

Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster

Kurzfassung

Auftraggeber:

Gesamtverband der
Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Unfallforschung
der Versicherer 
 **GDV**



Vorwort

Die Lebensqualität einer Stadt – so zeigen Umfragen auch in Münster – wird insbesondere auch durch die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit bestimmt. Nach Bekanntwerden der über mehrere Jahre schlechten Unfalllage in der Stadt Münster war es daher eine Aufgabe höchster Priorität, den Zusammenhängen und Hintergründen dieser Entwicklung nachzugehen.

Die Stadt Münster, die Polizei und 24 weitere Partner aus Gesellschaft und Verwaltung gründeten dazu im Juni 2007 die „Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention“ mit dem Ziel, gemeinsam Strategien, ein Programm und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Stadt zu entwickeln, um die Zahl der Unfälle mit Verletzten in Münster jährlich um 10% zu senken. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) erklärte sich bereit, durch eine umfassende Unfallanalyse die dafür erforderliche Basis zu schaffen.

Aufbauend auf den Unfall- und Verkehrs-Datengrundlagen der Jahre 2004 - 2006, den breit angelegten Erfahrungen der Polizei und der Unfallkommission der Stadt hat das Planerbüro Südstadt im Auftrag der UDV das vorliegende Gutachten mit differenzierten Unfallanalysen und Empfehlungen erarbeitet. Der Schwerpunkt dieser Grundlagenuntersuchung liegt in der ingenieurmäßigen Auswertung und Bewertung der unfallauffälligen Strecken und Knotenpunkte im Verkehrsstraßennetz der Stadt, ergänzt um Verhaltensbeobachtungen.

63 Unfallhäufungsstellen und 22 unfallauffällige Straßenabschnitte (Unfallhäufungslinien) wurden im Stadtgebiet identifiziert. Hier ereigneten sich 34% aller Unfälle mit Personenschaden und 36% der an Unfällen beteiligten Fußgänger und Radfahrer verunglückten hier. Die Beseitigung dieser Problembereiche muss daher einer der Schwerpunkte der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit in Münster sein.

Ein besonderes Augenmerk muss auch dem Schutz der schwächeren und am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer, den Fußgängern und Radfahrern zukommen. Obwohl diese nur an ca. 10% aller Unfälle (ca. 1.000 Unfälle / Jahr) beteiligt sind, stellen sie ca. 60% der Verletzten und Getöteten.

Dabei wird es nicht nur um bauliche und verkehrsregelnde Verbesserungen gehen. Notwendig sind auch die Entwicklung von Verkehrssicherheitsstrategien sowie von Maßnahmen zur Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit, um eine neue Qualität der Partnerschaft im Verkehr und damit ein verändertes Verkehrsverhalten zu erreichen.

Auf Grundlage dieses Gutachtens können nun der vom Rat der Stadt Münster beschlossene „Masterplan Verkehrsunfallprävention Münster“ fortgeschrieben sowie ein breit angelegtes Verkehrssicherheitsprogramm für Münster aufgestellt werden, das jährlich durch Unfallberichte der Polizei und Fortschrittsberichte der Fachverwaltung aktualisiert werden soll.

Dr. Berthold Tillmann
Oberbürgermeister
Stadt Münster

Hubert Wimber
Polizeipräsident
Münster

Siegfried Brockmann
Leiter
Unfallforschung der Versicherer



1 KURZFASSUNG

Die Verkehrsunfallstatistik des Innenministeriums in Nordrhein-Westfalen (NRW) zeigt auf, dass die Stadt Münster über Jahre die in NRW schlechteste Verkehrsunfallbilanz bei Unfällen mit Personenschaden aufweist. Während landesweit die Unfälle mit Personenschaden rückläufig sind, verzeichnet Münster in den letzten Jahren einen Anstieg. Dabei sind vor allem Radfahrer betroffen. Die Zunahme der Unfälle ist auch das Ergebnis der stetigen Zunahme sowohl des Kraftfahrzeugverkehrs als auch des Anteils des Radverkehrs in Münster. Dadurch hat sich das mögliche Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmergruppen zwangsläufig erhöht. Die Verkehrsanlagen sind inzwischen in Grenzbereiche für die Verkehrssicherheit gestoßen und reichen im derzeitigen Zustand an vielen Stellen und Strecken nicht mehr aus, um sichere Verkehrsabläufe zu gewährleisten. Insbesondere werden die Dimensionierung der Radverkehrsanlagen und die Radverkehrsführung in Knotenpunkten dem hohen Anteil des Radverkehrs in Münster nicht mehr gerecht.

1.1 Unfallhäufungsstellen und -linien

In den Jahren 2004 bis 2006 wurden in Münster 27.741 Unfälle polizeilich erfasst, davon 2.541 mit Radverkehrsbeteiligung. Insgesamt wurden 23 Personen getötet, 797 schwer und 3.839 leicht verletzt. Bei Radverkehrsunfällen wurden 6 Personen getötet, 341 schwer und 1.582 leicht verletzt.

Auch wenn sich das Unfallgeschehen in Münster auf das gesamte Stadtgebiet verteilt, lassen sich durch die Auswertung der Unfalltypensteckkarten auch punktuelle und linienhafte Unfallhäufungen feststellen:

- 59 Unfallhäufungsstellen aus der 3-Jahreskarte 2004-2006,
- 4 Unfallhäufungsstellen aus der 1-Jahreskarte 2006 und
- 22 Unfallhäufungslinien aus der 3-Jahreskarte 2004-2006.

Rund ein Drittel aller Unfälle mit Personenschaden geschehen im Bereich der Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien. 86% der Unfallhäufungsstellen sind lichtsignalgeregelte Kreuzungen oder Einmündungen.

Folgende Unfallhäufungslinien fallen durch hohe Unfallkosten aus Unfällen mit Personenschaden auf:

- Hammer Straße
- Westfalenstraße
- Straßenzug Münzstraße bis Mauritzstraße

Bei den 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen fallen vor allem die Kreuzungen

- Westfalenstraße / Meesenstiege / Merkureck
- Orléans-Ring / Coesfelder Kreuz / Einsteinstraße
- York-Ring / Grevener Straße / Friesenring



durch hohe Unfallkosten aus Unfällen mit Personenschaden auf.

Schwerpunkte bei allen Unfällen mit Personenschaden bilden mit insgesamt 46% die Abbiege- und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, also typische Knotenpunktunfälle. 31% aller Innerorts-Unfälle mit Personenschaden ereignen sich an Lichtsignalanlagen.

1.2 Radverkehrsunfälle

In den letzten 10 Jahren hat die Anzahl der Radverkehrsunfälle in Münster erheblich zugenommen. Insbesondere ist seit 2002 ein deutlicher Anstieg der durch andere Verkehrsteilnehmer verursachten Radverkehrsunfälle zu verzeichnen.

Im Zeitraum 2004 bis 2006 wurden in Münster 2.541 Radverkehrsunfälle polizeilich erfasst, davon 1.859 mit Personenschaden, das sind 47% aller Unfälle mit Personenschaden. Insgesamt wurden 51% der Radverkehrsunfälle durch motorisierte Fahrzeuge verursacht, 46% durch Radfahrer und 3% durch Fußgänger. An 12% der Radverkehrsunfälle (302 Unfälle) waren ausschließlich Radfahrer beteiligt.

Hauptunfallursachen bei den 1.286 durch Kraftfahrer verursachten Radverkehrsunfällen sind die Nichtbeachtung der Vorfahrt (34%), Fehler beim Abbiegen (28%) und beim Einfahren in den fließenden Verkehr (10%). Hauptunfallursache bei den 1.164 von Radfahrern verursachten Unfällen sind neben Fahrfehlern (19%) die Nichtbeachtung der Vorfahrt (18%), ungenügender Abstand (15%) und Alkoholeinfluss (12%).

1.3 Verhaltensbeobachtung

Schwerpunkt des Gutachtens ist die Analyse des Unfallgeschehens. Verkehrspsychologische Betrachtungen waren nicht Bestandteil der Bearbeitung. Daher sind auch keine detaillierten Aussagen zum allgemeinen Verkehrsverhalten und zur generellen Akzeptanz von Verkehrsregeln möglich.

In Ergänzung zu den unfallbezogenen Analysen wurden aber stichprobenhafte Verhaltensbeobachtungen durchgeführt. Ziel der Beobachtungen war es, Hinweise dafür zu finden, ob in Münster ein typisches Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zum Unfallgeschehen beiträgt.

Die Verhaltensbeobachtungen belegen unter anderem, dass insbesondere uneinheitliche oder schwer einsehbare Regelungen zu einer schlechten Akzeptanz beitragen können.

Rotlichtverstöße

Die stichprobenhafte Beobachtung ergab, dass sich die Mehrzahl der Fußgänger und Radfahrer an das Rotlichtsignal halten. Bei Hochrechnung des relativen Anteils der Rotlichtverstöße durch Radfahrer (7%) auf die absolute Anzahl der Querungen an allen Signalanlagen in Münster kann allerdings von etwa 10.000 bis 13.000 Rotlichtverstößen täglich ausgegangen werden.



Verhalten beim Abbiegen

Die stichprobenhafte Beobachtung des Abbiegeverhaltens der Kraftfahrer weist auf einen hohen Grad an Unaufmerksamkeit beim Abbiegen hin. Ein Drittel der Kraftfahrer vergewissern sich nicht oder nicht ausreichend, ob Radverkehr queren will. Selbst wenn Radfahrer sich auf oder direkt an der Furt befinden, werden sie von 15% der Kraftfahrer nicht beachtet. Zudem wurde eine große Anzahl Kraftfahrer beobachtet, die beim Rechtsabbiegen den Radfahrern keinen Vorrang gewährt.

Nutzung der falschen Fahrbahnseite

Die stichprobenhafte Beobachtung ergab, dass durchschnittlich ca. 4% der Radfahrer auf der falschen Seite fahren. Dies führt nicht nur an Einmündungen und Zufahrten zu kritischen Situationen sondern auch zu Unfällen zwischen Radfahrern selbst. Ein besonders hohes Risiko besteht zudem beim Befahren von signalisierten Furten entgegen der erlaubten Richtung. Etwa ein Viertel der Radfahrer nutzen die Furten in falscher Richtung.

1.4 Geschwindigkeitsmessungen

Bei 5.994 Auffahr- und Spurwechselunfällen (Unfalltyp 6, Längsverkehr) wurden in den Jahren 2004 bis 2006 zwei Personen getötet, 53 schwer und 846 leicht verletzt. Die hohe Anzahl dieser Unfälle kann ein Hinweis darauf sein, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten unverträglich mit der straßenräumlichen Gestaltung oder dem Verkehrsaufkommen sind. Die durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen weisen eine deutliche Häufigkeit von Überschreitungen auf. Insbesondere nachts halten sich nur ein Drittel der Kraftfahrer an die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Jeder dritte Kraftfahrer fährt nachts 10 bis 20 km/h zu schnell und jeder sechste bis zehnte sogar um bis zu 30 km/h.

1.5 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziel der nächsten Jahre muss sein, Verbesserungen in der Verkehrssicherheit herbeizuführen, um die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden um jährlich mindestens 10% zu reduzieren.

Um möglichst schnell auf das Unfallgeschehen einzuwirken, sollte mit den Maßnahmen begonnen werden, die eine kurze Anlaufzeit haben. Dazu wird generell empfohlen:

- 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.

Im Einzelnen sollten zudem folgende Maßnahmen umgesetzt werden:



- Modifizierung der Lichtsignalsteuerungen zur besonderen Berücksichtigung der Sicherheitsbelange von Fußgängern und Radfahrern je nach Standort durch zusätzliche Phasen, Veränderung der Phasen, Blockschaltungen, Gelbblinker etc.
- Intensivierung der Überwachung zur Einhaltung der Verkehrsregeln, insbesondere der Überwachung von Rotlichtverstößen durch alle Verkehrsteilnehmer und das Befahren von signalisierten Furten durch Radfahrer in falscher Richtung.
- Verdeutlichung der Radverkehrsführung über Grundstückszufahrten und Einmündungen. Durch Markierung (Furt, Piktogramme, evt. Roteinfärbung etc.) und eine durchgängige, einheitliche Oberflächengestaltung des Radwegs wird dessen Erkennbarkeit verbessert. An Einmündungen von untergeordneten Straßen (Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche etc.) trägt eine Anhebung des Radwegs auf Gehwegniveau (Rampen oder Rampensteine) zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei der Radwegüberfahrt bei und verbessert so die Sicherheit für den Radverkehr.
- Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung durch stationäre Anlagen im Bereich von UHS und UHL sowie ergänzende, stadtweite mobile Kontrollen.

Weitere Maßnahmen haben eine längere Vorlaufzeit. Auch für diese Maßnahmen sollte jedoch sofort mit der Ausarbeitung von Konzepten und Planungen begonnen werden.

- Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten von Fußgängern und Radfahrern über Hauptverkehrsstraßen.
- Gezielte Kommunikationsmaßnahmen zur Verbesserung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer untereinander
- Überprüfung der Möglichkeit, das Konfliktpotenzial zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern/Radfahrern durch verkehrslenkende bzw. verkehrsverlagernde Maßnahmen oder die Einrichtung von Fahrradstraßen auf unfallauffälligen, innerstädtischen Straßenabschnitten zu reduzieren.
- Veränderung von Straßenquerschnitten zur adäquaten Berücksichtigung der Sicherheitsbelange des Radverkehrs insbesondere bei Strecken mit hohem Radverkehrsanteil. Hierzu zählt neben der breiteren Dimensionierung von Radwegen insbesondere auch die Anlage von markierten Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn.

Es wird empfohlen, diese Maßnahmen als Grundlage für den „Masterplan für mehr Verkehrssicherheit in Münster“ und als Basis für ein zeitlich gestaffeltes Umsetzungs- und Finanzierungskonzept zu nutzen.