

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	05.05.2014

Unfallhäufungsstellen und tödliche Verkehrsunfälle des Jahres 2013 im Stadtbezirk Rodenkirchen

In der als Anlage 1 beigefügten Liste sind alle Unfallhäufungsstellen des Jahres 2013 im Gebiet des Bezirkes Rodenkirchen aufgeführt. Die Aufstellung der tödlichen Verkehrsunfälle im Stadtbezirk ergibt sich aus der Aufstellung 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 Sachschadensunfälle

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 stellt die Verwaltung einzelne Maßnahmen zu den jeweiligen Knoten vor:

Die Kreuzung Bonner Landstraße / Kiesgrubenweg / Godorfer Hauptstraße wurde im Jahr 2013 aufgrund der Auffahrunfälle gemeldet. Diese verteilten sich aber generell auf den gesamten Knoten. Eine Konzentration der Bagatelle-Unfälle aufgrund dieser Ursache war im Bereich des frei fließenden Rechtsabbiegers vom Kiesgrubenweg in die Bonner Landstraße in Fahrtrichtung Köln zu beobachten. Im Hinblick auf diese Unfälle prüfen die Straßen NRW, ob hier eine Verlängerung der Rechtsabbiegespur erfolgen kann, damit für die Rechtsabbieger das Einfädeln vereinfacht wird.

Im Knoten Höninger Weg / Am Vorgebirgstor / Pohligstraße verteilte sich das Unfallgeschehen auf den gesamten Knoten. Da in den Vorjahren regelmäßig eine Konzentration der Unfälle im Zusammenhang mit dem Linksabbiegen von der Straße „Im Vorgebirgstor“ in den Höninger Weg festzustellen war, erfolgt nach einem Beschluss der Unfallkommission die separate Signalisierung des gefähr-

deten Linksabbiegers. Die Umsetzung ist für 2014 vorgesehen. Insgesamt kann durch diese Maßnahme auch mit einer generellen Beruhigung des Verkehrsgeschehens im Knoten gerechnet werden.

Das Unfallgeschehen im Knoten Zum Forstbotanischen Garten / Friedrich-Ebert-Straße ereignete sich in erster Linie während eines Signalisierungsausfalls im Februar 2013. Die Anlage wurde nach einem viertägigen Ausfall wieder in Betrieb genommen, so dass die unfallbegünstigenden Umstände beseitigt wurden. Die Unfallkommission forderte dennoch generell, dass bei einem Ausfall der Signalisierung, der nicht unmittelbar behoben werden kann, unverzügliche provisorische Sofortmaßnahmen – wie beispielsweise Verengungen, Aufstellen von Baken etc. – zu ergreifen sind.

In der Unfallhäufungsstelle Godorfer Hauptstraße / Otto-Hahn-Straße wurde die durch die Unfallkommission beschlossene separate Signalisierung des Linksabbiegers von der Godorfer Hauptstraße in die Otto-Hahn-Straße im November 2013 umgesetzt. Die Unfallkommission geht davon aus, dass hier zukünftig eine deutliche Beruhigung des Unfallgeschehens eintritt.

In Folge des Verkehrsunfalls auf dem Höninger Weg, bei dem ein Fahrradfahrer tragisch verunglückte, prüfte die Kölner Verkehrs-Betriebe AG, ob hier ein Auffüllen der Schienen möglich sei. Diese Maßnahme konnte jedoch nicht aufgegriffen werden, da hier kein sinnvoller Einsatz möglich war. Geeignete verkehrstechnische Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich für Radfahrer waren ebenfalls nicht ersichtlich.