

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0001/WP18 Status: öffentlich AZ: Datum: 03.11.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/400															
Bericht über die Maßnahmen der dritten anlassbezogenen Sitzung der Unfallkommission zu den Unfallhäufungsstellen für das Jahr 2019; Bericht über die Sitzung vom 03.09.2020																
Ziele:																
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25.11.2020</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Haaren</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>02.12.2020</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>09.12.2020</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>17.12.2020</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	25.11.2020	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme	02.12.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	09.12.2020	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme	17.12.2020	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit														
25.11.2020	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme														
02.12.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme														
09.12.2020	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme														
17.12.2020	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme														

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Haaren nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz
/ die Klimafolgenanpassung**

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:	keine	<input checked="" type="checkbox"/>	positiv		negativ		nicht eindeutig	
Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:	gering		mittel		groß		nicht ermittelbar	<input checked="" type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz	keine	<input checked="" type="checkbox"/>	positiv		negativ		nicht eindeutig	
------------------------------------	-------	-------------------------------------	---------	--	---------	--	-----------------	--

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die CO2-Einsparung durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering – unter 80 t / Jahr (0,1% des jährlich Einsparziels)
- mittel – 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß – mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die Erhöhung der CO2-Emissionen durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering – unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel – 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß – mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO2-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/> vollständig	<input type="checkbox"/> überwiegend (50-99%)	<input type="checkbox"/> teilweise (1-49%)	<input type="checkbox"/> nicht	<input type="checkbox"/> nicht bekannt
--------------------------------------	--	---	--------------------------------	--

Erläuterungen:

Sachstandsbericht:

Die Stadt Aachen ist auf der Grundlage der Verwaltungsvorschriften zu § 44 StVO (Straßenverkehrsordnung) in Verbindung mit dem Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr – III B 3 75 – 05/2 – v. 25. Juni 2017 zur Bildung einer Unfallkommission verpflichtet. Neben den ständigen Mitgliedern (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Polizei) werden regelmäßig die städtischen Verkehrsplaner, die Bezirksregierung als obere Aufsichtsbehörde und die ASEAG an den Beratungen beteiligt. Falls erforderlich werden auch weitere Fachleute einbezogen.

Die Unfallkommission identifiziert Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet Aachen, die sich bei der einjährigen Betrachtung erlasskonform in Abhängigkeit von der täglichen Verkehrsbelastung der jeweiligen Straße und der dazu festgelegten Anzahl der Unfälle gleichen Typs (z.B. Abbiegeunfällen) ergeben.

Daneben ergeben sich Unfallhäufungsstellen über einen Zeitraum von drei Jahren betrachtet, aus Unfällen ungleichen Typs, sofern es sich um Unfälle der Kategorie 1 und 2 (Unfälle mit Toten und Schwerverletzten) und/oder um Unfälle der Kategorie 1-3 (Unfälle mit Toten, Schwerverletzten und Leichtverletzten) unter Beteiligung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen handelt.

Die Unfallkommission untersucht die Unfälle mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen und damit Verkehrsunfälle zu verhindern.

Jährlich wird die Wirksamkeit der vereinbarten und umgesetzten Maßnahmen überprüft. Abhängig von der jeweiligen Entwicklung wird über eine Vorjahresunfallhäufungsstelle auch erneut beraten.

Die Verwaltung hat zugesagt, laufend über die Sitzungen der Unfallkommission zu berichten.

Am 03.09.2020 hat die dritte anlassbezogene Sitzung der Unfallkommission für das Jahr 2019 stattgefunden. Die Polizei hat im Vorfeld der Sitzung entsprechend dem Runderlass grundsätzliche Unfallhäufungsstellen festgelegt.

Die nachfolgend aufgeführten Unfallhäufungsstellen wurden in der Sitzung beraten:

83/3/17-19 Wilhelmstraße / Zollernstraße B1/B 264/B 57

Von den zehn in 2017-2019 erfassten Verkehrsunfällen haben sich sieben in 2017 ereignet und wurden bereits in der Sitzung der Unfallkommission am 21.06.2018 beraten. Hier wurde beschlossen, die Fußgänger*innen auf der Furt in die wegführende Wilhelmstraße sowohl gegenüber dem Linksabbieger aus der Theaterstraße als auch gegenüber dem Rechtsabbieger aus der Zollernstraße durch je einen zusätzlichen Gelbblinker zu sichern. Der Gelbblinker aus Richtung Theaterstraße wurde angebracht, der aus Richtung Zollernstraße bis heute aber irrtümlich nicht. Dennoch haben sich aus dieser Bewegungsrichtung keine weiteren Unfälle mit Fußgänger*innen ereignet. Deshalb wird auf die Nachrüstung dieses Blinkers verzichtet.

Die drei weiteren Unfälle in 2018 und 2019 entstanden einmal durch Rechtsabbiegende aus der Zollernstraße, die einen parallel Radfahrenden übersahen (vor Anbringen der Trixi-Spiegel im Juni 2019), und einmal durch einen zu Fuß Gehenden, der bei Rotlicht die Fußgängerfurt über die Kurbrunnenstraße überquerte.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, auf den noch fehlenden Gelbblinker an der Fußgängerfurt Wilhelmstraße aus Richtung Zollernstraße zu verzichten. Darüber hinaus werden keine weiteren Maßnahmen beschlossen; die Situation wird weiter beobachtet.

Die sieben registrierten Unfälle haben grundsätzlich unterschiedliche Ursachen. Dreimal übersieht ein Autofahrender beim Abbiegen einen zu Fuß Gehenden jeweils auf verschiedenen Furten, zweimal übersieht ein Linksabbiegender einen entgegenkommenden Radfahrenden, einmal verunglückt ein zu Fuß Gehender beim Queren der Straße bei Rot und einmal quert vermutlich bei Rot ein Radfahrender die Kreuzung. In der Sitzung der Unfallkommission am 12.04.18 wurde beschlossen, die Markierungen aufzufrischen (umgesetzt am 24.05.19), in der Sitzung der Unfallkommission am 21.6.2018 wurde beschlossen, der Fußgängerfurt über die stadteinwärts führende Roermonder Straße insgesamt 3 Sekunden mehr Grünzeit zu geben (umgesetzt am 27.03.2019). In der Sitzung der Unfallkommission am 13.02.2020 wurde ein Gelbblinker für die Linksabbiegenden aus der Schlossparkstraße ergänzt.

Wegen einer Fahrbahnabsackung im Knoten und durch Asphalttransporte im Rahmen der Straßenbaumaßnahme Orsbacher Straße, bei der die LKW flüssigen Bitumen verloren haben, ist die Markierung in vielen Bereichen erneuerungsbedürftig. An der Absackung ist eine erneute Fahrbahnreparatur in den Herbstferien notwendig, in deren Vollsperrung auch die Markierung erneuert werden kann.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, im Zusammenhang mit den anstehenden Asphaltarbeiten den gesamten Knoten neu zu markieren.

105/3/16-1 Ponttor L 232/B 1

Im Zeitraum von 2017 bis 2019 wurden fünf Verkehrsunfälle aufgenommen, die auf unterschiedliche Ursachen zurückzuführen sind. Bei einem Unfall stürzt ein Fahrgast in einem anfahrenen Linienbus, bei einem Unfall stürzt ein alkoholisierte Radfahrender, bei zwei Unfällen erfassen je ein Linksabbiegender aus dem Pontwall und ein Rechtsabbiegender aus der Ludwigsallee einen Radfahrenden und bei einem Unfall quert ein zu Fuß Gehender an nicht klar definierbarer Stelle die Fahrbahn. In der Sitzung der Unfallkommission am 13.02.20 wurden bereits alle Unfälle besprochen und die Verwaltung beauftragt, die Signalisierung besonders im Bereich der Fußgängerfurt

Roermonder Straße zu prüfen. Die Erneuerung der Fahrbahnmarkierung im Anschluss an die Asphaltmaßnahmen wurde gestoppt, weil noch unklar ist, wie die Verkehrsführung zukünftig sein wird (geplante Protected Bike-Lane).

Beschluss der Unfallkommission:

Es werden keine zusätzlichen Maßnahmen beschlossen.

80/3/16-19 Jülicher Straße / Ottostraße / Robensstraße B 1 / B 264:

Von den elf Unfällen der Kat. 1-4 in den Jahren 2017 bis 2019 wurden sieben Unfälle bereits in der Sitzung der Unfallkommission am 13.02.2020 behandelt und eine Änderung der Signalschaltung beschlossen. Da sich nach der Änderung der Signalschaltung am 18.07.2019 zum besseren Abfluss des Individualverkehrs am Hansemannplatz und Abbau des KFZ-Rückstaus bis zur Robensstraße keine neuen gleichartigen Unfälle auf der Fußgängerfurt ereignet haben, wurden keine weiteren Maßnahmen beschlossen.

Bei den vier damals noch nicht behandelten Unfällen 8-11 wurde nur ein Verkehrsunfall in der Radfahrfurt aufgenommen, der sich am 03.07.19 und damit vor der signaltechnischen Änderung ereignet hat. Ein Unfall ereignete sich durch einen Fahrzeugführer, der unerlaubt in die Robensstraße abgelenkt ist, ein Unfall ereignete sich an der Tiefgaragenausfahrt Hotel IBIS und einer durch einen Rotlichtfahrenden aus Richtung Hansemannplatz.

Beschluss der Unfallkommission:

Da sich nach der Änderung der Signalsteuerung kein Unfall der früheren Art mehr ereignet hat und somit die Maßnahmen geeignet waren, die Unfälle zu vermeiden, beschließt die Unfallkommission keine weiteren Maßnahmen.

95/3/18-19 Templergraben zwischen Schinkelstraße und Beginenstraße

Neben den fünf von der Unfallkommission am 13.02.2020 bereits behandelten unterschiedlichen Unfällen, ist nachträglich noch ein Unfall passiert, bei dem ein weiterer Autofahrender aus der Beginenstraße die Vorfahrt eines von links kommenden Radfahrenden auf dem Templergraben nicht beachtet hat. In der Verkehrsbesprechung am 23.07.2020 wurde als Unfallkommission beschlossen, die Sichtdreiecke aus der Beginenstraße zu verbessern und in dem Zusammenhang auf den ersten Parkplatz des 7,50m langen Parkstreifens Fahrradbügel aufzustellen. Dieser Beschluss ist aktuell vor Ort noch nicht umgesetzt.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine weiteren Maßnahmen.

109/3/19 Alexianergraben 18-44

Bei den fünf im Zeitraum von 2017 bis 2019 erfassten Verkehrsunfällen hat bei drei Unfällen ein PKW beim Abbiegen in den Parkstreifen einen parallel Radfahrenden übersehen, einmal wurde ein Autofahrender beim Abbiegen durch die tief stehende Sonne geblendet und einmal lief ein kreuzender zu Fuß Gehender gegen einen Linienbus. Es bestehen Überlegungen, die Verkehrsführung im Grabenring grundsätzlich zu verändern, insofern hält das Gremium zum jetzigen Zeitpunkt eine grundsätzliche Neuaufteilung des Straßenraumes für unverhältnismäßig. Die Unfallstelle wird aber weiter beobachtet.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine Maßnahmen.

81/3/13-19 Peterstraße 42-60

Die im 3-Jahres-Zeitraum erfassten acht Verkehrsunfälle haben grundsätzlich unterschiedliche Ursachen. Zwei Unfälle haben sich auf dem Bushofgelände ereignet, so dass eine Zuständigkeit der Unfallkommission nicht gegeben ist. Bei zwei Unfällen lagen Rotlichtverstöße vor, ein Unfall lag außerhalb der Unfalllinie und wurden versehentlich falsch verortet, bei einem Unfall wurde ohne Fremdeinwirkung der Fuß beim Ausklappen der Behindertenrampe am Bus eingeklemmt. Die Unfallursachen sind nicht auf Defizite im Straßenraum zurückzuführen.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine Maßnahmen.

124/3/18-19 Jülicher Straße / Blücherplatz/ Thomashofstraße B 1/B 264.

Vier der fünf jetzt vorliegenden Verkehrsunfälle wurden bereits in den Sitzungen der Unfallkommission am 15.02.2018, 21.06.2018 und 13.12.2018 behandelt. Die damals beschlossene Markierungsänderung (Verschiebung der Parkstreifens und Anlegen eines Sicherheitstrennstreifens) erfolgte im November 2019. Danach hat sich nur noch ein Verkehrsunfall ereignet, bei dem erstmalig ein Linksabbiegender aus der Passstraße einen zu Fuß Gehenden auf der Furt Jülicher Straße erfasste.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine weiteren Maßnahmen. Die Situation ist weiter zu beobachten.

Es wurden im 3-Jahres-Beobachtungszeitraum sieben Verkehrsunfälle aufgenommen, von denen sich einer in der Ausfahrt Kapuzinergasse nach Aufstellen des Verkehrsspiegels ereignete, beim einem Unfall erfasste ein Rechtsabbiegender von der Jülicher Straße in die Lombardenstraße einen parallel Radfahrenden, bei zwei Unfällen aus Richtung Innenstadt wurde beim Abbiegen in die Einfahrt Haus 71 ein parallel Radfahrender erfasst und bei einem Unfall fuhr ein Autofahrender eine Spitzkehre aus der Innenstadt, ein parallel Radfahrender erschrickt und stürzt.

Der Verkehrsspiegel gegenüber der Ausfahrt Kapuzinergasse zeigt Wirkung, da sich in den letzten beiden Jahren an der Stelle kein Verkehrsunfall mehr ereignet hat. In der Ausfahrt Kapuzinergasse ist das Piktogramm „Fahrrad“ zu erneuern und auf den ausfahrenden KFZ-Verkehr auszurichten. Da die Verkehrsbesprechung am 20.07.2020 als Unfallkommission die Grundsatzentscheidung getroffen hat, immer dort die Sichtdreiecke zu prüfen, wo Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge ursächlich für den Unfall sind, sollen diese an Haus 71 geprüft werden. Die Ergebnisse sind in einer der nächsten Verkehrsbesprechungen vorzustellen. Sollten die Sichtdreiecke nicht regelkonform sein, sollen Fahrradbügel aufgestellt werden.

Die Fußgängerfurt Lombardenstraße liegt zurückversetzt und die abbiegenden Autofahrenden sehen die parallel bevorrechtigten Radfahrenden erst sehr spät. Hier wird vereinbart, die Furt rot einzufärben und mit zwei weißen Fahrradpiktogrammen mit Ausrichtung auf den ein- und ausfahrenden KFZ-Verkehr auszustatten. Aus Gründen der Gleichbehandlung ist auch die Radfahrfurt über die Dennewartstraße rot einzufärben und mit einem Fahrradpiktogramm auszustatten.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt die Prüfung der Sichtdreiecke an der Ausfahrt Jülicher Straße 71 mit ggfs. Aufstellen von Fahrradbügeln und die Erneuerung des Fahrradpiktogramms in der Ausfahrt Kapuzinergasse. Die Radfahrfurten entlang der Jülicher Straße über die Einmündungen Lombardenstraße und Dennewartstraße sind rot einzufärben und jeweils weiße Fahrradpiktogramme ohne Pfeile mit Ausrichtung auf die ankommenden KFZ-Verkehre aufzubringen.

Alle sechs Verkehrsunfälle wurde bereits in der Sitzung der Unfallkommission am 14.11.2019 behandelt. Zu dem damals gefassten Beschluss, den Radfahrtsignalgeber aus Richtung Hanseemannplatz bis vor den Rechtsabbieger zum Europaplatz vorzusetzen, bestehen nunmehr Bedenken, weil er dort auch die jetzt noch unsignalisiert rechts abbiegenden Radfahrenden erfasst und beide Gruppen nur acht Sekunden Grün pro Umlauf bekämen. Die Bedenken konnten in der Diskussion ausgeräumt werden.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission bekräftigt nochmals die Beibehaltung ihres Beschlusses vom 14.11.2018 incl. der Konkretisierung in der Verkehrsbesprechung am 23.07.2020. Hier wurde beschlossen, dass der jetzige Mast

auf dem Mittelinselkopf zwischen Abfahrt und Zufahrt Blücherplatz stehen bleibt und lediglich die Streuscheibe für Rot gegen eine Größere ausgetauscht wird. Am Mast der Hauptampel vor dem Eingang St. Elisabeth wird rechts neben dem Vollsignal an einem seitlichen Ausleger eine zusätzliche Signalgruppe für die Radfahrenden ergänzt und die Haltlinie ca. 1,50m vor dem neuen Signal auf dem Rotpflaster aufgebracht.

74/3/04-19 Hanseemannplatz (7 Unfälle der Kat. 1-2)

122/3/04-19 Hanseemannplatz (15 Unfälle Kat. 1-3)

Die Teilnehmer*innen vereinbarten, beide Unfallhäufungsstellen zusammen zu behandeln, weil die ältesten fünf Unfälle der UHSt. 122/3/04-19 auch in der Auflistung der UHSt. 74/3/04-19 enthalten sind. Es mussten demnach nur die neuesten beiden Unfälle 6+7 separat betrachtet werden.

Von den fünfzehn Unfällen der UHSt. 122/3/04-19 wurden sieben Unfälle durch zu Fuß Gehende verursacht, die an unterschiedlichen Fußgängerfurten bei Rotlicht die Fahrbahnen überquerten und von bei Grünlicht fahrenden Autos erfasst wurden. Drei Unfälle sind in der linken der beiden Tangenten Heinrichsallee / Jülicher Straße jeweils am Fußgängerüberweg der Jülicher Straße

geschehen; der tödliche Radfahrungsfall im Rechtsabbieger Monheimsallee / Peterstraße wurde bereits in früheren Sitzungen der Unfallkommission ausführlich behandelt. Über die Ergebnisse wurde im Mobilitätsausschuss ausführlich berichtet. Die restlichen Unfälle sind nicht in Defiziten im Straßenraum begründet. (Ein Autofahrender fährt einem Radfahrenden nach einem Streit über den Fuß, ein Bus erfasst einen wartenden zu Fuß Gehenden an der Bushaltestelle Hansemannplatz in der Mittellage Heinrichsallee, bei einem Unfall fehlt der Unfallbericht).

Die Unfälle sechs und sieben in der UHSt. 74/3/04-19 wurden durch einen plötzlichen Spurwechsel eines Autofahrenden im Ampelstauraum Monheimsallee und durch Verschwenken eines Busses auf den Nebenfahstreifen infolge eines erlittenen Herzinfarktes des Busfahrers hervorgerufen.

Drei Unfälle aus August 2018 und Mai 2019, die sich an der Einmündung des linken separaten Rechtsabbiegers der Heinrichsallee am dortigen Fußgängerüberweg Jülicher Straße ereignet haben, stellen eine Häufung dar. Die in der Sitzung der Unfallkommission am 12.04.2018 beschlossene Überprüfung der Beleuchtung im gesamten Knoten ist durchgeführt worden. Die festgestellten Mängel wurden am 22.11.2019 behoben; im Bereich des Fußgängerüberwegs wurde in 2019 kein Beleuchtungsdefizit festgestellt. Es soll an dieser Stelle erneut die Beleuchtung überprüft werden. Sollten dort wiederum keine Defizite festgestellt werden, wird in der Verkehrsbesprechung abschließend festgelegt, ob ein VZ 206 aufgestellt und eine Haltlinie markiert werden soll. Die zu beschließenden Maßnahmen sollen in jedem Fall auch in der parallel verlaufenden Fahrbahn umgesetzt werden.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beauftragt die Verwaltung, zunächst die Beleuchtung am Ende des separaten Rechtsabbiegers Heinrichsallee / Jülicher Straße zu prüfen. Das Ergebnis wird in der Verkehrsbesprechung beraten. Sollte die Beleuchtung in Ordnung und somit nicht unfallursächlich sein, wird in der Verkehrsbesprechung über VZ 206 incl. der Markierung einer Haltlinie in beiden parallelen Fahrbahnen entschieden.

102/2/19 Jülicher Straße / Metzgerstraße L 136

An der Kreuzung Jülicher Straße / Metzgerstraße haben sich insgesamt sechs Verkehrsunfälle ereignet.

Bei drei Verkehrsunfällen sind Fahrzeugführende beim Ein- und Ausfahren des Grundstücks Jülicher Straße 310

jeweils mit dort auf dem Radweg verkehrenden Radfahrer*innen zusammengestoßen. Die Sichtdreiecke sind entsprechend dem in der Verkehrsbesprechung am 20.08.2020 gefassten Grundsatzbeschluss an dieser Unfallhäufungsstelle zu prüfen. Das Ergebnis wird in der Verkehrsbesprechung vorgestellt.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, die Sichtdreiecke zu prüfen und bei entsprechenden Defiziten in der Verkehrsbesprechung als Unfallkommission über Maßnahmen zu beraten.

107/3/19 Prager Ring 15-24

In der Einmündung Prager Ring/Feldstraße haben sich insgesamt fünf Verkehrsunfälle ereignet.

Vier Verkehrsunfälle ereigneten sich zwischen Pkw und Radfahrer*innen, die den Radweg verbotenerweise von der Jülicher Straße in Fahrtrichtung Krefelder Straße (links) benutzt haben. Die aus der Feldstraße ausbiegenden

Pkw-Fahrenden schauten dabei meistens nach links auf den Verkehr aus Richtung Krefelder Straße und übersahen dabei die von rechts kommenden Radfahrer*innen. Das Angebot für Radfahrer*innen, die in Richtung Krefelder Straße fahren wollen, eine Querungsstelle in der Mitte des Prager Rings (hinter der Einmündung Feldstraße) zu nutzen, wird nur in Einzelfällen angenommen. In der Sitzung der Unfallkommission vom 13.02.2020 wurde beschlossen zu prüfen, ob die Feldstraße als Einbahnstraße eingerichtet werden kann. Dazu wurden die jeweiligen Kfz-Verkehrsmengen gezählt. Diese betragen aus Richtung Prager Ring insgesamt 628 Fahrzeuge und in Richtung Prager Ring insgesamt 509 Fahrzeuge in der Zeit von 7-19h. Die Einrichtung der Feldstraße (vom Prager Ring in Richtung Straße Im Kirchbäumchen) als Einbahnstraße führt dazu, dass der gesamte Verkehr aus dem Wohngebiet nur über die Straßen Heinrich-Hollands-Straße und Metzgerstraße abgeführt werden kann.

Darüber hinaus wurde über eine Aufweitung der Sichtwinkel bei der Ausfahrt von der Feldstraße in den Prager Ring diskutiert. Es steht zu befürchten, dass noch schneller in den Kreuzungsbereich eingefahren wird und die Radfahrer*innen weiterhin übersehen werden.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, zunächst durch die Polizei alle Verkehrsunfälle zu ermitteln, die sich nach dem 21.03.2019 an der Örtlichkeit ereignet haben. Diese Unfälle sind in einer der nächsten Verkehrsbesprechungen zu beraten. Hier soll dann entschieden werden, ob die Feldstraße als Einbahnstraße ausgewiesen werden wird.

Hinweis:

Wie in der Unfallkommission am 03.09.2020 beschlossen, hat die Polizei mitgeteilt, dass sich nach dem letzten bereits behandelten Unfall mit Radfahrer*innen am 21.03.2019 keine weiteren Unfälle mit Radfahrer*innen im Einmündungsbereich Feldstraße ereignet haben. Da auch keine anderen Unfallmeldungen vorliegen, wird der Einmündungsbereich nicht mehr als Unfallhäufungsstelle eingestuft.

Die Unfallkommission beschließt, den Beschluss aus der Sitzung vom 13.02.2020 zurückzunehmen und vorläufig keine Einbahnregelung für die Feldstraße vorzunehmen. Stattdessen ist die Entwicklung weiter zu beobachten. Die Polizei wird um Überwachung des Radfahrverkehrs entgegen der freigegebenen Fahrtrichtung gebeten.

87/3/18-19 Theaterstraße 9-25

Zwischen 2017 und 2019 haben sich im Abschnitt zwischen Theaterstraße Nr. 9 und Nr. 25 insgesamt neun Verkehrsunfälle ereignet. Sieben Verkehrsunfälle wurden bereits in der Sitzung der Unfallkommission am 22.05.2019 beraten. In diesem Zusammenhang wurde auch der Standort der Stadtinformationsanlage (SIA) an der Straßenecke Borngasse/Theaterstraße thematisiert. In der Verkehrsbesprechung am 27.06.2019 wurde auf eine Verlegung der SIA wegen der hohen Kosten verzichtet, weil sich dort nur ein Verkehrsunfall im Zusammenhang ereignet hat. Nach der letzten Beratung in der Unfallkommission haben sich im Jahr 2019 noch zwei weitere Unfälle ereignet, die

nicht in Defiziten in der Örtlichkeit begründet sind (Erfassen eines Radfahrenden beim Abbiegen in freie Schrägparkplätze).

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine weiteren Maßnahmen.

90/1/01-19 Berliner Ring / Charlottenburger Allee L 260

Zwischen 2017 und 2019 haben sich an der Kreuzung Berliner Ring/ Charlottenburger Allee/ Breslauer Straße

insgesamt acht Verkehrsunfälle ereignet, davon waren an sieben Verkehrsunfällen Radfahrer*innen im unsignalisierten Rechtsabbieger von der Breslauer Straße auf den Berliner Ring beteiligt. Ursächlich war jeweils die Missachtung des Vorfahrtsrechts von Radfahrer*innen in Richtung Eilendorf bzw. Jülicher Straße. Im Abbiegebereich von der Breslauer Straße in den Berliner Ring sollen jeweils neben den vorhandenen Gelbblinkern neue Verkehrszeichen 205 mit bester Reflektion angebracht werden. Darüber hinaus ist die Furt rot einzufärben und mit dem Symbolbild Fahrrad und Richtungspfeilen zu markieren.

Die weitere Entwicklung ist abzuwarten. Sollte sich im Rahmen der Wirksamkeitsprüfung in der Jahressitzung der Unfallkommission 2021 herausstellen, dass sich weitere Unfälle ereignet haben, soll beidseitig das VZ 206 angebracht werden. Der Berliner Ring befindet sich in der Straßenbaulast des Landesbetriebes Straßen NW, der vor weiteren Maßnahmen anzuhören ist.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, im Abbiegebereich von der Breslauer Straße in den Berliner Ring jeweils neben den vorhandenen Gelbblinkern neue Verkehrszeichen 205 mit bester Reflektion anzubringen. Darüber hinaus ist die Furt rot einzufärben und mit dem Symbolbild Fahrrad und Richtungspfeilen zu markieren.

Die weitere Entwicklung ist abzuwarten. Sollte sich im Rahmen der Wirksamkeitsprüfung in der Jahressitzung der Unfallkommission 2021 herausstellen, dass sich weitere Unfälle ereignet haben, soll beidseitig das VZ 206 angebracht werden. Der Berliner Ring befindet sich in der Straßenbaulast des Landesbetriebes Straßen NW, der vor weiteren Maßnahmen anzuhören ist.

104/3/19 Oppenhoffallee / Lothringerstraße / Schlossstraße

Im Zeitraum 2017 bis 2019 ereigneten sich fünf Verkehrsunfälle. Drei der fünf Unfälle ereigneten sich in querenden signalisierten Furten mit Fußgänger*innen/Radfahrer*innen/PKW. Des Weiteren liegt ein Abbiegeunfall „Fußgänger*in/Radfahrer*in“, ein Parallelunfall PKW/Radfahrer*in und ein Querungsunfall Fußgänger*in/PKW vor. In 2019 wurde ein Gelbblinker an der Fußgängerfurt über die Zollernstraße angebracht, um die Erkennbarkeit für den Linksabbieger aus der Schlossstraße zu erhöhen. Die Überprüfung der Beleuchtung in dieser Kreuzung ergab eine überwiegend gute Ausleuchtung. Die Schwachstellen werden nachgebessert.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine weiteren Maßnahmen.

76/3/09-19 Boxgraben / Mozartstraße/Karmeliterstraße B1/B 264

Es ereigneten sich insgesamt vierzehn Unfälle in diesem Umfeld. Bei vier Abbiegeunfällen waren in zwei Fällen der Gegenverkehr, in einem der Parallelverkehr und ein querender zu Fuß Gehender beteiligt. Bei fünf Unfällen querten Fußgänger*innen in den Furten. Bei den restlichen Unfällen waren Fehlverhalten wie z.B. Alkoholeinfluss und unerlaubtes Ab- und Einbiegen ursächlich.

Die Verkehrsführungen auf dem Boxgraben, der Karmeliterstraße und der Mozartstraße sind eindeutig, so dass die Gründe der Unfälle nicht im Verkehrsraum liegen. In der Kreuzung selber wird allerdings nur Geradeausfahrtrichtung aus dem Boxgraben durch eine Markierung verdeutlicht. Alle anderen Verkehrsbeziehungen in der Kreuzung sind nicht abgebildet. Eine Abbildung durch z.B. Führungs- und Haltlinien könnte in der Kreuzung für Klarheit sorgen.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt die ergänzende Führung der anderen Fahrbeziehungen und beauftragt die Verwaltung, entsprechende Planunterlagen zu erstellen. Das Ergebnis soll in der Verkehrsbesprechung vorgestellt und beraten werden.

86/3-19 Boxgraben, zw. Stephanstraße und Südstraße

Im Zeitraum 2017 bis 2019 haben sich auf diesem Straßenabschnitt acht Unfälle ereignet, wobei die Unfälle aus 2017 bereits in einer vorangegangenen Unfallkommissionssitzung beraten wurden. Bei zwei Unfällen wurden querende Fußgänger*innen von Radfahrer*innen erfasst. Bei fünf Unfällen handelt es sich um Abbiegevorgänge und um einen Parallelunfall eines Radfahrenden unter Missachtung der Vorfahrt.

In einer vorausgegangenen Verkehrsbesprechung wurde als Unfallkommission beschlossen, die Sichtdreiecke zu prüfen und zu verbessern. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

Beschluss der Unfallkommission:

Auf Grund der Behandlung in der Verkehrsbesprechung beschließt die Unfallkommission, keine Maßnahmen zu ergreifen.

82/3/17-19 Adalbertsteinweg zw. Beverstraße und Eisenbahnweg

Bei dieser Unfallhäufungsstelle bilden sich drei Schwerpunktbereiche heraus:

1. Adalbertsteinweg, zwischen Beverstraße und Reichsweg
2. Trierer Straße, im Bereich der signalisierten Fußgängerfurt und der Bushaltestellen
3. Trierer Straße, Bereich der Einmündungen Clermontstraße und Eisenbahnweg

Zu 1. Adalbertsteinweg, zwischen Beverstraße und Reichsweg

Im Zeitraum 2017 bis 2019 ereigneten sich insgesamt neun Unfälle. Bei sieben Unfällen wurde die Vorfahrt missachtet. Bei einem Unfall war unerlaubtes Abbiegen vom Adalbertsteinweg in die Beverstraße ursächlich. Ein Unfall war ein Alleinunfall einer Radfahrerin.

Der Gehweg zwischen der Beverstraße und der Bahnbrücke bis zur Einmündung Robert-Koch-Straße ist für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen freigegeben. Dieser Gehweg wird sehr stark von Radfahrer*innen genutzt, es führen zwei Radrouten über diesen Abschnitt. Die querende signalisierte Furt am Reichsweg über den Adalbertsteinweg ist für den Radverkehr freigegeben, da hier eine Radroute in Richtung Eilendorf geführt wird. Auch der Gehweg von den Aachen Arkaden in Richtung Reichsweg sowie die Busspur in Richtung Innenstadt sind für den Radverkehr freigegeben. Die Beleuchtung unter der Brücke ist ganzjährig ausreichend.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, die Entwicklung des Radverkehrs auf dem Gehweg zwischen der Beverstraße und Robert-Koch-Straße zu beobachten. In der Einmündung Adalbertsteinweg/Reichsweg sind auf der rotmarkierten Busspur die Schleppkurven mit Unterbrechungen zu markieren.

Zu 2. Trierer Straße, im Bereich der signalisierten Fußgängerfurt und der Bushaltestellen

Im Zeitraum 2017 bis 2018 ereigneten sich insgesamt fünf Unfälle. In 2019 ereignete sich kein Unfall.

Die meisten Unfälle ereigneten sich auf dem signalisierten Fußgängerüberweg, weil die meisten Fußgänger*innen „noch schnell“ den Bus/Zug auf der anderen Straßenseite erreichen wollten. Über diese Furt wird auch die Radroute vom und zum Vennbahnweg geführt. Die bauliche Anlage um die Brückenpfeiler in der Straßenmitte sind als Kunstwerk zu werten, eine Veränderung ist nur mit einem hohen auch finanziellen Aufwand möglich. Gemäß dem Beschluss einer vorherigen Unfallkommissionssitzung sollte ein Geländer zwischen der Brücke und der Clermontstraße in der Straßenmitte aufgestellt werden, um das „wilde Queren“ zu unterbinden. Da keine Informationen darüber vorliegen, dass die Trierer Straße weiterhin noch außerhalb der Furten von Fußgänger*innen überquert wird, wird die Erforderlichkeit des Geländers nicht mehr gesehen und der Beschluss zurück genommen.

Beschluss der Unfallkommission:

Da sich die Unfalllage in dem Bereich 2 geändert hat, wird der Auftrag zur Planung eines Geländers zurück genommen. Es werden keine weiteren Maßnahmen beschlossen.

3. Trierer Straße, Bereich der Einmündungen Clermontstraße und Eisenbahnweg

Im Zeitraum 2018 bis 2019 ereigneten sich insgesamt fünf Unfälle, davon zwei im Einmündungsbereich Clermontstraße und drei im Einmündungsbereich Eisenbahnweg. Auffällig ist hierbei, dass die stadteinwärtsfahrenden Fahrradfahrer*innen auf der freigegebenen Busspur sehr schnell unterwegs sind. Es viel auch auf, dass die Einmündung Eisenbahnweg noch über eine rot markierte Furt zwischen den Gehwegen verfügt, obwohl der Radverkehr nicht mehr auf der Nebenanlage (Gehweg) geführt wird. Hier bietet sich zur Verdeutlichung der Radführung an, ab der Tankstellungzufahrt bis hinter die Einmündung Eisenbahnweg, die freigegebene Busspur rot

einzufärben und die bisherige markierte Furt einschließlich der roten Steinfläche auf dem Gehweg zurückzubauen.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt die Roteinfärbung der Busspur ab Beginn der Tankstellenzufahrt bis hinter die Einmündung Eisenbahnweg und den Rückbau der bisherigen markierten Furt einschließlich der roten Steinfläche auf dem Gehweg. Die Symbole „Radfahrer“ sind ebenfalls aufzutragen und die markierten Schleppkurven zu unterbrechen.

103/3/17-19 Boxgraben zw. Südstraße und Mozartstraße

In den Jahren 2018 und 2019 ereigneten sich keine Unfälle mehr. Die damaligen Unfälle ereigneten sich im Bereich der Grundstückszufahrt „Netto“. Auf Beschluss der Unfallkommission vom 13.04.2017 wurde der Radfahrstreifen über die Länge der Grundstückszufahrt „Netto“ rot eingefärbt. Die Maßnahme hat sich bewährt.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine weiteren Maßnahmen.

75/3/16-19 Adalbertsteinweg zw. Kaiserplatz und Aretzstraße B 258

Im Zeitraum 2017 bis 2019 ereigneten sich insgesamt vierunddreißig Unfälle in diesem Abschnitt. Die Unfälle unterscheiden sich im Wesentlichen wie folgt:

- a) Fußgänger*innen laufen unachtsam in die Fahrbahn
- b) Fahrzeurtüren wurden unachtsam geöffnet und Radfahrer*innen erfasst
- c) bei Fahrspurenwechsel wurden Radfahrer*innen übersehen
- d) Rotlichtverstöße

Zweiundzwanzig Unfälle wurden bereits in vorangegangenen Unfallkommissionssitzungen beraten. Nach Beendigung der Großbaumaßnahme im Adalbertsteinweg in 2019 reduzierten sich die Unfälle erheblich.

Im Januar 2019 wurde die Fahrspuren neu aufgeteilt. Es entstanden in Fahrtrichtung Brand zwischen dem Kaiserplatz und dem Steffensplatz eine überbreite Fahrspur und ein Radfahrstreifen mit einem Sicherheitstrennstreifen. Es ereignete sich nach Umsetzung dieser Maßnahme nur noch ein Unfall, bei dem ein Radfahrender in eine sich öffnende Tür fuhr.

Beschluss der Unfallkommission:

Durch den Wegfall der Baustelle und die Änderung der Fahrspurenaufteilung ist das Unfallgeschehen erheblich zurückgegangen. Aus diesem Grunde beschließt die Unfallkommission, keine weiteren Maßnahmen zu ergreifen und den Bereich weiterhin zu beobachten.

Fazit:

Der Beschluss der Unfallkommission ist für alle Beteiligten bindend. Das bedeutet, dass die Maßnahmen schnellstmöglich verkehrsrechtlich angeordnet und zeitnah umgesetzt werden sollen. Witterungsbedingte Verzögerungen können allerdings nicht ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sind die beschlossenen Planungsaufträge in die Wege zu leiten.

