

Begriffe, Definitionen**Anlage 10****Autobahnen/autobahnähnliche Straßen**

Straßen mit zwei baulich getrennten Fahrbahnen, auf denen sich die Verkehrsteilnehmer jeweils nur in einer Richtung bewegen dürfen.

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) im gesamten Straßenquerschnitt in 24 Stunden.

DTV N

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

DTV (K)

Die Knotenpunktbelastung DTV (K) ist das arithmetische Mittel des Haupt- und Nebenstromes.

Berechnungsformel:

$$\text{DTV (K)} = (\text{DTV H} + \text{DTV N}) / 2$$

Gegenverkehrsstraße

Straße, auf der sich fahrbahnpflichtige Verkehrsteilnehmer auf einer Fahrbahn in zwei Richtungen bewegen. In jeder Fahrtrichtung können dabei auch mehrere Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

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 Knotenpunkt-bereich sowie alle Unfälle im Einzugsbereich des Knotenpunktes (Strecke bis 50 Meter innerorts, bis 150 Meter außerorts - gemessen vom Knotenmittelpunkt), 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.

Mittlere und Große kreisangehörige Städte

Nach der Verordnung zur Bestimmung der Großen kreisangehörigen Städte und der Mittleren kreisangehörigen Städte nach § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen sind die

örtlichen Ordnungsbehörden der kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 60.000 Einwohnern (Große kreisangehörige Städte) und der kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 25.000 Einwohner (Mittlere kreisangehörige Städte) für Maßnahmen nach § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung zuständig.

Maßgebende Einwohnerzahl ist die vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik veröffentlichte Zahl der auf den 30. Juni und 31. Dezember eines jeden Jahres fortgeschriebenen Bevölkerung.

Signifikanzniveau

Statistische Tests werden i. d. R. in Form von Signifikanztests durchgeführt. Hierbei werden ausgehend von Zufallsstichproben bestimmte Hypothesen überprüft und diese mit gewissen Fehlerwahrscheinlichkeiten bestätigt oder verworfen. Das Signifikanzniveau (Irrtumswahrscheinlichkeit) beschreibt die Wahrscheinlichkeit, inwieweit bei einem Signifikanztest die Zufallsstichprobe von der Hypothese abweicht.

Bei der streckenabschnittsbezogenen Unfallauswertung wird der für einen bestimmten Streckenabschnitt errechnete Unfallwert (Erwartungswert), der dem durchschnittlichen Unfallwert auf dem gesamten BAB-Netz in NRW - umgerechnet auf die Länge und Verkehrsstärke (DTV) des Streckenabschnittes - entspricht, mit der tatsächlichen Unfallzahl verglichen. Überschreitet die Unfallzahl den Erwartungswert, so muss der Streckenabschnitt auf Unfallhäufung untersucht werden. Hierzu werden üblicherweise 4 Klassen der Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 - 10% (*), über 1 - 5% (**) und 0,1 bis 1% (***) bis unter 0,1% (****), gebildet. Je größer die Abweichung zwischen Erwartungswert und registrierten Unfallzahlen ausfällt, desto höher ist das Signifikanzniveau (****) und somit die Wahrscheinlichkeit, dass es sich um eine Unfallhäufungsstrecke handelt.

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 absichtlich herbeigeführter Unfall sowie nachweisbare Selbsttötung mit einem Fahrzeug ohne fremde Beteiligung ist kein Verkehrsunfall im Sinne dieses Erlasses.

Unfallbegünstigende Faktoren

Im Rahmen der Unfallanalyse ermittelte Besonderheiten des Unfallortes einschließlich seiner Umgebung, die mitursächlich für die Unfallereignisse sind.

Hierzu gehören u. a.:

- die Straßenbeschaffenheit (Fahrbahnoberfläche, Trassierung, Neigung, Ausbau, Rad-/Gehwege, Querungsbereiche etc.)
- die Straßenausstattung (Beschilderung, Markierung, LSA, Beleuchtung, Leit- und Schutz-einrichtungen, etc.)
- das Umfeld (Bewuchs, Werbetafeln, Bebauung etc.) und die Streckencharakteristik

Unfallhäufungsstelle (UHS)

Eine Unfallhäufungsstelle liegt vor, wenn sich an Verkehrsknoten oder auf Streckenabschnitten Unfälle häufen, und damit die in Anlage 3 festgelegten Richtwerte erreicht oder überschritten werden.

Unfalltyp

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

Für die örtliche Unfalluntersuchung ist der Unfalltyp deswegen wichtig, weil er - ohne auf das Verschulden von einzelnen Verkehrsteilnehmern abzustellen - gleichartige 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).