

Inhalt

Abkürzungen	11	4 Methodik	25
1 Aufgabenstellung, Untersuchungsmotivation und -gegenstand, Projektablauf	13	4.1 Grenzwertbestimmung	25
1.1 Untersuchungsmotivation	13	4.1.1 Anforderungen	25
1.2 Projektablauf	14	4.1.2 Kriterien	26
1.3 Unterscheidung der Fahrzeugarten	15	4.1.3 Verfahren	26
		4.1.4 Stabilität von Unfallhäufungen	27
		4.1.5 Rangfolgenerstellung von UHS	28
2 Literaturanalyse	16	4.2 Theorie der verallgemeinerten linearen Modelle	28
2.1 Fahrdynamik	17	4.2.1 Hintergrund	28
2.1.1 Fahrbedingungen	17	4.2.2 Modellbestandteile	29
2.1.2 Bremsvermögen	17	4.2.3 Modellaufbau	29
2.2 Kognitive Sicherheitsdefizite	18	4.2.4 Modellprüfung	29
2.2.1 Menschliche Fehler	18	4.2.5 Modellinterpretation	30
2.2.2 Sichtfeld	19	5 Festlegung von UAB	31
2.2.3 Anvisierter Straßenraum	19	5.1 Untersuchungsgebiete	31
2.2.4 Fehlende Sichtbarkeit	20	5.2 Unfallstruktur im Untersuchungskollektiv	34
2.2.5 Physische und psychische Sicherheitsdefizite	20	5.2.1 Relative Häufigkeit von MZR-Unfällen	34
2.3 Sicherheitsdefizite im Straßenraum	20	5.2.2 Unfallschwere	34
2.4 Typische Unfallkonstellationen und auffällige Bereiche des MZR-Unfallgeschehens	21	5.2.3 Hauptverursacher	35
2.4.1 Unfallverursacher	21	5.2.4 Unfalltypen und Unfallarten	35
2.4.2 Unfallkonstellation	22	5.2.5 Verteilung von MZR-Unfällen nach MZR-Typ	36
2.4.3 Bauliche und verkehrstechnische Merkmale	23	5.3 Grenzwertbestimmung	36
3 Grenzwertdefinitionen	23	5.3.1 U(P) mit MZR-Beteiligung	37
3.1 Identifikation von Unfallhäufungsstellen des Gesamtunfallgeschehens	23	5.3.2 $U(P+S)_{MZR}$	38
3.2 Grenzwertkriterien spezieller Unfälle	24	5.3.3 Anteil $U(P)_{MZR}$ in UHS	38
3.3 Grenzwertkriterien von Motorradunfällen	24	5.3.4 Anteil $U(P+S)_{MZR}$ in UHS	39
		5.4 Stabilität	39
		5.4.1 3 U(P) mit MZR-Beteiligung	40
		5.4.2 Anteil $U(P)_{MZR} > 20\%$ in UHS	40
		5.5 Festlegung	41

6	Analyse des Unfallgeschehens in UAB	42	8.1.1	Vergleichende Untersuchungen zur Konstellation K.1) und K.3).	56
6.1	Unfallstruktur in den UAB	42	8.1.2	Vergleichende Untersuchung zur Konstellation K.2)	57
6.1.1	Verteilung von MZR-Unfällen nach MZR-Typ	42	8.2	Vorgehen bei den weiteren Konstellationen K.3) bis A.4)	58
6.1.2	Hauptverursacher	42	8.2.1	Vergleichende Untersuchungen zur Konstellation K.4)	58
6.1.3	Unfallschwere	42	8.2.2	Vergleichende Untersuchungen zur Konstellation K.5)	58
6.2	Unfallkonstellationen an Knotenpunkten	43	8.2.3	Vergleichende Untersuchungen zur Konstellation K.6)	58
6.2.1	Unfälle mit weiterem Verkehrsteilnehmer	43	8.2.4	Vergleichende Untersuchungen zur Konstellation K.7)	58
6.2.2	Kreisverkehrsplätze	44	8.2.5	Vergleichende Untersuchungen zur Konstellation A.1)	59
6.2.3	Alleinunfälle	45	8.2.6	Vergleichende Untersuchungen zur Konstellation A.3)	60
6.3	Streckenunfälle	46	8.2.7	Vergleichende Untersuchungen zu den Konstellationen A.2) und A.4)	60
6.3.1	Vergleich zum allgemeinen MZR-Unfallgeschehen	47	8.3	Maßnahmen	60
6.4	Lage der UAB in Gemeinden	47	8.4	Einordnung der Modellergebnisse zu den vergleichenden Unfalluntersuchungen	60
7	Ergebnisse der verallgemeinerten linearen Modelle	48	9	Zusammenfassung und Ausblick	61
7.1	Streckenmodell	49	9.1	Resümee	61
7.1.1	Modell S: Streckenbasiertes Unfallmodell	49	9.2	Weiterer Forschungsbedarf	61
7.2	Knotenpunktmodelle	50	9.2.1	Verallgemeinerte Unfallmodelle	61
7.2.1	Modell K1: Lichtsignalisierte Knotenpunkte des Hauptverkehrsstraßennetzes mit DTV-definierten Knotenpunktarmen	50	9.2.2	Makroskopische Unfalluntersuchung	62
7.2.2	Modell K2: Verkehrszeichengeregelte Knotenpunkte des Hauptverkehrsstraßennetzes mit DTV-definierten Knotenpunktarmen	52	9.2.3	Maßnahmenfindung	62
7.2.3	Modell K3: Verkehrszeichengeregelte Knotenpunkte des Hauptverkehrsstraßennetzes mit unbekanntem DTV-in den Nebenrichtungen	53	Literatur		62
7.3	Vergleich der Modelle	55	Anhang		
8	Vergleichende Untersuchungen der Unfallkonstellationen	56		Der Anhang zum Bericht ist im elektronischen BAST-Archiv ELBA unter:	
8.1	Vorgehensweise bei den Konstellationen K.1) und K.2)	56		http://bast.opus.hbz-nrw.de abrufbar.	