

HESSISCHE STAATSKANZLEI

110

Erteilung eines Exequaturs;

Herr Mansour Airom, Generalkonsul der Islamischen Republik Iran in Frankfurt am Main

Die Bundesregierung hat dem zum Leiter der berufskonsularischen Vertretung der Islamischen Republik Iran in Frankfurt am Main ernannten Herrn Mansour Airom am 26. Januar 2024 das Exequatur als Generalkonsul erteilt. Der Konsularbezirk umfasst die Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen (mit Ausnahme der Regierungsbezirke Münster und Detmold), Rheinland-Pfalz und Saarland.

Das dem bisherigen Generalkonsul, Herrn Mahdi Baba Kazemi am 3. Januar 2019 erteilte Exequatur ist erloschen.

Wiesbaden, den 26. Januar 2024

Hessische Staatskanzlei

StAnz. 7/2024 S. 230

HESSISCHES MINISTERIUM DES INNERN, FÜR SICHERHEIT UND HEIMATSCHUTZ

111

Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum;

Analyse von Straßenverkehrsunfällen

1. Allgemeine Grundsätze

Ziel dieses Erlasses ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch das Erkennen und Beseitigen von Unfallursachen durch die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen. Die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung einer örtlichen Verkehrsunfalluntersuchung sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 44 StVO und § 15 Abs. 3 bis 5 des Hessischen Nahmobilitätsgesetzes, verabschiedet als Art. 1 des Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 425), 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. Auf das „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ (M Uko, FGSV Verlag) wird hingewiesen.

2. Örtliche Unfalluntersuchung durch die Polizei

Die Identifikation von Unfallhäufungen erfolgt durch die zuständige Polizeibehörde im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung. Für Straßen von besonderer Verkehrsbedeutung nach § 9 Abs. 2 der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (StVRZustV HE) identifiziert die zuständige Straßenbaubehörde die Unfallhäufungsstellen.

Ungeachtet der Grenzwertangaben zu Unfallhäufungen in den Abschnitten 3.3 und 3.4 des M Uko liegt eine Unfallhäufung in der Regel dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von 300 m gleitender Länge (auch bei Unterbrechung durch einen Knotenpunkt) mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb eines Zeitraums von drei Kalenderjahren ereignet haben. Für Straßen mit durchschnittlicher täglicher Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 20.000 Kfz oder für autobahnähnlich ausgebaute Straßen können abweichende Festlegungen erfolgen; so bietet sich etwa für komplexe Knoten (zum Beispiel „Kleeblätter“) die Auflösung in Teilknotenpunkte (zum Beispiel Ein- und Ausfahrten, durchgehende

Fahrbahn, Rampen) an. Die zusätzlich mögliche Erfassung einer „Unfallhäufungsstelle leicht“ (UHS-leicht) gemäß Abschnitt 3.3 des M Uko bleibt hiervon unberührt.

Das Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchung bildet die Grundlage für präventive und repressive Maßnahmen der zuständigen 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.

Es wird klarstellend darauf hingewiesen, dass das Vorliegen einer Unfallhäufung im Sinne dieses Erlasses keine zwingende Voraussetzung für die Anordnung einer Verkehrsbeschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen ist. Zwar kann sich eine erhöhte Unfallgefahr in einer gesteigerten Zahl an Unfällen niederschlagen, so dass von einer hohen Unfallhäufigkeit auf eine gesteigerte Unfallgefahr geschlossen werden kann. Das Vorliegen einer Gefahrenlage setzt aber nicht voraus, dass sich die identifizierten Gefahren auch bereits in einem oder mehreren Schadensereignissen realisiert haben. Ein Einschreiten der zuständigen Straßenverkehrsbehörde ist daher im Einzelfall auch möglich, wenn keine Unfallhäufungsstelle im Sinne dieses Erlasses vorliegt.

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.).

Die Analyse von Straßenverkehrsunfällen im Sinne dieser Vorschrift erfolgt im Wege elektronischer Datenverarbeitung.

3. Unfallkommission

Jeder Landkreis bildet eine Unfallkommission für die zu betreuenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, jede kreisfreie Stadt für die Straßen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches. Kreisangehörige Sonderstatus-Städte nach § 4a Abs. 2 Satz 2 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) sowie Städte, die entsprechend § 4a Abs. 2 Satz 3 HGO durch Beschluss der Landesregierung zur Sonderstatus-Stadt erklärt wurden, können eine Unfallkommission für die Straßen innerhalb ihres straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeitsbereichs bilden. In den Fällen des Satz 2 erfolgt die Wahrnehmung der sich aus Ziffer I zu § 44 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ergebenden Aufgaben durch die von der jeweiligen Sonderstatus-Stadt gebildete Unfallkommission, so-

weit die Aufgaben Straßen innerhalb ihres straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeitsbereiches betreffen. Für alle übrigen Straßen können entsprechende Gremien in den jeweiligen Zuständigkeitsbereichen eingerichtet werden.

Eine Unfallkommission setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, des Straßenbausträgers und der Polizeibehörde zusammen. Hierbei sind möglichst ständige und qualifizierte Vertreterinnen und Vertreter der Fachbehörden zu benennen. Den Vorsitz der Unfallkommission führt die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Unfallkommissionen können Vertreterinnen und Vertreter der einschlägigen Fachverbände (etwa des Rad- und Fußverkehrs) sowie der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs und Bahnunternehmen als beratende Mitglieder aufnehmen.

Die Unfallkommission behandelt grundsätzlich Unfallhäufungen, aber anlassbezogen auch besonders unfallkritische Abschnitte, die formal noch nicht die Kriterien einer Unfallhäufung im Sinne dieses Erlasses erfüllen. Im Rahmen der örtlichen Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen hat sie die Aufgabe, diese zu bewerten und geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung der unfallursächlichen Gefahren anzuregen. Unfallhäufungs-Daten für die unter diesen Erlass fallenden Straßen werden von der jeweils zuständigen Polizeibehörde an die jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie an die Vorsitzende oder den Vorsitzenden der jeweiligen Unfallkommission übersandt. Für Straßen mit besonderer Verkehrsbedeutung stellt die zuständige Straßenbaubehörde die Unfallhäufungs-Daten der für diese Straßen zuständigen Straßenverkehrsbehörde zur Verfügung.

Der Bereich der Bundesautobahnen und die Tätigkeit der Autobahn-Unfallkommission (AUK) sind nicht Regelungsgegenstand dieses Erlasses. Die Zuständigkeit hierfür liegt seit dem 1. Januar 2021 beim Fernstraßen-Bundesamt bzw. der Autobahn GmbH des Bundes. Es wird insoweit auf Abschnitt V, Ziffer 1, Rn. 6 zu § 44a der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) verwiesen.

3.1 Einberufung, Beratung und Empfehlungen der Unfallkommission

Die Einberufung der Unfallkommission hat durch die Untere Straßenverkehrsbehörde unter Übersendung der vorhandenen Unterlagen rechtzeitig und in Textform 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 sollte sich für jede Unfallhäufung oder jeden behandelten unfallkritischen Abschnitt eine gefahrenminimierende 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 empfohlen werden, wobei baulichen Lösungen eine besondere Priorität zukommt. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt den Fachbehörden für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich. 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 bzw. Filter eingerichtet werden. Das Führen der Karte erfolgt nach Unfalltypen. Unfalltypensteckkarten sind grundsätzlich von der örtlich und sachlich für die Unfallaufnahme zuständigen Polizeibehörde zu führen, die auch die Einzelheiten der Erfassung 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 Unfallkommission stimmt sich über ihre gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit ab.

6. Inkrafttreten

Der Erlass tritt am 1. Februar 2024 in Kraft.

Wiesbaden, den 31. Januar 2024

**Hessisches Ministerium des Inneren,
für Sicherheit und Heimatschutz**
LPP 13 – 66 k 18
– Gült.-Verz. 31001, 610 –

Wiesbaden, den 29. Januar 2024

**Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum**
66-k-06-39

StAnz. 7/2024 S. 230

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR, WOHNEN UND LÄNDLICHEN RAUM

112

Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen-West im Zuge der Bundesautobahn (BAB) A 7 zwischen dem Autobahndreieck Fulda und der Anschlussstelle Bad Brückenau bei Betr.-km 579,4 in der Gemarkung der Gemeinde Kalbach;

Öffentliche Bekanntmachung nach § 74 Abs. 5 HVwVfG, § 27 Abs. 1 Satz 1 UVPG

Nach § 24 Abs. 13 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409),

in Verbindung mit den §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237), in Verbindung mit § 76 Abs. 1 und §§ 73 ff. des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Februar 2023 (GVBl. S. 78, 81), ist auf Antrag der Bundesrepublik Deutschland, ursprünglich vertreten von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement – Standort Fulda –, nunmehr vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, vom 10. Oktober 2019 der Plan für das oben genannte Vorhaben mit den sich aus den Violetteintragungen in den Planunterlagen er-