

Evaluation von Maßnahmen an Unfallhäufungen in Münster

Siegfried Brockmann

Leiter Unfallforschung der Versicherer

Pressekonferenz

Münster, 19. September 2017



Datengrundlage

- 112.042 Unfälle in den Jahren 2004 -2015**

davon: 59 Unfälle mit Getöteten U(Get) } U(SP) } U(P)
 2.847 Unfälle mit Schwerverletzten U(SV) }
 12.203 Unfälle mit Leichtverletzten U(LV) }
 69.933 Unfälle mit Sachschaden U(S)

- 27.735 Unfälle in der Vorher-Studie 2004-2006**

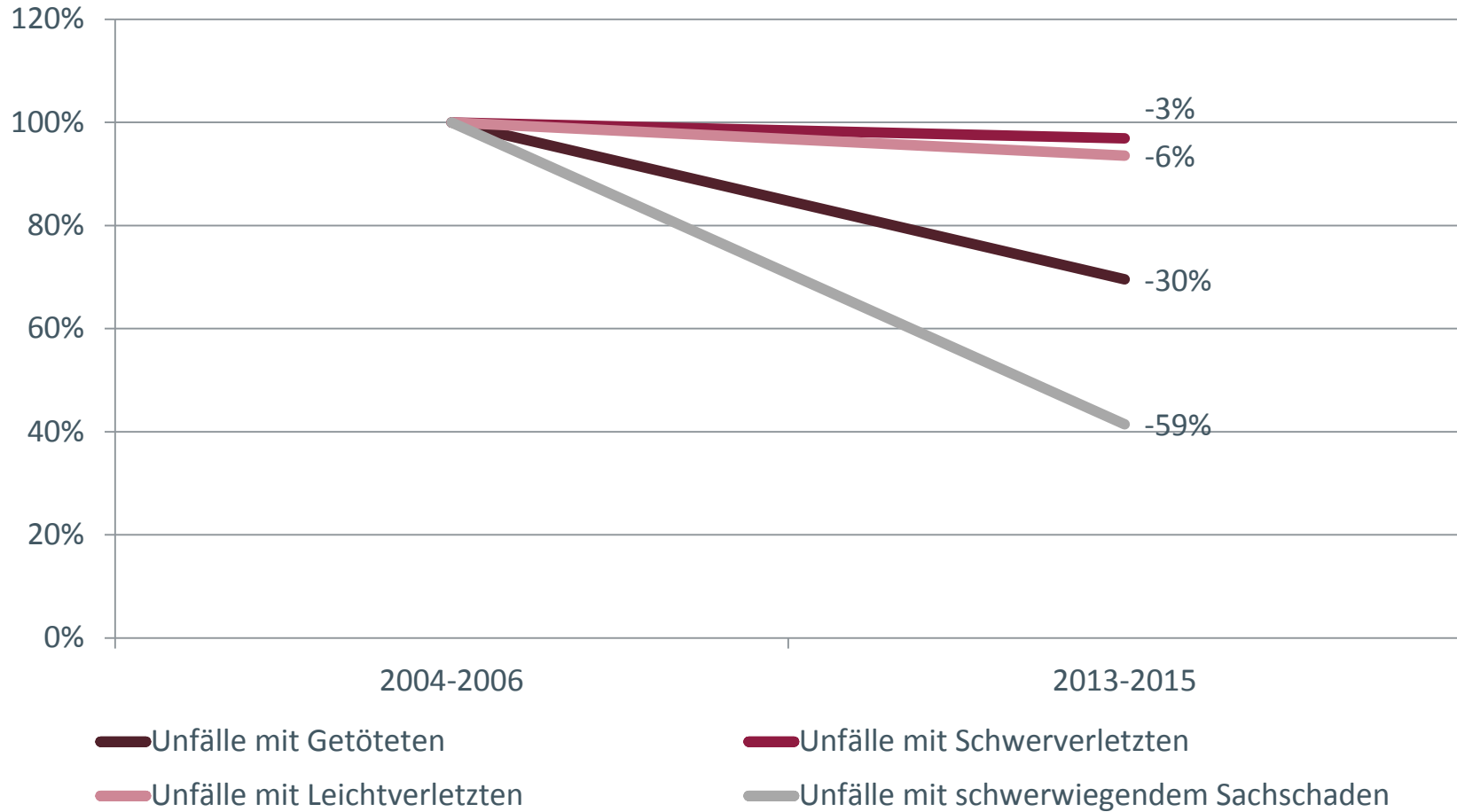
davon: 766 Unfälle mit schwerem Personenschaden U(SP)
 3.156 Unfälle mit Leichtverletzten U(LV)

- 27.261 Unfälle in der Nachher-Studie 2013-2015**

davon: 732 Unfälle mit schwerem Personenschaden
 2.981 Unfälle mit Leichtverletzten

Unfallkategorie	Erststudie			Folgestudie									Summe	Summe 2004-2006	Summe 2013-2015
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			
U-Kat. 1 U(GT)	11	7	5	2	4	5	2	3	4	6	4	6	59	23	16
U-Kat. 2 U(SV)	247	215	281	245	202	234	206	272	229	229	240	247	2.847	743	716
U-Kat. 3 U(LV)	1.049	1.102	1.005	1.056	1.056	1.031	954	987	982	963	1.042	976	12.203	3.156	2.981
U-Kat. 4 U(SS)	266	255	234	240	244	213	206	168	167	155	80	78	2.306	755	313
U-Kat. 5 U(LS)sonst.	6.126	6.061	5.993	6.201	6.006	7.640	8.660	7.655	8.381	8.101	7.873	7.088	85.785	18.180	23.062
U-Kat. 6 U(LS)alk.	72	52	39	51	59	51	55	47	70	56	59	58	669	163	173
U-Kat. 7 U(LS)Flucht	1.464	1.649	1.602	1.681	1.777								8.173	4.715	0
Summe alle U(P,S)	9.235	9.341	9.159	9.476	9.348	9.174	10.083	9.132	9.833	9.510	9.298	8.453	112.042	27.735	27.261
U-Kat. 1+2 U(SP)	258	222	286	247	206	239	208	275	233	235	244	253	2.906	766	732
U-Kat. 1-3 U(P)	1.307	1.324	1.291	1.303	1.262	1.270	1.162	1.262	1.215	1.198	1.286	1.229	15.109	3.922	3.713
U-Kat. 1-4 U(P)+U(SS)	1.573	1.579	1.525	1.543	1.506	1.483	1.368	1.430	1.382	1.353	1.366	1.307	17.415	4.677	4.026
U-Kat. 4-7 U(S)	7.928	8.017	7.868	8.173	8.086	7.904	8.921	7.870	8.618	8.312	8.012	7.224	96.933	23.813	23.548
U-Kat. 5-7 U(LS)	7.662	7.762	7.634	7.933	7.842	7.691	8.715	7.702	8.451	8.157	7.932	7.146	94.627	23.058	23.235

Unfallentwicklung

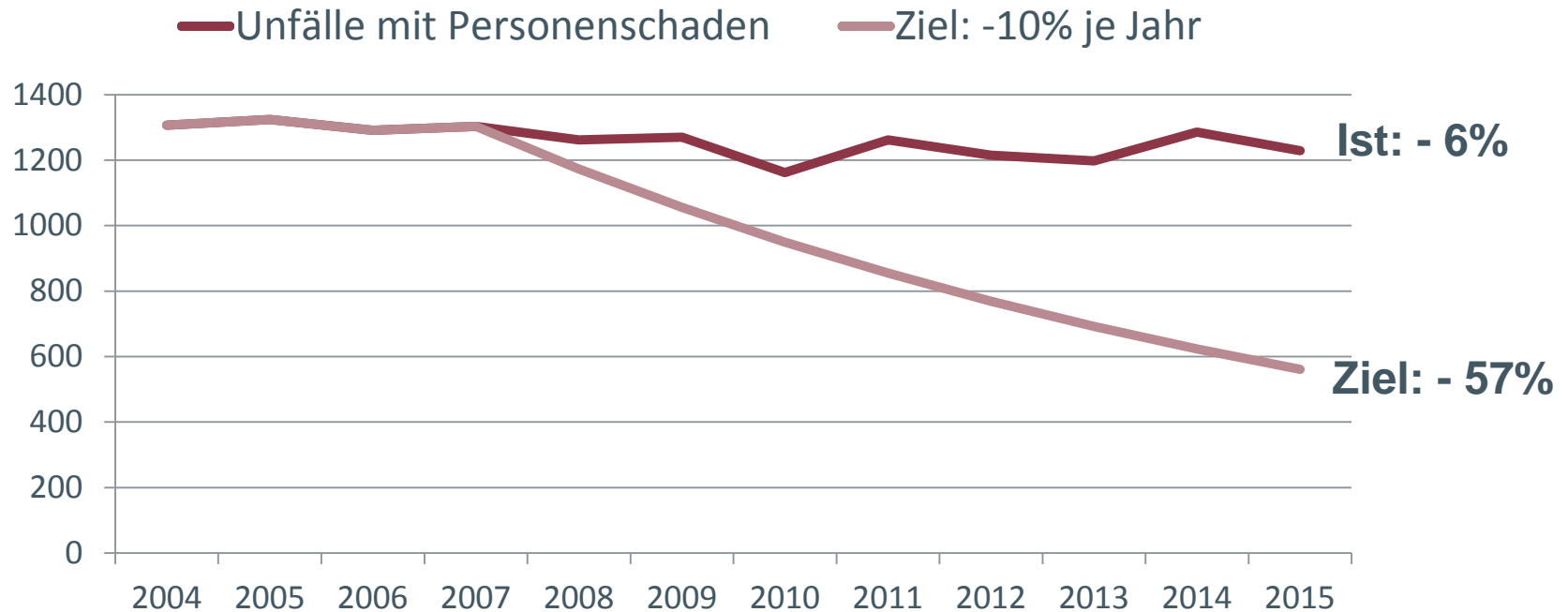


Unfallentwicklung 2004-2006 zu 2013-2015	2004-2006	2013-2015
Unfall mit Getöteten	23	16
Unfall mit Schwerverletzten	739	716
Unfall mit Leichtverletzten	3186	2981
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	755	313

Unfallentwicklung MS: Zielerreichung

- **Ziel der Ordnungspartnerschaft**
Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um jährlich 10%
- **Ergebnis**
Rückgang um jährlich 0,7%

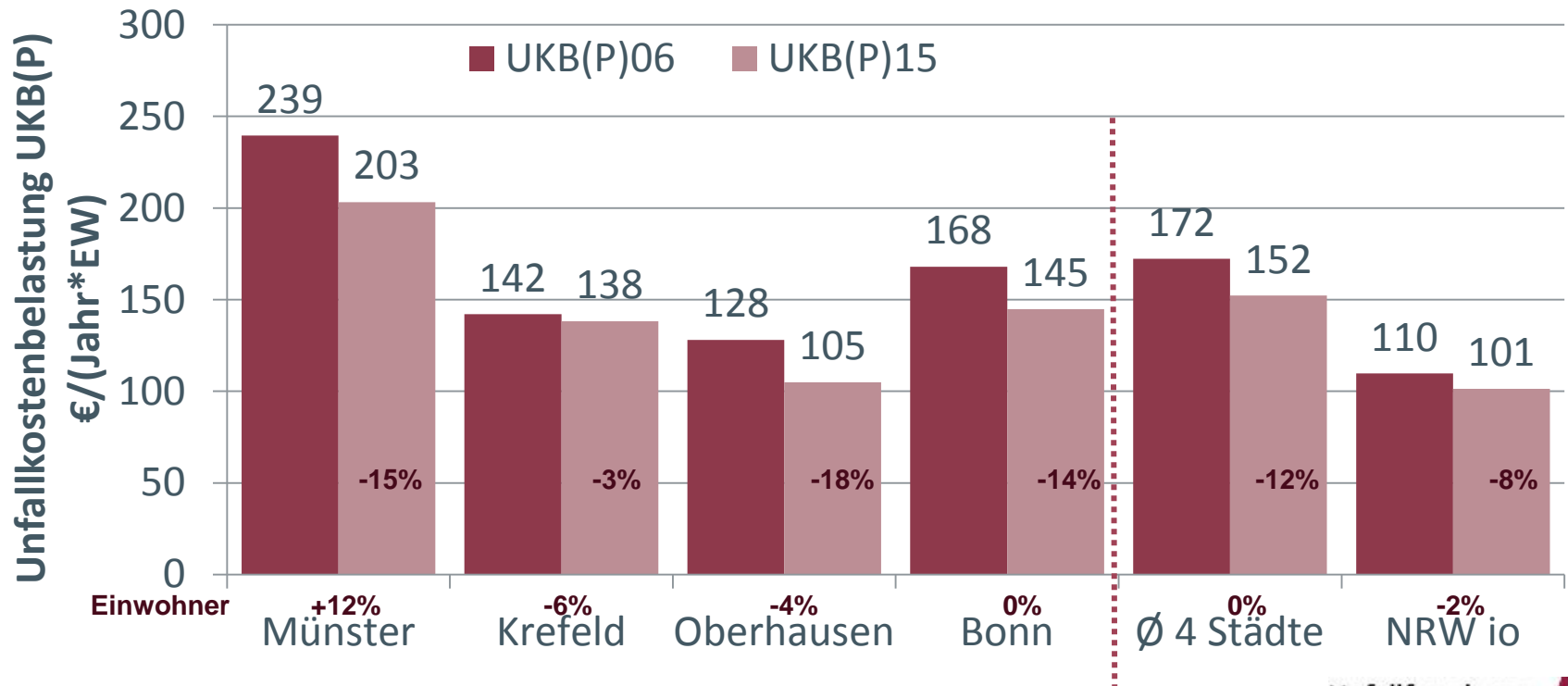
Entwicklung Unfälle mit Personenschaden



MS im Städte- und Landesvergleich

- starker Bevölkerungszuwachs
- ein Drittel mehr Radfahrer als in NRW

Unfallkostenbelastung UKB(P) 2006 und 2015



Quelle: Statistische Landesamt NRW; Preisstand 2009; Berechnung SP, LV

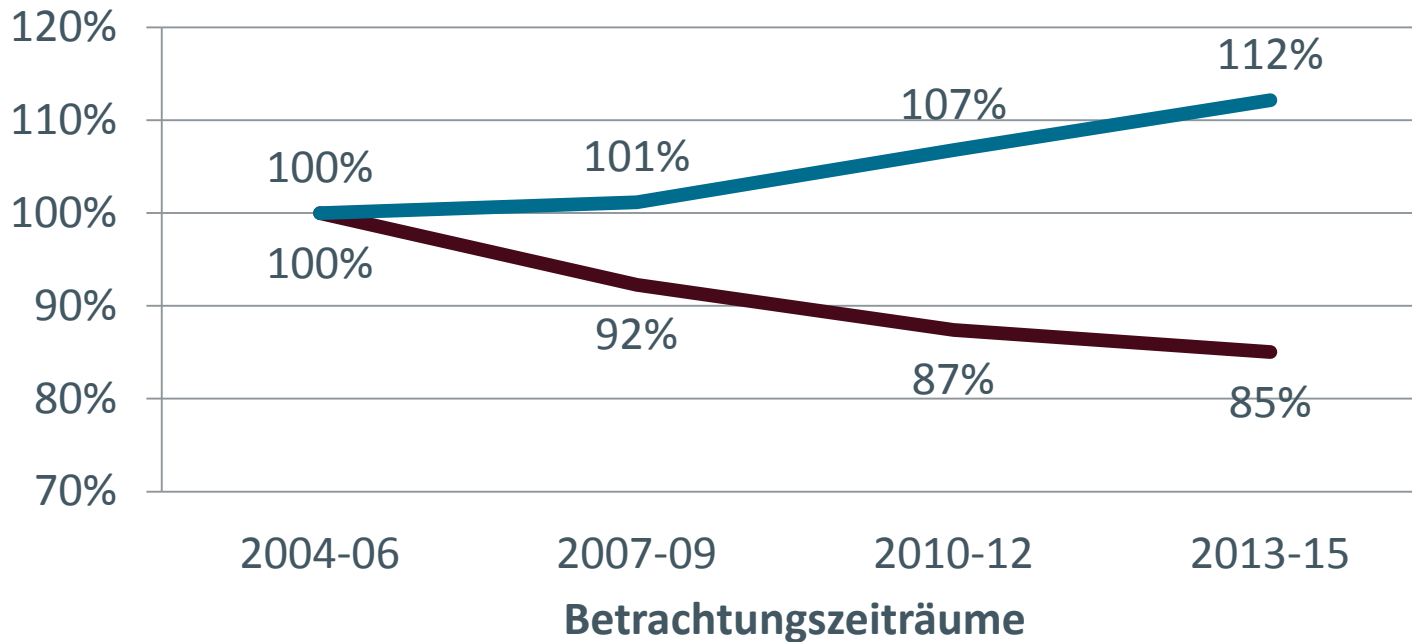
Unfallentwicklung MS: Unfallkostenbelastung

- Mehr Einwohner (+12%) aber geringeres Unfallrisiko (-15%)

Entwicklung Unfallkostenbelastung je Einwohner

[Euro je Einwohner]

- Unfälle mit Personenschaden
- Einwohner (Dreijahresdurchschnitt)



Unfallentwicklung MS: Unfallkostenraten

- Rückgang des Unfallrisikos je Kfz-Kilometer um 14%
- Bei Radverkehr Anstieg je gefahrenen Kilometer um 26%

Unfallkostenrate bei Unfällen mit Personenschaden*

Kfz		2007-2009	2013-2015	Entwicklung
Unfallkosten der Kraftfahrzeuge im Individualverkehr	[Mio. €]	120	116	-3%
Fahrleistung der Kraftfahrzeuge im Individualverkehr	[Mio. Kfz-Kilometer]	5.415	6.091	12%
Unfallkostenrate Kraftfahrzeuge	[€/1.000 Kfz-Kilometer]	22	19	-14%

Rad		2007-2009	2013-2015	Entwicklung
Unfallkosten des Radverkehrs	[Mio. €]	78	87	12%
Fahrleistung des Radverkehrs	[Mio. Rad-Kilometer]	1.286	1.138	-12%
Unfallkostenrate Radverkehr	[€/1.000 Rad-Kilometer]	61	76	26%

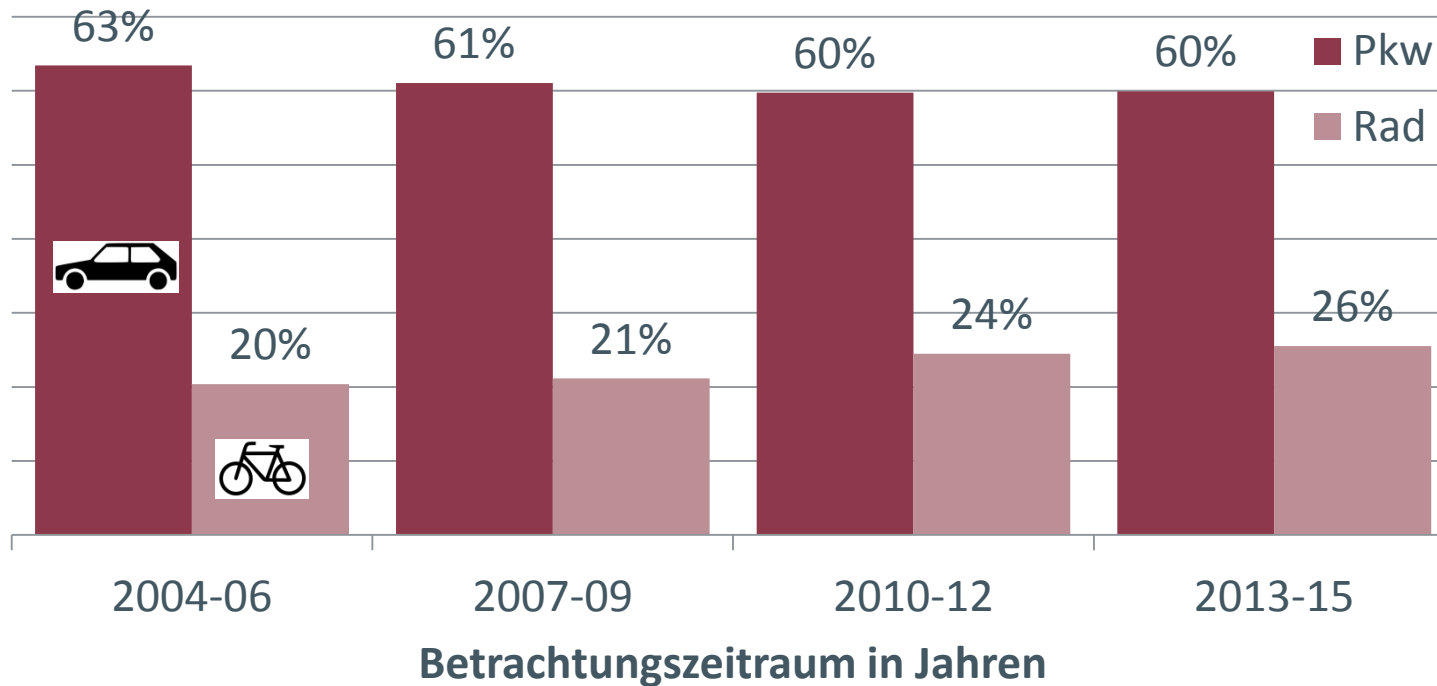
* Bezug: Verkehrsleistung der Münsteraner/innen ohne Einpendler
UK(P)-Berechnung getrennt nach SP, LV

Quellen:
Jahresstatistik 2015 der Stadt Münster, Kapitel Bevölkerung
Haushaltsbefragung Münster im November 2007
Haushaltsbefragung Münster im Herbst 2013
MiD 2008

Unfallentwicklung MS: Hauptverursacher

- Anteil Radfahrer als Hauptverursacher angestiegen
- Anteil Pkw um 7% abgenommen

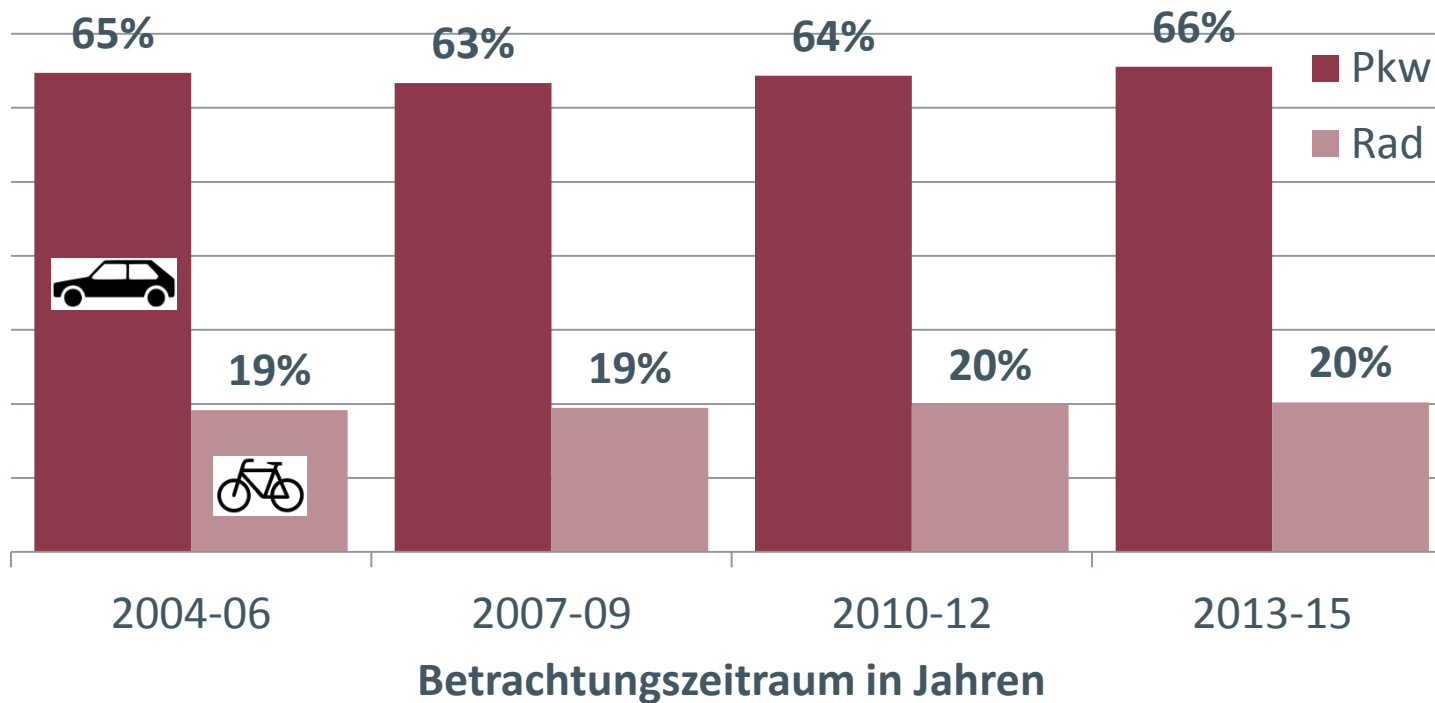
Anteil Hauptverursacher an U(P) in Münster einschließlich Alleinunfälle



Unfallentwicklung MS: Hauptverursacher

- Starker Anstieg der Alleinunfälle im Radverkehr
- Hauptverursacher bei Unfällen mit mehreren Beteiligten unverändert

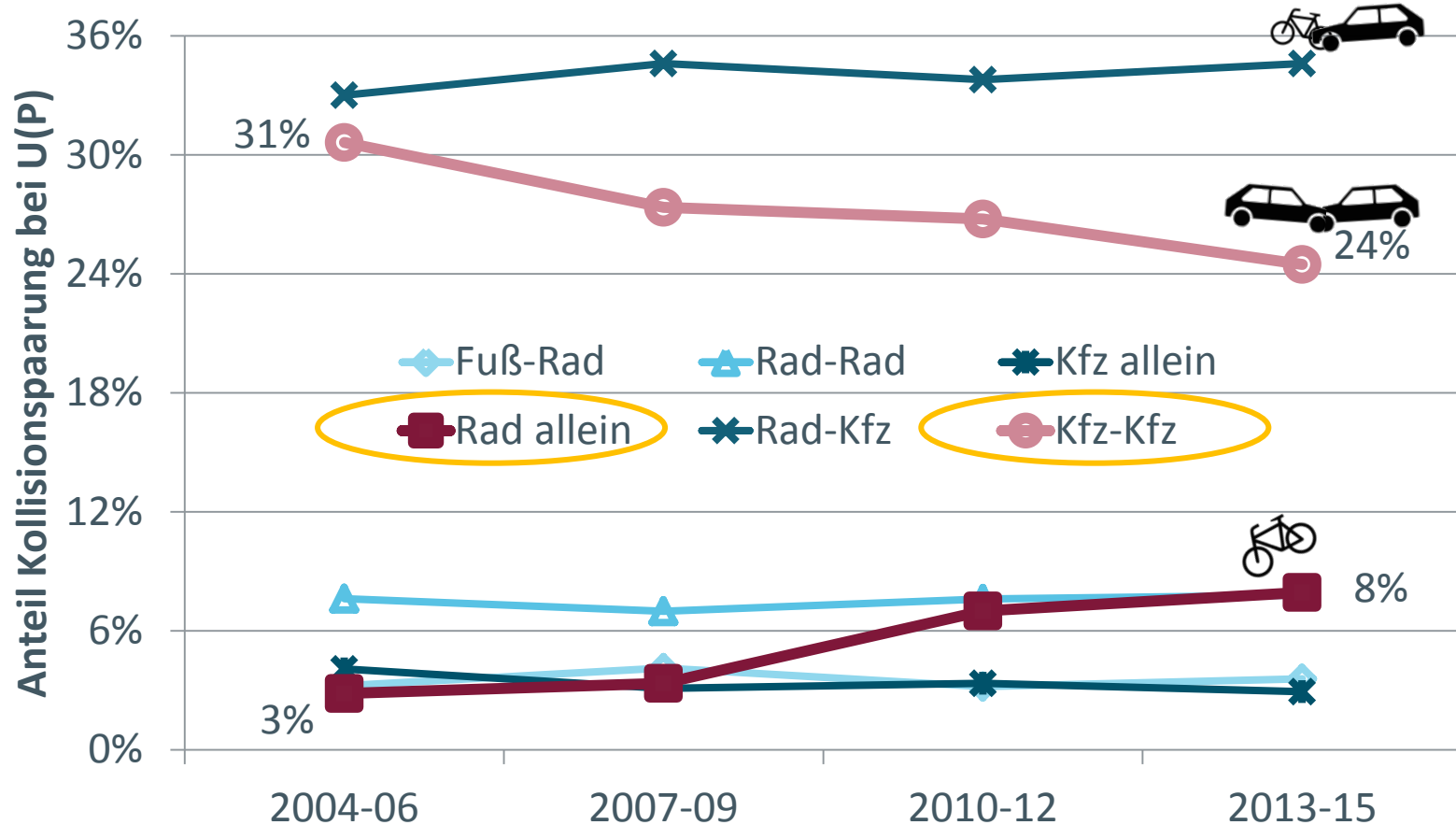
Anteil Hauptverursacher an U(P) in Münster ohne Alleinunfälle



Dargestellt sind nur die Hauptverursacher Pkw und Rad.

Unfallentwicklung MS: Kollisionspartner

- deutliche Zunahme bei Fahrrad-Alleinunfällen
- Weniger Kollisionen zwischen Kraftfahrzeugen



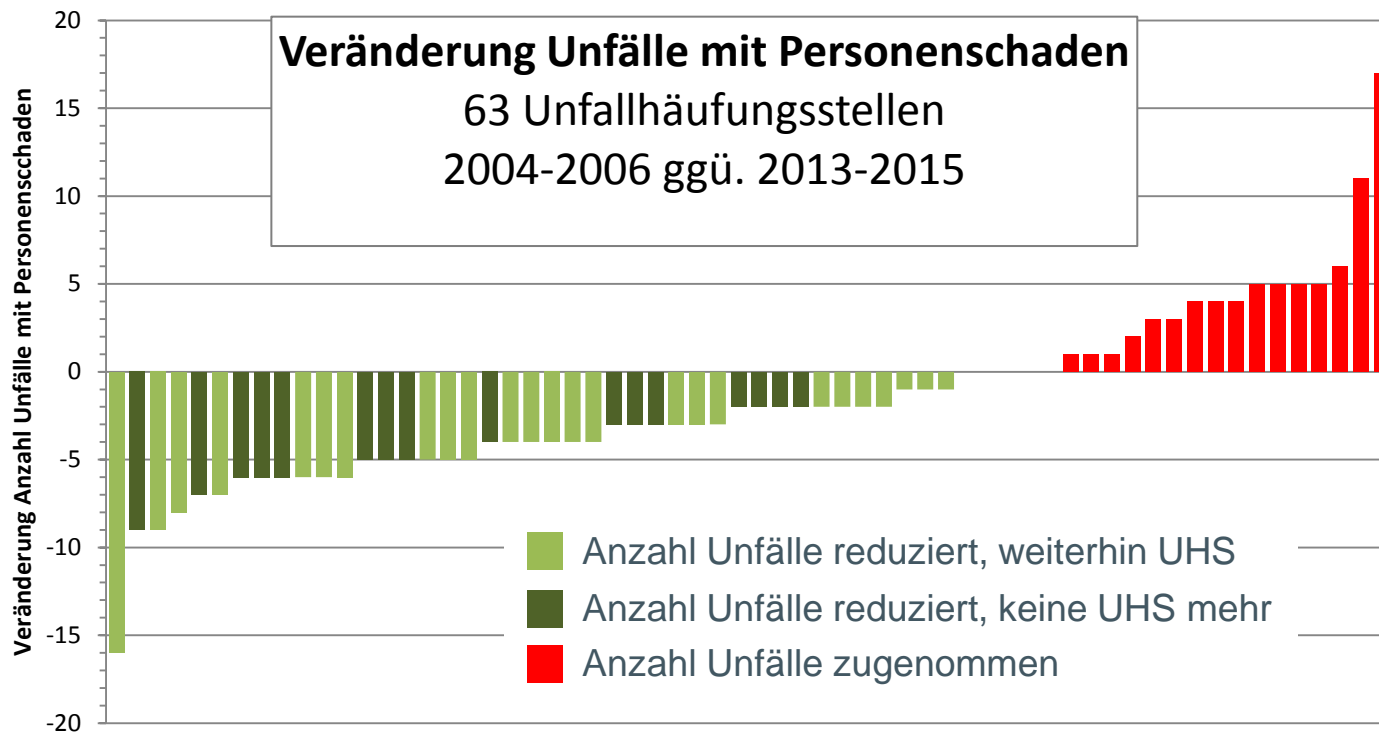
- In Bezug auf schwere Unfälle ist der Trend positiv
- Das Unfallrisiko (Unfallkostenbelastung) für die Bevölkerung ist bedeutsam gesunken
- Die meisten Unfälle mit Verletzten geschehen an Knotenpunkten
- Negative Entwicklung bei Unfällen mit Radbeteiligung

Radverkehrsunfälle in Münster - Zusammenfassung

- **Mehr Radunfälle mit Personenschaden**
Anstieg um 29% von 2004-2006 bis 2013-15
- **Mehr Radunfälle von Radfahrern verursacht**
Anteil der Radfahrer als Verursacher hat zugenommen (+30%)
Anteil der Pkw-Fahrer als Verursacher leicht abgenommen (-5%)
- **Starke Zunahme der Rad-Alleinunfälle**
Anstieg um 166% von 109 auf 295 Unfälle
- **Höheres Unfallrisiko für Radfahrer**
Bezogen auf gefahrene Radkilometer ist das Unfallrisiko um 26% bestiegen
- **Weniger verletzte Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene**
Rückgang um 23% bei den 6- bis 17-Jährigen
Rückgang um 9% bei den 18- bis 24-Jährigen
Rückgang um 22% bei den 25- bis 44-Jährigen
- **Mehr verletzte Ältere und Alte**
Anstieg um 37% bei den 45- bis 64-Jährigen
Anstieg um 4% bei den 65- bis 74-Jährigen
Anstieg um 75% bei den über 74-Jährigen

Entwicklung Unfallhäufungen aus Erststudie

- Von 63 Unfallhäufungsstellen 16 beseitigt, davon 12 schwere
- In 42 Unfallhäufungsstellen weniger Unfälle
- aber in 16 Unfallhäufungsstellen Anstieg

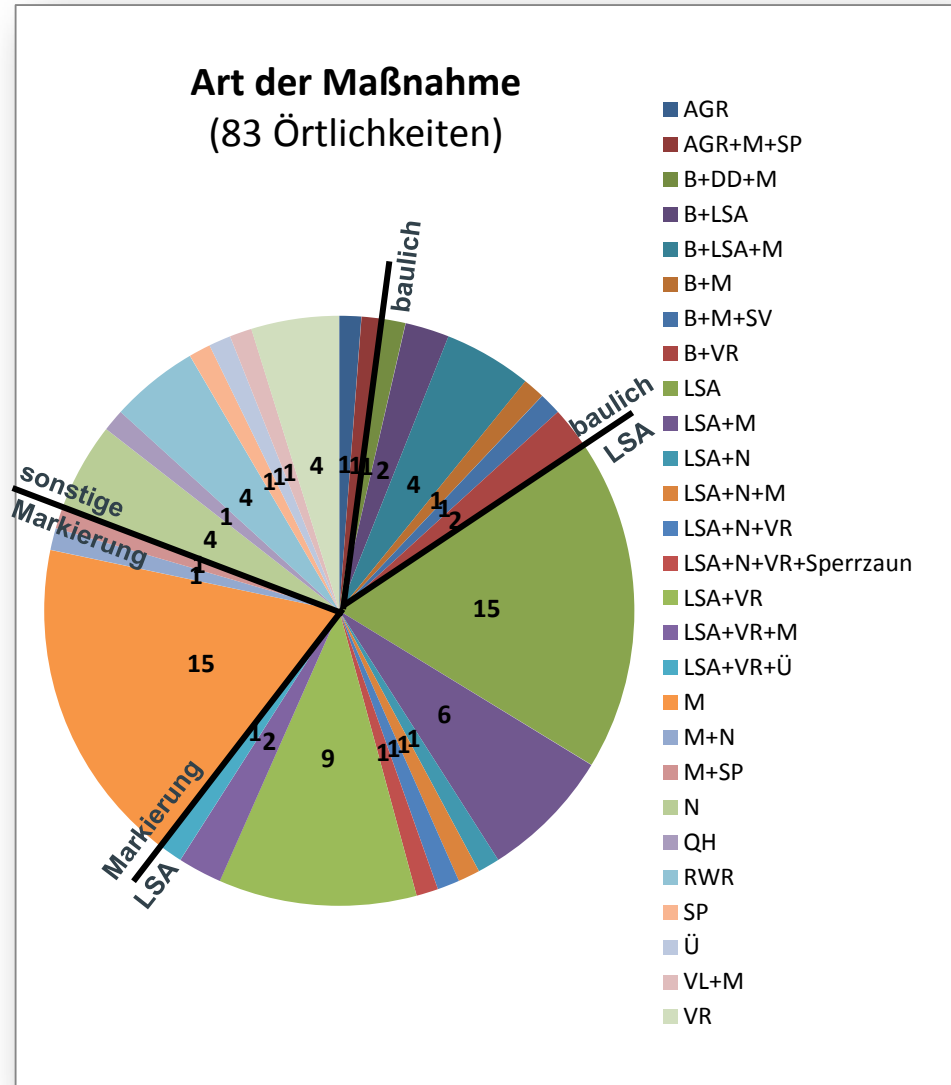


Vorher/Nachher-Vergleich an UHS mit Maßnahmen

- Vielfalt der Einzel- und Maßnahmenkombination an UHS der Erststudie

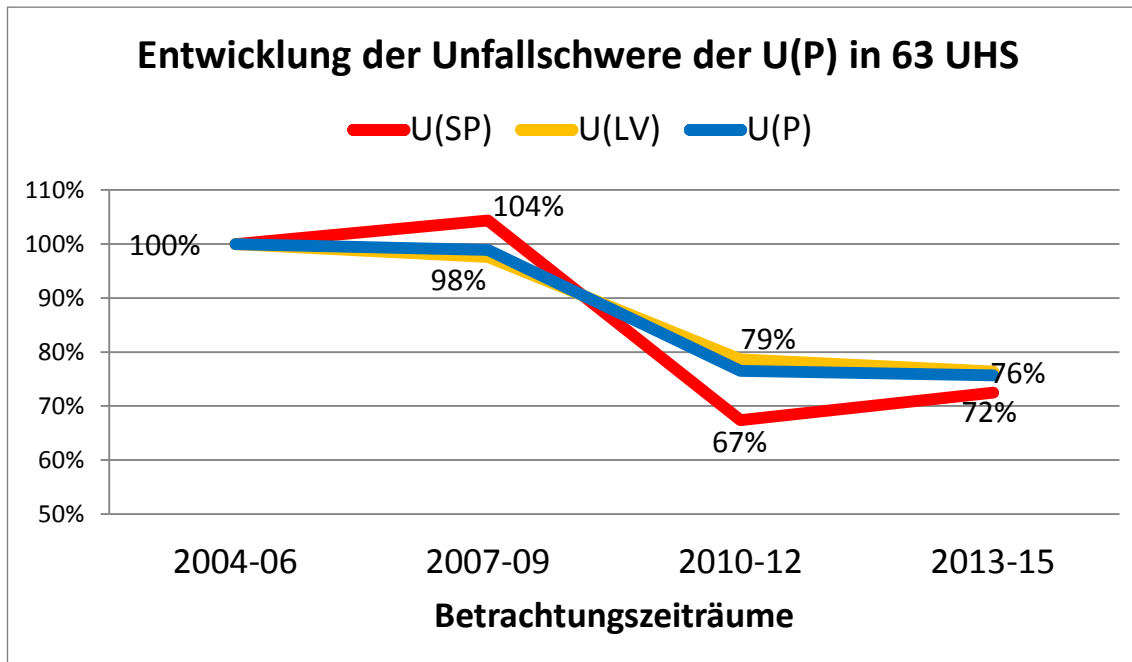
Maßnahmenarten:

AGR:	Aktion Geisterradler
B:	Umbau, bauliche Maßnahme
DD:	Dialogdisplay
L:	Beleuchtung
LSA:	Modifizierung der Signalisierung
M:	Markierung
N:	Aufgabe Nachtabschaltung
Q:	Querungshilfe
RWR:	Radwegerevision
SP:	Spiegel
SV:	Sichtverbesserung
Ü:	Überwachung
VL:	Verkehrslenkung
VR:	Geschwindigkeitsreduzierung
VZ:	Beschilderung



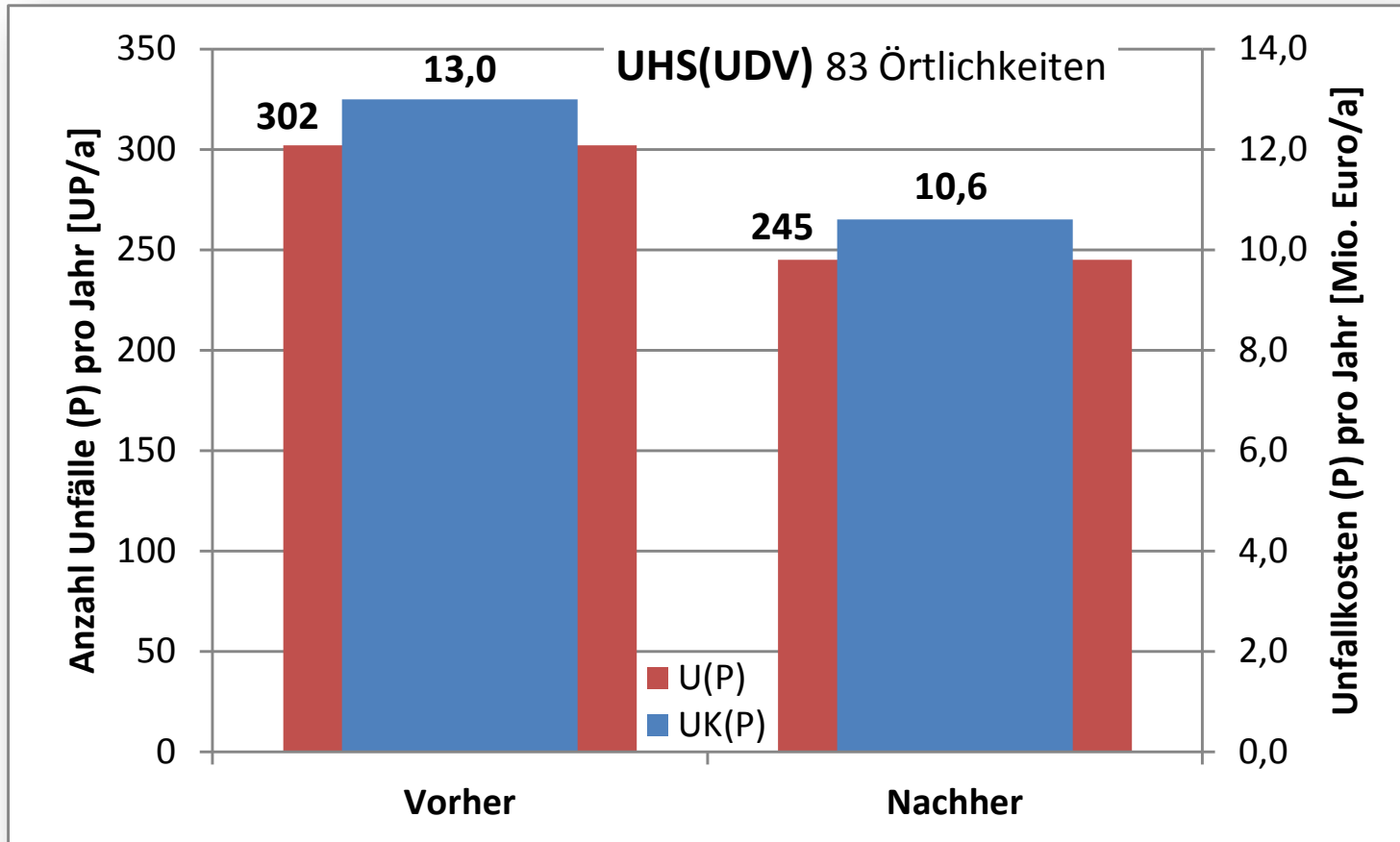
Entwicklung Unfallhäufungen aus Erststudie

- Unfälle mit Personenschaden sind um 24% rückläufig
- 50% weniger beim Einbiegen/Kreuzen, 30% weniger beim Abbiegen
- 27% weniger Unfallkosten bei Personenschadenumfällen (in ganz Münster Rückgang nur um 5%)
- Rund ein Fünftel weniger Radunfälle (Anstieg in Gesamtstadt)
- Rückgang in Unfallhäufungen macht Dreiviertel des Rückgang in ganz Münster aus



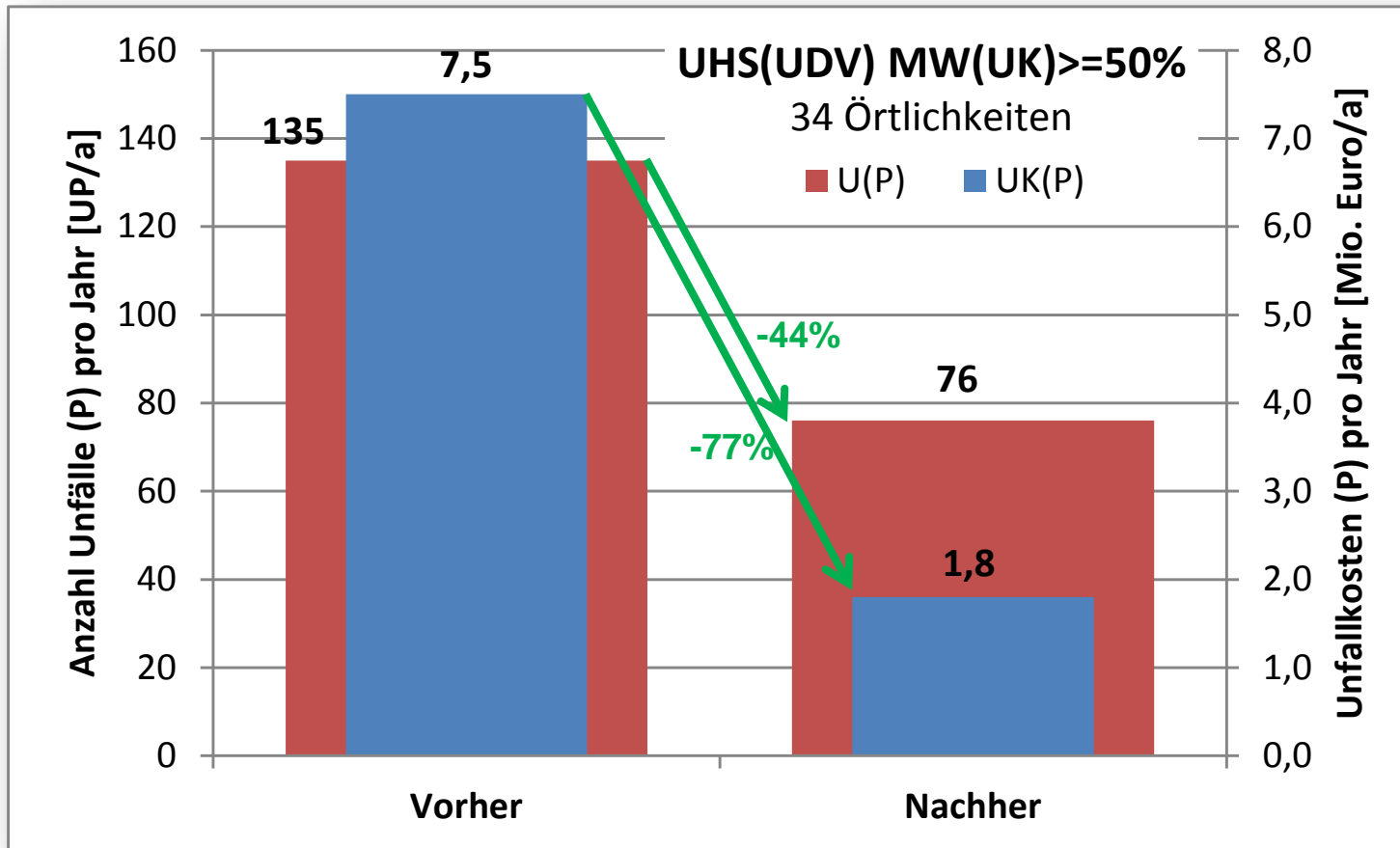
Vorher/Nachher-Vergleich an UHS mit Maßnahmen

- 19% Ø-Rückgang im Unfallgeschehen(P) an UHS(Erststudie)



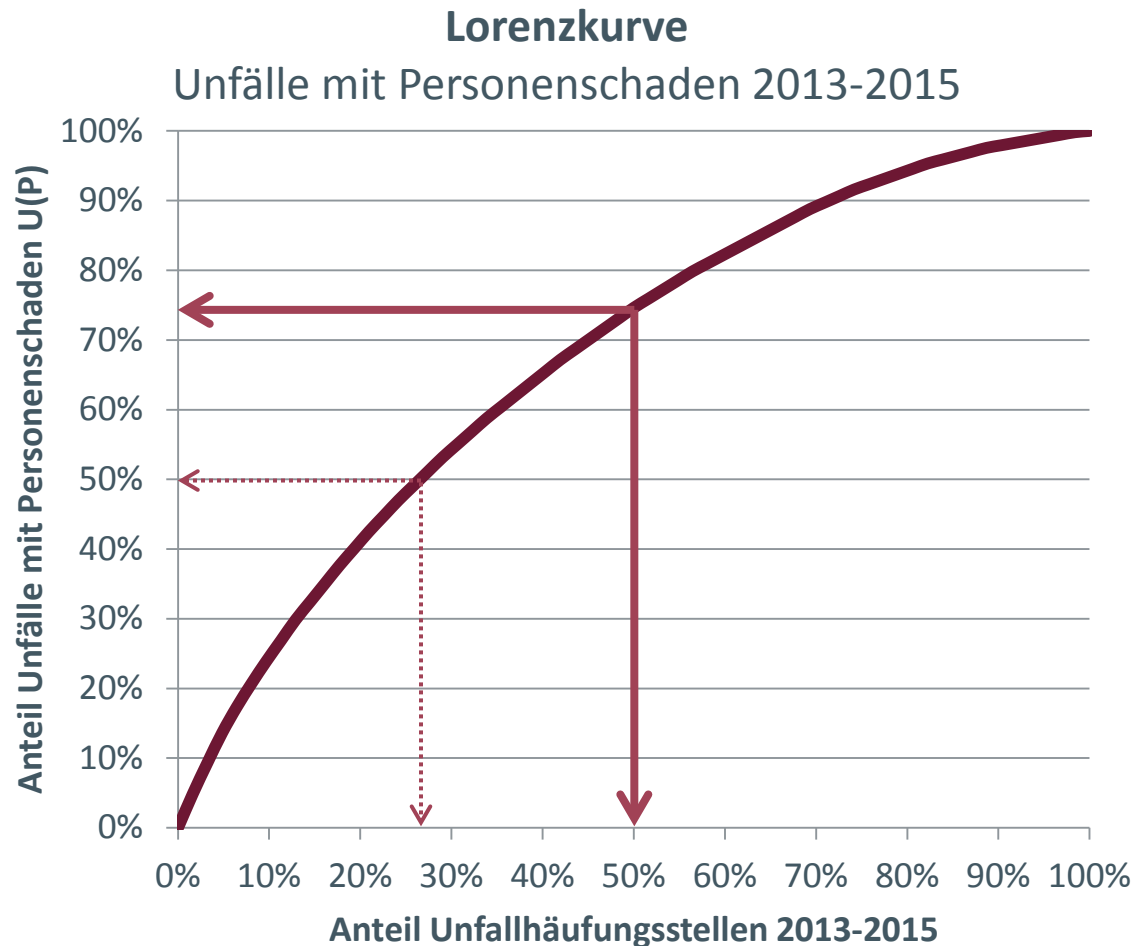
Vorher/Nachher-Vergleich an UHS mit Maßnahmen

- Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit ($MW \geq 50\%$):
77% Ø-Rückgang der Unfallkosten(P)



Bestehende UHS

- 75% der Unfälle mit Personenschaden geschehen an 50% der Unfallhäufungsstellen
- 50% der Unfälle mit Personenschaden geschehen an 27% der Unfallhäufungsstellen



Status Quo

- von 160 vorgeschlagenen Sofortmaßnahmen wurden 54% umgesetzt
- von 61 vorgeschlagenen längerfristigen Maßnahmen wurden rund 30% umgesetzt
- andere/weitere Maßnahmen der Stadt wurden umgesetzt

Die Entwicklung des Unfallgeschehens an den UHS hat zur positiven Entwicklung in MS bedeutend beigetragen:

- In Unfalhhäufungsstellen 24% weniger Unfälle mit Personenschaden insgesamt in MS nur 6% Rückgang
- => Ohne Maßnahmen in UHS: Rückgang in Münster nur 1,5%

Insbesondere schwere Unfälle durch gezielte Maßnahmen reduziert

- Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten in UHS um 27% reduziert
In Münster gesamt Rückgang um etwa 4%

- Die Situation hat sich verbessert, bleibt aber unbefriedigend.
- Die Politik muss sich deshalb nachhaltig, berechenbar und konsequent zu ausreichenden Investitionen in die Infrastruktur bekennen
- Die Konzentration auf die Unfallhäufungsstellen hat sich als richtig erwiesen. Die weiterhin vorhandenen UHS und die neu hinzugekommenen müssen zügig beseitigt werden.
- Die Radverkehrsinfrastruktur und die Abwicklung des Radverkehrs insgesamt bedürfen einer vertieften Analyse
- Der Polizei kommt eine wichtige Rolle bei der Durchsetzung der Verkehrsregeln zu

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 / 43 G, D-10117 Berlin
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5821
Fax: +49 30 2020-6633

www.udv.de |

