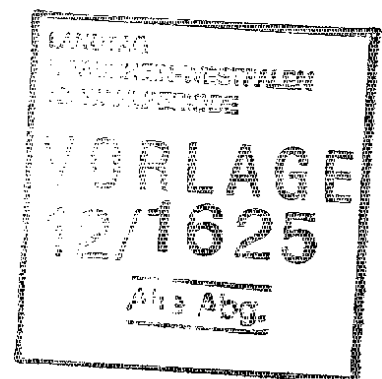


Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Technologie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

Verkehrssicherheit NRW

Verkehrssicherheitsbericht 1994 - 1996





Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Technologie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

Verkehrssicherheit NRW

Verkehrssicherheitsbericht 1994 - 1996



Wolfgang Clement, Verkehrsminister NRW

Mit ihrem 1994 aufgelegten Verkehrssicherheitsprogramm hat die Landesregierung einen neuen Anstoß gegeben, alles zu tun, um die Unfallzahlen weiter zu senken. Mit diesem Verkehrssicherheitsbericht 1994 bis 1996 legen wir Rechenschaft über das bisher Geleistete ab und beschreiben, welche Schritte wir künftig gehen wollen.

Kinder zu schützen, bleibt unser wichtigstes Ziel. Kinder brauchen unsere Hilfe, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme. Vor allem brauchen sie kinderfreundlichere Lebensverhältnisse - im Wohnviertel wie auch sonst. Dabei gilt: Eine Umgebung, die der besonderen Schutzbedürftigkeit von Kindern Rechnung trägt, kommt der Lebensqualität aller zugute.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist natürlich nicht nur eine Angelegenheit der Parlamente und der Regierungen, sondern eine fortwährende Aufgabe aller gesellschaftlichen Kräfte.

te. Mit meinem Dank an alle, die zu den in den letzten Jahren erzielten Verbesserungen der Unfallbilanz beigetragen haben, verknüpfe ich die Bitte, in den Anstrengungen für mehr Sicherheit auf unseren Straßen nicht nachzulassen.

Wolfgang Clement
(Minister für Wirtschaft und Mittelstand,
Technologie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen)



Vorwort	1
I. Einleitung	5
II. Die Unfallentwicklung 1994 bis 1996 im Überblick	6
1. Allgemeine Beschreibung der Unfallsituation	6
2. Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern	9
III. Dokumentation der Maßnahmen und Aktionen	11
1. Verkehrssicherheit durch Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Fahrausbildung	11
1.1 Verkehrsaufklärung	11
1.2 Verkehrserziehung	16
1.3 Fahrausbildung	20
2. Verkehrssicherheit durch Verkehrsrecht und Verkehrsüberwachung	23
2.1 Verkehrsrecht	23
2.2 Verkehrsüberwachung	24
3. Verkehrssicherheit durch Straßenraumgestaltung	28
3.1 Verkehrsregelung und Verkehrsbeeinflussung	28
3.2 Straßenbau	32
3.3 Verkehrsberuhigung	34
4. Verkehrssicherheit durch Nutzung des Umweltverbundes	37
4.1 Fußgängerverkehr	37
4.2 Radverkehr	38
4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	40
IV. NRW-Verkehrssicherheitspolitik im vereinten Europa	45
1. Das Programm der EU für 1997 bis 2001	45
2. NRW-Verkehrssicherheitspolitik im Rahmen des Programms der EU	45

Anhang 1 47

Alphabetische Übersicht der Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, die sich in den Jahren 1994 bis 1996 an den Tempo 30-Aktionen und Aufklärungskampagnen beteiligt haben.

Anhang 2 48

Alphabetische Übersicht der Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, die in den Jahren 1994 bis 1996 mit Landesmitteln geförderte Verkehrssicherheitstage durchgeführt haben

Anhang 3 49

Potentielle Kooperationspartner für Verkehrssicherheitstage
Ansprechpartner für die Gestaltung eines sicheren Straßenraums

Anhang 4 50

Straßenverkehrsunfälle und Unfallopfer in Nordrhein-Westfalen nach Kreisen und kreisfreien Städten

Anhang 5 51

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in Nordrhein-Westfalen nach Kreisen

Anhang 6 52

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in Nordrhein-Westfalen nach kreisfreien Städten

Den Verkehr sicherer zu gestalten, die Unfallzahlen zu senken wie auch Leben und Gesundheit der Menschen vor den Folgen des motorisierten Verkehrs zu schützen, sind die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms NRW '94. Eine weitere bedeutsame Verringerung der Unfallzahlen kann nur durch eine Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden, die sich gleichermaßen dem »Faktor Mensch« wie auch den übrigen Bedingungen für mehr Sicherheit auf den Straßen zuwendet.

NRW legt den Schwerpunkt seiner Verkehrssicherheitsarbeit auf die Zusammenarbeit mit den Kreisen, Städten und Gemeinden. Dieser Bericht will die Vielfalt der örtlichen Verkehrssicherheitsaktionen zeigen und damit Anregungen zu eigenen Anstrengungen geben. Er wird vom Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr gemeinsam mit dem Innenministerium, dem Ministerium für Schule und Weiterbildung, dem Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales sowie dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport vorgelegt und umfaßt die Jahre 1994 bis 1996 als Berichtszeitraum.

Diese Broschüre ist als Informationsschrift konzipiert, die sich in erster Linie an diejenigen richtet, die in den Kreisen, Städten und Gemeinden, den Vereinen und Verbänden dazu beitragen, die nach wie vor zu hohen Unfallzahlen zu senken. Sie bietet darüber hinaus jedem, der sich für die Verkehrssicherheit engagieren will, Beispiele, Tips und Informationen an. Die vorliegende Schrift ist gleichfalls als Bericht angelegt, in

dem die Landesregierung über die Umsetzung ihres Verkehrssicherheitsprogramms NRW '94 Auskunft gibt, aber auch mitteilt, welche neuen Entwicklungen absehbar sind, und wie sie darauf reagieren will.

Allgemeine Beschreibung der Unfallsituation

Die Unfallstatistik für das Jahr 1996 zeigt eine durchaus positive Entwicklung und setzt damit den Trend der letzten Jahre fort. Im Berichtszeitraum - d. h. im Vergleich zu 1994 -

- ging die Zahl der Verunglückten um 8 % zurück und
- nahm die Zahl der Getöteten um 14 % ab.

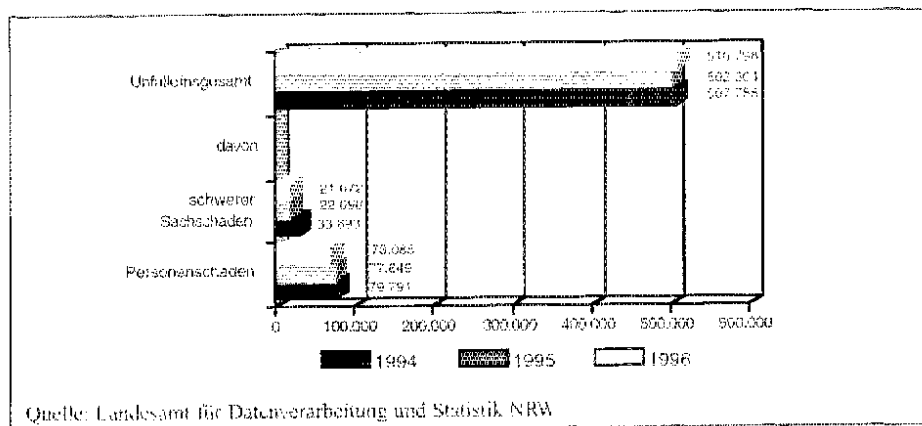
Nach wie vor passieren innerorts die meisten Unfälle, häufig unter Beteiligung der »schwächeren« Verkehrsteilnehmer: Kinder und ältere Menschen, Fußgänger und Radfahrer. Die Landesregierung hält deshalb an ihrer Entscheidung fest, die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort zu stärken.

1. Allgemeine Beschreibung der Unfallsituation

In Nordrhein-Westfalen blieb im Berichtszeitraum die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle bei rund 510.000. Demgegenüber sank die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 8 % (vgl. Abb. 1-1).

Diese positive Entwicklung vollzog sich ungeachtet eines weiterhin anhaltenden Zuwachses bei Kraftfahrzeugbestand und Fahrleistung: Die Zahl der Kraftfahrzeuge nahm im Berichtszeitraum um mehr als 3 % zu; zur Jahresmitte waren in Nordrhein-Westfalen mehr als 10 Millionen Fahrzeuge zugelassen.

Abb. 1-1
Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen



Gestiegen ist ebenfalls die Jahresfahrleistung, sie erhöhte sich im Berichtszeitraum um fast 4 % und wird nunmehr auf knapp 134 Milliarden km geschätzt (vgl. Tab. 1-1).

Tab. 1-1
Jahresfahrleistung und Bestand an Kraftfahrzeugen in NRW

Jahr	Jahresfahrleistung*	
	Med. Kfz-km	Kfz
1985	96	7.873
1986	102	8.131
1987	108	8.388
1988	113	8.646
1989	116	8.878
1990	120	9.106
1991	122	9.275
1992	125	9.497
1993	127	9.704
1994	129	9.867
1995	133	10.036
1996	134	10.200

* Jahresfahrleistung aller Kfz in Med. km, 1990 grobe Schätzung mit spezifischen Fahrleistungen von 1989.

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW; Daten für 1996 nach Angaben des Innenministeriums NRW

Bei den etwa 73.000 Unfällen mit Personenschaden verunglückten 1996 rund 95.000 Personen - das ist die geringste Anzahl seit Einführung der einheitlichen Verkehrsstatistik im Jahr 1953. Drei Viertel der Verunglückten wurden leicht verletzt; 1.163 Menschen verloren ihr Leben (vgl. Abb. 1-2 und Abb. 1-3).

Eine Differenzierung nach Ortslage und Straßenkategorie läßt erkennen, daß die Zahl der Verunglückten in allen Bereichen rückläufig ist. Auch auf den Autobahnen konnte der seit 1992 zu beobachtende Anstieg der Verunglücktenzahlen wieder durchbrochen werden: 1996 ging gegenüber 1994 die Zahl der Toten um 19 % und die der Verletzten um 9 % zurück (vgl. Abb. 1-4).

Auch wenn die spektakulären und medienwirksameren Unfälle in der Regel auf den Autobahnen und Landstraßen geschahen - die Mehrzahl der Straßenverkehrsunfälle ereignete sich nach wie vor auf den Straßen innerhalb geschlossener Ort-

Abb. 1-2
Verunglückte in Nordrhein-Westfalen

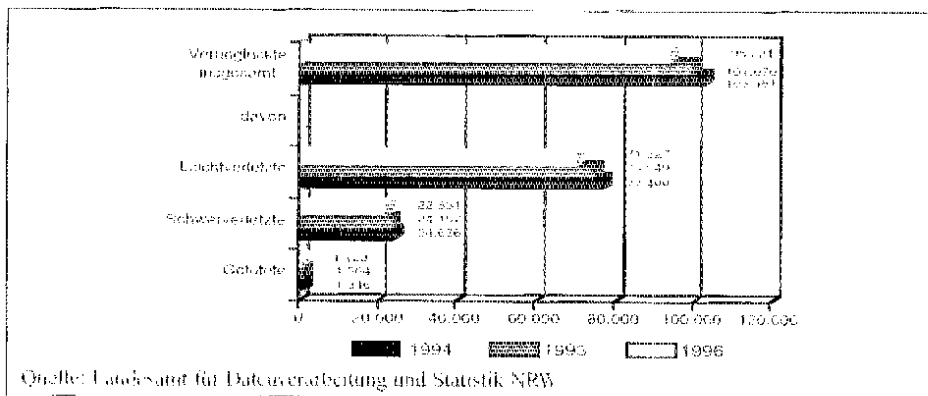


Abb. 1-3
Verunglückte in Nordrhein-Westfalen 1980 bis 1996

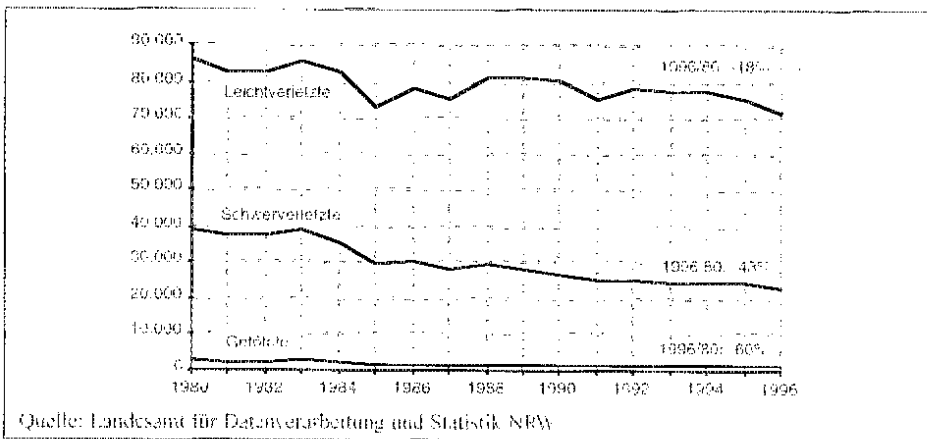
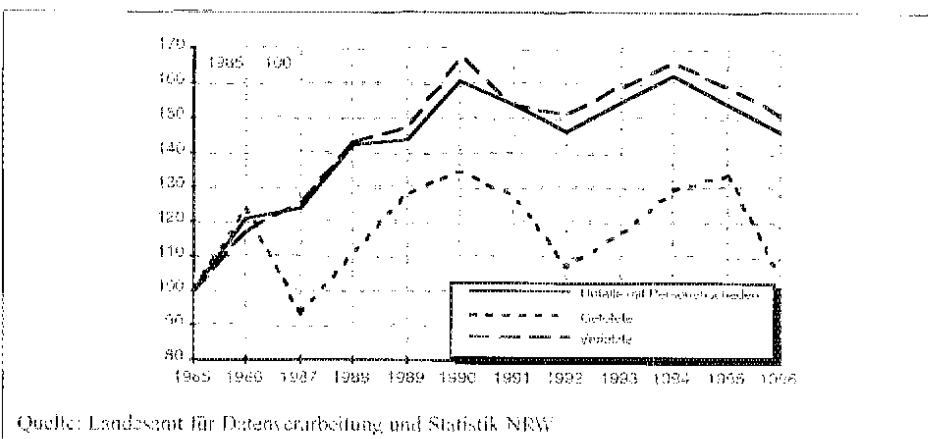


Abb. 1-4
Unfälle auf Autobahnen in Nordrhein-Westfalen 1985 bis 1996



schaffen: Rund 70 % aller Unfälle mit Personenschaden (vgl. Abb. 1-5) und mehr als die Hälfte aller Unfälle mit Schwerverletzten ereigneten sich innerhalb geschlossener Ortschaften in Nordrhein-Westfalen. Die Vielzahl baulicher und verkehrsregelnder Maßnahmen, die Verkehrsüberwachung und -aufklärung sowie die Förderung des Umweltverbundes haben insgesamt zu einer rückläufigen Unfallentwicklung innerorts geführt: Die Zahl der Unfälle sank im Berichtszeitraum um 8 % auf nahezu 68.000 im Jahr 1996; besonders deutlich fiel der Rückgang bei den Unfällen mit Getöteten aus: er erreichte 16 %.

Angesichts von 61.000 Verunglückten auf den Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften wird deutlich, daß hier die Verkehrssicherheitsarbeit ansetzen muß. Dies ist auch deshalb wichtig, weil insbesondere die sog. »schwächeren« Verkehrssteilnehmer überdurchschnittlich häufig Opfer innerörtlicher Unfälle wurden. So kamen 1995 - zur Mitte des Berichtszeitraums - von insgesamt 6.800 verunglückten Personen über 65 Jahren 4.900 und damit 72 % innerorts zu Schaden. Kinder und Jugendliche sind in ähnlich hohem Maße gefährdet (vgl. Abschnitt II. 2).

Allgemeine Beschreibung der Unfallsituation

Abb. 1-5
Unfälle mit Personenschaden in Nordrhein-Westfalen nach Ortslage

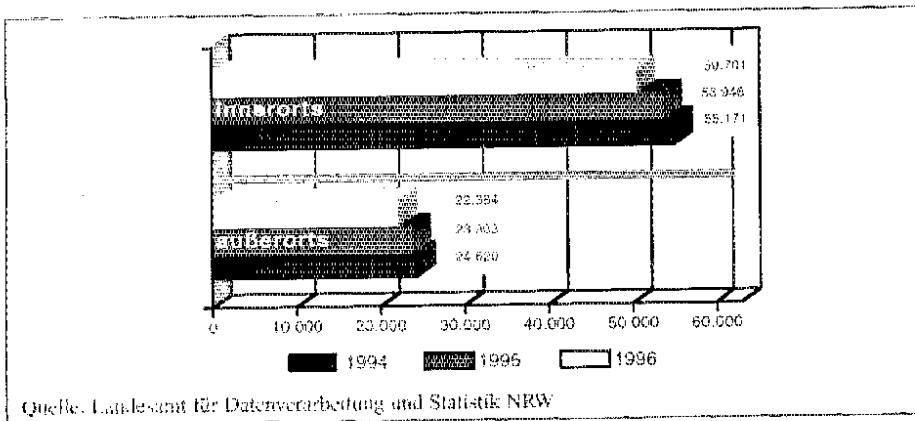
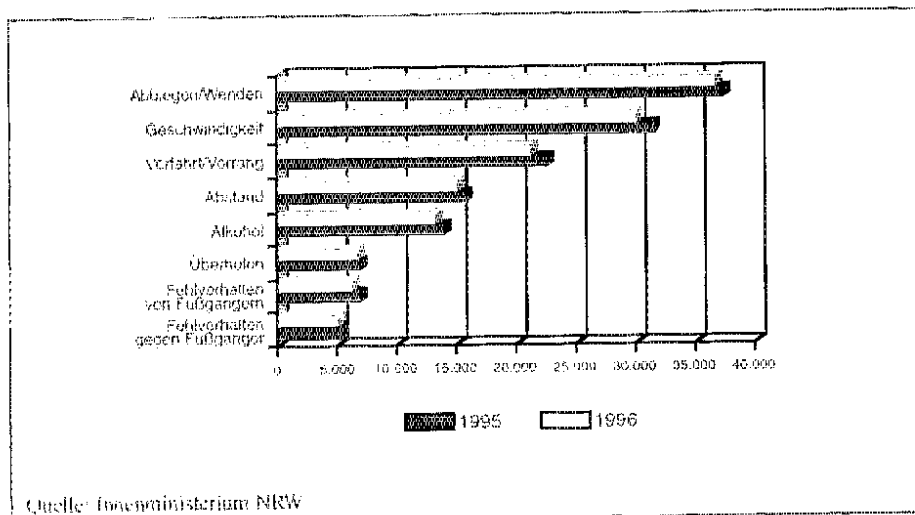


Abb. 1-6
Verkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen nach Hauptunfallursache



Eine Analyse der Unfallstatistiken nach den Hauptunfallursachen zeigt, daß auch 1996 »Fehler beim Abbiegen oder Wenden« die häufigste Unfallursache waren; 33 % der Unfälle mit Hauptunfallursachen konnten hierauf zurückgeführt werden. An zweiter Stelle stand »Nicht angepaßte Geschwindigkeit« mit 27 %; die weiteren Hauptunfallursachen sind - nach Häufigkeit geordnet - in Abbildung 1-6 aufgeführt.

Dabei ist festzustellen, daß die zweite Kategorie - Hauptunfallursache »Geschwindigkeit« - überproportional häufig zu besonders schwerwiegenden Unfällen führt. So verlor 1996 mehr als die Hälfte der Getöteten infolge nicht angepaßter - in der konkreten Situation zu hoher - Geschwindigkeit ihr Leben. Dies zeigt, daß der Verkehrsüberwachung und -aufklärung auch weiterhin eine hohe Bedeutung zukommt und Geschwindigkeitskontrollen keinesfalls als »Schikane« begriffen werden dürfen.



Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern

2. Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern

Im Jahr 1996 verunglückten in Nordrhein-Westfalen nahezu 11.500 Kinder, 57 Kinder starben. Eine Differenzierung nach Altersgruppen ergibt folgendes Bild:

Von den verunglückten Kindern kamen 24 % im Alter bis einschließlich 5 Jahren, 33 % im Alter von 6 bis einschließlich 9 Jahren und 43 % von 10 bis einschließlich 14 Jahren zu Schaden. Von den 57 bei Verkehrsunfällen getöteten Kindern waren 26 % der Altersgruppe bis unter 6 Jahren zuzurechnen, 39 % waren 6 bis einschließlich 9 Jahre alt und 35 % waren im Alter von 10 bis 14 Jahren.

Im Berichtszeitraum war eine insgesamt positive Entwicklung zu verzeichnen: Im Vergleich zu 1994 ging die Zahl der verunglückten Kinder um 7 % zurück - bei den unter 6-jährigen konnte ein Rückgang von 8 % beobachtet werden, in der Altersgruppe der 6- bis unter 10-jährigen nahm die Zahl der Verunglückten um 4 % und bei den 10- bis unter 15-jährigen sogar um 8 % ab (vgl. Abb. 2-1).

Vor allem für jüngere Kinder ist der Schulweg der häufigste und am regelmäßigsten benutzte Weg. In der Altersgruppe der 6- bis 9-jährigen verunglückten 9 % der im Straßenverkehr Verletzten auf dem Schulweg, bei den 10- bis 14-jährigen liegt der Anteil bei etwa 15 %.

Abb. 2-1
Bei Straßenverkehrsunfällen in Nordrhein-Westfalen verunglückte Kinder

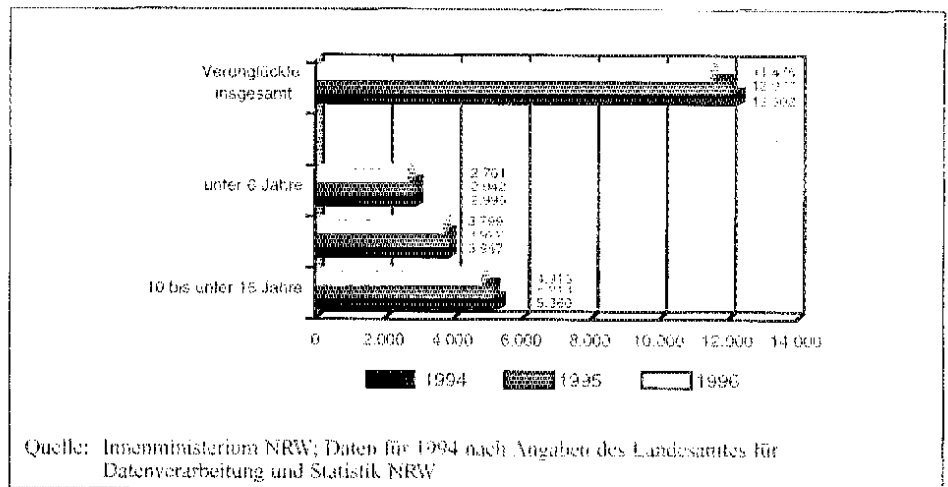
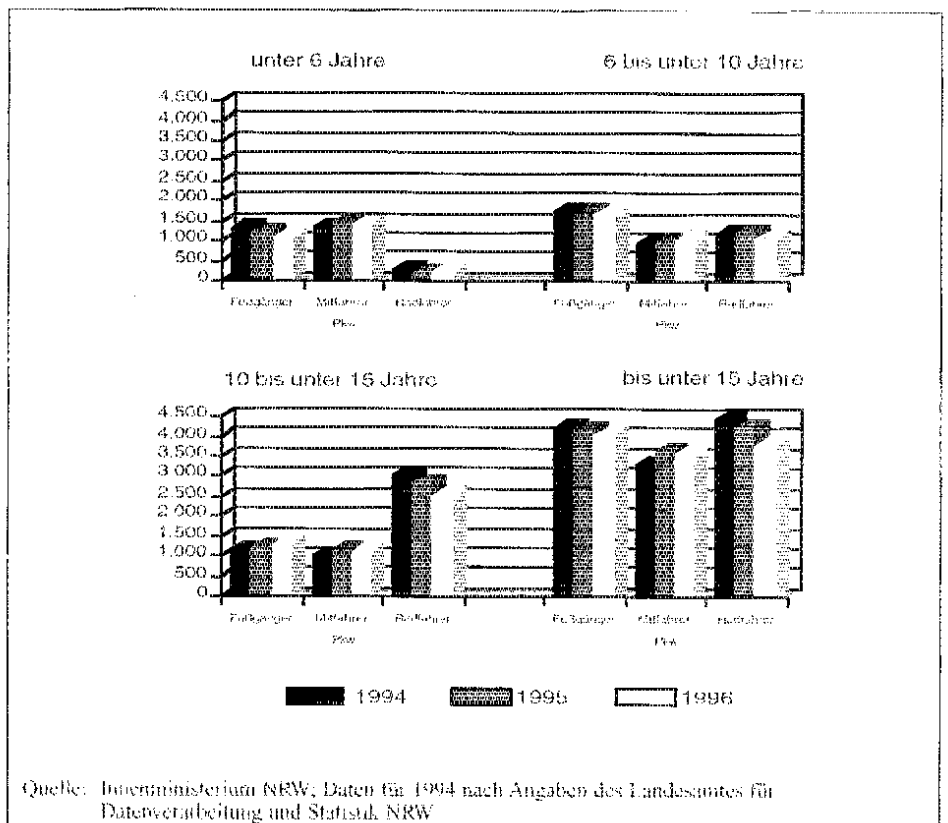


Abb. 2-2
Bei Straßenverkehrsunfällen in Nordrhein-Westfalen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung



Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern

Fächert man die Unfallstatistiken nach der Art der Verkehrsbeteiligung in Fußgänger, Mitfahrer von Pkw sowie Fahrradfahrer auf, so läßt sich folgende Verteilung feststellen:

Insgesamt verunglückten Kinder (1996) zu 33 % als Radfahrer, zu 35 % als Fußgänger und zu 31 % als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen. Dabei ist der Schwerpunkt in den einzelnen Alterskategorien deutlich unterschiedlich gelagert: In der Altersgruppe bis einschließlich 5 Jahren verunglückten Kinder mit einem Anteil von 52 % am häufigsten als Kfz-Mitfahrer, während die 6- bis 9jährigen als Fußgänger am stärksten gefährdet waren; sie verunglückten zu 45 % als Fußgänger. In der Alterskategorie der 10- bis 14jährigen verunglückte die Mehrzahl der Kinder - 51 % - als Fahrradfahrer (vgl. Abb. 2-2).

Von den verunglückten Kindern, die als Fußgänger und Radfahrer am Straßenverkehr teilnahmen, haben nach den polizeilichen Feststellungen nahezu drei Viertel die Verkehrsunfälle auch verursacht, wenn auch nicht verschuldet. Dies unterstreicht die besondere Unfallgefährdung der Kinder, auf die sich die Autofahrerinnen und Autofahrer einstellen müssen.

Auch wenn die Zahl der Kinderunfälle zurückgegangen ist, bleibt die Zahl der Verkehrstopfer im Kindesalter nach wie vor unerträglich hoch.

Unfälle und Unfallopfer sind nicht schicksalhaft als Tribut an die Mobilität hinnehmbar, ebensowenig darf der Rückgang der Unfallzahlen dazu führen, daß Bedenkenlosigkeit im Straßenverkehr gefördert und die Unfallgefahr verharmlost wird. Einer solchen Entwicklung muß mit regelmäßiger Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit, gezielter Verkehrsüberwachung, einer einsichtigen Verkehrsregelung und planmäßiger Straßenraumgestaltung begegnet werden. Beispiele dazu werden im folgenden Kapitel dokumentiert.

Verkehrssicherheit durch Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Fahrausbildung

Die von der Landesregierung durchgeführten oder von ihr angeregten Aktivitäten sind in ein integratives Konzept zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen eingebettet. Es zielt darauf ab, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu verbessern und beabsichtigt zugleich, die objektiven Bedingungen für mehr Verkehrssicherheit mit den Mitteln der Verkehrsplanung, der Verkehrslenkung, des Städtebaus und mit der Weiterentwicklung verkehrsrechtlicher Vorschriften zu verbessern.

Verkehrssicherheit ist jedoch mehr, als daß »keine Unfälle passieren«. Auch die indirekte Verkehrssicherheit gehört dazu. Die Schadstoffe in den Abgasen und der Verkehrslärm erreichen oft Ausmaße, die die Gesundheit konkret gefährden; eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bedeutet also auch, diese negativen Folgeerscheinungen des Verkehrs zu reduzieren.

Die Landesregierung hat die Weichen für mehr Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit im Straßenverkehr gestellt.

1. Verkehrssicherheit durch Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Fahrausbildung

1.1 Verkehrsaufklärung

Zu den Aufgaben der Verkehrsaufklärung zählt es, über die

Risiken des Straßenverkehrs zu informieren, Einsicht in fahrphysikalische Gesetzmäßigkeiten und menschlich-biologische Leistungsgrenzen zu vermitteln, über Verkehrsregeln aufzuklären und - nicht zuletzt - an Vernunft und Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer zu appellieren. Angesichts der hohen Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder konzentrierte die Landesregierung ihre Anstrengungen im Berichtszeitraum auf die flächenhafte Einführung von Tempo 30 in Wohn- und Erschließungsbereichen. Die verkehrssichernde Wirkung dieser Regelung wird verstärkt, wenn sie den Bürgerinnen und Bürgern in geeigneter Weise verständlich gemacht wird. Daher richteten sich die Aktionen der Verkehrsaufklärung zugleich auf die Vermeidung von Kinderunfällen wie auf die Werbung für angepasstes Fahrverhalten in Tempo 30-Zonen.

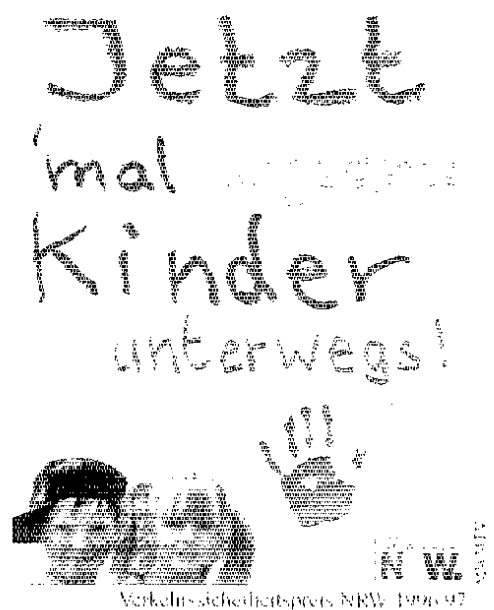
1.1.1 Maßnahmen und Aktionen

Verkehrssicherheitspreis NRW

Der vom Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr (MWMTV) ausgeschriebene Verkehrssicherheitspreis NRW 1996/97 macht »Kinderunfälle« zum Thema. Unter dem Motto »Jetzt 'mal langsam; Kinder unterwegs« soll im Rahmen eines Landeswettbewerbes für mehr Sicherheit von Kindern geworben werden. Dieser Wettbewerb wendet sich an alle Bürgerinnen und Bürger, Schulen

und Schülergruppen, Vereine und Verbände, Kommunen und Organisationen der Verkehrssicherheitsarbeit und fordert diese dazu auf, mit eigenen Vorschlägen an der Verbesserung ihrer individuellen Verkehrsumwelt mitzuwirken. Eine unabhängige sachkundige Jury bewertet sämtliche Einsendungen und ermittelt die Sieger.

Landeswettbewerb



Für den vorausgegangenen Landeswettbewerb 1994/95 unter dem Thema »Ältere Menschen - sichere Wege« konnte die Sachverständigenkommission aus 91 Beiträgen auswählen. Die Ideen und Vorschläge wurden in einer Broschüre veröffentlicht und so zur Nachahmung oder als Anregung für eigene Initiativen zur Verfügung gestellt. Die Dokumentation dieses Verkehrssicherheitspreises kann kostenlos beim MWMTV angefordert werden.



Verkehrssicherheit durch Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Fahrausbildung



Zielgruppe: Kinder

Im Berichtszeitraum wurden die Bemühungen fortgesetzt, Kinder an Aktionen zur Verkehrssicherheit zu beteiligen. Dazu gehörte auch, daß die Gemeinden gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit des Wohnumfeldes solche Problemlösungen erarbeiteten, die deren tatsächlichen Lebensgewohnheiten entsprechen. Die »Konferenz der Kinderbeauftragten in NRW« mit inzwischen über 30 kommunalen Kinderbeauftragten hat dieses Beteiligungskonzept nachhaltig unterstützt, insbesondere bei der Schulwegsicherung liegen bereits positive Ergebnisse vor.

Mehr Verkehrssicherheit für Kinder bedeutet aber auch, die Erwachsenen darüber zu unterrichten, wie sie selbst dazu beitragen können, mehr Sicherheit für Kinder zu schaffen. Dazu zählte u. a., sie über neue Regeln an Bushaltestellen zu informieren - seit August 1995 dürfen Busse, die sich einer Haltestelle nähern und Warnblinklicht eingeschaltet haben, nicht überholt werden; wartende Busse können, auch vom Gegenverkehr, allenfalls mit Schrittgeschwindigkeit passiert werden. Das MWMTV hat die neuen Regeln an Bushaltestellen in einem Info-Faltblatt einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht.

Ganz wichtig ist ebenfalls, die Erwachsenen immer wieder auf ihre Sicherungspflicht für Kinder im Auto hinzuweisen. Bei der Diskussion um

die hohe Unfallgefährdung von Kindern wird oft vergessen, daß inzwischen fast ebenso viele Kinder unter 15 Jahren als Mitfahrer im Auto verunglücken wie als Fußgänger oder Radfahrer (vgl. S. 9). Polizeikontrollen ergaben, daß ungeachtet dieser seit April 1993 eingeführten Sicherungspflicht nur 20 % der Jungen und Mädchen in altersgerechten Kindersitzen angeschnallt waren, während 60 % auf ungeeigneten Sitzen saßen und 20 % der Kinder gänzlich ungesichert im Auto mitfahren. Hier müssen die Erwachsenen weiter aufgeklärt werden.



Broschüre »Ein Kindersitz schützt Kinderleben«



Zielgruppe: Ältere Menschen

Nach wie vor zählen Senioren zu den Hauptzielgruppen der Verkehrsaufklärung. Aufgrund ihrer hohen Unfallgefährdung - nahezu jeder fünfte getötete Verkehrsteilnehmer ist älter als 65 Jahre - wird diese Zielgruppe auf örtlichen Verkehrssicherheitstagen mit besonderen Veranstaltungen angesprochen. Bei der Beratung der Senioren wirkte auch die Polizei durch gezielte Veranstaltungen, etwa in Seniorenwohnanlagen, mit. In Gesprächen wurde über Straßenverkehrserlebnisse im Wohnumfeld diskutiert sowie über verkehrssicheres Verhalten bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel informiert.



Zielgruppe: Junge Fahranfänger

An die jungen Fahranfänger richtete sich insbesondere die Landeskampagne »Keep cool - fahr' 30!«. Neben Broschüren, Kleinanzeigen, Aufklebern, Spanntransparenten und Plakaten, die über die Vorteile von Tempo 30-Zonen informierten, war Bestandteil dieser Aktion, daß sog. Tempo 30-Fahrer - ausgewählte jugendliche Autofahre-

rinnen und Autofahrer, die sich freiwillig zur Einhaltung der gebotenen Geschwindigkeit verpflichteten und so ihrer Altersgruppe als Vorbild dienten - direkt für angepasstes Fahrverhalten warben. Die von ihnen ausgefüllten Fahrtenbücher, in denen sie ihre Fahrindrücke bei Tempo 30 schilderten und die in der Presse veröffentlicht wurden, trugen zusätzlich dazu bei, Fahranfänger dazu zu bewegen, das Tempolimit zu beachten und so zur Vermeidung von Unfällen im unmittelbaren Wohnumfeld beizutragen.

Auch die Polizei wandte sich an diese Risikogruppe. In Zusammenarbeit mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit fanden auf örtlicher Ebene zahlreiche Informationsveranstaltungen statt. Hierzu zählten Diskoabende mit gezielten Aufklärungsaktionen in Jugendclubs und Diskotheken sowie Veranstaltungen in Vereinen und Betrieben. Das Innenministerium setzte dazu Polizei-beamtinnen und -beamte ein, die über die Problematik »Junge Fahrer« besonders informiert sind.



Verkehrssicherheitsberatung durch die Polizei

Die Verkehrssicherheitsberatung durch die Polizei ist eine tragende Säule der Verkehrserziehung und -aufklärung. In Veranstaltungen sind jährlich etwa zwei Millionen Verkehrsteilnehmer aller Altersgruppen informiert worden. Aufgrund ihrer erhöhten Unfallgefährdung standen dabei Kinder, junge Fahranfänger und Senioren im Vordergrund.

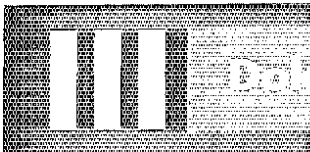


Einsatz der »Keep cool - fahr' 30!«-Materialien in Geldern



Großflächenplakat als Werbemedium der »Keep cool - fahr' 30!«-Kampagne





Verkehrssicherheit durch Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Fahrausbildung

Ein besonderes Ziel bleibt die Verringerung der Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern. Dazu wurden in den Kreispolizeibehörden unter Mitwirkung der Straßenverkehrsbehörden, der Kinderbeauftragten der Kommunen sowie der Universitäten-Gesamthochschulen Duisburg und Essen Konzepte entwickelt. Zu den durchgeführten Maßnahmen zählten beispielsweise gezielte Analysen von Kinderunfällen und - da zu wenige Eltern die gesetzlichen Gurtanlagepflichten für ihre Kinder beachten - Kontrollen, bei denen die Benutzung von altersgerechten Rückhaltesystemen für Kinder im Auto überprüft wurde (vgl. S. 12).

Ergänzend zu den örtlichen Aktionen der Kreise, Städte und Gemeinden legte auch die Polizei einen Schwerpunkt ihrer Öffentlichkeitsarbeit auf Tempo 30-Zonen. »Versuch's mal mit Gemütlichkeit«, »Schau mir in die Augen Raser« und »Die Straße ist für alle da« waren beispielhafte Aktionen, die auf die Vernunft der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer setzten, statt mit dem erhobenen Zeigefinger bzw. mit »Knöllchen« zu drohen. Auf örtlichen Diskussionsveranstaltungen konnten Bürgerinnen und Bürger gewonnen werden, um öffentlichkeitswirksam Aktionen vor Ort zu initiieren. Dazu zählten etwa Geschwindigkeitstests, Informationen und Urkunden für »sichere« Autofahrer oder Belobigungen für eine korrekte Fahrweise.

Die Ergebnisse zeigen, daß Verkehrssicherheitsberatung im Sinne einer vorbeugenden Verkehrs-

fallverhütung nur dann effizient ist, wenn alle für die Verkehrssicherheit Verantwortlichen zusammenarbeiten. Jeder sollte die Aufgaben übernehmen, für die er aufgrund seiner Fachkompetenz besonders geeignet ist.

Medien für örtliche Tempo 30-Aktionen

In Seminaren des MWMTV wurden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kreise, Städte und Gemeinden informiert, wie sie örtliche Tempo 30-Aktionen in eigener Regie vorbereiten und durchführen können. An diesen Seminaren, in denen in einem partizipativen Ansatz die jährlichen Konzeptionen der Kampagnen entwickelt wurden, nahmen im Berichtszeitraum jährlich etwa 250 Bedienstete aus rund 150 Kommunen teil. Die Jahreskampagnen standen 1994 und 1995 landeseinheitlich unter dem Motto »Tempo 30 schützt uns alle«, für 1996 lautete die Botschaft »Keep cool - fahr' 30!«, um vor allem die jugendlichen Autofahrerinnen und Autofahrer anzusprechen (vgl. S. 12).

Die Kommunen erhielten in den Seminaren Gelegenheit, an der Gestaltung der Werbemedien des Landes mitzuwirken. So konnten sie ihre lokalen Interessen einbringen und frühzeitig abschätzen, welche Medien für ihre eigenen Aktionen geeignet waren. Die Hauptmedien der Jahreskampagnen sind in Tabelle 1.1.1-1 aufgeführt; Anhang 1 enthält eine Übersicht der Städte, Kreise und Gemeinden, die sich in den Jahren



Keep cool - fahr' 30!
TEILNAHMEBEDINGUNGEN
Kampagne 1996

Vor- und Rückseite der Teilnahmekarte, mit der sich Interessenten für die »Keep cool - fahr' 30!«-Kampagne bewerben konnten

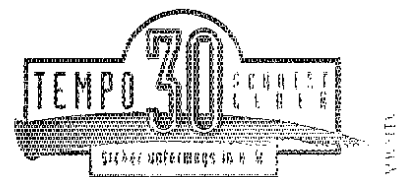
1994 bis 1996 an den Tempo 30-Aktionen und Aufklärungskampagnen beteiligt haben. Es bleibt zu wünschen, daß künftig noch mehr Kommunen durch ihre Mitarbeit dazu beitragen, Kinderunfälle zu vermeiden.

Um den lokalen Bezug der Kampagnen zu betonen, wurden im Ort bekannte Persönlichkeiten um ihr Bekenntnis zu den Tempo 30-Aktionen gebeten. In Broschüren oder in Hörfunkspots erklärten sie, warum sie in Tempo 30-Zonen die zulässige Höchstgeschwindigkeit einhielten: aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes. Diese »Bekenneraußerungen« von Prominenten bewogen örtliche Tageszeitungen, Hörfunk- und Fernsehsendungen, die Kampagnen zu unterstüt-

Tab. 1.1.1-1

Medien, die in den Jahreskampagnen vor Ort eingesetzt wurden


1994	1995	1996
Hauswerfendungen	Hauswerfendungen	Kleinanzeigen
Broschüren	Broschüren	Plakate
Handzettel	Plakate	Broschüren
Spanntransparente	Spanntransparente	Spanntransparente
Plakate	Hörfunkspots	Folien an Lkw-Unterschut
Außenwerbung an Bussen	Folien an Lkw-Unterschut	Hörfunkspots
Hörfunkspots	Aufkleber	Großfolien als Pkw-Aufkleber
Aufkleber	Kleine Wettbewerbspreise	Führerbücher f. »Vorbildfahrer«
Luftballons	Aufkleber	
Kleine Wettbewerbspreise	Kleine Aktions- und Wettbewerbspreise	



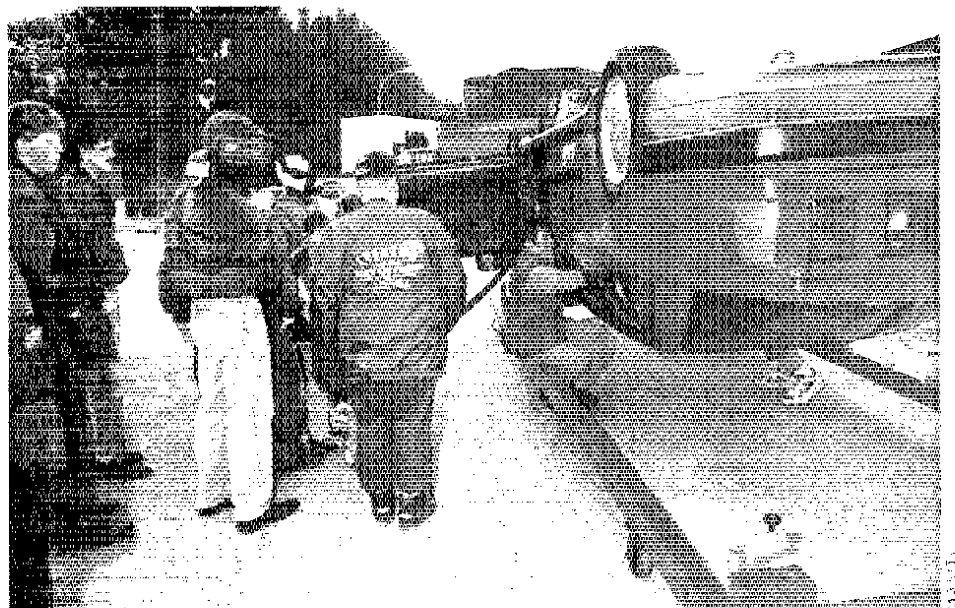
Tempo 30 Aufkleber

zen. Dies hat die Resonanz in der Bevölkerung ganz erheblich verstärkt.

Anhang 2 gibt einen Überblick, welche Städte, Kreise und Gemeinden in NRW mit Landesmitteln geförderte Verkehrssicherheitstage durchgeführt haben; Tabelle 1.1.1-2 listet die im Berichtszeitraum für Verkehrsaufklärungsmaßnahmen bereitgestellten Zuwendungen auf.

 **Verkehrssicherheitstage**

Zusätzlich zu den kostenlos bereitgestellten Landesmedien erhielten die Kreise, Städte und Gemeinden insgesamt jährlich etwa 1,4 Mio. DM Landesmittel zur Durchführung von örtlichen Verkehrssicherheitstagen. Solche »zugangsoffenen« Aktionen bieten die Gelegenheit, lokale Gruppen - z. B. Vereine oder ortsansässige Fahrradinitiativen - in die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort einzubinden. Der Schwerpunkt der örtlichen Verkehrssicherheitstage lag wie bei der Landeskampagne auf Aktionen für flächenhafte Tempo 30-Zonen. Durch diese thematische Verzahnung konnte die Effizienz der Maßnahmen erheblich gesteigert werden.



Demonstration an einem Überschlagsumfahre auf einem Verkehrssicherheitstag

Verkehrssicherheit durch Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Fahrausbildung

Tab. 1.1.1-2

Zusammenstellung der Zuwendungen für Verkehrsaufklärungsmaßnahmen in NRW 1994 bis 1996

Zuwendungsempfänger	Projekt	bewilligter Zuschuß in TDM			
		1994	1995	1996	Summe
Landesverkehrswacht NRW	Institutionelle Förderung	494	500	533	1.527
	Wanderausstellung	68	72	72	212
	Heckaufkleber »Achtung Schulanfänger«	21	22	23	66
	R.z.fahrprüfmateriale	62	64	63	191
	Vorträge an weiterführenden Schulen	15	15	15	45
	Karnevalsaktion gegen Alkohol am Steuer	105	110	115	330
Summe		765	783	823	2.371
Verkehrs-Institut Bielefeld	Miet- und Unterhaltungskosten	416	415	405	1.236
	Seminar-kosten	118	139	151	408
Summe		534	554	556	1.644
Allgert, Deutscher Fahrrad-Club	Fahradaktionstage	90	98	136	324
	Broschüren, Handzettel, Plakate	34	24	-	58
	Symposien	27	-	25	52
	Videofilme	80	75	-	155
	100 Tage ohne Auto	-	-	90	90
Summe		231	197	251	679
Kreis Mettmann	Jugendverkehrsschule	36	-	-	36
	Stadt Essen	-	-	88	88
	Stadt Gelsenkirchen	-	110	-	110
	Kreisverkehrswacht	1	49	-	50
	Fahrschule	68	-	-	68
	Verkehrswacht	35	-	-	35
Kreis Lippe	24	-	-	24	
Gesamtsumme		1.694	1.693	1.718	5.105

1.1.2 Perspektiven

Alle Bürgerinnen und Bürger sollten sich in der Stadt möglichst ungehindert und sicher bewegen können, auch als Behinderte. Auf Anregung des Fördervereins der Forschungsgemeinschaft »Das körperbehinderte Kind« e.V. an der Universität Köln bemüht sich das MWMFTV in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales (MAGS), dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport (MSKS), dem Lan-

desbehindertenrat und der Landesarbeitsgemeinschaft der Behindertenverbände um mehr Sicherheit der Behinderten im Straßenverkehr und um deren leichteren Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Da zahlreiche wissenschaftliche Erkenntnisse und eine Reihe von praktischen Beispielen im In- und Ausland eine Vielzahl von Planungsempfehlungen geben, soll - um deren breite Umsetzung in die Praxis zu beschleunigen - ein anwendungsorientiertes Handbuch als Beispiel- und Ideensammlung für die Verantwortlichen vor Ort erarbeitet werden.

1.2 Verkehrserziehung

Verkehrserziehung ist die gezielte Beeinflussung des Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen. Verkehrserziehung hat jedoch immer stärker auch eine integrative Funktion: Sie ist nicht ausschließlich Sicherheitserziehung, sondern darüber hinaus darauf ausgerichtet, zu partnerschaftlichem Verhalten und zu einer verantwortungsbewußten Verkehrsteilnahme auszubilden. Dementsprechend wurden die schulrechtlichen Grundlagen der Verkehrserziehung in NRW aktualisiert und

neu akzentuiert. Die Fülle der bis dahin bestehenden Einzelregelungen ist durch eine zusammenfassende Darstellung ersetzt worden, die klarstellt, daß Verkehrserziehung für alle Schulstufen verbindlicher Unterrichtsinhalt ist und darauf hinweist, daß sie auch Beiträge zur Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung zu leisten hat.

- 350 speziell geschulte Polizeibeamtinnen und -beamte - mit den angehenden Schulkindern das Verhalten an besonderen Gefahrenpunkten des künftigen Schulweges üben. Mit einem bei der Schulanmeldung ausgehändigten »Ereigniskalender« und der Info-Broschüre »Zur Schule - aber sicher ...« bekamen Eltern eine zusätzliche Möglichkeit, sich gemeinsam mit ihren Kindern über die Gefahren des Schulweges zu informieren.

sten Schultag erhalten die Eltern der Schulanfänger zwei Compact Discs (CD). Die erste CD ist für alle Erstklässler bestimmt, in ihr werden in Dialogform und mit unterstützenden Liedern die wichtigsten Verkehrssituationen akustisch nahegebracht. Die zweite CD, die sich an die 8- bis 10jährigen wendet, übermittelt in Form von Hörspielen Hilfen für ein sicheres Radfahren als Vorbereitung auf die Radfahrprüfung.

1.2.1 Maßnahmen und Aktionen

Verkehrserziehung im Vorschulalter

Bei der Verkehrserziehung im Vorschulalter stand die Vermittlung des Verkehrsgeschehens, der Verkehrsregeln und -gefahren im Vordergrund. Dies erfolgte beispielsweise durch Aufführungen der Verkehrspuppenbühne der Polizei. Die beim Puppenspiel behandelten und in begleitenden Gesprächen mit Erzieherinnen, Lehrern und Eltern diskutierten Themen waren z. B. »Hell und Dunkel«, »Erkennen geeigneter Überquerungsmöglichkeiten«, »Überqueren der Fahrbahn«, »Anschlappen im Pkw« und »Bedienen einer Fußgängerampel«. Die durch das Puppenspiel vermittelten Inhalte wurden mit den Kindern und den Eltern nachbereitet, zugleich wurden Hinweise auf mögliche Übungen in der Verkehrswirklichkeit gegeben.

Ein besonderes Thema im Vorschulalter war die Vermittlung der Verkehrswelt. Hierzu zählte auch, daß die Verkehrssicherheitsberater

Mit Beginn des Schuljahrs 1997/98 hat das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr zusammen mit dem Ministerium für Schule und Weiterbildung sowie dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport einen neuen Ansatz verwirklicht. Einige Wochen vor dem er-

Schulische Verkehrserziehung: Primarbereich

In der Primarstufe ist im Rahmen der Verkehrserziehung der Anteil psychomotorischer Übungen erhöht worden, um den häufig festzu-



Verkehrspuppenbühne der Polizei



Verkehrssicherheit durch Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Fahrausbildung



Radfahrausbildung in der Grundschule

stellenden motorischen Defiziten entgegenzuwirken und das Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen von Kindern im Grundschulalter zu trainieren. Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Intensivierung des Radfahrtrainings und der Radfahrausbildung durch handlungsorientierte Unterrichtseinheiten im Schul- und Wohnumfeld der Kinder, da die Wirksamkeit des Trainings im Straßenverkehr auf Wegen, die die Kinder tatsächlich nutzen, am größten ist. Zeitgleich erhielten die Eltern Informationen u. a. zu den Themenbereichen »Kindgerechtes Fahrrad«, »Motorische Fähigkeiten des Kindes« und »Übungen zum Erlernen des Radfahrens« sowie zum Thema »Helmtragen und sonstige Sicherheitsvorschriften«.

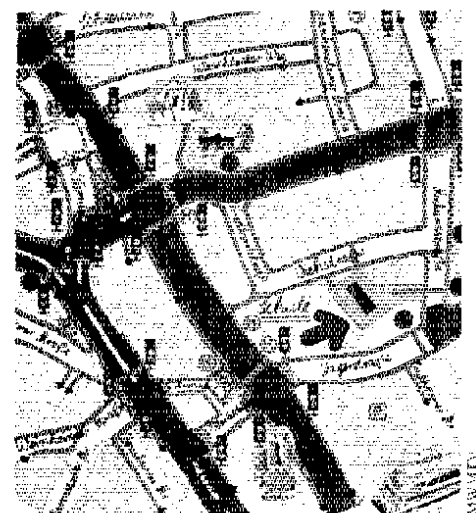
Schulische Verkehrserziehung: Sekundarbereich

Neben der Radfahrausbildung, die auch in der Sekundarstufe I fortgesetzt wird, wurde - gemäß der integrativen Ausrichtung der Verkehrserziehung - das Benutzen von Bussen und Bahnen eingehender als früher unter dem Aspekt der Sicherheits- und Umwelterziehung im Unterricht behandelt. Dazu arbeiteten die Schulen verstärkt mit den Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zusammen. Entsprechende Unterrichtsmaterialien wurden in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden in Nordrhein-Westfalen entwickelt und den Schulen zur Verfügung gestellt.

In der Sekundarstufe II soll die Verkehrserziehung zur verantwortlichen Teilnahme am Straßenverkehr führen. Sie richtet sich an Jugendliche und junge Erwachsene, die als Fahranfänger besonders gefährdet sind. Neben Themen der Sicherheitserziehung werden auch die medizinischen und psychologischen Aspekte der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr behandelt.

Schulwegsicherung

Für mehr Sicherheit auf den Schulwegen erstellen die Grundschulen in Zusammenarbeit mit den Kommunen und den örtlichen Polizeibehörden Schulwegpläne. Diese informieren Eltern bei der Einschulung ihres Kindes auf einem Stadtplanauszug über eine möglichst sichere Wegeverbindung. Problematische Punkte und Zonen im Straßenraum werden so erkennbar und kön-



Schulwegplan

nen durch geeignete bauliche oder verkehrslenkende Maßnahme entschärft werden.

Oft sind es kleine und einfache Maßnahmen, die mithelfen, die Wege der Schulkinder als Fußgänger oder Radfahrer sicherer zu machen. Im Jahr 1996 konnten im Rahmen des Förderprogramms »Radwege, Fußwege, Schulwegsicherheit« des MSKS 232 Maßnahmen zur Schulwegsicherung durchgeführt werden; damit wurde mehr als die Hälfte aller Maßnahmen des Straßenbauförderungsprogramms für die Schulwegsicherung eingesetzt.

Da trotz der vielerorts bereits realisierten Sicherungsmaßnahmen vor Schulen häufig zu schnell gefahren wird, sind im Berichtszeitraum von der Polizei intensive Geschwindigkeitskontrollen im Umfeld von Schulen durchgeführt worden. Dabei wurden 1996 insgesamt 1,2 Millionen Fahrzeuge gemessen, bei jedem zehnten Fahrzeug mußten - zum Teil erhebliche - Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt werden.

1.2.2 Perspektiven

Da es sich als sinnvoll erwiesen hat, Kinder und Jugendliche an der Verkehrssicherheitsarbeit aktiv zu beteiligen, ist für das Jahr 1997 geplant, daß die Polizei gemeinsam mit den Kindern und deren Eltern Tempo 30-Zonen verstärkt überwacht. Es ist vorgesehen, sowohl vorschriftsmäßig als auch zu schnell fahrende Autofahrerinnen und Autofahrer an-

Kinder und Tempo 30 in NRW

Übersicht von Medien und Aktionsmaterialien zur Durchführung von örtlichen Tempo 30-Aktionen 1997.

Zur Durchführung Ihrer Aktion stellt das Land NRW kostenlos das Aktionsmaterial zu Verfügung.



Sekunden gefährden Sekunden verletzen Sekunden töten

„Mensch ändere Dich. Fahr' 30!“
Tempo 30 schützt Leben.

Faltblatt, das über bereits vorproduzierte Medien für örtliche Tempo 30-Aktionen informiert

zuhalten und ihnen - je nach Fahrstil - Dank- oder Dankzettel zu übergeben. So erhalten die Fahrzeuglenker eine unmittelbare Rückmeldung über ihr Verhalten, zugleich werden die Kinder für typische Verkehrsgefahren sensibilisiert. Illustriert wird die Maßnahme u. a. durch eine Folge von

vier Plakaten, deren Botschaften »Sekunden gefährden.«, »Sekunden verletzen.«, »Sekunden töten.«, »Sekunden entscheiden.« auf das häufig zu beobachtende Fehlverhalten in Wohngebieten - zu schnelles Fahren - Bezug nehmen.

Verkehrssicherheit durch Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Fahrausbildung

1.3 Fahrausbildung

Eine stetig steigende Verkehrsdichte, stärker motorisierte Fahrzeuge und eine wachsende Anzahl von Verkehrsvorschriften machen es zunehmend schwerer, ein Kraftfahrzeug zu führen. Entsprechend gewachsen sind auch die Ansprüche an die Fahrausbildung: Neben der Schulung von fahrpraktischen Kenntnissen und dem Aufbau eines fundierten Regelwissens gehört zu ihren Ausbildungsschwerpunkten auch die Anleitung zu situationsorientiertem Handeln und partnerschaftlichem Miteinander im Verkehr sowie die Vermittlung eines umweltverantwortlichen Umgangs mit Mobilität.

1.3.1 Maßnahmen und Aktionen

Ausbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

Um den gestiegenen Anforderungen an die Fahrausbildung Rechnung zu tragen, befindet sich das Fahrlehrergesetz gegenwärtig in der Novellierung. Die von NRW mitgetragenen und initiierten Änderungen, insbesondere zur Ausbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, werden 1998 umgesetzt. Die Festschreibung einer stärkeren pädagogischen wie didaktischen Ausprägung der Ausbildung wird dann u. a. einen qualifizierteren Fahrschulunterricht zur Folge haben und zu einem verantwortungsbewußteren Verhalten der Fahrschüler führen.



Fortbildung

Mit der vorgesehenen Rechtsänderung ist die obligatorische Fortbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in bestimmten Intervallen verbunden. Auch diese Forderung der Länder hat im bisherigen Gesetzgebungsverfahren keinen Widerspruch gefunden.



Fahrschulüberwachung

Der im Verkehrssicherheitsprogramm NRW '94 erwähnte Modellversuch zur Fahrschulüberwachung konnte inzwischen erfolgreich abgeschlossen werden; mit einer Evaluationsstudie wurde die Wirksamkeit des neuen Verfahrens nachgewiesen. Das neue, zu einem großen Teil privatisierte Überwachungsver-

fahren wird seit Juli 1995 flächendeckend im Land NRW angeboten, mehr als 70 % der Straßenverkehrsbehörden des Landes bedienen sich bereits dieses Verfahrens. Es ist damit zu rechnen, daß sich die restlichen Straßenverkehrsbehörden zum Abbau eigenen Verwaltungsaufwandes nach und nach diesem neuen Verfahren anschließen.

1.3.2 Perspektiven

Angesichts des immer noch mehrfach höheren Unfallrisikos junger Fahrerinnen und Fahrer - die nachstehenden Abbildungen veranschaulichen, daß die 18- bis 24jährigen besonders gefährdet sind - muß die Fahrausbildung stetig weiter verbessert werden. Konkret bedeutet dies, u. a. die theoretische Ausbildung so zu verändern, daß sie nicht

Abb. 1.3.2-1

Gefötete Verkehrsteilnehmer pro 100.000 Einwohner der Altersgruppe (aktive Beteiligte und Mitfahrer)

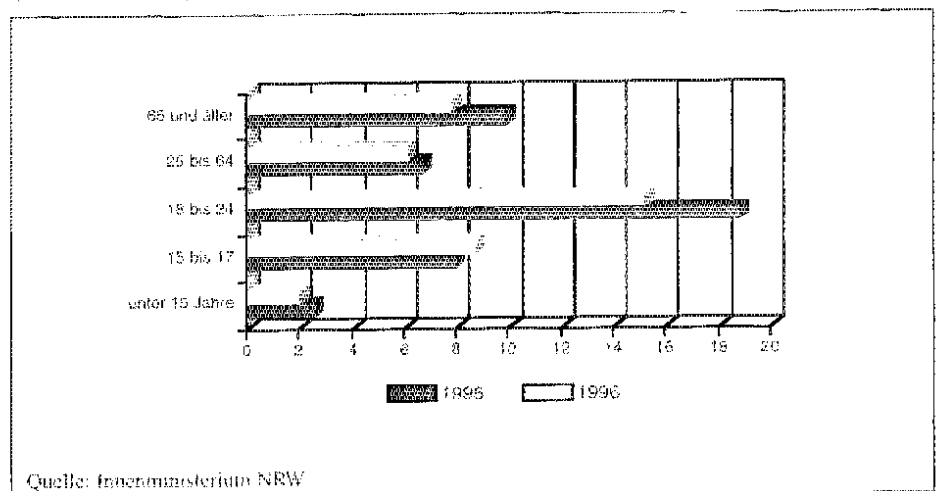
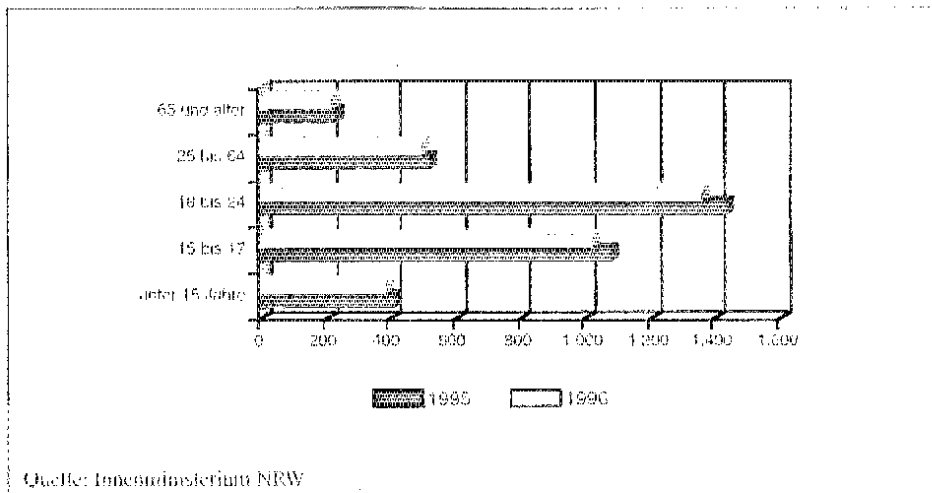


Abb. 1.3.2-2

Verletzte Verkehrsteilnehmer pro 100.000 Einwohner der Altersgruppe (aktive Beteiligte und Mitfahrer)



ausschließlich Regelwissen beinhaltet, sondern auch lehrt, mit »reignitionsöffnen« Verkehrssituationen umzugehen. Notwendig ist ebenfalls, die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer dazu anzuleiten, die Ausbildung verstärkt an jugend- bzw. entwicklungstypischen Inhalten auszurichten und in den Unterrichtsstunden auch Fragen der individuellen Risikobereitschaft oder der Selbsteinschätzung zum Thema zu machen.

Bislang ist es leider nicht gelungen, im Rahmen der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes eine zweite obligatorische Ausbildungsphase für junge Fahrerinnen und Fahrer festzuschreiben. Stattdessen hat sich der Bundesrat für die Einführung einer freiwilligen Fortbildung ausgesprochen. Es scheint jedoch erforderlich, eine verbindliche Fortbildung für alle Fahranfänger

vorzusehen, da diese nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis oft Situationen und Problemen gegenüberstehen, auf die die Fahrschule so nicht vorbereiten kann. In dieser zweiten Ausbildungsphase sollen die Erfahrungen als eigenverantwortliche Verkehrsteilnehmer aufgearbeitet und die jungen Fahrerinnen und Fahrer weiterhin zu regelgerechtem Verhalten angehalten werden.

Es ist allerdings zu befürchten, daß eine freiwillige zweite Ausbildungsphase - wie immer sie auch ausgestaltet wird - aufgrund der fehlenden Anreize und wegen der notwendigerweise anfallenden Kosten nicht in wünschenswertem Umfang angenommen wird. Mit diesem Modell dürfte sich eine Senkung der Unfallzahlen junger Fahranfänger nicht erreichen lassen.





Engagement vor Ort

Verkehrserziehung im Fach Textilgestaltung¹

Das nachfolgend skizzierte Modellbeispiel demonstriert, daß auch im Fach Textilgestaltung verkehrserzieherische Akzente gesetzt werden können. Die Einordnung des Themas »Machen wir uns sichtbar!« erfolgte unter Bezugnahme auf die Unterrichtsreihe »Kleidung - unsere zweite Haut«, die an der Realschule Schweitzer Allee, Dortmund, mit Schülerinnen und Schülern der 7. Klasse durchgeführt wurde. Die gesamte Unterrichtsreihe umfaßte folgende Inhalte:

- Funktionen der Kleidung
- Kleidung im Straßenverkehr - Machen wir uns sichtbar!
- Welchen Einfluß hat die Mode auf mich?
- Altkleider - wohin damit?
- Andere Länder - andere Kleidung

Zu Beginn der Unterrichtsstunden zum Thema »Kleidung im Straßenverkehr - Machen wir uns sichtbar!« sollten die Schüler ihre eigene Situation als Verkehrsteilnehmer reflektieren, über Verkehrsgefahren nachdenken und Ideen entwickeln, wie sie sich durch Kleidung im Verkehr schützen können. Damit es zu den für den Textilunterricht typischen Lernhaltungen »Erleben«, »Machen« und »Verstehen« kommen konnte, erhielten die Schüler zunächst Gelegenheit, ihre Kleidung, Schultaschen, Rucksäcke etc. nach ihren Ideen mit reflektierendem Material zu versehen.

Da der Anlaß für die Konzeption der Projektreihe die Teilnahme der Schule am Landeswettbewerb NRW 1994/95 »Ältere Menschen - si-

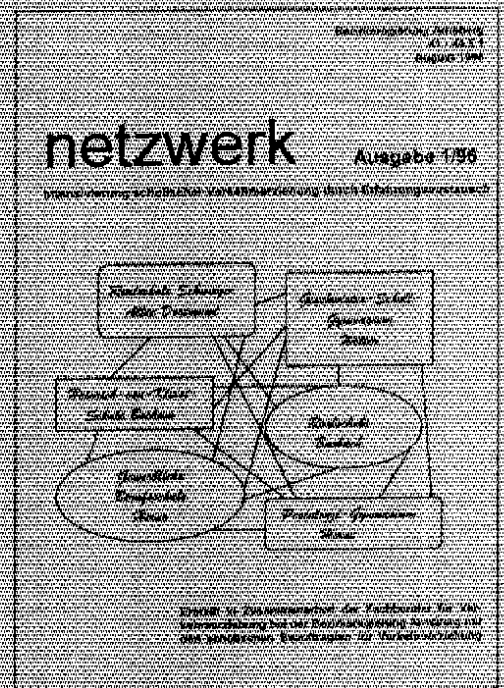
chere Wege« war, wurde in einem zweiten Schritt überlegt, wie die Kleidung von älteren Mitbürgern verkehrsauffälliger gestaltet werden könnte. Da dieser Altersgruppe eine allzu auffällige Ausstattung ihrer Kleidung eher »unangenehm« ist, schlugen die Schüler vor, reflektierende Streifen anzubringen, die nur bei Bedarf sichtbar sind. So könnten z. B. unter dem Mantelkragen, der bei Dunkelheit hochgestellt werden kann, oder an der Innenseite einer Hand- bzw. Einkaufstasche Reflektoren angebracht werden.

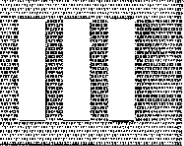
Anschließend stellten die Schüler ihre Lösungen in einer Sento-

renwohnanlage vor und diskutierten mit den Bewohnerinnen und Bewohnern über die Praktikabilität ihrer Vorschläge.

Zum Abschluß der Unterrichtseinheit trug die Klasse zusammen, welche Berufsgruppen ihre Kleidung selbstverständlich mit Reflektorstreifen ausstatten.

¹ Harte, A. (1996): Kleidung im Straßenverkehr - Machen wir uns sichtbar! In: Bezirksregierung Arnsberg (Hrsg.): Netzwerk. Intensivierung schulischer Verkehrserziehung durch Erfahrungsaustausch (S. 4-5) Ausgabe 1/96.





Verkehrssicherheit durch Verkehrsrecht und Verkehrsüberwachung

2. Verkehrssicherheit durch Verkehrsrecht und Verkehrsüberwachung

2.1 Verkehrsrecht

Verkehrssicherheit ist vom Verhalten jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers abhängig - wer allein von Ge- und Verboten, Regeln und Vorschriften eine geordnete Verkehrsregelung erwartet, überschätzt die Möglichkeiten des Verkehrsrechts.

Für die Wirksamkeit von Verkehrsvorschriften sind vielmehr zwei Faktoren entscheidend: einerseits müssen die bestehenden Regeln und die daraus erwachsenen Verhaltensvorschriften den Verkehrsteilnehmern hinreichend bekannt sein - eine Untersuchung darüber, welche Verhaltensvorschriften das Verkehrszeichen »verkehrsberuhigter Bereich« beinhaltet, beweist jedoch, daß mitunter Wissensdefizite bestehen (vgl. auch S. 35) - und andererseits müssen die geltenden Regeln als sinnvoll und begründet angesehen werden, um handlungsleitend zu wirken.

Die Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit müssen folglich zum einen darauf ausgerichtet sein, mit Aufklärungsmaßnahmen Verkehrsteilnehmer über Zeichen, Regeln und Verkehrsvorschriften zu informieren, zum andern gilt es, bestehende Verkehrsvorschriften auch darauf hin zu überprüfen, ob sie einsichtig sind.

2.1.1 Maßnahmen und Aktionen



Temporeduzierung innerorts

Mit der flächenhaften Ausweisung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten wurde der Forderung nach verständlichen Regelungsansätzen nachgekommen. Da Tempo 30-Zonen wesentlich dazu beigetragen haben, die Verkehrssicherheit in NRW insgesamt zu verbessern, sind inzwischen zahlreiche weitere Zonen eingerichtet worden. Der in der Vergangenheit oft erfolgte kostenaufwendige Umbau von Straßen, der diese dem Charakter des Wohnbereichs anpaßt, ist allerdings finanziell nicht durchzuhalten, so daß Tempo 30-Zonen inzwischen weitgehend nur noch durch verkehrslenkende und verkehrsregelnde Maßnahmen (Beschilderungen, Markierungen etc.) ausgewiesen werden.



Zeichen 274.1 StVO



Zeichen 274.2 StVO



Temporeduzierung auf Autobahnen

Die Zahl der Tempolimits auf Autobahnen ist im Vergleich zu 1994 weiter gewachsen, aufgrund der Zunahme des Verkehrs mußten auf weiteren Strecken des nordrhein-westfälischen Autobahnnetzes Geschwindigkeitsbegrenzungen vorge-schrieben werden. Inzwischen ist auf

etwa 27 % des Autobahnnetzes die Geschwindigkeit aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zeitweise oder dauernd durch Verkehrszeichen beschränkt. In einigen Fällen waren dabei auch die Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen erfüllt.



Lkw-Überholverbote auf Autobahnen

Für generelle Lkw-Überholverbote auf Autobahnen besteht, wie neue Untersuchungen deutlich machen, kein Anlaß. Ein Überholverbot für Lastkraftwagen hat nur dann einen positiven Einfluß auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit, wenn über seine Anordnung aufgrund genauer Kenntnis der örtlichen Situation von Fall zu Fall entschieden wird. Nennenswerte Veränderungen hinsichtlich der Länge der mit Lkw-Überholverboten ausgerüsteten Strecken haben sich im Berichtszeitraum nicht ergeben; zur Zeit sind nach wie vor nahezu 20 % der Richtungsfahrbahnen in NRW mit dauerndem oder zeitlich beschränktem Lkw-Überholverbot versehen.



Alkohol, Drogen, Medikamente

Im Rahmen der anstehenden Novelle des Straßenverkehrsgesetzes bildet die Nachschulung von Kraftfahrern in Aufbauseminaren ein zentrales Element. Das neue Verkehrs-



Verkehrssicherheit durch Verkehrsrecht und Verkehrsüberwachung

recht sieht dabei in vielfältiger Weise Möglichkeiten für eine Verhaltensbeeinflussung von Kraftfahrern vor. Neben Kursen für Fahranfänger und mehrfach auffälligen Kraftfahrern werden für alkoholauffällige Kraftfahrer auch spezielle Seminare angeboten, an die besondere Qualitätsanforderungen gestellt werden.

Das System der Fahrerlaubnis auf Probe und das Mehrfachtäter-Punktsystem sollen künftig nicht mehr nur der Feststellung von Defiziten bei der Kraftfahreignung dienen, sondern auch Angebote und Hilfestellung enthalten, solche Eignungsdefizite zu beheben. Das geschieht durch Aufbau Seminare (Nachschulung) sowie durch das Angebot einer freiwilligen verkehrspsychologischen Beratung. Der Gedanke der Freiwilligkeit soll durch ein »Bonus-System« bei der Punktbewertung unterstützt werden.

Bei der Erforschung der Zusammenhänge zwischen Cannabiskonsum und Fahrtüchtigkeit ist ein entscheidender Durchbruch gelungen: Im Rahmen des im Verkehrssicherheitsprogramm NRW '94 erwähnten Forschungsvorhaben des MWMTV »Cannabis im Straßenverkehr« konnte durch Wissenschaftler der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf nachgewiesen werden, ab welcher Wirkstoffkonzentration im Blut ein Konsument von Haschisch fahrtüchtig ist. Das vorliegende Ergebnis der Untersuchung hat weltweit Aufsehen erregt. Bevor diese Erkenntnisse jedoch Eingang in Rechtsnormen finden können, bedarf es noch einer internationalen wissenschaftlichen Diskussion.

Bislang ist es nicht gelungen, die bestehenden Blut-Alkohol-Grenzwerte zu korrigieren. Die Anstrengungen der Landesregierung, den vom Gesetzgeber festgelegten Wert für die relative Fahrtüchtigkeit von 0,8 auf 0,5 Promille zu senken, sind bisher an der starren Haltung der Bundesregierung und einiger Landesregierungen gescheitert. Positiv entwickeln sich jedoch die Bemühungen, anstatt der Blutalkoholmessungen auf Atemalkoholmessungen umzustellen. Es ist damit zu rechnen, daß in nächster Zeit eine diesbezügliche Rechtsänderung eintritt.

2.1.2 Perspektiven

Im Verkehrsrecht liegt der Schwerpunkt weiterhin auf der Durchsetzung einer stadtverträglichen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, mit Ausnahme des Netzes der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, auf denen nach wie vor 50 km/h gelten soll. Diese für die Verkehrssicherheit wie für das Leben in der Stadt gleichermaßen wichtige Maßnahme scheiterte bislang an der fehlenden Unterstützung durch den Bund und die Mehrheit der Länder.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Autobahnen wird nach wie vor ein auf europäischer Ebene harmonisiertes Tempolimit favorisiert.

2.2 Verkehrsüberwachung

Die Unfallstatistiken zeigen deutlich, daß im Interesse der Ver-

kehrssicherheit geschaffene Vorschriften, eine effektive Verkehrsaufklärung und eine zielgruppenorientierte Verkehrserziehung allein nicht ausreichen, um einen sicheren Straßenverkehr zu gewährleisten: Im Berichtszeitraum wurden in NRW mehr als eine Million Verkehrsunfälle polizeilich registriert; die Polizei wird auch weiterhin jedem mitgeteilten Unfall nachgehen. Die Mehrzahl der Unfälle ist darauf zurückzuführen, daß Verkehrs Vorschriften und -regeln nicht beachtet werden. Notwendig ist es also auch, bestehenden Regeln und Gesetzen mit Hilfe der Verkehrsüberwachung - und notfalls auch mit nachhaltigen Sanktionen - zur Durchsetzung zu verhelfen.

Der Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrsüberwachung konzentriert sich auf örtliche und zeitliche Unfallhäufungsstellen bzw. -strecken sowie auf Hauptunfallursachen, während die kommunalen Behörden die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten an Gefahrenstellen, die Beachtung des Rotlichts an Lichtzeichenanlagen und die Ordnung des ruhenden Verkehrs überwachen.

2.2.1 Maßnahmen und Aktionen

Polizeiliche Verkehrsüberwachung

Zur Erhöhung der erkennbaren polizeilichen Präsenz, die normengerechtes Verkehrsverhalten verbessern

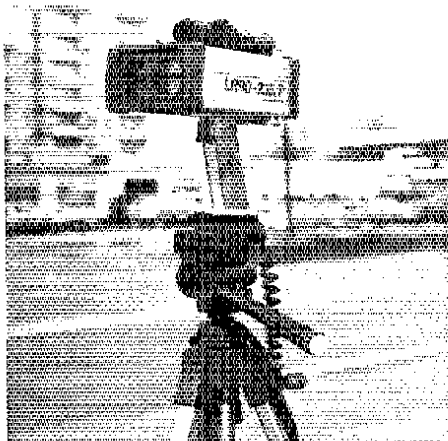
soll, wurden verstärkt uniformierte Polizeibeamtinnen und -beamte eingesetzt.

Unabhängig von der Verfolgung und der im Einzelfall in Betracht kommenden Ahndung wird - mehr als in der Vergangenheit - möglichst jede Verkehrsteilnehmerin bzw. jeder Verkehrsteilnehmer nach einem Verstoß angesprochen und über die mit dem Fehlverhalten verbundene Gefahr informiert. Hierdurch soll das Verständnis für die Beachtung von Verkehrsregeln gefördert und dem »Verkehrsstünder« das Entdeckungsrisiko bewußt gemacht werden. Besondere Bedeutung wird dabei der Bekämpfung von grob verkehrswidrigem Verhalten - z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen (»Raser«) oder zu dichtes Auffahren (»Drängler«) - beigemessen; die Polizei ist hier verstärkt tätig gewesen.

Um die Überwachungseffektivität zu steigern, ist die technische



Fahrradstorte



Lasergeschwindigkeitsmeßgerät

Ausstattung weiter verbessert worden. Neben den bereits seit Jahren vorhandenen Radargeräten verfügt die Polizei seit Anfang 1997 über 480 Lasergeschwindigkeitsmeßgeräte. Zur Überwachung besonders gefährlicher Fehlverhaltensweisen auf Autobahnen wurden mit Videoanlagen ausgerüstete Polizeifahrzeuge eingesetzt, derartige Fahrzeuge werden künftig auch für den Einsatz außerhalb von Autobahnen beschafft.

Da Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Kinder und Senioren, zu den im Straßenverkehr am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmern zählen, sind deren Wege verstärkt überwacht worden. Im Umfeld von Kindergärten und Schulen wurden daher ebenso wie im Bereich von Seniorenwohnanlagen intensive Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.

Radfahrverkehr führt häufig zu Konflikten mit anderen Verkehrs-

Verkehrssicherheit durch Verkehrsrecht und Verkehrsüberwachung

teilnehmerinnen und -teilnehmern. Dem unfallträchtigen Risikoverhalten von und gegenüber Radfahrerinnen und Radfahrern wurde mit Fuß- und Rad-Streifen entgegengewirkt. In den Innenstadtbereichen zählen Polizeibeamtinnen und -beamte wieder zum alltäglichen Erscheinungsbild.

Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Güterverkehr sind vielfach besonders folgenschwer, so daß hier nach wie vor eine intensive Überwachung stattfindet. Im Berichtszeitraum sind pro Jahr etwa 150.000 Lkw polizeilich überprüft worden, für die Überwachung von Gefahrguttransporten und das Treffen von Erstmaßnahmen bei Unglücks-

fällen steht der Polizei neuerdings ein computerunterstütztes Informationssystem zur Verfügung.

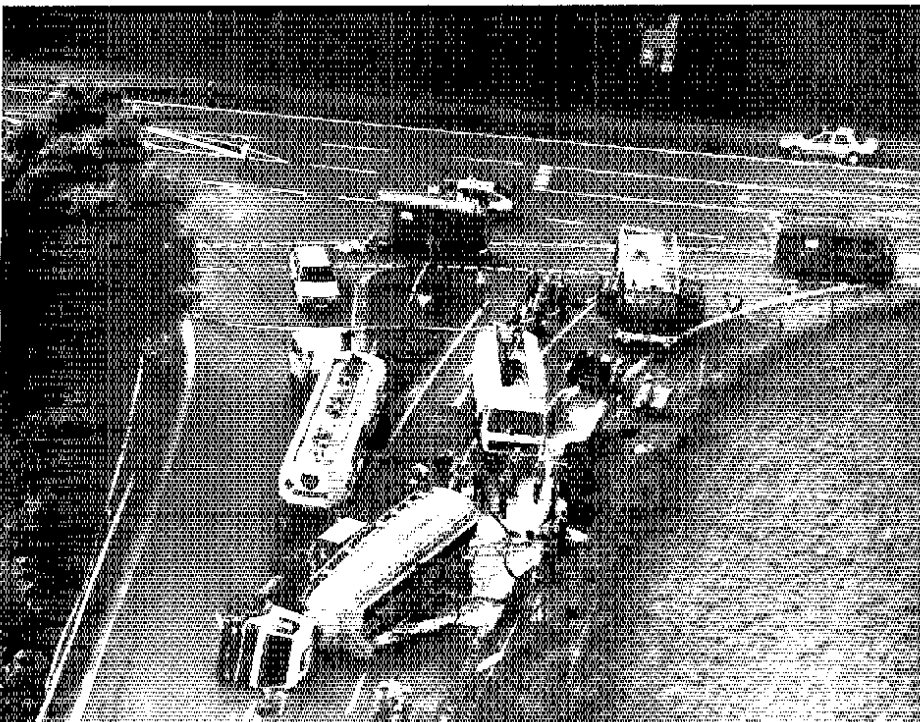


Verkehrsüberwachung durch Kommunen

Mit der Änderung des Ordnungsbehördengesetzes (§ 48 Abs. 3) ist - neben der Überwachung des ruhenden Verkehrs - auch die Kontrolle der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im fließenden Verkehr an Gefahrenstellen auf die Kommunen übergegangen. Eine aktuelle Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bestätigt, daß Verkehrsüberwachung in kommunaler Regie einen positiven Einfluß auf das Unfallgeschehen hat.

2.2.2 Perspektiven

Bekanntermaßen sind die im Berichtszeitraum erfreulicherweise weiter gesunkenen Unfallzahlen das Ergebnis zahlreicher Maßnahmen und der Anstrengungen vieler Stellen. Leider zeigt sich die in unserer heutigen Gesellschaft verbreitete »Ellbogenmentalität« aber immer stärker auch im Straßenverkehr. Ein angemessenes und verantwortungsbewußtes Verkehrsverhalten ist ein wichtiger Bestandteil des gesamten sozialen Verhaltens. Darauf müssen Verkehrsaufklärung und -erziehung stärker eingehen. Angesichts der in den nächsten Jahren erwarteten Zunahme des Verkehrs ist ein Umdenken unerläßlich.



Gefahrgut-Unfall

Raster zur Analyse von Kinderunfällen¹

Unfallstatistiken geben über die Verteilung der Unfallzahlen hinaus nur wenige Hinweise darauf, welche Faktoren für das Entstehen von Kinderunfällen ursächlich sind. In einem Modellversuch wurden daher die 47 Verkehrsunfälle des Jahres 1995, die sich im Essener Stadtgebiet III ereigneten, näher untersucht.

Eine Detailauswertung der Unfälle nach nebenstehendem Analysegitter kommt u. a. zu den Ergebnissen, daß

- Kinder beim Überqueren breiterer Straßen mit mehr als zwei Fahrstreifen deshalb verunglückten, weil sie sich oft nur bis zur Straßenmitte absicherten;
- Kinder auf ampelgeregelten Mittelinseln häufig nicht auf »Grün« warteten, sondern trotz Fußgänger-Rotlichts die Fahrbahn kreuzten und dabei übersahen, daß sie sich hierbei zuerst nach rechts - und nicht wie üblich zuerst nach links - absichern müssen;

- bei nahezu allen Unfällen mit Kindern unter 6 Jahren Sichtbehinderungen durch parkende Kfz, Bepflanzungen o. ä. unfallbegünstigend waren

Um Kinderunfälle zu vermeiden, sollten also in (breiten) Straßen häufiger als bisher Mittelinseln eingebaut werden, die Kindern ein abschnittsweises Überqueren der Fahrbahn ermöglichen; bei der Anlage von Mittelinseln ist außerdem das Freihalten des Sichtfeldes für bzw. auf Kinder zu berücksichtigen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern ist es darüber hinaus notwendig, ihnen an ampelgeregelten Fußgängerfurten das Überqueren der Straße möglichst in einem Zuge, d. h. ohne Zwischenhalt auf einer Mittelinsel, zu ermöglichen.

	Unfall X	Unfall Y
4 Unfallort		
5 Unfallort		
6 Wochentag		vor der Polizei
25 Charakteristik der Unfallstelle		rumme, nicht positiv
26 Besonderheiten der Unfallstelle		Unfall
27 Verkehrsregelung		umstände, Kennzeichen
28 Geschwindigkeitbegrenzung		gemäß Unfall
29 Lichtverhältnisse		unzureichend
30 Straßenbefestigung		
31 Straßenzustand		
32 Witterung		
Alter des Kindes (Jahre)		
Fußgänger		
Radfahrer		
Begleitperson		
allein		in den
kurze Beschreibung des Unfallherganges		Wortwahl
Kind wechselt von rechts nach links		zusätzlich
Kind wechselt von links nach rechts		erfahrene
Sichtbehinderung durch parkende Kfz, Gebüsch etc.		Besten
Fahrbahnbreite (m)		überläuft
Anzahl der Fahrstreifen		
VU beim Überqueren der 2. Richtig od. eines 2. Fahrstreifens derselben Richtung		

¹ Dipl.-Ing. Wendt, I. (1996): Einzeluntersuchung von Unfällen: Untersuchung des MWMV von Unfällen unter Beteiligung von Kindern im Essener Stadtbezirk III in 1995, unveröffentlichter Bericht.

Verkehrssicherheit durch Straßenraumgestaltung

3. Verkehrssicherheit durch Straßenraumgestaltung

3.1 Verkehrsregelung und Verkehrsbeeinflussung

Eine effektive Nutzung des vorhandenen Straßenraums verlangt nicht nur eine wirksame Steuerung des Kfz-Verkehrs, die Anforderungen an eine moderne Verkehrsregelung und -beeinflussung sind vielmehr deutlich weiter gefaßt. Sie hat auch die Belange des Fußverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen, die im Verkehr bestehenden Zielkonflikte zu beachten und durch geeignete Steuerungsverfahren auszugleichen. Dabei sind die gewählten Steuerungsverfahren so aufeinander abzustimmen, daß sie dem Komfort und dem Sicherheitsbedürfnis aller Verkehrsteilnehmergruppen entsprechen. Dazu zählt zum Beispiel, die Konflikte zwischen Autofahrern und Fußgängern an Lichtsignalanlagen zu entschärfen oder Bussen und Bahnen durch intelligente Technik Vorrang zu gewähren.

3.1.1 Maßnahmen und Aktionen

Sichere Straßenüberquerung für Fußgänger

Fußgängerüberwege sind - richtig angelegt - bedeutend sicherer als das unregelte Überqueren der Fahr-

bahn. Bei vorhandenem Bedarf haben die örtlichen Behörden alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um eine sichere Querungsstelle für Fußgänger einzurichten. Wenn der Bedarf besteht und die Anordnung eines Überweges aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt werden muß, sind alternative Lösungen - wie z. B. Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen - zu realisieren.

Sicherheit der Fußgänger an Lichtsignalanlagen

Zahlreiche mit einer Lichtsignalanlage ausgestattete Kreuzungen wurden vorrangig unter dem Aspekt einer leistungsfähigen und beschleunigten Abwicklung des motorisierten Verkehrs konzipiert, Fußgängern und Radfahrern wurde häufig nur die verbleibende Restzeit innerhalb eines Signaturlaufs zugewiesen. Viele Unfälle mit diesen Verkehrsteilnehmern sind also auch darauf zurückzuführen, daß der Kraftfahrzeugverkehr an Ampelanlagen oft immer noch steuerungstechnisch bevorzugt wird. Um sicherzustellen, daß die Belange der Fußgänger ausreichend beachtet werden, findet zur Zeit erneut eine landesweite Überprüfung der Lichtsignalanlagen statt, an denen sich 1996 schwere Fußgängerunfälle ereignet haben. Die örtlich zuständigen Behörden sind aufgefordert worden, die Anlagen bei erkennbaren Sicherheitsmängeln auf eine dem Komfort und dem Sicherheitsbedürfnis der Fußgänger entsprechende Signalregelung umzustellen.

Vorrangschaltung für den öffentlichen Verkehr

Busse und Straßenbahnen werden durch den starken Autoverkehr häufig behindert. Dies bedeutet für die Fahrgäste des ÖPNV längere Fahrzeiten und für die Verkehrsbetriebe längere - und dadurch teurere - Umlaufzeiten der Fahrzeuge. Deshalb werden ampelgeregelt Kreuzungen mit Vorrangschaltungen für den öffentlichen Nahverkehr ausgestattet, so daß die Fahrzeuge bei Annäherung an eine Kreuzung nach Möglichkeit eine ungehinderte Durchfahrt erhalten.

Vorrangschaltungen für Busse und Bahnen an den Signalanlagen werden gemäß den Bedarfsanmeldungen der Städte Betriebe gemeinsam durch das MWMTV und das MSKS zeitnah gefördert. Sie sind sowohl in den Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienenstrecken als auch in den Rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystemen (RBBL) enthalten. In den Jahren 1994 bis 1996 konnten von den zu beschleunigenden Schienenstrecken Abschnitte mit einer Gesamtlänge von etwa 35 km fertiggestellt werden: 10 km sind derzeit im Bau.

Im gleichen Zeitraum wurden 21 Rechnergesteuerte Beschleunigungs- und Betriebsleitsysteme mit einem Kostenvolumen von rund 164 Mio. DM in die Förderung aufgenommen. Mit der Errichtung der Anlagen konnte zum überwiegenden Teil bereits begonnen werden.



Kreisverkehrsplätze

Die positiven Auswirkungen von Kreisverkehrsplätzen auf die Verkehrssicherheit und ihre weiteren Vorteile in bezug auf die Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit haben sich auch im Berichtszeitraum bestätigt. »Kleine« Kreisverkehrsplätze gehören inzwischen zum Standard bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit. An vielen Stellen des Landes sind »kleine« Kreisverkehrsplätze entstanden, die sich insbesondere als Mittel zur Geschwindigkeitsdämpfung an Orts- und Gemeindegängen und damit zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer in der Ortsdurchfahrt bewährt haben. Die Zahl der schweren Unfälle mit Personenschaden konnte - im Vergleich zu den Unfallzahlen an Einmündungen und Kreuzungen - drastisch gesenkt werden. Im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützt das Land den Bau derartiger Kreisverkehrsplätze mit finanziellen Zuwendungen.

Neben den klassischen Kreisverkehrsplätzen gibt es sog. »Mini-Kreisel«. Dies sind in anderen europäischen Ländern - z. B. in Großbritannien die sog. »Roundabouts« - zu den Standardknotenpunkten zählende Kreisverkehrsplätze mit begrenztem Flächenanspruch. In NRW wird zur Zeit ein Versuch durchgeführt, der Erkenntnisse bringen soll über die Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit, Sicherheit und die städtebauliche Einpassung. Mini-Kreisverkehrsplätze haben einen Außendurchmesser von weniger als



Kreisverkehr an der B 70 im Stadtgebiet von Altwiss

26 Metern, besitzen Vorfahrt für die Kreisbahn und sind mit einer überfahrbaren Mittelinsel in Form einer Markierung oder einer Kalotte ausgestattet. Der Vorteil der überfahrbaren Mittelinsel besteht darin, daß größere Fahrzeuge die Mittelinsel soweit nötig mitbenutzen können, während Pkw den Mini-Kreisel »wie einen Kreisverkehr« befahren. Erste Erfahrungen mit Mini-Kreiseln sind positiv, sowohl hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit als auch hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit. Neben der Markierung der Mittelinsel besteht die Ausstattung von Mini-Kreiseln aus den in den Knotenpunktzufahrten aufgestellten Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) in Verbindung mit einem Zusatzzeichen (drei kreisförmige schwarze Pfeile auf weißem Grund). In der Kreisfahrbahn wird auf das Zeichen 301 (Vorfahrt) verzichtet. Außerdem ist auf der Kreisfahrbahn vor jeder Knoten-

punktzufahrt ein die Kreisfahrbahn betonender Pfeil markiert.



Wegweisende Beschilderung

Um ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern Orientierungshilfen zu geben, bedarf es einer eindeutigen Beschilderung. Wegen der hohen Geschwindigkeiten auf den Autobahnen hat sich hier die Landesregierung die Genehmigung der in der Beschilderung verwendeten Zielangaben vorbehalten. Die Begrenzung der Zahl der Zielangaben und deren Festlegung nach einheitlichen Kriterien erleichtert Autofahrern die Orientierung.

Die Wegweisung für Autofahrer bietet jedoch Radfahrern bei ihren Fahrten abseits der Hauptverkehrsstraßen kaum Orientierungshilfen. Deshalb ist eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr ein wichtiger Baustein beim Aufbau ei-

Verkehrssicherheit durch Straßenraumgestaltung

nes flächendeckenden Radwegenetzes. Die Landesregierung hat hierzu Handlungsempfehlungen veröffentlicht und in einem Seminar den örtlich zuständigen Behörden die Grundzüge der Wegweisung erläutert. Darüber hinaus fördert das MSKS ein übergreifendes Radwegenetz mit einheitlichen Wegweisungen (vgl. S. 39).

Bessere Informationen für den Kfz-Verkehr

In NRW sind inzwischen rund 1.800 Datenerfassungsanlagen auf Autobahnen installiert worden. Damit können für etwa 75 % des NRW-Autobahnnetzes automatisch Verkehrsinformationen erzeugt werden. Zusätzlich hat die Polizei die von ihr bislang manuell erstellten Verkehrsmeldungen automatisiert; diese automatisierten Meldungen werden dem WDR bereits übermittelt. Damit sind in NRW die Voraussetzungen dafür geschaffen, Verkehrsinformationen digital flächendeckend zu übertragen. Dabei werden, parallel zum laufenden Rundfunkprogramm, digital kodierte Informationen auf einem speziellen Verkehrsmeldkanal, dem Traffic Message Channel (TMC), gesendet, die Autofahrer jederzeit mit Hilfe des Radio Data Systems (RDS) abfragen können. Dabei erhalten sie nur diejenigen aktuellen Meldungen, die sie für ihre Fahrtstrecke benötigen - wobei diese Meldungen in den gängigen Landessprachen abgerufen werden können. Da allerdings die Voraussetzungen für diesen besseren Verkehrswarndienst bisher nur in ei-

nigen wenigen Bundesländern geschaffen werden konnten und die Rundfunkindustrie erst 1997 einen entsprechenden Empfänger auf dem Markt anbieten wird, hat sich der Start von RDS-TMC erheblich verzögert.

Die Implementierung des Stau-
management-Konzeptes in den Verkehrsrechnerzentralen Leverkusen und Recklinghausen durch die beiden Landschaftsverbände soll noch 1997 erfolgen. Die dann installierten Datenverarbeitungssysteme machen eine Früherkennung von Stautwicklungen möglich und erlauben zugleich, Stauwarnungen frühzeitig an den Verkehr auszustrahlen.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen

In NRW sind gegenwärtig 350 km Richtungsfahrbahnen mit

Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgestattet, auf 150 km Richtungsfahrbahnen sind dementsprechende Anlagen in Bau. Für weitere 250 km Richtungsfahrbahnen sind Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Planung.

Zusätzlich sind fünf Wechselverkehrszeichenanlagen geplant. Im Berichtszeitraum konnten die Anlagen auf den Autobahnen

- A 1 (Autobahnkreuz Dortmund - Unna - Tank-Raststätte Lichten-dorf),
 - A 3 (Autobahnkreuz Heumar - Autobahnkreuz Leverkusen),
 - A 44 (Anschlußstelle Soest - Auto-bahnkreuz Dortmund/Unna) und
 - A 45 (Anschlußstelle Meinerzhagen - Anschlußstelle Drolshagen)
- fertiggestellt werden.



Wechselverkehrszeichenanlage auf der Autobahn A 44

Integriertes Verkehrsmanagement

Die Regionalen Verkehrsleit-zentralen Arnberg und Köln über-nehmen inzwischen auch die Auf-gaben einer Verkehrsinformations-zentrale. Sie geben die aktuellen Störfallmeldungen weiter und wer-den darüber hinaus Informationen wie zum Beispiel Verkehrslen-kungshinweise, ÖPNV-Hinweise und Verkehrsprognosen anbieten sowie den Informationsaustausch mit den benachbarten Verkehrsinformations-zentralen durchführen.

Die endgültigen Datenverar-beitungssysteme, die dafür sorgen, daß Informationsverbreiter - wie z. B. der Rundfunk - die für sie relevanten Informationen erhalten, werden zur Zeit installiert. Vorab angeschlossen sind bereits der WDR, die T-Traffic und die Mannesmann Autocom, die die Nutzung dieser Informationen für Mehrwertdienste zur Zeit im Rahmen eines Feldversuches erproben. Der WDR könnte mit Hilfe der aktuellen automatischen Verkehrsmeldungen bereits heute seinen herkömmlichen Verkehrsfunk aktualisieren, macht aber insgesamt von diesen Möglich-keiten bisher nur wenig Gebrauch. Dies wird sich hoffentlich ändern, wenn RDS-TMC als Regeldienst be-trieben wird.

Eine besonders wichtige Rolle spielt der Datenaustausch mit den Verkehrsinformationszentralen der Nachbarländer. Im Rahmen der von der Europäischen Kommission geför-derten Projekte CENTRICO und IN-TERMATRIX soll die Verkehrsinfor-mationszentrale Köln mit den Ver-

kehrsinformationszentralen Utrecht, Driebergen, Brüssel und Metz ver-knüpft werden; eine Einbindung der im Aufbau befindlichen Zentralen in Rheinland-Pfalz und Hessen ist eben-falls vorgesehen. Ziel ist ein grenz-überschreitender Austausch von für die Beteiligten relevanten Verkehrs-informationen.

Die für den Großraum Bo-chum geplante Konzeption zur Er-zeugung multimodaler Verkehrshin-weise mußte aufgrund von Verzögerungen bei der Fertigstellung der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der Autobahn A 40 und den zwis-chenzeitlich erfolgten Weiterent-wicklungen in der Verkehrstelematik neu erarbeitet werden.

Sicherheit an Baustellen

Die Hauptunfallursachen im Bereich von Baustellen sind, wie eine aktuelle Studie der BASI (1996) do-kumentiert, ungenügende Sicher-heitsabstände und zu hohe Ge-schwindigkeiten, die im Zulaufbe-reich von Arbeitsstellen zu Auffahr-anfällen führen und im Überleitungs-bereich von Baustellen ein Abkom-men der Fahrzeuge von der Fahrbahn zur Folge haben. Ein im Rahmen die-ser Studie durchgeführter Feldver-such belegt, daß mit einer Verringe-rung der Fahrbahnbreite bereits außerhalb der Fahrbahnüberleitung die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich reduziert werden können



Autobahnbaustelle auf der Autobahn A 1 im Bereich des Autobahnkreuzes Münster

Verkehrssicherheit durch Straßenraumgestaltung

und optische Maßnahmen die Führung für Kraftfahrer verbessern. Da diese Ergebnisse die in den »Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)« getroffenen Festlegungen untermauern, wird in NRW - um Arbeitnehmern wie Verkehrsteilnehmern größtmöglichen Schutz zu gewährleisten - weiterhin verstärkt darauf geachtet werden, daß Baustellen vorschriftsmäßig abgesichert sind.

3.1.2 Perspektiven

Die Verkehrsregelung und -beeinflussung muß versuchen, den vorhandenen Verkehrsraum effektiver zu nutzen und zugleich den Interessen aller Verkehrsteilnehmergruppen zu entsprechen. Vor allem im innerstädtischen Verkehr sind Nutzungskonflikte oft nur schwer auszugleichen. Nicht nur der Ausbau des Umweltverbundes, sondern auch stadtplanerische Instrumente können dazu beitragen, die heutigen Mobilitätsprobleme zu lösen. Um etwa den zunehmenden Verkehr auf Bundesautobahnen besser bewältigen zu können, soll die Verkehrstelematik weiter ausgebaut werden; die Qualität der Informationen wird durch die Verknüpfung verschiedener Informationsquellen und durch die Einführung des Verkehrsmeldekanals (RDS-TMC) deutlich verbessert.

3.2 Straßenbau

Der Bau von Ortsumgehungen, die Umgestaltung von Hauptver-

kehrsstraßen, die bauliche Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und die Substanzerhaltung der Fahrbahnen sind Maßnahmen, mit denen der Straßenbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Veränderungen der Straßenführung, der Straßenausstattung oder des Straßenquerschnittes können die Verkehrssicherheit wesentlich erhöhen; der vielerorts schon durchgeführte Neubau von Ortsumgehungen bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung der bisherigen Ortsdurchfahrt zeigt beispielhaft, welche Sicherheitsgewinne aus konsequent umgesetzten Straßenbaumaßnahmen resultieren können.

3.2.1 Maßnahmen und Aktionen

Ortsumgehungen

Der Verkehrssicherheitseffekt gut entworfener Ortsumgehungen ist erheblich; eine Analyse der BAST - zitiert nach Angaben des Städte- und Gemeindebundes - kommt zu dem Schluß, daß sich die Unfallzahlen nach dem Bau von Ortsumgehungen allgemein um mehr als 40 % reduzieren können. Bei den innerörtlichen Unfällen ist eine Verminderung um bis zu 80 % möglich, die Zahl der Todesfälle und Schwerverletzten kann nahezu um die Hälfte gesenkt werden. Mit der Förderung von ortsnahen Umgehungsstraßen und innerstädtischen Entlastungsstraßen und der damit verbundenen Verlagerung des nicht mehr vermeidbaren Individualverkehrs unterstützt das MSKS die Anstrengungen, Ortskerne und Stadtteilzentren zu lebendigen Be-

gegnungsräumen für die Bürger umzugestalten.

Straßenraumgestaltung

Manche Straßen können durch eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes bei gleichzeitiger Verbreiterung der Nebenanlagen - etwa durch den Bau von Radwegen - sicherer werden. Durch eine optisch ansprechende Straßenraumgestaltung schwindet der Kraftfahrzeugscharakter der Straße - hierdurch wird das Miteinander von Autoverkehr und Fuß- bzw. Radverkehr verbessert und damit das Gefahrenpotential reduziert. Eine Möglichkeit zur Förderung solcher Umbaumaßnahmen besteht, sobald verbesserte Querungsanlagen für den Fußgängerverkehr und die Anlage von besonderen Einrichtungen für den straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr berücksichtigt werden.

Auch im Rahmen der Stadterneuerung wird der Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen gefördert. Hierbei steht seit jeher die flächenhafte Verkehrsberuhigung und damit die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer als besonders zu berücksichtigender Faktor im Vordergrund.

Fahrbahn

Für die Verkehrssicherheit der Straßen ist nicht nur deren Ausstattung mit Fahrbahnmarkierungen

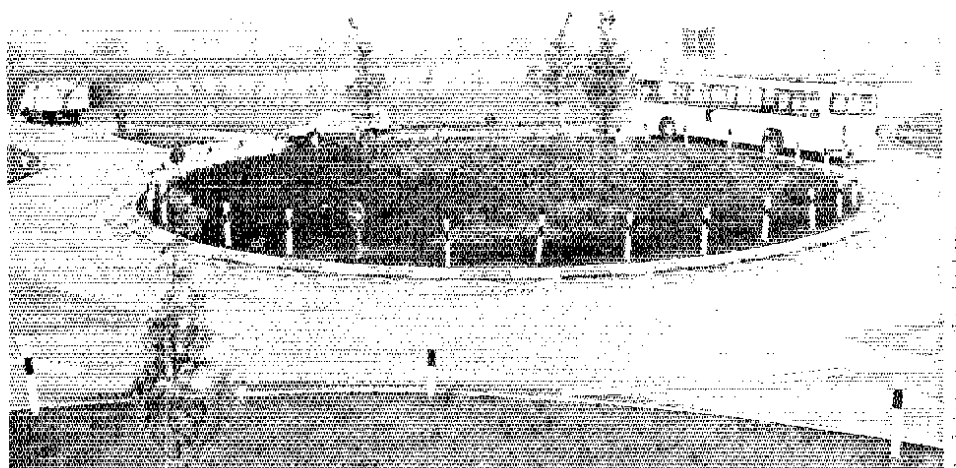
wichtig, von grundlegendem Interesse ist auch der Zustand der Fahrbahnoberflächen. Die vom Bund initiierte und von Seiten des Landes unterstützte Untersuchung zur Zustandserfassung von Bundesfernstraßen liefert eine Datengrundlage, die es ermöglicht, Schäden in den Fahrbahndecken frühzeitig zu erkennen und gefährdete Bereiche gezielt zu sanieren.



Beseitigung von Unfallhäufungsstellen

Die Beseitigung unfallträchtiger Stellen im Straßennetz ist eine der wichtigsten Aufgaben der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Sie sind verpflichtet, in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Straßenbaustraßenträgern geeignete bauliche oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu erarbeiten und für deren rasche Umsetzung zu sorgen. Die Landesregierung fordert die örtlichen Behörden im Jahresturnus auf, diejenigen Unfallhäufungsstellen zu melden, die seit zwei oder mehr Jahren bestehen und an denen sich trotz der ergriffenen Maßnahmen weitere Unfälle ereignet haben und dringt bei den Straßenbaubehörden darauf, den notwendigen baulichen Maßnahmen Priorität einzuräumen. Die Zahl der Unfallhäufungsstellen konnte 1995 - im Vergleich zum Vorjahr - um 15 % verringert werden. In den Vorjahren reduzierte sich ihre Zahl um durchschnittlich 7,4 %.

Zur Beseitigung von Unfallbrennpunkten auf Bundesautobahnen



Entschärfung eines Unfallbrennpunktes durch einen Kreisverkehr am Schnittpunkt von B 67, B 70, L 581 und L 89b, bei Herken

erhalten die zuständigen Bezirksregierungen seit 1992 eine von der Landesregierung datentechnisch aufbereitete, jährlich aktualisierte, streckenbezogene Verkehrsunfallauswertung, die anhand von Erwartungswerten eine genauere Identifikation der Unfallhäufungsbereiche möglich macht.

Die Entschärfung von Unfallhäufungsstellen auf Bundes- und Landesstraßen ist Aufgabe der Landschaftsverbände. Ihrem Engagement ist es zu verdanken, daß im Zeitraum von 1992 bis 1995 die Zahl unfallträchtiger Streckenabschnitte von anfänglich 131 auf nurmehr 74 nahezu halbiert werden konnte.

Zu Unfallhäufungsstellen zählen auch Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Straßen. Zu den besonderen Zielen innerhalb des Straßenbauförderungsprogramms des MSKS gehört es daher, solche

Kreuzungen technisch zu sichern. Wegen der besonderen Gefahrenquelle kommt es dabei nicht darauf an, daß es sich bei der kreuzenden Straße um eine Hauptverkehrsstraße handelt; falls es die Sicherheit an einem Bahnübergang erfordert, kann sogar dessen Kreuzung mit einem Feldweg durch eine Brücke ersetzt werden.

3.2.2 Perspektiven

Die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen bleibt eine vordringliche Aufgabe. Daher unterstützt das Land auch weiterhin die Arbeit der örtlichen Unfallkommissionen und ist bemüht, deren Arbeitsgrundlagen zu optimieren. Zur Zeit wird ein verkehrsmengenabhängiges Verfahren zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen erprobt, das entwickelt

Verkehrssicherheit durch Straßenraumgestaltung

wurde, um eine statistisch abgesicherte Vergleichbarkeit der örtlichen Unfallstellensituation zu ermöglichen. Dieses Verfahren soll das bisherige Identifikationsverfahren, das sich ausschließlich an absoluten Unfallzahlen orientiert, ersetzen.

Ferner ist beabsichtigt, den aus dem Jahre 1983 stammenden Rund-erlaß »Auswertung von Straßenverkehrs-unfällen« unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Praxis zu überarbeiten. Die Einführung der Neufassung ist für 1998 geplant.


3.3 Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung dient der Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit sowie dem Schutz der Menschen vor Lärm und Abgasen. Zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen zählt die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche oder Fußgängerzonen genauso wie die Einrichtung von Tempo 30-Zonen. Auch punktuelle Maßnahmen an Gefahrenpunkten - insbesondere im Umfeld von Schulen - und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung an Hauptverkehrsstraßen fallen darunter. Ihnen allen gemeinsam ist, daß sie die gefährlichen Geschwindigkeiten senken und so das Unfallrisiko vermindern.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen tragen ferner dazu bei, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu verbessern. Immer noch wird das Wohnumfeld in den verdichteten Siedlungsräumen unserer Städte vom Flächenanspruch des motorisierten

Individualverkehrs beherrscht. Die damit verbundenen Ge- und Verbote behindern allen voran Kinder und Jugendliche in ihrem Bewegungsdrang. Deshalb muß der Wohnungsbereich gerade auch im Interesse der Kinder und Jugendlichen wieder Erlebnis-, Bewegungs- und Begegnungsraum werden. Meistens ist es immer noch der Gehsteig, der Platz für Aufenthalte und Spiel vor der Haustür bietet. Von allen sich im Freien aufhaltenden Kindern befinden sich nur 25 bis 30 % auf Spielplätzen, dagegen 70 bis 75 % im Straßenraum und den dazugehörigen Bereichen. Daß die Straße trotz der Gefahren des Kfz-Verkehrs so große Bedeutung als Aufenthaltsraum der Kinder hat, zeigt, wie notwendig es ist, auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu verbessern. Zugleich müssen Verbesserungen des Wohnumfeldes genutzt werden, um durch Spiel- und Bewegungsflächen mit erhöhtem Sicherheitsstandard eine Entlastung des verkehrsreichen Straßenraums zu erreichen. Die Gefährdungen im Wohnumfeld können deutlich gesenkt werden, wenn mit den Kindern gemeinsam deren Gewohnheiten ermittelt und unter ihrer Beteiligung Problemlösungen entwickelt werden.

3.3.1 Maßnahmen und Aktionen

 *Flächenhafte Verkehrsberuhigung*

Verkehrsberuhigte Bereiche sind mit den Verkehrszeichen 325 /

326 (Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereiches) gekennzeichnet; der Beginn und das Ende einer Tempo 30-Zone sind durch die Verkehrszeichen 274.1 und 274.2 ausgewiesen. In NRW sind inzwischen zahlreiche weitere Tempo 30-Zonen eingerichtet worden, wobei die Möglichkeit zur kompletten Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen an finanzielle Grenzen gestoßen ist. Statt des Umbaus einzelner Straßen kann jedoch auch häufig mit einfachen Mitteln in Stadtteilen, Wohnvierteln oder im Umfeld von Schulen Verkehrssicherheit erreicht werden. Der Beginn einer Tempo 30-Zone kann mit Einengungen, Markierungen oder ähnlichen punktuellen Maßnahmen hervorgehoben werden, auch innerhalb der Zone reichen in der Regel weitere einfache Maßnahmen zur Verdeutlichung des Zonencharakters aus, soweit die erforderlichen gleichartigen Straßenmerkmale vorliegen. Eine ausschließliche Beschilderung widerspricht in der Regel der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung.



Aufkleber (Vorderseite)

Untersuchungen in den Städten Bochum und Essen zeigten allerdings, daß nur wenige Autofahrerinnen und Autofahrer wissen, wie sie sich in verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325 + 326) zu verhalten haben. Ihnen war oft nicht bekannt, daß sie die Schrittgeschwindigkeit (max. 7 km/h) einhalten müssen, daß Kinderspiele auf der gesamten Straßenfläche erlaubt sind und daß nur auf besonders markierten Flächen geparkt werden darf. Um diesem Kenntnisdefizit entgegenzusteuern und mit Mitteln der Verkehrsaufklärung die verkehrsberuhigenden Effekte zu verstärken, unterstützte eine Aktion der Kinderbeauftragten Aufklärungsaktionen vor Ort.



Aufkleber (Rückseite)

Um beispielhafte Maßnahmen aus den Kommunen zur besseren Nutzung und Gestaltung des unmittelbaren Wohnumfeldes darzustellen

und miteinander auszutauschen, hat das MSKS 1996 darüber hinaus eine Veranstaltung unter dem Titel »Bewegung, Spiel und Sport im Wohnungsnahbereich« durchgeführt, die auf große Resonanz gestoßen ist.

Verkehrsberuhigung an Hauptverkehrsstraßen

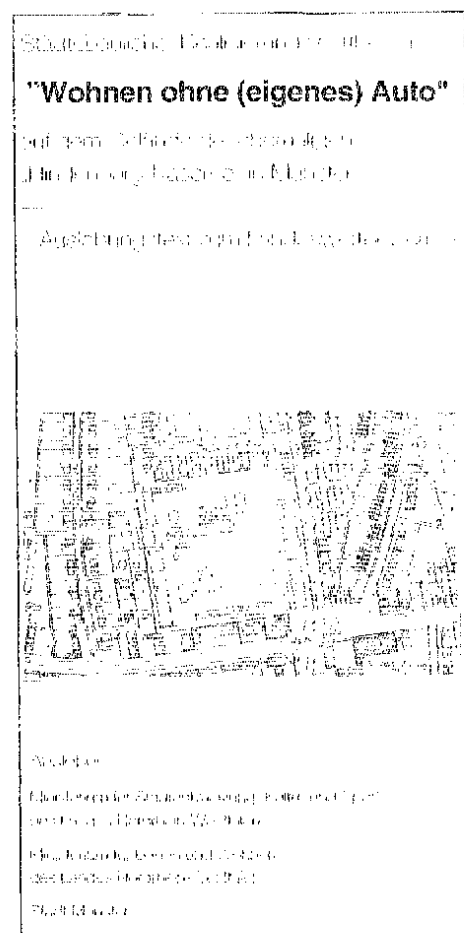
Durch den Bau von Umgehungsstraßen konnten ehemalige Hauptverkehrsstraßen in ihrer Funktion zurückgestuft werden; die Aufenthaltsqualität für die Bewohner wurde verbessert: Die Zahl der Unfälle in diesen verkehrsberuhigten Straßen ging deutlich zurück. Insbesondere bei einer Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf Ortsumgehungen konnte die Aufenthaltsfunktion der ehemaligen Ortsdurchfahrt deutlich verbessert werden.

3.3.2 Perspektiven

Während Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche in erster Linie darauf zielen, die Unfallgefährdung durch den Kfz-Verkehr im unmittelbaren Wohnumfeld abzubauen, setzen aktuelle Projekte - wie die Realisierung autoarmer Stadtquartiere und die Ausweisung von Neubaugebieten an Haltepunkten des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) - darauf, motorisierten Individualverkehr gar nicht erst entstehen zu lassen. Der erste Ideenwettbewerb für ein autoarmes Quartier ist in Münster angelaufen; dessen Realisierung wird 1999 beginnen. In den Städten Neuss,

Viersen, Meerbusch, Hennef, Rheinbach und Wetter werden zur Zeit Neubaugebiete geplant und entwickelt, die im Einzugsbereich von Haltepunkten des SPNV liegen.

Modellprojekte zu autoarmem Wohnen werden vom Ministerium für Bauen und Wohnen (MBW) und dem MSKS gefördert: für eine Baulandentwicklung, die sich an der Netzstruktur des öffentlichen Verkehrs orientiert, stellt ebenfalls das MSKS Fördermittel bereit.



Auslobungstext zum Ideenwettbewerb



Engagement vor Ort

Anlage von Mittelinseln im Rahmen der Schulwegsicherung

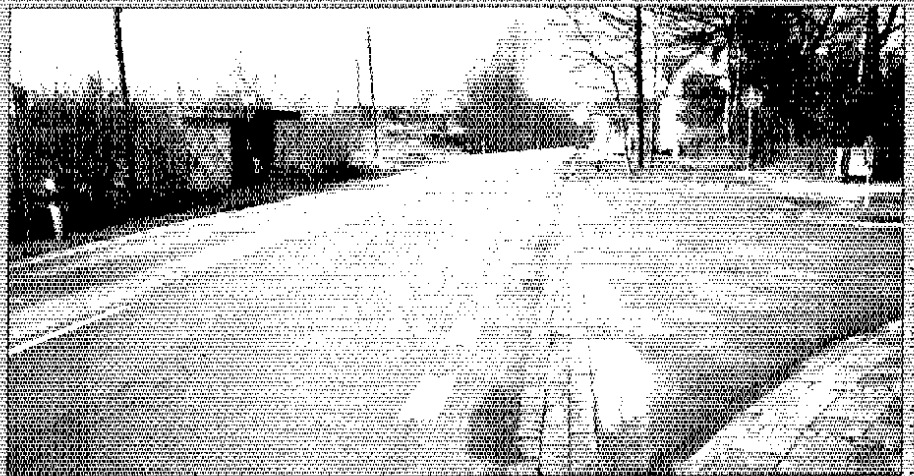
Eine bewährte Maßnahme zur Schulwegsicherung ist die Anlage von Mittelinseln, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, deren Überquerung für Schulkinder ein besonderes Risiko darstellt. Kinder unter zehn Jahren sind in der Regel damit überfordert, zwei im Gegenverkehr befahrene Fahrstreifen sicher zu kreuzen. Mittelinseln können ihnen das Überqueren der Straße erleichtern, da sie die Fahrstreifen nach Richtungen trennen und sie es den Schülerinnen und Schülern erlauben, ihre Konzentration auf jeweils einen Fahrzeugstrom einer Richtung zu beschränken.

Nebenstehende Photos zeigen beispielhaft die Landesstraße L 791 im Bereich Bielefeld-Ummeln. Hier wurde außerhalb der Ortsdurchfahrt in Ortsrandlage auf Wunsch der Stadt Bielefeld durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe eine Mittelinsel angelegt, da durch den über die Landesstraße verlaufenden Schulweg und zwei anliegende Busbuchten eine Unterstützung beim Queren insbesondere für Kinder notwendig war.

Bei der Anlage der Querungsstelle sind die spezifischen Bedürfnisse von Kindern besonders berücksichtigt worden. So wurde auf halbhoch Grünstreifen

zungen und Leitplatten (Zeichen 605-24 StVO) verzichtet, um die Sicht für und auf kleine Kinder freizuhalten; damit auch Schülergruppen oder Kinder mit ihren

Fahrrädern in der Mittelinsel eine sichere Überquerungsmöglichkeit finden, wurde die Querungsstelle ausreichend breit dimensioniert.



L 791 Bielefeld-Ummeln vor der Anlage einer Mittelinsel



L 791 Bielefeld-Ummeln nach dem Einbau einer Mittelinsel

Verkehrssicherheit durch Nutzung des Umweltverbundes

4. Verkehrssicherheit durch Nutzung des Umweltverbundes

4.1 Fußgängerverkehr

Zur Sicherung des Fußgängerverkehrs wurden bislang zahlreiche Maßnahmen realisiert. Die flächendeckende Einrichtung von Tempo 30-Zonen, die verkehrsberuhigten Bereiche, Fußgängerzonen und die fußgängerfreundliche Umgestaltung ampelgeregelter Knotenpunkte sind nur einige Beispiele für Maßnahmen, um Flächenanteile für den Fußgängerverkehr zu erhöhen und die Sicherheit für die Fußgänger zu verbessern. Mit der Umsetzung autoarmer Erschließungsmodelle für neue Wohngebiete und der Planung von Bauprojekten an Haltepunkten des SPNV wird darüber hinaus versucht, den motorisierten Individualverkehr in den Städten zurückzudrängen.

4.1.1 Maßnahmen und Aktionen

Sicherheit der Fußgänger an Lichtsignalanlagen

Da Fußgänger unwege- und wartempfindlich sind, sind ihnen in ausreichendem Umfang gesicherte und zugleich direkte Wege anzubieten. Dazu zählt auch, ihnen die Wartezeiten an Ampeln zu verkürzen und für eine ausreichende Freigabezeit zu sorgen, um so die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs zu gewährleisten. Da sich bei Wartezeiten von mehr als 30 Sekunden der Anteil

der Fußgänger, die bei Rot die Straße queren, deutlich erhöht - die Umlaufzeit also sicherheitsrelevante Aspekte hat - sind 1995 landesweit alle Ampeln auf die sorgfältige Einbindung des Fußverkehrs in die Signalregelung überprüft worden. Diese Aktion wird gegenwärtig wiederholt (vgl. S. 28).

Förderprogramm zur Erhöhung der Sicherheit und Qualität des kommunalen Rad- und Fußgängerverkehrs

Mit dem Teilprogramm Rad- und Fußwege innerhalb des Straßenbauförderungsprogramms des MSKS konnte mit einer Vielzahl von kleinen, einfachen Maßnahmen die Sicherheit von Fußgängern verbes-

sert werden. Hierzu zählt vor allem der Bau von ausreichend breiten Fußwegen.

Wohnungsnah Kindertagesstätten

Seit 1993 sind zur Förderung der kinderbezogenen Infrastruktur im Wohnumfeld 85 wohnungsnah Kindertagesstätten eingerichtet worden. Durch diese Einrichtungen, die in denkmalgeschützten Gebäuden oder in stadtbildprägenden Bauten untergebracht sind, steigt die Zahl derjenigen Kinder, die zu ihrer täglichen Betreuung keine weiten Wege zurücklegen müssen, so daß sie von ihren Eltern mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Tagesstätte gebracht werden können.



Kindergarten in einer ehemaligen Wassermühle, Warburg/Wald

Verkehrssicherheit durch Nutzung des Umweltverbundes

Zur Förderung dieser Kindertagesstätten im Nahbereich hat das MSKS bisher 87 Mio. DM bereitgestellt.

4.1.2 Perspektiven

Das Zu-Fuß-Gehen soll weiterhin besonders gefördert werden. Dazu gehört beispielsweise die sichere Ausgestaltung von Knoten und Einmündungen durch geeignete Querungsmöglichkeiten, eine sichere Führung von Fußgängern an verkehrswichtigen Straßen - insbesondere in Teilabschnitten mit starkem Fußgängerverkehr und erhöhtem Querungsbedarf -, eine fußgängerfreundliche Ampelregelung sowie eine den Fußgängerverkehr fördernde Umgestaltung von Erschließungsstraßen (Tempo 30-Zonen).

Es ist ferner geplant, zu einer Attraktivierung und Belebung der Innenstädte beizutragen sowie lokale Unterhaltungs- und Freizeitangebote zu initiieren. Diese, den Fußgängerverkehr fördernden Angebote stellen eine Alternative zu häufig weit entfernten und motorisierten Verkehr induzierenden Freizeitzielen dar.

4.2 Radverkehr

Sichere und attraktive Radwege sind Grundlage einer leistungsfähigen Fahrradverkehrsinfrastruktur. Um die Kommunen bei der Realisierung einer fahrradfreundlichen und radverkehrssicheren Infrastruktur zu unterstützen, ist ein besonderes Radwegeförderprogramm geschaffen

worden. Aus diesem Sonderprogramm sind in den letzten 15 Jahren nahezu 2.000 km Radwege mit einem Kostenaufwand von 523 Mio. DM finanziert worden.

Im Berichtszeitraum wurden mit einem Kostenvolumen von etwa 72 Mio. DM weitere 160 km Radwege an Landstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände angelegt. Hinzu kommt das Radwegeprogramm des Bundes, das sowohl den nachträglichen Ausbau von Radwegen an vorhandenen Bundesstraßen als auch den Bau von Radwegen im Rahmen von Aus- bzw. Neubaumaßnahmen vorsieht. Zwischen 1994 und 1996 konnten mit den Mitteln dieses Programms 121 km Radwege an Bundesstraßen mit Kosten von rund 68 Mio. DM geschaffen werden.

Die Förderung des Radverkehrs sollte sich allerdings nicht nur auf die Bereitstellung eines dichten und geschlossenen Radwegenetzes beschränken; zu einer umfassenden Konzeption für den Radverkehr gehört zugleich, Abstellanlagen und Bike-and-Ride-Angebote zu schaffen, ein eigenständiges Wegweisungssystem einzurichten sowie geringe Reisezeiten durch entsprechende Verkehrsregelungen (z. B. angemessene Ampelschaltungen, spezifische Einbahnstraßenregelungen, Fahrradstraßen) sicherzustellen. Angesichts der Tatsache, daß ein flächendeckender Ausbau von Radverkehrsanlagen kurzfristig nicht finanzierbar ist, müssen vermehrt »einfache« Lösungen gefunden werden, um die Bedingungen für den Radverkehr kurzfristig effektiv zu verbessern.

4.2.1 Maßnahmen und Aktionen




*Arbeitsgemeinschaft
»Fahrradfreundliche Städte
und Gemeinden«*

Um dem Radfahren als umweltfreundlichem Verkehrsmittel ein noch stärkeres Gewicht zu geben, ist auf Initiative des Landes die Arbeitsgemeinschaft »Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden« gegründet worden. Zu diesem 1993 ins Leben gerufenen Zusammenschluß zählen inzwischen 22 Mitglieder. Ihr Ziel ist, durch die Entwicklung neuer - auch unkonventioneller - Ideen und durch die Schaffung fahrradfreundlicher Verkehrsstrukturen den modal-split zugunsten des Radverkehrs zu erhöhen, bei den Bürgern durch entsprechende Angebote um eine verstärkte Nutzung des Fahrrades zu werben und andere Städte und Gemeinden zur Nachahmung zu bewegen.


Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft »Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW«

Aachen	Krefeld
Bonn	Leverkusen
Brühl	Lünen
Erfdkreis	Marl
Essen	Minden
Euskirchen	Münster
Gladbeck	Pulheim
Hamm	Soest
Herford	Troisdorf
Iserlohn	Unna
Köln	Wesel

Zum fünfjährigen Bestehen der Arbeitsgemeinschaft sollen im Herbst 1998 die Ergebnisse dieser Modellstädte präsentiert werden, damit auch andere Kommunen Impulse bekommen, dem Fahrradverkehr Vorrang zu geben.

 **Radwegenetz NRW mit Wegweisung**

Um den Radfahrern auch über größere Strecken sichere Wege anbieten zu können, wird zur Zeit ein landesweites Radwegenetz konzipiert. Dabei sollen Alltagsrouten mit den Routen des Freizeitverkehrs kombiniert werden. Ziel ist es, dem Fahrrad auch über größere Distanzen einen entsprechenden Platz neben den motorisierten Fahrzeugen zu geben. Dieses Radwegenetz wäre unvollständig, wenn man nicht durch eine entsprechende Wegweisung auch zu weiter entfernt liegenden Zielen geführt würde. Ein erster Schritt zum Radverkehrsnetz NRW ist auf Initiative des MSKS im Ruhrgebiet getan worden. 1997 kann mit der Ausschilderung zwischen Dortmund und Duisburg begonnen werden.

 **Fahrradstationen und Bike- und-Ride-Anlagen (B+R)**

Für einen umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehr ist es wichtig, den Übergang zwischen Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr zu verbessern. Solche Verknüpfungspunkte zwischen dem stadtverträglichen Verkehrsmittel Fahrrad und den schienenengebundenen Ver-

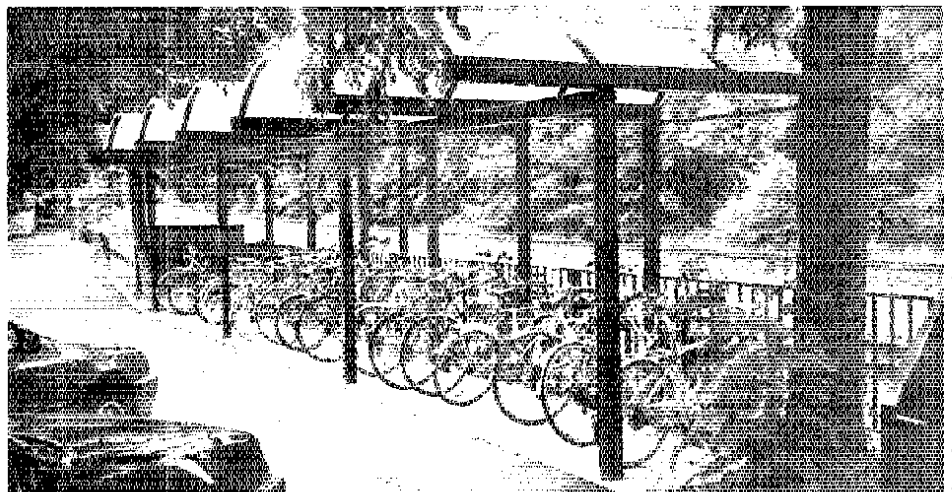
kehrsmitteln wurden in den Jahren 1994 bis 1996 durch die Einrichtung von rund 5.000 zusätzlichen B+R-Stellplätzen verkehrlich unterstützt.

Zur Vermeidung von Beschädigungen und Diebstahl von Fahrrädern wird mit der Durchführung des »Programms 100 Fahrradstationen« ein besonderer Anreiz gegeben, die Nahtstelle zwischen Radfahrern und Bahnfahrern kundenfreundlich und funktional zu gestalten.

Das Angebot der Fahrradstationen geht dabei weit über das eigentliche Abstellen der Fahrräder hinaus, neben der Bewachung sollen zusätzlich verschiedene Dienstleistungen »rund ums Rad« - Fahrradreparaturservice, Fahrradverleih usw. - angeboten werden. Die bisherigen Erfolge mit dem Bau bzw. der Planung von 16 Fahrradstationen in den Jahren 1996 und 1997 mit über 5.000 Abstellplätzen werden in den nächsten Jahren weitergeführt.



B+R-Anlage, Grevenbruch



B+R-Anlage mit 29 überdachten Fahrradständern sowie zehn Fahrradboxen, Brühl-Nierberg

Verkehrssicherheit durch Nutzung des Umweltverbundes



Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Der Bund-Länder-Fachausschuß StVO hat der Bundesregierung den Entwurf einer Radfahnovelle vorgelegt, mit der die gesetzlichen Grundlagen für weitergehende Förderungsmöglichkeiten des Radverkehrs geschaffen werden sollen. In dieser Initiative zur Änderung der StVO, an der auch das Land NRW beteiligt war, sind die gesetzlichen Vorgaben

- für neben dem Kfz-Fahrstreifen abmarkierte Schutzstreifen für Radfahrer, die bei Bedarf von breiteren Kfz mitbenutzt werden können,
- für die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie
- für die Freigabe von Busfahrstreifen (Verkehrszeichen 245) auch für Radfahrer

festgeschrieben. Die Radfahnovelle wird voraussichtlich noch 1997 in Kraft treten. Damit werden dann die gesetzlichen Grundlagen für die im Verkehrssicherheitsprogramm NRW '94 dargestellten Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr vorliegen.

4.2.2 Perspektiven

Die Förderung des Radverkehrs und dessen Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr wird auch in Zukunft unterstützt. Um bei den Kommunen den Gedanken der Fahr-

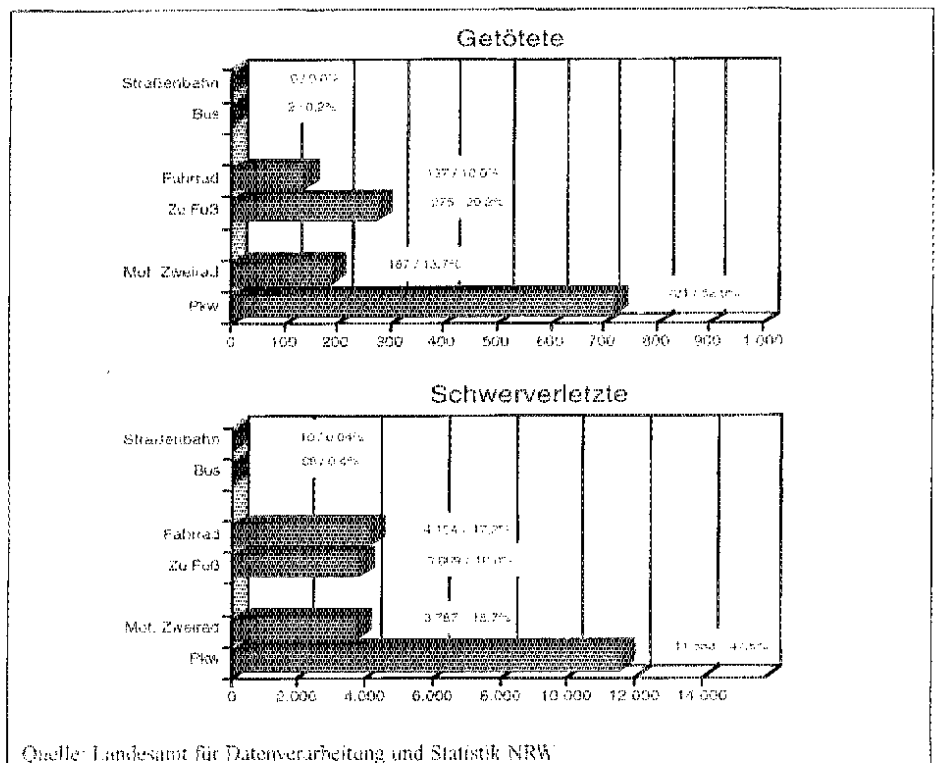
radstationen weiterzutragen, hat das Land beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) die Einrichtung einer Entwicklungsagentur für Fahrradstationen initiiert. Diese Vermittlungsstelle soll die Kommunen über die Möglichkeiten der Einrichtung einer Fahrradstation beraten, Planungshinweise geben und die verschiedenen Wege für einen dauerhaften Betrieb aufzeigen. Die Entwicklungsagentur ist auf vier Jahre befristet und wird vom MSKS aus Mitteln der Stadterneuerung finanziell unterstützt.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Nicht nur die Ergebnisse der Verkehrssicherheitsforschung verlangen, das bestehende Verlagerungspotential für Busse und Bahnen konsequent auszuschöpfen - die Unfallstatistiken belegen, daß das Unfallrisiko im motorisierten Individualverkehr um ein Vielfaches höher liegt als im ÖPNV (vgl. Abb. 4.3-1) -, auch angesichts der durch den Autoverkehr verursachten Belastungen - jeder zweite Haushalt in Städten ist

Abb. 4.3-1

Getötete und Schwerverletzte nach Art der Verkehrsbeteiligung in NRW 1995
Angaben in absoluten Zahlen und in v. H.



zeitweise oder dauernd durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt - müssen die Aufgaben des Individualverkehrs mehr und mehr von Bussen und Bahnen übernommen werden.

4.3.1 Maßnahmen und Aktionen

Ausweitung des Streckennetzes

Zu einer Verbesserung der Angebotsstruktur des ÖPNV zählen die Ausweitung des Streckennetzes durch eine Verlängerung bereits vorhandener Linien, Lückenschlüsse und der Aufbau neuer Verbindungen. Im Rahmen der Komplettierung bestehender Netze sind in den Jahren 1994 bis 1996 ÖPNV-Schiens Strecken mit einer Gesamtlänge von etwa 19 km fertiggestellt und in Betrieb genommen worden, u. a. die neue Straßenbahntrasse in Oberhausen mit einer Länge von 8,7 km.

Park-and-Ride-Anlagen (P+R) und Bike-and-Ride-Anlagen (B+R)

Park-and-Ride-Stellplätze und Bike-and-Ride-Anlagen stellen Systemverknüpfungspunkte zum Individualverkehr her und sind wesentliche Elemente eines integrierten Gesamtverkehrswegenetzes. Um die »Umsteigekapazität« vom Pkw bzw. vom Fahrrad auf die Verkehrsmittel des ÖPNV zu erweitern, sind im Be-

richtszeitraum weitere 3.600 P+R-Stellplätze eingerichtet sowie 5.000 zusätzliche B+R-Abstellrichtungen geschaffen worden.

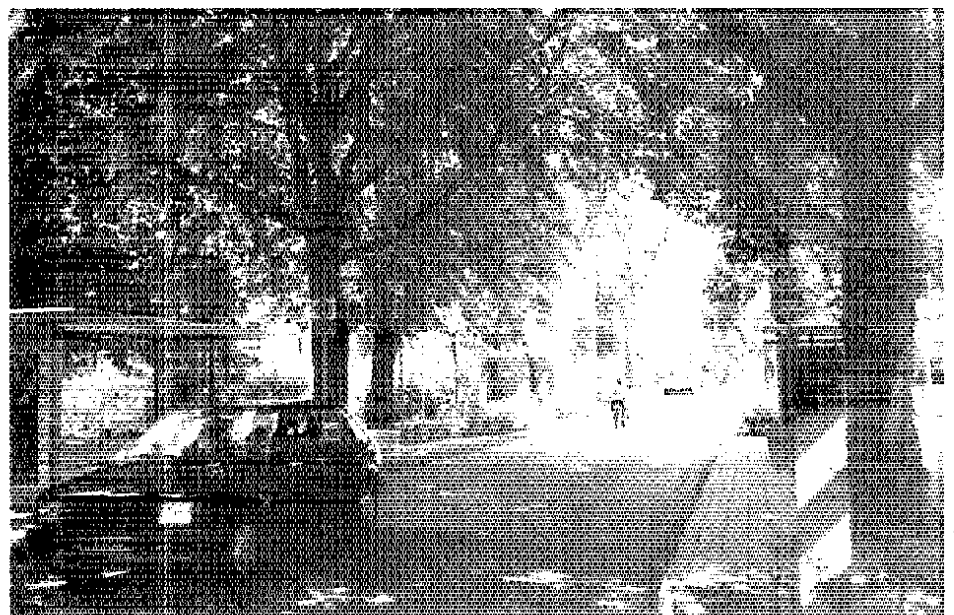
attraktive Haltestellen

Zur Verbesserung der Haltestellenausstattung ist allein 1996 eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen mit einem Fördervolumen von insgesamt rund 30 Mio. DM durchgeführt worden. Im Vordergrund stand dabei die Schaffung besserer Warteflächen und optimaler Einstiegsverhältnisse. So wurden die Warteflächen zur Fahrbahn hin angehoben, so daß der Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge in aller Regel niveaugleich erfolgen kann.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Fahrgäste insbeson-

dere beim Ein- und Aussteigen wirksam vor den Gefahren des Autoverkehrs zu schützen, wurden neu gestaltete Haltestellen oft auch mit Querungsstellen auf der Fahrbahn ausgestattet. Mit Hilfe von Querungsinseln, ampelgeregelten Querungsstellen oder auch vorgezogenen Gehbereichen - sog. Buskaps, die die Fahrbahn einengen und zugleich die Warteflächen für die Fahrgäste vergrößern - konnte der Zugang zu den Haltestellen sicherer gestaltet und der Fahrgastwechsel beschleunigt werden.

Mit der Installation von Aufstieghilfen - Rolltreppen und Aufzügen - beim Ausbau von Haltestellen fanden auch die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Berücksichtigung.



Bushaltestelle mit Buskap, Hamm-Mitte

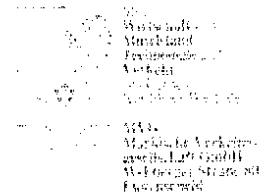


Verkehrssicherheit durch Nutzung des Umweltverbundes



benutzerfreundliche, moderne Fahrzeuge

Zeitgleich mit dem entsprechenden Umbau der Haltestellen sind auch zahlreiche Niederflurfahrzeuge gefördert worden, so daß nun auch die Fahrzeugtechnischen Voraussetzungen dafür vorliegen, daß an Haltestellen ein beinahe stufenloser Ein- und Ausstieg möglich ist. Im Zeitraum von 1994 bis 1996 sind 1.749 Busse gefördert worden, davon ca. 81 % in Niederflurtechnik. Bei den Straßenbahnfahrzeugen lag die Förderquote für die Niederflurausführung bei 100 %.



Der Bürgerbus in Nordrhein-Westfalen

Leitfaden zur Einrichtung von Bürgerbussen



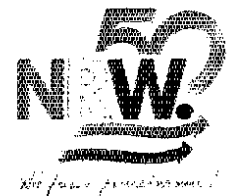
Stadtbussysteme und Bürgerbusse

In kleineren Städten und insbesondere im ländlichen Raum wird häufig die mangelnde Erschließungsqualität kritisiert, die ÖPNV-Netzichte bemängelt und die Linientaktzeit beanstandet. Um auch in diesen Gebieten einen funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen, werden Stadtbussysteme und Bürgerbusse gefördert.

Zu den Merkmalen eines modernen Stadtbussystems gehören u. a. ein stringenter Taktfahrplan, ein transparent aufgebautes Liniennetz, eine direkte Linienführung mit dichter Haltestellenfolge sowie garantierte Umsteigemöglichkeiten in alle Stadtteile durch eine Verknüpfung aller Linien an einer sog. Rendezvous-Haltestelle. Stadtbussysteme dieser

Qualität sind inzwischen in den Städten Fuskirchen, Lemgo, Bünde, Bad Salzungen und Detmold in Betrieb; das Land Nordrhein-Westfalen

unterstützt diese Stadtbussysteme aus Mitteln der Stadterneuerung und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.



Leitfaden zur Einrichtung von Bürgerbussen

In den Kommunen des ländlichen Raumes haben zusätzlich zu den bestehenden sechs Bürgerbusprojekten in den letzten drei Jahren sieben weitere Bürgerbusvereine ihren Fahrbetrieb aufgenommen. Die gesteigerte Akzeptanz von Bürgerbussen, die nach dem Prinzip »Bürger fahren Bürger« funktionieren, drückt sich in sieben weiteren Vereinsgründungen aus: der Start dieser Bürgerbusprojekte steht unmittelbar bevor. Ein im Oktober 1995 vom MWMTV durchgeführtes Seminar zum Thema »Bürgerbus« und ein veröffentlichter Leitfaden, der die Einrichtung von Bürgerbussen thematisiert, lassen auch für die Zukunft eine verstärkte Nachfrage nach Bürgerbusprojekten erwarten.

4.3.2 Perspektiven

Der Förderung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs kommt auch in Zukunft eine besondere Bedeutung zu. Da ein attraktiver Nahverkehr ohne ein ausgereiftes Streckennetz undenkbar ist, liegt das Interesse des Landes nach wie vor im Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für Schienenwege und Busnetze. Die Beschleunigung von Bussen, Straßen- und Stadtbahnen durch Vorrangschaltungen sowie die Herstellung von Umsteigemöglichkeiten auf die genannten Verkehrsmittel sind weitere zukünftige Schwerpunkte zur Verbesserung des ÖPNV.

Zusätzlich ist geplant, die Einrichtung von Servicezentren und

Mobilitätszentralen zu unterstützen. Die gegenwärtig sichtbare Ausdifferenzierung des Angebots- und Leistungsspektrums im ÖPNV - spezielle Nachtexpresslinien, Disco-Buslinien und Anruf-Linien-Taxi-Erweiterungen sind nur einige Beispiele für Angebotsverbesserungen in Nachtzeiten -, ergeben Mobilitätsmöglichkeiten, die durch Fahrpläne allein nicht mehr übersichtlich darstellbar sind. Eine umfassende, kompetente und zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung muß als Ergänzung zur Fahrplaninformation hinzukommen - stehen nämlich Informationen über Takte und Abfahrtszeiten, Tarife und Fahrtdauer, Umsteigemöglichkeiten und Zielhaltestellen nicht oder nur rudimentär zur Verfügung, fällt die Verkehrsmittelwahlentscheidung in der Regel auch dann gegen den ÖPNV aus, wenn dessen Angebot attraktiv ist. Vor dem Hintergrund der Stärkung des Umweltverbundes kommt insbesondere den Mobilitätszentralen die Aufgabe zu, verkehrsmittelübergreifend über die Angebote des Umweltverbundes zu informieren und für dessen Nutzung zu werben.



Engagement vor Ort

Verbesserung der Sicherheit von Vorschul- und Schulkindern an Haltestellen des ÖPNV

Bushaltestellen in der Nähe von Kindergärten und Schulen bergen für Vorschul- und Schulkinder ein besonderes Risiko. Verhaltensbeobachtungen zeigen, daß Schüler oft die Straße überqueren, sobald ihr Bus naht, ohne sich zuvor zu orientieren, auch ist zu beobachten, daß sie bei Spielen oder bei Rangeläufen die Wartefläche der Haltestellen verlassen und Teile der Fahrbahn in ihre Spiele mit einbeziehen. Gefährlich ist das Warten an der Haltestelle auch deshalb, weil die Aufmerksamkeit von Kindern - insbesondere die von Vorschulkindern - in einer Gruppe Gleichaltriger weitaus weniger auf den Straßenverkehr gerichtet ist als diejenige von Kindern, die allein unterwegs sind.

Die nachfolgenden Beispiele dokumentieren, welche Umbaumaß-

nahmen die Stadt Hamm im Betrachtungszeitraum eingeleitet hat, um die Verkehrssicherheit von Vorschul- und Schulkindern an Haltestellen des ÖPNV zu verbessern:

• Umbau einer Haltestelle im Bereich eines Kindergartens

Da für jüngere Kinder Bürgersteige zugleich Spielflächen sind, wurde im Zuge des Umbaus dieser Bushaltestelle der Gehweg an der Front des Kindergartens verbreitert. Dadurch konnte die Fahrbahnbreite von ursprünglich 6,60 m auf 4,50 m verringert werden, so daß kein Pkw mehr passieren kann, sobald ein Bus an dieser Haltestelle anhält. Zugleich stellt diese Verbreiterung - wenn auch nicht als ausschließliche Gehwegfläche realisiert - sicher, daß den Kindern im Bereich des Kindergartens

eine zusätzliche Fläche zum Toben und für ihre Spiele zur Verfügung steht, ohne daß sie sogleich Gefahr laufen, auf die Fahrbahn zu gelangen. Der gleichzeitige Einbau eines Hochbordes - eine Anhebung der Warteflächen zur Fahrbahn hin - macht einen nahezu niveaugleichen Einstieg in Niederflerbusse möglich und erleichtert so die Benutzung des ÖPNV.

• Neugestaltung einer Haltestelle in Höhe einer Grundschule

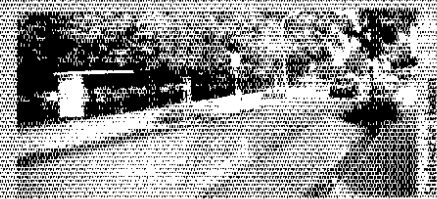
Im Bereich einer Grundschule konnte die Gefährdung von Schulkindern dadurch verringert werden, daß die bisherige Bushaltestelle mit einem Hochbord ausgestattet und die Aufstellfläche für Fahrgäste vergrößert wurde, so daß nun auch für Schülergruppen ausreichend geräumige Warteflächen zur Verfügung stehen. Im Zuge der Neugestaltung wurde auch eine Mittelinsel angelegt, die durch den über die Straße verlaufenden Schulweg und die anliegende Busbucht ein erheblicher Überquerungsbedarf gegeben war. Eine Lösung mit zwei gegenüberliegenden Buskaps - wie 1992 im Bereich eines Gymnasiums realisiert (siehe kleines Photo) - war hier nicht durchführbar, da die Haltestelle an einer Durchgangsstraße mit vergleichsweise hohem Verkehrsaufkommen liegt.



Bushaltestelle mit Hochbord und Gehwegverbreiterung auf der Gegenseite, Hamm-Rhyacta



Bushaltestelle mit Hochbord und Mittelinsel, Hamm-Pelkum



Bushaltestelle mit gegenüberliegenden Buskaps, Hamm-Mitte

Das Programm der EU für 1997 bis 2001

Die jährlich rund 45.000 Verkehrstoten und die etwa 1,6 Millionen Verletzten pro Jahr brachten das Thema »Verkehrssicherheit« auch in Europa auf die Tagesordnung. Statistisch betrachtet, kommt jeder 80. Europäer infolge eines Straßenverkehrsunfalls ums Leben. Wenn man die Ausgaben für die medizinische Versorgung und die Verluste durch den Arbeitsausfall der Opfer miteinbezieht, entstehen dadurch nach Berechnungen der Europäischen Kommission volkswirtschaftliche Kosten von jährlich 45 Mrd. ECU - das entspricht etwa 90 Mrd. DM.

Die Europäische Kommission hat daher die Mitglieder der Union dazu aufgefordert, die Sicherheit auf den Straßen weiter zu verbessern. In Anschluß an das von ihr 1993 vorgelegte erste Programm hat sie ihren aktuellen Bericht »Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der EU: Programm für 1997 bis 2001« vorgelegt.

1. Das Programm der EU für 1997 bis 2001

Das Programm der EU zielt dabei sowohl auf die Vermeidung von Unfällen als auch auf Maßnahmen zur Minderung der Unfallfolgen ab und empfiehlt, den Kosten-Nutzen-Ansatz in der Verkehrssicherheit stärker als bisher zu berücksichtigen. Nach Ansicht der Kommission kann eine solche Strategie dazu beitragen, die Zahl der im Straßenverkehr töd-

lich Verunglückten bis zum Jahr 2000 um 7.000 und bis zum Jahr 2010 um 18.000 zu senken.

Zu den Hauptelemente dieser Strategie gehört:

- die Entwicklung eines integrierten EU-Informationssystems zur Sammlung und Verbreitung von Informationen und optimalen Verfahren auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit;
- die Einleitung und Unterstützung von Aktionen und Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen unter besonderer Berücksichtigung des Faktors Mensch und der Wechselbeziehungen zur Umwelt;
- die Einleitung und Unterstützung von Aktionen und Maßnahmen zur Verminderung der Unfallfolgen.

Im Detail listet die Europäische Kommission zahlreiche Maßnahmen auf, die ihrer Ansicht nach dazu geeignet sind, die Zahl der Unfälle bzw. deren Schwere zu reduzieren. So ließe sich durch Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtanlegequoten die Anzahl der tödlich Verunglückten deutlich verringern; eine Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge - etwa durch straßenbauliche Maßnahmen und Telematikanwendungen - ist nach Einschätzung der EU ebenfalls eine wirksame Maßnahme zur Verringerung von Unfällen. Der Einsatz optimaler infrastruktureller Maßnahmen - etwa die konsequente Anlage von Kreisverkehren - könne ebenfalls dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu vermeiden.

Das Programm der EU setzt auch in dem Themenfeld Alkohol/Drogen/Medikamente deutliche Akzente: Die Kommission spricht sich dafür aus, die bestehenden Blutalkohol-Grenzwerte auf 0,5 Promille abzusenken und darauf hinzuwirken, daß Autofahrer nicht unter Drogen- oder Medikamenteneinfluß am Straßenverkehr teilnehmen.

Zur Reduzierung der Unfallfolgen wird empfohlen, die Verwendung von Sicherheitsgurten und Helmen zu fördern. Die Kommission plant zudem, die Verbraucher umfassender als bisher über die Aufprallfestigkeit von Neufahrzeugen zu informieren.

2. NRW-Verkehrssicherheitspolitik im Rahmen des Programms der EU

Die Landesregierung sieht sich durch die Vorschläge der EU in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bestätigt. Die von der Kommission getroffene Feststellung, daß »die Förderung der Straßenverkehrssicherheit [...] hauptsächlich in der Hand der Mitgliedsstaaten, der regionalen und örtlichen Stellen« liegt, bestärkt die Landesregierung darin, ihre Verkehrssicherheitsarbeit auf die Städte, Kommunen, Vereine und Verbände - mithin die Akteure vor Ort - auszurichten. Die von der EU aufgestellte Forderung, daß »Maßnahmen auf eine Verbesserung des Verkehrsverhaltens des

NRW-Verkehrssicherheitspolitik im Rahmen des Programms der EU

einzelnen« auszurichten und »Pilotprojekte und Kampagnen zur Stärkung des Problembewußtseins« einzuleiten sind, stützt die Konzeption der Landesregierung, vor allem in lokalen Kampagnen fortlaufend für mehr Verkehrssicherheit zu werben.

Die Landesregierung teilt ferner den Standpunkt der Kommission, daß geringere Durchschnittsgeschwindigkeiten zu einer Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen führen. Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten, spezielle Informationskampagnen zu Tempo 30 und der Einsatz von Verkehrsbeeinflussungs- bzw. Wechselverkehrszeichenanlagen auf Autobahnen verdeutlichen, daß das Land einen zentralen Ansatz der EU - die Verlangsamung des Verkehrs durch straßenbauliche Maßnahmen, Informationen und Telematikanwendungen - bei seiner Verkehrssicherheitsarbeit bereits verfolgt.

Mit den Projekten INTERMATRIX und CENTRICO beteiligt sich NRW an den laufenden Telematik-Programmen der Europäischen Union. Mit dem im Rahmen dieser Projekte realisierten grenzüberschreitenden Austausch von Verkehrsinformationen ist ein erster Schritt getan, gemeinsam auf europäischer Ebene die Verkehrsinformationen zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu stärken.

NRW ist bereit, seine Erfahrungen in der Verkehrssicherheitsarbeit auch weiterhin auf europä-

ischer Ebene einzubringen - nicht zuletzt deshalb, weil sich so verdeutlichen läßt, daß Verkehrssicherheit weder ein lokales noch ein nationales Problem ist, sondern als gesamteuropäische Aufgabe gesehen werden muß.

Anhang 1

Alphabetische Übersicht der Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, die sich in den Jahren 1994 bis 1996 an Tempo 30-Aktionen und Aufklärungskampagnen beteiligt haben

Stadt, Kreis, Gem.	Jahr			Stadt, Kreis, Gem.	Jahr			Stadt, Kreis, Gem.	Jahr		
	1994	1995	1996		1994	1995	1996		1994	1995	1996
Aachen			•	Hermet		•		Oer-Erkenschwick	•	•	
Alfter			•	Hennef			•	Olpe		•	
Altenberge		•		Herdecke		•	•	Olzberg		•	
Antwicht			•	Herford	•			Ostweyeren	•		
Arnberg			•	Herten		•	•	Overath		•	
Attendorf		•	•	Herzogenrath		•	•	Paderborn	•	•	•
Bad Berleburg			•	Hildenhausen		•		Pulheim	•		
Bad Driburg				Hilchenbach		•		Rafingen	•	•	
Bad Laasphe		•		Hilden		•		Recklinghausen	•		•
Bad Münstererfeld			•	Hövelhof		•	•	Rees		•	
Bad Oeynhausen		•		Höxter	•	•		Rheda-Wiedenbrück			•
Bad Salzuflen		•		Hünxe		•		Rhede		•	•
Bad Sassendorf			•	Hürth		•		Rhembach		•	
Balve	•	•	•	Ibbenbüren		•		Rixdorf		•	
Badalung	•			Isleborn	•	•		Salzkotten		•	
Bielefeld		•		Issum	•			Schloß Holte-St. Brack		•	
Bochum			•	Jülich		•		Schwelm			•
Bonn		•	•	Kalkar			•	Schwerte		•	
Borchen		•		Kerpen	•			Seln	•		
Brakel		•		Kerpen				Sendenhorst	•	•	•
Büren			•	Kierspe		•		Siegburg		•	
Brühl	•		•	Kirchlintern		•		Siegen		•	
Burghard	•			Köln	•	•		Simmerath		•	
Büren		•		Kranenburg		•		Soest	•	•	•
Castrop-Rauxel			•	Krefeld	•		•	Solingen	•		
Coesfeld		•	•	Kreuztal		•		St. Augustin			•
Datteln		•		Kürten		•		Stadtlohn		•	
Detmold		•		Lage		•		Strahlen	•	•	•
Dincklaken	•	•		Legden		•		Südlohn-Oeding je 1, 2		•	
Dormagen		•		Lengede		•		Sundern	•	•	•
Dorsten		•		Leverkusen		•	•	Tönisvorst		•	
Dortmund	•	•	•	Lippstadt		•	•	Ulrich-Palenberg	•		
Duisburg		•		Lohmar		•	•	Udem		•	
Dülmen		•	•	Löhne		•		Unna			•
Düsseldorf	•	•	•	Lüdenscheid			•	Velen		•	•
Elsdorf	•			Lüdinghausen			•	Verl	•		
Engelkirchen		•		Lünen	•	•		Verstmoed		•	
Erfkrets	•			Marl		•	•	Viersen		•	
Erfstadt	•			Marsberg		•	•	Vlotho		•	
Ermlebrück		•		Meckenheim		•	•	Waldbröl		•	
Ersitte		•		Meerbusch		•	•	Warburg			•
Eschweiler		•		Memmerzhagen		•	•	Warendorf		•	
Espelkamp	•			Menden		•	•	Weeze			•
Essen	•	•	•	Meschede		•	•	Wenden		•	
Fuskirchen			•	Meschen		•		Werl		•	
Everswinkel		•		Minden		•		West			•
Fröndenberg	•			Moers		•	•	Wesseling		•	
Geldern	•	•	•	Mönchengladbach		•	•	Wetter		•	•
Gelsenkirchen	•	•	•	Münster a.R.		•	•	Wettingen		•	•
Goch		•	•	Münster	•	•	•	Willich	•		•
Groethlis		•	•	Neuenkirchen		•	•	Witten		•	•
Grevenbroich	•			Neunkirchen-Vlyun		•	•	Wuppertal			•
Grünau		•		Neuss		•	•	Xanten			
Hagen		•	•	Niederkrüchten		•					
Haltern		•	•	Rechen		•					
Hamm		•	•	Rotteln	•	•	•				
Hattingen		•	•	Oberhausen		•	•				
Heek			•	Ochtrup		•	•				
								Kommunen insgesamt	46	118	83

Anhang 2

Alphabetische Übersicht der Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, die in den Jahren 1994 bis 1996 mit Landesmitteln geförderte Verkehrssicherheitstage durchgeführt haben

	Jahr		
	1994	1995	1996
Regierungsbezirk Arensberg			
Stadt Balve		●	
Stadt Bochum	●	●	●
Stadt Dortmund	●	●	●
Stadt Drolshagen			●
Stadt Hamm	●	●	●
Stadt Herne	●	●	●
Gemeinde Herscheid	●	●	●
Stadt Iserlohn	●	●	●
Stadt Kamen	●	●	●
Stadt Kierspe	●	●	●
Stadt Lütkencheid	●	●	●
Stadt Lünen			●
Märkischer Kreis	●	●	●
Stadt Menden	●	●	●
Gem. Nachrodt-Wade	●		
Kreis Olpe		●	
Gem. Schalksmühle	●	●	
Stadt Siegen	●		
Kreis Siegen-W.stein		●	●
Stadt Unna	●		
Stadt Witten	●	●	●
insgesamt	16	15	13
Regierungsbezirk Detmold			
Gemeinde Augustdorf		●	
Stadt Bielefeld	●	●	●
Kreis Gütersloh	●	●	
Kreis Lippe	●		
Stadt Minden			●
Kreis Minden-Lübbecke	●		●
Stadt Rheda-Wiedenbr.			●
insgesamt	4	3	4

	Jahr		
	1994	1995	1996
Regierungsbezirk Düsseldorf			
Stadt Dinslaken		●	
Stadt Düsseldorf	●	●	●
Stadt Duisburg	●	●	●
Stadt Essen	●	●	●
Stadt Geldern	●	●	●
Stadt Gevelsberg			●
Stadt Grevenbroich	●		
Gemeinde Issum	●		
Stadt Kempen	●		
Stadt Moers		●	
Stadt Mönchengladb.		●	
Stadt Mülheim	●	●	
Kreis Neuss	●	●	●
Stadt Neuss		●	●
Stadt Oberhausen		●	
Stadt Ratingen		●	
Stadt Rees		●	
Stadt Rheinberg			●
Gemeinde Rheurdt	●	●	
Stadt Viersen	●		
Stadt Wesel	●	●	●
insgesamt	12	15	9
Regierungsbezirk Köln			
Stadt Aachen		●	●
Stadt Brühl			●
Gemeinde Elsdorf	●		
Eritzkreis	●	●	●
Stadt Köln	●	●	●
Oberbergischer Kreis		●	
Stadt Troisdorf	●	●	●
insgesamt	4	5	5

	Jahr		
	1994	1995	1996
Regierungsbezirk Münster			
Stadt Bockum	●		
Kreis Borken			●
Stadt Emsdetten		●	
Stadt Gelsenkirchen	●		●
Stadt Greven		●	
Stadt Haltern		●	
Stadt Heren		●	●
Stadt Ibbenbüren		●	
Stadt Marl			●
Stadt Münster	●		●
Stadt Oelde		●	
Gem. Sendenhorst	●	●	●
Stadt Stadlohn		●	
Gemeinde Südtoln			●
insgesamt	4	8	7
Land Nordrhein-Westfalen			
insgesamt	40	46	38

Potentielle Kooperationspartner für Verkehrssicherheitstage

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
- Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrserzieher
- Arbeitsgemeinschaft für unfallgeschädigte Kinder
- Automobilclubs
- Altcyclists
- Ärztekammer
- Organisationen ausländischer Bürgerinnen und Bürger
- Banken
- Behinderten-Verbände
- Berufsgenossenschaften
- Bund deutscher Berufskraftfahrer
- Bundesarbeitsgemeinschaft für Arbeitssicherheit
- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
- Bundesverband für den Selbstschutz
- Bundeswehr
- Bund gegen Alkohol am Steuer
- Deutsche Bahn AG
- Deutsche Initiative zur Förderung eines verantwortungsvollen Umgangs mit alkoholischen Genußmitteln (DIFA)
- Deutsche Lebensrettungsgesellschaft (DLRG)
- Deutscher Kinderschutzbund e.V.
- Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein (DEKRA)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)
- Erwachsenenlotsen
- Fachberater für Verkehrserziehung
- Fachhochschulen
- Fahrschulen
- Feuerwehren
- Freizeitclubs
- Fußgängerschutzverein Fuß e.V.
- Gesellschaft zur Hebung der Sicherheit im Straßenverkehr
- Handwerkskammer
- Höhere Landespolizeischule, Beratungsstelle
- HUK-Beratungsstelle
- Industrie- und Handelskammer
- Ingenieurbüros
- Institut für Zweiradsicherheit
- Kfz-Handel
- Kfz-Handwerk
- Kfz-Hersteller
- Kfz-Werkstätten
- Kindergärten
- Kinder-Verkehr-Club
- Kirchen
- Kommunale Kinderbeauftragte des Landes NRW
- Kommunale Spitzenverbände
- Krankenkassen
- Kreispolizeibehörde
- Kuratorium Deutsche Altershilfe
- Landschaftsbehörden
- Lokale Verkehrsunternehmen
- Ministerien
- Moderatoren
- Nahverkehrsbetriebe
- Optiker-Innung
- Presse, Hörfunk- und Fernsehsender
- Planungsbüros
- Regionalverkehre
- Sparkassen
- Schulen
- Schülerlotsen
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Straßenbaubehörden
- Technische Überwachungsvereine (TÜV)
- Technisches Hilfswerk
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
- Verkehrs-Institut Bielefeld (VIB)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Verkehrssicherheitsberater der Polizei
- Verkehrskadetten
- Verkehrsverbände
- Verkehrsübungs- und Trainingsplätze
- Verkehrswachten
- Verlage
- Versicherungen
- Vorschulparlamente
- Warenhäuser
- Wohlfahrtsverbände
- Zweiradhandel

Diese Liste kann vor Ort sicherlich noch ergänzt werden.

Ansprechpartner für die Gestaltung eines sicheren Straßenraums

- Kommunen
- Kreise
- Straßenbauämter der Landschaftsverbände
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr
- Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport
- Örtliche Verkehrsbetriebe
- Bezirksregierungen

Anhang 4

Straßenverkehrsunfälle und Unfallopfer in Nordrhein-Westfalen nach Kreisen und kreisfreien Städten (1)

Verwaltungsbezirk	Jahresdurchschnitt der Wahlbevölkerung in den Jahren ¹⁾	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden			Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Pers.						Verunglückte Personen auf 100.000 Einwohner im Jahresdurchschnitt der Jahre ²⁾ 1994 + 1995
					insgesamt			darunter: Getötete Personen			
		1994 + 1995	1994	1995	1996	1994	1995	1996	1994	1995	
Nordrhein-Westfalen	17.806.148	79.791	77.849	73.085	103.481	101.070	95.021	1.346	1.364	1.163	874
davon kreisfreie Städte	7.565.111	33.497	32.859	31.260	41.812	40.945	39.135	331	320	282	547
davon Kreise	10.241.037	46.354	44.990	41.825	61.669	60.125	55.886	1.015	1.044	881	595
Reg.-Bez. Arnsberg	3.813.330	16.441	15.704	14.539	21.540	20.611	19.063	263	248	211	352
davon kreisfreie Städte	1.579.315	7.293	6.748	6.427	9.239	8.588	8.141	60	67	61	164
Bielefeld	400.808	1.695	1.697	1.590	2.199	2.207	2.012	10	16	14	50
Dortmund	600.581	3.177	2.686	2.624	3.952	3.403	3.264	27	19	19	62
Düsseldorf	213.589	842	859	784	1.109	1.111	1.047	8	11	11	30
Hamm	164.204	974	859	871	1.269	1.085	1.119	10	17	15	42
Herne	180.135	605	647	558	719	782	699	5	4	2	14
davon Kreise	2.276.016	9.208	8.956	8.112	12.301	12.023	10.922	203	181	150	288
Landes-Regio-Kreis	352.162	1.205	1.229	1.180	1.624	1.616	1.544	13	11	17	31
Regio-Kreis	280.930	1.223	1.153	1.099	1.631	1.556	1.541	35	33	31	67
Märkischer Kreis	454.959	1.660	1.707	1.540	2.201	2.239	2.094	29	21	26	56
Olpe	136.840	535	533	470	736	753	668	21	15	16	32
Siegen	298.654	1.015	953	869	1.243	1.224	1.161	23	27	15	45
Südwestfalen	284.363	1.583	1.396	1.232	2.147	1.935	1.653	61	47	35	93
Umsb.	417.804	1.987	1.975	1.722	2.619	2.660	2.259	21	27	16	54
Reg.-Bez. Detmold	1.989.397	8.770	8.849	8.029	11.606	11.846	10.813	254	229	224	383
davon kreisfreie Städte	324.171	1.347	1.349	1.219	1.707	1.727	1.561	26	22	22	50
Bielefeld	324.171	1.347	1.349	1.219	1.707	1.727	1.561	26	22	22	50
davon Kreise	1.665.223	7.423	7.491	6.810	9.899	10.119	9.252	228	207	202	333
Unterschieß	323.917	1.586	1.684	1.572	2.068	2.224	2.136	51	49	51	101
Hilfswald	247.964	977	1.090	920	1.264	1.396	1.189	27	22	18	47
Hilfswald	152.923	632	591	567	894	810	801	22	26	22	50
Lippe	356.152	1.335	1.267	1.173	1.767	1.727	1.598	45	32	36	73
Minden-Lübbecke	311.833	1.394	1.443	1.313	2.011	2.022	1.812	46	40	41	87
Paderborn	272.378	1.599	1.416	1.265	1.595	1.940	1.725	37	38	34	79

Fortsetzung nächste Seite

Anhang 4

Straßenverkehrsunfälle und Unfallopfer in Nordrhein-Westfalen nach Kreisen und kreisfreien Städten (2)

Verwaltungsbezirk	Jahresdurchschnitt der Wohnbevölkerung in den Jahren*	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden			Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Pers.						Verunglückte Personen auf 100.000 Einwohner im Jahresdurchschnitt der Jahre* 1994 + 1995
					insgesamt			darunter: Getötete Personen			
		1994 + 1995	1994	1995	1996	1994	1995	1996	1994	1995	
Reg.-Bez. Düsseldorf	5.285.663	22.469	21.911	20.727	28.470	27.720	26.238	305	298	285	537
davon Kreisfreie Städte	3.317.264	13.621	13.593	12.820	16.840	16.738	15.893	134	107	113	506
Düsseldorf	572.696	2.757	2.713	2.616	3.341	3.316	3.257	18	22	19	581
Duisburg	535.871	2.136	2.170	1.956	2.665	2.694	2.395	22	16	26	590
Essen	618.111	2.411	2.335	2.221	2.983	2.897	2.783	31	20	15	476
Krefeld	249.799	1.147	1.086	1.050	1.380	1.281	1.277	00	7	4	533
Monchengladbach	265.781	1.334	1.321	1.244	1.685	1.635	1.524	20	11	12	625
Mülheim a.d. Ruhr	176.809	625	652	572	764	815	734	4	6	5	447
Oberhausen	225.412	914	880	810	1.180	1.094	1.029	00	7	5	504
Remscheid	123.977	438	430	386	558	534	509	4	2	2	444
Solingen	165.874	548	542	540	668	671	663	3	6	10	464
Wuppertal	383.838	1.311	1.464	1.425	1.616	1.807	1.722	12	10	14	446
davon Kreise	1.968.399	8.848	8.348	7.907	11.630	10.982	10.348	171	191	168	874
Kleve	284.472	1.593	1.433	1.362	2.221	1.988	1.964	52	56	59	746
Mettmann	304.841	1.957	1.830	1.773	2.472	2.300	2.267	20	25	17	473
Neuss	432.546	1.783	1.715	1.652	2.318	2.245	2.123	26	32	16	527
Viersen	284.847	1.290	1.191	1.104	1.731	1.669	1.470	17	26	27	586
Wesel	461.694	2.220	2.189	2.016	2.888	2.840	2.579	56	52	49	620
Reg.-Bez. Köln	4.159.145	20.040	19.693	18.956	26.037	25.631	24.745	285	327	227	621
davon Kreisfreie Städte	1.666.310	8.163	8.203	8.023	10.130	10.185	10.118	67	89	57	610
Aachen	247.200	1.189	1.185	1.056	1.715	1.467	1.393	15	22	9	693
Bonn	293.532	1.443	1.392	1.353	1.782	1.668	1.612	8	10	9	584
Köln	963.676	4.928	4.970	4.976	6.144	6.271	6.306	40	49	35	642
Leverkusen	161.893	693	656	606	719	829	807	4	5	4	478
davon Kreise	2.492.835	11.877	11.490	10.933	15.907	15.449	14.627	218	238	200	629
Aachen	361.117	1.329	1.232	1.171	1.750	1.621	1.526	24	12	15	560
Düren	256.243	1.502	1.471	1.382	2.111	2.012	1.863	24	38	24	805
Erfkries	423.151	1.919	1.968	1.817	2.556	2.620	2.430	25	49	77	891
Erschen	179.939	1.009	955	929	1.377	1.336	1.413	37	20	38	754
Hemsherg	234.846	1.141	1.133	1.079	1.566	1.532	1.421	24	17	30	666
Oberbergischer Kreis	277.289	1.334	1.252	1.172	1.808	1.713	1.567	29	27	29	635
Rhein-Berg-Kreis	267.689	1.204	1.168	1.129	1.507	1.522	1.429	16	25	15	566
Rhein-Sieg-Kreis	537.552	2.436	2.383	2.251	3.232	3.093	2.978	39	50	32	588
Reg.-Bez. Münster	2.556.614	12.071	11.671	10.834	15.828	15.259	14.162	239	262	188	608
davon Kreisfreie Städte	678.949	3.023	2.966	2.771	3.896	3.707	3.422	44	35	37	561
Bottrop	119.768	469	457	497	589	580	656	9	8	10	488
Gelsenkirchen	293.111	1.147	1.135	1.022	1.449	1.431	1.256	7	7	5	491
Münster	265.166	1.457	1.374	1.242	1.858	1.696	1.510	28	20	12	679
davon Kreise	1.878.665	8.998	8.705	8.063	11.932	11.552	10.740	195	227	161	625
Bielefeld	338.056	1.680	1.639	1.555	2.240	2.172	2.042	31	56	32	633
Coesfeld	198.509	940	984	891	1.201	1.373	1.193	33	31	14	674
Recklinghausen	661.539	2.895	2.779	2.570	3.708	3.498	3.248	41	43	40	515
Steinfort	410.507	2.120	1.942	1.832	2.826	2.687	2.553	51	43	35	671
Warendorf	269.954	1.363	1.361	1.235	1.857	1.822	1.704	39	54	30	681

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW

* Einwohnerdaten 1996 lagen noch nicht vor



Anhang 5

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in Nordrhein-Westfalen nach Kreisen

Verwaltungsbezirk	Jahresdurchschnitt der Wohnbevölkerung in den Jahren* 1994 + 1995	Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen insgesamt			Verunglückte Personen auf 100.000 Einwohner im Jahresdurchschnitt der Jahre* 1994 + 1995
		1994	1995	1996	
Nordrhein-Westfalen	17.806.148	103.481	101.070	95.021	574
davon kreisfreie Städte	7.565.111	41.812	40.945	39.135	547
Kreise	10.241.037	61.669	60.125	55.886	595
Kreise					
Düren	256.233	2.111	2.012	1.863	805
Euskirchen	179.930	1.377	1.336	1.413	754
Kleve	284.472	2.221	1.988	1.904	740
Paderborn	272.378	1.895	1.940	1.725	704
Soest	294.368	2.147	1.955	1.655	697
Warendorf	269.954	1.857	1.822	1.704	681
Coesfeld	198.509	1.301	1.373	1.193	674
Steinfurt	410.507	2.826	2.687	2.553	671
Güterloh	323.917	2.068	2.224	2.136	663
Hemeborg	234.846	1.566	1.532	1.421	660
Borken	338.056	2.240	2.172	2.042	653
Minden-Lübbecke	311.858	2.011	2.022	1.812	647
Wesel	461.694	2.888	3.062	2.579	644
Oberbergischer Kreis	277.289	1.808	1.713	1.567	635
Unna	417.804	2.619	2.660	2.259	632
Ertirkreis	438.181	2.556	2.620	2.430	591
Rhein-Sieg-Kreis	537.552	3.232	3.093	2.978	588
Viersen	284.847	1.731	1.609	1.470	586
Hochsauerlandkreis	280.930	1.631	1.556	1.541	567
Rhein-Berg-Kreis	267.689	1.507	1.522	1.429	566
Aachen	301.117	1.750	1.621	1.526	560
Höxter	152.925	894	810	801	557
Recklinghausen	661.539	3.708	3.498	3.248	545
Olpe	136.840	736	753	668	544
Herford	247.964	1.264	1.396	1.180	536
Neuss	432.546	2.318	2.245	2.125	527
Lippe	356.182	1.767	1.727	1.598	490
Märkischer Kreis	454.959	2.201	2.259	2.094	490
Mettmann	504.841	2.472	2.300	2.267	473
Ennepe-Ruhr-Kreis	352.462	1.624	1.616	1.544	460
Siegen	298.654	1.343	1.224	1.161	430



Anhang 6

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in Nordrhein-Westfalen nach kreisfreien Städten

Verwaltungsbezirk	Jahresdurchschnitt der Wohnbevölkerung in den Jahren* 1994 + 1995	Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen insgesamt			Verunglückte Personen auf 100.000 Einwohner im Jahresdurchschnitt der Jahre* 1994 + 1995
		1994	1995	1996	
Nordrhein-Westfalen	17.806.143	103.481	101.070	95.021	574
davon kreisfreie Städte	7.565.111	41.812	40.945	39.135	547
Kreise	10.241.032	61.669	60.125	55.886	595
Kreisfreie Städte					
Münster (Westf.)	265.166	1.858	1.696	1.510	670
Köln	963.676	6.144	6.221	6.306	642
Hannover	184.204	1.269	1.085	1.119	639
Mönchengladbach	265.781	1.685	1.635	1.524	625
Dortmund	600.581	3.952	3.403	3.264	612
Aachen	247.200	1.515	1.467	1.393	603
Bonn	293.532	1.752	1.668	1.612	583
Düsseldorf	572.696	3.341	3.310	3.257	581
Krefeld	249.799	1.380	1.281	1.277	533
Bielefeld	324.174	1.707	1.727	1.561	530
Hagen	213.589	1.109	1.111	1.047	520
Oberhausen	225.412	1.180	1.094	1.029	504
Duisburg	535.871	2.665	2.694	2.595	500
Gelsenkirchen	293.111	1.449	1.431	1.256	491
Bochum	139.768	589	580	636	488
Leverkusen	161.903	719	829	807	478
Essen	618.111	2.983	2.897	2.783	476
Mülheim a. d. Ruhr	176.809	764	815	734	417
Wuppertal	383.838	1.616	1.807	1.722	446
Renscheid	123.077	558	534	509	444
Bochum	500.461	2.199	2.207	2.012	440
Herne	180.135	710	782	699	414
Söfingen	165.874	668	671	663	404

Verteilerhinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.

Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl des Europäischen Parlaments.

Mißbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt.

Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Herausgegeben im Oktober 1997

Herausgeber:
Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Gesamtherstellung:
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen

Düsseldorf, Oktober 1997