

MINISTERIALBLÄTT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

37. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 19. Januar 1984

Nummer 3

Inhalt

I.

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

Glied-Nr.	Datum	Titel	Seite
9221	14. 12. 1983	Gem. RdErl. d. Innenministers und des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr	
20512		Auswertung von Straßenverkehrsunfällen; Örtliche Untersuchungen, Verbesserungsmaßnahmen . . .	32
9220			

II.

Veröffentlichungen, die nicht in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Datum	Seite
Hinweis	
Inhalt des Justizministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen	
Nr. 23 v. 1. 12. 1983	58

XMM BL 84 3

9221
20512
9220

I.

Auswertung von Straßenverkehrsunfällen**- Örtliche Untersuchungen,
Verbesserungsmaßnahmen -**

Gem. RdErl. d. 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

Inhaltsübersicht

- 1 Unterlagen für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen
 - 1.1 Unfallblattsammlung
 - 1.2 Unfalltypen-Steckkarten
 - 1.3 Unfallursachen-Steckkarten
 - 1.4 Verkehrsunfalldateien und sonstige Dateien
- 2 Auffinden von Unfallhäufungen und Konfliktstellen im Rahmen einer Voruntersuchung
- 3 Meldungen von Unfallhäufungen durch die Polizei
- 4 Nähere Untersuchung
- 5 Verbesserungsmaßnahmen
- 6 Unfallkommission
- 7 Aufhebung von Runderlassen
 - Anlage 1 Hinweise für die Ordnung der Unfallblattsammlung
 - Anlage 2 Hinweise für die Führung von Unfalltypen-Steckkarten
 - Anlage 2a Unfalltypen
 - Anlage 2b Sondermerkmale bei der Führung von Unfalltypen-Steckkarten
 - Anlage 3 Hinweise zur Markierung von Unfällen auf der Unfallursachen-Steckkarte
 - Anlage 4 Hinweise zur polizeilichen Verkehrsüberwachung
 - Anlage 5 Hinweise für die Fertigung von Unfalldiagrammen
 - Anlage 5a Signaturen im Unfalldiagramm
 - Anlage 5b Beispiel mittelbar Beteiligter
 - Anlage 5c Beispiel einer vereinfachten Darstellung
 - Anlage 5d Beispiel nach Unfallgruppen geordnet
 - Anlage 6 Richtwerte für Voruntersuchungen durch die Polizei
 - Anlage 7 Meldung über eine Unfallhäufungsstelle
 - Anlage 8 Unfall-Daten-Liste zum Unfallmeldeblatt
 - Anlage 9 Anhalt für Verbesserungsmaßnahmen bei Unfallhäufungen
 - Anlage 10 Hinweise zur Vorbereitung und Durchführung von Verbesserungsmaßnahmen
 - Anlage 11 Hinweise zur Bewertung der Unfallschwere
 - Anlage 12 Organisation der Unfallkommission

Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle ist ein wesentliches Instrument bei der Bekämpfung von Verkehrsunfällen. Mit ihrer Hilfe sollen Unfallhäufungen frühzeitig erkannt, deren Ursachen durch polizeiliche, verkehrliche, bauliche und/oder sonstige Maßnahmen möglichst beseitigt und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden. Dabei hat sich im allgemeinen folgendes Verfahren als zweckdienlich herausgestellt:

- Auffinden von Stellen im Straßennetz mit einer auffälligen Unfallhäufung
- Analyse dieser Unfallhäufung im Hinblick auf eine oder mehrere gemeinsame charakteristische Unfallursachen
- Vorbereitung von Maßnahmen zur Beseitigung der erkannten Unfallursachen
- Nach Durchführung der Maßnahmen Überprüfung ihrer Wirksamkeit

Verbesserungsmaßnahmen werden nur dann zeitgerecht und wirksam getroffen werden können, wenn die Unfallaufnahme sorgfältig durchgeführt und die Unfallentwicklung möglichst eingehend analysiert wird. Dabei kommt der Lokalisierung der Unfälle (z. B. Stationszeichen, Straßenschlüssel) besondere Bedeutung zu.

Als Grundlagen für die Analyse des Unfallgeschehens dienen insbesondere:

- Unfallblattsammlungen
- Unfalltypen-Steckkarten
- Unfallursachen-Steckkarten
- Unfalldiagramme
- Verkehrsunfalldateien

Wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche örtliche Unfalluntersuchung und eine wirkungsvolle Beseitigung von Unfallhäufungsstellen ist eine enge Zusammenarbeit von Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörden und Polizei. Verfahren und Methoden für diese Arbeit werden im folgenden im einzelnen erläutert.

1 Unterlagen für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen**1.1 Unfallblattsammlung**

1.1.1 Die Kreispolizeibehörden und Regierungspräsidenten (Verkehrsüberwachungsbereitschaften) führen eine Unfallblattsammlung über alle Unfälle, bei denen nach den Richtlinien „Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen“, RdErl. v. 15. 6. 1982 (SMBL. NW. 20510), eine Verkehrsunfallanzeige gefertigt oder der Vordruck „Unfallmitteilung“ ausgefüllt worden ist. In die Unfallblattsammlung ist die dritte Ausfertigung (hellblau) der Anzeige bzw. der Vordruck „Unfallmitteilung“ aufzunehmen, gegebenenfalls auch Unfallskizzen.

Es ist zweckmäßig, sonstige schriftliche Unterlagen, die sich auf die Verkehrsverhältnisse und die Unfallentwicklung sowie auf geforderte oder getroffene Verbesserungen beziehen, ebenfalls in der Unfallblattsammlung abzulegen.

Im übrigen gelten die „Hinweise für die Ordnung der Unfallblattsammlung“ (Anlage 1) und die „Aktenordnung“ für die Polizeibehörden, RdErl. v. 30. 12. 1965 (SMBL. NW. 20501).

Anlage 1

1.1.2 Die Übermittlung von Einzelangaben für Zwecke der Unfallforschung obliegt gem. § 5 des Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetzes (StVUnfStatG) v. 22. Dezember 1982 (BGBl. I, S. 2069) dem Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik.

Die Unfallblattsammlung ist keine Datei im Sinne des § 2 Abs. 3 Nr. 3 Datenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen. Muß bei Forschungsprojekten anstelle oder neben den Angaben gem. Absatz 1 auf die Unfallblattsammlung zurückgegriffen werden, so ist darauf zu achten, daß schutzwürdige Belange der aufgeführten Beteiligten nicht beeinträchtigt werden. Deren Einwilligung zu einer Akteinsicht liegt regelmäßig weder vor noch kann sie bei der Vielzahl von Unfällen eingeholt werden. Hochschulen und anderen öffentlichen Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger Forschung darf daher die Auswertung nur mit der Auflage gestattet werden, daß Name und Anschrift der beteiligten Verkehrsteilnehmer und aller übrigen im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall erfaßten Personen nicht verwertet werden dürfen. Eine Auswertung zu wissenschaftlichen Zwecken durch Privatpersonen oder private Einrichtungen kommt wegen der aufwendigen Unkenntlichmachung personenbezogener Daten in der Regel nicht in Betracht.

1.2 Unfalltypen-Steckkarten

1.2.1 Die Kreispolizeibehörden und die Regierungspräsidenten (Verkehrsüberwachungsbereitschaften) führen auf der Grundlage der Verkehrsunfallanzeigen „Unfalltypen-Steckkarten“. Diese Karten lassen Unfallhäufungen frühzeitig erkennen und machen darüber hinaus auch deutlich, ob Personen verletzt oder getötet worden sind und ob die Unfälle durch gleich-

artige Bewegungsvorgänge zustande gekommen sind. Zur Charakterisierung der Unfälle dienen nicht die Ursachen des Ursachenverzeichnisses der Richtlinien „Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen“, RdErl. v. 15. 6. 1982 (SMBL. NW. 20510), sondern die Beschreibungen verschiedener Verkehrsvorgänge oder Konfliktsituationen, die dem Unfall vorausgingen (sogenannte Unfalltypen).

- 1.2.2** Die Unfalltypen-Steckkarte ist für jeden Kreispolizeibezirk oder Zuständigkeitsbereich einer Verkehrsüberwachungsbereitschaft zu führen (Hauptkarte). Je nach örtlichen Verhältnissen können daneben auch Unfalltypen-Steckkarten geführt werden, die ein Teilgebiet des Gesamtstraßennetzes ausweisen (Nebenkarten). Die Hauptkarte muß erkennen lassen, für welche Teilgebiete Nebenkarten vorhanden sind. Dafür genügt dann die laufende Führung der Nebenkarte. Einzelheiten regeln die „Hinweise für die Führung von Unfalltypen-Steckkarten“ (Anlage 2).

1.3 Unfallursachen-Steckkarten

Unfallursachen-Steckkarten zeigen aufgrund entsprechender Auswertung der Verkehrsunfallanzeigen auf, durch welche Regelverstöße der Verkehrsteilnehmer diese Unfälle verursacht hat. Zur Charakterisierung dient das „Ursachenverzeichnis“ der Richtlinien „Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen“, RdErl. v. 15. 6. 1982 (SMBL. NW. 20510). Besondere Bedeutung haben sie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung nach den Richtlinien zur „Bekämpfung von Verkehrsunfällen durch die Polizei“, RdErl. v. 12. 2. 1981 (SMBL. NW. 20530), in Verbindung mit der „Wachdienstordnung“ (WDO-PDV 350 NW). Einzelheiten regeln die „Hinweise zur Markierung von Unfällen auf der Unfallursachen-Steckkarte“ (Anlage 3) und die „Hinweise zur polizeilichen Verkehrsüberwachung“ (Anlage 4).

1.4 Verkehrsunfalldateien und sonstige Dateien

Die für die Polizei bedeutsame statistische Erfassung von Straßenverkehrsunfällen, die Erstellung von Listenprogrammen und die tägliche Meldung ausgewählter Unfallzahlen ist in den Bestimmungen für die „Polizeispezifische Verkehrsunfalldatei“, RdErl. v. 11. 11. 1981 (SMBL. NW. 2054) geregelt. Diese Unterlagen sollten sowohl für die polizeiliche Verkehrsaufklärung und -überwachung – einschließlich Öffentlichkeitsarbeit –, aber insbesondere auch für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen ausgewertet werden.

Erforderlichenfalls sind auch Erkenntnisse aus den Dateien der Straßenbaulastträger oder des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik heranzuziehen.

2 Auffinden von Unfallhäufungen und Konfliktstellen im Rahmen einer Voruntersuchung

- 2.1** Durch laufende Beobachtungen der Unfalltypen-Steckkarte und Auswertung der Unfallblattsammlung stellt die Polizei fest, ob sich Unfälle auf einem Knotenpunkt (Kreuzung/Einmündung) oder einer Straßenstrecke häufen; gegebenenfalls prüft sie in einer Voruntersuchung, ob

- gleiche Konfliktssituation (z. B. Linksabbieger/Gegenverkehr),
- gleiche Umstände (z. B. Nässe, Dunkelheit),
- örtliche Verhältnisse (z. B. schlechte Sicht, Wildwechsel) oder
- hohe Geschwindigkeiten

bei der Unfallentwicklung mitgewirkt haben können. Dazu ist gegebenenfalls auch die Unfallursachen-Steckkarte auszuwerten; erforderlichenfalls sind ein skizzenhaftes Unfalldiagramm (Anlage 5 c) und/oder Lichtbilder anzufertigen.

Eine Voruntersuchung ist stets durchzuführen, wenn in einem Zeitraum von längstens zwölf Monaten (in der Regel ein Kalenderjahr) die „Richtwerte für Voruntersuchungen durch die Polizei“ (Anlage 6) erreicht oder überschritten werden.

Anlage 2

Anlage 3
Anlage 4

Anlage 5 c

Anlage 6

- 2.2** Auf Straßen in Wohngebieten werden im allgemeinen die Richtwerte gemäß Anlage 6 nicht erreicht. Durch eine flächenhafte Unfalluntersuchung über einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren stellt daher die Polizei fest, ob einzelne Wohngebiete gegenüber anderen vergleichbaren eine größere Unfallhäufigkeit oder besonders auffällige Unfallmerkmale aufweisen. Als Beurteilungsmaßstab kann das Verhältnis der Unfälle mit Personenschäden zur jeweiligen Einwohnerzahl dienen.

3 Meldung von Unfallhäufungen durch die Polizei

- 3.1** Ergibt die Voruntersuchung gem. Nr. 2.1 Hinweise auf örtliche, unfallbegünstigende Faktoren, so erstattet die Polizei eine „Meldung über eine Unfallhäufungsstelle“ (Anlage 7) an die Straßenverkehrsbehörde (den Regierungspräsidenten für die Autobahnen, in Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten oder in kreisfreien Städten den örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte, im übrigen den Kreisordnungsbehörden) und

Anlage 7

die Straßenbaubehörde (sofern die Verwaltung und Unterhaltung der Straßen nicht durch besondere Vereinbarung geregelt sind; den Landschaftsverbänden für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und für Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände, den Kreisen für die Kreisstraßen in der Baulast der Kreise, den Städten und Gemeinden für die übrigen öffentlichen Straßen).

Der Meldung sind etwa gefertigte skizzenhafte Unfalldiagramme und die „Unfall-Daten-Liste zum Unfallmeldeblatt“ (Anlage 8), die auch die A-Unfälle enthält, beizufügen. Sofern Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde über die Verkehrsunfallanzeige nicht verfügen (vgl. „Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen“, RdErl. v. 15. 6. 1982 – SMBL. NW. 20510 –), erhalten die vorgenannten Behörden auch Ablichtungen der zugehörigen Verkehrsunfallanzeigen (Blatt 1).

Anlage 8

Ereignen sich an der Straßenstelle nach der Meldung weitere Unfälle, deren Auswertung für die Beurteilung von Bedeutung ist, hat die Polizei Nachmeldungen zu erstatten.

- 3.2** Ergeben die Voruntersuchungen nach Nr. 2.2 Hinweise auf häufige Konfliktssituationen mit erhöhter Kollisionsgefahr oder auf Unfallmerkmale, die als Grundlage für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten dienen können, so hat die Polizei dies der Straßenverkehrsbehörde/Straßenbaubehörde unter Beifügung der entsprechenden Unfallunterlagen formlos mitzuteilen. Gegebenenfalls ist das Ergebnis eigener Beobachtungen möglichst unter Beifügung von Lichtbildern mitzuteilen. Wird die Polizei von Dritten in Kenntnis gesetzt, hat sie die Darstellung durch eigene Erhebungen zu überprüfen, bevor sie die Straßenverkehrsbehörde/Straßenbaubehörde unterrichtet.

4 Nähere Untersuchung

- 4.1** Nach Eingang der Meldungen haben Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden (vgl. Nr. 3.1) zu prüfen, ob sofort Abhilfe (vgl. Anlage 9 Nr. 1) geschaffen werden kann, oder ob zunächst eine nähere Untersuchung notwendig ist.

Anlage 9

Mit der näheren Untersuchung soll nach den örtlichen Unfallursachen sowie den Möglichkeiten zu deren Beseitigung oder Veränderung gesucht werden. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird wegen der erforderlichen Abstimmungen im Rahmen der Unfallkommission (vgl. Nr. 6) erörtert.

Kann aufgrund der von der Polizei übersandten Unfallunterlagen keine Klarheit über das Unfallgeschehen und die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen gewonnen werden, so haben die in der Unfallkommission vertretenen Behörden in gegenseitiger Abstimmung u. a. zu prüfen, ob die örtliche Situation (Straße, Umfeld, Verkehrsablauf) näher untersucht und dazu

X MM BL 84 3

Anlage 5

- die Straßenbaubehörde ein umfassendes Unfalldiagramm fertigen (Hinweise Anlage 5)
- die Straßenbaubehörde Verkehrszählungen durchführen (vgl. § 5 b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz)
- die Polizei Geschwindigkeitsmessungen durchführen
- die Straßenverkehrsbehörde gezielte Beobachtungen, insbesondere der Verkehrsbegegnung verschiedener Fahrzeugströme oder Verkehrsteilnehmergruppen, veranlassen
- die Straßenverkehrsbehörde zur Beurteilung und Feststellung etwaiger unfallfördernder Mängel der Straße oder ihres Umfeldes zu einer gemeinsamen Ortsbesichtigung einladen soll.

4.2 Bei der näheren Untersuchung kann es ratsam sein, relative Vergleiche und Bewertungen von Unfallhäufungsstellen vorzunehmen. Der Vergleich der aus den Unfallunterlagen abgeleiteten Unfallursachen mit den in der örtlichen Situation (Straße, Umfeld, Verkehrsablauf) festgestellten Mängeln kann wertvolle Grundlagen für die Auswahl der geeigneten Verbesserungsmaßnahmen liefern. Anhand des Unfallgeschehens der Vorjahre können Entwicklungen aufgezeigt und darauf aufbauende Tendenzen abgeleitet werden.

Für die Unfallauswertung ist ferner von Bedeutung, die Stellen im Straßennetz zu finden, an denen das örtliche Unfallgeschehen bestimmte Erwartungswerte übersteigt. Die Erwartungswerte können z. B. als mittlere Unfallraten oder mittlere Unfallkostenraten für eine Straßengruppe mit gleichen verkehrlichen und baulichen Merkmalen berechnet oder vor-gegeben werden.

Der Vergleich mit Erwartungswerten anhand von mittleren Unfallraten und/oder Unfallkostenraten eignet sich insbesondere für Bereiche außerhalb geschlossener Ortschaften, in denen der Fahrzeugverkehr die dominierende Rolle spielt.

5 Verbesserungsmaßnahmen

5.1 Entsprechend den Ergebnissen der vorgenannten Untersuchungen muß es das Ziel aller Verbesserungsmaßnahmen sein, die Verkehrssicherheit an dieser speziellen Stelle zu erhöhen und die Zahl der Unfälle zu senken. Dabei kommen sowohl Sofortmaßnahmen als auch längerfristige Maßnahmen, die einer entsprechend großen Vorbereitungszeit bedürfen, in Betracht. Sie sind für sich allein oder in Verbindung miteinander kurzfristig vorzusehen, wenn ohne größeren Vorbereitungs- und Durchführungs-aufwand Verbesserungen erreicht werden können. Dies gilt auch dann, wenn in absehbarer Zeit eine grundlegende Umgestaltung geplant ist.

Einen Anhalt für die polizeiliche Verkehrsüberwachung gibt Anlage 4, für Straßenverkehrsbehördliche und Straßenbauliche Verbesserungsmaßnahmen gelten die Anlagen 9 und 10 sowie der Schlußbericht zum nordrhein-westfälischen Großversuch „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“.

5.2 Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit kann auch eine gezielte Information der Öffentlichkeit über Erkenntnisse der örtlichen Unfallauswertung beitragen. Diese Sofortmaßnahme empfiehlt sich insbesondere dann, wenn durch Straßenverkehrsbehördliche, Straßenbauliche und/oder polizeiliche Maßnahmen keine Abhilfe geschaffen werden kann.

5.3 Bei den als notwendig angesehenen längerfristigen Maßnahmen kann wegen der Vorplanung der Haushaltsmittel eine Rangordnung für die Beseitigung

der Unfallhäufungsstellen erforderlich sein, wobei insbesondere die Unfallschwere und die Unfallkosten zu berücksichtigen sind (vgl. Anlage 11). In diesen Fällen ist bis zur Ausführung der jeweils zu treffenden Maßnahmen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf erkannte Unfallgefährdungen hinzuweisen.

5.4 Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörde und Polizei stimmen die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Unfallkommission ab. Kann zwischen diesen Behörden keine Einigung erzielt werden, so ist der Aufsichtsbehörde zu berichten. Die jeweils zuständige Behörde hat dafür zu sorgen, daß die ihr obliegenden Verbesserungsmaßnahmen zügig durchgeführt werden. Den Vollzug der verkehrsbehördlichen/baulichen Maßnahmen meldet die Straßenbaubehörde unverzüglich der Straßenverkehrsbehörde. Eine weitere Meldung erhält die Polizei, die dann das Datum der Änderung aktenkundig macht, auf den Steckkarten vermerkt, um so durch Vorher-/Nachhervergleiche die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen prüfen zu können.

6 Unfallkommission

Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde sind in einer Unfallkommission vertreten (Zuständigkeiten usw. regeln sich nach Anlage 12). So weit erforderlich, sind auch weitere Stellen zu beteiligen, z. B. öffentliche Verkehrsunternehmen, Verkehrswachten, Automobilverbände. Bei Fragen der Schulwegsicherung ist mit den betreffenden Schulen zusammenzuarbeiten.

Die Unfallkommission hat die Gesamtentwicklung einschließlich noch nicht abgeschlossener Fälle sowie getroffener Maßnahmen und die Ergebnisse von Vorher-/Nachheruntersuchungen jährlich mindestens einmal (möglichst im letzten Quartal) zu erörtern und in einem Ergebnisvermerk zu protokollieren. Dabei müssen Unterlagen über vergleichbare Zeiträume vorliegen.

Die in der Unfallkommission federführende Straßenverkehrsbehörde hat die Sitzungsprotokolle der Aufsichtsbehörde unverzüglich vorzulegen.

7 Aufhebung von Runderlassen

- 7.1** Hiermit werden aufgehoben:
RdErl. d. Innenministers v. 8. 4. 1960 (SMBL. NW. 20510) betr. „Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen“
- 7.2** Durch Fristablauf gem. § 6 Abs. 2 der Verwaltungsverordnung über den Abschluß der Bereinigung der Verwaltungsvorschriften v. 29. 8. 1961 (SMBL. NW. 1141) sind folgende RdErl. außer Kraft getreten:
 - 7.2.1** FS-Erl. d. Innenministers v. 13. 9. 1971 - IV C 5 - 6231 - betr. „Verkehrsunfallbekämpfung; hier: Hauptunfallursache Alkoholeinfluß“
 - 7.2.2** RdErl. d. Innenministers v. 17. 12. 1974 (n. v.) - IV C 5 - 6231 - betr. „Einführung einer Unfalltypen-Steckkarte und Anpassung der bisherigen Unfallbrennpunktkarten“
 - 7.2.3** RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 25. 7. 1975 (n. v.) - IV/A 3 - 75 - 05 - VI/B 3 - 14 - 18/100 - betr. „Richtlinien für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen; hier: Auswertung der Unfalltypen-Steckkarte“
 - 7.2.4** RdErl. d. Innenministers v. 6. 8. 1975 (n. v.) - IV C 5 - 2511/1450 - betr. „Richtlinien für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen; hier: Auswertung der Unfalltypen-Steckkarte“

Anlagen
9 und 10

Anlage 1

Anlage 1

zu Nr. 1.1
d. Gem. RdErl. d. IM/MWMV
v. 14. 12. 1983

**Hinweise
für die Ordnung
der Unfallblattsammlung**

- 1 Es empfiehlt sich, die Unterlagen in Diagonalhefter mit Aktenträger einzuheften.
- 2 Die Aktenträger sind wie folgt zu ordnen:
 - Autobahnen (nach Nummern)
 - Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen (nach Nummern)
 - Gemeindestraßen nach Straßennamen (alphabetisch) oder -schlüssel (nach Nummern)
- 3 Die Hefter sind mit der Bezeichnung der Straße bzw. des Knotens zu versehen. Durch gleichfarbige Einle-gestreifen über dem Beschriftungsschild können gleichartige Straßen oder auch Verkehrsknoten gekennzeichnet werden. Zusammengehörige Abschnitte sind durch Reiter gleicher Farbe unter der Ordnungszahl 31 zu kennzeichnen. Die eingelegten Vorgänge sind in der zeitlichen Reihenfolge fortlaufend zu nummerieren. Es kann ein Straßenplan vorgeordnet 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.
- 4 Akten sind möglichst nicht an andere Behörden oder Einrichtungen auszugeben. Geschieht dies im Einzelfall dennoch, ist der Aktenträger in der Sammlung zu belassen und mit einer Fehlkarte, die Ausgabedatum und Empfänger enthält, sowie mit einem weißen Merkzeichen über der Ordnungszahl 1 zu versehen.

Anlage 2

zu Nr. 1.2
d. Gem. RdErl. d. IM/MWMV
v. 14. 12. 1983

**Hinweise
für die Führung
von Unfalltypen-Steckkarten**

- 1 Karten
 - 1.1 Bei den Kreispolizeibehörden sind je nach Struktur Karten im Maßstab 1:25000, 1:10000, 1:5000 und 1:2500 am zweckmäßigsten. Die Art der Karten der Verkehrsüberwachungsbereitschaften richtet sich nach der Größe des Überwachungsbereichs.
 - 1.2 Die Karten sind von den betreffenden Kreisen, kreisfreien Städten sowie Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten den Kreispolizeibehörden kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Verkehrsüberwachungsbereitschaften erhalten Karten kostenlos von den Landschaftsverbänden.
- 2 Zeitraum

Die Karten sind mindestens für ein Kalenderjahr, sofern es örtliche Verhältnisse und/oder sachliche Gründe erfordern, auch für kürzere Zeiträume zu führen. Im übrigen müssen Karten mindestens für den Zeitraum des Vorjahres vorhanden sein. Um Vorher-/Nachheruntersuchungen auch über einen längeren Zeitraum zu ermöglichen, empfiehlt es sich, Karten vor dem Entfernen der Nadeln zu fotografieren.
- 3 Markierung
 - 3.1 Auf der Karte ist jeder Unfall zu stecken, für den nach den Richtlinien über die „Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen“, RdErl. v. 15. 6. 1982 (SMBL. NW. 20510) eine Verkehrsunfallanzeige gefertigt wurde.
 - 3.2 Durch unterschiedliche Größe der Nadelköpfe sind die Unfallfolgen kenntlich zu machen:
 - 4 mm Unfall mit Sachschaden
 - 6 mm Unfall mit verletzten Personen
 - 8 mm Unfall mit getöteten Personen

Um auch Unfälle mit Schwerverletzten zu kennzeichnen, kann folgende Unterscheidung gewählt werden:

 - 4 mm Unfall mit Sachschaden
 - 6 mm Unfall mit Leichtverletzten
 - 8 mm Unfall mit Schwerverletzten
 - 8 mm mit signalrotem runden Unterlegeplättchen
 - Unfall mit getöteten Personen

Die Größe der Nadelköpfe richtet sich nach der schwersten Unfallfolge.
 - 3.3 Durch unterschiedliche Farben der Nadelköpfe sind die in Anlage 2a bezeichneten Unfalltypen kenntlich zu machen. Anlage 2a
 - 3.4 Die zusätzliche Kennzeichnung von Sondermerkmalen durch verschiedenfarbige Dreiecke am Nadel-schaft ist nach Anlage 2b vorzunehmen. Bei wahlweise Kennzeichnung (Anlage 2b Nr. 2) ist diese nur vorzunehmen, wenn dies für einzelne Strecken oder Knoten angebracht erscheint. Anlage 2b
 - 3.5 Der Zeitraum, für den die jeweilige Karte geführt wird, und die Bedeutung der Markierung sind auf der Karte anzugeben.
 - 3.6 Für jeden Unfall ist eine Nadel zu stecken. Sind an einer Straßenstelle mehrere Unfälle zu verzeichnen, so sind die Nadeln – gegebenenfalls nach Typen und innerhalb der Typen nach Unfallfolgen geordnet – möglichst in einer Reihe über-, unter- oder nebeneinander zu stecken, damit die Unfallhäufung und gleiche Typen bzw. Folgen auf einen Blick erkennbar sind.

X MM BL 84 3

Anlage 2a
(zu Anlage 2 Nr. 3.3)

Unfalltypen

Nr. des Unfalltyps	Farbe des Nadelkopfes	Bezeichnung des Unfalltyps, Abkürzung und nähere Erläuterung
1	grün	Fahrunfall (F) Unfall durch falsches Einschätzen der Straßenführung, des Straßenzustandes, des Umfeldes oder ortsbedingter Witterungsverhältnisse ohne Mitwirkung eines anderen Verkehrsteilnehmers bei der Entstehung des Unfalls
2	gelb	Abbiegeunfall (AB) Unfall beim Abbiegen an einem Verkehrsknotenpunkt oder an anderen Verflechtungspunkten (z. B. Parkplatz oder Grundstückseinfahrten). Sind dabei von einem Wartepflichtigen vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen oder Verkehrsregeln nicht beachtet worden, ist der Unfall unter Typ 3 einzuordnen.
3	rot	Unfall beim Einbiegen oder Kreuzen (EK) Unfall durch Nichtbeachtung der Wartepflicht an Verkehrsknoten oder an anderen Verflechtungspunkten.
4	weiß	Unfall beim Überschreiten der Fahrbahn (ÜS) Konfliktsituationen zwischen einem Fahrzeug und einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger oder spielenden Kindern. Dies gilt auch dann, wenn der Fußgänger selbst nicht angefahren wurde. Ist das Fahrzeug vor dem Unfall abgebogen, ist der Unfall unter Typ 2 einzuordnen.
5	blau	Unfall mit ruhendem Verkehr (RV) Unfall zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem haltenden oder parkenden Fahrzeug. Wird beim Ein- oder Ausrangieren zum Halten/Parken ein Fahrzeug des ruhenden Verkehrs beschädigt, ist der Unfall unter Typ 7 einzuordnen. Verkehrsbedingt haltende oder liegengebliebene Fahrzeuge gehören nicht zum ruhenden Verkehr im Sinne dieser Typisierung.
6	orange	Unfall im Längsverkehr (LV) Unfall durch Konflikt von Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen, sofern der Unfall nicht unter Typ 1-5 einzuordnen ist.
7	schwarz	Sonstiger Unfall (SO) Alle sonstigen Unfälle, soweit sie nicht unter Typ 1-6 einzuordnen sind.

X MM 3L 84 3

Sondermerkmale
bei der Führung von Unfalltypen-Steckkarten

Farbe der Kennzeichnung	Bezeichnung des Sondermerkmals
1 Es sind zu kennzeichnen:	
weiß	Beteiligung von Fußgängern, soweit nicht bereits unter Unfalltyp 4 eingeordnet
hellgrün	Beteiligung von Radfahrern
2 Es können gekennzeichnet werden:	
hellblau	Verursacher stand unter Alkoholeinwirkung
dunkelrot	Unfall entstand beim oder durch Überholen
lila	als Unfallursache wird Geschwindigkeit vermutet
schwarz	Unfall ereignete sich während der Dunkelheit
grau	Lichtzeichenanlage außer Betrieb
grün	Fahrzeug prallte gegen einen Baum
braun	an dem Unfall war Wild beteiligt

X MM BL 84 3

Anlage 3

zu Nr. 1.3
d. Gem. RdErl. d. IM/MWMV
v. 14. 12. 1983

**Hinweise
zur Markierung von Unfällen
auf der Unfallursachen-Steckkarte**

- 1 Für die Unfälle, die zu stecken sind, und die Kennzeichnung der Unfallfolgen gelten Nr. 3.1 und 3.2 der Anlage 2 dieses Erlasses.
- 2 Für die Farbe der Markierung gilt folgende Übersicht:

Farbe des Nadelkopfes	Hauptunfallursache	Nr. des Ursachenverzeichnisses
2.1 Bei Kreispolizeibehörden und Verkehrsüberwachungsbereitschaften		
grün	Geschwindigkeit	12 und 13
gelb	Vorfahrt/Vorrang	27 bis 33 ¹⁾)
orange	Abbiegen/Wenden pp.	35 bis 37 ²⁾)
blau	Alkoholeinfluß beim Fahrzeugführer	01 ³⁾)
rot	Überholen	16 bis 23
schwarz	Abstand	14 und 15
¹⁾ Ursache 31 (Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen) kann durch farbabgestufte Nadeln oder zusätzliche Markierungen gekennzeichnet werden.		
²⁾ Je nach Unfallentwicklung kann bei Kreispolizeibehörden gegebenenfalls auf das Stecken von Unfällen mit der Ursache 38 (Wenden, Rückwärtsfahren) verzichtet werden.		
³⁾ Es können auch Stellen markiert werden, an denen Kraftfahrer unter Alkoholeinfluß gestellt werden, ohne daß sich ein Verkehrsunfall ereignete. Diese Fälle sind zusätzlich durch hellblaue Dreiecke am Nadelenschaft zu kennzeichnen.		
2.2 Nur bei Kreispolizeibehörden:		
weiß	Falsches Verhalten von Fußgängern	60 bis 65
hellbraun	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	38 bis 42
3 Für die Angabe des Zeitraums und die Steckweise gelten Nr. 3.5 und 3.6 der Anlage 2 dieses Erlasses sinngemäß.		

Anlage 4
zu Nr. 1.3
d. Gem. RdErl. d. IM/MWMV
v. 14. 12. 1983

**Hinweise
zur polizeilichen Verkehrsüberwachung**

- 1 Um die Verkehrsüberwachung auf eine qualitativ ausreichende Basis zu stellen, führen die in der WDO genannten Dienststellen Unfallursachen-Steckkarten (vgl. Nr. 1.3 dieses Erlasses).
- 2 Die Kreispolizeibehörden bzw. Verkehrsüberwachungsbereitschaften haben Erkenntnisse aus der örtlichen Unfalluntersuchung auch den Schutzbereichen/Polizeistationen bzw. Polizeiautobahnstationen mitzuteilen, insbesondere wenn eine gezielte Verkehrsüberwachung notwendig und angemessen ist.

Sofern es der Arbeitserleichterung dient, können bei den zuständigen Sachgebieten neben den Unfalltypen-Steckkarten auch Unfallursachen-Steckkarten geführt werden. Die Verpflichtung der örtlichen Dienststellen gem. Nr. 1 entfällt damit nicht.

Es sind möglichst konkrete Einsatzaufträge zu erteilen, die mindestens den Einsatzort, die Hauptunfallursachen, die Unfallfolgen, die Einsatzzeit und die Einsatzart enthalten sollten. Gegebenenfalls sind Kollisionsdiagramme beizufügen, in denen auch die zweckmäßigen Standorte von Beobachtungsposten zu bezeichnen sind. In angemessenen Zeitabständen sind Nachuntersuchungen durchzuführen, ob sich die Unfallage verbessert hat oder ob weitere bzw. andere Maßnahmen anstelle oder neben der Verkehrsüberwachung notwendig sind.

- der Linksabbieger, der Anlaß war, daß ein nachfolgendes Fahrzeug bremste und so ein Auffahrunfall entstand,
- die beiden einander überholenden Fahrzeuge, deretwegen ein aus der Gegenrichtung kommendes Fahrzeug von der Straße abkam.

Nur dadurch, daß auch solche „mittelbar beteiligten“ Verkehrsteilnehmer ins Unfalldiagramm eingetragen werden, werden die wirklichen Eigenarten des Unfallgeschehens erkennbar (Beispiel Anlage 5 b).

Anlage 5 b

1.2 Unfalldiagramm für Knotenpunkte

Die Unfälle sind vereinfacht darzustellen (Beispiel Anlage 5 c). Die Lageplanskizze braucht nicht maßstabsgerecht sein, muß aber eine situationsgerechte Darstellung erlauben. Erforderlichenfalls sind Straßenquer schnitte aufzuweiten.

Anlage 5

Inseln sind stets einzuleichnen, Fahrbahnmarkierungen zumindest dann, wenn ein Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen besteht.

Um die Auswertung des Unfalldiagramms zu erleichtern, soll das Unfallgeschehen in den Lageplan so eingetragen werden, daß Unfälle gleicher Art gruppenweise zusammengefaßt werden (z. B. Fahrunfälle, Unfälle infolge Vorfahrtmissachtung, Unfälle, die durch linksabbiegende Fahrzeuge ausgelöst wurden).

Die Sortierung nach Gruppen gleichartiger Unfälle ist vorzunehmen, auch wenn die einzelnen Unfälle dann nicht mehr genau am Ort des Geschehens eingetragen werden können (Beispiel Anlage 5 d).

Anlage 5 d

1.3 Unfalldiagramm für Strecken

Muß das Unfallgeschehen für einen längeren Streckenabschnitt dargestellt werden, so empfiehlt es sich, die Unfälle nicht mehr in den Lageplan der Straße einzuleichnen, sondern – nach Typen geordnet – jeweils in Höhe der Unfallstelle neben dem Lageplan einzutragen.

1.4 Sonstige Ausgestaltung der Unfalldiagramme

Im Lageplan sind die wichtigsten Verkehrszeichen, die Straßennamen, Straßenziele und ein Nordpfeil einzutragen.

Weder der Lageplan noch die Signaturen und Verkehrszeichen müssen mit dem Lineal gezeichnet werden.

Die Unfälle sollen im Unfalldiagramm mit der lfd. Nummer der Unfall-Datenliste (Muster Anlage 8) versehen werden. Nur so ist es möglich, weitere Angaben zu den einzelnen Unfällen (Datum, Uhrzeit, Folgen) den Unfallaufzeichnungen zu entnehmen.

2 Beurteilungszeitraum

Unfalldiagramme sollten nicht nur für den Zeitraum eines Jahres gefertigt werden. Vielmehr empfiehlt es sich, sämtliche Unfälle zu berücksichtigen, für die die Unterlagen noch greifbar sind. Je länger der Beurteilungszeitraum bzw. je größer die Zahl der Unfälle ist, um so deutlicher lassen sich für die Unfallstelle typische Unfallhäufungen und damit Hinweise auf unfall begünstigende Eigenarten der Unfallstelle finden.

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

Anlage 5

zu Nr. 4.1
d. Gem. RdErl. d. IM/MWMV
v. 14. 12. 1983

**Hinweise
für die Fertigung
von Unfalldiagrammen**

1 Fertigung der Unfalldiagramme

Das Unfallgeschehen an einem Punkt bzw. auf einer Strecke ist im Unfalldiagramm so darzustellen, daß schnell ein umfassender Überblick gewonnen und auf ausführliche textliche Schilderungen verzichtet werden kann.

1.1 Signaturen im Unfalldiagramm

Es ist die Situation im Augenblick des Zusammenstoßes darzustellen. Hierzu sind die in Anlage 5 a bezeichneten Signaturen zu verwenden. Einzutragen sind nicht nur die unmittelbar an der Kollision Beteiligten, sondern auch alle Verkehrsteilnehmer die bei der Entstehung des Unfalls mitgewirkt haben, z. B.

– der Fußgänger, der die Straße überschreiten wollte, wodurch es zu einem Auffahrunfall kam,

Anlage 5 a

Anlage 5 a

(zu Anlage 5 Nr. 1.1)

SIGNATUREN IM UNFALLDIAGRAMM

SCHWERSTE UNFALLFOLGEN

- Person getötet
- ◎ Person schwer verletzt
- Person leicht verletzt

VERKEHRSTEILNEHMER/FAHRZEUGART

- Personenkraftwagen
- R(12) Rad (Alter)
- Fuhrwerk sonstige Fahrzeuge
- F(37) Fußgänger (Alter)
- mittelbar beteiligt

STRASSENZUSTAND

- Nässe
- Eis- und Schneeglätte

LICHTVERHÄLTNISSE

- Unfall bei Tageslicht
- Unfall bei Dunkelheit
- Unfall bei Dämmerung

FAHRZUSTAND

- Stehen (verkehrsbedingt)
- Stehen (ruhender Verkehr)
- Rückwärtsfahren
- Bremsen
- Beschleunigen
- Schleudern

SONSTICES

- xxxxxxxxx ➤ Unfall bei abgeschalteter Lichtzeichenanlage
Reh ➤ Tier/Wild
1,8%. ➤ Alkohol
 Gegenstand auf der Fahrbahn

Die Art der Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge (außer Pkw) ist am Pfeilschaft mit folgenden Abkürzungen zu kennzeichnen: L (LKW), LZ (Lastzug), K (Krad), R (Rad), F (Fußgänger)

X MAMBL 84 3

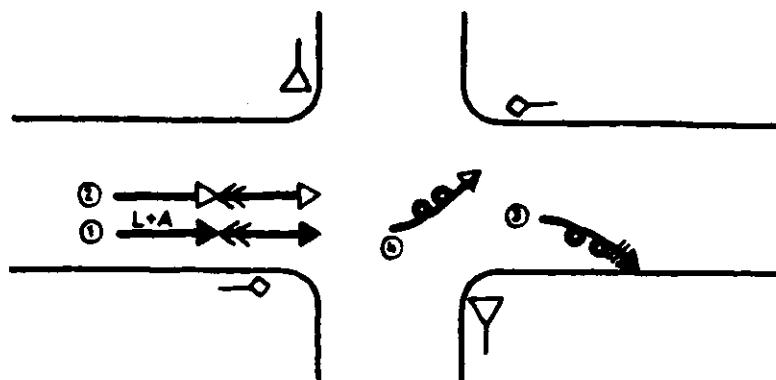
Anlage 5 b

(zu Anlage 5 Nr. 1.1)

Beispiel mittelbar Beteiligter

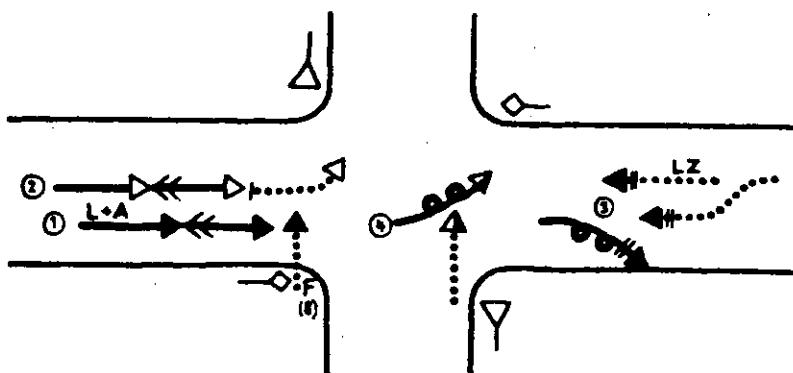
a) ohne mittelbar Beteiligte:

Entstehung des Unfalls unklar



b) mit mittelbar Beteiligten:

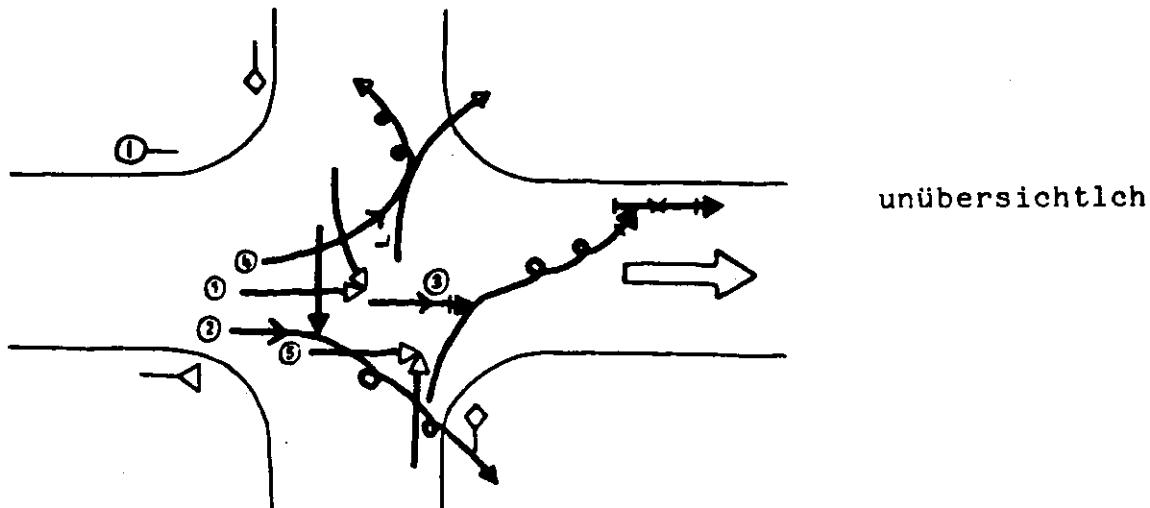
Entstehung des Unfalls erkennbar



Anlage 5 c
(zu Anlage 5 Nr. 1.2)

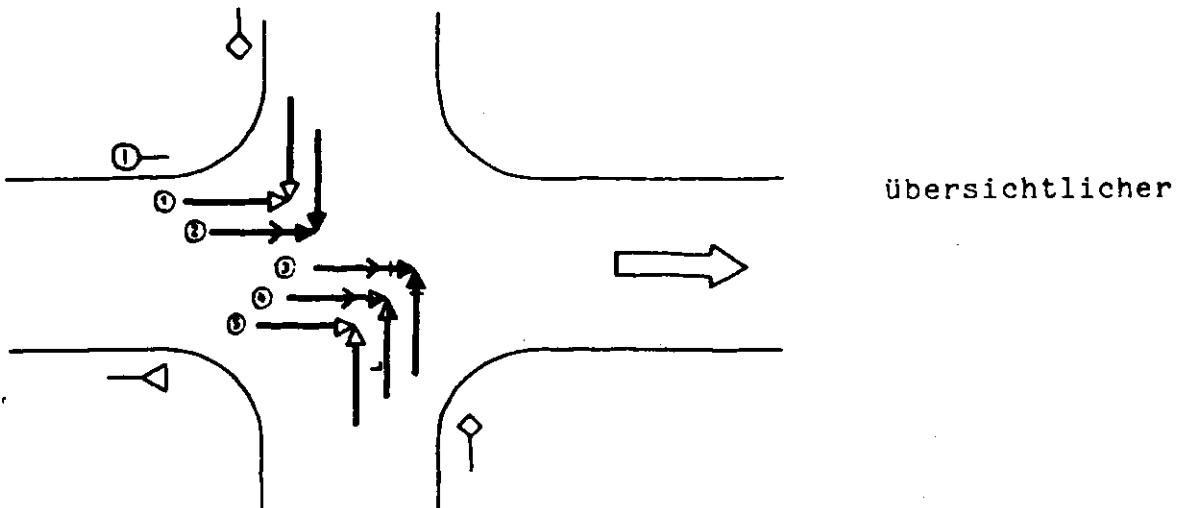
Beispiel einer vereinfachten Darstellung

a) gesamter Kollisionsverlauf



b) vereinfacht

(ohne die Wege der Unfallbeteiligten nach dem
Zusammenstoß)

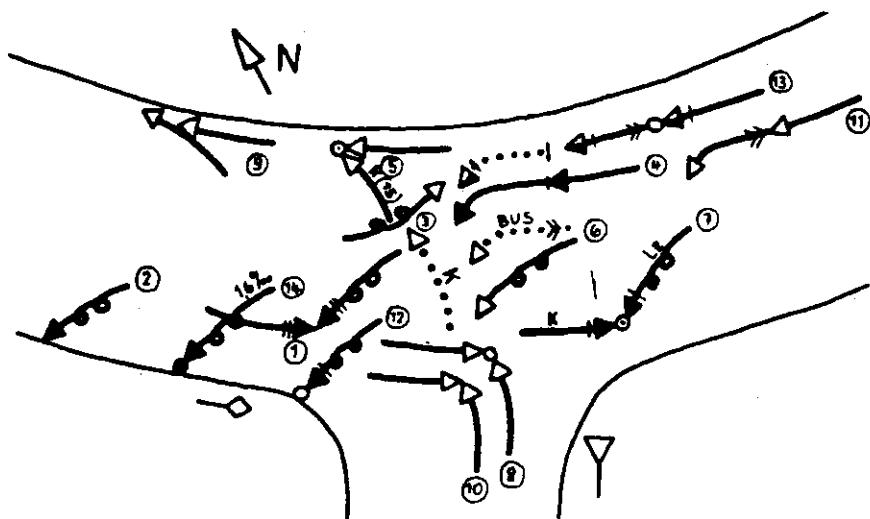


Anlage 5 d

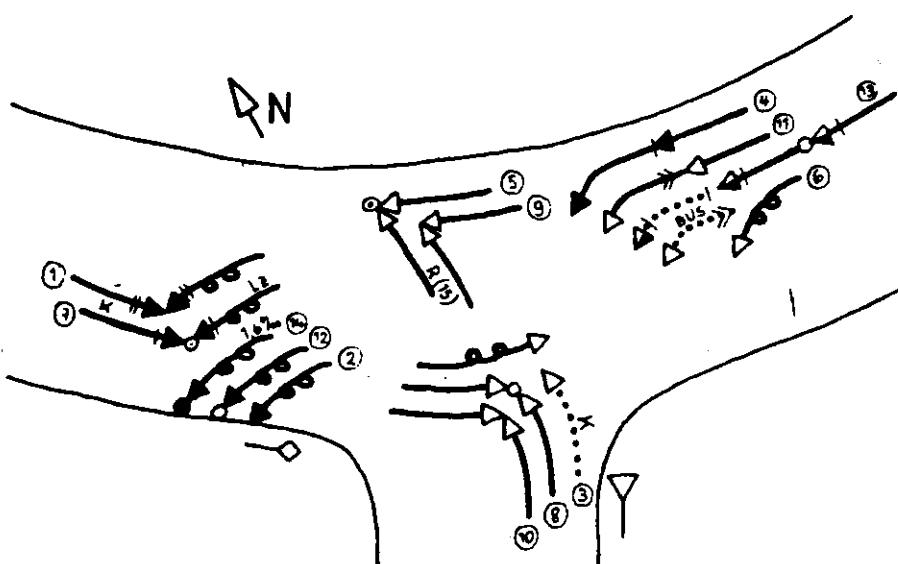
(zu Anlage 5 Nr. 1)

Beispiel nach Unfallgruppen geordnet

- a) Unfälle am Kollisionspunkt gezeichnet
unübersichtlich



- b) nach Unfallgruppen geordnetes Kollisionsdiagramm
übersichtlicher



Anlage 6

zu Nr. 2.1
 d. Gem. RdErl. d. IM/MWMV
 v. 14. 12. 1983

**Richtwerte
 (ohne Bagatellunfälle)
 für Voruntersuchungen
 durch die Polizei**

- 1** Durch laufende Beobachtung der Unfalltypen-Streckkarte stellt die Polizei fest, ob sich Unfälle in Knotenpunkten (Kreuzungen/Einmündungen) bzw. auf der „knotenpunktfreien“ Strecke einer Straße häufen. Dabei wird die „knotenpunktfreie“ Strecke durch zwei Netzknoten des Stationierungssystems der „Straßendatenbank NW“ oder durch zwei sonstige Knotenpunkte (ausgenommen einmündende oder kreuzende Feld- oder Waldwege, Grundstückszufahrten u. ä.) begrenzt. Im einzelnen ist das Unfallgeschehen auf folgenden Abschnittslängen zu untersuchen:

Außerhalb geschlossener Ortschaften

- auf „knotenpunktfreien“ Strecken
 - auf einer Länge von mindestens 300 m und höchstens 1000 m (bei Autobahnen und ähnlich ausgebauten Straßen je Richtungsfahrbahn grundsätzlich 1000 m)
- in Knotenpunkten
 - auf einer angemessenen Länge (höchstens 150 m) ab Knotenpunktmitte (Schnittpunkt der Achsen) aller kreuzenden oder einmündenden Straßen. Bei weiträumigen Knotenpunkten sind Teilbereiche zu untersuchen, z. B. Verteilerfahrbahn zwischen zwei Knotenpunktzu- bzw. -abfahrten. Dabei können Untersuchungsabschnitte länger als 150 m zweckmäßig sein.

Liegen Straßenabschnitte zwar außerhalb geschlossener Ortschaften, sind aber nach ihrer Charakteristik als „Innerortsstraßen“ anzusehen, so können für die Abschnittslängen die Regelungen „innerhalb geschlossener Ortschaften“ Anwendung finden.

Innerhalb geschlossener Ortschaften

- auf einer Strecke mit einer Länge von höchstens 200 m
- in Knotenpunkten
 - im unmittelbaren Kreuzungs- und Einmündungsbereich
- Auf Kraftfahrstraßen oder autobahnähnlich ausgebauten Straßen gelten die Längen für Untersuchungsabschnitte außerhalb geschlossener Ortschaften

- 2 Für die Voruntersuchung gemäß Nr. 2.1 Abs. 2 des Erlasses gelten folgende Richtwerte:**

2.1 in Knotenpunkten oder auf Untersuchungsabschnitten von höchstens 200 m Länge mindestens

- 3 Unfälle gleichen Typs
- 2 Unfälle gleichen Typs mit schwerem Personenschaden (Tote, Schwerverletzte)
- 2 Unfälle gleichen Typs mit Fußgängern oder Radfahrern
- 8 Unfälle unterschiedlichen Typs
- 3 Unfälle unterschiedlichen Typs mit schweren Personenschaden
- 3 Unfälle unterschiedlichen Typs mit Fußgängern oder Radfahrern

2.2 auf Untersuchungsabschnitten von höchstens 1000 m Länge mindestens

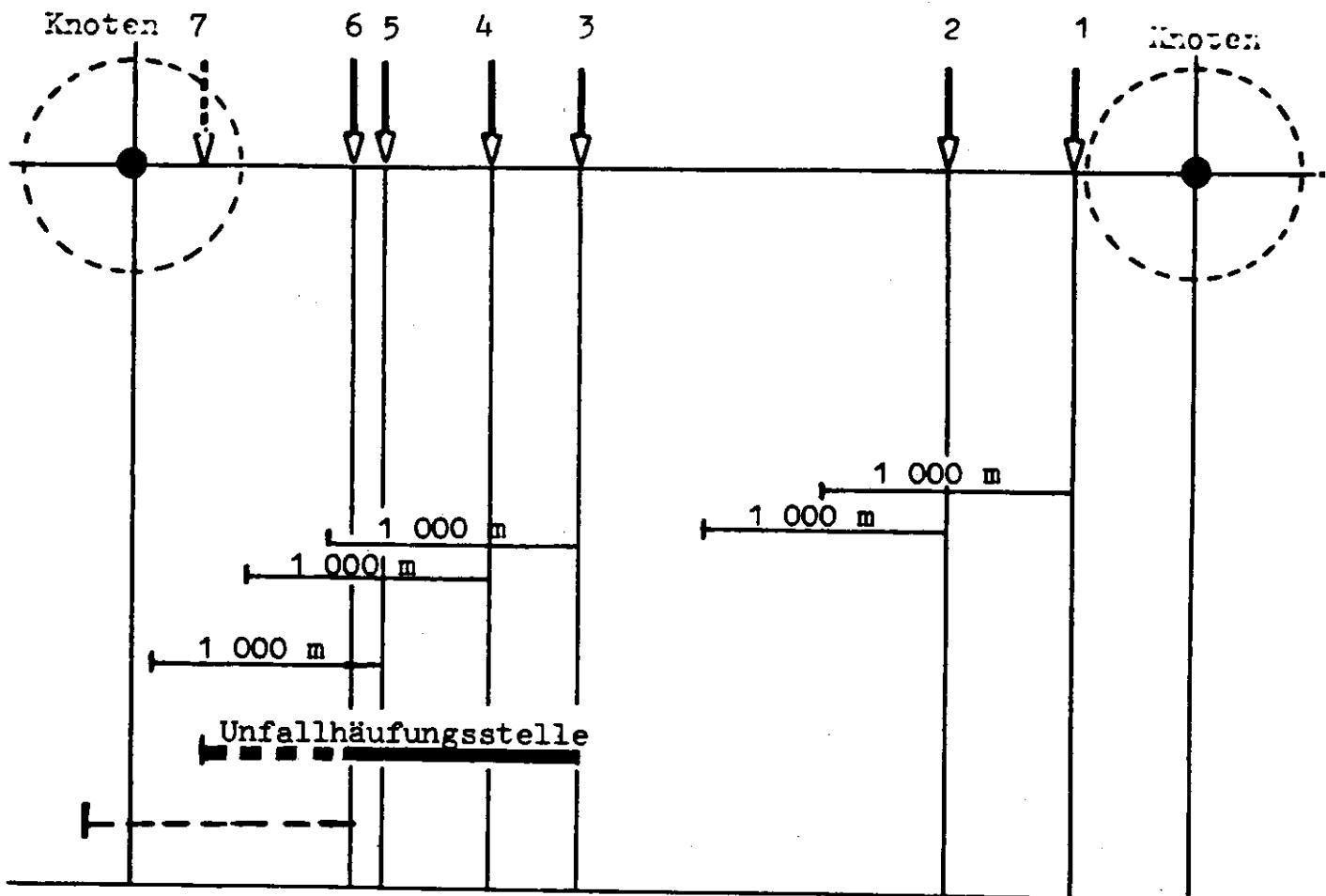
- 6 Unfälle gleichen Typs
- 3 Unfälle gleichen Typs mit schwerem Personenschaden
- 3 Unfälle gleichen Typs mit Fußgängern oder Radfahrern
- 12 Unfälle unterschiedlichen Typs
- 4 Unfälle unterschiedlichen Typs mit schwerem Personenschaden
- 4 Unfälle unterschiedlichen Typs mit Fußgängern oder Radfahrern

2.3 Die Richtwerte gelten bei einer mittleren Verkehrsbelastung bis zu 10 000 kfz/24 h (DTV). Bei größeren Verkehrsmengen können höhere Richtwerte zugrunde gelegt werden, sofern das nach den örtlichen Verhältnissen angemessen erscheint.

3 Beispiel für die knotenpunktfreie Strecke außerhalb geschlossener Ortschaften

Der erste Untersuchungsabschnitt (1000 m-Abschnitt) beginnt beim ersten registrierten Unfall (Nr. 1). Die weiteren Untersuchungsabschnitte sind von Unfall zu Unfall fortschreitend (unabhängig vom Zeitpunkt) anzutragen.

X MMIBL 84 3



Unfall-Nr.	Unfallzeit	Unfallschwere	Unfalltyp
1	5.10.82	schwerer Personenschaden	1
2	6. 5.82	Sachschaden	6
3	3. 3.82	schwerer Personenschaden	1
4	17. 8.82	schwerer Personenschaden	5
5	6. 8.82	Unfall mit Radfahrer/ schwerer Personenschaden	6
6	12. 1.82	Unfall mit Radfahrer schwerer Personenschaden	6
7 (*)	6.10.82	Unfall mit Radfahrer	6

(*) Sofern ein Unfall im Knotenbereich dem Unfallgeschehen der knotenpunktfreien Strecke zugeordnet werden kann, ist der betreffende Untersuchungsabschnitt in den Knotenpunktbereich hinein auszudehnen.

Anlage 7

zu Nr. 3.1

d. Gem.RdErl. d. IM/MWMV

v. 14.12.1983

Polizeibehörde

Ort, Datum

Meldung Nr. über eine Unfallhäufungsstelle

An

Anlagen:

Unfallort

Unfallentwicklung:

Im Zeitraum von bis

Gesamtzahl der Unfälle , davon mit Toten

" Schwerverletzten

" Leichtverletzten

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

Unfälle unter gleichen Umständen:

Eindrücke über unfallbegünstigende Faktoren und - gegebenenfalls - zweckmäßige Abhilfevorschläge:

Unterschrift

X KMM BL 84 3

Anlage 8
zu Nr. 3.1d.
Gem. RdErl. 1.1982 IM/MWMW
G. 14.12.1982

Gemeinde: ...		Straße (BAB, B, L, K-Nr.): ...		Straßename: ...		Erläuterung zu Spalte 7:		Erläuterung zu Spalte 14-18: Kennziffern gem. Blatt 1 der Verkehrsunfallanzeige		Fahrtrichtung Einmündung		Strecke		Kreuzung		Unfall - Daten - Liste zum Unfallmeldeblatt			
außerorts <input type="checkbox"/>		innerorts <input type="checkbox"/>																	
Ifd. Nr.	von NK	nach NK	Stat.	Wochentag	Datum	Uhrzeit	Fahrtrichtung	Perso-	Sach-	Art der									
					Tag, Monat, Jahr	Stunde Minute	T S ↓	sonnen	geschaden	Verkehrs-	Unf.	Ur-	sache	U	Typ				
								Fahrtrichtung	Uhrzeit	beteiligung									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		

→ Stationierungszugnung

Anhalt für Verbesserungsmaßnahmen bei Unfallhäufungen

1 Sofortmaßnahmen

Zur Verbesserung der Verhältnisse bei Unfallhäufungen kommen in vielen Fällen Sofortmaßnahmen in Betracht, die nur eines geringen Vorbereitungs- und Durchführungsaufwandes bedürfen. Dies können z. B. sein:

- Veränderung der Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen
- Anordnung bestimmter Verkehrsbeschränkungen
- Ergänzung und Veränderung der Wegweisung
- Beseitigung oder Beschneiden von Büschen und Bäumen
- Verbesserung der optischen Führung durch Fahrbahnmarkierung und Leiteinrichtungen (wie Richtungstafeln an gefährlichen Kurven)
- Verbesserung der Verkehrsführung durch einfache bauliche Maßnahmen (wie Einbau von Verkehrsinseln, Änderung des Fahrbahnrandes)
- Verbesserung des Signalprogramms oder Änderung der Betriebszeit bestehender Lichtzeichenanlagen
- Verkehrslenkende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung wie Fahrgassenverschwenkungen und Fahrbahneinengungen

2 Maßnahmen bei bestimmten Unfallhäufungen

Bei der Häufung von Unfällen

- mit schwerem Personenschaden
- gleichen Typs
- mit Fußgängern und Radfahrern
- an Lichtzeichenanlagen
- mit hohen Geschwindigkeiten

gilt folgendes:

2.1 Unfälle mit schwerem Personenschaden

In Betracht kommen je nach Art der Unfälle die in den Abschnitten 2.2 bis 2.9 aufgeführten Verbesserungsmaßnahmen. Insbesondere sind geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen gem. Nr. 2.9 angezeigt, da die schweren Unfallfolgen sehr häufig durch nicht angepaßte Geschwindigkeit verursacht werden.

2.2 Fahrunfälle

Fahrunfälle entstehen in der Regel in Kurven, gegebenenfalls auch an sonstigen Stellen, die an die Fahrzeugbeherrschung besondere Anforderungen stellen (unebene oder schlüpfrige Fahrbahn, Engpaß).

Wenn sich Fahrunfälle häufen, sollten folgende Fragen untersucht und folgende Abhilfemaßnahmen erwogen werden:

- Ist die Kurve bei der Annäherung rechtzeitig erkennbar? Wenn das nicht der Fall ist, so ist vor allem eine Verbesserung der optischen Führung durch bauliche Maßnahmen anzustreben. In Frage kommt z. B. die Beseitigung einer vor der Kurve liegenden sichtbehindernden Kuppe. In anderen Fällen ist zu erwägen, eine Kurve mit größerem Radius anzulegen, die so weit vor der Kuppe beginnt, daß der Kraftfahrer den Kurvenradius rechtzeitig abschätzen kann. Kann am Verlauf der Straße selbst nichts geändert werden oder verspricht eine Änderung keinen Erfolg, so sollte der Außenrand der Kurve in der Weise durch senkrechte Elemente (z. B. Bewuchs oder hochgesetzte Richtungstafeln) so kenntlich gemacht werden, daß dem Fahrer deutlich wird, wie seine Fahrtrichtung – und möglichst auch wie stark – nach rechts oder links abknickt. Gegebenenfalls ist zusätzlich, in besonderen Fällen auch statt dessen, die Aufstellung eines Gefahrenzeichens 103, evtl. auf beiden Straßenseiten, ratsam.

Anlage 9

zu Nr. 4.1 und 5.1
d. Gem. RdErl. d. IM/MWMV
v. 14. 12. 1983

- Sind der Richtungssinn der Kurve und die Krümmung rechtzeitig erkennbar?

Wenn das nicht der Fall ist, ist gegebenenfalls mit den gleichen Mitteln zu helfen wie im vorigen Fall. Besonders empfehlenswert ist hier die Aufstellung von Richtungstafeln in gerader Verlängerung der auf die Kurve zuführenden Straße. Bei enger werdenden Kurven ist, gegebenenfalls zusätzlich, die Stelle mit der stärksten Krümmung durch Richtungstafeln anzuzeigen. Zudem ist zu prüfen, ob ausreichend weite Sicht im weiteren Verlauf der Kurve besteht; andernfalls sind Sichthindernisse in der Innenkurve möglichst zu beseitigen.

Ereignen sich besonders viele Fahrunfälle bei nasser Straße, so ist unter anderem zu prüfen, ob die Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche in der Kurve wesentlich geringer ist als im davor liegenden Abschnitt oder ob die Fahrbahngeometrie größere Wasserfilmdicken begünstigt.

Treten besonders viele Fahrunfälle bei Nacht auf (auch ohne Mitwirkung besonders ungünstiger Faktoren geschehen rund 50 Prozent aller Fahrunfälle bei Dunkelheit), so ist eine nächtliche Ortsbesichtigung ratsam. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob eine optische Irreführung bei Nacht gegeben sein kann. Auf Irreführungen durch Straßenbeleuchtung ist besonders zu achten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß durch Leuchten nicht nur eine optische Irreführung bewirkt werden kann, sondern daß durch Leuchten am Kurveninnenrand bei nasser Fahrbahn auf der Straße unter Umständen keinerlei Leuchtdichte entsteht und der Fahrer die Orientierung verlieren und Hindernisse nicht mehr wahrnehmen kann.

Wenn sich in einer Kurve mit seitlichen Hindernissen Fahrunfälle ereignet haben, so ist unabhängig davon, ob Fahrzeuge mit diesen kollidierten, zu prüfen, ob die seitlichen Hindernisse für von der Fahrbahn abgekommene Fahrzeuge gefährlich werden können und daher beseitigt oder gesichert werden müßten, z. B. durch Schutzplanken.

2.3 Abbiegeunfälle

2.3.1 Zusammenstöße zwischen Linksabbiegern und nachfolgendem Verkehr

Wenn sich solche Unfälle häufen, ist folgendes zu prüfen bzw. anzuregen:

- Ist die Kreuzung/Einmündung rechtzeitig als solche erkennbar?

Wenn das nicht der Fall ist, so ist, besonders wenn kein Linksabbiegestreifen da ist, die Beseitigung etwaiger Sichthindernisse vor dem Knotenpunkt in Betracht zu ziehen. Insbesondere ist anzustreben, sichtbehindernde Kuppen vor Kreuzungen und Einmündungen abzutragen und Sichthindernisse am Innenrand von Kurven, die vor Kreuzungen und Einmündungen liegen, zu beseitigen.

Der Verbesserung der Erkennbarkeit dient auch eine Verlängerung der Linksabbiegespuren oder der Fahrbahnteiler in das Sichtfeld des sich dem Knotenpunkt nähern Verkehrs.

Kommen bauliche Maßnahmen nicht in Betracht, so kann vor allem außerorts durch Vorwegweiser und Wegweiser oder durch entsprechende Markierung (z. B. Warnlinie mit Vorankündigungspeil gem. RMS) für eine bessere Erkennbarkeit des Knotenpunktes und der Verkehrsführung im Knotenpunkt gesorgt werden.

- Besteht die Möglichkeit, an eingeordneten Linksabbiegern rechts vorbeizufahren?

Ist das nicht möglich, so sollte die Straße zur Anlage von Linksabbiegestreifen verbreitert werden.

X MMBL 84 3

Die Anlage von Linksabbiegestreifen ist vor allem auf schnell befahrenen zweispurigen Straßen außerorts wichtig. Kann die Straße nicht sofort so weit verbreitert werden, wie es normalerweise zur Anlage eines Linksabbiegestreifens erforderlich ist, so sollte die Fahrbahn doch so weit wie möglich aufgeweitet werden. Dann lassen sich unter Umständen drei schmale Streifen ausweisen.

Können Linksabbiegestreifen nicht in Betracht gezogen werden, so ist zu prüfen, ob das Überholen durch Zeichen 276 StVO verboten werden kann. Gegebenenfalls kommt die zusätzliche Anbringung von Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) in Frage.

Erforderlichenfalls ist zusätzlich zum Überholverbot auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.

Können die Verhältnisse nicht ausreichend verbessert werden, so ist zu prüfen, ob das Abbiegen durch das Zeichen 214 StVO „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ verboten werden kann. Das kommt in der Regel nur in Frage, wenn dem abgewiesenen Linksabbieger eine zumutbare Umleitung aufgezeigt werden kann. Auf sie ist erforderlichenfalls durch Zeichen 488 StVO hinzuweisen.

2.3.2 Unfälle zwischen Rechtsabbiegern und nachfolgendem Verkehr

Wenn sich solche Unfälle häufen, kommen grundsätzlich die gleichen Maßnahmen in Frage wie für Stellen, an denen sich Unfälle zwischen Linksabbiegern und Nachfolgenden häufen (Verbesserung der Erkennbarkeit, Anlage eines kurzen - keilförmigen - Abbiegestreifens, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Abbiegeverbote).

2.3.3 Unfälle zwischen Linksabbiegern und Gegenverkehr

Häufen sich Unfälle zwischen Linksabbiegern und Gegenverkehr an Lichtzeichenanlagen ohne eigene Phase für den Linksabbiegeverkehr, sollte geprüft werden, ob für Linksabbieger eine eigene Phase - gegebenenfalls nur auf Anforderung - geschaltet werden kann oder eine andere Verkehrsführung (z. B. Linksabbiegeverbot) in Betracht kommt.

Im übrigen ist bei Häufungen von Unfällen zwischen Linksabbiegern und Gegenverkehr an Knotenpunkten mit und ohne Lichtzeichenanlagen folgendes zu prüfen bzw. anzuregen:

- Wird dem Linksabbieger deutlich, daß er bevorrechtigten Gegenverkehr vorbeizulassen hat?

Ist das nicht der Fall, z. B. wenn der Linksabbiegeverkehr sehr zügig geführt ist, d. h. wenn er unter einem spitzen Winkel ausfahren kann, so ist die Möglichkeit zu prüfen, den Linksabbieger so zu führen, daß er nur langsam von der bevorrechtigten Straße abfahren kann. In Frage kommt unter Umständen auch ein Linksabbiegeverbot oder eine Lichtzeichenregelung mit Linksabbiegesonderphase.

- Kann der Linksabbieger den bevorrechtigten Gegenverkehr rechtzeitig erkennen?

Wenn die Sicht auf den Gegenverkehr eingeschränkt wird

- durch Linksabbieger aus der Gegenrichtung, wie es häufig bei Schrägaufstellung der Linksabbieger oder dann auftritt, wenn der Gegenverkehr sich in einer Linkskurve nähert oder
- durch feste Sichthindernisse (z. B. im Bereich von Kurven) und deren Beseitigung in dem notwendigen Umfang nicht möglich ist,

so kann ein Linksabbiegeverbot (ggf. nur für eine Fahrtrichtung) oder eine Lichtzeichenregelung mit Linksabbiegesonderphase Abhilfe schaffen. Außerorts kann für den Gegenverkehr auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht gezogen werden.

- War es für den Linksabbieger möglich, die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs zuverlässig zu schätzen?

Zeigt sich, daß die Unfälle häufig auf eine solche Fehlschätzung zurückzuführen sind, so ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Gegenverkehr vorzusehen. Die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs ist vor allem schwierig zu schätzen, wenn die Straße so verläuft, daß der Gegenverkehr annähernd geradlinig auf den Linksabbieger zukommt.

2.4

Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle

Wenn sich solche Unfälle häufen, ist es zweckmäßig zu prüfen, welche Aussagen die Beteiligten oder Zeugen über das Verhalten des Wartepflichtigen machten:

- Sind Wartepflichtige durchgefahren, ohne ihre Geschwindigkeit wesentlich zu ermäßigen, so kann geschlossen werden, daß die Wartepflicht nicht ausreichend erkennbar war.
- Wird durch Aussagen deutlich, daß die Wartepflichtigen die Tatsache ihrer Wartepflicht erkannt haben und langsam gefahren sind oder sogar angehalten haben, so ist zu schließen, daß die Verkehrssituation in der übergeordneten Straße beim Einfahren in die Kreuzung falsch eingeschätzt wurde.

Je nachdem, welcher Grund für die Unfälle vorherrscht, kommen unterschiedliche Verbesserungsmaßnahmen in Frage:

2.4.1 Wartepflicht nicht erkannt

Wenn sich solche Unfälle häufen, ist folgendes zu prüfen:

2.4.1.1 An Kreuzungen und Einmündungen ohne Lichtzeichenanlage

- Hat der Wartepflichtige überhaupt bemerkt, daß er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert?

Ist das nicht der Fall, so ist zunächst zu prüfen, wie die Erkennbarkeit des Knotenpunktes verbessert werden kann. In Frage kommt vor allem der Einbau von Fahrbahnteilen in der untergeordneten Straße (vgl. RAL - K).

Auch die Veränderungen des Umfeldes der untergeordneten Straße können helfen. So kann z. B. die Unterbrechung von Baumreihen bzw. von Leuchtenketten im Kreuzungsbereich dazu beitragen, den Knotenpunkt besser erkennbar zu machen.

In Stadtstraßen kann eine bessere Erkennbarkeit von Kreuzungen und Einmündungen häufig schon dadurch erreicht werden, daß auf beiden Seiten der untergeordneten Straße auf jeweils 20 bis 30 m durch Zeichen 283 StVO das Halten verboten wird. Außerdem kann die Erkennbarkeit einer Kreuzung dadurch erhöht werden, daß Vorfahrtsweiser und Wegweiser angebracht und die negativen Vorfahrtzeichen unmittelbar am Knotenpunkt und als Vorankündigung auf beiden Straßenseiten gezeigt und ggf. über der Fahrbahn wiederholt werden.

- Hat der Wartepflichtige die Kreuzung selbst zwar erkannt, aber nicht wahrgenommen, daß er hier einem anderen Verkehrsstrom gegenüber warte-pflichtig ist?

Ist die Vorfahrt nach dem Grundsatz „Rechts vor Links“ geregelt, so ist zu prüfen, ob eine solche Regelung angesichts des Streckencharakters der Zufahrt, von der der Wartepflichtige kam, erwartet wurde. Ist das nicht der Fall, so ist die Einführung einer Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen zu erwägen.

Ist die Kreuzung beschildert und ergibt die nähere Untersuchung, daß die verkehrsrechtliche Unterordnung gegenüber der kreuzenden Straße nicht erwartet wurde, so kommt eine Verdeutlichung der Beschilderung ggf. die Wiederholung

der negativen Vorfahrtzeichen links oder auch über der Fahrbahn sowie eine Vorankündigung der negativen Vorfahrtzeichen auf beiden Straßenseiten und die Ankündigung der Wartepflicht im Vorwegweiser in Frage. In besonderen Fällen kann die Wiederholung der negativen Vorfahrtzeichen in Form von Fahrbahnmarkierungen vorgenommen werden.

Auch die Anbringung einer Warte- oder einer Fahrbahnbegrenzungslinie im Zuge der übergeordneten Straße kann helfen.

2.4.1.2 An Kreuzungen und Einmündungen mit Lichtzeichenanlage

- Wurde Rotlicht nicht beachtet?

Ist das der Fall, so ist zu prüfen, ob die Lichtzeichen nicht ausreichend wahrnehmbar sind oder ob ein Bruch in der Grünen Welle vorliegt.

Insbesondere auf breiten Straßen besteht häufig die Gefahr, daß Lichtzeichen durch größere Fahrzeuge, die rechts oder links von einem Verkehrsteilnehmer halten oder in gleicher oder entgegengesetzter Richtung fahren, verdeckt werden können. Dann ist die Erkennbarkeit der Lichtzeichen zu verbessern z. B. durch Wiederholungssignalgeber links oder/und über der Fahrbahn. Erforderlichenfalls sind vorhandene Signalgeber über der Fahrbahn an längeren Auslegern anzubringen.

Führen ungünstige Einflüsse des Umfeldes (z. B. Sonneneinstrahlung) zu mangelnder Erkennbarkeit der Lichtzeichen, so sollten größere Optiken verwendet oder/und Kontrastblenden angebracht werden.

Ergibt sich eine mangelnde Erkennbarkeit der Lichtzeichen aus der Führung der Straße (z. B. Kurve), so ist die Lichtzeichenanlage auch innerorts durch Zeichen 131 StVO auf beiden Straßenseiten anzukündigen. Zudem ist besonders auf schnell befahrenen Straßen zu erwägen, dem Kraftfahrer möglichst durch gelbes Blinklicht (Vorsignal) anzudeutzen, daß er auf Gelb oder Rot trifft. Dies gilt auch in den Fällen, in denen eine Grüne Welle durch nicht koordinierte Lichtzeichenanlagen unterbrochen wird.

2.4.2 Wartepflicht erkannt

Wenn sich wiederholt Unfälle infolge Mißachtung der Vorfahrt ereignet haben, obwohl die Wartepflichtigen die Tatsache der Wartepflicht erkannt haben, so ist folgendes zu prüfen:

2.4.2.1 An Kreuzungen und Einmündungen ohne Lichtzeichenanlage

- Hatte der Wartepflichtige ausreichenden Einblick in die übergeordnete Straße?

Bei „Rechts vor Links“ - Kreuzungen mit schlechten Sichtverhältnissen nach rechts ist zu prüfen, ob die Sichtverhältnisse für den von rechts kommenden möglicherweise wesentlich besser sind, so daß dieser häufig mit nicht erwarteter hoher Geschwindigkeit über den Knotenpunkt fährt. Ist das der Fall, so ist eine Regelung nach dem Grundsatz „Rechts vor Links“ ungeeignet, und es ist eine Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen einzuführen.

Reichen die Sichtverhältnisse an beschilderten Kreuzungen nicht aus, so sollten sie verbessert werden. Wenn das nicht möglich ist, kann als Verbesserungsmaßnahme eine den Sichtverhältnissen entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung für den bevorrechtigten Verkehr oder eine Lichtzeichenregelung in Betracht kommen. Auch kann dadurch geholfen werden, daß der in der Sicht behinderte Verkehrsstrom an einem anderen Knotenpunkt auf die übergeordnete Straße geführt wird. Manchmal kann es, z. B. als Zwischenlösung, genügen, die Fahrbahnbegrenzung in der übergeordneten Straße etwas zur Straßenmitte hin zu verschieben und damit für den Wartepflichtigen einen Warteraum mit besseren Sichtmöglichkeiten zu schaffen.

- War es für den Wartepflichtigen schwierig, die Geschwindigkeiten in der bevorrechtigten Straße zuverlässig zu schätzen?

Das ist vor allem dann der Fall, wenn die übergeordnete Straße im Bogen verläuft und die wertepflichtige Zufahrt von der Außenkurve aus einmündet, so daß die bevorrechtigten Fahrzeuge auf den Wartepflichtigen direkt zufahren.

Außerdem ist davon auszugehen, daß die Geschwindigkeiten vom Wartepflichtigen häufig falsch geschätzt werden, wenn auf der bevorrechtigten Straße sehr schnell, z. B. außerorts oft wesentlich über 100 km/h, gefahren wird. (Auf solche Fehleinschätzungen wird vielfach in den Aussagen der Unfallbeteiligten hingewiesen.)

In diesen Fällen sollte für den bevorrechtigten Verkehr eine Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt werden.

- Hat der Wartepflichtige am Rand der bevorrechtigten Straße oder in einer Fahrzeugschlange vor der Kreuzung längere Zeit auf eine Möglichkeit zum Einbiegen oder Kreuzen gewartet?

Wenn die Verkehrsbelastung so groß ist, daß einzelne Wartepflichtige unter Umständen sehr lange warten müssen oder sich in der wertepflichtigen Zufahrt ein längerer Stau bildet, so ist in der Regel eine Lichtzeichenanlage zweckmäßig.

2.4.2.2 An Kreuzungen und Einmündungen mit Lichtzeichenanlage

- Haben sich Unfälle in der Zeit ereignet, in der die Lichtzeichenanlage nachts ausgeschaltet war?

Wenn das der Fall ist, so soll die Lichtzeichenanlage durchgehend oder zu den Zeiten, in denen die Unfälle geschehen sind, in Betrieb gehalten werden. Um unnötig lange Wartezeiten und unnötige Belästigungen der Anwohner zu vermeiden, kann es sich ebenso empfehlen, in den Nachtstunden ein Signalprogramm mit kurzer Umlaufzeit oder ein verkehrsabhängiges Nachtprogramm zu schalten.

2.5

Unfälle im Längsverkehr

Hier ist zu prüfen, ob

- der Querschnitt der Straße für Begegnungsverkehr ausreicht
- Gegenverkehr bzw. vorausfahrender und verkehrsbedingt haltender Verkehr rechtzeitig erkennbar sind
- Lichtzeichenanlagen und ihre Regelung rechtzeitig erkennbar sind
- das Programm dieser Anlagen verkehrsangepaßt verläuft

Erforderlichenfalls sind z. B. vorzusehen:

- eine Verbreiterung der Fahrbahn (z. B. in Kurven)
- eine Vergrößerung der Sichtweite an Kurven und Kuppen
- zusätzliche Fahrstreifen zum Überholen
- Überholverbot durch Zeichen 276/277 StVO oder/und Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO)
- eine Verbesserung der Erkennbarkeit von Lichtzeichenanlagen, bessere Koordination benachbarter Lichtzeichenanlagen oder eine (bessere) Anzeige des Endes einer Grünen Welle

2.6

Unfälle mit Fußgängerquerverkehr (Überschreitungs-Unfälle)

Hier ist zu prüfen, ob der Fußgängerquerverkehr rechtzeitig wahrgenommen werden kann, ob ein Überqueren an dieser Stelle zugelassen werden kann, ob ausreichende Zeitlücken im Kraftfahrzeugverkehr zur gefahrlosen Überquerung der gesamten Fahrbahn vorhanden sind, ob die Fahrgeschwindigkeiten den besonderen örtlichen Verhältnissen angemessen sind. Erforderlichenfalls sind z. B. vorzusehen:

- Verkehrsregelung und -beschränkung durch

X MM 3L 84 3

- Verkehrszeichen (z. B. Überholverbot/Geschwindigkeitsbeschränkung)
- Absperrungen zur Unterbindung von Überquerungen an kritischen Stellen
- Verbesserung der allgemeinen Straßenbeleuchtung
- Beseitigung von Sichthindernissen für Fußgänger, Schaffung von Fußgänger-Warteplätzen, die von den Kraftfahrern eingesehen werden können (z. B. durch Umordnung des ruhenden Verkehrs sowie Unterbrechung von Parkstreifen, wechselseitiges Parken)
- Erstellung von Überquerungshilfen wie Gehwegvorsprüngen und Fußgänger-Schutzinseln
- Fußgängerüberwege
- Errichtung von Lichtzeichenanlagen z. B. als Ersatz für Fußgänger-Überwege
- Bau von Unter-/Überführungen
- Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

2.7 Unfälle mit Radfahrern

Bei der Vorbereitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer ist darauf hinzuwirken, daß sich die Einzelmaßnahmen in ein Gesamtkonzept einfügen. Für den Radverkehr sollte ein verbundenes Radverkehrsnetz geschaffen werden, daß den Radfahrer sicher und auf kurzen Wegen zu den jeweiligen Zielen führt. Der Gestaltung des Radverkehrsnetzes und der Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs dienen – gegebenenfalls in Kombination – unter anderem folgende Maßnahmen:

- Einrichtung von Wegen für den Radverkehr (Radwege, Radfahrstreifen)
- Ableitung des Radverkehrs von Verkehrsstraßen auf weniger belastete Straßen und Wege
- Verbesserung der Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen, z. B. durch Einfärbung des Radwegebelags oder durch Piktogramme
- Verdeutlichung der Vorrangsverhältnisse an Grundstückszufahrten durch eine besondere Markierung oder Farbgestaltung der Radwege
- Verdeutlichung der Vorfahrt für Radfahrer an Knotenpunkten, z. B. durch eine deutliche Markierung der Radfahrerfurten im Zuge der bevorrechtigten Straße und eine besondere Beschilderung an wertepflichtigen Knotenpunktzufahrten, die den Kraftfahrer auf Radwege hinweist, die in beiden Richtungen benutzt werden dürfen
- Verdeutlichung der Wartepflicht für Radfahrer auf Radwegen durch eine Wiederholung des negativen Vorfahrtzeichens (z. B. Zeichen 205 StVO in verkleinerter Ausführung) neben dem Radweg
- Verlegung des Radwegs im Bereich von Knotenpunkten zum Fahrbahnrand
- Schaffung ausreichender Sicht für rechts abbiegende Kraftfahrer auf Radfahrer, z. B. durch Verdrängung des ruhenden Verkehrs
- Anordnung von Radfahrersignalen zur besseren Berücksichtigung der Radfahrer in der Signalisierung
- Neuordnung des Parkens, insbesondere auf Straßen ohne Radwege

2.8 Unfälle an Lichtzeichenanlagen

Neben den in den vorstehenden Abschnitten angeführten Maßnahmen ist bei einer Häufung von Unfällen an Lichtzeichenanlagen auch zu prüfen, ob bei der Entstehung dieser Unfälle die Art der Signalsteuerung oder mangelnde Übereinstimmung

von Signalsteuerung und Gestaltung, Markierung und Beschilderung des Knotenpunktes eine Rolle gespielt haben.

Verbesserungen können häufig durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Anpassung der Gelbzeiten oder/und der Zwischenzeiten an die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten am Beginn der Grünphase, während der Grünphase sowie beim Räumen

Beispielsweise kann bei schnellem Verkehr eine Verlängerung der Gelbzeiten z. B. auf 4 Sek. zweckmäßig sein. Eine Verlängerung der Zwischenzeiten kann z. B. dann erforderlich sein, wenn Probleme mit räumenden Fahrzeugen (langsame Fahrzeuge, Radfahrer, Linksabbieger) auch im Zusammenhang mit der Knotenpunktgestaltung (z. B. Abbiegeradien) auftreten.

- Einrichtung von Linksabbiegesonderphasen an Stelle von Regelungen mit Vorgabezeiten und kritischen Zugabezeiten

Bei Vorgabezeiten kann auch durch Verdeutlichung des Grünbeginns für den Gegenverkehr durch gelbes Blinklicht im allgemeinen keine Verbesserung erreicht werden.

- Anpassung des Grünbeginns für den Kraftfahrzeugverkehr an den Grünbeginn des parallelen Fußgänger- und Radverkehrs

Fußgänger und Radfahrer sollten sich bereits auf der Fahrbahn befinden, wenn ein abbiegendes Kraftfahrzeug an der Konfliktfläche eintrifft. In besonderen Fällen kann es sich empfehlen, auf den Konflikt zwischen Abbiegern und parallelem Fußgänger- und Radverkehr durch ein gelbes Blinklicht hinzuweisen.

- Anpassung von Signalsteuerung und Gestaltung, Markierung und Beschilderung des Knotenpunktes

Bei abknickenden Vorfahrten ist es erforderlich, die kritischen Ströme getrennt voneinander freizugeben; andernfalls ist anzustreben, den Knotenpunkt als normale Kreuzung oder Einmündung auszubilden, zu beschildern und zu markieren.

2.9 Unfälle mit hohen Geschwindigkeiten

Entsteht bei der Auswertung des Unfallgeschehens der Eindruck, daß relativ viele Unfälle mit hohen Geschwindigkeiten, die z. B. von Wartepflichtigen, Abbiegern oder Fußgängern nicht erwartet worden sind, in Zusammenhang stehen, oder sind mehrere Unfälle mit schwerem Personenschaden aufgetreten, so sollte geprüft werden, ob im betrachteten Bereich möglicherweise generell besonders schnell gefahren wird.

Dazu empfiehlt es sich, die Unfallaufzeichnungen auf entsprechende Hinweise durchzusehen und Geschwindigkeitsmessungen mit unauffälligen Meßgeräten zu den Zeiten, in denen die schweren Unfälle geschehen sind, durchzuführen.

Als „hoch“ muß eine Geschwindigkeit nicht nur dann gelten, wenn sie deutlich über der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt, sondern unter Umständen auch dann, wenn sie angesichts der Umstände (z. B. enge Fahrbahn, Unübersichtlichkeit, eingeschränkte Möglichkeit zur zutreffenden Schätzung der Geschwindigkeit) offenbar unangemessen ist. Zur Verminderung hoher Geschwindigkeiten kommen z. B. die im Rahmen des nordrhein-westfälischen Großversuchs „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ mit Erfolg erprobten Maßnahmen in Betracht.

Anlage 10

zu Nr. 5.1

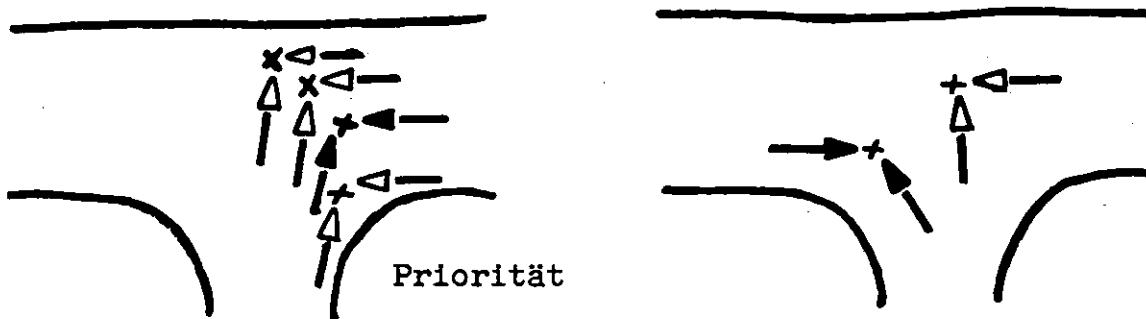
d. Gem.RdErl. d IM/MWMV

v. 14.12.1983

Hinweise zur Vorbereitung und Durchführung von Verbesserungsmaßnahmen

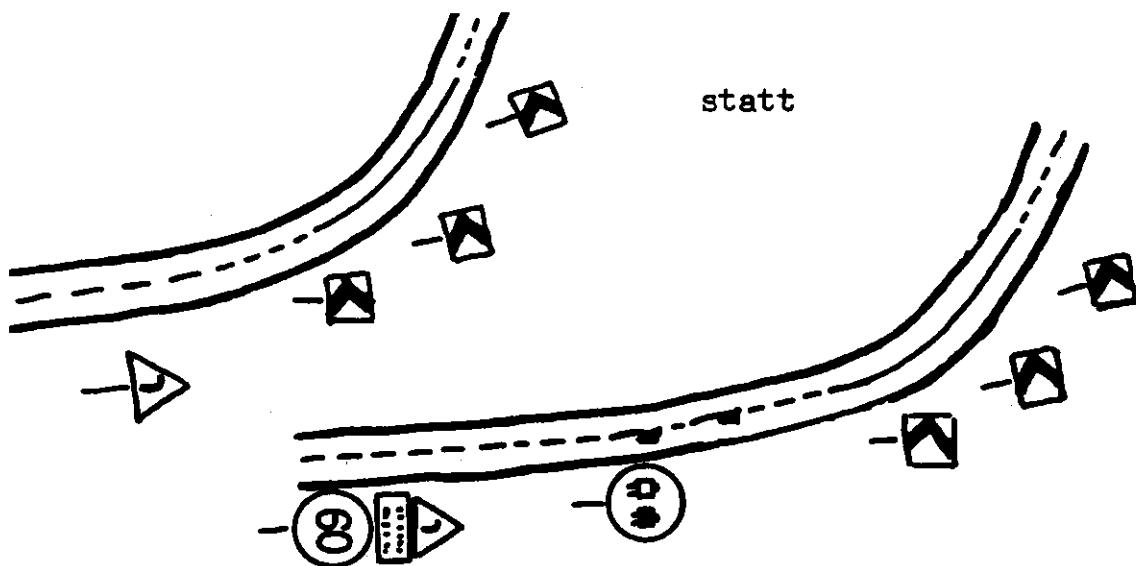
1 Mitteleinsatz optimieren

Mit der Verbesserungsmaßnahme sollte dort begonnen werden, wo mit den zur Verfügung stehenden Mitteln eine optimale Verkehrssicherheitswirkung zu erwarten ist.
statt



2 Überreglementierung vermeiden

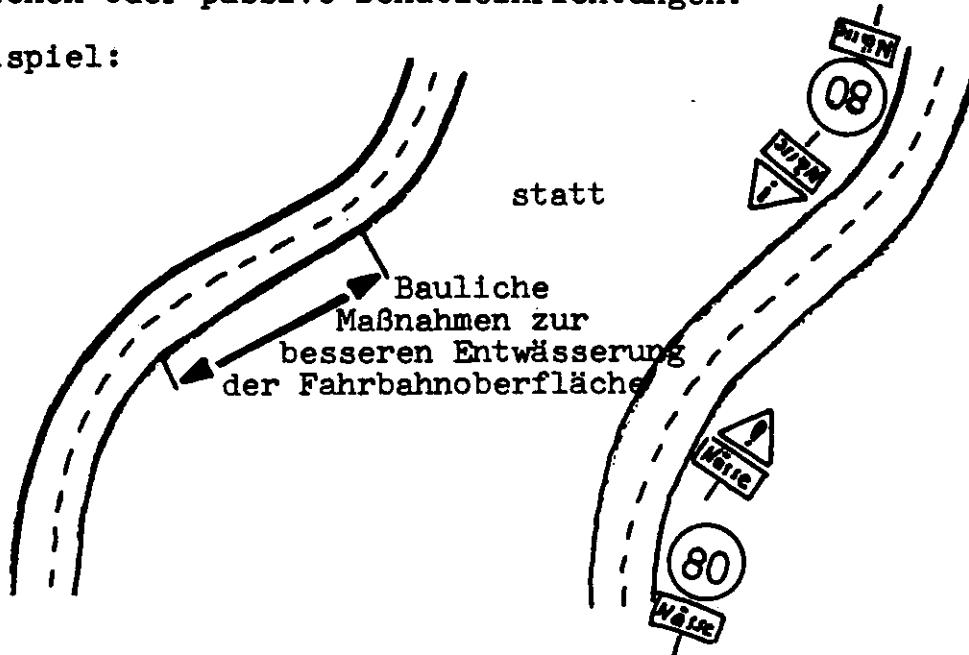
Die Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer ist bei der Vorbereitung der Verbesserungsmaßnahme zu berücksichtigen, Übertriebene Beschilderungen sind zu vermeiden.



3 Baulichen und gestalterischen Maßnahmen an der Straße
ist der Vorzug vor Beschilderung zu geben.

Die Beseitigung der durch die Anlage der Straße bedingten
Unfälle hat eine bessere Sicherheitswirkung als Verkehrs-
zeichen oder passive Schutzeinrichtungen.

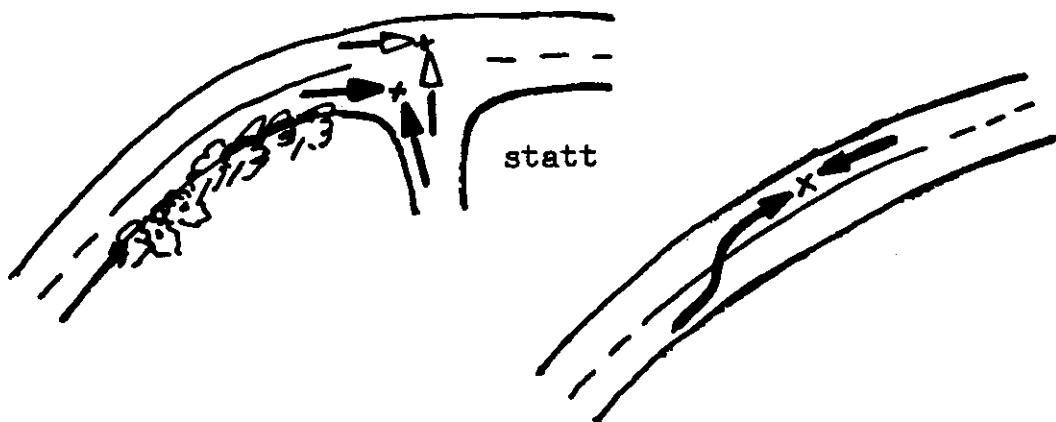
Beispiel:



4 Nicht rechtzeitig erfassbare Risiken vordringlicher als vorhersehbare Risiken beseitigen

Bei der Sanierung sind vor allem verdeckte, nicht rechtzeitig erfaßbare Risiken zu beseitigen oder abzuschwächen.

Beispiel:



5 Bei längerfristigen Maßnahmen provisorische Maßnahmen als Zwischenlösung vorsehen

Bauliche Maßnahmen erfordern lange Vorbereitungszeiten. Bis zur Realisierung dieser Maßnahmen bieten sich oft Zwischenlösungen durch Verkehrsregelungen mit Verkehrszeichen an. Diese Sofortmaßnahmen sind bei erkannten Unfallgefahren immer vorzusehen.

6 Durch Verbesserungsmaßnahmen darf das Unfallgeschehen nicht in andere Bereiche verlagert werden.

X MWM BL 84 3

Anlage 11

zu Nr. 5.3 d.
 Gem. RdErl. IM/MWMV
 v. 14. 12. 1983

Hinweise zur Bewertung der Unfallschwere

Durch die Gewichtung der Unfälle – ausgedrückt in Unfallkosten – können die Schwere der Unfälle, die Dringlichkeit von Verbesserungsmaßnahmen sowie der durch die Verbesserungsmaßnahmen zu erreichende Nutzen beschrieben werden. Zur Ermittlung des Nutzens aus der Veränderung der Straßenverkehrsunfälle empfiehlt sich folgendes Verfahren.*

1. Es ist abzuschätzen, wieviele der im Bezugszeitraum festgestellten Unfälle durch die vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen vermieden werden können.
2. Unfälle mit „schwerem Sachschaden“ bzw. „leichtem Sachschaden“ sind – unabhängig von der Zahl der Unfälle mit Personenschäden – mit den in Tab. A angegebenen Unfallkostensätzen zu multiplizieren.

Straßentyp	Unfallkategorie			
	Unfall mit der schwersten Folge			
	Schwerverletzt oder getötet	Leicht-verletzt	Schwerer** Sachschaden	Leichter** Sachschaden
I	280 000	44 000	20 000	4 200
II	230 000	27 000	14 000	4 000
III	140 000	20 000	12 000	3 700

Tabelle A: Unfallkostensätze DM/U in Abhängigkeit von Straßentyp und Unfallkategorie (schwerste Unfallfolge)

3. Sind – unabhängig von der Zahl der Unfälle mit Sachschaden – weniger als drei Unfälle mit schwerem Personenschaden aufgetreten, so sind alle Unfälle mit Personenschäden mit dem Unfallkostensatz gemäß Tab. B zu bewerten.

Tab. B ist auch anzuwenden, wenn – unabhängig von der Zahl der Unfälle mit Sachschaden – zufällig nur Unfälle mit leichtem Personenschaden aufgetreten sind.

Im übrigen ist bei Unfällen mit Personenschäden entsprechend Nr. 2 zu verfahren.

Straßentyp	Unfall mit Personenschäden
I	120 000
II	130 000
III	63 000

Tabelle B: Unfallkostensätze DM/U für Unfälle mit Personenschäden in Abhängigkeit vom Straßentyp

Straßentyp	Erläuterungen
I	Autobahnen, Straßen mit getrennten Fahrbahnen mit mindestens 2 Fahrstreifen für den Richtungsverkehr und frei von höhengleichen Kreuzungen und Einmündungen
II	Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage (ohne Typ I)
III	Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage (ohne Typ I)

Tabelle C: Erläuterung des Straßentyps (I bis III)

* Verfahren entspricht den Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (RAS-W) (Entwurf des Arbeitsausschusses „Wirtschaftlichkeitsfragen“, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Stand: März 1982)

** vorläufige Werte

X MM BL P4 3

Anlage 12

zu Nr. 6
d. Gem.RdErl. d. IM/MWMV
v. 14. 12. 1983

Organisation der Unfallkommissionen

	Örtliche Unfallkommission	Überörtliche Unfallkommission	Autobahn-Unfallkommission
Straßengruppe	Gemeindestraßen, Ortsdurchfahrten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in der Baulast der Gemeinden	Bundesstraßen in der Baulast des Bundes Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände und Kreisstraßen in der Baulast der Kreise	Autobahnen (Zeichen 330 StVO)
Bereich	Im Bereich einer Gemeinde	Im Bereich eines Kreises	Im Bereich eines Regierungspräsidenten
Federführung, Vorsitz	In Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte; im übrigen die Kreisordnungsbehörden der Kreise und kreisfreien Städte	In kreisangehörigen Städten die Kreisordnungsbehörden der Kreise; im übrigen die Kreisordnungsbehörden der kreisfreien Städte	Regierungspräsident (Dez. 53)
Weitere ständige Mitglieder	Kreispolizeibehörde Gemeinde als Straßenbaulastträger	Kreispolizeibehörde, Kreise und Landschaftsverbände als Straßenbaulastträger bzw. Auftragsverwaltung in Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte	Regierungspräsidenten (Dez. 25) i. d. R. Landschaftsverband als Straßenbauverwaltung

II.

Hinweis**Inhalt des Justizministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen**

Nr. 23 v. 1. 12. 1983

(Einzelpreis dieser Nummer 2,40 DM zuzügl. Portokosten)

Seite	Seite
Allgemeine Verfügungen	Rechtsprechung
Bereinigung der Justizverwaltungsvorschriften	Zivilrecht
Ausführung des Landesprogramms zur Intensivierung der Bekämpfung des Drogenmißbrauchs in Nordrhein-Westfalen; hier: Betreuung drogenabhängiger Gefangener und anstaltsübergreifende Zusammenarbeit zwischen Justizvollzugsanstalten und Suchtberatungsstellen	BGB § 273; ZPO § 767. — Betreibt eine Partei die Zwangsvollstreckung aus einem Kostenfestsetzungsbeschluß, der aufgrund eines Urteils ergangen ist, in dem sie selbst zur Auskunft über bestimmte Tatsachen verurteilt worden ist, kann die andere Partei nicht mit Erfolg eine Vollstreckungsgegenklage darauf stützen, sie könnte die Befriedigung des Kostenerstattungsanspruchs verweigern, bis die Auskunft erteilt ist. OLG Köln vom 29. Juni 1983 — 16 U 13/83
Änderung der Aktenordnung	274
Auflösung einer Kammer für Handelssachen	
Gewährung von Beihilfen in Krankheits-, Geburts- und Todesfällen	
Bekanntmachungen	Strafrecht
Personalnachrichten	StPO § 267 I, § 261. — Bei sich widersprechenden Aussagen muß der Tatrichter im Urteil die Tatsachen näher darlegen, aufgrund derer er sich seine Überzeugung von der Glaubhaftigkeit der Angaben der Zeugen und der Unglaublichkeit der Einlassung des Betroffenen/Angeklagten gebildet hat, damit das Rechtsbeschwerdegericht/Revisionsgericht überprüfen kann, ob die tatrichterliche Beurteilung auf rechtlich zutreffenden Erwägungen beruht. OLG Düsseldorf vom 8. Juli 1983 — 5 Ss (OWI) 261/83 — 220/83 I
Ausschreibungen	
Gesetzgebungsübersicht	275

— MBl. NW. 1984 S. 58.

Einzelpreis dieser Nummer 7,60 DM

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

Abonnementsbestellungen: Grafenberger Allee 82, Tel. (0211) 68 88/238 (8.00–12.30 Uhr), 4000 Düsseldorf 1

Bezugspreis halbjährlich 70,80 DM (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 141,60 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 Verlag vorliegen.

Die genannten Preise enthalten 7% Mehrwertsteuer

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 82, Tel. (0211) 68 88/241, 4000 Düsseldorf 1

Einzellieferungen gegen Voreinsendung des vorgenannten Betrages zuzügl. Versandkosten (je nach Gewicht des Blattes), mindestens jedoch DM 0,80 auf das Postscheckkonto Köln 85 18-507. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.) Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim 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.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 4000 Düsseldorf 1
Verlag und Vertrieb: August Bagel Verlag, Grafenberger Allee 82, 4000 Düsseldorf 1

Druck: A. Bagel, Graphischer Großbetrieb, 4000 Düsseldorf 1

ISSN 0341-194 X