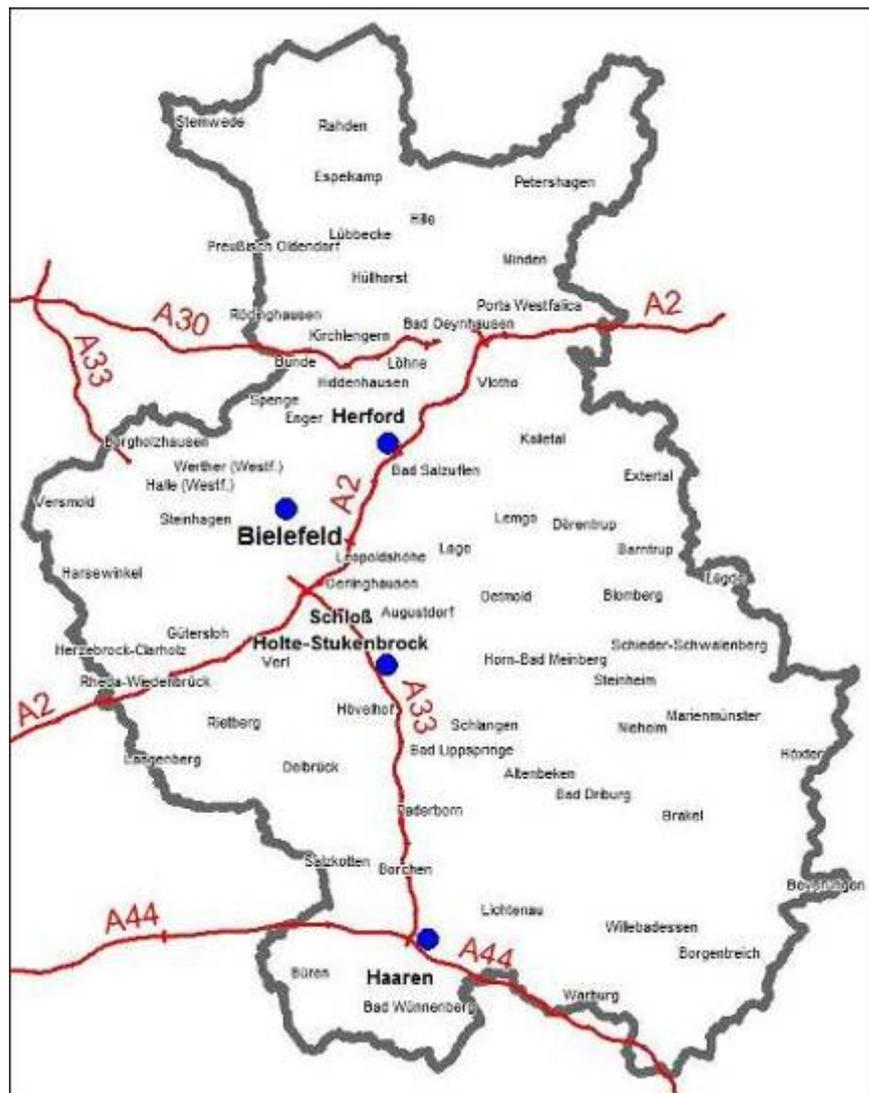


Projekt Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Autobahnen in OWL

Bezirksregierung Detmold



POLIZEI Nordrhein-Westfalen Bielefeld



Die Polizeipräsidentin des Polizeipräsidiums Bielefeld, Dr. Katharina Giere, die Regierungspräsidentin des Regierungsbezirks Detmold, Marianne Thomann-Stahl und der Hauptgeschäftsführer des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Winfried Pudenz

stellten heute (11.04.2014) den Medien den Ergebnisbericht einer behördenübergreifenden Projektgruppe vor, die die drei Behördenleitungen

- der Bezirksregierung Detmold als Straßenverkehrsbehörde,
- des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen als Straßenbaulastträger und
- des Polizeipräsidiums Bielefeld für die Autobahnpolizei

im August 2012 eingerichtet hatten.

Die Projektgruppe unter Leitung von Polizeidirektorin Ursula Wichmann als Leiterin der Autobahnpolizei des Polizeipräsidiums Bielefeld setzte sich zusammen aus Herrn Reinhard Weitz, Dezernent für Verkehrssicherheit bei der Bezirksregierung Detmold, Herrn Helmut Poth, Abteilungsleiter Betrieb und Verkehr des Landesbetriebes Straßenbau NRW und stellvertretender Leiter der Autobahnniederlassung Hamm sowie weiteren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der drei beteiligten Behörden.

Zusätzlich wurde die Projektgruppe beratend durch Herrn Prof. Dr.- Ing. Rainer R. Stephan, Prodekan der Hochschule Ostwestfalen-Lippe, Lehrbereich Verkehrswesen sowie eine dort erstellte Bachelorarbeit unterstützt.

Ausgangssituation :

Ausschlaggebend für die Einrichtung der Projektgruppe war seinerzeit die Tatsache, dass in den fünf Jahren von 2007 bis 2011 insgesamt

44 Menschen auf den Autobahnen in Ostwestfalen-Lippe ihr Leben verloren haben sowie 667 schwer und 1.202 leicht verletzt worden sind.

Damit war die Zahl der Unfälle mit schwersten Folgen (Tote und Schwerverletzte) pro Autobahnkilometer auf den Autobahnen in Ostwestfalen-Lippe in dem genannten Zeitraum regelmäßig die höchste in NRW, während die Unfälle mit Personenschäden insgesamt (inklusive Leichtverletzte) im Vergleich geringe Werte aufwiesen.

Verkehrsunfälle mit schwersten Folgen pro Autobahnkilometer (Getötete und Schwerverletzte, Kat 1 – 2) Quelle: LZPD NRW					
Jahr	2007	2008	2009	2010	2011
Bielefeld	0,73	0,61	0,67	0,68	0,66
Dortmund	0,57	0,47	0,47	0,50	0,43
Düsseldorf	0,67	0,54	0,55	0,55	0,62
Köln	0,52	0,44	0,48	0,45	0,54
Münster	0,47	0,44	0,48	0,44	0,46

Verkehrsunfälle mit Personenschaden pro Autobahnkilometer (Getötete, Schwer- und Leichtverletzte, Kat 1 – 3) Quelle: LZPD NRW					
Jahr	2007	2008	2009	2010	2011
Bielefeld	1,19	1,03	1,12	1,11	1,12
Dortmund	2,01	1,82	1,78	1,75	1,50
Düsseldorf	1,76	1,63	1,64	1,76	1,78
Köln	1,88	1,78	1,86	1,98	2,03
Münster	1,22	1,00	1,14	1,14	0,99

Die Unfallkommission der Bezirksregierung Detmold als Straßenverkehrsbehörde untersucht zwar damals wie heute regelmäßig das Unfallgeschehen auf den hiesigen Autobahnen;

die Frage, ob insofern der ostwestfälische Raum Besonderheiten aufweist, die auf den hiesigen Bundesautobahnen das Risiko schwerer Unfallfolgen erhöhen, wurde aber bisher nicht analysiert.

Projektgruppenauftrag :

Vor diesem Hintergrund erhielt die Projektgruppe den **Auftrag**, in einer umfänglichen Analyse festzustellen,

- ob die ostwestfälischen Autobahnabschnitte der A 2, A 44, A 33 und A 30 Besonderheiten aufweisen, die das Risiko schwerer Unfallfolgen erhöhen
- und
- ob es geeignete Maßnahmen aller zuständigen Behörden oder anderer Verantwortungsträger gibt, die Zahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen signifikant zu senken.

Untersuchungszeitraum / Datenbasis

Die Projektgruppe legte für alle erforderlichen Untersuchungen den aktuellsten Analysezeitraum von fünf Jahren (2008 - 2012) zugrunde.

Der 5- Jahres- Zeitraum entspricht gegenüber den Landesstandards der Unfallkommission (ein bis drei Jahre) den Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse in Straßennetzen (FGSV 2003).

Als Datenbasis diene insbesondere die Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik des Landes NRW, die Geschwindigkeitskenngrößen aus RDS-Messschleifen der Verkehrszentrale des Landesbetriebs Straßenbau NRW, die Ergebnisse automatischer Dauerzählstellen (DTV- Werte) sowie die Unfallkennwerte der jährlichen streckenbezogenen Unfallauswertung des Landes NRW.

Untersuchte Unfallkategorien

Im Einklang mit dem Projektgruppenauftrag wurden vorrangig die Verkehrsunfälle mit Personenschaden der Kategorien 1 bis 3 betrachtet

(Kategorie 1: Unfall mit Getöteten, Kategorie 2: Unfall mit Schwerverletzten, Kategorie 3: Unfall mit Leichtverletzten)

Verkehrsmengen

Nach den Ergebnissen der Dauerzählstellen MBWSV NRW wird das höchste Verkehrsaufkommen (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärken für beide Richtungsfahrbahnen, DTVw) auf den BAB des Regierungsbezirks regelmäßig auf der A 2 gemessen und liegt in Abhängigkeit vom betrachteten Streckenabschnitt zwischen rund 61.000 bis ca. 99.000 Kfz/24h.

MBWSV NRW, Jahr 2012: Ergebnisse automatischer Dauerzählstellen an den „Freien Strecken“ der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Nordrhein- Westfalen:

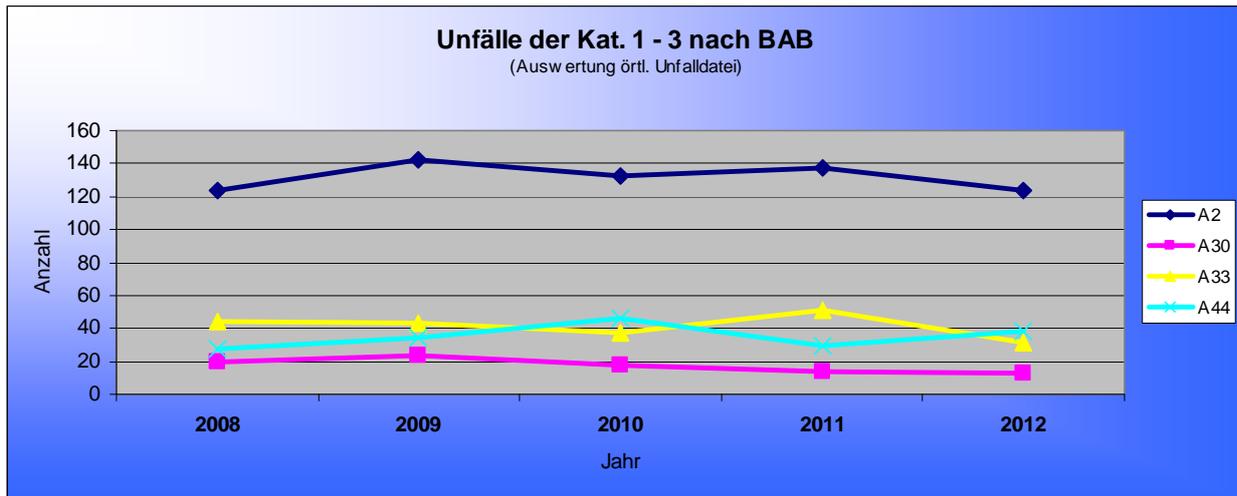
Jahr	Zählstelle A 2 (Bielefeld)		Zählstelle A 30 (Kirchlengern)		Zählstelle A 33 (Paderborn)		Zählstelle A 44 (Soest)	
	KFZ	SGV/LKW	KFZ	SGV/LKW	KFZ	SGV/LKW	KFZ	SGV/LKW
	DTV Mo-Fr KFZ 24h	DTV Mo-Fr SGV 24h	DTV Mo-Fr KFZ 24h	DTV Mo-Fr SGV 24h	DTV Mo-Fr KFZ 24h	DTV Mo-Fr SGV 24h	DTV Mo-Fr KFZ 24h	DTV Mo-Fr KFZ 24h
1996	75.124		34.051		30.601		50.942	
1997	76.565		33.680		31.755		51.724	
1998	78.901		34.542		32.837		53.084	
1999	79.389		36.131		34.504		54.170	
2000	87.288		38.351		35.716		53.086	
2001	94.474	24.686	41.492	8.988	39.334	8.260	54.330	13.227
2002	94.937	24.515	42.421	8.993	39.987	8.287	54.052	13.138
2003	94.913	24.282	42.060	8.996	39.384	7.707	53.309	12.519
2004	95.606	25.208	42.202	9.451	38.810	7.276	53.276	11.922
2005	93.938	23.797	41.642	8.419	38.284	6.588	52.189	11.571
2006	96.838	23.071	43.276	9.206	39.204	7.078	51.556	12.046
2007	98.215	23.352	43.965	9.508	39.504	7.208	53.502	12.948
2008	95.617	22.955	44.007	9.691	39.078	7.088	53.351	13.126
2009	96.544	20.942	43.779	9.024	38.990	6.099	53.095	11.473
2010	96.236	21.641	43.995	9.557	38.933	6.518	55.584	12.614
2011	98.127	23.077	43.930	9.830	41.014	7.039	57.455	13.386
2012	99.085	23.636	43.144	9.819	40.424	6.921	56.450	13.169

Der Straßengüterverkehr weist auf der BAB A 2 an der weiteren Dauerzählstelle zwischen den Anschlussstellen Porta Westfalica und dem Autobahnkreuz Bad Oeynhau- sen landesweit das höchste Schwerverkehrsaufkommen (DTVw 25.787 Fz./Tag) auf.

BAB	von ...	bis ...	DTV-SV _(Mo-Fr) 2012/2011
A 2	AK Bad Oeynhau- sen	AS Porta Westfalica	25.787 Lkw/24h - 1,7 %
A 3	AK Oberhausen-West	AS Oberhausen-Holten	25.670 Lkw/24h - 0,1 %
A 2	AK Oberhausen-West	AS Oberhausen-Königshardt	24.963 Lkw/24h - 1,0 %
A 3	AK Oberhausen-West	AS Oberhausen-Lirich	24.365 Lkw/24h + 0,2 %
A 1	AK Dortmund-Unna	AS Schwerte	24.100 Lkw/24h - 2,2 %

Untersuchte Autobahnen

Durch Ostwestfalen-Lippe verlaufen die Bundesautobahnen A 2, A 30, A 33 und A 44. Im Projektverlauf wurde vorrangig die BAB A 2 betrachtet, da 58,45% (Durchschnitt 2008 – 2012) der Verkehrsunfälle KAT 1 bis 3 auf die A 2 entfallen.



Methodik

Unter Zugrundelegung unterschiedlicher Hypothesen hat die Projektgruppe die Schwere der Unfallfolgen aufgrund folgender Einflussgrößen untersucht:

- Unfallursachen
- Unfallzeiten
- Verkehrsbeteiligung (LKW – PKW)
- Staugeschehen
- Geschwindigkeitsniveau
- Anschlussstellen und Knotenpunkte
- Topographie und Trassenführung (z. B. Sichtweiten)
- Fahrbahnzustand (z. B. Witterungseinflüsse)

Ergebnis

Die Projektgruppe kommt in ihrem Abschlußbericht zu folgendem Ergebnis:

Es gibt Hinweise darauf, dass die verhältnismäßig hohe Zahl der schweren Unfallfolgen sowohl auf einzelne der genannten Einflussgrößen als auch auf eine Kombination mehrerer Komponenten zurückzuführen sein kann und sich hierdurch tatsächlich Unterschiede zu den übrigen Autobahnbezirken in NRW ergeben.

So wurde z.B. folgendes festgestellt

- Die **Beteiligung von LKW** an Unfällen mit schwersten und tödlichen Folgen liegt signifikant über der auf allen Autobahnen in NRW.
- **LKW verursachen** im Verhältnis zu ihrer Verkehrsbeteiligung überdurchschnittlich viele schwere Unfälle mit den HUU Fahrstreifenwechsel/ Überholen, Geschwindigkeit und Abstand.
- **Fehler beim Fahrstreifenwechsel/ Überholen** sind häufiger ursächlich für schwerste Unfälle als dies im Landesdurchschnitt der Fall ist.
- Unfälle im Zusammenhang mit **Staus** haben deutlich schwerwiegendere Folgen als auf den übrigen Autobahnen in NRW.
- Die hiesige **Topographie** mit Steigungen und Gefällestrecken ist (mit)ursächlich für überproportional viele Unfälle mit Personenschäden in OWL.
- **Nicht angepasste Geschwindigkeit** ist auch auf den BAB in OWL die Hauptunfallursache Nr. 1 und führt auf der BAB A2 zu verhältnismäßig mehr Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten als auf den übrigen Autobahnen in OWL.
- Nässe und widrige Straßenverhältnisse, Haltesichtweiten, Knotenpunkte, Falschfahrten, Unfallzeiten oder bestimmte Risikogruppen **lassen keinen relevanten Zusammenhang** zu überproportional vielen Unfällen mit schweren Personenschäden erkennen.

Maßnahmenkonzepte

Die Behördenleitungen prüfen anhand des von der Projektgruppe vorgeschlagenen Maßnahmenkonzeptes die konkreten Umsetzungsmöglichkeiten, die die zuständigen Behörden sowohl kurz- als auch mittel- und langfristig realisieren können.

Während Maßnahmen der Straßenverkehrs- und der Polizeibehörde eher kurz- und mittelfristig umsetzbar sind, sind Maßnahmen der Straßenbaubehörde eher zeit- und vor allem kostenintensiv.

Polizeiliche Maßnahmenkonzepte liegen insbesondere in den Themenfeldern Verkehrssicherheitsberatung, repressive Verkehrsüberwachungsmaßnahmen, Kooperationen bei Straßenverkehrskontrollen und Öffentlichkeitsarbeit.

Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Bau von Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA)
- Einrichtung von LKW Überholverböten
- Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Professionelles Staumanagement
- Bau von Rüttelstreifen
- Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung
- Intensivierung der Überwachung der LKW Überholverböte
- Beibehaltung der intensiven Überwachung von Abstandsverstößen
- Kooperative Kontrollen zur Überwachung des Schwerlastverkehrs
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

Konkret geprüft werden derzeit Geschwindigkeitsbeschränkungen und / oder LKW-Überholverböte zwischen der Landesgrenze zu Niedersachsen und dem sog. Bielefelder Berg (besondere topografische Verhältnisse durch Steigungen und Gefälle in Verbindung mit engen Kurvenradien).

Aktuelle Entwicklung

Während der Projektgruppenarbeit zeichnete sich Anfang 2013 ab, dass die Verkehrsunfallentwicklung 2012 einen Tiefststand seit dem Jahr 1998 erreicht hatte.

Diese günstige Entwicklung setzte sich im Jahr 2013 nicht fort, sondern die Zahl der Schwerverletzten nahm im Vergleich zum Vorjahr zu, so dass die Problemlage unverändert ist.

BAB OWL	2012	2013
Getötete	6	5
Schwerverletzte	107	121