

Das Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Münster

Anlass und Zielsetzung

Anlass einer besonderen politischen Initiative in **Münster** war in 2006 die erschreckende statistische Feststellung, dass in NRW nirgendwo jährlich mehr Bürger bei Verkehrsunfällen verunglücken als in Münster : 585 Verletzte pro 100.000 Einwohner, 26% mehr als im Landesdurchschnitt. Hauptursache ist die hohe Zahl der verletzten Radfahrer in Münster, die 43% aller Verletzten stellen. Diesen traurigen Rekord teilt Münster mit **Freiburg**, das in Baden-Württemberg ebenfalls das Schlusslicht in der Verkehrsunfallbilanz des Landes bildet - mit einer nochmals ungünstigeren Sicherheitsbilanz von 670 Verletzten / 100.000 EW.

Die Stadt Münster gründete daraufhin in 2007 zusammen mit der Polizei und 24 weiteren Verbänden, Institutionen, Vereinen eine **Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention Münster** mit der vereinbarten Hauptzielsetzung: Senkung der Verkehrsunfallzahlen mit verunglückten Personen in den nächsten Jahren um durchschnittlich jährlich 10%. Gleichzeitig beauftragte der Rat der Stadt die Verwaltung, einen ersten Masterplan Verkehrsunfallprävention aufzustellen, die wesentlichen Ursachen und Risikobereiche zu untersuchen und Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit aufzuzeigen.

Grundlagen

Die Unfallforschung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hat in Abstimmung mit der Stadt / Polizei in 2007 das Planerbüro Südstadt beauftragt, die gesamtstädtische Unfalllage der Jahre 2004-2006 (ca. 27.700 Unfälle) auszuwerten, die Hauptunfallursachen und typische Verkehrs-Fehlverhalten zu ermitteln und Empfehlungen zur Verbesserung bestehender Risikobereiche und für zukünftige Unfallprävention aufzuzeigen.

Die Ergebnisse des GDV-Gutachtens liegen seit August 2008 vor : www.unfallforschung-der-versicherer.de/Unfallforschung

Parallel hat die Fachverwaltung die **Unfalllage des Radverkehrs in MS** gesondert ausgewertet: Die Verkehrsdirektion des Polizeipräsidiums Münster hat die Verkehrsüberwachung und Aufklärungsarbeit seit 2007 erheblich ausgeweitet.

Charakteristika der Unfalllage Münster insbesondere beim Radverkehr (Bild 1,2).

Seit 2004 werden in Münster ca. 9.300 Verkehrsunfälle/Jahr polizeilich erfasst. Mit steigender Tendenz werden seit 2002 die Radfahrer in Verkehrsunfällen verwickelt, wobei der Zuwachs seit 2002 eindeutig durch Fehler der Kraftfahrer verursacht wird. Ca. 700-750 Unfälle (9%) ereignen sich pro Jahr mit **Radfahrerbeteiligung** – bei 400.000 Radfahrten und ca. 700.000 Kfz-Fahrten (davon ca. 300.000 Kfz-Pendlerfahrten) werktäglich im Stadtgebiet. **Obwohl Radfahrer in Münster** - bei einem modal split bei den Münsteranern von 37,6% am Tagesverkehr - **nur an 9% aller Verkehrsunfälle in MS beteiligt sind, stellen sie** z.B. in 2008 mit 661 Radfahrern **43% der Verletzten**. 58% der Radverkehrsunfälle werden durch Kraftfahrer verursacht, 22% der Unfälle ereignen sich zwischen Radfahrern oder sind Alleinunfälle. Die Hauptunfallursachen bei RF sind das Benutzen der falschen Fahrbahn (Fehler beim Einbiegen und Abbiegen, Nichtbeachten der Vorfahrt und der Lichtsignalanlage (Rotlichtverstöße). Über 70% der Radverkehrsunfälle ereignen sich im gesamten Stadtnetz verteilt außerhalb von Häufungsstellen.

Ein Vergleich mit den Radverkehrsunfallgeschehen in Berlin und Freiburg zeigt, dass auch dort ähnliche Unfallkennzahlen und ähnliche Verhaltensmerkmale beim Radverkehr auftreten.

Das GDV-Gutachten hat für Münster **85 Risikobereiche** (Stand: 2006) identifiziert. Diese umfassen nicht nur 63 lokale Unfallhäufungsstellen sondern erstmals auch 22 besonders unfallauffällige Streckenbereiche in Münster, die z.T. siebenmal höhere Unfallfolgekosten durch viele schwere Unfälle aufweisen als der Durchschnitt der Verkehrsstraßen in Münster (Bild 3).

Wichtig zu wissen ist, dass ca. 70 % der Unfälle nicht in Unfallhäufungsstellen sondern im Verkehrsstraßennetz stadtwertweit verteilt auftreten. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass auch ganze Straßenzüge sicherheitstechnisch optimiert werden müssen. Dazu gehört dann auch die Absenkung zu hoher Fahrgeschwindigkeiten.

Erschreckend waren auch die **Ergebnisse der Verkehrsbeobachtungen** der Gutachter in den Risikobereichen hinsichtlich des Verkehrsverhaltens der Verkehrsteilnehmer:

- **Kraftfahrer** missachten im erheblichen Umfang und zum Teil grob fahrlässig beim Links- und Rechtsabbiegen die Vorfahrt und gefährden häufig dabei den bevorrechtigten parallel fahrenden Radverkehr
- **Radfahrer** haben ein auffallend **gering ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein**, insbesondere beim Abbiegen und bei der Vorfahrt in Knotenpunkten. Sie fahren häufig auf Radwegen auf der falschen Fahrbahnseite, queren bei LZA in den falschen Querungsstellen, missachten häufig auch das Rotlicht der LZA.
- Zunehmend beklagt wird von der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde bei vielen Verkehrsteilnehmern eine **geringe Normenakzeptanz**, d.h. das Einhalten der Verkehrsregeln.

Im Dezember 2008 hat die Verwaltung den Ratsgremien ein breit angelegtes gesamtstädtisches Verkehrssicherheitskonzept vorgelegt, das der Rat am 13. Mai 2009 beschlossen hat.

Das Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Münster



Das Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Münster ist auf die Gesamtstadt und für alle Verkehrsarten ausgelegt. Es stützt sich auf drei Säulen :

- I) Den **Masterplan Verkehrsunfallprävention 2008**.
Es bildet den konzeptionellen Rahmen, benennt die Ziele und „Leitlinien“ für Verwaltungshandeln und definiert die Haupthandlungsfelder der Ordnungspartnerschaft (OPS).
www.muenster.de/stadt/pdf/V997_2008_anlage1_masterplan.pdf
- II) Das **Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013**.
Hierin werden die geplanten Projekte, Programmfelder, Arbeits- / Zeit- und Kostenpläne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgeführt (Bild3).
www.muenster.de/stadt/pdf/V997_2008_anlage2_VSP.pdf

Die **Handlungs-Schwerpunkte** des 5-Jahres-Programms liegen in

- der Entschärfung der identifizierten Risikobereiche in Verbindung mit der anstehenden Modernisierung des Verkehrssteuerungssystems
- der stadtweiten „Revision“ (Sicherheitscheck) des Radverkehrsnetzes
- Entwicklung von Sicherheitskampagnen zur Aufklärung, Information und Verbesserung des Verkehrsverhaltens
- Fortführung der Arbeiten in den vier Handlungsfelder der OPS
- Die Polizei setzt ihre verstärkte Überwachungs- und Aufklärungsarbeit in Schwerpunktaktionen in den Risikobereichen fort.

- III) Vereinbarung über ein kontinuierliche jährliche Berichtserstattung, regelmäßige **Erfolgskontrollen** und über eine externe Evaluierung der Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen in 2011.

Mit dem **Ratsbeschluss vom Mai 2009** sind folgende grundlegende Entscheidungen verbunden:

- die anstehende Verkehrssicherheitsarbeit und die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms hat eine **besondere Priorität** beim Verwaltungshandeln.
- Bei der Entschärfung von Unfallhäufungsstellen hat **Sicherheit Vorrang** z.B. vor dem Erhalt der Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsströme.
- **Es werden die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt :**
Das Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 hat ein zusätzliches Finanzvolumen von ca. 5 Mio €. Eingeschlossen ist darin die personelle (zeitlich befristete) Verstärkung von 5 Stellen für die Intensivierung / Beschleunigung und Koordinierung der Verkehrssicherheitsarbeit und 3.5 Stellen für die Verstärkung der Verkehrsüberwachung in Verbindung mit der Beschaffung einer zweiten mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage. Für laufende und kurzzeitig notwendige bauliche, verkehrsregelnde Verbesserungsmaßnahmen stehen jährlich 500.000 € und 150.000 € für Aufklärung, Information und Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung.
- Die Politik wird kontinuierlich über die Umsetzung des Programms und über die jährliche Unfallentwicklung informiert
- Entscheidungen über Änderungen der zulässigen Geschwindigkeiten treffen die zuständigen Behörden (z.B. Unfallkommission) nach vorheriger Unterrichtung des Fachausschusses über die Geschwindigkeitsrelevanz der Unfall - lage.

Besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit

Münster hat ein nahezu geschlossenes, über 60 Jahre kontinuierlich ausgebautes Radverkehrsnetz, das vorwiegend aus separaten Radwegen besteht. Dieses Netz ist zum Teil „in die Jahre“ gekommen und weist sehr unterschiedliche Ausbaumerkmale und -qualitäten auf, so dass die Radfahrer im Netz keine einheitlichen Verkehrs - regelungen vorfinden.

In Knotenpunkten sind die Radverkehrsführung und die sicherheitsrelevanten Abbiegeregelungen nicht immer gut erkennbar und begreifbar. Oft sind Licht - signalregelungen für Radfahrer auch nach den bisherigen StVO-Regelungen verwirrend, für viele Radfahrer wenig übersichtlich und schwer verständlich. Zur Gewährleistung einer **einheitlichen und verbesserten Radverkehrssignalsierung** wurden im Masterplan eigene „Leitlinien“ aufgenommen. Diese stützen sich auf Erfahrungen und Empfehlungen eines speziellen praxiserprobten „Leitfadens“, den die Stadt mit externen Fachexperten in 2006 im Rahmen einer Förderung durch den Nationalen Radverkehrsplan erarbeitet hat.

In Verbindung mit der Modernisierung der Lichtsignalsteuerung wird sukzessive bis 2013 **die Radverkehrssignalisierung für Radfahrer vereinheitlicht und qualitativ verbessert**, durch zusätzliche Gelbkammern bei den Radsignalen ergänzt und für indirekt linksabbiegende Radfahrer durch separate kleine Radsignale verdeutlicht. (Bild 4,5).

Die Stadt führt seit 2007 in Verbindung mit der anstehenden achsenweise Modernisierung des Verkehrssteuerungssystems eine **umfassende „Revision“** des **gesamten Radverkehrsnetzes** durch, die bis 2013 abgeschlossen sein soll. Die signalstechnischen Verbesserungen ggf. zusammen mit verbesserten Spurführungen für Radfahrer werden sukzessive und zeitgleich mit der anstehenden Verbesserung des Verkehrssteuerungssystems durchgeführt.

Im Radwegenetz werden jährlich ca. 40-50 km Radwege einem Sicherheits- und Qualitätscheck unterzogen. Sicherheitsdefizite werden häufig an Radwegen in schlecht erkennbaren Grundstückszufahrten und in den Querungsstellen der Knotenpunkte festgestellt (Bild 6). Mängel werden bei der Revision konkret vor Ort identifiziert, die erforderlichen Verbesserungsmaßnahmen schriftlich festgelegt und priorisiert. Für die als vorrangig eingestuften Verbesserungen werden jährlich ca. 250.000€ bereitgestellt.

Spezielle Sicherheitskampagnen für den Radverkehr erforderlich.

Gespräche im Städtetag haben gezeigt, dass in nahezu allen Radfahr-Städten dieselben Sicherheits- und Normen-Akzeptanzprobleme im Radverkehr bestehen. Es besteht vielfach ein eklatant **mangelndes Gefahrenbewußtsein bei den Radfahrern** insbesondere beim Fahren auf der falschen Fahrbahnseite und die Nutzung der falschen Querungsstellen in den Knotenpunkten.

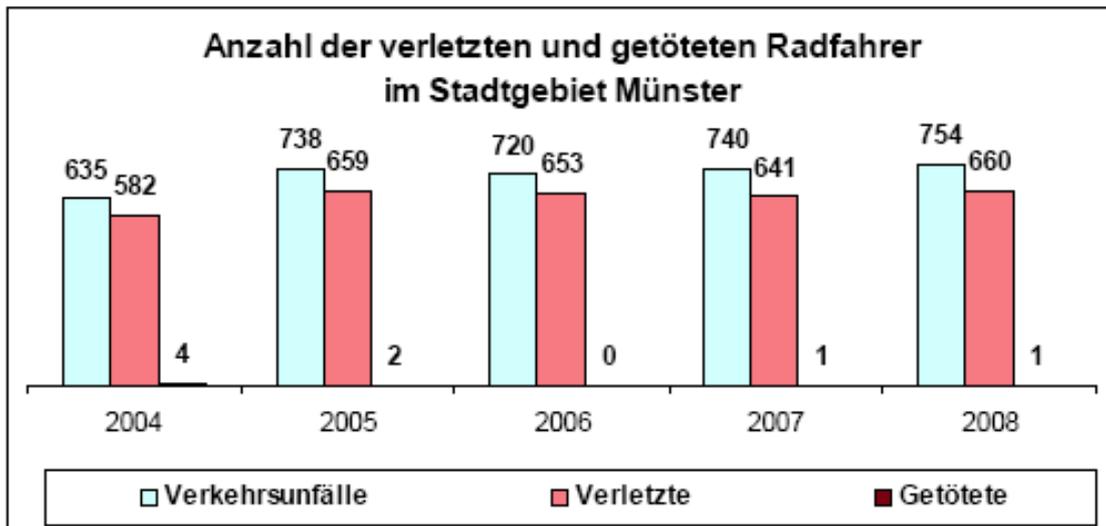
Autofahrer missachten zu häufig die Vorfahrt parallel fahrender Radfahrer. Da bauliche und verkehrsregelnde Verbesserungsmaßnahmen nicht ausreichen, da das Gefahrenpotential in einer Stadt im gesamten Verkehrsnetz vorhanden ist, sind spezielle Aufklärungs- und zielgruppenspezifische Sicherheits- und Informations-Kampagnen bundesweit gefragt.

Von daher werden für 2010 eine **Nationale Radverkehrssicherheitskonferenz** und die Entwicklung und der Einsatz von bundesweit einsetzbaren **Sicherheitskampagnen für den Radverkehr** mit Unterstützung des Bundes aus dem Nationalen Radverkehrsplan angestrebt.

Gez.
Dr. Friedrich-Wilhelm Oellers

6 Bilder / Anlagen

Bild 1: Radverkehrsunfälle in Münster 2004- 2008
(Quelle: Polizei-Fachbericht 2008)



Unfallfolgen und Unfallursachen 2008

Von den 754 Verkehrsunfällen haben 315 Radfahrer (41,77%) den Unfall selbst verursacht. Bei weiteren 79 Unfällen (10,47 %) waren die Radfahrer an der Verursachung beteiligt.

167 von diesen Unfällen ereigneten sich ohne jegliche Beteiligung eines Kraftfahrzeuges.

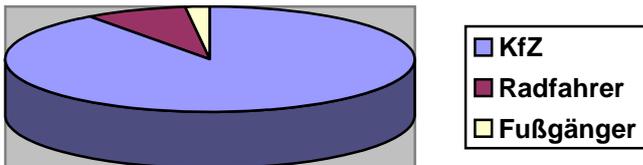
Bei den von Radfahrern gesetzten Unfallursachen ergibt sich folgende Rangfolge:

- Alkoholeinfluss
- Benutzung der falschen Fahrbahn
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Nichtbeachten der Lichtsignalanlage
- Fehler beim Abbiegen
- Nichtbeachten der Vorfahrt/Vorrang

Bild 2: Radverkehrsunfälle in Münster 2008
(Quelle: Polizei-Fachbericht 2008)

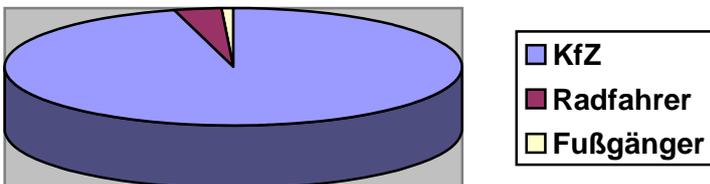
Unfälle nach Beteiligung 2008

Unfälle gesamt **9.322**
Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 754
Anteil RF-Unfälle an Gesamtunfallzahl : = 8,1%



Unfälle nach Verursacher

Von **Radfahrern** selbst verursachte UF **315**
Anteil an RF-Unfälle : = 41,8%
Anteil an Gesamtunfallzahl : = 3,4 %



Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (insges.)

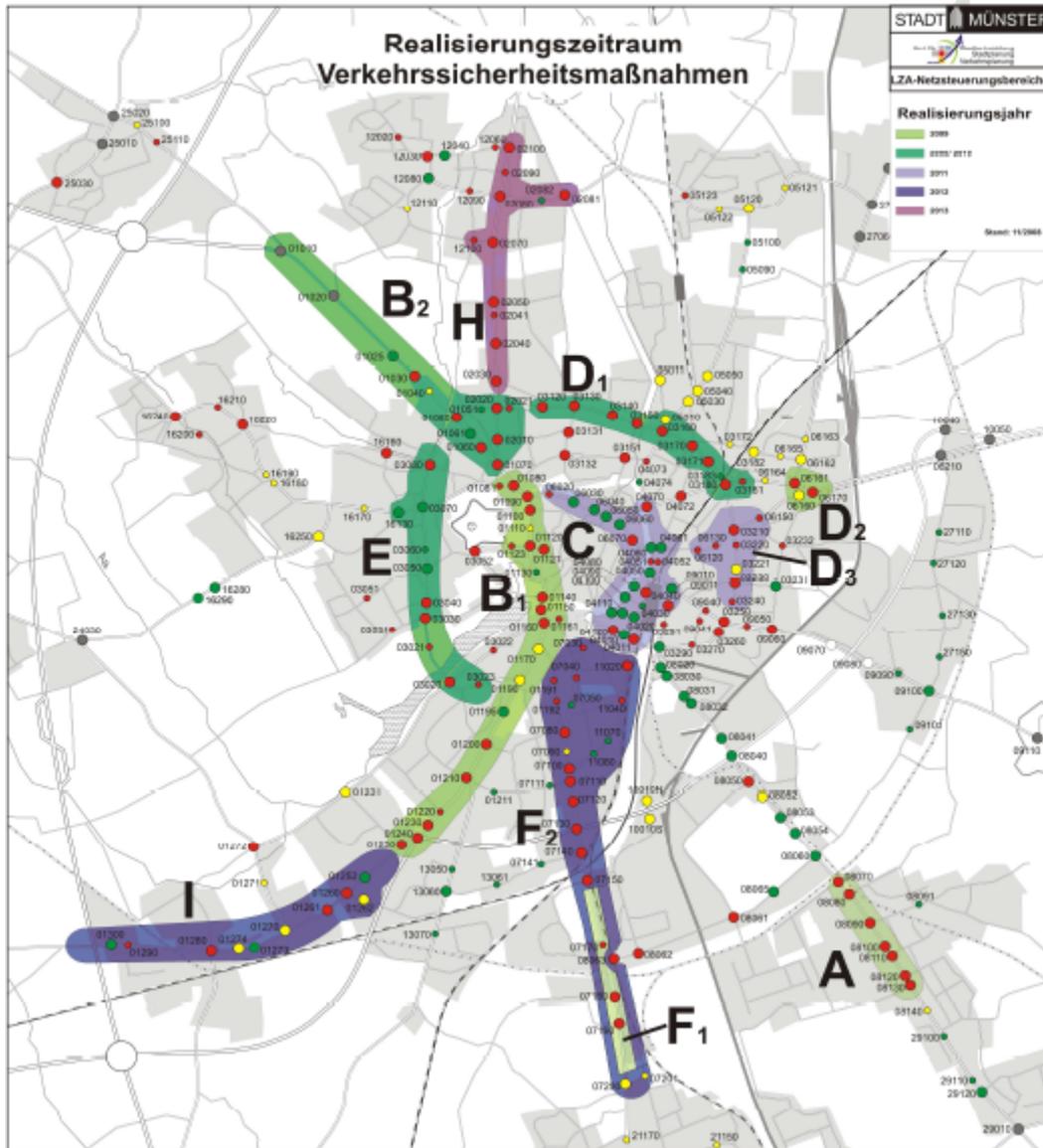
Zahl der beteiligten RF : 863
Zahl der verletzten RF : 661
=76.5 %

davon leicht -/schwer verletzt / getötet : 556 / 104 /

1

= 43 % aller Verletzten im
 Straßenverkehr sind **Radfahrer**

Bild 3: Arbeits- / Zeitplan 2009 -2013 zur Entschärfung der unfallauffälligen Knotenpunkte und Strecken in Münster



Dabei wird die **Radverkehrssignalisierung** nach den neuen „Leitlinien“ des Masterplanes 2008 einheitlich verbessert.

Erwartete **Gesamtkosten** der Planung 2009-2013 : ca. 900.000 €

In 2009-2013 werden **155 Lichtsignalanlagen** (von 274 LSA) erneuert und in **77 Unfallhäufungsstellen (UHS)** Verbesserungsmaßnahmen geplant und umgesetzt.

Pro Jahr sind ca 32 LZA und 15 UHS zu bearbeiten.

Bild 4: Beispiel für Vereinheitlichung der Radverkehrsregelung



Nur noch zwei Signalisierungsregelungen für Radfahrer (RF):

- eigene RF-Signale (Fall 1A)
- ggf. Kombischilder für Fuß- / Radfahrer (Fall 1B)
- RF beachten die Kfz-Signale (Fall 2 - Bild) *wenn keine eigenen RF-Signale vorhanden*

Klare einheitliche Regeln :

- Radfahrer- und Fußgängerfurt sind voneinander getrennt markiert
- Signalgeber rechts der Radverkehrsführung
- Haltlinie vor der Fußgängerfurt

Bild 5:
Radsignale erhalten in Münster nunmehr auch „Gelbkammern“
zusätzlich: „Kleine“ Radsignale für linksabbiegende Radfahrer



„**Kleine**“ Radsignale zum **indirekten Abbiegen** in „Lenkerhöhe“ können besser eingesehen werden.



Bild 6:**Beispiel „Revision“ des Radwegenetzes****Roteinfärbung der Radwegeführung in einer Einmündung mit Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen**

Roteinfärbung und Richtungspfeile in Furten mit Freigabe des Radverkehrs in beiden Fahrtrichtungen

- Das **gesamte Radverkehrsnetz** (ca. 300 km) wird seit 2007 und weiter bis 2013 überprüft und verbessert, mit Schwerpunkten bei den Grundstückseinfahrten (Sicht und Erkennbarkeit), Führung in den Knotenpunkten und bei der Radverkehrssignalisierung
- **Geplante Kosten** : ca. 250.000 €/Jahr.