

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0585/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 19.12.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/400
<b>Bericht über die Maßnahmen der Unfallkommissionen zu Unfallhäufungsstellen für das Jahr 2022</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
11.01.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
12.01.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte 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
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0

+ Verbesserung /  
- Verschlechterung

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.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	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 /  
- Verschlechterung

0	0
---	---

Deckung ist gegeben/ keine  
ausreichende Deckung  
vorhanden

Deckung ist gegeben/ keine  
ausreichende Deckung  
vorhanden

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

## Größenordnung der Effekte

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

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig  
 überwiegend (50% - 99%)  
 teilweise (1% - 49 %)  
 nicht  
 nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

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 – vom 25. Juni 2017 zur Bildung einer Unfallkommission verpflichtet. Neben den ständigen Mitgliedern (Straßenverkehrsbehörde 61/400, Straßenbaulastträger 61/700, Polizei) werden regelmäßig die städtischen Verkehrsplaner 61/300, 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. Abbiegeunfälle) 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 Vorjahresunfallstelle auch erneut beraten. Unfallstellen, welche nach Umsetzung einer Maßnahme im Nachbetrachtungszeitraum (1 Jahr) unauffällig bleiben, werden geschlossen.

Eine Liste der geschlossenen Unfallstellen ist als Anlage 1 beigefügt.

Die Polizei hat im Vorfeld der jeweiligen Sitzungen entsprechend dem Runderlass grundsätzliche Unfallhäufungsstellen festgelegt.

Die nachfolgend aufgeführten Unfallhäufungsstellen wurden in der Sitzung der Unfallkommission am 08.12.2022 beraten:

## **Unfallkommissionssitzung 08.12.2022:**

Zunächst stellt Herr Kempf als Ergebnis eines internen Abstimmungsgesprächs zwischen Polizei und SVB am 26.10.2022 eine Liste der dort besprochenen ehemaligen UHSt und UHL vor, die aktuell unfallmäßig unauffällig sind, aber von der Unfallkommission noch nicht geschlossen wurden. Deshalb muss die Polizei sie immer weiter betrachten und einzelne Nachmeldungen der SVB weiterhin zuleiten. In der Liste haben Polizei und SVB die noch offenen UHSt / UHL vergangener Jahre unterteilt in

- solche, die nachbetrachtet werden,
- solche, die weiterhin beobachtet und 1 Jahr nach dem letzten VU ohne nochmalige Behandlung in der Unfallkommission geschlossen werden,
- solche, die bereits jetzt wegen Unauffälligkeit oder gemessen an den DTV-Werten zu geringem Unfallaufkommen geschlossen werden können.

Die Teilnehmenden stimmen als Unfallkommission dieser Vorgehensweise zu und beschließen das Ergebnis dieser Bereinigung. Die geschlossenen Unfallstellen sind in der Anlage 1 beigefügt.

### **UHS: 4/1/09-21 Boxgraben / Mozartstraße / Karmeliterstraße**

Die Unfallhäufungsstelle wurde bereits früher mehrfach behandelt. Die dabei beschlossenen Hilfslinien für die Linksabbiegenden des Ringes sind auch markiert worden. Verbesserungsmöglichkeiten für die sehr diffus aufgetretenen Unfälle sind nicht erkennbar. Es ist allerdings zu beobachten, dass der Verkehr in Richtung Lagerhausstraße oftmals bis in den Knoten Mozartstraße zurückstaut und die Rechtsabbieger zur Friedlandstraße sich dabei zwischen rückstauendem Geradeausverkehr und Fahrradschutzstreifen ohne ausreichenden Seitenabstand hindurch schlängeln. Hier wäre zu überlegen, den Geradeausverkehr aus Richtung Schanz früher anzuhalten, um die überbreite Fahrspur zwischen Mozartstraße und Friedlandstraße rückstaufrei zu halten, was natürlich auf die Leistungsfähigkeit des Ringverkehrs geht.

### **Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, die Unfallhäufungsstelle weiter zu beobachten. FB 61/300 prüft, ob ein früheres Rot aus Richtung Schanz den Rückstau im Abschnitt bis zur Friedlandstraße vermeiden könnte und ob die Reduzierung der Leistungsfähigkeit dieser Fahrbeziehung besonders bei der aktuellen Sperrung Brücke Turmstraße verkraftbar ist.

### **UHS 8/1/9-21 Berliner Ring / BAB-Auffahrt**

An der Unfallhäufungsstelle haben sich in einer 1-Jahresbetrachtung insgesamt 11 Verkehrsunfälle im Zeitraum vom 20.11.2021 bis 21.11.2022 ereignet. Wie in der Vergangenheit schon festgestellt, hat sich u.a. auch zum wiederholten Mal am 06.04.2022 ein Verkehrsunfall ereignet, bei dem ein Motorradfahrer tödlich verunglückt ist. 9 Verkehrsunfälle an dieser Örtlichkeit haben sich beim Linksabbiegen vom Berliner Ring (aus Fahrtrichtung Jülicher Straße kommend) bei der Auffahrt auf die BAB 544 und dem Gegenverkehr aus Richtung Kreuzung Charlottenburger Allee / Breslauer Straße ereignet. Nach Beratungen aller beteiligten Dienststellen hat die Straßenverkehrsbehörde am

10.10.2022 die Signalisierung angeordnet. Die Vergabe durch den Straßenbaulastträger Straßen. NRW läuft zurzeit und eine Umsetzung soll bis Frühjahr / Sommer 2023 erfolgen.

#### **Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, dass für die Übergangszeit bis zur endgültigen Umsetzung der Signalisierung, die beiden Fahrspuren zwischen der Kreuzung Charlottenburger Allee / Breslauer Straße und der BAB-Anschlussstelle Aachen Rothe-Erde jeweils als eine Geradeausspur und eine Rechtsabbiegespur ausgewiesen werden. Neben den Pfeilmarkierungen (Zeichen 297) geradeaus und rechts sind die Spuren durch Leitplatten und Leitbaken zu trennen und die Geschwindigkeit auf 50 km/h zu reduzieren. Hierzu sind rechts und links der Fahrstreifen VZ 274-50 aufzustellen. Auf der Charlottenburger Allee, dem Berliner Ring und der Breslauer Straße sind Hinweise auf die verkehrlichen Veränderungen durch Gefahrzeichen 101 und/oder Fahrstreifentafeln anzukündigen.

#### **UHL 8/3/22 Breslauer Straße / Dresdener Straße**

An der neu aufgetretenen Unfallhäufungsstelle an der Breslauer Straße, zwischen Dresdener Straße und Stolberger Straße, haben sich insgesamt 7 Verkehrsunfälle ereignet. Die Verkehrsunfälle ereigneten sich hauptsächlich an den Ein- und Ausfahrten des Hirsch-Center und der Autowaschanlage Mr. Wash.

#### **Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, die Haltlinie und die Pfeile in den Verkehrszeichenpiktogrammen an der Ausfahrt von Mr. Wash durch den Eigentümer ergänzen zu lassen.

#### **UHS 11/1/01-22 Krefelder Straße / Passstraße / Merowingerstraße**

An der Unfallhäufungsstelle Krefelder Straße / Passstraße haben sich im Jahr 2022 insgesamt 5 Verkehrsunfälle ereignet. In der Vergangenheit wurde diese Unfallhäufungsstelle in den Sitzungen am 9.12.2021 und am 29.09.2022 bereits eingehend beraten. Aufgrund dieser Sitzungen wurden durch FB 61/300 insgesamt 3 Markierungsvorschläge zur Verbesserung der Situation an der Örtlichkeit vorbereitet. Aufgrund der Belastungen auf der Krefelder Straße sollen weiterhin 2 Geradeausfahrspuren für Kraftfahrzeuge beibehalten werden.

#### **Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, auf der Krefelder Straße (in Fahrtrichtung stadtauswärts) die Benutzungspflicht für Radfahrer durch Markierung von Verkehrszeichen 237 anzuordnen und eine Planung von Flächen zum indirekten Linksabbiegen für Radfahrer in Fahrtrichtung Merowinger Straße durch FB 61/300 zu erstellen.

#### **UHS 12/1/09-22 Altstraße /Schönrathstraße**

Mit der Einführung der Radvorrangroute von Brand in das Frankenberger Viertel wurde die Altstraße zur Fahrradstraße umgestaltet. Mit dieser Umgestaltung musste an der Kreuzung Altstraße / Schönrathstraße die Vorfahrtregelung geändert werden. Aufgrund der Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer an die bisherige Vorfahrtsituation haben sich im Jahr 2022 insgesamt 3 Verkehrsunfälle ereignet.

### **Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, dass an der Kreuzung Altstraße / Schönraathstraße jeweils aus beiden Zufahrten der Schönraathstraße zusätzlich das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) auf der linken Seite ergänzt wird. Über den Verkehrszeichen 205 rechts und links sind zusätzlich die Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt) anzubringen. Als weiteres Zusatzzeichen ist unter dem Verkehrszeichen 205 rechts das Zusatzzeichen 1008-30 (Vorfahrt geändert) anzubringen

### **UHS 13/3/22 Turpinstraße / Drimbornstraße (Kat 1+2) und**

### **UHS 14/3/21-22 Turpinstraße / Drimbornstraße (Fuß/Rad/EKF)**

Mit der Einführung der Radvorrangroute von Brand in das Frankenberger Viertel wurde die Drimbornstraße

zur Fahrradstraße umgestaltet. Mit dieser Umgestaltung musste an der Kreuzung Drimbornstraße / Beverstraße /

Turpinstraße die Vorfahrtregelung geändert werden. Aufgrund der Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer an die bisherige Vorfahrtsituation haben sich in der Betrachtung der Unfallhäufungsstelle 013/ 3/ 22 insgesamt 3 Verkehrsunfälle ereignet. In der Betrachtung der Unfallhäufungsstelle 014/ 3/ 21-22 haben sich insgesamt 5 Unfälle ereignet, von denen 2 bereits in der davor genannten Unfallhäufungsstelle betrachtet wurden.

### **Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, dass an der Kreuzung Drimbornstraße / Beverstraße/ Turpinstraße jeweils aus beiden Zufahrten der Beverstraße und Turpinstraße zusätzlich das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) links der Fahrbahn aufgestellt bzw. angebracht wird. Über den Verkehrszeichen 205 rechts und links sind zusätzlich die Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt) anzubringen. Als weiteres Zusatzzeichen ist unter dem Verkehrszeichen 205 rechts das Zusatzzeichen 1008-30 (Vorfahrt geändert) anzubringen. Eine Roteinfärbung der Drimbornstraße ist nach Tiefbauarbeiten der Regionetz umzusetzen. Die Unfallhäufungsstelle 013/3/22 kann geschlossen werden.

### **UHS 15/3/22 Adalbertsteinweg / Ottostraße / Steffensplatz 3-jährig und**

### **UHS 18/1/22 Adalbertsteinweg / Ottostraße / Steffensplatz 1-jährig**

Die 3 Dooring-Unfälle im Teilstück zwischen Kaiserplatz und Steffensplatz aus dem Jahr 2021 sind bereits in der UK-Sondersitzung „Adalbertsteinweg“ am 20.12.2021 behandelt worden. Danach sind 2 weitere Dooring-Unfälle im gleichen Abschnitt stadtauswärts und 1 VU durch einen im rechten Fahrstreifen vor der Apotheke haltenden Wagen passiert, dessen Beifahrer beim Aussteigen einen Radfahrer erfasste. Auf den Bildern wirkt der Sicherheitstrennstreifen sehr schmal und ist vor Ort durch FB 61/300 nochmals in seiner Breite aufzumessen. Bezirksregierung weist darauf hin, dass die Mindestbreite des Sicherheitstrennstreifens in 2023 in den geltenden Regelwerken von 50cm auf 75cm erhöht werden soll und deshalb auch der hier vorhandene Sicherheitstrennstreifen ggfs. zu überplanen ist. Wenn bereits jetzt hier nur eine Anhäufung von Mindestbreiten besteht, ist auch über den Wegfall des dortigen Parkstreifens oder über eine einstreifige stadtauswärtige Fahrbahn nachzudenken. FB 61/300 misst den Querschnitt des Adalbertsteinweges auf und entwickelt verschiedene Markierungsquerschnitte, die dann in einer der nächsten VB als UK zu diskutieren sind.

Hierbei ist auch zu klären, ob die 2 Dooring-Unfälle solch radikale Eingriffe in den Verkehrsraum rechtfertigen oder ob die Situation weiter zu beobachten ist.

Eine weitere Gefahrenstelle, die zwar nicht zu einer Unfallhäufung, aber zu wiederholten Bremsmanövern von ASEAG-Busfahrern geführt hat, ist die getrennte Grünfreigabe des MIV und der Busspur stadteinwärts am Steffensplatz. Vor Rot wartende Fußgänger, die die stadteinwärtige Richtung des Adalbertsteinweges queren wollen, deuten anhaltende PKW als Rotlicht für den gesamten stadteinwärtigen KFZ-Verkehr und gehen dann vereinzelt auch bei Fußgänger-Rot schon los. Hierbei erkennen sie nicht, dass die Linienbusse versetzte Grünzeiten haben und dann für die Fußgänger plötzlich bremsen müssen. Die Kreuzung hat diesbezüglich kein Regelungsdefizit und ist ordnungsgemäß gestaltet. Die Unfälle und Gefahrensituationen entstehen durch das Fehlverhalten des Fußverkehrs. Die UK-Teilnehmenden halten es aber für hilfreich, am Fußgänger-Signal auf der Mittelinsel einen Gelbblinker mit Bus-Symbol zu ergänzen, der bei Freigabe der Busspur blinkt. Schließlich beschließen die Teilnehmenden, die 3-jährige UHS zu schließen und die 1-jährige zu belassen.

#### **Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, über dem Fußgängersignal auf der Mittelinsel Steffensplatz stadteinwärts einen Gelbblinker mit Streuscheibe „Bus“ zu ergänzen, der zeitgleich mit der signaltechnischen Freigabe der Busspur blinkt. FB 61/300 hat den Fahrbahnquerschnitt des Adalbertsteinweges aufzunehmen und einen Markierungsvorschlag mit 75cm breitem Sicherheitstrennstreifen zu erstellen. Schließlich soll E 18 GB 5 in den Abschnitten, wo die vor Jahresfrist in Farbe Fahrbahnmarkierungen aufgebracht wurden und mittlerweile wieder stark abgefahren sind, diese Markierungen im Bestand wieder zu erneuern. Die 3-jährige UHS 15/3/22 wird geschlossen.

#### **UHS 15/3/19-20 Seilgraben / Hirschgraben**

Die Unfallhäufungsstelle ist bereits in den Jahren 2016, 2018 und 2020 behandelt worden. Bei den meisten Verkehrsunfällen ist es zu Konflikten zwischen Radfahrern auf dem Schutzstreifen fahrend und Kraftfahrzeugen jeweils beim Rechtsabbiegen in die Straße Neupforte und der Zufahrt zum Parkhaus an der Nikolauskirche gekommen. Seit dem Jahr 2021 haben sich wieder 5 neue Verkehrsunfälle an diesen Einmündungen ereignet.

#### **Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, dass an der Zufahrt zum Parkhaus an der Nikolauskirche jeweils ein Trixispiegel, vor und hinter der Einmündung, an vorhandenen Masten anzubringen ist. Die bereits angeordnete Roteinfärbung der Zufahrt ist ebenfalls zeitnah umzusetzen. Die Betrachtung der Unfallhäufungsstelle wird weiter fortgesetzt.

#### **UHS 16/3/22 Adalbertsteinweg / Reichsweg**

Hier sind im stadteinwärtigen Fahrstreifen des Adalbertsteinweges wieder 3 Unfälle unter der Eisenbahnbrücke, davon 1 Alleinunfall und 2 Unfälle zwischen Rechtsabbiegern in den Reichsweg und talwärts ankommendem Radverkehr aufgenommen worden. Ein gestürzter Radfahrer bemängelte die seiner Meinung nach mangelhafte Griffigkeit des rot markierten Sonderfahrstreifens unter der

Eisenbahnbrücke. Hier hat E 18 die Griffigkeit des Sonderfahrstreifens zu prüfen. Weiterhin besteht der Eindruck, dass die aus dem Reichsweg links ausbiegenden KFZ die zeitgleich auf der Fußgängerfurt der stadtauswärtigen Hälfte den Adalbertsteinweg querenden Fußgänger wegen des dortigen stählernen bepflanzten Mittelinselpfades schlecht erkennen. Hier wäre es aus Verkehrssicherheitsgründen hilfreich, wenn der bauliche Mittelinselpfad gegen ein einzelnes Z. 222-20 ausgetauscht werden könnte. FB 61/700 hat hier die baulich-technischen Möglichkeiten der Entfernung zu prüfen. Schließlich könnte eine signaltechnische Trennung des stadteinwärtigen MIV und Bus/Rad vor der Einmündung Reichsweg die Konflikte zwischen Rechtsabbiegern und Radverkehr entspannen.

**Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beauftragt FB 61/700, die Entfernung der baulichen Mittelinsel unterhalb der Brücke sowie die Griffigkeit des rot eingefärbten Fahrstreifens unter der Brücke zu prüfen. FB 61/300 soll die Einzelsignalisierung MIV gegen Bus/Rad stadteinwärts prüfen. Darüber hinaus ist die Unfallentwicklung weiter zu beobachten.

**UHS 55/1/11-21 Kapuzinergraben / Alexianergraben / Franzstraße**

An der Unfallhäufungsstelle haben sich in den Jahren 2021 und 2022 insgesamt 4 Verkehrsunfälle beim Linksabbiegen vom Kapuzinergraben in die Franzstraße bzw. beim Überschreiten der Fußgängerfurt an der Franzstraße ereignet. Bei der Bewertung aller Unfälle konnten keine Beanstandungen im Verkehrsraum festgestellt werden.

**Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, dass an der Kreuzung Kapuzinergraben / Alexianergraben / Franzstraße keine Maßnahmen vorgenommen werden und die Unfallhäufungsstelle 055/1/11-21 geschlossen wird.

**UHS 100/3/19-20 Oppenhoffallee / Zollernstraße / Lothringerstraße/ Schloßstraße**

An dieser UHS sind 6 neue Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen worden, davon 3 wegen individuellem Fehlverhalten ohne Fremdverschulden. Ansonsten sind die Unfälle meist nicht aus der Örtlichkeit begründet. Vor Haus Oppenhoffallee 7 befinden sich Spurrillen durch anhaltende Linienbusse, die vielleicht für einen Alleinunfall ursächlich sein können. Ansonsten sind keine Verbesserungsmöglichkeiten erkennbar.

**Beschluss der Unfallkommission:**

Die Unfallkommission beschließt, die Spurrillen vor Haus Oppenhoffallee 7 durch E 18 reparieren zu lassen. Ansonsten wird die UHS geschlossen.

**Die nächste regelmäßige Unfallkommissionssitzung findet am 30.03.2023 statt.**

**Anlage/n:**