

Autobahnen/autobahnähnliche Straßen

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

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

DTV

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

Gegenverkehrsstraße

Straße, auf der sich Verkehrsteilnehmerinnen und 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 Knotenpunktbereich sowie alle Unfälle im Einzugsbereich des Knotenpunktes (Strecke bis 50 Meter innerorts, bis 150 Meter außerorts - gemessen vom Knotenmittelpunkt), wenn ein ursächlicher Zusammenhang mit der Verkehrsregelung oder einem Verkehrsvorgang am Knotenpunkt besteht, z. B. Auffahrunfälle wegen Farbwechsel der LZA oder auf wartenden Abbieger sowie Fahrstreifenwechselunfälle.

Mittlere und Große kreisangehörige Städte

Nach der Verordnung zur Bestimmung der Großen kreisangehörigen Städte und der Mittleren kreisangehörigen Städte nach § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen sind die örtlichen Ordnungsbehörden der kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 60.000 Einwohnern (Große kreisangehörige Städte) und der kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 25.000 Einwohner (Mittlere kreisangehörige Städte) für Maßnahmen nach § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung zuständig.

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

Signifikanzniveau

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

Bei der streckenabschnittsbezogenen Unfallauswertung wird der für einen bestimmten Streckenabschnitt errechnete Unfallwert (Erwartungswert), der dem durchschnittlichen Unfallwert auf dem gesamten BAB-Netz in NRW - umgerechnet auf die Länge und Verkehrsstärke (DTV) des Streckenabschnittes - entspricht, mit der tatsächlichen Unfallzahl verglichen. Überschreitet die Unfallzahl den Erwartungswert, so muss der Streckenabschnitt auf Unfallhäufung untersucht werden. Hierzu werden üblicherweise 4 Klassen der Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 - 10% (*), über 1 - 5% (**), über 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 Schutzeinrichtungen, etc.)
- das Umfeld (Bewuchs, Werbetafeln, Bebauung etc.) und die Streckencharakteristik

Unfalltyp

Der Unfalltyp beschreibt den Verkehrsvorgang bzw. die Konfliktsituation, woraus der Unfall entstanden ist. Zusammen mit der Unfallursache, die zum Konflikt führte, beschreibt der Unfalltyp die Entstehungsphase vor dem Schadenseintritt. Näheres hierzu vgl. Anhang 9 (Unfalltypenkatalog) des M Uko.