

# Unfallkommissionsarbeit in den Ländern

Workshop

15.09.2022

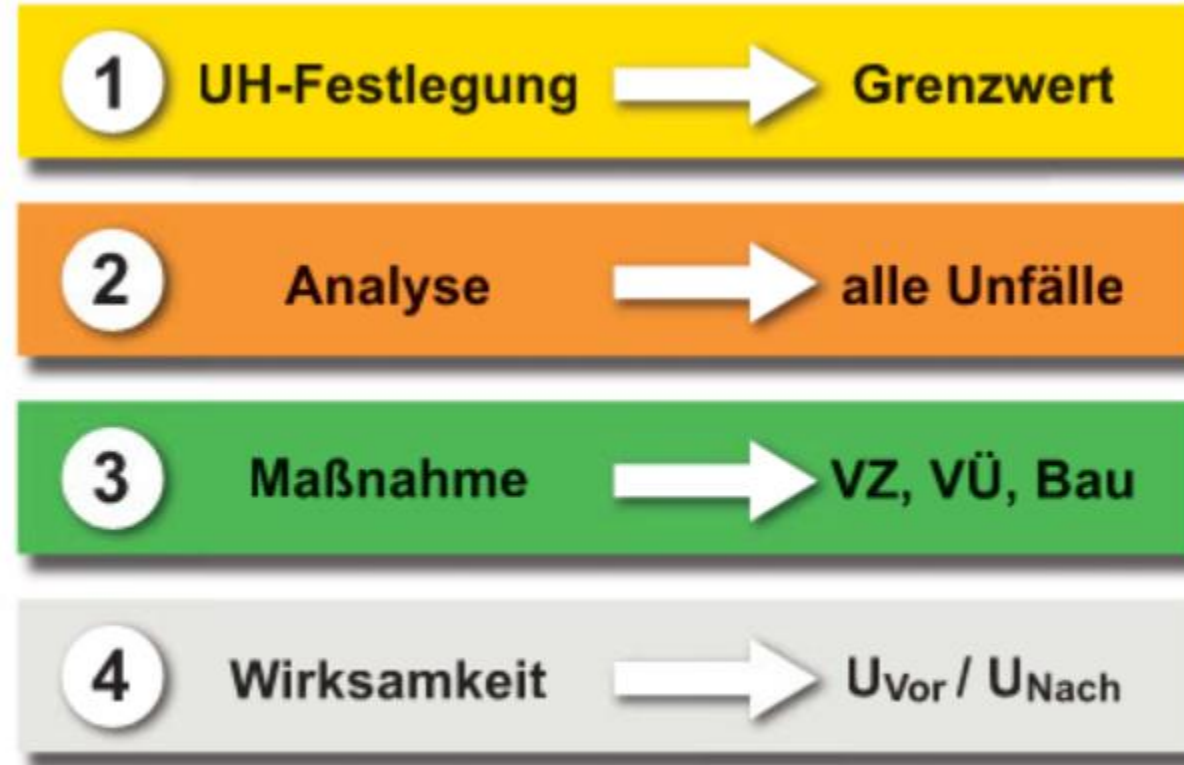


LIST Gesellschaft für Verkehrswesen  
und ingenieurtechnische  
Dienstleistungen mbH

[www.list.sachsen.de](http://www.list.sachsen.de)

## Vorgehensweise in Unfallkommissionen

VwV-StVO zu § 44 erfordert  
Einrichtung von  
Unfallkommissionen und regelt die  
sachlichen Zuständigkeiten



**Bild 1: Erfolgreiche Unfallkommissionsarbeit in vier Arbeitsschritten (Quelle UDV)**

(Quelle: M Uko, FGSV 2012)

**Gemeinsame Verwaltungsvorschrift  
des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft,  
Arbeit und Verkehr und  
des Sächsischen Staatsministeriums des Innern  
zur ortsbezogenen Auswertung von Straßenverkehrsunfällen  
(VwV Örtliche Unfalluntersuchung)**

# Vorgehensweise in Unfallkommissionen - Umfrage

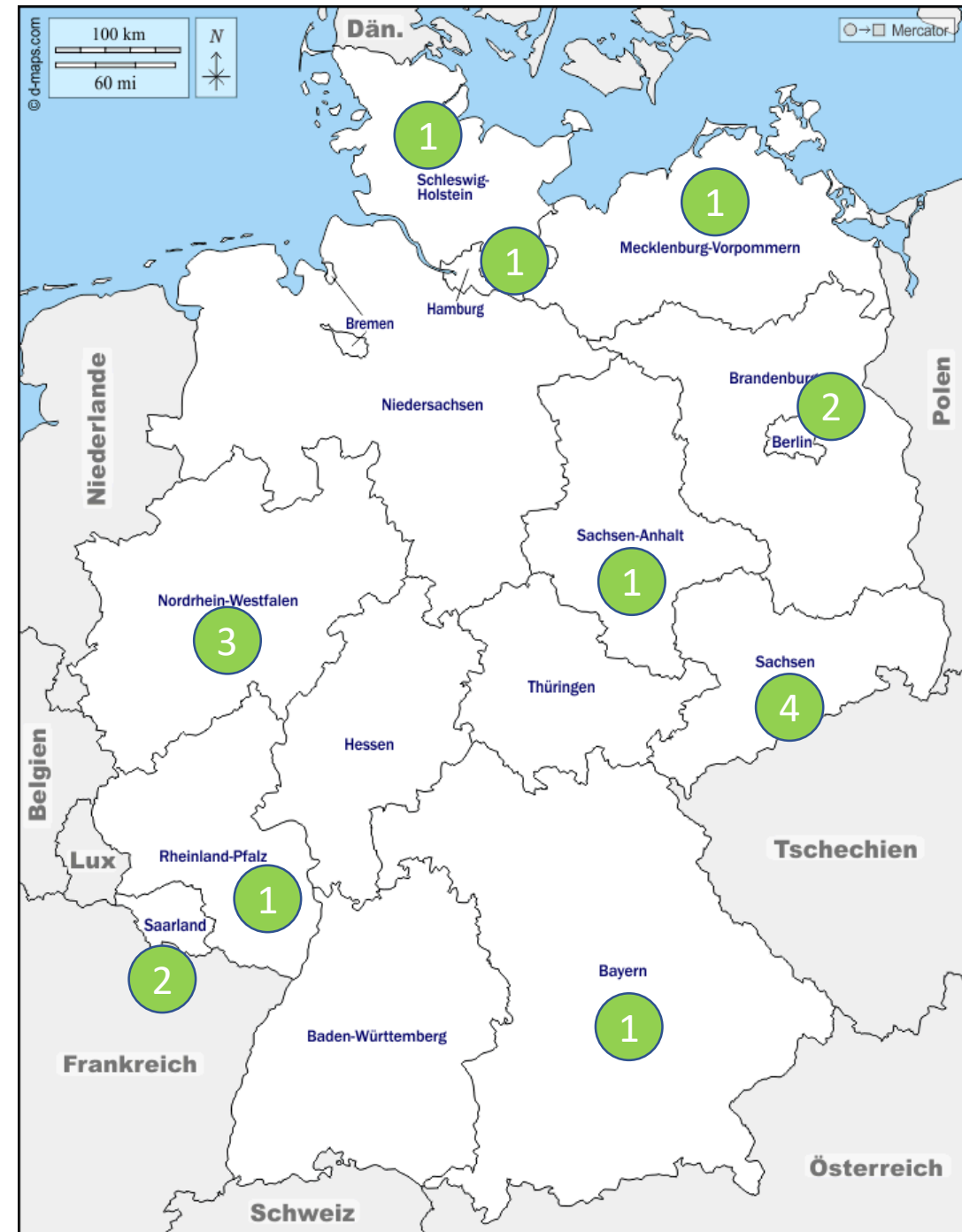
17 Rückmeldungen

3x aus Stadtstaaten

Institutionen

- Polizei 4x
- Landesbetrieb /-amt 2x
- Ministerium 1x
- StädteRegion Aachen 1x
- Bezirksregierung 2x
- Senatsverwaltung Berlin 1x
- Verkehrsdirektion HH 1x
- Hochschule 2x
- Landeseigene GmbH (SN) 3x

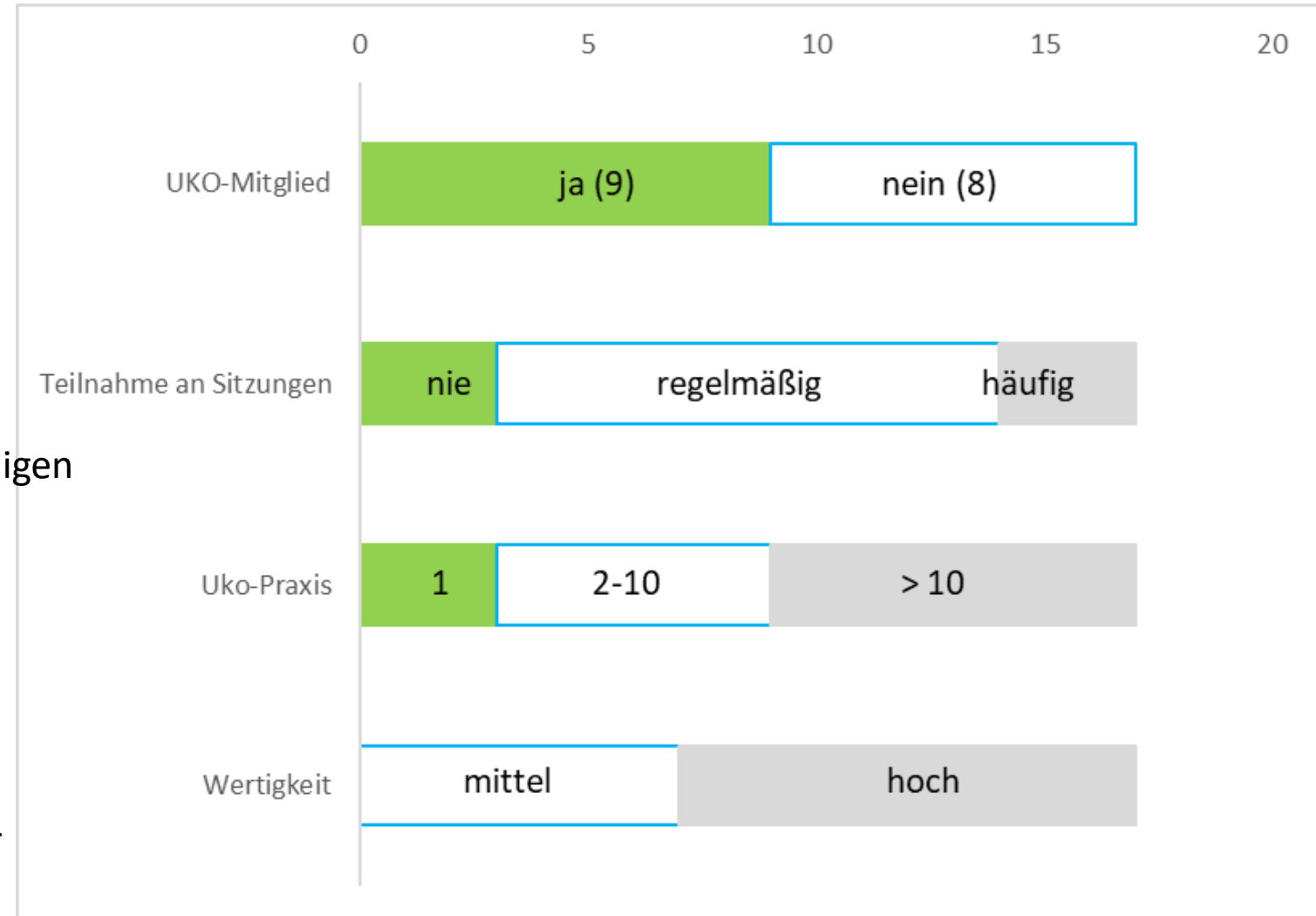
(Quelle: <https://d-maps.com/m/europa/germany/allemande/allemande21.gif>)



## Vorgehensweise in Unfallkommissionen - Teilnehmer

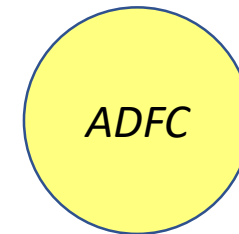
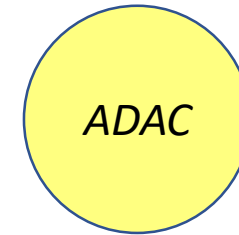
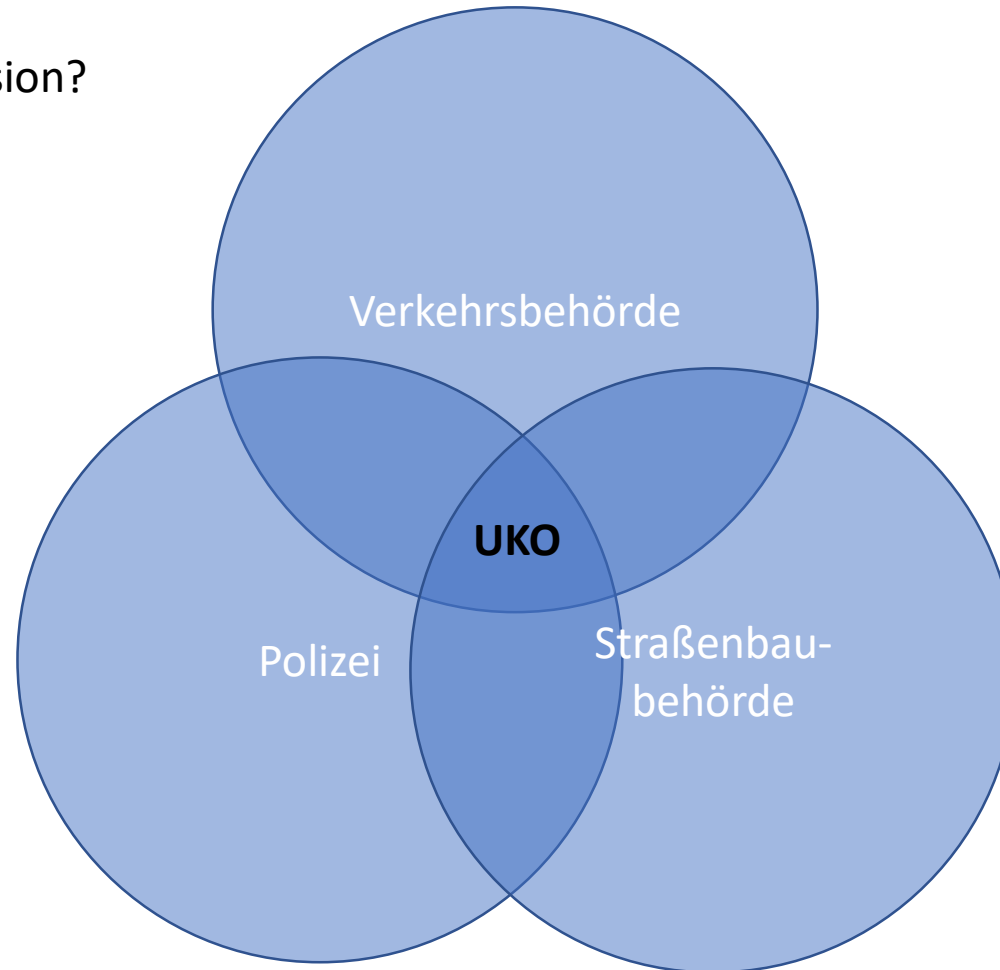
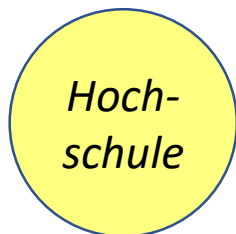
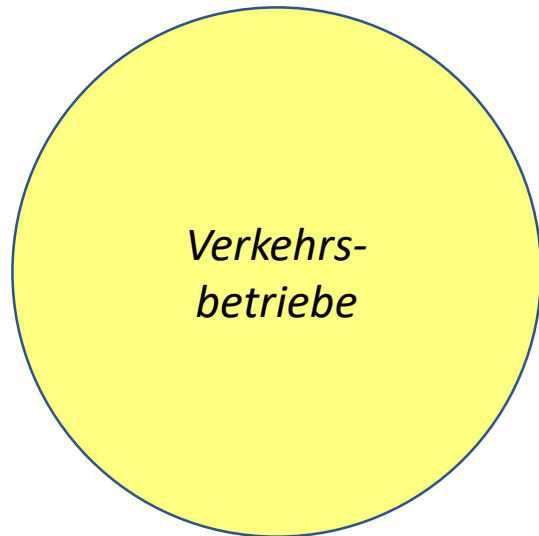
Die Arbeitsweise der Unfallkommissionen in den jeweiligen Ländern sollte gut bekannt sein.

Einschätzung der Wertigkeit unterscheidet sich zwischen den Ländern, aber nicht innerhalb der Länder



# Vorgehensweise in Unfallkommissionen – Aufbau Unfallkommission

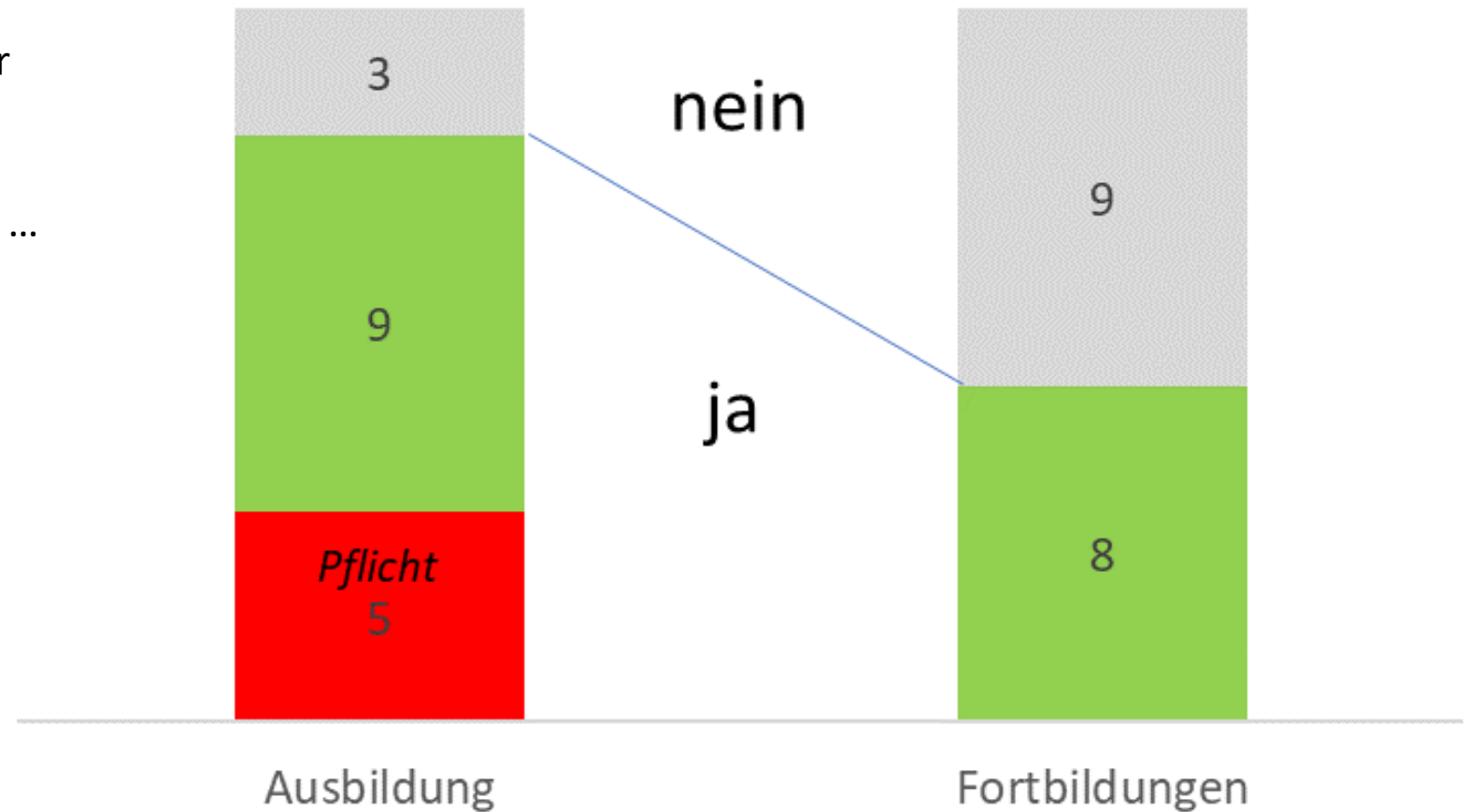
Wer ist Mitglied der Unfallkommission?



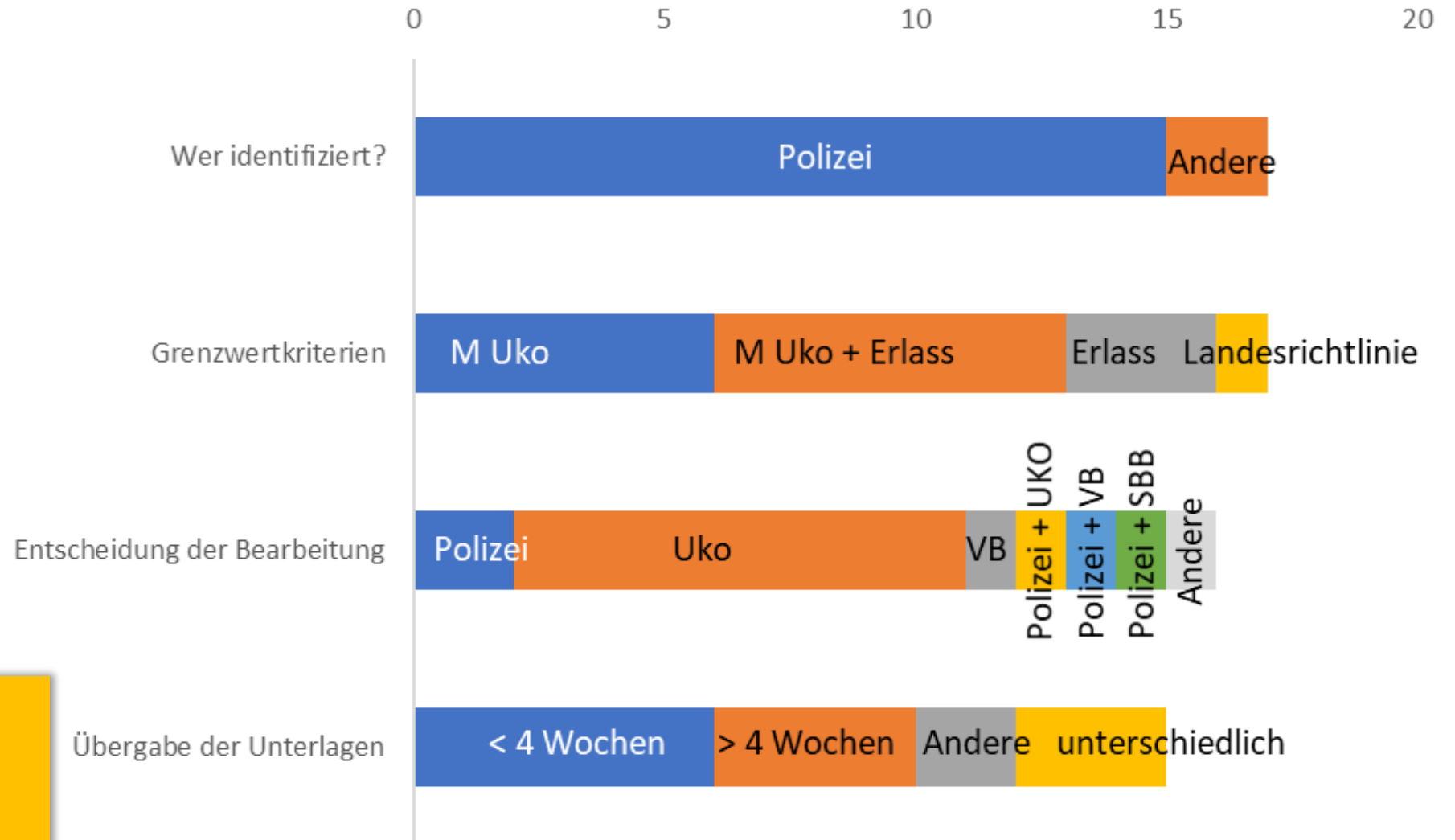
## Vorgehensweise in Unfallkommissionen - Ausbildung

Während Ausbildungen offenbar von den meisten BL gestemmt werden können, sieht es bei Fortbildungen schon anders aus ...

Gibt es wirklich BL mit verpflichtender Ausbildung zur Arbeit in UKOen?



# Vorgehensweise in Unfallkommissionen – UH-Festlegung



Wann wird sich **gegen** eine Bearbeitung entschieden obwohl Grenzwerte erreicht sind?

Mitglieder sollten vor Sitzung analysieren und Ortsbesichtigung durchführen ...



## Vorgehensweise in Unfallkommissionen - Analyse

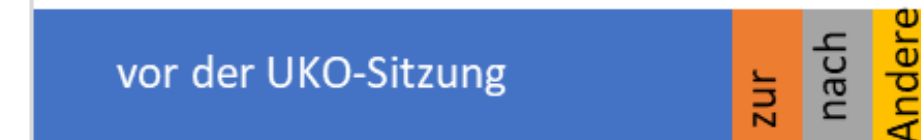
Hohe fachliche Kompetenz und größte Genauigkeit sind notwendige Voraussetzungen für einen erfolgreichen Abschluss dieses Arbeitsschritts. Er stellt die Weichen für die korrekte Wahl einer Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: **Wird die Unfallanalyse unzureichend durchgeführt, kann dies zu ineffektiven oder gar ungeeigneten Maßnahmen führen.**

wie erfolgt die Analyse



Spätestens bis zur Maßnahmendiskussion in der Kommissionssitzung muss gewährleistet sein, dass alle Beteiligten einen einheitlichen Wissensstand aufweisen, das heißt vor Ort waren.

wann erfolgt die OB



Wie erfolgt die OB?



## Vorgehensweise in Unfallkommissionen - Maßnahme

Bisher haben wir Unfallkommissionen gelehrt, mit Katalog oder MaKaU konkrete Maßnahmen zu bestimmen, zu beschließen und umzusetzen. Im Falle von baulichen Maßnahmen (Knotenpunktumbau) war das nicht immer zielführend.

kurzfristige + langfristige Maßnahme



Beschluss konkreter Maßnahmen?



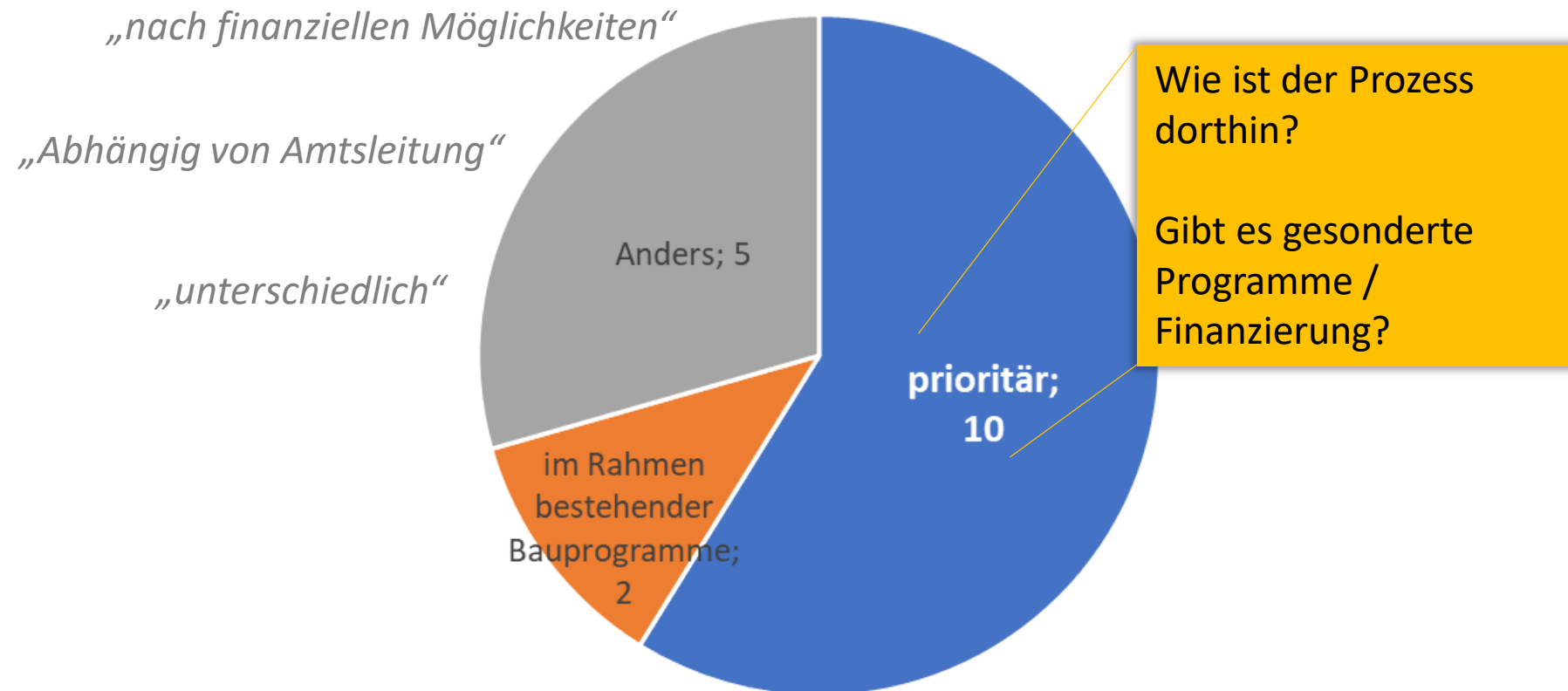
Beschluss bindend?



**Woraus resultiert die Bindung?**

# Vorgehensweise in Unfallkommissionen – Maßnahme / Umsetzung

## Umsetzung langfristiger Maßnahmen

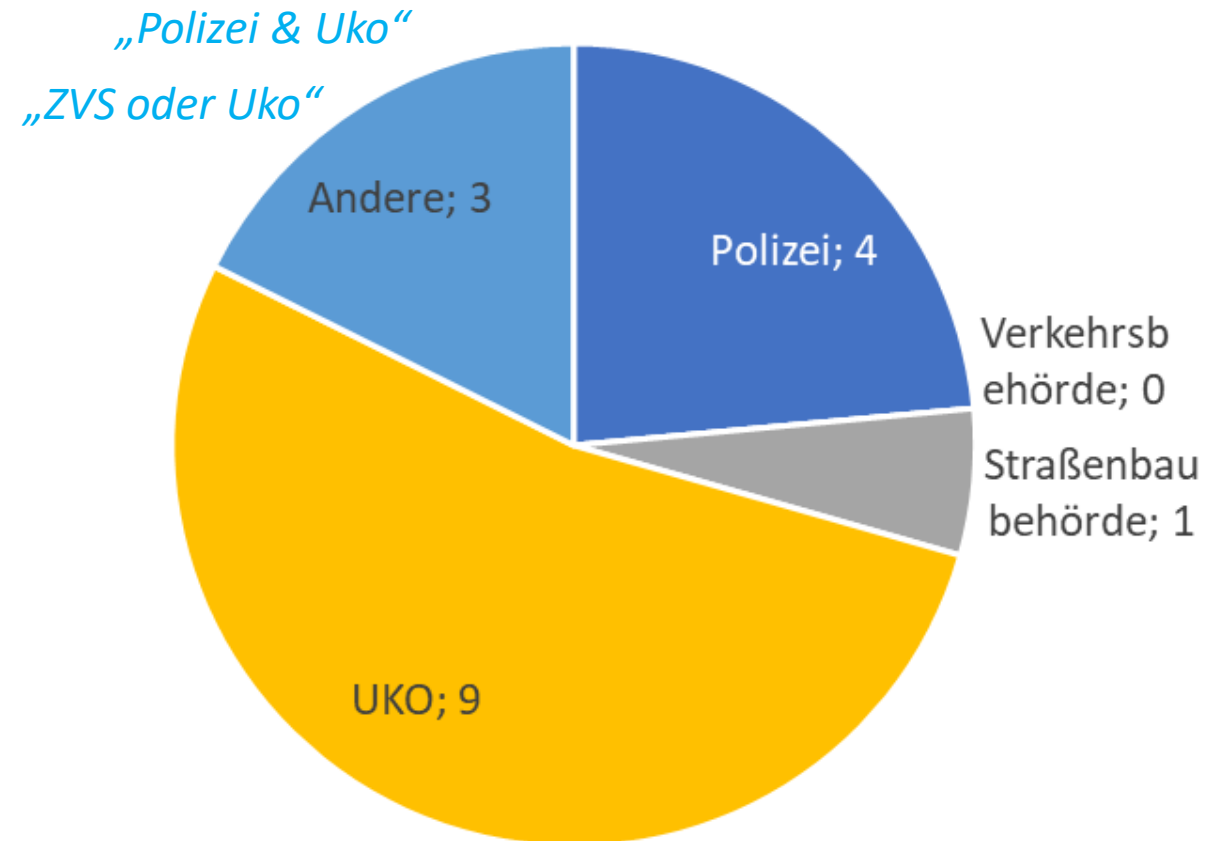


## Vorgehensweise in Unfallkommissionen – Wirksamkeit

Wirksamkeitskontrollen werden  
offenbar immer durchgeführt.

**In welcher Form erfolgt eine  
Wirksamkeitskontrolle?**

Wer führt die Wirksamkeitsbetrachtung durch?



# Vorgehensweise in Unfallkommissionen – Wirksamkeit

Wirksamkeitskontrollen werden offenbar immer durchgeführt.

**In welcher Form erfolgt eine Wirksamkeitskontrolle?**

Nur wenn alle Bedingungen erfüllt sind, kann die Maßnahmenwirkung MW korrekt berechnet werden. Allgemein gilt:

$$MW = (1 - UN / UV) \cdot 100 [\%]$$

Das Unfallgeschehen im Vorher-Zeitraum (UV) kann dabei durch absolute Unfallzahlen ausgedrückt werden, aber auch durch Unfallkosten. Gleiches gilt für das Unfallgeschehen des Nachher-Zeitraums (UN).

**Eine solche Wirksamkeitsprüfung ist für jede Unfallhäufung durchzuführen.**

## 7 Wirksamkeitsprüfung

Es ist notwendig, alle umgesetzten Maßnahmen zu kontrollieren, ob im konkreten Fall die erwartete Wirkung tatsächlich erzielt werden konnte. Dazu werden Wirksamkeitsprüfungen durchgeführt, die das Unfallgeschehen vor und nach der Umsetzung miteinander vergleichen (V/N-Vergleich).

Damit das Ergebnis einer Wirksamkeitsprüfung (in der Regel die prozentuale Veränderung des Unfallgeschehens) aussagefähig ist, muss gewährleistet sein, dass Vorher-Zeitraum und Nachher-Zeitraum gleichartig und gleichlang sind. Dies wird durch folgende Randbedingungen erreicht:

- Zeitlich gleichlange Betrachtungszeiträume z. B. vorher 12 Monate, nachher 12 Monate (vgl. Anhang 11),
- identische Einflussbereiche,
- ohne den Zeitraum, in dem die Maßnahme umgesetzt wurde,
- ohne einen individuell festzulegenden Eingewöhnungszeitraum für die Verkehrsteilnehmer,
- sofern die Unfallkosten einander gegenüber gestellt werden: identische Berechnungsart und gleicher Preisstand.

Nur wenn alle Bedingungen erfüllt sind, kann die Maßnahmenwirkung MW korrekt berechnet werden. Allgemein gilt:

$$MW = (1 - UN / UV) \cdot 100 [\%]$$

Das Unfallgeschehen im Vorher-Zeitraum (UV) kann dabei durch absolute Unfallzahlen ausgedrückt werden, aber auch durch Unfallkosten. Gleiches gilt für das Unfallgeschehen des Nachher-Zeitraums (UN).

**Eine solche Wirksamkeitsprüfung ist für jede Unfallhäufung durchzuführen.**

Empfohlen wird die Gegenüberstellung der Unfallkosten, da sie neben den Unfallzahlen auch die Unfallschwere berücksichtigen. Zur Berechnung von Unfallkosten vergleiche Anhang 5.

Erst wenn mit diesem V/N-Vergleich ein (hoher) positiver Prozentwert nachgewiesen werden kann und die Grenzwerte gleichzeitig nicht mehr erreicht werden, ist die Örtliche Unfalluntersuchung für eine Unfallhäufung abgeschlossen.

Ist das Ergebnis allerdings ein negativer Wert oder sind die Kriterien einer Unfallhäufung weiterhin erfüllt, muss die Unfallhäufungsstelle erneut analysiert werden.

Für die erneute Analyse sind die Unfalllisten und Unfalldiagramme des Nachher-Zeitraums heranzuziehen und gegebenenfalls wieder eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Es ist ratsam die Neugestaltung, unabhängig davon ob es sich um eine bauliche oder verkehrsrechtliche handelt, zur Dokumentation zu fotografieren und der Unfallhäufungsakte beizufügen.

Vertiefende Informationen und Berechnungsbeispiele sind dem Anhang 11 zu entnehmen. Auf einer Internetseite (Stand August 2011) der BAST steht allen Interessierten ein interaktives Bewertungstool zur Verfügung:

<http://tinyurl.com/64z836v>

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Dipl.-Ing. Markus Enke**

Projektleiter

Telefon: 037207 832- 651

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

**LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und  
ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH**

Ernst-Thälmann-Straße 5

09661 Hainichen

**LISt**



**LISt Gesellschaft für Verkehrswesen  
und ingenieurtechnische  
Dienstleistungen mbH**

[www.list.sachsen.de](http://www.list.sachsen.de)