

## Unfallhäufungslinien - Empfehlung der AG Unfallkommission des Freistaats Sachsen

### 1 Anlass

Die Arbeit der Unfallkommissionen basiert auf dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko<sup>1</sup>), welches mit der „Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur ortsbezogenen Auswertung von Straßenverkehrsunfällen (VwV Örtliche Unfalluntersuchung)“ vom 12. April 2013 im Freistaat Sachsen verbindlich eingeführt wurde.

Die Aufgabe von Unfallkommissionen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallhäufungen. Diese werden anhand der im genannten Merkblatt enthaltenen Kriterien bestimmt und festgelegt. Dabei wird zunächst nach punktuellen und linienhaften Unfallhäufungen unterschieden. Die Kriterien der punktuellen Unfallhäufungsstellen sind dabei weitgehend eindeutig definiert. Größere Unsicherheiten im Rahmen der Festlegung von Unfallhäufungen resultieren aus den Kriterien für

Unfallhäufungslinien. Fehlende Gleichartigkeiten im Unfallgeschehen erschweren die Analyse und die anschließende Maßnahmenfindung. Teils aus pragmatischen Gründen haben sich - zumindest in den sächsischen Unfallkommissionen - unterschiedliche Verfahrensweisen im Umgang mit Unfallhäufungslinien eingestellt.

### Regelung nach dem M Uko

Nach dem M Uko sind typische Unfallhäufungslinien „Streckenabschnitte auf Landstraßen mit überwiegend Überholunfällen oder Unfällen mit Abkommen von der Fahrbahn.“

Nach M Uko gelten für Unfallhäufungslinien auf Landstraßen die folgenden Kriterien:

- Die Festlegung erfolgt auf der 3-JK<sub>U(SP)</sub>.
- Es ereigneten sich mindestens 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden U(SP) in drei Jahren.
- Die Abstände zwischen benachbarten U(SP) sollten 600 m nicht überschreiten. Eine Unfallhäufungslinie beginnt mit dem ersten Unfall U(SP) der 3-JK<sub>U(SP)</sub> auf freier Strecke und endet sobald ein weiterer Unfall mit schwerem Personenschaden mehr als 600 m entfernt vom anderen lokalisiert wurde.

<sup>1</sup> Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, 2012

Weitere Einschränkungen oder Kriterien werden nicht genannt.

Auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen werden keine Unfallhäufungslinien betrachtet.

Innerorts werden Unfallhäufungslinien nur für Überschreiten-Unfälle (Unfalltyp 4) bestimmt. Diese weisen auf einen linienhaften Querungsbedarf hin, dem die Verkehrsanlage keine Rechnung trägt.

Das M Uko enthält für innerörtliche Unfallhäufungslinien die folgenden Kriterien (M Uko, 2012):

- Die Festlegung von  $UHL_{\text{ÜS}}$  erfolgt in der  $3 \cdot JK_{U(P)}$ .
- Es gilt der Grenzwert von mindestens 3 Unfällen mit Personenschaden - U(P) des Unfalltyps 4 Überschreiten in 3 Jahren.
- Die Abstände zwischen benachbarten Überschreiten-Unfällen mit Personenschaden sollten maximal 300 m betragen. Liegt also der nächste Überschreiten-Unfall mehr als 300 m vom benachbarten entfernt, endet die Unfallhäufungslinie mit dem benachbarten Überschreiten-Unfall.

## 2 Probleme in der Praxis

### Landstraßen

Auf Landstraßen führen die aktuellen Kriterien zum Erkennen von Unfallhäufungslinien mit einem sehr unterschiedlichen Unfallgeschehen. Wenige Unfälle unterschiedlicher Unfalltypen erschweren sowohl Analyse, als auch die Maßnahmenfindung. In vielen Fällen ergeben sich Unfallhäufungslinien auf Landstraßen aus einer Mischung von Streckenunfällen und solchen an Knotenpunkten (Bild 1). Dabei erfordern die Streckenunfälle andere Maßnahmen als solche durch Abbiegen oder Einbiegen/Kreuzen.

Während in der Einleitung zum Kapitel 3.4.2 „Unfallhäufungslinien auf Landstraßen“ im M Uko Fahr- und Längsverkehrsunfälle als charakteristisch für Außerorts-Unfallhäufungslinien beschrieben werden, ist dieses Merkmal in den Kriterien zur Identifizierung einer Unfallhäufungslinie nicht enthalten.

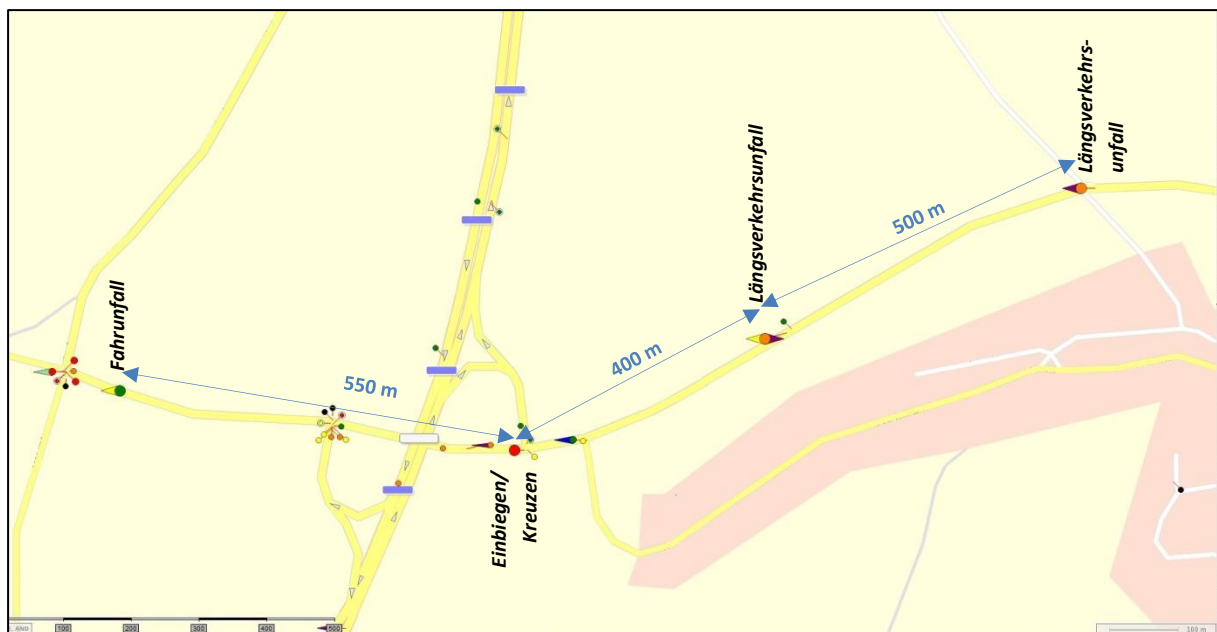


Bild 1 Unfallhäufungslinie, welche die Kriterien des M Uko (2012) erfüllt, jedoch als solche nicht behandelbar ist

### Innerorts

Für Unfallhäufungslinien innerorts mit Überschreiten-Unfällen gibt es in den Unfallkommissionen unterschiedliche Auffassungen zur Berücksichtigung von Knotenpunkten. Nach dem M Uko, erfolgt keine Unterscheidung von Überschreiten-Unfall auf der Strecke und am Knotenpunkt. Es sind ganze Straßenzüge mit den dort befindlichen Knotenpunkten zu betrachten.

---

## 3 Empfehlungen

---

### Landstraßen

Im Sinne einer maßnahmenorientierten Analyse wird für die Identifikation von Unfallhäufungslinien auf Landstraßen eine Ergänzung der Kriterien des M Uko wie folgt empfohlen:

- Die Festlegung erfolgt auf der 3-JK<sub>U(SP)</sub>.
- Der Grenzwert beträgt mindestens 3 U(SP) in drei Jahren und ergibt sich nur aus den Unfalltypen Fahrnfall (Typ 1) und Unfall im Längsverkehr (Typ 6).
- Die Abstände zwischen benachbarten U(SP) sollten höchstens 600 m betragen. Eine Unfallhäufungslinie beginnt somit mit dem ersten Unfall U(SP) der Unfalltypenkarte 3-JK<sub>U(SP)</sub> auf freier Strecke und endet sobald ein weiterer Unfall mit schwerem Personenschaden mehr als 600 m entfernt vom anderen lokalisiert wurde.

In die Analyse der Unfallhäufungslinie sind alle verfügbaren Unfälle der Typen 1 - Fahrnfall und 6 - Längsverkehrsunfall des Betrachtungszeitraums bis zum Tagesdatum der Analyse einzubeziehen (vgl. M Uko, Kapitel 4).

### Innerorts

Unfallhäufungslinien innerorts werden nur auf Grundlage des Unfalltyps 4 (Überschreiten) erkannt. Die Unfallhäufungslinien können auch Knotenpunkte enthalten (vgl. M UKO, 2012).

Begründung: Treten linienhaft Überschreiten-Unfälle auch an Knotenpunkten auf, deutet dies ebenso auf linienhaften Querungsbedarf bei gleichzeitig bestehenden linienhaften Defiziten hin. Diese Defizite können fehlende Querungshilfen, schlechte Sichtbeziehungen und zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sein.

In die Analyse der Unfallhäufungslinie sind alle verfügbaren Unfälle des Typs 4 - Überschreiten im Betrachtungszeitraum bis zum Tagesdatum der Analyse einzubeziehen.

---

## 4 Die AG Unfallkommission

---

Die AG Unfallkommission ist eine Unterarbeitsgruppe des Landespräventionsrates und Teil des Lenkungsausschusses für Verkehrssicherheit in Sachsen.

In der Arbeitsgruppe sind Vertreter aus den folgenden Institutionen und Bereichen tätig:

- LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (Leitung)
- Polizeidirektion Dresden
- Polizeiverwaltungsamt
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Den Mitgliedern der AG Unfallkommission obliegt neben der Schulung, Fortbildung und Beratung von Unfallkommissionen auch die Beantwortung aktueller Fragestellungen zur Unfallkommissionsarbeit.

---

### Kontakt:

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH  
Bereich Verkehrsmanagement u. -sicherheit  
Seminarstraße 4, 09306 Rochlitz

Tel.: 037207 / 832 - 350 oder 651

E-Mail: [verkehrssicherheit@list.smwa.sachsen.de](mailto:verkehrssicherheit@list.smwa.sachsen.de)