

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster

Jörg Ortlepp
16.06.2009, Dresden

Unfälle Münster 2004 - 2006

➤ 27.741 Unfälle

23	Getötete
797	Schwerverletzte
3.839	Leichtverletzte

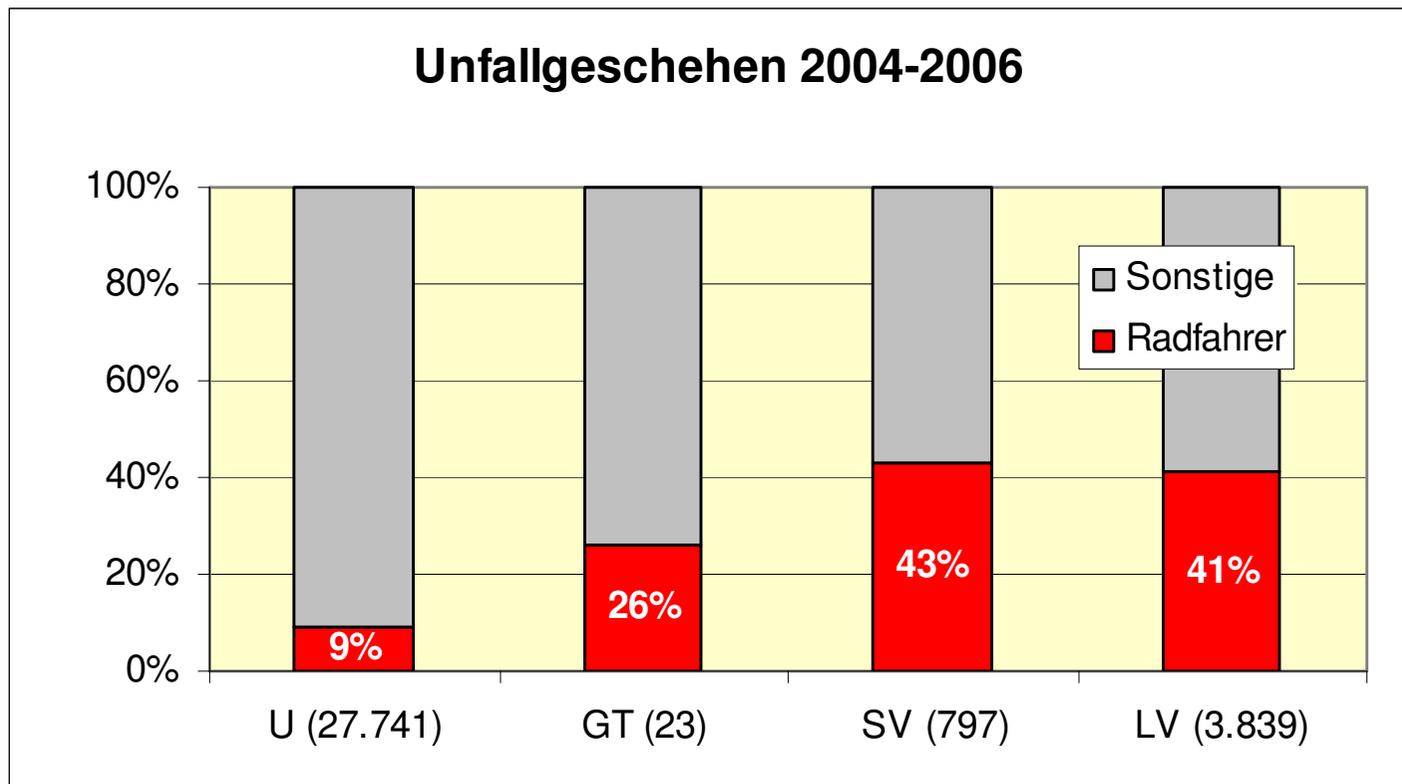
➤ 2.541 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (9% aller Unfälle)

6	Getötete (26% aller Getöteten)
341	Schwerverletzte (43% aller Schwerverletzten)
1.582	Leichtverletzte (41% aller Leichtverletzten)

Umfassender Analyseansatz

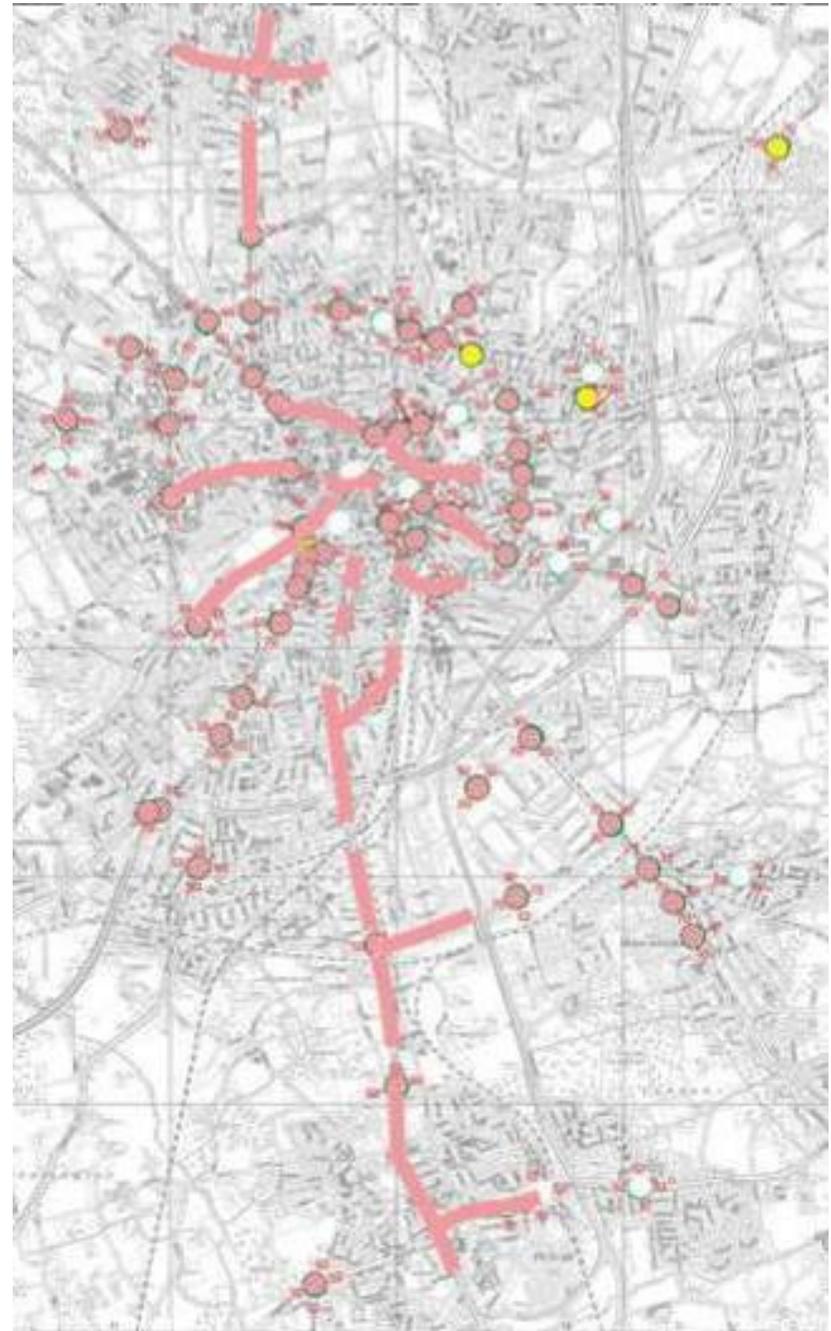
- Analyse der Unfalldaten 2004 bis 2006
- Ermittlung von Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien nach FGSV-Merkblatt
- Sicherheitsanalyse des übergeordneten Straßennetzes nach FGSV-Empfehlungen zur Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)
- Verkehrsbeobachtungen
- Empfehlung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Infrastruktur
 - Überwachung
 - Kommunikation

Unfallanalyse 2004 - 2006



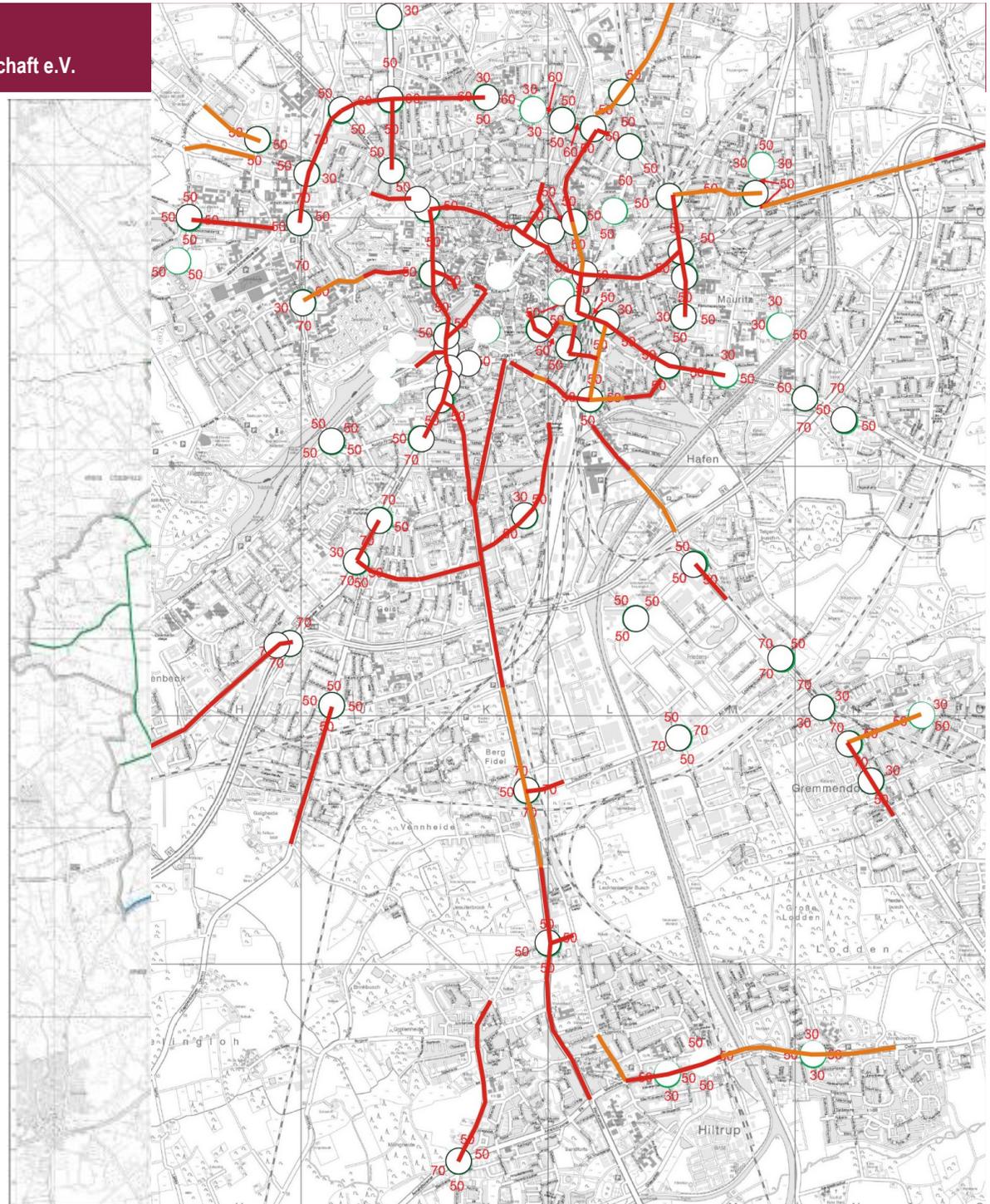
Unfallhäufungen

- 63 Unfallhäufungsstellen
22 Unfallhäufungslinien
- Ein Drittel aller Unfälle
- mit Getöteten und Verletzten
- mit Radfahrern und Fußgängern
- 86% der Unfallhäufungsstellen sind
lichtsignalgeregelte
Kreuzungen und Einmündungen



Netzanalyse

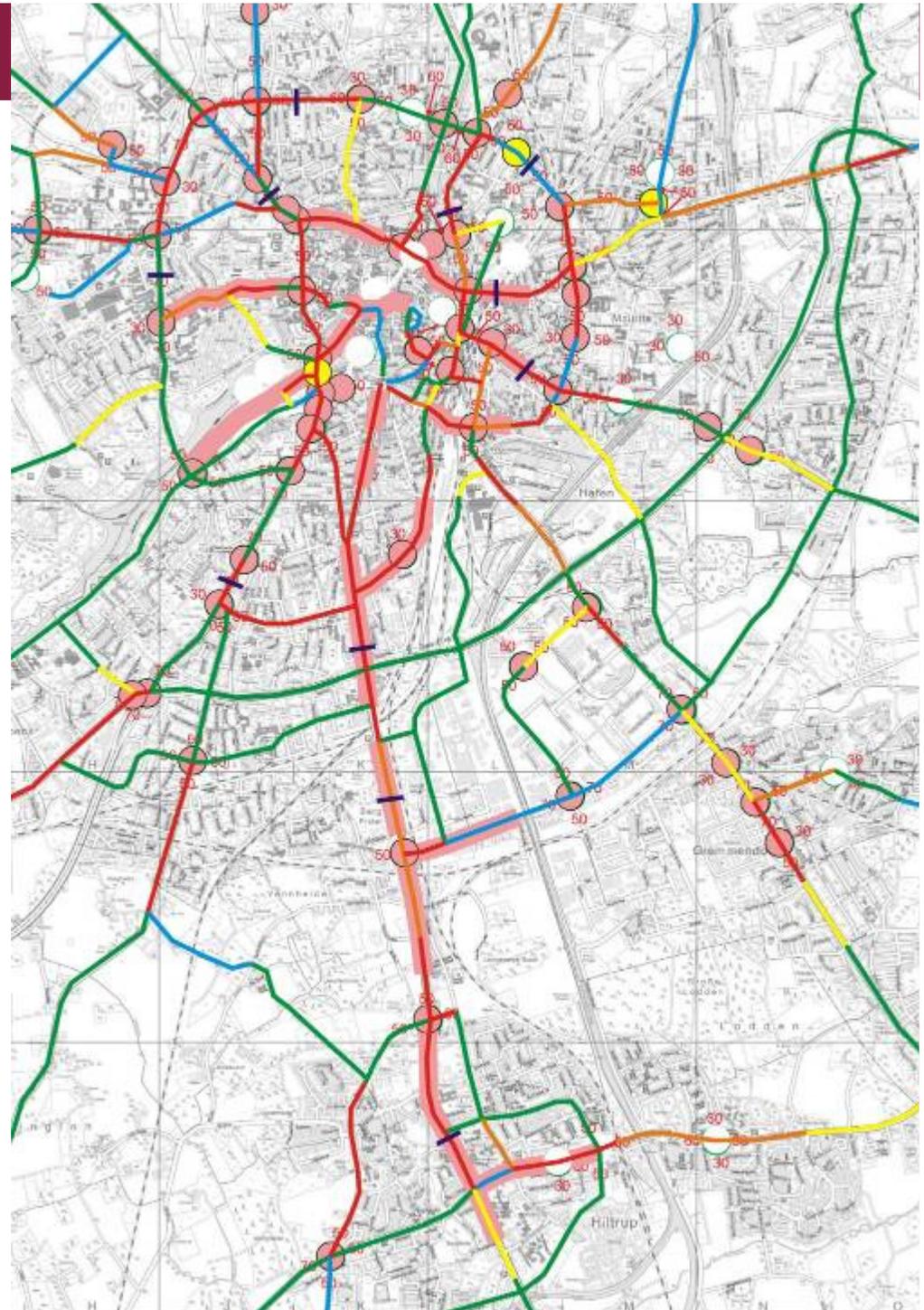
- Besonders auffällige Streckenabschnitte im Hauptverkehrs-Netz



Netzanalyse

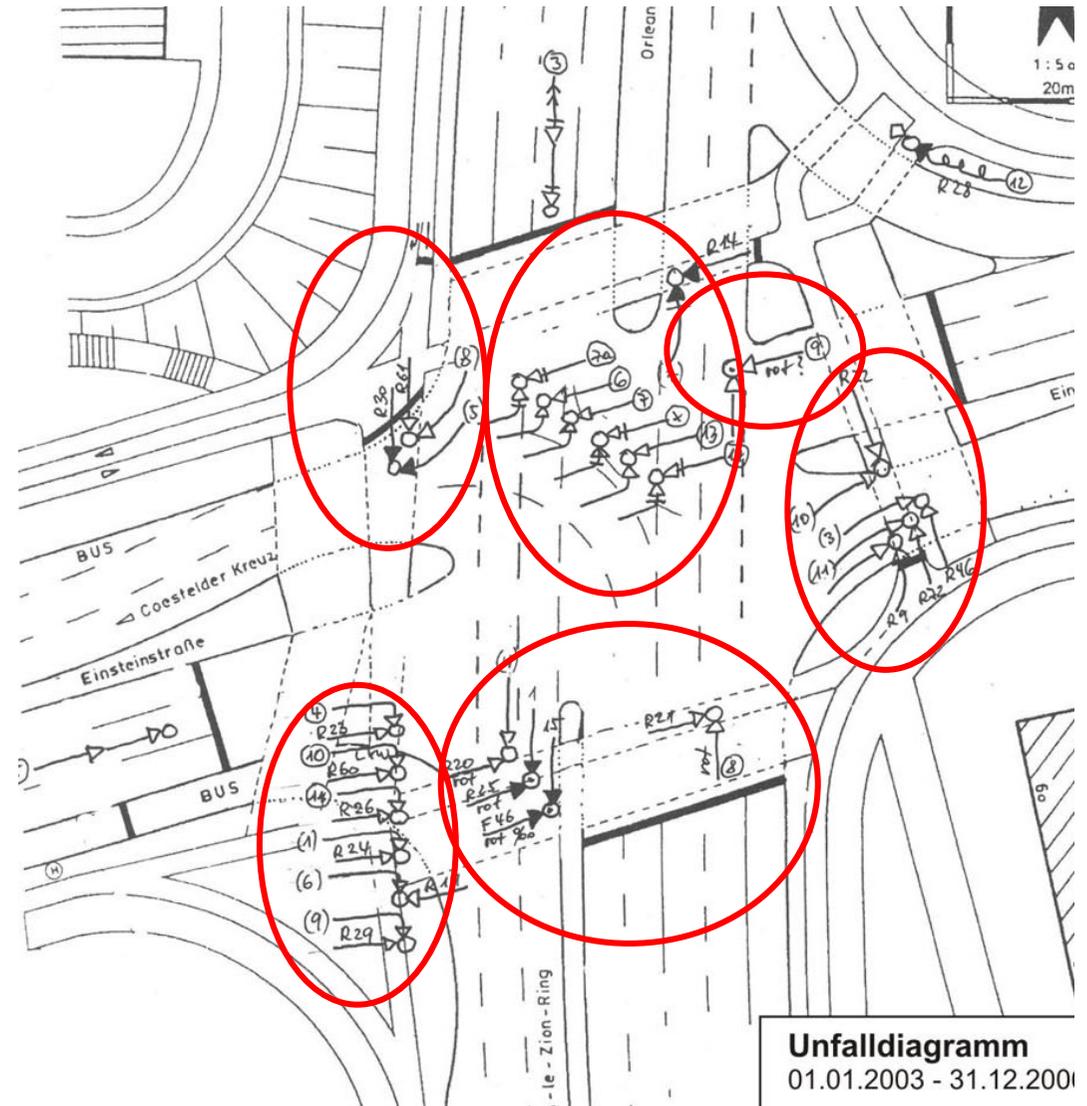
Überlagerung mit:

- Unfallhäufungsstellen
- Unfallhäufungslinien



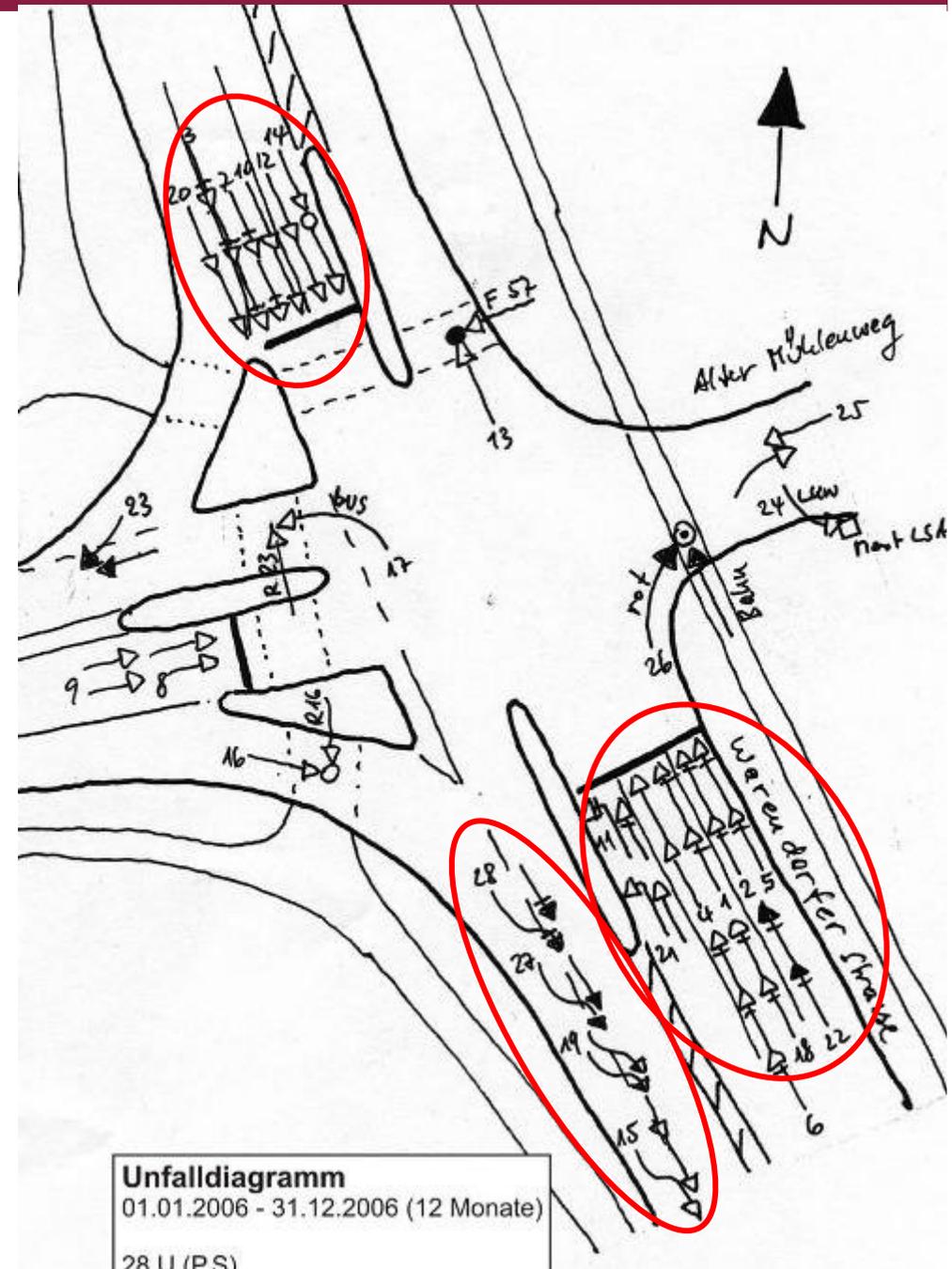
Typisches Unfallgeschehen

- 31% aller Innerorts-Unfälle mit Personenschaden an Lichtsignalanlagen
- Rechtsabbieger/ Radfahrer
- Linksabbieger/ Gegenverkehr und Rad
- Rotlichtverstoß



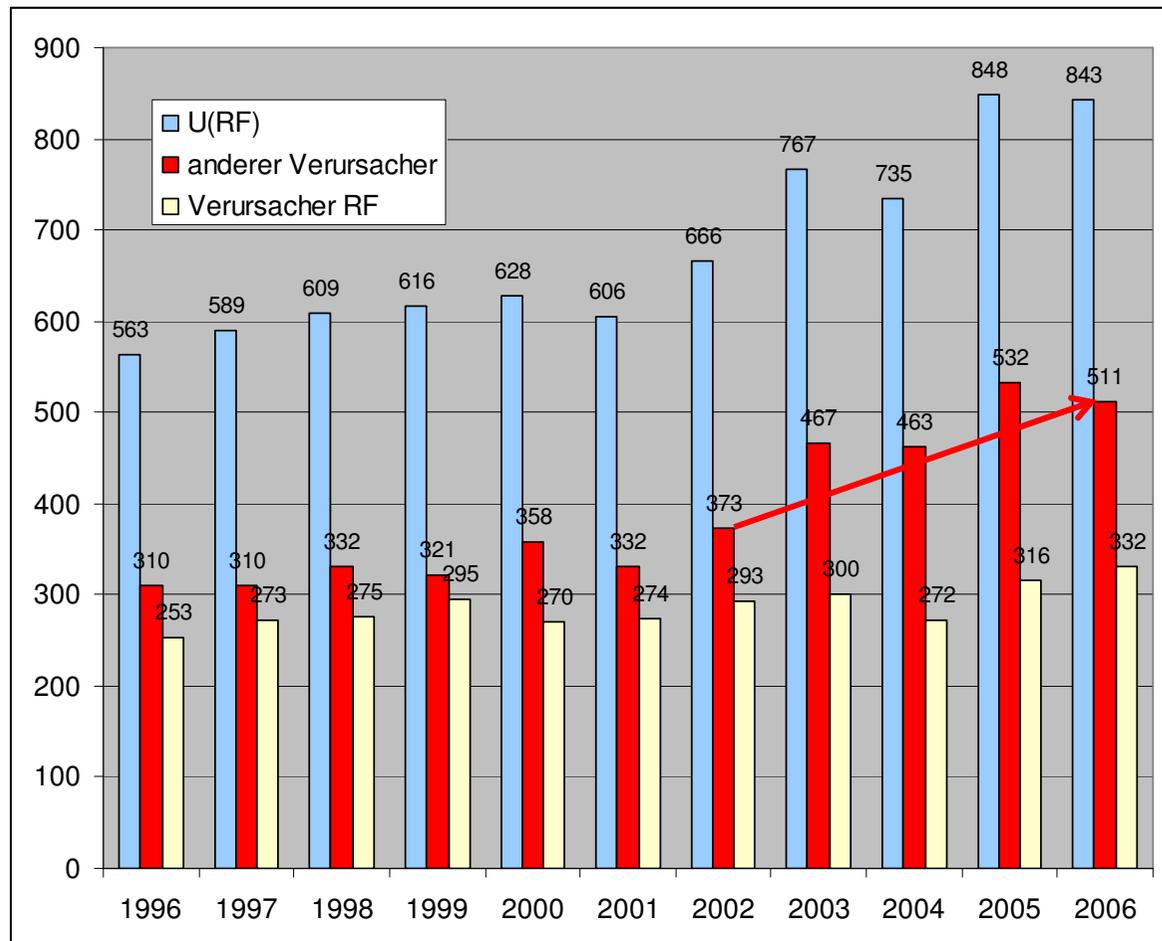
Typisches Unfallgeschehen

- Auffahrunfälle
- Spurwechselunfälle



Radverkehrsunfälle

- Seit 2002 stetiger Anstieg der durch andere Verkehrsteilnehmer verursachten Radverkehrsunfälle



Radverkehrsunfälle

➤ Hauptunfallursachen

Verursacher Kraftfahrer (51% der Radverkehrsunfälle)

- Nichtbeachtung der Vorfahrt (davon 34%)
- Fehler beim Abbiegen (davon 28%)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (davon 10%)

Verursacher Radfahrer (46% der Radverkehrsunfälle)

- Fahrfehler (davon 19%)
- Nichtbeachtung der Vorfahrt (davon 18%)
- Ungenügender Abstand (davon 15%)
- Alkoholeinfluss (davon 12%)

Verhaltensbeobachtung

➤ **Rotlichtverstöße durch Radfahrer**

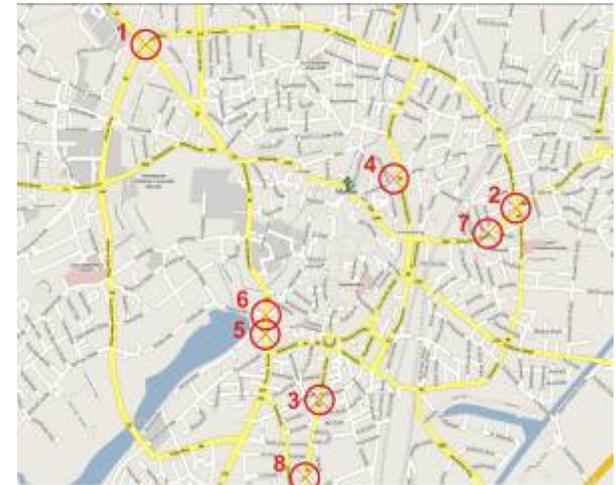
8 LSA

2.927 FG/Rad in 21,5 h

7% der Radfahrer fahren bei Rot
ca. 10.000 bis 13.000 Rotlichtverstöße täglich

➤ **Verkehrsklima Deutschland 2008**

32 % der Radfahrer fahren auch bei Rot



Verhaltensbeobachtung

➤ Verhalten der Kraftfahrer beim Abbiegen

9 unterschiedliche Abbiegesituationen an 3 Kreuzungen

2.054 Abbiegevorgänge in 16 h

32% der Kraftfahrer achten nicht oder nicht ausreichend auf RF/FG

15% sogar dann nicht, wenn sich RF/FG auf oder an der Furt befinden

28% der Kraftfahrer lassen RF/FG an der Furt nicht den Vorrang



Verhaltensbeobachtung

➤ **Radfahrer auf der falschen Fahrbahnseite**

6 unterschiedliche Querschnitt

2.062 Radfahrer in 25h

4% der Radfahrer fahren auf der falschen Seite,
zumeist auf dem Gehweg

24% der Radfahrer fahren an Signalfurten
gegen die erlaubte Richtung

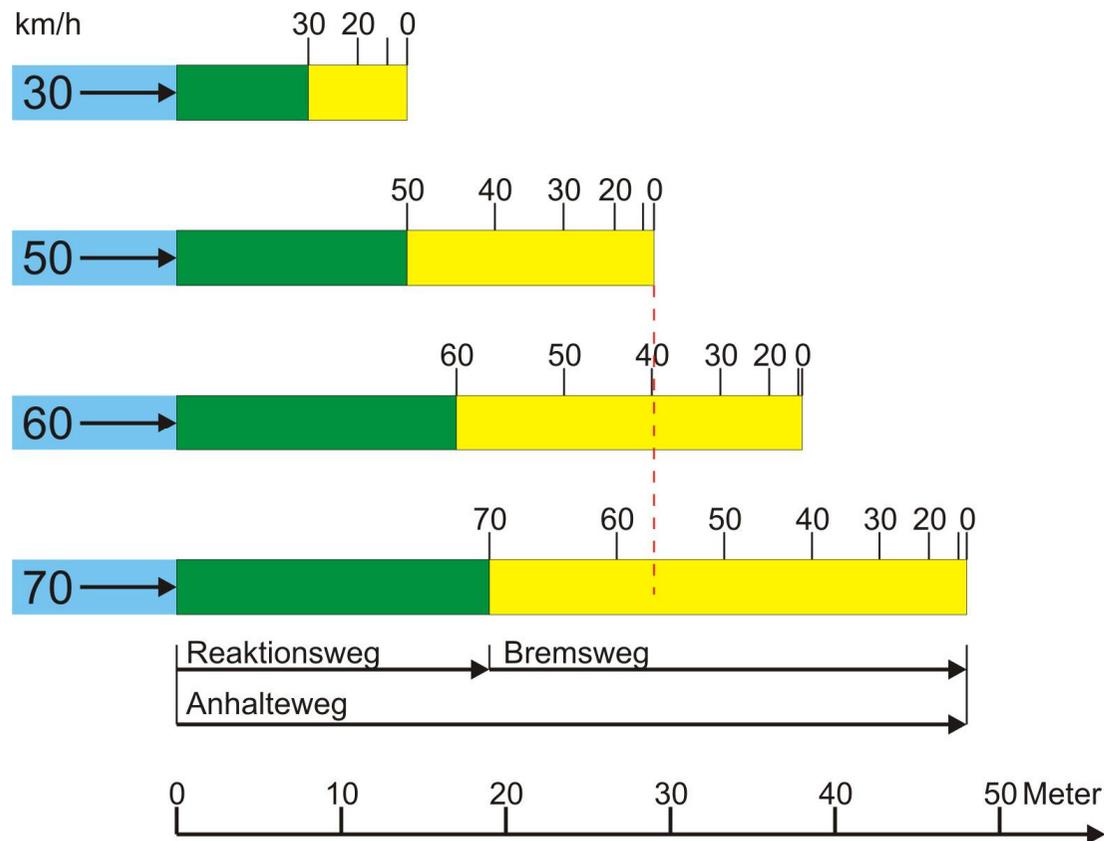
➤ **Verkehrsklima Deutschland 2008:**

70 % der Radfahrer fahren auch in Gegenrichtung



Geschwindigkeitsmessungen

- **Anlass: Hohe Anzahl Auffahr-/Spurwechsel-Unfälle**
(5.994 U, 2 GT, 53 SV, 846 LV)



Geschwindigkeitsmessungen

➤ 22 Messstellen (225.000 Kfz)

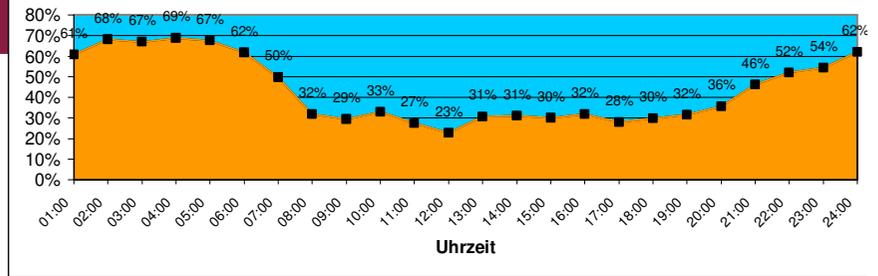
34% aller Fahrzeuge fahren schneller als zulässig

Nachts hält sich nur ein Drittel der Kraftfahrer an die zulässige Höchstgeschwindigkeit, jeder dritte fährt 10 bis 20 km/h zu schnell, jeder 6. bis 10. um bis zu 30 km/h

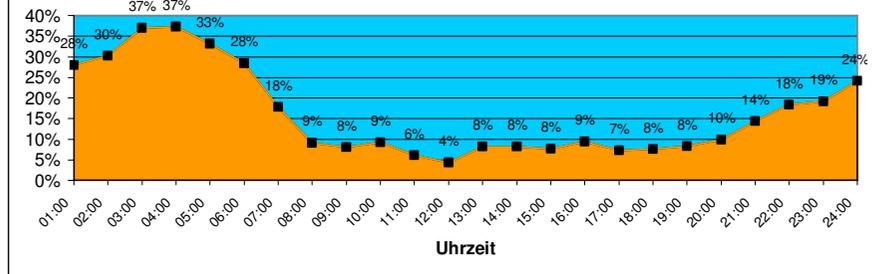
➤ Verkehrsklima Deutschland 2008

46 % der Kraftfahrer fällt die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit schwer

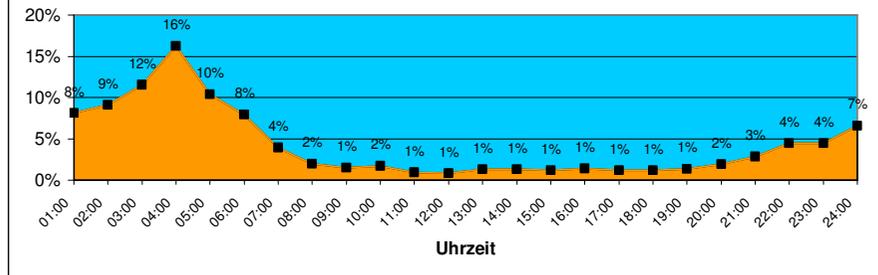
Überschreitungshäufigkeit



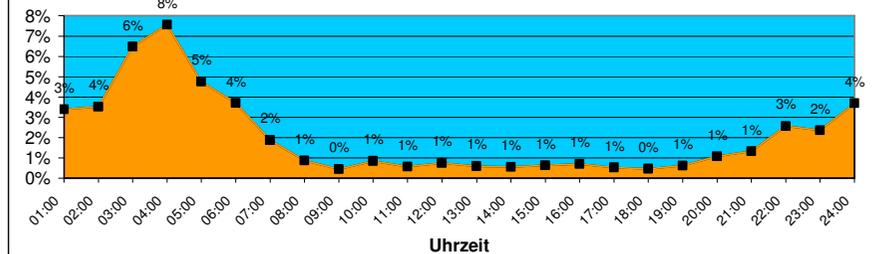
Überschreitungshäufigkeit um mehr als 10 km/h



Überschreitungshäufigkeit um mehr als 20 km/h



Überschreitungshäufigkeit um mehr als 30 km/h



Generelle Bemerkungen:

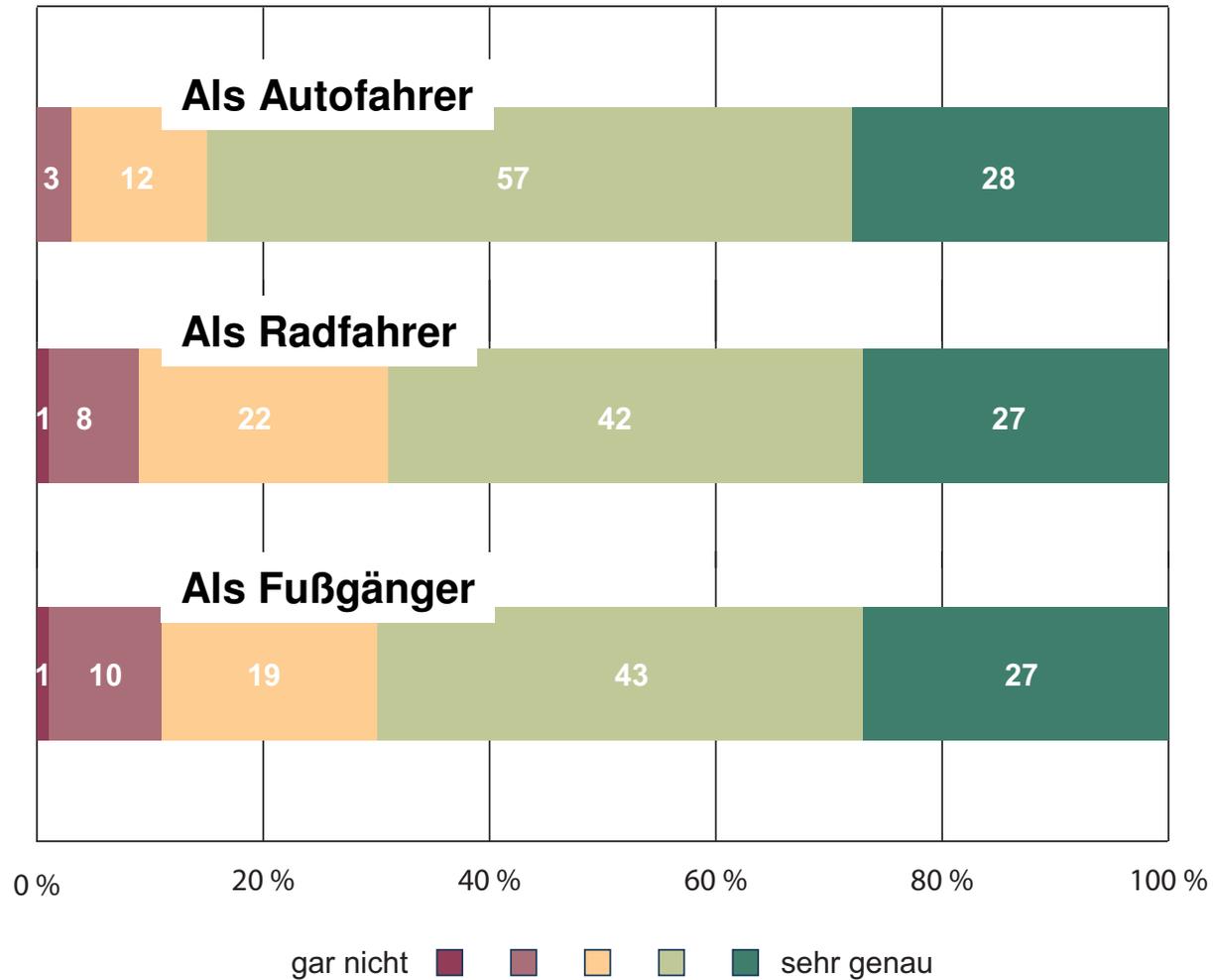
- **Viele Verkehrsanlagen sind nicht auf den hohen Radverkehrsanteil abgestimmt**



- **Das Verkehrsklima in Münster muss dringend verbessert werden**

Verkehrsklima Deutschland 2008

Wie genau halten Sie sich an Verkehrsregeln?



Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- **Ziel der OPS:**
Anzahl der Unfälle mit Personenschaden
jährlich um 10% reduzieren

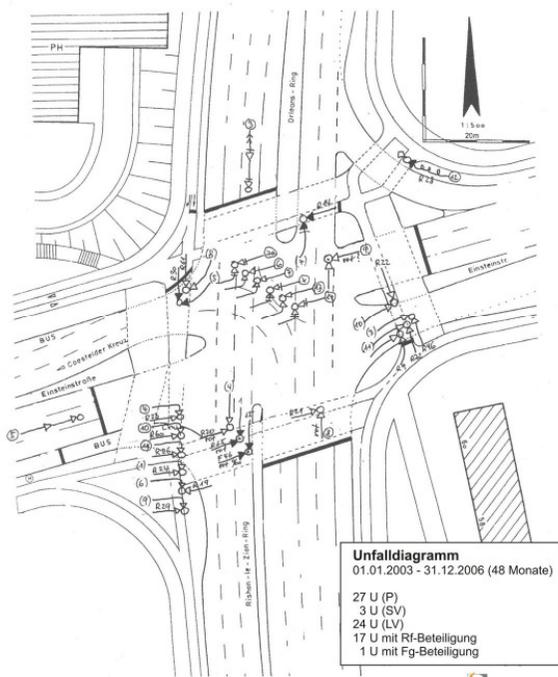
- **Generelle Empfehlung**
Sofortiger Beginn der Umsetzung von Maßnahmen an den
Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL), die durch eine
hohe Anzahl von Unfällen mit Personenschaden bzw. durch hohe
Unfallkosten aus Unfällen mit Personenschaden auffallen.

Realisierung weiterer, evtl. auch provisorischer, schnell umsetzbarer
Maßnahmen an anderen UHS und UHL.

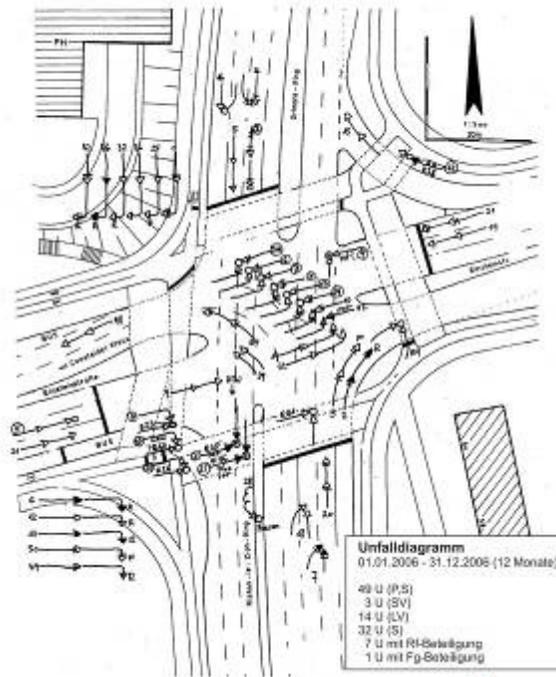
Maßnahmenvorschläge

➤ Für alle UHS und UHL

**Unfalldiagramm
3-Jahre, U(P)**



**Unfalldiagramm
1-Jahr, U**



**Tabelle
Maßnahmen**

Anzahl	52	52	52	156
GT	0	0	0	0
SV	5	1	0	6
LV	12	14	12	38
RF	8	3	3	14
FG	1	0	0	1
Kat 1	0	0	0	0
Kat 2	3	1	0	4
Kat 3	11	8	9	28
Kat 4	2	2	4	8
Kat 5	33	39	31	103
Kat 6	0	0	1	1
Kat 7	3	2	7	12
Typ 1	1	0	1	2
Typ 2	25	21	17	63
Typ 3	1	1	3	5
Typ 4	0	0	0	0
Typ 5	0	0	1	1
Typ 6	17	22	15	54
Typ 7	1	1	8	10
UK [Mio.€]	0,777	0,482	0,360	1,618

Maßnahmenempfehlung

Sofortmaßnahmen

1. Die Linksabbieger aus der Einsteinstraße sollten in jedem Umlauf gesichert geführt werden.
2. Für alle Rechtsabbieger sollten Gelbblinker auf querende Fußgänger und Radfahrer hinweisen.
3. Die Rechtsabbieger aus dem Coesfelder Kreuz sollten ausschließlich gesichert geführt werden.
4. Für Fußgänger- und Radfahrerpforten sollten Blockschaltungen eingerichtet werden.

Längerfristige Maßnahmen

1. Es sollte geprüft werden, ob für die Rechtsabbieger vom Orleans –Ring und vom Rishon –Le –Zion –Ring eigene Phasen eingerichtet werden können.
2. Die Furt über die Einsteinstraße sollte näher an den Ring verlegt werden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- **Anpassung der Infrastruktur**
Radwege, Querungsstellen, Knotenpunkte, Wegweisung und Beschilderung
- **Modifizierung der Lichtsignalsteuerungen**
z.B. eigene Phasen für Abbieger, Gelbblinker, keine Nachtabschaltung
- **Intensivierung der Überwachung zur Einhaltung der Verkehrsregeln**
Geschwindigkeit, Rotlicht, Radfahrer in falscher Richtung
- **Verkehrssicherheitskampagnen**
Aufmerksamkeit beim Abbiegen, Einhaltung von Verkehrsregeln, Verbesserung des Verkehrsklimas

Erste Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** auf 50 km/h auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit auffälligem Unfallgeschehen
- Einrichtung **stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen** an Unfallhäufungsstellen und -linien
- Intensivierung der Überwachung von **Rotlichtverstößen** durch Kraft- und Radfahrer
- Intensivierung von **Alkoholkontrollen** bei Kraftfahrern und Radfahrern
- Entwicklung und Durchführung einer **Kampagne „Schulterblick“** zur Verbesserung der Aufmerksamkeit der Kraftfahrer beim Rechtsabbiegen
- **Modifizierung der Lichtsignalsteuerungen**
z. B. eigene Phasen für Abbieger, Gelbblinker,
keine Nachtabschaltung

Weiteres Vorgehen - Empfehlung

- Fortschreibung des vom Rat der Stadt Münster beschlossenen „Masterplan Verkehrsunfallprävention Münster“ auf Basis der Ergebnisse des Gutachtens
- Aufstellung eines breit angelegten Verkehrssicherheitsprogramms
- Jährliche Aktualisierung durch Unfallberichte der Polizei und Fortschrittsberichte der Fachverwaltung

Fazit

- Systematischer Ansatz und umfassende und detaillierte Analyse aller Unfälle unerlässlich, um Schwachstellen in der Infrastruktur aufzudecken und Fehler im Verkehrsverhalten zu benennen.
- So lassen sich geeignete Maßnahmen und zielgerichtete Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickeln und umsetzen.
- Sinnvoll, die Untersuchung von externen Gutachtern durchführen zu lassen, die unabhängig Mängel aufdecken und entsprechende Maßnahmen empfehlen können.
- Zur Unterstützung der Unfallkommissionen sind entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen erforderlich.
- Die systematische Vorgehensweise in Münster sollte möglichst vielen Kommunen als Vorbild dienen, um eine deutliche Reduktion von Unfallhäufigkeit und Unfallschwere zu erzielen.

Weitere Informationen

➤ **Download**

www.udv.de

Bericht

Übersichtsplan

Präsentation

➤ **Informationen**

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G

10117 Berlin

Tel. 030-2020-5829

j.ortlepp@gdv.de