



MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

61. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 11. April 2008

Nummer 11

Inhalt

I.

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

Glied.- Nr.	Datum	Titel	Seite
9221	11. 3. 2008	RdErl. des Innenministeriums u. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen	200

9221

Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen

Gem. RdErl. des Innenministeriums u. d. Ministeriums
für Bauen und Verkehr
– III B 3 75 – 05 /2 – v. 11.3.2008

Inhaltsübersicht

1 Grundsätze

1.1 Allgemeines

1.2 Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung

1.3 Bildung und Aufgabe von Unfallkommissionen

2 Identifizierung und Voruntersuchung von Unfallhäufungsstellen durch die Polizei

3 Untersuchungen der Straßenverkehrs- und der Straßenbaubehörde

3.1 Nähere Untersuchungen der Unfallhäufungsstellen

3.2 Berücksichtigung der Verkehrsbelastung an plan- gleichen Knotenpunkten

3.3 Streckenbezogene Untersuchungen für Autobahnen

4 Sitzung der Unfallkommission

4.1 Grundsätzliches

4.2 Einladung

4.3 Protokoll

4.4 Öffentlichkeitsarbeit

4.5 Controlling

4.6 Mitteilung an die Aufsichtsbehörde

5 Art und Durchführung von Maßnahmen

6 Inkrafttreten/Aufhebungsvorschriften

Anlagen:

- 1 Organisation der Unfallkommission
- 2 Ablauf der Arbeit der Unfallkommission
- 3 Identifikation von Unfallhäufungsstellen
- 4 Unfalldatenliste zum Unfallmeldeblatt
- 5 Unfallmeldeblatt
- 6 Meldung über den Vollzug von Maßnahmen
- 7 Vorher-/Nachher-Untersuchung
- 8 Meldung über langjährig bestehende Unfallhäufungsstellen
- 9 Unfalltypen / Unfallkategorien
- 10 Begriffe, Definitionen

1

Grundsätze

1.1

Allgemeines

Die örtliche Unfalluntersuchung und damit die Arbeit der Unfallkommission ist eine gemeinsame Aufgabe von Straßenverkehrs-, Polizei- und Straßenbaubehörden. Grundlage hierfür ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Zur Unterstützung sind Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Verkehrssicherheit, wie z.B. das Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen – Teil 1 und Teil 2 heran zu ziehen.

Bei der Erfassung und Auswertung von Straßenverkehrsunfällen ist zur zügigen Bearbeitung und Unterrichtung der beteiligten Behörden verstärkt die elektronische Datenverarbeitung zu nutzen (z.B. rechnergestützte Verfahren zur Auswertung und zur digitalen Darstellung von Straßenverkehrsunfällen).

Zur Sicherstellung der Qualität der Unfallkommissionsarbeit werden allen Mitgliedern der Unfallkommission Qualifizierungsseminare angeboten und empfohlen.

1.2

Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung

Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung ist die Verhinderung von Straßenverkehrsunfällen und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierzu sind ortsbezogene Auswertungen von Straßenverkehrsunfällen durchzuführen. Mit ihrer Hilfe sollen Unfallhäufungsstellen im Straßennetz frühzeitig erkannt und Zusammenhänge zwischen dem Unfallgeschehen und baulichen und/oder verkehrlichen Gegebenheiten des Unfallortes einschließlich seiner Umgebung festgestellt werden.

Das Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchung dient

- den Straßenverkehrsbehörden für verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen sowie für Maßnahmen der Verkehrsüberwachung,
- den Polizeibehörden für Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung und Verkehrsüberwachung,
- den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.

Die drei Behörden arbeiten eng zusammen. Dabei sind die beteiligten Behörden an die gemeinsamen Beschlüsse der Unfallkommission gebunden und zur zeitnahen Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen verpflichtet.

1.3

Bildung und Aufgaben von Unfallkommissionen

Unfallkommissionen sind durch die Straßenverkehrsbehörde einzurichten. Ständige Mitglieder sind Straßenbau-, Polizei- und Straßenverkehrsbehörde. Falls erforderlich sind weitere Fachleute einzubeziehen, wie z.B. von Stadtplanungsämtern, Verkehrsbetrieben, Blindenverbänden. Einzelheiten über die Organisation der Unfallkommission regelt die **Anlage 1**.

Anlage 1

Die Unfallkommission hat das Verkehrsgeschehen an Unfallhäufungsstellen zu beobachten, auszuwerten und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu beraten und zu beschließen. Unverzichtbare Arbeitsschritte hierbei sind

- die Analyse des Unfallgeschehens auf bestimmte Gleichartigkeiten der Unfälle und Zusammenhänge mit örtlichen Gegebenheiten einschließlich deren Umgebung,
- der Beschluss von Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren,
- die Kontrolle der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen,
- das Überprüfen der Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen (Vorher-/Nachher-Untersuchungen),
- die Information der Öffentlichkeit.

Der Arbeitsablauf der Unfallkommission ist in **Anlage 2** dargestellt.

Anlage 2

2

Identifizierung und Voruntersuchung von Unfallhäufungsstellen durch die Polizei

Die Polizei legt unter Berücksichtigung der Richtwerte der **Anlage 3**, Tabelle 1, Unfallhäufungsstellen fest. Hier-
nach handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle, wenn in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr (1-Jahres-Unfalltypensteckkarte) oder von längstens drei Kalenderjahren (3-Jahres-Unfalltypensteckkarte) die Richtwerte erreicht oder überschritten werden.

Anlage 3

Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf die Unfälle mit schwerem Personenschaden gelegt werden. Da diese Unfälle in der Regel seltener auftreten als Unfälle mit Sachschaden, sind ergänzend zur 1-Jahres-Betrachtung Richtwerte für den Zeitraum von 3 Jahren festgelegt.

Zu den Aufgaben der Polizei gehören:

- Führung und Auswertung der Unfalldaten

Die Unterlagen (Ausfertigung der Unfallanzeige oder Zusatzblatt zur Unfallmitteilung, ggf. Unfallskizze) zu allen von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfällen sind mindestens 5 Jahre aufzubewahren.

- Führung von Unfalltypensteckkarten

Gegenstand der 1-Jahres-Unfalltypensteckkarte sind alle Unfälle der Kategorie 1 – 4; Inhalt der 3-Jahres-Unfalltypensteckkarte alle Unfälle der Kategorien 1 und 2 sowie alle Fußgänger- und Radfahrerunfälle der Kategorien 1 – 3.

- Identifizierung von Unfallhäufungsstellen gemäß Anlage 3, Tabelle 1
- Erstellung von Unfalldatenlisten und Unfalldiagrammen

Anlage 4 Die Unfalldatenlisten gemäß Muster **Anlage 4** enthalten die für jede Unfallhäufungsstelle erforderlichen Informationen. In Knotenpunkten sind für die Erkennung der Bewegungsrichtungen der Unfallbeteiligten Unfalldiagramme unverzichtbar.

- Voruntersuchung der Unfallhäufungsstellen

Die Voruntersuchung beinhaltet die Analyse des Unfallgeschehens unter Berücksichtigung der Örtlichkeit und ggf. die Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen. Hierbei sind ggf. auch die Unfälle weiterer Kategorien einzubeziehen.

- Meldung der Unfallhäufungsstellen

Die Polizei meldet unverzüglich die festgestellten Unfallhäufungsstellen der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaubehörde gemäß Muster **Anlage 5**. Hierbei sind die zuvor aufgeführten Unterlagen einschließlich der Verkehrsunfallanzeigen beizufügen.

Jede Unfallhäufungsstelle erhält von der Polizei eine fortlaufende Nummer mit Angabe des Jahres, in dem sie erstmalig festgestellt wurde. Dabei ist zwischen 1-Jahres- und 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen zu unterscheiden (z.B. 1/08 bzw. 3/06-08). Diese Nummer wird solange beibehalten, bis die Unfallhäufungsstelle beseitigt ist, d. h. bis zum erfolgreichen Abschluss der Vorher-/Nachher-Untersuchung.

Sollten sich an einer Unfallhäufungsstelle weitere Unfälle ereignen, sind die Straßenverkehrsbehörde und die Straßenbaubehörde unmittelbar zu unterrichten.

Die Polizei erhält für die Lokalisierung der Verkehrsunfälle im Rahmen der Unfallaufnahme von den Straßenbausträgern kostenfrei das notwendige Kartenmaterial.

Bei Verkehrsunfällen an Schnittstellen zwischen Bundesautobahnen und dem Basisstraßennetz und/oder verschiedenen Zuständigkeitsbereichen sind der jeweils angrenzenden Polizeibehörde Durchschriften der Verkehrsunfallanzeigen oder der Zusatzblätter zur Unfallmitteilung zuzusenden, damit diese Unfälle in die dortige Auswertung einbezogen werden können.

3.

Untersuchungen der Straßenverkehrs- und der Straßenbaubehörden

3.1

Nähere Untersuchung der Unfallhäufungsstellen

Die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde führen eigene Analysen durch, die im Rahmen der Unfallkommissionssitzung gemeinsam mit der Polizei zu beraten sind.

Zur näheren Untersuchung gehören insbesondere:

- Analyse des Unfallgeschehens

Die Analyse des Unfallgeschehens erfolgt durch Suche nach gleichartigen Unfallmerkmalen, entnommen den Unfallanzeigen, der Unfalldatenliste oder dem Unfalldiagramm. Diese können Hinweise für unfallbegünstigende Faktoren sein, nach denen im Rahmen einer Ortsbesichtigung zu suchen ist.

- Ortsbesichtigung

Bei der Durchführung einer Ortsbesichtigung sind folgende Hinweise zu beachten:

- Es sind alle Unterlagen, wie Unfalldatenlisten, Unfalldiagramme sowie sonstige Auswertungen aus der Analyse mitzunehmen. Bei signalisierten Kreuzungen gehören hierzu auch Signallage- und Signalzeitenpläne.
- Bei der Ortsbesichtigung sollten nach Möglichkeit vergleichbare Bedingungen herrschen wie sie bei der Unfallanalyse festgestellt wurden (z. B. Licht- und Sichtverhältnisse, Straßenzustand).
- Die Örtlichkeit ist nach unfallbegünstigenden Faktoren zu überprüfen. Bei Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten sind u. a. die Merkmale der Straßenraumgestaltung "Erkennbarkeit, Begreifbarkeit, Übersichtlichkeit und Befahrbarkeit" zu berücksichtigen.
- Weitere Beurteilungskriterien
- Erweiterung der Datenbasis durch Einbeziehung weiterer Unfallkategorien zur Feststellung von Gleichartigkeiten im Unfallgeschehen,
- Einbeziehung des Unfallgeschehens der Vorjahre,
- Gezielte Beobachtung des Verkehrsablaufes,
- Geschwindigkeitsmessungen,
- Verkehrsbelastungsdaten.

3.2

Berücksichtigung der Verkehrsbelastung an plangleichen Knotenpunkten

Mit Zunahme der Verkehrsbelastung steigt an Knotenpunkten in der Regel auch die Zahl der Unfälle. Daher ist von den Straßenverkehrsbehörden im Rahmen der 1-Jahres-Unfallbetrachtung an plangleichen Knotenpunkten auf Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen auch der Einfluss des Verkehrsaufkommens DTV(K) auf das Unfallgeschehen zu berücksichtigen, sofern die Verkehrsbelastungen bekannt sind. Planfreie Knotenpunkte und Kreisverkehrsplätze sind hiervon auszunehmen.

Das Verfahren zur Berücksichtigung der Verkehrsbelastung an plangleichen Knotenpunkten ist in Anlage 3 geregelt. Demnach ist ein Knotenpunkt auch weiterhin als Unfallhäufungsstelle zu behandeln, wenn innerhalb der Verkehrsbelastungsklassen die kritischen Unfallzahlen (Grenzwerte) der Tabelle 2 erreicht oder überschritten werden. Sollten die Grenzwerte nicht erreicht werden, entscheidet die Unfallkommission, ob die Unfallhäufungsstelle als solche zu behandeln ist.

3.3

Streckenbezogene Untersuchungen für Autobahnen

Im Autobahnbereich ist von der Bezirksregierung bei besonders hohen Verkehrsbelastungen (z.B. mehr als 35.000 Kfz/24h bei einer zweistreifigen und mehr als 45.000 Kfz/24h bei einer dreistreifigen Richtungsfahrbahn) ein Abgleich der örtlichen Unfallstellensituation mit den Ergebnissen der streckenabschnittsbezogenen Unfallauswertung im Rahmen der 1-Jahres-Unfalluntersuchung durchzuführen. Hiernach liegt eine anhand der starren Grenzwerte identifizierte Unfallhäufungsstelle vor, wenn es sich um einen insgesamt unauffälligen Streckenabschnitt mit nur geringer Signifikanz (* und **) handelt. Bei einem hohen Signifikanzniveau (***) und *****) sind in jedem Fall streckenbezogene Maßnahmen zu untersuchen. Die Strecken mit hohem Signifikanzniveau sind in den Autobahn-Unfallkommissionen zu beraten. Näheres zum Verfahren ist in der **Anlage 10** beschrieben.

4

Sitzung der Unfallkommission

4.1

Grundsätzliches

Nach Identifikation einer neuen Unfallhäufungsstelle ist zeitnah eine Unfallkommissionssitzung durchzuführen, um möglichst kurzfristig die unfallbegünstigenden Faktoren zu beseitigen. Darüber hinaus hat grundsätzlich im 1. Halbjahr eines jeden Jahres eine Sitzung der Unfallkommission mit dem Ziel der Erfolgskontrolle stattzufinden (Vorher-/Nachher-Untersuchung).

Bei allen Unfallkommissionssitzungen sollen verfügbar sein:

- Unfalltypen-Steckkarten
- Übersichtspläne der relevanten Strecken und Knotenpunkte
- Lagepläne der Unfallstellen
- Unfalldatenlisten und Unfalldiagramme
- Unfallblattsammlung
- Verkehrsbelastungsdaten
- Bild- oder Videoaufnahmen der Unfallstellen
- Darstellung der Verkehrs- und Unfallsituation aus den Vorjahren
- Unterlagen über bereits durchgeführte Maßnahmen.
- Signallage- und Signalzeitenpläne

4.2

Einladung

Die Straßenverkehrsbehörde hat mindestens 14 Tage vor dem Termin unter Beifügung aller Unterlagen, die Polizei, den Straßenbaulastträger und die Bezirksregierung zur Unfallkommissionssitzung einzuladen. Falls erforderlich, sind weitere Fachleute (vgl. 1.3) einzuladen.

4.3

Protokoll

Der Vorsitzende der Unfallkommission hat über jede Unfallkommissionssitzung ein Protokoll zu fertigen und den beteiligten Behörden zu übersenden. Hierin ist Folgendes aufzuführen:

- Beschluss der Maßnahmen mit Begründung
- Verkehrsbehördliche Anordnung der beschlossenen Maßnahmen
- Verantwortliche Behörden für die Umsetzung der Maßnahmen
- Fristen für die Umsetzung, ggf. Zeitraum von Überwachungsmaßnahmen
- Begründung für nicht umgesetzte Maßnahmen aus vorherigen Unfallkommissionssitzungen
- Ergebnisse der Vorher-/Nachher-Untersuchungen

Die beteiligten Behörden sind an die gemeinsamen Beschlüsse der Unfallkommission gebunden und zu einer zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen verpflichtet.

4.4

Öffentlichkeitsarbeit

Die Unfallkommission unterrichtet regelmäßig die Öffentlichkeit über die Unfallhäufungsstellen und über die getroffenen Verkehrssicherungsmaßnahmen. Hierzu sind untereinander abgestimmte Presseerklärungen zu fertigen und/oder gemeinsame Pressekonferenzen durchzuführen.

4.5

Controlling

Die Durchführung von Maßnahmen ist von den zuständigen Stellen den Beteiligten der Unfallkommission gemäß Muster **Anlage 6** mitzuteilen.

Anlage 6

Alle umgesetzten Maßnahmen der Unfallkommission sind durch Vorher-/Nachher-Untersuchungen der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde anhand der **Anlage 7** auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Die Polizei stellt der Straßenverkehrsbehörde die hierfür erforderlichen Daten zur Verfügung.

Anlage 7

Sofern durch die umgesetzten Maßnahmen die Unfallhäufungsstelle nicht beseitigt werden konnte, sind von der Unfallkommission weiter gehende Maßnahmen zu beschließen.

4.6

Mitteilung an die Aufsichtsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörden haben ihrer Aufsichtsbehörde sowohl die Einladungen als auch eine Ausfertigung der Sitzungsprotokolle der Unfallkommissionen zu übersenden.

Darüber hinaus sind von den Straßenverkehrsbehörden der Aufsichtsbehörde unter Verwendung der **Anlage 8** alle Unfallhäufungsstellen zu melden, die nach ihrer erstmaligen Identifikation länger als zwei Jahre in Folge als solche aufgetreten sind und bei denen

Anlage 8

- von der Unfallkommission bauliche, verkehrliche oder polizeiliche Maßnahmen beschlossen, aber nicht realisiert wurden,
- Maßnahmen ohne Erfolg durchgeführt wurden,
- bauliche Maßnahmen nur nach langjährigen Planungs- und Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden können.

Sofern zwischen den in der Unfallkommission vertretenen Behörden über notwendige Verbesserungsmaßnahmen keine Einigung erzielt werden kann, hat die Straßenverkehrsbehörde ihre Aufsichtsbehörde einzuschalten.

5

Art und Durchführung von Maßnahmen

Bei den Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen kommen sowohl Sofortmaßnahmen als auch längerfristige Maßnahmen in Betracht. Werden bauliche Maßnahmen beschlossen, deren Realisierung i. d. R. längere Zeiträume in Anspruch nehmen, muss die Unfallkommission Sofortmaßnahmen als Zwischenlösungen veranlassen. Dazu gehören Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Markierungen, kleinere bauliche Veränderungen, die mit vertretbarem Aufwand kurzfristig realisiert werden können, sowie Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Zudem ist die Öffentlichkeit entsprechend zu unterrichten. Ein frühzeitiger Beschluss baulicher Maßnahmen kann durch rechtzeitige Einbindung in die Haushaltsplanung des Folgejahres eine beschleunigte Umsetzung der Maßnahme ermöglichen.

Längerfristige Maßnahmen sind auch nach Entschärfung der Unfallhäufungsstelle weiter zu verfolgen, es sei denn, die Unfallkommission stellt fest, dass die umgesetzten Sofortmaßnahmen bereits nachhaltig wirken.

Die VwV-StVO zu § 44 und das „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 2“ zeigen Beispiele für mögliche Maßnahmen.

Bei der Maßnahmenfindung sind folgende Hinweise zu beachten:

- Sofortmaßnahmen sind unverzüglich durchzuführen,
- erfolgreiche Maßnahmen an einer Unfallhäufungsstelle dürfen nicht ohne weitere Prüfung auf eine ähnliche Unfallhäufungsstelle übertragen werden,
- bei der Entscheidung über Maßnahmen ist immer zu prüfen, ob sich dadurch unter Umständen Unfälle anderen Typs ergeben bzw. sich das Unfallgeschehen in andere Bereiche verlagert,
- Verkehrsregelungs- oder Überwachungsmaßnahmen sollen, wenn es bauliche Lösungen gibt, nur eine Zwischenlösung sein.
- Maßnahmen an Zuständigkeitsgrenzen sind zwischen den beteiligten Unfallkommissionen abzustimmen.
- Die Ergebnisse der von der Unfallkommission initiierten planerischen Untersuchungen sind vor ihrer Umsetzung in der Unfallkommission erneut zu beraten.

6

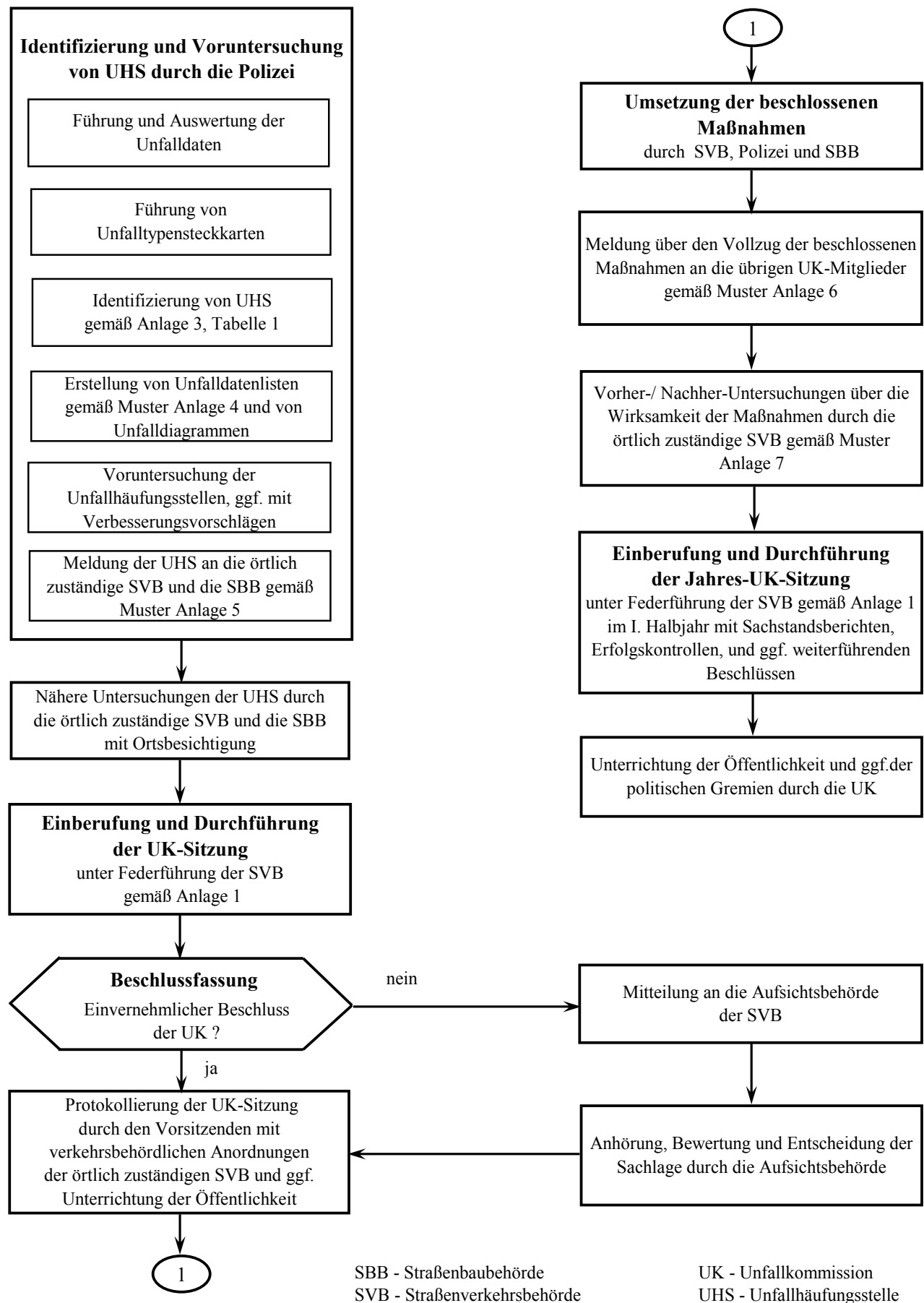
Aufhebungsvorschrift

Der Gem. RdErl. des Innenministeriums und des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen vom 22. 5. 2003 (MBl. NRW. S. 545) „Auswertung von Straßenverkehrsunfällen – Aufgaben der Unfallkommission“ wird hiermit aufgehoben.

Organisation der Unfallkommission**Anlage 1**

	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.

Ablauf der Arbeit der Unfallkommission**Anlage 2**

Identifikation von Unfallhäufungsstellen**Anlage 3**

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
Untersuchungsabschnitt		≤ 50 m / 150 m ^{*1)}	≤ 200 m / 500 m ^{*1)}	≤ 300 m ^{*2)}
1 - Jahres - Betrachtung	Unfälle gleichen Grundtyps	Kat. 1 - 4	3	3
	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 2: VU mit Schwerverletzten (USV)

Kategorie 3: VU mit Leichtverletzten (ULV)

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

Unfalllage:

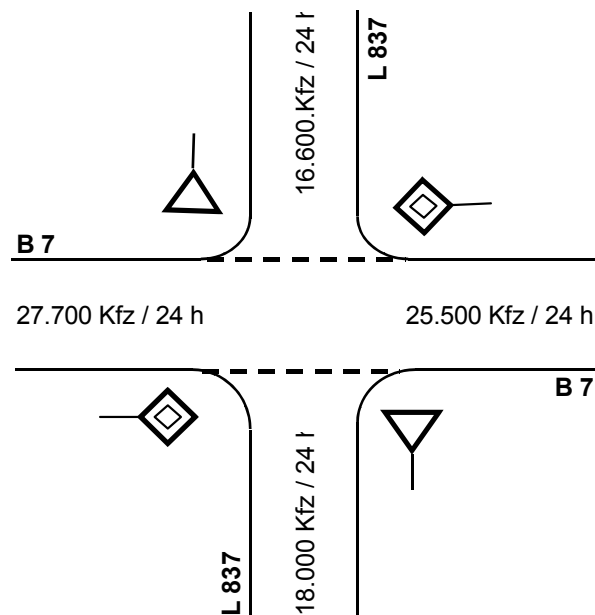
In einem Kalenderjahr wurden an dem Knotenpunkt (Definition siehe Anlage 10) folgende Unfälle registriert:

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.

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

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

Belastungsabhängige Untersuchung der Unfallsituation :

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

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

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 Unfalllage mit 7 Unfällen gleichen Grundtyps der Kat. 1 bis 4 ist der Knotenpunkt demnach als Unfallhäufungsstelle zu behandeln.

Anlage 4

Unfalldatenliste zum Unfallmeldeblatt (*Muster*)

[illegible]

Unfallmeldeblatt (Muster)**Anlage 5**

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)

Anlage 6

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

Beschlossene Maßnahme(n)Zeitpunkt / Zeitraum¹ der Durchführung

Gründe für die Nichtdurchführung einzelner Maßnahmen

(Ort, Datum, Unterschrift)

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

Vorher-/Nachher-Untersuchung (Muster)**Anlage 7**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)

[illegible]

Unfalltypen / Unfallkategorien**Anlage 9**

Unfalltypen	
1	Fahrunfall (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

Begriffe, Definitionen**Anlage 10****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 Knotenpunktarme (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).

– MBl. NRW. 2008 S. 200

Einzelpreis dieser Nummer 4,95 Euro

zuzügl. Porto- und Versandkosten

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

Abonnementsbestellungen: Grafenberger Allee 82, Fax (02 11) 96 82/2 29, Tel. (02 11) 96 82/2 38 (8.00–12.30 Uhr), 40237 Düsseldorf

Bezugspreis halbjährlich 57,50 Euro (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 115,- Euro (Kalenderjahr), zahlbar im Voraus. Abbestellungen für Kalenderhalbjahresbezug müssen bis zum 30. 4. bzw. 31. 10., für Kalenderjahresbezug bis zum 31. 10. eines jeden Jahres beim A. Bagel Verlag vorliegen.

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

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

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 82, Fax: (02 11) 96 82/2 29, Tel. (02 11) 96 82/2 41, 40237 Düsseldorf

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

Herausgeber: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 40213 Düsseldorf

Herstellung und Vertrieb im Namen und für Rechnung des Herausgebers: A. Bagel Verlag, Grafenberger Allee 82, 40237 Düsseldorf

Druck: TSB Tiefdruck Schwann-Bagel, Düsseldorf und Mönchengladbach

ISSN 0177-3569