
Geschwindigkeiten und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit – Kategorisierungssystem für Geschwindigkeiten –








Disposition

- I. VOD-Ziele: Verbesserung der Verkehrsunfallverhütung u. Milderung der Folgen von Verkehrsunfällen für die Opfer**
- II. Risiko eines schweren Verkehrsunfalls**
- III. Regelmissachtung als Ursache schwerer Unfälle**
- IV. Folgen kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderungen**
- V. Ausreichende Sicherheitsreserven?**
- VI. Staatliche Schutzpflichten**
- VII. Angemessene Geschwindigkeit**
- VIII. Sanktionen**
- IX. Grenzwerte für Geschwindigkeit**
- X. Zusammenfassung und Ausblick**

I. Ziele: Verbesserung der Verkehrsunfallverhütung sowie Milderung der Folgen von Verkehrsunfällen für die Opfer

Vorstand

	Vorsitzender apl. Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff Fachbereich Psychologie Bergische Universität Wuppertal
	Geschäftsführender Vorstand Erster Polizeihauptkommissar Peter Schlanstein Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Münster
	Vorstand Leitender Polizeidirektor a.D. Wolfgang Blindenbacher
	Vorstand Polizeidirektor a.D. Wulf Hoffmann
	Vorstand Polizeidirektor Martin Mönninghoff Polizeipräsidium Münster
	Vorstand Polizeidirektor Heinz Albert Stumpen Deutsche Hochschule der Polizei

Mitglieder

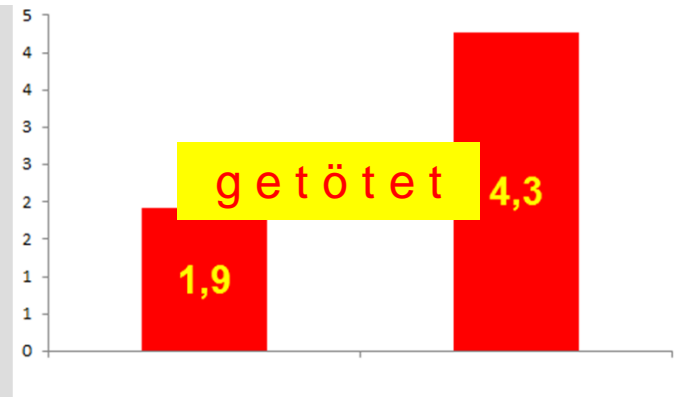
	
	
	
	
	
	
	
	

Wissenschaftl. Beirat

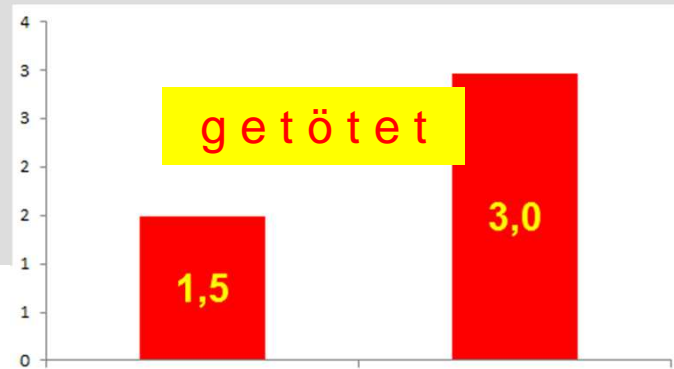
Peter Schlanstein
Abteilung Münster

II. Risiko eines schweren Verkehrsunfalls

- In **Deutschland** wurden 2015 je 100.000 Einwohner bei **Gewaltdelikten** im **Straßenverkehr**



- In **NRW** wurden 2015 je 100.000 Einwohner bei **Gewaltdelikten** im **Straßenverkehr**



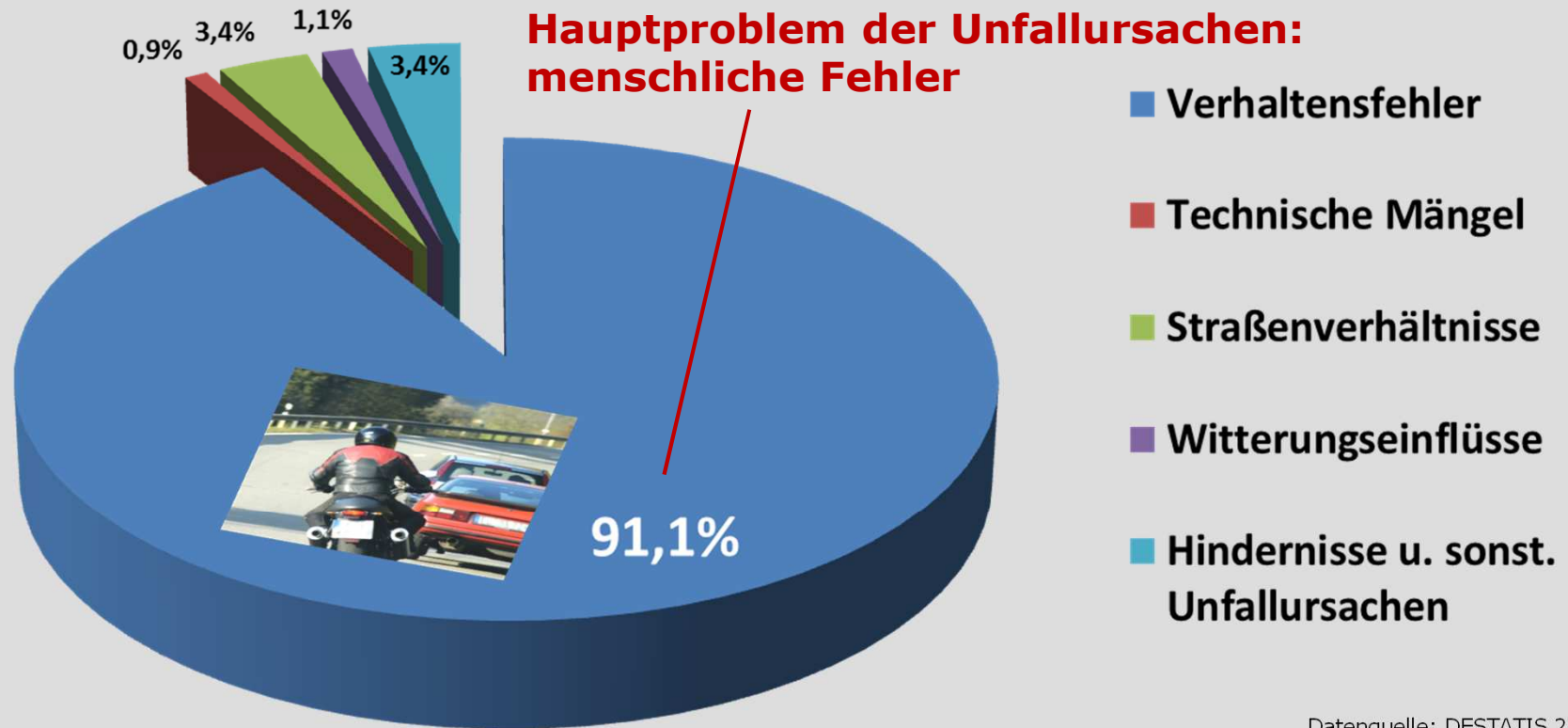
Warum werden **Verkehrsdelikte** in der Strafrechtspraxis so **milde** und gesellschaftlich oft nur als „Verkehrssünden“ **bewertet**, obwohl sie viel **sozialschädlicher** sind als **allgemeine Kriminalität**?

Datenquellen: BKA 2016, LKA NRW 2016, DESTATIS 2016, MIK NRW 2016



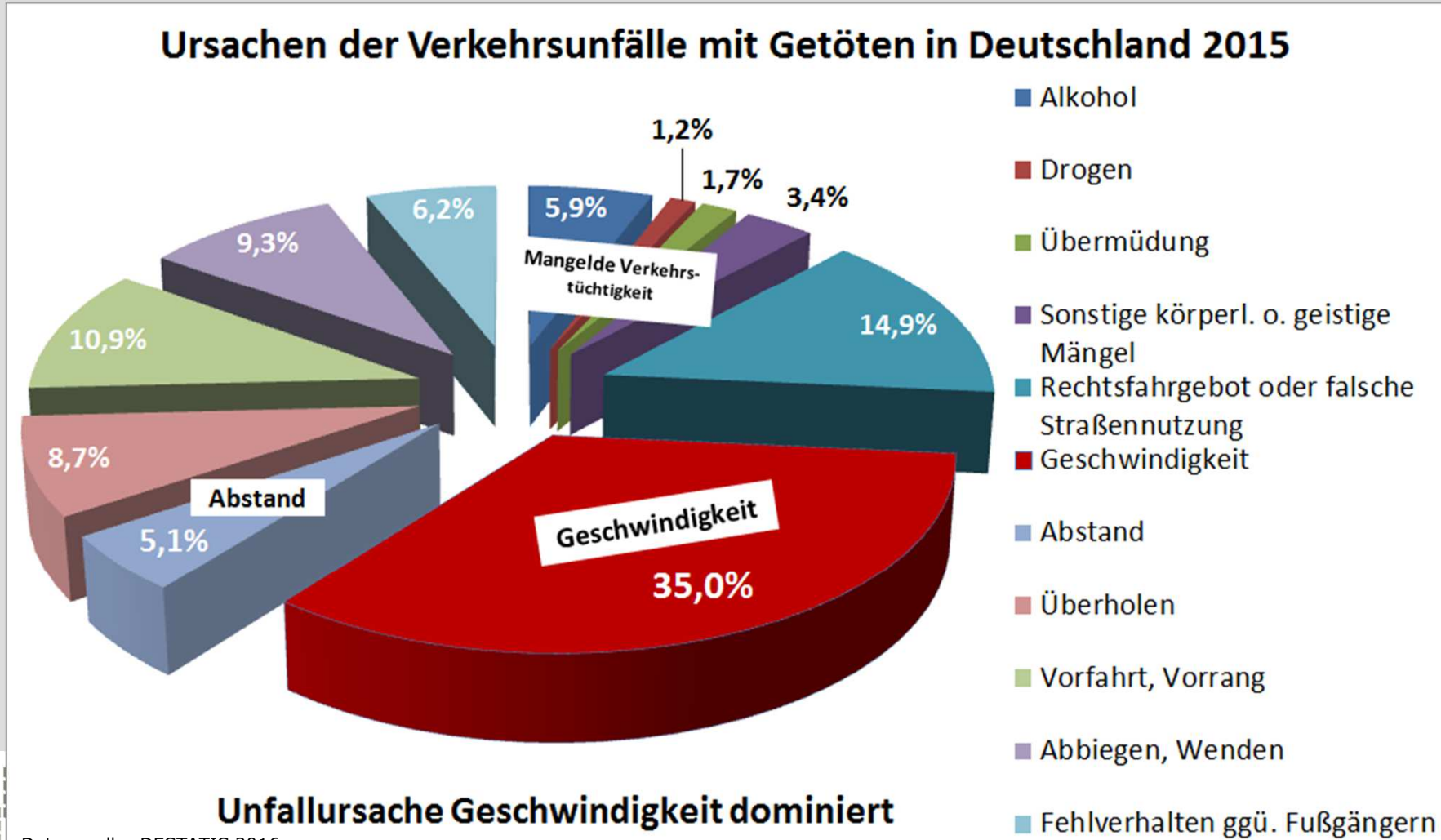
III. Regelmissachtung als Ursache schwerer Unfälle

- Ursachen für Personenschadenunfälle 2015 in Deutschland
Grundlagen der Verkehrsüberwachung und Ahndung von Verkehrsdelikten



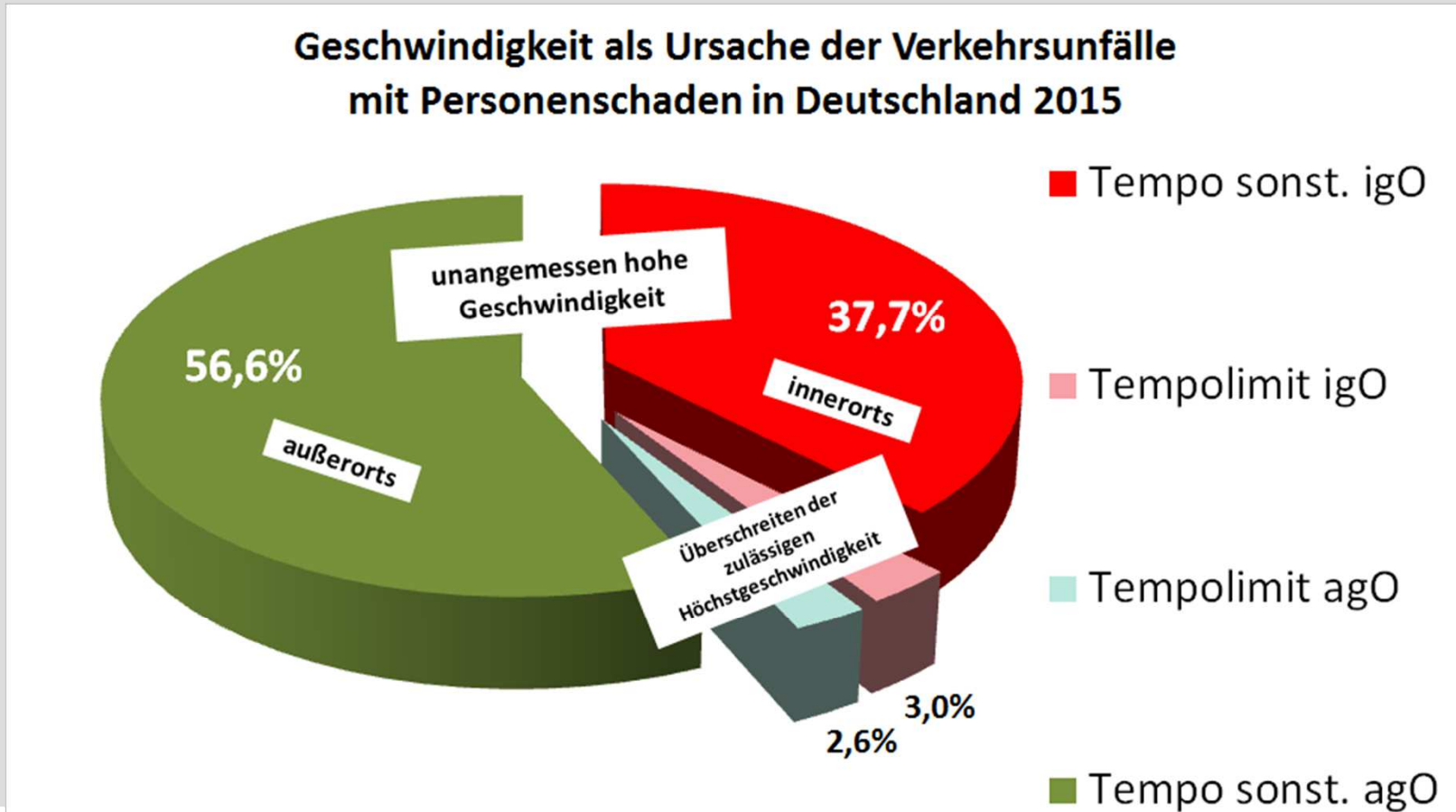
III. Regelmissachtung als Ursache schwerer Unfälle

- Status Verkehrstote in Deutschland



III. Regelmissachtung als Ursache schwerer Unfälle

- Wie schnell ist zu schnell?



Hauptproblem: Unangemessene Geschwindigkeit

Datenquelle: DESTATIS 2016



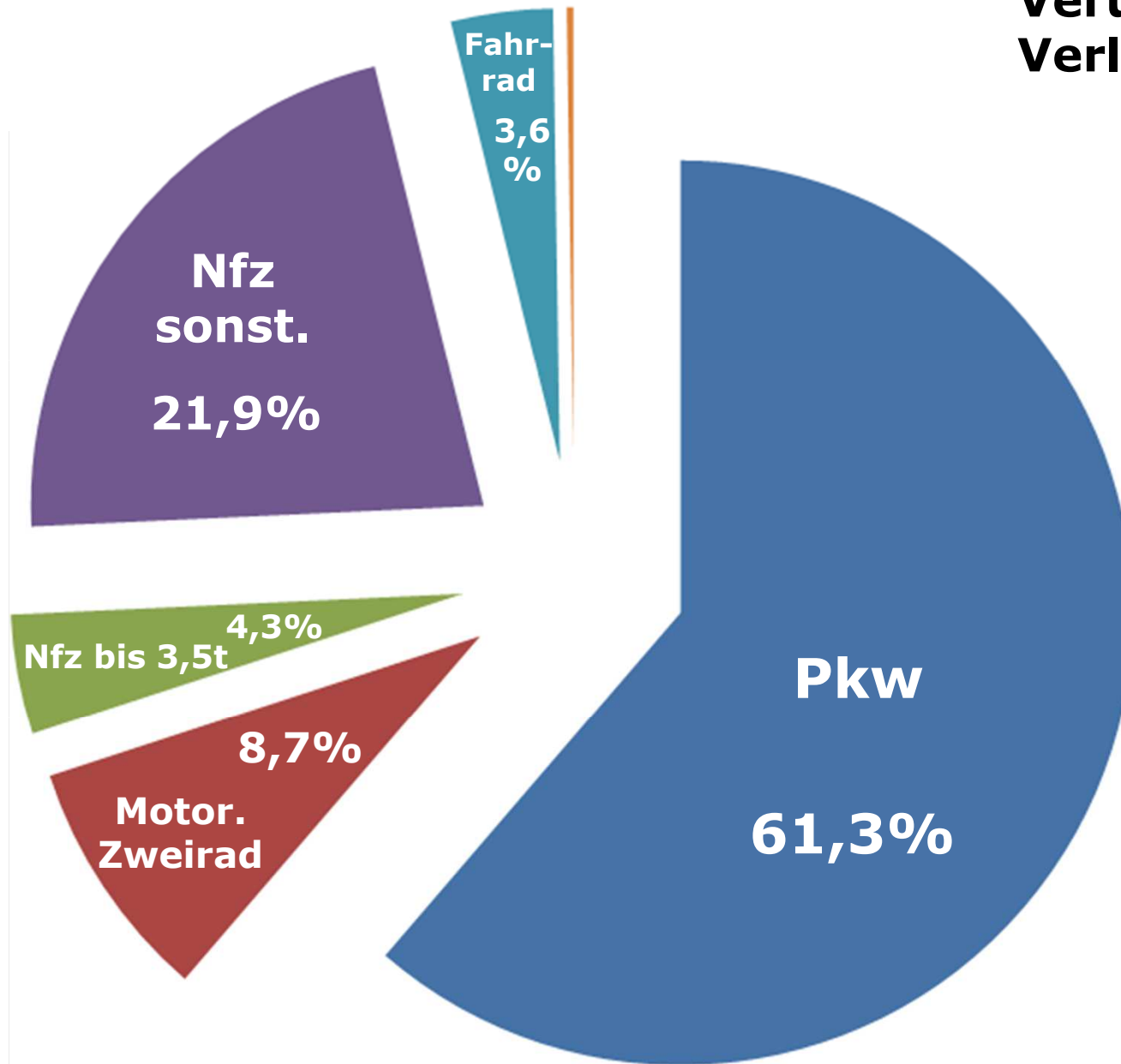
III. Regelmissachtung als Ursache schwerer Unfälle

- **Nicht angepasste Geschwindigkeit als Unfallursache**
 - Konstante Hauptunfallursache, insb. bei schweren Verkehrsunfällen
 - Kumulation mit geschwindigkeitsaffinen Ursachen (Abstand, Überholen, Vorfahrt/Vorrang, Rechtsfahrgebot)
 - Zunehmende Geschwindigkeit
 - verlängert Brems- und Anhaltewege
 - verkleinert das Gesichtsfeld der Kraftfahrer
 - vermindert die Möglichkeit, potentielle Gefahren und Hindernisse wahrzunehmen
 - lässt bei Unfällen Aufprallenergien freiwerden, die mit dem Quadrat der Unfallgeschwindigkeit zunehmen (Köppel/Meewes 2003)
 - führt zu einem exponentiell höheren Anstieg von Unfallrisiko und Schwere der Unfallfolgen

Foto: DVR



Status Verkehrstote in Deutschland



Verursacherprinzip Verletzungsverursacher

(Unfallzahlen 2015)

Fahrzeuge, die Verursacher tödlicher Verletzungen sind, müssen ihren Beitrag zum Schutz dieser Kategorie leisten.

Dies betrifft insbes. Pkw (61,3 %), Nutzfahrzeuge und Transporter (21,9 %).

Das Verursacherprinzip ist bei der Generierung von Maßnahmen eine ganz wichtige Betrachtungsweise.



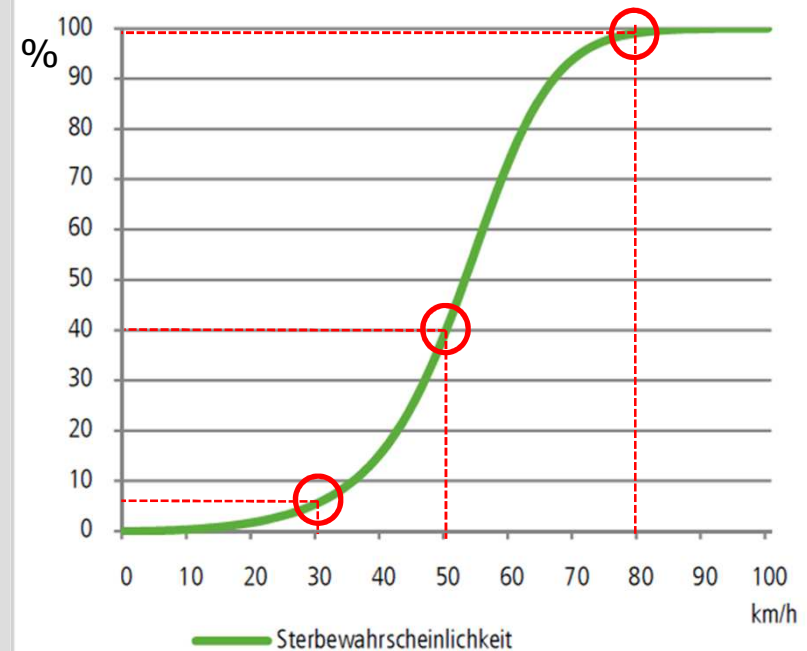
IV. Folgen kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderungen

• Geschwindigkeit als kritischer Risikofaktor

➤ Bei höherer Geschwindigkeit steigt das Risiko schwerer Verletzungen oder des Todes **exponentiell**, insbesondere für **Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer**. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit um $x\%$ ($=1+x/100$) führt nach dem Power-Model zu einem prozentualen Anstieg z. B. der Unfälle mit Getöteten um $(1+x/100)^4$ Ewert et al. 2010

➤ Ein erwachsener Fußgänger hat ein unter **10%iges Todesrisiko**, wenn er durch einen Pkw mit **30 km/h** angefahren wird, bei **50 km/h** beträgt es bereits **40 %**, bei **80 km/h** jedoch nahezu **100 %** (Werte bei Senioren höher).

Sterbewahrscheinlichkeit der Fußgänger in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit des Fahrzeugs mit dem kollidiert wird, in Prozent



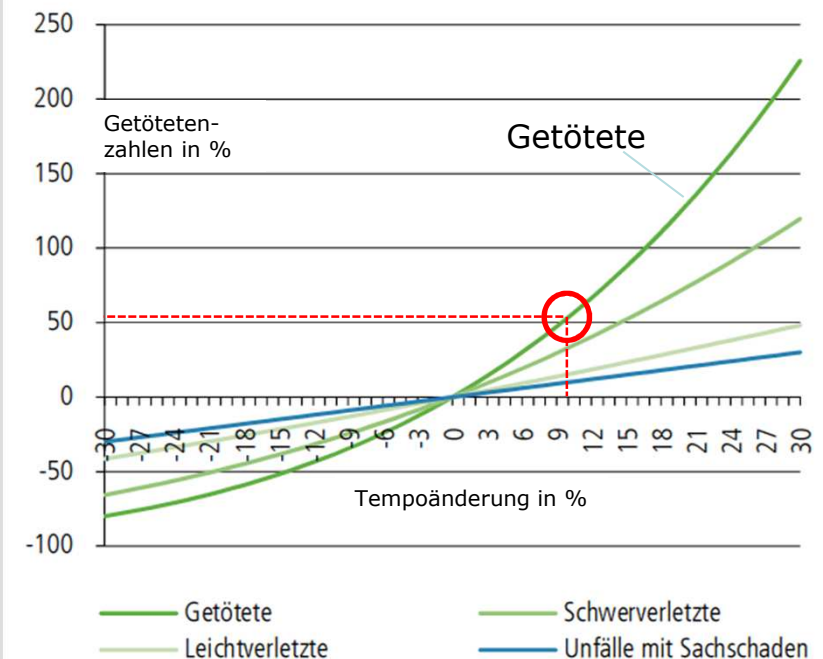
Quelle: Peden et al.

IV. Folgen kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderungen

• Geschwindigkeit als kritischer Risikofaktor

- Veränderungen der Geschwindigkeiten (egal ob nach oben oder unten) wirken sich besonders stark auf die schwersten Unfälle bzw. Verletzungen aus.
- Ein Anstieg der Ø-Geschwindigkeit um 10 % (also z. B. von 50 auf 55 km/h) ergibt so einen Anstieg der Getöteten um 54 %. Die Anzahl der Leichtverletzten steigt nur um 15 %.
- Umgekehrt ist es auch so, dass Reduktionen der Geschwindigkeiten sich besonders positiv bei der Anzahl der Getöteten sowie der Schwerverletzten auswirken.

Prozentuale Entwicklung der Zahlen der Unfallbeteiligten bzw. Unfälle nach prozentualer Geschwindigkeitsänderung



Ewert et al. 2010

Quelle: Elvik et al.

IV. Folgen kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderungen

- Abbreviated Injury Scale (AIS) mit Beispielen für alle VT**

Ausprägung	
0	unverletzt
1	gering
2	ernsthaft
3	schwer (nicht lebensbedrohend)
4	sehr schwer, lebensbedrohend
5	kritisch, lebensbedrohend, Überleben ungewiss
6	nicht behandelbar (Tod)

Maximum Abbreviated Injury

- 1 gering
- 2 ernsthaft
- 3 schwer
- 4 sehr schwer
- 5 kritisch
- 6 maximal (nicht behandelbar)



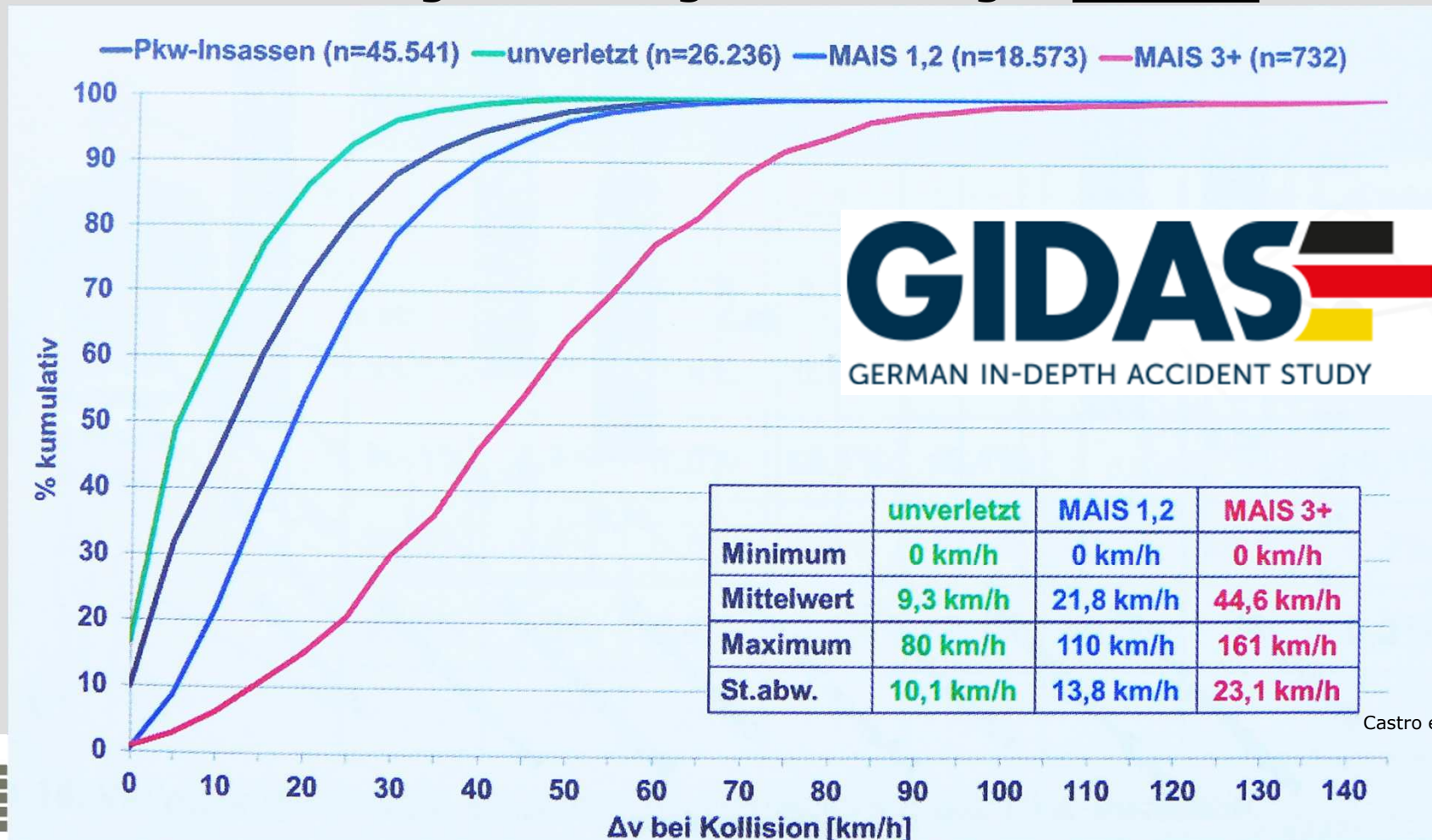
BAST 2017



Die Regelungsgeber in den Industrieländern haben vereinbart, dass Pkw-Unfälle unter definierten Bedingungen sobald wie möglich nur noch unterhalb der Ausprägung 3 des AIS / MAIS schädigen dürfen.

IV. Folgen kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderungen

- Kollisionsgeschwindigkeit und Folgen im Pkw**

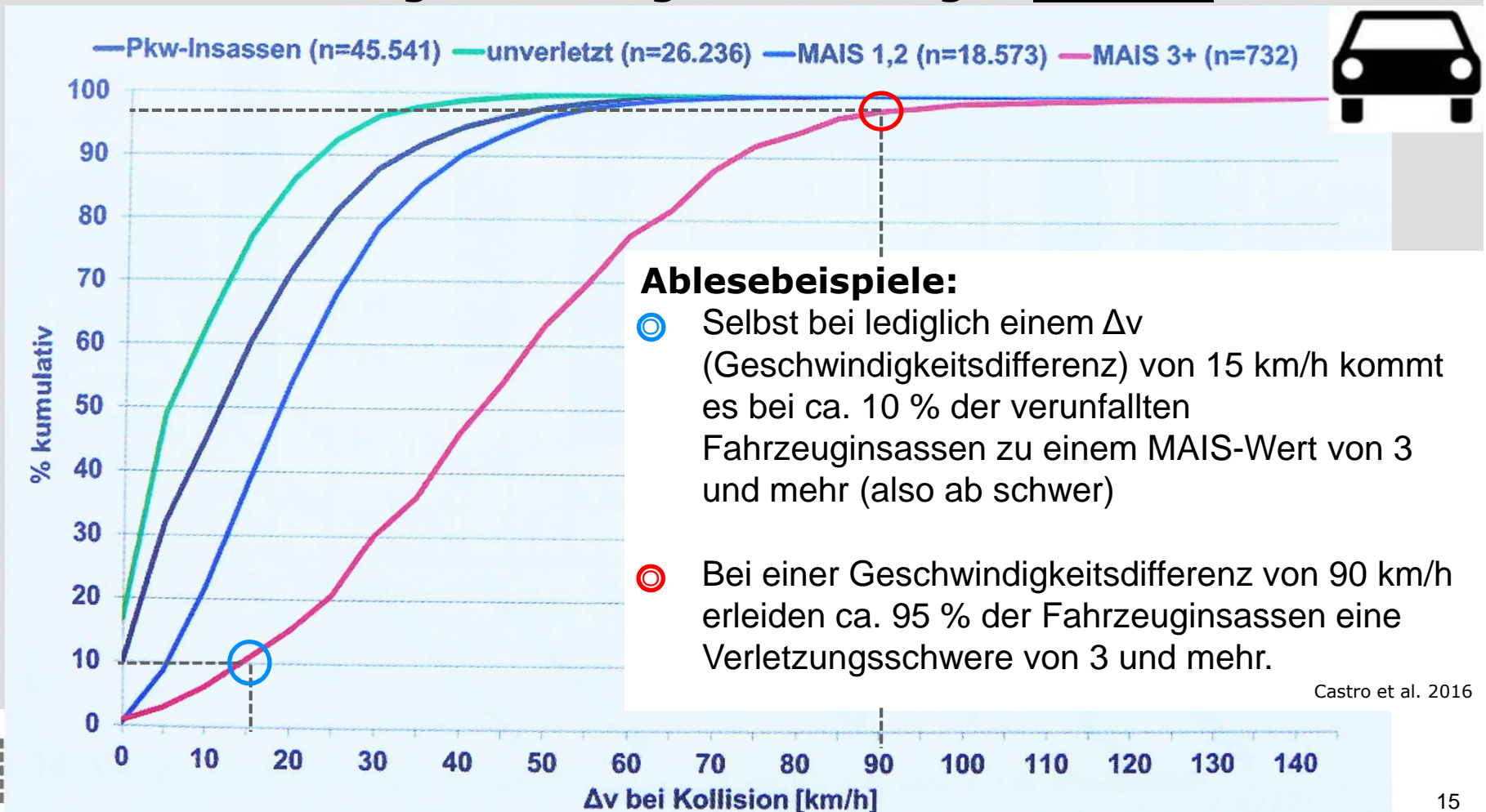


Castro et al. 2016

lanstein
Münster

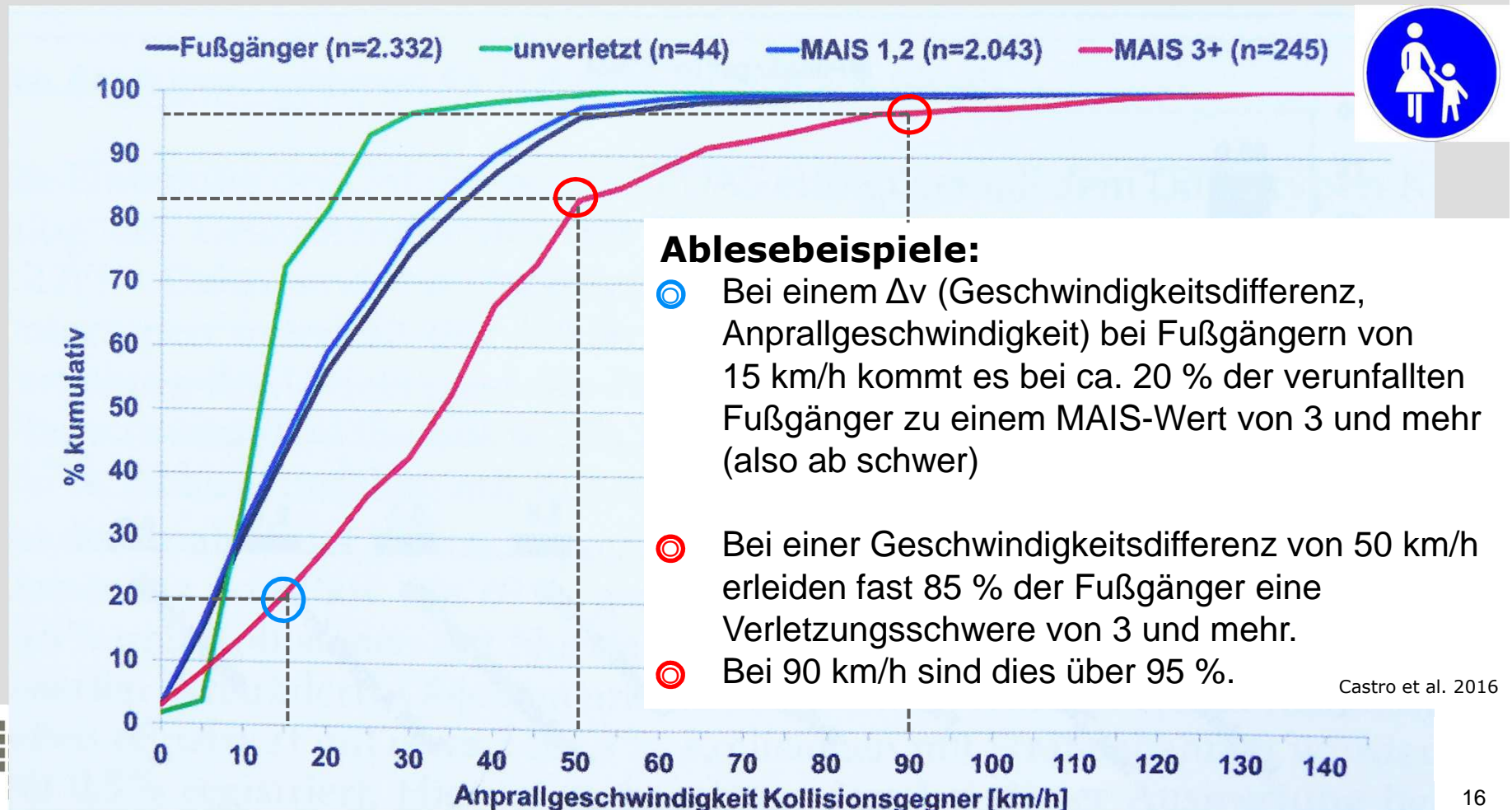
IV. Folgen kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderungen

● Kollisionsgeschwindigkeit und Folgen im Pkw



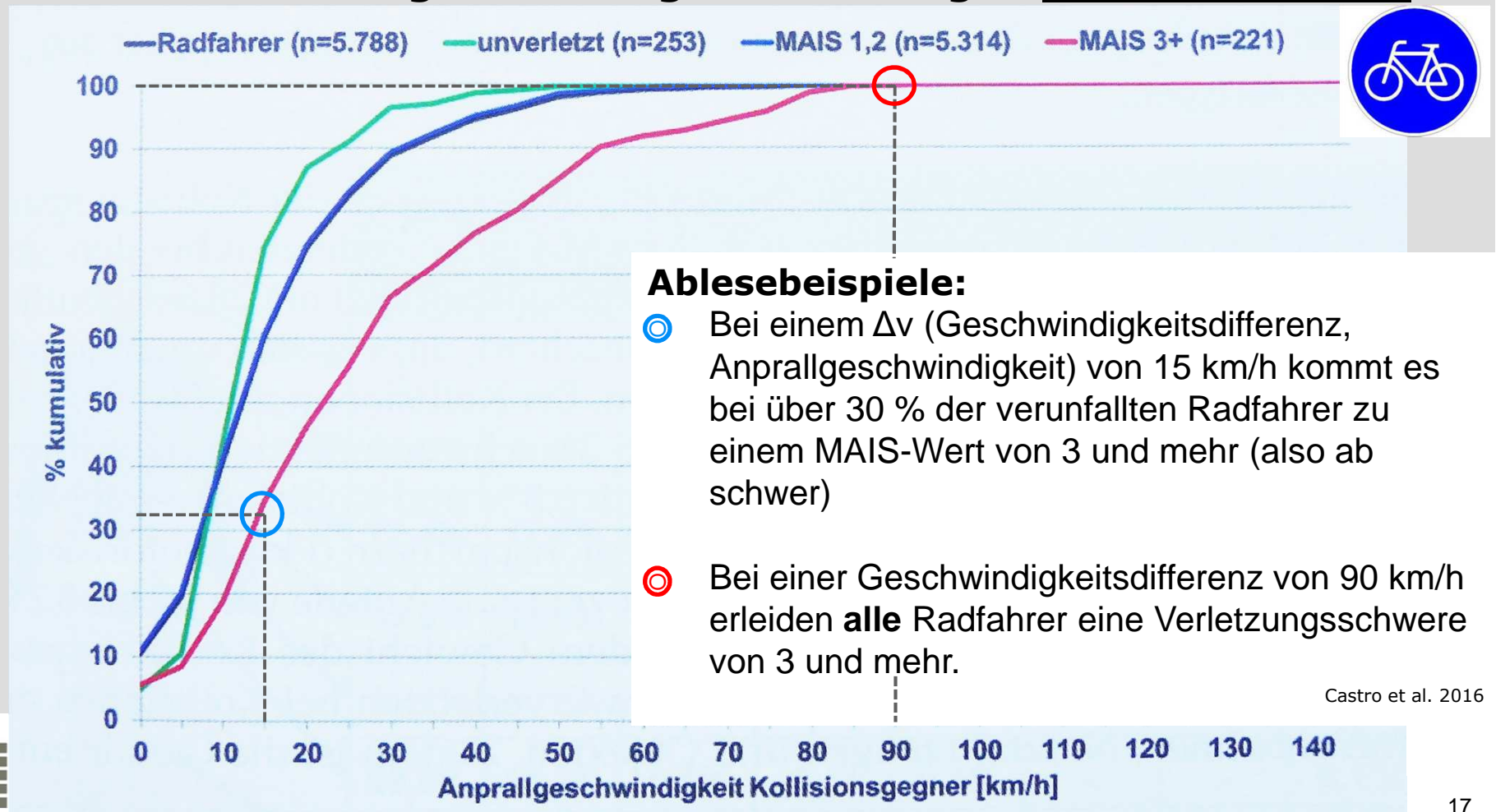
IV. Folgen kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderungen

• Aufprallgeschwindigkeit gegenüber Fußgängern



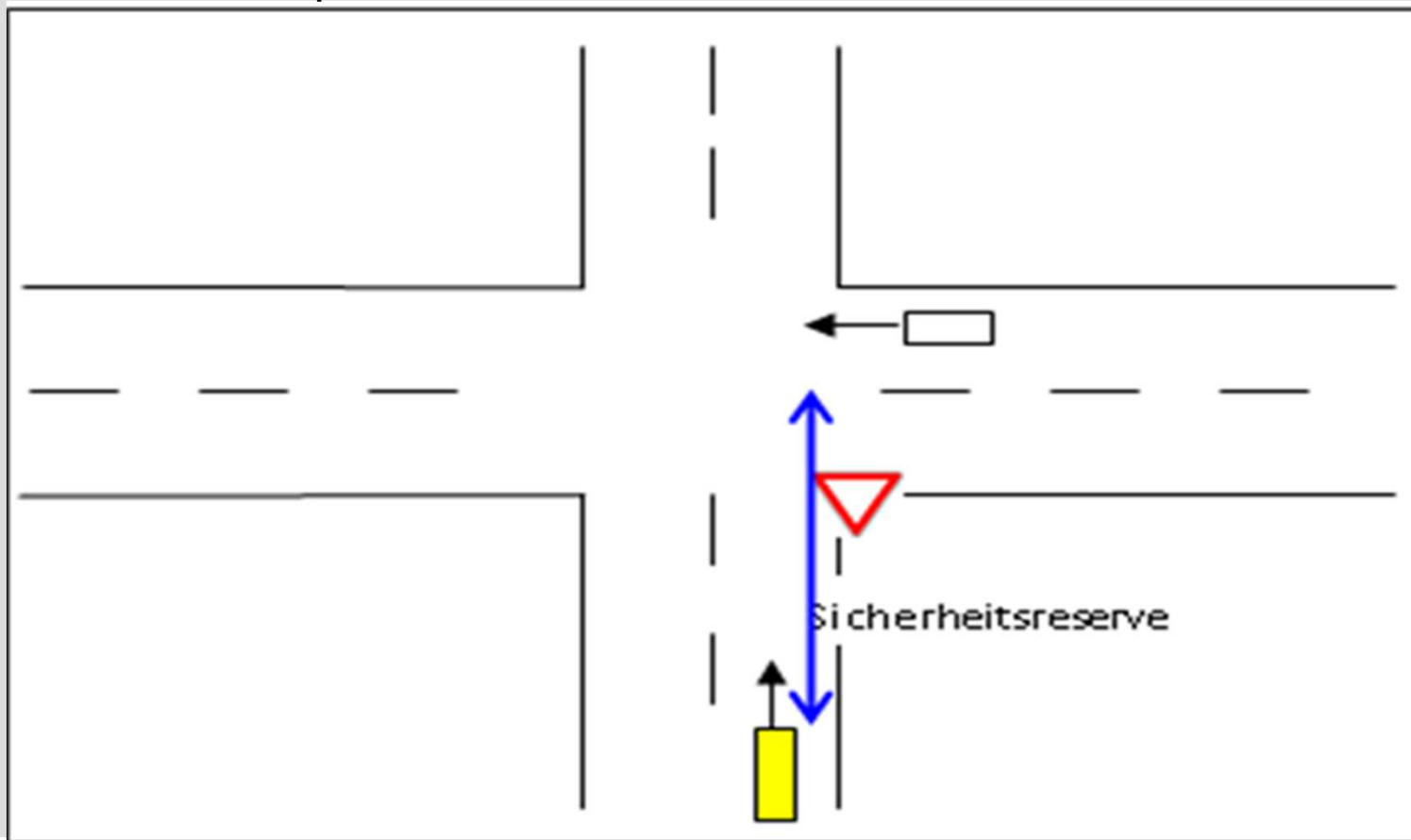
IV. Folgen kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderungen

● Kollisionsgeschwindigkeit und Folgen bei Radfahrern



V. Ausreichende Sicherheitsreserven?

- Beispiel für eine Sicherheitsreserve



Filme: CTS Münster



Peter Schlanstein
Abteilung Münster

Sekunden, die über Leben und Tod entscheiden



Foto: DVR



V. Ausreichende Sicherheitsreserven?

• Sind Geschwindigkeitsregeln in Deutschland angemessen?

- **1957** trat in Deutschland das erste Tempolimit in Kraft: Innerhalb geschlossener **Ortschaften** durfte nicht schneller als mit **50 km/h** gefahren werden.
- Die generelle Einführung von **Tempo 100** auf **Landstraßen** erfolgte **1972**.
- **Ist eine Reduzierung dieser Regelgeschwindigkeiten nötig?**
- Erste **versuchsweise** Einführung einer **Tempo-30-Zone** erfolgte **1983**
- Tempo **30 erfordert heute eine konkrete Gefahrenlage** (für Leib, Leben, Gesundheit), i.d.R. ist **Nachweis** eines **Unfallschwerpunktes** (ca. 30 % mehr VU als andernorts) nötig.
- **Absenkung der Hürde** vor besonders **sensiblen Bereichen** für **max. 300 m** ab **14.12.2016 in Kraft** (1.ÄndVOSTVO)

A white rectangular traffic sign with a black border and the text 'Hier gilt die StVO' in bold black letters.

Foto: die Schilder



V.

Ausreichende Sicherheitsreserven?



EUGENT



Macht die
Straßen
lebenswert!

Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit?

- Täglich verunglücken **Ø 698 Menschen** mit bei Verkehrsunfällen in deutschen **Städten und Dörfern**.
- **Tempo 30 verhindert Unfälle und schwere Verletzungen.**
- Ein Auto, das mit **30 km/h** unterwegs ist, **steht nach nur 14 m**.
- Mit **Tempo 50** hat ein Auto **nach 14 m** noch **nicht** einmal **abgebremst**. Der Aufprall erfolgt mit voller Geschwindigkeit.



Tempo 80, damit es außerorts nicht kracht?

- Empfehlung AK IV „Unfallrisiko Landstraße“ des **VGT 2015**: **Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw** gleichermaßen bei **80 km/h**
- Entsprechend **ausgebaute Strecken** (s. z.B. RAL 2012) für Pkw/Kräder weiterhin mit **100 km/h** oder schneller



VI. Staatliche Schutzpflichten

- Gewaltmonopol (Gefahrenabwehr und Strafverfolgung)
- Fürsorge- und Schutzgedanke
- Restitutionspflicht
- Staat erwächst die Aufgabe, wenn es zum Schaden kommt, Hilfsmaßnahmen einzuleiten.
- Opfer einer **Gewalttat** haben einen grundsätzlichen **Anspruch auf Entschädigung**.
- Opfer können **auch Verletzte nach Verkehrsunfällen** sein.
- Falls es dem Staat nicht gelingt, die Bürger vor Gewalteinwirkungen zu schützen, ist es staatliche Aufgabe (Restitutionspflicht), die Betroffenen soweit als möglich wieder in den Zustand vor dem Tatgeschehen zu versetzen. Die Voraussetzungen dazu sind im Opferentschädigungsgesetz (**OEG**) – **bisher nur für Kriminalstraftaten** – geregelt.



Foto: Weisseer Ring

Foto: Polizei Hessen



VI. Staatliche Schutzpflichten

Wiederherstellungspflicht – als Zusammenspiel zwischen allen beteiligten Institutionen – für **erlittenes Unrecht ist staatliche Bringschuld**, da

- **Bürger selbst auf gewaltsame Verfolgung von Tätern verzichten u.**
- **bei unverschuldetem Verkehrsunfall und strafbarer Körperverletzung der Staat seiner Pflicht zum Schutz der Bürger nicht nachgekommen ist**



Foto: VOD

Ein hilfreiches OEG existiert bei Verkehrsdelikten nicht!

- **EU-Opferschutzrichtlinie 2012/29 in Deutschland ab 2016 in StPO umgesetzt, ohne Hilfe für Verkehrsunfallopfer**
- **Terroropfer von Berlin vom Opferschutzrecht nicht erfasst**
- **§ 1 XI OEG schließt Hilfen sogar für „tätlichen Angriff“ aus, der durch „Gebrauch eines Kraftfahrzeugs verursacht“ wurde**



Foto: Polizei Hessen



Foto: HAZ

VI. Staatliche Schutzpflichten

- **BVerfG: Nichtannahmebeschluss** v. 26.10.1995 - 1 BvR 1348/95 – zur Verfassungsbeschwerde auf **Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten**
 - Beschwerdeziel: Senkung bereits bestehender Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Straßenverkehrsordnung zum Schutz des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG)
 - Nachbesserungen zu § 3 III StVO gefordert, weil der Verkehr sich weiter verdichtet habe und die Kraftfahrzeuge schneller seien
- **Pflicht** zur Nachbesserung gesetzlicher Regelungen besteht für den Gesetzgeber in grundrechtsrelevanten Bereichen **nur dann, wenn** eine **ursprünglich verfassungsmäßige Regelung** wegen zwischenzeitlicher **Änderung der Verhältnisse** verfassungsrechtlich **untragbar geworden** ist und die **staatlichen Organe** die in den Grundrechten verkörperten **Grundentscheidungen** durch weiteres Untätigbleiben evident **verletzen**
- StVO sehe bereits gewisse Schutzmaßnahmen vor
- ❖ **Staatlich-politische Initiativen** bleiben daher nötig



Foto: DVR

VII. Angemessene Geschwindigkeit



Sicherheitsgewinne durch reduzierte Geschwindigkeiten:

- **Abnahme der Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 % führt zu einer Reduktion der Unfälle mit Personenschaden von 2-3 %, wobei der Effekt auf innerstädtischen Straßen größer und auf Autobahnen am geringsten ist (ETSC 2010)**
- **Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 % lässt Zahl der Unfälle mit Verletzten bereits um 10 % und tödliche Verkehrsunfälle sogar um 20 % sinken (OECD 2006)**
- **Angepasste Geschwindigkeiten und ein harmonisierter Verkehrsfluss vermindern Unfälle sowie schwere Unfallfolgen.**

WHO/UN Global Road Safety Week: 8. bis 14. Mai 2017



25.04.2017



Foto: dpp-AutoReporter

Sekunden, die über Leben und Tod entscheiden



Foto: DVR

VII. Angemessene Geschwindigkeit Zu hohe Gefahren für Fußgänger

- Wer **zu Fuß** geht, wird zu **häufig Opfer** eines Verkehrsunfalles mit schwerem Personenschaden. Besonders kritisch ist die Situation bei der Häufigkeit tödlicher Folgen.
- Anteil **getöteten Fußgänger** an allen im Verkehr Verunglückten ist **in Städten** und Gemeinden überproportional hoch, 2015 lag er in Deutschland bei **34 %** und dies bei einem **durchschnittlichen Fußwegeanteil von 24 %**
- Bei **Radfahrern** beträgt der **Getötetenanteil innerorts 23 %**, der des Radverkehrs am **Modal Split** indes nur rund **10 %**.
- Daher zeigt sich **in den Städten Handlungsbedarf** bei der **Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern**. Hier sind zwei Punkte wesentlich:
 - Das **Tempo** des innerstädtischen Autoverkehrs **muss sinken**.
 - Die **Sichtbarkeit und Sicht** von Fußgängern und Radfahrern muss **erhöht** werden.

UDV (2017):
Tempo 30 oder weniger an **Unfallschwerpunkten** und in Bereichen mit großem **Fußgänger-Querungsverkehr**

Foto: DVR



e
Verwaltung

Peter Schlanstein
Abteilung Münster



Foto: dpp-AutoReporter

VIII. Sanktionen

- **Unterbewertung der Geschwindigkeitsverstöße**
 - **Geschwindigkeitsunfälle** sind nach der Unfallstatistik zwar oft besonders **folgeschwer**, jedoch regelmäßig nicht strafbar und liegen sogar bei der Verteilung der Bußgelder und Vergabe von Punkten im Fahreignungsregister ii. d. R. im **unteren Drittel** der **Sanktionshöhen**.
 - Schaut man in den Tatbestandskatalog, so findet man bei **90 km/h innerorts**, also im Allgemeinen einer Überschreitung von 40 km/h,
 - ein Bußgeld von **160 Euro**,
 - ein **Fahrverbot** von **einem Monat** und
 - **2 Punkte** im Fahreignungsregister (FAER).
 - Die **geringe Höhe** der **Sanktion passt** erkennbar **nicht** zu der beinahe **100%igen** potenziellen **Schädigungsfolge** eines **MAIS 3+** für **Fußgänger oder Radfahrer**, also einer **schweren Verletzung bis hin zum Tod**. Mit einer Geschwindigkeit von **90 km/h innerorts mit Fußgänger- oder Radverkehr** hat ein **Fahrer** bereits **alles** getan, um einen **Menschen potenziell zu töten**.

Foto: HUK-Coburg



ule
e Verwaltung

VIII. Sanktionen

Beispiel:

- **Infrastruktur wichtiger als der Mensch?**
 - Die „hohe Zahl von **rund 150** („schwarzen,“) **Lkw-Überfahrten** (der **Rheinbrücke Leverkusen**) pro Tag in beiden Fahrtrichtungen zeigt, dass die derzeit in der Bußgeldkatalog-Verordnung vorgesehenen **Bußgelder keinesfalls hoch genug** für eine wirksame Abschreckung **sind**“ (Begründung des BR zu neuer Bußgelderhöhung: BR-Drucksache 517/16)
 - Bußgelder bei vorschriftswidrigen Lkw-Überfahrten betragen bislang **75 Euro** beziehungsweise **150 Euro bei Vorsatz**
 - NRW hat sich gezwungen gesehen, die Sperrung der Leverkusener Rheinbrücke durch eine **Schrankenanlage** abzusichern, doch
 - **Lösung** ist „**sehr teuer**“ und stelle einen „**massiven Eingriff** in den fließenden Verkehr“ dar,
 - günstigere, „allgemeine und breit einsetzbare **Lösung**“ **gewünscht**

VIII. Sanktionen

Beispiel:

- **Infrastruktur wichtiger als der Mensch?**
 - Auf Initiative von NRW: **Bundesrat** hat am 14.10.2016 mehrheitlich folgende **EntschlieÙung getroffen** (Drucksache 517/16):
 - „Im Falle einer vorsätzlichen **Gefährdung einer volkswirtschaftlich unverzichtbaren Infrastruktur** ist (...) eine **deutliche Erhöhung der BuÙgelder** erforderlich, z. B. auf einen Betrag in einer Größenordnung von **1.000 Euro.**“



Die Lkw-Sperre an der A59 in Leverkusen.
Foto: Ralf Krieger

Leverkusener Anzeiger

VIII. Sanktionen



Die **Wahrscheinlichkeit, bei einem Geschwindigkeitsverstoß „erwischt“ zu werden** ist – im Gegensatz zu auffälligeren Alkoholdelikten – **meist nicht relevant.**

- **Tempoüberschreitungen** stellen **Regelfall** dar
- **Kontrollstellen** bzw. „Starenkästen“ sind **oft bekannt** oder erkennbar.
- Auch „**Blitzerwarner**“ **reduzieren Entdeckungsrisiko**
- „**Blitzmarathon**“ taugt im Wesentlichen als **PR-Aktion**
- Ein **Zusammenhang** zwischen
 - den **menschlichen und volkswirtschaftlichen Unfallkosten**
 - der **Höhe der Geldbußen** andererseitsist **nicht erkennbar.**

Blitzmarathon
19. April 2017:
Trotz Warnung
war **jeder 20.**
Fahrer zu
schnell



Foto: Tagesschau



Foto: dpp-AutoReporter

IX. Neue Grenzwerte für Geschwindigkeitsverstöße



Gruppe der Fußgänger und Radfahrer

- Die **VOD** fordert, dass **bei der rechtlichen Bewertung** von **unangemessenen** bzw. gefährlichen **Fahrzeuggeschwindigkeiten** die **potenziellen Schädigungsfolgen** (also nicht die eingetretenen), bezogen auf die konkrete Situation, **im Vordergrund** stehen sollten.
- In **Verkehrsbereichen, in denen sich Fußgänger und Radfahrer befinden oder befinden könnten**, darf es **nicht sein**, dass **Kraftfahrzeuge Fußgänger oder Radfahrer schwer verletzen oder gar töten**. Um welche Geschwindigkeiten es dabei geht, ist bekannt, wie oben gezeigt.
- Die **Aufgabe**, die man nun hat, besteht darin, **Grenzwerte für Geschwindigkeiten so sinnvoll festzulegen**, dass die **Verletzungen mit einer großen, am besten sehr hohen Wahrscheinlichkeit verhindert** werden.

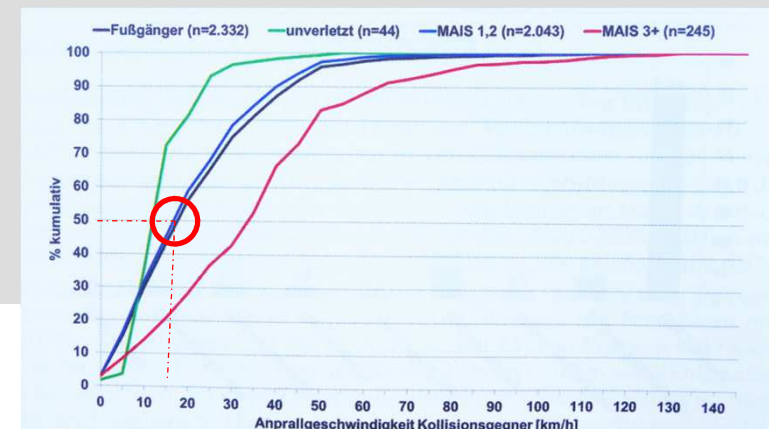


Foto: dpp-AutoReporter

IX. Neue Grenzwerte für Geschwindigkeitsverstöße

➤ Vorschläge für Grenzwerte, die noch im Einzelnen abgestimmt werden müssen:

- **Beispiel 1** für Innerorts-Situationen mit Fußgänger- und Radfahrerverkehr:
- Eine Geschwindigkeit könnte dann als **unangemessen** oder gefährlich gelten, wenn sie in **50 % der Fälle** eine Verletzungsschwere von **MAIS 2** verursachen kann.
- Bei Fußgängern wäre das ein Δv von ca. **15 km/h**.
- **Welche Sanktion** wäre aber hierfür überzeugend?

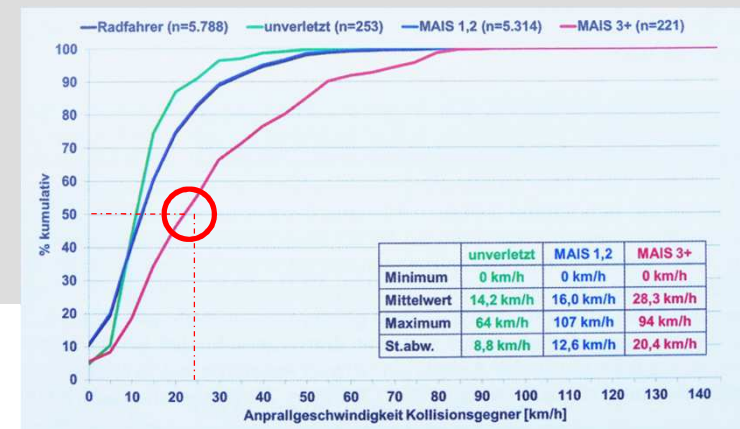


IX. Neue Grenzwerte für Geschwindigkeitsverstöße



Vorschläge für Grenzwerte, die noch im Einzelnen abgestimmt werden müssen:

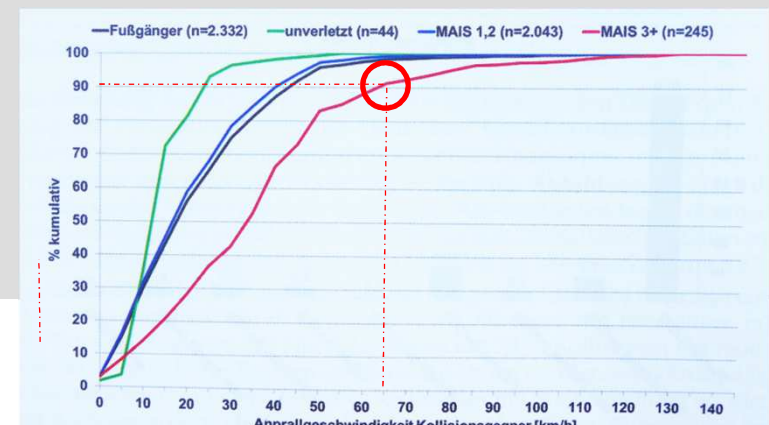
- **Beispiel 2** für Innerorts-Situationen mit Fußgänger- und Radfahrerverkehr:
- Als **grob fahrlässig** könnte eine Geschwindigkeit zu bewerten sein, die in **50 % der Fälle** zu einer Verletzungsschwere von **MAIS 3** führt.
- Das Δv dürfte (optisch interpoliert) bei **Radfahrern** bei ca. **25 km/h** liegen.
- Wie wäre dieser Wert **ordnungswidrigkeiten- oder strafrechtlich** zu bewerten?



IX. Neue Grenzwerte für Geschwindigkeitsverstöße

➤ Vorschläge für Grenzwerte, die noch im Einzelnen abgestimmt werden müssen:

- **Beispiel 3** für Innerorts-Situationen mit Fußgänger- und Radfahrerverkehr:
- Als **vorsätzlich** könnte eine Geschwindigkeit zu bewerten sein, die in **90 %** der Fälle zur Verletzungsschwere von **MAIS 3** und höher führt.
- Das **Δv** dürfte (optisch interpoliert) bei **Fußgängern und Radfahrern** bei ca. **65 km/h** liegen.
- Wie wäre dieser Wert **strafrechtlich** zu bewerten?



IX.

Neue Grenzwerte für Geschwindigkeitsverstöße



Vorschläge für Grenzwerte, die noch im Einzelnen abgestimmt werden müssen:

2018



- Bei den hier **dargestellten Geschwindigkeiten** handelt es sich **nicht** um **Überschreitung** zulässiger Geschwindigkeiten, sondern um die **tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten**.
- Daraus könnten sich **schwierige Diskussionen** ergeben, aber die **Unfalldaten über den Zusammenhand zwischen Geschwindigkeiten und Verletzungsschwere** geben die beschriebenen **Sachverhalte** vor.
- Auf jeden Fall **geben** die gefundenen **Grenzwerte Hinweise** für die **Einhaltung bzw. Vergrößerung notwendiger Sicherheitsreserven**.
- Die VOD regt an, eine **datenbasierte Diskussion** über dieses Konzept zu führen und **vermutet**, dass - bei eindeutiger Verkehrsregelung - die meisten **unangemessenen** oder gefährlichen **Geschwindigkeiten** ganz **bewusst gefahren** werden, also **nicht** das **Ergebnis eines Zufalls** oder einer **kleinen Unachtsamkeit** sind.



Foto: dpp-AutoReporter

Peter Schlanstein
Abteilung Münster

X.

Zusammenfassung und Ausblick

- Wissenschaftliche Arbeiten beschreiben unter dem Stichwort Power-Model schon heute einen weit folgenreicheren **Zusammenhang zwischen Durchschnittsgeschwindigkeit und Unfallfolgen** als bisher in der **Praxis berücksichtigt**
- **Neubewertung der Geschwindigkeitsregelung und Staffelung der Sanktionen in Abhängigkeit von der Gefährlichkeit** des Geschwindigkeitsdelikts: Gefahren stehen **bislang nur in lockerem Zusammenhang mit den physischen Konsequenzen** eines möglichen **Unfalls**
- Die **Verkehrsüberwachung** könnte an überzeugend **kritischen Stellen intensiviert** werden. Eine erlebbare **hohe Entdeckungswahrscheinlichkeit** und eine **spürbare Sanktionshöhe** (Geld plus Aufwand) könnte zusammen für eine positive Wirkung sorgen.
- Forschung darf sich nicht drauf beschränken, wie weit sicherheitsrelevante Kenntnisse verbreitet wurden oder bekannt sind, sondern muss immer das entsprechende **sicherheitsrelevante Handeln** im Straßenverkehr **überprüfen**.

Quellenhinweis und weiterführende Literatur:

- BKA (2016): Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland 2015, Wiesbaden
- Brockmann, S. (2010): Schwerstverletzungen bei Verkehrsunfällen, Vortrag im Presseforum der Autoversicherer am 28.04.2010 in Berlin
- Burg, H./ Moser, A. (2009): Handbuch Verkehrsunfallrekonstruktion, Wiesbaden
- Burmann, in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker (2014): Straßenverkehrsrecht, München
- Castro, W. H. M./ Becke, M./ Nugel, M. (2016): Personenschäden im Straßenverkehr: Unfallanalyse – Medizin – Recht, München
- Elvik, R./ Christensen, P./ Amundsen, A. (2004): Speed and road accidents. Oslo
- ETSC (2010): 4th Road Safety PIN Report, 50 m.w.N.;
- Ewert, U./ Scaramuzza, G./ Niemann, S./ Walter, E. (2010): Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Straßenverkehr, bfu-Sicherheitsdossier Nr. 06, Bern
- Follmer, R./ Gruschwitz, D./ Jesske, B./ Quandt, S. et al. (2010): Mobilität in Deutschland 2008 – Ergebnisbericht: Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn u. Berlin
- Gasser/Bauer(2007): Rechtliche Aspekte zu (neuen) Strategien der Geschwindigkeitsbeeinflussung, SVR 2007, 6, 8 m.w.N.;
- Hinz, S. (2013): Das neue Rasergesetz – eine generelle Verschärfung der Sanktionen gegen Schnelfahrer, Rechtsanwälte Geissmann, Baden, Pressemitteilung v. 11.02.2013
- Johannsen, H. (2013): Unfallmechanik und Unfallrekonstruktion – Grundlagen der Unfallaufklärung, Springer Vieweg, Wiesbaden
- Keuthen, J. C. (2015): Die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung und ihre verfassungsrechtliche Bewertung, Diss. Kassel
- König, in: Hentschel (2015): Straßenverkehrsrecht, München
- Köppel W./ Meewes, V (2003): Geschwindigkeitsbegrenzer in Kraftfahrzeugen - mögliche Auswirkungen auf Geschwindigkeiten und Verkehrssicherheit, ZVS 2003, 57 ff.
- Kühn, Dr. M. (2016): Technikbewertung: Vom Radhelm zur Pkw-Notbremse, Vortrag beim Symposium „Mehr Radverkehr – aber Sicher“ der BASt und des GDV am 21.09.2016 in Berlin
- LKA NRW (2016): Polizeiliche Kriminalstatistik für NRW 2015, Düsseldorf
- MIK NRW (2013): Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 965 des Abgeordneten Dirk Schatz, PIRATEN; Drucksache 16/2304 vom 13.03.2013, Bericht an die Präsidentin des Landtags vom 15.04.2013

Quellenhinweis und weiterführende Literatur:

- MIK NRW (2016): Verkehrsunfallbilanz 2015, Düsseldorf
- OECD (2006): Speed management, Paris, S. 38 m.w.N.
- Otte, D. (2014): Einflussparameter bei der Verletzungsentstehung von Fußgängern und Radfahrern im Straßenverkehr, Vortrag beim GUVU-Frühjahrsseminar am 02.05.2014 in Köln
- Peden M./ Scurfield R./ Sleet D. et al. (2004): World report on road traffic injury prevention, WHO, Bern
- Pfeiffer, M./ Hautzinger, H. (2001): Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 126, Bremerhaven
- Polizei NRW (Polizeilicher Opferschutz, https://www.polizei.nrw.de/artikel__8233.html) (Abruf: 05.10.2016)
- Rößger, L./ Schade, J./ Schlag, B. (2011): Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement, Forschungsbericht VV 06, Unfallforschung der Versicherer, Berlin
- Schlanstein, P. (2008): Geschwindigkeit und Unfallrisiko, PVT, Heft 3/2008, S. 94 ff.
- Schlanstein, P. (2015): Optimierung von Tempo- und Alkoholkontrollen, PVT, Heft 1/2015, S. 5 ff.
- Schlanstein, P. (2015): Tempo 80, damit es nicht kracht – Unfallrisiko Landstraße, Deutsche Polizei, Heft 6/2015, S. 33 ff.
- Schöller, O./ Canzler, W./ Knie, A. (2007): Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt - DESTATIS (2016): Verkehr – Verkehrsunfälle 2015, Fachserie 8 Reihe 7, Wiesbaden
- Stephan, E./ Siegert, A. (2014): Erfolgreiche Prävention bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen: Geldstrafe versus Punkteverhängung?, Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2014 am 13./14.03.2014 in Münster
- Wisch, M. (2016): Anforderungen an passive und aktive Fahrzeugsicherheitssysteme, Vortrag beim Symposium „Mehr Radverkehr – aber Sicher“ der BAST und des GDV am 21.09.2016 in Berlin
- World Health Organization (2015): Global status report on road safety 2015, Genf

**Sekunden, die über Leben
und Tod entscheiden**



**Kategorisierungssystem
für Geschwindigkeiten**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Schlanstein

Kontakt: peter.schlanstein@fhoev.nrw.de bzw.
peter.schlanstein@verkehrsunfall-opferhilfe-deutschland.de



Fachhochschule
für öffentliche Verwaltung
NRW

25.04.2017

Peter Schlanstein
Abteilung Münster

38