

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	19.01.2021

Verkehrsunfallentwicklung, Unfallhäufungsstellen und tödliche Verkehrsunfälle des Jahres 2019 in Köln

In den als Anlagen 1 und 2 beigefügten Listen sind alle Unfallhäufungsstellen nach der Einjahres- und Dreijahresbetrachtung des Jahres 2019 im Kölner Stadtgebiet aufgeführt. Die detaillierte Aufstellung der tödlichen Verkehrsunfälle ergibt sich aus der Aufstellung der Anlage 3. Beigefügt wurden als Anlage 4 der Gesamtunfallbericht 2019 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 Bezirksregie-

rung 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.

Im Vergleich zum Jahr 2018 in dem sich 41.959 Verkehrsunfälle ereigneten, sank die Unfallgesamtzahl in 2019 um 1,2 % auf 41.440 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle (Anlage 4, Seite 3). Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 719 Personen schwer verletzt. 24 Menschen starben 2019 auf den Kölner Straßen. (Anlage 4, Seite 5).

Im Vergleich der Jahre 2018 und 2019 sank die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle um rund 14 % von 28 auf 24 Personen. Alle tödlichen Verkehrsunfälle wurden in den Sitzungen der Unfallkommission besprochen. Gemeinsame Ursachen im Verkehrsraum oder Verdichtungen, die auf eine bestimmte Ursache zurückzuführen waren, waren nicht zu erkennen. Die aufgetretenen Unfälle beruhten auf vielen unterschiedlichen Faktoren und waren nach der Einschätzung der Unfallkommission in verschiedenen Fällen auf menschliches Fehlverhalten der einzelnen Beteiligten und auf unglückliche Verkettungen zurückzuführen (siehe dazu Anlage 3). Bei schwer verletzten Unfallbeteiligten war im Vergleich der Jahre 2019/2020 ein sehr geringer Anstieg von 0,56 % zu beobachten, erhöhte sich doch die Anzahl der Schwerverletzten von 715 auf 719 Personen.

Im Gesamtunfallbild sind die Verkehrsunfälle laut Bewertung der Polizei insbesondere auf mangelnden Abstand, Missachtungen der Vorfahrt oder des Vorrangs, Verstöße gegen das Rotsignal, Geschwindigkeitsüberschreitungen oder auf Fehler beim Abbiegen zurückzuführen (Anlage 4, Seite 23 bis 27). Als eine weitere ernst zu nehmende Unfallbegünstigung wurde die Problematik des Alkohol- oder Drogenmissbrauchs im Straßenverkehr genannt. Positiv war hier im Vergleich zum Vorjahr aber sowohl bei der Unfallursache „Alkohol“ als auch bei den „Anderen berauschenden Mitteln“ ein Rückgang in der Unfallbeteiligung festzustellen (Anlage 4, Seiten 21 und 22). Im Vergleich zum Vorjahr ließen sich erneut nur bei den Unfallursachen „Fehler beim Abbiegen“ und „Verstöße gegen das Rotlicht“ Zuwächse erkennen. Weiterhin rückläufig ist die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei Kraftfahrzeugen (Anlage 4, Seite 23). Seit 2016 ist hier ein rückläufiger Trend eingetreten, der allein zwischen den Jahren 2018 und 2019 einen Rückgang von 17,4 % belegte.

Unfälle mit tragischem Ausgang

Bei den Unfällen mit Getöteten war in 2019 insbesondere die Gruppe der zu Fuß Gehenden betroffen, ereigneten sich doch zehn Verkehrsunfälle unter ihrer Beteiligung (Anlage 4, Seite 17). Die meisten zu Fuß Gehenden verunglückten beim Überschreiten der Straße oder bei Verstößen gegen die Rotsignalisierung. 2019 wurden ebenfalls drei Radfahrende – davon zwei Pedelec-Fahrende – bei Unfällen getötet (Anlage 4, Seiten 13 und 14). Ein E-Bike-Fahrer stürzte aus ungeklärter Ursache bei einem Alleinunfall und erlag anschließend seinen erlittenen Verletzungen. Bei einem weiteren Unfall wurde ein geradeausfahrender E-Bike-Fahrer von einem abbiegenden Linienbus erfasst und getötet. Möglicherweise stand dieser Unfall im Zusammenhang mit dem „toten Winkel. Bei dem dritten Unfall bog eine Radfahrerin unvermittelt nach links ab und wurde von einem hinter ihr fahrenden Linienbus erfasst.

Der tödliche Verkehrsunfall, der im Jahr 2019 in der Öffentlichkeit besonders stark diskutiert wurde, ereignete sich am 15.01.2019 auf dem Bahnübergang der Luxemburger Straße/Wittekindstraße. Hier wurde eine Fußgängerin, die die Bahngleise der Luxemburger Straße überqueren wollte, von einer Straßenbahn erfasst. Die Unfallkommission kam seinerzeit bei der Besichtigung der Unfallstelle zu dem Ergebnis, dass die zu Fuß Gehenden deutlich durch den Noppenstein und die Bahnpliktogramme auf den Bahnbereich hingewiesen wurden, die baulich ausgestaltete Führung („Z-Führung“) sorgte ebenfalls dafür, dass sie in Blickrichtung der Bahnen geleitet wurden. Laut verschiedenen Prüfungen des Amtes für Verkehrsmanagement lag kein Fehler in der Signalisierung vor. Auch die Unfallkommission konnte hier keine geeignete Maßnahme finden, mittels derer dieser Unfall hätte vermieden werden können.

Unfallgeschehen unter der Beteiligung von Radfahrenden

Bei der Betrachtung der verschiedenen Verkehrsgruppen soll aufgrund der hohen Unfallbeteiligung lediglich auf die Gruppe der Radfahrenden eingegangen werden. Im Jahr 2019 verunglückten 1.985 Radfahrende, wovon sich 300 schwer verletzten und drei Radfahrende getötet wurden (Anlage 4,

Seite 13). Von diesem Personenkreis wurden 83 Unfälle mit E-Bikes verzeichnet, bei denen sich elf Pedelec-Fahrende schwer verletzt und zwei getötet wurden (Anlage 4, Seite 14). Grundsätzlich ging damit die Zahl der aufgetretenen Unfälle im Vergleich der Jahre 2018 und 2019 um 3,9 % zurück, dennoch ist seit 2015 eine hohe Unfallbeteiligung der Zweiradfahrenden zu beobachten. Stark angestiegen ist auch der Anteil der verunglückten Pedelec-Fahrenden. Im Vergleich zum Vorjahr stieg er um 27,7 %. Waren andere Unfallbeteiligte involviert, beruhten die Unfälle, die auf Fehlverhalten gegenüber Radfahrenden zurückzuführen waren, auf Fehler beim Abbiegen (z. B. „toter Winkel“), auf Missachtungen der Vorfahrt oder auf Fehler beim Ein- und Aussteigen (z. B. unvermitteltes Aufreißen der Autotüren). Radfahrende verursachten Unfälle durch unzulässige Fahrbahnbenutzung (z. B. Fahren auf Gehwegen), durch die Missachtung der Vorfahrt oder durch Fehler beim Überholen und beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Anlage 4, Seite 15). Eine hohe Anzahl der Zweiradunfälle war auch auf Alleinunfälle – also Stürze, bei denen kein anderer Verkehrsteilnehmender am Unfall beteiligt war – zurückzuführen (Anlage 4, Seite 16).

Unfälle nach Ursachen

Im Hinblick auf die Ursachen „Missachtung der Vorfahrt und Fehler beim Abbiegen“ gegenüber den Radfahrenden 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, 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 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 2019 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 2019 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, Seite 1). An diesem Wettbewerb nahmen insgesamt rund 1.500 Einzelpersonen und 20 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 2019 erfolgten (Anlage 5, Seite 2). 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.

Unfallbeteiligung verschiedener Altersgruppen

Nahezu gleichbleibend hoch war die Beteiligung der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren am Unfallgeschehen im Vergleich der Jahre 2018 und 2019. In 2019 verunglückten 634 Personen, die über 65 Jahre alt waren. 125 von Ihnen verletzten sich schwer und neun verstarben (Anlage 4, Seite 12). Um dem Unfallgeschehen dieser Altersgruppe entgegenzuwirken und damit Verkehrssicherheitsaktionen für diese Altersgruppe entwickelt werden können, nimmt eine Seniorenvertreterin re-

gelmäßig 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 geringer ist. Die Stadt Köln führte auch im Jahr 2019 die Verkehrssicherheitsaktion „Ein zweiter Frühling beim Fahrradfahren“ fort. Seniorinnen und Senioren, die sich auf dem Fahrrad nicht mehr sicher fühlten, hatten im Jahr 2019 fünf Mal die Gelegenheit, ihre Fähigkeiten innerhalb eines einwöchigen kostenlosen Kurses aufzufrischen. Die Kurse wurden im Mai, Juni, September und Oktober von einer diplomierten Fahrradlehrerin angeleitet und boten Plätze für insgesamt 75 Seniorinnen und Senioren (Anlage 5, Seite 3). Die Stadt Köln beteiligte sich ebenfalls am „Rollatorentag“, den die Verkehrsverbände KVB AG und VRS GmbH im September 2019 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 5,7 % war im Hinblick auf die Kinderunfallbeteiligung (Verkehrsteilnehmende unter 14 Jahren) zu beobachten. Waren im Jahr 2018 368 Kinder an Unfällen beteiligt, reduzierte sich deren Beteiligung im Jahr 2019 auf 347 Beteiligte (Anlage 4, Seite 8). Sie verunglückten mehrheitlich als zu Fuß Gehende, als Radfahrende aber auch nach wie vor als Mitfahrende im Auto Erwachsener. Dieser Trend setzte sich auch bei den Unfallfolgen fort. In 2019 endete kein Unfall mit Kinderbeteiligung tragisch, die Anzahl der Schwerverletzten reduzierte sich minimal von 45 (2018) auf 43 (2019). Die Stadt Köln unternimmt bei 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 aufgerufen werden. Ein Bestandteil dieser Kampagne ist der Plakataufruf „Wir sind wieder unterwegs“ (Anlage 5, Seite 3 Plakatmotiv). An neun Grundschulen an verkehrsreichen Straßen im Grundschul Umfeld werden Geschwindigkeitsmessanlagen installiert, die Autofahrende auf Geschwindigkeitsüberschreitungen hinweisen, ohne dieses Verhalten direkt zu sanktionieren. Anlässlich der Einschulung der Schulneulinge („I-Dötzchen“) führte das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung ebenfalls die „Elternbefragung“ durch. Die Eltern der eingeschulerten 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.

Verkehrserziehung – Aktion „Toter Winkel“

Ein besonderes Augenmerk richtete die Stadt Köln auch im Jahr 2019 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 4, Seite 5). 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 2019 wurde die Aktion vor insgesamt 280 Schulklassen demonstriert. Es konnten somit rund 7.000 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.

Gez. Blome**Anlagen:**

- Anlage 1 – Unfallhäufungsstellen 2019 in Köln (Einjahresbetrachtung)
- Anlage 2 – Unfallhäufungsstellen 2019 in Köln (Dreijahresbetrachtung)
- Anlage 3 – Tödliche Verkehrsunfälle 2019 in Köln
- Anlage 4 – Verkehrsunfallbericht 2019 der Polizei
- Anlage 5 – Verkehrssicherheitsaktion 2019