

# Anhang zu:

## **Bewertungsmodelle für die Verkehrssicherheit von Autobahnen und von Landstraßen- knotenpunkten**

von

Andreas Bark  
Dorothea Krähling  
René Kutschera  
Fachgebiet Straßenwesen und Vermessung  
Technische Hochschule Mittelhessen  
Gießen

Michael M. Baier  
Reinhold Baier  
Alexandra Klemps-Kohnen  
Lamia Schuckließ  
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung  
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH  
Aachen

Reinhold Maier  
Ralf Berger  
Lehrstuhl für Straßenverkehrstechnik  
mit Fachbereich Theorie der Verkehrsplanung  
TU Dresden

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Brücken- und Ingenieurbau Heft V 283 – Anhang

**bast**

## Inhalt

Anlage 1:	Beispiele für Sicherheitsbewertungen von Landstraßen.....	5
Anlage 2:	Beispiele für Sicherheitsbewertungen von Autobahnen .....	87
Anlage 3:	Beispiele für Sicherheitsbewertungen von Knotenpunkten.....	123



## Anlage 1: Beispiele für Sicherheitsbewertungen von Landstraßen

<b>Projektdaten</b>						<b>M L 1</b>
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	B					
Straßenkategorie	A II					
DTV	14.135 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 12					
Längen	Gesamt	4.170 m				
	Freie Strecke	1.710 m				
	Einflussbereiche	1.580 m				
	Knotenpunkte	880 m				
Knotenpunkte	3 plangleiche Knotenpunkte (2 Einmündungen (VZ), 1 Kreuzung (VZ)) $A_F = 0,73$					
	1 planfreier Knotenpunkt					
	1 Anschlussknotenpunkt					
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21	Q 11
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		
> 8	≤ 15		15	11	10	15,00
> 15	-		14	10	8	
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,365</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)]</b>						<b>20,47</b>
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73			
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90			
	Kreisverkehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>					<b>0,8703</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)]</b>					<b>17,82</b>	

Zuschläge						M L1	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	1	1,030
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	1,021 %	1,071
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	1 Akp	1,012
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	1	1,035
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	0	1,000
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,365</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>						<b>M L1</b>
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	1	0	0
2009	0	1	0	0	2	0
2010	0	0	2	0	4	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>						
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	18.212,00		UKR <sub>2008</sub>	2,06		
UK <sub>2009</sub>	135.449,00		UKR <sub>2009</sub>	15,35		
UK <sub>2010</sub>	270.898,00		UKR <sub>2010</sub>	30,71		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>424.559,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>16,04</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>						
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	18.212,00		UKR <sub>2008</sub>	2,06		
UK <sub>2009</sub>	107.738,00		UKR <sub>2009</sub>	12,21		
UK <sub>2010</sub>	215.476,00		UKR <sub>2010</sub>	24,42		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>341.426,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>12,90</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L1</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	1	0	0
2009	0	1	0	0	4	1
2010	0	0	3	0	6	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	18.212,00		UKR <sub>2008</sub>	1,07		
UK <sub>2009</sub>	161.821,00		UKR <sub>2009</sub>	9,53		
UK <sub>2010</sub>	406.347,00		UKR <sub>2010</sub>	23,94		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>586.380,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>11,52</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	18.212,00		UKR <sub>2008</sub>	1,07		
UK <sub>2009</sub>	134.110,00		UKR <sub>2009</sub>	7,90		
UK <sub>2010</sub>	323.214,00		UKR <sub>2010</sub>	19,04		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>475.536,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>9,34</b>		

Projektdaten						M L2	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	D						
Straßenkategorie	A II						
DTV	8.400 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 10,5						
Längen	Gesamt	4.350 m					
	Freie Strecke	3.498 m					
	Einflussbereiche	502 m					
	Knotenpunkte	350 m					
Knotenpunkte	2 plangleiche Knotenpunkte (2 Einmündungen (VZ)) $A_F = 0,73$						
	1 planfreier Knotenpunkt						
	1 Anschlussknotenpunkt						
<b>Grundunfallkostenrate</b>					<b>Berechnung</b>	<b>Q 11</b>	
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]					
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 9</b>	<b>Q 11</b>	<b>Q „dreistr.“</b>			<b>Q 21</b>
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11			10
> 15	-		14	10			8
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,482</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>22,23</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73				
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90				
	Kreisverkehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>0,9661</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>21,47</b>	

Zuschläge						M L2	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	1	1,025
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	1	1,017
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	2,511 %	1,176
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	1 Akp	1,010
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	D	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,482</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>						<b>M L2</b>
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	6	0
2009	0	1	1	1	4	0
2010	0	1	0	2	9	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	24.480,00		UKR <sub>2008</sub>	2,28		
UK <sub>2009</sub>	289.110,00		UKR <sub>2009</sub>	26,95		
UK <sub>2010</sub>	200.433,00		UKR <sub>2010</sub>	18,69		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>514.023,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>15,97</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	24.480,00		UKR <sub>2008</sub>	2,28		
UK <sub>2009</sub>	233.688,00		UKR <sub>2009</sub>	21,79		
UK <sub>2010</sub>	172.722,00		UKR <sub>2010</sub>	16,10		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>430.890,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>13,39</b>		

Unfallgeschehen						M L2
Freie Strecke und Einflussbereiche						
Unfallkategorie						
Jahr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6
2008	0	0	0	0	6	0
2009	0	1	1	1	5	0
2010	0	1	0	2	9	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	24.480,00		UKR <sub>2008</sub>	2,00		
UK <sub>2009</sub>	293.190,00		UKR <sub>2009</sub>	23,90		
UK <sub>2010</sub>	200.433,00		UKR <sub>2010</sub>	16,34		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>518.103,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>14,08</b>		
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	24.480,00		UKR <sub>2008</sub>	2,00		
UK <sub>2009</sub>	237.768,00		UKR <sub>2009</sub>	19,38		
UK <sub>2010</sub>	172.722,00		UKR <sub>2010</sub>	14,08		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>434.970,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>11,82</b>		

<b>Projektdaten</b>						<b>M L3</b>	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	E						
Straßenkategorie	A II						
DTV	13.000 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 12						
Längen	Gesamt	3.955 m					
	Freie Strecke	2.875 m					
	Einflussbereiche	900 m					
	Knotenpunkte	180 m					
Knotenpunkte	2 plangleiche Knotenpunkte (Kreisverkehr) $A_F = 0,9$						
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>	
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]					<b>Q 11</b>
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21		
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11	10		
> 15	-		14	10	8		
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,252</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>18,78</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73				
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90				
	Kreisverkehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>0,9762</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>18,33</b>	

Zuschläge						M L3	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	0,66 %	1,046
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	E	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,252</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>				<b>M L3</b>
Freie Strecke				
<b>Unfallkategorie</b>				
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4, 5 und 6</b>
2008	0	2	4	4
2009	0	0	1	4
2010	0	0	0	2
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>		<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	783.958,00	UKR <sub>2008</sub>	57,47	
UK <sub>2009</sub>	147.513,00	UKR <sub>2009</sub>	10,81	
UK <sub>2010</sub>	10.112,00	UKR <sub>2010</sub>	0,74	
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>941.583,00</b>	<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>23,01</b>	
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>		<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	617.692,00	UKR <sub>2008</sub>	45,28	
UK <sub>2009</sub>	119.802,00	UKR <sub>2009</sub>	8,78	
UK <sub>2010</sub>	10.112,00	UKR <sub>2010</sub>	0,74	
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>747.606,00</b>	<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>18,27</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche				<b>M L3</b>
<b>Unfallkategorie</b>				
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4, 5 und 6</b>
2008	0	2	4	9
2009	0	1	1	7
2010	0	0	1	4
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>		<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	809.238,00	UKR <sub>2008</sub>	45,18	
UK <sub>2009</sub>	289.970,00	UKR <sub>2009</sub>	16,19	
UK <sub>2010</sub>	147.513,00	UKR <sub>2010</sub>	8,24	
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1.246.721,00</b>	<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>23,20</b>	
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>		<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	642.972,00	UKR <sub>2008</sub>	35,90	
UK <sub>2009</sub>	234.548,00	UKR <sub>2009</sub>	13,09	
UK <sub>2010</sub>	119.802,00	UKR <sub>2010</sub>	6,69	
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>997.322,00</b>	<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>18,56</b>	

<b>Projektdaten</b>						<b>M L4</b>
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	C					
Straßenkategorie	A II					
DTV	11.000 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 10,5					
Längen	Gesamt	6.024 m				
	Freie Strecke	4.470 m				
	Einflussbereiche	1.329 m				
	Knotenpunkte	225 m				
Knotenpunkte	3 plangleiche Knotenpunkte (3 Einmündungen (VZ)) $A_F = 0,73$					
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21	
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		
> 8	≤ 15		15	11	10	
> 15	-		14	10	8	
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,223</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>18,35</b>
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73			
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90			
	Kreisverkehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>0,9381</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>17,21</b>

Zuschläge						M L4	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	0,32 %	1,022
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	C	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,223</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						<b>M L4</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	3	1	13	0
2009	1	1	0	1	8	0
2010	1	0	1	0	13	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	453.119,00		UKR <sub>2008</sub>	25,25		
UK <sub>2009</sub>	305.430,00		UKR <sub>2009</sub>	17,02		
UK <sub>2010</sub>	307.618,00		UKR <sub>2010</sub>	17,14		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1.066.167,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>19,80</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	369.986,00		UKR <sub>2008</sub>	20,62		
UK <sub>2009</sub>	250.008,00		UKR <sub>2009</sub>	13,93		
UK <sub>2010</sub>	252.196,00		UKR <sub>2010</sub>	14,05		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>872.190,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>16,20</b>		

Unfallgeschehen						M L4
Freie Strecke und Einflussbereiche						
Unfallkategorie						
Jahr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6
2008	0	2	3	3	19	0
2009	1	1	0	1	17	0
2010	1	0	1	0	14	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	768.601,00		UKR <sub>2008</sub>	33,01		
UK <sub>2009</sub>	342.150,00		UKR <sub>2009</sub>	14,70		
UK <sub>2010</sub>	311.698,00		UKR <sub>2010</sub>	13,39		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1.422.449,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>20,37</b>		
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	630.046,00		UKR <sub>2008</sub>	27,06		
UK <sub>2009</sub>	286.728,00		UKR <sub>2009</sub>	12,32		
UK <sub>2010</sub>	256.276,00		UKR <sub>2010</sub>	11,01		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1.173.050,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>16,80</b>		

Projektdaten						M L5	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	E						
Straßenkategorie	A II						
DTV	10.000 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 12						
Längen	Gesamt	1.985 m					
	Freie Strecke	1.510 m					
	Einflussbereiche	375 m					
	Knotenpunkte	100 m					
Knotenpunkte	1 plangleicher Knotenpunkte (1 Einmündungen (VZ)) $A_F = 0,73$						
	1 Anschlussknotenpunkt						
<b>Grundunfallkostenrate</b>					Berechnung	Q 11	
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]					
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“			Q 21
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11			10
> 15	-		14	10			8
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,253</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>18,79</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
Element		Länge [km]	Abminderungsfaktor $A_F$ [-]				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73				
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90				
	Kreisverkehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor <math>A_{F,NE}</math></b>						<b>0,9463</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>17,78</b>	

Zuschläge						M L5	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	0,36 %	1,025
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	1 Akp	1,021
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	E	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,253</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>						<b>M L5</b>
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	3	1	0	2	0
2009	0	0	0	0	7	0
2010	0	0	0	0	8	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	517.316,00		UKR <sub>2008</sub>	93,86		
UK <sub>2009</sub>	28.560,00		UKR <sub>2009</sub>	5,18		
UK <sub>2010</sub>	32.640,00		UKR <sub>2010</sub>	5,92		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>578.516,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>34,99</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	406.472,00		UKR <sub>2008</sub>	73,75		
UK <sub>2009</sub>	28.560,00		UKR <sub>2009</sub>	5,18		
UK <sub>2010</sub>	32.640,00		UKR <sub>2010</sub>	5,92		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>467.672,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>28,28</b>		

Unfallgeschehen						M L5
Freie Strecke und Einflussbereiche						
Unfallkategorie						
Jahr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6
2008	0	3	1	0	2	0
2009	0	0	0	0	7	0
2010	0	0	0	0	9	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	517.316,00		UKR <sub>2008</sub>	75,19		
UK <sub>2009</sub>	28.560,00		UKR <sub>2009</sub>	4,15		
UK <sub>2010</sub>	36.720,00		UKR <sub>2010</sub>	5,34		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>582.596,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>28,23</b>		
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	406.472,00		UKR <sub>2008</sub>	59,08		
UK <sub>2009</sub>	28.560,00		UKR <sub>2009</sub>	4,15		
UK <sub>2010</sub>	36.720,00		UKR <sub>2010</sub>	5,34		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>471.752,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>22,86</b>		

Projektdaten						M L6	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	D						
Straßenkategorie	A II						
DTV	17.587 Kfz/24h (RQ 15,59 und 15.800 Kfz/24h (RQ 10,5))						
Querschnitt	RQ 12 und RQ 15,5						
Längen	Gesamt	3.830 m					
	Freie Strecke RQ 15,5	1.490 m					
	Freie Strecke RQ 10,5	1.020 m					
	Einflussbereiche	0 m					
Knotenpunkte	Knotenpunkte	1.320 m					
	5 planfreie Knotenpunkte						
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>	<b>Berechnung</b>
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]					
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21	Q dreistreifig	Q 11
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11	10		
> 15	-		14	10	8	<b>10,00</b>	<b>14,00</b>
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,005</b>	<b>1,382</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>20,05</b>	<b>19,35</b>
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevor- rechtigt	0,3	0,73				
	VZ warte- pflichtig	0,3	0,90				
	Kreisver- kehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>20,05</b>	<b>19,35</b>

Zuschläge						M L6	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-		
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	5,16 %	1,774
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-	0	1,000
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16				
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33		
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-	1	1,130
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-		
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-	0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-		
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-		
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07		
<b>Produktsumme</b>						<b>2,005</b>	

Zuschläge						M L6	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	2,22 %	1,155
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	D	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,382</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke RQ 15,5						<b>M L6</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	2	0
2009	1	0	1	0	1	0
2010	0	0	0	3	6	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	8.160,00		UKR <sub>2008</sub>	0,85		
UK <sub>2009</sub>	258.658,00		UKR <sub>2009</sub>	27,04		
UK <sub>2010</sub>	79.116,00		UKR <sub>2010</sub>	8,27		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>345.934,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>12,06</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	8.160,00		UKR <sub>2008</sub>	0,85		
UK <sub>2009</sub>	203.236,00		UKR <sub>2009</sub>	21,25		
UK <sub>2010</sub>	79.116,00		UKR <sub>2010</sub>	8,27		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>290.512,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>10,12</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke RQ 10,5						<b>M L6</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	3	0
2009	0	1	0	0	1	0
2010	0	0	0	0	4	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	12.240,00		UKR <sub>2008</sub>	2,08		
UK <sub>2009</sub>	131.369,00		UKR <sub>2009</sub>	22,33		
UK <sub>2010</sub>	16.320,00		UKR <sub>2010</sub>	2,77		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>159.929,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>9,06</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	12.240,00		UKR <sub>2008</sub>	2,08		
UK <sub>2009</sub>	103.658,00		UKR <sub>2009</sub>	17,62		
UK <sub>2010</sub>	16.320,00		UKR <sub>2010</sub>	2,77		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>132.218,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>7,49</b>		

Projektdate						ML7	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	D						
Straßenkategorie	A III						
DTV	4.495 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 10,5						
Längen	Gesamt	2.659 m					
	Freie Strecke	1.699 m					
	Einflussbereiche	760 m					
	Knotenpunkte	200 m					
Knotenpunkte	2 plangleiche Knotenpunkte (1 Einmündungen (VZ) $A_F = 0,73$ , 1 Kreisverkehr $A_F = 0,9$ )						
	3 Anschlussknotenpunkte						
<b>Grundunfallkostenrate</b>					Berechnung		
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]					
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“		Q 21	Q 11
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			19,00
> 8	≤ 15		15	11		10	
> 15	-		14	10		8	
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,823</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>34,64</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
Element		Länge [km]	Abminderungsfaktor $A_F$ [-]				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevor- rechtigt	0,3	0,73				
	VZ warte- pflichtig	0,3	0,90				
	Kreisver- kehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor <math>A_{F,NE}</math></b>						<b>0,9456</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>32,75</b>	

Zuschläge						M L7	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	4	1,163
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	1	1,028
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	3,07 %	1,215
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	3 Akp	1,049
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	D	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,823</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						M L7
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	1	0
2009	0	0	0	0	1	0
2010	0	0	0	0	1	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	1,46		
UK <sub>2009</sub>	4.080,00		UKR <sub>2009</sub>	1,46		
UK <sub>2010</sub>	4.080,00		UKR <sub>2010</sub>	1,46		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>12.240,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1,46</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	1,46		
UK <sub>2009</sub>	4.080,00		UKR <sub>2009</sub>	1,46		
UK <sub>2010</sub>	4.080,00		UKR <sub>2010</sub>	1,46		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>12.240,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1,46</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L7</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	1	0
2009	0	0	0	0	1	0
2010	0	0	0	0	1	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	1,01		
UK <sub>2009</sub>	4.080,00		UKR <sub>2009</sub>	1,01		
UK <sub>2010</sub>	4.080,00		UKR <sub>2010</sub>	1,01		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>12.240,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1,01</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	1,01		
UK <sub>2009</sub>	4.080,00		UKR <sub>2009</sub>	1,01		
UK <sub>2010</sub>	4.080,00		UKR <sub>2010</sub>	1,01		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>12.240,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1,01</b>		

Projektdate						M L8	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	E						
Straßenkategorie	A III						
DTV	8.800 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 9,5						
Längen	Gesamt	1.650 m					
	Freie Strecke	120 m					
	Einflussbereiche	1.230 m					
	Knotenpunkte	300 m					
Knotenpunkte	3 plangleiche Knotenpunkte (3 Einmündungen (VZ) $A_F = 0,73$ )						
	1 Anschlussknotenpunkt						
<b>Grundunfallkostenrate</b>					Berechnung	<b>Q 11</b>	
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]					
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“			Q 21
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11			10
> 15	-		14	10			8
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,834</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>27,51</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
Element		Länge [km]	Abminderungsfaktor $A_F$ [-]				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevor- rechtigt	0,3	0,73				
	VZ warte- pflichtig	0,3	0,90				
	Kreisver- kehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor <math>A_{F,NE}</math></b>						<b>0,7540</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>20,74</b>	

Zuschläge						M L8	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	1	1,052
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	2,56 %	1,179
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		1	1,200
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	1 Akp	1,030
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	E	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,834</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>						<b>M L8</b>
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	1	0
2009	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	10,59		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>4.080,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,53</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	10,59		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>4.080,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,53</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L8</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	1	0
2009	0	0	0	1	0	0
2010	0	0	0	1	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	4.080,00	UKR <sub>2008</sub>		0,94		
UK <sub>2009</sub>	18.212,00	UKR <sub>2009</sub>		4,20		
UK <sub>2010</sub>	18.212,00	UKR <sub>2010</sub>		4,20		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>40.504,00</b>	<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>		<b>3,11</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	4.080,00	UKR <sub>2008</sub>		0,94		
UK <sub>2009</sub>	18.212,00	UKR <sub>2009</sub>		4,20		
UK <sub>2010</sub>	18.212,00	UKR <sub>2010</sub>		4,20		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>40.504,00</b>	<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>		<b>3,11</b>		

Projektdate						M L9
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	D					
Straßenkategorie	A III					
DTV	9.823 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 11					
Längen	Gesamt	6.923 m				
	Freie Strecke	4.644 m				
	Einflussbereiche	900 m				
	Knotenpunkte	1.379 m				
Knotenpunkte	2 plangleiche Knotenpunkte ((LSA) $A_F = 0,73$ )					
	3 planfreie Knotenpunkte					
<b>Grundunfallkostenrate</b>					<b>Berechnung</b>	
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]				
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“		Q 21
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		
> 8	≤ 15		15	11		10
> 15	-		14	10		8
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>					<b>1,131</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>					<b>16,97</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
Element		Länge [km]	Abminderungsfaktor $A_F$ [-]			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevor- rechtigt	0,3	0,73			
	VZ warte- pflichtig	0,3	0,90			
	Kreisver- kehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor <math>A_{F,NE}</math></b>					<b>0,9562</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>					<b>16,22</b>	

Zuschläge						M L9	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	1,65 %	1,116
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	0	1,000
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	D	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,131</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						<b>M L9</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	3	0
2009	0	2	1	0	6	0
2010	0	0	1	0	12	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	12.240,00		UKR <sub>2008</sub>	0,74		
UK <sub>2009</sub>	406.347,00		UKR <sub>2009</sub>	24,40		
UK <sub>2010</sub>	176.249,00		UKR <sub>2010</sub>	10,58		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>594.836,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>11,91</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	12.240,00		UKR <sub>2008</sub>	0,74		
UK <sub>2009</sub>	323.214,00		UKR <sub>2009</sub>	19,41		
UK <sub>2010</sub>	148.538,00		UKR <sub>2010</sub>	8,92		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>471.752,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>9,44</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L9</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	4	0
2009	0	2	1	0	8	0
2010	0	0	1	0	13	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	16.320,00		UKR <sub>2008</sub>	0,82		
UK <sub>2009</sub>	414.507,00		UKR <sub>2009</sub>	20,85		
UK <sub>2010</sub>	180.329,00		UKR <sub>2010</sub>	9,07		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>611.156,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>10,25</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	16.320,00		UKR <sub>2008</sub>	0,82		
UK <sub>2009</sub>	331.374,00		UKR <sub>2009</sub>	16,67		
UK <sub>2010</sub>	152.618,00		UKR <sub>2010</sub>	7,68		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>483.992,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>8,12</b>		

Projektdate						M L10	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	B						
Straßenkategorie	A III						
DTV	12.400 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 10,5						
Längen	Gesamt	1.964 m					
	Freie Strecke	372 m					
	Einflussbereiche	1.292 m					
	Knotenpunkte	300 m					
Knotenpunkte	3 plangleiche Knotenpunkte (1 VZ und 2 LSA $A_F = 0,73$ )						
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>	
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]					
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21		Q 11
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11	10		15,00
> 15	-		14	10	8		
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,258</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>18,87</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
Element		Länge [km]	Abminderungsfaktor $A_F$ [-]				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevor- rechtigt	0,3	0,73				
	VZ warte- pflichtig	0,3	0,90				
	Kreisver- kehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor <math>A_{F,NE}</math></b>						<b>0,7904</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>14,92</b>	

Zuschläge						M L10	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	0,43 %	1,030
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	0	1,000
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	B	1,035
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	0	1,000
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,258</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>						<b>M L10</b>
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,00</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,00</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L10</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,00</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,00</b>		

Projektdate						M L11	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	D						
Straßenkategorie	A III						
DTV	4.105 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 9,5						
Längen	Gesamt	3.511 m					
	Freie Strecke	2.324 m					
	Einflussbereiche	853 m					
	Knotenpunkte	334 m					
Knotenpunkte	3 plangleiche Knotenpunkte (VZ $A_F = 0,73$ )						
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>	
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]					
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21		Q 11
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			<b>19,00</b>
> 8	≤ 15		15	11	10		
> 15	-		14	10	8		
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,779</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>33,80</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
Element		Länge [km]	Abminderungsfaktor $A_F$ [-]				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevor- rechtigt	0,3	0,73				
	VZ warte- pflichtig	0,3	0,90				
	Kreisver- kehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor <math>A_{F,NE}</math></b>						<b>0,9275</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>31,35</b>	

Zuschläge						M L11	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	3,87 %	1,271
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			1	1,170
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	D	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,779</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						M L11
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008			Keine Unfalldaten			
2009	0	1	0	0	1	0
2010	0	0	2	0	2	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	-		UKR <sub>2008</sub>	-		
UK <sub>2009</sub>	131.369,00		UKR <sub>2009</sub>	37,73		
UK <sub>2010</sub>	262.738,00		UKR <sub>2010</sub>	75,46		
<b>UK<sub>2009-2010</sub></b>	<b>394.107,00</b>		<b>UKR<sub>2009-2010</sub></b>	<b>56,59</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	-		UKR <sub>2008</sub>	-		
UK <sub>2009</sub>	103.658,00		UKR <sub>2009</sub>	29,77		
UK <sub>2010</sub>	207.316,00		UKR <sub>2010</sub>	59,54		
<b>UK<sub>2009-2010</sub></b>	<b>310.974,00</b>		<b>UKR<sub>2009-2010</sub></b>	<b>44,66</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L11</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008			Keine Unfalldaten			
2009	0	1	0	0	1	0
2010	0	0	2	1	3	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	-		UKR <sub>2008</sub>	-		
UK <sub>2009</sub>	131.369,00		UKR <sub>2009</sub>	27,60		
UK <sub>2010</sub>	285.030,00		UKR <sub>2010</sub>	59,88		
<b>UK<sub>2009-2010</sub></b>	<b>416.399,00</b>		<b>UKR<sub>2009-2010</sub></b>	<b>43,74</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	-		UKR <sub>2008</sub>	-		
UK <sub>2009</sub>	103.658,00		UKR <sub>2009</sub>	21,78		
UK <sub>2010</sub>	229.608,00		UKR <sub>2010</sub>	48,24		
<b>UK<sub>2009-2010</sub></b>	<b>333.266,00</b>		<b>UKR<sub>2009-2010</sub></b>	<b>35,01</b>		

Projektdate						M L12
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	D					
Straßenkategorie	A II					
DTV	6.837 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 10					
Längen	Gesamt	1.563 m				
	Freie Strecke	479 m				
	Einflussbereiche	884 m				
	Knotenpunkte	200 m				
Knotenpunkte	2 plangleiche Knotenpunkte (VZ $A_F = 0,73$ )					
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]				
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21	Q 11
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		<b>19,00</b>
> 8	≤ 15		15	11	10	
> 15	-		14	10	8	
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,131</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>40,50</b>
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
Element		Länge [km]	Abminderungsfaktor $A_F$ [-]			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73			
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90			
	Kreisverkehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor <math>A_{F,NE}</math></b>						<b>0,8248</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>33,40</b>

Zuschläge						M L12	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	8	1,411
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	1,13 %	1,079
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			1	1,170
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	D	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>2,131</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						M L12
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	2	0
2010	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	8.160,00		UKR <sub>2009</sub>	6,83		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>8.160,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>2,28</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	8.160,00		UKR <sub>2009</sub>	6,83		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>8.160,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>2,28</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L12</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	1	1	0	0
2009	0	1	1	0	3	0
2010	0	1	1	2	1	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	145.501,00		UKR <sub>2008</sub>	42,78		
UK <sub>2009</sub>	266.818,00		UKR <sub>2009</sub>	78,44		
UK <sub>2010</sub>	295.082,00		UKR <sub>2010</sub>	86,75		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>707.401,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>69,33</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	117.790,00		UKR <sub>2008</sub>	34,63		
UK <sub>2009</sub>	211.396,00		UKR <sub>2009</sub>	62,15		
UK <sub>2010</sub>	239.660,00		UKR <sub>2010</sub>	70,46		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>568.846,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>55,75</b>		

Projektdate						M L13
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	D					
Straßenkategorie	A III					
DTV	12.649 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 10					
Längen	Gesamt	1.780 m				
	Freie Strecke	335 m				
	Einflussbereiche	1.145 m				
	Knotenpunkte	300 m				
Knotenpunkte	4 plangleiche Knotenpunkte (3 VZ und 1 LSA $A_F = 0,73$ )					
<b>Grundunfallkostenrate</b>					<b>Berechnung</b>	
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]				
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“		Q 21
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		
> 8	≤ 15		15	11		10
> 15	-		14	10		8
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>					<b>1,936</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>					<b>29,04</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73			
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90			
	Kreisverkehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>					<b>0,7911</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>					<b>22,97</b>	

Zuschläge						M L13	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	2	1,135
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	1	1,047
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	2,33 %	1,163
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			1	1,170
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	E	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,936</b>	

Unfallgeschehen						M L13
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
Jahr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6
2008	0	0	0	0	1	0
2009	0	0	1	0	2	0
2010	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	2,64		
UK <sub>2009</sub>	135.449,00		UKR <sub>2009</sub>	87,58		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>139.529,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>30,07</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	2,64		
UK <sub>2009</sub>	107.738,00		UKR <sub>2009</sub>	69,66		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>111.818,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>24,10</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L13</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	1	0
2009	0	0	1	0	2	0
2010	0	2	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	0,60		
UK <sub>2009</sub>	135.449,00		UKR <sub>2009</sub>	19,82		
UK <sub>2010</sub>	254.578,00		UKR <sub>2010</sub>	37,26		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>394.107,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>19,23</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	4.080,00		UKR <sub>2008</sub>	0,60		
UK <sub>2009</sub>	107.738,00		UKR <sub>2009</sub>	15,77		
UK <sub>2010</sub>	199.156,00		UKR <sub>2010</sub>	29,15		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>310.974,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>15,17</b>		

Projektdate						M L14	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	D						
Straßenkategorie	A II						
DTV	2.100						
Querschnitt	SQ 9						
Längen	Gesamt	2.120 m					
	Freie Strecke	1.420 m					
	Einflussbereiche	600 m					
	Knotenpunkte	100 m					
Knotenpunkte	1 plangleicher Knotenpunkt (VZ $A_F = 0,73$ )						
	11 Anschlussknotenpunkte						
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>	<b>Berechnung</b>
DTV [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]					
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21	Q 9	Q 11
-	≤ 3	46	26			46,00	26,00
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11	10		
> 15	-		14	10	8		
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,409</b>	<b>2,472</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>64,82</b>	<b>64,28</b>
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
Element		Länge [km]	Abminderungsfaktor $A_F$ [-]				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevor- rechtigt	0,3	0,73				
	VZ warte- pflichtig	0,3	0,90				
	Kreisver- kehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor <math>A_{F,NE}</math></b>						<b>0,9198</b>	<b>0,9198</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>						<b>59,63</b>	<b>59,13</b>

Zuschläge						M L14	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	2	1,134
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-		
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	3,48 %	1,028
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-	1	1,025
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16				
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025			
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33		
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-	11 Akp	1,180
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-		
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-		
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-		
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07		
<b>Produktsumme</b>						<b>1,409</b>	

Zuschläge						M L14	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	2	1,099
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	7	1,069
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	3,48 %	1,244
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,200
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	11 Akp	1,178
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	D	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>2,472</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						<b>M L14</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	3	0
2009	0	0	0	0	8	0
2010	0	0	0	0	6	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	12.240,00		UKR <sub>2008</sub>	11,25		
UK <sub>2009</sub>	32.640,00		UKR <sub>2009</sub>	29,99		
UK <sub>2010</sub>	24.480,00		UKR <sub>2010</sub>	22,49		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>69.360,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>21,24</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	12.240,00		UKR <sub>2008</sub>	11,25		
UK <sub>2009</sub>	32.640,00		UKR <sub>2009</sub>	29,99		
UK <sub>2010</sub>	24.480,00		UKR <sub>2010</sub>	22,49		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>69.360,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>21,24</b>		

Unfallgeschehen						M L14
Freie Strecke und Einflussbereiche						
Unfallkategorie						
Jahr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6
2008	0	0	0	0	5	0
2009	0	0	0	1	8	0
2010	0	0	0	0	7	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	20.400,00		UKR <sub>2008</sub>	13,18		
UK <sub>2009</sub>	50.852,00		UKR <sub>2009</sub>	32,84		
UK <sub>2010</sub>	28.560,00		UKR <sub>2010</sub>	18,45		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>99.812,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>21,49</b>		
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	20.400,00		UKR <sub>2008</sub>	13,18		
UK <sub>2009</sub>	50.852,00		UKR <sub>2009</sub>	32,84		
UK <sub>2010</sub>	28.560,00		UKR <sub>2010</sub>	18,45		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>99.812,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>21,49</b>		

<b>Projektdaten</b>						<b>M L15</b>
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	D					
Straßenkategorie	A III					
DTV	5.300 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 11					
Längen	Gesamt	1.080 m				
	Freie Strecke	186 m				
	Einflussbereiche	650 m				
	Knotenpunkte	244 m				
Knotenpunkte	3 plangleiche Knotenpunkte (VZ $A_F = 0,73$ )					
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21	
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		
> 8	≤ 15		15	11	10	
> 15	-		14	10	8	
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>					<b>1,428</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>					<b>27,13</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73			
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90			
	Kreisverkehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>					<b>0,7901</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>					<b>21,43</b>	

Zuschläge						M L15	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-	0	1,000
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	2,76 %	1,193
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-		
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16			0	1,000
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33	1	1,180
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-		
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-	0	1,000
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-	0	1,000
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-	0	1,000
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-	D	1,014
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07	0	1,000
<b>Produktsumme</b>						<b>1,428</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						<b>M L15</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	1	0
2010	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	4.080,00		UKR <sub>2009</sub>	11,34		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>4.080,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,78</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	4.080,00		UKR <sub>2009</sub>	11,34		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>4.080,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,78</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L15</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	2	0
2009	0	0	0	0	4	0
2010	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	8.160,00		UKR <sub>2008</sub>	5,05		
UK <sub>2009</sub>	16.230,00		UKR <sub>2009</sub>	10,09		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>24.480,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>5,05</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	8.160,00		UKR <sub>2008</sub>	5,05		
UK <sub>2009</sub>	16.230,00		UKR <sub>2009</sub>	10,09		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>24.480,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>5,05</b>		

<b>Projektdaten</b>						<b>M L16</b>
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	D					
Straßenkategorie	A II					
DTV	9.700 Kfz/24h					
Querschnitt	SQ 14,5					
Längen	Gesamt	5.740 m				
	Freie Strecke	3.828 m				
	Einflussbereiche	0 m				
	Knotenpunkte	1.912 m				
Knotenpunkte	2 planfreie Knotenpunkte					
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 9</b>	<b>Q 11</b>	<b>Q „dreistr.“</b>	<b>Q 21</b>	<b>Q dreistreifig</b>
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		
> 8	≤ 15		15	11	10	<b>11,00</b>
> 15	-		14	10	8	
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,045</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>11,50</b>
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73			
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90			
	Kreisverkehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>1</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>11,50</b>

Zuschläge						M L16	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-		
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	0,30 %	1,045
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-	0	1,000
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16				
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33		
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-	0	1,000
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-		
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-	0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-		
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-		
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07		
<b>Produktsumme</b>						<b>1,045</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>						<b>M L16</b>
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	1	1	0
2009	0	0	1	3	0	0
2010	0	0	0	0	1	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	22.292,00		UKR <sub>2008</sub>	1,64		
UK <sub>2009</sub>	181.925,00		UKR <sub>2009</sub>	13,42		
UK <sub>2010</sub>	4.080,00		UKR <sub>2010</sub>	0,30		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>208.297,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>5,12</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	22.292,00		UKR <sub>2008</sub>	1,64		
UK <sub>2009</sub>	154.214,00		UKR <sub>2009</sub>	11,38		
UK <sub>2010</sub>	4.080,00		UKR <sub>2010</sub>	0,30		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>180.586,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>4,44</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L16</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	1	1	0
2009	0	0	1	3	0	0
2010	0	0	0	0	1	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	22.292,00		UKR <sub>2008</sub>	1,64		
UK <sub>2009</sub>	181.925,00		UKR <sub>2009</sub>	13,42		
UK <sub>2010</sub>	4.080,00		UKR <sub>2010</sub>	0,30		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>208.297,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>5,12</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	22.292,00		UKR <sub>2008</sub>	1,64		
UK <sub>2009</sub>	154.214,00		UKR <sub>2009</sub>	11,38		
UK <sub>2010</sub>	4.080,00		UKR <sub>2010</sub>	0,30		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>180.586,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>4,44</b>		

<b>Projektdaten</b>						<b>M L17</b>
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	D					
Straßenkategorie	A II					
DTV	5.500 Kfz/24h					
Querschnitt	SQ 14,5					
Längen	Gesamt	3.271 m				
	Freie Strecke	2.128 m				
	Einflussbereiche	943 m				
	Knotenpunkte	200 m				
Knotenpunkte	2 plangleiche Knotenpunkte					
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 9</b>	<b>Q 11</b>	<b>Q „dreistr.“</b>	<b>Q 21</b>	<b>Q dreistreifig</b>
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		<b>15,00</b>
> 8	≤ 15		15	11	10	
> 15	-		14	10	8	
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,357</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>20,36</b>
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knoten- punkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73			
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90			
	Kreisverkehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>0,9171</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>18,67</b>

Zuschläge						M L17	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-		
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	2,38 %	1,357
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-	0	1,000
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16				
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33		
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-	0	1,000
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-		
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-	0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-		
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-		
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07		
<b>Produktsumme</b>						<b>1,357</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>						<b>M L17</b>
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	4	0
2009	0	0	0	0	4	0
2010	0	0	0	0	3	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	16.320,00		UKR <sub>2008</sub>	2,65		
UK <sub>2009</sub>	16.320,00		UKR <sub>2009</sub>	2,65		
UK <sub>2010</sub>	12.240,00		UKR <sub>2010</sub>	1,99		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>44.880,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>2,43</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	16.320,00		UKR <sub>2008</sub>	2,65		
UK <sub>2009</sub>	16.320,00		UKR <sub>2009</sub>	2,65		
UK <sub>2010</sub>	12.240,00		UKR <sub>2010</sub>	1,99		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>44.880,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>2,43</b>		

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke und Einflussbereiche						<b>M L17</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	4	0
2009	0	0	0	0	4	0
2010	0	0	0	0	3	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	16.320,00		UKR <sub>2008</sub>	2,65		
UK <sub>2009</sub>	16.320,00		UKR <sub>2009</sub>	2,65		
UK <sub>2010</sub>	12.240,00		UKR <sub>2010</sub>	1,99		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>44.880,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>2,43</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	16.320,00		UKR <sub>2008</sub>	2,65		
UK <sub>2009</sub>	16.320,00		UKR <sub>2009</sub>	2,65		
UK <sub>2010</sub>	12.240,00		UKR <sub>2010</sub>	1,99		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>44.880,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>2,43</b>		

Projektdaten						ML18
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung					
Kreisstrukturtyp	C					
Straßenkategorie	A I					
DTV	19.700 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 15,5					
Längen	Gesamt	2.567 m				
	Freie Strecke	1.531 m				
	Einflussbereiche	445 m				
	Knotenpunkte	591 m				
Knotenpunkte	2 plangleiche Knotenpunkte (LSA $A_F = 0,73$ )					
	1 planfreier Knotenpunkt					
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 9	Q 11	Q „dreistr.“	Q 21	Q dreistreifig
-	≤ 3	46	26			
> 3	≤ 8	34	19	15		
> 8	≤ 15		15	11	10	
> 15	-		14	10	8	<b>10,00</b>
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,186</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>11,86</b>
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>						
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>			
Freie Strecke		variabel	1			
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83			
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73			
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73			
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90			
	Kreisverkehr	0,3	0,90			
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>0,9392</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>11,14</b>

Zuschläge						M L18	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	1	1,051
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-		
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	0,86 %	1,129
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-	0	1,000
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16				
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33		
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-	0	1,000
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-		
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-	0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-		
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-		
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07		
<b>Produktsumme</b>						<b>1,186</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						<b>M L18</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	1	1	0	0
2009	0	0	0	1	0	0
2010	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	145.501,00		UKR <sub>2008</sub>	10,24		
UK <sub>2009</sub>	18.212,00		UKR <sub>2009</sub>	1,28		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>163.713,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,84</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>			<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>			
UK <sub>2008</sub>	117.790,00		UKR <sub>2008</sub>	8,29		
UK <sub>2009</sub>	18.212,00		UKR <sub>2009</sub>	1,28		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>136.002,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,19</b>		

Unfallgeschehen						M L18
Freie Strecke und Einflussbereiche						
Unfallkategorie						
Jahr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6
2008	0	0	1	1	0	0
2009	0	0	0	1	0	0
2010	0	0	0	0	0	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	145.501,00		UKR <sub>2008</sub>	10,24		
UK <sub>2009</sub>	18.212,00		UKR <sub>2009</sub>	1,28		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>163.713,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,84</b>		
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	117.790,00		UKR <sub>2008</sub>	8,29		
UK <sub>2009</sub>	18.212,00		UKR <sub>2009</sub>	1,28		
UK <sub>2010</sub>	0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>136.002,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,19</b>		

<b>Projektdaten</b>						<b>M L19</b>	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	C						
Straßenkategorie	A I						
DTV	19.700 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 15,5						
Längen	Gesamt	1.783 m					
	Freie Strecke	1.077 m					
	Einflussbereiche	0 m					
	Knotenpunkte	706 m					
Knotenpunkte	2 planfreie Knotenpunkte						
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>	
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]					<b>Q dreistreifig</b>
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 9</b>	<b>Q 11</b>	<b>Q „dreistr.“</b>	<b>Q 21</b>		
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11	10		
> 15	-		14	10	8		
						<b>10,00</b>	
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,460</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>24,60</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73				
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90				
	Kreisverkehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>1</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>24,60</b>	

Zuschläge						M L19	
Kriterium	Berechnung $A_{UKR}$ [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21		
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-		
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	1,09 %	1,164
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-	2	2,114
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite $3,25 \leq FSB < 3,50$ m	GW	-	0,16				
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33		
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-	0	1,000
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	$F_G$	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	$F_G$	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-		
	$F_G$	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-	0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-		
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-		
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07		
<b>Produktsumme</b>						<b>2,460</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke						<b>M L19</b>
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	1	0	2	0	0
2009	0	1	0	0	0	0
2010	0	0	0	2	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	163.713,00		UKR <sub>2008</sub>	21,44		
UK <sub>2009</sub>	127.289,00		UKR <sub>2009</sub>	16,44		
UK <sub>2010</sub>	36.424,00		UKR <sub>2010</sub>	4,70		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>327.426,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>14,09</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	136.002,00		UKR <sub>2008</sub>	17,56		
UK <sub>2009</sub>	99.578,00		UKR <sub>2009</sub>	12,86		
UK <sub>2010</sub>	36.424,00		UKR <sub>2010</sub>	4,70		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>272.004,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>11,71</b>		

Unfallgeschehen						M L19
Freie Strecke und Einflussbereiche						
Unfallkategorie						
Jahr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6
2008	0	1	0	2	0	0
2009	0	1	0	0	0	0
2010	0	0	0	2	0	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	163.713,00		UKR <sub>2008</sub>	21,44		
UK <sub>2009</sub>	127.289,00		UKR <sub>2009</sub>	16,44		
UK <sub>2010</sub>	36.424,00		UKR <sub>2010</sub>	4,70		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>327.426,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>14,09</b>		
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen			Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen			
UK <sub>2008</sub>	136.002,00		UKR <sub>2008</sub>	17,56		
UK <sub>2009</sub>	99.578,00		UKR <sub>2009</sub>	12,86		
UK <sub>2010</sub>	36.424,00		UKR <sub>2010</sub>	4,70		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>272.004,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>11,71</b>		

<b>Projektdaten</b>						<b>M L20</b>	
Maßnahme	Landstraße Ortsumgehung						
Kreisstrukturtyp	C						
Straßenkategorie	A I						
DTV	19.700 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 15,5						
Längen	Gesamt	2.550 m					
	Freie Strecke	1.870 m					
	Einflussbereiche	0 m					
	Knotenpunkte	680 m					
Knotenpunkte	2 planfreie Knotenpunkte						
<b>Grundunfallkostenrate</b>						<b>Berechnung</b>	
<b>DTV</b> [Tsd. Kfz/24h]		<b>gUKR<sub>A,F</sub></b> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]					<b>Q dreistreifig</b>
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 9</b>	<b>Q 11</b>	<b>Q „dreistr.“</b>	<b>Q 21</b>		
-	≤ 3	46	26				
> 3	≤ 8	34	19	15			
> 8	≤ 15		15	11	10		
> 15	-		14	10	8		
<b>Zuschläge (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>10,00</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>2,203</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>22,03</b>	
<b>Abminderungsfaktoren Einflussbereiche</b>							
<b>Element</b>		<b>Länge [km]</b>	<b>Abminderungsfaktor A<sub>F</sub> [-]</b>				
Freie Strecke		variabel	1				
Einfluss Ortschaft		0,1	0,83				
Einfluss Knotenpunkt	LSA	0,3	0,73				
	VZ bevorrechtigt	0,3	0,73				
	VZ wartepflichtig	0,3	0,90				
	Kreisverkehr	0,3	0,90				
<b>Abminderungsfaktor A<sub>F,NE</sub></b>						<b>1</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Ne</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>						<b>22,03</b>	

Zuschläge						M L20	
Kriterium	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Wert	Faktor
		Q 9	Q 11	Q "dreistr."	Q 21	Q dreistreifig	
Fehler in Relationstrassierung (FRT) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,135	0,1	0,17	0,06	0	1,000
Unterschreitung Mindestradius [Häufigkeit/km]	GW*A	-	0,07	-	-		
Hügeligkeit (HK) [%]	GW*A	0,006	0,07	0,15	0,025	2,28 %	1,342
Kurvigkeit (KU) [gon/km]	GW*A	-	-	-	0,0025		
Kuppenhalbmesser unterschritten (KHM) [Häufigkeit/km]	GW*A	0,05	-	0,3 (0,6)	-	2	1,642
Fahrbahnbreite FBB > 6,00 m	GW	0,06	-	-	-		
Fahrbahnbreite FBB < 7,75 m	GW	-	-	-	0,2		
Fahrstreifenbreite 3,25 ≤ FSB < 3,50 m	GW	-	0,16				
Fahrstreifenbreite FSB < 3,25 m	GW	-	0,2	0,025		0	1,000
Randstreifenbreite RSB < 0,50 m	GW	-	0,18	-	0,33		
Teilbereich 2-streifig [-]	GW	-	-	0,13	-	0	1,000
Baumreihe auf Bankett [Anteil/Abschnitt] <i>bis 0,4 stetig dann Wert 0,4</i>	GW*A	0,045	0,6	1,0 (3,0)		0	1,000
	F <sub>G</sub>	0,018	0,24	0,4 (1,2)		0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 7 stetig dann Wert 14</i>	GW*A	0,013	-	-	-		
	F <sub>G</sub>	0,182	-	-	-		
Defizite durch punktuelle Gefahrenstellen oder Anschlussknoten [(PGS+Akp*2)/km] <i>bis 5 stetig dann Wert 9</i>	GW*A	-	0,02	-	-		
	F <sub>G</sub>	-	0,18	-	-		
Defizite durch Anschlussknotenpunkte [Akp/km]	GW*A	-	-	0,015	-	0	1,000
Defizite durch punktuelle Gefahrenstelle [PGS/km]	GW*A	-	-	-	0,1		
Kreisstrukturtyp F (sehr ländlich)	GW	0,075	-	-	-		
Kreisstrukturtyp B (sehr verdichtet)	GW	-	0,035	-	-		
Kreisstrukturtyp C/D/E (verdichtet bis ländlich)	GW	-	0,014	-	-		
Anteil Wald Seitenraum [Anteil/Abschnitt]	GW*A	-	0,3	-	0,07		
<b>Produktsumme</b>						<b>2,203</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>						<b>M L20</b>
Freie Strecke						
<b>Unfallkategorie</b>						
<b>Jahr</b>	<b>Kategorie 1</b>	<b>Kategorie 2</b>	<b>Kategorie 3</b>	<b>Kategorie 4</b>	<b>Kategorie 5</b>	<b>Kategorie 6</b>
2008	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	2	3	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	309.214,00		UKR <sub>2010</sub>	23,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>309.214,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>7,67</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	253.792,00		UKR <sub>2010</sub>	18,87		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>253.792,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>6,29</b>		

Unfallgeschehen						M L20
Freie Strecke und Einflussbereiche						
<b>Unfallkategorie</b>						
Jahr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6
2008	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	2	3	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	309.214,00		UKR <sub>2010</sub>	23,00		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>309.214,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>7,67</b>		
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>				<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>		
UK <sub>2008</sub>	0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		
UK <sub>2009</sub>	0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		
UK <sub>2010</sub>	253.792,00		UKR <sub>2010</sub>	18,87		
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>253.792,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>6,29</b>		

## Anlage 2: Beispiele für Sicherheitsbewertungen von Autobahnen

<b>Projektdaten</b>						<b>M A1</b>
Maßnahme	Autobahn Neubau					
Straßenkategorie	A I					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	30.460 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 26					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	6.613 m		6.613 m		
	Freie Strecke	5.755 m		5.631		
	Einflussbereiche	750 m		750 m		
	Knotenpunkte	108 m		231 m		
Knotenpunkte	2 Anschlussstellen					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]</b>		<b>gUKR<sub>A,F</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 28</b>	<b>Q 31</b>	<b>Q 36</b>	<b>Q 43,5</b>	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>3,335</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)] nach Variante 1</b>						<b>20,01</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]</b>		<b>gUKR<sub>A,F</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)]</b>				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 28</b>	<b>Q 31</b>	<b>Q 36</b>	<b>Q 43,5</b>	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,607</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)] nach Variante 2</b>						<b>20,85</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A1	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	<b>34,58</b>	<b>1,311</b>	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	<b>1,22</b>	<b>1,281</b>	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	<b>1</b>	<b>1,300</b>	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	<b>1</b>	<b>1,140</b>	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	<b>1</b>	<b>1,34</b>	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>3,335</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A1	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	<b>34,58</b> <b>1,22</b>	<b>1,422</b>	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	<b>1</b>	<b>1,24</b>	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	<b>1</b>	<b>1,12</b>	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	<b>1</b>	<b>1,320</b>	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>2,607</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke												<b>M A1</b>
<b>Unfallkategorie</b>												
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2					
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
2008	0	1	0	6	8	0	0	2	3	5	8	0
2009	0	0	1	5	1	0	0	0	3	3	11	0
2010	0	1	1	5	11	0	0	1	2	11	18	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>						<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>						
	<b>Richtungs- fahrbahn 1</b>		<b>Richtungs- fahrbahn 2</b>			<b>Richtungs- fahrbahn 1</b>		<b>Richtungs- fahrbahn 2</b>				
UK <sub>2008</sub>	302.548,00		751.090,00		UKR <sub>2008</sub>	9,46		23,99				
UK <sub>2009</sub>	243.768,00		481.344,00		UKR <sub>2009</sub>	7,62		15,38				
UK <sub>2010</sub>	411.436,00		709.034,00		UKR <sub>2010</sub>	12,86		22,65				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>957.752,00</b>		<b>1.941.468,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>9,98</b>		<b>20,67</b>				
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>						<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>						
	<b>Richtungs- fahrbahn 1</b>		<b>Richtungs- fahrbahn 2</b>			<b>Richtungs- fahrbahn 1</b>		<b>Richtungs- fahrbahn 2</b>				
UK <sub>2008</sub>	295.903,00		717.865,00		UKR <sub>2008</sub>	9,25		22,93				
UK <sub>2009</sub>	237.123,00		461.409,00		UKR <sub>2009</sub>	7,41		14,74				
UK <sub>2010</sub>	398.146,00		689.099,00		UKR <sub>2010</sub>	12,44		22,01				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>931.172,00</b>		<b>1.868.373,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>9,70</b>		<b>19,90</b>				

Projektdate						M A2
Maßnahme	Autobahn Ausbau					
Straßenkategorie	A II					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	21.314 Kfz/24h					
Querschnitt	SQ 25					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	2.510 m		2.510 m		
	Freie Strecke	2.510 m		2.510 m		
	Einflussbereiche	0 m		0 m		
	Knotenpunkte	0 m		0 m		
Knotenpunkte	keine					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,706</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>18,95</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,053</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>18,48</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A2	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	12,00	1,108	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	1,00	1,230	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,300	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	1	1,140	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	1	1,340	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>2,706</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A2	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	12,00 1,00	1,12	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,240	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	1	1,120	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	1	1,320	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>2,053</b>	

Unfallgeschehen												M A2
Freie Strecke												
Unfallkategorie												
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2					
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
2008	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2	5	0
2009	0	0	1	1	7	0	0	0	1	0	4	0
2010	0	0	0	1	2	0	0	1	2	1	1	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	34.030,00		73.010,00		UKR <sub>2008</sub>	3,49		7,48				
UK <sub>2009</sub>	176.948,00		137.968,00		UKR <sub>2009</sub>	18,12		14,13				
UK <sub>2010</sub>	34.030,00		383.584,00		UKR <sub>2010</sub>	3,49		39,29				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>245.008,00</b>		<b>594.562,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>8,36</b>		<b>20,30</b>				
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	34.030,00		73.010,00		UKR <sub>2008</sub>	3,49		7,48				
UK <sub>2009</sub>	170.303,00		131.323,00		UKR <sub>2009</sub>	17,44		13,45				
UK <sub>2010</sub>	34.030,00		363.649,00		UKR <sub>2010</sub>	3,49		37,25				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>238.363,00</b>		<b>567.982,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>8,14</b>		<b>19,39</b>				

Projektdaten						M A3
Maßnahme	Autobahnähnliche Straße Neubau					
Straßenkategorie	A II					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	23.287 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 26					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	2.073 m		2.073 m		
	Freie Strecke	1.378 m		988 m		
	Einflussbereiche	275 m		475 m		
	Knotenpunkte	420 m		610 m		
Knotenpunkte	1 Anschlussstelle					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>3,364</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>23,55</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>3,111</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>28,00</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A3	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	57,32	1,516	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	2,16	1,498	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,300	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	1	1,140	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	0	1,000	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>3,364</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A3	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	57,32 2,16	2,240	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,240	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	1	1,120	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	0	1,000	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>3,111</b>	

<b>Unfallgeschehen</b>												<b>M A3</b>	
Freie Strecke													
<b>Unfallkategorie</b>													
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2						
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	
2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>						<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>							
	<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>			<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>					
UK <sub>2008</sub>	0,00		0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		0,00					
UK <sub>2009</sub>	0,00		4.950,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		0,84					
UK <sub>2010</sub>	0,00		38.980,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		6,65					
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	0,00		43.930,00		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	0,00		2,50					
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>						<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>							
	<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>			<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>					
UK <sub>2008</sub>	0,00		0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		0,00					
UK <sub>2009</sub>	0,00		4.950,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		0,84					
UK <sub>2010</sub>	0,00		38.980,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		6,65					
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	0,00		43.930,00		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	0,00		2,50					

Projektdate						M A4
Maßnahme	Autobahnähnliche Straße Neubau					
Straßenkategorie	A II					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	23.287 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 26					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	2.880 m		2.073 m		
	Freie Strecke	654 m		650 m		
	Einflussbereiche	680 m		1.113 m		
	Knotenpunkte	1.546 m		1.117 m		
Knotenpunkte	3 Anschlussstellen					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>3,699</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)] nach Variante 1</b>						<b>25,89</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>3,634</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)] nach Variante 2</b>						<b>32,70</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A4	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	58,79	1,529	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	2,75	1,632	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,300	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	1	1,140	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	0	1,000	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>3,699</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A4	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	58,80 2,75	2,616	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,240	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	1	1,120	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	0	1,000	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>3,634</b>	

Unfallgeschehen												M A4
Freie Strecke												
Unfallkategorie												
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2					
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
2010	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	0,00		0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		0,00				
UK <sub>2009</sub>	0,00		123.118,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		44,57				
UK <sub>2010</sub>	9.900,00		236.336,00		UKR <sub>2010</sub>	3,56		85,56				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>9.900,00</b>		<b>359.454,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1,19</b>		<b>43,38</b>				
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	0,00		0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		0,00				
UK <sub>2009</sub>	0,00		116.473,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		42,17				
UK <sub>2010</sub>	9.900,00		223.046,00		UKR <sub>2010</sub>	3,56		80,75				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>9.900,00</b>		<b>339.519,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1,19</b>		<b>40,97</b>				

Projektdaten						M A5
Maßnahme	Autobahnähnliche Straße Neubau					
Straßenkategorie	A II					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	23.287 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 26					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	2.570 m		2.570 m		
	Freie Strecke	1.089 m		1.073 m		
	Einflussbereiche	750 m		750 m		
	Knotenpunkte	731 m		747 m		
Knotenpunkte	1 Anschlussstelle					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,987</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>20,91</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,050</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>18,45</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A5	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	88,03	1,793	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	0,54	1,124	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,300	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	1	1,140	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	0	1,000	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>2,987</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A5	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	88,03 0,54	1,476	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,240	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	1	1,120	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	0	1,000	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>2,050</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke												M A5
<b>Unfallkategorie</b>												
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2					
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
2008	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	3	0
2009	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0
2010	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>						<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>						
	<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>			<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>				
UK <sub>2008</sub>	9.900,00		133.018,00		UKR <sub>2008</sub>	2,14		29,16				
UK <sub>2009</sub>	9.900,00		9.900,00		UKR <sub>2009</sub>	2,14		2,17				
UK <sub>2010</sub>	24.750,00		0,00		UKR <sub>2010</sub>	5,35		0,00				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>44.550,00</b>		<b>142.918,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,21</b>		<b>10,44</b>				
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>						<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>						
	<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>			<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>				
UK <sub>2008</sub>	9.900,00		126.373,00		UKR <sub>2008</sub>	2,14		27,71				
UK <sub>2009</sub>	9.900,00		9.900,00		UKR <sub>2009</sub>	2,14		2,17				
UK <sub>2010</sub>	24.750,00		0,00		UKR <sub>2010</sub>	5,35		0,00				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>44.550,00</b>		<b>136.273,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,21</b>		<b>9,96</b>				

Projektdate						M A6
Maßnahme	Autobahn Ausbau					
Straßenkategorie	A I					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	29.300 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 35,5					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	6.191 m		6.191 m		
	Freie Strecke	4.200 m		4.224 m		
	Einflussbereiche	1.500 m		1.225 m		
	Knotenpunkte	491 m		742 m		
Knotenpunkte	2 Anschlussstellen					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,187</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>11,87</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,127</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>12,39</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A6	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	10,10	1,019	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	1,20	1,120	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,020	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02	0	1,000	
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	1	1,020	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04	0	1,000	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>1,187</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A6	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	10,10 1,20	1,073	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,030	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03	0	1,000	
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	1	1,020	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045	0	1,000	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>1,127</b>	

Unfallgeschehen												M A6
Freie Strecke												
Unfallkategorie												
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2					
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
2008	0	0	3	4	35	0	0	0	7	0	26	0
2009	0	0	0	1	38	0	0	4	0	0	44	0
2010	1	0	5	2	51	2	1	0	13	0	62	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	689.716,00		1.108.574,00		UKR <sub>2008</sub>	30,54		49,36				
UK <sub>2009</sub>	212.230,00		777.728,00		UKR <sub>2009</sub>	9,40		34,63				
UK <sub>2010</sub>	1.164.732,00		2.266.648,00		UKR <sub>2010</sub>	51,57		100,93				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>2.066.678,00</b>		<b>4.152.950,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>30,50</b>		<b>61,64</b>				
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	604.339,00		909.361,00		UKR <sub>2008</sub>	26,76		40,49				
UK <sub>2009</sub>	212.230,00		663.892,00		UKR <sub>2009</sub>	9,40		29,56				
UK <sub>2010</sub>	993.978,00		1.868.222,00		UKR <sub>2010</sub>	44,01		83,19				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>1.810.547,00</b>		<b>3.441.475,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>26,72</b>		<b>51,08</b>				

<b>Projektdaten</b>						<b>M A7</b>
Maßnahme	Autobahn Ausbau					
Straßenkategorie	A I					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	29.300 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 35,5					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	4.069 m		4.069 m		
	Freie Strecke	1.912 m		2.336 m		
	Einflussbereiche	750 m		750 m		
	Knotenpunkte	1.407 m		983 m		
Knotenpunkte	2 Anschlussstellen					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]</b>		<b>gUKR<sub>A,F</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 28</b>	<b>Q 31</b>	<b>Q 36</b>	<b>Q 43,5</b>	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,139</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>11,39</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]</b>		<b>gUKR<sub>A,F</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 28</b>	<b>Q 31</b>	<b>Q 36</b>	<b>Q 43,5</b>	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,089</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>11,98</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A7	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung $A_{UKR}$ [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	7,74	1,015	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	0,79	1,079	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,020	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02	0	1,000	
Betrieb	$v_{zul}$ = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	1	1,020	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04	0	1,000	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>1,139</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A7	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung $A_{UKR}$ [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	7,74 0,79	1,037	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,030	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03	0	1,000	
Betrieb	$v_{zul}$ = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	1	1,020	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045	0	1,000	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>1,089</b>	

Unfallgeschehen												M A7	
Freie Strecke													
Unfallkategorie													
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2						
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	
2008	Keine Unfalldaten						Keine Unfalldaten						
2009	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	7	0	
2010	0	1	1	0	4	0	0	0	0	0	6	0	
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen							
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2					
UK <sub>2008</sub>	-		-		UKR <sub>2008</sub>	-		-					
UK <sub>2009</sub>	289.864,00		34.650,00		UKR <sub>2009</sub>	23,21		3,39					
UK <sub>2010</sub>	299.764,00		29.700,00		UKR <sub>2010</sub>	24,00		2,90					
UK <sub>2009-2010</sub>	589.628,00		64.350,00		UKR <sub>2009-2010</sub>	23,60		3,15					
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen							
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2					
UK <sub>2008</sub>	-		-		UKR <sub>2008</sub>	-		-					
UK <sub>2009</sub>	232.946,00		34.650,00		UKR <sub>2009</sub>	18,65		3,39					
UK <sub>2010</sub>	242.846,00		29.700,00		UKR <sub>2010</sub>	19,44		2,90					
UK <sub>2009-2010</sub>	475.792,00		64.350,00		UKR <sub>2009-2010</sub>	19,05		3,15					

Projektdate						M A8
Maßnahme	Autobahn Ausbau					
Straßenkategorie	A I					
Lage	Innerhalb Ballungsraum					
DTV	55.000 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 36					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	12.959 m		12.959 m		
	Freie Strecke	3.979 m		4.445 m		
	Einflussbereiche	2.210 m		3.055 m		
	Knotenpunkte	6.770 m		5.459 m		
Knotenpunkte	4 Anschlussstellen					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,140</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>11,40</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]				
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,109</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>12,20</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A8	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	11,34	1,022	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	0,52	1,052	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,020	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02	0	1,000	
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	1	1,020	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04	1	1,040	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>1,140</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A8	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	11,34 0,52	1,036	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,030	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03	0	1,000	
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	1	1,020	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045	1	1,050	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>1,109</b>	

Unfallgeschehen												M A8
Freie Strecke												
Unfallkategorie												
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2					
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
2008	0	0	2	0	7	0	0	0	1	0	9	0
2009	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	6	0
2010	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	314.614,00		184.532,00		UKR <sub>2008</sub>	7,88		4,14				
UK <sub>2009</sub>	64.350,00		29.700,00		UKR <sub>2009</sub>	1,61		0,67				
UK <sub>2010</sub>	39.600,00		0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,99		0,00				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>418.564,00</b>		<b>214.232,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,49</b>		<b>1,60</b>				
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	257.696,00		156.073,00		UKR <sub>2008</sub>	6,45		3,50				
UK <sub>2009</sub>	64.350,00		29.700,00		UKR <sub>2009</sub>	1,61		0,67				
UK <sub>2010</sub>	39.600,00		0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,99		0,00				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>361.646,00</b>		<b>185.773,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>3,02</b>		<b>1,39</b>				

<b>Projektdaten</b>						<b>M A9</b>
Maßnahme	Autobahn Neubau					
Straßenkategorie	A I					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	24.800 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 29,5					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	3.729 m		3.729 m		
	Freie Strecke	1.889 m		1.907 m		
	Einflussbereiche	750 m		750 m		
	Knotenpunkte	1.090 m		1.072 m		
Knotenpunkte	3 Anschlussstellen					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]</b>		<b>gUKR<sub>A,F</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 28</b>	<b>Q 31</b>	<b>Q 36</b>	<b>Q 43,5</b>	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,115</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>14,81</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]</b>		<b>gUKR<sub>A,F</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 28</b>	<b>Q 31</b>	<b>Q 36</b>	<b>Q 43,5</b>	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,991</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>15,92</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A9	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	<b>18,67</b>	<b>1,013</b>	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	<b>2,23</b>	<b>1,267</b>	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	<b>1</b>	<b>1,600</b>	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	<b>1</b>	<b>1,030</b>	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>2,115</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A9	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	<b>18,67</b> <b>2,23</b>	<b>1,208</b>	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	<b>1</b>	<b>1,600</b>	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	<b>1</b>	<b>1,030</b>	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4	<b>0</b>	<b>1,000</b>	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>1,991</b>	

<b>Unfallgeschehen</b> Freie Strecke												<b>M A9</b>	
<b>Unfallkategorie</b>													
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2						
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	
2008	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0
2009	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
2010	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0
<b>Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen</b>						<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen</b>							
	<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>			<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>					
UK <sub>2008</sub>	14.850,00		14.850,00		UKR <sub>2008</sub>	1,74		1,72					
UK <sub>2009</sub>	4.950,00		4.950,00		UKR <sub>2009</sub>	0,58		0,57					
UK <sub>2010</sub>	4.950,00		24.750,00		UKR <sub>2010</sub>	0,58		2,87					
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>24.750,00</b>		<b>44.550,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,96</b>		<b>1,72</b>					
<b>Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen</b>						<b>Unfallkostenraten [€/(10<sup>3</sup>Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen</b>							
	<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>			<b>Richtungsfahrbahn 1</b>		<b>Richtungsfahrbahn 2</b>					
UK <sub>2008</sub>	14.850,00		14.850,00		UKR <sub>2008</sub>	1,74		1,72					
UK <sub>2009</sub>	4.950,00		4.950,00		UKR <sub>2009</sub>	0,58		0,57					
UK <sub>2010</sub>	4.950,00		24.750,00		UKR <sub>2010</sub>	0,58		2,87					
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>24.750,00</b>		<b>44.550,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>0,96</b>		<b>1,72</b>					

Projektdate						M A10	
Maßnahme	Autobahn Neubau						
Straßenkategorie	A I						
Lage	Außerhalb Ballungsraum						
DTV	19.300 Kfz/24h						
Querschnitt	RQ 29,5						
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			
	Gesamt	1.290 m		1.290 m			
	Freie Strecke	380 m		202 m			
	Einflussbereiche	275 m		475 m			
	Knotenpunkte	635 m		613 m			
Knotenpunkte	1 Anschlussstelle						
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>	
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]					
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5		Q 31
-	≤ 15	7	7*				7,00
> 15	≤ 30	6*	7				
> 30	≤ 50		6*	10	8*		
> 50	-			9*	7		
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,063</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)] nach Variante 1</b>						<b>14,44</b>	
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>	
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz * km)]					
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5		Q 31
-	≤ 15	9	8*				8,00
> 15	≤ 30	8*	7				
> 30	≤ 50		7*	11	8*		
> 50	-			10*	7		
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,065</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz * km)] nach Variante 2</b>						<b>16,52</b>	

Zuschläge nach Variante 1								M A10	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	26,50	1,019	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	1,91	1,229	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,600	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02	0	1,000	
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	1	1,030	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04	0	1,000	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>2,063</b>	

Zuschläge nach Variante 2								M A10	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	26,50 1,91	1,253	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,600	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03	0	1,000	
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	1	1,030	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045	0	1,000	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>2,065</b>	

Unfallgeschehen												M A10
Freie Strecke												
Unfallkategorie												
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2					
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	0,00		0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		0,00				
UK <sub>2009</sub>	0,00		4.950,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		0,84				
UK <sub>2010</sub>	0,00		38.980,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		6,65				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	0,00		43.930,00		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	0,00		2,50				
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	0,00		0,00		UKR <sub>2008</sub>	0,00		0,00				
UK <sub>2009</sub>	0,00		0,00		UKR <sub>2009</sub>	0,00		0,00				
UK <sub>2010</sub>	0,00		0,00		UKR <sub>2010</sub>	0,00		0,00				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	0,00		0,00		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	0,00		0,00				

<b>Projektdaten</b>						<b>M A11</b>
Maßnahme	Autobahn Neubau					
Straßenkategorie	A I					
Lage	Außerhalb Ballungsraum					
DTV	19.300 Kfz/24h					
Querschnitt	RQ 29,5					
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2		
	Gesamt	7.002 m		7.002 m		
	Freie Strecke	6.489 m		6.679 m		
	Einflussbereiche	475 m		275 m		
	Knotenpunkte	38 m		48 m		
Knotenpunkte	1 Anschlussstellen					
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]</b>		<b>gUKR<sub>A,F</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 28</b>	<b>Q 31</b>	<b>Q 36</b>	<b>Q 43,5</b>	
-	≤ 15	7	7*			
> 15	≤ 30	6*	7			
> 30	≤ 50		6*	10	8*	
> 50	-			9*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,158</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>15,11</b>
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>
<b>DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]</b>		<b>gUKR<sub>A,F</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)]</b>				
<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Q 28</b>	<b>Q 31</b>	<b>Q 36</b>	<b>Q 43,5</b>	
-	≤ 15	9	8*			
> 15	≤ 30	8*	7			
> 30	≤ 50		7*	11	8*	
> 50	-			10*	7	
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,138</b>
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup> Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>17,11</b>

Zuschläge nach Variante 1								M A11	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung $A_{UKR}$ [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	24,87	1,017	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	2,39	1,287	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,600	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02	0	1,000	
Betrieb	$v_{zul}$ = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	1	1,030	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04	0	1,000	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>2,158</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A11	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung $A_{UKR}$ [-]	Höhe GW [-]				Q 36		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	24,87 2,39	1,298	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,600	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03	0	1,000	
Betrieb	$v_{zul}$ = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	1	1,030	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045	0	1,000	
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4	0	1,000	
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>2,138</b>	

Unfallgeschehen												M A11
Freie Strecke												
Unfallkategorie												
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2					
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6
2008	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	4	0
2009	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0	4	0
2010	0	0	2	0	5	0	0	0	1	0	5	0
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	9.900,00		163.654,00		UKR <sub>2008</sub>	0,43		6,96				
UK <sub>2009</sub>	168.604,00		19.800,00		UKR <sub>2009</sub>	7,38		0,84				
UK <sub>2010</sub>	312.458,00		168.604,00		UKR <sub>2010</sub>	13,67		7,17				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>490.962,00</b>		<b>352.058,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>7,16</b>		<b>4,99</b>				
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen						
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2				
UK <sub>2008</sub>	9.900,00		131.323,00		UKR <sub>2008</sub>	0,43		5,58				
UK <sub>2009</sub>	136.273,00		19.800,00		UKR <sub>2009</sub>	5,96		0,84				
UK <sub>2010</sub>	247.796,00		136.273,00		UKR <sub>2010</sub>	10,84		2,90				
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>393.969,00</b>		<b>287.396,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>5,75</b>		<b>4,07</b>				

Projektdate						M A12	
Maßnahme	Autobahn Neubau						
Straßenkategorie	A II						
Lage	Außerhalb Ballungsraum						
DTV	22.500 Kfz/24h						
Querschnitt	SQ 27						
Längen		Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			
	Gesamt	4.915 m		4.915 m			
	Freie Strecke	2.170 m		3.025			
	Einflussbereiche	935m		750 m			
	Knotenpunkte	1.810 m		1.140 m			
Knotenpunkte	2 Anschlussstellen						
<b>Grundunfallkostenraten Variante 1</b>						<b>Berechnung</b>	
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]					
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5		Q 28
-	≤ 15	7	7*				7,00
> 15	≤ 30	6*	7				
> 30	≤ 50		6*	10	8*		
> 50	-			9*	7		
<b>Zuschläge nach Variante 1 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>2,396</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)] nach Variante 1</b>						<b>16,77</b>	
<b>Grundunfallkostenraten Variante 2</b>						<b>Berechnung</b>	
DTV/Richtung [Tsd. Kfz/24h]		gUKR <sub>A,F</sub> [€/ (10 <sup>3</sup> Kfz*km)]					
von	bis	Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5		Q 28
-	≤ 15	9	8*				9,00
> 15	≤ 30	8*	7				
> 30	≤ 50		7*	11	8*		
> 50	-			10*	7		
<b>Zuschläge nach Variante 2 (Übertrag Produktsumme, siehe folgende Seite)</b>						<b>1,839</b>	
<b>Unfallkostenrate UKR<sub>Strecke</sub> [€/ (10<sup>3</sup>Kfz*km)] nach Variante 2</b>						<b>16,55</b>	

Zuschläge nach Variante 1								M A12	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit [gon/km]	GW*A	0,009	0,0007	0,0019	0,0019	11,58	1,104	
	Hügeligkeit [%]	GW*A	0,23	0,12	0,10	0,10	1,07	1,246	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,3	0,6	0,02	0,02	1	1,300	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,14	0,082	0,45	0,45	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,08	0,04	0,02	0,02	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,02			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,34	0,03	0,02	0,02	1	1,34	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,04	0,04			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	1,3	1,3			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 1)</b>								<b>2,396</b>	
Zuschläge nach Variante 2								M A12	
Kriterium	Beschreibung des Merkmals	Berechnung A <sub>UKR</sub> [-]	Höhe GW [-]				Q 28		
			Q 28	Q 31	Q 36	Q 43,5	Wert	Faktor	
Eigenschaften der Strecke	Kurvigkeit*Hügeligkeit [gon/km]*[%]	GW*A	0,01	0,005	0,006	0,0065	11,58 1,07	1,124	
	Abschnitt außerhalb von Ballungsraum	GW	0,24	0,6	0,03	0,03	1	1,24	
Querschnitt	zu schmaler Seitenstreifen (B < 2,25 m)	GW	0,12	0,08	0,39	0,38	0	1,000	
	zu schmaler Randstreifen (B < 0,50 m)	GW	0,07	0,04	0,02	0,03	0	1,000	
	zu breiter Randstreifen (B > 0,75 m)	GW			0,02	0,03			
Betrieb	v <sub>zul</sub> = freigegeben	GW	0,32	0,03	0,02	0,03	1	1,320	
	Schwerverkehrsanteil > 15 %	GW			0,05	0,045			
Trassierung	Entwässerungsschwache Zonen [Anteil/Abschnitt]	GW*A		0,4	0,3	0,4			
<b>Produktsumme (Zuschläge nach Variante 2)</b>								<b>1,839</b>	

Unfallgeschehen												M A12	
Freie Strecke													
Unfallkategorie													
Jahr	Richtungsfahrbahn 1						Richtungsfahrbahn 2						
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	
2008	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	
2009	0	0	2	0	5	0	0	0	0	0	5	0	
2010	0	0	0	0	8	0	0	1	1	0	13	0	
Unfallkosten [€] mit angepassten Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit angepassten Kostensätzen							
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2					
UK <sub>2008</sub>	9.900,00		14.850,00		UKR <sub>2008</sub>	1,11		1,20					
UK <sub>2009</sub>	312.458,00		24.750,00		UKR <sub>2009</sub>	35,07		1,99					
UK <sub>2010</sub>	39.600,00		352.058,00		UKR <sub>2010</sub>	4,44		28,34					
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>361.958,00</b>		<b>391.658,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>13,54</b>		<b>10,51</b>					
Unfallkosten [€] mit pauschalen Kostensätzen						Unfallkostenraten [€/(10 <sup>3</sup> Kfz*km)] mit pauschalen Kostensätzen							
	Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2			Richtungsfahrbahn 1		Richtungsfahrbahn 2					
UK <sub>2008</sub>	9.900,00		14.850,00		UKR <sub>2008</sub>	1,11		1,20					
UK <sub>2009</sub>	247.796,00		24.750,00		UKR <sub>2009</sub>	27,81		1,99					
UK <sub>2010</sub>	39.600,00		287.396,00		UKR <sub>2010</sub>	4,44		23,14					
<b>UK<sub>2008-2010</sub></b>	<b>297.296,00</b>		<b>326.996,00</b>		<b>UKR<sub>2008-2010</sub></b>	<b>11,12</b>		<b>8,78</b>					

### Anlage 3: Beispiele für Sicherheitsbewertungen von Knotenpunkten

Mit angepassten Kostensätzen

VZ-geregelte Kreuzungen - außerorts -					2
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>			
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="9.000"/>		DTV KN <input type="text" value="13.000"/>	
		DTV NS <input type="text" value="4.000"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="44,44"/> %	
		Lage: Fahrbahnteiler in beiden NS		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten					
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]		
1995	1996	-	2		39
	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie	1995	1	4	13	18
	1996	2	3	16	21
	-	0	0	0	0
Summe		3	7	29	39
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	103.196		309.588	32,62	
U(LV) - Kat 3	103.196		722.372	76,12	
U(S) - Kat 4-6	5.056		146.624	15,45	
Summe			392.861	124,19	
Berechnung URK nach dem Modell					
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR}=k_i * DTV^{f_i}$
UKR(P)	0,163		3,388		17,0
UKR(SS)	-0,341		27,388		
UKR(LS)	-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		2,14	2,14	67,54	
Lage Kurvenbereich		0,03	0,00		
Fahrbahnteiler in NS		0,27	0,27		

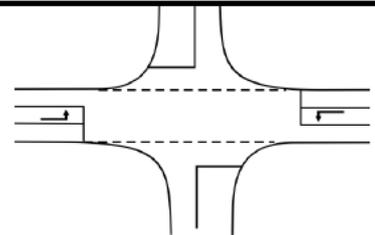
VZ-geregelte Kreuzungen - außerorts -					3	
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 4.315 DTV KN 5.811				
		DTV NS 1.496 Anteil NS an HS 34,67 %				
		Lage: Fahrbahnteiler in beiden NS ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>				
		Lage Kurvenbereich ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
1997	1998	1999	3		18	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		1997	0	2	1	3
		1998	3	2	3	8
		1999	0	4	3	7
		Summe	3	8	7	18
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			309.588	48,65
U(LV) - Kat 3		103.196			825.568	129,74
U(S) - Kat 4-6		5.056			35.392	5,56
		Summe			390.183	183,96
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f	Faktor k		$E_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$	
UKR(P)		0,163	3,388		15,3	
UKR(SS)		-0,341	27,388			
UKR(LS)		-	-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		1,87		1,87	44,06	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Fahrbahnteiler in NS		0,27		0,00		

VZ-geregelte Kreuzungen - außerorts -					4	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="6.437"/>		DTV KN <input type="text" value="9.692"/>		
		DTV NS <input type="text" value="3.255"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="50,57"/> %		
		Lage: Fahrbahnteiler in beiden NS		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
1997	1998	1999	3		24	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		1997	1	3	6	10
		1998	2	2	0	4
		1999	2	3	5	10
		Summe	5	8	11	24
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			515.980	48,62
U(LV) - Kat 3		103.196			825.568	77,79
U(S) - Kat 4-6		5.056			55.616	5,24
		Summe			465.721	131,65
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$	
UKR(P)		0,163	3,388		16,3	
UKR(SS)		-0,341	27,388			
UKR(LS)		-	-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		2,29		2,29	53,67	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Fahrbahnteiler in NS		0,27		0,00		

VZ-geregelte Kreuzungen - außerorts -					5	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="3.001"/>		DTV KN <input type="text" value="6.440"/>		
		DTV NS <input type="text" value="3.439"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="114,60"/> %		
		Lage: Fahrbahnteiler in beiden NS		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2002	2003	2004	3		9	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2002	2	0	1	3
		2003	1	1	2	4
		2004	0	1	1	2
		Summe	3	2	4	9
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			309.588	43,90
U(LV) - Kat 3		103.196			206.392	29,27
U(S) - Kat 4-6		5.056			20.224	2,87
		Summe			178.735	76,04
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f	Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$	
UKR(P)		0,163	3,388		15,5	
UKR(SS)		-0,341	27,388			
UKR(LS)		-	-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		3,49		3,49	69,78	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Fahrbahnteiler in NS		0,27		0,00		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					6	
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 4.277 DTV KN 4.992		Anteil NS an HS 33,43 %		
		DTV NS 1.430				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m > 300 m		x		
		Lage Kurvenbereich ja nein		x		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja nein		x		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja nein		x		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
1996	1997	1998	3		7	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		1996	0	2	1	3
		1997	1	1	0	2
		1998	0	1	1	2
		Summe	1	4	2	7
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			103.196	18,88
U(LV) - Kat 3		103.196			412.784	75,52
U(S) - Kat 4-6		5.056			10.112	1,85
		Summe			175.364	96,24
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR}=k_i \cdot DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		10,3
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS		1,39		1,39		38,33
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,00		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,22		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						7
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 9.672 DTV KN 11.715				
		DTV NS 4.086 Anteil NS an HS 42,25 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m > 300 m		x		
		Lage Kurvenbereich ja nein		x		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja nein		x		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2001	2002	2003	3		19	
	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
Unfallkategorie	2001	0	3	2	5	
	2002	3	3	5	11	
	2003	1	0	2	3	
Summe		4	6	9	19	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	103.196			412.784	32,18	
U(LV) - Kat 3	103.196			619.176	48,27	
U(S) - Kat 4-6	5.056			45.504	3,55	
Summe				359.155	83,99	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f	Faktor k		$\xi_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$		
UKR(P)	0,0177	8,106		10,6		
UKR(SS)	0,135	0,293				
UKR(LS)	-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Anteil NS am HS		1,58	1,58	52,07		
Lage Kurvenbereich		0,03	0,00			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23	0,23			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22	0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,27			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					8																												
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>																															
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 11.423																															
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>																										
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>																										
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>																										
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																	
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																												
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																														
2007	2008	2009	3		5																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Jahre</td> <td>2007</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2007	1	2	0	3	2008	0	0	0	0	2009	1	1	0	2	Summe		2	3	0	5
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																												
Jahre	2007	1	2	0	3																												
	2008	0	0	0	0																												
	2009	1	1	0	2																												
Summe		2	3	0	5																												
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
U(SP) - Kat 1+2		55.499		110.998	8,87																												
U(LV) - Kat 3		55.499		166.497	13,31																												
U(S) - Kat 4-6		5.056		0	0,00																												
				Summe	92.498	22,19																											
Berechnung URK nach dem Modell																																	
		Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$																											
UKR(P)		-0,194		57,934																													
UKR(SS)		-0,3		27,065																													
UKR(LS)		-		-																													
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]																											
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00																													
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22																													
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00																													
						13,54																											

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					9		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 11.423					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2010	2011	2012	3		10		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2010	0	1	3	4	
		2011	0	1	0	1	
		2012	0	1	4	5	
		Summe	0	3	7	10	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	55.499			166.497	13,31		
U(S) - Kat 4-6	5.056			35.392	2,83		
				Summe	67.296	16,14	
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		11,1		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,00	13,54			
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,22				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					10		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 5.018					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2010	2011	2012	3		6		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2010	0	0	1	1	
		2011	1	0	3	4	
		2012	1	0	0	1	
		Summe	2	0	4	6	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			110.998	20,20		
U(LV) - Kat 3	55.499			0	0,00		
U(S) - Kat 4-6	5.056			20.224	3,68		
				Summe	43.741	23,88	
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)	-0,194		57,934				
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	16,10		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					11	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="14.589"/>		DTV KN <input type="text" value="16.416"/>		
		DTV NS <input type="text" value="3.654"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="25,05"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input checked="" type="checkbox"/> > 300 m <input type="checkbox"/>		
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		6	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2006	0	0	1	1
		2007	0	1	1	2
		2008	0	2	1	3
		Summe	0	3	3	6
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			0	0,00
U(LV) - Kat 3		103.196			309.588	17,22
U(S) - Kat 4-6		5.056			15.168	0,84
		Summe			108.252	18,07
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		28,82
Anteil NS am HS		1,19		1,19		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					12	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="16.860"/>		DTV KN <input type="text" value="18.166"/>		
		DTV NS <input type="text" value="2.611"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="15,49"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input checked="" type="checkbox"/> > 300 m <input type="checkbox"/>		
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		7	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	1	1	0	2
		2010	1	0	2	3
		2011	0	0	2	2
		Summe	2	1	4	7
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			206.392	10,38
U(LV) - Kat 3		103.196			103.196	5,19
U(S) - Kat 4-6		5.056			20.224	1,02
		Summe			109.937	16,58
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		25,12
Anteil NS am HS		0,90		0,90		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					13	
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text"/> 13.208		DTV KN <input type="text"/> 14.277		
		DTV NS <input type="text"/> 2.137		Anteil NS an HS <input type="text"/> 16,18 %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>	x
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>	x
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel	ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.	ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		7	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2006	0	2	0	2
		2007	1	0	0	1
		2008	1	2	1	4
		Summe	2	4	1	7
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			206.392	13,20
U(LV) - Kat 3		103.196			412.784	26,41
U(S) - Kat 4-6		5.056			5.056	0,32
		Summe			208.077	39,93
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		10,7
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS		0,92		0,92		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		32,07

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						14
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 11.718 DTV KN 13.816		Anteil NS an HS 35,80 %		
		DTV NS 4.195				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m 0 > 300 m x				
		Lage Kurvenbereich ja 0 nein x				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein 0				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein 0				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		5	
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
	2009	0	1	0	1	
	2010	0	1	0	1	
	2011	0	2	1	3	
	Summe	0	4	1	5	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	103.196			0	0,00	
U(LV) - Kat 3	103.196			412.784	27,29	
U(S) - Kat 4-6	5.056			5.056	0,33	
	Summe			139.280	27,62	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,7	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		1,44		1,44	40,66	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						15
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="4.836"/>		DTV KN <input type="text" value="7.480"/>		
		DTV NS <input type="text" value="5.287"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="109,33"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>	x
		Lage Kurvenbereich		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		10	
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
	2006	1	1	0	2	
	2007	1	3	2	6	
	2008	0	2	0	2	
	Summe	2	6	2	10	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	103.196			206.392	25,20	
U(LV) - Kat 3	103.196			619.176	75,60	
U(S) - Kat 4-6	5.056			10.112	1,23	
	Summe			278.560	102,04	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,5	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		2,58	2,58		60,37	
Lage Kurvenbereich		0,03	0,03			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23	0,23			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22	0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,27			

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						16
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 6.014 DTV KN 8.698				
		DTV NS 5.369 Anteil NS an HS 89,28 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m 0 > 300 m x				
		Lage Kurvenbereich ja x nein 0				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein 0				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein 0				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		9	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	0	0	0	0
		2010	0	0	6	6
		2011	0	2	1	3
		Summe	0	2	7	9
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			0	0,00
U(LV) - Kat 3		103.196			206.392	21,67
U(S) - Kat 4-6		5.056			35.392	3,72
		Summe			80.595	25,39
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		56,32
Anteil NS am HS		2,33		2,33		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,03		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						17
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 6.747 DTV KN 8.288				
		DTV NS 3.082 Anteil NS an HS 45,68 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m x > 300 m				
		Lage Kurvenbereich ja x nein				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja nein x				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja nein x				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		9	
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
	2006	0	3	3	6	
	2007	1	1	0	2	
	2008	0	0	1	1	
	Summe	1	4	4	9	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	103.196			103.196	11,37	
U(LV) - Kat 3	103.196			412.784	45,48	
U(S) - Kat 4-6	5.056			20.224	2,23	
	Summe			178.735	59,08	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,5	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS	1,64		1,64		34,87	
Lage Kurvenbereich	0,03		0,03			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel	0,23		0,00			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.	0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00			

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					18
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>			
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="4.053"/>		DTV KN <input type="text" value="5.209"/>	
		DTV NS <input type="text" value="2.312"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="57,04"/> %	
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input checked="" type="checkbox"/> > 300 m <input type="checkbox"/>	
		Lage Kurvenbereich		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten					
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]		
2009	2010	2011	3		2
	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie	2009	0	0	0	0
	2010	0	0	1	1
	2011	0	1	0	1
Summe		0	1	1	2
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2	103.196			0	0,00
U(LV) - Kat 3	103.196			103.196	18,09
U(S) - Kat 4-6	5.056			5.056	0,89
Summe				36.084	18,98
Berechnung URK nach dem Modell					
	Faktor f		Faktor k		$\xi_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$
UKR(P)	0,0177		8,106		10,4
UKR(SS)	0,135		0,293		
UKR(LS)	-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS		1,85		1,85	37,06
Lage Kurvenbereich		0,03		0,03	
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,00	
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,22	
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00	

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						19	
		Knotenpunkt: HS - NS -					
		Verkehrsdaten: DTV HS 10.000 DTV KN 13.000		Anteil NS an HS 60,00 %			
		DTV NS 6.000					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	x	> 300 m	
		Lage Kurvenbereich		ja		nein	x
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja	x	nein			
Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja	x	nein			
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2006	2007	2008	3		9		
Unfallkategorie		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
		2006	0	3	0	3	
		2007	0	4	1	5	
		2008	0	0	1	1	
		Summe	0	7	2	9	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2		103.196			0	0,00	
U(LV) - Kat 3		103.196			722.372	50,75	
U(S) - Kat 4-6		5.056			10.112	0,71	
		Summe			244.161	51,46	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$	
UKR(P)		0,0177		8,106		10,6	
UKR(SS)		0,135		0,293			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		1,90		1,90		37,89	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

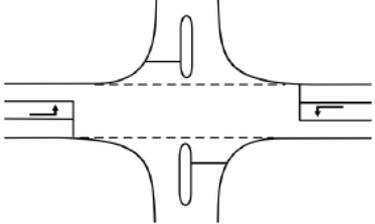
VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					20	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="10.000"/>		DTV KN <input type="text" value="13.000"/>		
		DTV NS <input type="text" value="6.000"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="60,00"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input checked="" type="checkbox"/> > 300 m <input type="checkbox"/>		
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahrte]			
2009	2010	2011	3		4	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	0	1	0	1
		2010	0	1	0	1
		2011	0	1	1	2
		Summe	0	3	1	4
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			0	0,00
U(LV) - Kat 3		103.196			309.588	21,75
U(S) - Kat 4-6		5.056			5.056	0,36
		Summe			104.881	22,10
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		37,89
Anteil NS am HS		1,90		1,90		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					21		
		Knotenpunkt: HS - NS -					
		Verkehrsdaten: DTV HS 7.078 DTV KN 10.526		Anteil NS an HS 97,43 %			
		DTV NS 6.896					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	x	> 300 m	
		Lage Kurvenbereich		ja		nein	x
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja	x	nein			
Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja	x	nein			
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2006	2007	2008	3		9		
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
Unfallkategorie		2006	0	0	2	2	
		2007	0	2	2	4	
		2008	0	0	3	3	
		Summe	0	2	7	9	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2		103.196			0	0,00	
U(LV) - Kat 3		103.196			206.392	17,91	
U(S) - Kat 4-6		5.056			35.392	3,07	
		Summe			80.595	20,98	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$\xi_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$	
UKR(P)		0,0177		8,106			
UKR(SS)		0,135		0,293			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		44,68	
Anteil NS am HS		2,44		2,44			
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

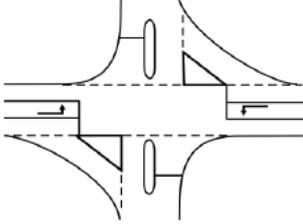
VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					22	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="6.849"/>		DTV KN <input type="text" value="9.720"/>		
		DTV NS <input type="text" value="5.742"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="83,84"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input checked="" type="checkbox"/> > 300 m <input type="checkbox"/>		
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		3	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	0	0	0	0
		2010	0	1	0	1
		2011	0	1	1	2
		Summe	0	2	1	3
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			0	0,00
U(LV) - Kat 3		103.196			206.392	19,39
U(S) - Kat 4-6		5.056			5.056	0,48
		Summe			70.483	19,87
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		42,23
Anteil NS am HS		2,25		2,25		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		

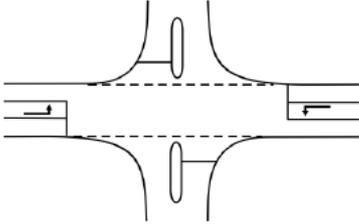
VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					23	
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 11.921 DTV KN 13.636				
		DTV NS 3.429 Anteil NS an HS 28,76 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m > 300 m x				
		Lage Kurvenbereich ja nein x				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		3	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2006	1	0	0	1
		2007	0	0	1	1
		2008	1	0	0	1
		Summe	2	0	1	3
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			206.392	13,82
U(LV) - Kat 3		103.196			0	0,00
U(S) - Kat 4-6		5.056			5.056	0,34
		Summe			70.483	14,16
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$\xi_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$
UKR(P)		0,0177		8,106		10,7
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS		1,28		1,28		37,96
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					24	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="10.569"/>		DTV KN <input type="text" value="12.264"/>		
		DTV NS <input type="text" value="3.390"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="32,07"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>	
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>	
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>	
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		3	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	1	1	1	3
		2010	0	0	0	0
		2011	0	0	0	0
		Summe	1	1	1	3
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		103.196			103.196	7,68
U(LV) - Kat 3		103.196			103.196	7,68
U(S) - Kat 4-6		5.056			5.056	0,38
		Summe			70.483	15,75
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		39,14
Anteil NS am HS		1,36		1,36		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					25																											
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>																														
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="10.000"/>																														
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>																											
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																											
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																													
2000	2001	-	2		24																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Jahre</td> <td>2000</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>10</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>2001</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>7</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>2</td> <td>5</td> <td>17</td> <td>24</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2000	2	1	10	13	2001	0	4	7	11	-	0	0	0	0	Summe	2	5	17	24
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																											
Jahre	2000	2	1	10	13																											
	2001	0	4	7	11																											
	-	0	0	0	0																											
	Summe	2	5	17	24																											
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																											
U(SP) - Kat 1+2	55.499			110.998	15,21																											
U(LV) - Kat 3	55.499			277.495	38,01																											
U(S) - Kat 4-6	5.056			85.952	7,85																											
				Summe	158.148	<b>61,07</b>																										
Berechnung URK nach dem Modell																																
	Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$																											
UKR(P)	-0,194		57,934		11,4																											
UKR(SS)	-0,3		27,065																													
UKR(LS)	-		-																													
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]																											
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,00		<b>17,68</b>																											
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,22																													
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,27																													

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					26																												
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>																															
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 10.000																															
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>																												
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>																												
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>																												
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																	
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																												
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																														
2002	2003	-	2		14																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Jahre</td> <td>2002</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>5</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>11</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2002	0	1	6	7	2003	1	1	5	7	-	0	0	0	0	Summe		1	2	11	14
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																												
Jahre	2002	0	1	6	7																												
	2003	1	1	5	7																												
	-	0	0	0	0																												
Summe		1	2	11	14																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Unfallkategorie</th> <th>Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]</th> <th>UK [€/a]</th> <th>UKR [€/1000*Kfz*a]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U(SP) - Kat 1+2</td> <td>55.499</td> <td>55.499</td> <td>7,60</td> </tr> <tr> <td>U(LV) - Kat 3</td> <td>55.499</td> <td>110.998</td> <td>15,21</td> </tr> <tr> <td>U(S) - Kat 4-6</td> <td>5.056</td> <td>55.616</td> <td>5,08</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>74.038</td> <td>27,89</td> </tr> </tbody> </table>						Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]	UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	U(SP) - Kat 1+2	55.499	55.499	7,60	U(LV) - Kat 3	55.499	110.998	15,21	U(S) - Kat 4-6	5.056	55.616	5,08	Summe		74.038	27,89								
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]	UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																														
U(SP) - Kat 1+2	55.499	55.499	7,60																														
U(LV) - Kat 3	55.499	110.998	15,21																														
U(S) - Kat 4-6	5.056	55.616	5,08																														
Summe		74.038	27,89																														
Berechnung URK nach dem Modell																																	
		Faktor f	Faktor k	$B_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$																													
UKR(P)		-0,194	57,934	11,4																													
UKR(SS)		-0,3	27,065																														
UKR(LS)		-	-																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Berechnung Zuschläge</th> <th>Zuschlaghöhe <math>A_{UKR,i}</math></th> <th>Auftreten</th> <th>UKR [€/1000*Kfz*a]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rechtsabbieger Dreiecksinsel</td> <td>0,23</td> <td>0,00</td> <td rowspan="3">17,68</td> </tr> <tr> <td>Knotenpunkt vierarmig</td> <td>0,22</td> <td>0,22</td> </tr> <tr> <td>Entfernung von Ortschaft</td> <td>0,27</td> <td>0,27</td> </tr> </tbody> </table>						Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,00	17,68	Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,22	Entfernung von Ortschaft	0,27	0,27														
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]																														
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,00	17,68																														
Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,22																															
Entfernung von Ortschaft	0,27	0,27																															

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					27																												
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>																															
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="4.500"/>																															
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>																												
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>																												
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>																												
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																	
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																												
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																														
1996	1997	1998	3		12																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Jahre</td> <td>1996</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1997</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1998</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>3</td> <td>6</td> <td>3</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	1996	1	3	1	5	1997	2	1	1	4	1998	0	2	1	3	Summe		3	6	3	12
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																												
Jahre	1996	1	3	1	5																												
	1997	2	1	1	4																												
	1998	0	2	1	3																												
Summe		3	6	3	12																												
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
U(SP) - Kat 1+2		55.499		166.497	33,79																												
U(LV) - Kat 3		55.499		332.994	67,58																												
U(S) - Kat 4-6		5.056		15.168	3,08																												
Summe				171.553	104,45																												
Berechnung URK nach dem Modell																																	
	Faktor f		Faktor k		$E_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$																												
UKR(P)	-0,194		57,934		13,5																												
UKR(SS)	-0,3		27,065																														
UKR(LS)	-		-																														
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23	25,73																												
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22																													
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27																													

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					28
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>			
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 14.000			
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m <input type="text"/> > 300 m <input checked="" type="checkbox"/>			
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel ja <input type="text"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>			
		Knotenpunkt vierarmig ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="text"/>			
Berechnung UKR nach den Unfalldaten					
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]		
2002	2003	-	2		14
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt
Jahre	2002	0	1	6	7
	2003	1	1	5	7
	-	0	0	0	0
Summe		1	2	11	14
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2	55.499			55.499	5,43
U(LV) - Kat 3	55.499			110.998	10,86
U(S) - Kat 4-6	5.056			55.616	5,44
Summe				74.038	<b>21,73</b>
Berechnung URK nach dem Modell					
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$
UKR(P)	-0,194		57,934		
UKR(SS)	-0,3		27,065		
UKR(LS)	-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22	
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27	
					<b>16,48</b>

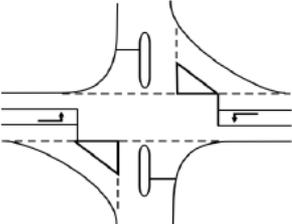
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					29																											
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>																														
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 14.000																														
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>																											
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																											
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																													
2004	2005	-	2		14																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Jahre</td> <td>2004</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>6</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>10</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2004	0	4	6	10	2005	0	0	4	4	-	0	0	0	0	Summe	0	4	10	14
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																											
Jahre	2004	0	4	6	10																											
	2005	0	0	4	4																											
	-	0	0	0	0																											
	Summe	0	4	10	14																											
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																											
U(SP) - Kat 1+2	55.499			0	0,00																											
U(LV) - Kat 3	55.499			221.996	21,72																											
U(S) - Kat 4-6	5.056			50.560	4,95																											
				Summe	90.852	26,67																										
Berechnung URK nach dem Modell																																
	Faktor f		Faktor k		$E_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$																											
UKR(P)	-0,194		57,934		10,6																											
UKR(SS)	-0,3		27,065																													
UKR(LS)	-		-																													
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]																											
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,00		16,48																											
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,22																													
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,27																													

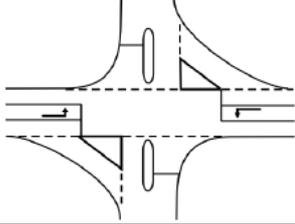
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					30		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 25.000					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>		
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>		
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input type="checkbox"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2001	2002	2003	3		18		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2001	0	2	3	5	
		2002	1	2	4	7	
		2003	1	2	3	6	
		Summe	2	6	10	18	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		55.499		110.998	4,05		
U(LV) - Kat 3		55.499		332.994	12,16		
U(S) - Kat 4-6		5.056		50.560	1,85		
				Summe	164.851	18,07	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$\xi_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$	
UKR(P)		-0,194		57,934			
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23	14,72		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					31		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 11.715					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	-	2		6		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	0	2	2	
		2006	0	2	2	4	
		-	0	0	0	0	
		Summe	0	2	4	6	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	55.499			110.998	12,98		
U(S) - Kat 4-6	5.056			20.224	2,36		
				Summe	43.741	15,34	
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		11,0		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,23		13,58		
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,00				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					32		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 21.207					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		7		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	0	1	1	
		2003	0	1	2	3	
		2004	0	1	2	3	
		Summe	0	2	5	7	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	55.499			110.998	4,78		
U(S) - Kat 4-6	5.056			25.280	1,09		
				Summe	45.426	5,87	
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		9,7		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge	Zuschlagshöhe $A_{UKR,j}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,23	11,99			
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,00				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

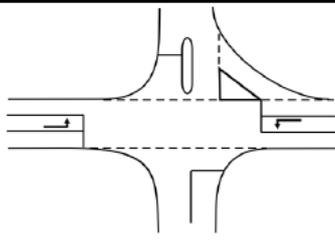
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					33		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 21.207					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		3		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	0	0	0	
		2006	0	1	0	1	
		2007	2	0	0	2	
		Summe	2	1	0	3	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			110.998	4,78		
U(LV) - Kat 3	55.499			55.499	2,39		
U(S) - Kat 4-6	5.056			0	0,00		
				Summe	55.499	7,17	
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$E_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		9,7		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,23	11,99			
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,00				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

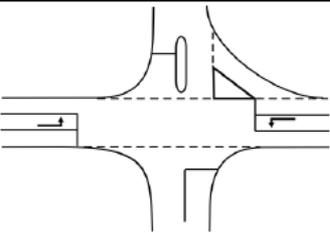
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					34		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="8.000"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2001	2002	2003	3		19		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2001	1	1	1	3	
		2002	3	3	2	8	
		2003	1	0	7	8	
Summe		5	4	10	19		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			277.495	31,68		
U(LV) - Kat 3	55.499			221.996	25,34		
U(S) - Kat 4-6	5.056			50.560	5,77		
Summe				183.350	62,79		
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f	Faktor k		$g_{UKR}=k_i * DTV^{f_i}$			
UKR(P)	-0,194	57,934		12,0			
UKR(SS)	-0,3	27,065					
UKR(LS)	-	-					
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,23		17,95			
Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,22					
Entfernung von Ortschaft	0,27	0,00					

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					35		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="A93"/> NS <input type="text" value="B14"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="8.000"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2001	2002	2003	3		17		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2001	1	1	1	3	
		2002	0	3	1	4	
		2003	1	5	4	10	
		Summe	2	9	6	17	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			110.998	12,67		
U(LV) - Kat 3	55.499			499.491	57,02		
U(S) - Kat 4-6	5.056			30.336	3,46		
				Summe	213.608	73,15	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		12,0		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23	0,23		17,95		
Knotenpunkt vierarmig		0,22	0,22				
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,00				

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					36		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 20.310					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		30		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre	2002		0	5	4	9	
	2003		1	4	4	9	
	2004		1	7	4	12	
Summe			2	16	12	30	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]			
U(SP) - Kat 1+2	55.499		110.998	4,99			
U(LV) - Kat 3	55.499		887.984	39,93			
U(S) - Kat 4-6	5.056		60.672	2,73			
Summe			353.218	47,65			
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k	$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$			
UKR(P)		-0,194	57,934	9,8			
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung URK nach dem Modell							
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23	0,23	12,10			
Knotenpunkt vierarmig		0,22	0,00				
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,00				

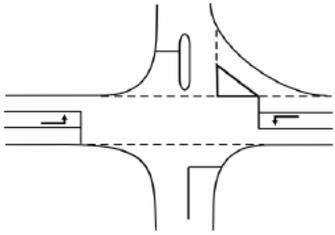
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					37		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 20.310					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		12		
Unfallkategorie							
Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt			
Jahre	2005	1	3	0	4		
	2006	0	4	1	5		
	2007	1	0	2	3		
Summe		2	7	3	12		
Unfallkategorie							
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]			
U(SP) - Kat 1+2	55.499		110.998	4,99			
U(LV) - Kat 3	55.499		388.493	17,47			
U(S) - Kat 4-6	5.056		15.168	0,68			
Summe			171.553	23,14			
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f	Faktor k	$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$				
UKR(P)	-0,194	57,934	9,8				
UKR(SS)	-0,3	27,065					
UKR(LS)	-	-					
Berechnung Zuschläge							
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]				
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,23	12,10				
Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,00					
Entfernung von Ortschaft	0,27	0,00					

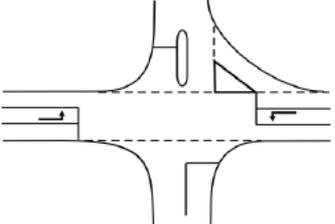
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					38		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="16.422"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		6		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	2	0	1	3	
		2003	2	0	1	3	
		2004	0	0	0	0	
		Summe	4	0	2	6	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			221.996	12,35		
U(LV) - Kat 3	55.499			0	0,00		
U(S) - Kat 4-6	5.056			10.112	0,56		
				Summe	77.369	12,91	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR}=k_i \cdot DTV^{fi}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		10,3		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23	0,23		15,43		
Knotenpunkt vierarmig		0,22	0,22				
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,00				

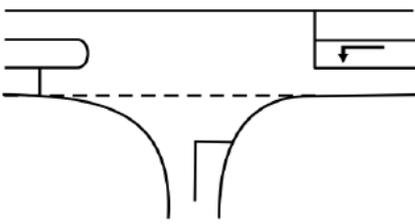
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					39																												
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>																															
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="16.422"/>																															
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>																										
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>																										
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>																										
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																	
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																												
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																														
2005	2006	2007	3		8																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Jahre</td> <td>2005</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>1</td> <td>5</td> <td>2</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2005	0	1	2	3	2006	0	3	0	3	2007	1	1	0	2	Summe		1	5	2	8
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																												
Jahre	2005	0	1	2	3																												
	2006	0	3	0	3																												
	2007	1	1	0	2																												
Summe		1	5	2	8																												
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
U(SP) - Kat 1+2		55.499		55.499	3,09																												
U(LV) - Kat 3		55.499		277.495	15,43																												
U(S) - Kat 4-6		5.056		10.112	0,56																												
Summe				114.369	19,08																												
Berechnung URK nach dem Modell																																	
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$																												
UKR(P)	-0,194		57,934		10,3																												
UKR(SS)	-0,3		27,065																														
UKR(LS)	-		-																														
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23	15,43																												
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22																													
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00																													

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					40		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 23.062					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		17		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	2	3	5	
		2003	0	2	3	5	
		2004	0	5	2	7	
Summe		0	9	8	17		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	55.499			499.491	19,78		
U(S) - Kat 4-6	5.056			40.448	1,60		
Summe				179.980	21,38		
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		9,6		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23	11,78		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					41		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="23.062"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		17		
Jahre	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt		
	2005	0	5	2	7		
	2006	0	3	1	4		
	2007	0	4	2	6		
	Summe	0	12	5	17		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	55.499			665.988	26,37		
U(S) - Kat 4-6	5.056			25.280	1,00		
				Summe	230.423	27,37	
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f	Faktor k	$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$				
UKR(P)	-0,194	57,934	9,6				
UKR(SS)	-0,3	27,065					
UKR(LS)	-	-					
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23	0,23	11,78			
Knotenpunkt vierarmig		0,22	0,00				
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,00				

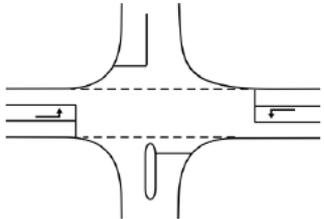
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					42		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="16.000"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		3		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	1	1	2	
		2003	0	0	0	0	
		2004	0	0	1	1	
		Summe	0	1	2	3	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	55.499			55.499	3,17		
U(S) - Kat 4-6	5.056			10.112	0,58		
				Summe	21.870	3,74	
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		10,3		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,j}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,00	12,62			
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,22				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					43		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="16.000"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		2		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	0	0	0	
		2006	0	1	0	1	
		2007	0	1	0	1	
		Summe	0	2	0	2	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		55.499		0	0,00		
U(LV) - Kat 3		55.499		110.998	6,34		
U(S) - Kat 4-6		5.056		0	0,00		
		Summe		36.999	6,34		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$	
UKR(P)		-0,194		57,934		10,3	
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00		12,62	
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

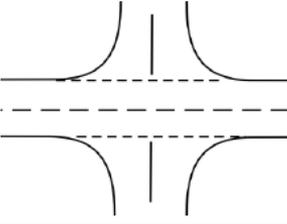
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					44		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 21.914					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		8		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	0	2	2	
		2003	0	2	2	4	
		2004	0	2	0	2	
		Summe	0	4	4	8	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		55.499		0	0,00		
U(LV) - Kat 3		55.499		221.996	9,25		
U(S) - Kat 4-6		5.056		20.224	0,84		
		Summe		80.740	10,09		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$	
UKR(P)		-0,194		57,934		9,7	
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00		9,68	
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					45		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 21.914					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		2		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten (detailliert)							
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	0	1	1	
		2006	0	0	0	0	
		2007	0	1	0	1	
		Summe	0	1	1	2	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten (Kosten)							
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	55.499			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	55.499			55.499	2,31		
U(S) - Kat 4-6	5.056			5.056	0,21		
Summe				20.185	2,52		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		9,7		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge							
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	9,68		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					46		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 9.651					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		9		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	2	1	3	
		2003	0	1	1	2	
		2004	2	1	1	4	
Summe		2	4	3	9		
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		55.499		110.998	10,50		
U(LV) - Kat 3		55.499		221.996	21,01		
U(S) - Kat 4-6		5.056		15.168	1,44		
		Summe		116.054	32,95		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$	
UKR(P)		-0,194		57,934		11,5	
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	14,03		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					47		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="9.651"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		6		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	1	0	1	
		2006	0	4	0	4	
		2007	0	1	0	1	
		Summe	0	6	0	6	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		55.499		0	0,00		
U(LV) - Kat 3		55.499		332.994	31,51		
U(S) - Kat 4-6		5.056		0	0,00		
		Summe		110.998	31,51		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$	
UKR(P)		-0,194		57,934			
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	14,03		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

Mit pauschalen Kostensätzen

VZ-geregelte Kreuzungen - außerorts -					2
		Knotenpunkt: HS - NS			
		Verkehrsdaten: DTV HS 9.000 DTV KN 13.000		Anteil NS an HS 44,44 %	
		DTV NS 4.000			
		Lage: Fahrbahnteiler in beiden NS ja nein x			
		Lage Kurvenbereich ja nein x			
Berechnung UKR nach den Unfalldaten					
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]		
1995	1996	-	2		39
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
	1995	1	4	13	18
	1996	2	3	16	21
	-	0	0	0	0
	Summe	3	7	29	39
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2	267.037			801.111	84,42
U(LV) - Kat 3	24.963			174.741	18,41
U(S) - Kat 4-6	5.056			146.624	15,45
	Summe			374.159	118,28
Berechnung URK nach dem Modell					
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$
UKR(P)	0,163		3,388		17,0
UKR(SS)	-0,341		27,388		
UKR(LS)	-		-		
Berechnung Zuschläge	Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS	2,14		2,14		67,54
Lage Kurvenbereich	0,03		0,00		
Fahrbahnteiler in NS	0,27		0,27		

VZ-geregelte Kreuzungen - außerorts -					3																												
		Knotenpunkt: HS - NS -																															
		Verkehrsdaten: DTV HS 4.315 DTV KN 5.811																															
		DTV NS 1.496 Anteil NS an HS 34,67 %																															
		Lage: Fahrbahnteiler in beiden NS ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>																															
		Lage Kurvenbereich ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>																															
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																	
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																												
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																														
1997	1998	1999	3		18																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Unfallkategorie</th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Unfallkategorie</td> <td>1997</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>1998</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1999</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>3</td> <td>8</td> <td>7</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>						Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	Unfallkategorie	1997	0	2	1	3	1998	3	2	3	8	1999	0	4	3	7	Summe		3	8	7	18
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt																												
Unfallkategorie	1997	0	2	1	3																												
	1998	3	2	3	8																												
	1999	0	4	3	7																												
Summe		3	8	7	18																												
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
U(SP) - Kat 1+2		267.037		801.111	125,90																												
U(LV) - Kat 3		24.963		199.704	31,38																												
U(S) - Kat 4-6		5.056		35.392	5,56																												
				Summe	345.402																												
					<b>162,85</b>																												
Berechnung URK nach dem Modell																																	
		Faktor f	Faktor k	$E_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$																													
UKR(P)		0,163	3,388	15,3																													
UKR(SS)		-0,341	27,388																														
UKR(LS)		-	-																														
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]																													
Anteil NS am HS		1,87	1,87	<b>44,06</b>																													
Lage Kurvenbereich		0,03	0,00																														
Fahrbahnteiler in NS		0,27	0,00																														

VZ-geregelte Kreuzungen - außerorts -					4	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="6.437"/>		DTV KN <input type="text" value="9.692"/>		
		DTV NS <input type="text" value="3.255"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="50,57"/> %		
		Lage: Fahrbahnteiler in beiden NS		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
1997	1998	1999	3		24	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		1997	1	3	6	10
		1998	2	2	0	4
		1999	2	3	5	10
		Summe	5	8	11	24
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2		267.037		1.335.185	125,81	
U(LV) - Kat 3		24.963		199.704	18,82	
U(S) - Kat 4-6		5.056		55.616	5,24	
		Summe		530.168	149,87	
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$	
UKR(P)		0,163	3,388		16,3	
UKR(SS)		-0,341	27,388			
UKR(LS)		-	-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		2,29		2,29	53,67	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Fahrbahnteiler in NS		0,27		0,00		

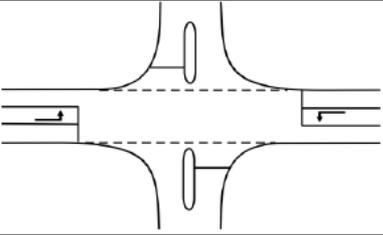
VZ-geregelte Kreuzungen - außerorts -					5																												
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>																															
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="3.001"/>		DTV KN <input type="text" value="6.440"/>																													
		DTV NS <input type="text" value="3.439"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="114,60"/> %																													
		Lage: Fahrbahnteiler in beiden NS		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>																												
		Lage Kurvenbereich	ja <input type="checkbox"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>																													
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																	
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																												
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																														
2002	2003	2004	3		9																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Unfallkategorie</th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3"></td> <td>2002</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>2004</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>						Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt		2002	2	0	1	3	2003	1	1	2	4	2004	0	1	1	2	Summe		3	2	4	9
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt																												
	2002	2	0	1	3																												
	2003	1	1	2	4																												
	2004	0	1	1	2																												
Summe		3	2	4	9																												
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
U(SP) - Kat 1+2		267.037		801.111	113,60																												
U(LV) - Kat 3		24.963		49.926	7,08																												
U(S) - Kat 4-6		5.056		20.224	2,87																												
Summe				290.420	123,55																												
Berechnung URK nach dem Modell																																	
		Faktor f	Faktor k	$E_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$																													
UKR(P)		0,163	3,388	15,5																													
UKR(SS)		-0,341	27,388																														
UKR(LS)		-	-																														
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]																													
Anteil NS am HS		3,49	3,49	69,78																													
Lage Kurvenbereich		0,03	0,00																														
Fahrbahnteiler in NS		0,27	0,00																														

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					6	
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 4.277 DTV KN 4.992				
		DTV NS 1.430 Anteil NS an HS 33,43 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m > 300 m x				
		Lage Kurvenbereich ja nein x				
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja nein x						
Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja nein x						
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum	Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
1996	1997	1998	3	7		
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		1996	0	2	1	3
		1997	1	1	0	2
		1998	0	1	1	2
Summe			1	4	2	7
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	267.037			267.037	48,85	
U(LV) - Kat 3	24.963			99.852	18,27	
U(S) - Kat 4-6	5.056			10.112	1,85	
Summe				125.667	68,97	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,3	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Anteil NS am HS	1,39		1,39	38,33		
Lage Kurvenbereich	0,03		0,00			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel	0,23		0,00			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.	0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,27			

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					7	
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 9.672 DTV KN 11.715				
		DTV NS 4.086 Anteil NS an HS 42,25 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m > 300 m		x		
		Lage Kurvenbereich ja nein		x		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja nein		x		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2001	2002	2003	3		19	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2001	0	3	2	5
		2002	3	3	5	11
		2003	1	0	2	3
		Summe	4	6	9	19
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		267.037			1.068.148	83,27
U(LV) - Kat 3		24.963			149.778	11,68
U(S) - Kat 4-6		5.056			45.504	3,55
		Summe			421.143	98,49
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$	
UKR(P)		0,0177	8,106		10,6	
UKR(SS)		0,135	0,293			
UKR(LS)		-	-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		1,58	1,58		52,07	
Lage Kurvenbereich		0,03	0,00			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23	0,23			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22	0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,27			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					8		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 11.423					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2007	2008	2009	3		5		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2007	1	2	0	3	
		2008	0	0	0	0	
		2009	1	1	0	2	
		Summe	2	3	0	5	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		267.037		534.074	42,70		
U(LV) - Kat 3		24.963		74.889	5,99		
U(S) - Kat 4-6		5.056		0	0,00		
		Summe		202.988	48,69		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		11,1		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	13,54		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					9		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 11.423					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2010	2011	2012	3		10		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2010	0	1	3	4	
		2011	0	1	0	1	
		2012	0	1	4	5	
		Summe	0	3	7	10	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2		267.037			0	0,00	
U(LV) - Kat 3		24.963			74.889	5,99	
U(S) - Kat 4-6		5.056			35.392	2,83	
		Summe			36.760	8,82	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$	
UKR(P)		-0,194		57,934			
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		13,54	
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00			
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					10		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 5.018					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2010	2011	2012	3		6		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2010	0	0	1	1	
		2011	1	0	3	4	
		2012	1	0	0	1	
		Summe	2	0	4	6	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		267.037		534.074	97,20		
U(LV) - Kat 3		24.963		0	0,00		
U(S) - Kat 4-6		5.056		20.224	3,68		
		Summe		184.766	<b>100,88</b>		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		13,2		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,j}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	<b>16,10</b>		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					11	
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text"/> 14.589		DTV KN <input type="text"/> 16.416		
		DTV NS <input type="text"/> 3.654		Anteil NS an HS <input type="text"/> 25,05 %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="checkbox"/> x > 300 m <input type="checkbox"/>		
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> x		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/> x nein <input type="checkbox"/>		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/> x nein <input type="checkbox"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		6	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2006	0	0	1	1
		2007	0	1	1	2
		2008	0	2	1	3
		Summe	0	3	3	6
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		267.037			0	0,00
U(LV) - Kat 3		24.963			74.889	4,17
U(S) - Kat 4-6		5.056			15.168	0,84
		Summe			30.019	5,01
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS		1,19		1,19		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		
						28,82

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					12	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="16.860"/>		DTV KN <input type="text" value="18.166"/>		
		DTV NS <input type="text" value="2.611"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="15,49"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input checked="" type="checkbox"/> > 300 m <input type="checkbox"/>		
		Lage Kurvenbereich		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		7	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	1	1	0	2
		2010	1	0	2	3
		2011	0	0	2	2
		Summe	2	1	4	7
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		267.037			534.074	26,85
U(LV) - Kat 3		24.963			24.963	1,25
U(S) - Kat 4-6		5.056			20.224	1,02
		Summe			193.087	29,12
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		10,7
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS		0,90		0,90		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		25,12

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						13
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS 13.208 DTV KN 14.277				
		DTV NS 2.137 Anteil NS an HS 16,18 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m <input type="checkbox"/> > 300 m <input checked="" type="checkbox"/>				
		Lage Kurvenbereich ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		7	
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
	2006	0	2	0	2	
	2007	1	0	0	1	
	2008	1	2	1	4	
Summe		2	4	1	7	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	267.037			534.074	34,16	
U(LV) - Kat 3	24.963			99.852	6,39	
U(S) - Kat 4-6	5.056			5.056	0,32	
Summe				212.994	40,87	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,7	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		0,92		0,92	32,07	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						14
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 11.718 DTV KN 13.816		Anteil NS an HS 35,80 %		
		DTV NS 4.195				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m 0 > 300 m x				
		Lage Kurvenbereich ja 0 nein x				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein 0				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein 0				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		5	
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
	2009	0	1	0	1	
	2010	0	1	0	1	
	2011	0	2	1	3	
	Summe	0	4	1	5	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00	
U(LV) - Kat 3	24.963			99.852	6,60	
U(S) - Kat 4-6	5.056			5.056	0,33	
	Summe			34.969	6,93	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,7	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS	1,44		1,44		40,66	
Lage Kurvenbereich	0,03		0,00			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel	0,23		0,23			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.	0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,27			

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						15
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="4.836"/>		DTV KN <input type="text" value="7.480"/>		
		DTV NS <input type="text" value="5.287"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="109,33"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>	x
		Lage Kurvenbereich		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		10	
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
	2006	1	1	0	2	
	2007	1	3	2	6	
	2008	0	2	0	2	
	Summe	2	6	2	10	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	267.037			534.074	65,21	
U(LV) - Kat 3	24.963			149.778	18,29	
U(S) - Kat 4-6	5.056			10.112	1,23	
	Summe			231.321	84,73	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,5	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		2,58		2,58	60,37	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,03		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						16
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 6.014 DTV KN 8.698		Anteil NS an HS 89,28 %		
		DTV NS 5.369				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m 0 > 300 m x				
		Lage Kurvenbereich ja x nein 0				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein 0				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein 0				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		9	
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
	2009	0	0	0	0	
	2010	0	0	6	6	
	2011	0	2	1	3	
	Summe	0	2	7	9	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00	
U(LV) - Kat 3	24.963			49.926	5,24	
U(S) - Kat 4-6	5.056			35.392	3,72	
	Summe			28.439	8,96	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,5	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		2,33		2,33	56,32	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,03		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					17	
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 6.747 DTV KN 8.288				
		DTV NS 3.082 Anteil NS an HS 45,68 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m x > 300 m				
		Lage Kurvenbereich ja x nein				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja nein x				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja nein x				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		9	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2006	0	3	3	6
		2007	1	1	0	2
		2008	0	0	1	1
		Summe	1	4	4	9
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		267.037			267.037	29,42
U(LV) - Kat 3		24.963			99.852	11,00
U(S) - Kat 4-6		5.056			20.224	2,23
		Summe			129.038	42,66
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		10,5
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS		1,64		1,64		34,87
Lage Kurvenbereich		0,03		0,03		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,00		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,22		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						18
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="4.053"/>		DTV KN <input type="text" value="5.209"/>		
		DTV NS <input type="text" value="2.312"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="57,04"/> %		
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input checked="" type="checkbox"/> > 300 m <input type="checkbox"/>		
		Lage Kurvenbereich		ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>		
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.		ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		2	
	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
Unfallkategorie	2009	0	0	0	0	
	2010	0	0	1	1	
	2011	0	1	0	1	
Summe		0	1	1	2	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00	
U(LV) - Kat 3	24.963			24.963	4,38	
U(S) - Kat 4-6	5.056			5.056	0,89	
Summe				10.006	5,26	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,4	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		1,85		1,85	37,06	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,03		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,00		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,22		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					19		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="10.000"/>		DTV KN <input type="text" value="13.000"/>			
		DTV NS <input type="text" value="6.000"/>		Anteil NS an HS <input type="text" value="60,00"/> %			
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Lage Kurvenbereich		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh.	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2006	2007	2008	3		9		
Unfallkategorie	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt		
	2006	0	3	0	3		
	2007	0	4	1	5		
	2008	0	0	1	1		
	Summe	0	7	2	9		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	24.963			174.741	12,28		
U(S) - Kat 4-6	5.056			10.112	0,71		
	Summe			61.618	12,99		
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$B_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$		
UKR(P)	0,0177		8,106		10,6		
UKR(SS)	0,135		0,293				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Anteil NS am HS		1,90	1,90	37,89			
Lage Kurvenbereich		0,03	0,00				
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23	0,23				
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22	0,00				
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,00				

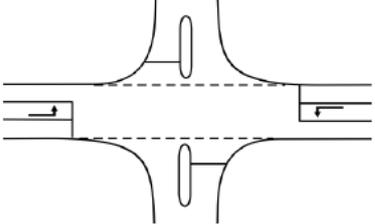
VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					20	
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>				
		Verkehrsdaten: DTV HS <input type="text" value="10.000"/> DTV KN <input type="text" value="13.000"/>				
		DTV NS <input type="text" value="6.000"/> Anteil NS an HS <input type="text" value="60,00"/> %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft <input type="text" value="&lt; 300 m"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="text" value="&gt; 300 m"/> <input type="checkbox"/>				
		Lage Kurvenbereich <input type="text" value="ja"/> <input type="text" value="nein"/> <input checked="" type="checkbox"/>				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel <input type="text" value="ja"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="text" value="nein"/> <input type="checkbox"/>				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. <input type="text" value="ja"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="text" value="nein"/> <input type="checkbox"/>				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahrte]			
2009	2010	2011	3		4	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	0	1	0	1
		2010	0	1	0	1
		2011	0	1	1	2
		Summe	0	3	1	4
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2		267.037		0	0,00	
U(LV) - Kat 3		24.963		74.889	5,26	
U(S) - Kat 4-6		5.056		5.056	0,36	
		Summe		26.648	5,62	
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f	Faktor k		$B_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$	
UKR(P)		0,0177	8,106		10,6	
UKR(SS)		0,135	0,293			
UKR(LS)		-	-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		1,90		1,90	37,89	
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		

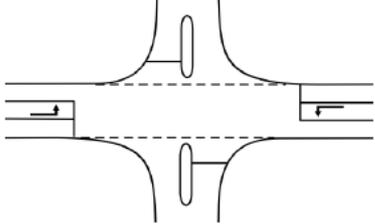
VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					21	
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 7.078 DTV KN 10.526				
		DTV NS 6.896 Anteil NS an HS 97,43 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m x > 300 m				
		Lage Kurvenbereich ja x nein x				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		9	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2006	0	0	2	2
		2007	0	2	2	4
		2008	0	0	3	3
		Summe	0	2	7	9
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		267.037			0	0,00
U(LV) - Kat 3		24.963			49.926	4,33
U(S) - Kat 4-6		5.056			35.392	3,07
		Summe			28.439	7,40
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		10,6
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]
Anteil NS am HS		2,44		2,44		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		
						44,68

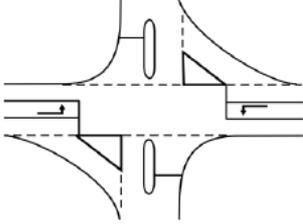
VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						22
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 6.849 DTV KN 9.720				
		DTV NS 5.742 Anteil NS an HS 83,84 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m x > 300 m				
		Lage Kurvenbereich ja nein x				
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein						
Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein						
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		3	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	0	0	0	0
		2010	0	1	0	1
		2011	0	1	1	2
		Summe	0	2	1	3
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00	
U(LV) - Kat 3	24.963			49.926	4,69	
U(S) - Kat 4-6	5.056			5.056	0,48	
				Summe	18.327	5,17
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f	Faktor k		$\text{URK} = k_i \cdot \text{DTV}^{f_i}$	
UKR(P)		0,0177	8,106			
UKR(SS)		0,135	0,293			
UKR(LS)		-	-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{\text{UKR},i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS		2,25		2,25		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00		
					<b>42,23</b>	

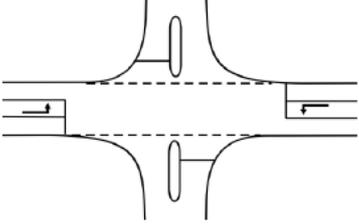
VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -						23
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 11.921 DTV KN 13.636		Anteil NS an HS 28,76 %		
		DTV NS 3.429				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m > 300 m		x		
		Lage Kurvenbereich ja nein		x		
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2006	2007	2008	3		3	
	Ukat	1+2	3	4-6	gesamt	
Unfallkategorie	2006	1	0	0	1	
	2007	0	0	1	1	
	2008	1	0	0	1	
	Summe	2	0	1	3	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2	267.037			534.074	35,77	
U(LV) - Kat 3	24.963			0	0,00	
U(S) - Kat 4-6	5.056			5.056	0,34	
	Summe			179.710	36,11	
Berechnung URK nach dem Modell						
	Faktor f		Faktor k		$\xi_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$	
UKR(P)	0,0177		8,106		10,7	
UKR(SS)	0,135		0,293			
UKR(LS)	-		-			
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Anteil NS am HS	1,28		1,28		37,96	
Lage Kurvenbereich	0,03		0,00			
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel	0,23		0,23			
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.	0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,27			

VZ-geregelte Einmündungen - außerorts -					24	
		Knotenpunkt: HS - NS -				
		Verkehrsdaten: DTV HS 10.569 DTV KN 12.264				
		DTV NS 3.390 Anteil NS an HS 32,07 %				
		Lage: Entfernung von Ortschaft < 300 m > 300 m x				
		Lage Kurvenbereich ja nein x				
		Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel ja x nein				
		Linksabbiegerstreifen HFB vorh. ja x nein				
Berechnung UKR nach den Unfalldaten						
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt	
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]			
2009	2010	2011	3		3	
		Ukat	1+2	3	4-6	gesamt
Unfallkategorie		2009	1	1	1	3
		2010	0	0	0	0
		2011	0	0	0	0
		Summe	1	1	1	3
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]
U(SP) - Kat 1+2		267.037			267.037	19,88
U(LV) - Kat 3		24.963			24.963	1,86
U(S) - Kat 4-6		5.056			5.056	0,38
		Summe			99.019	22,12
Berechnung URK nach dem Modell						
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$
UKR(P)		0,0177		8,106		
UKR(SS)		0,135		0,293		
UKR(LS)		-		-		
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		39,14
Anteil NS am HS		1,36		1,36		
Lage Kurvenbereich		0,03		0,00		
Rechtsabbieger HFB Dreiecksinsel		0,23		0,23		
Linksabbiegerfahrstreifen HFB vorh.		0,22		0,00		
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27		

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					25																											
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>																														
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 10.000																														
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>																											
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																											
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																													
2000	2001	-	2		24																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Jahre</td> <td>2000</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>10</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>2001</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>7</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>2</td> <td>5</td> <td>17</td> <td>24</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2000	2	1	10	13	2001	0	4	7	11	-	0	0	0	0	Summe	2	5	17	24
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																											
Jahre	2000	2	1	10	13																											
	2001	0	4	7	11																											
	-	0	0	0	0																											
	Summe	2	5	17	24																											
Berechnung UKR nach dem Modell																																
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$																											
UKR(P)		-0,194	57,934		11,4																											
UKR(SS)		-0,3	27,065																													
UKR(LS)		-	-																													
Berechnung Zuschläge																																
		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]																											
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23	0,00		17,68																											
Knotenpunkt vierarmig		0,22	0,22																													
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,27																													

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					26																												
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>																															
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 10.000																															
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>																												
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>																												
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>																												
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																	
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																												
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																														
2002	2003	-	2		14																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Jahre</td> <td>2002</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>5</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>11</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2002	0	1	6	7	2003	1	1	5	7	-	0	0	0	0	Summe		1	2	11	14
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																												
Jahre	2002	0	1	6	7																												
	2003	1	1	5	7																												
	-	0	0	0	0																												
Summe		1	2	11	14																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Unfallkategorie</th> <th>Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]</th> <th>UK [€/a]</th> <th>UKR [€/1000*Kfz*a]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U(SP) - Kat 1+2</td> <td>267.037</td> <td>267.037</td> <td>36,58</td> </tr> <tr> <td>U(LV) - Kat 3</td> <td>24.963</td> <td>49.926</td> <td>6,84</td> </tr> <tr> <td>U(S) - Kat 4-6</td> <td>5.056</td> <td>55.616</td> <td>5,08</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>124.193</td> <td>48,50</td> </tr> </tbody> </table>						Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]	UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	U(SP) - Kat 1+2	267.037	267.037	36,58	U(LV) - Kat 3	24.963	49.926	6,84	U(S) - Kat 4-6	5.056	55.616	5,08	Summe		124.193	48,50								
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]	UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																														
U(SP) - Kat 1+2	267.037	267.037	36,58																														
U(LV) - Kat 3	24.963	49.926	6,84																														
U(S) - Kat 4-6	5.056	55.616	5,08																														
Summe		124.193	48,50																														
Berechnung URK nach dem Modell																																	
		Faktor f	Faktor k	$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{fi}$																													
UKR(P)		-0,194	57,934	11,4																													
UKR(SS)		-0,3	27,065																														
UKR(LS)		-	-																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Berechnung Zuschläge</th> <th>Zuschlaghöhe <math>A_{UKR,i}</math></th> <th>Auftreten</th> <th>UKR [€/1000*Kfz*a]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rechtsabbieger Dreiecksinsel</td> <td>0,23</td> <td>0,00</td> <td rowspan="3">17,68</td> </tr> <tr> <td>Knotenpunkt vierarmig</td> <td>0,22</td> <td>0,22</td> </tr> <tr> <td>Entfernung von Ortschaft</td> <td>0,27</td> <td>0,27</td> </tr> </tbody> </table>						Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,00	17,68	Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,22	Entfernung von Ortschaft	0,27	0,27														
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]																														
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,00	17,68																														
Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,22																															
Entfernung von Ortschaft	0,27	0,27																															

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					27		
		Knotenpunkt: HS - NS -					
		Verkehrsdaten: DTV KN 4.500					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m		> 300 m	x
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	x	nein	
		Knotenpunkt vierarmig		ja	x	nein	
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
1996	1997	1998	3		12		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		1996	1	3	1	5	
		1997	2	1	1	4	
		1998	0	2	1	3	
		Summe	3	6	3	12	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			801.111	162,58		
U(LV) - Kat 3	24.963			149.778	30,40		
U(S) - Kat 4-6	5.056			15.168	3,08		
				Summe	322.019	196,05	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		13,5		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,23		25,73		
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,22				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,27				

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					28																											
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>																														
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 14.000																														
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>																											
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																											
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																													
2002	2003	-	2		14																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Jahre</td> <td>2002</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>5</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>11</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2002	0	1	6	7	2003	1	1	5	7	-	0	0	0	0	Summe	1	2	11	14
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																											
Jahre	2002	0	1	6	7																											
	2003	1	1	5	7																											
	-	0	0	0	0																											
	Summe	1	2	11	14																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Unfallkategorie</th> <th>Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]</th> <th>UK [€/a]</th> <th>UKR [€/1000*Kfz*a]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U(SP) - Kat 1+2</td> <td>267.037</td> <td>267.037</td> <td>26,13</td> </tr> <tr> <td>U(LV) - Kat 3</td> <td>24.963</td> <td>49.926</td> <td>4,89</td> </tr> <tr> <td>U(S) - Kat 4-6</td> <td>5.056</td> <td>55.616</td> <td>5,44</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>124.193</td> <td>36,46</td> </tr> </tbody> </table>						Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]	UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	U(SP) - Kat 1+2	267.037	267.037	26,13	U(LV) - Kat 3	24.963	49.926	4,89	U(S) - Kat 4-6	5.056	55.616	5,44	Summe		124.193	36,46							
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]	UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																													
U(SP) - Kat 1+2	267.037	267.037	26,13																													
U(LV) - Kat 3	24.963	49.926	4,89																													
U(S) - Kat 4-6	5.056	55.616	5,44																													
Summe		124.193	36,46																													
Berechnung URK nach dem Modell																																
		Faktor f	Faktor k	$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$																												
UKR(P)		-0,194	57,934	10,6																												
UKR(SS)		-0,3	27,065																													
UKR(LS)		-	-																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Berechnung Zuschläge</th> <th>Zuschlaghöhe <math>A_{UKR,i}</math></th> <th>Auftreten</th> <th>UKR [€/1000*Kfz*a]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rechtsabbieger Dreiecksinsel</td> <td>0,23</td> <td>0,00</td> <td rowspan="3">16,48</td> </tr> <tr> <td>Knotenpunkt vierarmig</td> <td>0,22</td> <td>0,22</td> </tr> <tr> <td>Entfernung von Ortschaft</td> <td>0,27</td> <td>0,27</td> </tr> </tbody> </table>						Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]	Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,00	16,48	Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,22	Entfernung von Ortschaft	0,27	0,27													
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]																													
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,00	16,48																													
Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,22																														
Entfernung von Ortschaft	0,27	0,27																														

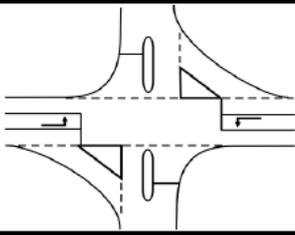
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					29																											
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>																														
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 14.000																														
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m <input type="text"/>	> 300 m <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja <input type="text"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>																											
		Knotenpunkt vierarmig		ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="text"/>																											
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																											
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																													
2004	2005	-	2		14																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Jahre</td> <td>2004</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>6</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>10</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2004	0	4	6	10	2005	0	0	4	4	-	0	0	0	0	Summe	0	4	10	14
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																											
Jahre	2004	0	4	6	10																											
	2005	0	0	4	4																											
	-	0	0	0	0																											
	Summe	0	4	10	14																											
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																											
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00																											
U(LV) - Kat 3	24.963			99.852	9,77																											
U(S) - Kat 4-6	5.056			50.560	4,95																											
				Summe	50.137																											
					<b>14,72</b>																											
Berechnung URK nach dem Modell																																
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$																											
UKR(P)	-0,194		57,934		10,6																											
UKR(SS)	-0,3		27,065																													
UKR(LS)	-		-																													
Berechnung Zuschläge																																
	Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]																											
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,00		<b>16,48</b>																											
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,22																													
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,27																													

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					30		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 25.000					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input type="text"/>	> 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2001	2002	2003	3		18		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2001	0	2	3	5	
		2002	1	2	4	7	
		2003	1	2	3	6	
		Summe	2	6	10	18	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			534.074	19,51		
U(LV) - Kat 3	24.963			149.778	5,47		
U(S) - Kat 4-6	5.056			50.560	1,85		
				Summe	244.804	26,83	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)		-0,194	57,934				
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23	14,72		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,27			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					31																											
		Knotenpunkt: HS - NS -																														
		Verkehrsdaten: DTV KN 11.715																														
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	x	> 300 m																										
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	x	nein																										
		Knotenpunkt vierarmig		ja	nein x																											
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																											
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																													
2005	2006	-	2		6																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Jahre</td> <td>2005</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2005	0	0	2	2	2006	0	2	2	4	-	0	0	0	0	Summe	0	2	4	6
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																											
Jahre	2005	0	0	2	2																											
	2006	0	2	2	4																											
	-	0	0	0	0																											
	Summe	0	2	4	6																											
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																											
U(SP) - Kat 1+2		267.037		0	0,00																											
U(LV) - Kat 3		24.963		49.926	5,84																											
U(S) - Kat 4-6		5.056		20.224	2,36																											
				Summe	23.383																											
					8,20																											
Berechnung URK nach dem Modell																																
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$																											
UKR(P)		-0,194	57,934		11,0																											
UKR(SS)		-0,3	27,065																													
UKR(LS)		-	-																													
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]																											
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23	0,23		13,58																											
Knotenpunkt vierarmig		0,22	0,00																													
Entfernung von Ortschaft		0,27	0,00																													

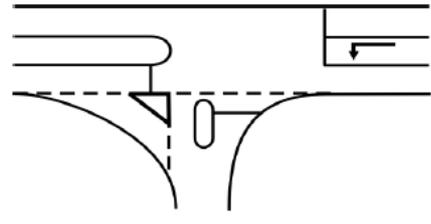
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					32		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 21.207					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		7		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	0	1	1	
		2003	0	1	2	3	
		2004	0	1	2	3	
Summe		0	2	5	7		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	24.963			49.926	2,15		
U(S) - Kat 4-6	5.056			25.280	1,09		
Summe				25.069	3,24		
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		9,7		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,23		11,99		
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,00				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

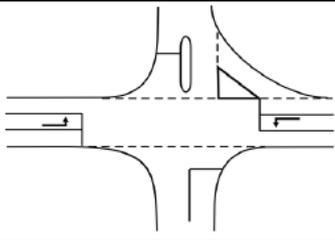
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					33		
		Knotenpunkt: HS - NS -					
		Verkehrsdaten: DTV KN 21.207					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		3		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	0	0	0	
		2006	0	1	0	1	
		2007	2	0	0	2	
		Summe	2	1	0	3	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2		267.037			534.074	23,00	
U(LV) - Kat 3		24.963			24.963	1,07	
U(S) - Kat 4-6		5.056			0	0,00	
		Summe			186.346	24,07	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$	
UKR(P)		-0,194		57,934			
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23			
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			
						11,99	

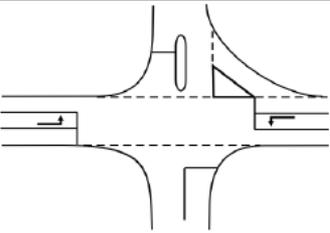
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					34		
		Knotenpunkt: HS - NS -					
		Verkehrsdaten: DTV KN 8.000					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2001	2002	2003	3		19		
Jahre	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt		
	2001	1	1	1	3		
	2002	3	3	2	8		
	2003	1	0	7	8		
	Summe	5	4	10	19		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			1.335.185	152,42		
U(LV) - Kat 3	24.963			99.852	11,40		
U(S) - Kat 4-6	5.056			50.560	5,77		
Summe				495.199	169,59		
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$			
UKR(P)	-0,194	57,934		12,0			
UKR(SS)	-0,3	27,065					
UKR(LS)	-	-					
Berechnung Zuschläge	Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,23	17,95			
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,22				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					35		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="A93"/> NS <input type="text" value="B14"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="8.000"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2001	2002	2003	3		17		
Jahre	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt		
	2001	1	1	1	3		
	2002	0	3	1	4		
	2003	1	5	4	10		
Summe		2	9	6	17		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			534.074	60,97		
U(LV) - Kat 3	24.963			224.667	25,65		
U(S) - Kat 4-6	5.056			30.336	3,46		
Summe				263.026	90,08		
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f	Faktor k	$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$				
UKR(P)	-0,194	57,934	12,0				
UKR(SS)	-0,3	27,065					
UKR(LS)	-	-					
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$	Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]				
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23	0,23	17,95				
Knotenpunkt vierarmig	0,22	0,22					
Entfernung von Ortschaft	0,27	0,00					

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					36		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 20.310 <input type="text"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		30		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	5	4	9	
		2003	1	4	4	9	
		2004	1	7	4	12	
		Summe	2	16	12	30	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			534.074	24,01		
U(LV) - Kat 3	24.963			399.408	17,96		
U(S) - Kat 4-6	5.056			60.672	2,73		
				Summe	331.385	44,70	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$	
UKR(P)		-0,194		57,934		9,8	
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23		12,10	
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

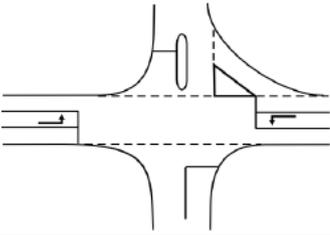
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					37		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="20.310"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		12		
Jahre	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt		
	2005	1	3	0	4		
	2006	0	4	1	5		
	2007	1	0	2	3		
Summe		2	7	3	12		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			534.074	24,01		
U(LV) - Kat 3	24.963			174.741	7,86		
U(S) - Kat 4-6	5.056			15.168	0,68		
Summe				241.328	32,55		
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$			
UKR(P)	-0,194	57,934		9,8			
UKR(SS)	-0,3	27,065					
UKR(LS)	-	-					
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,23	12,10			
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,00				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

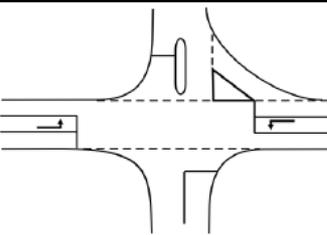
LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					38																												
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>																															
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="16.422"/>																															
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>																										
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>																										
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>																										
Berechnung UKR nach den Unfalldaten																																	
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt																												
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]																														
2002	2003	2004	3		6																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ukat</th> <th>1+2</th> <th>3</th> <th>4-6</th> <th>Unfälle gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Jahre</td> <td>2002</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2004</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>							Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	Jahre	2002	2	0	1	3	2003	2	0	1	3	2004	0	0	0	0	Summe		4	0	2	6
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt																												
Jahre	2002	2	0	1	3																												
	2003	2	0	1	3																												
	2004	0	0	0	0																												
Summe		4	0	2	6																												
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
U(SP) - Kat 1+2		267.037		1.068.148	59,40																												
U(LV) - Kat 3		24.963		0	0,00																												
U(S) - Kat 4-6		5.056		10.112	0,56																												
				Summe	359.420	59,96																											
Berechnung URK nach dem Modell																																	
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR}=k_i \cdot DTV^{f_i}$																												
UKR(P)		-0,194	57,934		10,3																												
UKR(SS)		-0,3	27,065																														
UKR(LS)		-	-																														
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]																												
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23	15,43																												
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22																													
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00																													

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					39		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="16.422"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		8		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	1	2	3	
		2006	0	3	0	3	
		2007	1	1	0	2	
		Summe	1	5	2	8	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			267.037	14,85		
U(LV) - Kat 3	24.963			124.815	6,94		
U(S) - Kat 4-6	5.056			10.112	0,56		
				Summe	133.988	22,35	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR}=k_i \cdot DTV^{f_i}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		10,3		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23	15,43		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					40		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 23.062					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		17		
	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt		
Jahre	2002	0	2	3	5		
	2003	0	2	3	5		
	2004	0	5	2	7		
Summe		0	9	8	17		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	24.963			224.667	8,90		
U(S) - Kat 4-6	5.056			40.448	1,60		
Summe				88.372	10,50		
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		9,6		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlagshöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,23	11,78		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					41		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="23.062"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		17		
Jahre	Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt		
	2005	0	5	2	7		
	2006	0	3	1	4		
	2007	0	4	2	6		
	Summe	0	12	5	17		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	24.963			299.556	11,86		
U(S) - Kat 4-6	5.056			25.280	1,00		
				Summe	108.279	12,86	
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$\xi_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		9,6		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge							
	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,23		11,78		
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,00				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					42		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="16.000"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		3		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	1	1	2	
		2003	0	0	0	0	
		2004	0	0	1	1	
		Summe	0	1	2	3	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		267.037		0	0,00		
U(LV) - Kat 3		24.963		24.963	1,42		
U(S) - Kat 4-6		5.056		10.112	0,58		
		Summe		11.692	2,00		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$	
UKR(P)		-0,194		57,934			
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00			
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			
						12,62	

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					43		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="16.000"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		2		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	0	0	0	
		2006	0	1	0	1	
		2007	0	1	0	1	
		Summe	0	2	0	2	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]	
U(SP) - Kat 1+2		267.037			0	0,00	
U(LV) - Kat 3		24.963			49.926	2,85	
U(S) - Kat 4-6		5.056			0	0,00	
		Summe			16.642	2,85	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i \cdot DTV^{f_i}$	
UKR(P)		-0,194		57,934			
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten		UKR [€/1000*Kfz*a]	
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00			
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			
						12,62	

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					44		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 21.914					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		8		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	0	2	2	
		2003	0	2	2	4	
		2004	0	2	0	2	
		Summe	0	4	4	8	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		267.037		0	0,00		
U(LV) - Kat 3		24.963		99.852	4,16		
U(S) - Kat 4-6		5.056		20.224	0,84		
		Summe		40.025	5,00		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f		Faktor k		$g_{UKR}=k_i \cdot DTV^{fi}$	
UKR(P)		-0,194		57,934		9,7	
UKR(SS)		-0,3		27,065			
UKR(LS)		-		-			
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	9,68		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					45		
		Knotenpunkt: HS - NS -					
		Verkehrsdaten: DTV KN 21.914					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	x	> 300 m	
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja		nein	x
		Knotenpunkt vierarmig		ja	nein x		
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		2		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	0	1	1	
		2006	0	0	0	0	
		2007	0	1	0	1	
		Summe	0	1	1	2	
Unfallkategorie		Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2		267.037		0	0,00		
U(LV) - Kat 3		24.963		24.963	1,04		
U(S) - Kat 4-6		5.056		5.056	0,21		
		Summe		10.006	1,25		
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{f_i}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		9,7		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	9,68		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,00			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					46		
		Knotenpunkt: HS <input type="text"/> - <input type="text"/> NS <input type="text"/> - <input type="text"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text"/> 9.651					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2002	2003	2004	3		9		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2002	0	2	1	3	
		2003	0	1	1	2	
		2004	2	1	1	4	
Summe		2	4	3	9		
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]		UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]			
U(SP) - Kat 1+2	267.037		534.074	50,54			
U(LV) - Kat 3	24.963		99.852	9,45			
U(S) - Kat 4-6	5.056		15.168	1,44			
Summe			216.365	61,42			
Berechnung URK nach dem Modell							
	Faktor f		Faktor k		$g_{UKR} = k_i * DTV^{fi}$		
UKR(P)	-0,194		57,934		11,5		
UKR(SS)	-0,3		27,065				
UKR(LS)	-		-				
Berechnung Zuschläge	Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]			
Rechtsabbieger Dreiecksinsel	0,23		0,00	14,03			
Knotenpunkt vierarmig	0,22		0,22				
Entfernung von Ortschaft	0,27		0,00				

LSA-geregelte Knotenpunkte - außerorts -					47		
		Knotenpunkt: HS <input type="text" value="-"/> NS <input type="text" value="-"/>					
		Verkehrsdaten: DTV KN <input type="text" value="9.651"/>					
		Lage: Entfernung von Ortschaft		< 300 m	<input checked="" type="checkbox"/>	> 300 m	<input type="checkbox"/>
		Rechtsabbieger Dreiecksinsel		ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
		Knotenpunkt vierarmig		ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Berechnung UKR nach den Unfalldaten							
Betrachtungszeitraum			Betrachtungszeitraum		Anzahl Unfälle gesamt		
Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	[Jahre]				
2005	2006	2007	3		6		
		Ukat	1+2	3	4-6	Unfälle gesamt	
Jahre		2005	0	1	0	1	
		2006	0	4	0	4	
		2007	0	1	0	1	
		Summe	0	6	0	6	
Unfallkategorie	Kostensatz außerorts Landstraßen [€/U]			UK [€/a]	UKR [€/1000*Kfz*a]		
U(SP) - Kat 1+2	267.037			0	0,00		
U(LV) - Kat 3	24.963			149.778	14,17		
U(S) - Kat 4-6	5.056			0	0,00		
				Summe	49.926	14,17	
Berechnung URK nach dem Modell							
		Faktor f	Faktor k		$g_{UKR}=k_i \cdot DTV^{f_i}$		
UKR(P)		-0,194	57,934		11,5		
UKR(SS)		-0,3	27,065				
UKR(LS)		-	-				
Berechnung Zuschläge		Zuschlaghöhe $A_{UKR,i}$		Auftreten	UKR [€/1000*Kfz*a]		
Rechtsabbieger Dreiecksinsel		0,23		0,00	14,03		
Knotenpunkt vierarmig		0,22		0,22			
Entfernung von Ortschaft		0,27		0,00			