



DVR Presseseminar
Kassel, 27. – 28. Oktober 2016

Der Killer Geschwindigkeit – Dimensionen des Unfallgeschehens in Deutschland und Europa

26.313

GETÖTETE im Straßenverkehr in der EU 2015

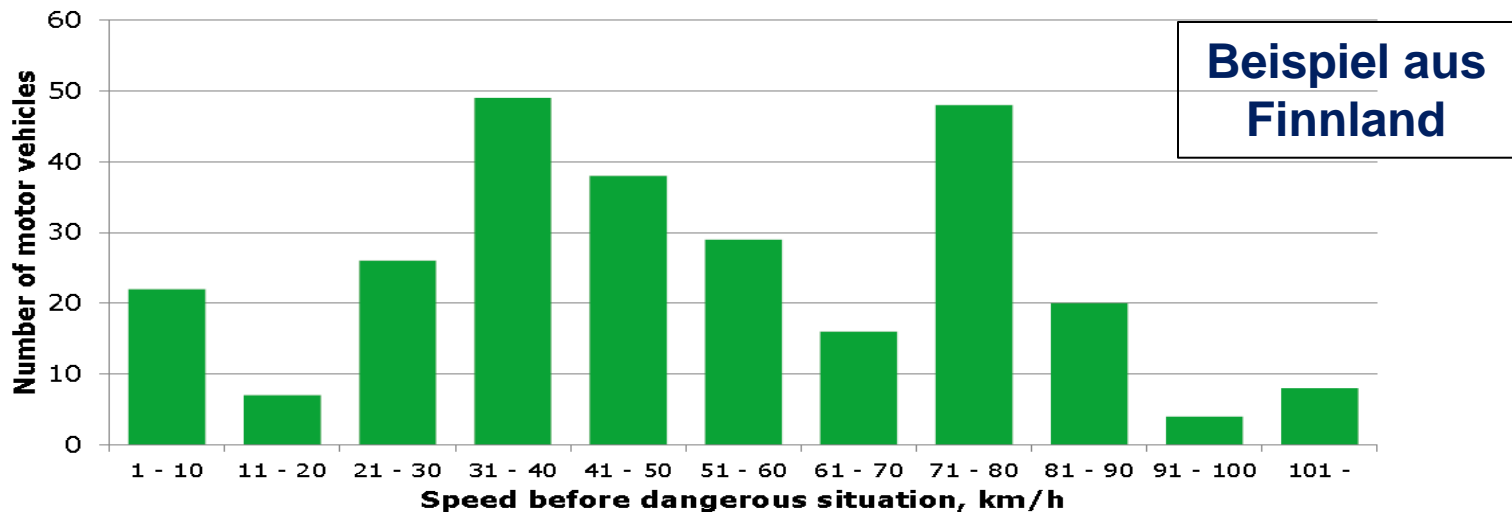
ca. 135.000

SCHWERVERLETZTE (MAIS 3+)

Rund ein Drittel aller tödlichen Unfälle innerhalb der EU geht auf nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit zurück. Besonders häufig werden Tempolimits innerorts und auf Landstraßen missachtet. (ETSC, 2010)

Das Risiko für Fußgänger und Fahrradfahrer

Motor vehicle's speed in fatal pedestrian and bicycle accidents in Finland, 2010 - 2014



19/09/2016

Source: Motor insurers' centre, Finland

Finnish Transport Safety Agency 7

Das Unfallgeschehen in Deutschland 2015

Alle	13	Sekunden	ein polizeilich erfasster Straßenverkehrsunfall
	80	"	ein verletzter Verkehrsteilnehmer
	8	Minuten	ein schwerverletzter Verkehrsteilnehmer
	8	"	ein Verunglückter im Alter von 18 bis 24 Jahren
	15	"	ein Alkoholunfall
	19	"	ein verunglücktes Kind unter 15 Jahren
	2,5	Stunden	ein Verkehrstoter
	5	"	ein getöteter Pkw-Insasse
	7	"	ein Getöteter bei einem Geschwindigkeitsunfall
	9	"	ein Getöteter über 65 Jahre
	12	"	ein getöteter Kraftradbenutzer
	16	"	ein getöteter Fußgänger
	19	"	ein getöteter 18- bis 24-jähriger

Unfallursachen

Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden 2015
in %




Verkehrstote nach Unfallursachen 2015
je 1 000 Unfälle mit Personenschaden

incl. Fußgänger und Fußgängerinnen



European Survey of Road Users Safety Attitudes





















www.esranet.eu
European Survey of Road users' safety Attitudes

Speeding

ESRA thematic report no. 1

Research report number: 2016-T-01-EN
Publication date of this report: 20/06/2016
Main responsible organization for this report: NTUA - National Technical University of Athens, Greece

Please refer to this document as follows: Yannis, G., Liarou, A., Theofilatos, A., & Dragomanovits, A. (2016). Speeding, ESRA thematic report no. 1. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitude), Athens, Greece: National Technical University of Athens.

http://www.esranet.eu/sites/default/files/ESRA2015ThematicReportNo1Speeding_0.pdf

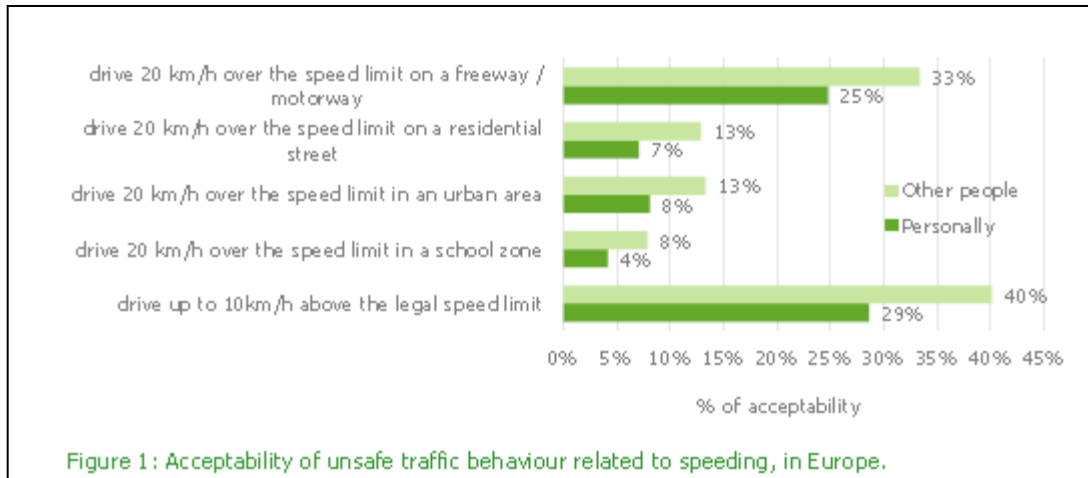
17 europäische Länder
Datensammlung Juni/Juli 2015
N: 1.000 pro Land = 17.000 Befragte
11.000 davon Vielfahrer

Verkehrsteilnehmerbefragung zur Geschwindigkeit

- Akzeptanz von unsicherem Verhalten: Geschwindigkeit
- Zugegebenes risikoreiches Geschwindigkeitsverhalten
- Einstellungen zur Geschwindigkeit
- Unterstützung von verkehrssicherheitspolitischen Maßnahmen
- Berichtete Polizeikontrollen und gefühlte Wahrscheinlichkeit kontrolliert zu werden
- Zusammenhang zw. Geschwindigkeitsverhalten und Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- Zusammenhang zw. Akzeptanz der Regelmäßigkeit der Geschwindigkeit und dem eigenem Verhalten
- Zusammenhang der Akzeptanz von Einstellungen zum risikoreichem Geschwindigkeitsverhalten
- Zusammenhang der Unterstützung von VS-Maßnahmen und gefühlte Wahrscheinlichkeit kontrolliert zu werden
- Verhältnis eigenes Verkehrsverhalten und berichteter Verkehrskontrollen

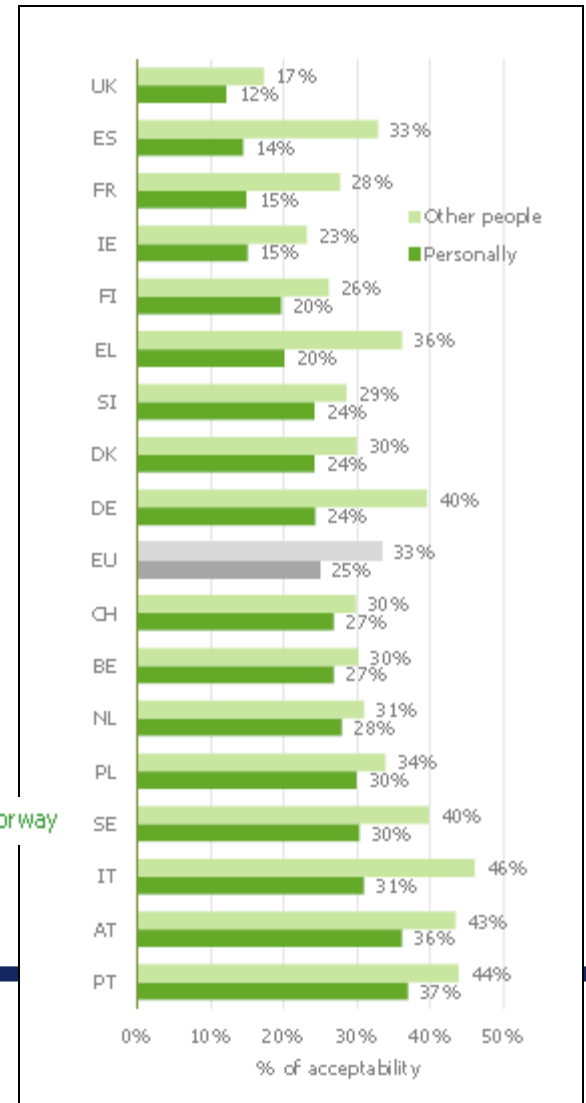
Verkehrsteilnehmerbefragung zur Geschwindigkeit

- **Akzeptanz von unsicherem Verhalten: Geschwindigkeit**
Andere weisen ein risikoreicheres Verhalten auf als man selbst.
Unterschiede sind hinsichtlich der sozialen Akzeptanz und der persönlichen Akzeptanz zu erkennen (I, GR).
Frauen und ältere Menschen (55+) akzeptieren risikoreiches Geschwindigkeitsverhalten weniger.
- **Zugegebenes risikoreiches Geschwindigkeitsverhalten**
2/3 der Befragten gaben zu, mindestens einmal die Geschwindigkeit in den letzten 12 Monaten überschritten zu haben, Männer häufiger als Frauen.
Je älter desto mehr hält man sich an die Tempolimits, außer auf AB (dort überschritten am häufigsten die 35- bis 54-Jährigen).



Akzeptanz

Acceptability of driving 20 km/h over the speed limit on a freeway / motorway



drive faster than the speed limit (% of at least once)

	inside built-up areas	outside built-up areas (except motorways/freeways)	on motorways/ freeways
AT	74%	84%	81%
BE	67%	76%	74%
CH	63%	75%	80%
DE	76%	82%	80%
DK	75%	84%	81%
EL	58%	64%	71%
ES	64%	64%	74%
FI	85%	91%	84%
FR	68%	73%	68%
IE	50%	59%	61%
IT	73%	79%	76%
NL	66%	75%	78%
PL	64%	68%	57%
PT	72%	77%	81%
SE	64%	78%	83%
SI	61%	73%	73%
UK	55%	60%	66%
EU	68%	73%	73%

Notes: (1) % of people that did it at least once in the past 12 months. (2) The two countries with the highest % are indicated in yellow, the two countries with the lowest % in green. (3) Countries based on individual country weight, Europe based on European weight B.

Zugegebene Geschwindigkeitsüberschreitung

Verkehrsteilnehmerbefragung zur Geschwindigkeit

- **Einstellungen zur Geschwindigkeit**

76% der Befragten stimmten zu, dass zu schnelles Fahren das Risiko für einen selbst und für andere erhöht und das eine schnelle Reaktion in bestimmten Situationen durch hohe Geschwindigkeiten schwieriger ist. 50% halten die gesetzten Tempolimits für unpassend bzw. akzeptabel. Frauen und ältere Befragte sind sensibler gegenüber dem Geschwindigkeitsrisiko.

- **Unterstützung von verkehrssicherheitspolitischen Maßnahmen**

52% stimmen zu, dass die Regeln verschärft werden könnten. Über $\frac{1}{3}$ der Befragten finden die Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen zu hoch. Frauen und ältere Befragte sind für härtere Sanktionen und mehr Kontrollen.

by increasing speed with 10 km/h, you get a much higher chance of being involved in an accident

AT	33%
BE	43%
CH	43%
DE	36%
DK	53%
EL	49%
ES	38%
FI	56%
FR	44%
IE	59%
IT	43%
NL	34%
PL	58%
PT	46%
SE	57%
SI	50%
UK	62%
EU	45%

strenger

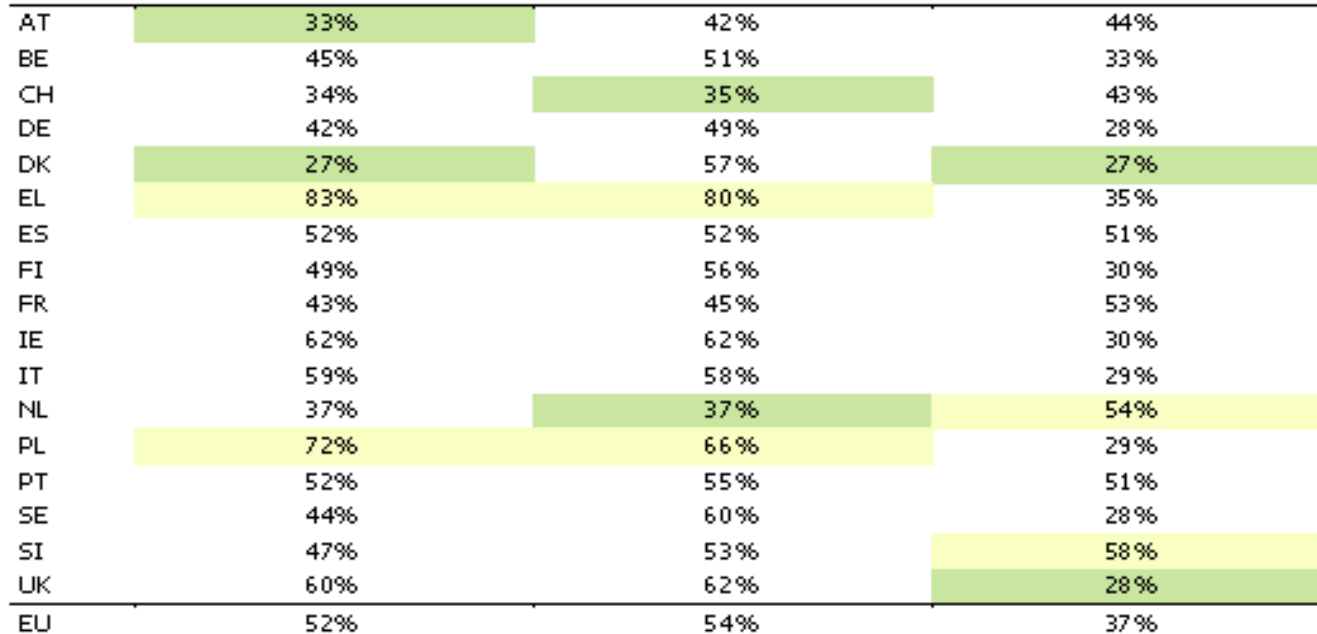
öfters

zu hart

the traffic rules (for speeding)
should be stricter

the traffic rules (for speeding)
are not being checked
sufficiently

the penalties (for speeding) are
too severe



	strenger	öfters	zu hart
AT	33%	42%	44%
BE	45%	51%	33%
CH	34%	35%	43%
DE	42%	49%	28%
DK	27%	57%	27%
EL	83%	80%	35%
ES	52%	52%	51%
FI	49%	56%	30%
FR	43%	45%	53%
IE	62%	62%	30%
IT	59%	58%	29%
NL	37%	37%	54%
PL	72%	66%	29%
PT	52%	55%	51%
SE	44%	60%	28%
SI	47%	53%	58%
UK	60%	62%	28%
EU	52%	54%	37%

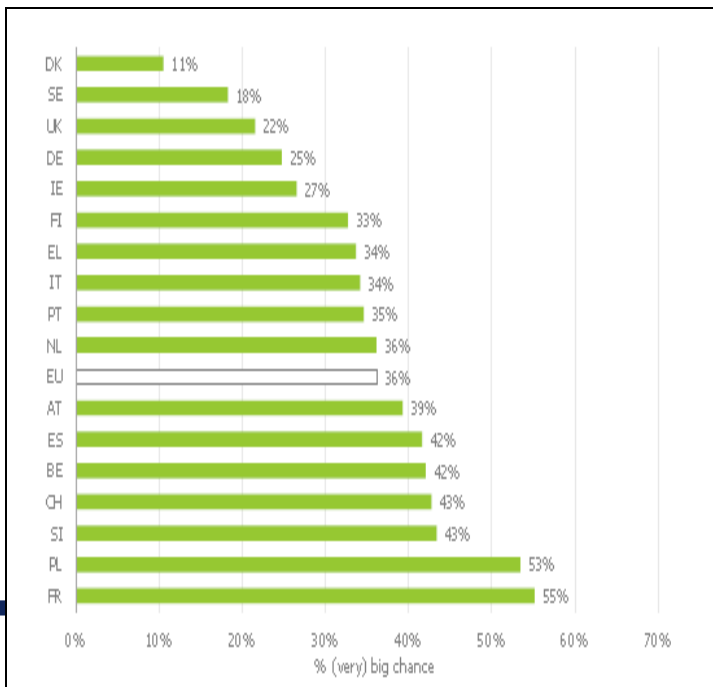
Notes: (1) % of agreement; scores 4 and 5 on a 5-point scale from 1 'disagree' to 5 'agree'. (2) The two countries with the highest % are indicated in yellow, the two countries with the lowest % in green. (3) Countries based on individual country weight, Europe based on European weight B.

Regeln, Kontrollen und Strafen

Verkehrsteilnehmerbefragung zur Geschwindigkeit

- **Berichtete Polizeikontrollen und gefühlte Wahrscheinlichkeit kontrolliert zu werden**

36% der Befragten halten es für wahrscheinlich, bei einer für sie typischen Fahrt kontrolliert zu werden. Die gefühlte Entdeckungswahrscheinlichkeit schwankt zw. 11% in DK und 55% in FR.



had to pay a fine for violating the speed limits (% of at least once)	
AT	25%
BE	13%
CH	26%
DE	18%
DK	8%
EL	11%
ES	12%
FI	5%
FR	18%
IE	6%
IT	35%
NL	19%
PL	12%
PT	8%
SE	4%
SI	10%
UK	6%
EU	15%

Verkehrsteilnehmerbefragung zur Geschwindigkeit

- **Zusammenhang zw. Geschwindigkeitsverhalten und Verkehrssicherheitsmaßnahmen**

Zwei Drittel der Befragten, die G-Überschreitungen akzeptieren, finden strengere Regeln für Tempolimits auf AB und bei Überschreitungen über 10km/h akzeptabel. Mehr als 50% derer, die G-Überschreitungen akzeptieren, finden die Strafen für zu hoch.

- **Zusammenhang zw. Akzeptanz der Regelmäßachtung von Geschwindigkeit und dem eigenem Verhalten**

Eine signifikante Inkonsistenz herrscht zw. Theorie (Akzeptanz von unsicherem Verhalten) und Praxis (eigenem Verhalten). Diejenigen, die Speeding nicht akzeptieren, haben aber mindestens einmal die Geschwindigkeitsbegrenzung in den letzten 12 Monaten überschritten.

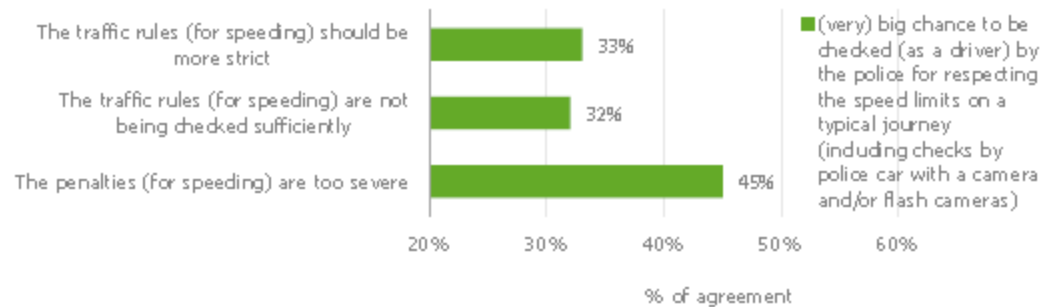
- **Zusammenhang zw. Akzeptanz von Einstellungen und risikoreiches Geschwindigkeitsverhalten**

Die Mehrheit der Befragten, die G-Überschreitungen akzeptieren, glauben nicht, daß die Tempolimits richtig (und damit akzeptabel) festgelegt sind.



Verkehrsteilnehmerbefragung zur Geschwindigkeit

- **Zusammenhang der Unterstützung von VS-Maßnahmen und gefühlte Wahrscheinlichkeit kontrolliert zu werden**



33% bzw. 32% derjenigen, die strengere Regeln sowie mehr Kontrollen befürworten glauben, dass die Chance kontrolliert zu werden, sehr groß ist. Diejenigen, die die Strafen für zu hoch halten glauben zu 45%, dass die Kontrollwahrscheinlichkeit sehr hoch ist.

Die Überwachung im europäischen Vergleich

HOW TRAFFIC LAW ENFORCEMENT CAN CONTRIBUTE TO SAFER ROADS

PIN Flash Report 31

June 2016



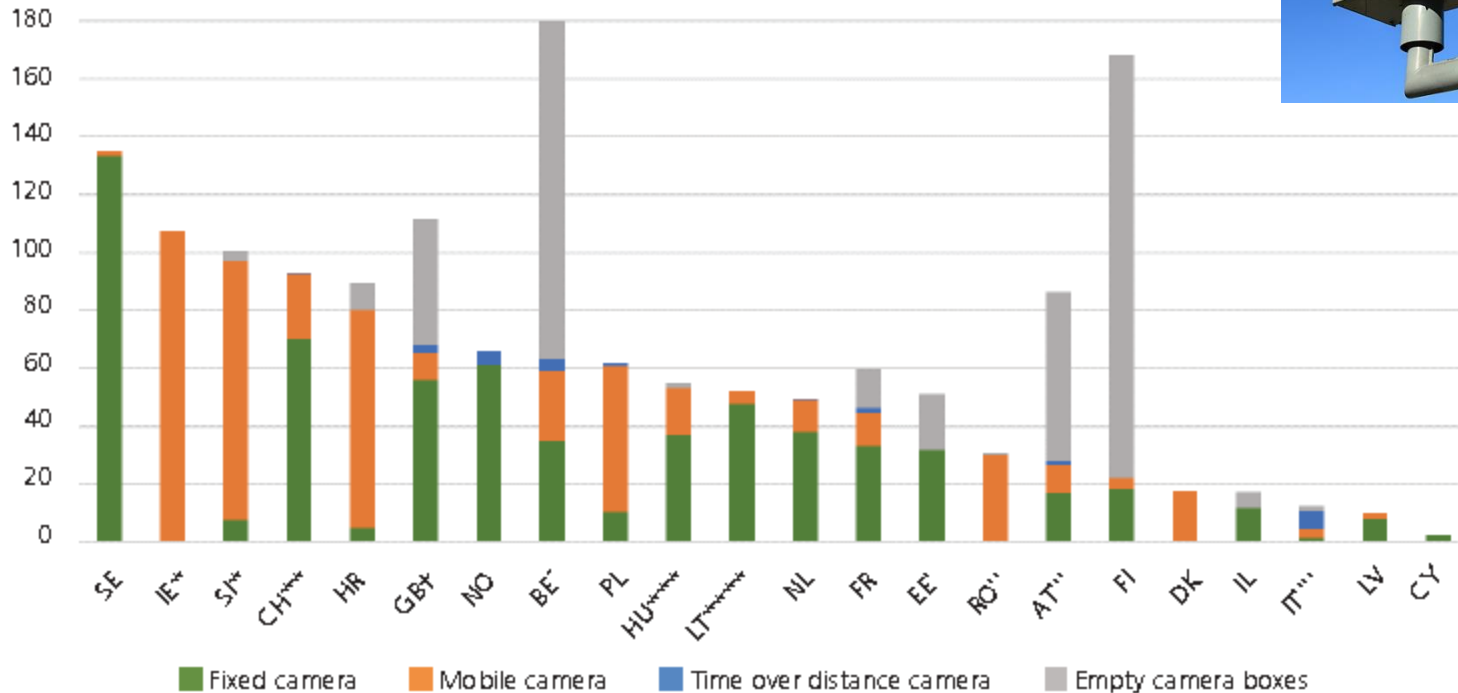
http://etsc.eu/wp-content/uploads/NEW_PIN_FLASH31_final.pdf



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



Anzahl Geschwindigkeits-Überwachungskameras /1000 Einwohner (2015)



Quelle: ETSC

Strafzettel wegen Geschwindigkeit /1000 Einw. (2015)

% stationäre Kameras

Niederlande	393	99.6%
Belgien	300*	n/a
Frankreich	205	93%
Zypern	108	29%
Estland	102	66%
Finnland	93	80%
Dänemark	73	91%
Kroatien	66	n/a
Litauen	50	98%
Polen	50	17%

*2014

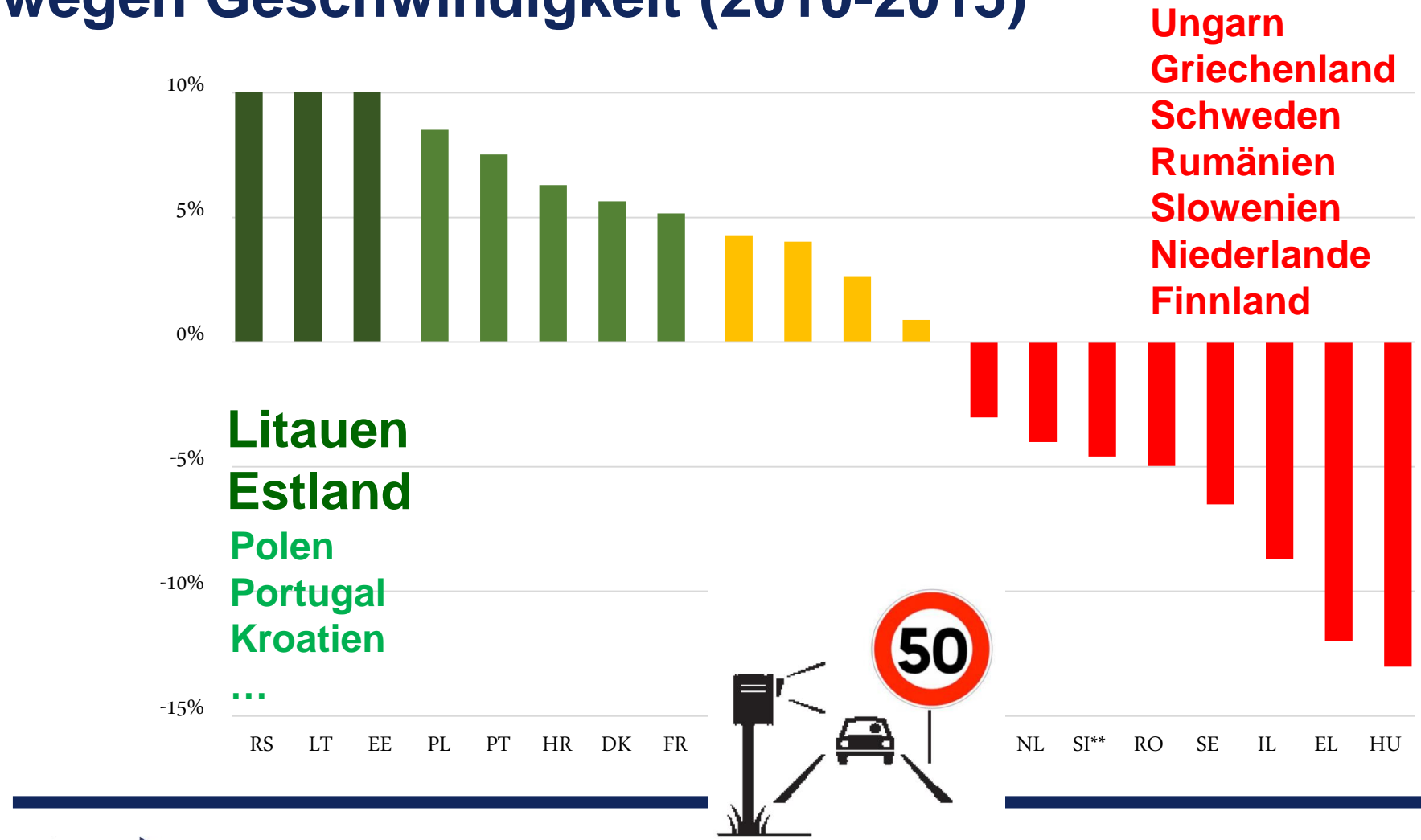


IE, SI, RO, RS, GB, HU, PT, SE, IT

weniger als 50



Jährliche Veränderung der Anzahl der Strafzettel wegen Geschwindigkeit (2010-2015)



Bußgeldhöhe wegen Geschwindigkeitsübertretung

	20km/ zu schnell	über 50 km/h zu schnell		20km/ zu schnell	über 50 km/h zu schnell
Belgien	100	300	Malta	ab 25	ab 25
Bulgarien	30	120	Niederlande	ab 155	ab 510
Dänemark	65-270	ab 295	Österreich	ab 20	bis 2.180
Deutschland	bis 35	ab 240	Polen	ab 25	ab 100
Estland	bis 115	bis 770	Portugal	ab 60	ab 300
Finnland	ab 70	14 TS	Rumänien	ab 85	ab 130
Frankreich	ab 135	1.500	Schweden	ab 270	ab 450
Griechenland	ab 100	ab 350	Slowakei	ab 50	ab 350
Großbritannien	ab 75	bis 3.000	Slowenien	ab 50	ab 300
Irland	ab 80	ab 80	Spanien	ab 100	ab 600
Italien	ab 160	ab 500	Tschechien	ab 60	ab 200
Lettland	ab 5	ab 110	Ungarn	bis 110	ab 220
Litauen	ab 100	ab 290	Zypern	ab 35	ab 85
Luxemburg	ab 50	ab 145			

Quelle: ADAC

Regeln im EU-Straßenverkehr



http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm#

Durchschnittsgeschwindigkeiten



Schon kleinere Reduzierungen der Durchschnittsgeschwindigkeiten können einen bedeutenden Beitrag zur Reduzierung der Getöteten und Verletzten auf europäischen Straßen leisten.

1% Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit führt zu folgendem prozentualen Rückgang der Verunglückten:

- Auf AB und Landstraße 2,2% weniger Verunglückte und 3,5% weniger Schwerverletzte und eine 4,6% Reduzierung der Getöteten.
- Innerorts 1,4% weniger Verunglückte, 2% weniger Schwerverletzte und 3% weniger Getötete.
- Auf EU-Ebene könnten 1.300 Getötete/Jahr vermieden werden, davon 800 auf Landstraßen, 400 innerorts und 80 auf AB.

Quelle, ETSC PIN-Flash 27



Sichere Geschwindigkeit

Straßentypen und Verkehrsteilnehmerarten	Sichere V
Straßen mit möglichen Konflikten zwischen Pkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern	30 km/h
Kreuzungen mit möglichem transversalem Konflikt zwischen Pkws	50 km/h
Straßen mit möglichen Frontalkollisionen zwischen Pkws	70 km/h

ETSC-Empfehlungen an die EU-MS

- Anwendung von „best practice“ bei Geschwindigkeitskontrollen, einschl. der Nutzung von GÜ-Kameras und time-over-distance-Kameras.
- Förderung der Einführung der Eigentümer- bzw. Halterhaftung im Gegensatz zur Fahrerhaftung, um die Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erleichtern.
- Geschwindigkeitsüberschreitungen in Strafpunktesysteme integrieren und sicherstellen, dass die Höhe der Strafe entsprechend der Überschreitung ansteigt.
- Geschwindigkeitsverhalten beobachten (Durchschnittsgeschwindigkeit und 85 Perzentil) und regelmäßige Übersichten veröffentlichen über die Verhaltensweisen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerarten auf verschiedenen Straßentypen.
- Unterstützung der Einführung intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzer und Einrichtung von digitalen kartenbasierten Informationen für Geschwindigkeitsbegrenzungen.



ETSC-Empfehlungen an die EU-Institutionen

- Die Mitgliedsstaaten zu Erarbeitung nationaler Überwachungspläne ermutigen, mit Jahreszielen, einschließlich der Geschwindigkeit, im Einklang mit der EU-Empfehlung 2004 zur Verkehrsüberwachung.
- Vorgabe einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h oder weniger (auf den TEN-T high-speed Straßennetzen).
- Geschwindigkeitsbegrenzungen in:
 - Wohngebieten und Gebieten mit hohem Aufkommen an zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden - max. 30 km/h
 - innerorts - max. 50 km/h
- Um die Einführung von ISA zu ermöglichen, müssen die technischen Voraussetzungen für die Erfassung und Pflege der Daten zur Geschwindigkeitsbegrenzung vorliegen.
- Ausarbeitung von Leitlinien, um die Mitgliedsstaaten bei der Durchführung dieser Datenerfassung zu unterstützen.



Förderung der FZ-Technologien



<http://etsc.eu/projects/isafer/>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!