

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	29.03.2022

Unfallgeschehen bei der KVB

Hier: Anfrage der SPD-Fraktion zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 15.02.2022, TOP 5.2.1, AN/0335/2022

Die SPD-Fraktion hat um die Beantwortung folgender Fragen gebeten, die an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet wurden:

- „1. Gibt es eine Auswertung der Unfälle aus den Jahren 2020 und 2021 (insb. Anzahl und Schwere der Unfälle)?
2. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der KVB zur Sicherheit an Stadtbahnübergängen bzw. Stadtbahnquerungen und welche Erkenntnisse zu Handlungsbedarfen wurden aus den oben genannten Untersuchungen gewonnen?
3. Gibt es Erkenntnisse bezogen auf die Unfallhäufigkeit bei den Z-förmigen Übergängen im Verhältnis zu geraden Übergängen?
4. Sind weitere Präventionsmaßnahmen geplant?“

Die Fragen wurden durch die KVB wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Neben der Unfallstatistik, die bei der Polizei geführt wird, liegt solch eine Statistik auch bei der KVB vor. Diese weist für die Jahre 2020 und 2021 folgende Zahlen aus, wobei darauf hingewiesen wird, dass die Zahlen in den zurückliegenden Jahren erfreulicherweise stetig zurückgegangen sind:

	Unfälle mit Beteiligung von Stadtbahnfahrzeugen	
	Insgesamt	Davon ohne Personenschäden
2020	402	202
2021	395	218

Mit Blick auf die Schwere der Unfälle ergibt sich folgende Aufteilung:

	Unfälle mit:	
	Getöteten Personen	Schwerverletzten
2020	3	8 (bei 7 Unfällen)
2021	2	7

Zu 2. und 3.:

Die KVB hat in 2002 eine Untersuchung von 10 Querungsstellen im Kölner Stadtgebiet beauftragt. Diese nicht repräsentative Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die Form der Querungsstelle (Z-Form gegenüber geradlinig) einen Einfluss zeigt. Die Wirkung einer Signalisierung auf das Verhalten konnte hingegen nicht nachgewiesen werden. Fazit: Wesentlich ist die Ausbildung in Z-Form.

Ähnliche Untersuchungen wurden auch an anderer Stelle (z. B. Stuttgart) durchgeführt und kamen zu vergleichbaren Ergebnissen.

Auch ein bundesweiter Forschungsauftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen kam 2020 zu keinen neuen Erkenntnissen.

Ergänzend erfolgte nach entsprechendem Beschluss des Verkehrsausschusses der Stadt Köln eine Vorher-Nachher-Untersuchung zur Wirksamkeit von Bodenwarnleuchten an 3 Querungsstellen. Die Ergebnisse wurden in der Sitzung am 14.06.2016 (vgl. Vorlagen-Nr. 1952/2016) vorgestellt. Der Gutachter hatte empfohlen, die Anwendung nicht weiter zu verfolgen, da eine Wirksamkeit nicht nachgewiesen werden konnte. Im Gegenteil konnten an einer Querungsstelle bei der Nachuntersuchung sogar mehr Personen festgestellt werden, die bei roter Ampel querten. Ergänzend wurde noch die Wirksamkeit von invertierten Signalgebern untersucht. Hierbei leuchtet die komplette Signalscheibe - bis auf das Fußgängersymbol – rot, wohingegen im Regelfall nur das Fußgängersymbol rot leuchtet und die Signalscheibe hingegen schwarz bleibt. Bei den beschriebenen, invertierten Signalgebern konnte eine positive Wirkung nachgewiesen werden, weshalb in der Folge im Kölner Stadtgebiet alle Scheiben der Signalgeber an Querungsstellen ausgetauscht wurden.

Zu 4.:

Ein weiterer Handlungsbedarf kann nicht festgestellt werden. Alle Querungsstellen entsprechen den Regelwerken. Beim Umbau wie auch der Neuplanung von Querungsstellen fordert die zuständige Genehmigungs- sowie die Aufsichtsbehörde die Anordnung der Querungen in Z-Form oder bei Mittelbahnsteigen im Versatz.

Gez. Egerer