



Mitteilung

Amt: Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum

TOP: _____

Vorl.Nr.: M/2017/0225

Anlage Nr.: _____

Datum: 06.03.2017

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	04.04.2017	öffentlich

Tagesordnung

Definition Unfallhäufungsstelle
Antrag der Fraktion "Die Linke" vom 16.01.2017

Mitteilungstext

Die Beurteilung, ob eine Unfallhäufungsstelle vorliegt, richtet sich nach dem Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr - III B 3 75 - 05 /2 – vom 11.03.2008. Darin sind auch die Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen bestimmt.

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

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.

Die Kreispolizeibehörde sammelt die gemeldeten Unfälle unter Zuhilfenahme einer Unfallsteckkarte und analysiert das Unfallgeschehen auf bestimmte **Gleichartigkeiten der Unfälle** und **Zusammenhänge mit örtlichen Gegebenheiten** einschließlich deren Umgebung und legt unter Berücksichtigung der Richtwerte der nachstehenden Abbildung (Tabelle 1) Unfallhäufungsstellen fest.

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 Grundtyps	Kat. 1 + Kat. 2	3	–
3 - Jahres - Betrachtung	Unfälle ungleichen Grundtyps	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.

Unfallhäufungsstelle (UHS):

Eine Unfallhäufungsstelle liegt vor, wenn sich an Verkehrsknoten oder auf Streckenabschnitten Unfälle in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr (1-Jahres-Unfalltypensteckkarte) oder von längstens drei Kalenderjahren (3-Jahres-Unfalltypensteckkarte) häufen und damit die in der Tabelle 1 festgelegten Richtwerte erreicht oder überschritten werden. So wird beispielsweise seitens der Polizei eine UHS dann gemeldet, wenn sich an einem Knotenpunkt mindestens 3 Unfälle innerhalb eines Kalenderjahres des gleichen Grundtyps (z. B. Fahr-, Abbiege- oder Kreuzen-Unfall) der Kategorie 1 bis 4 ereigneten (1-Jahres-Betrachtung).

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 (3-Jahres-Betrachtung).

Dabei sind auch die DTV-Werte (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) von plangleichen Knotenpunkten zu berücksichtigen. Denn mit der Zunahme der Verkehrsbelastung steigt in der Regel auch die Anzahl der Unfälle.

So kann die Anzahl der für die Identifikation der UHS erforderlichen Unfälle gleichen Grundtyps der Kategorie 1 bis 4 bei einer sehr hohen Knotenpunktbelastung auf bis zu 8 Unfälle pro Kalenderjahr steigen.

Bei einzelnen Anträgen zu Verkehrsmaßnahmen werden auch die bei der Kreispolizeibehörde aktenkundig gemeldeten Unfalldaten überprüft. Im jeweiligen Streckenabschnitt werden die Unfallursachen überprüft, sofern Unfälle registriert wurden. Hier werden in der Regel auch Geschwindigkeitsprofile durch Seitenradarmessungen hinzugezogen.

Sehr oft sind jedoch die Ursachen nicht auf mangelnde Verkehrssicherheit der Straßenanlage, der Beschilderung oder Markierung, sondern auf individuelle Fehler beim Fahrzeugführer zurückzuführen, die ihrerseits nicht wiederholt auftreten (z.B.: nicht angepasste Geschwindigkeit, zu geringer Sicherheitsabstand, Vorfahrtmissachtung, Ablenkung durch Mobiltelefon u.ä.).

Im Ergebnis der Abfragen wird daher oft die Unfallsituation der jeweils untersuchten Streckenabschnitte als nicht auffällig gemeldet. Dies gilt aber auch, wenn zwar einzelne Unfälle geschehen sind, diese aber keine Gleichartigkeiten aufweisen, sondern jeweils unterschiedliche Ursachen haben.

Hennef (Sieg), den 08.03.2017
In Vertretung

Michael Walter
Erster Beigeordneter