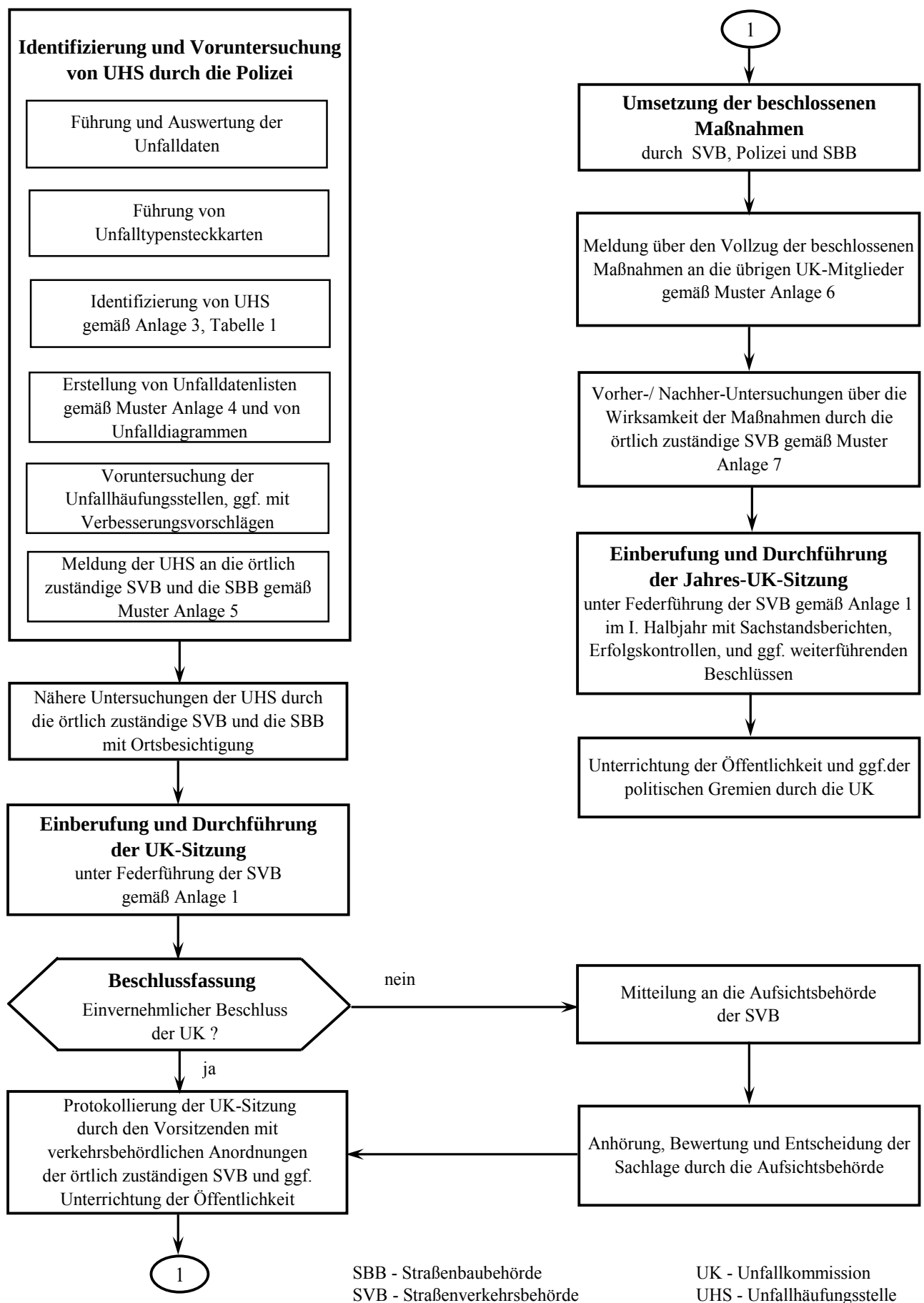


	Örtliche Unfallkommission	Überörtliche Unfallkommission	Autobahn- Unfallkommission
Straßengruppe	Gemeindestraßen Ortsdurchfahrten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in der Baulast der Gemeinden und Städte	Bundesstraßen in der Baulast des Bundes Landesstraßen in der Baulast des Landes Kreisstraßen in der Baulast der Kreise	Autobahnen (Zeichen 330 StVO)
Bereich	Im Bereich der Städte und Gemeinden	Im Bereich eines Kreises	Im Bereich der Bezirksregierungen
Federführung, Vorsitz	In Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte* Im übrigen die Straßenverkehrsbehörden der Kreise und kreisfreien Städte	In kreisangehörigen Städten die Kreisordnungsbehörden der Kreise Im übrigen die Straßenverkehrsbehörden der kreisfreien Städte	Bezirksregierung
Ständige Mitglieder	Kreispolizeibehörde Gemeinde und Stadt als Straßenbaulastträger	Kreispolizeibehörde Kreise und Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaubehörde In Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte	Autobahnpolizei bei den Polizeipräsidien Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaubehörde

* Sofern Einvernehmen besteht, sind die Federführung und der Vorsitz an den Kreis zu übertragen.



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

Die Identifikation von Unfallhäufungsstellen richtet sich nach Tabelle 1.

Tabelle 1

Richtwerte zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen					
		Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen		Autobahnen und autobahnähnliche Straßen	
		Knotenpunkte	Strecke	Knotenpunkte	Strecke
Untersuchungsabschnitt		≤ 50 m / 150 m *1)	≤ 200 m / 500 m *1)	≤ 300 m *2)	≤ 1.000 m
1 - Jahres - Betrachtung	Unfälle gleichen Grundtyps	Kat. 1 - 4	3	3	6
	Unfälle ungleichen/gleichen Grundtyps	Kat. 1 + Kat. 2	3	—	—
3 - Jahres - Betrachtung	Fußgänger / Radfahrer [Kat. 1 - 3]		5	—	—

Legende :

Kategorie 1: VU mit Getöteten (UGT)

Kategorie 3: VU mit Leichtverletzten (ULV)

Kategorie 2: VU mit Schwerverletzten (USV)

Kategorie 4: Schwerwiegender VU mit Sachschaden (USS)

Hinweise :

*¹) Länge jedes Zufahrtsastes von Knotenpunktsmitte bzw. Abschnittslänge innerhalb / außerhalb geschlossener Ortschaften.

*²) Knotenpunktäste (z. B. Kreisfahrbahn, Verteilerfahrbahn) einschl. Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen. Für Verknüpfungen der BAB-Äste mit dem Basisstraßennetz gilt der Richtwert für Knotenpunkte auf Gegenverkehrsstraßen.

3-Jahres-Unfallhäufungsstellen sind nur dann von der Polizei zu melden, wenn sie zuvor noch nicht als 1-Jahres-Unfallhäufungsstellen identifiziert und durch geeignete Maßnahmen beseitigt wurden.

Bei Knotenpunkten auf Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen ist der gesamte Knotenpunktbereich maßgebend. Eine Trennung nach Bewegungsrichtungen erfolgt nicht, da auch bei Unfällen aus unterschiedlichen Richtungen gleiche unfallbegünstigende Faktoren (z. B. mangelhafte Fahrbahnbeschaffenheit) vorliegen können. Diese werden aber erst durch die Analyse des Unfallgeschehens bzw. der Örtlichkeit erkannt.

Verfahren zur Berücksichtigung der Verkehrsbelastung an plangleichen Knotenpunkten

Zur Ermittlung der kritischen Unfallzahlen an plangleichen Knotenpunkten muss zunächst die Knotenpunktbelastung DTV (K) nach der Formel

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

rechnerisch ermittelt werden - Näheres hierzu siehe Anlage 10. Bei der Ermittlung von DTV H und DTV N sind jeweils die Querschnittsbelastungen des Haupt- und Nebenstromes anzusetzen.

Ein Knotenpunkt ist als Unfallhäufungsstelle zu behandeln, wenn sich im Laufe eines Jahres mindestens die in Tabelle 2 angegebenen Unfallzahlen ergeben haben:

Tabelle 2

Verkehrsbelastungsklassen DTV (K) in Kfz/24h	Anzahl der Unfälle gleichen Grundtyps der Kategorien 1 bis 4
kleiner als 15.000	3
von 15.000 bis 30.000	4
von 30.000 bis 45.000	5
von 45.000 bis 60.000	6
von 60.000 bis 75.000	7
von 75.000 bis 90.000	8

Beispiel zur Unfallauswertung unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung

Situationsbeschreibung :

Die vorfahrtsberechtigte Bundesstraße 7 wird von der Landesstraße 837 plangleich gekreuzt. Hierbei handelt es sich um zwei Gegenverkehrsstraßen außerhalb der geschlossenen Ortschaft.

Unfalllage :

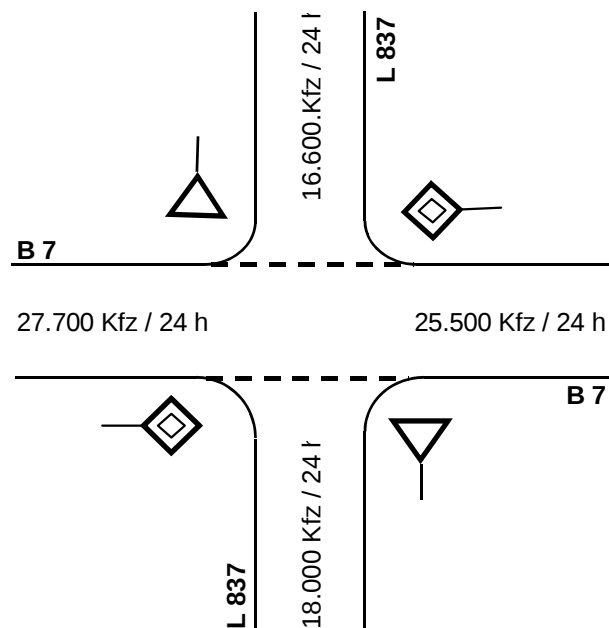
In einem Kalenderjahr wurden an dem Knotenpunkt (Definition siehe Anlage 10) folgende Unfälle registriert:

2 Unfälle des Typs 3, Kat. 2 (USV)	}	7 Unfälle der Kat. 1 bis 4 gleichen Grundtyps
3 Unfälle des Typs 3, Kat. 3 (ULV)		
2 Unfälle des Typs 3, Kat. 4 (USS)		
5 Unfälle des Typs 6, Kat. 4 (USS)		

Die Verkehrsbelastungen (DTV) beider Straßen betragen:

27.700 / 25.500 Kfz / 24 h (B 7)

18.000 / 16.600 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.

$DTV\ H = 27.700\ Kfz / 24\ h + 25.500\ Kfz / 24\ h = 53.200\ Kfz / 24\ h$

$DTV\ N = 16.600\ Kfz / 24\ h + 18.000\ Kfz / 24\ h = 34.600\ Kfz / 24\ h$

Belastungsabhängige Untersuchung der Unfallsituation :

Die zur Beurteilung der Unfallsituation maßgebende Knotenpunktbelastung DTV (K) errechnet sich nach der Formel:

$DTV\ (K) = (DTV\ H + DTV\ N) / 2 = (53.200 + 34.600) / 2 = 43.900\ Kfz / 24\ h$

Nach Tabelle 2 ist ein plangleicher Knotenpunkt als Unfallhäufungsstelle zu behandeln, wenn sich im Laufe eines Kalenderjahres bei einer Knotenpunktbelastung von 30.000 bis 45.000 Kfz/24 h mindestens 5 Unfälle gleichen Grundtyps der Kat. 1- 4 ereignet haben.

Unter Berücksichtigung der Knotenpunktbelastung von 43.900 Kfz / 24 h und der Unfallsituation mit 7 Unfällen gleichen Grundtyps der Kat. 1 bis 4 ist der Knotenpunkt demnach als Unfallhäufungsstelle zu behandeln.

Unfalldatenliste zum Unfallmeldeblatt (Muster)

[illegible]

Meldung über eine Unfallhäufungsstelle
gemäß Anlage 3, Tabelle 1 nach der

Nr.

- ☐ 1-Jahres-Auswertung
☐ 3-Jahres-Auswertung

- ☐ Erstmeldung des laufenden Kalenderjahres
☐ Nachmeldung

Lage der Unfallhäufungsstelle

Gemeinde Straße / Klasse Haus-Nr.
☐ außerhalb - ☐ innerhalb geschlossener Ortschaften
 von Netzknoten nach Netzknoten Abschnitts-Nr.
 Station / km ☐ Strecke ☐ Kreuzung ☐ Kreisverkehr ☐ BAB-Ast

Unfallentwicklung im Zeitraum vom bis								
Unfalltyp	Anzahl Kat.1-4	Anzahl Kat.1-2	Anzahl FG/ RF Kat.1-3	Anzahl der Unfälle der Kategorie				
				1 UGT	2 USV	3 ULV	4 USS	5 - 7 S0
1 (F)								
2 (AB)								
3 (EK)								
4 (ÜS)								
5 (RV)								
6 (LV)								
7 (SO)								
Summe								

Ergebnisse der Voruntersuchung / Verbesserungsvorschläge

(Polizeibehörde)

(Ort, Datum, Unterschrift)

Unfallhäufungsstelle Nr.

Lage der Unfallhäufungsstelle

Gemeinde Straße / Klasse Haus-Nr.
☐ außerhalb - ☐ innerhalb geschlossener Ortschaften
von Netzknoten nach Netzknoten Abschnitts-Nr.
Station / km ☐ Strecke ☐ Kreuzung ☐ Kreisverkehr ☐ BAB-Ast

Die von der Unfallkommission am beschlossenen Maßnahmen wurden wie folgt durchgeführt:

Beschlossene Maßnahme(n)

Durchgeführte Maßnahme(n)

Zeitpunkt / Zeitraum¹ der Durchführung

Gründe für die Nichtdurchführung einzelner Maßnahmen

(Meldende Behörde)

(Ort, Datum, Unterschrift)

¹Die Angabe des Zeitraumes ist in jedem Fall erforderlich, um eine zweifelsfreie, d. h. anhand bereinigter Datensätze Vorher-/Nachher-Unfalluntersuchung durchführen zu können. Die Angabe umfasst u. a.:

1. Zeiträume der Verkehrsbeeinträchtigung durch die Umsetzung der Maßnahmen (z. B. Zeitraum einer Kreuzungsausbaumaßnahme)
2. Zeiträume polizeilicher Überwachungsmaßnahmen

Unfallhäufungsstelle Nr. Lage der Unfallhäufungsstelle

Gemeinde Straße / Klasse Haus-Nr.
☐ außerhalb - ☐ innerhalb geschlossener Ortschaften
 von Netzknoten nach Netzknoten Abschnitts-Nr.
 Station / km ☐ Strecke ☐ Kreuzung ☐ Kreisverkehr ☐ BAB-Ast

Die beschlossenen Maßnahmen wurden am wirksam. Art und Durchführung der Maßnahmen sind der Meldung über den Vollzug der Maßnahmen vom zu entnehmen.

Unfallentwicklung		Vorher-Zeitraum: vom bis							
		Nachher-Zeitraum: vom bis							
Unfalltyp		Anzahl Kat. 1-4	Anzahl Kat. 1-2	Anzahl FG / RF Kat. 1-3	Anzahl der Unfälle der Kategorie				
					1 UGT	2 USV	3 ULV	4 USS	5 - 7 S0
1 (F)	vorher								
	nachher								
2 (AB)	vorher								
	nachher								
3 (EK)	vorher								
	nachher								
4 (ÜS)	vorher								
	nachher								
5 (RV)	vorher								
	nachher								
6 (LV)	vorher								
	nachher								
7 (SO)	vorher								
	nachher								
Summe	vorher								
	nachher								

Bewertung der Unfallentwicklung und weiteres Vorgehen

 (Straßenverkehrsbehörde)

 (Ort, Datum, Unterschrift)

Meldung über langfristig bestehende Unfallhäufungsstellen
im Jahr

[illegible]

Unfalltypen	
1	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 unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.
2	Abbiege-Unfall (AB) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegen gesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten
3	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 und Parkplätzen.
4	Überschreiten-Unfall (ÜS) 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	Unfall durch ruhenden 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	Unfall im Längsverkehr (LV) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegen gesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
7	Sonstiger Unfall (SO) Unfall, der sich nicht den Typen 1-6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o. ä.).

Unfallkategorien	
1	Verkehrsunfall mit Getöteten (UGT)
2	Verkehrsunfall mit Schwerverletzten (USV)
3	Verkehrsunfall mit Leichtverletzten (ULV)
4	Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden (USS)
5	Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung und ohne Verkehrsunfallflucht
6	Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung
7	Sonstiger Sachschadensunfall mit Verkehrsunfallflucht

Autobahnen/autobahnähnliche Straßen

Anbaufreie Straßen nur für Kraftfahrzeuge mit mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen und ausschließlich planfreien Knotenpunkten.

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

DTV

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

DTV H

Summe der Verkehrsmengen der bevorrechtigten Knotenpunktarme (Hauptstrom) im gesamten Straßenquerschnitt in 24 Stunden.

DTV N

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

DTV (K)

Die Knotenpunktbelastung DTV (K) ist das arithmetische Mittel des Haupt- und Nebenstromes und beschreibt die Anzahl der Knotenpunktüberfahrten.

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 ört-

lichen 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).