

Verkehrssicherheit an Knotenpunkten mit LSA bzw. alternativen Betriebsformen in Köln am Beispiel des Unfallgeschehens 2005

Anlässlich der teilweise sehr emotional geführten Diskussionen zum Ersatz von Lichtsignalanlagen durch alternative Betriebsformen hat die Verwaltung die Gesamtheit der Kölner Verkehrsunfälle des Jahres 2005 einschlägig ausgewertet. Hieraus ergibt sich folgende Situation.

In Köln wurden 2005 insgesamt 36.591 Verkehrsunfälle registriert.

Davon passierten an LSA 6.834 Unfälle. Das entspricht 18,7%, also einem knappen Fünftel aller Unfälle. Durchschnittlich sind an jeder LSA mehr als 6 Unfälle registriert.

An den Stellen, an denen LSA durch andere Betriebsformen ersetzt wurden, ereigneten sich im gleichen Zeitraum 67 Unfälle. Das entspricht 0,2% aller Unfälle und ergibt etwa 1 Unfall je umgestalteten, ehemaligen LSA-Standort, (Anlage 1 zu Anlage 14).

Insbesondere im Bereich von Schulen wird argumentativ unterstellt, dass ausschließlich Lichtsignalanlagen die notwendige Sicherheit bieten. Hinsichtlich der Fußgängerunfälle zeigt sich folgendes:

An LSA passierten 86 Unfälle mit Fußgängern infolge Nichtbeachtens des Rotsignals durch Fahrzeugführer. Das ist bezogen auf die Unfallgesamtheit ein Anteil von 0,2%.

An FGÜ (Zebrastrifen) führte das Nichtbeachten des Fußgängervorrangs durch Fahrzeugführer zu 40 Unfällen, was einem Anteil von 0,1% aller Unfälle entspricht (Anlage 2 zu Anlage 14).

Zusammenfassend lässt sich daraus schlussfolgern:

- Ein knappes Fünftel aller Kölner Verkehrsunfälle ereignete sich an Lichtsignalanlagen. Dabei ist die Unfallhäufigkeit an stark belasteten Kreuzungen höher als an weniger befahrenen.
- An ehemals signalisierten Knotenpunkten wurden lediglich 0,2%, d.h. zwei Tausendstel aller Unfälle registriert. Dies lässt den Schluss zu, dass der Ersatz der LSA dort gerechtfertigt war und die aufwendigen verkehrstechnischen Untersuchungen zu sicheren Umgestaltungen geführt haben.
- Nur in 0,2% aller Unfälle verunglückten Fußgänger an LSA durch Rotlichtfahrer. Fußgänger haben bei Beachtung der Signale eine mehr als 90-fach höhere Sicherheit als Fahrzeugführer.
- Im Bereich von Zebrastrifen zeigt sich für Fußgänger die höchste Sicherheit. Hier ereignete sich mit insgesamt 40 nur jeder Tausendste Unfall. Ursache war das Fehlverhalten von Fahrzeugführern. Diese Unfallbilanz bestätigt eindrucksvoll die Forschungsergebnisse des Modellversuches zum Einsatz und zur Ausgestaltung von Fußgängerüberwegen.

Das häufig aus der Sorge um die Unversehrtheit von Kindern vorgebrachte Argument, nur eine Lichtsignalanlage biete eine hinreichende Sicherheit bei der Straßenüberquerung, wird durch die vorliegende Unfallauswertung nicht bestätigt. Diese Ergebnisse rechtfertigen eher die bisherige, sachliche Vorgehensweise bei Einsatz und Ausgestaltung von Zebrastreifen in Köln.