

ASPEKTE DER VERKEHRSSICHERHEIT



**LANDESBETRIEB
STRASSEN UND VERKEHR
RHEINLAND-PFALZ
KASTORHOF 2
56068 KOBLENZ**

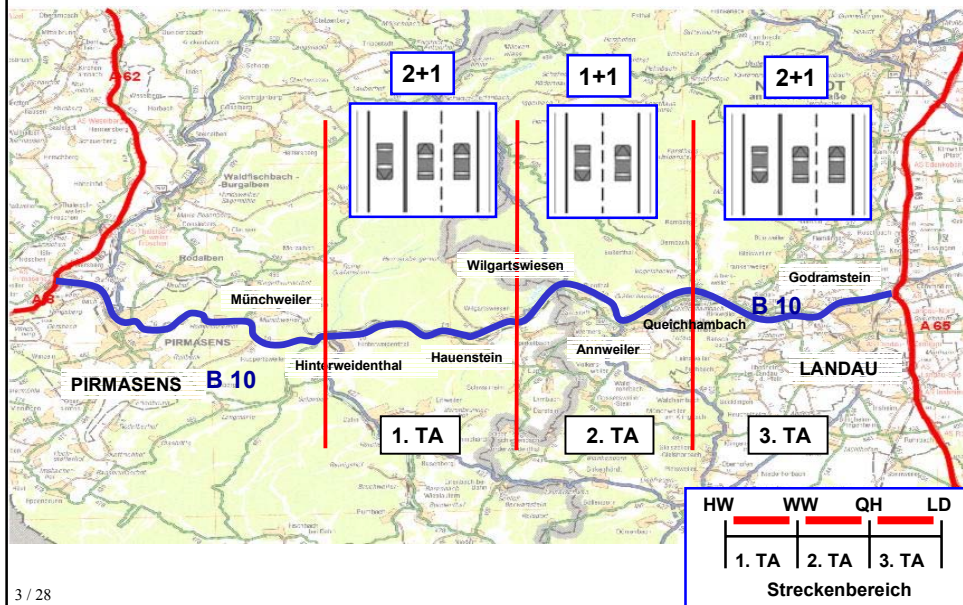


**POLZEIWACHE ANNWEILER
HOHENSTAUFENSTR. 1a
76855 ANNWEILER AM TRIFELS**

GLIEDERUNG

- 1 Unfallgeschehen in Zahlen**
- 2 Unfallentwicklung**
- 3 Unfallarten und Unfalltypen**
- 4 Unfallkennzahlen**
- 5 Unfalltypensteckkarten**
- 6 Der kritische Wechsel**
- 7 Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei**
- 8 Zusammenfassung Verkehrssicherheit**
- 9 Sicherheitsgewinn durch Ausbau B 10**

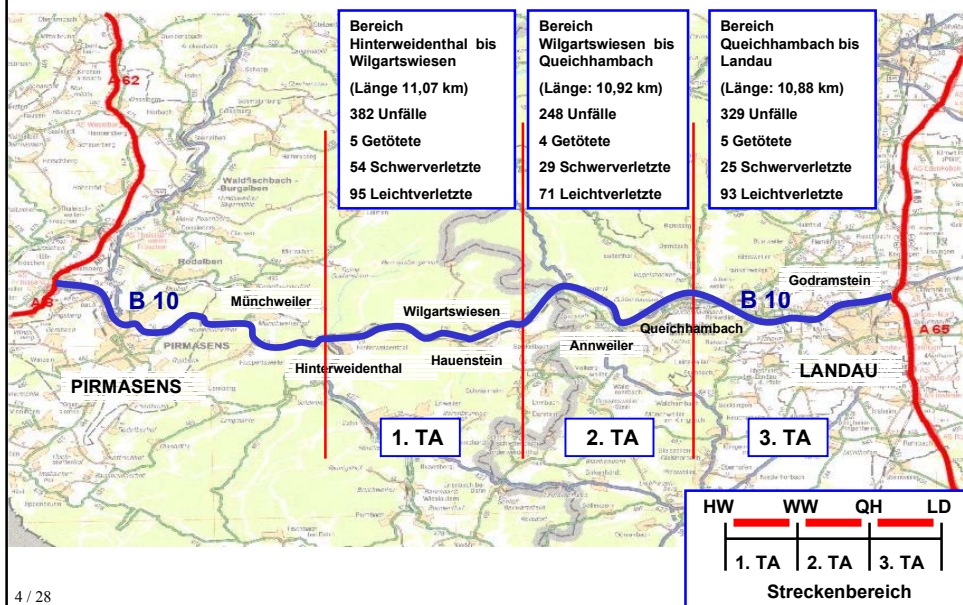
STRECKENÜBERSICHT



3 / 28

UNFALLGESCHEHEN

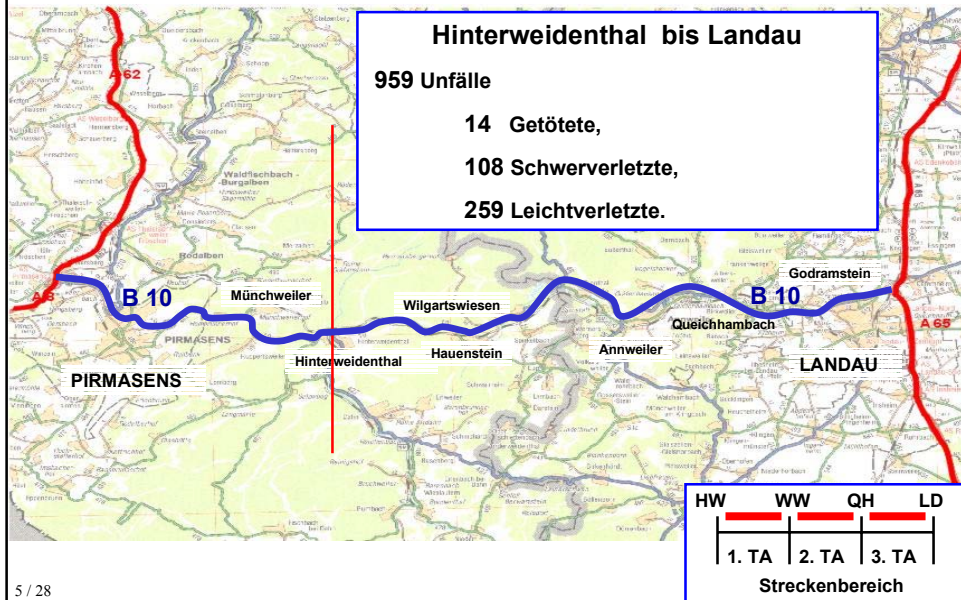
5- Jahres Zeitraum 01.01.1999 - 31.12.2003



4 / 28

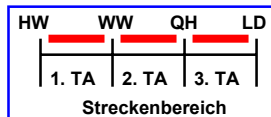
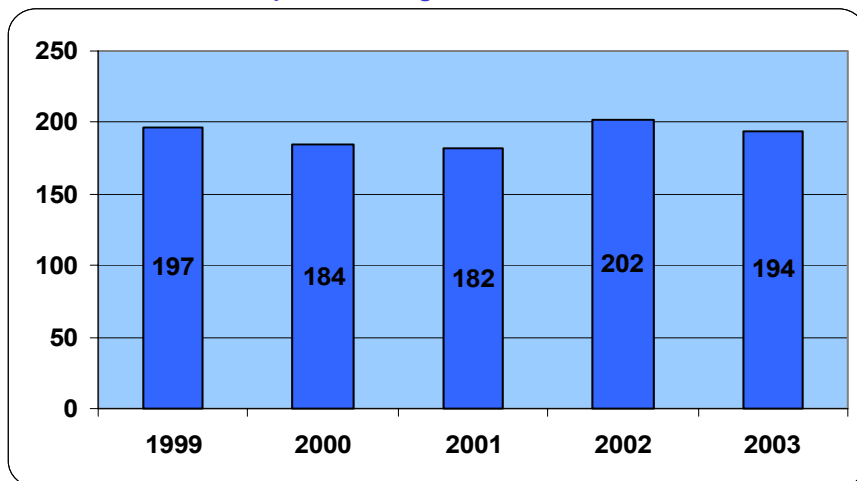
UNFALLGESCHEHEN SUMME

Unfallgeschehen 01.01.1999 - 31.12.2003

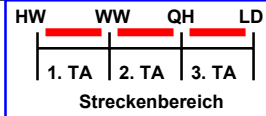
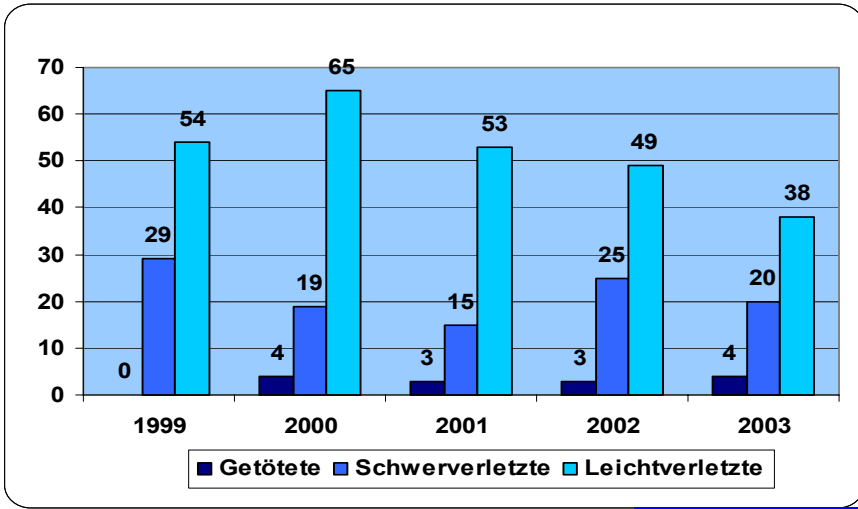


UNFALLENTWICKLUNG 1999 - 2003

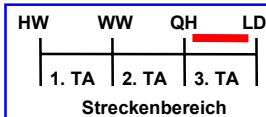
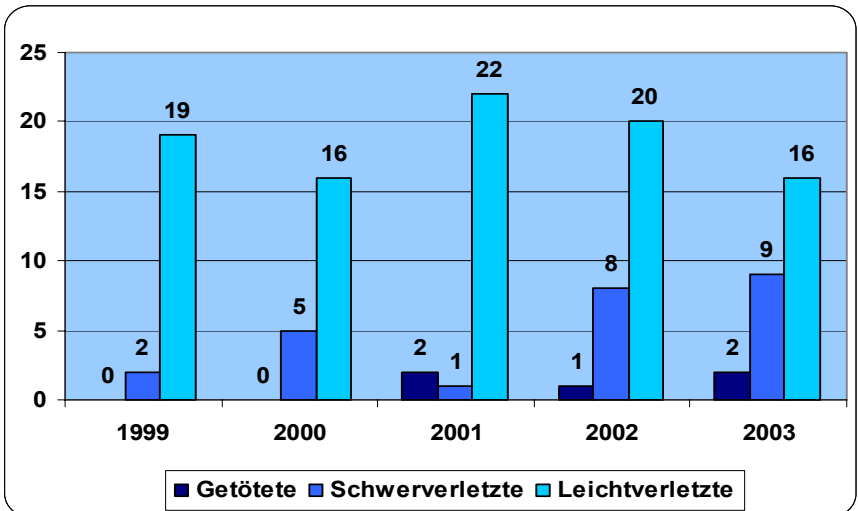
Alle polizeilich registrierten Unfälle



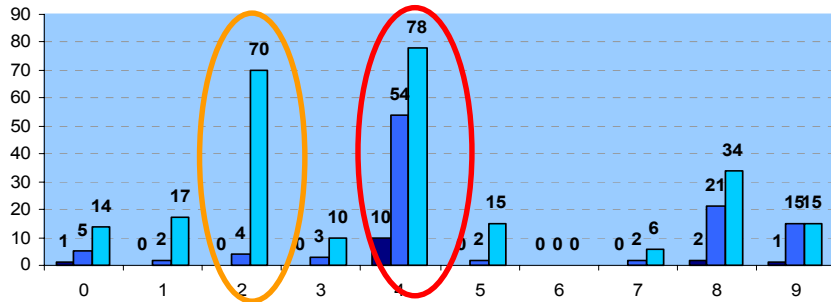
PERSONENSCHÄDEN 1999 - 2003



PERSONENSCHÄDEN 1999-2003 (3. TA)



PERSONSCHÄDEN NACH UNFALLART



Unfallart 0: Unfall anderer Art

Unfallart 1: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das anhält oder im ruhenden Verkehr steht.

Unfallart 2: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet.

Unfallart 3: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das schief in gleiche Richtung fährt.

Unfallart 4: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt.

Unfallart 5: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt.

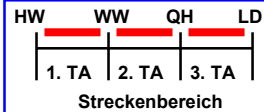
Unfallart 6: Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger.

Unfallart 7: Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn.

Unfallart 8: Abkommen von der Fahrbahn nach rechts.

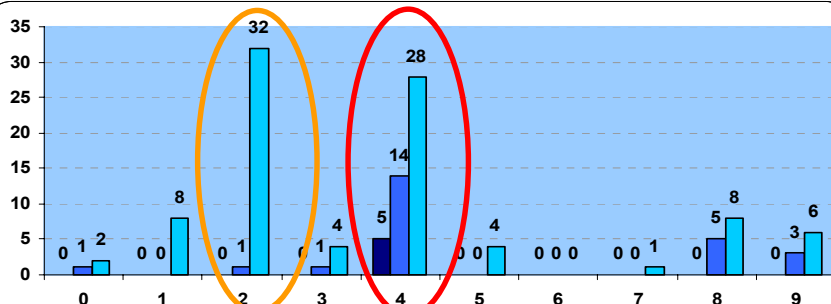
Unfallart 9: Abkommen von der Fahrbahn nach links.

■ Getötete ■ Schwerverletzte ■ Leichtverletzte



9 / 28

PERSONENSCHÄDEN NACH UNFALLART (3. TA)



Unfallart 0: Unfall anderer Art

Unfallart 1: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das anhält oder im ruhenden Verkehr steht.

Unfallart 2: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet.

Unfallart 3: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das schief in gleiche Richtung fährt.

Unfallart 4: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt.

Unfallart 5: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt.

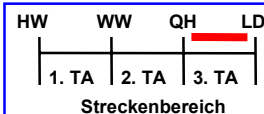
Unfallart 6: Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger.

Unfallart 7: Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn.

Unfallart 8: Abkommen von der Fahrbahn nach rechts.

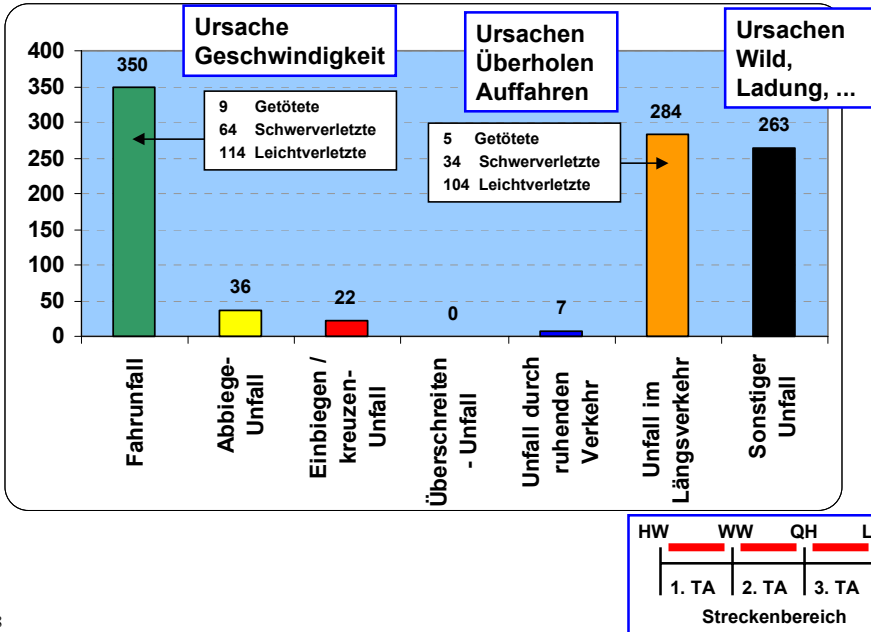
Unfallart 9: Abkommen von der Fahrbahn nach links.

■ Getötete ■ Schwerverletzte ■ Leichtverletzte



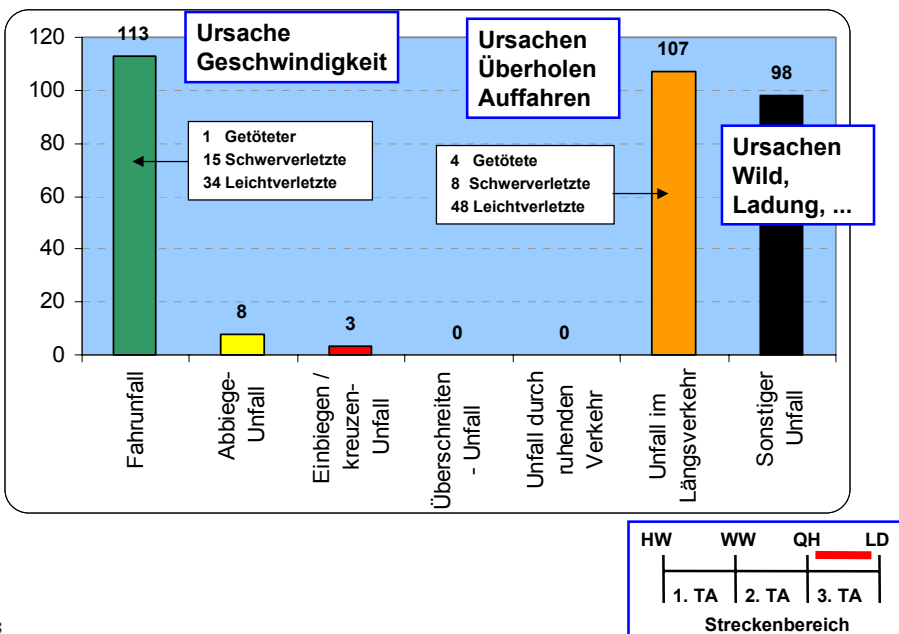
10 / 28

UNFALLTYPEN



11 / 28

UNFALLTYPEN (3. TA)



12 / 28

ERLÄUTERUNG UNFALLKENNZAHLEN

Unfalldichte

Anzahl der Unfälle pro km und Jahr

Unfallkostendichte

Unfallkosten pro km und Jahr unter Berücksichtigung der Unfallschwere

Unfallrate

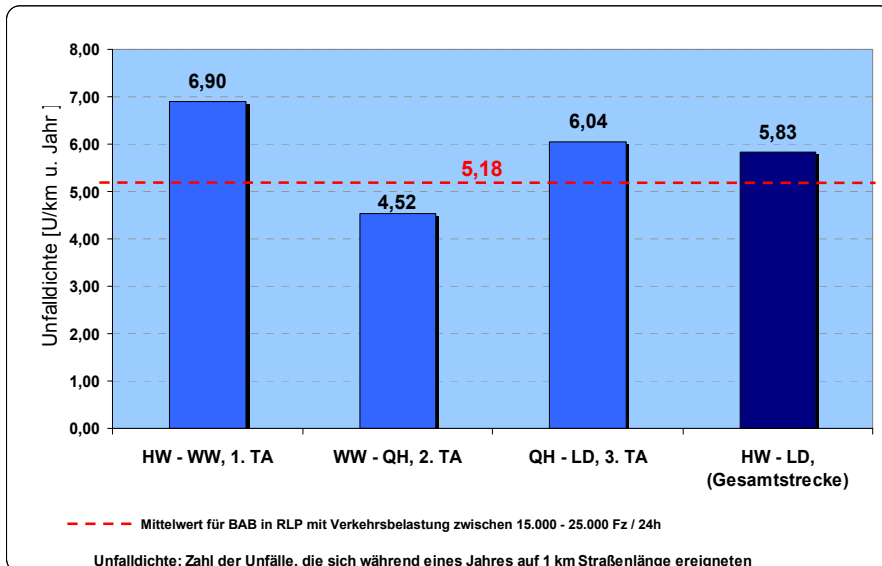
Anzahl der Unfälle pro km und Jahr unter Berücksichtigung der Jahresfahrleistung

Unfallkostenrate

Unfallkosten pro km und Jahr unter Berücksichtigung der Unfallschwere und der Jahresfahrleistung

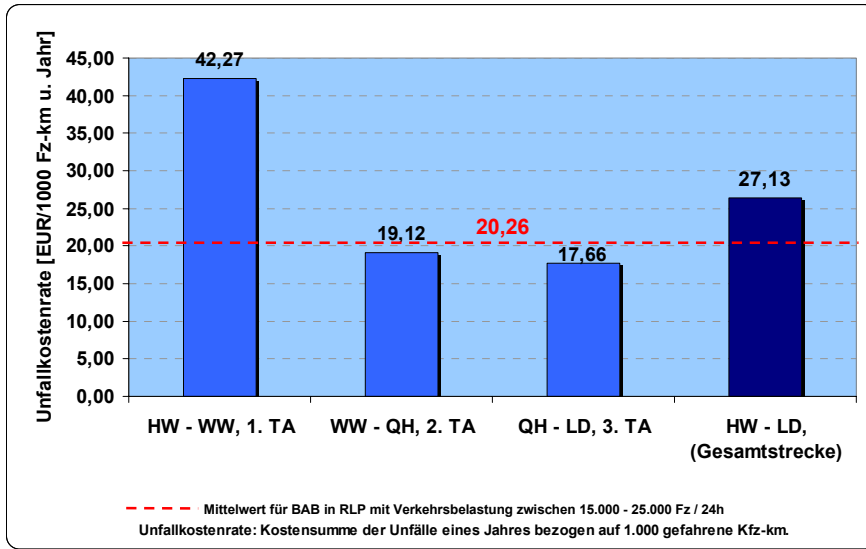
13 / 28

UNFALLDICHTEN 1999-2003



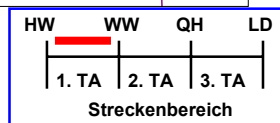
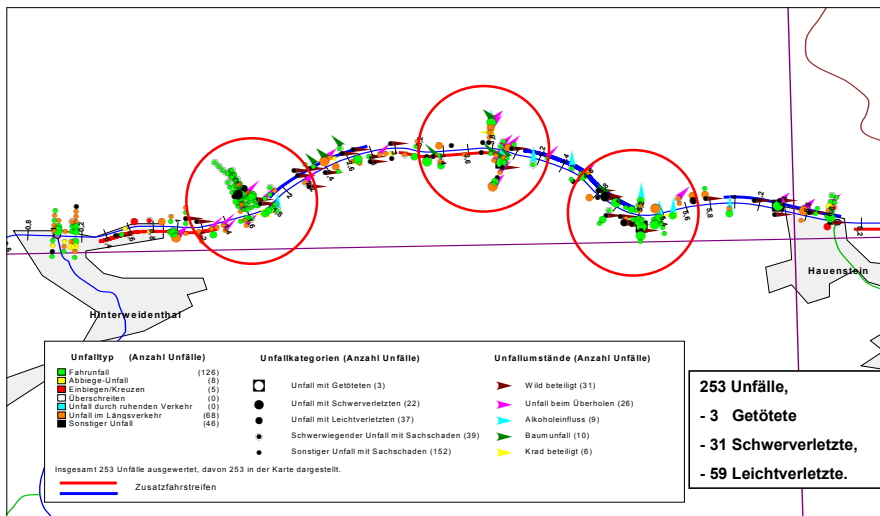
14 / 28

UNFALLKOSTENRATEN 1999-2003



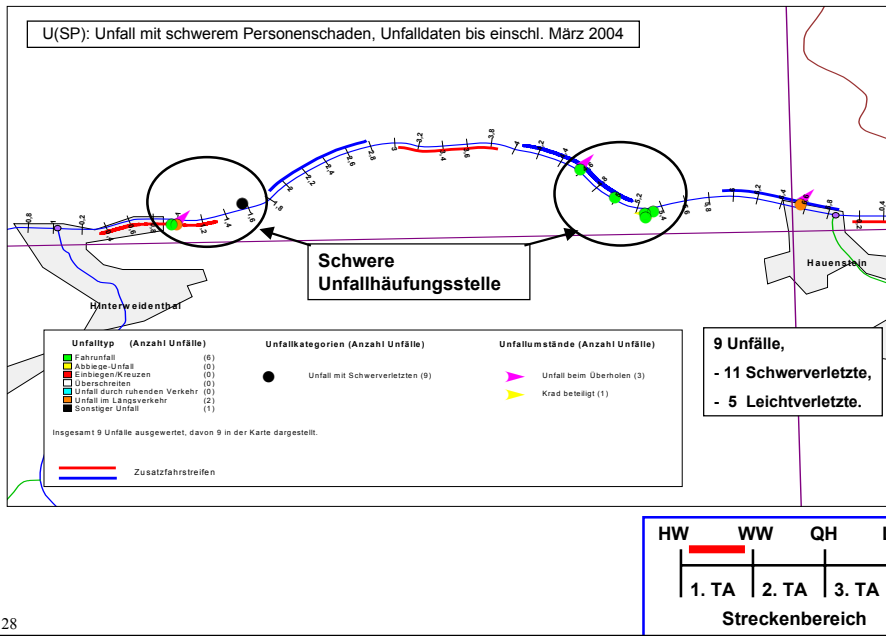
15 / 28

UNFALLKARTE 1999-2003 HINTERWEIDENTHAL- HAUENSTEIN

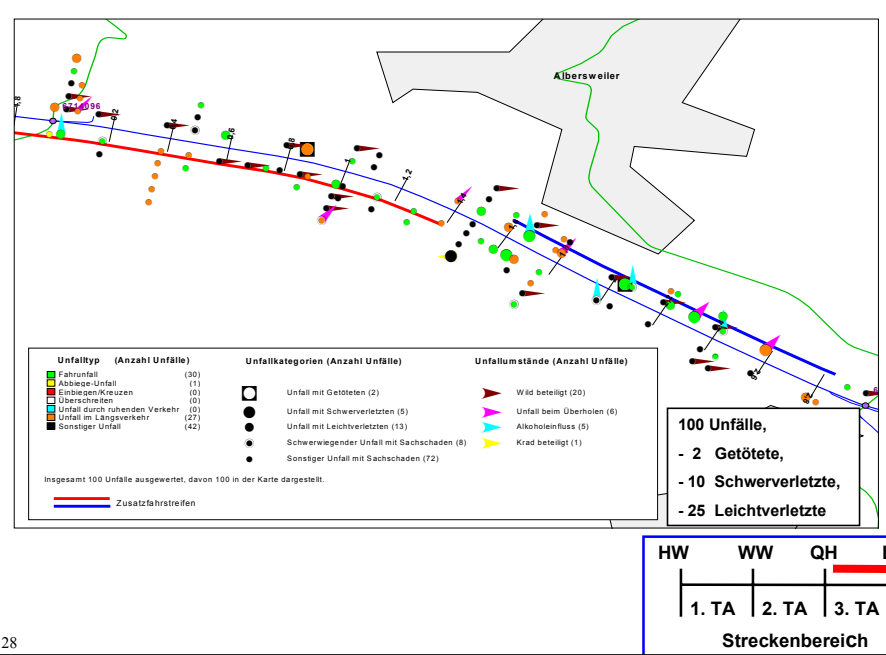


16 / 28

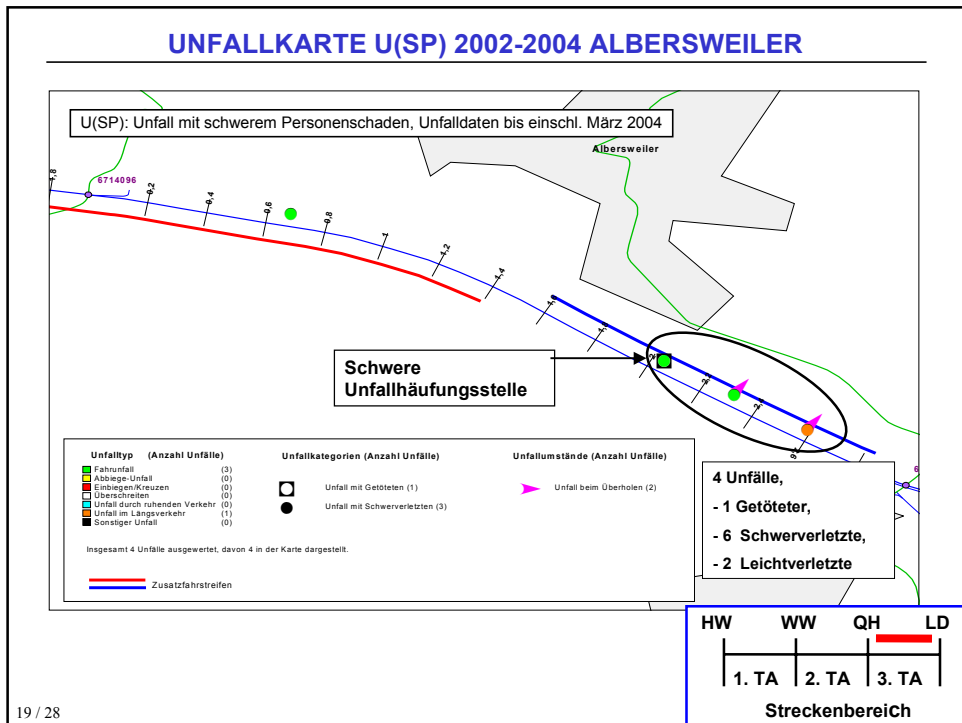
UNFALLKARTE U(SP) 2002-2004 HINTERWEIDENTHAL-HAUENSTEIN



UNFALLKARTE 1999-2003 ALBERSWEILER

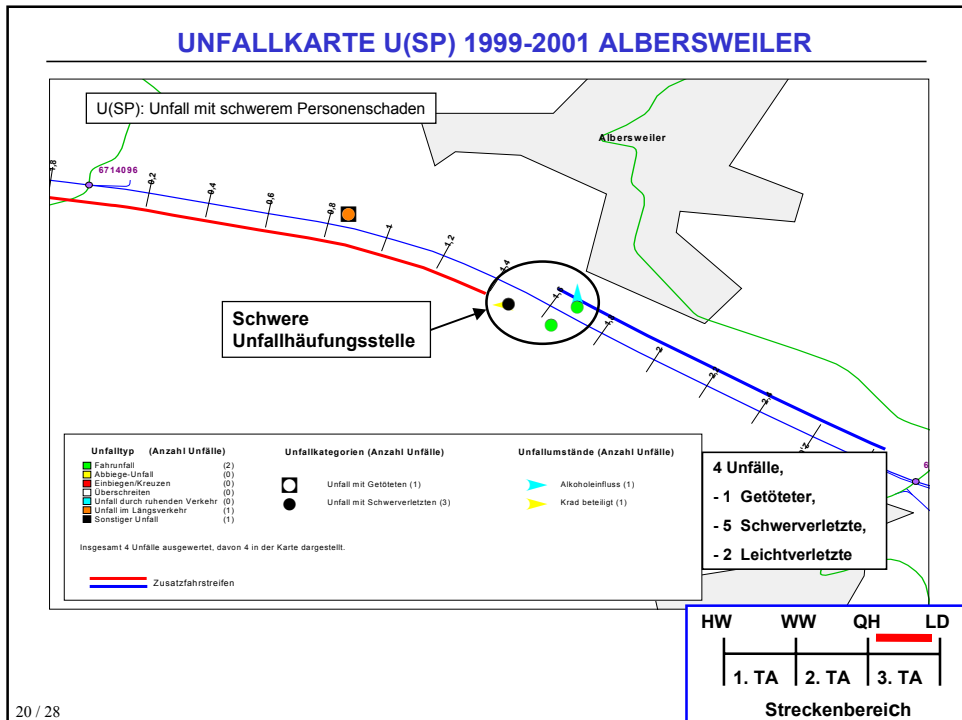


UNFALLKARTE U(SP) 2002-2004 ALBERSWEILER



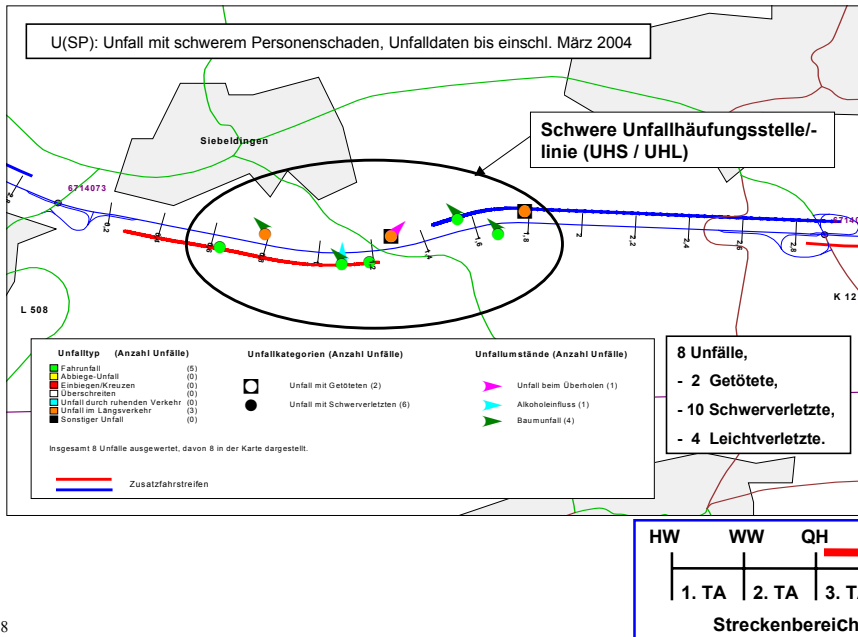
19 / 28

UNFALLKARTE U(SP) 1999-2001 ALBERSWEILER



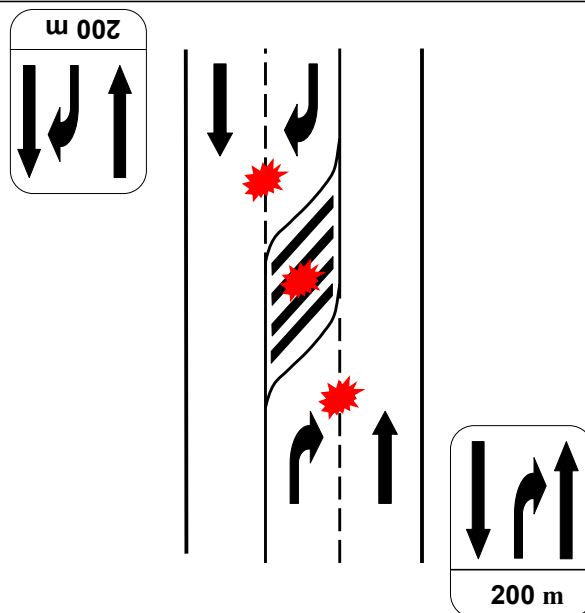
20 / 28

UNFALLKARTE U(SP) 2002-2004 SIEBELDINGEN



21 / 28

KRITISCHER WECHSEL



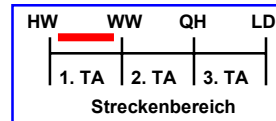
22 / 28

EINMÜNDUNG HAUENSTEIN



**Leitschwellenprovisorium
1999**

Einmündung B 10 / L 495 Hauenstein - Unfälle										
Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Gesamt
Unfall mit Getöteten				1						1
Unfall mit Schwerverletzten	1	1	1	2	1					6
Unfall mit Leichtverletzten	1		2	2		1		2		8
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	1	1	1		1	1	1		1	7
Unfall mit sonstigem Sachschaden	2	3	4	5	11	2	3	2	7	40
Gesamt	5	5	9	9	13	4	4	5	8	62



VERKEHSSICHERHEITSARBEIT DER POLIZEI

**Unfallkommissionsarbeit in Verbindung
mit Verkehrs- und Straßenbaubehörden**



Regelmäßige Verkehrskontrollen:

Geschwindigkeitsüberwachung

Abstandsmessungen

Überwachung der Einhaltung der Überholverbote

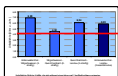
**Kontrolle des Güterkraftverkehrs und der
Gefahrguttransporte**

**Eine weitere Erhöhung der Kontrollintensität durch Polizeikräfte könnte nur
unter Vernachlässigung des sonstigen Straßennetzes und der allgemeinen
Sicherheit ermöglicht werden.**

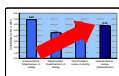
VERKEHRSÜBERWACHUNG DURCH DIE POLIZEI



GRUNDAUSSAGEN ZUR VERKEHRSSICHERHEIT



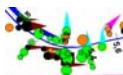
Die Unfallkennzahlen liegen in der Gesamtbetrachtung der Strecke über den Mittelwerten vergleichbarer Straßen mit ähnlicher Verkehrsbelastung.



Die Unfallkennzahlen werden erfahrungsgemäß bei höherer Verkehrsbelastung steigen, wenn der Ausbau nicht stattfindet.



Unfallhäufungen sind vorhanden, insbesondere an Stellen, an denen zwei Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung auf einen Fahrstreifen zurückgeführt werden („kritischer Wechsel“).



Die Unfallursachen sind hauptsächlich zu hohe Geschwindigkeiten und Fehler beim Überholen durch hohen Überholdruck. (Fahrunfälle und Unfälle im Längsverkehr).



Verkehrskontrollen werden durch Polizei regelmäßig durchgeführt.

MEHR VERKEHRSSICHERHEIT DURCH 4- STREIFIGEN AUSBAU



Überholdruck wird weiter abgebaut.



Reduzierung der Unfälle im Längsverkehr, insbesondere Wegfall der Zusammenstöße im Gegenverkehr durch Mitteltrennung und Reduzierung der Auffahrunfälle (1999-2003: 5 Getötete, 24 Schwer- und 32 Leichtverletzte)



Reduzierung der Anzahl und Folgen der Fahrunfälle (1999 -2003: 9 Getötete, 64 Schwer- und 114 Leichtverletzte)



weniger Unfälle im Bereich der Knotenpunkte (1999 -2003: 58 Abbiege- bzw. Einbiegen/Kreuzen-Unfälle)



Voraussichtlich keine Unfalhäufungen mehr in den Bereichen, in denen der "kritische Wechsel" durch Ausbau wegfällt.

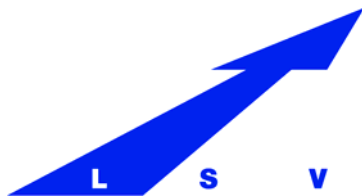


Sicherheitsreserven durch geringere Auslastung des Querschnitts und Vorhandensein von Standstreifen.

Umleitung

Wartungsarbeiten sowie Streckensperrungen aufgrund von Unfällen werden weniger negative Auswirkungen auf das benachbarte Netz und Ortsdurchfahrten haben. Bündelung bringt auch höhere Verkehrssicherheit in das umliegende Netz.

27 / 28



**WIR BEDANKEN UNS
FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT**

28 / 28