

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.06.2022

Unfallhäufungen und tödliche Verkehrsunfälle des Jahres 2021 im Stadtbezirk Innenstadt

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 **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

Kategorie 2: Verkehrsunfall mit Schwerverletzten

Kategorie 3: Verkehrsunfall mit Leichtverletzten

Kategorie 4: Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden

Kategorien 5 – 7: Sonstige Sachschadenumfälle

Neben diesen Einjahresbetrachtungen meldet die Polizei zusätzlich Unfallhäufungsstellen oder –linien 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 in einem Knoten oder einer Strecke innerhalb dieses Zeitraums drei Verkehrsteilnehmer*innen schwer verletzt oder getötet wurden.

Die Unfallkommission untersucht und bespricht ebenfalls die tödlichen Verkehrsunfälle, die sich auf dem Kölner Stadtgebiet – mit Ausnahme der Unfälle auf den Autobahnen – ereigneten.

Nach Meldung der Unfallhäufungsstelle tritt die Unfallkommission, die sich aus Vertreter*innen 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 Jahr 2020 wurde im Zuge der **Einjahresbetrachtung** für den Stadtbezirk sechs Unfallhäufungsstellen gemeldet:

Das Unfallgeschehen in den Einmündungen Am Leystapel/Filzengraben und Cäcilienstraße/Kronengasse war auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Die Prüfung ergab, dass die Be-

schilderung, Markierung und Signalisierung hier eindeutig und ausreichend sind. Angemessene verkehrstechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit waren nicht ersichtlich. Im Bereich der Zülpicher Straße/Zülpicher Wall kamen verschiedene Radfahrende im Schienenbereich zu Fall. Laut Abstimmung mit den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) gibt es derzeit kein adäquates Mittel, das im längeren Streckenverlauf das Einfädeln oder Ausgleiten auf den Schienen verhindern kann. Aus diesem Grund konnten auch hier keine zielgerichteten Maßnahmen beschlossen werden.

Im Kreisverkehr An den Dominikanern/Dompropst-Ketzer-Straße/Marzellenstraße wurden bei drei Unfällen Radfahrende von Pkw-Fahrenden erfasst, die in aus Richtung der Dompropst-Ketzer Straße in den Kreisel einfuhren und den Vorrang der dort Fahrenden missachteten. Die Verwaltung prüfte hier bereits, ob eine Änderung der Verkehrsführung im Kreisel und eine Einschränkung der Fahrbahnbreiten möglich waren, musste diese Überlegungen aber aufgrund der engen Fahrbahnen verwerfen. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit werden die Radabstellmöglichkeiten im östlichen Kreisverkehrbereich entfernt und die Optimierung des Kreiszentrums mittels einer Markierung untersucht.

Am Eifelplatz verteilte sich das Unfallgeschehen auf unterschiedliche Bereiche und beruhte auf verschiedenen Ursachen. Hier veranlasste die Verwaltung bereits, dass der Zebrastreifen auf der Volksgartenstraße aufgefrischt wurde. Eine Optimierung der Beleuchtung des Überweges erfolgt zeitnah. Im Bereich der Eifelstraße wurden verschiedene Straßenbahn-Piktogramme ergänzt, um so die zu Fuß Gehenden zur besonderen Vorsicht anzuhalten.

Das Unfallgeschehen im Bereich der Subbelrather Straße/Venloer Wall beruhte darauf, dass Pkw-Fahrende, die nach rechts in den Subbelrather Wall einbiegen wollten, den Vorrang der Radfahrenden auf dem Radweg missachteten. Die Verwaltung optimiert hier die Beschilderung, lässt das Grün zurückschneiden und den Zebrastreifen sowie die Fußgängerfurt auffrischen.

Für die **Dreijahresbetrachtung** wurden sieben Unfallhäufungsstellen und vierzehn –linien gemeldet:

a) Unfallhäufungsstellen nach Dreijahresbetrachtung:

Das Unfallgeschehen im Bereich der Cäcilienstraße/Nord-Süd-Fahrt konzentrierte sich auf den Rechtsabbieger von der Nord-Süd-Fahrt auf die Cäcilienstraße. Hier wurden verschiedene Radfahrende, die den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung befuhren, von Autofahrenden erfasst. Die Verwaltung veranlasste bereits, dass hier die „Vorfahrt gewähren“-Zeichen (Zeichen 205 der Straßenverkehrsordnung (StVO)) gegen Stopp-Schilder ersetzt wurden. Ebenso wurden die Markierungen geprüft und aufgefrischt.

Am Chlodwigplatz konzentrierte sich das Unfallgeschehen auf den Übergang am Ubierring, wo zu Fuß Gehende und Radfahrende auf den Fußgängerüberwegen oder im Bereich der Schienen angefahren wurden. Hier wurden in der Vergangenheit bereits diverse Maßnahmen (Entfernung von sichtbehindernden Radständern und Müllbehältern, Ergänzung von Piktogrammen etc.) durchgeführt, so dass bei dieser Meldung in 2021 keine zusätzlichen verkehrstechnischen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ersichtlich waren.

Am Hansaring/Kümpchenshof kollidierten rechtsabbiegende Pkw-Fahrer die in den südlichen Ast des Kümpchenshofs abbiegen wollten, mit bevorrechtigten, geradeausfahrenden Radfahrenden. Hier war die Markierung, Beschilderung und Signalisierung eindeutig und ausreichend, Sichtbehinderungen lagen nicht vor. Zielgerichtete Maßnahmen zur kurzfristigen Erhöhung der Verkehrssicherheit waren nicht ersichtlich. Die Verwaltung plant, den Radverkehr zukünftig über die Fahrbahn zu führen.

Im Bereich des Hohenzollernrings/Friesenplatz/Magnusstraße war eine Konzentration des Unfallgeschehens im Bereich des Rechtsabbiegers vom Friesenplatz auf den Hohenzollernring zu beobachten. Abbiegende Pkw-Fahrende kollidierten hier mit Radfahrenden. Zur sofortigen Verbesserung der Verkehrssicherheit ergänzte die Verwaltung hier bereits die Beschilderung. Zukünftig werden die Radfahrenden über die Fahrbahn der Ringe geführt, so dass der Konfliktpunkt beseitigt ist.

In der Kreuzung Innere Kanalstraße/Subbelrather Straße konzentrierte sich das Unfallgeschehen

insbesondere auf die nordwestlichen frei fließenden Rechtsabbieger in die und von der Subbelrather Straße. Im Zuge des allgemeinen Programms der Stadt Köln, in dem alle freien Rechtsabbieger untersucht und nach Möglichkeit sicherer gestaltet werden sollen, ist für diese Bereiche die Prüfung anhängig. Zur sofortigen Verbesserung der Verkehrssicherheit erfolgte schon die Auffrischung beeinträchtigter Markierungen.

An der Inneren Kanalstraße/Vogelsanger Straße war das Unfallgeschehen in erster Linie darauf zurückzuführen, dass zu Fuß Gehende und Radfahrende den nördlichen Ast der Inneren Kanalstraße entgegen der Rotsignalisierung zu queren versuchten und von Fahrzeugen erfasst wurden. Da sich hier zum Zeitpunkt der Besprechung durch die Unfallkommission eine langfristige Baustelle befand und nach der Fertigstellung eine Änderung der Führung zu erwarten ist, beschloss die Unfallkommission diesen Bereich zunächst weiter zu beobachten.

Im Bereich der Inneren Kanalstraße/Aachener Straße/Universitätsstraße waren zwei Konzentrationen festzustellen: In der Universitätsstraße wurden Radfahrende auf dem Zweirichtungsradweg von Pkw-Fahrenden, die von der Aachener Straße aus abbogen, angefahren. Hier ist die Beschilderung und Markierung grundsätzlich eindeutig und ausreichend; die Verwaltung prüft aber, wie der Rechtsabbieger soweit eingeengt und eingeschränkt werden kann, dass Pkw-Fahrende hier nur langsam und mit entsprechender Vorsicht einfahren können. Im Bereich des signalisierten Rechtsabbiegers von der Universitätsstraße in die Aachener Straße wurden Radfahrende auf der Furt (Richtung Zoobrücke) bei verschiedenen Unfällen von Rechtsabbiegenden angefahren. Hier veranlasste die Verwaltung bereits, dass der vorhandene Schutzblinker deutlich vergrößert wurde.

b) Unfallhäufungslinien nach Dreijahresbetrachtung

Die Unfallhäufungslinien, die für die Jahnstraße, den Zülpicher Platz, den Höniger Weg und für die Zülpicher Straße gemeldet wurden, standen im Zusammenhang mit Radfahrenden, die in den Schienen gestürzt waren. Laut Abstimmung mit den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) und der Fachliteratur gibt es hier derzeit keine zielgerichteten Maßnahmen, die Radfahrende vor dem Einfädeln oder Ausgleiten auf längeren Abschnitten schützen können.

An der Bonner Straße Höhe Nr. 3 bis 21 wurden zu Fuß Gehende und Radfahrende bei zwei Unfällen auf dem Zebrastreifen angefahren. Hier ergab die Prüfung durch die Unfallkommission, dass die Beschilderung und Markierung eindeutig und ausreichend waren. Sichtbehinderungen lagen nicht vor. Da sich das übrige Unfallgeschehen insgesamt auf die Strecke verteilte und auf verschiedenen Ursachen beruhte, waren zielgerichtete, angemessene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht ersichtlich.

Auf der Christophstraße Höhe Nr. 42 missachteten Radfahrende, die die Christophstraße kreuzen wollten, den Vorrang der dort fahrenden Fahrzeuge. Die Verwaltung veranlasste bereits, dass ein Zeichen „Vorfahrt gewähren (Zeichen 205 der StVO), das die bestehende Regelung verdeutlicht, ergänzt wurde. Da die Radfahrenden zukünftig in erster Linie über die Fahrbahn der Ringe geführt werden, dürften sich mögliche Konflikte zukünftig reduzieren.

Auf Höhe der Cäcilienstraße 30 – 32 wurden Radfahrende auf dem Radfahrstreifen von abbiegenden Pkw-Fahrenden angefahren. Hier veranlasste die Verwaltung, dass die vorhandene Rotmarkierung verlängert und ein Radfahrpiktogramm ergänzt wurde.

Am Karolingerring Höhe 1 bis 29 ereigneten sich verschiedene Unfälle von Radfahrenden. Hier prüft die Verwaltung, ob die bestehenden Schrägparkstände durch Längsparkstände ersetzt werden können.

Auch auf der Neusser Straße verunglückten Radfahrende wegen unterschiedlicher Ursachen. Hier arbeitet die Verwaltung generell an Plänen, die bestehenden Schrägparkstände durch Längsparkstände zu ersetzen.

Im Stadtbezirk Innenstadt ereignete sich 2021 kein tödlicher Verkehrsunfall.

Anlagen:

Anlage 1 – Unfallhäufungsstellen nach Einjahresbetrachtung

Anlage 2a – Unfallhäufungsstellen nach Dreijahresbetrachtung

Anlage 2b – Unfallhäufungslinien nach Dreijahresbetrachtung