

# Unfallforschung kommunal

Nr. 12

## Neues Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat das neue R2-Regelwerk „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (MUko)“, Ausgabe 2012, herausgegeben. Es ersetzt das „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen - Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten“, Ausgabe 2003.

### Aufgaben der Unfallkommission

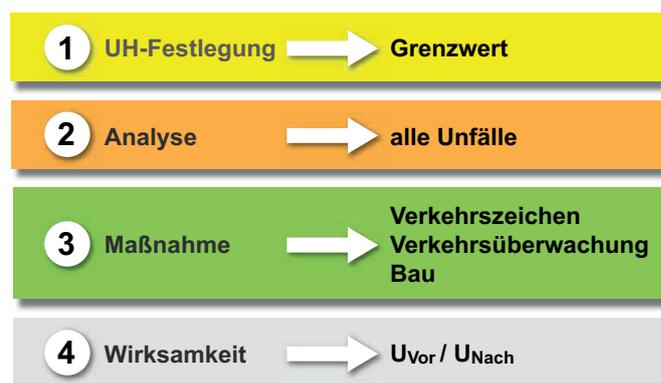
Die Arbeit von Unfallkommissionen ist ein wesentlicher und bewährter Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Bund, Länder, Kreise und Gemeinden tragen Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr. „Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle“ im Rahmen der Örtlichen Unfalluntersuchung ist nach VwV-StVO zu § 44 Aufgabe der Unfallkommissionen, in denen Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden ständige Mitglieder sind.

Unfallkommissionen haben demnach bundesweit die Aufgabe, Unfallhäufungen zu erkennen, sie zu analysieren und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung zu beschließen. Außerdem muss das Gremium sicherstellen, dass beschlossene Maßnahmen umgesetzt werden und eine Wirkungskontrolle erfolgt. Das Spektrum der Maßnahmen umfasst bauliche, verkehrsrechtliche und verkehrspolizeiliche Maßnahmen.

Das neue Merkblatt „M Uko“ beschreibt die Methodik der systematischen Unfallkommissionsarbeit und ist damit ein unverzichtbares Werkzeug für eine erfolgreiche Entschärfung von Unfallschwerpunkten. Gemäß dem Grundgedanken der Örtlichen Unfalluntersuchung werden alle notwendigen Themen behandelt: Führen von Unfalltypenkarten, Festlegung von Unfallhäufungen, Unfallana-

lyse, Maßnahmenfindung in der Unfallkommission, Umsetzungskontrolle und Wirksamkeitsprüfung. 16 Anhänge ergänzen die einzelnen Abschnitte mit vertiefenden Informationen.

### Arbeitsschritte der Unfallkommission



Die wichtigsten Änderungen im Überblick:

- **Strukturierung**  
Der Basistext im M Uko wurde stringent an den chronologischen Arbeitsschritten der Unfallkommissionsarbeit ausgerichtet und deutlich gestrafft. Erläuterungen, Beispiele und Hintergründe sind in den Anhängen zu finden.
- **Arten von Unfallhäufungen**  
Reduzierung auf Unfallhäufungen (UH), die realistisch im Rahmen von Unfallkommissionsmaßnahmen entschärft werden können: Dies sind Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL). Unfallhäufungsgebiete (UHG) sind daher entfallen.

# Übersicht Grenzwerte

## Zuordnung zu Ortslage und Straßenklasse

Innerorts: UHS, Massen-UHS, UHL mit Fußgängerunfällen  
 Landstraße: UHS, UHL  
 Autobahn (BAB): UHS

## Grenzwerte

Die bislang gültigen Grenzwerte zur Festlegung von UH wurden überprüft und in neue überführt. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass Unfalltypenkarten (UTK) zunehmend elektronisch geführt werden: Grenzwerte und Einflussbereiche von UH sind programmierbar und unterscheiden die beiden grundsätzlichen Softwaresysteme von georeferenzierten oder vektorbasierten UTK.

## Empfehlung

Nach Auffassung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) trägt das neue Merkblatt dazu bei, die Unfallkommissionsarbeit in Deutschland weiter zu stärken. Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse auf einer nie dagewesenen breiten Datengrundlage wurden in praktikable Grenzwerte umgesetzt, den Anforderungen aufgrund neuer Technologien wurde Rechnung getragen, ohne auf Nachvollziehbarkeit zu verzichten. Die UDV empfiehlt daher allen Unfallkommissionen das überarbeitete Verfahren gemäß M Uko in der Praxis anzuwenden.

Weitere Informationen unter: [www.unfallkommission.de](http://www.unfallkommission.de)

## UHS

UHS innerorts			
	Karte	Grenzwert	Ausdehnung
io	1-JK	5 U <sub>gTypR</sub> **	Fahrbahnrand = 25 m
	3-JK <sub>U(P)</sub>	5 U	Fahrbahnachse = 50 m
freie Strecke	1-JK	5 U <sub>gTypR</sub> **	max. 50 m
	3-JK <sub>U(P)</sub>	5 U	(ab Knoteneinfluß)

\* systemabhängig

\*\* U<sub>gTyp</sub>: Unfälle gleichen Unfalltyps

UHS innerorts (Massen-UHS)		
Karte	Grenzwert	Zeitraum
1-JK	15 U <sub>gTyp</sub> *	12 Mon.

\* U<sub>gTyp</sub>: Unfälle gleichen Unfalltyps

UHS Landstraße				
	Karte	Grenzwert	Ausdehnung	
ao	freie Strecke	3-JK <sub>U(P)</sub>	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	max = 300m
	Knoten	3-JK <sub>U(P)</sub>	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	FB Rand <sup>1</sup> = 25m Achse <sup>2</sup> = 50m

<sup>1</sup> FB Rand: gemessen vom Fahrbahnrand

<sup>2</sup> Achse: gemessen vom Achsenschnittpunkt

UHS Autobahn				
	Karte	Grenzwert (pro Fahrtrichtung)	Ausdehnung	
BAB	freie Strecke	3-JK <sub>U(P)</sub>	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	max = 1000m (ESN: 500m) <sup>1</sup>
	Knoten	3-JK <sub>U(P)</sub>	$n_{U(SP)} \cdot 5 + n_{U(LV)} \cdot 2 \geq 15$	250m vor AF <sup>2</sup> bis 250m nach EF <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Wenn im Bundesland regelmäßig die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen nach ESN angewendet wird, kann die Ausdehnungslänge verkürzt werden.

<sup>2</sup> vor Beginn des Ausfahrbereichs

<sup>3</sup> nach Ende des Einfahrbereichs

## UHL

UHL <sub>Typ4</sub> Überschreiten (innerorts)			
	Karte	Grenzwert	Abstand*
io	3-JK <sub>U(P)</sub>	3 <sub>U(P)Typ4</sub>	max. 300m

\* Abstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden Überschreiten-Unfällen

UHL Landstraße			
	Karte	Grenzwert	Abstand*
ao	3-JK <sub>U(SP)</sub>	3 <sub>U(SP)</sub> / 3a	max. 600m

\* Abstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden Unfällen mit schwerem Personenschaden

Ue-Grenzwerte

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.  
 Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin  
 Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)  
 Internet: [www.udv.de](http://www.udv.de)

Redaktion: Petra Butterwegge  
 Erstellt: 03/2012