


 öffentlich nicht öffentlich

Informationsvorlage

Betrifft:

Bericht der Unfallkommission für das Jahr 2024

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	07.05.2025	Kenntnisnahme

Sachdarstellung:

Einleitung

Die Unfallkommission ist ein gesetzlich verpflichtendes Gremium unter Federführung der Straßenverkehrsbehörden mit den Straßenbaubehörden sowie der Polizei, welches in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) verankert ist. In Nordrhein-Westfalen werden die Aufgaben der Unfallkommission in Form eines Runderlasses konkretisiert.

Das Ziel der Unfallkommission besteht darin, die Verkehrssicherheit zu steigern. Hierdurch sollen sowohl die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle verringert als auch deren Auswirkungen gemindert werden. Besonderes Augenmerk liegt auf Unfällen mit schweren Personenschäden und der frühzeitigen Erkennung negativer Entwicklungen im Bereich der Verkehrsunfälle. Zu diesem Zweck sind regelmäßige ortsbezogene Auswertungen von Straßenverkehrsunfällen durchzuführen.

Mithilfe dieser Auswertungen sollen Unfallhäufungsstellen und -linien sowie andere auffällige Bereiche und Strecken im Straßennetz frühzeitig identifiziert werden. Hierdurch können mögliche Zusammenhänge zwischen den Unfällen und den baulichen und verkehrstechnischen Gegebenheiten des Unfallortes einschließlich seiner Umgebung erkannt werden.

Die Auswertungen werden innerhalb des Gremiums besprochen und geeignete Maßnahmen beschlossen.

Die beteiligten Behörden sind an die Beschlüsse der Unfallkommission gebunden und somit zur Umsetzung verpflichtet.

Die Maßnahmen sind vielfältig und können verkehrsregelnder, verkehrslenkender, oder verkehrsüberwachender Natur sein oder auch straßenbauliche Anpassungen bedeuten.

Darüber hinaus wirkt die Unfallkommission bei der Festlegung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Ordnungsbehördengesetzes mit.

Unfallhäufungsstellen

Signifikante Unfallbereiche können in Form einer Unfallhäufungslinie, also auf einem Streckenabschnitt, oder innerhalb eines Kreuzungsbereichs als Unfallhäufungsstelle auftreten. Im Folgenden werden vereinfachend diese beiden Formen als Unfallhäufungsstellen bezeichnet.

Unfallhäufungen werden im Rahmen einer 1-Jahres-Betrachtung sowie einer 3-Jahres-Betrachtung auf unterschiedliche Weise ermittelt.

In der 1-Jahres-Auswertung werden gleichgeartete Unfälle mit örtlichem Zusammenhang betrachtet. Treten i.d.R. drei oder mehr Unfälle pro Jahr mit einem schweren Sachschaden oder Personenschaden auf, so wird diese als 1-Jahres-Unfallhäufungsstelle bezeichnet. Die Auswertung erfolgt fortlaufend. Der Schwellwert von drei Unfällen kann sich bei hohen Verkehrsmengen auf bis zu 6 Unfälle pro Jahr erhöhen.

Einmal jährlich werden alle Unfälle mit Beteiligung von Rad- und Fußverkehr über einen Zeitraum von drei Jahren ausgewertet. Bei drei oder mehr Unfällen mit Personen- oder schwerem Sachschaden mit örtlichem Zusammenhang wird diese als Unfallhäufungsstelle definiert. Die 3-Jahres-Betrachtung ist erst seit einigen Jahren Bestandteil der Auswertung und führt seitdem zu einem deutlichen Anstieg der zu bewertenden Bereiche.

Eine besondere Stellung nehmen Unfälle mit Todesfolge ein. Je nach Bedarf wird in diesem Fall die Unfallkommission direkt einberufen.

Örtliche Unfallkommission in Düsseldorf

Die lokale Unfallkommission in Düsseldorf setzt sich aus Vertretern des Amtes für Verkehrsmanagement als lokale Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde, dem Ordnungsamt, der Polizei, der Bezirksregierung sowie bei Bedarf dem Landesbetrieb Strassen.NRW und Verkehrsträgern wie der Rheinbahn AG zusammen. Die Leitung ist im Amt für Verkehrsmanagement angesiedelt.

Die Unfallauswertung erfolgt durch die Polizei. Von hier aus werden die erkannten Unfallhäufungsstellen sowie Unfälle mit Todesfolge direkt an die Leitung der Unfallkommission übermittelt. Unfallhäufungsstellen werden innerhalb von drei Monaten nach Auftreten im Rahmen der Quartals-Sitzung des Gremiums bearbeitet. Bei Unfällen mit Todesfolge wird bei Bedarf kurzfristig ein Ortstermin einberufen. Gemäß dem Erlass des Landes NRW sind die Beschlüsse der Unfallkommission für die Verwaltung der Stadt Düsseldorf verbindlich.

Unfallhäufungsstellen für die Jahre 2023 und 2024

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 82 Unfallhäufungsstellen identifiziert, davon sind 22 Bereiche in der 1-Jahres Betrachtung und 64 Bereiche in der 3-Jahres-Betrachtung erkannt worden. 4 Bereiche sind in beiden Betrachtungen aufgetreten.

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 87 Unfallhäufungsstellen identifiziert, davon sind 24 Bereiche in der 1-Jahres Betrachtung und 73 Bereiche in der 3-Jahres-Betrachtung erkannt worden. 10 Bereiche sind in beiden Betrachtungen aufgetreten. In Darstellung 1 sind die Unfallhäufungsstellen nach Jahren dargestellt.

Unfallhäufungsstellen	Bezugsjahr	
	2023	2024
1-Jahres-Betrachtungen - A	22	24
3-Jahres-Betrachtungen - B	64	73
1-Jahres- und 3-Jahres-Betrachtungen - C	4	10
Summe Unfallhäufungsstellen (A+B-C)	82	87

Darstellung 1: Darstellung Unfallhäufungsstellen nach Jahren

Insgesamt wurden somit in den letzten zwei Jahren 169 Bereiche identifiziert. 47 Bereiche traten in beiden Jahren auf, so dass insgesamt für die Jahre 2023 und 2024 122 unterschiedliche Örtlichkeiten identifiziert wurden. Ein Großteil dieser Unfallhäufungsstellen sind signalisierte Knotenpunkte. Unfalllinien treten im städtischen Bereichen nur vereinzelt auf.

Ein Großteil der Bereiche, die in beiden Jahren als Unfallhäufungsstellen aufgetreten sind, stammt aus der 3-Jahres-Betrachtung. Dies ist vor allem der Auswertungssystematik geschuldet. Zum einen ist die Schwelle mit 3 Unfällen in drei Jahren sehr niedrig. Zum anderen ist eine solche Unfallhäufungsstelle auf Grund des längeren Betrachtungszeitraums in der Regel länger als ein Jahr auffällig, da die Unfälle oft nicht gleichmäßig über die Jahre zu verzeichnen sind. Das bedeutet, wenn sich im Jahr 2023 zum Beispiel 3 Rad- und Fußunfälle an einer Kreuzung in einem Jahr ereignen, so ist dieser Bereich über einen Betrachtungszeitraum von 3 Jahren eine Unfallhäufungsstelle.

Aus der bezirksscharfen Auswertung der Unfallhäufungsstellen ist zu erkennen, dass ein Großteil der Unfallbereiche im Bezirk 1 und 3 verortet sind. Vor Allem die 3-Jahres-Betrachtung hebt sich deutlich von den anderen Bezirken ab. Insgesamt befinden sich 54 der 87 Unfallhäufungsstellen für das Jahr 2024 in diesen Bezirken. Grund hierfür ist die zentrale Lage der Bezirke und dem daraus folgenden hohen Verkehrsaufkommen inkl. des Rad- und Fußverkehrs. In Darstellung 2 sind die bezirksscharfen Auswertungsergebnisse dargestellt.

Unfallhäufungsstellen/-linien Bezugsjahr 2024	Bezirk									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1-Jahres-Betrachtungen - A	8	3	3	0	4	0	1	0	5	0
3-Jahres-Betrachtungen - B	26	9	21	2	3	4	1	1	7	1
1- und 3-Jahres.Betrachtungen - C	4	2	0	0	2	0	0	0	2	0
Anzahl Unfallhäufungsstellen = A+B+C	30	10	24	2	5	4	2	1	10	1

Darstellung 2: Darstellung Unfallhäufungsstellen nach Bezirken für das Jahr 2022

Maßnahmen der Unfallkommission

Von den 122 unterschiedlichen Unfallhäufungsstellen der letzten zwei Jahre wurden durch die Unfallkommission insgesamt 122 Bereiche bewertet. 7 Bereiche sind nach der letzten Quartalssitzung im Dezember aufgetreten und wurden in der Quartalssitzung im März 2025 betrachtet.

Mit Bewertung der Unfallhäufungsstellen werden entsprechende Maßnahmen abgestimmt und als bindender Beschluss formuliert. Insgesamt sind die Maßnahmen in unterschiedliche Kategorien zu unterteilen.

Die Ergänzung/Sanierung der verkehrstechnischen Möblierung wie Beschilderung und Markierung sowie die Überwachung durch Polizei und ggf. Ordnungsamt sind Maßnahmen, die in der Regel kurzfristig erfolgen können.

Auf Grund des bereits gegebenen hohen Standards in der Infrastruktur ist oftmals die verkehrstechnische Möblierung bereits im hohen Maße vorhanden.

Neben der Erweiterung des Handwerkszeugs wie beispielsweise die Rotmarkierung von Radfurten an signalisierten Knotenpunkten werden zunehmend Zeit- und kostenintensivere Maßnahmen erforderlich. So werden verstärkt Prüf- und Planungsaufträge zur Anpassung des Straßenentwurfs oder der Überarbeitung der Signalsteuerung durch das Gremium erteilt. Die weitere Bearbeitung erfolgt außerhalb des Gremiums, Fortschritte werden jedoch regelmäßig an das Gremium zurückgespielt. Natürlich werden hier durch entsprechende Priorisierung in den Fachabteilungen der Verwaltung Synergieeffekte erreicht. So fließen bei ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen an LSA die Anforderungen der Unfallkommission direkt in die Planung ein. Umsetzungen werden entsprechend priorisiert. Ähnlich erfolgt dies bei Radwegemaßnahmen. An den 122 betrachteten Unfallhäufungsstellen der letzten zwei Jahre wurden verschiedenste Maßnahmen abgestimmt. Die Verteilung der Maßnahmen auf die unterschiedlichen Kategorien ist in Darstellung 3 abgebildet.

Maßnahme	Anzahl UHS
Beleuchtung	5
Beschilderung	7
Grünarbeiten	3
Verstärkte Kontrolle	1
LSA	14
Markierung	21
Möblierung	4
Reinigung	2
Verkehrsversuch	1

Darstellung 3: Darstellung der Unfallhäufungsstellen (UHS) nach Verteilung auf die unterschiedlichen Maßnahmen

Weitere Beobachtung

An einigen Unfallhäufungsstellen konnten keine unfallbegünstigenden Faktoren ermittelt und somit auch keine geeigneten Gegenmaßnahmen gefunden werden. Diese Bereiche werden jedoch weiter beobachtet.

Weitere Aufgaben der Unfallkommission

Bewertung von Unfällen mit Todesfolge

Neben der Betrachtung von Unfallhäufungsstellen erfolgt die Bewertung von Unfällen mit Todesfolge. So wurde zum Beispiel auf Grund eines Unfalls im Bereich Pariser Straße sowie des allgemeinen Anstieges von Straßenbahnunfällen im Jahr 2024 als Maßnahme ein Testfeld für einen Verkehrsversuch mit Bordstein im Gleisbereich durch die Unfallkommission empfohlen. Eine entsprechende politische Vorlage hierzu ist anvisiert.