



MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

52. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 8. Dezember 1999

Nummer 66

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBl. NRW.) aufgenommen werden.

Glied.- Nr.	Datum	Titel	Seite
9221	9. 11. 1999	Gem. RdErl. d. Innenministeriums u. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr Auswertung von Straßenverkehrsunfällen.	1280

I.

9221

Auswertung von Straßenverkehrsunfällen

Gem. RdErl. d. Innenministeriums IV C 4 - 6262 -
u. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand,
Technologie und Verkehr - 633 - 75 - 05/2
v. 9. 11. 1999

Inhaltsübersicht

- 1 Allgemeines
 - 1.1 Ziel örtlicher Unfalluntersuchungen
 - 1.2 Unfallkommission (UK)
- 2 Sammeln und Aufbereiten von Daten zur örtlichen Unfalluntersuchung
 - 2.1 Gegenstand der örtlichen Unfalluntersuchung
 - 2.2 Unfallblattsammlung
 - 2.3 Unfalltypensteckkarten
 - 2.3.1 Einjahres-Steckkarten (alle Unfälle)
 - 2.3.2 Mehrjahres-Steckkarten
 - 2.4 Sondersteckkarten
 - 2.5 Sonstige Unfallübersichten
 - 2.6 Dateien
 - 2.6.1 Polzeispezifische Verkehrsunfalldatei (VUD/NRW)
 - 2.6.2 Örtliche Unfalldateien der Polizei
 - 2.6.3 Dateien der Straßenbaubehörden
 - 2.7 Weitergabe von Daten
- 3 Auswertung von Daten zur örtlichen Unfalluntersuchung
 - 3.1 Auswertung von Unfalltypensteckkarten
 - 3.2 Untersuchung von Unfallhäufungsstellen
 - 3.2.1 Unfallhäufungsstellen
 - 3.2.1.1 Voruntersuchung
 - 3.2.1.2 Nähere Untersuchung
 - 3.2.2 Streckenbezogene Untersuchung
 - 3.2.3 Gebietsbezogene Untersuchung
 - 3.2.4 Untersuchung von Unfällen in Wohngebieten
 - 3.2.5 Durchführende Behörde
 - 3.3 Aktenführung
- 4 Verbesserungsmaßnahmen
 - 4.1 Art und Durchführung der Maßnahmen
 - 4.2 Durchführungsmeldungen
 - 4.3 Vorher-/Nachher-Untersuchungen
- 5 Mitteilung an die Aufsichtsbehörde
- 6 Aufhebungsvorschrift

1 Allgemeines

Grundlage für die örtliche Unfalluntersuchung ist die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung. Die Durchführung der Unfallauswertung bei den Polizei-, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden richtet sich nach diesem Erlass. Ziel ist ein landesweites rechnergestütztes Verfahren zur Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Bis zu dessen Einführung können auf örtlicher Ebene eigene Anwendungen genutzt werden, wenn hierüber Einvernehmen zwischen Polizei- und Straßenverkehrsbehörde besteht. Ansonsten ist die Untersuchung in der bisherigen Form weiterzuführen.

1.1 Ziel örtlicher Unfalluntersuchungen

Verkehrsunfallstatistiken geben allgemein Aufschluss über die Entwicklung des Unfallgeschehens. Sie bedürfen aber der Ergänzung durch Untersuchungen der Straßenverkehrsunfälle auf

örtlicher Ebene, um wirksame Maßnahmen zur Unfallverhütung treffen zu können.

Mit Hilfe der örtlichen Unfalluntersuchung sollen besonders unfallbelastete Straßenbereiche frühzeitig erkannt und mögliche Zusammenhänge zwischen dem Unfallgeschehen und den Besonderheiten des Unfallorts einschließlich seiner Umgebung festgestellt werden. Das Hauptaugenmerk ist auf Verkehrsunfälle mit schweren Folgen zu legen.

Die örtliche Unfalluntersuchung dient

- den Polizeibehörden als Grundlage für Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung und -überwachung,
- den Straßenverkehrsbehörden als Entscheidungsgrundlage für verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen,
- den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.

Dabei ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den drei genannten Behörden unabdingbar.

Das Untersuchungsverfahren besteht im Wesentlichen aus folgenden Schritten:

- Erkennen von Stellen, Strecken und Flächen im Straßennetz mit auffälligem Unfallgeschehen;
- Analyse des Unfallgeschehens auf bestimmte Gleichartigkeiten und mögliche Zusammenhänge mit örtlichen Gegebenheiten;
- Veranlassen von Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren;
- Überprüfen der Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen (Vorher-/Nachher-Untersuchungen).

1.2 Unfallkommission (UK)

Straßenverkehrs-, Straßenbau- und Polizeibehörden haben im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeiten in gemeinsamer Verantwortung dafür zu sorgen, dass das Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung erreicht wird. Hierzu sind Unfallkommissionen einzurichten.

Einzelheiten über Organisation, Aufgaben und Arbeitsweise der Unfallkommissionen regelt die Anlage 1.

Anlage 1

2 Sammeln und Aufbereiten von Daten zur örtlichen Unfalluntersuchung

2.1 Gegenstand der örtlichen Unfalluntersuchung

In die örtliche Unfalluntersuchung sind alle Unfälle, die von der Polizei registriert worden sind, einzubeziehen. Zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen werden die Unfälle der Kategorien 1 bis 4 sowie alle Unfälle mit Fußgängern/Radfahrern zugrunde gelegt. Andere Unfälle mit Sachschaden (Kategorien 5 bis 7) sind dahingehend zu überprüfen, ob sie einzubeziehen sind. Als Grundlage für die Analyse des Unfallgeschehens dienen insbesondere:

- Unfallblattsammlungen,
- Unfalltypensteckkarten
(Einhjahreskarten für alle Unfälle, Mehrjahreskarten für Unfälle mit schwerem Personenschaden sowie mit Fußgänger- und Radfahrbeteiligung),
- sonstige Unfallübersichten,
- Dateien.

2.2 Unfallblattsammlung

Die Unfallblattsammlungen der Autobahnpolizei und der Kreispolizeibehörden bilden die Grundlage für die örtliche Unfalluntersuchung und enthalten, nach örtlichen Gesichtspunkten geglie-

dert, Unterlagen über alle Unfälle, bei denen eine Verkehrsunfallanzeige (VUA) oder das „Zusatzblatt zur Unfallmitteilung“ gefertigt worden ist.

In die Unfallblattsammlung ist eine Ausfertigung der Verkehrsunfallanzeige bzw. das „Zusatzblatt zur Unfallmitteilung“ aufzunehmen. Wird eine Unfallskizze gefertigt, ist eine Ausfertigung ebenfalls zur Unfallblattsammlung zu nehmen.

Darüber hinaus kann es zweckmäßig sein, sonstige schriftliche Unterlagen, die sich auf die Verkehrsverhältnisse, auf die Unfallentwicklung sowie auf vorgeschlagene oder getroffene Verbesserungsmaßnahmen beziehen, in der Unfallblattsammlung abzuliegen.

Die in der Unfallblattsammlung abgelegten Unterlagen sind mindestens fünf Jahre aufzubewahren.

Im übrigen gelten die Hinweise für die „Unfallblattsammlung“ (Anlage 2).

Anlage 2

2.3 Unfalltypensteckkarten

Die Autobahnpolizei und die Kreispolizeibehörden führen auf der Grundlage der polizeilich registrierten Unfälle Unfalltypensteckkarten.

Einzelheiten dazu regeln die „Hinweise für das Führen der Unfalltypensteckkarten“ (Anlage 3 Nr. 3.1).

Anlage 3

Die Karten lassen Unfallhäufungen frühzeitig erkennen und machen darüber hinaus deutlich, ob Personen verletzt oder getötet wurden und ob die Unfälle durch gleichartige Bewegungsvorgänge zustande gekommen sind. Zur Charakterisierung der Unfälle dienen Unfalltypen (Anlage 3 Nr. 3.2); sie beschreiben unfallauslösende Verkehrsvorgänge oder Konfliktsituationen.

Die Karten sind von den betreffenden Kreisen, kreisfreien Städten sowie Mittlere und Großen kreisangehörigen Städten den Kreispolizeibehörden kostenlos in den gem. Anlage 3 Nr. 3.1.1 vorgesehenen Maßstäben zur Verfügung zu stellen. Die Autobahnpolizei erhält ihre Karten kostenlos von den Landschaftsverbänden.

2.3.1 Einjahres-Steckkarten (alle Unfälle)

Die Autobahnpolizei und die Kreispolizeibehörden stecken auf den Unfalltypensteckkarten, mit denen das gesamte Unfallgeschehen des jeweils laufenden Kalenderjahres dargestellt wird, die polizeilich registrierten Unfälle aller Kategorien.

2.3.2 Mehrjahres-Steckkarten

Neben den Einjahres-Steckkarten sind von der Autobahnpolizei und den Kreispolizeibehörden Mehrjahres-Steckkarten (in der Regel für den Zeitraum von drei Jahren) für Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden sowie bei Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung auch mit leichtem Personenschaden zu führen.

Mehrmjahres-Steckkarten sind erforderlich, weil Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten sowie mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung in der Einjahres-Steckkarte häufig nicht besonders hervortreten. Die Erfahrung zeigt aber, dass es an bestimmten Stellen oder in bestimmten Bereichen bei insgesamt geringem Unfallgeschehen häufig zu solchen Unfällen kommt, deren Verhütung ein besonders wichtiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist. Derartige Unfallhäufungen werden in der Mehrjahres-Steckkarte eher erkennbar.

2.4 Sondersteckkarten

Unfälle, die für eine bestimmte Auswertung von Interesse sind, können in besonderen Steckkarten (in der Regel für mehrere Jahre) dargestellt werden.

Das können z. B. sein:

- Unfälle mit Kindern,
- Unfälle mit „Jungen Erwachsenen“,
- Schulwegverkehrsunfälle,
- Unfälle mit Straßenbahnen und Bussen des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Unfälle mit Radfahrern und/oder Fußgängern,
- Alkohol-, Drogen-, Medikamenteneinfluss beim Fahrzeugführer.

Sondersteckkarten sind in der Regel entbehrlich, wenn Mehrjahres-Steckkarten für alle Unfälle mit schwerem Personenschaden und entsprechenden Sondermerkmalen geführt werden.

2.5 Sonstige Unfallübersichten

Die Autobahnpolizei und die Kreispolizeibehörden können für die Untersuchung des Unfallgeschehens auf längeren Abschnitten (z. B. für klassifizierte Straßen) Streckenübersichten fertigen. Es empfiehlt sich, diese regelmäßig in Jahresabständen zu erstellen, wobei aus organisatorischen Gründen die Termine für die einzelnen Strecken über das ganze Jahr verteilt werden sollten.

Beispiele für Streckenübersichten sind in der Anlage 4 aufgeführt. Die dargestellten Verfahren eignen sich insbesondere für ländliche Bereiche, um das Unfallgeschehen - z. B. zwischen zwei Ortschaften - regelmäßig zu überprüfen und die Ergebnisse der Auswertung der Steckkarten in anderer Form der Unfallkommission zugänglich zu machen.

Anlage 4

2.6 Dateien

Für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen kann es zweckmäßig sein, die Daten der „Polizeispezifischen Verkehrsunfalldatei“ (VUD NRW), örtliche Verkehrsunfalldateien sowie Dateien der Straßenbaubehörden bzw. des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik (LDS NRW) heranzuziehen.

2.6.1 Polizeispezifische Verkehrsunfalldatei (VUD NRW)

Die Zentralen Polizeitechnischen Dienste (ZPD NRW) führen die „Polizeispezifische Verkehrsunfalldatei“. Die Datei beinhaltet alle meldepflichtigen Verkehrsunfälle. Verkehrsunfälle der Kategorie 5 werden nur zahlenmäßig erfasst.

Die Eingabe, Bearbeitung und Auswertung sind durch gesonderte Erlasse geregelt.

2.6.2 Örtliche Unfalldateien der Polizei

Die Autobahnpolizei und die Kreispolizeibehörden können örtliche Dateien über Verkehrsunfälle führen.

2.6.3 Dateien der Straßenbaubehörden

Die Straßenbaulastträger führen straßenbezogene Dateien (z. B. Straßenquerschnitte, Verkehrsmengen, Unfälle).

2.7 Weitergabe von Daten

Anonymisierte Verkehrsunfalldaten können an Behörden und Institutionen, die Verkehrssicherheitsarbeit betreiben, weitergegeben werden. Einzelheiten regeln die Polizeibehörden und die Straßenverkehrs- und -baubehörden in eigener Zuständigkeit.

Werden rechnergestützte Verfahren genutzt, ist ein regelmäßiger Datenaustausch zwischen Polizei- und Straßenverkehrsbehörde sicherzustellen. Einzelheiten der Übergabe/Übernahme sind zwischen den Beteiligten abzustimmen.

3 Auswertung von Daten zur örtlichen Unfalluntersuchung

3.1 Auswertung von Unfalltypensteckkarten

Die Polizei wertet die Unfalltypensteckkarten (vgl. Anlage 3 Nr. 3.1) regelmäßig aus, um frühzeitig Unfallhäufungsstellen (UHSt) im Straßennetz zu erkennen. Über festgestellte Unfallhäufungsstellen unterrichtet die Polizei die Straßenverkehrsbehörde solange, bis die Voraussetzungen für eine rechnergestützte Identifikation von Unfallhäufungsstellen im Rahmen eines landesweiten Verfahrens bei der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde geschaffen sind.

Die Sachgebiete/Dezernate für Verkehrsangelegenheiten der Autobahnpolizei und der Kreispolizeibehörden haben Erkenntnisse aus der örtlichen Unfalluntersuchung den zuständigen Polizeiautoren mitzuteilen, damit diese Erkenntnisse bei der Verkehrsunfallbekämpfung berücksichtigt werden können.

Bei Verkehrsunfällen an Schnittstellen zwischen

- Bundesautobahnen und dem Basisstraßennetz und/oder
- zwei Zuständigkeitsbereichen

ist der jeweils angrenzenden Polizeibehörde eine Durchschrift der Verkehrsunfallanzeige oder des Zusatzblattes zur Unfallmitteilung zuzusenden, damit diese Unfälle in die dortige Auswertung einbezogen werden können.

3.2 Untersuchung von Unfallhäufungsstellen

3.2.1 Unfallhäufungsstellen

3.2.1.1 Voruntersuchung

Werden in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr die in der Anlage 5 festgelegten Richtwerte erreicht oder überschritten, so handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle (UHSt). In diesen Fällen ist eine Voruntersuchung durchzuführen. Dies geschieht solange bei der Polizei, bis ein rechnergestütztes Verfahren zur Verfügung steht. Die Voruntersuchung erstreckt sich insbesondere darauf, ob an Knotenpunkten oder auf Strecken örtliche und zeitliche Verhältnisse (z.B. schlechte Sicht, Nässe, Dunkelheit, Glätte, Wildwechsel) als Unfallursache mitgewirkt haben können oder gleiche Konfliktsituationen (siehe Anlage 3 Nr. 3.2) erkennbar sind.

Unfallhäufungsstellen und das Ergebnis der Voruntersuchung sind allen in der Unfallkommission vertretenen Behörden unter Verwendung der Formblätter (Anlage 7) ggf. mit Abhilfeschlägen mitzuteilen. Jede UHSt erhält dabei eine fortlaufende Nummer mit Angabe des Jahres, in dem sie erstmalig festgestellt wurde (z.B. 1/96). Diese Nummer wird solange beibehalten, bis die UHSt beseitigt ist, d. h. bis zum erfolgreichen Abschluss der Vorher-/Nachher-Untersuchung. Tritt eine UHSt innerhalb von 5 Jahren erneut auf, so ist die UHSt wieder unter der ursprünglich vergebenen Nummer zu führen. Dem Vorgang ist ein Unfalldiagramm (Anlage 6) ggf. mit Fotos beizufügen.

Ereignen sich an der Unfallhäufungsstelle nach der ersten Meldung weitere Verkehrsunfälle, sind diese ebenfalls zu untersuchen und nachzumelden. Die Voruntersuchung soll auch dann schon durchgeführt werden, wenn sich die Entstehung einer UHSt deutlich abzeichnet.

3.2.1.2 Nähere Untersuchung

Straßenverkehrs- und -baubehörden haben nach dem Ergebnis der Voruntersuchung zu prüfen, ob unverzüglich Abhilfe geschaffen werden kann oder ob sie zunächst eine nähere Untersuchung durchführen müssen. Diese erstreckt sich insbe-

sondere auf die örtliche Situation (z.B. Straße, Umfeld, Verkehrsablauf/-regelung) unter Berücksichtigung

- der Darstellung in der Verkehrsunfallanzeige und
- des Unfallgeschehens der Vorjahre.

Dazu kann es erforderlich sein, dass

- die Straßenbaubehörde Verkehrserhebungen, -betrachtungen durchführt und darüber Unterlagen/Diagramme erstellt,
- die Straßenverkehrsbehörde oder die Polizei Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrsbetrachtungen vornimmt,
- gemeinsame Ortsbesichtigungen mit der Polizei erfolgen.

Die Ergebnisse der näheren Untersuchung werden in der Unfallkommission erörtert. Die Unfallkommission legt dann die erforderlichen Maßnahmen fest, die die zuständigen Behörden kurzfristig umzusetzen haben.

3.2.2 Streckenbezogene Untersuchung

Es kann erforderlich sein, im Zuge einer Straße nicht nur die Unfallhäufungsstellen, sondern ganze Straßenabschnitte zu untersuchen, die wegen der Schwere, Gleichartigkeit oder Anzahl der Unfälle auffallen. Dabei sind die Unfalldaten mit den Straßen- und Verkehrsdaten zu verknüpfen. Ergebnis dieser streckenbezogenen Untersuchung sollten verkehrsregelnde und/oder bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Unfallsituation sein. Basis der Untersuchung können neben den Einjahres- bzw. Mehrjahres-Steckkarten die Ermittlung von Unfallrate, Unfalldichte und Unfallkostenrate (siehe Anlage 8) der auffälligen Strecken und ein Vergleich dieser Ergebnisse z.B. mit Landesmittelwerten, Werten für anschließende oder vergleichbare Straßenabschnitte usw. sein.

3.2.3 Gebietsbezogene Untersuchung

Eine gebietsbezogene Untersuchung kann notwendig sein, wenn Unfälle eines Typs oder Unfälle eines Sondermerkmals (siehe Anlage 3 Nr. 3.2 und Nr. 3.3.1) in dem betrachteten Gebiet das Unfallgeschehen auffällig bestimmen. Im Übrigen gelten die Ausführungen unter Nr. 3.2.2 sinngemäß.

Ob eine gebietsbezogene Untersuchung durchzuführen ist, entscheidet die Unfallkommission.

3.2.4 Untersuchung von Unfällen in Wohngebieten

In Wohngebieten liegen die Unfallorte meist so gestreut, dass Häufungen selten auftreten.

Um auch hier die Unfallentwicklung beurteilen zu können, ist es zweckmäßig, entsprechende Gebiete festzulegen, um damit eine flächenhafte Begrenzung des Straßennetzes zu erreichen. Solche Gebiete können dann hinsichtlich ihrer Unfallentwicklung miteinander und/oder durch eine Vorher-/Nachher-Untersuchung verglichen werden; so lässt sich beispielsweise die Wirkung von Tempo-30-Zonen flächenhaft überprüfen.

3.2.5 Durchführende Behörde

Die strecken- und gebietsbezogenen Untersuchungen sowie die Untersuchung von Unfällen in Wohngebieten sind von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen, die dabei von der Polizei, z.B. durch Übersendung von Ablichtungen der Verkehrsunfallanzeigen, und der Straßenbaubehörde unterstützt werden kann.

3.3 Aktenführung

Die in der Unfallkommission vertretenen Behörden führen Einzelakten über die jeweilige Unfallstelle/-häufungsstelle und halten sie auf dem

Anlage 5

Anlage 7

Anlage 6

Anlage 8

aktuellen Stand. In die Akten sind alle spezifischen Informationen aufzunehmen, insbesondere

- die Ergebnisse der Voruntersuchung und der näheren Untersuchung,
- Niederschriften der Unfallkommission,
- andere verkehrliche Maßnahmen, die unabhängig von den Beschlüssen der Unfallkommission angeordnet oder vorgenommen wurden,
- beschlossene Verbesserungsmaßnahmen und der Zeitpunkt ihrer Realisierung,
- vergleichende Untersuchungen.

4. Verbesserungsmaßnahmen

4.1 Art und Durchführung der Maßnahmen

Entsprechend den Ergebnissen der Unfallauswertungen sind geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Dabei kommen sowohl Sofortmaßnahmen als auch längerfristige Maßnahmen, die einer entsprechenden Vorbereitungszeit bedürfen, in Betracht. Wenn bauliche Maßnahmen vorgesehen werden, bis zu deren Realisierung ein längerer Zeitraum für Planung und Bau erforderlich ist, muss die Unfallkommission provisorische Zwischenlösungen als Sofortmaßnahmen festlegen. Dazu gehören die Anordnung von Verkehrseinrichtungen, Verkehrszeichen, Markierungen sowie bauliche Veränderungen, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit.

Die VwV-StVO und deren Ergänzungen durch entsprechende Runderlasse des Innenministeriums und des Verkehrsministeriums sowie die einschlägigen Veröffentlichungen geben einen Anhalt für mögliche Maßnahmen.

Bei der Maßnahmenfindung sind folgende Hinweise zu beachten:

- Sofortmaßnahmen sind kurzfristig durchzuführen;
- aus einzelnen schwerwiegenden Unfällen dürfen erst dann Maßnahmen abgeleitet werden, wenn diese Unfälle zuvor analysiert und das zurückliegende Unfallgeschehen in die Betrachtungen einbezogen worden sind;
- erfolgreiche Maßnahmen an einer Unfallhäufungsstelle dürfen nicht ohne weiteres auf eine ähnliche Unfallhäufungsstelle übertragen werden;
- bei der Entscheidung über Maßnahmen ist immer zu prüfen, ob sich dadurch u.U. Unfälle anderen Typs ergeben bzw. sich das Unfallgeschehen in andere Bereiche verlagert;
- Verkehrsregelungs- oder Überwachungsmaßnahmen sollten, wenn es bauliche Lösungen gibt, nur eine Zwischenlösung sein;
- eine seit zwei und mehr Jahren nicht beseitigte UHSt gilt nicht dann schon als beseitigt, wenn sie im letzten Jahr nicht wieder aufgetreten ist. Geplante Maßnahmen sind weiter zu verfolgen, es sei denn, die Unfallkommission hat festgestellt, dass keine Maßnahmen mehr erforderlich sind.

Zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen können ggf. Rangfolgen gebildet werden. Hinweise

enthält das „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ – Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten (Ausgabe 1998), der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

4.2 Durchführungsmeldungen

Den Vollzug der angeordneten verkehrsregelnden/baulichen Maßnahmen teilt die Straßenbaubehörde unverzüglich der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei nach dem Muster der Anlage 7, Vordruck 7.3 mit.

In den Akten und auf den Steckkarten ist das Datum der Änderung zu vermerken, damit durch „Vorher-/Nachher-Vergleich“ die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen geprüft werden kann (Anlage 3 Nr. 3.3.2).

4.3 Vorher-/Nachher-Untersuchungen

Ein „Vorher-/Nachher-Vergleich“ ist gemäß Anlage 7, Vordruck 7.4 von den Straßenverkehrsbehörden in der Regel nach 12 Monaten durchzuführen.

Durch den „Vorher-/Nachher-Vergleich“ werden die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen nach Durchführung der Maßnahmen festgestellt.

Grundsätzlich sind Aussagen über die Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen, d.h. über Unterschiede zwischen Unfallkenngrößen bzw. Unfallzahlen, um so verlässlicher, je umfangreicher das zur Verfügung stehende Datenmaterial ist. Ggf. sind der Untersuchungszeitraum zu verlängern und/oder die Anzahl der vergleichbaren Untersuchungsbereiche zu erweitern.

Das Ergebnis der „Vorher-/Nachher-Untersuchung“ ist in der Unfallkommission zu behandeln. Die Unfallkommission hat dann festzustellen, ob die Kriterien für eine UHSt noch vorliegen.

Die Bearbeitung einer UHSt kann sich vom erstmaligen Auftreten bis zur endgültigen Beseitigung, d.h. bis zum erfolgreichen Abschluss der „Vorher-/Nachher-Untersuchung“, über mehrere Jahre hinziehen. Für diesen Fall und im Falle des Wiederauftretens einer UHSt wird die Verwendung des Vordrucks 7.5 (siehe Anlage 7) empfohlen.

5 Mitteilung an die Aufsichtsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörden haben ihrer Aufsichtsbehörde die Unfallhäufungsstellen zu melden, die zwei Jahre und älter sind und bei denen

- von der Unfallkommission bauliche, verkehrsbehördliche oder polizeiliche Maßnahmen beschlossen, aber nicht realisiert wurden,
- Verbesserungsmaßnahmen ohne Erfolg durchgeführt worden sind,
- bauliche Maßnahmen mit langjährigen Planungs- und Planfeststellungsverfahren in Frage kommen.

6 Aufhebungsvorschriften

Der Gem. RdErl. des Innenministers – IV C 5 – 6231 – u. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr – IV A 3 – 75-05/4 – 43/83 – v. 14. 12. 1983 (SMBl. NRW. 9221) „Auswertung von Straßenverkehrsunfällen – Örtliche Untersuchungen, Verbesserungsmaßnahmen –“ wird hiernit aufgehoben.

Anlagen

- 1 Unfallkommission
 - 1.1 Organisation
 - 1.2 Aufgaben
 - 1.3 Arbeitsweise
 - 1.3.1 Sitzungen
 - 1.3.2 Arbeitsmittel
 - 1.3.3 Teilnehmer
 - 1.3.4 Ortsbesichtigungen
 - 1.3.5 Aktuelle Anlässe
 - 1.3.6 Niederschrift
 - 1.3.7 Meinungsverschiedenheiten
 - 1.3.8 Öffentlichkeitsarbeit
- 2 Unfallblattsammlung
- 3 Unfalltypen-Steckkarten
 - 3.1 Hinweise für das Führen der Unfalltypen-Steckkarten
 - 3.1.1 Kartenmaterial
 - 3.1.2 Darstellung der Unfälle
 - 3.2 Unfalltypen
 - 3.3 Sondermerkmale/Sonstige Markierungen
 - 3.3.1 Sondermerkmale
 - 3.3.2 Sonstige Markierungen
- 4 Darstellung des Unfallgeschehens
 - 4.1 Signaturen des Unfalldiagramms
 - 4.2 Symbole
- 5 Verfahren zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen
 - 5.1 Allgemeines
 - 5.2 Eingangsgrößen
 - 5.3 Richtwerte
 - 5.4 Anwendung der Tabelle und der Diagramme
- 6 Unfalldiagramm
 - 6.1 Inhalt
 - 6.2 Gestaltung
 - 6.3 Signaturen
 - 6.4 Anwendungsbeispiele
 - 6.5 Betrachtungszeitraum
- 7 Formulare für die Bearbeitung von Unfallhäufungen
 - 7.1 Unfallmeldeblatt (Meldungen über eine Unfallhäufungsstelle)
 - 7.2 Unfalldatenliste zum Unfallmeldeblatt
 - 7.3 Vollzugsmeldung
 - 7.4 Übersicht zur Vorher-/Nachher-Untersuchung
 - 7.5 Mehrjährige Unfallhäufungsstellen
- 8 Relative Unfallkenngrößen
 - 8.1 Allgemeines
 - 8.2 Unfallrate (UR)
 - 8.3 Unfallkostenrate (UKR)
 - 8.4 Unfalldichte (UD)
 - 8.5 Weitere Kenngrößen
- 9 Unfallkostensätze
- 10 Begriffe, Definitionen

Anlage 1

1 Unfallkommission (UK)

1.1 Organisation

	Örtliche Unfallkommission	Überörtliche Unfallkommission	Autobahn- Unfallkommission
Straßen- gruppe	Gemeindestraßen, Orts- durchfahrten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in der Baulast der Gemein- den	Bundesstraßen in der Bau- last des Bundes, Landes- straßen in der Baulast der Landschaftsverbände und Kreisstraßen in der Baulast der Kreise	Autobahnen (Zeichen 330 StVO)
Bereich	Im Bereich der Gemeinde	Im Bereich eines Kreises	Im Bereich einer Bezirks- regierung
Federfüh- rung, Vorsitz	In Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbe- hörden dieser Städte; im übrigen die Straßenver- kehrsbehörden der Kreise und kreisfreien Städte	In kreisangehörigen Städten die Kreisordnungsbehörden der Kreise; im übrigen die Straßenverkehrsbehörden der kreisfreien Städte	Bezirksregierung (Dez. 53)
ständige Mitglieder	Kreispolizeibehörde, Gemeinde als Straßenbau- lastträger	Kreispolizeibehörde, Kreise und Landschaftsverbände als Straßenbaulastträger bzw. Auftragsverwaltung, in Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbe- hörden dieser Städte	Bezirksregierung (Dez. 26), Landschaftsverband als Straßenbauverwaltung

1.2 Aufgaben

Die Unfallkommission hat das Verkehrsunfallgeschehen zu beobachten, auszuwerten und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu beraten und zu beschließen. Sie hat die zeitgerechte Durchführung der Maßnahmen und die anschließende Entwicklung des Unfallgeschehens zu beobachten und ggf. ergänzende Maßnahmen zu treffen.

1.3 Arbeitsweise

1.3.1 Sitzungen

Grundsätzlich hat mindestens eine Sitzung im ersten Quartal jeden Jahres stattzufinden, zu der die federführende Straßenverkehrsbehörde einlädt. Auf Antrag eines Mitgliedes können zusätzliche Sitzungen einberufen werden.

Der Einladung sind folgende Unterlagen beizufügen:

- Tagesordnung,
- Übersicht der Unfallhäufungsstellen,
- vorläufige Ergebnisse der Unfallauswertung (nach Möglichkeit),
- Abhilfeschläge (soweit vorhanden).

1.3.2 Arbeitsmittel

Bei den Sitzungen sollten verfügbar sein:

- Unfalltypensteckkarten,
- Übersichtspläne der relevanten Strecken und Knoten,
- Lagepläne der Unfallstellen,
- Unfalldiagramme,
- Aktuelle Ergebnisse von Verkehrszählungen,
- Verkehrsmengenkarte,
- Fotos oder Videoaufnahmen der Unfallstellen,
- Darstellung der Verkehrs- und Unfallsituation aus vorangegangenen Jahren.

} soweit
vorhanden

1.3.3 Teilnehmer

Neben den ständigen Mitgliedern können auch Vertreter weiterer Behörden und Institutionen zu den Sitzungen eingeladen werden.

1.3.4 Ortsbesichtigungen

Um Auswirkungen der Örtlichkeit auf das Unfallgeschehen feststellen zu können, sind bei Bedarf gemeinsame Ortsbesichtigungen durchzuführen. Die Ergebnisse sind von der Straßenverkehrsbehörde in einer Niederschrift festzuhalten und allen Teilnehmern zur Kenntnis zu geben.

1.3.5 Aktuelle Anlässe

Die Mitglieder der Unfallkommission informieren sich auch außerhalb der Sitzungen gegenseitig über wichtige Sachverhalte und Erkenntnisse, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind und vereinbaren ggf. aus aktuellem Anlass kurzfristig Sofortmaßnahmen.

Ergeben sich bei Unfällen der Kategorien 1 bis 4 Anhaltspunkte für örtliche unfallbegünstigende Faktoren, so ist unverzüglich zu einer Besprechung - ggf. mit Ortsbesichtigung - einzuladen. Hierzu ist vorher eine Unfalluntersuchung durchzuführen.

1.3.6 Niederschrift

Über jede Sitzung der Unfallkommission ist vom Vorsitzenden eine Niederschrift zu fertigen. In die Niederschrift sind der Stand der bei der vorangegangenen Sitzung beschlossenen Maßnahmen und Ergebnisse von Vorher-/Nachher-Untersuchungen aufzunehmen.

Die Niederschrift ist möglichst kurzfristig allen Mitgliedern zu übersenden.

Eine Ausfertigung der Niederschrift ist der Aufsichtsbehörde unverzüglich vorzulegen.

1.3.7 Meinungsverschiedenheiten

Kommt es zwischen den in der Unfallkommission vertretenden Behörden zu keiner Einigung über notwendige Verbesserungsmaßnahmen, entscheidet die Aufsichtsbehörde.

1.3.8 Öffentlichkeitsarbeit

Die Arbeit der Unfallkommission und deren Ergebnisse sind im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit bekannt zu machen.

Anlage 2

2 Unfallblattsammlung

Es empfiehlt sich, die Unterlagen wie folgt zu ordnen:

- Autobahnen (nach Nummern),
- Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen (nach Nummern und/oder Straßennamen),
- Gemeindestraßen (nach Straßennamen [alphabetisch] oder Schlüsselnummern).

Gegebenenfalls ist eine Unterteilung in Straßenabschnitte vorzunehmen. Verkehrsknoten sind als räumliche Einheit zu behandeln und der höherwertigen Straße (höhere Klassifizierung oder Vorfahrtstraße) zuzuordnen. Zuständigkeitsgrenzen der Kommunalverwaltung und/oder der Polizeidienststellen sind zu berücksichtigen.

Die Unterlagen sind mit der Bezeichnung der Straßen bzw. des Knotens zu versehen. Durch gleichfarbige Einlegestreifen über dem Beschriftungsschild können gleichartige Straßen oder auch Verkehrsknoten gekennzeichnet werden. Zusammengehörige Abschnitte sind durch Reiter gleicher Farbe zu kennzeichnen. Die eingeleiteten Vorgänge sind fortlaufend zu nummerieren. Es kann ein Straßenplan vorgeheftet werden, in dem jeder Unfall mit der fortlaufenden Nummer nach seinem Ort markiert ist. Müssen mehrere Akten für einen Straßenraum angelegt werden, ist auf dem Beschriftungsschild die laufende Nummer der Akte anzugeben. Außerdem sind Zusammengehörigkeitsreiter anzubringen.

Originale aus der Unfallblattsammlung sind nicht an Andere abzugeben.

In begründeten Einzelfällen können unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen Einsicht gewährt oder Kopien versandt werden.

3 Unfalltypen-Steckkarten

3.1 Hinweise für das Führen der Unfalltypen-Steckkarten

Die Darstellung und Auswertung der Verkehrsunfälle in der Unfalltypen-Steckkarte ist solange in der bisherigen Form oder einer vergleichbaren Dokumentation durch die Polizei vorzunehmen, bis ein rechnergestütztes Verfahren geschaffen ist.

3.1.1 Kartenmaterial

Es kommen Karten mit folgenden Maßstäben in Frage:

- Außerortsbereiche	1:10000 bis 25000,
- Innerortsbereiche	
Orte bis 10000 Einwohner	1:10000 bis 15000,
Orte bis 100000 Einwohner	1: 5000 bis 10000,
Orte über 100000 Einwohner	1: 2500 bis 5000,
Kernbereiche	1: 1000 bis 2500,
- Autobahnen	1:10000 bis 50000.

Werden Teile der Karte zu unübersichtlich, können für z.B. Ortsbereiche oder Stadtkerne besondere Karten mit größerem Maßstab verwendet werden. Es muss erkennbar sein, dass für Teilbereiche besondere Karten vorhanden sind.

Es wird empfohlen, schwarz-weiße Karten zu verwenden und darin die von den Kommunen bestimmten Verkehrsstraßen mit (hellblauer) Farbe, Lichtzeichenanlagen durch einen (roten) Kreis zu kennzeichnen.

3.1.2 Darstellung der Unfälle

Jeder Unfall ist mit einer farbigen Nadel zu stecken. Ereigneten sich an einer Straßenstelle mehrere Unfälle, so sind die Nadeln in einer Reihe so zu stecken, dass das Unfallgeschehen an diesem Punkt deutlich erkennbar wird.

Unfälle, die sich außerhalb der Straße (z.B. Parkplätze, Tankstellengelände) ereignet haben, sind neben der Straße zu stecken.

Die Unfallkategorien (Anlage 10) sind wie folgt darzustellen:

- sonstiger Sachschadensunfall (Kat. 5 bis 7)	2,5 mm Nadelkopfgroße,
- Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (USS, Kat. 4)	4,0 mm Nadelkopfgroße,
- Unfälle mit Leichtverletzten (ULV, Kat. 3)	6,0 mm Nadelkopfgroße,
- Unfälle mit Schwerverletzten (USV, Kat. 2)	8,0 mm Nadelkopfgroße,
- Unfälle mit Getöteten (UGT, Kat. 1)	8,0 mm Nadelkopfgroße mit quadratischer schwarzer Markierung.

Die Unfalltypen sind durch farblich unterschiedliche Nadelköpfe gem. Anlage 3.2 kenntlich zu machen.

Sondermerkmale nach Nr. 3.3.1 sind durch verschiedenfarbige Dreiecke am Nadelschaft zu kennzeichnen.

Der Zeitraum der Kartenführung und die Bedeutung der Markierung sind auf der Karte anzugeben.

Wird nach Ablauf des Beobachtungszeitraumes eine neue Karte angefangen, so bleibt die alte als Grundlage für die weitere Auswertearbeit und zu Vergleichszwecken solange gesteckt, bis die nächste begonnen wird.

Die Mehrheitssteckkarte (siehe Nr. 2.3.2) ist so zu erstellen, dass jeweils die letzten drei Kalenderjahre erfasst sind. Die Archivierung kann ggf. auch durch Fotodokumentation erfolgen.

3.2 Unfalltypen

Für die Bestimmung des Unfalltyps ist nicht die Unfallursache, sondern allein der Verkehrsvorgang entscheidend, der den Unfall ausgelöst hat (Konfliktsituation). Für die Bestimmung des Unfalltyps spielt es daher z.B. keine Rolle, ob ein Beteiligter unter Alkoholeinwirkung stand.

Beruhet die Konfliktsituation auf dem Zusammentreffen mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, muss es dennoch nicht zu einem Zusammenstoß mit diesem Verkehrsteilnehmer kommen. Der eigentliche Unfall kann auch darin bestehen, dass einer der Konfliktbeteiligten mit einem dritten Verkehrsteilnehmer zusammenstößt oder sonst ein Schaden entsteht.

Beispiel:

Verkehrsvorgang: Abbieger wartet

Unfall: Nachfolger fährt auf Abbieger oder hinter diesem Wartenden auf

Konfliktsituation: Abbiegen, daher Unfalltyp 2

Die Unfälle sind folgendermaßen zu typisieren:

Unfalltyp	Farbe	Erläuterung
1	grün	Fahrerunfall (F) Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge der unkontrollierten Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.
2	gelb	Abbiege-Unfall (AB) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.
3	rot	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen.
4	weiß	Überschreiten-Unfall (US) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
5	blau	Unfall mit ruhendem Verkehr (RV) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.
6	orange	Unfall im Längsverkehr (LV) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
7	schwarz	Sonstiger Unfall (SO) Unfall, der sich nicht den Typen 1 bis 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier/Wild auf der Fahrbahn, plötzlich auftretender Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschaden o. ä.).

Darüber hinaus können entsprechend dem „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ – Teil I: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten (Ausgabe 1998) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – weitere Untergliederungen in zwei- und dreistellige Unfalltypen vorgenommen werden.

3.3 Sondermerkmale/sonstige Markierungen

3.3.1 Sondermerkmale

Werden Sondermerkmale erhoben, sind sie wie folgt zu kennzeichnen:

Bezeichnung des Sondermerkmals	Farbe der Kennzeichnung	Kürzel
Beteiligung von Fußgängern	hellrot	F
Beteiligung von Radfahrern	hellgrün	R
LZA außer Betrieb	grau	L
Alkohol, Drogen, Medikamente	hellblau	A

Zusätzlich können gekennzeichnet werden:

Bezeichnung des Sondermerkmals	Farbe der Kennzeichnung	Kürzel
Baumannfall	grün	B
Wild	braun	W
Überholen	dunkelrot	Ü
Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	lila	G
Stau	orange	St

Weitere Sondermerkmale z.B. für Verkehrsunfälle mit Kindern oder auf Schulwegen, können nach eigenem Ermessen zusätzlich gekennzeichnet und gesteckt werden.

3.3.2 Sonstige Markierungen

Gemeldete UHSt sind in der fortlaufenden Nadelreihe mit **gelben** Dreiecken von ca. 12 mm Seitenlänge zu kennzeichnen. Unfälle, die sich anschließend ereignen, sind in gleicher Reihe nachzustecken.

Der Vollzug angeordneter Verbesserungsmaßnahmen ist durch ein **grünes** Dreieck in der fortlaufenden Nadelreihe unter Angabe des Datums zu markieren.

Anlage 4

4 Darstellung des Unfallgeschehens**4.1 Signaturen des Unfalldiagramms**

Die Darstellung des Unfallgeschehens hat unter Verwendung der Signaturen nach Anlage 6.3 zu erfolgen.

Beispiel siehe Anlage 4.1.1.

Diese Übersichten können ggf. durch Fotos ergänzt werden.

4.2 Symbole

Darstellung des Unfallgeschehens unter Verwendung folgender Symbole:

†
△ = Unfall mit Getöteten (UGT, Kat. 1),

△ = Unfall mit Schwerverletzten (USV, Kat. 2),

□ = Unfall mit Leichtverletzten (ULV, Kat. 3),

○ = schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (USS, Kat. 4),

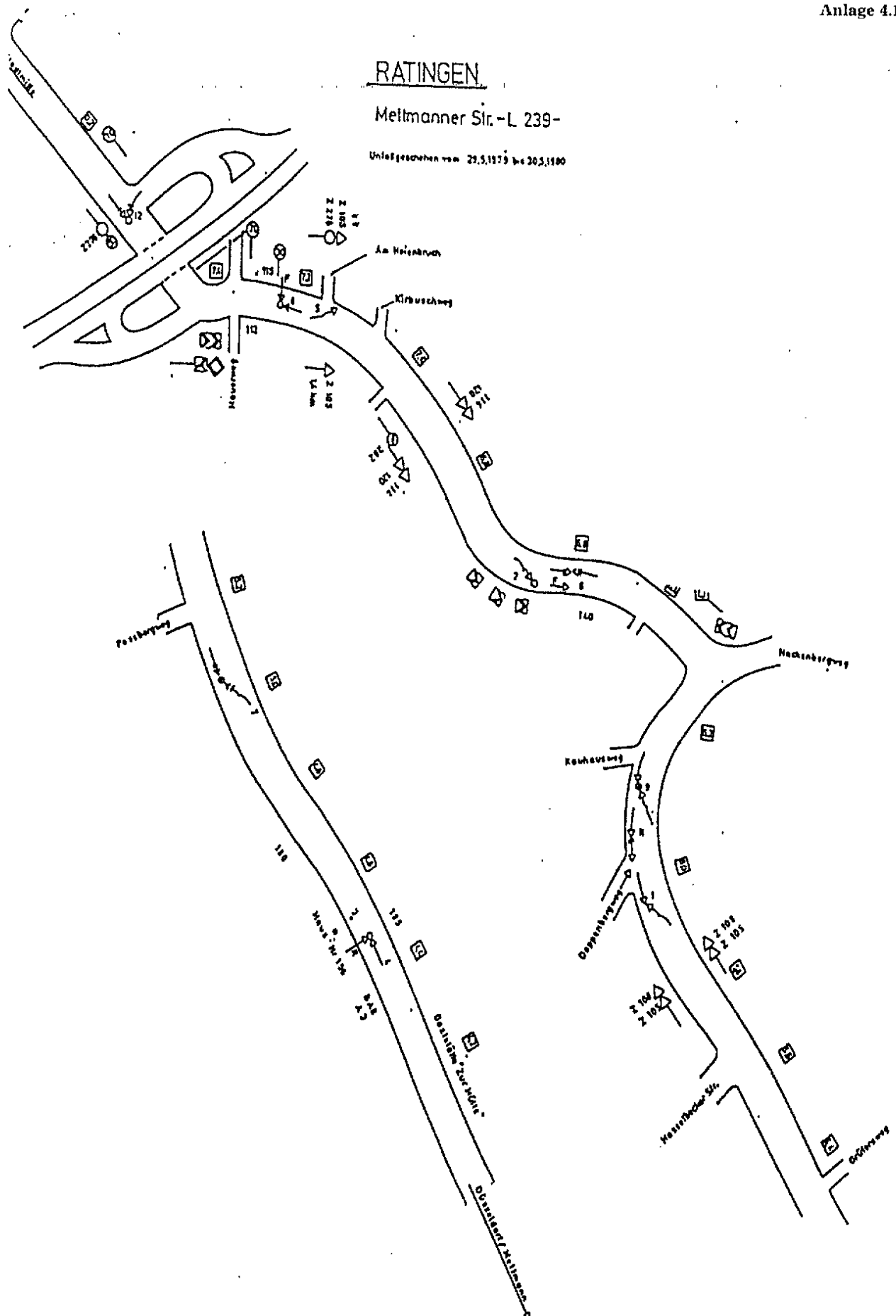
● = sonstiger Sachschadensunfall (Kat. 5 bis 7).

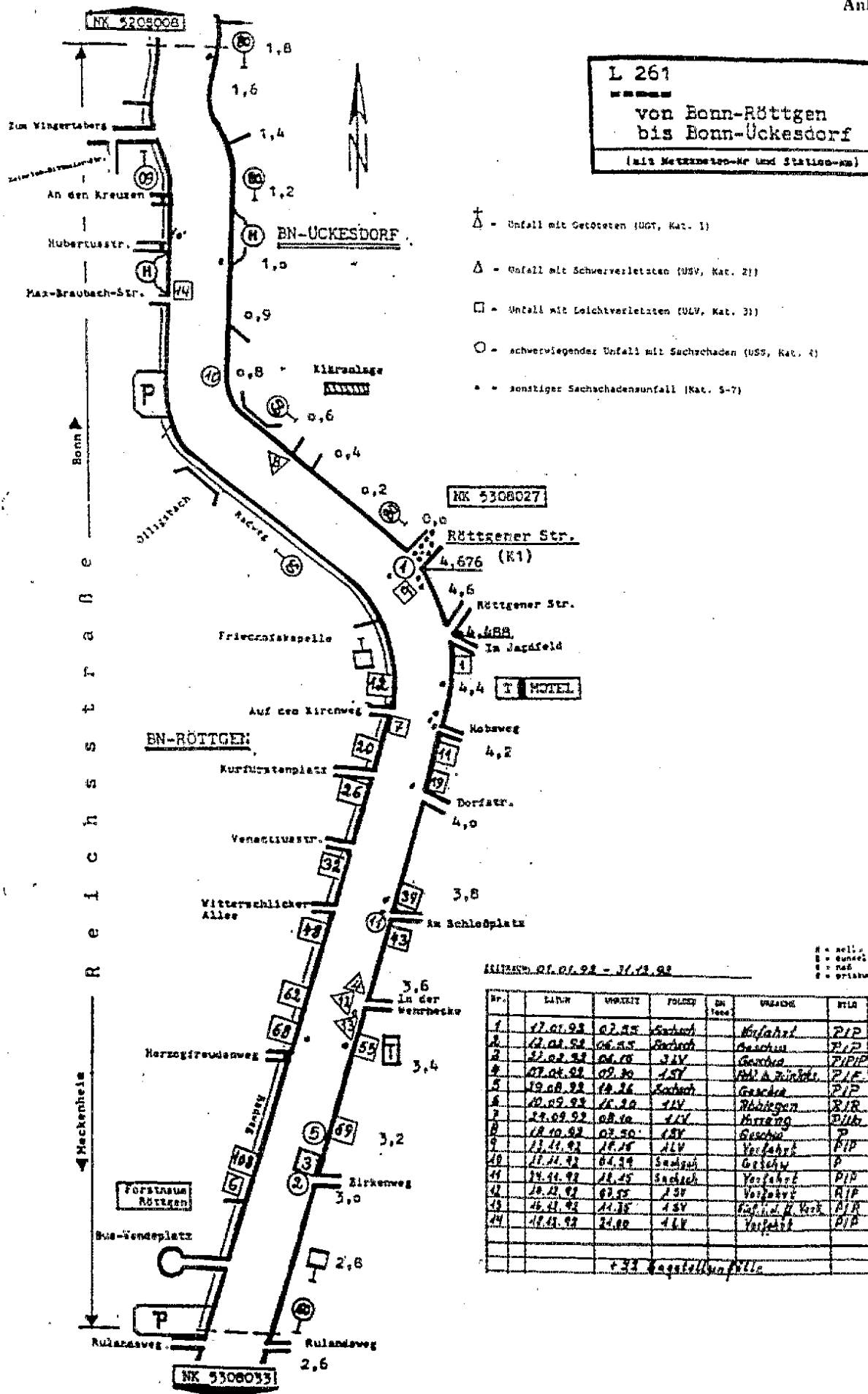
Die Symbole sollen zur besseren Übersicht mit der Farbe des jeweiligen Unfalltyps ausgefüllt werden.

Liegt Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss vor, empfiehlt es sich, sie halb mit blauer Farbe zu füllen.

Sonstige Sachschadensunfälle (Kat. 5 bis 7) erhalten eine entsprechende farbliche Umrandung.

Beispiel siehe Anlage 4.2.1.





5 Verfahren zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen

5.1 Allgemeines

Durch regelmäßiges Auswerten der von der Polizei übersandten Unfalldaten stellt die Straßenverkehrsbehörde fest, ob sich Unfälle in Knotenpunkten bzw. entlang der „knotenpunktfreien Strecke“ einer Straße häufen. Sofern eine rechnergestützte Identifikation von Unfallhäufungsstellen im Rahmen eines landesweiten Verfahrens zur Unfallauswertung noch nicht durchgeführt werden kann, teilt die Polizei der Straßenverkehrsbehörde festgestellte Unfallhäufungsstellen mit.

Aufgrund der unterschiedlichen Ausbaumerkmale öffentlicher Straßen ist grundsätzlich zwischen Gegenverkehrsstraßen sowie Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen zu unterscheiden. Weitere Differenzierungsmerkmale sind Straßen innerhalb bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften sowie Knotenpunkten und knotenpunktfreie Streckenabschnitte.

Der Identifikation von Unfallhäufungsstellen dienen die nachfolgend beschriebenen Eingangsgrößen und Richtwerte.

5.2 Eingangsgrößen

Folgende Eingangsgrößen werden benötigt:

- Anzahl der Unfälle im Untersuchungsbereich; der Untersuchungszeitraum beträgt maximal ein Kalenderjahr;
- Länge des zu untersuchenden Abschnittes;
- Verkehrsbelastung (DTV).

5.3 Richtwerte

Eine Unfallhäufungsstelle ist gegeben, wenn in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr die in Tabelle 1 oder in den Abbildungen der Anlage 5 festgelegten Richtwerte erreicht oder überschritten werden.

5.4 Anwendung der Tabelle und der Diagramme

Für die Unfallauswertung sind nachfolgend genannte Unfallgruppierungen auf Häufungen zu überprüfen:

- a) Unfälle gleichen/ungleichen Typs mit schwerem Personenschaden (UGT + USV),
- b) Unfälle gleichen/ungleichen Typs mit Fußgängern oder Radfahrern (F/R),
- c) Unfälle gleichen/ungleichen Typs der Kategorien 1 bis 4.

Hierzu sind die in **Tabelle 1** festgelegten Richtwerte maßgebend.

Die Richtwerte werden durch Verknüpfung der Spalten und Zeilen ermittelt.

Mit Zunahme der Verkehrsbelastung steigt in der Regel auch die Zahl der Unfälle. In Untersuchungsbereichen mit hoher Verkehrsbelastung ist daher der Einfluss des Verkehrsaufkommens auf das Unfallgeschehen berücksichtigt. Bei Unfällen mit schwerem Personenschaden sowie mit Fußgängern und Radfahrern wird das Verkehrsaufkommen nicht berücksichtigt.

Die Verkehrsmengen, die im allgemeinen bei den zuständigen Straßenbauverwaltungen, Kreisen und Kommunen bekannt sind, sind von den Straßenverkehrsbehörden bei der belastungsbezogenen Untersuchung zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen zu berücksichtigen. Liegen keine Verkehrsmengen vor, müssen die in Tabelle 1 genannten Richtwerte für unbekannte Belastungen zugrunde gelegt werden.

Da das Unfallaufkommen in plangleichen Knotenpunkten grundsätzlich anders als auf Streckenabschnitten zu bewerten ist, muss in dem Diagramm der Abbildung 1 zunächst die das Unfallgeschehen beeinflussende Verkehrsbelastung (DTV [K]) rechnerisch ermittelt werden – siehe Anlage 10. Für planfreie Knotenpunkte entfällt die rechnerische Ermittlung.

Der Untersuchungsbereich ist jeweils als Unfallhäufungsstelle zu behandeln, wenn der Schnittpunkt der Eingangsgrößen DTV (Abb. 2 bis 4) bzw. DTV (K) (Abb. 1) und Anzahl der Unfälle auf oder oberhalb der Grenzlinie liegt.

Liegt der Schnittpunkt der Eingangsgrößen unterhalb der Grenzlinie, so ist der Untersuchungsbereich nicht als UHSt zu betrachten.

Den folgenden Abbildungen ist ein Anwendungsbeispiel nachgestellt.

Tabelle I

Richtwerte zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen									
	Gegenverkehrsstraßen					Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen			
	Knotenpunkte		Strecke			Knotenpunkte	Strecke		
			innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften					
Untersuchungsabschnitt (m)			<200 m		<1000 m	<1000 m		<1000 m	
Belastung: DTV (Kfz/24 h)	unbekannt	bekannt	<18000 oder unbekannt	≥18000	<12000 oder unbekannt	<27000 ^{*)}	≥27000 ^{*)}		
Anzahl der Unfälle gleichen Typs									
Kat. 1 + Kat. 2	2	2	2	2	3	2	3	3	3
Fußgänger/Radfahrer	2	2	2	2	3	-	-	-	-
Kat. 1 bis 4	3	Abb. 1	3	Abb. 2	6	3	6	Abb. 4	Abb. 4
Anzahl der Unfälle ungleichen Typs									
Kat. 1 + Kat. 2	3	3	3	3	4	3	4	4	4
Fußgänger/Radfahrer	3	3	3	3	4	-	-	-	-
Kat. 1 bis 4	8	Abb. 1	8	8	12	8	12	12	12

Legende:

Kategorie 1: VU mit Getöteten (UGT)

2: VU mit Schwerverletzten (USV)

3: VU mit Leichtverletzten (ULV)

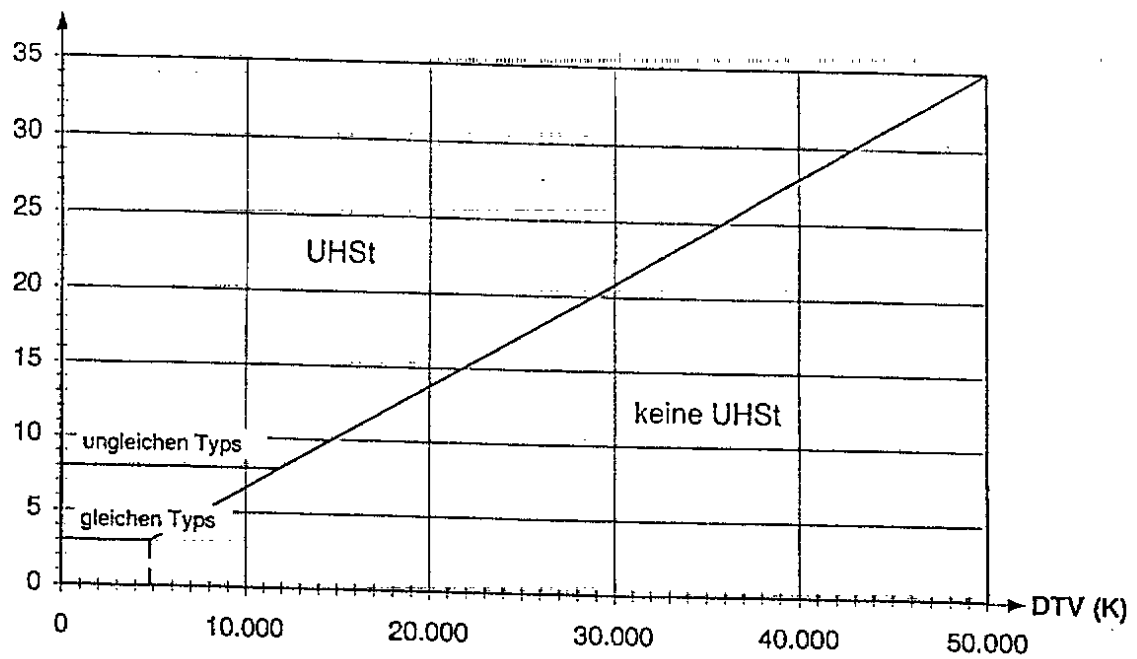
4: Schwerwiegender VU mit Sachschaden (USS)

Hinweise:

*) Untersuchungsabschnitt: Knotenpunkte (z.B. Kreisfahrbahn, Verteilungsfahrbahn, Anschlussstellenarm, Tangente)

**) Belastung der Richtungsfahrbahn

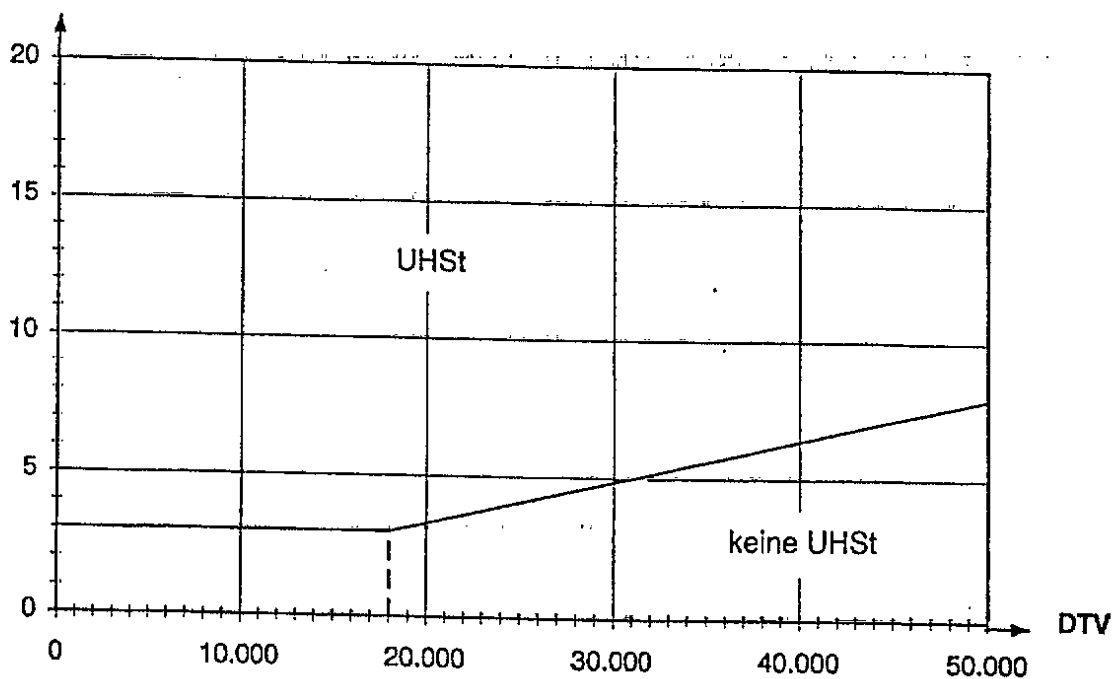
Unf. [Kat. 1 - 4]



$$DTV (K) = \sqrt{DTV H \times DTV N}$$

Abb. 1 : Richtwerte zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen (UHSt) an Knotenpunkten

Unf. [Kat. 1 - 4]

Abb. 2 : Richtwerte zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen (UHSt) auf Gegenverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften mit $DTV \geq 18.000 \text{ Kfz/24 h}$

Unf. [Kat. 1 - 4]

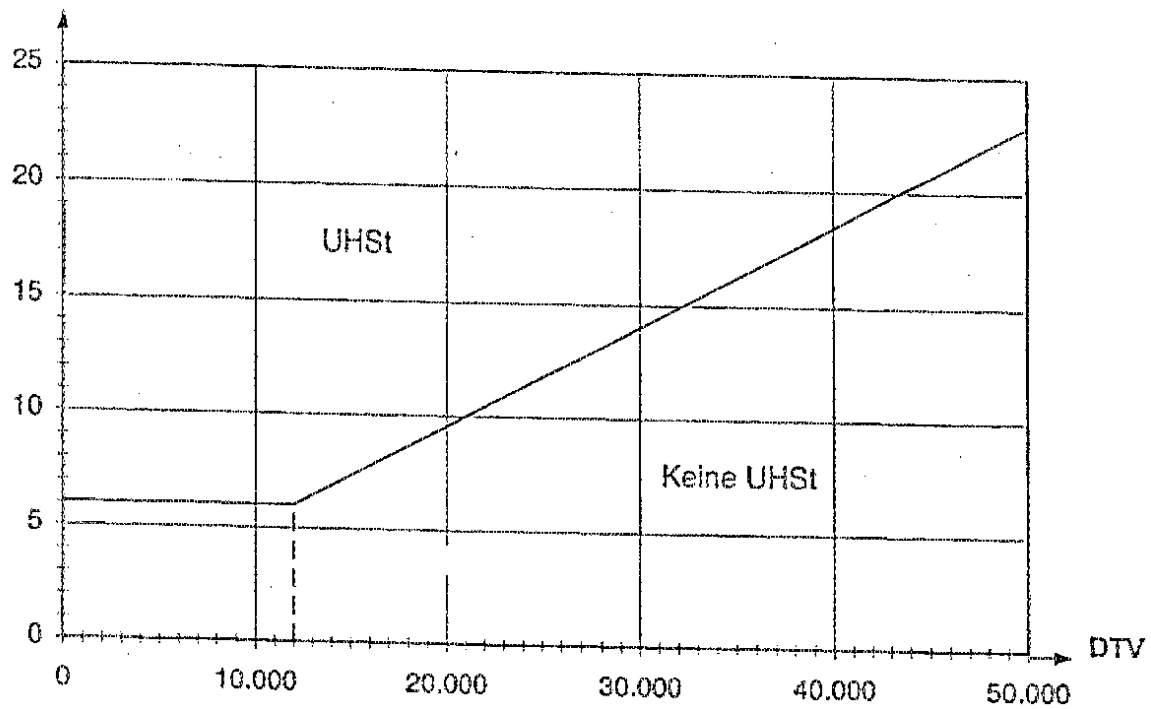


Abb. 3 : Richtwerte zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen (UHSt) auf Gegenverkehrsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften mit $DTV \geq 12.000$ Kfz/24 h

Unf. [Kat. 1 - 4]

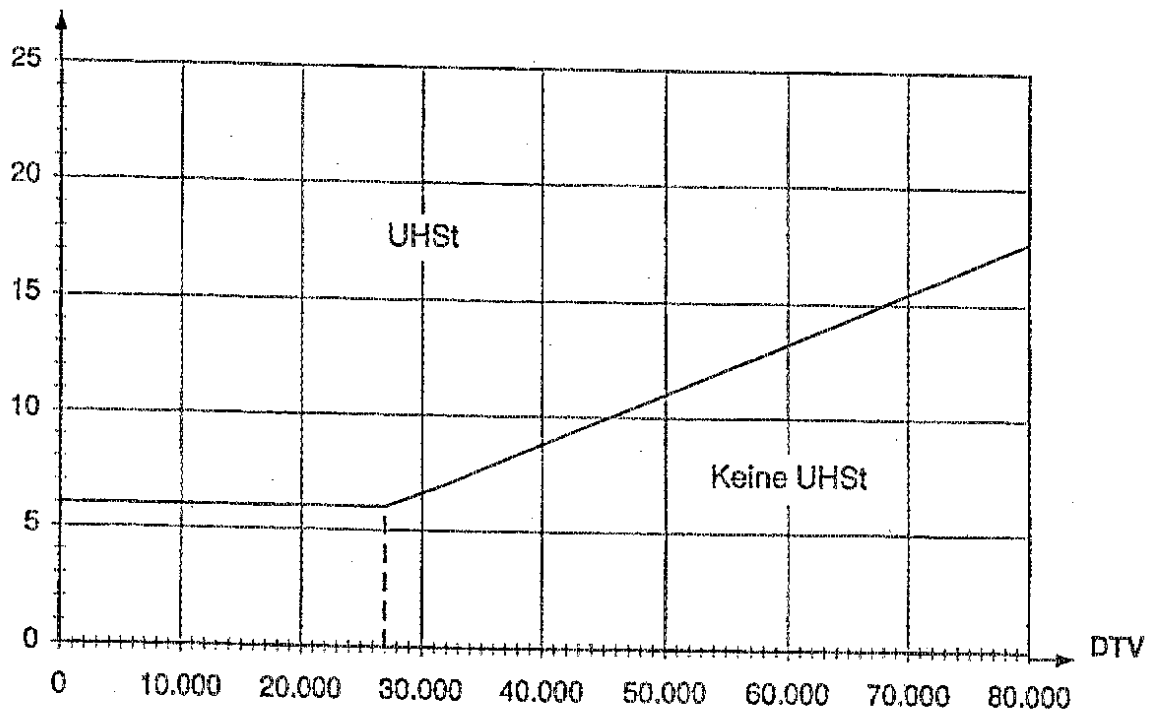


Abb. 4 : Richtwerte zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen (UHSt) auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen mit $DTV \geq 27.000$ Kfz/24 h je Richtungsfahrbahn

Beispiel zu Abbildung 1: Unfallauswertung eines plangleichen Knotenpunktes**Situationsbeschreibung:**

Die Bundesstraße 7 wird von der Landesstraße 837 plangleich gekreuzt. Hierbei handelt es sich um Gegenverkehrsstraßen.

Unfalllage:

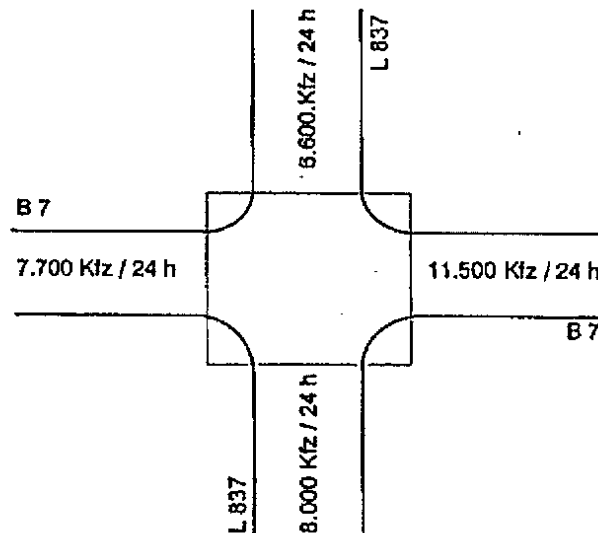
In einem Jahr wurden im inneren Knotenpunktsbereich (Fläche innerhalb Eckausrundungen – siehe Anlage 10) – insgesamt folgende Unfälle registriert:

3 Unfälle des Typs 6, Kat. 3	(ULV)
1 Unfall des Typs 6, Kat. 2	(USV)
1 Unfall des Typs 3, Kat. 2	(USV)
4 Unfälle des Typs 3, Kat. 3	(ULV)
7 Unfälle des Typs 2, Kat. 4	(USS)

Verkehrssituation:

Im Knotenpunktsbereich ist die Bundesstraße 7 der Landesstraße 837 straßenverkehrsrechtlich übergeordnet. Die Verkehrsbelastungen (DTV) beider Straßen betragen:

7700/11500 Kfz/24 h (B 7)
8000/ 6600 Kfz/24 h (L 837).



Aus den Astbelastungen des Knotenpunktes errechnen sich durch Addition die Verkehrsbelastungen des Haupt- (B 7) und Nebenstromes (L 837). Hierbei sind die jeweiligen **Querschnittsbelastungen** der angeschlossenen Straßenäste zu berücksichtigen.

DTV H = 7700 Kfz/24 h + 11500 Kfz/24 h = 19200 Kfz/24 h

DTV N = 6600 Kfz/24 h + 8000 Kfz/24 h = 14600 Kfz/24 h.

Anwendung der Tabelle 1 und des Diagramms:

Unter Berücksichtigung der Merkmale des Untersuchungsbereiches

- Gegenverkehrsstraße
- Knotenpunkt
- bekannte Verkehrsbelastung
- sowie der Eingangsgröße

- Unfalllage (16 Unfälle ungleichen Typs, Kat. 1 bis 4, und 7 Unfälle gleichen Typs, Kat. 1 bis 4)

ist gemäß Tabelle 1 die Beurteilung des Untersuchungsbereiches als Unfallhäufungsstelle über das Diagramm der Abbildung 1 vorzunehmen.

Die maßgebende Knotenpunktbelastung DTV (K) ist hierbei nach folgender Formel zu berechnen:

$$DTV (K) = \sqrt{DTV H \times DTV N} = \sqrt{19200 \times 14600} \approx 16750 \text{ Kfz/24 h.}$$

Die Schnittpunkte der maßgebenden Knotenpunktsbelastung mit den an die Ordinate (Achse Unf. [Kat. 1 bis 4]) anzutragenden Unfallzahlen liefern nun das Beurteilungskriterium des Untersuchungsbereiches.

Unf. [Kat. 1 - 4]

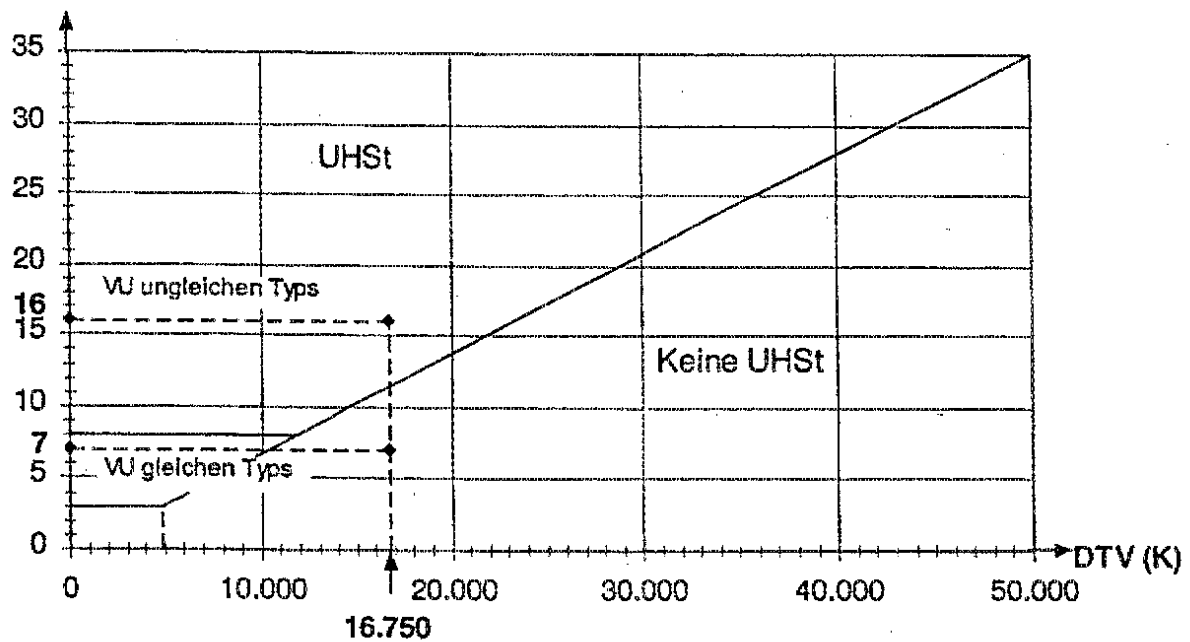


Abb.1 : Richtwerte zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen (UHSt) an Knotenpunkten

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine UHSt. Ausschlaggebend hierfür ist die Anzahl der Unfälle ungleichen Typs der Kat. 1 bis 4.

6 Unfalldiagramm

6.1 Inhalt

Im Unfalldiagramm ist das Unfallgeschehen an einem Knotenpunkt bzw. auf einer Strecke so darzustellen, dass schnell ein umfassender Überblick gewonnen und auf ausführliche textliche Schilderung verzichtet werden kann.

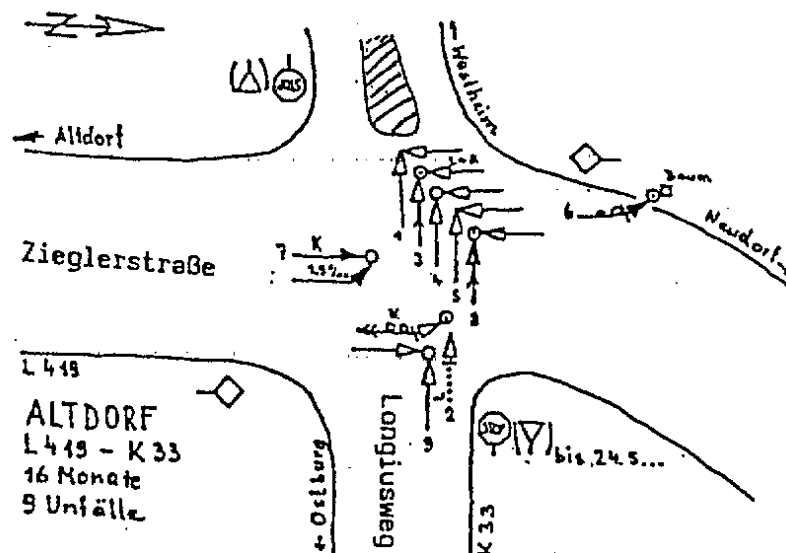
6.2 Gestaltung

Für das Unfalldiagramm ist eine Lageplanskizze zu erstellen, die nicht maßstabgerecht sein muss. Erforderlichenfalls sind Knotenpunktsbereiche bzw. Straßenquerschnitte aufzuweiten.

In den Lageplan sind der Betrachtungszeitraum, die wichtigsten Verkehrszeichen, die Straßennamen, Straßenziele und ein Nordpfeil einzutragen. Verkehrsinseln sind stets einzudeichnen, Fahrbahnmarkierungen zumindest dann, wenn ein Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen besteht.

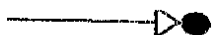
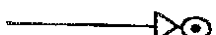
Die Unfälle sind in oder neben der Skizze in vereinfachter Form unter Verwendung der Signaturen gem. Anlage A 6.3 darzustellen. Dabei ist jeder Unfall mit der laufenden Nummer aus der Liste zum Unfalldiagramm zu versehen, und zwar jeweils am Pfeilschaft des Beteiligten 01 aus der Verkehrsunfallanzeige.

Beispiel:

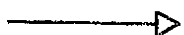
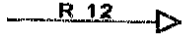


6.3 Signaturen

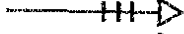
Schwerste Unfallfolge

	Person getötet
	Person schwer verletzt
	Person leicht verletzt
	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
	Sonstiger Sachschadensunfall

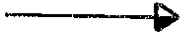
Verkehrsteilnehmer/Fahrzeugart

	PKW
	Fahrrad (Alter)
	Sonstige Fahrzeuge (Art der Verkehrsteilnahme) ¹⁾
	Fußgänger (Alter)
	Mittelbar Beteiligte (Art der Verkehrsteilnahme) ¹⁾

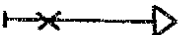
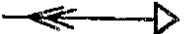
Straßenzustand

	Trocken
	Nässe
	Regen
	Eis- und Schneeglätte
	Sonstige Glätte (z.B. Öl/Lehm/Laub)

Lichtverhältnisse

	Tageslicht
	Dämmerung
	Dunkelheit
	Straßenbeleuchtung eingeschaltet

Besondere Bewegungszustände

	Halten (verkehrsbedingt)
	Parken (ruhender Verkehr)
	Rückwärtsfahren
	Bremsen
	Anfahren
	Beschleunigen
	Schleudern

Sonstige

	LZA außer Betrieb
	Passieren der LZA (bei Rot, Rot/Gelb, Gelb)
	Wild/Tier (Art)
	Alkohol
	Gegenstand auf/neben der Fahrbahn (z.B. Verkehrseinrichtung, Baum, Haus)

¹⁾ Die Art der Verkehrsteilnahme (außer Pkw) wird am Pfeilschaft gekennzeichnet.

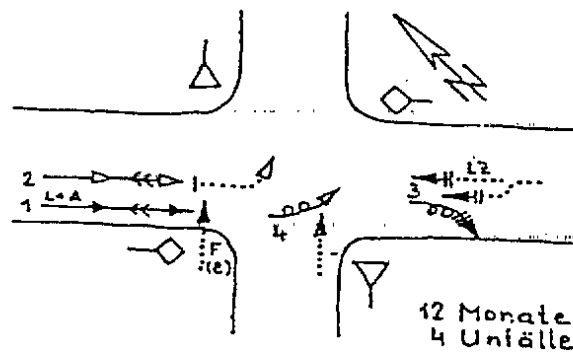
Es werden folgende Abkürzungen verwendet:

Strab (Straßenbahn), L (Lkw), LZ (Lastzug/Sattelzug), Bus (Omnibus), K (Krad), MO (Mofa/Moped), R (Radfahrer), F (Fußgänger).

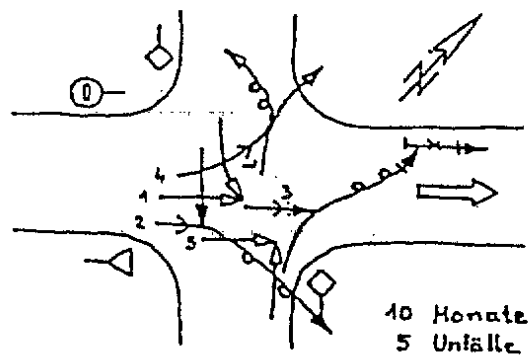
Die Bezeichnung aller übrigen Verkehrsteilnehmer wird ausgeschrieben: z.B. Fuhrwerk, Trecker, Straßenwalze.

6.4 Anwendungsbeispiele:

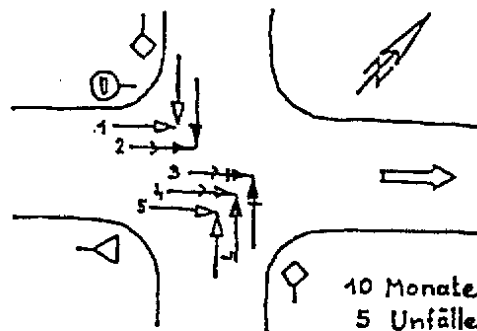
Durch Pfeilsignaturen ist die tatsächliche oder beabsichtigte Bewegungsrichtung der Beteiligten bei der Entstehung des Unfalls einzuzeichnen, unabhängig davon, ob sie dabei verletzt oder geschädigt worden sind. Nicht einzutragen ist der weitere Weg nach der Kollision.



Unfalldiagramm mit Angabe der mittelbar Beteiligten. Hier ist zu erkennen, welche Verkehrsvorgänge die Unfälle ausgelöst haben.



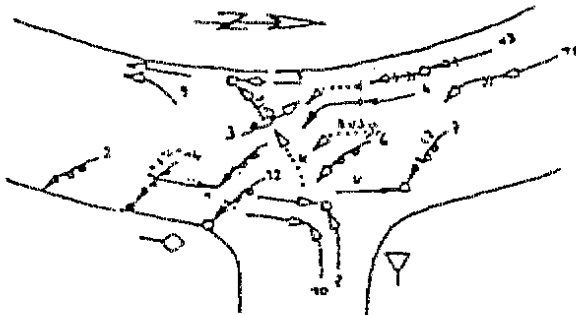
Unfalldiagramm mit Angabe des gesamten Kollisionsverlaufes. Das Diagramm wird durch die Eintragung der Wege der Unfallbeteiligten nach dem Zusammenstoß unübersichtlich.



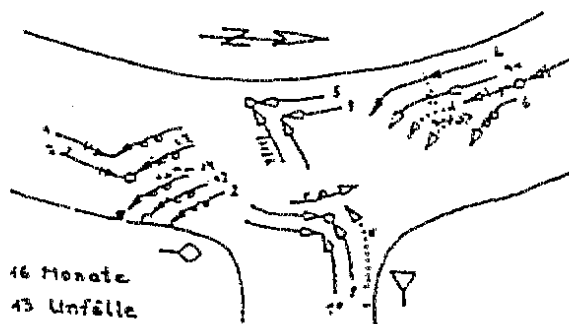
Vereinfachte Darstellung: Das Diagramm wird übersichtlicher, wenn das Unfallgeschehen dargestellt wird nach Art einer Momentaufnahme im Augenblick des Zusammentreffens.

Bei Unfalldiagrammen für Punkte (Knotenpunkte, Kurven, sonstige kurze Streckenabschnitte) ist das Unfallgeschehen mit gleicher Konfliktsituation (z.B. Fahrurfälle, Abbiegeunfälle) aus Gründen der schnelleren Erkennbarkeit gruppenweise zusammenzufassen, auch wenn dann die einzelnen Unfälle nicht mehr an der genauen Kollisionsstelle eingezeichnet werden können.

Nicht so...



sondern so!!!



In einem Zeitraum von 16 Monaten
13 Verkehrsunfälle

6.5 Betrachtungszeitraum

Unfalldiagramme sollen grundsätzlich für den Zeitraum gefertigt werden, für den die Unfälle in der Unfallblattsammlung zur Verfügung stehen. Je länger der Beurteilungszeitraum ist, um so deutlicher lassen sich oft die für die Unfallstelle typischen und relevanten Unfallhäufungen (und damit Hinweise auf unfallbegünstigende Faktoren) erkennen.

Durch Farbmarkierungen können die Unfälle einzelner Kalenderjahre unterschiedlich gekennzeichnet werden, damit die Unfallentwicklung schnell erkennbar wird.

In einem Diagramm darf das Unfallgeschehen aber nur für solche Zeiträume zusammengefasst werden, in denen die bauliche Gestaltung und die Verkehrsregelung der betrachteten Straße gleichgeblieben sind und der Verkehr sich nicht wesentlich geändert hat.

(Polizei-/Straßenverkehrsbehörde) (Ort, Datum)

Unfallmeldeblatt über ☐ eine Unfallhäufungsstelle Nr. *¹⁾
☐ Nachmeldung zu Nr.

Unfallort (Bundesautobahn, Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeindestraße):

Unfallentwicklung:

im Zeitraum von bis

Gesamtzahl der Unfälle, davon Unfälle mit Getöteten (UGT) Kat. 1
..... Unfälle mit Schwerverletzten (USV) Kat. 2
..... Unfälle mit Leichtverletzten (ULV) Kat. 3
..... Schwerwiegende Unf. mit Sachsch. (USS) Kat. 4
..... sonstige Sachschadensunfälle Kat. 5 bis 7

davon:

Unfälle gleichen Typs nicht aus/aus gleicher Bewegungsrichtung
der Fahrzeuge/Verkehrsteilnehmer

Unfälle unter gleichen Umständen:

Gesamtunfallkosten gemäß Anl. 9:

Unfallanalyse/Maßnahmen:

Eindrücke über unfallbegünstigende Faktoren und – gegebenenfalls – zweckmäßige Abhilfevorschläge:

Unterschrift

*¹⁾ zutreffendes ankreuzen

Unfalldatenliste zum Unfallmeldebblatt

Gemeinde Straße (BAB, B, L, K-Nr.): Straßennamen: ☐ außerorts ☐ innerorts		Erläuterung zu Spalte 7: 		☐ Unfallhäufungsstelle Nr.: ☐ Nachmeldung zu Nr.:		Jahr								
Erläuterungen zu Spalte 14-18: Kennziffern gem. Blatt 1 der Verkehrsunfallanzeige														
lfd. Nr.	von NK nach NK in NK/Abschnitts-Nr.	Stat.	Wochen- tag	Datum, TTMMJJ	Uhrzeit, Stunde, Minute	Fahr- richtung	Unfallfolgen Kategorie	Unfall- Typ	Art der Verkehr- beteiligung	Unfall- ursache	Besonde- heit, Verkehrs- regelung	Straßen- zustand	Wetter	Lichtver- hältnisse
							1 UGT 2 USV 3 ULV 4 USS 5-7							
1	2	3	4	5	6	7	1 UGT 2 USV 3 ULV 4 USS 5-7	12	13	14	15	16	17	18

Straßenbaubehörde
- Dienststelle -

(Ort, Datum)

An die Straßenverkehrsbehörde ☐
 die Kreispolizeibehörde ☐
 die Bezirksregierung
 – Dezernat 26 – ☐
 – Dezernat 53 – ☐

Meldung

über den Vollzug verkehrsbehördlicher/baulicher Maßnahmen

Am, ab Uhr
wurde(n) nachstehende Maßnahme(n) wirksam:

1 Örtlichkeit

Gemeinde Straße/Klasse
 außerhalb ☐ innerhalb ☐
 geschlossener Ortschaften
 von NK nach NK Station

Abschnitts-Nr.

Fahrtrichtung

Strecke

Einmündung

Kreuzung

☐

2 Art der Maßnahme(n)

3 Grund der Maßnahme(n)

3.1 Unfallhäufungsstelle Nr.

3.2 Sitzung der UK vom

Ortsbesichtigung vom

Niederschrift vom

3.3 Vereinbarung(en) vom

mit der Bitte um Kenntnisnahme und weitere Veranlassung.

Unterschrift

Übersicht zur Vorher-/Nachher-Untersuchung

Unfallort:

Angeordnete Maßnahmen:

Durchgeführte Maßnahmen:

Zeitpunkt der Durchführung:

		Vorher	Nachher	Veränderung
		(absolute Zahlen)		
Untersuchungszeiträume		von bis	von bis	
Verkehrsunfälle der Kategorien	Kat. 1			
	Kat. 2			
	Kat. 3			
	Kat. 4			
	Kat. 5 bis 7			
Besonderheiten				
weiteres Vorgehen				

Falls keine ausreichende Verbesserung der Unfallsituation eingetreten ist, sind die Gründe anzugeben und weitere Verbesserungsvorschläge zu machen.

.....
(Ort, Datum)

(Dienststelle)

Mehrjährige Unfallhäufungsstellen; Unfallort:

DTV = Kfz/24 h

[illegible]

Anlage 8

8 Relative Unfallkenngrößen

8.1 Allgemeines

Zur Bewertung des Unfallgeschehens sollten auch relative Unfallkenngrößen (Unfallrate, Unfallkostenrate, Unfalldichte) genutzt werden. Sie können sowohl für Streckenabschnitte als auch für unfallrelevante Knoten getrennt berechnet werden. Da im ersten Fall der Bezug auf Fz x km erfolgt, im zweiten Fall aber nur auf Fz, sind die Ergebnisse für Streckenabschnitte und Knoten nicht miteinander vergleichbar.

8.2 Unfallrate (UR)

Die Unfallrate relativiert die Anzahl der Unfälle auf die erbrachte Fahrleistung bzw. auf die Zahl der Fahrzeuge. Sie gibt die Zahl der Unfälle an, die sich bezogen auf die Fahrleistung innerhalb eines Jahres ereignet haben.

Für Streckenabschnitte gilt:

$$UR = \frac{U \times 10^6}{DTV \times 365 \times t \times L} \quad [\text{Unfälle pro 1 Mio Kfz} \times \text{km}]$$

Für unfallrelevante Knoten gilt:

$$UR^* = \frac{U \times 10^6}{DTV \times K \times 365 \times t} \quad [\text{Unfälle pro 1 Mio Kfz}]$$

Formelinhalte:

DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke,

DTV (K) = maßgebende Knotenpunktelastung (Anlage 10),

t = Beobachtungszeitraum in Jahren,

L = Untersuchungsstrecke in Kilometern,

U = Anzahl der Unfälle,

10^6 = Festgelegter Maßstabsfaktor.

8.3 Unfallkostenrate (UKR)

Mit der Unfallkostenrate wird die Unfallschwere berücksichtigt.

Durch diese Kenngröße wird die Summe der durch die Unfälle verursachten Sach- und Personenschäden auf die Fahrleistung bzw. die Anzahl der Fahrzeuge bezogen.

Für Streckenabschnitte gilt:

$$UKR = \frac{S \times 1000}{DTV \times 365 \times t \times L} \quad [\text{DM pro Tsd. Kfz} \times \text{km}]$$

Für unfallrelevante Knoten gilt:

$$UKR^* = \frac{S \times 1000}{DTV \times K \times 365 \times t} \quad [\text{DM pro Tsd. Kfz}]$$

Formelinhalte:

S = Summe der Unfallkosten (Anlage 9),

1000 = Festgelegter Maßstabsfaktor.

8.4 Unfalldichte (UD)

Die Unfalldichte nennt die Anzahl der Unfälle auf einem Kilometer Streckenlänge während eines Jahres.

$$UD = \frac{U}{L \times t} \quad [\text{Unfälle pro km und Jahr}]$$

8.5 Weitere Kenngrößen

Weitere Kenngrößen können den „Hinweisen zur Methodik der Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen“, Ausgabe 1991, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entnommen werden.

9 Unfallkostensätze

Wenn neben der Anzahl der Unfälle auch die Unfallfolgen in die Betrachtung einbezogen werden sollen, erfolgt dies anhand der Unfallkosten. Sie werden aufgrund bestimmter Wertsätze für die jeweiligen Unfallfolgen (Schwere der Verletzung bzw. Schwere des Sachschadens) ermittelt.

Die Kostensätze für die volkswirtschaftliche Bewertung von Straßenverkehrsunfällen ergeben sich aufgrund einer Betrachtung des volkswirtschaftlichen Nutzens durch vermiedene Sach- bzw. Personenschäden.

Diese Kostensätze werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) fortgeschrieben und sind dort bei Bedarf zu erfragen. Vergleichende Untersuchungen (z.B. Vorher/Nachher) sind jedoch immer mit denselben Kostensätzen durchzuführen.

Unfälle mit jeweils schwerster Folge	Straßenkategorie				
	außerorts		innerorts		
	zweibahnige Straßen	übrige Straßen	Hauptverkehrsstraßen	übrige Straßen	Mittel
Kat. 1+2	410 000	340 000	190 000	160 000	170 000
Kat. 3	61 000	39 000	29 000	23 000	25 000
Kat. 4	34 000	28 000	26 000	21 000	23 000
Kat. 5-7	10 500	9 000	9 900	6 800	7 600

(letzter Stand 1995)

Die Zahlen repräsentieren die durchschnittlichen Kosten für einen Unfall in Abhängigkeit von der schwersten Unfallfolge und der Lage der Unfallstelle, jedoch unabhängig von der Anzahl der Getöteten, Verletzten bzw. der Höhe des Sachschadens im Einzelfall.

Anlage 10

10 Begriffe, Definitionen

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

DTV

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im gesamten Straßenquerschnitt in 24 Stunden (Kfz/24 h).

DTV H

Summe der Verkehrsmengen der bevorrechtigten Knotenpunktsarme (Hauptstrom) in 24 Stunden.

DTV N

Summe der Verkehrsmengen der nachgeordneten Knotenpunktsarme (Nebenstrom) in 24 Stunden; bei Einmündungen die Verkehrsmenge des einen nachgeordneten Knotenpunktarmes.

DTV (K)

Maßgebende Knotenpunktsbelastung als geometrisches Mittel des Haupt- und Nebenstromes, da die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls von der Verteilung der Verkehrsströme mitbestimmt wird.

Berechnungsformel:

$$\text{DTV (K)} = \sqrt{\text{DTV H} \times \text{DTV N}}$$

Gebietsbezogene Untersuchung

Erfasst die Verkehrsunfälle des Straßennetzes eines jeweils festgelegten Gebietes in ihrer Gesamtheit.

Die Auswertung kann wie üblich erfolgen (Vorher-/Nachher-Vergleich); Vergleich verschiedener Flächen miteinander.

Gegenverkehrsstraße

Straße, auf der sich fahrbahnpflichtige Verkehrsteilnehmer auf einer Fahrbahn in zwei Richtungen bewegen dürfen.

In jeder Fahrtrichtung können dabei auch mehrere Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Hauptverkehrsstraße

Angebaut oder anbaufreie Straße im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion.

Knotenpunkt

Verknüpfung von zwei oder mehr Straßen in einer Ebene (plangleicher Knotenpunkt, z.B. Einmündung, Kreuzung, Kreisverkehr) oder in mehreren Ebenen (planfreier Knotenpunkt, z.B. Autobahnkreuz, Anschlussstelle).

Zu den Unfällen an einem plangleichen Knotenpunkt zählen:

- alle Unfälle im inneren Knotenpunktbereich (Fläche innerhalb der Eckausrundungen),
- Unfälle mit querenden Fußgängern oder Radfahrern im äußeren Querungsbereich (Strecke bis zu etwa 10 Meter außerhalb der Eckausrundungen),
- Unfälle im Vorbereich des Knotenpunktes (Strecke bis zu etwa 30 Meter außerhalb der Eckausrundungen), wenn ein ursächlicher Zusammenhang mit der Verkehrsregelung oder einem Verkehrsvorgang am Knotenpunkt besteht, z.B. Auffahrunfälle wegen Farbwechsel der LZA oder auf wartenden Abbieger sowie Fahrstreifenwechselunfälle.

Knotenpunktsbelastung

Siehe DTV (K).

Schulwegverkehrsunfall

Verkehrsunfälle mit Personenschaden, an denen Schüler auf dem Weg zwischen der Wohnung und der Schule oder dem Unterrichtsort als **aktive** Verkehrsteilnehmer beteiligt waren.

Straßenverkehrsunfall

Ein Straßenverkehrsunfall im Sinne der örtlichen Unfalluntersuchung ist ein plötzliches, zumindest von einem Beteiligten ungewolltes Ereignis, das im ursächlichen Zusammenhang mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren steht und bei dem infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen zumindest eine Person getötet oder verletzt worden bzw. ein nicht gänzlich belangloser Sachschaden bei wenigstens einem Beteiligten oder Dritten entstanden ist.

Ein von allen Beteiligten absichtlich herbeigeführter Unfall sowie nachweisbare Selbsttötung mit einem Fahrzeug ohne fremde Beteiligung ist kein Verkehrsunfall im Sinne dieser Vorschrift.

Unfallart

Die Unfallart beschreibt den Unfallablauf **nach** der Entstehungsphase; diese wird durch Unfalltyp und -ursache charakterisiert. Die Unfallart gibt darüber hinaus noch weitere Aufschlüsse, denn es ist nicht nur wichtig zu wissen, wie ein Verkehrsunfall zustande kam, sondern auch, was **danach** passiert ist.

Beispiele:

- Abkommen von der Fahrbahn nach rechts oder links,
- Zusammenstoß mit dem Gegenverkehr oder einem Fußgänger.

Die Unfallart gibt häufig erst die Erklärung für die schweren Folgen eines Verkehrsunfalls und damit auch Hinweise auf mögliche Verbesserungsmaßnahmen, z.B. Aufstellen von Schutzplanken, Veränderungen an der Straße oder am Fahrzeug.

Unfallhäufungsstelle (UHSt)

Eine Unfallhäufungsstelle liegt vor, wenn sich an Verkehrsknoten oder auf Streckenabschnitten Unfälle häufen und damit die in Anlage 5 festgelegten Richtwerte erreicht oder überschritten werden.

Unfallkategorien (Kat)

Nach dem Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (StUnfStatG) vom 14. 12. 1994 werden die Unfälle in folgende Kategorien eingeteilt:

- **Kategorie 1**
Verkehrsunfälle mit Getöteten (UGT),
- **Kategorie 2**
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten (USV),
- **Kategorie 3**
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten (UVL),
- **Kategorie 4**
Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden (USS),
- **Kategorie 5**
Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung und ohne Verkehrsunfallflucht,
- **Kategorie 6**
Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung,
- **Kategorie 7**
Sonstiger Sachschadensunfall mit Verkehrsunfallflucht.

Unfalltyp

Der Unfalltyp beschreibt den Verkehrsvorgang bzw. die Konfliktsituation, woraus der Unfall entstanden ist.

Der Verkehrsvorgang stellt den Grundtyp der (z.B. „Fahren in der Kurve“ oder „Abbiegen“), der Konflikt die evtl. Nachfolgesituation mit einem anderen Verkehrsteilnehmer (z.B. „Linksabbieger/Gegenverkehr“ oder „Pkw/Fußgänger von rechts“).

Für die örtliche Unfalluntersuchung ist der Unfalltyp deswegen wichtig, weil er – ohne auf das Verschulden von einzelnen Verkehrsteilnehmern abzustellen – Verkehrsvorgänge und/oder Konfliktsituationen aufzeigt, die problembehaftet sein können. Treten an einer Stelle gleichartige Unfalltypen häufiger auf, ist das ein Signal zum gezielten Hinsehen (auf der Karte und vor Ort).

Unfallursache

Die Unfallursache zeigt das Fehlverhalten des Verkehrsteilnehmers bzw. sonstige Mängel auf, die mit zur Entstehung des Verkehrsunfalls beigetragen haben können.

Dadurch erhalten u.a. die Mitglieder der Unfallkommission Ansätze für evtl. präventive oder repressive Maßnahmen zur Bekämpfung des Unfallgeschehens.

Verkehrsmaßnahme

Maßnahme verkehrsrechtlicher oder baulicher Art, die ein an die örtliche Situation angepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmer bewirken soll.

Zweibahnige Straße

Straße mit zwei baulich getrennten Fahrbahnen (i. d. R. Autobahnen), auf denen sich die Verkehrsteilnehmer jeweils nur in einer Richtung bewegen dürfen.

– MBl. NRW. 1999 S. 1280.

Einzelpreis dieser Nummer 13,25 DM

zuzügl. Porto- und Versandkosten

Bestellungen, Anfragen usw. sind an den A. Bagel Verlag zu richten. Anschrift und Telefonnummer wie folgt für

Abonnementsbestellungen: Grafenberger Allee 100, Fax (0211) 9682/229, Tel. (0211) 9682/238 (8.00–12.30 Uhr), 40237 Düsseldorf
Bezugspreis halbjährlich 98,- DM (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 196,- DM (Kalenderjahr), zahlbar im voraus. Abbestellungen für Kalenderhalbjahresbezug müssen bis zum 30. 4. bzw. 31. 10., für Kalenderjahresbezug bis zum 31. 10. eines jeden Jahres beim A. Bagel Verlag vorliegen.

Reklamationen über nicht erfolgte Lieferungen aus dem Abonnement werden nur innerhalb einer Frist von vier Wochen nach Erscheinen anerkannt.

In den Bezugs- und Einzelpreisen ist keine Umsatzsteuer i. S. d. § 14 UStG enthalten.

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (0211) 9682/241, 40237 Düsseldorf

Von Vorabesendungen des Rechnungsbetrages – in welcher Form auch immer – bitten wir abzusehen. Die Lieferungen erfolgen nur aufgrund schriftlicher Bestellung gegen Rechnung. Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim A. Bagel Verlag vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgeber: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 40213 Düsseldorf
Herstellung und Vertrieb im Namen und für Rechnung des Herausgebers: A. Bagel Verlag, Grafenberger Allee 100, 40237 Düsseldorf
Druck: TSB Tiefdruck Schwann-Bagel, Düsseldorf und Mönchengladbach

ISSN 0177-3569