

An den  
Petitionsausschuss des Landtages NRW  
über  
den Präsidenten des Landtags NRW  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

## **PETITION ZUR EINRICHTUNG EINES TEMPOLIMITS AUF DEM SÜDWESTLICH DER ORTSCHAFT KERPEN-BUIR GELEGENEN ABSCHNITTS DER AUTOBAHN A4**

Sehr geehrter Präsident des Landtags NRW  
Sehr geehrte Damen und Herren Landtagsabgeordnete,

**diese Petition richtet sich gegen das als Unrecht empfundene Verwaltungshandeln der Bezirksregierung Köln, die sich weigert, in einem Abschnitt der A 4 neu ein Tempolimit einzurichten. Dieses war aus Gründen des Lärmschutzes von der Stadt Kerpen beantragt worden. Die Regierungspräsidentin hat das Begehren abgelehnt mit der Begründung, dass Grenzwerte nicht überschritten würden.**

Die angeblich unterhalb der Grenzwerte bleibende Geräuschbelastung ist jedoch lediglich berechnet worden, wobei die Rechenfaktoren prognostiziert worden sind. Die vorhergesagte Verkehrsbelastung ist dabei zu niedrig angesetzt worden. Messungen der tatsächlichen Fahrzeuganzahl zeigen, dass in der Wirklichkeit die Prognosen längst übertroffen sind. Dadurch ist die reale Lärmbelastung höher, als der vorhergesagte Wert. Auch die in die Berechnungen eingeflossene Größe der Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist lediglich theoretisch (sog. empfohlene Richtgeschwindigkeit) und bildet die tatsächlichen Begebenheiten nicht ab. Zwar finden Geschwindigkeitsmessungen leider nicht statt, doch polizeiliche Unfallstatistiken belegen, dass überhöhte Geschwindigkeit in dem Teilstück primär unfallverursachend ist. Dieser Autobahnabschnitt verleitet zum Rasen und es haben dort bereits fünf (aktualisiert: NEUN )Menschen durch Verkehrsunfälle ihr Leben verloren.

Damit die Aussage der Regierungspräsidentin, nämlich die Unterschreitung der vorhergesagten, errechneten Grenzwerte, insgesamt wahr wird, muss die Einflussgröße Fahrzeuggeschwindigkeit in der Realität reduziert werden. Da eine Verringerung der Fahrzeuganzahl nicht durchführbar ist, muss der Faktor Geschwindigkeit verkleinert werden.

Da in der Zwischenzeit systematische Betrügereien der Automobilhersteller aufgedeckt worden sind, deren Ziel es war, den tatsächlich hohen Schadstoffausstoß zu verschleiern, steht nun fest, dass auch die angenommene Schadstoffbelastung, die von der Autobahnnutzung ausgeht, als viel zu gering berechnet worden ist. Im Planungsverfahren sind nämlich von Behörden und Gutachtern die unlauteren, zu niedrigen Werte als Berechnungsbasis verwendet worden. Der reale Schadstoffausstoß ist um ein mehrfaches höher, als der errechnete. Auch hier ist die Reduzierung der Geschwindigkeit die Lösung, um die tatsächliche Belastung der errechneten Belastung anzunähern.

**Mit dieser Petition wird deshalb die folgende Bitte formuliert:**

- 1.) Einrichtung eines dauerhaften Tempolimits auf dem Autobahnabschnitt A 4 zwischen der Ortslage Buir und der Anschlussstelle Merzenich – in beiden Fahrrichtungen.**
  - Generell für PKW auf 100 km/h
  - Nachts für LKW auf 60 km/h
- 2.) Dauerhafte stationäre Überwachung an mehreren Stellen**

Vor der detaillierten Begründung der Petition sollen die Argumente kurz schlagwortartig aufgezeigt werden.

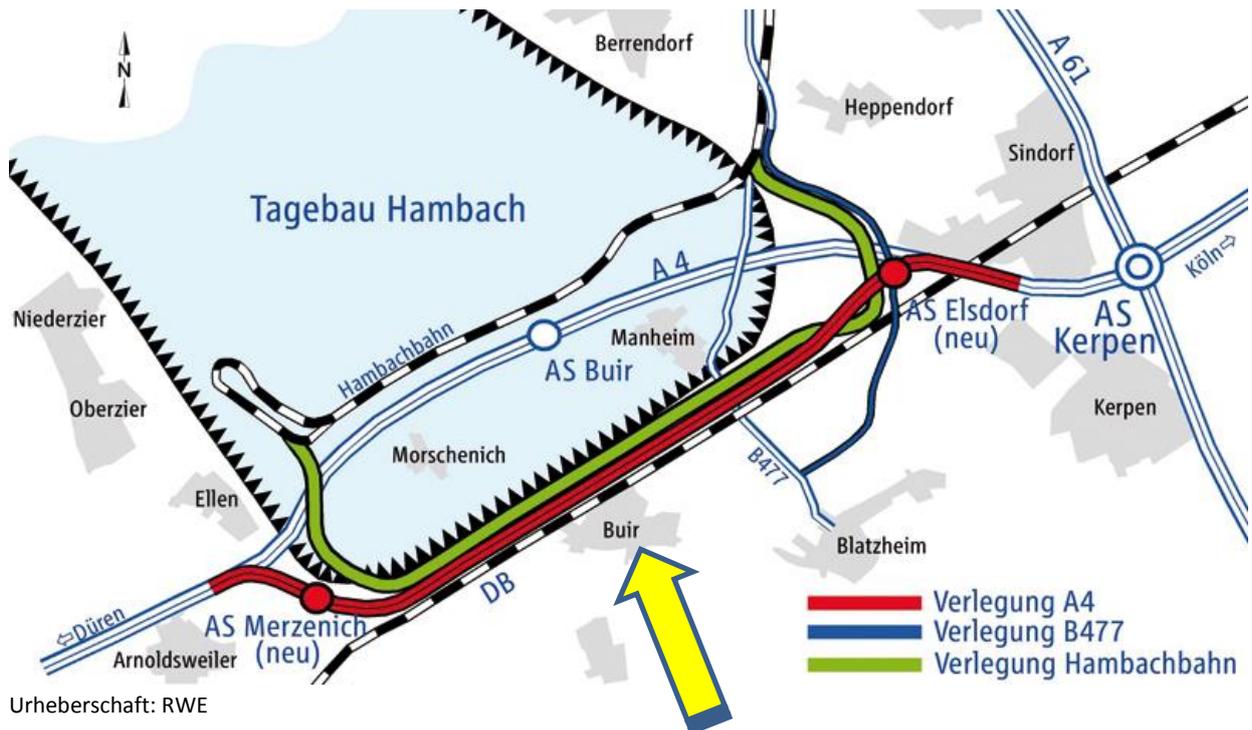
1. Verkehrsbelastungsprognose in der Realität bereits übertroffen
2. Unfallstatistik zeigt: Prognosefaktor Geschwindigkeit entspricht nicht der Realität
3. Ergebnis eines schalltechnischen Gutachtens: Temporeduzierung am effektivsten
4. Bürger, Initiativen und politische Gremien - überparteilich - fordern Reaktion
5. Schadstoffausstoß in Abhängigkeit von Geschwindigkeit
6. Zusatzinformationen

**A. Situation**

Zur Fortsetzung des Braunkohlenabbaus im Tagebau Hambach wurde die Autobahn 4 unmittelbar an den Ortsrand des Stadtteils Buir der Stadt Kerpen verlegt. Seitdem ist sie wesentlicher Teil eines Verkehrswegebündels, bestehend aus viergleisiger Eisenbahnstrecke, sechsspüriger Autobahn und zweigleisiger Grubenrandbahn RWE mit jeweils dazugehörigen Erschließungs- und Unterhaltungswegen.

Die A4neu ist am 20.09.2014 vollständig in Betrieb genommen worden. Seitdem werden die Bewohner von einem dauerhaften, zuweilen unerträglichen Lärm geplagt. Die Autobahn verläuft in südwestlicher Richtung und die vorherrschende Windrichtung in der Region ist West/Südwest, so dass die Bewohner an nur wenigen, einzelnen Tagen und Nächten nicht vom Verkehrslärm getroffen werden. Unglücklicherweise sind zwei neue, große Wohnquartiere an den äußersten westlichen Dorfrand gelegt worden. Von den insgesamt rund 4.000

Einwohnern des Dorfes sind schätzungsweise 2.000 Menschen direkt und am schlimmsten von den Verkehrsemissionen betroffen.



Im Planungsverfahren wurden die von der A4-neu ausgehenden Lärmbelastungen berücksichtigt. Sie wurde gutachterlich unter Anwendung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RSL 90) errechnet. Dabei sind das Verkehrsaufkommen sowie die Fahrgeschwindigkeit die wichtigsten Parameter einer solchen Berechnung. Beim Verkehrsaufkommen wird unterschieden in LKW, PKW und Motorrad. In der RSL 90 gelten Fahrzeuge über 2,8 t zulässigen Gesamtgewichts als LKW. Bei den Berechnungen werden die folgenden Fahrgeschwindigkeit zugrunde gelegt: 80 km/h für LKW (d.h. die erlaubte Höchstgeschwindigkeit) bzw. 130 km/h für die anderen Fahrzeuge (d.h. die empfohlene Höchstgeschwindigkeit = Richtgeschwindigkeit). Unter der Maßgabe der RSL 90 wurde die direkte Vorbeiführung am Dorfkern mit Lärmschutzeinrichtungen, nämlich Tieferlegung, Lärmschutzwände und Flüsterasphalt versehen.

Am westlichen Rand der Ortslage Buir befindet sich die Autobahn jedoch bereits wieder auf dem umgebenden Geländeniveau. Hier enden Lärmschutzwand und -wände; ebenso der Flüsterasphalt.

Es besteht im weiteren Verlauf Richtung SW - die Trassenführung ist auf 2,47 km schnurgerade - keinerlei Lärmschutz mehr. Ein Tempolimit ist nicht eingerichtet. In Gegenrichtung ist der schnurgerade Verlauf übrigens 4,63 km, sodass der Geradeausverlauf insgesamt außergewöhnliche 7,10 km beträgt

<https://www.google.de/maps/@50.8627676,6.5663068,14z>.



Foto 1: ...zeigt das Geländeniveau, das Ende von Flüsterasphalt und Lärmschutzwand. Blickrichtung SW (Urheber: H. Perschke)  
Zusatzinformation: auf der im unteren rechten Bildabschnitt abgebildeten Fahrbahn starben bisher vier Menschen.

Wie bereits erwähnt, weht der Wind in der Region überwiegend aus westlichen Richtungen <http://www.klimaatlas.nrw.de/site/files/stationen/Nörvenich%20Windrose%201981-2010.pdf>, so dass der von der Autobahnnutzung ausgehende Lärm nun ungehindert mit voller Wucht auf die westlichen Wohnquartiere Buir trifft.

## **B. Forderung**

Mit dieser Petition soll erreicht werden, dass auf dem Autobahnabschnitt zwischen Buir und Merzenich ein Tempolimit - u.a. zur Reduzierung von Verkehrslärm; aber auch aus weiteren Gründen, die noch erläutert werden - dauerhaft eingerichtet wird.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit soll dabei für PKW auf 100 km/h und nachts für LKW auf Tempo 60 km/h begrenzt werden. Die Einhaltung dieser höchstzulässigen Geschwindigkeiten ist dauerhaft an mehreren Stellen zu überwachen.

## C. Begründung

### 1. Verkehrsbelastungsprognose in der Realität bereits übertroffen

Im Planungsverfahren ist die Fa. IGEPa Verkehrstechnik GmbH durch die Vorhabenträger (StraßenNRW und RWE AG) mit den Verkehrsanalysen und Lärmberechnungen beauftragt worden. Dabei ist zwingendermaßen auch die Verkehrsbelastung des kommenden Autobahnabschnitts prognostiziert worden. Es wurde vorhergesagt, dass im Jahre 2015 der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) an allen sieben Wochentagen 69.098 Fahrzeuge betragen soll – davon sollen 17.872 LKW >2,8 t sein. In einem Rechenmodell des ehem. Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Verkehrswegeplan 2015 wird von weniger DTV – nämlich 67.643 Fahrzeuge ausgegangen bzw. werden 17.872 LKW bestätigt.

*IGEPa Verkehrstechnik GmbH: Gutachterliche Stellungnahme / Gegendarstellung zur Analyse und Bewertung der VU zur A 4 neu - 6 streifiger Ausbau und Verlegung der A 4 zwischen Düren und Kerpen durch das Büro RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement (Endbericht aus Januar 2008), Seite 21; Eschweiler, 2008*

Unter Anwendung der im o.g. Gutachten benutzten Rechenfunktion zur Ermittlung der DTV bis hin zum Jahr 2020 ergeben sich für die Jahre folgende Werte:

2016: alle Fahrzeuge (Mo.-So.) = 70.731 / LKW >2,8 t (Mo.-So.) = 18.953

2017: alle Fahrzeuge (Mo.-So.) = 71.794 / LKW >2,8 t (Mo.-So.) = 19.460

Das Verkehrsministerium des Landes NRW betreibt automatische Dauerzählstellen an den „Freien Strecken“; eine davon ist an dem A 4-Autobahnabschnitt zwischen Buir und Merzenich eingerichtet. Die Zahlen werden im Internet veröffentlicht:

<http://www.mbwsv.nrw.de/service/downloads/Strassenverkehr/Monatsauswertungen/>

Dort ist unmissverständlich dokumentiert, dass die vorhergesagte Verkehrsbelastung für das Jahr 2016 in der Realität des Jahres 2016 deutlich übertroffen wird. Schon im Jahre 2015 wurde die Prognose in fünf aufeinanderfolgenden Monaten, zum Teil deutlich (um 9.000 (!) Fahrzeuge täglich), übertroffen. In 2016 wurde dann schon an acht aufeinanderfolgenden Monaten die Vorhersage für dieses Jahr übertroffen. Dieser Trend setzt sich auch in den ersten Monaten des Jahres 2017 (Messwerte werden mit mehrmonatiger Verzögerung veröffentlicht und liegen derzeit nur bis Mai 2017 vor) fort: seit März d.J. werden sowohl beim Gesamtverkehr als auch beim Schwerverkehr jeden Monat die Vorhersagen für diese Zeiträume übertroffen.

So wie die Belastung, z.B. durch PKW-Verkehr, auf die sieben Wochentage heruntergebrochen wird, so wird leider auch die DTV durch LKW in der Form berechnet – wohlweislich, dass samstags und sonntags Fahrverbote für LKW bestehen. Auf diese Weise wird die DTV kleiner gerechnet als sie tatsächlich ist und die reale Belastung wird verschleiert, indem diese rechnerisch auf mehrere Tage verteilt wird. Wenn dieses Gebaren bereinigt wird, zeigt sich, dass auch die Belastungen durch den LKW-Verkehr an den Tagen, an denen der LKW-Verkehr stattfindet - nämlich überwiegend von Montag bis Freitag - die Prognosen erheblich übersteigen: Im Jahre 2015 an acht Monaten und in 2016 an sieben Monaten. Dabei wird deutlich sichtbar, dass innerhalb von 29 Monaten die Anzahl der LKW >2,8 t, die an Buir vorbeifahren, um 3.500 Fahrzeuge täglich (!) gestiegen ist; nämlich von 16.953 auf 20.475. In manchen Monaten fahren täglich über 20.000 LKW und beinahe 85.000 Fahrzeuge insgesamt an dem Wohnort vorbei.

Zeitraum Monat	Prognose DTV alle Fahrzeuge / Mo. – So.	Prognose DTV LKW > 2,8 t / Mo. – So.	Tatsächliche DTV alle Fahrzeuge / Mo. – So.	Tatsächliche DTV LKW > 2,8 t / Mo.-Fr.
1 - 2015	69.098	17.872	57.422	16.953
2 - 2015	69.098	17.872	62.611	17.740
3 - 2015	69.098	17.872	66.284	<b>18.640</b>
4 - 2015	69.098	17.872	68.091	<b>18.620</b>
5 - 2015	69.098	17.872	68.364	<b>18.887</b>
6 - 2015	69.098	17.872	<b>71.010</b>	<b>19.208</b>
7 - 2015	69.098	17.872	<b>74.892</b>	<b>18.228</b>
8 - 2015	69.098	17.872	<b>78.301</b>	17.634
9 - 2015	69.098	17.872	<b>72.721</b>	<b>18.853</b>
10 - 2015	69.098	17.872	<b>72.446</b>	<b>19.000</b>
11 - 2015	69.098	17.872	68.340	<b>18.793</b>
12 - 2015	69.098	17.872	66.435	15.854
01 - 2016	70.731	18.953	62.547	17.764
02 - 2016	70.731	18.953	66.601	18.253
03 - 2016	70.731	18.953	69.959	<b>19.021</b>
04 - 2016	70.731	18.953	<b>74.020</b>	<b>19.050</b>
05 - 2016	70.731	18.953	<b>71.970</b>	<b>19.295</b>
06 - 2016	70.731	18.953	<b>74.650</b>	<b>19.579</b>
07 - 2016	70.731	18.953	<b>79.446</b>	18.816
08 - 2016	70.731	18.953	<b>79.529</b>	17.864
09 - 2016	70.731	18.953	<b>78.660</b>	<b>19.270</b>
10 - 2016	70.731	18.953	<b>74.328</b>	<b>19.575</b>
11 - 2016	70.731	18.953	<b>72.425</b>	<b>19.857</b>
12 - 2016	70.731	18.953	70.639	17.294
01 - 2017	71.794	19.416	64.457	17.653
02 - 2017	71.794	19.416	69.765	19.279
03 - 2017	71.794	19.416	<b>74.913</b>	<b>19.989</b>
04 - 2017	71.794	19.416	<b>77.594</b>	<b>20.475</b>
05 - 2017	71.794	19.416	<b>76.207</b>	<b>20.378</b>

Eigene Tabelle; **Überschreitungen** sind **rot/fett/kursiv** markiert

*Die im Planungsverfahren errechnete Lärmbelastung trifft somit nicht zu. Sie muss in der Wirklichkeit größer sein, da der mitentscheidende Faktor Verkehrsaufkommen in der Realität größer ist als in der Prognose angenommen.*

Bereits in dem Planfeststellungsverfahren ist das wahre Ausmaß der künftigen Verkehrsbelastung von den Vorhabenträgern und deren Beauftragten verschleiert worden. Bei der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht - der Planfeststellungsbeschluss zur Verlegung der A 4 war angefochten worden - hat der seinerzeitige Inhaber des mit der Verkehrsanalyse beauftragten Planungsbüros den Vorwurf der Klageführer abgestritten, der Fernverkehr in Richtung Eindhoven (NL) solle gezielt über die A4 geführt werden. Vielmehr sehe die Planung vor, diesen Verkehr über die A 61 via Venlo (NL) zu leiten; dementsprechend sei dieser Verkehr auch nicht in der Belastungsprognose für die A 4 zu berücksichtigen (diese Aussage können mehrere Augen- und Ohrenzeugen der Gerichtsverhandlung bestätigen).

Wahr daran ist, dass dieser Verkehr rechnerisch nicht berücksichtigt worden ist. Unwahr hingegen ist, dass dieser Verkehr nicht über die A 4 geleitet wird. Offizielle Hinweistafeln leiten den Verkehr Richtung Eindhoven am AK Kerpen nämlich sehr wohl über die A 4, wie Foto 5 eindeutig beweist; und damit wird der gesamte Schwerverkehr zu den niederländischen Nordseehäfen, z.B. Rotterdam, an den Buirer Wohngebieten vorbei geführt - wider den Beteuerungen und ohne in die Berechnungen eingeflossen zu sein.

## 2. Unfallstatistik zeigt: Prognosefaktor Geschwindigkeit entspricht nicht der Realität

Der zweite mitentscheidende Faktor mit überproportionaler Bedeutung bei der Lärmberechnung im Straßenverkehr ist die Fahrgeschwindigkeit. Messungen sind in Planungsverfahren nicht vorgesehen und finden deshalb nicht statt, so dass hier von den Planungsbehörden eine angenommene Geschwindigkeit (erlaubte Geschwindigkeit bzw. empfohlene Geschwindigkeit) als Basis für die Lärmberechnung vorgegeben wird. Genauso wie der DTV erweist sich diese angenommene Geschwindigkeit als wirklichkeitsfern. Die Realität zeigt, dass diese angenommenen Geschwindigkeiten scheinbar nur dazu dienen, die Lärmbelastung klein zu rechnen. Anhand einer Unfallstatistik des Polizeipräsidenten Köln - erlangt nach dem sog. Informationsfreiheitsgesetz NRW und als Anlage beigefügt - wird deutlich, dass in den ersten zwölf Monaten des Betriebs der A4/neu im Vergleich zu den letzten zwölf Monaten des Betriebs der A4/alt die Unfallzahlen in allen Betrachtungsbereichen gestiegen sind. Die Zahl der Unfälle ist um 20% angewachsen, die der Verletzten sogar um 330% (!!)

Zeitraum	Unfälle gesamt	dabei Verletzte	dabei Getötete	Ursache ist überhöhte Geschwindigkeit
19.09.2013 – 18.09.2014 = A4 / alt	149	16	0	16
19.09.2014 – 18.09.2015 = A4 / neu	180	53	1	21

(gültig für den Abschnitt Sindorf-Merzenich) - Eigene Tabelle

Eine weitere Unfallstatistik des Polizeipräsidioms Köln für den in Rede stehenden Autobahnabschnitt – diese bezieht sich auf den Folgezeitraum 19.09.2015 bis 19.03.2017 – bestätigt die hohe Anzahl von Verkehrsunfällen und deren Verursachung durch überhöhte Geschwindigkeit. Ein direkter Vergleich der alten mit der neuen Trassenführung war für den fraglichen Zeitraum rückwirkend nicht mehr möglich.

Zeitraum	Unfälle gesamt	dabei Verletzte	dabei Getötete	Ursache ist überhöhte Geschwindigkeit
19.09.2015 – 19.03.2017	203	73	2 *)	30

(gültig für den Abschnitt Sindorf-Merzenich) - Eigene Tabelle

\*) in der Statistik nicht enthalten sind zwei weitere Todesopfer und ein Schwerstverletzter aufgrund einer sog. Geisterfahrt

Wie die Fotos 1 – 3 zeigen, ist der betreffende Abschnitt in SW-Richtung auf zweieinhalb Kilometer kurvenfrei und setzt sich in NO-Richtung weitere 4,6 km strikt geradeaus fort. Der Belag ist nagelneu und in einwandfreiem, tischebenem Zustand. Sicht und Verkehrsraum sind nicht eingeschränkt. Es ist kein Grund ersichtlich, der dazu führt, dass die PKW-Fahrer lediglich mit der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h und die LKW-Fahrer mit Tempo 80 km/h unterwegs sind. Eigene Wahrnehmungen vor Ort lassen erkennen, mit welch

atemberaubendem Tempo über die A4 gerast wird. Eine beispielhafte Unfallauswertung hat ergeben, dass der unfallverursachende Fahrer mit Tempo 240 km/h unterwegs gewesen ist. In der Breite wird häufig zu schnell gefahren; jedoch enden die wenigsten Tempoverstöße in einem Unfall. Statistisch erfasste Unfälle stellen daher lediglich die Spitze des Eisbergs dar. Sie lassen jedoch Schlüsse auf das durchschnittliche Fahrverhalten - das ist der Unterwasserteil des Eisbergs - zu.

Neben dem Nachweis, dass überhöhte Geschwindigkeit auf dem verlegten Abschnitt zunehmend Unfall verursachend ist, wird leider auch belegt, dass die Zahl der Verletzten und Todesopfer im Vergleich zur alten Trasse deutlich zugenommen hat. Das Unfallgeschehen des Jahres 2016 zeigt ein noch grausameres Bild. Unter der sog. Olbertze Brück in Buir, hier unterquert die BAB einen Wirtschaftsweg, sind mittlerweile vier Personen tödlich verunglückt und mehrere Menschen schwer verletzt worden. Insgesamt sind seit der Inbetriebnahme der BAB 4neu bereits fünf Menschen dort tödlich verunglückt. Achtung: Aktualisierung im Text auf dieser Seite weiter unten!

<http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/unfaelle-bei-buir-und-dueren-sechs-verletzte-auf-der-neuen-a-4-360466>

[https://www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708\\_7445\\_1.PDF?1396251385](https://www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708_7445_1.PDF?1396251385) (März 2014, vier Verletzte Massen-LKW-Unfall)

<http://www.presseportal.de/blaulicht/pm/12415/3245001> (zwei Todesopfer, Frauen)

<http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/sperrung-in-richtung-aachen-falschfahrer-verursacht-toedlichen-unfall-auf-a4-bei-kerpen-25583430>

<http://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/zweites-todesopfer-falschfahrer-autobahn-aachen100.html>

[http://www.rundschau-online.de/region/rhein-erft/kerpen/a4-bei-kerpen-sechs-verletzte-bei-massenkarambolage-26180558?dmcid=f\\_yho\\_RSS-Feed+Region](http://www.rundschau-online.de/region/rhein-erft/kerpen/a4-bei-kerpen-sechs-verletzte-bei-massenkarambolage-26180558?dmcid=f_yho_RSS-Feed+Region) (März 2017)

<http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/unfall-auf-der-a4-polizei-sucht-mit-hubschrauber-nach-fluechtigem-fahrer-26855616>

<http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/zwei-kinder--zwei-erwachsene-vier-verletzte-bei-unfall-auf-der-a4-in-kerpen->

Weitere schwere Unfälle mit erheblichen Verletzungen haben auch nach der polizeistatistisch erfassten Periode stattgefunden; wiederum ausgelöst durch überhöhte Geschwindigkeit:

[26939770?dmcid=sm\\_fb&t=Zwei+Kinder%2C+zwei+Erwachsene%3A+Vier+Verletzte+bei+Unfall+auf+der+A4+in+Kerpen](http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/a4-bei-kerpen-fahrer-ueberschlaegt-sich-mit-pkw-und-erleidet-schwerste-kopfverletzungen-27855734?dmcid=sm_fb&t=A4+bei+Kerpen%3A+Fahrer+%C3%BCberschl%C3%A4gt+sich+mit+Pkw+und+erleidet+schwerste+Kopfverletzungen) (19.05.2017 = außerhalb des Beantwortungszeitraums durch PP Köln)

[http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/a4-bei-kerpen-fahrer-ueberschlaegt-sich-mit-pkw-und-erleidet-schwerste-kopfverletzungen-](http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/a4-bei-kerpen-fahrer-ueberschlaegt-sich-mit-pkw-und-erleidet-schwerste-kopfverletzungen-27855734?dmcid=sm_fb&t=A4+bei+Kerpen%3A+Fahrer+%C3%BCberschl%C3%A4gt+sich+mit+Pkw+und+erleidet+schwerste+Kopfverletzungen)

[27855734?dmcid=sm\\_fb&t=A4+bei+Kerpen%3A+Fahrer+%C3%BCberschl%C3%A4gt+sich+mit+Pkw+und+erleidet+schwerste+Kopfverletzungen](http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/a4-bei-kerpen-fahrer-ueberschlaegt-sich-mit-pkw-und-erleidet-schwerste-kopfverletzungen-27855734?dmcid=sm_fb&t=A4+bei+Kerpen%3A+Fahrer+%C3%BCberschl%C3%A4gt+sich+mit+Pkw+und+erleidet+schwerste+Kopfverletzungen) (25.06.2017 = außerhalb des Beantwortungszeitraums durch PP Köln)

Nachdem es am 22.08.2017 zu gleich zwei Unfällen in dem Autobahnabschnitt kam, geschah am 27.08.2017 ein wahrer Horror-Crash mit **VIER (!!) TODESOPFERN** <http://www.ksta.de/region/rhein-erft/kerpen/a4--vier-tote-bei-unfall-mit-brennendem-pkw---18-jaehrige-aus-auto-geschleudert-28230786>

Damit haben in weniger als drei Jahren seit der Inbetriebnahme auf dem die Petition betreffenden Autobahnabschnitt 9 (in Worten: Neun) (!) Menschen ihr Leben verloren. Jedes weitere Unfallopfer ist eines zu viel und schon deshalb wäre ein Tempolimit die notwendige Reaktion. Denn die bisher unbegrenzt erlaubte Geschwindigkeit führt zu solchen massiven Zusammenstößen mit diesen katastrophalen Folgen.

Die Anzahl der Verkehrsunfallopfer macht es erforderlich, das geforderte Tempolimit und dessen dauerhafte Überwachung sogar auf den gesamten schnurgeraden Autobahnverlauf - in Gänze an der Ortslage Buir vorbeiführend - auszuweiten.

*Es muss festgestellt werden, dass die beiden Faktoren, die das Ergebnis einer Lärmberechnung mehr als alle anderen Parameter beeinflussen, im Planungs- und Genehmigungsverfahren zu niedrig angesetzt worden sind – und die so errechnete Lärmbelastung aus dem Autobahnbetrieb den tatsächlichen Geräuschemissionen nicht entspricht.*

***Tatsächliche Fahrzeuganzahl und tatsächliche Geschwindigkeiten sind höher und deshalb ist auch die Lärmbelastung höher als angenommen.***

Die Bezirksregierung Köln als Verkehrssicherungsbehörde, vertreten durch die RP'in Gisela Walsken, lehnt die Einrichtung eines Tempolimits ab [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/presse/2015/009/index.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/presse/2015/009/index.html) Sie bezieht sich in der Ablehnung auf die errechneten Lärmwerte und behauptet, diese lägen innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Daher dürfe ein Tempolimit nicht eingerichtet werden.

Die Stadt Kerpen, vertreten durch die Bürgermeisterin, und die Fraktionsvorsitzenden der im Rat vertretenen Parteien hatten einen entsprechenden Antrag bei der Bezirksregierung gestellt, der dann am 02.03.2015 mit der o.g. Begründung abgelehnt worden ist.

Leider muss konstatiert werden, dass auch die tragisch hohe Anzahl der Verkehrstopfer die Bezirksregierung nicht dazu bewegt, endlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung in dem Abschnitt einzurichten.

### **3. Ergebnis eines schalltechnischen Gutachtens: Temporeduzierung am effektivsten**

Ein von der Stadt Kerpen in Auftrag gegebenes Gutachten, das seinerzeit als Antragsgrundlage herangezogen worden war, enthält die Feststellung, dass von verschiedenen, nachträglich möglichen Lärmschutzmaßnahmen eine Reduzierung der Geschwindigkeiten den größten lärmindernden Effekt erzielen würde.

Ein Limit von 100 km/h für PKW bzw. 80 km/h für LKW würde den Emissionspegel in Buir bis zu 0,9 dB(A) tagsüber und bis zu 0,5 dB(A) nachts reduzieren.

*Ingenieurbüro IBK Schallimmissionsschutz: Schalltechnische Maßnahmen, Planfeststellung und Ausführungsplanung. Kolpingstadt Kerpen, Planungsausschusssitzung 02.12.2014.*

Quelle: <https://sdnetrim.kdvz->

[frechen.de/rim4770/sdnetrim/Lh0LgvGcu9To9Sm0NI.HayEYv8Tq8Sj1Kg1HauCWqBZo5Ok7KiyJawHWsGSv4Qp0Oe.Pb.CXuCWn4Oi0Lg-lbvDauHTp8To1Ok0HbwHau8Vt6Pi4Nj2GJ/Praesentation\\_schalltechn.\\_Massnahmen.pdf](https://sdnetrim.kdvz-frechen.de/rim4770/sdnetrim/Lh0LgvGcu9To9Sm0NI.HayEYv8Tq8Sj1Kg1HauCWqBZo5Ok7KiyJawHWsGSv4Qp0Oe.Pb.CXuCWn4Oi0Lg-lbvDauHTp8To1Ok0HbwHau8Vt6Pi4Nj2GJ/Praesentation_schalltechn._Massnahmen.pdf)

### **4. Bürger, Initiativen und politische Gremien - überparteilich - fordern Reaktion**

Es wird darauf hingewiesen, dass der Wille nach einem Tempolimit getragen wird von allen im Rat der Stadt Kerpen vertretenen Parteien, die entsprechende Anträge in die legislativen Gremien eingebracht haben

<https://sdnetrim.kdvz->

[frechen.de/rim4770/vorgang/?\\_LfyIfvCWq8SpBQj0MmyPawGWr8Uv5Uj3Kg1GdwGfGJ](https://sdnetrim.kdvz-frechen.de/rim4770/vorgang/?_LfyIfvCWq8SpBQj0MmyPawGWr8Uv5Uj3Kg1GdwGfGJ) .

Viele deren Vertreter waren zu Visiten in Buir, um die tatsächliche Lärmbelastung vor Ort selbst zu erleben. Weiter Unterstützung kam von Landtags- und auch Bundestagsabgeordneten (MdEP Bütikofer, MdB Kriescher, MdL Zentis, Kippels, Klöpffer), die sich persönlich vor Ort von der unerträglichen Geräuschkulisse überzeugt

hatten. <http://www.cdu-buir.de/index.php/antraege-menu/112-erweiterung-des-laermschutzes-bei-buir-nach-inbetriebnahme-der-bab4>

Unermüdet setzt sich auch die örtliche Initiative Buirer für Buir dafür ein, ein Tempolimit durchzusetzen. <http://www.buiererfuerbuir.de/index.php/aktuelles/122-laermerhebung>. In Eigenregie hat diese eine Fragebogenaktion im Ort durchgeführt, ausgewertet und das Ergebnis in einem Lärmkataster grafisch dargestellt (als Anlage beigefügt). Welche überragende negative Bedeutung der Autobahnbetrieb für die Bevölkerung einnimmt, kann dem Umfrageergebnis anlässlich einer Bürgerbeteiligungswerkstatt zur planerischen Dorfentwicklung, initiiert durch die Stadt Kerpen, entnommen werden (als Anlage beigefügt).

## 5. Schadstoffausstoß in Abhängigkeit von Geschwindigkeit

Neben dem Lärm emittiert eine Autobahn bzw. die sie benutzenden Fahrzeuge zusätzlich u.a. schädigenden Feinstaub, Partikel und Abgase. Die Ortschaft Buir wird bereits durch den beständig näher heranrückenden Braunkohlentagebau Hambach - die geplante spätere Abbaugrenze liegt bei 300 Meter zum Ortsrand - stark mit Staub und Feinstaub belastet. Als zusätzliche Quelle macht sich die Kohlebahn, ebenfalls direkt am Ortsrand und parallel zur A 4, deutlich bemerkbar. Die Züge bestehen aus offenen Waggons und das Gleisbett ist bereits jetzt, nach zweijährigem Betrieb, vom herunterfallenden Kohlenstaub geschwärzt.

Wie auch beim Lärm wird hier nicht die Gesamtbelastung aus dem Verkehrswegebündel berücksichtigt, sondern jeder Strang des Bündels wird als Quelle für sich gewertet und nur für diesen Strang werden die Grenzwerte betrachtet. **In der Lebenswirklichkeit wirken aber doch die Belastungen aus allen Strängen des Bündels gleichzeitig auf die Menschen ein!**

Fakt ist, dass der Ausstoß von Abgasen, Feinstaub und Partikeln, z.B. Ruß, Brems- und Reifenabrieb, unter anderem abhängig ist von der gefahrenen Geschwindigkeit: höheres Tempo = höherer Ausstoß.

Es ist allgemein bekannt, dass die den Berechnungen zugrunde liegenden Belastungen nicht einzelnen Fahrzeugmodellen zugeordnet werden sondern den Durchschnitt der gesamten Fahrzeugflotte eines Herstellers darstellen. Diese ohnehin unlautere Methode wird aktuell dadurch verschärft, dass ein Großteil der PKW der Marken Volkswagen (2,8 Million Dieselmotoren / 800.000 Benzinmotoren), Audi und Mercedes mit bis zu vierzigfach höherem Schadstoffausstoß unterwegs ist, als den staatlichen Zulassungs- und Aufsichtsbehörden weiß gemacht worden ist.

Nachgewiesen ist mittlerweile, dass auch viele andere in- und ausländische Hersteller (Porsche, Renault, Opel, Suzuki u.a.) solche kriminellen Machenschaften - und das unter den Augen der Aufsichts- und Überwachungsbehörden - praktizieren. Tatsache ist leider auch, dass die Ministerien und nachrangigen Behörden bei der Interessenabwägung zwischen Personen und Unternehmen (hier Schutz vor körperlicher Unversehrtheit ./ da wirtschaftlicher Erfolg) sich eher den wirtschaftlich begründeten Unternehmensinteressen verpflichtet fühlen.

[http://www.kba.de/DE/Home/infotext\\_startseite\\_VW\\_komplett.html](http://www.kba.de/DE/Home/infotext_startseite_VW_komplett.html)

<http://www.zeit.de/wirtschaft/2015-11/volkswagen-ag-abgas-werte-unregelmässig-fahrzeuge>

<http://www.welt.de/wirtschaft/article146860128/2-8-Millionen-Fahrzeuge-in-Deutschland-manipuliert.html>.

<http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/abgasskandal-bei-volkswagen-audi-gibt-nun-doch-einbau-verbotener-software-zu/12630678.html>.

[http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/neuer-abgas-skandal-abgaswerte-wie-aus-den-80er-jahren-umweltschuetzer-klagen-renault-an\\_id\\_5107526.html](http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/neuer-abgas-skandal-abgaswerte-wie-aus-den-80er-jahren-umweltschuetzer-klagen-renault-an_id_5107526.html).

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/abgas-rueckruf-fuer-630-000-wagen-startet-mit-porsche-macan-14420940.html>

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/stickoxide-studie-diesel-pkw-so-schmutzig-wie-lastwagen-14606781.html>

<http://www.tagesschau.de/wirtschaft/diesel-fahrzeuge-101.html>  
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/diesel-pkw-stossen-teils-mehr-stickoxide-aus-als-lkw-a-1128839.html>  
<http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-04/abgaswerte-studie-bundesumweltamt-diesel-stickoxide>  
[http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/doppelt-so-hohe-werte-abgas-skandal-weitert-sich-aus-jetzt-auch-auffaelligkeiten-bei-mercedes\\_id\\_5157643.html](http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/doppelt-so-hohe-werte-abgas-skandal-weitert-sich-aus-jetzt-auch-auffaelligkeiten-bei-mercedes_id_5157643.html)  
<http://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft/manipulierte-abgaswerte-bosch-wegen-vw-abgasskandal-im-visier-der-ermittler,10808230,32943498.html>  
[http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/neue-abgas-probleme-deutsche-hersteller-rufen-630-000-autos-zurueck\\_id\\_5459612.html](http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/neue-abgas-probleme-deutsche-hersteller-rufen-630-000-autos-zurueck_id_5459612.html)  
<http://www.fnp.de/nachrichten/politik/Enthuellungen-ueber-Abgas-Manipulationen-beim-Zafira;art673,2007778>  
<http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/auch-der-astra-betroffen-duh-weitert-abgas-vorwuerfe-gegen-opel-aus/13592292.html>  
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/suzuki-japanischer-autohersteller-gibt-faelschungen-bei-verbrauchstests-zu-a-1092794.html>  
<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/vw-abgasaffaere-hohe-kohlendioxidemissionen-bei-30-automodellen-14243307.html>  
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/dieselaaffaere-so-hat-audi-bei-der-abgasmessung-betrogen-a-1150396.html>  
<http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2017-07/abgasskandal-daimler-ag-schadstoffe>

Der sog. Abgasbetrug war in einem Fall dermaßen gravierend, dass die Exekutive zu einer vorher nie dagewesenen Maßnahme greifen musste: ein Zulassungsverbot für bestimmte Motorvarianten des Porsche-modells Cayenne.

<http://www.zeit.de/news/2017-07/27/auto-unzulaessige-abschalteinrichtung-bei-auch-abgasen-von-porsche-27174008>  
<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/abgasskandal-unzulaesse-abschalteinrichtung-auch-bei-porsche-entdeckt-1.3606820>

*Auch beim Teilbereich Schadstoffausstoß bilden deshalb die angenommenen Emissionen die Wirklichkeit nicht ab. Die Aufdeckung des Betrugs zeigt eindeutig, dass die Fahrzeuge erheblich größere Mengen Schadstoffe ausstoßen, als in den Berechnungen berücksichtigt wurde* <http://www.zeit.de/wirtschaft/2015-09/vw-abgase-manipulation-faq>.

Stickstoffdioxid reizt die Atemwege, langfristig beeinträchtigt es die Lungenfunktion und führt zu chronischen Herz-Kreislauf-Erkrankungen und vorzeitigen Todesfällen. Es ist besonders für empfindliche Bevölkerungsgruppen wie Kinder gefährlich. Dazu die Präsidentin des Bundesumweltamtes, Maria Krautzberger: „Unsere neuen Daten zeichnen ein deutlich realistischeres und leider noch unerfreulicheres Bild der Stickoxidbelastung durch Diesel-Pkw in Deutschland. Wir brauchen mehr denn je eine schnelle Entlastung der vielen hunderttausend Menschen“

<http://worldtimes-online.com/news/482-stickoxid-belastung-durch-diesel-pkw-noch-h%C3%B6her-als-gedacht.html>

Wissenschaftler rechnen hoch, dass alleine in der EU infolge der Abgasbetrügereien bei Dieselfahrzeugen (Nichteinhaltung der Grenzwerte) im Jahr 2015 vorzeitig 11.400 Menschen gestorben sind

<http://www.spiegel.de/gesundheit/diagnose/diesel-affaere-38-000-todesfaelle-durch-erhoekten-stickoxid-ausstoss-a-1147762.html>

Diese zusätzliche Belastung vergrößert das gesundheitliche Risiko und verringert damit zusätzlich die Lebensqualität der in der Autobahnnähe lebenden Menschen. Wie der Lärm, werden auch Rußpartikel, Abgase und Feinstaub vom Wind verfrachtet. Deshalb macht sich auch hier der vorherrschende Westwind für die Buirer Bevölkerung negativ bemerkbar.

***Ein Tempolimit auf dem Autobahnabschnitt Buir – Merzenich reduziert demnach zweifach die gesundheitsschädigenden Auswirkungen der Autobahnverlegung: durch Verringerung des Lärms und Verringerung des Ausstoßes der toxisch wirkenden Autoabgase.***

Die Bezirksregierung Köln stützt sich in ihrer Ablehnungshaltung auf berechnete Ergebnisse, entstanden durch theoretische, teilweise willkürliche Einflussgrößen. Das nachträgliche praktische Messen der Wirklichkeit ist nicht vorgesehen und wird von der Behörde abgelehnt. Es ist jedoch aufgezeigt worden, dass in diesem Fall die theoretischen Einflussgrößen (Fahrzeuganzahl, Geschwindigkeit, Schadstoffausstoß) die Wirklichkeit nicht richtig wiedergeben. Wenn die Berechnungen nicht geändert werden, muss die Wirklichkeit geändert werden. Durch Veränderung der tatsächlichen Begebenheiten kann diese sich vorerst dem berechneten Ergebnis annähern. Die tatsächlichen Begebenheiten werden am effektivsten durch eine Verringerung der Geschwindigkeiten verändert. Deshalb ist ein Tempolimit die vorerst einzige Möglichkeit, die tatsächlichen Belastungen mit den berechneten und genehmigten in Übereinstimmung zu bringen.

## **6. Zusatzinformationen**

Der Bezirksregierung Köln als Verkehrssicherungsbehörde liegt die Einrichtung eines Tempolimits, wenn auch in diesem Fall nicht nachvollziehbar, auf der A 4 / neu durchaus nicht fern. Im weiteren Verlauf des neuen Abschnitts in Fahrtrichtung Köln begann im Jahr 2015 - sage und schreibe - 1,8 km vor dem Beginn einer Baustelle ein Tempolimit auf 120 km/h – ohne erkennbaren Zusatznutzen.

Die folgenden aktuellen Fakten und zukünftigen Entwicklungen sollten zu Ihrer Urteilsfindung herangezogen werden. Sie zeigen, dass die Gesamtsituation auf den deutschen Autobahnen, und damit auch der in Rede stehenden A 4, sich fortlaufend verändern werden; und zwar eindeutig in Richtung zusätzliche Nutzung und damit zusätzlicher Belastung der Autobahnanlieger.

In diesen Fällen würde die Einrichtung einer Tempobegrenzung als vorbeugende Maßnahme die kommenden, zusätzlichen, negativen Auswirkungen teilweise abfedern können, bevor diese ihr volle schädigende Wirkung entfalten.

Zahlen des Bundesumweltamtes zur Entwicklung des Güterverkehrs

[http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/pi-2015-28\\_daten\\_zur\\_umwelt\\_zeigen\\_-\\_verkehr\\_beim\\_klimaschutz\\_noch\\_nicht\\_auf\\_kurs.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/pi-2015-28_daten_zur_umwelt_zeigen_-_verkehr_beim_klimaschutz_noch_nicht_auf_kurs.pdf)

Studie zu mehr Straßenverkehr durch XXL-LKWs

[http://www.xing-news.com/reader/news/articles/96824?newsletter\\_id=7398&xng\\_share\\_origin=email](http://www.xing-news.com/reader/news/articles/96824?newsletter_id=7398&xng_share_origin=email)

Prognose des Bundesamt für Güterverkehr

[http://www.xing-news.com/reader/news/articles/97412?newsletter\\_id=7428&xng\\_share\\_origin=email](http://www.xing-news.com/reader/news/articles/97412?newsletter_id=7428&xng_share_origin=email)

Steigende Kosten im Schienenverkehr begünstigen den Straßengüterverkehr

Süddeutsche Zeitung, online-Ausgabe, 23.09.2015

[http://www.xing-news.com/reader/news/articles/108570?newsletter\\_id=7952&xng\\_share\\_origin=email](http://www.xing-news.com/reader/news/articles/108570?newsletter_id=7952&xng_share_origin=email)

Rheinländische Handelskammern sagen Verdoppelung des LKW-Verkehrs voraus

<http://www.express.de/koeln/lkw-verkehr-wird-sich-verdoppeln-brummis-ueberrollen-das-rheinland,2856,28496866.html>

Mehr Todesopfer durch Feinstaub

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/luftverschmutzung-drei-millionen-menschen-sterben-jaehrlich-an-feinstaub-a-1053241.html>

**ANHÄNGE:**



Foto 2: Von dort kommt der Lärm: Blick Richtung Südwesten – nach Merzenich; noch 2,5 km geradeaus.

Zusatzinformation: auf dem im unteren rechten Bildabschnitt abgebildeten Fahrbahnsegment starben bisher vier Menschen.



Foto 3: Lärmquelle A 4 - Blick in Richtung Buir aus SW-Richtung, Beginn der 7,5 km langen Geraden



Foto 4: Hambachbahn 2015 (geschwärztes Gleisbett durch verlorene Ladung: Grob- und Feinstaubemissionen!) und A 4 n

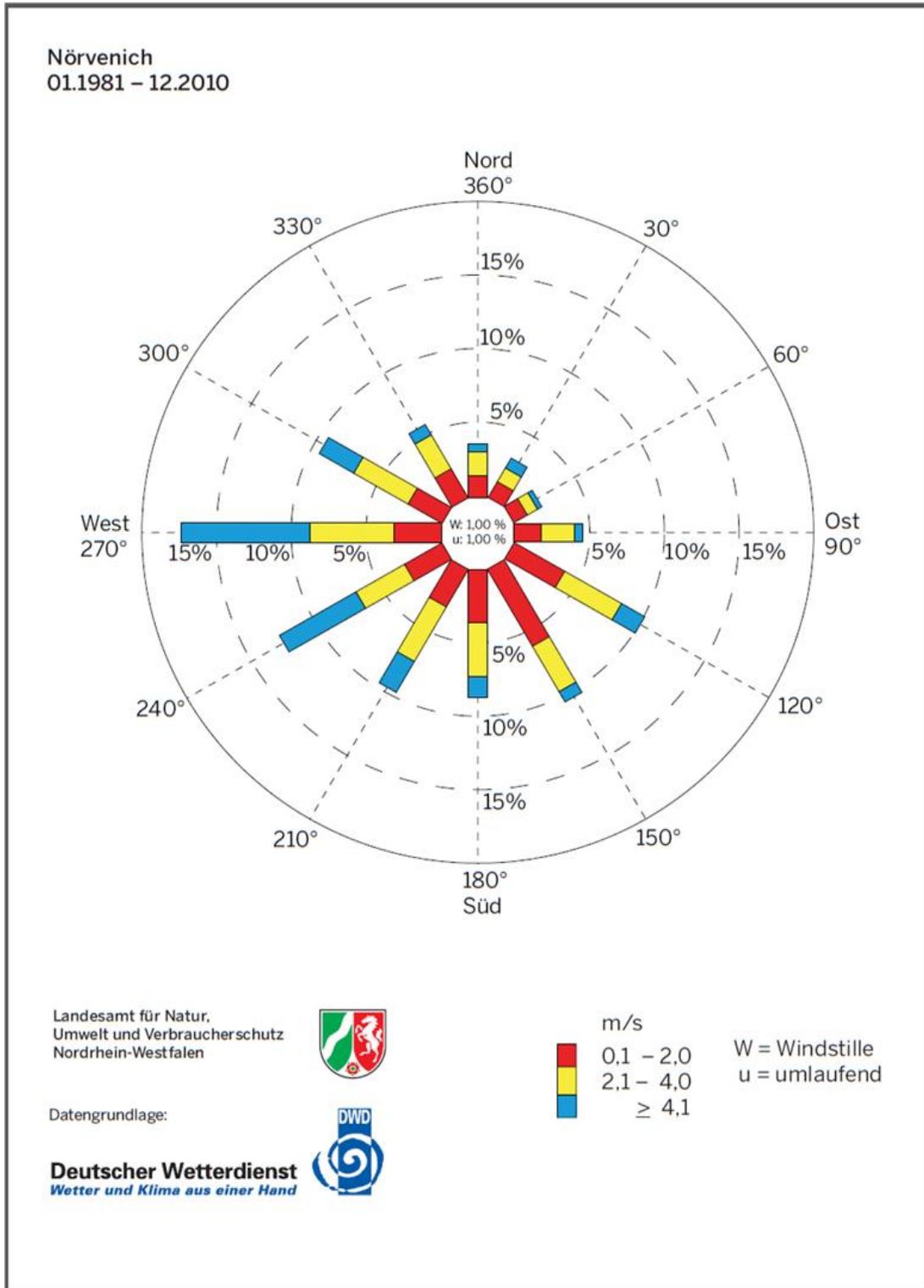
Fotos 2-4 von <http://forum.bauforum24.biz/forum/lofiversion/index.php/t31672-2550.html>



Foto 5: A 4, AK Kerpen (Eindhoven über A 4 und nicht A 61)

Quelle: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:A4\\_-\\_Kreuz\\_9,\\_Kerpen,\\_500m\\_-\\_geo-en.hlipp.de\\_-\\_12388.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:A4_-_Kreuz_9,_Kerpen,_500m_-_geo-en.hlipp.de_-_12388.jpg)

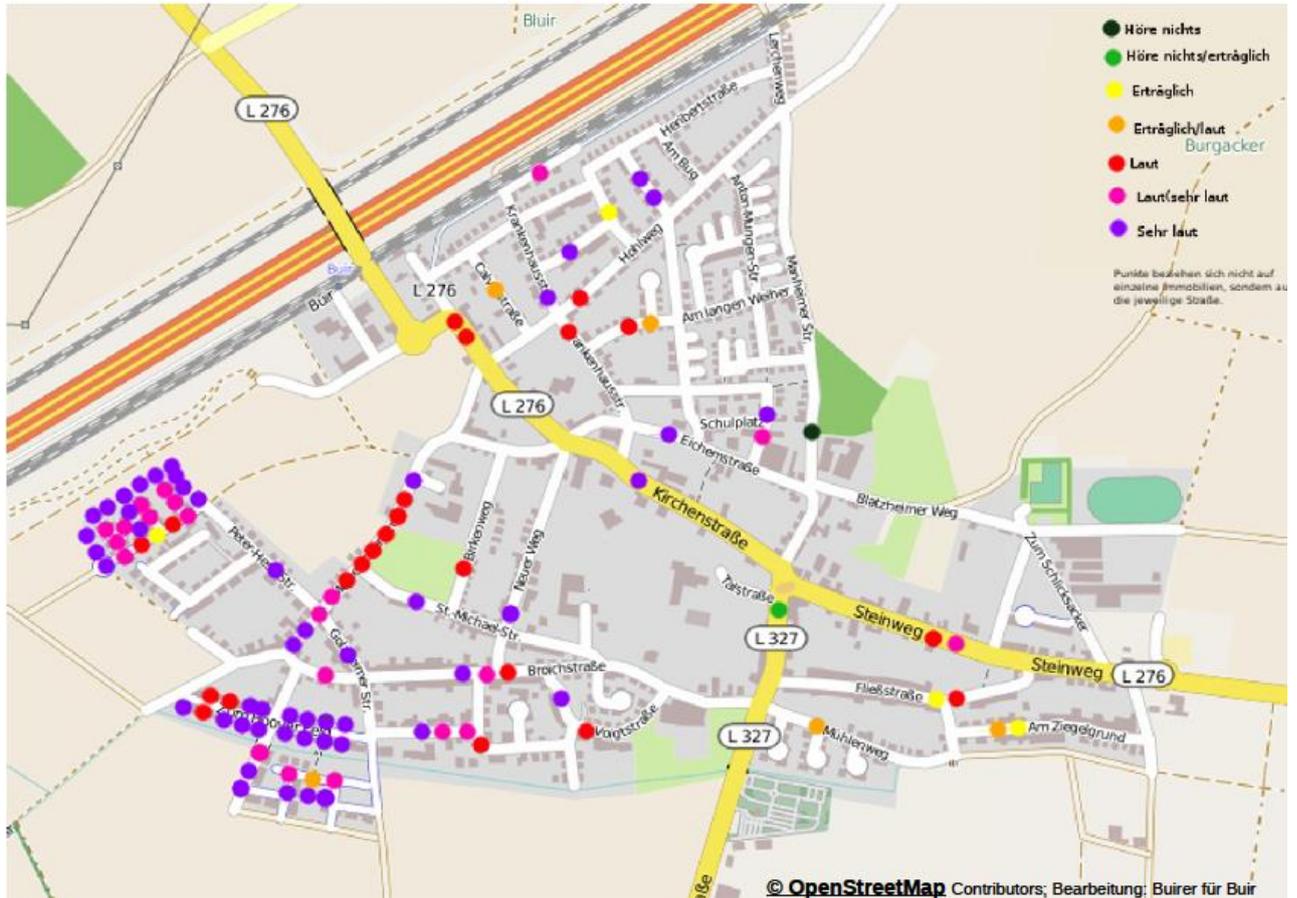
**Windverteilung Buir:**



(Nörvenich ist die Nachbargemeinde – Buir hat keine eigene meteorologische Station)

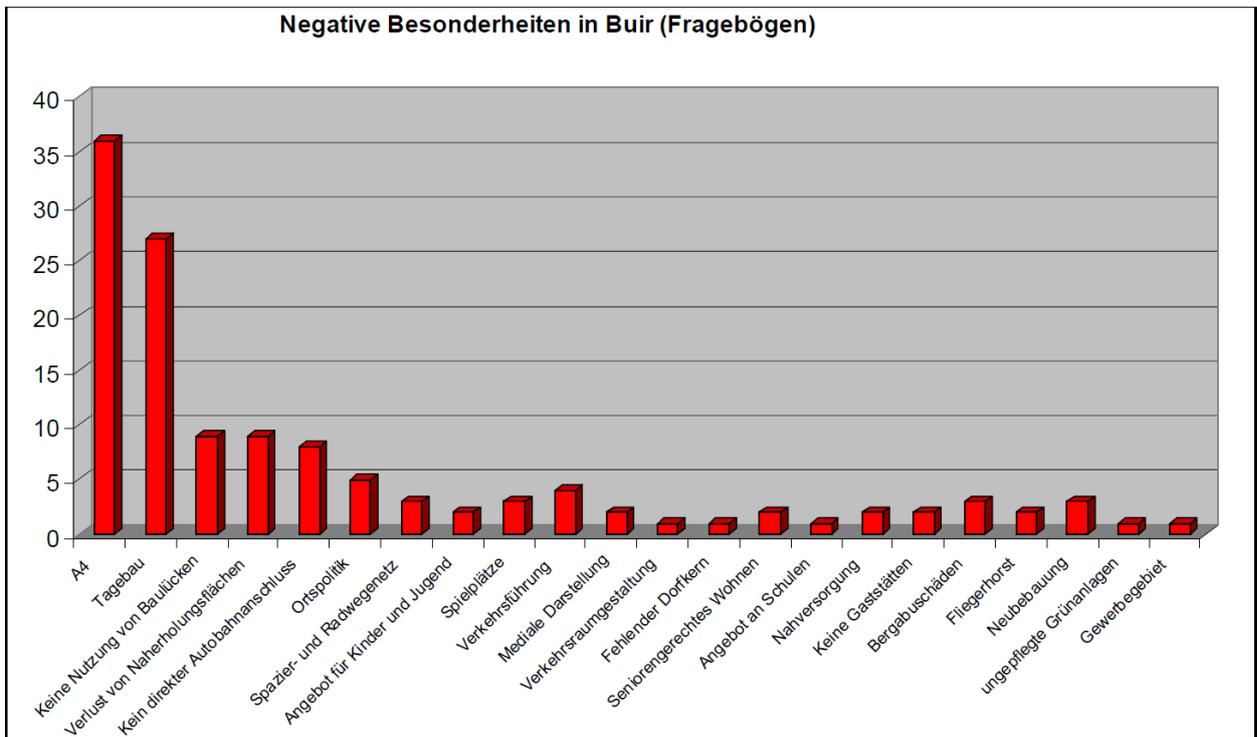
Urheber: LANUV NRW <http://www.klimaatlas.nrw.de/site/files/stationen/Nörvenich%20Windrose%201981-2010.pdf>

## Lärmkartierung Buir:



Urheber: Initiative Buirer für Buir

## Umfrageergebnis anlässlich einer Bürgerwerkstatt zur Dorfentwicklung:



Urheber: sgp architekten + stadtplaner BDA NAUMANN HACHTEL BAUER, Justus-von-Liebig-Straße 22, 53121 Bonn

Quelle: [http://www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708\\_8673\\_1.PDF?1436946810](http://www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708_8673_1.PDF?1436946810)

# Buir

**Dienstag, 15.09.2015, 18:00 Uhr**  
auf dem Buirer Wall

**Ökumenischer Nachbarschafts-  
gottesdienst** mit musikalischer Unter-  
stützung aus dem Dorf. Anschließend  
**gemeinsames Abendessen.**  
**Jeder bringt etwas mit und teilt.**

# Abschied von der Stille

**ein Jahr danach ...**

[www.buirerfuerbuir.de](http://www.buirerfuerbuir.de) / [www.facebook.com/buirerfuerbuir](https://www.facebook.com/buirerfuerbuir)

Plakat zu einer Aktion der Initiative Buirer für Buir



Ort, Adresse, POI...



<b>24h-Pegel (L-den)</b>
<b>Straße</b>
Schiene (Bund)
Schiene (Sonst.)
Flugverkehr
Industrie
<b>Nachtpegel (L-night)</b>
Schallquellen und Hindernisse

Hier starben  
bereits vier  
Menschen

Auch vier  
Todesopfer  
an dieser  
Stelle

Hambachbahn  
- zweigleisig -

BAB 4 neu  
- sechsspurig -

DB - Strecke  
- viergleisig -

**BUIR**

Vorherrschende Windrichtung (westlich)

**Polizeipräsidium  
Köln**



Polizeipräsidium Köln, 51101 Köln

Herrn  
Erhard Georg  
Am Obersten Bruch 52  
50170 Kerpen

06. November 2015

Seite 1 von 2

Aktenzeichen:

29.05.09 - IFG 02/15

bei Antwort bitte angeben

Dellhoven

Telefon 0221-229-2090

Telefax 0221-229-2092

DSB.Koeln

@polizei.nrw.de

Raum 404

Dienstgebäude:

Venloer Str. 354

Telefon 0221-229-0

Telefax 0221-229-2002

poststelle.koeln@polizei.nrw.de

www.koeln.polizei.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:

Alle Regionalzüge Richtung

Aachen, Mönchengladbach,

Stommeln, Düsseldorf und

Mehlem

DB-Linien S 12 und S 13

Haltestelle: Köln-Ehrenfeld

U-Bahn-Linien 3 und 4,

Straßenbahn-Linie 13

Haltestelle: Venloer Str./Gürtel

Bus-Linien 141 und 142

Haltestelle: Ehrenfeld

Zahlungen an

Landeskasse Düsseldorf

Kto-Nr.: 965 60

BLZ: 300 500 00 Helaba

TV-Nr.: 03036316

IBAN:

DE3430050000000096560

BIC: WELADEDXXX

**Auskunftersuchen gem. § 4 Informationsfreiheitsgesetz (IFG  
NRW)**

Unfallhäufigkeitszahlen auf dem verlegten Autobahnabschnitt der  
A 4 alt ./ neu

Ihre Anfrage vom 17.09.2015

Ihre Sachstandanfragen vom 26.10.2015 und 03.11.2015

Sehr geehrter Herr Georg,

Ihr an die Landratsbehörden des Rhein-Erft-Kreises sowie des Kreises  
Düren gerichtete Anfrage vom 17.09.2015 wurde zuständigkeitshalber  
an das Polizeipräsidium Köln übersandt, da das Autobahnnetz des  
Regierungsbezirkes Köln in die Zuständigkeit meiner Behörde fällt.

Ich möchte noch einmal bedauern, dass das „Zuständigkeitsgewirr“ zu  
einer verzögerten Antwort zu Ihren Lasten geführt hat. Dafür  
entschuldige ich mich.

Für die von Ihnen gewünschte Auskunft wurde eine Auswertung der  
Betriebskilometerbereich 35 – 47, in welchem die BAB 4 neugebaut  
wurde, zugrunde gelegt.

Sie baten um Daten für die Zeiträume 15.09.2013 bis 15.09.2014 (BAB  
4 alt) sowie 16.09.2014 bis 17.09.2015 (BAB 4 neu).

Die Jahreszeiträume wurden auf den 19.09.2014 abgestimmt, da an  
diesem Tag alle Fahrspuren auf den neuen Teil der BAB 4 verlegt  
waren.

Zahl der Verkehrsunfälle zwischen

dem <b>19.09.2014 (Eröffnung) und 18.09.2015</b>	180
Zahl der dabei verletzten Personen	53
Zahl der dabei getöteten Personen	1
Anzahl der Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit	21
Zahl der Verkehrsunfälle zwischen dem <b>19.09.2013 und 18.09.2014</b>	149
Zahl der dabei verletzten Personen	16
Zahl der dabei getöteten Personen	0
Anzahl der Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit	16

Den vorgenannten Zahlen liegen die hier registrierten Verkehrsunfälle zugrunde und enthalten auch die leichten Sachschadensunfälle.

Sie geben an, dass Sie diese Zahlen vergleichen möchten. Ich weise jedoch darauf hin, dass ein Vergleich der reinen Zahlen zwar auf den ersten Blick aussagekräftig scheint, aber nicht geeignet ist, die Unfallhäufigkeit und ihre Ursachen auszuwerten. Vielmehr müssen hier weitere Faktoren einbezogen werden, wie z. B. die veränderte Topografie, die Anzahl der Anschlussstellen alt/neu, etc..

Derartige Auswertungen werden hier nicht angestrengt, da eine Rückverlegung der Strecke nicht in Betracht kommt.

Ich kann Ihnen ferner mitteilen, dass für diesen Streckenabschnitt bisher noch keine sog. „Unfallhäufungsstelle“ identifiziert werden konnte. Grundsätzlich werden Unfallhäufungsstellen in der Unfallkommission thematisiert.

Ich hoffe Ihnen mit dieser Auskunft gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Dellhoven  
(Datenschutzbeauftragte)

**Polizeipräsidium  
Köln**



Polizeipräsidium Köln, 51101 Köln  
Herr  
Erhard Georg

Am Obersten Bruch 52  
50170 Kerpen

per Mail an: e.georg@gmail.com

25. Mai 2017  
Seite 1 von 2

Aktenzeichen:  
13.05.01

bei Antwort bitte angeben

POK Beck  
Telefon 0221-229-6062  
Telefax 0221-229-6072  
Tobias.Beck  
@polizei.nrw.de  
Raum 225

**Eingaben und Beschwerden**

Anfrage gem. § 4 Informationsfreiheitsgesetz NRW  
Ihre Anfrage vom 11.05.2017

Sehr geehrter Herr Georg,

Für die von Ihnen gewünschte Auskunft wurde eine Auswertung der Betriebskilometerbereich 35 – 47, in welchem die BAB 4 neugebaut wurde, zugrunde gelegt.

Es wurde der Zeitraum vom 19.09.2015 bis 19.09.2016 sowie das Halbjahr vom 20.09.2016 bis zum 19.03.2017 ausgewertet.

In den genannten Zeiträumen ereigneten sich folgende Verkehrsunfälle:

Zahl der Verkehrsunfälle zwischen dem 19.09.2015 und 19.09.2016	151
Zahl der dabei verletzten Personen	53
Zahl der dabei getöteten Personen	2
Anzahl der Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit	19

Zahl der Verkehrsunfälle zwischen dem 20.09.2016 und 19.03.2017	52
Zahl der dabei verletzten Personen	20
Zahl der dabei getöteten Personen	0
Anzahl der Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit	11

Den vorgenannten Zahlen liegen die hier registrierten Verkehrsunfälle zugrunde und enthalten auch die leichten Sachschadensunfälle.

Dienstgebäude:  
Heymannstraße 22,  
51373 Leverkusen

Telefon 0221-229-0  
Telefax 0221-229-2002  
poststelle.koeln@polizei.nrw.de  
www.koeln.polizei.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
DB-Linien RE 5, RE 1 und S 6  
Haltestelle: Leverkusen Mitte  
Bus-Linie 204  
Haltestelle: Zeppelinstraße

Zahlungen an  
Landeskasse Düsseldorf  
Kto-Nr.: 965 60  
BLZ: 300 500 00 Helaba  
TV-Nr.: 03036316  
IBAN:  
DE3430050000000096560  
BIC: WELADEDXXX

Die Halbjahresbetrachtung vom 20.09.2016 bis zum 19.03.2017 wurde gewählt, um eine Vergleichbarkeit der erhobenen Zahlen zu ermöglichen.

Seite 2 von 2

Im ausgewerteten Streckenabschnitt wurde bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Unfallhäufungsstelle registriert.

Ich hoffe, Ihnen mit meiner Auskunft geholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

gez. Tobias Beck