



Stellungnahme des Automobil-Clubs Münster im ADAC anlässlich der Sitzung der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention am 6.4.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

einleitend möchte ich Ihnen den Begriff Prävention genauer ans Herz legen. Gemäß Definition von Wikipedia bedeutet Prävention die Abwendung von unerwünschten Ereignissen und Zuständen. Es geht also um Vorbeugung und damit in unserer OPVU um die Verhinderung von Unfällen. Die gemäß Fachbericht erwähnte Repressionsarbeit oder, wie sie kürzlich bei einem Telefonat mit einem Mitarbeiter des Verkehrsdienstes auch genannt wurde, Präsenzarbeit ist also nicht geeignet, hier konkret Unfälle zu verhindern. Insofern finden wir es fragwürdig, z.B. auf der A 43 bei Dülmen Abstandskontrollen durchzuführen, jedoch wegen der zunehmenden Unfallproblematik im Kreuz Münster-Süd zu bemerken, dass es dort bezüglich der Stauunfälle mit zum Teil schwerverletzten Personen keine signifikante Unfallentwicklung gäbe, um hier Veränderungen und somit Verbesserungen zu erzielen. Wieviel Unfälle müssen denn erst passieren, damit die Präventionsarbeit einsetzt? Die Ende Februar auf der A 43 im Bereich Dülmen aufgehängenen „Abstands-Transparente“ an den Brücken halten wir als Prävention für psychologisch sinnvoller als sporadische punktuelle oder personalintensive Schwerpunktkontrollen, bei denen die Abstandsünder erst Wochen später Post bekommen.

Soviel zur Einführung.

Seit nunmehr 9 Jahren gibt es die OPVU in Münster und wir alle haben mit zum Teil ehrenamtlichem Engagement und viel Herzblut versucht, das zugegebene hochgesteckte Ziel, die Unfallzahlen um jährlich 10 % zu senken, zu erreichen. Jahr für Jahr haben wir uns im Rahmen dieser Sitzung die Ergebnisse des jeweiligen Vorjahres anschauen und zu Herzen nehmen können. Leider konnte unser Ziel von 10% Absenkung jährlich nicht erreicht werden. Dennoch haben wir, zumindest bis 2013, einiges erreicht und sind zumindest vom letzten Platz der Unfallstatistik verschwunden. Das sollte uns anspornen!

Jedoch waren die Zahlen des Jahres 2014 meiner Ansicht nach katastrophal und nicht nur, wie es Herr André Weiss bei der letzten Sitzung ausdrückte, „verbesserungsfähig“. Ich will Sie nicht mit zu vielen Zahlen behelligen, jedoch sei es auch mir gestattet, die Statistik objektiv zu bemühen und einige Zahlen aus dem Jahr 2014 in Ihr Gedächtnis zurück zu rufen. Die Zahl der schwerwiegenden Verkehrsunfälle (VU) hatte sich um 7,6% (**Seite 5 Fachbericht 2014**) erhöht. Die Zahl der VU mit Personenschaden stieg um 6,1% (**Seite 5 Fachbericht 2014**) und die der verletzten bzw. getöteten Radfahrer sogar um 10,9% (**Seite 5 Fachbericht 2014**). Zwar konnte die Gesamtzahl der Unfälle im Vergleich zu den Vorjahren weiterhin abgesenkt werden, jedoch hatte sich der Anteil mit Personenschäden um 8,6% (**Seite 11 Fachbericht 2014**) erhöht.

Dies bezeichnen wir daher als katastrophal im Hinblick auf die durchgeführten Aktivitäten in vielen Bereichen in den letzten Jahren. Und leider haben sich die Zahlen im aktuellen Bericht für 2015 in einigen Bereichen weiterhin verschlechtert.

So stieg in 2015 die Zahl der Gesamtunfälle um 3,5% (9735 zu 9404) im Vergleich zu 2014 und die Anzahl der Unfalltoten hat sich sogar verdoppelt (6 zu 3). Und bei den verletzten Fußgängern haben wir leider auch eine Steigerung von 19,5 % (141 zu 118). Und das trotz mehrerer „Blitzermarathons“ und flächendeckender Geschwindigkeitsüberwachung, deren Nutzen nicht nur von uns, sondern auch z. B. von der Gewerkschaft der Polizei massiv bezweifelt wird und von ihrem Landesvorsitzenden als ein „für die Medien inszeniertes Spektakel bezeichnet wird“. Und wenn schon Geschwindigkeitskontrollen, dann sollten die Verkehrsverstöße gemäß dem Erlass des Innenministeriums aus 2009 grundsätzlich mit einem Anhalten verbunden sein, um über die mit dem Fehlverhalten verbundenen Gefahren aufzuklären. Diese grundsätzliche Handhabung haben wir in den letzten Jahren bereits mehrfach angemahnt und dennoch findet es in Münster außer bei Lasermessungen so gut wie überhaupt nicht statt. Selbst führende Polizeibeamte halten dies für sinnvoller als nach Wochen Post zu versenden.

Die genannten Zahlen sollten und müssen uns veranlassen, darüber nachzudenken, wie man hier sinnvoll und effektiv gegensteuern kann. Die Strategie der flächendeckenden Überwachung des Verkehrs in puncto Geschwindigkeit ist auch nach dem aktuellen Fachbericht jedenfalls gescheitert. Natürlich kann man fast jede Art von Unfall mit Geschwindigkeit verknüpfen, jedoch sagte bereits das Gutachten des GdV aus dem Jahre 2007 aus, dass der Punkt „Geschwindigkeit“ nur die fünfthäufigste Ursache eines Unfalles ist. Dennoch und das hat Herr Vechtel ja gleich zu Beginn der letztjährigen Sitzung demonstrativ geäußert, wurde und wird diese Überwachung derzeit noch konsequent fortgeführt. Doch spätestens jetzt nach Vorliegen der Unfallstatistik 2015 ist es an der Zeit, diese Maßnahme kritisch zu hinterfragen. Vier andere häufigere Ursachen sollten und müssen im Fokus der Betrachtung und der Aktionen der OPVU stehen, da sie mehr Erfolg versprechen. Abbiegen, Abstand, Vorfahrt und Alkohol sind auch 2015 die häufigsten Ursachen, denen wir jetzt auf den Grund gehen müssen. Zwar konnten die Zahlen hierzu im Vergleich zu 2014 leicht verbessert werden, sie sind jedoch immer noch erschreckend hoch. Ich denke nur an den bedauerlichen tödlichen Fahrradunfall im Januar letzten Jahres an der Wolbecker Str./Andreas-Hofer-Straße. Da spielte die Geschwindigkeit überhaupt keine Rolle. Es hat etliche Wochen gedauert, bis hier ein zusätzlicher Trixispiegel angebracht wurde und mehrere Monate, um mit einem Eimer Farbe die Radfahrerfurt rot zu markieren. Mir ist unerklärlich, warum solche Kleinigkeiten solange dauern. Man stelle sich nur vor, in der Zwischenzeit wäre noch ein Unfall passiert! Und mittlerweile wurde der Trixispiegel wieder abmontiert. Muss man das verstehen? Am mangelnden Geld dürfte es nicht liegen, denn würde man z. B. die Bußgeldeinnahmen aus dem Jahr 2015 in Höhe von 4,7 Millionen Euro zweckgebunden einsetzen, wären alle baulich notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sofort finanziert und wir unserem gemeinsamen Ziel sehr nahe. Ob das aber dem Stadtkämmerer gefallen würde, müssen wir bei unseren Überlegungen außer Acht lassen.

Betrachtet man hingegen die Zahlen der verletzten und getöteten Radfahrer, so ist festzustellen, dass sich trotz der bisherigen Aktionen und Kontrollen durch die Polizei keine signifikanten Verbesserungen ergeben haben. Im Rückblick auf den Beginn der OPVU im Jahre 2007 sind die Veränderungen beschämend gering.

Und auch trotz der flächendeckenden Geschwindigkeitsüberwachung hat sich die Zahl der Unfälle mit PKW-Fahrern um 6,9% (Fachbericht 2015 Seite 21) im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Seit 2007, also in 9 Jahren, konnte hier lediglich eine Reduzierung um 6,2% erreicht werden.

Das nennen wir katastrophal und wir regen nicht mehr nur wie 2013 und 2014 an, sondern fordern nunmehr bei den Verantwortlichen von Polizei und Verwaltung ein Umdenken, hier zielgerichteter, individueller und damit hoffentlich auch effektiver den Unfallursachen auf den Grund zu gehen. Dies gilt insbesondere für den Fußgänger, denn hier ist die Entwicklung mehr als katastrophal. Die im Fachbericht unter Punkt 2.3.3 genannte Repressionsarbeit ist dahingehend und umgehend zu modifizieren und muss sich auf die vier bereits genannten häufigsten Unfallursachen beziehen. Nur dann können wir hoffen, unserem Ziel der Unfallreduzierung deutlich näher zu kommen. Dies war bereits im Jahre 2007 eine der Empfehlungen des Gutachtens des GdV, die aber seitens Polizei und Verwaltung nicht entsprechend übernommen wurde. Wir verweisen hierzu ausdrücklich auf den Schlussbericht des GdV vom 25.8.2008.

Zu guter Letzt noch eine Anmerkung zur Tempo-30-Diskussion für die Innenstadt. Hierzu hat es jüngst und auch bereits im Sommer letzten Jahres deutliche Reaktionen vieler Betroffener gegeben, die eine solche Regelung rundweg ablehnen. Eine Äußerung des Hauptgeschäftsführers des Deutschen Städte- und Gemeindebundes in Zusammenhang mit der Einführung einer generellen Tempo-30-Regelung in den Städten, nachzulesen in der MZ vom 17.4.2015, besagt: „Das wäre eine unnötige Gängelung der Bürgerinnen und Bürger, würde den örtlichen Gegebenheiten oftmals nicht gerecht und würde überflüssige Kontrollbürokratie verursachen“. Lärmreduzierung kann ebenfalls kein Argument sein, denn gerade im Bereich Bült wird der angebliche Verkehr als Lärmquelle angesehen, obschon dort seit langem Tempo 30 gilt. Vielmehr spielen die den Verkehr nicht betreffende Umstände eine wesentliche Rolle.

Auch der Verkehrsexperte Prof. Lühder vom Fachbereich Bauingenieurwesen der Fachhochschule Münster hat hier in einem Interview deutlich Stellung bezogen. Dabei sollte man es auch belassen und nicht noch 15.000 Euro für ein überflüssiges Gutachten ausgeben. Dieses Geld wäre sicher besser angelegt, um unsere in den letzten Jahren mehrfach angeregte Anpassung der alten Tempo-30-Zonen an die gültige Verordnung anzupassen. Bestandsschutz, der 2001 gewährt wurde, ist ja wohl nicht gleichzusetzen mit Veränderungssperre. Und so fordern wir auch hier nunmehr die Verwaltung auf, in Zusammenarbeit mit den zuständigen BV's aktiv zu werden. Lichtzeichenanlagen, Vorfahrtsregelungen und separate Radwege haben in Tempo-30-Zonen nichts verloren. Die ersten zaghaften Schritte in diese Richtung sind ja auf der Wienburgstraße schon gemacht worden. Mit der seit 2001 gültigen Verordnung sollte dem Autofahrer klargemacht werden, dass er in ein Wohngebiet fährt und hier einheitliche Regeln gelten. Dies sollte und muss dann auch stadtweit so sein.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!