferenz über Strategien, Konzepte und Maßnahmen für mehr Radverkehrssicherheit.

Zu A):

Für die **Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen** (UHS) und Bildung der Prioritäten schlägt die Verwaltung vor, den aktualisierten Zeitplan zur Modernisierung der Verkehrssteuerung als Basis zugrunde zu legen (VSP, Anhang 4,5). Anders als die Gutachter vorgeschlagen, empfiehlt die Lenkungsgruppe der OPS, diese Stellen nicht einzeln nach der Unfallschwere sondern straßenweise zu entschärfen. Damit lässt sich die größte Wirkung erreichen und die Umsetzung beschleunigen.

Zeitgleich ist zu entscheiden, ob aufgrund der Unfalllage auch zulässige Geschwindigkeiten zu senken sind. Dazu hat die Lenkungsgruppe „Leitlinien zur Änderung der zulässigen Geschwindigkeiten im Verkehrsstraßennetz“ entwickelt, die in den Masterplan aufgenommen wurden. Generell wird empfohlen, möglichst einheitliche Leitlinien zu verfolgen, damit die Autofahrer die Regeln gut nachvollziehen und leichter akzeptieren können:

- Tempo 70 auf "anbaufreien Umgehungsstraßen“ und vierstreifigen Ausfallstraßen ohne nennenswerte Erschließungsfunktion (Zufahrten),
- Tempo 60 auf Ringstraßen und vierstreifigen Ausfallstraßen mit Wohnrandbebauung / Erschließungsfunktionen und geringer Unfallauffälligkeit;
- Tempo 50 auf besonders unfallauffälligen vierstreifigen Straßen bzw. als Höchstgeschwindigkeit innerorts auf allen zweistreifigen Straßen. Hier sind häufige Wechsel der zulässigen Geschwindigkeiten (wie heute noch z.B auf dem Kappenberger Damm) zu vermeiden und schrittweise in den Jahren ab 2009 abzubauen (VSP, Anhang 1).

Daraus ergeben sich für 2009/2010 Empfehlungen zur Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit in den Bereichen Albersloher Weg, Hammer Straße und 2. Westtangente.

Für 2009/2010 ergibt sich folgende zeitliche Reihenfolge für die Bearbeitung (Modernisierung der Verkehrssteuerung, gleichzeitige Entschärfung Unfallhäufungsstellen und neue Geschwindigkeitsregelung):

2009 (Umsetzung):

- Nachbesserung auf dem Albersloher Weg im Bereich Gremmendorf mit Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h wegen der Unfalllage.
- Absenkung der Geschwindigkeit auf 60 km/h auf der vierstreifigen Hammer Straße zwischen Siemensstraße und Hohe Geest.
- Umsetzung der Planung für 17 Unfallhäufungsstellen auf der Weseler Straße, einschließlich Modernisierung Verkehrssteuerung bei unveränderten zulässigen Geschwindigkeiten.

- Überprüfung, ob auf Grund der Unfall-Lage auf der Weseler Straße zwischen B51 und Koldering für 2010 eine Änderung der zulässigen Geschwindigkeit zu empfehlen ist.
- Absenkung und Harmonisierung der zulässigen Geschwindigkeit auf zweistreifigen Innerortsstraßen auf 50km/h, beginnend auf der Westfalenstraße zwischen Hohe Geest und Merkureck, die von den Gutachtern als Unfallstrecke eingestuft worden ist.

2009 (Planung) und 2010 Umsetzung:

- Modernisierung der Ampelanlagen auf dem 2. Westring und Absenkung auf 60 km/h,
- Modernisierung der Ampelanlagen auf der 2. Nordtangente (Steinfurter Straße bis Ostmarkstraße); zulässige Geschwindigkeit 60 km/h bis Gartenstraße, anschließend unverändert 50 km/h,
- falls aufgrund der Unfall-Lage erforderlich, Änderung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Weseler Straße.

Zu B):

Das Radverkehrsnetz in Münster ist in die Jahre gekommen und bedarf einer grundlegenden Überprüfung (Qualitätskontrolle) und gegebenenfalls auch erheblicher Nachbesserungen, wie sie 2007/2008 z. B. auf der Hammer Straße schon durchgeführt worden sind. 45 km sind bereits überprüft worden. Dieses erste Nachbesserungsprogramm hat 250.000 Euro gekostet und wurde 2008 weitgehend umgesetzt. An vielen Stellen war der Radweg nicht für abbiegende Autofahrer eindeutig erkennbar, in Einfahrten wurde dadurch die Vorfahrt des Radverkehrs für Autofahrer schlecht ersichtlich.

In Knotenpunkten ist die Radverkehrsregelung häufig nicht einheitlich und teilweise für Radfahrer und Autofahrer unübersichtlich. Hier werden mit den "Leitlinien für Radverkehrssignalisierung" aus dem Masterplan klare und einheitliche, sichere Regelungen geschaffen. Für das noch zu bearbeitende Radverkehrsnetz von noch 250 km werden fünf Jahre benötigt (jährlich zirka 50 km).

Zu C):

Der dritte Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit in den nächsten fünf Jahren bildet die Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit, die Entwicklung und Durchführung von Sicherheitskampagnen und die Fortführung der Aktionen der Partner der OPS wie z.B. Aktions- und Sicherheitstage, Lichtaktionen an Schulen usw.

Die Polizei wird ihre verstärkte Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen fortführen müssen, um Verkehrsteilnehmern ihr Fehlverhalten insbesondere an Risikostellen bewusst zu machen.

Zu hohe Geschwindigkeiten sind eine Hauptunfallursache. Dadurch entstehen nicht allein mehr Unfälle, auch die Unfallfolgen werden schwerer. Das wurde an vielen Strecken im Stadtgebiet festgestellt. Deshalb ist die Geschwindigkeitsüberwachung zu verstärken, die Stadt plant eine zweite mobile Überwachungsanlage zu beschaffen. Nur mit mobilen Geräten können die vielen Risikobereiche abgedeckt werden.

Insgesamt wird die Bedeutung dieses dritten Handlungsfeldes immer noch unterschätzt. Vor allem muss man sich vergegenwärtigen, dass 70 Prozent der Unfälle in Münster außerhalb von Unfallhäufungsstellen verursacht werden. Deshalb kann Verkehrsteilnehmern nicht allein über "lokale" Aktionen und Maßnahmen die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens etwa bei Vorfahrtsverletzungen und Rotlichtverstößen bewusst gemacht werden. Es müssen unbedingt Sicherheitsaufklärung und -kampagnen hinzukommen und das Verkehrssicherheitsprogramm muss auf Kontinuität, also mindestens über fünf Jahre angelegt werden.

Erfolgreich können diese Anstrengungen nur sein, wenn

- **alle Beteiligte im Verkehr mehr Gefahrenbewusstsein und mehr Rücksicht zeigen und**
- **alle Bürger mehr Einsicht und Akzeptanz auch bei der Einhaltung der Grundregeln der Straßenverkehrsordnung als für alle wirklich verlässliche Regeln entwickeln.**