

## Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)  
– Drucksache 17/89 –

### Unfallhäufungspunkte

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/89** – vom 9. Juni 2016 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Wer legt die Kriterien für die Feststellung eines Unfallhäufungspunktes fest?
2. Welche Kriterien gelten für einen Unfallhäufungspunkt?
3. Welche davon abweichenden Kriterien haben vor der Änderung im Jahr 2013 gegolten?
4. Warum wurden die Kriterien verändert?
5. Welche mit der Änderung angestrebten Ziele wurden erreicht?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 4. Juli 2016 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Grundlage ist das „Merkblatt zur Örtlichen Untersuchung in Unfallkommissionen (M Uko 2012)“, das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben wurde. Es beschreibt die Methodik der systematischen Unfallkommissionsarbeit sowie die Festlegung von Unfallhäufungen und somit auch die Kriterien und Grenzwerte von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL). Der vom damaligen Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur am 16. Dezember 2013 ausgegebene Erlass „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ beinhaltet u. a. die Anwendung dieses Merkblattes.

Zu Frage 2:

Eine Unfallhäufungsstelle (UHS, „Unfallhäufungspunkt“) liegt nach folgenden Kriterien vor:

|          |                            |          |           |                                    |
|----------|----------------------------|----------|-----------|------------------------------------|
| i. g. O. | UHS innerorts              |          |           |                                    |
|          |                            | Karte    | Grenzwert | Ausdehnung                         |
|          | Freie Strecke              | 1-JK     | 5 UgTyp   | Max. = 50 m<br>(ab Knoteneinfluss) |
|          |                            | 3-JKU(P) | 5 U       |                                    |
|          | Knoten                     | 1-JK     | 5 UgTyp   | Fahrbahnachse = 50 m               |
|          |                            | 3-JKU(P) | 5 U       |                                    |
|          | UHS innerorts (Massen-UHS) |          |           |                                    |
|          |                            | Karte    | Grenzwert | Ausdehnung                         |
|          | 1-JK                       | 15 UgTyp | 12 Monate |                                    |

| a. g. O. | UHS Landstraße |          |  |                      |
|----------|----------------|----------|--|----------------------|
|          |                | Karte    | Grenzwert                                | Ausdehnung           |
|          | Freie Strecke  | 3-JKU(P) | $nU(SP) \times 5 + nU(LV) \times 2 > 15$ | Max. = 300 m         |
|          | Knoten         | 3-JKU(P) | $nU(SP) \times 5 + nU(LV) \times 2 > 15$ | Fahrbahnachse = 50 m |

b. w.

| BAB | UHS Autobahn (BAB) |          |  |                              |
|-----|--------------------|----------|--|------------------------------|
|     |                    | Karte    | Grenzwert                                | Ausdehnung                   |
|     | Freie Strecke      | 3-JKU(P) | $nU(SP) \times 5 + nU(LV) \times 2 > 15$ | Max. = 1 000 m               |
|     | Knoten             | 3-JKU(P) | $nU(SP) \times 5 + nU(LV) \times 2 > 15$ | 250 m vor AF bis 250 nach EF |

| a. g. O. | UHL Wild (Klassifizierte Außerortsstraßen) |             |           |  |
|----------|--|-------------|-----------|--|
|          |  | Karte       | Grenzwert | Ausdehnung                               |
|          | Freie Strecke                              | 3-JKU(Wild) | 30U(Wild) | Max. = 300 m (zwischen den Wildunfällen) |

## Erläuterungen/Abkürzungen:

- i. g. O. – innerhalb geschlossener Ortschaften
- a. g. O. – außerhalb geschlossener Ortschaften
- 1-JK – Einjahres-Unfalltypenkarte
- 3-JK – Dreijahres-Unfalltypenkarte
- UgTyp – Unfälle gleichen einstelligen Unfalltyps
- U(SP) – Unfälle mit schweren Personenschäden (Unfall-Kategorie 1 + 2)
- U(P) – Unfälle mit Personenschäden (Unfall-Kategorie 1 bis 3)
- AF – Beginn des Ausfahrbereichs
- EF – Ende des Einfahrbereichs

## Zu Frage 3:

Vor der Änderung wurde für die Einjahresbetrachtung das gesamte Unfallgeschehen nicht nur innerorts (neue Kriterien) sondern auch außerorts berücksichtigt. Die Folge waren viele ermittelte Unfallhäufungsstellen außerorts nur mit Sachschadensunfällen. In der Dreijahresbetrachtung wurden nur die schweren Unfälle (Unfälle mit Getöteten und Unfälle mit Schwerverletzten) ausgewertet. Nach dem neuen Merkblatt werden in der Dreijahresbetrachtung alle Unfälle mit Personenschaden, d. h. auch zusätzlich noch die Unfälle mit Leichtverletzten berücksichtigt. Die Unfallhäufungsstellen aufgrund von Wildunfällen wurden früher in der Einjahresbetrachtung ermittelt. Sie sind nunmehr auf der Grundlage des Erlasses in der Dreijahresbetrachtung berücksichtigt.

## Zu Frage 4:

Das neue M Uko 2012 ersetzt die alte Ausgabe des Merkblattes aus dem Jahr 2003. Es spiegelt auf der Grundlage umfangreicher Forschungen den neuesten Stand der Technik wider. Insbesondere werden damit die Unfallhäufungsstellen und -linien mit besonders schweren Unfällen ermittelt.

## Zu Frage 5:

Konkrete Aussagen sind hierzu noch nicht möglich, da die nach den neuen Kriterien ermittelten Unfallhäufungsstellen und -linien und die in diesem Zusammenhang durchgeführten Maßnahmen erst schrittweise ab dem Jahr 2013 umgesetzt wurden. Bei einem erforderlichen Beobachtungszeitraum von drei Jahren steht daher eine Bewertung noch aus.

In Vertretung:  
Daniela Schmitt  
Staatssekretärin