

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	10.09.2019

### Unfallhäufungsstellen und tödliche Verkehrsunfälle des Jahres 2018 im Kölner Stadtgebiet

In den als Anlagen 1 und 3 beigefügten Listen sind alle Unfallhäufungsstellen nach der Einjahres- und Dreijahresbetrachtung des Jahres 2018 im Kölner Stadtgebiet aufgeführt. Die detaillierte Aufstellung der tödlichen Verkehrsunfälle ergibt sich aus der Aufstellung der Anlage 2. Beigefügt wurden als Anlage 4 der Gesamtunfallbericht 2018 der Polizei und als Anlagen 5 bis 9 Darstellungen zu Verkehrssicherheitsprogrammen der Stadt Köln.

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 Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 25. Juni 2017 liegt eine Unfallhäufungsstelle innerhalb der **Einjahresbetrachtung** 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 (Unfallbeteiligte/r verstirbt innerhalb von dreißig Tagen nach dem Unfall).

Kategorie 2: Verkehrsunfall mit Schwerverletzten (Unfallbeteiligte/r wird stationär in ein Krankenhaus aufgenommen).

Kategorie 3: Verkehrsunfall mit Leichtverletzten.

Kategorie 4: Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden (Ein beteiligtes Fahrzeug ist nicht mehr fahrbereit).

Neben diesen Einjahresbetrachtungen meldet die Polizei grundsätzlich seit dem 01.01.2018 Unfälle nach der **Dreijahresbetrachtung**. Bei dieser Betrachtung sind die Richtwerte für die Meldung als Unfallhäufung sehr niedrig angesetzt. Treten beispielsweise in einem Knoten innerhalb von drei Jahren fünf Unfälle auf, bei denen Radfahrende oder Zu Fuß Gehende leicht verletzt wurden, führt diese Zahl – unabhängig von den Ursachen oder von der Verkehrsbelastung – zur Meldung. Eine Meldung innerhalb der Dreijahresbetrachtung erfolgt ebenfalls, wenn innerhalb dieses Zeitraums in einem Knoten drei Verkehrsteilnehmende schwer verletzt oder getötet wurden. Aufgrund dieser geringen Schwellenwerte entscheidet die Unfallkommission darüber, welche Dreijahresbetrachtungen ausführlich diskutiert werden, da es beispielsweise überflüssig wäre, Kreuzungen zu besprechen, in denen sich in drei Jahren fünf Unfälle aus vollkommen unterschiedlichen Gründen ereignet haben.

Nach der Meldung erfolgt die Diskussion in der Unfallkommission, an der Vertreterinnen und Vertreter des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung, des Amtes für Verkehrsmanagement und der Verkehrsüberwachung der Stadt Köln, der Polizei, des Landesbetriebs Straßen.NRW, der Bezirksregierung Köln und der KVB AG beteiligt sind. Das Gremium entwickelt hier Vorschläge zur Erhöhung der

Verkehrssicherheit an den Kreuzungen, die in den Fachämtern geprüft und möglichst zeitnah umgesetzt werden.

Laut Auskunft der Polizei Köln ereigneten sich im Jahr 2018 in Köln insgesamt 42.022 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle (Anlage 4 Seite 3). Im Jahr 2017 betrug diese Gesamtzahl 43.113 - somit sank die Gesamtzahl der Unfälle um 2,5 %. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 743 Personen schwer verletzt. 28 Menschen starben 2018 auf den Kölner Straßen. (Anlage 4 Seite 6).

Diese Zahl von 28 Verkehrstoten zeigt eine beunruhigende Entwicklung, waren doch die Verkehrsunfälle mit tragischem Ausgang in den Vorjahren und seit dem Jahr 2010 kontinuierlich zurückgegangen. Die Betrachtung der einzelnen Unfälle, bei denen ein Mensch verstarb, zeigt aber, dass sich keine gemeinsame Ursache und keine Verdichtung bezogen auf eine bestimmte Ursache finden lassen. Die aufgetretenen Unfälle beruhten auf vielen unterschiedlichen Faktoren und waren nach der Einschätzung der Unfallkommission in verschiedenen Fällen auf menschliches Fehlverhalten der einzelnen Beteiligten zurückzuführen (siehe dazu Anlage 3). Bei schwer verletzten Unfallbeteiligten war im Vergleich der Jahre 2017/2018 ein geringer Anstieg zu beobachten; hier erhöhte sich die Anzahl um 5,5 % und zwar von 704 auf 743.

Im Gesamtunfallbild sind die Verkehrsunfälle laut Bewertung der Polizei insbesondere auf mangelnden Abstand, Missachtungen der Vorfahrt oder des Vorrangs oder auf Fehlern gegenüber zu Fuß Gehenden zurückzuführen (Anlage 4 Seite 7). Generell bezeichnete die Polizei aber auch die Problematik des Alkoholmissbrauchs im Straßenverkehr, die Rotlichtmissachtung und die Unfallursache „Abbiegen“ als Gründe für die steigenden Unfallzahlen. Ein besonders deutlicher Zuwachs lässt sich in der Unfallursache „Alkohol“ ablesen (Anlage 4 Seite 20). Hier stieg der Anteil der Verunglückten seit 2017 um 28,3 %. Rückläufig ist dagegen die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei Kraftfahrzeugen (Anlage 4 Seite 22). Seit 2016 ist hier ein rückläufiger Trend eingetreten, der allein zwischen den Jahren 2017 und 2018 einen Rückgang von 16,5 % belegte.

Bei den Unfällen mit Getöteten war insbesondere die Gruppe der zu Fuß Gehenden und der Radfahrenden betroffen, ereigneten sich in 2018 doch acht Verkehrsunfälle unter ihrer Beteiligung (Anlage 4 Seiten 13 und 16). Die Hauptunfallursache bei den tödlichen Unfällen mit der Beteiligung von zu Fuß Gehenden war in erster Linie das ungesicherte oder unvermittelte Überschreiten der Fahrbahn. Verschiedene Unfälle mit tödlichem Ausgang standen auch in Zusammenhang mit dem Überschreiten von Straßenbahngleisen entgegen der Rotsignalisierung, Stürzen vor Fahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) oder dem Übersteigen von Fahrzeugkupplungen ihrer Fahrzeuge. Bei mindestens drei von diesen Unfällen ließ sich nach Auswertung der Verkehrsunfallanzeigen ebenfalls ein Zusammenhang mit Alkoholmissbrauch annehmen. Laut Unfallbericht der Polizei liegt die generelle Hauptunfallursache bei allen Unfällen, an denen zu Fuß Gehende beteiligt waren, beim Überschreiten der Fahrbahn (Anlage 4 Seite 17). 2018 wurden ebenfalls acht Radfahrende bei Unfällen getötet. Bei drei Unfällen wurden geradeausfahrende Radfahrende durch abbiegende Lkw-Fahrer erfasst und getötet. Möglicherweise standen diese Unfälle im Zusammenhang mit dem „toten Winkel. Bei vier anderen Unfällen stürzten Radfahrende aus ungeklärter Ursache und zogen sich dabei so schwere Verletzungen zu, dass sie ihnen erlagen.

Die tödlichen Verkehrsunfälle, die in der Öffentlichkeit 2018 am heftigsten diskutiert wurden, waren die Unfälle Nr. 10 (Mathesenhofweg), 16 (Olpener Straße/Höhenberger Straße/Burgstraße) und 20 (Heinrich-Lübke-Ufer) der Anlage 2. Alle drei Örtlichkeiten wurden durch die Unfallkommission geprüft. Im Bereich des Mathesenhofweges konnten keine angemessenen Maßnahmen festgestellt werden, durch die der Unfall hätte vermieden werden können. In der Kreuzung Olpener Straße/Höhenberger Straße/Burgstraße erfolgte bereits eine Anpassung der Signalisierung, ebenfalls soll die Auffrischung der Markierung erfolgen und zusätzliche Piktogramme ergänzt werden. Überprüft wird hier ebenfalls die Vergrößerung der vorhandenen Schutzblinker. Am Heinrich-Lübke-Ufer erfolgte die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Umfeld der Verkehrsinsel. Eine Überprüfung der Beleuchtung wurde durch das Amt für Straßen und Verkehrsmanagement ebenfalls veranlasst, eine Änderung ist hier aber nicht geboten.

Bei der Betrachtung der verschiedenen Verkehrsgruppen soll aufgrund der hohen Unfallbeteiligung lediglich auf die Gruppe der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer eingegangen werden (Anlage 4

Seite 13). Nachdem in 2017 ein geringer Rückgang der Unfallzahlen zu verzeichnen war, erhöhte sich die Anzahl der verunglückten Radfahrenden im Jahr 2018 wieder um 10,4 %. Waren im Jahr 2017 insgesamt 1.871 Menschen auf dem Fahrrad an Unfällen beteiligt, belief sich diese Zahl in 2018 auf 2.065. Ein massiver Anstieg in der Unfallbeteiligung war im Hinblick auf „Pedelec“-Fahrende festzustellen (Anlage 4 Seite 14). Hier erhöhte sich der Anteil der Unfallbeteiligung von 31 Personen in 2017 auf 65 und damit um 109,5 %. 16 Pedelec-Fahrende wurden in 2018 schwer verletzt, zwei Pedelec-Fahrer wurden getötet.

Die Ursachen für diesen Anstieg waren auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. So ist die Anzahl der Radfahrenden aber auch der insgesamt am Verkehr teilnehmenden Personen seit Jahren in Köln kontinuierlich gestiegen. Bei Betrachtung der generellen Unfallursachen fiel auf, dass bei den Unfällen, die durch Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer verursacht wurden, Fehler beim Abbiegen, Missachtungen der Vorfahrt und Fehler beim Ein- und Aussteigen im Vordergrund standen. Verursachten Radfahrende einen Unfall, so waren in erster Linie falsche Straßennutzung – zum Beispiel Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot – oder Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss als Ursache zu nennen (Anlage 4 Seite 15). Im Hinblick auf die Ursachen Missachtung der Vorfahrt und Fehler beim Abbiegen optimiert die Stadt Köln seit Jahren den Verkehrsraum, um so die Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer zu erhöhen. So wurden Schutzstreifen und vorgezogene Aufstellbereiche an Ampeln angelegt, um so die Radfahrenden verstärkt in den Sichtbereich der Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer zu führen. Tempo 30-Zonen und die Einrichtung von Kreisverkehren trugen zusätzlich zu einer Verlangsamung des Verkehrs bei. Problematisch ist bei den aufgetretenen Unfällen, dass viele Fehler aller Verkehrsbeteiligten grundsätzlich auf Verstößen gegen Regeln beruhten, die allgemein bekannt sind. Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer wissen normalerweise, dass sie vor dem Rechtsabbiegen den Schulterblick durchführen müssen, Radfahrerinnen und Radfahrer wissen in der Regel, dass auch sie dem Rechtsfahrgebot unterliegen und Gehwege nicht befahren dürfen. Diese falschen Verhaltensweisen werden also offensichtlich bewusst und vorsätzlich begangen und die dadurch ausgelösten Gefahrensituationen unterschätzt. Es ist somit schwierig und langwierig, ein Umdenken oder eine Verhaltensänderung durch Verkehrssicherheitskampagnen zu erreichen. Die besondere und zusätzliche Problematik bei Pedelec-Fahrenden kann zusätzlich darin gesehen werden, dass die Fahrzeuge bei oberflächlicher Betrachtung wie Fahrräder wirken, aber mit einer wesentlich höheren Geschwindigkeit gefahren werden. Damit kommt es möglicherweise zu Fehleinschätzungen anderer Verkehrsteilnehmenden, die dann zu Unfällen führen können. Auf der anderen Seite ist aber genauso fraglich, ob Pedelec-Fahrende tatsächlich erst dann am Straßenverkehr teilnehmen, wenn sie mit ihrem Fahrzeug vertraut sind.

In 2018 wurden bau- oder verkehrstechnische Maßnahmen in den Unfallhäufungsstellen sowie die Einrichtung von Schutz- und Radfahrstreifen im Stadtgebiet und verstärkte Kontrollen des Fahrradverkehrs durchgeführt. Zusätzlich wurden neben diesen restriktiven Maßnahmen auch die Aspekte der Verkehrserziehung berücksichtigt. Die Stadt Köln rief auch im Jahr 2018 wieder dazu auf, sich an dem Quiz „Sicheres Fahrradfahren“ zu beteiligen. Bei diversen Fragen hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Gelegenheit, ihr Wissen über die Regeln im Radverkehr zu erproben und unter Beweis zu stellen (Anlage 5 - Quizbogen). An diesem Wettbewerb nahmen in 2018 insgesamt rund 1.700 Einzelpersonen und 34 Schulklassen aus acht Schulen teil. Für die beteiligten Schulen wurden neben den eigentlichen Preisen Sondergewinne für die Klassenkasse ausgelobt. Einen festen Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit bilden mittlerweile die kostenlosen Fahrradchecks, die an zwei Sonntagen im September 2018 vorgesehen waren (Anlage 6.1 – Aktionsfoto). Einer dieser Checks musste aber wegen eines Unwetters abgesagt werden. Die Kölnerinnen und Kölner hatten die Gelegenheit, ihre Fahrräder durch Fahrradmonteure kostenlos überprüfen zu lassen. Im Anschluss konnten die eventuell festgestellten Schäden in der beteiligten Werkstatt verbilligt beseitigt werden. Das Angebot zur Überprüfung erfreute sich am ersten Aktions-Sonntag erheblicher Beteiligung der Radfahrerinnen und Radfahrer und so konnten bis zu 200 Personen über die Verkehrssicherheit ihrer Fahrzeuge informiert werden.

Ein Anstieg war ebenfalls bei den Unfällen unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren zu verzeichnen. Waren in 2017 noch insgesamt 538 Seniorinnen und Senioren am Unfallgeschehen beteiligt, belief sich diese Zahl im Jahr 2018 auf 637 Personen (Anlage 4 Seite 12). Somit ergab sich ein Anstieg von 18,4 %. Um dem Unfallgeschehen dieser Altersgruppe entgegenzuwirken und damit Verkehrssicherheitsaktionen für diese Altersgruppe entwickelt werden können, nimmt eine Seniorenver-

treterin regelmäßig an den Sitzungen des Arbeitskreises „Sicherheit im Straßenverkehr“ teil. Die Etablierung möglicher Kampagnen stellt sich jedoch als problematisch dar, da Menschen dieser Altersgruppe aus diversen unterschiedlichen Gründen im Straßenverkehr verunglücken und ihre Erreichbarkeit für die Durchführung von Aktionen – anders als bei Schulkindern – wesentlich schwieriger ist. Die Stadt Köln führte auch im Jahr 2018 die Verkehrssicherheitsaktion „Ein zweiter Frühling beim Fahrradfahren“ fort. Auch in diesem Jahr wurden den Seniorinnen und Senioren kostenlose Fahrradkurse angeboten. Wer sich auf dem Fahrrad nicht mehr sicher fühlte, war im Mai oder Juni 2018 dazu aufgerufen, seine Fähigkeiten innerhalb eines einwöchigen Kurses und unter Anleitung einer diplomierten Fahrradlehrerin wieder aufzufrischen. 30 Seniorinnen und Senioren waren bei den Kursen mit Spaß und Interesse bei der Sache. Die Stadt Köln beteiligte sich ebenfalls am „Rollatortag“, den die Verkehrsverbände KVB AG und VRS GmbH im September 2018 auf dem Neumarkt durchführten. Hier erhielten gehbehinderte Seniorinnen und Senioren wichtige Tipps und Verhaltensregeln zum sicheren Umgang mit dem Rollator und zur Nutzung des ÖPNV.

Ein erfreulicher Rückgang von 8,9 % war im Hinblick auf die Kinderunfallbeteiligung (Verkehrsteilnehmende unter 14 Jahren) zu beobachten. Waren im Jahr 2017 404 Kinder an Unfällen beteiligt, reduzierte sich deren Beteiligung im Jahr 2018 auf 368 Beteiligte (Anlage 4 Seite 8). Sie verunglückten mehrheitlich als zu Fuß Gehende, als Radfahrende aber auch nach wie vor als Mitfahrende im Auto Erwachsener. Wenn auch bei den Gesamtwerten ein Rückgang zu verzeichnen sei, stieg der Kinderanteil bei den schweren und schwersten Unfallfolgen. Seit 2008 war der erste tödliche Verkehrsunfall eines Kindes zu beklagen, auch die Anzahl der schwer verletzten Kinder stieg um 25 %, nämlich von 36 auf 45 an Unfällen beteiligte Kinder an. Die Stadt Köln unternimmt hier sowohl in der Ausgestaltung der Verkehrswege als auch bei der Verkehrserziehung erhebliche Anstrengungen, damit Unfälle unter Beteiligung von Kindern vermieden werden können. Ein wichtiger Schwerpunkt dieser Arbeit liegt dabei in der Kooperation mit den Schulen. So führt das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung in jedem Jahr Verkehrssicherheitsaktionen zur Einschulung durch, bei dem die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu besonderer Rücksicht auf die Schulkinder aufgefordert werden. Ein Bestandteil dieser Kampagne ist der Plakataufruf „Wir sind wieder unterwegs“ (Anlage 6.2 Plakatmotiv). An neun Grundschulen an verkehrsreichen Straßen im Grundschul Umfeld werden Geschwindigkeitsmessenanlagen installiert, die Autofahrende auf Geschwindigkeitsüberschreitungen hinweisen, ohne dieses Verhalten direkt zu sanktionieren. Anlässlich der Einschulung der Schulanfänger („I-Dötzchen“) führte das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung ebenfalls die „Elternbefragung“ durch. Die Eltern der eingeschulten Kinder haben dabei die Möglichkeit, im unmittelbaren Interview Verbesserungsvorschläge zum Schulweg abzugeben, die anschließend durch Vertreterinnen und Vertreter des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung geprüft werden. Können sinnvolle Verbesserungen eingerichtet werden, erfolgen diese zeitnah. Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung ist auch ständiges Mitglied des Arbeitskreises „Verkehrserziehung“ (AVEK) der Schulen und beteiligt sich hier auch aktiv und engagiert an den jeweiligen Projekten.

Ein besonderes Augenmerk richtete die Stadt Köln auch im Jahr 2018 wieder auf die Verkehrssicherheitsarbeit zur Vermeidung von Unfällen im Zusammenhang mit dem „Toten Winkel“. Oftmals sind sich Radfahrende und zu Fuß Gehende der Gefahr nicht bewusst, die ihnen droht, wenn neben ihnen fahrende Fahrzeuge nach rechts einbiegen und diese schwachen Verkehrsteilnehmenden im „Toten Winkel“ nicht wahrnehmen. So ereignen sich immer wieder tragische Unfälle in diesem Zusammenhang. Um die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ausdrücklich auf diese drohende Gefahr aufmerksam zu machen, wurde gemeinsam mit dem ADAC Nordrhein und der Polizei eine Verkehrssicherheitsaktion entwickelt, bei der Schulkinder für die speziellen Gefahren im „Toten Winkel“ sensibilisiert werden (Anlage 6.3- Aktionsfoto). Nach einer kurzen theoretischen Einführung wird den Kindern mittels einer ausgelegten Plane und eines Lkw die Größe und Lage dieses nicht einsehbaren Bereiches demonstriert. Jedes Kind kann sich anschließend vom Fahrersitz aus von der Größe des Winkels überzeugen. Neben dieser Demonstration erhalten die Schülerinnen und Schüler wichtige Tipps, wie sie Gefahren im Zusammenhang mit diesem optischen Phänomen vermeiden können. Im Jahr 2018 wurde die Aktion vor insgesamt 242 Schulklassen demonstriert. Es konnten somit rund 6.000 Schülerinnen und Schüler erreicht werden. Den Auftakt der Kampagne setzte im März eine gemeinsame Aktion der beteiligten Partner auf dem Gelände der Rennbahn. Wegen der regen Pressebeteiligung konnten auch über die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit weitere Bürgerinnen und Bürger über den Toten Winkel informiert werden.

Die Beteiligung an der Kampagne „Köln steht bei Rot“ wurde im Jahr 2018 ebenfalls fortgesetzt. Unter der Federführung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und unter Beteiligung der Stadt Köln, der Polizei und der Verkehrswacht wurden lebende „Ampelmänner“ im Stadtgebiet eingesetzt. Die nach ihren elektronischen Vorbildern vollständig rot oder grün bekleideten Personen unterstützten die eigentlichen Signale pantomimisch. Sie hielten Fußgängerinnen und Fußgänger, die offensichtlich die Fahrbahn bei „rot“ betreten wollten, durch energische Zeichen ab und ermunterten genauso zu Fuß Gehende, die bei grün queren wollten. Die Beteiligten schmunzelten über die sympathischen Akteure, wurden aber auch gleichzeitig an die Bedeutung der Signalanlagen und an die Notwendigkeit diese zu beachten, erinnert. Die Stadt Köln unterstützte die Aktion zusätzlich durch Plakatkampagnen, die im April und Oktober 2018 geschaltet wurden. (Anlage 6.4 - Plakat). In Kooperation mit der Grundschule Mommsenstraße wurde ebenso die Aktion „Ich verpfeif“ dich“ durchgeführt. Mit den Schulkindern wurden dabei signalisierte Überwege im Schulumfeld beobachtet. Betraten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn entgegen dem Rotsignal, wurden sie von den Kindern – die vorher Trillerpfeifen erhalten hatten – ausgepfeift. Diejenigen, die bei „Grün“ die Fahrbahn betraten, erhielten dagegen von den Kindern eine kleine Aufmerksamkeit. Auch bei dieser Aktion freute sich die Stadt Köln über eine rege Berichterstattung der Zeitungen.

Im Hinblick auf eine neue Art von „Verkehrsneulingen“ schlug die Verwaltung ebenfalls neue Wege ein. Seit den Flüchtlingswellen der letzten Jahre wurde der Ruf nach Verkehrssicherheitsaktionen für Flüchtlinge immer lauter. Viele der neu Eingereisten sind mit der Problematik des Großstadtverkehrs nicht vertraut und so sind gefährliche Situationen möglich. Die bisherigen Unfallstatistiken gaben zwar noch keine Hinweise auf verstärkte Unfallbeteiligungen der Neu-Kölnnerinnen und -Kölnner, dennoch waren laut Einschätzung der Stadtverwaltung neue Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Integration geboten.

Nach mehreren Versuchen des Arbeitskreises „Sicherheit im Straßenverkehr“ selber Schulungen in Heimen für Geflüchtete zu etablieren, stellten die Beteiligten früh fest, dass diesem Unterricht enge Grenzen gesetzt wurden. So musste wegen der Sprachbarrieren ein Dolmetscher hinzugezogen werden, teilweise waren die Vertreterinnen und Vertreter aber auch mit den Gewohnheiten der Menschen oder mit den Gegebenheiten der Flüchtlingsheime nicht vertraut, so dass teilweise nur wenige Personen mit dem Regeltraining erreicht werden konnten.

In 2018 wurde daher erstmalig die „RheinFlanke e.V.“ mit den Trainings für zu Fuß Gehende beauftragt. Die Trainingseinheiten richteten sich bewusst an die Verkehrsgruppe der zu Fuß Gehenden, da damit die grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse und die allereinfachste Teilnahme am Straßenverkehr angesprochen wurden. Jeder kann überall zu Fuß unterwegs sein – ein Hilfsmittel wird nicht benötigt. Daher war es besonders wichtig, die Migrantinnen und Migranten mit den grundlegenden Regeln des Straßenverkehrs vertraut zu machen. Die Rheinflanke besuchte aufgrund ihrer Tätigkeit im Bereich der integrativen Jugendarbeit bereits diverse große Flüchtlingsheime und bot den Kindern und Jugendlichen spielerische und sportliche Aktionen an. Es bestand daher der immense Vorteil, dass sowohl die Institution den Menschen in den Heimen bereits positiv bekannt war als auch, dass die RheinFlanke sich in den Heimen auskannte. Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung beauftragte daher die RheinFlanke mit der Durchführung von Fußgängerschulungen. Mit Hilfe der Polizei bildete der Verein folgend Mitarbeiter aus, die in den Heimen die grundlegenden Kenntnisse im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende vermittelten. So wurden die „Safewalkers“ geboren. Diese Aktion wurde in 2019 auf verschiedene Grundschulen mit hohem Anteil geflüchteter Menschen ausgedehnt.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1 – Unfallhäufungsstellen 2018 in Köln (Einjahresbetrachtung)
- Anlage 2 – Tödliche Verkehrsunfälle 2018 in Köln
- Anlage 3 – Unfallhäufungsstellen 2018 in Köln (Dreijahresbetrachtung)
- Anlage 4 – Verkehrsunfallbericht 2018 der Polizei
- Anlage 5 – Verkehrssicherheitsaktion „Fahrradquiz“
- Anlage 6 – Verkehrssicherheitsaktionen und Plakate

**Gez. Blome**