



Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

Ausgabe: [MBI. NRW. 1999 Nr. 66](#)

Seite: 1280

I.

Auswertung von Straßenverkehrsunfällen

I.

9221

Auswertung von Straßenverkehrsunfällen

Gem. RdErl. d. Innenministeriums IV C 4 - 6262 - u. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr - 633 - 75 - 05/2 v. 9.11.1999

Inhaltsübersicht

1

Allgemeines

1.1

Ziel örtlicher Unfalluntersuchungen

1.2

Unfallkommission (UK)

2

Sammeln und Aufbereiten von Daten zur örtlichen Unfalluntersuchung

2.1

Gegenstand der örtlichen Unfalluntersuchung

2.2

Unfallblattsammlung

2.3

Unfalltypensteckkarten

2.3.1

Einjahres-Steckkarten (alle Unfälle)

2.3.2

Mehrjahres-Steckkarten

2.4

Sondersteckkarten

2.5

Sonstige Unfallübersichten

2.6

Dateien

2.6.1

Polizeispezifische Verkehrsunfalldatei (VUD/NRW)

2.6.2

Örtliche Unfalldateien der Polizei

2.6.3

Dateien der Straßenbaubehörden

2.7

Weitergabe von Daten

3

Auswertung von Daten zur örtlichen Unfalluntersuchung

3.1

Auswertung von Unfalltypensteckkarten

3.2

Untersuchung von Unfallhäufungsstellen

3.2.1

Unfallhäufungsstellen

3.2.1.1

Voruntersuchung

3.2.1.2

Nähere Untersuchung

3.2.2

Streckenbezogene Untersuchung

3.2.3

Gebietsbezogene Untersuchung

3.2.4

Untersuchung von Unfällen in Wohngebieten

3.2.5

Durchführende Behörde

3.3

Aktenführung

4

Verbesserungsmaßnahmen

4.1

Art und Durchführung der Maßnahmen

4.2

Durchführungsmeldungen

4.3

Vorher-/Nachher-Untersuchungen

5

Mitteilung an die Aufsichtsbehörde

6

Aufhebungsvorschrift

1

Allgemeines

Grundlage für die örtliche Unfalluntersuchung ist die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung. Die Durchführung der Unfallauswertung bei den Polizei-, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden richtet sich nach diesem Erlass.

Ziel ist ein landesweites rechnergestütztes Verfahren zur Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Bis zu dessen Einführung können auf örtlicher Ebene eigene Anwendungen genutzt werden, wenn hierüber Einvernehmen zwischen Polizei- und Straßenverkehrsbehörde besteht. Ansonsten ist die Untersuchung in der bisherigen Form weiterzuführen.

1.1

Ziel örtlicher Unfalluntersuchungen

Verkehrsunfallstatistiken geben allgemein Aufschluss über die Entwicklung des Unfallgeschehens. Sie bedürfen aber der Ergänzung durch Untersuchungen der Straßenverkehrsunfälle auf örtlicher Ebene, um wirksame Maßnahmen zur Unfallverhütung treffen zu können.

Mit Hilfe der örtlichen Unfalluntersuchung sollen besonders unfallbelastete Straßenbereiche frühzeitig erkannt und mögliche Zusammenhänge zwischen dem Unfallgeschehen und den Besonderheiten des Unfallorts einschließlich seiner Umgebung festgestellt werden. Das Hauptaugenmerk ist auf Verkehrsunfälle mit schweren Folgen zu legen.

Die örtliche Unfalluntersuchung dient

- den Polizeibehörden als Grundlage für Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung und -überwachung,
- den Straßenverkehrsbehörden als Entscheidungsgrundlage für verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen,
- den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.

Dabei ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den drei genannten Behörden unabdingbar.

Das Untersuchungsverfahren besteht im Wesentlichen aus folgenden Schritten:

- Erkennen von Stellen, Strecken und Flächen im Straßennetz mit auffälligem Unfallgeschehen;
- Analyse des Unfallgeschehens auf bestimmte Gleichartigkeiten und mögliche Zusammenhänge mit örtlichen Gegebenheiten;
- Veranlassen von Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren;
- Überprüfen der Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen

(Vorher-/Nachher-Untersuchungen).

1.2

Unfallkommission (UK)

Straßenverkehrs-, Straßenbau- und Polizeibehörden haben im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeiten in gemeinsamer Verantwortung dafür zu sorgen, dass das Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung erreicht wird. Hierzu sind Unfallkommissionen einzurichten.

Einzelheiten über Organisation, Aufgaben und Arbeitsweise der Unfallkommissionen regelt die **Anlage 1**.

2

Sammeln und Aufbereiten von Daten zur örtlichen Unfalluntersuchung

2.1

Gegenstand der örtlichen Unfalluntersuchung

In die örtliche Unfalluntersuchung sind alle Unfälle, die von der Polizei registriert worden sind, einzubeziehen. Zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen werden die Unfälle der Kategorien 1 bis 4 sowie alle Unfälle mit Fußgängern/Rad-fahrern zugrunde gelegt. Andere Unfälle mit Sachschaden (Kategorien 5 bis 7) sind dahingehend zu überprüfen, ob sie einzubeziehen sind. Als Grundlage für die Analyse des Unfallgeschehens dienen insbesondere:

- Unfallblattsammlungen,
- Unfalltypensteckkarten

(Einhjahreskarten für alle Unfälle, Mehrjahreskarten für Unfälle mit schwerem Personenschaden sowie mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung),

- sonstige Unfallübersichten,
- Dateien.

2.2

Unfallblattsammlung

Die Unfallblattsammlungen der Autobahnpolizei und der Kreispolizeibehörden bilden die Grundlage für die örtliche Unfalluntersuchung und enthalten, nach örtlichen Gesichtspunkten gegliedert, Unterlagen über alle Unfälle, bei denen eine Verkehrsunfallanzeige (VUA) oder das "Zusatzblatt zur Unfallmitteilung" gefertigt worden ist.

In die Unfallblattsammlung ist eine Ausfertigung der Verkehrsunfallanzeige bzw. das "Zusatzblatt zur Unfallmitteilung" aufzunehmen.

Wird eine Unfallskizze gefertigt, ist eine Ausfertigung ebenfalls zur Unfallblattsammlung zu nehmen.

Darüber hinaus kann es zweckmäßig sein, sonstige schriftliche Unterlagen, die sich auf die Verkehrsverhältnisse, auf die Unfallentwicklung sowie auf vorgeschlagene oder getroffene Verbesserungsmaßnahmen beziehen, in der Unfallblattsammlung abzulegen.

Die in der Unfallblattsammlung abgelegten Unterlagen sind mindestens fünf Jahre aufzubewahren.

Im übrigen gelten die Hinweise für die "Unfallblattsammlung" (**Anlage 2**).

2.3

Unfalltypensteckkarten

Die Autobahnpolizei und die Kreispolizeibehörden führen auf der Grundlage der polizeilich registrierten Unfälle Unfalltypensteckkarten.

Einzelheiten dazu regeln die "Hinweise für das Führen der Unfalltypensteckkarten" (**Anlage 3 Nr. 3.1**).

Die Karten lassen Unfallhäufungen frühzeitig erkennen und machen darüber hinaus deutlich, ob Personen verletzt oder getötet wurden und ob die Unfälle durch gleichartige Bewegungsvorgänge zustande gekommen sind. Zur Charakterisierung der Unfälle dienen Unfalltypen (Anlage 3 Nr. 3.2); sie beschreiben unfallauslösende Verkehrsvorgänge oder Konfliktsituationen.

Die Karten sind von den betreffenden Kreisen, kreisfreien Städten sowie Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten den Kreispolizeibehörden kostenlos in den gem. Anlage 3 Nr. 3.1.1 vorgesehenen Maßstäben zur Verfügung zu stellen. Die Autobahnpolizei erhält ihre Karten kostenlos von den Landschaftsverbänden.

2.3.1

Einjahres-Steckkarten (alle Unfälle)

Die Autobahnpolizei und die Kreispolizeibehörden stecken auf den Unfalltypensteckkarten, mit denen das gesamte Unfallgeschehen des jeweils laufenden Kalenderjahres dargestellt wird, die polizeilich registrierten Unfälle aller Kategorien.

2.3.2

Mehrjahres-Steckkarten

Neben den Einjahres-Steckkarten sind von der Autobahnpolizei und den Kreispolizeibehörden Mehrjahres-Steckkarten (in der Regel für den Zeitraum von drei Jahren) für Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden sowie bei Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung auch mit leichtem Personenschaden zu führen.

Mehrjahres-Steckkarten sind erforderlich, weil Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten sowie mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung in der Einjahres-Steckkarte häufig nicht besonders hervortreten. Die Erfahrung zeigt aber, dass es an bestimmten Stellen oder in bestimmten Bereichen bei insgesamt geringem Unfallgeschehen häufig zu solchen Unfällen kommt, deren Verhütung ein besonders wichtiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist. Derartige Unfallhäufungen werden in der Mehrjahres-Steckkarte eher erkennbar.

2.4

Sondersteckkarten

Unfälle, die für eine bestimmte Auswertung von Interesse sind, können in besonderen Steckkarten (in der Regel für mehrere Jahre) dargestellt werden.

Das können z. B. sein:

- Unfälle mit Kindern,
- Unfälle mit "Jungen Erwachsenen",
- Schulwegverkehrsunfälle,
- Unfälle mit Straßenbahnen und Bussen des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Unfälle mit Radfahrern und/oder Fußgängern,

- Alkohol-, Drogen-, Medikamenteneinfluss beim Fahrzeugführer.

Sondersteckkarten sind in der Regel entbehrlich, wenn Mehrjahres-Steckkarten für alle Unfälle mit schwerem Personenschaden und entsprechenden Sondermerkmalen geführt werden.

2.5

Sonstige Unfallübersichten

Die Autobahnpolizei und die Kreispolizeibehörden können für die Untersuchung des Unfallgeschehens auf längeren Abschnitten (z.B. für klassifizierte Straßen) Streckenübersichten fertigen. Es empfiehlt sich, diese regelmäßig in Jahresabständen zu erstellen, wobei aus organisatorischen Gründen die Termine für die einzelnen Strecken über das ganze Jahr verteilt werden sollten.

Beispiele für Streckenübersichten sind in der Anlage 4 aufgeführt. Die dargestellten Verfahren eignen sich insbesondere für ländliche Bereiche, um das Unfallgeschehen - z.B. zwischen zwei Ortschaften - regelmäßig zu überprüfen und die Ergebnisse der Auswertung der Steckkarten in anderer Form der Unfallkommission zugänglich zu machen.

2.6

Dateien

Für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen kann es zweckmäßig sein, die Daten der "Polizeispezifischen Verkehrsunfalldatei" (VUD NRW), örtliche Verkehrsunfalldateien sowie Dateien der Straßenbaubehörden bzw. des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik (LDS NRW) heranzuziehen.

2.6.1

Polizeispezifische Verkehrsunfalldatei (VUD NRW)

Die Zentralen Polizeitechnischen Dienste (ZPD NRW) führen die "Polizeispezifische Verkehrsunfalldatei". Die Datei beinhaltet alle meldepflichtigen Verkehrsunfälle. Verkehrsunfälle der Kategorie 5 werden nur zahlenmäßig erfasst.

Die Eingabe, Bearbeitung und Auswertung sind durch gesonderte Erlasse geregelt.

2.6.2

Örtliche Unfalldateien der Polizei

Die Autobahnpolizei und die Kreispolizeibehörden können örtliche Dateien über Verkehrsunfälle führen.

2.6.3

Dateien der Straßenbaubehörden

Die Straßenbaulastträger führen straßenbezogene Dateien (z.B. Straßenquerschnitte, Verkehrsmengen, Unfälle).

2.7

Weitergabe von Daten

Anonymisierte Verkehrsunfalldaten können an Behörden und Institutionen, die Verkehrssicherheitsarbeit betreiben, weitergegeben werden. Einzelheiten regeln die Polizeibehörden und die Straßenverkehrs- und -baubehörden in eigener Zuständigkeit.

Werden rechnergestützte Verfahren genutzt, ist ein regelmäßiger Datenaustausch zwischen Polizei- und Straßenverkehrsbehörde sicherzustellen. Einzelheiten der Übergabe/Übernahme sind zwischen den Beteiligten abzustimmen.

3

Auswertung von Daten zur örtlichen Unfalluntersuchung

3.1

Auswertung von Unfalltypensteckkarten

Die Polizei wertet die Unfalltypensteckkarten (vgl. Anlage 3 Nr. 3.1) regelmäßig aus, um frühzeitig Unfallhäufungsstellen (UHSt) im Straßennetz zu erkennen. Über festgestellte Unfallhäufungsstellen unterrichtet die Polizei die Straßenverkehrsbehörde solange, bis die Voraussetzungen für eine rechnergestützte Identifikation von Unfallhäufungsstellen im Rahmen eines landesweiten Verfahrens bei der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde geschaffen sind.

Die Sachgebiete/Dezernate für Verkehrsangelegenheiten der Autobahnpolizei und der Kreispolizeibehörden haben Erkenntnisse aus der örtlichen Unfalluntersuchung den zuständigen Polizeiunterabteilungen mitzuteilen, damit diese Erkenntnisse bei der Verkehrsunfallbekämpfung berücksichtigt werden können.

Bei Verkehrsunfällen an Schnittstellen zwischen

- Bundesautobahnen und dem Basisstraßennetz und/oder
- zwei Zuständigkeitsbereichen

ist der jeweils angrenzenden Polizeibehörde eine Durchschrift der Verkehrsunfallanzeige oder des Zusatzblattes zur Unfallmitteilung zuzusenden, damit diese Unfälle in die dortige Auswertung einbezogen werden können.

3.2

Untersuchung von Unfallhäufungsstellen

3.2.1

Unfallhäufungsstellen

3.2.1.1

Voruntersuchung

Werden in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr die in der **Anlage 5** festgelegten Richtwerte erreicht oder überschritten, so handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle (UHSt).

In diesen Fällen ist eine Voruntersuchung durchzuführen. Dies geschieht solange bei der Polizei, bis ein rechnergestütztes Verfahren zur Verfügung steht. Die Voruntersuchung erstreckt sich insbesondere darauf, ob an Knotenpunkten oder auf Strecken örtliche und zeitliche Verhältnisse (z. B. schlechte Sicht, Nässe, Dunkelheit, Glätte, Wildwechsel) als Unfallursache mitgewirkt haben können oder gleiche Konfliktsituationen (siehe Anlage 3 Nr. 3.2) erkennbar sind.

Unfallhäufungsstellen und das Ergebnis der Voruntersuchung sind allen in der Unfallkommission vertretenen Behörden unter Verwendung der Formblätter (**Anlage 7**) ggf. mit Abhilfevorschlägen mitzuteilen. Jede UHSt erhält dabei eine fortlaufende Nummer mit Angabe des Jahres, in dem sie erstmalig festgestellt wurde (z. B. 1/96). Diese Nummer wird solange beibehalten, bis die UHSt beseitigt ist, d. h. bis zum erfolgreichen Abschluss der Vorher-/Nachher-Untersuchung. Tritt eine UHSt innerhalb von 5 Jahren erneut auf, so ist die UHSt wieder unter der ursprünglich vergebenen Nummer zu führen. Dem Vorgang ist ein Unfalldiagramm (**Anlage 6**) ggf. mit Fotos beizufügen.

Ereignen sich an der Unfallhäufungsstelle nach der ersten Meldung weitere Verkehrsunfälle, sind diese ebenfalls zu untersuchen und nachzumelden. Die Voruntersuchung soll auch dann schon durchgeführt werden, wenn sich die Entstehung einer UHSt deutlich abzeichnet.

3.2.1.2

Nähere Untersuchung

Straßenverkehrs- und -baubehörden haben nach dem Ergebnis der Voruntersuchung zu prüfen, ob unverzüglich Abhilfe geschaffen werden kann oder ob sie zunächst eine nähere Untersuchung durchführen müssen. Diese erstreckt sich insbesondere auf

die örtliche Situation (z.B. Straße, Umfeld, Verkehrsablauf/-regelung) unter Berücksichtigung

- der Darstellung in der Verkehrsunfallanzeige und
- des Unfallgeschehens der Vorjahre.

Dazu kann es erforderlich sein, dass

- die Straßenbaubehörde Verkehrserhebungen, -betrachtungen durchführt und darüber Unterlagen/Diagramme erstellt,
- die Straßenverkehrsbehörde oder die Polizei Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrsbetrachtungen vornimmt,
- gemeinsame Ortsbesichtigungen mit der Polizei erfolgen.

Die Ergebnisse der näheren Untersuchung werden in der Unfallkommission erörtert. Die Unfallkommission legt dann die erforderlichen Maßnahmen fest, die die zuständigen Behörden kurzfristig umzusetzen haben.

3.2.2

Streckenbezogene Untersuchung

Es kann erforderlich sein, im Zuge einer Straße nicht nur die Unfallhäufungsstellen, sondern ganze Straßenabschnitte zu untersuchen, die wegen der Schwere, Gleichartigkeit oder Anzahl der Unfälle auffallen. Dabei sind die Unfalldaten mit den Straßen- und Verkehrsdaten zu verknüpfen. Ergebnis dieser streckenbezogenen Untersuchung sollten verkehrsregelnde und/oder bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Unfallsituation sein. Basis der Untersuchung können neben den Einjahres- bzw. Mehrjahres-Steckkarten die Ermittlung von Unfallrate, Unfalldichte und Unfallkostenrate (**siehe Anlage 8**) der auffälligen Strecken und ein Vergleich dieser Ergebnisse z.B. mit Landesmittelwerten, Werten für anschließende oder vergleichbare Straßenabschnitte usw. sein.

3.2.3

Gebietsbezogene Untersuchung

Eine gebietsbezogene Untersuchung kann notwendig sein, wenn Unfälle eines Typs oder Unfälle eines Sondermerkmals (siehe Anlage 3 Nr. 3.2 und Nr. 3.3.1) in dem betrachteten Gebiet das Unfallgeschehen auffällig bestimmen. Im Übrigen gelten die Ausführungen unter Nr.3.2.2 sinngemäß.

Ob eine gebietsbezogene Untersuchung durchzuführen ist, entscheidet die Unfallkommission.

3.2.4

Untersuchung von Unfällen in Wohngebieten

In Wohngebieten liegen die Unfallorte meist so gestreut, dass Häufungen selten auftreten.

Um auch hier die Unfallentwicklung beurteilen zu können, ist es zweckmäßig, entsprechende Gebiete festzulegen, um damit eine flächenhafte Begrenzung des Straßennetzes zu erreichen. Solche Gebiete können dann hinsichtlich ihrer Unfallentwicklung miteinander und/oder durch eine Vorher-/Nachher-Untersuchung verglichen werden; so lässt sich beispielsweise die Wirkung von Tempo-30-Zonen flächenhaft überprüfen.

Durchführende Behörde

Die strecken- und gebietsbezogenen Untersuchungen sowie die Untersuchung von Unfällen in Wohngebieten sind von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen, die dabei von der Polizei, z. B. durch Übersendung von Ablichtungen der Verkehrsunfallanzeigen, und der Straßenbaubehörde unterstützt werden kann.

3.3

Aktenführung

Die in der Unfallkommission vertretenen Behörden führen Einzelakten über die jeweilige Unfallstelle/-häufungsstelle und halten sie auf dem aktuellen Stand. In die Akten sind alle spezifischen Informationen aufzunehmen, insbesondere

- die Ergebnisse der Voruntersuchung und der näheren Untersuchung,
- Niederschriften der Unfallkommission,

- andere verkehrliche Maßnahmen, die unabhängig von den Beschlüssen der Unfallkommission angeordnet oder vorgenommen wurden,
- beschlossene Verbesserungsmaßnahmen und der Zeitpunkt ihrer Realisierung,
- vergleichende Untersuchungen.

4

Verbesserungsmaßnahmen

4.1

Art und Durchführung der Maßnahmen

Entsprechend den Ergebnissen der Unfallauswertungen sind geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Dabei kommen sowohl Sofortmaßnahmen als auch längerfristige Maßnahmen, die einer entsprechenden Vorbereitungszeit bedürfen, in Betracht. Wenn bauliche Maßnahmen vorgesehen werden, bis zu deren Realisierung ein längerer Zeitraum für Planung und Bau erforderlich ist, muss die Unfallkommission provisorische Zwischenlösungen als Sofortmaßnahmen festlegen. Dazu gehören die Anordnung von Verkehrseinrichtungen, Verkehrszeichen, Markierungen sowie bauliche Veränderungen, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit.

Die VwV-StVO und deren Ergänzungen durch entsprechende Runderlasse des Innenministeriums und des Verkehrsministeriums sowie die einschlägigen Veröffentlichungen geben einen Anhalt für mögliche Maßnahmen.

Bei der Maßnahmenfindung sind folgende Hinweise zu beachten:

- Sofortmaßnahmen sind kurzfristig durchzuführen;
- aus einzelnen schwerwiegenden Unfällen dürfen erst dann Maßnahmen abgeleitet werden, wenn diese Unfälle zuvor analysiert und das zurückliegende Unfallgeschehen in die Betrachtungen einbezogen worden sind;
- erfolgreiche Maßnahmen an einer Unfallhäufungsstelle dürfen nicht ohne weiteres auf eine ähnliche Unfallhäufungsstelle übertragen werden;
- bei der Entscheidung über Maßnahmen ist immer zu prüfen, ob sich dadurch u. U. Unfälle anderen Typs ergeben bzw. sich das Unfallgeschehen in andere Bereiche verlagert;
- Verkehrsregelungs- oder Überwachungsmaßnahmen sollten, wenn es bauliche Lösungen gibt, nur eine Zwischenlösung sein;
- eine seit zwei und mehr Jahren nicht beseitigte UHSt gilt nicht dann schon als beseitigt, wenn sie im letzten Jahr nicht wieder aufgetreten ist. Geplante Maßnahmen sind weiter zu verfolgen, es sei denn, die Unfallkommission hat festgestellt, dass keine Maßnahmen mehr erforderlich sind.

Zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen können ggf. Rangfolgen gebildet werden. Hinweise enthält das "Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen" - Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten (Ausgabe 1998), der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

4.2

Durchführungsmeldungen

Den Vollzug der angeordneten verkehrsregelnden/baulichen Maßnahmen teilt die Straßenbaubehörde unverzüglich der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei nach dem Muster der Anlage 7, Vordruck 7.3 mit.

In den Akten und auf den Steckkarten ist das Datum der Änderung zu vermerken, damit durch "Vorher-/Nachher-Vergleich" die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen geprüft werden kann (Anlage 3 Nr. 3.3.2).

4.3

Vorher-/Nachher-Untersuchungen

Ein "Vorher-/Nachher-Vergleich" ist gemäß Anlage 7, Vordruck 7.4 von den Straßenverkehrsbehörden in der Regel nach 12 Monaten durchzuführen.

Durch den "Vorher-/Nachher-Vergleich" werden die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen nach Durchführung der Maßnahmen festgestellt.

Grundsätzlich sind Aussagen über die Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen, d. h. über Unterschiede zwischen Unfallkenngrößen bzw. Unfallzahlen, um so verlässlicher, je umfangreicher das zur Verfügung stehende Datenmaterial ist. Ggf. sind der Untersuchungszeitraum zu verlängern und/oder die Anzahl der vergleichbaren Untersuchungsbereiche zu erweitern.

Das Ergebnis der "Vorher-/Nachher-Untersuchung" ist in der Unfallkommission zu behandeln. Die Unfallkommission hat dann festzustellen, ob die Kriterien für eine UHSt noch vorliegen.

Die Bearbeitung einer UHSt kann sich vom erstmaligen Auftreten bis zur endgültigen Beseitigung, d. h. bis zum erfolgreichen Abschluss der "Vorher-/Nachher-Untersuchung", über mehrere Jahre hinziehen. Für diesen Fall und im Falle des Wiederauftretens einer UHSt wird die Verwendung des Vordrucks 7.5 (siehe Anlage 7) empfohlen.

5 Mitteilung an die Aufsichtsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörden haben ihrer Aufsichtsbehörde die Unfallhäufungsstellen zu melden, die zwei Jahre und älter sind und bei denen

- von der Unfallkommission bauliche, verkehrsbehördliche oder polizeiliche Maßnahmen beschlossen, aber nicht realisiert wurden,
- Verbesserungsmaßnahmen ohne Erfolg durchgeführt worden sind,

- bauliche Maßnahmen mit langjährigen Planungs- und Planfeststellungsverfahren in Frage kommen.

6 Aufhebungsvorschriften

Der Gem. RdErl. des 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 (SMBl. NRW 9221) "Auswertung von Straßenverkehrsunfällen - Örtliche Untersuchungen, Verbesserungsmaßnahmen -" wird hiermit aufgehoben.

Anlagen

[1 Unfallkommission, pdf.file](#)

1.1 Organisation

1.2 Aufgaben

1.3 Arbeitsweise

1.3.1 Sitzungen

1.3.2 Arbeitsmittel

1.3.3 Teilnehmer

1.3.4 Ortsbesichtigungen

1.3.5 Aktuelle Anlässe

1.3.6 Niederschrift

1.3.7 Meinungsverschiedenheiten

1.3.8 Öffentlichkeitsarbeit

[2 Unfallblattsammlung, pdf.file](#)

[3 Unfalltypen-Steckkarten, pdf.file](#)

3.1 Hinweise für das Führen der Unfalltypen-Steckkarten

3.1.1 Kartenmaterial

3.1.2 Darstellung der Unfälle

3.2 Unfalltypen

3.3 Sondermerkmale/Sonstige Markierungen

3.3.1 Sondermerkmale

3.3.2 Sonstige Markierungen

4 Darstellung des Unfallgeschehens, pdf.file

4.1 Signaturen des Unfalldiagramms

4.2 Symbole

5 Verfahren zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen, pdf.file

5.1 Allgemeines

5.2 Eingangsgrößen

5.3 Richtwerte

5.4 Anwendung der Tabelle und der Diagramme

6 Unfalldiagramm, pdf.file

6.1 Inhalt

6.2 Gestaltung

6.3 Signaturen

6.4 Anwendungsbeispiele

6.5 Betrachtungszeitraum

7 Formulare für die Bearbeitung von Unfallhäufungen, pdf.file

7.1 Unfallmeldeblatt

(Meldung über eine Unfallhäufungsstelle)

7.2 Unfalldatenliste zum Unfallmeldeblatt

7.3 Vollzugsmeldung

7.4 Übersicht zur Vorher-/Nachher-Untersuchung

7.5 Mehrjährige Unfallhäufungsstellen

8 Relative Unfallkenngrößen, pdf.file

8.1 Allgemeines

8.2 Unfallrate (UR)

8.3 Unfallkostenrate (UKR)

8.4 Unfalldichte (UD)

8.5 Weitere Kenngrößen

[9 Unfallkostensätze, pdf.file](#)

[10 Begriffe, Definitionen, pdf.file](#)

MBI. NRW. 1999 S. 1280

Anlagen

Anlage 1 (Anlage1)

[URL zur Anlage \[Anlage1\]](#)

Anlage 2 (Anlage8)

[URL zur Anlage \[Anlage8\]](#)