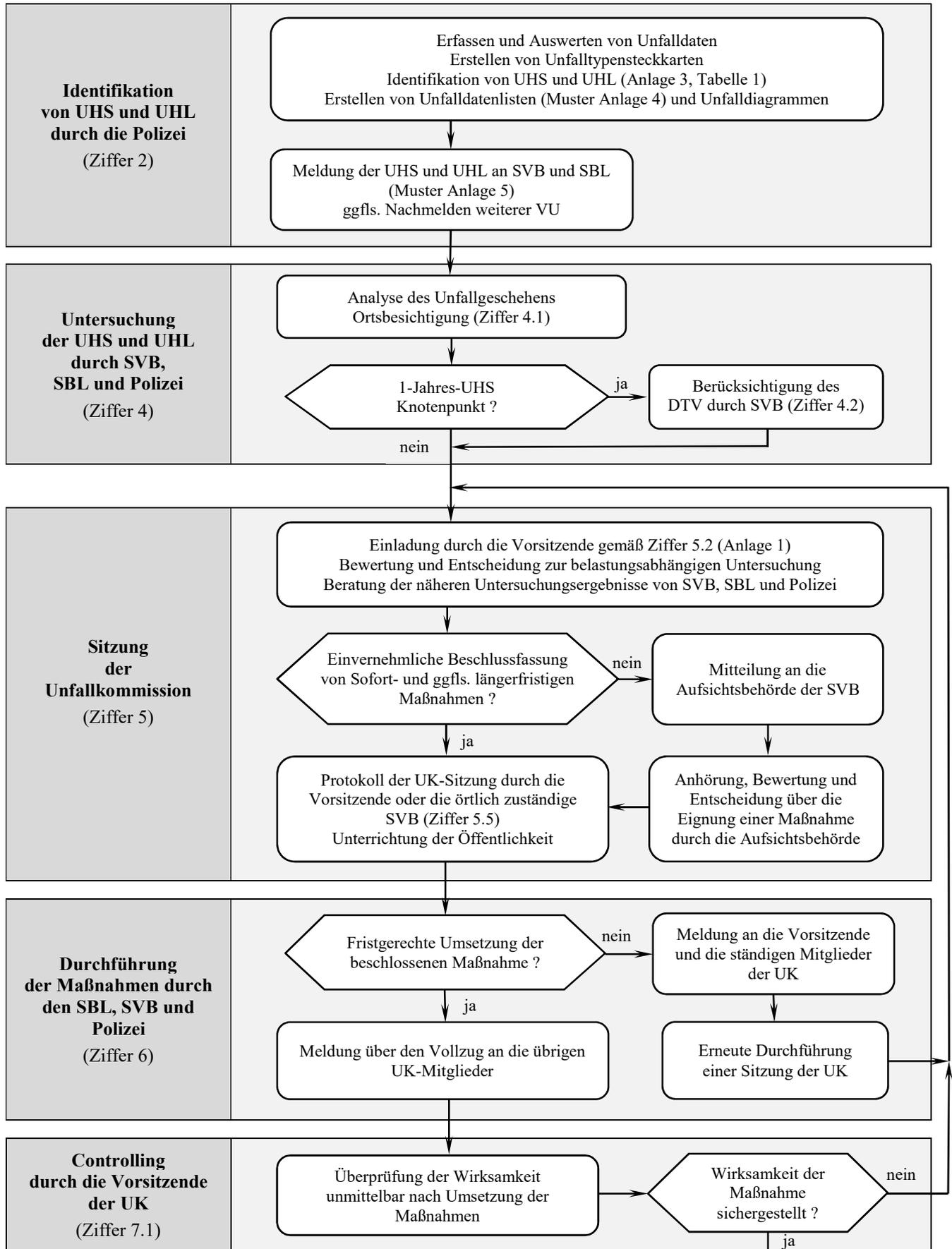


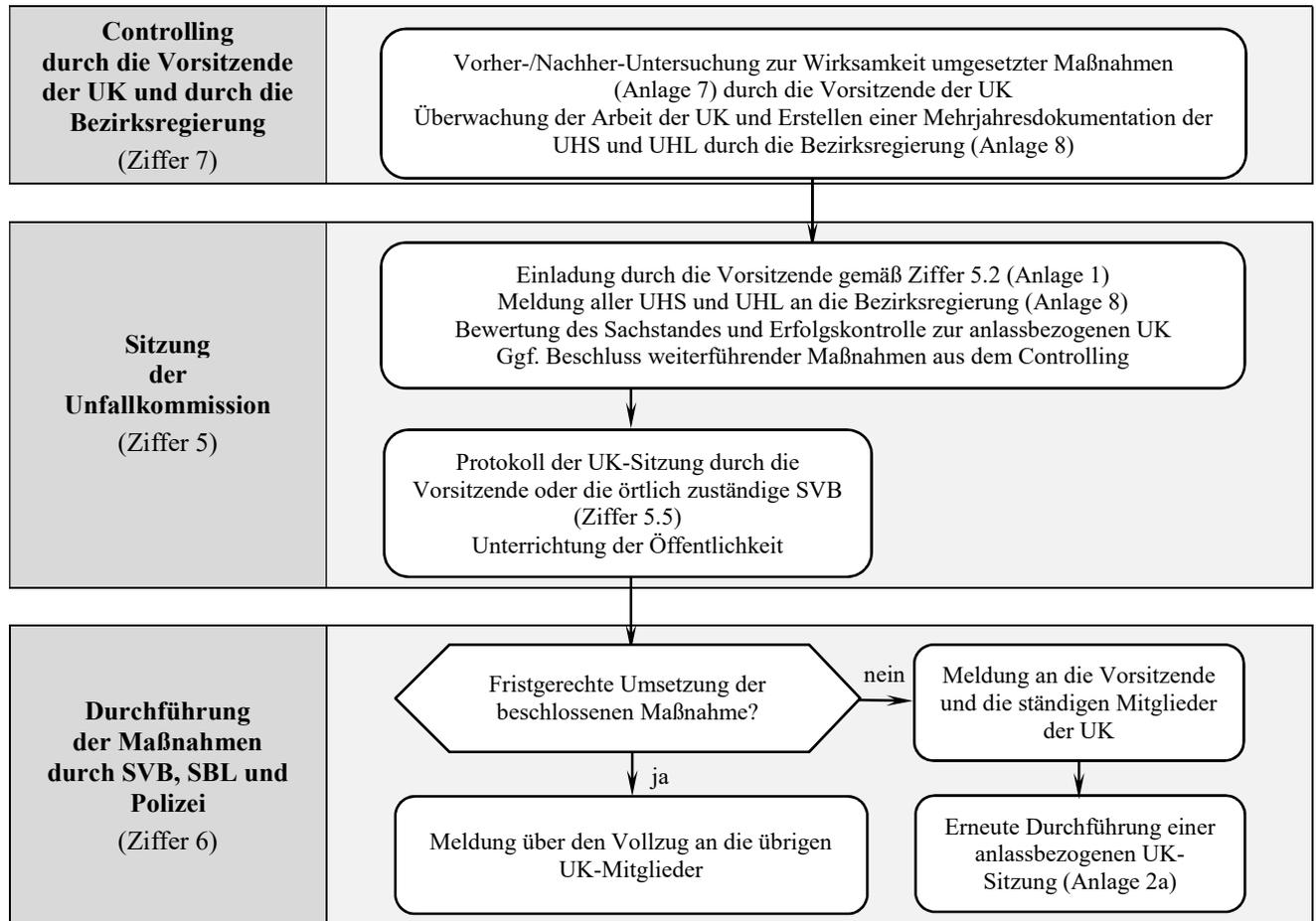
	<b>Örtliche Unfallkommission</b>	<b>Überörtliche Unfallkommission</b>
<b>Zuständigkeitsbereich</b>	Stadt- und Gemeindegebiet	Kreisgebiet
<b>Straßengruppe</b>	Gemeindestraßen  Ortsdurchfahrten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in der Baulast der Gemeinden und Städte	Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  Landesstraßen in der Baulast des Landes  Kreisstraßen in der Baulast der Kreise
<b>Federführung, Vorsitz</b>	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
<b>Ständige Mitglieder</b>	Kreispolizeibehörde  Gemeinde und Stadt als Straßenbaubehörde	Kreispolizeibehörde  Kreise und Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaubehörde  In Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte  Gemeinde und Stadt als Straßenbaubehörde, falls diese mit betroffen sind

\* Sofern Einvernehmen besteht, können diese Städte (§ 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen) die Federführung und den Vorsitz an den Kreis übertragen.

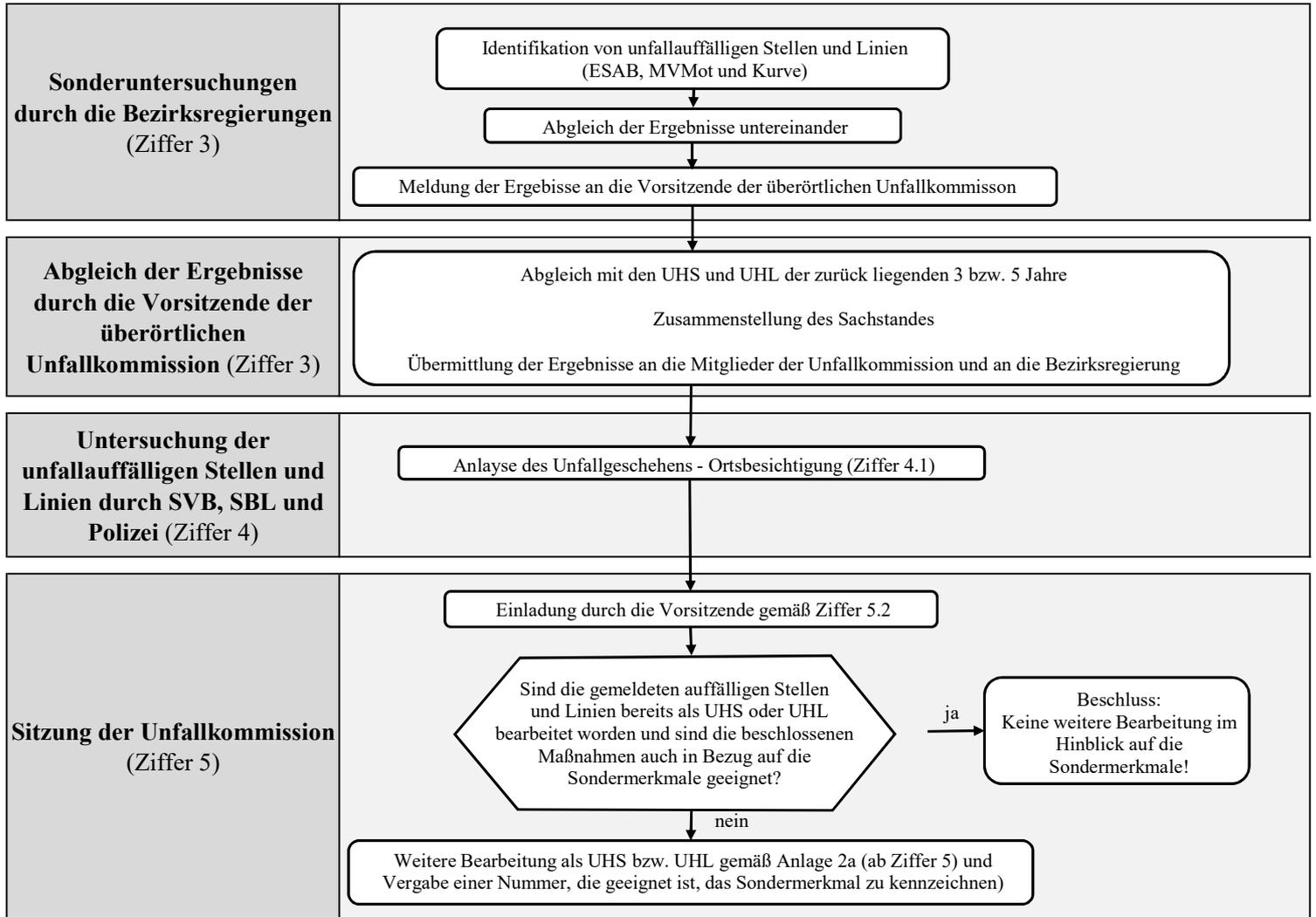


- UK - Unfallkommission
- UHS - Unfallhäufungsstelle
- UHL - Unfallhäufungslinie
- SVB - Straßenverkehrsbehörde; SBL - Straßenbaulastträger
- DTV - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

**Jahresunfallkommission**



- UK - Unfallkommission
- UHS - Unfallhäufungsstelle
- UHL - Unfallhäufungslinie
- SVB - Straßenverkehrsbehörde
- SBL - Straßenbaulastträger



- UHS - Unfallhäufungsstelle
- UHL - Unfallhäufungsline
- SVB - Straßenverkehrsbehörde
- SBL - Straßenbaulastträger
- ESAB - Empfehlungen für den Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume
- MVMot - Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende

Aufgrund der unterschiedlichen Ausbaumerkmale öffentlicher Straßen ist zwischen Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen sowie autobahnähnlichen Straßen zu unterscheiden. Weitere Differenzierungsmerkmale bei der Ermittlung von Unfallhäufungsstellen und -linien sind

Straßen innerhalb bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften sowie Knotenpunkte und knotenpunktfreie Streckenabschnitte.

Die Identifikation von Unfallhäufungsstellen und -linien richtet sich nach den in Tabelle 1 festgelegten Grenzwerten für Verkehrsunfälle (VU), die sich in einem Zeitraum von längstens einem bzw. drei Kalenderjahren ereignet haben:

**Tabelle 1**

<b>Richtwerte zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen und -linien</b>					
		Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen		Autobahnähnliche Straßen	
		Stelle	Linie	Stelle	Linie
Untersuchungsabschnitt		$\leq 50 \text{ m} / 150 \text{ m}^{*1}$	$\leq 200 \text{ m} / 500 \text{ m}^{*1}$	$\leq 500 \text{ m}^{*2}$	$\leq 1.000 \text{ m}$
<b>1 - Jahres - Betrachtung</b>	Unfälle gleichen Grundtyps	Kat. 1 - 4	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
	Unfälle ungleichen Grundtyps	Kat. 1 + Kat. 2	<b>3</b>	-	<b>3<sup>*3</sup></b>
<b>3 - Jahres - Betrachtung</b>	Unfälle ungleichen Grundtyps	Kat. 1 - 3 Fußgänger/Radfahrer Elektrokleinstfahrzeuge	<b>5</b>	-	-

Legende:

Kategorie 1: VU mit Getötetem (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 Knotenpunktmitte bzw. Abschnittlänge innerhalb/außerhalb geschlossener Ortschaften.

\*2 Knotenpunktäste (z. B. Kreisfahrbahn, Verteilerfahrbahn) einschließlich Einfädelungs- (Beschleunigungs-) und Ausfädelungstreifen (Verzögerungstreifen). Für Verknüpfungen der BAB-Äste mit dem Basisstraßennetz gilt der Richtwert für Knotenpunkte auf Gegenverkehrsstraßen.

\*3 Richtwert gilt für Unfälle gleichen Grundtyps

3-Jahres-Unfallhäufungsstellen und -linien sind auch dann von der Polizei zu melden, wenn sie zuvor als 1-Jahres-Unfallhäufungsstellen und -linien identifiziert und durch geeignete Maßnahmen beseitigt wurden. In diesen Fällen entscheidet die Unfallkommission nach gemeinsamer Bewertung des Unfallgeschehens unter Berücksichtigung der bereits umgesetzten Maßnahmen, ob die 3-Jahres-Unfallhäufungsstelle/-linie als solche zu behandeln ist.

Bei der Erkennung von Unfallhäufungslinien ist eine gleitende Grenzwertbetrachtung der Unfälle durchzuführen. Demnach wird von jedem relevanten Unfall ausgehend die in Tabelle 1 angegebene Länge des Untersuchungsabschnitts angelegt und die Anzahl der hierin erfassten Unfälle ermittelt. Durch diese gleitende Betrachtung kann eine Unfallhäufungslinie auch eine größere Ausdehnung haben als in Tabelle 1 angegeben (siehe Abbildung 1).

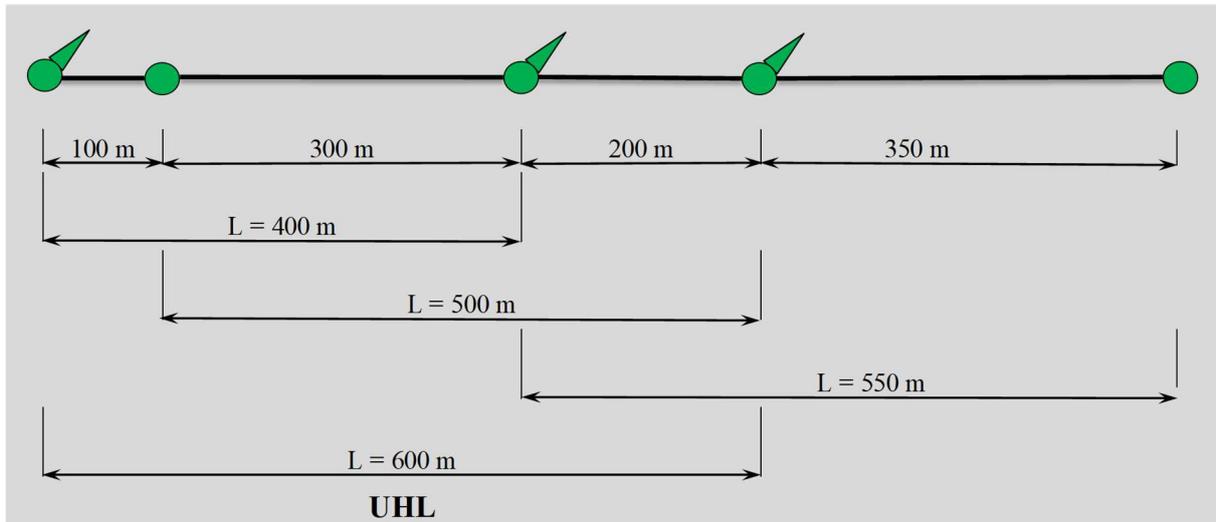


Abb. 1: Beispiel für die gleitende 1-Jahres-UHL-Betrachtung auf einer Gegenverkehrsstraße

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, überhöhte Geschwindigkeiten im gesamten Knotenbereich) vorliegen können. Diese werden aber erst durch die Analyse des Unfallgeschehens bzw. der Örtlichkeit erkannt.

#### Verfahren zur Berücksichtigung der Verkehrsbelastung an plangleichen Knotenpunkten

Mit Zunahme der Verkehrsbelastung steigen an plangleichen Knotenpunkten (Kreuzung, Einmündung, Kreisverkehr) in der Regel auch die Konfliktwahrscheinlichkeit und damit die Zahl der Unfälle.

Liegen die Verkehrsbelastungszahlen (DTV in Kfz/24h) für einen plangleichen Knotenpunkt (Kreuzung, Einmündung, Kreisverkehr) vor, so hat die Straßenverkehrsbehörde die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung dieses Knotenpunktes ( $DTV_K$ ) nach folgender Formel zu ermitteln:

$$DTV_K = \frac{DTV_H + DTV_N}{2}$$

$DTV_H$  = DTV der Hauptrichtung

$DTV_N$  = DTV der Nebenrichtung

Ein Knotenpunkt ist als Unfallhäufungsstelle zu behandeln, wenn in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr die in der Tabelle 2 angegebenen Grenzwerte für die Anzahl der Unfälle gleichen Grundtyps erreicht oder überschritten werden.

Sollten die Grenzwerte der Verkehrsbelastungsklassen 2 - 6 nicht erreicht werden, entscheidet die Unfallkommission nach gemeinsamer Bewertung des Unfallgeschehens auf Grundlage der Arbeitsschritte nach Ziffer 4.1, ob die Unfallhäufungsstelle als solche zu behandeln ist.

Der Grenzwert der Verkehrsbelastungsklasse 1 ist zugrunde zu legen, wenn die Verkehrsbelastungszahlen nicht bekannt sein sollten.

**Tabelle 2**

Verkehrsbelastungs- klasse	Knotenpunktbelastung DTV <sub>K</sub> in Kfz/24h	Anzahl der Unfälle gleichen Grundtyps der Kategorien 1 bis 4
1	< 15.000	3
2	15.000 - 30.000	4
3	30.000 - 45.000	5
4	45.000 - 60.000	6
5	60.000 - 75.000	7
6	> 75.000	8

### Beispiele zur Unfallauswertung unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung

#### Situationsbeschreibung:

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

#### Fallbeispiel A: Kreuzung

##### 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 gleichen Grundtyps der Kat. 1 bis 4
3 Unfälle des Typs 3, Kat. 3 (ULV)		
2 Unfälle des Typs 3, Kat. 4 (USS)		
5 Unfälle des Typs 6, Kat. 4 (USS)		

### Belastungsabhängige Untersuchung der Unfallsituation:

Die Verkehrsbelastungen (DTV) beider Straßen betragen:

Haupttrichtung B 7: 27.700 bzw. 25.500 Kfz/24h

Nebenrichtung L 837: 18.000 bzw. 16.600 Kfz/24h

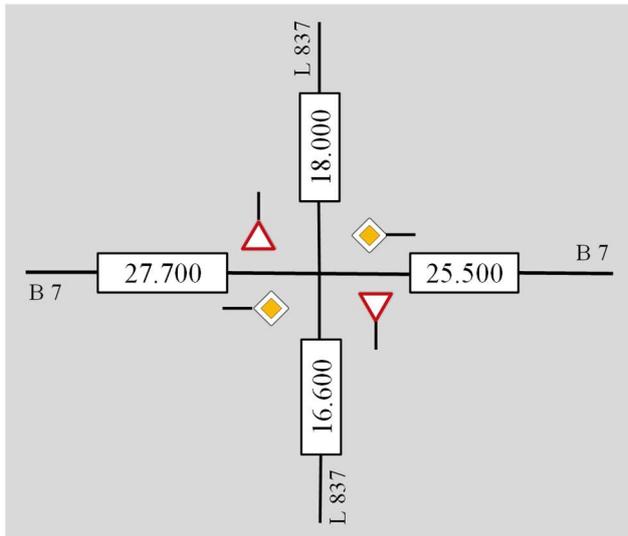


Abb. 2: Prinzipskizze Fallbeispiel A: Kreuzung:

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.

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

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

Die zur Beurteilung der Unfallsituation maßgebende Knotenpunktbelastung  $DTV_K$  errechnet sich nach der Formel:

$$DTV_K = \frac{DTV_H + DTV_N}{2} = \frac{53.200 + 34.600}{2} = 43.900 \text{ Kfz/24h}$$

Nach Tabelle 2 ist der Knotenpunkt als Unfallhäufungsstelle zu behandeln, wenn sich in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr bei einer Knotenpunktbelastung von 30.000 bis 45.000 Kfz/24 h (Verkehrsbelastungsklasse 3) mindestens 5 Unfälle gleichen Grundtyps der Kat. 1-4 ereignet haben.

Unter Berücksichtigung der  $DTV_K$  von 43.900 Kfz/24 h und der Unfallsituation mit 7 Unfällen gleichen Grundtyps der Kat. 1 bis 4 ist der Knotenpunkt demnach als Unfallhäufungsstelle zu behandeln.

## Fallbeispiel B: Einmündung

### Unfalllage:

In einem Kalenderjahr wurden folgende Unfälle registriert:

- |                                    |   |   |
|------------------------------------|---|---|
| 2 Unfälle des Typs 3, Kat. 2 (USV) | } | 4 Unfälle gleichen Grundtyps der Kat. 1 bis 4 |
| 1 Unfall des Typs 3, Kat. 3 (ULV)  |   |   |
| 1 Unfall des Typs 3, Kat. 4 (USS)  |   |   |
| 3 Unfälle des Typs 2, Kat. 4 (USS) |   |   |

### Belastungsabhängige Untersuchung der Unfallsituation:

Die Verkehrsbelastungen (DTV) beider Straßen betragen:

Haupttrichtung B 7: 27.700 bzw. 25.500 Kfz/24h

Nebenrichtung L 837: 18.000 Kfz/24h

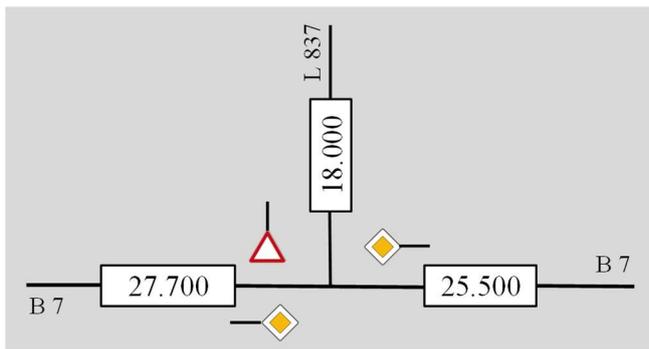


Abb. 3: Prinzipskizze Fallbeispiel B: Einmündung

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

$$DTV_N = 18.000 \text{ Kfz} / 24 \text{ h}$$

Ermittlung der maßgebenden Knotenpunktbelastung:

$$DTV_K = \frac{DTV_H + DTV_N}{2} = \frac{53.200 + 18.000}{2} = 35.600 \text{ Kfz}/24\text{h}$$

Nach Tabelle 2 ist der Knotenpunkt als Unfallhäufungsstelle zu behandeln, wenn sich in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr bei der Verkehrsbelastungsklasse 3 mindestens 5 Unfälle gleichen Grundtyps der Kat. 1- 4 ereignet haben.

Da an der Einmündung aber nur 4 Unfälle gleichen Grundtyps registriert wurden, obliegt es der Unfallkommission zu entscheiden, ob der Knotenpunkt als Unfallhäufungsstelle behandelt wird.

### Fallbeispiel C: Kreisverkehr:

#### Unfalllage:

In einem Kalenderjahr wurden folgende Unfälle registriert:

- 1 Unfall des Typs 3, Kat. 2 (USV)
  - 1 Unfall des Typs 3, Kat. 3 (ULV)
  - 1 Unfall des Typs 3, Kat. 4 (USS)
  - 3 Unfälle des Typs 2, Kat. 4 (USS)
- } 3 Unfälle gleichen Grundtyps der Kat. 1 bis 4

#### Belastungsabhängige Untersuchung der Unfallsituation:

Die Verkehrsbelastungen (DTV) beider Straßen betragen:

Haupttrichtung B 7: 17.700 bzw. 15.500 Kfz/24h

Nebenrichtung L 837: 6.600 bzw. 8.000 Kfz/24h

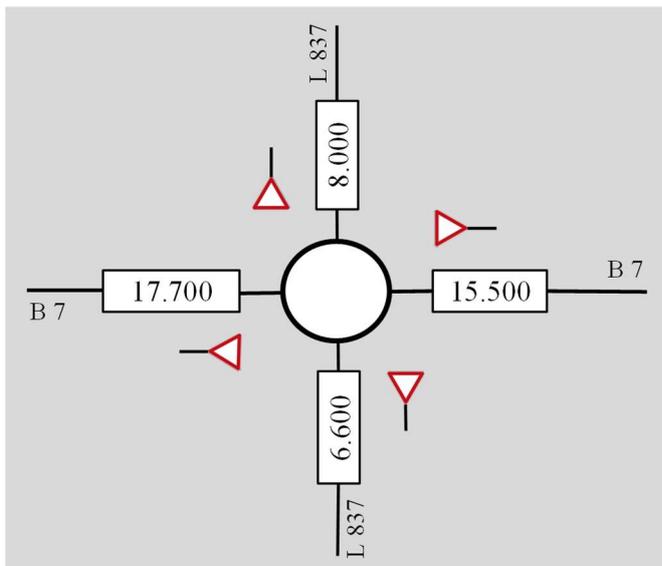


Abb. 4: Prinzipskizze Fallbeispiel C: Kreisverkehr

$$DTV_H = 17.700 \text{ Kfz/24 h} + 15.500 \text{ Kfz/24 h} = 33.200 \text{ Kfz/24 h}$$

$$DTV_N = 6.600 \text{ Kfz/24 h} + 8.000 \text{ Kfz/24 h} = 14.600 \text{ Kfz/24 h}$$

Ermittlung der maßgebenden Knotenpunktbelastung:

$$DTV_K = \frac{DTV_H + DTV_N}{2} = \frac{33.200 + 14.600}{2} = 23.900 \text{ Kfz/24h}$$

Nach Tabelle 2 ist der Knotenpunkt als Unfallhäufungsstelle zu behandeln, wenn sich in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr bei der Verkehrsbelastungsklasse 2 mindestens 4 Unfälle gleichen Grundtyps der Kat. 1- 4 ereignet haben.

Da an dem Kreisverkehr aber nur 3 Unfälle gleichen Grundtyps registriert wurden, obliegt es der Unfallkommission zu entscheiden, ob der Knotenpunkt als Unfallhäufungsstelle behandelt wird.

Unfalldatenliste zum Unfallmeldeblatt (Muster)

Stadt/Gemeinde Straße (B, L, K-Nr.): Straßenname: außerorts <input type="checkbox"/> innerorts <input type="checkbox"/>											<input type="checkbox"/> UHS Nr.: <input type="checkbox"/> UHL Nr.: <input type="checkbox"/> Nachmeldung zu Nr.:			Zeitraum:		
Lfd. Nr.	von NK nach NK Abschnitts-Nr. Haus-Nr.	Station km	Wochentag	Datum TTMMJJ	Uhrzeit Stunde Minute	Unfall-Kat.	Unfallfolgen			Unfall-Typ (3-stellig)	Art der Verkehrsbeteiligung	Unfallursache	Besonderheiten der Unfallstelle	Charakteristik der Unfallstelle	Straßenzustand	Lichtverhältnisse
							GT	SV	LV							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

Anmerkung zur Spalte 11 - 17: Kennziffern nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz

Meldung über eine

- Unfallhäufungsstelle
- Unfallhäufungslinie

Nr.

gemäß Anlage 3, Tabelle 1 nach der

- 1-Jahres-Auswertung
- Erstmeldung des laufenden Kalenderjahres
- 3-Jahres-Auswertung
- Nachmeldung

Lage der Unfallhäufungsstelle/-linie

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

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 + 6 S0	
1 (F)									
2 (AB)									
3 (EK)									
4 (ÜS)									
5 (RV)									
6 (LV)									
7 (SO)									
Summe									

\_\_\_\_\_  
(Polizeibehörde)

\_\_\_\_\_  
(Ort, Datum, Unterschrift)

**Muster zur Verwendung für die Niederschrift zur Unfallkommissionssitzung**

UHS / UHL :		UK Sitzung am :			
Prüfung auf	Analyse	zugeordnete Maßnahme (langfristig / mittelfristig / sofort)	Beschluss (geeignet/angemessen/durchsetzbar)	Umsetzung	
	Ergebnis			durch	bis
Erkennbarkeit					
Begreifbarkeit					
Übersichtlichkeit					
Befahrbarkeit					
Bemerkungen					

**Meldung über den Vollzug von Maßnahmen (Muster)**

**Anlage 6b**

- Unfallhäufungsstelle
- Unfallhäufungslinie

Nr.

Lage der Unfallhäufungsstelle/-linie

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

Die von der Unfallkommission am ..... beschlossenen Maßnahmen wurden wie folgt durchgeführt:

Beschlossene Maßnahme	Zeitpunkt/Zeitraum <sup>1</sup> der Durchführung	Gründe für die Nichtdurchführung

\_\_\_\_\_  
(Meldende Behörde)

\_\_\_\_\_  
(Ort, Datum, Unterschrift)

<sup>1</sup>Die Angabe des Zeitraumes ist in jedem Fall erforderlich, um eine zweifelsfreie, d. h. anhand bereinigter Datensätze Vorher-/Nachher-Unfalluntersuchung durchführen zu können. Die Angabe umfasst u. a.:

- a. Zeiträume der Verkehrsbeeinträchtigung durch die Umsetzung der Maßnahmen (z. B. Zeitraum einer Kreuzungsausbaumaßnahme)
- b. Zeiträume polizeilicher Überwachungsmaßnahmen

- Unfallhäufungsstelle
- Unfallhäufungslinie

Nr.

Lage der Unfallhäufungsstelle/-linie

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

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 + 6 S0	
<b>1 (F)</b>	vorher									
	nachher									
<b>2 (AB)</b>	vorher									
	nachher									
<b>3 (EK)</b>	vorher									
	nachher									
<b>4 (ÜS)</b>	vorher									
	nachher									
<b>5 (RV)</b>	vorher									
	nachher									
<b>6 (LV)</b>	vorher									
	nachher									
<b>7 (SO)</b>	vorher									
	nachher									
Summe	vorher									
	nachher									

Bewertung der Unfallentwicklung und weiteres Vorgehen:

\_\_\_\_\_  
 (Straßenverkehrsbehörde)

\_\_\_\_\_  
 (Ort, Datum, Unterschrift)



**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 Lichtzeichenanlage (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.

## **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-/Geh-wege, Querungsbereiche etc.)
- die Straßenausstattung (Beschilderung, Markierung, Lichtsignalanlagen, Beleuchtung, Leit- und Schutz-einrichtungen, 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 Merkblatts zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko).