



**Statement des Automobil-Club Münster im ADAC
anlässlich der Sitzung der OPVU am 21.02.2013**

Sehr verehrte Damen und Herren.

Ein Jahr ist seit unserer letzten Vollversammlung vergangen und wir vom Automobil-Club Münster fragen uns, was hat dieses Jahr gebracht?

In den vergangenen Wochen hat uns die Lektüre der örtlichen Presse die freudige Botschaft gemeldet, dass die Unfallzahlen in Münster im vergangenen Jahr deutlich rückläufig waren. Wir finden, dass es ein Zeichen guter Zusammenarbeit in der Ordnungspartnerschaft wäre, wenn die Ordnungspartner unmittelbar darüber informiert würden, in welchen Bereichen und an welchen Stellen sich die Unfallzahlen verändert haben.

Kaum lagen die Zahlen auf dem Tisch, erklärten Sie, Herr Weiß, in der Presse, dass die Absenkung der Unfallzahlen in unmittelbarem Zusammenhang mit den eingeführten Geschwindigkeitsreduzierungen und den verstärkt durchgeführten Kontrollen zu erklären seien.

Herzlichen Glückwunsch!

Eigentlich werden nach dieser Aussage, die anderen Partner der Ordnungspartnerschaft doch gar nicht mehr gebraucht!

Eh ich es vergesse, laut einer Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 22. Januar 2013 haben sich die Unfallzahlen des vergangenen Jahres übrigens **Bundesweit** nach unten bewegt.

Wenn ich das Gutachten der Unfallversicherer richtig lese, sind ca. 46 % aller Unfälle in Münster auf Fehler beim Abbiegen, insbesondere beim Linksabbiegen über Kreuzungen, zurückzuführen.

Ich möchte aus dem bekannten Gutachten der Unfallversicherer zitieren:

4.5 Schwerpunkte des Unfallgeschehens

Schwerpunkte bei den Unfällen mit Personenschaden bilden mit insgesamt 46% die Abbiege- und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, also typische Knotenpunktunfälle. Zusätzlich entfallen 25% der Unfälle mit

Personenschaden auf Unfälle im Längsverkehr, die als Auffahrunfälle ebenfalls zu einem großen Teil den Knotenpunkten zuzuordnen sind.

Wenn ich nun richtig gezählt habe, hat die Stadt Münster im vergangenen Jahr an **27 Lichtsignalanlagen** separierte Linksabbieger eingerichtet. Das bedeutet, ein grüner Linksabbiegerpfeil signalisiert dem abbiegenden Kraftfahrer, dass er konfliktfrei abbiegen kann. Hier hat die Stadt also Maßnahmen ergriffen, die der Feststellung des Gutachtens, dass Knotenpunkte Unfallschwerpunkte sind, Rechnung tragen und meiner Meinung nach eine adäquate Maßnahme getroffen.

Dafür sage ich „Danke“!

Durch meine berufliche Tätigkeit **als Kraftfahreignungsberater** sehe ich durch diese Baumaßnahmen viele Gefahrenstellen entschärft.

Gestatten Sie mir hier eine kleine Zwischenbemerkung:

Ich sehe hier und da noch Korrekturbedarf: Manche Schaltzeiten der Lichtzeichenanlagen aus den untergeordneten Straßen sind so kurz berechnet, dass nur 2-3 Fahrzeuge es schaffen während der Grünphase zu fahren, obwohl ein größerer Bedarf bestünde. In der Regel fahren dann auch 5 Fahrzeuge..... Meine Damen und Herren, Sie können sich vorstellen, welche Farbe das Signal zeigt, wenn das letzte Fahrzeug fährt.

Die Frage ist, wird hier nicht neues Gefahrenpotential erzeugt?

Ich gehe aber davon aus, dass diese Maßnahmen an Unfallhäufigkeitsstellen durchgeführt wurden.

Und ich glaube, dass durch diese Maßnahmen ein großer Teil der positiven Zahlen hergeleitet werden kann.

Vielleicht ist es mir entgangen, aber über den Anteil dieser Maßnahmen an der Absenkung der Unfallzahlen habe ich noch nichts in der Presse gelesen.

Herr Vechtel, Herr Schulze Werner, haben Sie einen schlechteren Kontakt zur Presse als Herr Weiß?

Es wäre für die Mitglieder der Ordnungspartnerschaft sicher interessant, einmal Vorher- und Nachher-Zahlen zu erhalten.

Also messbare Ergebnisse der Maßnahmen.

Sowohl für die von der Stadt durchgeführten Maßnahmen, wie auch konkrete Ergebnisse der durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen.

Wie wirken sich die Veränderungen der Lichtzeichenanlagen aus?

Wie die Geschwindigkeitsmessungen?

Da diese Kontrollen, wie bekannt, ja nur an Unfallhäufigkeitsstellen durchgeführt werden, sollten die Zahlen dort doch interessant sein.

Die Frage ist: Haben sich an den Stellen, an denen konzentriert kontrolliert wird, die Unfallzahlen signifikant verändert?

Sollte das nicht der Fall sein, wie wir, wenn ich ehrlich bin, vermuten, wäre es wieder an der Zeit, daran zu erinnern, dass nicht die Masse der Kontrollen, sondern die Qualität der Kontrolle verändert werden sollte.

So wie es im Erlass des Innenministers steht: Anhalten und das Gespräch mit dem Verkehrsteilnehmer suchen. **Education!**

Der AC-Münster hat übrigens nicht, wie häufig vermutet wird, Probleme mit der Reduzierung der Geschwindigkeiten auf den Hauptverkehrsadern.

Probleme haben wir damit, dass die Schaltungen der Lichtzeichenanlagen nicht auf die veränderten Geschwindigkeiten abgestimmt werden (können?).

Wenn eine funktionierende grüne Welle existieren würde, wie es uns andere Städte vorführen, hätten unsere „Hochgeschwindigkeitsfahrer“ schnell herausgefunden, dass es sich nicht lohnt zu schnell zu fahren, da dann nur der, der im Bereich der zulässigen Geschwindigkeiten fährt,

freie Fahrt hat und nicht ausgebremst wird, weil er aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten zu früh die nächste Lichtzeichenanlage erreicht.

Wenn aber diese Angleicharbeiten nicht zeitgleich ausgeführt werden, erleben wir Situationen auf dem Ring, die man zu bestimmten Zeiten nur als „**Ampelhopping**“ bezeichnen kann.

Nicht nur **volkswirtschaftlicher Schaden** entsteht durch den stockenden Verkehr, sondern auch eine **unzumutbare Mehrbelastung** der Anwohner **durch mehr Lärm** und nicht zu vergessen die **erhöhte Abgasbelastung**. Fließender Verkehr produziert erheblich weniger Abgase als Stop-and-Go-Verkehr.

Zu der Diskussion zum Thema flächendeckende Reduzierung auf 30 km/h möchte ich folgendes anmerken:

Seit mehreren Jahren bitten wir die Stadt, unsere 30-Zonen so zu gestalten, wie es der Gesetzgeber vorgesehen hat. Ein vorfahrtregelndes Verkehrszeichen hat dort nichts zu suchen. Genauso wenig eine Fußgängerampel die Schulwege schützen muss. Eine Straße in einer 30-Zone darf nicht so konstruiert sein, dass sie den durchfahrenden Autofahrer zum Schnellfahren animiert, wie zum Beispiel auf der Mecklenburger Straße. Ein guter und ertragreicher Ort für Geschwindigkeitsmessungen?

Ich finde es befremdlich, wenn in der Argumentation angeführt wird, dass unsere 30-Zonen unter einer „Käseglocke“ der Verwaltung liegen, da sie vor einem bestimmten Stichtag eingerichtet wurden.

Wir sind der Meinung, dass mit relativ geringem Aufwand sich in unseren Wohngebieten die Verkehrssituation verbessern ließe.

Vielleicht sollte man zu diesem Thema einmal zu einem Workshop einladen.

Solange hier das Haus nicht bestellt ist, sollten keine Diskussionen über eine flächendeckende 30 km/h – Regelung geführt werden.

Zum Schluss eine Anregung:

Vielleicht sollten wir einmal darüber nachdenken wirklich neue Wege zu gehen.

Ich hätte da eine Literaturempfehlung für unser Planungsamt:

Es gibt noch ein Gutachten des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft.

Zum Thema

Shared Space

Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?

Beispiele und Empfehlungen für die Praxis

<http://www.udv.de/publikationen/>

Unfallforscher der Versicherungen

Lassen Sie uns doch mal was Neues wagen.

Warum suchen wir uns nicht mal einen Stadtteil Münsters aus und versuchen neue Wege zu gehen?

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Hermann Frisch, Verkehrsreferent des Automobil-Club Münster