

Arbeit der Unfallkommission

Inhalt

1. Verkehrsunfälle und Unfallhäufungen in Kassel
2. Auszug aus Gesetzen/Erlassen/Regelwerken
3. Arbeit der Unfallkommission
4. Einzelne Beispiele
5. Überblick über bereits behandelte Unfallhäufungen

Verkehrsunfälle in Kassel Unfallhäufungen (UH)

Polizeipräsidium Nordhessen



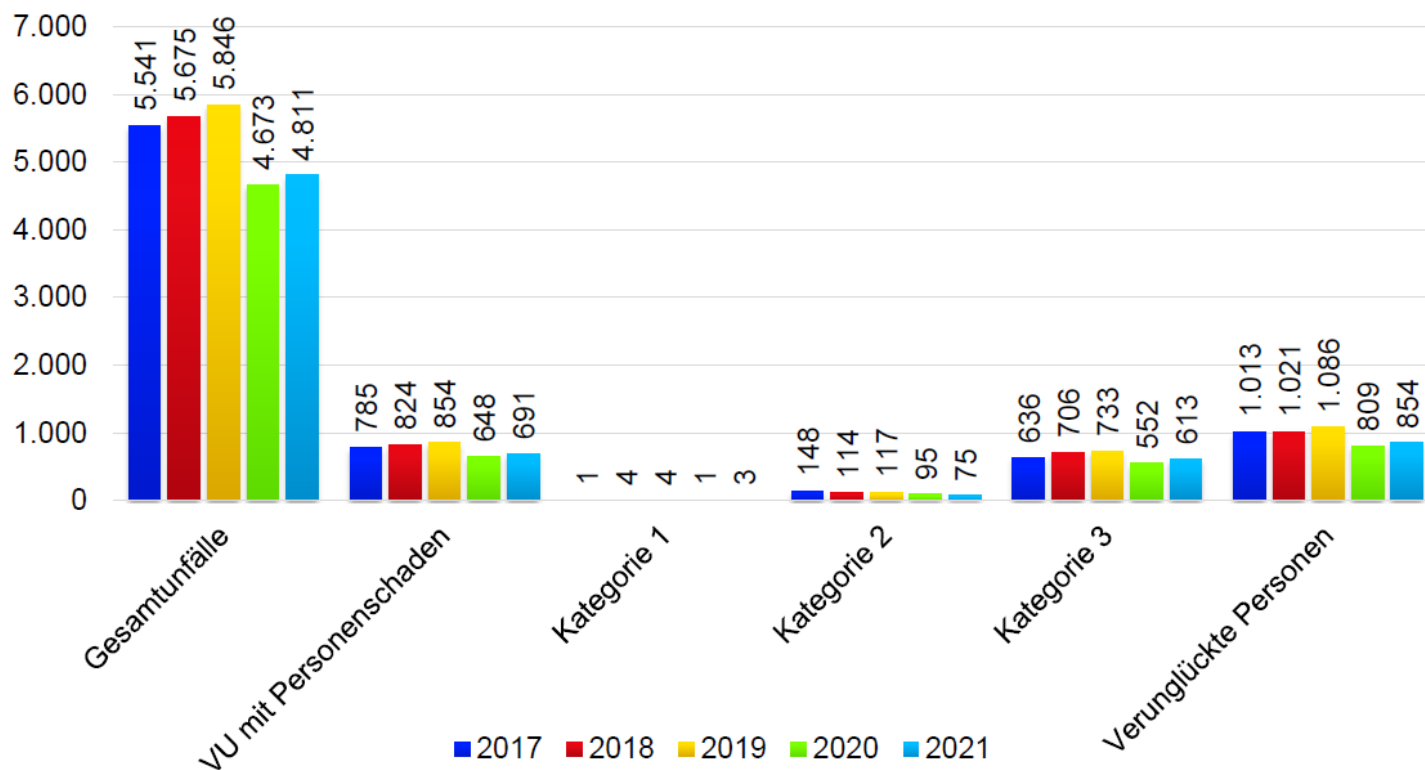
2017:
53 UH 1JK
8 UH 3JK
61 UH

2018:
56 UH 1JK
6 UH 3JK
62 UH

2019:
60 UH 1JK
3 UH 3JK
63 UH

2020:
35 UH 1JK
4 UH 3JK
39 UH

2021:
40 UH 1JK
4 UH 3JK
44 UH

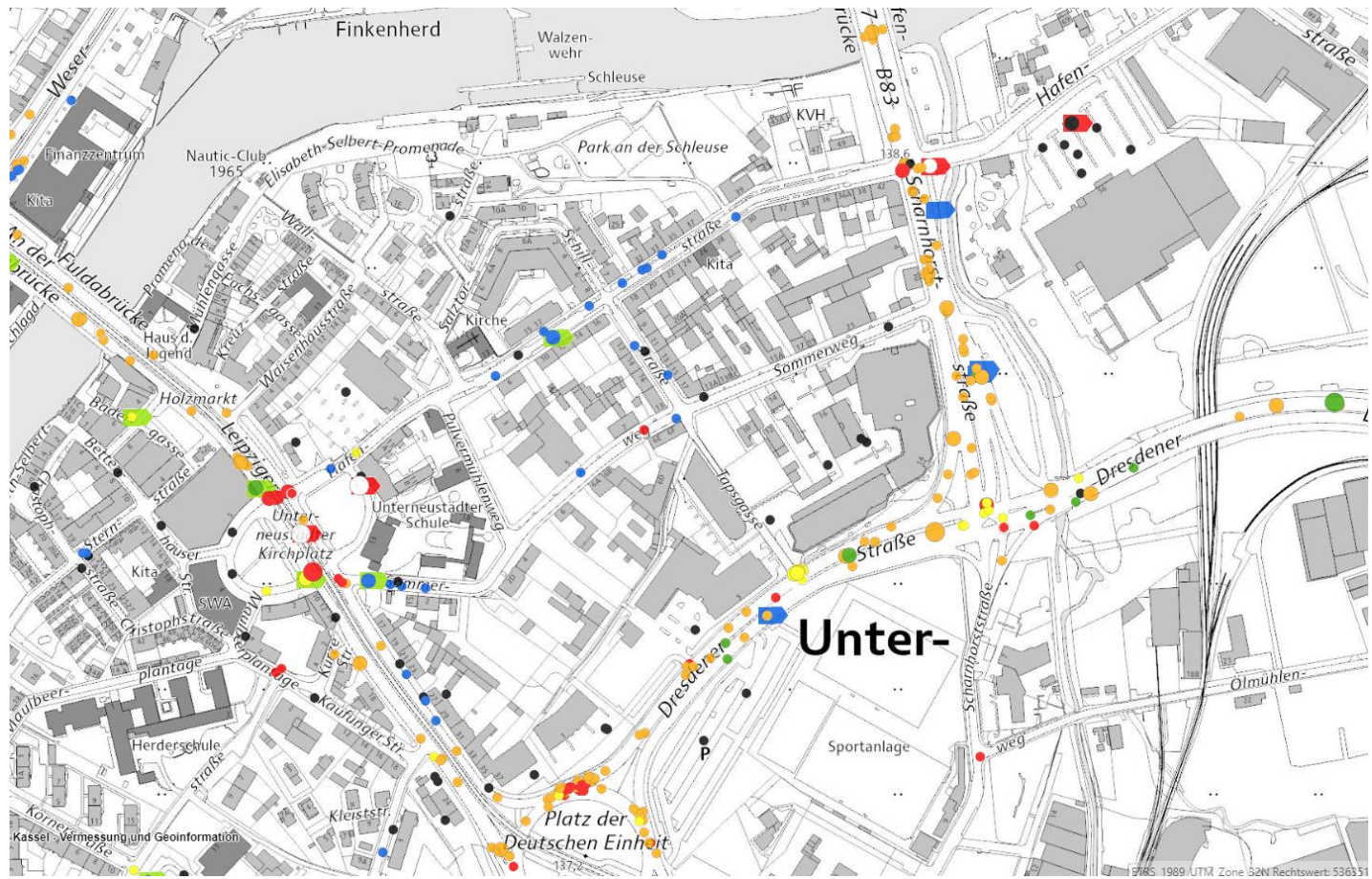


Verkehrsunfälle in Kassel (verteilt und gehäuft)

Unfalltyp	Erläuterungen
1	Fahrnfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

Sondermerkmale	
Alkohol (blau)	
Fußgänger (rot)	
Radfahrer (hellgrün)	

Unfallkategorie	
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)	
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)	
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)	
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)	



Auszug aus der VwV-StVO

Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit

- I. Zur **Bekämpfung der Verkehrsunfälle** haben **Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei** eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Hierzu sind **Unfallkommissionen** einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben **Ländererlasse** regeln. Für die örtliche Untersuchung von Verkehrsunfällen an Bahnübergängen gelten dabei wegen ihrer Besonderheiten ergänzende Bestimmungen.
- II. Das **Ergebnis der örtlichen Untersuchungen** dient der Polizei als Unterlage für zweckmäßigen Einsatz, den Verkehrsbehörden für verkehrsregelnde und den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.
- III. Dazu bedarf es der Anlegung von **Unfalltypensteckkarten** oder vergleichbarer elektronischer Systeme, wobei es sich empfiehlt, bestimmte Arten von Unfällen in besonderer Weise, etwa durch die Verwendung verschiedenfarbiger Nadeln, zu kennzeichnen. Außerdem sind Unfallblattsammlungen zu führen oder Unfallstraßenkarteien anzulegen. Für Straßenstellen mit besonders vielen Unfällen oder mit Häufungen gleichartiger Unfälle sind **Unfalldiagramme** zu fertigen. Diese Unterlagen sind sorgfältig auszuwerten; vor allem Vorfahrtunfälle, Abbiegeunfälle, Unfälle mit kreuzenden Fußgängern und Unfälle infolge Verlustes der Fahrzeugkontrolle weisen häufig darauf hin, dass die bauliche Beschaffenheit der Straße mangelhaft oder die Verkehrsregelung unzulänglich ist.
- IV. Welche Behörde diese Unterlagen zu führen und auszuwerten hat, richtet sich nach **Landesrecht**. Jedenfalls bedarf es engster Mitwirkung auch der übrigen beteiligten Behörden.
- V. Wenn örtliche Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass sich an einer bestimmten Stelle regelmäßig Unfälle ereignen, ist zu prüfen, ob es sich dabei um Unfälle ähnlicher Art handelt. Ist das der Fall, so kann durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen häufig für eine **Entschärfung der Gefahrenstelle** gesorgt werden. Derartige Maßnahmen sind in jedem Fall ins Auge zu fassen, auch wenn in absehbarer Zeit eine völlige Umgestaltung geplant ist.

Merkblatt der FGSV



Hessischer Erlass

178

Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen

1. Allgemeine Grundsätze

Ziel dieses Erlasses ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch das Erkennen und Beseitigen von Unfallursachen im Rahmen der örtlichen Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen. Die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung einer örtlichen Verkehrsunfalluntersuchung sind in der Verwaltungsvorschrift zu § 44 StVO aufgeführt und dienen der Feststellung von Unfallhäufungen im Straßennetz. Durch die ortsbezogene Auswertung sollen frühzeitig unfallauffällige Bereiche identifiziert und näher untersucht werden. Der Schwerpunkt ist dabei auf Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden zu richten.

2. Örtliche Unfalluntersuchung durch die Polizei

Die Identifikation von Unfallhäufungen erfolgt durch die Polizeibehörde im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung.

Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßensegmenten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren ereignet haben. Im Bereich der kreisfreien Städte können abweichende Festlegungen erfolgen. Für komplexe Knoten (zum Beispiel „Kleeblätter“) bietet sich die Auflösung in Teilknotenpunkte (zum Beispiel Ein- und Ausfahrten, durchgehende Fahrbahn, Rampen) an.

Das Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchung bildet die Grundlage für präventive und repressive Maßnahmen der Polizeibehörde mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es dient den Straßenverkehrsbehörden als Entscheidungsgrundlage für verkehrsregelnde und -lenkende Anordnungen sowie den Straßenbaubehörden als Planungsgrundlage für notwendige straßenbauliche Maßnahmen.

Ist nach Prüfung der Gesamtumstände eine nähere Untersuchung erforderlich, unterrichtet die Polizeibehörde unverzüglich die zuständige Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde unter Übermittlung der vorhandenen Daten und Fakten (Unfalllisten, Unfallskizzen etc.).

Bei der Erfassung und Auswertung von Straßenverkehrsunfällen sind im Interesse einer zügigen Beseitigung von Unfallhäufungstellen die Möglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung verstärkt zu nutzen. Rechnergestützte Verfahren zur anonymisierten Auswertung und zur digitalen Darstellung von Straßenverkehrsunfällen sowie eine Vernetzung der Rechensysteme gewährleisten nicht nur eine zeitnahe Unterrichtung aller beteiligten Behörden, sondern ebenso einen schnelleren Datenzugriff und eine zuverlässigere Identifikation von Unfallhäufungstellen.

3. Unfallkommission

Jeder Landkreis bildet eine Unfallkommission für die zu betretenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, jede kreisfreie Stadt für die Straßen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches. Für alle übrigen Straßen bietet sich die Einrichtung analoger Gremien in den jeweiligen Zuständigkeitsbereichen an.

Die Unfallkommission setzt sich aus Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, des Straßenbaulastträgers und der Polizeibehörde zusammen. Hierbei sind möglichst ständige und qualifizierte Vertreter der Fachbehörden zu benennen. Den Vorsitz der Unfallkommission führt die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Die Unfallkommission behandelt ausschließlich Unfallhäufungen. Im Rahmen der örtlichen Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen hat sie die Aufgabe, diese zu bewerten und für geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung des Unfallgeschehens zu sorgen. Unfallhäufungen im übrigen Straßennetz werden von der Polizeibehörde an die zuständigen Straßenverkehrsbehörden gemeldet.

Für den Bereich der Autobahnen ist die Autobahnkommission Hessen zuständig. Die örtliche Abgrenzung ergibt sich aus der

Konzeption der Autobahnkommission in der jeweils gültigen Fassung.

3.1 Einberufung, Beratung und Empfehlungen der Unfallkommission

Die Einberufung der Unfallkommission hat durch die Straßenverkehrsbehörde unter Übersendung der vorhandenen Unterlagen rechtzeitig und schriftlich zu erfolgen. Die Beratungen sollen in der Regel zweimal jährlich, gegebenenfalls auch anlassbezogen stattfinden.

Sie sind bei Bedarf mit einer gemeinsamen Ortsbesichtigung zu verbinden. Die Beratungsergebnisse der Unfallkommission sind zu protokollieren und den Kommissionsmitgliedern zuzuleiten. Aus den Beratungen soll sich für jede Unfallhäufung eine Empfehlung herleiten, die folgende Bereiche betreffen kann:

- straßenbauliche Maßnahmen
- Maßnahmen der Straßenausstattung
- verkehrsrechtliche Anordnungen
- verkehrspolizeiliche Maßnahmen
- andere Maßnahmen, zum Beispiel fortgesetzte Beobachtung und vertiefende Analyse der Verkehrssituation, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit

Die Maßnahmen können jeweils für sich allein oder in Kombination notwendig werden, wobei baulichen Lösungen eine besondere Priorität zukommt. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt den jeweilig zuständigen Fachbehörden. Es ist im Protokoll der Beratung zu dokumentieren, welche Stelle für welche Maßnahme verantwortlich ist.

Alle Beteiligten sind verpflichtet, die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen und deren Wirkung fortlaufend zu überprüfen und in den Sitzungen der Unfallkommission über den Umsetzungsstand zu berichten.

4. Elektronische Unfalltypensteckkarte

Die Polizei führt zur örtlichen Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle die Verkehrsunfallstatistik und die Unfalltypensteckkarte in elektronischer Form. Hierzu ist jeder von der Polizeibehörde aufgenommene Verkehrsunfall im elektronischen System für die örtliche Untersuchung gemäß den Eingabekriterien zu erfassen und zu lokalisieren.

Als Unfalltypensteckkarte sind mindestens zu führen:

- Die Einjahres-Unfalltypensteckkarte unter Darstellung aller polizeilich registrierten Unfälle im jeweils laufenden Kalenderjahr.
- Die Dreijahres-Unfalltypensteckkarte unter Darstellung aller polizeilich registrierten Unfälle mit schwerem Personenschaden.

Zudem sollen, soweit es aufgrund bestimmter Unfallentwicklungen zweckmäßig ist, weitere Sonderkarten geführt werden.

Das Führen der Karte erfolgt nach Unfalltypen. Für die Bestimmung des Unfalltyps ist nicht die Unfallursache, sondern allein der Verkehrsvorgang entscheidend, der den Unfall ausgelöst hat (Konfliktsituation).

Unfalltypensteckkarten sind grundsätzlich von der örtlich und sachlich für die Unfallaufnahme zuständigen Polizeibehörde zu führen, die auch die Einzelheiten der Durchführung regelt. Maßnahmen, die aufgrund der Auswertungen der Unfalltypensteckkarte ergriffen wurden, sollen auf der Karte in geeigneter Weise dargestellt werden, um eine augenfällige Kontrolle ihrer Wirksamkeit zu ermöglichen.

5. Öffentlichkeitsarbeit

Die Tätigkeit der Verkehrsunfallkommission ist durch eine zwischen allen Beteiligten abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit bekannt zu machen.

6. Inkrafttreten

Der Erlass tritt am 1. März 2009 in Kraft.

Wiesbaden, 19. Januar 2009

Hessisches Ministerium
des Innern und für Sport
LPP 13 – 66 k 18

Wiesbaden, 27. Januar 2009

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr
und Landesentwicklung
6 a – 06 09
– Gült. – Verz. 31001, 610 –
StAnz. 8/2009 S. 456

Kasseler Festlegung

Definition von Unfalhäufungen	
1-JK	5 U _{gTyp}
3-JK	3 USP

Kassel documenta Stadt
Magistrat
Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
-Straßenverkehrsbehörde-

Herr Tepel
lars.tepel@kassel.de
strasse-tiefbau@kassel.de
Telefon 0561 787-3113
Fax 0561 787-6204
IBAN DE16 5205 0353 0000 0110 99
BIC HELADEF33KAS

Höfisches Haus
Friedrichstraße 36
Zimmer 102
Telefonisch erreichbar
Montag – Freitag
9 – 15 Uhr
und nach Vereinbarung

Behördennummer 115
Rechtshilfe
zur elektronischen
Kommunikation
im Impressum unter
www.kassel.de

34112 Kassel documenta Stadt

Kassel documenta Stadt

7. September 2018
1 von 2

Identifikation von Unfalhäufungen für die Stadt Kassel

Gemeinsame Erörterung mit dem Leiter des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Kassel, mit dem Leiter der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kassel und dem Leiter der Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste im Polizeipräsidium Nordhessen:

- Die bisher gültige Festlegung von Unfalhäufungen vom 22.6.2007 wird abgelöst.
- Seit der jährlichen Auswertung 2016 durch die Polizei gelten –aufbauend auf dem gemeinsamen Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 27. Januar 2009– folgende Definitionen:
 - Eine Unfalhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres ereignet haben (sog. UH (LJK)).
 - Eine Unfalhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden (schwerverletzt oder getötet) innerhalb von drei aufeinanderfolgenden Jahren ereignet haben (sog. UH (3JK)).
- Die Definitionen für Unfalltyp und für Knotenpunkt sind dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu entnehmen.

Kassel documenta Stadt

4. Im Übrigen gilt der gemeinsame Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 27. Januar 2009 zur „Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen“.

Kassel, den 25. Oktober 2018

(Dr. Förster)
Leiter des Straßenverkehrs- und Tiefbauamts der Stadt Kassel

(Tepel)
Leiter der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kassel

(Petersen)
Leiter der Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste im Polizeipräsidium Nordhessen

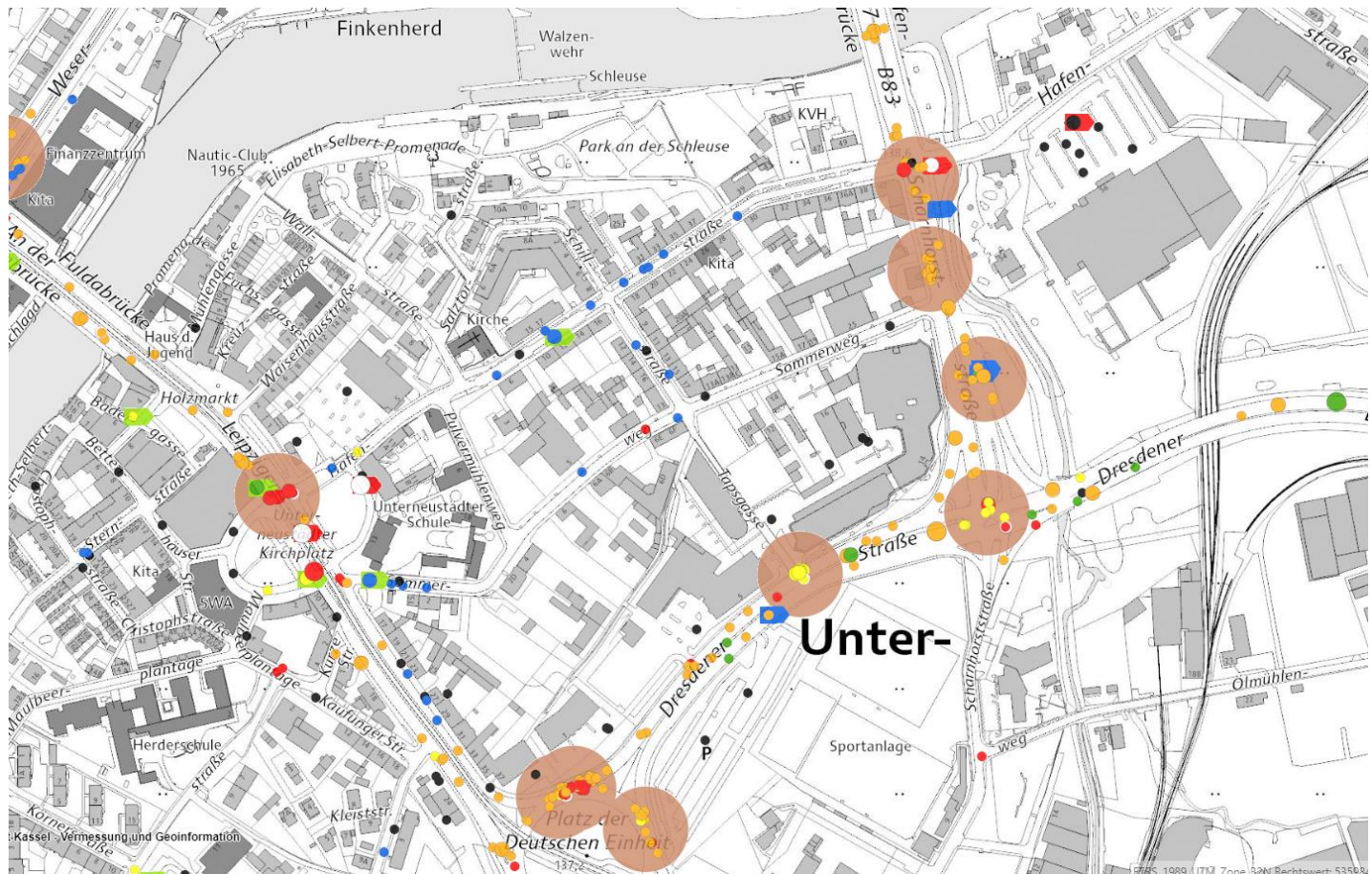
Verkehrsunfälle und polizeilich gemeldete Unfallhäufungen in Kassel

Unfalltyp	Erläuterungen
1	● Fahr Unfall
2	● Abbiege-Unfall
3	● Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	 Überschreiten-Unfall
5	● Unfall durch ruhenden Verkehr
6	● Unfall im Längsverkehr
7	● Sonstiger Unfall

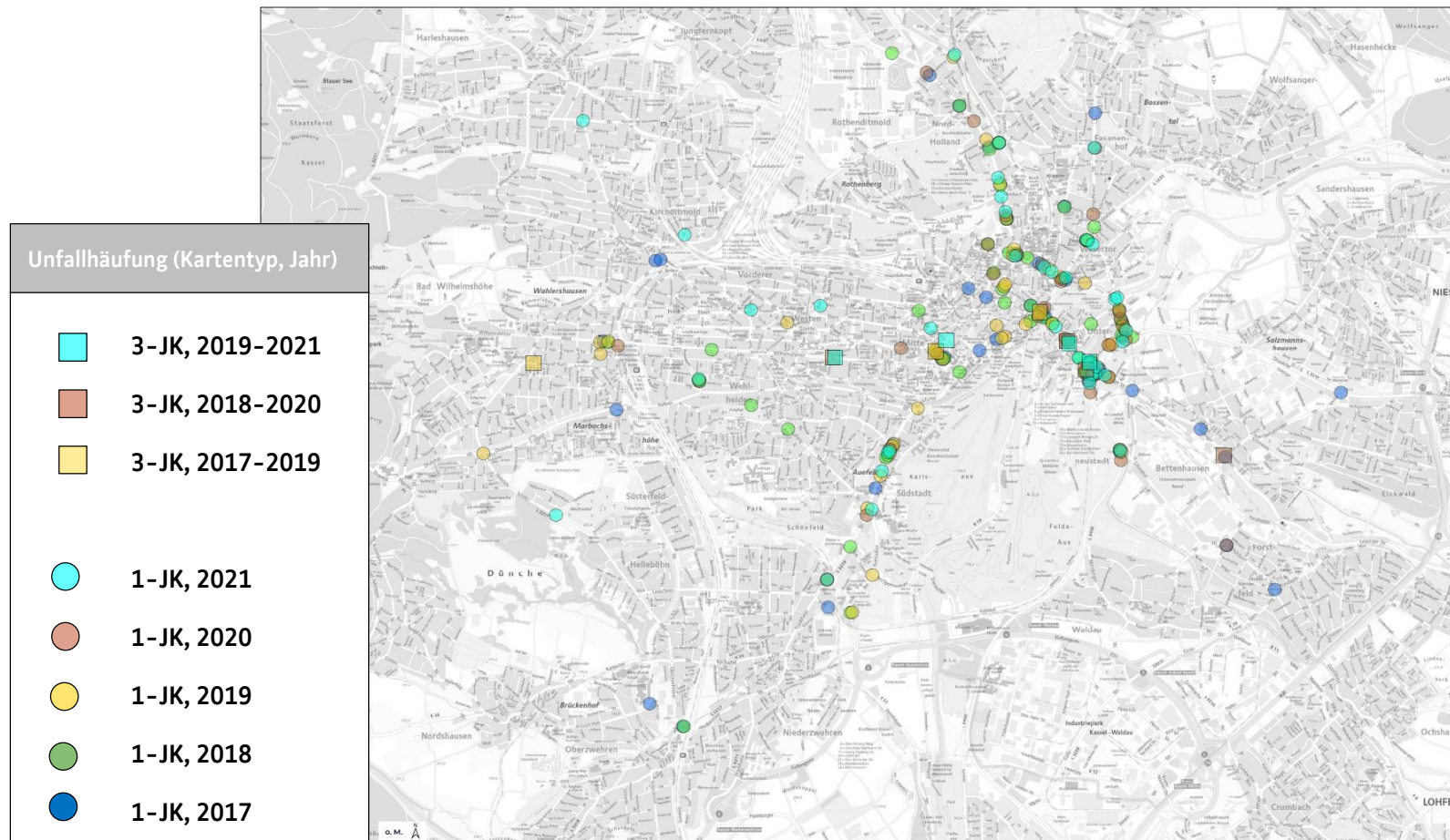
Sondermerkmale	
Alkohol (blau)	➤
Fußgänger (rot)	➤
Radfahrer (hellgrün)	➤

Unfallkategorie	
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)	
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)	
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)	
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)	

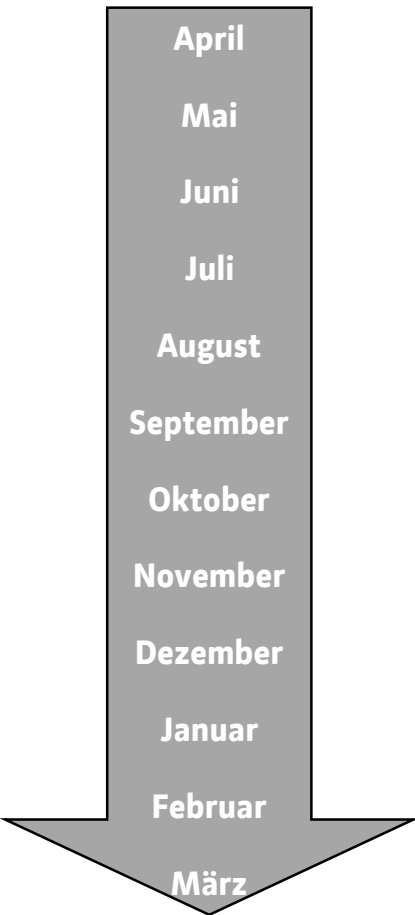
Unfallhäufung	
●	1-JK, 2020



Polizeilich gemeldete Unfallhäufungen in Kassel



Arbeiten zur Unfallkommission



- Erhalt der einzelnen Unfälle vom Hessischen Polizeipräsidium Wiesbaden bzw. Erhalt der Unfallhäufungen vom Polizeipräsidium Nordhessen
- Sichtung aller gemeldeten Unfallhäufungen in Kassel mit Auswahl der zu behandelnden Unfallhäufungen (nach Schwere und Kontinuität)
- Analyse der ausgewählten Unfallhäufungen (Unfallberichte, Unfalldiagramme, Grundlagendaten (z. B. Verkehrsstärken), Ortstermine, Fotos, erste Maßnahmenvorschläge)
- Vorbereitung und Durchführung von 3 jährl. Sitzungen der **Unfallkommission**
- Vorbereitung und Durchführung von Ortsterminen, um (ggf. strittige) Maßnahmen vor Ort zu diskutieren und zu fixieren
- Weitergabe der festgelegten Maßnahmen an die zuständigen Stellen bzw. Bearbeitung und Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluierung der Maßnahmen

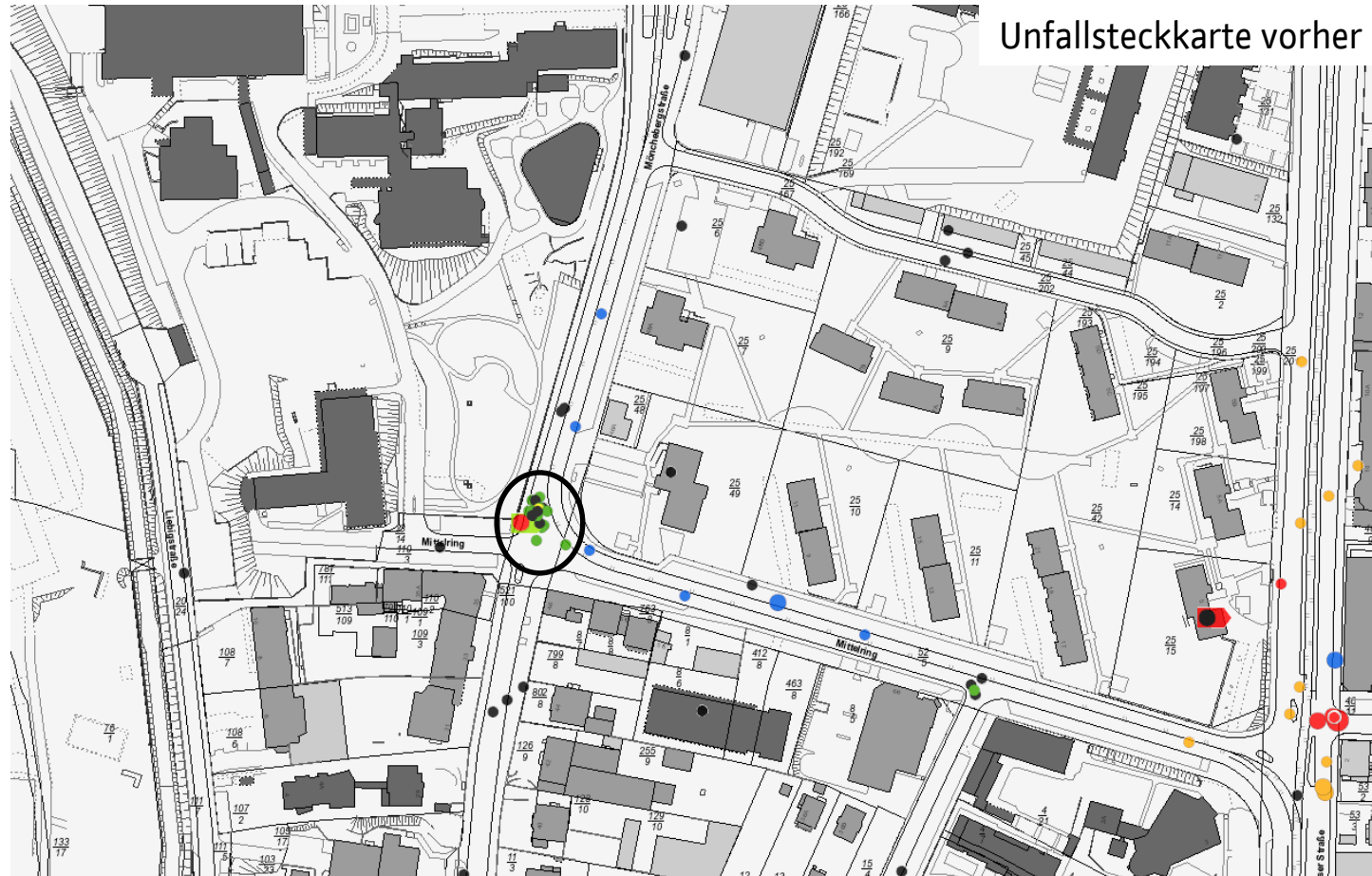
Unfallkommission



- Teilnehmer:
 - Vertreter des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbulasträger, Verkehrs- und Straßenplaner, Verkehrsmanagement, Radverkehrsbeauftragte)
 - Polizeibehörde
 - Regierungspräsidium
 - KVG
- Ausgewählte Unfallhäufungen und alle entscheidenden Informationen dazu besprechen sowie wiederkehrende Unfallursachen / Unfallzeiten erkennen
- Angedachte Lösungen diskutieren und Maßnahmen festlegen, dazu zählen:
 - Straßenbauliche Maßnahmen
 - Maßnahmen der Straßenausstattung
 - Verkehrsrechtliche Anordnungen
 - Verkehrspolizeiliche Maßnahmen
 - andere Maßnahmen, z.B. fortgesetzte Beobachtung und vertiefende Analyse der Verkehrssituation (Verkehrserhebungen), gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluierung bzw. umgesetzte Maßnahmen begutachten

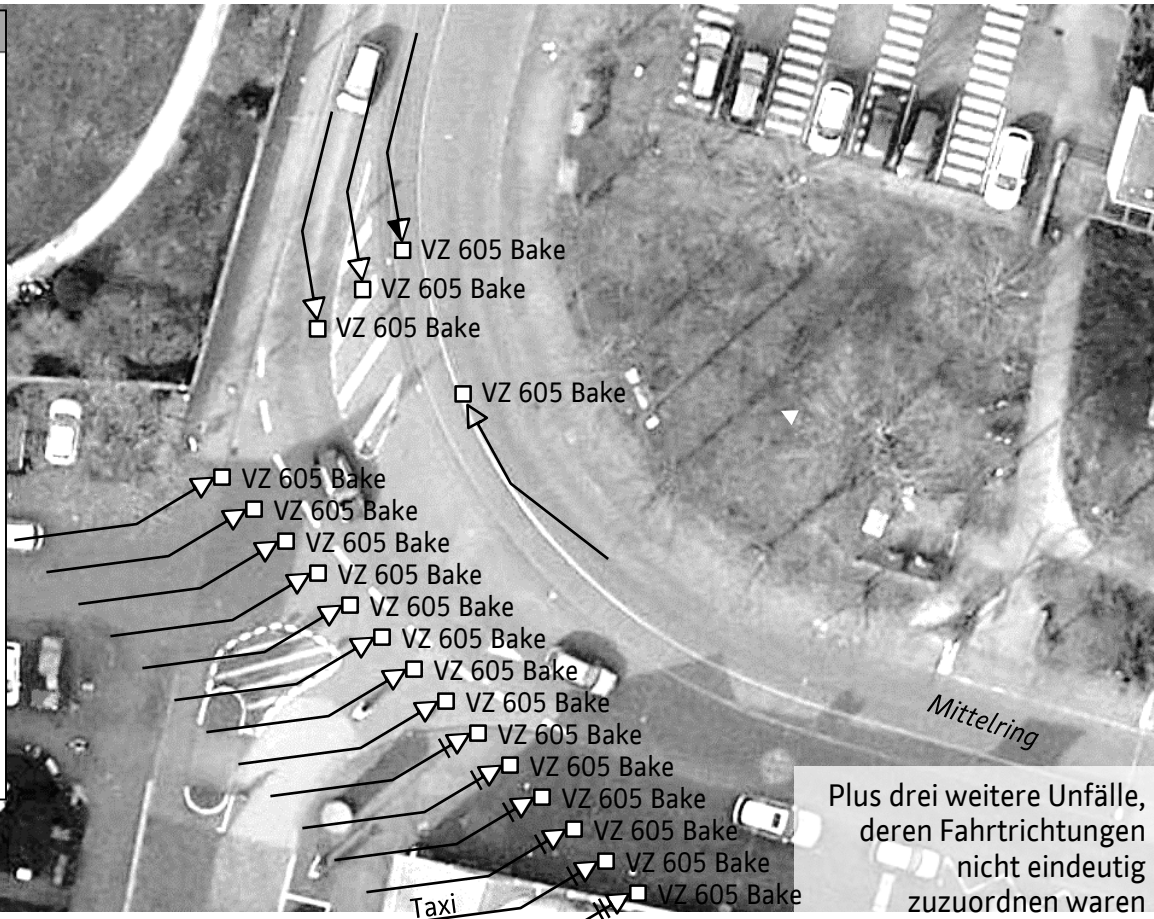
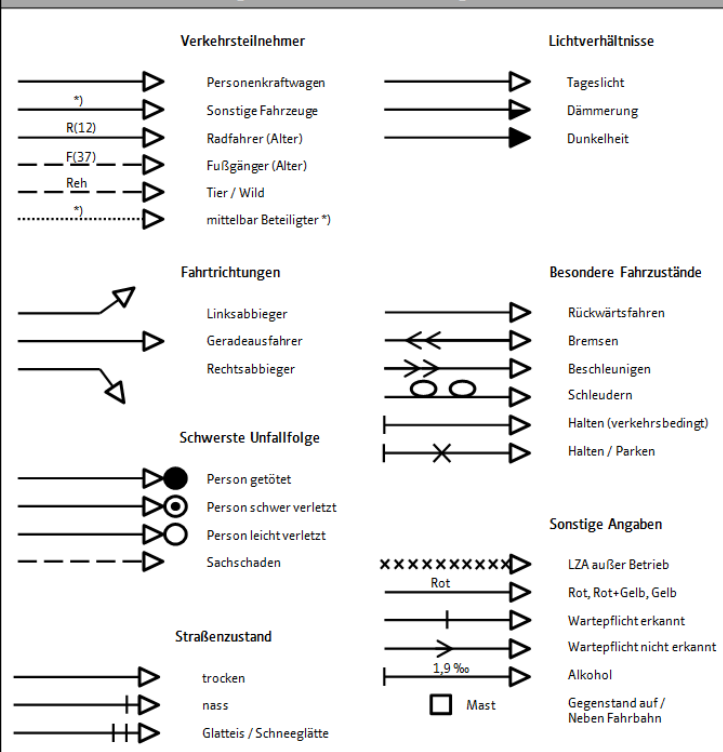
Beispiel für eine Unfallhäufung mit 5 Unfällen eines Typs in 1J

Unfallsteckkarte vorher



Beispiel für eine Unfallhäufung mit 5 Unfällen eines Typs in 1J

Signaturen im Unfalldiagramm



Plus drei weitere Unfälle, deren Fahrtrichtungen nicht eindeutig zuzuordnen waren

Beispiel für eine Unfallhäufung mit 5 Unfällen eines Typs in 1J

Straßenbauliche Maßnahmen

- UH mit der KVG-Maßnahme „Barrierefreie Haltestelle Mittelring“ abgleichen

Maßnahmen der Straßenausstattung

- Wegnahme der vorhandenen Baken auf der Sperrfläche und Ersatz durch schraffierte Lollis („crash round“), die von allen Seiten gesehen werden
- Wegnahme der Baken, ggf. Ersatz durch Hütchen

Verkehrsrechtliche Anordnungen

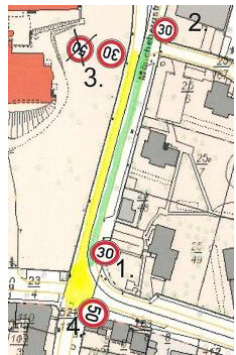
- Verlängerung der Tempo 30 bis zum Knoten
- Einrichtung eines Stopp-Schildes in der untergeordneten Straße Mittelring
- „rote Radlerfurt“

Verkehrspolizeiliche Maßnahmen

- -

Andere Maßnahmen

- fortgesetzte Beobachtung



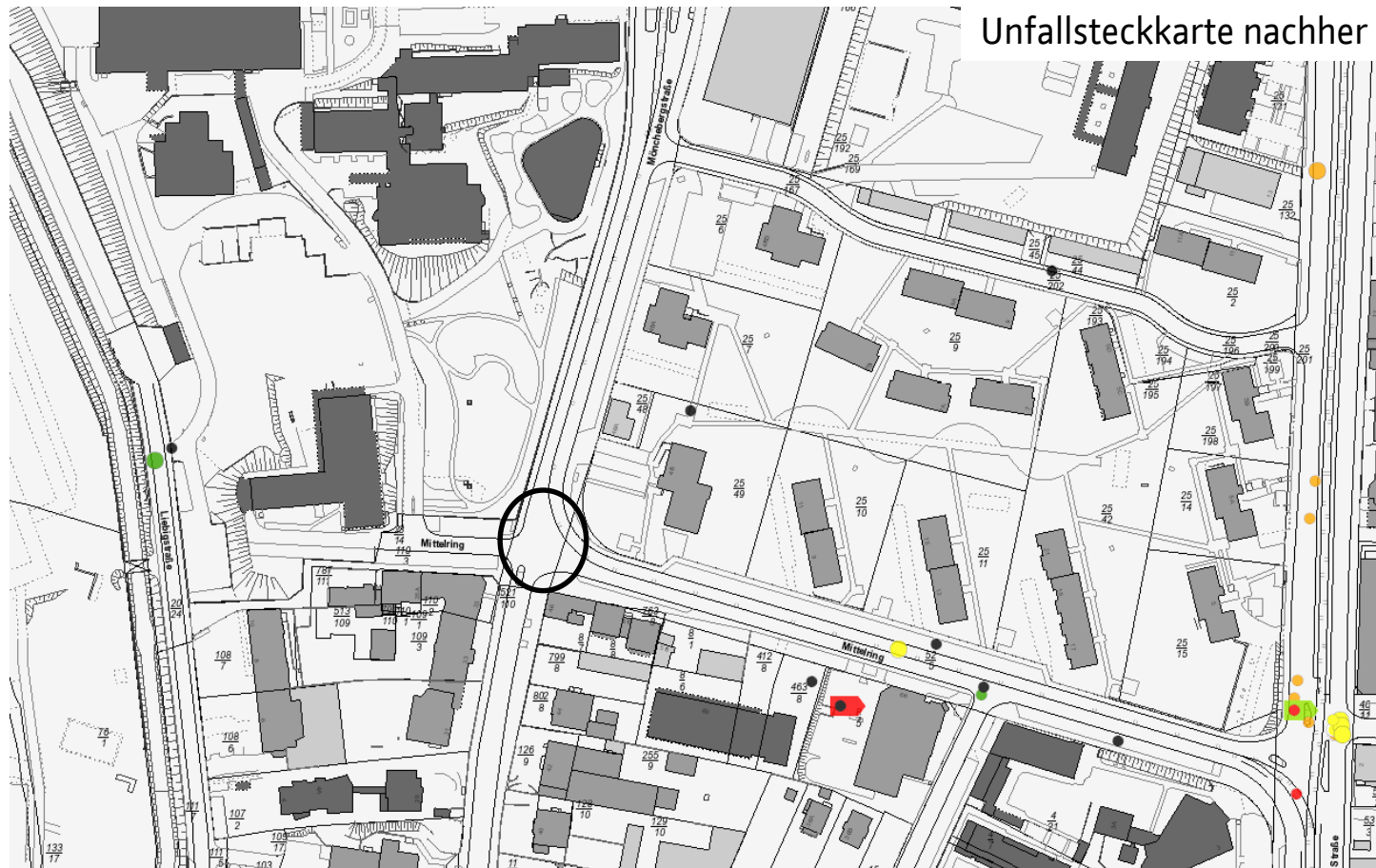
Beispiel für eine Unfallhäufung mit 5 Unfällen eines Typs in 1J

Unfallsteckkarte nacher

Unfalltyp	Erläuterungen
1	Fahrnfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

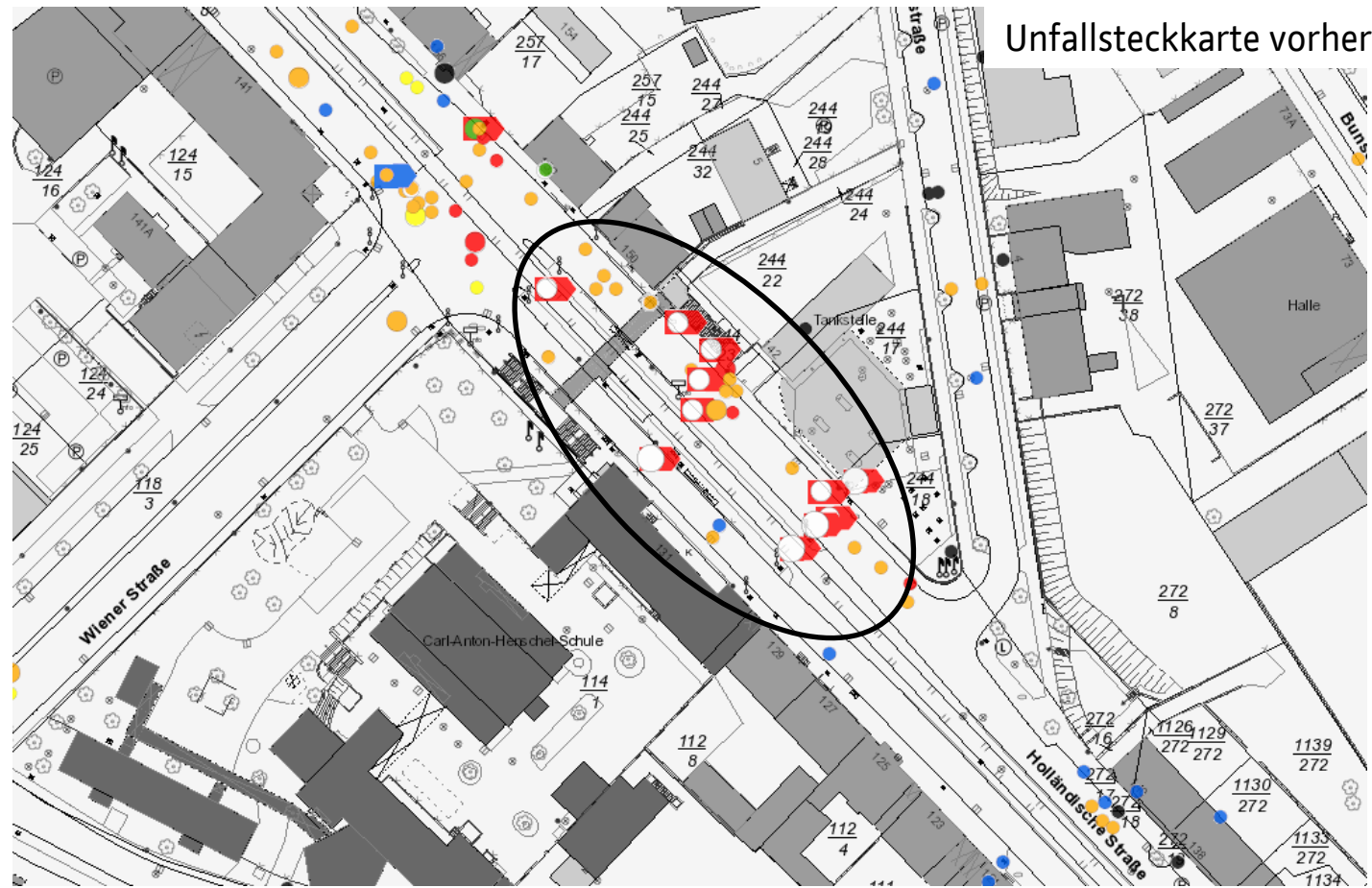
Sondermerkmale	
Alkohol (blau)	
Fußgänger (rot)	
Radfahrer (hellgrün)	

Unfallkategorie	
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)	
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)	
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)	
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)	



Beispiel für eine Unfallhäufung mit 3 Unfällen mit schweren Personenschäden in 3J

Unfallsteckkarte vorher

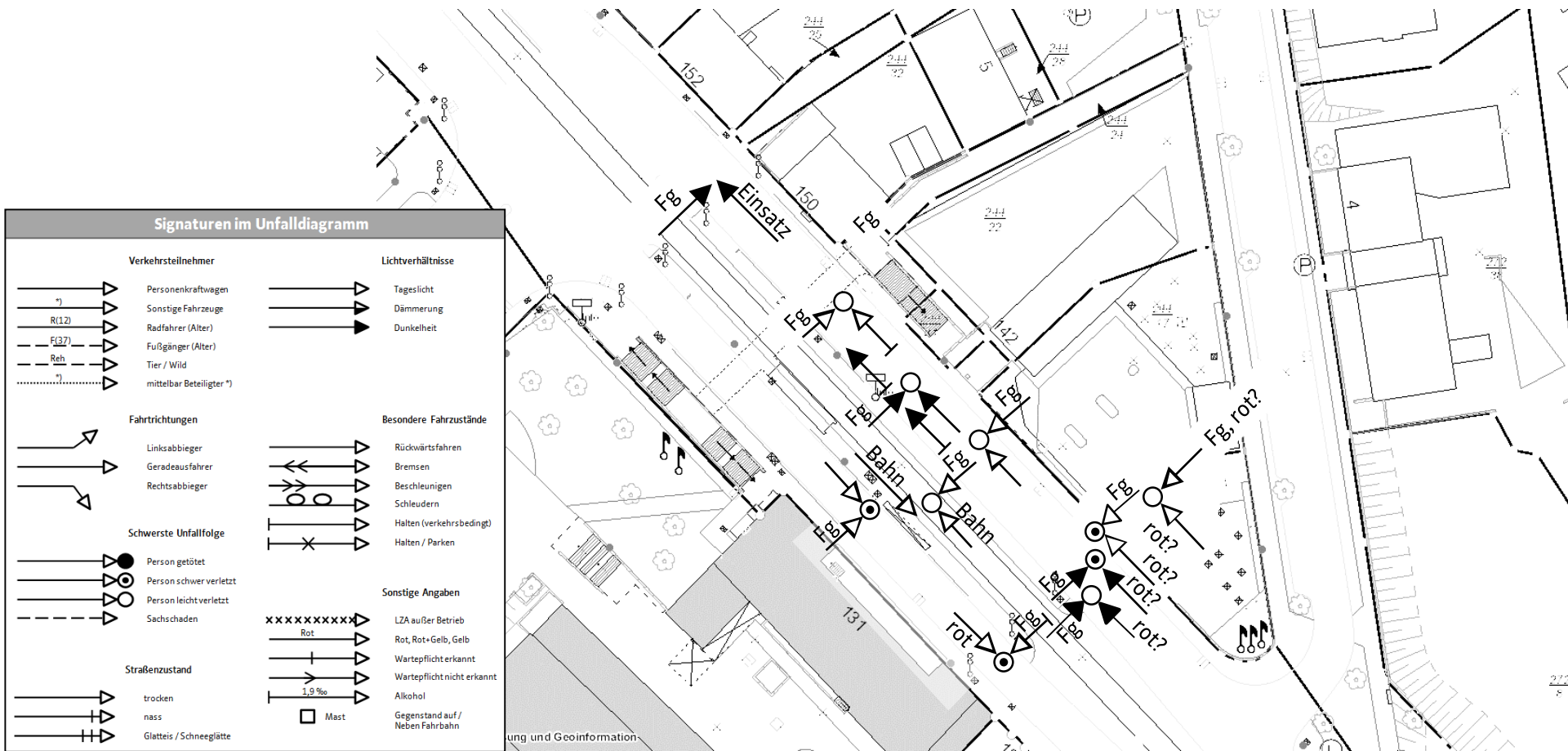


Unfalltyp	Erläuterungen
1	Fahrnfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

Sondermerkmale	
Alkohol (blau)	
Fußgänger (rot)	
Radfahrer (hellgrün)	

Unfallkategorie	
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)	
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)	
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)	
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)	

Beispiel für eine Unfallhäufung mit 3 Unfällen mit schweren Personenschäden in 3J



Beispiel für eine Unfallhäufung mit 3 Unfällen mit schweren Personenschäden in 3J

Straßenbauliche Maßnahmen

- -

Maßnahmen der Straßenausstattung

- Haltestelle: durchgängige Spritzschutzwand an der Haltestelle stadtauswärts und Anschluss am Wartehäuschen
- FSA: Kontrastblende für beide Fahrtrichtungen
- FSA stadteinwärts: große Signalgeber
- Stelen bereits vorhanden

Verkehrsrechtliche Anordnungen

- -

Verkehrspolizeiliche Maßnahmen

- -

Andere Maßnahmen

- fortgesetzte Beobachtung

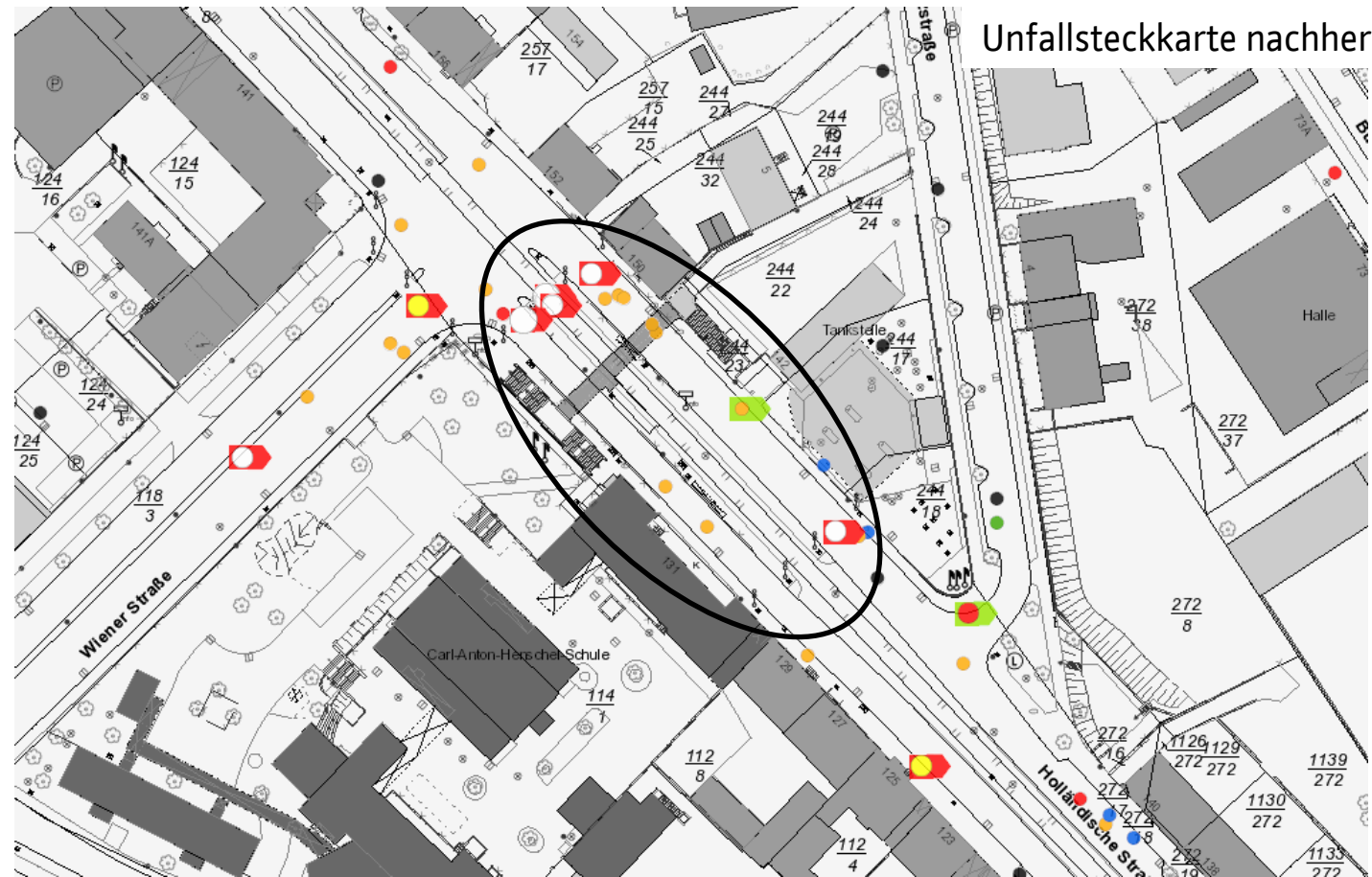


Ampeln werden erneuert

Kassel - Die Ampeln an der Holländischen Straße/Wiesener Straße müssen aus technischen Gründen erneuert werden. Sie werden daher von Montag, 29. April, bis Freitag, 24. Mai, ausgetauscht. Für die Um- und Ausbauten wird der Verkehr durch eine provisorische Signalisierung gesichert, die ab 29. April aufgebaut wird. Während des Auf- und Abbaus kann es zu kurzfristigen Sperrungen einzelner Fahrspuren kommen. Ansonsten werden keine Beeinträchtigungen erwartet. Fußgänger können die Haltestelle nur über die Zugänge an der Wiesener Straße erreichen. Die Zugänge an der Helmoltzstraße werden aus technischen Gründen gesperrt.

Beispiel für eine Unfallhäufung mit 3 Unfällen mit schweren Personenschäden in 3J

Unfallsteckkarte nachher









Unfalltyp	Erläuterungen
1	Fahr Unfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall




Sondermerkmale	
Alkohol (blau)	
Fußgänger (rot)	
Radfahrer (hellgrün)	

Unfallkategorie	
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)	
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)	
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)	
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)	







Überblick (Auszug) aus bereits behandelten UH (nach Jahren)

Jahr	Unfall- typ	Ort	Maßnahme	Umsetzung Evaluierung
2015-2017 (3JK)	4 ÜS 	Holländische Str. / Haltestelle Wiener Str.	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige Spritzschutzwände an der Haltestelle • Lücken zwischen Wartehäuschen und Spritzwand geschlossen • FSA Kontrastblenden für beide Fahrtrichtungen angebracht • FSA stadteinwärts große Signalgeber • FSA mit LED ausgestattet 	Umsetzung in 2019 Keine UH mehr- weniger Unfälle nun an LSA
2015-2017 (3JK)	3 EK 	Weserstraße / Ysenburgstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrstreifentafel (Einordnung) aufgestellt • Erneuerung der Fahrbahnmarkierung • Verlängerung der durchgezogenen Fahrbahnmarkierung zwischen Linksabbieger- und Geradeausfahrenden 	Umsetzung in 2019
2015-2017 (3JK)	3 EK 	Frankfurter Straße/ Silberbornstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellen des VZ 101 mit Zusatz 1006-31 Unfallgefahr • Stopp-Schild in der Silberbornstraße • Einengung auf einen Fahrstreifen 	Teilumsetzung in 2020 und 2022 Einengung in Planung
2017 (1JK)	2 AB 	Fünffensterstraße/ Obere Königstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrstreifenmarkierungen erneuern, um den Abbiegevorgang zu verdeutlichen 	Umsetzung in 2020
2017 (1JK)	5 RV 	Kurt-Schumacher- Straße 29-31	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernen der Fahrbahnmarkierung, da Fahrbahn unter 5,50 m ist • VZ 120 „Fahrbahnverengung beidseitig“ angeordnet 	Umsetzung in 2020
2017 (1JK)	1 FU 	Mittelring / Mönchebergstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Wegnahme der Baken und Ersatz durch schraffierte Lollis, die von allen Seiten sichtbar sind • Verlängerung der Tempo 30 bis zum Knoten • Einrichtung eines Stopp-Schildes im Mittelring 	Umsetzung in 2019







Überblick (Auszug) aus bereits behandelten UH (nach Jahren)

Jahr	Unfall typ	Ort	Maßnahme	Umsetzung Evaluierung
2016-2018 (3JK)	3 EK 	Weserstraße / Brüderstraße / Altmarkt	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrerampel in Ri. Weserstraße versetzt • Haltelinie für den Radverkehr parallel zu den vorhandenen Querrillen des taktilen Elementes angebracht • Länge der Ampelphasen überprüft • Rückschnitt der Bäume / Wegnahme eines Astes in der Kurt-Schumacher-Straße • Verwechslung der Lichtzeichen für Linksabbieger und Geradeausfahrer prüfen • Zweiten Signalgeber an die rechte Peitsche für geradeaus prüfen 	Teilumsetzung in 2021
				Peitsche wird noch geprüft
2016-2018 (3JK)	2 AB 	Bahnhofsplatz / Werner-Hilpert-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • VZ Gefahrzeichen 101 mit Unfallgefahr für beide Richtungen, 1 x zusätzlich mit Linksabbiegepfeil • Koordinierung LSA Signalschaltung Werner-Hilpert-Straße und Rainer-Dierichs-Platz (das Grünlicht wird nun versetzt gesehen) 	Umsetzung in 2021
2018 (1JK)	3 EK 	Leipziger Straße / Unterneustädter Kirchplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Kontakt zur laufenden Planung / zum Umbau • Kontrastblenden an 4 Signalgebern Ri. stadtauswärts • Hinweis an der LSA Unterneustädter Kirchplatz auf die LSA Leipziger Straße (VZ 131 mit Zusatz rechts 1000-21) angebracht • Zusätzliches VZ 209-30 geradeaus und volle Scheiben an der LSA Leipziger Straße Ri. stadtauswärts auf der linken Seite 	Umsetzung in 2021

Überblick (Auszug) aus bereits behandelten UH (nach Jahren)

Jahr	Unfall typ	Ort	Maßnahme	Umsetzung Evaluierung
2017-2019 (3JK)	4 ÜS 	Landgraf-Karl-Straße	<ul style="list-style-type: none"> VZ 136 „Kinder“ mit Zusatz „Schulweg kreuzt“ Hinweis an die KVG, dass die Warnblinker der Busse im Haltestellenbereich eingeschaltet sein müssen Verkehrszählung der Fußgänger und Kfz Prüfung und Planung einer FSA (mit ÖPNV-Priorisierung) in Höhe der Treppe 	Teilumsetzung in 2022 FSA in Planung
2019 (1JK)	5 RV 	Olgastraße 2-18	<ul style="list-style-type: none"> Haltverbote angeordnet 	Umsetzung in 2021
2019 (1JK)	5 RV 	Pettenkofer Straße 25-31	<ul style="list-style-type: none"> Haltverbote angeordnet auf der Innenseite der Kurve Kontakt zum OBR 	Umsetzung in 2021
2019 (1JK)	6 LV 	Hafenbrücke / Hafenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzliche Pfeilgruppen auf die Fahrbahn Ri. stadtauswärts angebracht Vor der Brücke Hinweisschild über den Verlauf der Fahrstreifen stadtauswärts angebracht Verbreiterung der Radfurt mit zusätzlichen Piktogrammen (Veränderung des laufenden Markierungs- und Beschilderungsplanes) Weiteren Gelbblinker auf der westlichen Seite angebracht 	Umsetzung in 2021
2019 (1JK)	2 AB 	Druseltalstraße / Baunsbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> Kontakt zur laufenden Planung Prüfung der Fahrstreifenaufteilung und der Steuerung von bedingt in verträgliche Ströme 	Maßnahmen sind in Bearbeitung
2019 (1JK)	2 AB 	Dresdener Straße/ Tapsgasse	<ul style="list-style-type: none"> VZ Gefahrzeichen 101 mit Unfallgefahr für beide Richtungen, 1 x zusätzlich mit Linksabbiegepfeil 	Umsetzung in 2020

Überblick (Auszug) aus bereits behandelten UH (nach Jahren)

Jahr	Unfall typ	Ort	Maßnahme	Umsetzung Evaluierung
2018-2020 (3JK)	Rad-Unfälle  3 EK 	Leipziger Platz	<ul style="list-style-type: none"> Nördlich des Knotens: Zurückversetzten der Haltelinie für den Kfz-Verkehr als Vorlauf des Radverkehrs Im Knoten: Radfurt mit Piktogrammen entlang der Leipziger Straße stadtauswärts Südlich des Knotens: Darstellung und Prüfung verschiedener Umbauvarianten Überprüfung, woran die Rotlichtverstöße liegen können / Überprüfung des Vorlaufgrüns Keine Nachtabschaltung 	Maßnahmen sind in Bearbeitung
2018-2020 (3JK)	Rad-Unfälle  2 AB 	Wilhelmshöher Allee 69	<ul style="list-style-type: none"> Markierung der Radfurt Adolfstraße mit Piktogramm, Zusatzzeichen "Achtung Radverkehr für beide Richtungen" über VZ 206 Freigabe des Gehweges für Radverkehr auf beiden Seiten Höhe Zebrastreifen Zickzack-Markierung nördlich der Einfahrt VZ "Achtung Bahn" mit Pfeil nach links 	Maßnahmen sind in Bearbeitung
2020 (1JK)	2 AB 	Ihringshäuser Straße / Am Fasanenhof	<ul style="list-style-type: none"> Große Signalgeber mit Kontrastblenden an dem separaten Linksabbieger, ggf. Prüfung des Standortes Versetzung der Haltelinie für die Linksabbieger in Ri. Eisenschmiede prüfen Markierung des Bestands erneuern In der Eisenschmiede: Anordnung VZ 120 „Fahrbahnverengung beidseitig“ 	Maßnahmen sind in Bearbeitung
2020 (1JK)	3 EK 	Lilienthalstraße / Ochshäuser Straße	<ul style="list-style-type: none"> Bestandsmarkierungen erneuern Stopp-Schild mit Haltelinien (versetzt für Links- und Rechtseinbieger) mit Prüfung bzgl. Rückstau Prüfung eines Kreisverkehrs (als 2. Schritt, wenn Stopp-Schild nicht fruchtet) 	Maßnahmen sind in Bearbeitung

Arbeit der Unfallkommission

In den letzten 5 Jahren wurden

- (alle) 17 Unfallhäufungen der 3 Jahreskarte und
- 25 Unfallhäufungen der 1 Jahreskarte

in der Unfallkommission behandelt.

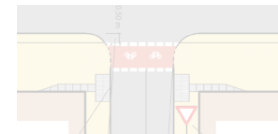
Für diese Unfallhäufungen wurden etwa

- 26 straßenbauliche Maßnahmen,
- 88 Maßnahmen zur Straßenausstattung,
- 76 verkehrsrechtliche Anordnungen,
- 2 verkehrspolizeiliche Maßnahmen sowie
- 47 andere Maßnahmen

vorgeschlagen, diskutiert bzw. umgesetzt, um Unfallhäufungen in Kassel zu entschärfen und Unfälle in Kassel zu verhindern.



Arbeit der Unfallkommission



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit