

## Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle

Erlass des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur  
vom 16. Dezember 2013 (Az.: 377- 48.08-10)

### 1. Allgemeine Grundsätze

Grundlage für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle ist die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 44 StVO in der jeweils geltenden Fassung.

Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle hat das Erkennen und Analysieren von Unfallhäufungen im Verkehrsraum zum Ziel, damit diese durch

- ▶ zielgerichtete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen  
sowie
- ▶ verkehrsregelnde und -lenkende, verkehrstechnische und straßenbauliche Maßnahmen
- ▶ Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung

beseitigt werden können.

Im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung sind die unfallbegünstigenden Faktoren unter Einbeziehung des Umfeldes zu analysieren, Besonderheiten der Straße sowie des Verkehrsablaufes zu untersuchen und typisches Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu ermitteln.

Gerade außerhalb geschlossener Ortschaften ereignen sich besonders schwere Verkehrsunfälle. Deshalb sind dort ausschließlich Verkehrsunfälle mit Personenschäden Untersuchungsgegenstand. Dadurch wird die Unfallschwere stärker als bisher in die Maßnahmenfindung einbezogen. Innerorts werden die Verkehrsunfälle mit Sachschaden ergänzend in die örtliche Unfalluntersuchung einbezogen.

Durch die zeitnahe Beseitigung erkannter Gefahrenstellen wird ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

Arbeitsgrundlage für die örtliche Unfalluntersuchung ist das "Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko (Ausgabe 2012)", veröffentlicht von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Die Inhalte des Merkblattes sind Teil dieses Rundschreibens.

Die Grenzwerte der Unfallhäufungsstellen und -linien nach dem Merkblatt sind in der **Anlage** aufgelistet.

Da in der M Uko 2012 die Einjahresbetrachtungen auf Außerorts-Landstraßen entfallen ist, wird auch nicht mehr nach gleichartigen Unfällen gesucht. Die neuen Grenzwerte identifizieren in der 3-JK UHL nur Unfällen mit schweren Personenschäden, die 3-JK UHS Unfällen mit Personenschäden.

Um der Problematik Wildunfälle in Rheinland-Pfalz Rechnung zu tragen, werden diese ergänzend zum M Uko von der ZVS auf Außerortsstraßen ausgewertet. Die Ergebnisse werden den Polizeidienststellen übersandt.

Die Grenzwerte der Unfallhäufungslinien Wild sind in der **Anlage** enthalten. Ergänzend sind für den Bereich der Bundesfernstraßen die Richtlinien für Wildzäune an Bundesfernstraßen (WSchuZR) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Für die örtliche Unfalluntersuchung im Bereich des transeuropäischen Straßennetzes (TERN) ist die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ergänzend zu beachten.

## **2. Unfallkommissionen**

### **2.1 Bildung und Zusammensetzung der Unfallkommissionen**

In den Landkreisen und in Städten, denen die Baulast für die Ortsdurchfahrten obliegt sowie für die Autobahnen sind Unfallkommissionen zu bilden. Verbands- und verbandsfreie Gemeinden werden in die Unfallkommissionen der Landkreise eingebunden; ebenso kreisfreie und kreisangehörige Städte, die nicht Baulastträger des klassifizierten Straßennetzes sind, sofern sie keine eigene Unfallkommission bilden.

#### **Mitglieder der Unfallkommission sind:**

- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der örtlich zuständigen Polizeiinspektion/-autobahnstation
- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der zuständigen Straßenverkehrsbehörde
- ▶ 1 Vertreterin bzw. 1 Vertreter der zuständigen Straßenbaubehörde (regionaler Landesbetrieb Mobilität bzw. kommunaler Straßenbaulastträger)
- ▶ in Städten, denen die Baulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, 1 Beauftragte bzw. 1 Beauftragter der oberen Straßenbaubehörde.



Zu den Sitzungen der Unfallkommissionen können in besonderen Fällen Personen mit spezifischer Fachkenntnis eingeladen werden.

Vertreter der regionalen Landesbetriebe Mobilität ist in der Regel die Verkehrsingenieurin bzw. der Verkehrsingenieur.

In den Landkreisen wird der Vorsitz der Unfallkommission der Verkehrsingenieurin bzw. dem Verkehrsingenieur des zuständigen regionalen Landesbetriebes Mobilität übertragen. Die Mitglieder der übrigen Unfallkommissionen bestimmen jeweils eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden, die/der die Mitglieder zu den Sitzungen einlädt und die Sitzungen leitet. Die Geschäftsführung der Unfallkommissionen obliegt der Dienststellenleitung der bzw. des Vorsitzenden.

Auf Landesebene ist eine Landesunfallkonferenz gebildet, die aus Vertretern des für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei jeweils zuständigen Fachministeriums, dem LBM, verschiedenen Polizeidienststellen und einer örtlichen Straßenverkehrsbehörde besteht. Bedarfsorientiert können weitere Mitglieder hinzugezogen werden. Die Landesunfallkonferenz tritt mindestens einmal jährlich zusammen.

## **2.2 Aufgaben der Unfallkommissionen allgemein**

Unfallkommissionen haben die Aufgabe, gemeinsam Unfallhäufungsstellen und -linien zu erkennen, die Einflussfaktoren zu analysieren sowie Abhilfemaßnahmen zu prüfen und festzulegen.

Sie haben mindestens einmal jährlich im Rahmen einer Sitzung Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in unfallauffälligen Bereichen zu erörtern und Abhilfemaßnahmen zu beschließen.

Die bzw. der Vorsitzende leitet diese Beschlüsse den zuständigen Behörden zur Umsetzung zu. Die Unfallkommissionen kontrollieren die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen.

Die Öffentlichkeit kann im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden über ausgesuchte, erfolgreiche Maßnahmen mit Vorher-Nachher-Vergleichen informiert werden. Diese Öffentlichkeitsarbeit erfolgt zweckmäßigerweise über die Pressestellen der beteiligten Behörden. Die Unfallkommissionen erarbeiten hierfür die erforderlichen Unterlagen.

## **2.3 Aufgaben der Polizeidienststellen**

- ▶ Führen der elektronischen Unfalltypenkarten sowie Bereithalten der elektronischen Unfallblattsammlung



- ▶ Erkennen von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) im innerörtlichen nichtklassifizierten Straßennetz
- ▶ Durchführung von Unfalluntersuchungen unter Einbeziehung der Sachschadensunfälle
- ▶ Meldung gem. Abschnitt 2.3.3 an die Unfallkommission
- ▶ Polizeilicher Einsatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ▶ Unterstützung von Wirkungskontrollen

### **2.3.1 Führen der elektronischen Unfalltypenkarte sowie Bereithalten der elektronischen Unfallblattsammlung**

Unfalltypenkarten kennzeichnen nicht nur Unfallfolgen, sondern auch die Konfliktsituation, die zu einem Unfall geführt hat. Häufungen gleichartiger Unfälle ermöglichen dabei ein leichtes Auffinden von besonderen Gefahrenstellen im Straßennetz.

Für den Außerortsbereich ist eine Dreijahres-Unfalltypenkarte zu führen, in der Unfälle mit Personenschaden festgehalten werden; für den Innerortsbereich ist ergänzend für Unfallhäufungsstellen und -linien eine Einjahres-Unfalltypenkarte anzulegen. Unfalltypenkarten werden grundsätzlich von jeder Polizeiinspektion und Polizeiautobahnstation für ihren Dienstbezirk geführt.

Im Interesse einer umfassenden Analyse des Unfallgeschehens werden für die Unfalluntersuchung alle Verkehrsunfälle mit der nach den Verkehrsunfallaufnahme-richtlinien vorgesehenen Ausfertigung der Verkehrsunfallanzeige erfasst.

Diese Ausfertigungen der Verkehrsunfallanzeigen sind nach Unfallorten (gemäß Straßennetzknotten) zu ordnen und in einer Unfallblattsammlung drei Kalenderjahre aufzubewahren. Für Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist die elektronische Unfallblattsammlung sechs Kalenderjahre aufzubewahren.

### **2.3.2 Durchführung von Unfalluntersuchungen**

Die Untersuchung neuer, aktiver und wieder aktiver UHS und UHL erfolgt in der Regel anhand von UHS-Programmen und den Vorschlagslisten der Zentralstelle Verkehrssicherheit des LBM für das klassifizierte Straßennetz, bei den übrigen Straßen durch die Polizei.

### 2.3.3 Meldung an die Unfallkommissionen

Die Vorschläge nach Abschnitt 2.6 leitet die Polizei den Unfallkommissionen zur Erörterung und Beschlussfassung zu. Sie können mit einer Beschlussempfehlung versehen werden.

Folgende Unterlagen sind beizufügen:

- Unfalldiagramm speziell auf die Örtlichkeit bezogen (keine Abbildung aus dem Unfalltypenkatalog)
- Aus GeopolisV generierte anonymisierte Verkehrsunfallanzeigen mit Beschreibung des Unfallhergangs
- Unfalltypenkarte und
- Eventuell bereits polizeilich getroffene Maßnahmen

Die Meldung erfolgt nach Ablauf von 12 Monaten (Einjahres-Unfalltypenkarte) bzw. 36 Monaten (Dreijahres-Unfalltypenkarte) zum ersten März des Folgejahres. Unabhängig von den festgelegten Terminen ist eine Vorlage erforderlich, wenn die Grenzwerte in unfallauffälligen Bereichen schon früher überschritten werden und kurzfristiges Eingreifen geboten ist.

### 2.4 Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde

- ▶ Beratung und Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Fragen
- ▶ Beratung und Umsetzung bei verkehrslenkenden Maßnahmen
- ▶ Anordnungen von straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Abschnitt 3)

### 2.5 Aufgaben der Straßenbaubehörde

- ▶ Leitung der Unfallkommissionen in den Landkreisen und auf den Bundesautobahnen
- ▶ Geschäftsführung der Unfallkommissionen in den Landkreisen
- ▶ Beratung in Fachfragen auf der Grundlage der einschlägigen technischen Regelwerke
- ▶ Durchführung von Zusatzuntersuchungen im Rahmen der Unfallauswertung (Verkehrszählungen, Geschwindigkeits-, Griffigkeitsmessungen usw.)

- ▶ Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Planung, Baurecht, Finanzierung)
- ▶ Durchführung von Wirkungskontrollen anhand von Vorher- / Nachheruntersuchungen auf der Grundlage der Unfallkenngrößen.

## **2.6 Aufgaben der Zentralstelle Verkehrssicherheit (ZVS) beim Landesbetrieb Mobilität**

### **Erkennen von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL)**

Regelmäßige Auswertung der elektronischen Unfalltypenkarten. Neue, aktive und wiederaktive UHS und UHL werden durch Überprüfung mit Grenzwerten festgestellt. Die sich ergebenden Vorschlagslisten für UHS und UHL, incl. Unfalllisten zu jeder UHS oder UHL einschließlich der Wildunfälle, werden über die regionalen LBM an die zuständigen Polizeidienststellen zur Vorbereitung der Unfallkommissionssitzung übermittelt.

Die nähere Bestimmung der Grenzwerte ergibt sich aus Abschnitt 3 des M Uko und der landesinternen Festlegung für Wildunfälle(vgl. Anlage)

Die Zentralstelle Verkehrssicherheit führt eine Unfallhäufungsstellen- und Unfallhäufungsliniendatei bezogen auf das klassifizierte Straßennetz. Diese Datei, an Hand derer Beobachtungen der Unfallentwicklung an Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien über mehrere einzelne Jahre bzw. mehrere Jahresblöcke vorgenommen werden, ist auch Grundlage für die Kontrolle der Umsetzung beschlossener Abhilfemaßnahmen und Entscheidungshilfe für die Landesunfallkonferenz.

## **2.7 Maßnahmenfindung durch die Unfallkommissionen**

Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und Polizei prüfen im gegenseitigen Benehmen, welche Verbesserungsmaßnahmen in Betracht kommen. Bei Bedarf können weitere Fachstellen zur Erörterung einzelner Fragestellungen herangezogen werden. Sind die Hintergründe der Entstehung eines Unfalls eindeutig erkennbar und wird die Beschlussempfehlung der Polizei für zweckmäßig gehalten, können Erörterungen in den Unfallkommissionen entfallen. In allen anderen Fällen haben die Unfallkommissionen die noch offenen Fragen zu diskutieren. Zur Festlegung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen wird in der Regel



eine gemeinsame Ortsbesichtigung durchgeführt, zu der die Vorsitzenden der Unfallkommissionen einladen.

Über Sitzungen, Ortsbesichtigungen und Beschlussfassungen sind von den Vorsitzenden der Unfallkommissionen Protokolle zu fertigen und den Mitgliedern zuzuleiten.

## **2.8 Aufgaben der Landesunfallkonferenz (LUK)**

- Befassung mit ausgewählte Aspekten der überregionalen Unfallentwicklung und mit besonderen Problemstellungen
- Entwicklung von Strategien für die örtliche Unfalluntersuchung
- Initiierung bedarfsorientierter Sonderprogramme
- Entwicklung von Maßnahmen zur Qualifizierung der Mitwirkenden in den Unfallkommissionen
- Sicherstellung einer landeseinheitlichen Arbeit der Unfallkommissionen

## **3. Verbesserungsmaßnahmen**

### **3.1 Sofortmaßnahmen**

- ▶ Zielgerichtete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch die Polizei. Der verkehrspolizeiliche Einsatz ist nach der Entwicklung der Unfallsituation auszurichten.
- ▶ Straßenverkehrsbehördliche Verbesserungen (Anordnungen über die Aufstellung oder Entfernung von Verkehrszeichen)
- ▶ Straßenbaumaßnahmen mit geringem Aufwand (z.B. Verbesserung der Griffigkeit, Erneuerung von Markierungen, Beseitigung von Sichthindernissen)

### **3.2 Mittelfristige Maßnahmen**

- ▶ Verkehrstechnische Maßnahmen (Signalanlagen, Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahmen, Fußgängersicherungen usw.)

### **3.3 Längerfristige Maßnahmen**

- ▶ Straßenbaumaßnahmen (Streckenausbau, Knotenpunktänderung, Ausbau von Ortsdurchfahrten, Bau von Umgehungen usw.)



Der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen in der Regel Sofortmaßnahmen und bauliche Eingriffe. Keinesfalls dürfen als notwendig erkannte Maßnahmen unterbleiben, weil Sofortmaßnahmen ausgeführt werden, und ebenso wenig dürfen Sofortmaßnahmen unterbleiben, weil mittel- oder längerfristige Maßnahmen vorgesehen sind.

## **4. Controlling**

### **4.1 Grundlage zur Kontrolle der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen**

- ▶ **Klassifiziertes Straßennetz:**  
Die Zentralstelle Verkehrssicherheit führt anhand des Programmsystems UHS die jährliche Kontrolle durch, ob die UHS noch aktiv ist oder nicht.
- ▶ **Gemeindestraßennetz:**  
Karteiblätter für UHS und UHL  
Diese werden fortgeschrieben, bis die Unfallhäufung beseitigt ist.

Eine UHS und UHL gilt als entschärft, wenn die entsprechenden Grenzwerte zwei Betrachtungszeiträume lang unterschritten werden.

### **4.2 Wirkungskontrolle**

Eine tiefere Wirkungskontrolle (Vorher-Nachher-Vergleich) ist immer angezeigt, wenn Abhilfemaßnahmen ergriffen worden sind, deren Wirkungsweise bisher nicht nachgewiesen ist.

Stellt sich heraus, dass die umgesetzten Maßnahmen erfolglos waren, muss die Unfallhäufung erneut untersucht werden und es sind weiter gehende Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten.

## **5. Schlussbestimmungen**

Dieser Erlass tritt mit Wirkung vom 01.01.2014 in Kraft.

Das Gemeinsame Rundschreiben des MWVLW und des ISM vom 10.01.2000 (8706 – 20.3-2859/99) tritt mit dem in Satz 1 bezeichneten Tage außer Kraft.





## Abkürzungsverzeichnis:

ISIM	=	Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur
LBM	=	Landesbetrieb Mobilität
LUK	=	Landesunfallkonferenz
M Uko	=	Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (Ausgabe 2012)
StVO	=	Straßenverkehrs-Ordnung
TERN	=	transeuropäisches Straßennetz
UHL	=	Unfallhäufungslinie
UHS	=	Unfallhäufungsstelle
VwV	=	Verwaltungsvorschrift
ZVS	=	Zentralstelle Verkehrssicherheit, angesiedelt beim Landesbetrieb Mobilität



## Grenzwerte des M Uko 2012

<b>UHS</b>	<b>i.g.O.</b>	<b>UHS innerorts</b>			
			<b>Karte</b>	<b>Grenzwert</b>	<b>Ausdehnung</b>
		Freie Strecke	1-JK	5 U <sub>gTyp</sub>	max. = 50 m (ab Knoteneinfluss)
			3-JK <sub>U(P)</sub>	5 U	
		Knoten	1-JK	5 U <sub>gTyp</sub>	Fahrbahnachse = 50 m
			3-JK <sub>U(P)</sub>	5 U	
	<b>UHS innerorts (Massen-UHS)</b>				
		<b>Karte</b>	<b>Grenzwert</b>	<b>Zeitraum</b>	
		1-JK	15 U <sub>gTyp</sub>	12 Mon.	
	<b>a.g.O.</b>	<b>UHS Landstraße</b>			
		<b>Karte</b>	<b>Grenzwert</b>	<b>Ausdehnung</b>	
Freie Strecke		3-JK <sub>U(P)</sub>	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	max. = 300 m	
		Knoten	3-JK <sub>U(P)</sub>	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	Fahrbahnachse = 50 m
<b>BAB</b>	<b>UHS BAB</b>				
		<b>Karte</b>	<b>Grenzwert (je Fahrtstrecke)</b>	<b>Ausdehnung</b>	
	Freie Strecke	3-JK <sub>U(P)</sub>	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	max. = 1000 m (ESN: 500 m)	
		Knoten	3-JK <sub>U(P)</sub>	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	250 m vor AF - 250 m nach EF

<b>UHL</b>	<b>i.g.O.</b>	<b>UHL<sub>Typ 4</sub> (Überschreiten) innerorts</b>			
			<b>Karte</b>	<b>Grenzwert</b>	<b>Abstand</b>
		Strecke	3-JK <sub>U(P)</sub>	3 U <sub>(P)Typ4</sub>	max. 300 m zw. 2 Unfällen <sub>(P) Typ4</sub>
	<b>a.g.O.</b>	<b>UHL Landstraße</b>			
			<b>Karte</b>	<b>Grenzwert</b>	<b>Abstand</b>
		Strecke	3-JK <sub>U(SP)</sub>	3 U <sub>(SP)</sub> / 3a	max. 600 m zw. 2 Unfällen <sub>(SP)</sub>

## Wildunfälle

<b>UHL</b>	<b>a.g.O.</b>	<b>UHL<sub>WILD</sub> (Klassifizierte) Außerortsstraßen</b>			
			<b>Karte</b>	<b>Grenzwert</b>	<b>Abstand</b>
		Strecke	3-JK <sub>U(Wild)</sub>	30 U <sub>(Wild)</sub>	max. 300 m zw. den Wildunfällen

### Erläuterungen/Abkürzungen

- i.g.O. = innerhalb geschlossener Ortschaft (StVO)
- a.g.O. = außerhalb geschlossener Ortschaft (StVO)
- 1-JK = Einjahres-Unfalltypenkarte
- 3-JK = Dreijahres-unfalltypenkarte
- U<sub>gTyp</sub> = Unfälle gleichen *einstelligen Unfalltyps*
- U (SP) = Unfälle mit schweren Personenschäden (Unfall-Kategorie 1+2)
- U (P) = Unfälle mit Personenschäden (Unfall-Kategorie 1-3)
- AF = Beginn des Ausfahrtbereichs
- EF = Ende des Einfahrtbereichs