

ACM rügt mobiles Radar

Kritik an der Politik

Münster. Der **Automobil-Club Münster** im **ADAC (ACM)** hat gehört, dass die **CDU-Ratsfraktion** die **Anschaffung** einer mobilen **Radaranlage** in Münster befürwortet. Laut einer **Pressemitteilung** nimmt der **ACM** diesen Sachverhalt „mit **Verwunderung**“ zur Kenntnis.

Die prognostizierten **Einnahmen** von mehreren **hunderttausend Euro** sowie die **Schaffung** von zwei **Arbeitsplätzen** in der **Behörde** hätten offenbar die anfängliche **Skepsis** ausgeräumt, heißt es in der **Mitteilung**. Sowohl die **CDU** als auch die **FDP** hätten sich noch im **Dezember** skeptisch geäußert.

„Nicht den **Empfehlungen** der **Gutachter** nach **stationären Anlagen** **wird gefolgt**“, heißt es weiter, „sondern der **Möglichkeit**, auch an nicht **unfallträchtigen Stellen** mit dieser **Radarmülltonne** **Geld** in die **Stadtkasse** zu spülen.“ Der **ACM** **vertrete** die **Auffassung**, dass eine **flächendeckende Überwachung** nicht mehr **Einsicht** führe. Erforderlich seien eine **Bewusstseinsveränderung** und **Vertrauen** in das **Handeln** von **Politik**: „Das **Ziel** die **Unfallzahlen** zu **senken**, sollte in den **Fokus** der **Betrachtung** gestellt werden.“

Ähnlich verhalte es sich mit der geplanten **Temporeduzierung**, bei der vor ihrer **Einführung** eine örtlich genaue **differenzierte Analyse** der **Unfallursachen** erfolgen solle: „**Man** kann natürlich alles auf die **Geschwindigkeit** schieben.“

Zusätzliche Maßnahmen an **Unfallschwerpunkten** wie etwa **Abbiegespuren** wären **bessere**, aber auch **kostenintensivere Lösungen**. Diese **Gratwanderung** - zwischen **Verkehrssicherheit** und **Ökonomie** sei **Sache** der **Politik**. „Das **gemeinsame Ziel**, das auch wir vom **Automobil-Club Münster** im Rahmen der **Ordnungspartnerschaft Verkehrs-unfallprävention**“ verfolgen, gerät **bei** der **aktuellen Stimmung**- und **Entscheidungslage** **leider** ins **Hintertreffen**“, heißt es.

Nur 50 Sachen – stadtweit

SPD hört deutliche Worte von Unfallexperten Schimmelpfennig und Becke

Von Günter Benning

Münster. Karl-Heinz Schimmelpfennig kennt sich aus mit Unfällen. Er hat viele kaltblütig geplant und durchgeführt. Seit über 32 Jahren lässt er es mit seinem Kollegen Manfred Becke krachen. Im Dienst der Wahrheitsfindung.

Wenn ein Unfallsachverständiger wie Schimmelpfennig seine Meinung sagt, zum Beispiel vor Gericht, hat das Folgen.

Angesichts der miserablen Unfallstatistik Münsters sagt er ganz klar: „Da müssen wir runter.“ Auch runter vom Gas: „Ich plädiere für 50 Stundenkilometer im ganzen Stadtgebiet.“ Umgehungsstraße ausgenommen...

So krass wollte es wohl SPD-Oberbürgermeister-Kan-



Oberbürgermeisterkandidat Wolfgang Heuer (l.) lässt sich von Manfred Becke (M.) in Wolbeck ein Fahrzeug zeigen, das für die niederländische Polizei einem Crashtest unterzogen wurde. Karl-Heinz Schimmelpfennig (r.) baut mit seinem Kollegen seit 32 Jahren professionell Unfälle nach. Foto: bn

„Wenn ich ins Taxi steige, sage ich immer, ich hätte was mit der Polizei zu tun. Dann fahren sie langsamer.“

Karl-Heinz Schimmelpfennig

didat Wolfgang Heuer gar nicht hören, der gestern in Wolbeck dem nach eigenen Angaben größten deutschen Sachverständigenbüro mit eigener Crashanlage einen Besuch abstattete.

Während des Gesprächs ließ Wolfram Kalthoff, Geschäftsführer des Tochterunternehmens CTS, Crashfilme ablaufen. 4000 davon bietet er per Internet Experten für ihre Untersuchungen an. Und Manfred Becke verteilte eine Grafik, die ausweist, wie schnell ein 70-Km/h-Fahrer noch ist, wenn der 50-Km/h-Fahrer längst steht. Nämlich 58 Stundenkilometer.

Man solle doch nicht naiv sein, poltert der Unfallexperte: Wo 50 dran stehe, werde 70 gefahren, und so weiter. . .

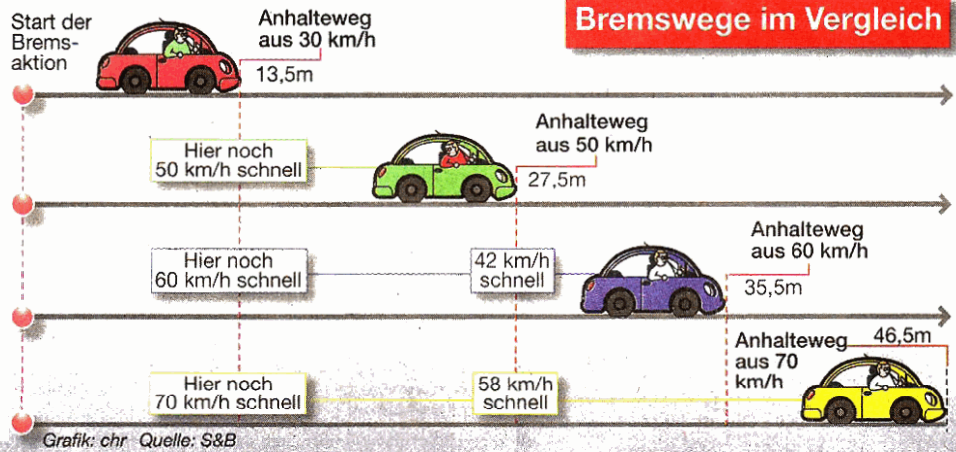
Naiv, das ist sicher auch Karl-Heinz Schimmelpfennig nicht, der in bewährter Schnellfahrermanier von Knöllchen schwadroniert,

die er mit 250 Sachen auf leeren Autobahnen kassiert hat. Wo man schnell fahren könne, werde auch schnell gefahren. Da sei er keine Ausnahme.

Deshalb würden rene Verbotsschilder im Stadtverkehr auch nichts bringen. Der Straßenraum gehöre optisch verkleinert. Bei einem Albersloher Weg mit vier Fahr- und einem Mittelstreifen, dürfte niemand einsehen, warum er nur 50 fahren sollte.

Die Gutachter verwiesen aber auch auf Länder wie Dänemark oder Schweden. Becke: „Da fährt jeder langsam.“ Warum? Wegen strenger Kontrolle und strenger Strafe. „Man muss mehr kontrollieren – irgendwann kapieren es auch die Deutschen, dass sie langsamer fahren sollten.“

Bremswege im Vergleich



Zum Thema

Unfallprävention

Der Rat beschließt am Mittwoch über die Aufstellung eines Verkehrssicherheitsprogramms 2009-2013. Ein Teil dieses Pro- ist die Limitierung der Höchstgeschwindigkeiten auf unfallträchtigen Straßen.

Videonachrichten von WN-TV auf westfaelische-nachrichten.de/wntv