

Mitteilung

öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|----------------------------------|------------|
| Bezirksvertretung 1 (Innenstadt) | 11.07.2013 |

Unfallhäufungsstellen und tödliche Verkehrsunfälle des Jahres 2012 im Stadtbezirk Innenstadt

In der als Anlage 1 beigefügten Liste sind alle Unfallhäufungsstellen des Jahres 2012 im Gebiet des Bezirks Innenstadt aufgeführt. Die Aufstellung der tödlichen Verkehrsunfälle im Stadtbezirk ergibt sich aus der Anlage 2.

Zuständig für die erste Auswertung von Verkehrsunfällen ist das 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 des gleichen Typs ereignen. Sofern dieses Kriterium erreicht ist, wird der Knoten bzw. die Strecke durch die Polizei als Unfallhäufungsstelle gemeldet. Aufgrund der Verkehrsbelastung eines Knotens kann sich die Anzahl der Unfälle, die zu einer Identifikation als Unfallhäufungsstelle führt, erhöhen.

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 Sachschadenumfälle

Nach Meldung der Unfallhäufungsstelle tritt die Unfallkommission, die sich aus Vertretern der Stadt Köln und der Polizei zusammensetzt, zusammen und entscheidet – meistens unter direkter Beteiligung der Bezirksregierung – über Maßnahmen, die zur Reduzierung des Unfallaufkommens geeignet sind.

Im Folgenden berichtet die Verwaltung zu einzelnen Unfallhäufungsstellen:

Amsterdamer Straße/Auffahrt Zoobrücke (Neustadt-Nord)

Das Unfallgeschehen beruhte hier insbesondere auf Auffahrunfällen und Missachtungen der Vorfahrt im Bereich der Auffahrt aus der Amsterdamer Straße. Auf Beschluss der Unfallkommission erfolgte hier eine Ummarkierung der Fahrspuren. Für den Verkehr, aus Richtung Amsterdamer Straße kommend, wurde eine Einfädelspur in Richtung Zoobrücke eingerichtet. Für diese Markierung musste eine Fahrspur der Auffahrt aus Richtung der Elsa-Brandström-Straße eingezogen werden. Nach verschiedenen Beschwerden über Staubildungen hat sich die Lage offensichtlich jetzt beruhigt.

Chlodwigplatz (Neustadt-Süd)

Eine Konzentration des Unfallgeschehens war hier im Zusammenhang mit den Überfahrten der Gleisabschnitte zu verzeichnen. In beiden Bereichen, an denen die Gleise gequert werden müssen,

kollidierten Pkw-Fahrer mit Straßenbahnen. Von insgesamt sechs Unfällen die sich hier ereigneten, wurden allerdings nur in zwei Fällen Personen leicht verletzt. Die Verwaltung prüft hier derzeit die Installation von Blinkern, die bei Annäherung der Bahn in Betrieb springen und die sich auf dem Eifelplatz bewährt haben.

Hohenstaufenring/Jahnstraße/Zülpicher Platz (Neustadt-Süd)

Mit Ausnahme von zwei Unfällen waren die Unfälle mit Verletzten darauf zurückzuführen, dass Fußgänger auf dem Hohenstaufenring (Bereich Hohenstaufenring/Zülpicher Platz) entgegen der Rotsignalisierung die Fahrbahn betraten und von Fahrzeugen erfasst wurden. Bei einem weiteren Unfall wurde ein Radfahrer, der die Furt des Hohenstaufenrings queren wollte, von einem Pkw-Fahrer erfasst, der nach links einbog. Der Knoten wurde mehrfach im Hinblick auf Optimierungen zugunsten der Fußgänger untersucht. Dabei wurde die Variante diskutiert, den Gehweg auf dem Ring zu verbreitern und lediglich eine einspurige Pkw-Führung einzurichten. Diese Variante wurde jedoch verworfen, da in diesem Fall Rechtsabbieger und Geradeausverkehr über eine Spur abzuwickeln wären und mit massiven Staubildungen zu rechnen ist. Optimierungen der Signalisierung waren aufgrund der Verkehrsbelastung und der verschiedenen Anforderungen von ÖPNV und Individualverkehr ebenfalls nicht ersichtlich. Aufgrund des in 2013 aufgetretenen tragischen Verkehrsunfalls im Bereich des Zülpicher Platzes erfolgte eine erneute Prüfung der Örtlichkeit. Hier wurde beschlossen, dass die Fußgängerfurt auf dem Zülpicher Platz verbreitert werden soll, damit hier die Querung komfortabler ausgestaltet und die Übersichtlichkeit verbessert wird. Zur sofortigen Erhöhung der Verkehrssicherheit soll ebenfalls ein Fahrradständer im Bereich der Imbiss-Gastronomie versetzt werden.

Riehler Straße/Amsterdamer Straße/Elsa-Brandström-Straße (Neustadt-Nord)

Das Unfallgeschehen in diesem Knoten war hier mehrheitlich auf Verstöße gegen die Rotsignalisierung zurückzuführen. Diese Missachtungen zeigten sich insbesondere bei dem Geradeausverkehr der Riehler Straße. Eine besondere Konzentration war dabei in Fahrtrichtung Ebertplatz zu beobachten. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für diesen Verkehrsstrom wurde im Mai 2012 der vorhandene Nachlauf im Morgen-, Tages- und Abendprogramm zwischen den Linksabbiegern von der Amsterdamer Straße und der Elsa-Brändström-Straße vergrößert. Nach dieser Maßnahme trat im Mai 2012 eine Häufung von Unfällen auf, allerdings beruhigte sich das Unfallgeschehen in den folgenden Monaten. Somit war denkbar, dass die geänderte Signalisierung für die Verkehrsteilnehmer ungewohnt war und daher weitere Verstöße auftraten. Eine realistische Einschätzung, ob die geänderte Signalisierung die Unfallohäufigkeit im Knoten reduzieren kann, ist daher für 2013 möglich. Die Verwaltung überwacht weiterhin die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Riehler Straße.

Tödlicher Unfall auf der Bonner Straße 18 - Höhe der Bushaltestelle auf der Fahrbahn (Neustadt-Süd)

Am 26.10.2012 wurde hier eine 82jährige Fußgängerin bei dem Versuch, die Bonner Straße zu queren, von einem Pkw erfasst. Die Seniorin erlag an der Unfallstelle ihren Verletzungen. Die Verkehrssituation in diesem Bereich der Bonner Straße wurde seitens der Unfallkommission als unübersichtlich bewertet. Eine Verbesserung der Übersichtlichkeit könnte laut Einschätzung der Unfallkommission durch die Verlegung der Endhaltestelle der Linie 142 erfolgen, da durch die Pausenzeiten der Busfahrer zusätzliche Behinderungen bei der Verkehrsabwicklung entstehen. Festgehalten werden muss hier aber auch, dass der Unfall nicht ursächlich mit dem Halten oder Warten der Busse in Verbindung stand. Die Seniorin hätte den Unfall vermeiden können, wenn sie den Fußgängerüberweg – der sich nur in rund 30 Metern Entfernung vom Unfallort befindet – genutzt hätte.