



69/224/2023

## Mitteilung der Verwaltung

---

**Dienststelle** 69 - Amt für Verkehrsangelegenheiten

**Beteiligte Bereiche:** Dezernat 6

**Berichterstatter/-in** Herr Beigeordneter Hölters

**Art der Beratung** öffentlich  
**Betreff** Bericht der Unfallkommission

**Beratungsfolge**

---

Gremium	Datum
---------	-------

---

Ausschuss für Planung, Stadtentwicklung und Mobilität	22.11.2023
---	------------

### Inhalt der Mitteilung:

#### Unfallhäufungsstellen in Neuss - Bericht über die Maßnahmen aus der Unfallkommission 2023

Gemäß dem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums des Inneren und des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 10.06.2021 sind die Bekämpfung von Verkehrsunfällen und die regelmäßigen Verkehrsunfalluntersuchungen die vornehmsten gemeinsamen Aufgaben der Straßenverkehrs-, Straßenbau- und Polizeibehörden in Nordrhein-Westfalen. Nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 44 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind hierzu Unfallkommissionen einzurichten.

Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit die Verhinderung von Straßenverkehrsunfällen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf Unfällen mit schwerem Personenschaden und auf der frühzeitigen Erkennung negativer Unfallentwicklungen. Hierzu sind regelmäßig ortsbezogene Auswertungen von Straßenverkehrsunfällen durchzuführen.

Die Polizei legt unter Berücksichtigung der Grenzwerte der Tabelle 1 des Runderlasses Unfallhäufungsstellen und -linien fest. Hiernach handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle oder -linie, wenn in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr (1-Jahres-Unfalltypenkarte) oder von längstens drei Kalenderjahren (3-Jahres-Unfalltypenkarte) die Richtwerte erreicht oder überschritten werden.

Teilnehmer der örtlichen Unfallkommission sind die Straßenbaulastträger der jeweils betroffenen Straßen, also das Tiefbaumanagement der Stadt Neuss, der Rhein-Kreis Neuss und der Landesbetrieb Straßen NRW. Als Aufsichtsbehörde ist die Bezirksregierung zu laden. Neben einem Vertreter der Kreispolizeibehörde nehmen seitens der Stadt Neuss regelmäßig Vertreter der Verkehrsplanung und des Amtes für Verkehrsangelegenheiten, das den Vorsitz in der Kommission führt, teil.

Tabelle 1

Richtwerte zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen und -linien					
		Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen		Autobahnähnliche Straßen	
		Stelle	Linie	Stelle	Linie
Untersuchungsabschnitt		≤ 50 m / 150 m <sup>*1</sup>	≤ 200 m / 500 m <sup>*1</sup>	≤ 500 m <sup>*2</sup>	≤ 1.000 m
1 - Jahres - Betrachtung	Unfälle gleichen Grundtyps	Kat. 1 - 4	3	3	6
	3 - Jahres - Betrachtung	Unfälle ungleichen Grundtyps	Kat. 1 + Kat. 2	3	-
		Kat. 1 - 3 Fußgänger/Radfahrer Elektrokleinfahrzeuge	5	-	-

Legende:

Kategorie 1: VU mit Getötetem (UGT)

Kategorie 2: VU mit Schwerverletzten (USV)

Kategorie 3: VU mit Leichtverletzten (ULV)

Kategorie 4: schwerwiegender VU mit Sachschaden (USS)

Hinweise:

<sup>\*1</sup> Länge jedes Zufahrtsastes von Knotenpunktmittle bzw. Abschnittlänge innerhalb/außerhalb geschlossener Ortschaften.

<sup>\*2</sup> Knotenpunktäste (z. B. Kreisfahrbahn, Verteilerfahrbahn) einschließlich Einfädelungs- (Beschleunigungs-) und Ausfädelungstreifen (Verzögerungstreifen). Für Verknüpfungen der BAB-Äste mit dem Basisstraßennetz gilt der Richtwert für Knotenpunkte auf Gegenverkehrsstraßen.

<sup>\*3</sup> Richtwert gilt für Unfälle gleichen Grundtyps

Nicht jeder Unfall ist für die Arbeit der Unfallkommission maßgeblich, wie aus der beigefügten Tabelle ersichtlich ist. Demnach werden Unfälle mit leichtem Sachschaden oftmals nicht erfasst. Ebenso kann auch das subjektive Gefühl von Anwohnern, dass es häufig „beinahe“ zu Unfällen kommt, nur als Indiz bei der Festlegung von Maßnahmen einfließen.

## Unfallgruppen und -kategorien

Anlage 2

Unfall mit Personenschaden				
Kategorie	Bezeichnung	Schwerste Folge	Fertigung im IGVP unter Unfallgruppe/Schlagwort	Maßnahmen
1	Unfall mit Getöteten	Mindestens ein getöteter Verkehrsteilnehmer	P-Unfall oder P-Unfall mit Flucht <sup>1</sup>	- Unfallmitteilung - Monobild-digital/ Mehrbildmessverfahren des LKA - Fotos
2	Unfall mit Schwerverletzten	Mindestens ein schwer verletzter, aber kein getöteter Verkehrsteilnehmer	P-Unfall oder P-Unfall mit Flucht <sup>1</sup>	- Unfallmitteilung - Monobild-digital/ Mehrbildmessverfahren des LKA - Fotos
3	Unfall mit Leichtverletzten	Mindestens ein leicht verletzter, aber kein schwer verletzter und kein getöteter Verkehrsteilnehmer	P-Unfall oder P-Unfall mit Flucht <sup>1</sup>	- Unfallmitteilung - digitale Skizze <sup>2</sup> oder Monobild-digital - Fotos

Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden				
Kategorie	Bezeichnung	Schwerste Folge	Fertigung im IGVP unter Unfallgruppe/Schlagwort	Maßnahmen
4	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn = Kriterium Fahrbereitschaft Kfz)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Straftatbestand</b> (auch unter Einwirkung von Alkohol/anderer berauschender Mittel, vgl. abweichend Kat. 6) <b>und</b> wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens <b>nicht mehr fahrbereit</b> ist oder</li> <li>• <b>Ordnungswidrigkeit</b>, für die die Abmündung mit einem Bußgeld vorgesehen ist (bei Abmündung mit VG siehe Kat. 5) <b>und</b> wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens <b>nicht mehr fahrbereit</b> ist.</li> </ul>	S-Unfall oder S-Unfall mit Flucht <sup>1</sup>	- Unfallmitteilung - digitale Skizze <sup>2</sup> oder Monobild-digital - Fotos

<sup>1</sup> Bei Vorliegen einer Verkehrsunfallflucht ist die Erstellung der Meldung "Unfallfluchtfahndung" zu prüfen.

<sup>2</sup> digitale Skizze = nicht maßstabsgerechte Skizze, aus der sich die für eine mögliche Unfallrekonstruktion relevanten Daten ergeben.

## Unfallgruppen und -kategorien

Anlage 2

Unfall mit Sachschaden ohne Alkoholeinwirkung (=unter 0,15 mg/l bzw. 0,3 Promille)				
Kategorie	Bezeichnung	Schwerste Folge	Fertigung im IGVP unter Unfallgruppe/Schlagwort	Maßnahmen
5	Sonstiger Sachschadensunfall ohne Einwirkung von Alkohol/anderer berauschender Mittel	<p>Alle sonstigen Sachschadensunfälle</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die im Verwarnungsgeldverfahren abgeschlossen werden können (ohne Straftatbestand <b>und</b> ohne bußgeldbewehrte Ordnungswidrigkeit), <b>unabhängig</b> von der Fahrbereitschaft beteiligter Kfz</li> <li>• die <b>nicht</b> im Verwarnungsgeldverfahren abgeschlossen werden können (= mit bußgeldbewehrter Ordnungswidrigkeit oder unklarer Rechtslage) <b>und</b> alle beteiligten Kfz waren <b>fahrbereit</b></li> <li>• mit Straftatbestand (<b>aber</b>, ohne Alkoholeinwirkung = unter 0,15 mg/l bzw. 0,3 Promille oder Wirkung anderer berauschender Mittel, sonst Kat. 6 bzw. Kat. 4) und alle beteiligten Kfz waren <b>fahrbereit</b></li> <li>• mit Ordnungswidrigkeit nach § 24c StVG Fahrzeugführer befindet sich in der Probezeit nach § 2a StVG <b>und/oder</b> hat das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet und alle beteiligten Kfz waren <b>fahrbereit</b> (sonst Kat. 6 bzw. Kat. 4)</li> </ul>	S-Unfall oder S-Unfall mit Flucht <sup>1</sup>	- Unfallmitteilung - ggf. Fotos (vgl. Nr. 2.1.4)  - bei Erstellung einer Verkehrsunfallanzeige zusätzlich: - digitale Skizze <sup>2</sup> oder Monobild-digital - Fotos

Unfall mit Sachschaden und Einwirkung von Alkohol/anderer berauschender Mittel				
Kategorie	Bezeichnung	Schwerste Folge	Fertigung im IGVP unter Unfallgruppe/Schlagwort	Maßnahmen
6	Sonstiger Sachschadensunfall unter Einwirkung von Alkohol (ab 0,15 mg/l bzw. 0,3 Promille)/anderer berauschender Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unfallbeteiligter stand unter Einwirkung von Alkohol (ab 0,15 mg/l bzw. 0,3 Promille)/anderer berauschender Mittel und alle Kfz verblieben fahrbereit (wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz nicht fahrbereit war, gilt Kat. 4)</li> <li>• wie oben und mindestens ein Unfallbeteiligter begeht Unfallflucht</li> </ul>	S-Unfall oder S-Unfall mit Flucht <sup>1</sup>	- Unfallmitteilung - Fotos - digitale Skizze <sup>2</sup> oder Monobild-digital

<sup>1</sup> Bei Vorliegen einer Verkehrsunfallflucht ist die Erstellung der Meldung "Unfallfluchtfahndung" zu prüfen.

<sup>2</sup> digitale Skizze = nicht maßstabsgerechte Skizze, aus der sich die für eine mögliche Unfallrekonstruktion relevanten Daten ergeben.

## Auflistung der Unfallhäufungsstellen:

Im letzten Jahr wurden erstmalig vollumfänglich alle Unfalldaten durch die Polizei in einem neuen Fachverfahren eingegeben und ausgewertet. Dadurch konnten mehr Unfallschwerpunkte identifiziert werden als in den Jahren zuvor. Insgesamt wurden seitens der Polizei 16 neue Unfallschwerpunkte gemeldet. Dieser Trend zu mehr Unfallschwerpunkten ist kein Neusser Phänomen, sondern in allen Städten nach der Softwareumstellung zu beobachten.

Zu einer Unfallhäufungsstelle gem. Erlass werden diese Schwerpunkte, wenn die notwendige Anzahl Unfälle gemäß den Verkehrsbelastungsklassen aus Anlage 3 (Tabelle 2) erreicht ist.

Tabelle 2

Verkehrsbelastungs- klasse	Knotenpunktbelastung DTV <sub>K</sub> in Kfz/24h	Anzahl der Unfälle gleichen Grundtyps der Kategorien 1 bis 4
1	< 15.000	3
2	15.000 - 30.000	4
3	30.000 - 45.000	5
4	45.000 - 60.000	6
5	60.000 - 75.000	7
6	> 75.000	8

Dies war bei einigen der gemeldeten Schwerpunkte nicht der Fall. Daher wurden die folgenden Meldungen beraten, aber keine Unfallhäufungsstellen eröffnet.

- Jülicher Landstraße/Konrad-Adenauer-Ring, Verkehrsbelastungsklasse 3, es lagen nur 3 Unfälle gleichen Grundtyps vor.
- Willy-Brandt-Ring/Stresemannallee, Verkehrsbelastungsklasse 4, es lagen nur 5 Unfälle gleichen Grundtyps vor, verteilt auf alle Kreuzungsäste.
- Gladbacher Str./Römerstraße, Verkehrsbelastungsklasse 2, hier gab es jährlich nur maximal 2 Unfälle gleichen Grundtyps, verteilt auf alle Kreuzungsäste.
- Gladbacher Straße/Bataverstraße, Verkehrsbelastungsklasse 2, nur zwei Unfälle gleichen Grundtyps und viele atypische Unfälle (Radfahrer fährt gegen ein Verkehrsschild, Alleinunfall Dreirad) und drei Rotlichtverstöße.
- Koblenzer Straße/Bonner Str./Rheinfährstraße/Fuggerstraße, Verkehrsbelastungsklasse 2, nur maximal 2 Unfälle gleichen Grundtyps und ebenfalls atypische Unfälle.
- Nievenheimer Str./Vellbrüggener Straße, Verkehrsbelastungsklasse 1, durch 3 Kategorie 2-Unfälle in der Meldung, teilweise Rotverstöße und komplette Neumarkierung der Kreuzung ist bereits durch Straßen.NRW erfolgt.

Für das Jahr 2022 wurden somit lediglich 10 der 16 gemeldeten Unfallschwerpunkte durch die Unfallkommission als Unfallhäufungsstellen identifiziert. Zusammen mit den bestehenden zehn Unfallhäufungsstellen aus dem letzten Jahr standen insgesamt 20 Unfallhäufungsstellen/-schwerpunkte zur Begutachtung durch die Unfallkommission an.

Am 24.04.2023 wurden alle maßgeblichen Unfallhäufungsstellen von der Unfallkommission beraten und Maßnahmen zur zukünftigen Unfallverhütung besprochen. Im Anschluss fanden am 26.06.2023 Ortstermine bei einer Vielzahl von Unfallschwerpunkten statt um Maßnahmen vor Ort zu besprechen.

Im Ergebnis konnten durch eine positive Entwicklung der Unfallzahlen vier Unfallhäufungsstellen aus 2021 geschlossen werden. Sechs Unfallhäufungsstellen aus 2021 müssen fortgeschrieben und 10 neue Unfallhäufungspunkte aufgenommen werden.

**Fortgeschriebene Unfallhäufungsstellen des Vorjahres:**

**NE 1/2019 Berghäuschensweg/Grüner Weg/Artur-Platz-Weg**

Im Kreuzungsbereich gab es in 2019 vier, 2020 zwei Unfälle und 2021 einen Unfall. Im Jahr 2021 war ein Rotlichtverstoß Unfallgrund. Auch 2022 gab es im Einmündungsbereich zum Artur-Platz-Weg wieder zwei Unfälle. Straßen.NRW ist inzwischen in die Planungen zu einem mittelfristigen Umbau des Kreuzungsbereichs eingestiegen.

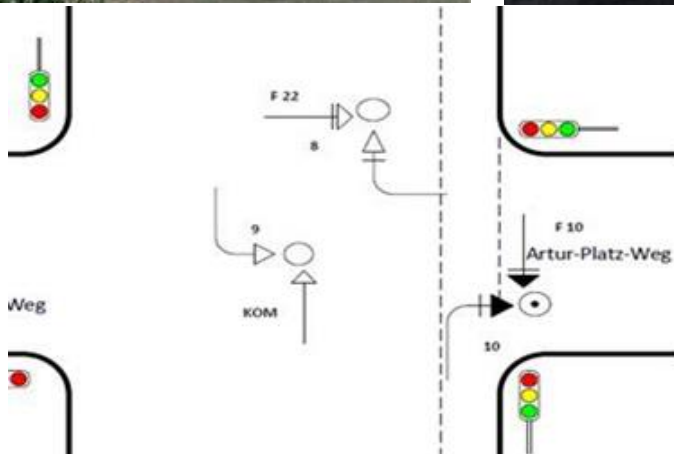
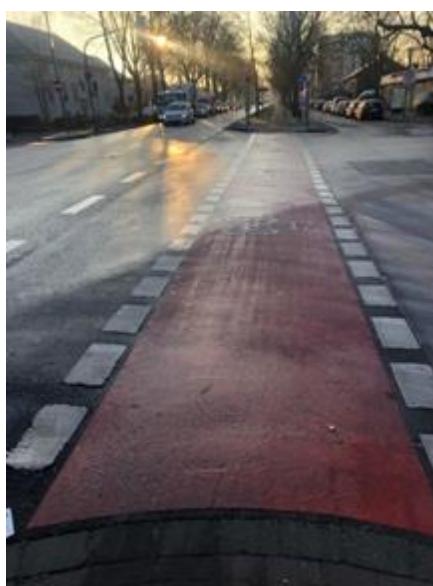
2022



2019



2020

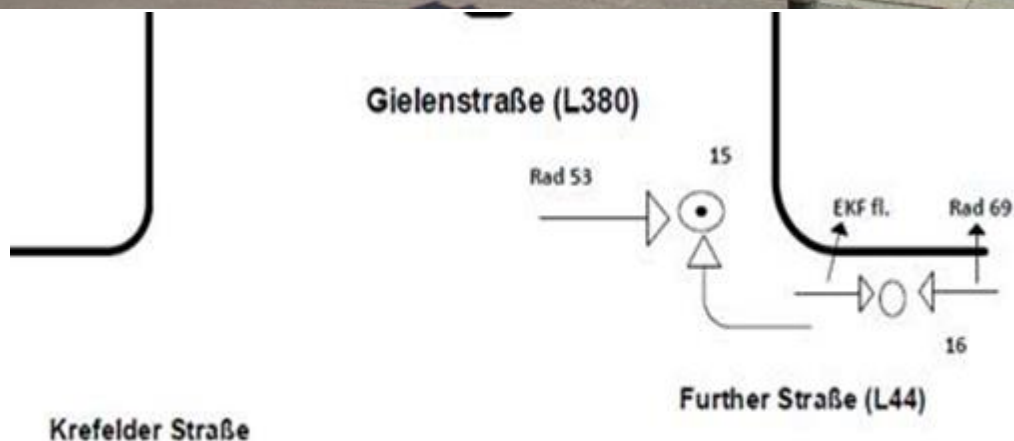




## NE 6/2016-2018 Theodor-Heuss-Platz/Further Straße

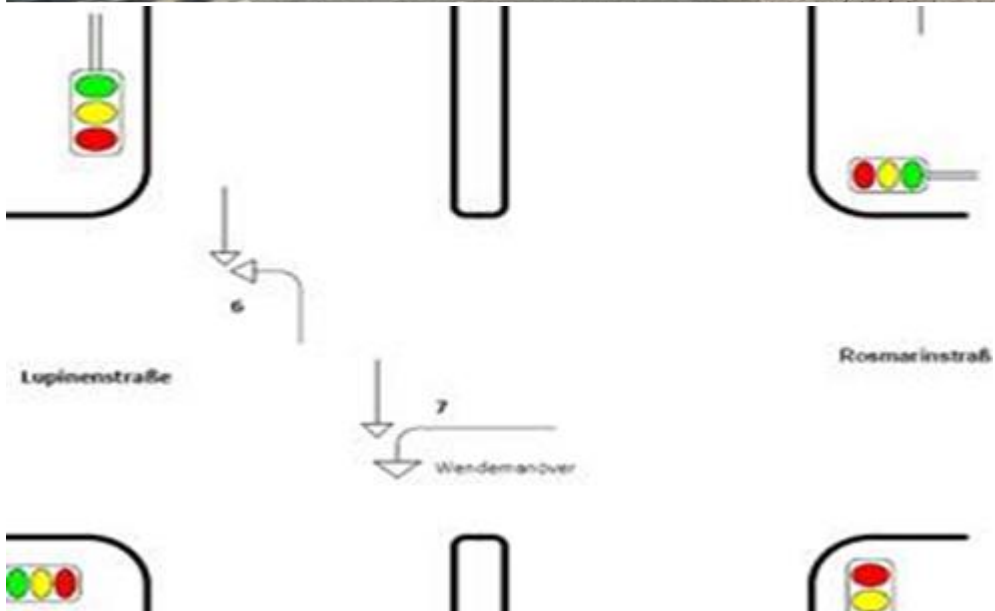
Die Verkehrssituation an dieser Unfallhäufungsstelle ist extrem komplex und mit keinem anderen Knotenpunkt im Stadtgebiet vergleichbar. Fußgänger, Radfahrer, Autos, Busse und Straßenbahn nutzen diese Kreuzung in einer hohen Frequenz und in den verschiedensten Konstellationen. Auch im Jahr 2022 gab es erneut 2 Unfälle im Kreuzungsbereich.

Durch die vielen Haltestellen des ÖPNV sowie dem unmittelbar angrenzenden Bahnhof sind Rotlichtverstöße von Fußgängern und damit einhergehende atypische Unfälle besonders häufig zu beobachten. Ende 2022 wurde die Steuerungssoftware und die Hardware der Ampelanlage auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Neben der Erhöhung einzelner Zwischenzeiten konnte insbesondere die Abwicklung der Straßenbahn verbessert werden und die Radführung wurde optimiert. Beides trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Zudem wurde auf LED-Technik umgerüstet, womit die Erkennbarkeit der Signale verbessert wurde.



**NE 1/2020 Bergheimer Straße/Rosmarinstraße/Lupinenstraße**

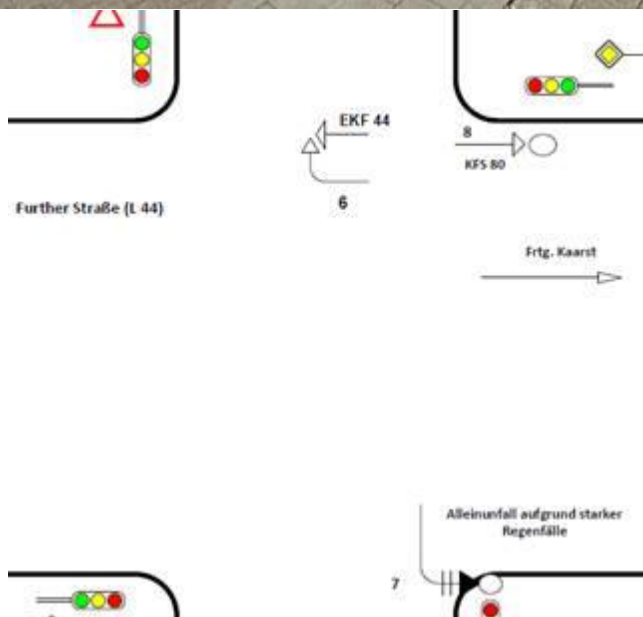
Waren im Jahr 2020 noch drei Radfahrer, teilweise auf der falschen Straßenseite fahrend, an den Unfällen beteiligt, wurde dies durch einen Austausch der Streuscheiben in den Ampeln im Jahr 2021 verhindert. 2021 gab es zwei Unfälle bei denen jeweils Autos als Linksabbieger Unfallverursacher waren. Auch 2022 wurden hier keine Unfälle mit Radbeteiligung registriert, trotzdem bleibt der Linksabbieger, wie an vielen Kreuzungen, ein Unfallrisiko, welches mittelfristig durch eine Sonderphase behoben werden soll.



## NE 2/2021 Further Straße/Berliner Platz

Nach 5 Unfällen im Jahr 2021 ist das Unfallgeschehen deutlich zurückgegangen. In 2022 wurden drei Unfälle gemeldet. Davon ein Alleinunfall durch einen umgekippten Krankenfahrstuhl und ein Alleinunfall eine Fahranfängers bei regennasser Fahrbahn bei vermutlich überhöhter Geschwindigkeit.

Da es auch einen weiteren Abbiegeunfall gibt, wird die Unfallstelle weiterhin beobachtet. Das Verkehrsaufkommen wird dabei durch Kameras beobachtet und ein Verzicht auf die schmalen Abbiegespuren auf der Further Straße wird geprüft. Dies würde zu einer leichten Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotens führen.

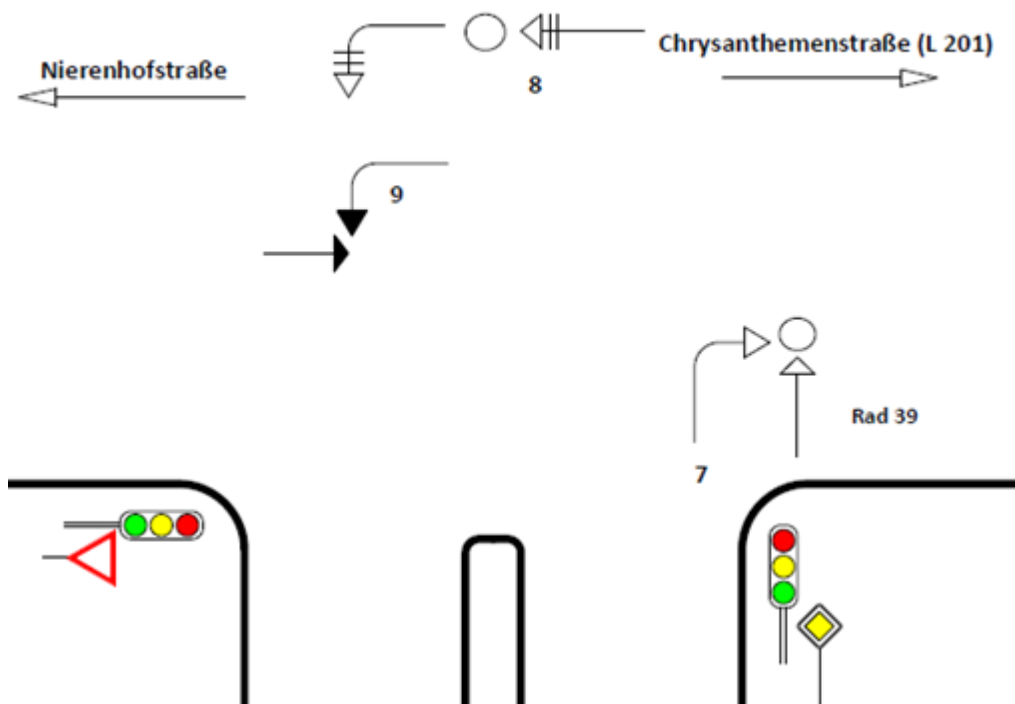




### NE 5/2021 Bergheimer Straße/Chrysanthemenstraße/Nierenhofstraße

Ebenfalls eine vielbefahrene Kreuzung, welche durch eine Vielzahl von Abbiegeunfällen zur Unfalldübelstelle wurde. Erkennbarkeit und Sichtbarkeit der Kreuzung sind gut bis sehr gut. Wie an vielen großen Kreuzungen sind auch hier Abbiegeunfälle mit Linksabbiegern und Radfahrenfällen mit Rechtsabbiegern in einem insgesamt sehr differenzierten Unfallbild leichte Schwerpunkte.

Durch gesonderte Ampelphasen könnten hier Konflikte reduziert werden, dies würde aber massiv die Leistungsfähigkeit der Kreuzung für alle Verkehrsarten einschränken.



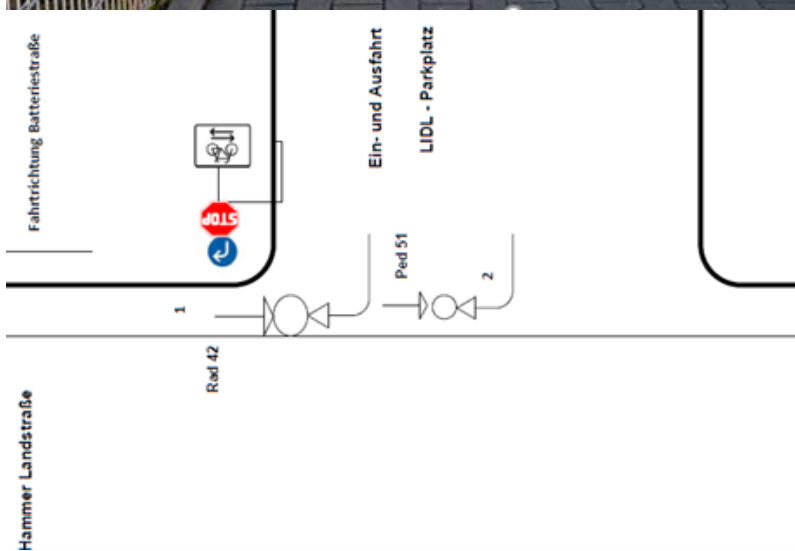
### NE 6/2021 Hammer Landstraße/Ausfahrt Lidl

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicht (Plakate), die Verbesserung der Erkennbarkeit durch eine Roteinfärbung des Gehwegs und die Ergänzung der Beschilderung im Nachgang zur letzten Unfallkommission haben Wirkung gezeigt. Seit April 2022 kam es zu keinem meldepflichtigen Unfall mehr.

2021



2022

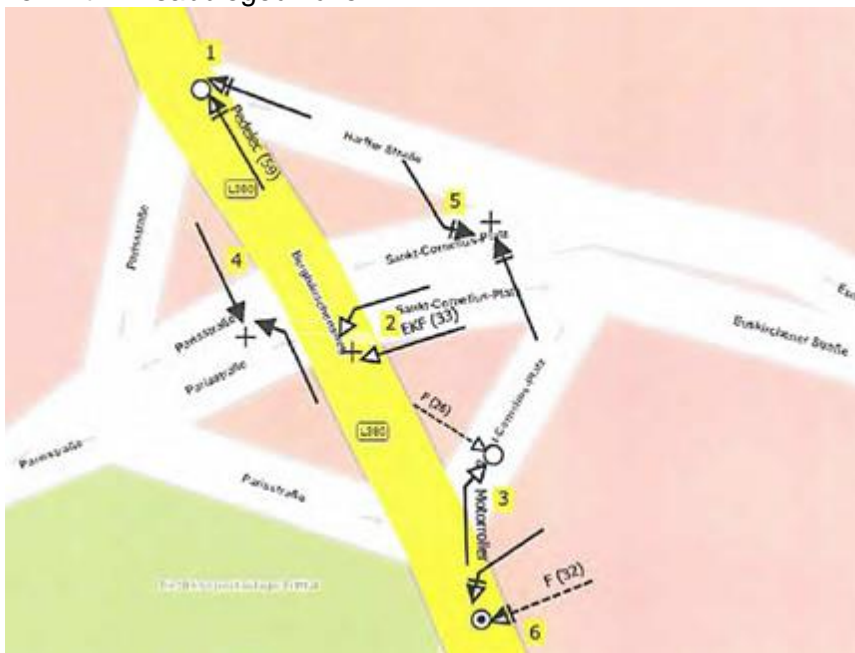


## Neue Unfallhäufungsstellen 2022:

### **UHS 1-2022 Berghäuschensweg/Parisstraße/Euskirchener Straße**

Die Kreuzung zeigt deutlich die autozentrierte Planung der letzten Jahrzehnte. Übergroß und in allen Fahrbeziehungen für einen reibungslosen und schnellen Autoverkehr geplant, gehen andere Verkehrsteilnehmer unter und sind schwer wahrnehmbar. Eine Umplanung nach aktuellem Stand durch Straßen.NRW ist langfristig anzustreben.

Zwar sind keine Sichtbehinderungen vorhanden, trotzdem ist die Kreuzung wegen der ungewöhnlichen Gestaltung schwer zu begreifen. Dies zeigt sich in einer Vielzahl von Unfällen, welche sich an nahezu allen Kreuzungsästen abspielen. Leichte Schwerpunkte gibt es auch hier mit Linksabbiegeunfällen.



Straßen.NRW wird als zuständiger Straßenbaulastträger abgängige Markierungen erneuern und die Ampelschaltungen sowie in den Signalgebern auch weitere Verbesserungsmöglichkeiten und Funktionsfähigkeiten überprüfen. Ebenso wird eine Sonderphase für den Linksabbieger in Hauptrichtung geprüft.

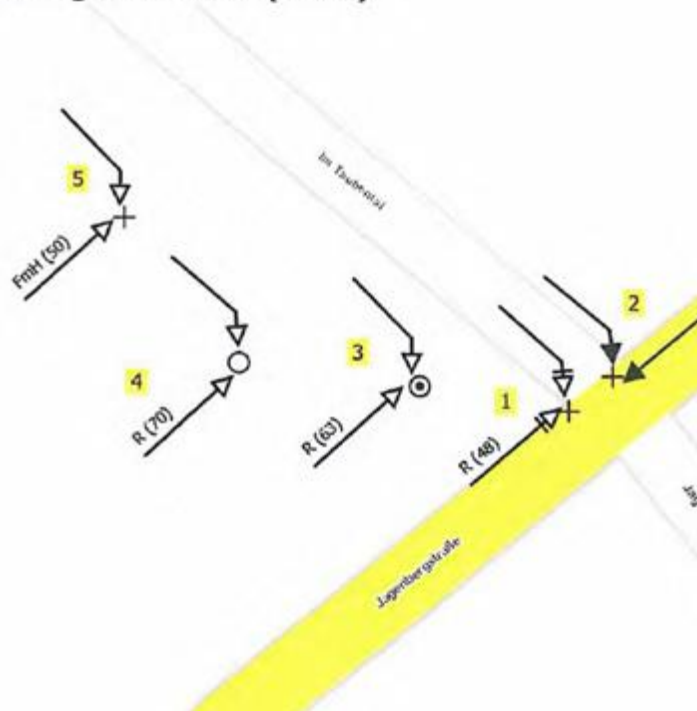


## UHS 2-2022 Jagenbergstraße/Im Taubental

Bei diesem Knoten werden falschfahrende Radfahrende von den ausfahrenden Autofahrenden übersehen. Da es auf der gegenüberliegenden Seite einen gut ausgebauten Radweg gibt, ist eine Freigabe des Radfahrenden in Gegenrichtung nicht angeraten und wird auch von den Richtlinien innerorts im Regelfall ausgeschlossen. Vielmehr soll versucht werden, die Sichtbarkeit und Erkennbarkeit der Radfurt zu verbessern und dem falschfahrenden Radfahrenden im Vorfeld Hinweise zu geben.



### Planlageplan 1JK (2022)

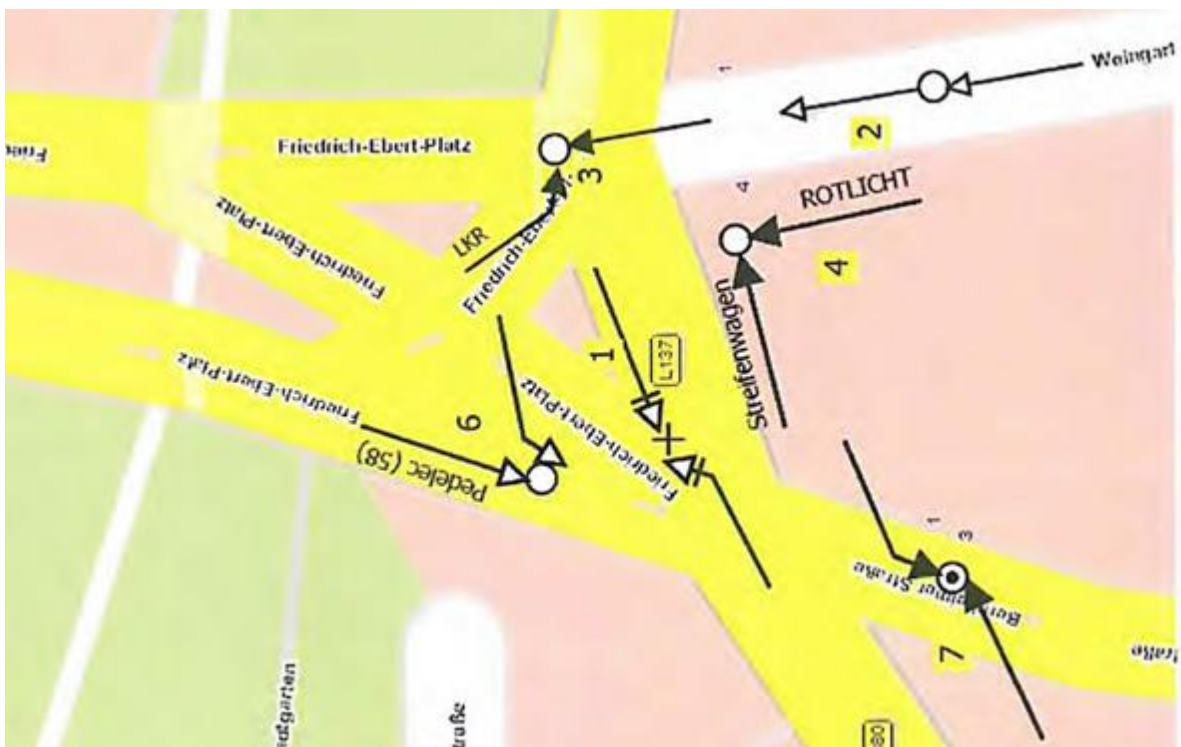


Die Furt wird rot markiert und der Grünschnitt verbessert. Außerdem sollen drei Piktogramme mit Richtungspfeil dem Radfahrer bereits weit vor der Kreuzung anzeigen, dass er auf der falschen Seite unterwegs ist.



### UHS 3-2022 Friedrich-Ebert-Platz

Erneut ein Knotenpunkt mit hoher Verkehrsdichte und komplexen Fahrbeziehungen. Vor Jahren war er bereits eine Unfallhäufungsstelle, dabei wurden eine Vielzahl von Signalgebern nachgerüstet. Anfang 2022 wurde sowohl die Fahrbahndecke, als auch die Markierung komplett erneuert.



In der jetzigen Ausgestaltung ist kein Verbesserungspotential erkennbar. Lediglich die Einschränkung von Fahrbeziehungen, u.a. die Beseitigung der Möglichkeit von der Weingartstraße auf die Bergheimer Str. zu fahren oder den Linksabbiegenden aus der Nordkanalallee herauszunehmen, kann die Komplexität des Knotens reduzieren. Davon wird vorerst abgesehen und der Knoten weiter beobachtet.

## UHS 5-2022 Erftstraße/Kanalstraße/Neustraße

In diesem Bereich wird die baulich angelegte Gehwegüberfahrt und damit die Wartepflicht aus der Neustraße kommend oftmals nicht wahrgenommen. Die Beschilderung mit „Vorfahrt gewähren“ ist offensichtlich nicht ausreichend.

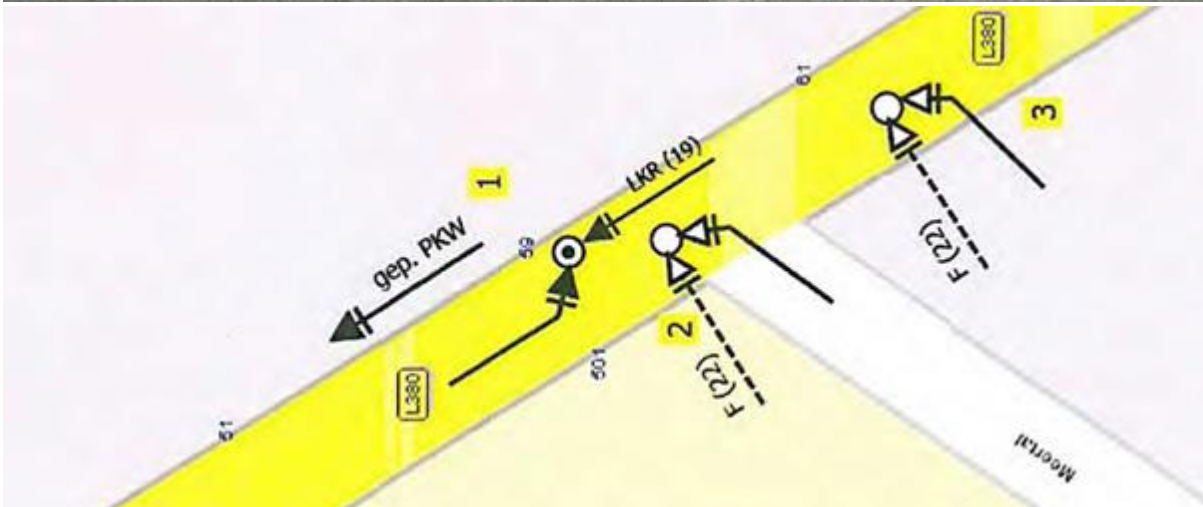


Vorerst wird das Schild „Vorfahrt gewähren“ durch ein Stoppschild mit Haltebalken ersetzt. Gleichzeitig wird ein großflächiger Grünschnitt vorgenommen, der die Sicht nach links verbessern soll.

Im Rahmen der Umbauplanung Erftstraße sollen weitere verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen werden, u.a. auch eine Ausweisung des Knotens mit „Rechts vor Links“.

## UHS 6-2022 Berghäuschensweg/Meertal

Die Erkennbarkeit und Verständlichkeit der Kreuzung ist eindeutig und klar. Der linksabbie-  
gende Autofahrende hat wartende Fußgängerinnen und Fußgänger im Blick und es ist ei-  
gentlich unverständlich, wie diese bei Abbiegevorgängen übersehen werden können.

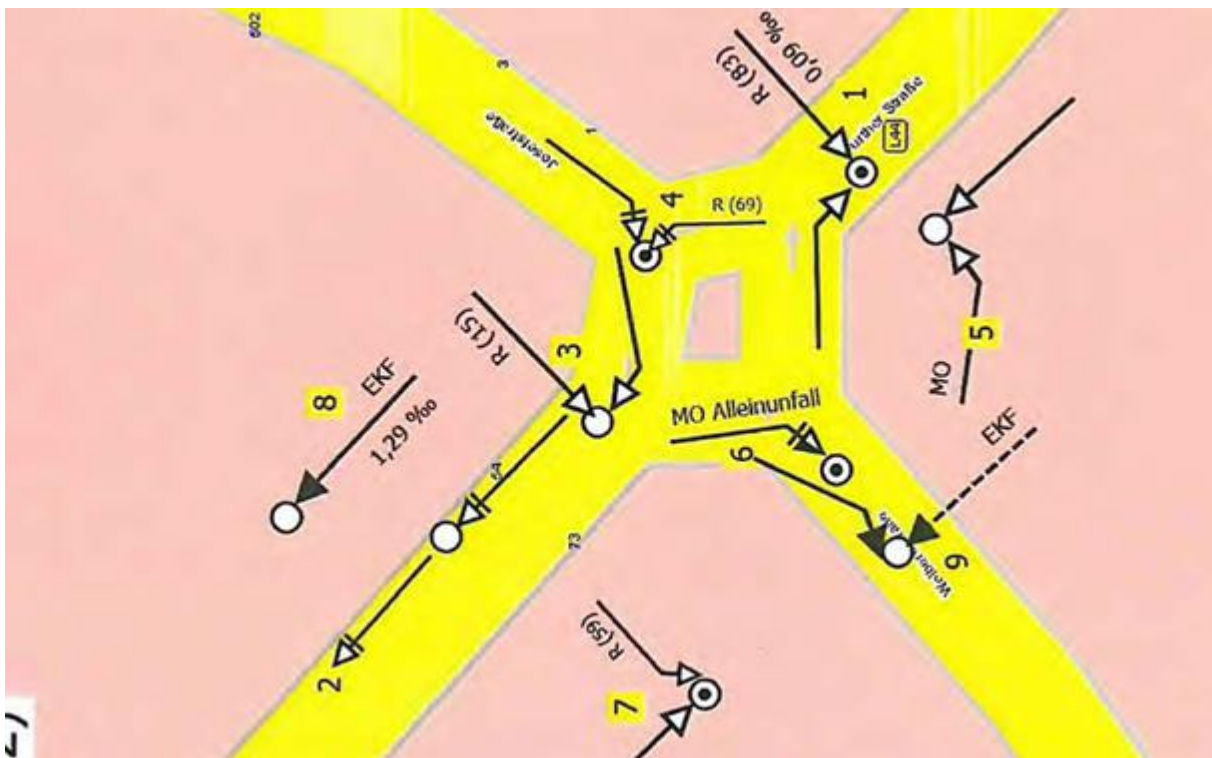


Da sich an dieser Kreuzung in den vergangenen Jahren zuvor keine Unfälle ereignet haben,  
wird vorerst die weitere Entwicklung beobachtet.



## UHS 1-(20-22) Further Straße/Wolberostraße

Dieser Kreisverkehr wurde gemäß den aktuellen Richtlinien angelegt und bietet mit der rechtwinkligen Straßenführung, der guten Beschilderung, der geradlinigen Zuführung der Straßen und den guten Sichtverhältnissen keine Möglichkeiten, im Bestand Verbesserungen herbeizuführen. Beim Ortstermin zeigt sich, dass dieser Kreisverkehr stark von ÖPNV, MIV und Radfahrenden genutzt wird. Gerade letztere wählen oftmals kreative Lösungen um den Kreisverkehr zu passieren. Bei den vorliegenden Unfällen wurden jedoch oftmals Fahrzeugführende im Kreisel übersehen.

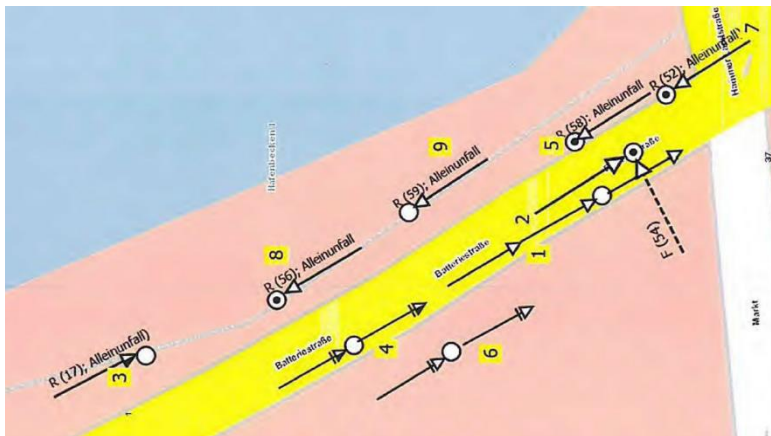


Maßnahmen können an dieser Stelle keine umgesetzt werden, das Unfallgeschehen wird weiter beobachtet.



## UHS 2-(20-22) Batteriestraße/Markt

Bei dieser Unfallhäufungsstelle gibt es eine Vielzahl von Alleinunfällen von Radfahrern, insbesondere hinter dem Hafenkopfgebäude. Diese verunfallen ohne Fremdverschuldung durch die dort verlaufenden Schienen. Ebenso gab es an dieser Ampel mehrere Auffahrunfälle. Die Unfallkommission hat versucht, Maßnahmen zu identifizieren um die Schienenunfälle zu reduzieren. Die Auffahrunfälle sind durch Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde und des Straßenbaulastträgers nicht zu verhindern.



Die Überführung der Schienen im Bereich der Batteriestraße wird seitens der NDH ausgebessert und erweitert. Grundsätzlich dürfen Radfahrer im Bereich der Unfallhäufungsstelle nicht fahren, da dieser Bereich als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Dies soll durch die Anbringung von Verbotsschildern an beiden Enden des Hafengebäudes verdeutlicht werden.

Durch eine Verlängerung der Schranken und ein Versetzen der Findlinge soll die (illegale) Durchfahrt der Hafenpromenade für Radfahrer erschwert werden. Mittelfristig muss der bestehende Radweg entlang der Batteriestraße, welcher sich in einem schlechten Zustand befindet und durch die Ausfahrt des Parkhauses über eine subjektiv wahrgenommene Gefahrenstelle verfügt, umgestaltet werden.

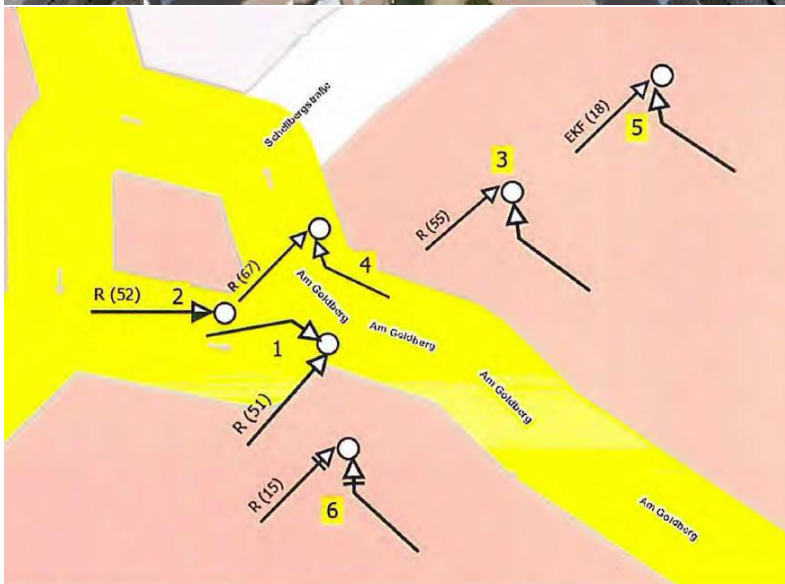
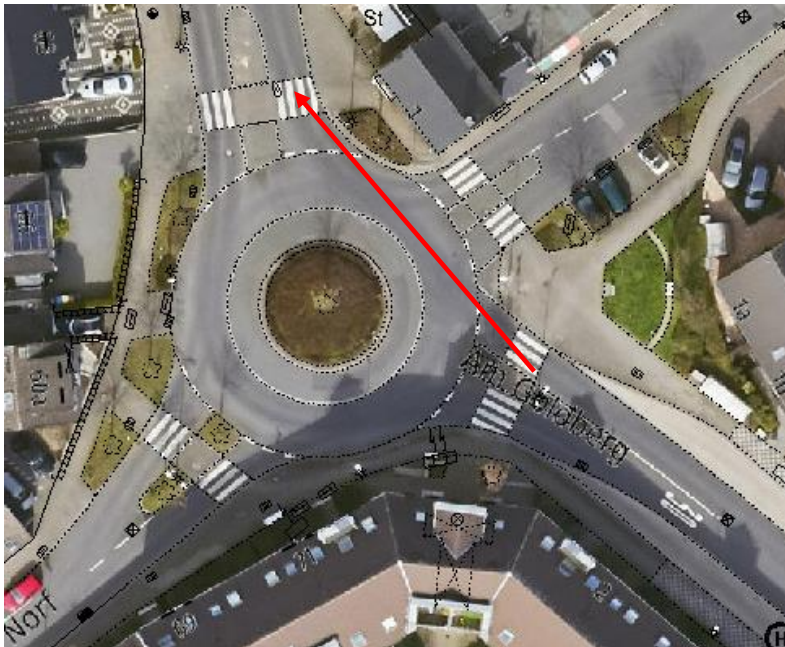
Im Juli wurde seitens der NDH bereits die Gleisanlage verfüllt.



### UHS 4-(20/22) An der Norf/Schellbergstraße/Am Goldberg

Auch an diesem Kreisverkehr sind Beschilderung, Erkennbarkeit, Verständlichkeit und Sicht sehr gut.

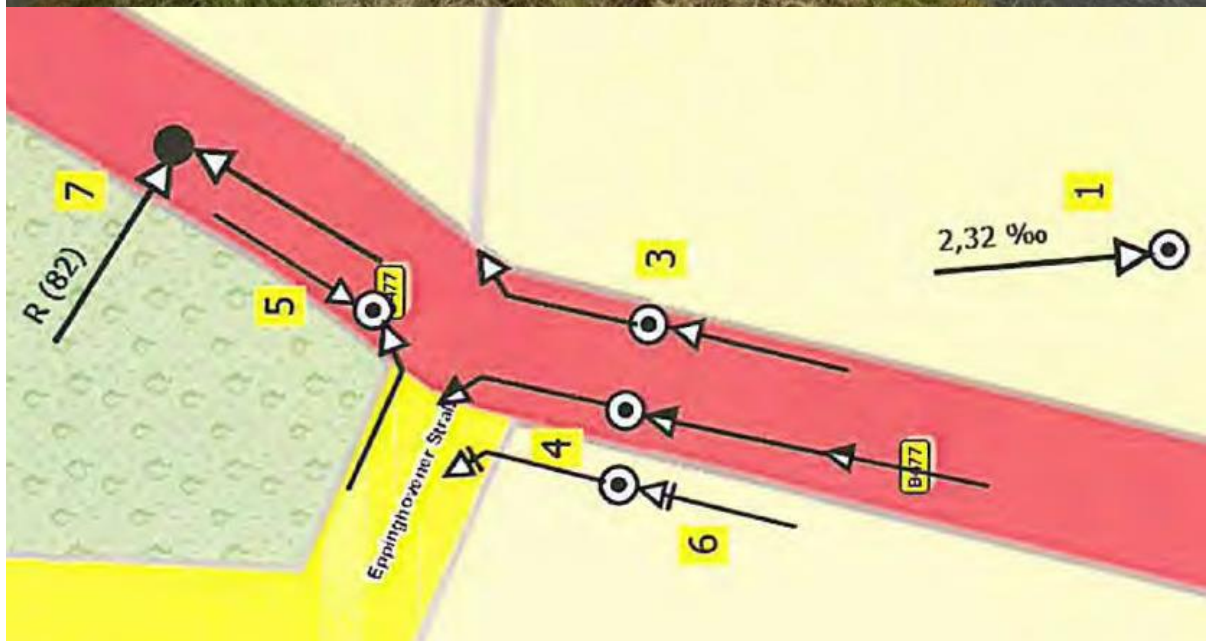
Lediglich die Tatsache, dass der Kreisverkehr leicht aus dem Zentrum heraus gebaut wurde führt dazu, dass Fahrzeugführende aus Fahrtrichtung Am Goldberg bei der Durchquerung des Kreisverkehrs in FR Autobahn nicht in dem erforderlich Maß ihre Fahrtgeschwindigkeit reduzieren müssen. Daraus resultiert eine Vielzahl von Unfällen.



Da sich das Unfallgeschehen hier lokalisieren lässt, sollen in der Einfahrt in den Kreisverkehr „Kölner Teller“, die den Einfahrenden zum Abbremsen zwingen, eingebaut werden. Diese sollen mit einem Abstand von 1 m vom rechten Rand beginnen um Radfahrer und Motorradfahrer nicht zu gefährden.

## UHS 6-(20-22) B477/Eppinghovener Straße

In den Jahren 2020-2023 kam es neben einem leider tödlichen Unfall zu einer Vielzahl von Auffahrunfällen. Diese Unfälle lassen sich abschließend nur durch den Bau einer Querungshilfe in Verbindung mit einem gesonderten Linksabbieger lösen. Hierzu wurde Straßen NRW bereits von der Stadt aufgefordert und wird voraussichtlich 2024 mit der Vorentwurfsplanung beginnen.

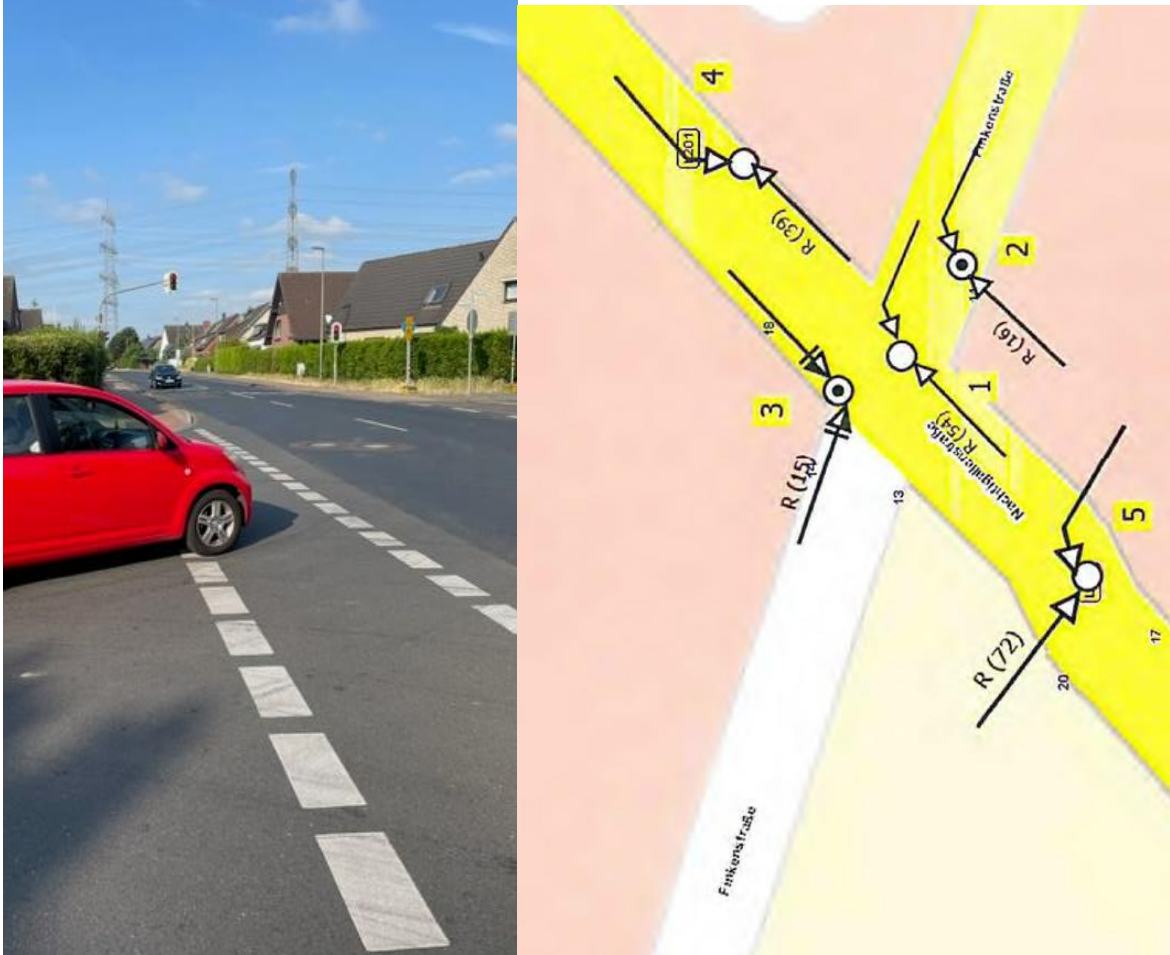


Bis zum Umbau wurde das bestehende VZ 138 durch das VZ 101 mit dem ZZ 1006-31 Unfallgefahr getauscht werden. Gleichzeitig soll die Geschwindigkeit in FR Reuschenberg auf 50km/h reduziert werden.



## UHS 8-(20-22) Nachtigallenstraße/Finkenstraße

Unfallsschwerpunkt ist der aus Holzheim kommende Radfahrende. Dieser wird häufig übersehen und ist somit regelmäßig Unfallopfer. Der Knoten ist zu Spitzenzeiten stark belastet und die Ampel im Knoten führt zu einer außergewöhnlichen Situation die ggfls. nicht von jedem Autofahrenden umfassend und richtig eingeschätzt wird.



Um die Aufmerksamkeit stärker als bislang auf den Radfahrenden zu richten soll die Furt rot markiert werden. Ebenso wird geprüft, ob die (private) Hecke in FR Holzheim zurückgeschnitten werden kann.



**Unfallhäufungsstellen die auf Grund der positiven Entwicklung der Unfallzahlen geschlossen werden:**

**NE 1/2018-2021 Bataverstraße/Bockholtstraße**

Seit Juli 2018 gab es an dieser Kreuzung 7 Unfälle, alle mit Beteiligung von Radfahrern. Bei näherer Betrachtung der Unfälle ist augenscheinlich der ausfahrende Verkehr aus der Bockholtstraße ursächlich. In einer ersten Maßnahme wurde der ausufernde Grünbewuchs im Kreuzungsbereich zurückgeschnitten.

Um die Aufmerksamkeit der ausfahrenden Verkehre aus der Bockholtstraße zu erhöhen, sollen in einem weiteren Schritt die vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen durch Stoppschilder ersetzt und die Radfurt rot eingefärbt werden um die Erkennbarkeit zu erhöhen.



Ergänzung 2023: Die Markierung ist erfolgt und in 2022 gab es keinen meldepflichtigen Unfall mehr.

**NE 3/2021 Benno-Nußbaum-Platz**

Binnen eines Jahres kam es im Bereich Benno-Nußbaum-Platz zu vier Unfällen, alle mit Beteiligung von Zweirädern. In drei Fällen übersahen Autofahrer bei der Ein- oder Ausfahrt aus dem Kreisverkehr die Zweiradfahrer. In zwei Fällen konnte eine Kollision, wohl aber nicht der Sturz, durch eine gute Reaktion der Zweiradfahrer verhindert werden. Der letzte Unfall ereignete sich am 20.07.2021. Die Unfallkommission erhofft sich aus der Einrichtung und Etablierung der Fahrradstraße und deren deutlichere Markierung, eine erhöhte Aufmerksamkeit der Autofahrer gegenüber Radfahrern. Mittelfristig sollen durch die Gestaltung der Sebastianusstraße sowie der Hamtor- und Michaelstraße weniger Pkw in Richtung Hamtorwall fahren, was zu einer Entspannung der Verkehrssituation führt. Grundsätzlich ist der Kreisverkehr aber gut ausgebaut und die Verkehrssituation übersichtlich, trotz der hohen Verkehrsmengen. Daher hat die Unfallkommission einstimmig beschlossen, die Situation zunächst weiter nur zu beobachten.



Ergänzung 2023: Die Fahrradstraße scheint zu wirken, kein meldepflichtiger Unfall mehr in 2022.

### **NE 1/2021 Nixhütter Weg/Berghäuschensweg**

Diese Kreuzung wurde mit 4 Unfällen seit August 2020 neu durch die Polizei gemeldet. Bei zwei Unfällen wurde der kreuzende Radfahrer vom rechtsabbiegenden Autofahrer in den Berghäuschensweg stadteinwärts übersehen. Auch in diesem Fall ist die betreffende Furt weit von der Kreuzung abgesetzt, so dass hier mit dem Einsatz eines Gelbblinkers die Sicherheit erhöht werden soll. Mittelfristig ist aber ein Umbau im Sinne einer radfahrerfreundlichen Führung unumgänglich.



Ergänzung 2023: Es gab keinen weiteren Abbiegeunfall in 2022.

### **NE 4/2021 Bonner Straße/ Norfer Straße/Hüsenstraße**

Ähnlich wie bei der UHS 2/2021 ist die Kreuzung übersichtlich und kompakt. Sichtbehinderungen sind nicht vorhanden und die Lichtzeichen und die anderen Verkehrsteilnehmer sind gut wahrnehmbar. Trotzdem haben sich an dieser Stelle binnen 12 Monaten drei Unfälle ereignet. Allerdings ist auch hier das Unfallbild diffus und kein Schwerpunkt erkennbar. Wie an vielen anderen Kreuzungen zeigt sich jedoch auch hier, dass abbiegende KFZ einer der Hauptgründe für Unfälle mit Fußgänger- und Fahrradeteiligung sind. Trotz guter Sichtbedingungen werden die schwächsten Verkehrsteilnehmer oftmals übersehen. An dieser Stelle soll gem. einstimmigen Beschluss der Unfallkommission das Unfallgeschehen weiterhin beobachtet werden, die Schließung der Netzlücke in der Radwegführung durch eine Ummarkierung der Kreuzung befindet sich in Vorbereitung.



Ergänzung 2023: Es kam zu einem weiteren, dem bisherigen Muster abweichenden Unfall. Ein Linksabbiegender hat den entgegenkommenden Verkehr übersehen. Daher ist die Unfallhäufungsstelle zu schließen.