



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	10.05.2011	

Anlass:

- Mitteilung der Verwaltung
- Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen
- Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung
- Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Anfrage der FDP-Fraktion vom 05.05.2011 zur Aufstellung zusätzlicher Starenkästen AN/0943/2011

Die FDP-Fraktion bittet im Zusammenhang mit der Aufstellung zusätzlicher Anlagen zur stationären Geschwindigkeitsüberwachung um Beantwortung der nachfolgenden Fragen im Verkehrsausschuss:

1. Inwieweit dienen die Erhebungsdaten der Städtischen Unfallkommission als Entscheidungsgrundlage für die Notwendigkeit der Installation von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und welche verkehrsrechtlichen Gefahrenquellen werden dabei qualitativ und quantitativ als Bewertungsgrundlagen herangezogen?

Gemäß Runderlass des Innenministeriums des Landes Nordrhein Westfalen vom 23.01.1997 erstreckt sich die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für die Kommune nur auf Gefahrenstellen. Nach der Definition des Runderlasses sind Gefahrenstellen Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden kann. Letzteres ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich in unmittelbarer Nähe Spielplätze, Schulen, Seniorenheime oder andere Objekte für ähnliche schutzbedürftige Personen befinden.

Die Unfallkommission führt, pflegt und verwaltet die jeweils die laufenden Listen der Unfallhäufungsstellen. Sie liefert der Verkehrsüberwachung daher bei Unfallhäufungsstellen und solchen Streckenabschnitten, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden kann, in vielen Fällen die Grundlage für die Aufnahme von Geschwindigkeitsüberwachungen. Aufgrund der rechtlichen Bedeutung wird die Entwicklung an den Häufungsstellen sorgfältig beobachtet. Jeweils nach Abschluss der unfalltechnischen Bearbeitung eines

Jahres werden der Verkehrsüberwachung entsprechende Listen zur Verfügung gestellt, damit von dort aus über Maßnahmen entschieden werden kann.

Teilweise bittet die Unfallkommission selbst in ihren Beschlüssen aktiv, die zulässige Höchstgeschwindigkeit an diesen Häufungsstellen in geeigneter Weise (mobil/ stationär) zu überwachen.

2. Warum hat die Städtische Unfallkommission offensichtlich eine falsche Faktenlage präsentiert, obwohl dort klar war, dass es sich bei der Ecke Militärringstraße/ Am Eifeltor in den Jahren 2009 und 2010 keinesfalls um einen Unfallschwerpunkt handelte?

Bei der Bezeichnung des Knotens Militärringstraße/ Am Eifeltor/ Oberer Komarweg als Unfallhäufungsstelle hat die Unfallkommission die korrekte Faktenlage präsentiert. Die anderslautende Berichterstattung eines Boulevardblatts entspricht nicht der Realität.

Zuständig für die erste Auswertung von Verkehrsunfällen ist die Verkehrsdirektion im Polizeipräsidium Köln. Dort werden alle Unfälle nach den Kriterien

- Unfallkategorie (Schwere des Unfalles) und
- Unfalltyp (Konfliktsituation, aus welcher der Unfall entstanden ist)

festgehalten.

Laut Erlass des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung vom 11.03.2008 liegt eine Unfallhäufungsstelle innerhalb der 1-Jahres-Betrachtung grundsätzlich dann vor, wenn sich auf einem Knoten oder einer Strecke **drei Unfälle der Kategorie 1 – 4 (qualifizierte Unfälle) des gleichen Typs** ereignen. Sofern dieses Kriterium erreicht ist, wird der Knoten bzw. die Strecke durch die Polizei als Unfallhäufungsstelle gemeldet.

Die Unfallkategorien sind wie folgt aufgeteilt:

Kategorie 1: Verkehrsunfall mit Getöteten

Kategorie 2: Verkehrsunfall mit Schwerverletzten

Kategorie 3: Verkehrsunfall mit Leichtverletzten

Kategorie 4: Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden

Kategorien 5 – 7: Sonstige Sachschadensunfälle

Die Verkehrsbelastung eines Knotens wird zusätzlich berücksichtigt. Hierdurch kann sich die Anzahl der notwendigen Unfälle, die zu einer Identifikation als Unfallhäufungsstelle führt, erhöhen.

Für den Knoten Militärringstraße/ Am Eifeltor/ Oberer Komarweg ließ sich eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von rund 16.200 Fahrzeugen im Tageswert ermitteln. Aus diesem Grund erhöht sich der Eingangsrichtwert für die Identifikation als Unfallhäufungsstelle auf **vier qualifizierte Unfälle des gleichen Typs**.

Dieser Eingangsrichtwert wurde bei allen Meldungen als Unfallhäufungsstelle seit 2008 berücksichtigt. In 2009 ereigneten sich an diesem Standort 7 Unfälle der Kategorie 1-4, darunter 5 des gleichen Typs (Unfälle beim Abbiegen). In 2010 waren es 11 Unfälle der Kategorie 1-4, darunter 8 qualifizierte Unfälle des gleichen Typs (Unfälle beim Abbiegen). Somit ist der Richtwert, der zu einer Identifikation als Unfallhäufungsstelle führte, in 2009 erreicht und in 2010 doppelt so hoch wie gefordert.

Die Unfallkommission der Stadt Köln hat damit die korrekte Faktenlage wieder gegeben. Diesen Informationen entsprechen die Angaben eines Boulevardblatts nicht. Das Vorlie-

gen einer Unfallhäufungsstelle wurde in dessen Beiträgen ohne Rücksprache mit der Unfallkommission bestritten.

3. Die Leiterin der städtischen Unfallkommission wird in der Presse damit zitiert, dass Blitzer immer mehr Sicherheit bringen, denn bei Unfällen sei immer auch überhöhte Geschwindigkeit eine mögliche Ursache. Da bei den erfassten Unfällen im fraglichen Bereich in den Jahren 2009 und 2010 kein einziger Fall durch Raserei verursacht wurde, stellt sich die Frage nach der Glaubwürdigkeit der Unfallkommission. Welche Sorge trägt die Verwaltung, zukünftig derartige unbelegte Aussagen zu vermeiden?

Die Leiterin der Unfallkommission teilte sowohl in der Pressekonferenz am 29.04.2011 als auch in einem Telefon-Interview mit dem erwähnten Boulevardblatt mit, dass bei Verkehrsunfällen grundsätzlich verschiedene Faktoren den Unfall begünstigen. Es wurde erläutert, dass im Jahr 2010 fünf qualifizierte Unfälle (von acht Abbiegeunfällen) und ein Bagatelle-Unfall darauf beruhten, dass Fahrzeugführer, die von der Militärringstraße aus Richtung Verteilerkreis nach links in die Straße „Am Eifeltor“ abbiegen wollten, mit dem bevorrechtigten Gegenverkehr aus Richtung Luxemburger Straße kollidierten. In den Verkehrsunfallanzeigen der Polizei wurden die Linksabbieger als „Unfallbeteiligter 01“ bezeichnet. Mit dieser Zuordnung wird die Partei im Unfallgeschehen bezeichnet, die durch ihr Verhalten hauptsächlich zu der Unfallentwicklung beigetragen hat. Dies ist jedoch lediglich eine Gewichtung und keine alleinige Schuldzuweisung. Diese wird ohnehin ggf. im Anschluss an die erstmalige Unfallaufnahme noch gerichtlich überprüft.

Grundsätzlich beruhen Unfälle auf verschiedenen unfallbegünstigenden Umständen, die letztendlich zum Unfall führen. So wurde im angesprochenen Fall die hauptsächliche Ursache zwar durch die linksabbiegenden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gesetzt, doch kann die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Gegenverkehrs als weiterer unfallbegünstigender Umstand nicht ausgeschlossen werden.

Da im Jahr 2010 eine deutliche Konzentration des Unfallgeschehens im Zusammenhang mit dem Linksabbiegen festzustellen war, wird diese Beurteilung zusätzlich gestützt. Diese Aussage wurde gegenüber der Presse gemacht und wird auch so aufrecht erhalten.

Die Verwaltung ist deshalb der Auffassung, dass es sich bei der zitierten Aussage der Leiterin der Unfallkommission um eine korrekte bzw. belegte Aussage handelt. Aus diesem Grund besteht keinerlei Handlungsbedarf hinsichtlich zukünftiger Aussagen.

4. Welche anderen Stellen in der Stadt gib es, an denen Starenkästen mit ähnlichen konstruierten Begründungen aufgestellt werden?

Es gibt keine Stellen, an denen Starenkästen mit konstruierten Begründungen aufgestellt werden.

Vorgesehen sind berechnete und aus Gründen der Verkehrssicherheit sinnvolle Installationen in den Unfallhäufungsstellen:

- Bergisch Gladbacher Straße/ Anschlussstelle Holweide/ Steyler Straße (Holweide) sowie
- Godorfer Hauptstraße / Otto-Hahn-Straße (Godorf).

In beiden Fällen handelt es sich ebenso wie der Knoten Militärringstraße/ Am Eifeltor/ Oberer Komarweg um langjährige Unfallhäufungsstellen. So verzeichnete die Unfallkommission am Knoten Bergisch Gladbacher Straße/ Anschlussstelle Holweide/ Steyler Straße im Jahr 2009 11 Unfälle der Kategorie 1-4 insgesamt (8 davon beim Abbiegen) und im

Jahr 2010 sogar 12 Unfälle der Kategorie 1-4 (7 beim Abbiegen).

Am Standort Godorfer Hauptstraße/ Otto-Hahn-Straße wurden der Unfallkommission im Jahr 2009 5 Unfälle der Kategorie 1-4 gemeldet (davon 5 beim Abbiegen), im Jahr 2010 waren es 4 Unfälle der Kategorie 1-4 (4 beim Abbiegen).

Am Beispiel der Standorte Zoobrücke (Ausbaustufen 1 sowie 2 u. 3) und Severinsbrücke, die durch Polizei und Unfallkommission vor ihrer Einrichtung als Unfallhäufungsstellen benannt worden waren, kann die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsüberwachungen belegt werden:

- Nach Aussagen der Polizei ist die Zahl der Verkehrsunfälle (gesamt) im Bereich Zoobrücke (beide Fahrtrichtungen) um 49,37% zurückgegangen (Vergleich November 2006 bis März 2007 zu November 2010 bis März 2011), die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sogar um 60,42%.
- Der Kurvenbereich hinter der Severinsbrücke galt im Jahr 2000 mit 13 Unfällen und im Jahr 2001 mit 23 Unfällen als Unfallhäufungsstelle. Seit Einrichtung des Starenkastens im Jahr 2002 ist dieser Bereich nicht mehr durch Unfallhäufung aufgefallen.

Weitere 14 Standorte stationärer Geschwindigkeitsüberwachung befinden sich an schutzwürdigen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser etc.).

5. Inwieweit ist die Verwaltung bereit, zur Herstellung ihrer eigenen Glaubwürdigkeit den Abbau der Starenkästen zu betreiben?

Aufgrund der Erläuterungen zu den Fragen 1 bis 3 sieht die Verwaltung keinerlei Veranlassung dazu, die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage am Knoten Militärringstraße/ Am Eifeltor/ Oberer Komarweg zu entfernen bzw. von der Installation an den Knoten Bergisch Gladbacher Straße/ Anschlussstelle Holweide/ Steyler Straße und Godorfer Hauptstraße/ Otto-Hahn-Straße abzusehen. Nach Ansicht der Verwaltung – und insbesondere der Unfallkommission – ist die Berichterstattung des Boulevardblattes nicht an Fakten orientiert.

Auch sieht die Verwaltung in der Darstellung einer Untersuchung in einem anderen Kölner Boulevardblatt keinen sachgerechten Beitrag zum Thema „Auto in einer Großstadt“. Alle Faktoren, die dort in verschiedenen Städten Deutschlands erhoben wurden, werden einseitig zugunsten des Kraftfahrzeugs und seiner Fahrerinnen und Fahrer gewertet (siehe Anlage). Dabei kommt Köln trotz dieser absoluten Einseitigkeit mit der Note „4“ bei den Blitzern noch gut weg, obwohl nur Fahrzeuge, Einwohnerinnen und Einwohner und die Zahl der Blitzer (wenn auch fälschlicherweise zahlenmäßig zu hoch) in eine Rechnung eingingen. Die Differenziertheit des Verkehrssystems, die Unfälle etc. sind in der Betrachtung nicht berücksichtigt.

Die Fahrpraxis und die künftige Entwicklung der Unfälle in diesen Bereichen werden entscheiden, ob Starenkästen wieder abgebaut werden können. Dazu werden die Entwicklungen an diesen Stellen über einen längeren, belastbaren Zeitraum während des Betriebes eines Starenkastens sehr genau beobachtet. Dies gilt aber auch für die Phase nach einem eventuellen Abbau der Geschwindigkeitsüberwachung.