

## **Anlage 8**

zur Vorlage V/0997/2008/1.Erg

### 0. Vorbemerkungen

Die Ratsfraktion der Grünen/GAL hat vier Ratsanträge (058/2008 – 061/2008 / Anhang 1-4) gestellt, die vom Rat am 10.12.2008 bei Einbringung der Ratsvorlage V/0997/2008 zur weiteren Beratung und Behandlung mit der Ratsvorlage verwiesen wurde.

Da alle eingehenden Anträge und Anregungen vom Hauptausschuss /Rat (nicht vom Planungsausschuss) abschließend gewertet und beschieden werden, wurde verwaltungsintern vereinbart, dass in einer Ergänzungsvorlage die Verwaltung alle Anregungen und Anträge zusammenstellt und dazu eine Stellungnahme abgibt.

### 1. Stellungnahme der Verwaltung

Die vier beiliegenden Ratsanträge wurden gestellt, noch bevor die Ratsvorlage V/0997/2008 veröffentlicht und damit den Antragstellern bekannt war. Von daher ergeben sich zahlreiche inhaltliche Parallelen zwischen den Antragsinhalten und der Vorlage. Das erklärt und begründet, dass nachfolgend zum Teil auf Aussagen, Begründungen und Zielsetzungen im Masterplan 2008 (Anlage 1 der Vorlage), auf Maßeempfehlungen im Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 (Anlage 2 der Vorlage) und auf vorhandene Beschlussempfehlungen der Vorlage V/0997/2008) verwiesen werden kann. In diesen Fällen bedarf es somit keiner ergänzenden Beschlussfassung.

#### 1.1 **Ratsantrag A-R/0058/2008** (Anhang 1) **„Leben retten – Geschwindigkeitsniveau senken“**

*Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:*

*1. Im sogenannten 'Vorbehaltsnetz' wird im gesamten bebauten Stadtgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h festgesetzt. Ausnahmen wie an der Weseler Straße oder am Ring werden umgehend aufgehoben.*

*2. Die Verwaltung erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken (ÖPNV-Abstimmung) ein Umsetzungskonzept für eine flächendeckende T30-Regelung im gesamten untergeordneten Straßennetz. Neben Prognosen für die Verkehrssicherheit sollen hierzu auch Aussagen über zu erwartende Lärmreduktionen und CO2-Einsparungen getroffen werden.“*

Stellungnahme der Verwaltung:

zu Antragspunkt 1:

Die anerkannten Richtlinien/Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für das Straßen – und Verkehrswesen (FGSV) die Straßenverkehrsordnung und das Planungsrecht sehen vor, dass Straßen innerorts - insbesondere für vierstreifige, anbaufreie Stadtstraßen - auch für Entwurfsgeschwindigkeiten von > 50 km/h ausgelegt, gebaut und betrieben werden. In diesen Fällen werden schon in der Planung die Anforderungen der Verkehrstechnik, der Verkehrssicherheit, eines sicheren Betriebs (Lichtsignalsteuerung) und des Immissionsschutzes (z.B. Lärmschutz und ) auf die höhere Ausbaugeschwindigkeiten berücksichtigt.

Die Verkehrsentwicklung, die städtebauliche Entwicklung im Umfeld, im nach Inbetriebnahme der Straßen und ggf. auch das Verkehrsverhalten der Verkehrsverhalten der

Straßennutzer kann sich allerdings in Teilen des Verkehrsnetzes so ungünstig hinsichtlich der Verkehrssicherheit und ggf. auch beim Immissionsschutz entwickeln, dass gemäß StVO und den Anforderungen des gesetzlichen Umweltschutzes die Notwendigkeit ergibt, die ausgewiesenen zulässigen Geschwindigkeiten zu reduzieren.

Die Gesamtprüfung und Abwägung, Entscheidungen treffen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Benehmen mit dem zuständigen Baulastträger und den Immissionsschutzbehörden nach Recht und Gesetz. Die Festlegung der zulässigen Geschwindigkeiten ist gebunden an die rechtlichen Vorgaben der STVO (Regelschwindigkeit innerorts: 50 km/h und außerorts: 100 km/h), Abweichungen sind im Einzelfall zu begründen.

Straßen (Knotenpunkte), die als Unfallhäufungsstellen oder Risikobereiche (überdurchschnittliche hohe Unfallschwere) werden jährlich von der Unfallkommission überprüft, Verkehrssicherheitsmaßnahmen geprüft und geeignete Verbesserungsmaßnahmen beschlossen. Dabei sind alle Unfallursachen zu analysieren, bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Unfallvermeidung und Risikominderung zu prüfen und im Rahmen der Umsetzbarkeit und Finanzierung zu entscheiden.

**Das Geschwindigkeitsniveau zu senken, ist als geeignete Unfall-Präventivvermeidungsmaßnahme anerkannt. Entscheidend ist dabei das tatsächliche gefahrene Geschwindigkeitsniveau, auch die Gleichmäßigkeit des Verkehrsflusses, die Harmonisierung der gefahrenen Einzelgeschwindigkeiten im Verhältnis zu der baulichen Ausbauqualität (Sichtbeziehungen, Fahrbahnqualität u.a.) und einheitliche, verständliche Verkehrsregelungen und sicherheitsorientierte Verkehrssteuerung).**

**Damit soll erklärt werden, dass allein die Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit nicht zu einem gefahrlosen Geschwindigkeitsniveau führt.**

Nur das im Verkehrssicherheitsprogramm insgesamt ausgewiesene Gesamt-Handlungspaket aus baulichen und verkehrsregelnden Verbesserungsmaßnahmen zur Entschärfung der Risikobereiche, eine ergänzende ausreichende Verkehrsüberwachung und Ahndung und Aufklärung / Information der Verkehrsteilnehmer möglichst in Sicherheitskampagnen wird in der Fachwelt als erfolgreich und wirksam eingeschätzt.

Eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit in identifizierten Risikobereichen – wie auch das GDV-Gutachten es so spezifisch empfiehlt - kann dazu gehören, sie genügt nicht, um das tatsächliche gefahrene Geschwindigkeitsniveau wirksam abzusenken.

**Eine generelle Absenkung der zulässigen Geschwindigkeiten innerorts auf einheitlich auf 50 km/h - unbeachtet der Ausbauqualität - kann kontraproduktiv sein und wird nicht empfohlen.** Insbesondere auf vierstreifigen, anbaufreien, vor allem bei kreuzungsfreien Stadtstraßen wird die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern gering sein, mit 50 km/h zu fahren, so dass neue Gefahren aus den unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer zu erwarten sind.

Im übrigen zeigt das GDV-Gutachten, dass es Strecken mit niedrigen und hohen zulässigen Geschwindigkeiten gibt, die gleichermaßen sicher oder auch unsicher einzustufen sind.

**Von daher empfiehlt die Verwaltung im Masterplan 2008,**

- keine generelle Absenkung der zul. Geschwindigkeiten vorzunehmen
- in identifizierten Riskobereichen die Absenkung auch der zulässigen Geschwindigkeit zu prüfen und von der Unfallkommission nach anerkannten Kriterien der Unfallforschung auf Basis der Vorgaben der StVO entscheiden.
- die geänderte Geschwindigkeitsregelung immer im Zusammenhang mit der Verkehrssteuerung und ggf. zusammen mit weiteren Verbesserungsmaßnahmen im Paket mit einer breiten Öffentlichkeitsarbeit den Verkehrsteilnehmern zu vermitteln.

Zu Antragspunkt 2:

**Die Verwaltung sieht keinen Bedarf im gesamten untergeordneten Straßennetz in Münster eine flächendeckende Tempo-30-Regelung zu untersuchen.**

Die Stadt Münster hat bereits eine flächendeckende Ausweisung von Tempo-30- Zonen in allen nach StVO möglichen Wohnbereichen im Stadtgebiet unter Berücksichtigung des mit den Stadtwerken abgestimmten und in der Hauptsatz festgelegten erweiterten Vorbehaltensnetzes vorgenommen.

Die StVO erlaubt keine T-30- Ausweisung außerhalb von Wohngebieten (z.B. in Gewerbegebieten oder Außenbereichen).

**1.2 Ratsantrag A-R/0059/2008 (Anhang 2)**

„Unfälle vermeiden – Geschwindigkeitsbegrenzungen nachhaltig durchsetzen“

*Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:*

*Um an Unfallhäufigkeitsstellen und –linien eine nachhaltige Verkehrssicherheit zu erreichen,*

*1. werden neben den mobilen Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Polizei entlang der Unfallhäufigkeitsstellen und –linien ortsfeste Anlagen errichtet; das bisherige ‘Tabu’ von Starenkästen wird aufgehoben. Damit soll sichergestellt werden, dass an den entsprechenden Stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur gelegentlich – wenn gerade kontrolliert wird – eingehalten werden.*

*2. entwickelt die Verwaltung einen entsprechenden Standortplan, der mit Polizei, Fachausschuss und den Bezirksvertretungen abgestimmt wird.“*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung ist mit der Polizei der Meinung, dass aufgrund der flächenhaft im Verkehrsnetz identifizierten Risikobereiche (UHS/UHL) und festzustellenden Geschwindigkeitsübertretungen ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (Starenkästen) nicht ausreichen, nicht effizient sind, weil die Wirkung sich nur auf den Nahbereich der Überwachung erstreckt und betrieblich zu kostenaufwändig sind. Kostenkalkulationen zeigen nachweislich, dass eine mobile Anlage im Vergleich zu notwendig werdenden 8 festen Anlagen etwa dreimal kostengünstiger und effizienter sind als die vorgeschlagenen ortsfesten Anlagen (siehe Anhang 2.2 / Stellungnahme Straßenverkehrsbehörde).

Die Verwaltung empfiehlt daher die Beschaffung einer 2.mobilen Überwachungsanlage für die Straßenverkehrsbehörde.

Die Festlegung der Überwachungsstandorte ist eine Entscheidung der Polizei und Straßenverkehrsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen. Sie werden nur in identifizierten Risikobereichen vorgenommen, die den Gremien und auch der Öffentlichkeit bekannt.

### 1.3 Ratsantrag A-R/0060/2008 (Anhang 3) „Radfahrer schützen durch innovative Planungen“

*Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:*

*Durch den gestiegenen Radverkehrsanteil am gesamtstädtischen Verkehrsaufkommen entspricht die Radverkehrsinfrastruktur nicht mehr den Anforderungen an den heutigen Radverkehr. Die alleinige Überwachung von Verkehrsregeln zur Verkehrssicherung ist daher nicht zielführend. Daher startet die Verwaltung einen offenen Diskussionsprozess mit dem Ziel, neue und innovative Wege beim Bau und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen. Hierzu soll auch ein entsprechendes Expertenhearing durchgeführt werden, um auch externen Sachverstand einzubeziehen. Neben der Verkehrssicherung hiermit auch ein Beitrag zur Radverkehrsförderung erreicht werden.“*

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Zielsetzung des Antrages ist sachgerecht und anerkannt. Mehr Sicherheit für Radfahrer ist unbedingt erforderlich, das gilt für bauliche, verkehrsregelnde (Ampelsteuerung) Maßnahmen. Sie stellen einen weiteren wichtigen Beitrag zur Radverkehrsförderung in Münster dar.

Die Verwaltung hat das Anliegen der notwendigen Qualitäts- und Sicherheitskontrolle des gesamten Radverkehrsnetzes - Strecken und Knoten und Lichtsignalsteuerung - sowohl als Leitziel im Masterplan und als einen der Schwerpunkte unter Titel „Revision des Radverkehrsnetzes“ im Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 formuliert.

Seit 2007 sind bereits ca 80km überprüft, seit 2008 werden die erforderlichen Verbesserungsmaßnahmen sukzessive umgesetzt, so dass hierfür in 2008/2009 ca. 500.000€ zusätzlich investiert werden konnten. Das Programm wird bis 2013 fortgeführt, so dass dann das gesamte Radverkehrsnetz überprüft und die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen identifiziert und weitgehend auch umgesetzt werden können – vorbehaltlich der weiteren Mittelbereitstellung in den nächsten Jahren.

Münster ist bei der Radverkehrsplanung anerkanntermaßen bundesweit konzeptionell und fachplanerisch führend, die Fachplaner sind bundesweit nachgefragte Experten für Fachseminare und Veranstaltungen, Zahlreiche Besuchergruppen besuchen jedes Jahr Münster um sich das Radförderkonzept und auch den Erfolg der umgesetzten Maßnahmen vor Ort anzusehen und mit den Münsteraner Experten zu diskutieren. Im Bereich der Radverkehrssignalisierung hat Münster zusammen mit externen Fachplanern in 2006/2007 eine bundesweit anerkannten, neuen, innovativen Planerleitfaden entwickelt, der Grundlage der Planungen und Arbeiten der Raverkehrsnetz-Revision und der anstehenden Modernisierung der Verkehrssteuerung in Münster – nunmehr auch mit Gelblichtkammern bei Radsignalen - ist.

Einer Anhörung und Diskussion mit externen Experten zur Radverkehrsplanung bedarf es nicht.

Die schlechte Verkehrsmoral und Normenakzeptanz, der leichtfertige Umgang mit der eigenen Verkehrssicherheit (mangelndes Gefahrenbewusstsein) hat die Verwaltung auf Vorschlag des Planerbüros P3 zu der Empfehlung in der Vorlage V/0997/2008 gebracht, in der zweiten Stufe der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Münster (VEP MS 2025) eine extern moderierte „**Leitbild-Diskussion Verkehr / Verkehrssicherheit** mit Politik, Verbänden, Bürgern in 2010 zu führen, um u.a. mehr Akzeptanz für das Verkehrssicherheitskonzept zu erreichen.

Die Verwaltung ist mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und den Deutschen Städtetag, den Städten, Freiburg, Berlin u.a. im Gespräch , in 2010 eine bundesweit

organisierte **Radverkehrssicherheits-Konferenz** (ggf. in Münster) zu organisieren, um einen Erfahrungsaustausch bei der Radverkehrssicherheitsarbeit – vor allem auch im Bereich der Sicherheitsstrategien und bei Sicherheitskampagnen anzubieten.

Im Rahmen der Förderung des Nationalen Radverkehrs verhandeln Berlin, Freiburg, Münster beim BMVBS um Bundesfördermittel für die Entwicklung von bundesweit einsetzbare **Radverkehr-Sicherheitskampagnen** für 2009 oder 2010 zu acquirieren.

#### 1.4 **Ratsantrag A-R/0061/2008** (Anhang 4) **„Bürgerinnen und Bürger melden Gefahrenstellen“**

*Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:*

*Die Verwaltung richtet eine Webseite ein, über die die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie auswärtige Gäste Gefahrenstellen im Verkehrsnetz 'melden' können sowie allgemeine 'Verbesserungsvorschläge' machen können. Entsprechende Auswertungen und Zusammenfassungen werden dem ASSWV regelmäßig zur Kenntnis gegeben.“*

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung unterstützt den Antrag und hält es wie die Antragsteller für wichtig, die Bürger/ -innen aktiv bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet einzubinden.

Die Umsetzung der Idee ist bereits eingebunden in die geplante Sicherheitskampagne der Stadt für 2009. Das Presseamt hat mit dem Planungsamt einen ersten Entwurf eines Fragebogens für die Webseite entwickelt, die den Bürgerinnen die Mitteilung der Gefahrenstellen und eigene Verbesserungsmaßnahmen erleichtern soll.

Nach entsprechender Einrichtung der beantragten Koordinierungsstelle bei Amt32 wird die Maßnahme zeitnah umgesetzt.

Siehe neuer Beschlusspunkt 2.1 dieser Ergänzungsvorlage

## Antrag an den Rat Nr. A-R/0058/2008

Antrag

24.11.2008



## „Antrag zur Verkehrssicherheit - 1

**Leben retten -  
Geschwindigkeitsniveau senken\***

 Bündnis 90/Die Grünen/GAL  
 Ratsfraktion Münster

 Windthorststr. 7  
 48143 Münster

 Fon: 0251 / 8 99 58 10  
 Fax: 0251 / 8 99 58 15  
 ratsfraktion@gruene-muenster.de  
 www.gruene-muenster.de

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

1. Im sogenannten „Vorbehaltsnetz“ wird im gesamten bebauten Stadtgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h festgesetzt. Ausnahmen wie an der Weseler Straße oder am Ring werden umgehend aufgehoben.
2. Die Verwaltung erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken (ÖPNV-Abstimmung) ein Umsetzungskonzept für eine flächendeckende T30-Regelung im gesamten untergeordneten Straßennetz. Neben Prognosen für die Verkehrssicherheit sollen hierzu auch Aussagen über zu erwartende Lärmreduktionen und CO<sub>2</sub>-Einsparungen getroffen werden.

## Begründung

Mit dem Schlussbericht zur „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“ wurde die „gefährdete Geschwindigkeit“ als eine wichtige Unfallursache identifiziert, da sie häufig nicht im Einklang mit der straßenräumlichen Gestaltung oder dem Verkehrsaufkommen steht. In der Vergangenheit wurden in Münster im sogenannten „Vorbehaltsnetz“ zahlreiche Ausnahmen von der 50km/h-Regelung erlassen. Geschwindigkeitsmessungen legen den Schluss nahe, dass dies auch eine Ursache für Geschwindigkeitsübertretungen auch in den T50-Bereichen ist. Um die Verkehrssicherheit kurzfristig und ohne kostenintensive (Bau-)Maßnahmen zu erhöhen, muss das Geschwindigkeitsniveau im gesamten Stadtgebiet reduziert werden. Daher gilt es eine einheitliche Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsachsen festzusetzen, aber auch eine Geschwindigkeitsreduzierung im untergeordneten Straßennetz zu erreichen. Laut Gutachten nimmt bei T 30 die Zahl der Unfälle um rund 15 bis 20 Prozent ab, die Zahl der verletzten Personen geht um 30 bis 50 Prozent zurück. (Quelle: Th. Koy; IVT ETH Zürich: Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit)].

 gez. Jörn Möltgen  
 gez. Helga Bennink  
 gez. Wilhelm Breitenbach  
 gez. Dr. Brigitte Hasenjürgen  
 gez. Manfred Kehr

 gez. Hery Klas  
 gez. Maria Klein-Schmeink  
 gez. Karina Kuschewski  
 gez. Jutta Möllers  
 gez. Carsten Peters

 gez. Tim Rohleder  
 gez. Ilse Schleaf  
 gez. Dr. Rita Stein-Redent  
 gez. Brigitte von Schoenebeck

**Antrag an den Rat Nr. A-R/0059/2008**

Antrag

24.11.2008

Bündnis 90/Die Grünen/GAL  
Ratsfraktion MünsterWindhorststr. 7  
48143 MünsterFon: 0251 / 8 99 58 10  
Fax: 0251 / 8 99 58 15  
ratsfraktion@gruene-muenster.de  
www.gruene-muenster.de**„Antrag zur Verkehrssicherheit - 2****Unfälle vermeiden -  
Geschwindigkeitsbegrenzungen  
nachhaltig durchsetzen“**

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Um an Unfallhäufigkeitsstellen und –linien eine nachhaltige Verkehrssicherheit zu erreichen,

1. werden neben den mobilen Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Polizei entlang der Unfallhäufigkeitsstellen und –linien ortsfest Anlagen errichtet; das bisherige „Tabu“ von Starenkästen wird aufgehoben. Damit soll sichergestellt werden, dass an den entsprechenden Stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur gelegentlich – wenn gerade kontrolliert wird – eingehalten werden.
2. entwickelt die Verwaltung einen entsprechenden Standortplan, der mit Polizei, Fachausschuss und den Bezirksvertretungen abgestimmt wird.

**Begründung**

Mit dem Schlussbericht zur „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“ wurde das „zum Teil erhebliche Überschreiten“ von zulässigen Geschwindigkeiten als nicht hinnehmbar bezeichnet. Gleichzeitig empfehlen die Verfasser für die Installation von ortsfesten Starenkästen. Da diese eine Wirksamkeit 500m vor und 500m nach ihrem Standort entfalten, haben sie eine hohe und permanente Wirksamkeit zur Verkehrssicherheit mit einem hohen Nutzen-/Kosten-Verhältnis. Temporäre Geschwindigkeitsmessungen haben einen abschreckenden Effekt in der Fläche, eignen sich jedoch nur bedingt, um an Unfallhäufigkeitsstellen und –linien die gebotene Geschwindigkeit nachhaltig durchzusetzen.

Im Stadtgebiet (mit Ausnahme AK A1/A43) gibt es keine ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungen. Nach Auskunft vom Ordnungsamt sollen diese in Münster grundsätzlich nicht zum Einsatz kommen.

gez. Jörn Moltgen  
gez. Helga Bennink  
gez. Wilhelm Breitenbach  
gez. Dr. Brigitte Haserjürgen  
gez. Manfred Kehr

gez. Hery Klas  
gez. Maria Klein-Schmeink  
gez. Karina Kuschewski  
gez. Jutta Möllers  
gez. Carsten Peters

gez. Tim Rohleder  
gez. Ilse Schleaf  
gez. Dr. Rita Stein-Redent  
gez. Brigitte von Schoenebeck

**Antrag an den Rat Nr. A-R/0060/2008**

Antrag

24.11.2008

**„Antrag zur Verkehrssicherheit - 3****Radfahrer schützen durch innovative Planungen\***

Bündnis 90/Die Grünen/GAL  
Ratsfraktion Münster

Windthorststr. 7  
48143 Münster

Fon: 0251 / 8 99 58 10  
Fax: 0251 / 8 99 58 15  
ratsfraktion@gruene-muenster.de  
www.gruene-muenster.de

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Durch den gestiegenen Radverkehrsanteil am gesamtstädtischen Verkehrsaufkommen entspricht die Radverkehrsinfrastruktur nicht mehr den Anforderungen an den heutigen Radverkehr. Die alleinige Überwachung von Verkehrsregeln zur Verkehrssicherung ist daher nicht zielführend. Daher startet die Verwaltung einen offenen Diskussionsprozess mit dem Ziel, neue und innovative Wege beim Bau und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen. Hierzu soll auch ein entsprechendes Expertenhearing durchgeführt werden, um auch externen Sachverstand einzubeziehen. Neben der Verkehrssicherung hiermit auch ein Beitrag zur Radverkehrsförderung erreicht werden.

**Begründung**

Der Schlussbericht zur „Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster“ hat aufgezeigt, dass die Anzahl der Radverkehrsunfälle in den letzten 10 Jahren erheblich zugenommen haben. Insgesamt - im Verhältnis zum Modal Split - stellt die Gruppe der Radfahrer einen überproportionalen Anteil (47%) von Verletzten aus Unfallgeschehen. Dabei werden über 50% der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden durch motorisierte Fahrzeuge verursacht. Gleichwohl wurde deutlich, dass auch das Fehlverhalten von Radfahrern eine häufige Unfallursache darstellt. Die Autoren des Berichtes schlagen daher eine Reihe von Umsetzungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrern vor. Eine Maßnahme stellt die Überwachung der Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der Verkehrsregeln dar. Hierin soll u.a. auch das Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf Radwegen und an Ampelanlagen stärker überwacht werden. Alle effizienten und zielgerichteten Maßnahmen zur Verkehrssicherung werden mit diesem Antrag ausdrücklich begrüßt.

Mit der Zunahme des Radverkehrs in Münster, ergeben sich jedoch auch Herausforderungen, die neuer verkehrspolitischer Ansätze bedürfen. So kann das Befahren von Radfurten entgegen der Fahrtrichtung häufig dort beobachtet werden, wo Radfahrer links abbiegen möchten und hierzu zwei Ampelphasen abwarten müssen. Dadurch ergibt sich gegenüber dem Autofahrer ein Nachteil, da dieser mit einer Linksabbiegespur nur eine Ampelphase benötigt. In einigen Kreuzungsbereichen wurde dieses Problem bereits durch die Einrichtung von Fahrradschleusen behoben, dies sind jedoch Ausnahmen (z.B. Aegidiistraße).

gez. Jörn Möltgen  
gez. Helga Bennink  
gez. Wilhelm Breitenbach  
gez. Dr. Brigitte Hasenjürgen

gez. Manfred Kehr  
gez. Hery Klas  
gez. Maria Klein-Schmeink  
gez. Karina Kuschewski  
gez. Jutta Möllers

gez. Carsten Peters  
gez. Tim Rohleder  
gez. Ilse Schleaf  
gez. Dr. Rita Stein-Redent  
gez. Brigitte von Schoenebeck

Antrag an den Rat Nr. A-R/0061/2008

Antrag

24.11.2008



**„Antrag zur Verkehrssicherheit - 4**

**Bürgerinnen und Bürger melden  
Gefahrenstellen“**

Bündnis 90/Die Grünen/GAL  
Ratsfraktion Münster

Windthorststr. 7  
48143 Münster

Fon: 0251 / 8 99 58 10  
Fax: 0251 / 8 99 58 15  
ratsfraktion@gruene-muenster.de  
www.gruene-muenster.de

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

Die Verwaltung richtet eine Webseite ein, über die die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie auswärtige Gäste Gefahrenstellen im Verkehrsnetz „melden“ können sowie allgemeine „Verbesserungsvorschläge“ machen können. Entsprechende Auswertungen und Zusammenfassungen werden dem ASSWV regelmäßig zur Kenntnis gegeben.

**Begründung**

Viele Gefahrenstellen im Straßenverkehr werden durch die Fachverwaltung und Politik erst erkannt, wenn es bereits zu schweren Unfällen gekommen ist. Verkehrssichernde Maßnahmen werden meist sogar nur dann umgesetzt, wenn es sich laut Unfallstatistik der Polizei um „Unfallhäufungsstellen“ handelt. Gleichzeitig könnten die Beobachtungen von Anliegern und aufmerksamen Verkehrsteilnehmern dazu beitragen, solche Gefahrenstellen im Vorfeld bereits zu identifizieren und ggf. zu beseitigen.

gez. Jörn Moltgen  
gez. Helga Bennink  
gez. Wilhelm Breitenbach  
gez. Dr. Brigitte Hasenjürgen  
gez. Manfred Kehr

gez. Hery Klas  
gez. Maria Klein-Schmeink  
gez. Karina Kuschewski  
gez. Jutta Möllers  
gez. Carsten Peters

gez. Tim Rohleder  
gez. Ilse Schleeß  
gez. Dr. Rita Stein-Redent  
gez. Brigitte von Schoenebeck