



HIGHSCORE	
MARKE	KM/H
FORD F.	76
AUDI A3	89
VW GOLF6	96
BMW 5er	102

Nicht angepasste Geschwindigkeit

Untersuchungen zu Lösungen, Hindernissen und Mythen

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
Bereichsleiter Forschung & Wissensmanagement
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Geschwindigkeiten

9 km/h

45 km/h

110 km/h

255 km/h

269 km/h

350 km/h

39.897 km/h

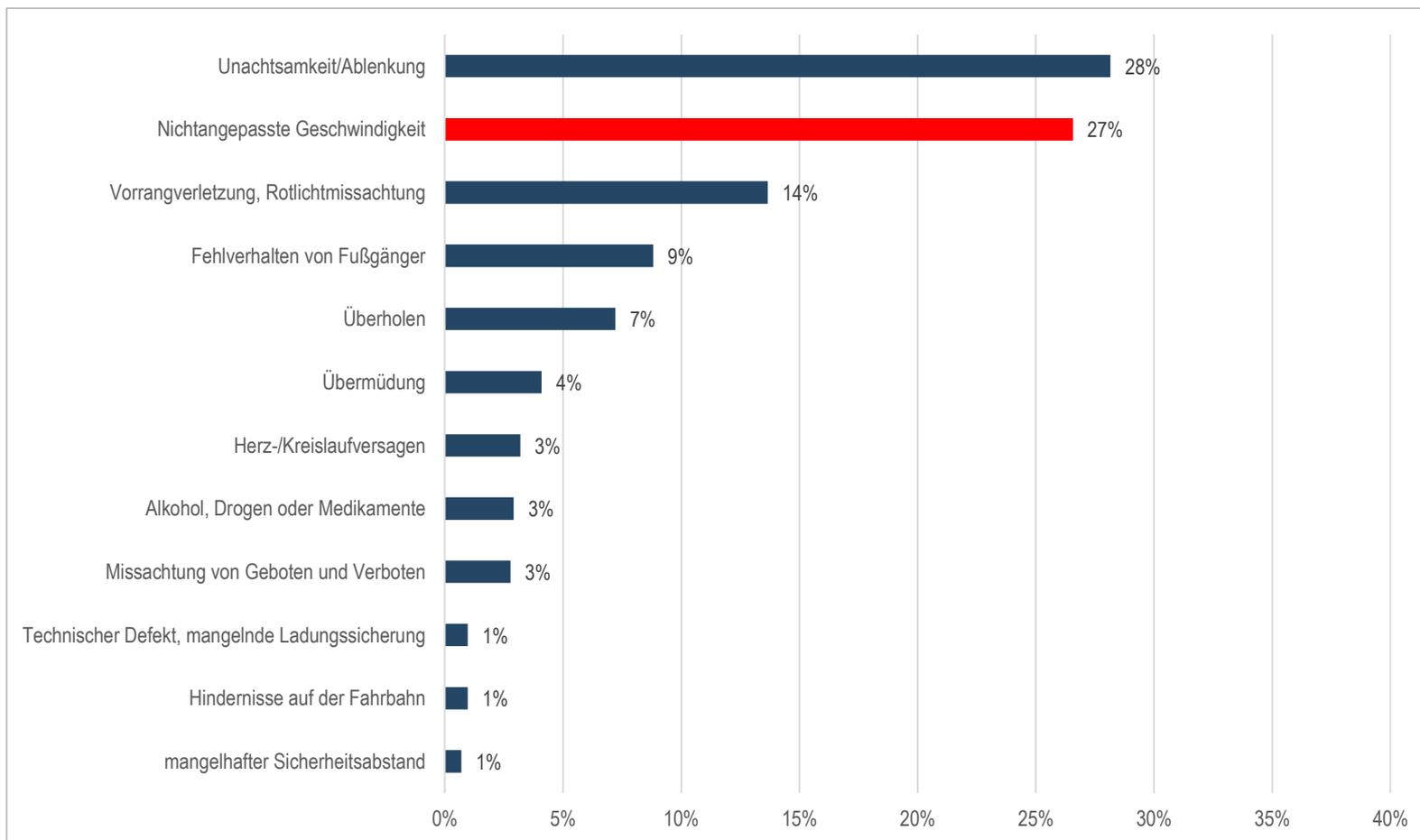


- **DER SCHNELLERE IST IMMER DER BESSERE?**



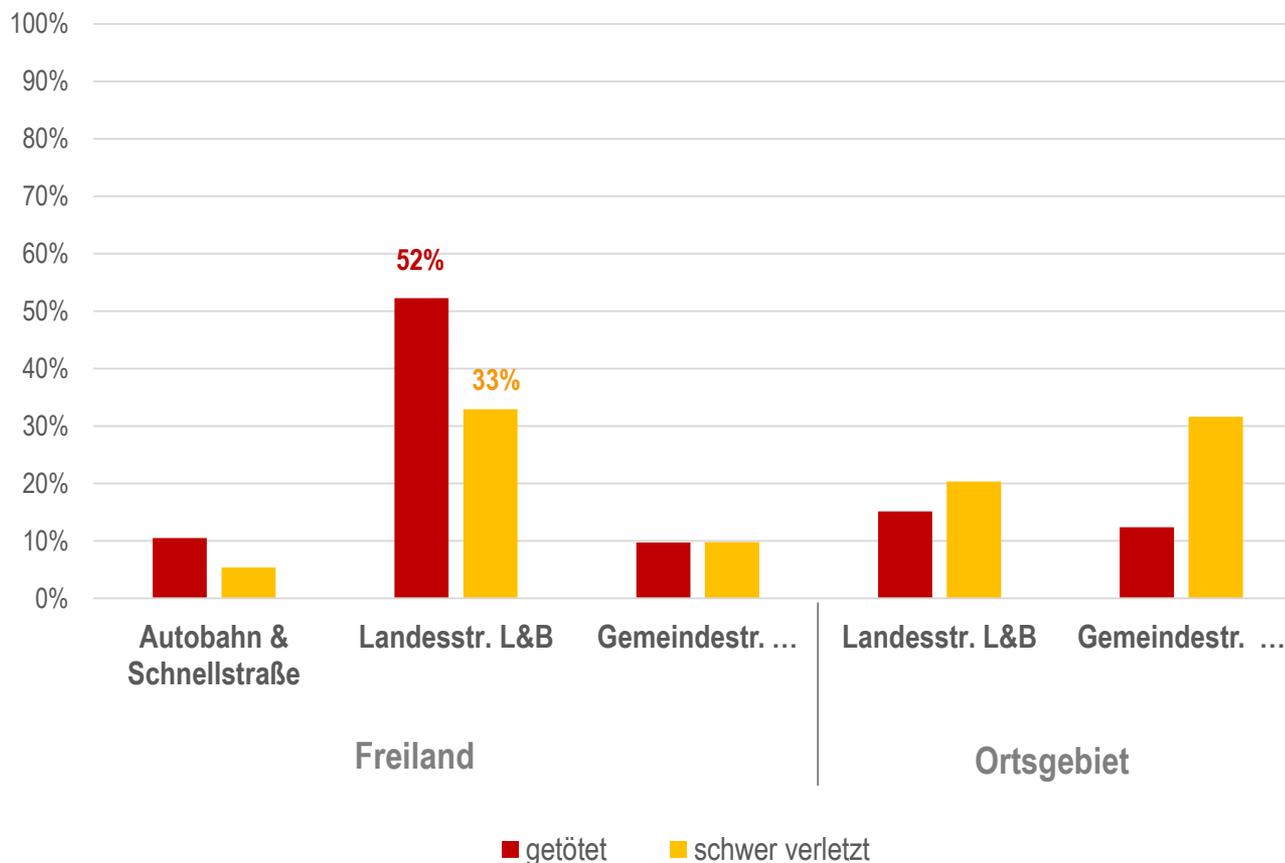
Hauptunfallursachen in Österreich

Anteil der vermutlichen Hauptunfallursachen (ohne "o.A.") bei Straßenverkehrsunfällen mit tödlichen Ausgang (2014-2016), Quelle: Statistik Austria/BMI, 2017



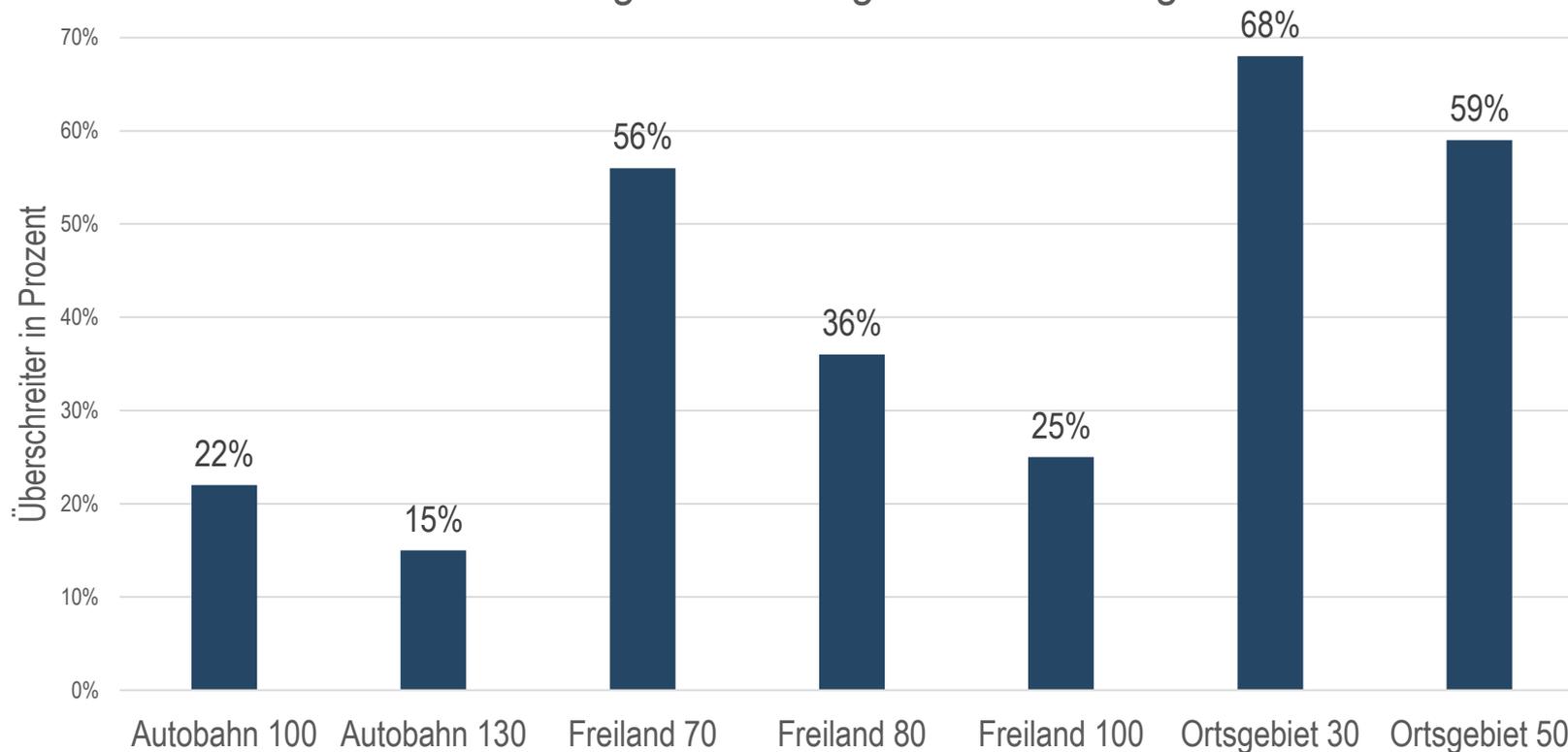
Verteilung aller getöteten und schwer verletzten Verkehrsteilnehmer nach der Straßenart, 2012 – 2014 (n= 1.416 bzw. n=22.795)

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV



Geschwindigkeitsverhalten

Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit



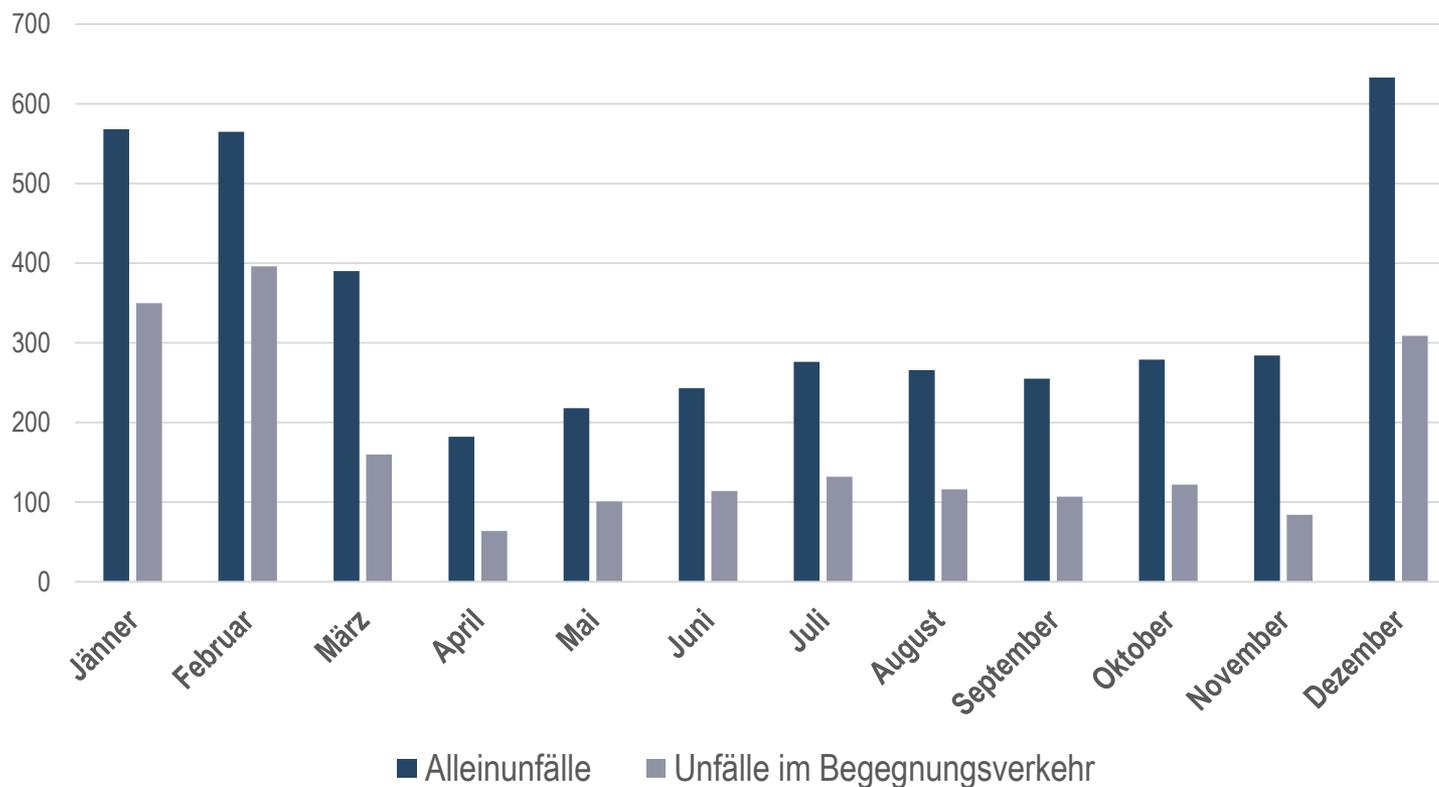
Quelle: KFV Standarderhebung, 2007-2013

Quelle: KFV Standarderhebung, 2015-2016

Quelle: KFV Standarderhebung, 2015-2016

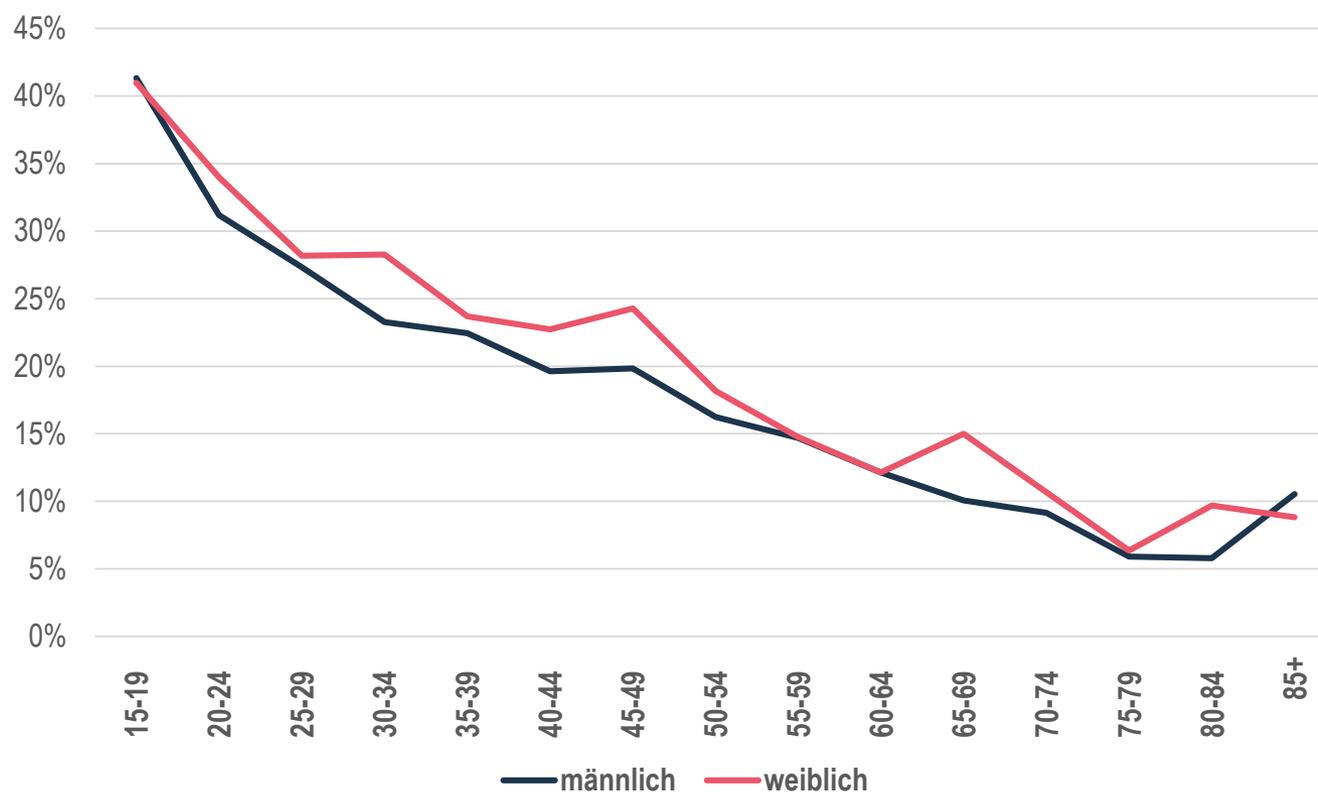
Verunglückte Pkw-Insassen auf Landesstraßen (B, L) im Freiland mit Hauptunfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ nach Unfalltyp und Monat (2012 – 2014)

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV



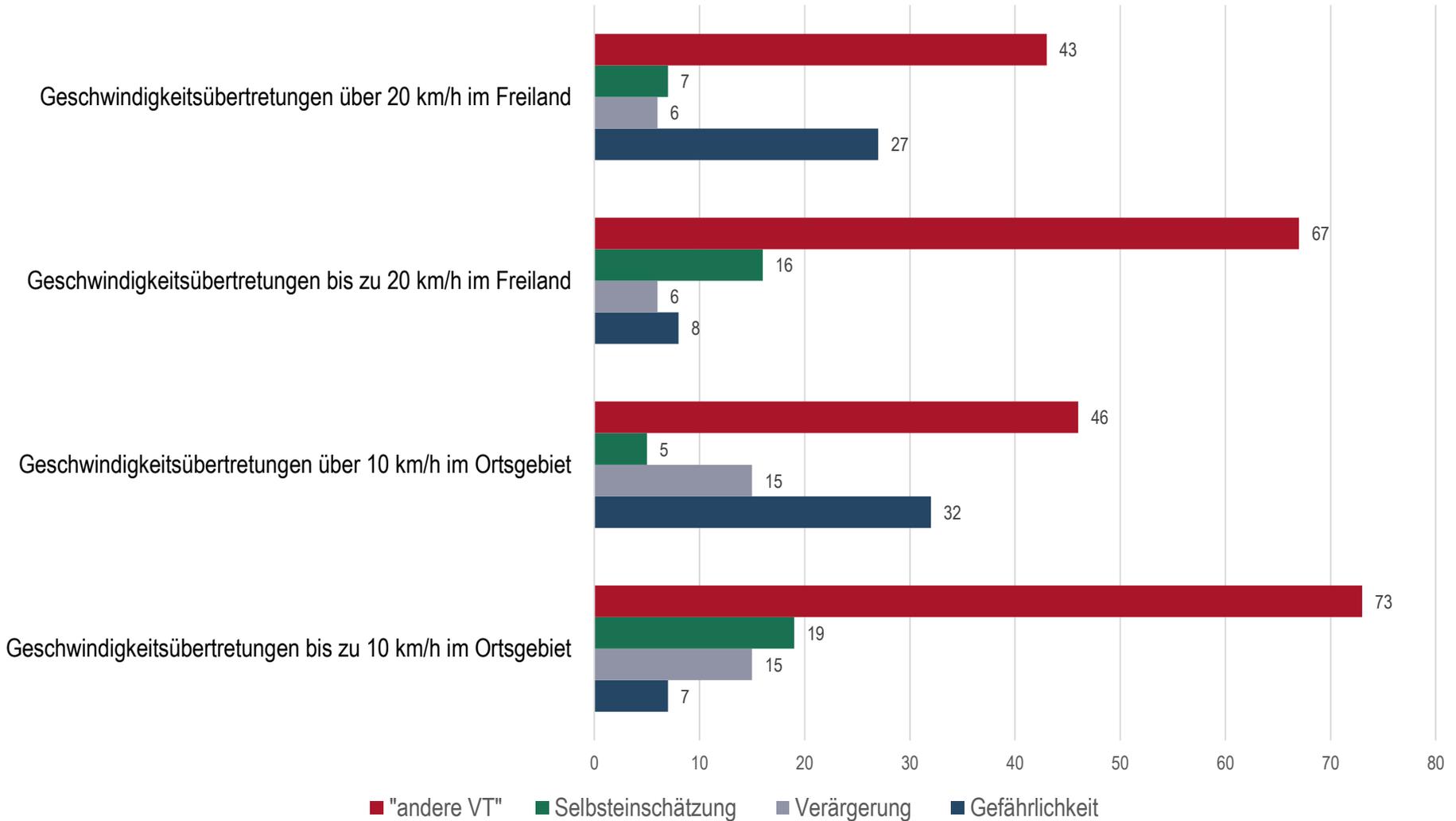
Anteil der Unfälle mit Pkw-Lenker als Hauptverursacher auf Landesstraßen (B, L) im Freiland mit der Hauptunfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ an allen anderen Unfallursachen nach dem Alter in % (2012 – 2014)

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

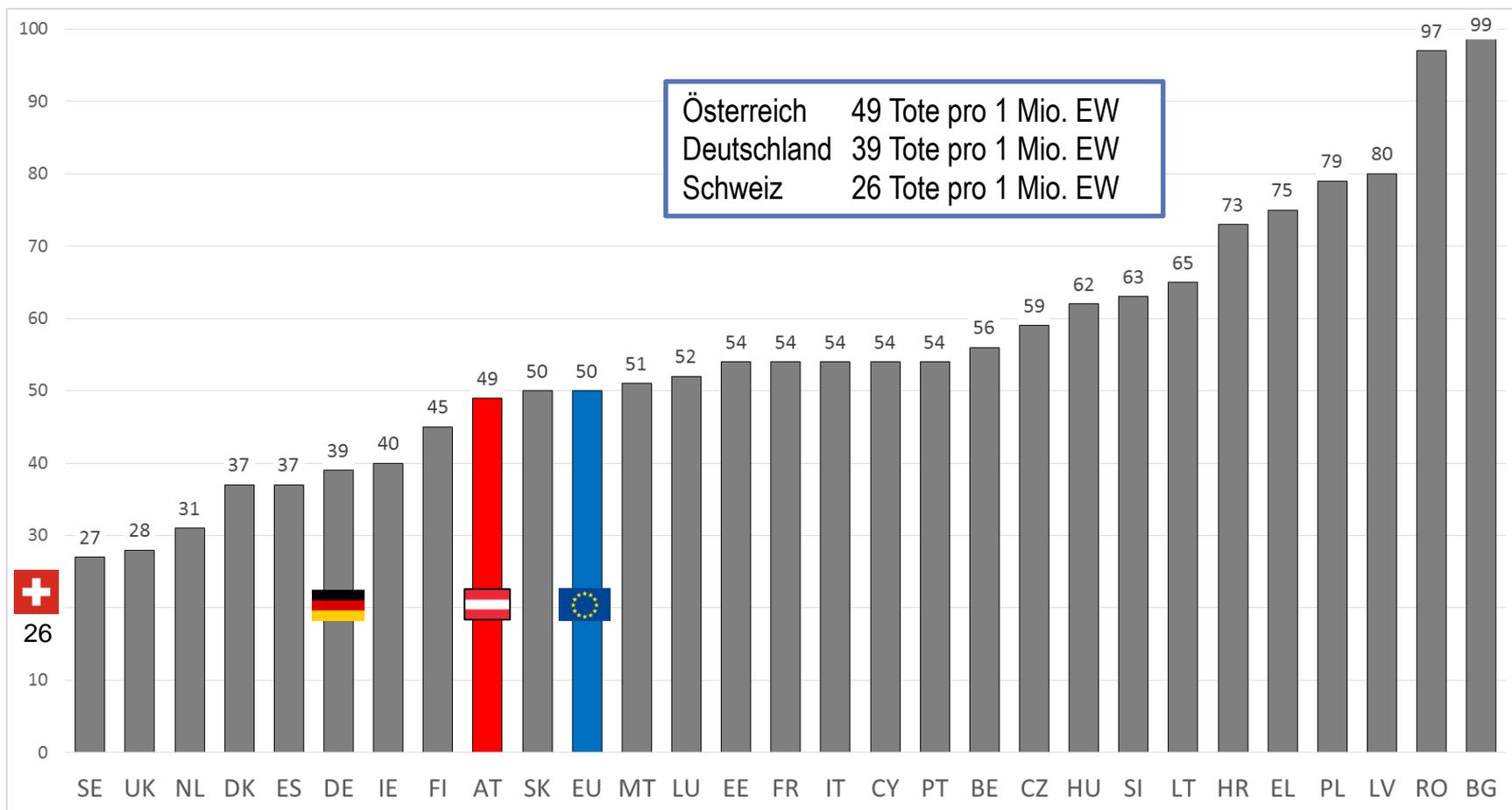


Einstellung zu Verkehrsverstößen

Einschätzung von n=1000 Verkehrsteilnehmern



Österreich im EU-Vergleich: Platz 9



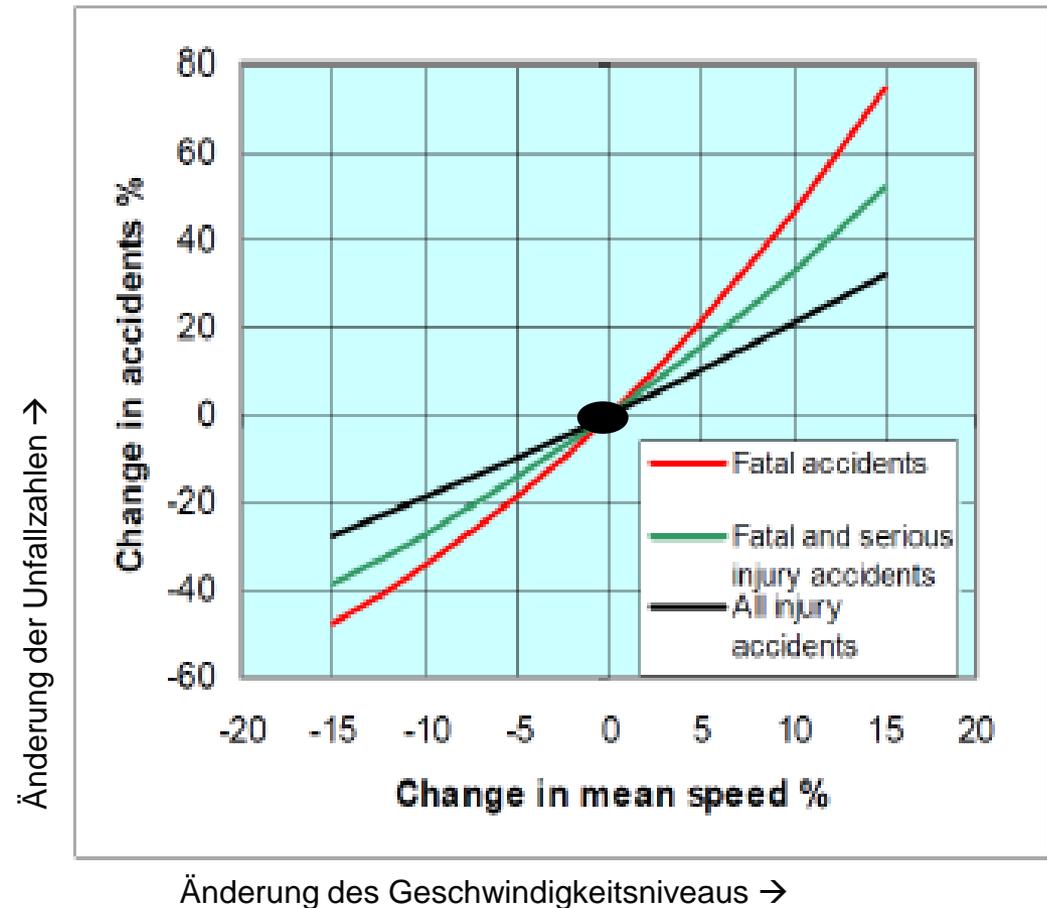
Österreich	49 Tote pro 1 Mio. EW
Deutschland	39 Tote pro 1 Mio. EW
Schweiz	26 Tote pro 1 Mio. EW

Verkehrstote / Mio. Einwohner

Klaus Robatsch, KFV

Geschwindigkeiten Power-Modell

- basierend auf empirischen Daten
- Senkung der mittleren Geschwindigkeit um 5%, geht einher mit ...
 - 10% weniger UPS
 - 16% weniger SVL
 - 20% weniger Getötete



Quelle.: Nilsson, Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety 2004

Warum wird zu schnell gefahren?

PRINZIPIELLE
Einstellung
„Ich fahre gern
schnell“



SITUATION
„Ich fahre JETZT
schnell“

Gründe für Schnelfahren

Begründung:	Mögliche Zuschreibung:
Eile	→ externer Druck
Kolonnenverkehr	→ externer Druck (soziale Norm)
beste Geschwindigkeit für mein Auto	→ Fahranforderung
nicht bewusst, dass zu schnell	→ fehlende „Situationsaufmerksamkeit“
kenne das aktuelle Limit nicht	→ fehlende „Situationsaufmerksamkeit“
ich akzeptiere lokales Limit nicht	→ fehlendes Regelbewusstsein
ich entschiede selber, wie schnell ich fahre	→ fehlendes Regelbewusstsein
alle fahren hier schneller	→ soziale Norm
da gibt's keine Kontrolle	→ Konformität/Befolgung fehlt, weil keine Kontrolle

Quelle: Steyvers et al., NL, 2002

Schnellfahrer-Typen

Schnellfahrer im Allgemeinen

Unbeabsichtigt-Schnellfahrende in der Stadt

„Die anderen fahren auch zu schnell“- Fahrende

Gewohnheitsmäßige Schnellfahrer

Non compliance wegen fehlender Einsicht

Der rasante Fahrer

Der Verkehrsrowdy



Einflussfaktoren

Faktor Mensch



Geschlecht

Alter

Ethnischer Hintergrund

Km-Leistung

Berufliche Fahrten

Faktor Infrastruktur



Straßenart

Autobahn/Schnellstraße
Landstraße
Ortsgebiet

Straßenzustand

Faktor Kfz



Fahrzeug

- Pkw
- Motorrad
- Lkw

PS

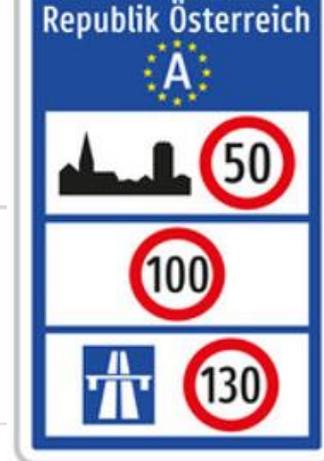
Grad der Überwachung: Subjektiv wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit

Ausgangslage

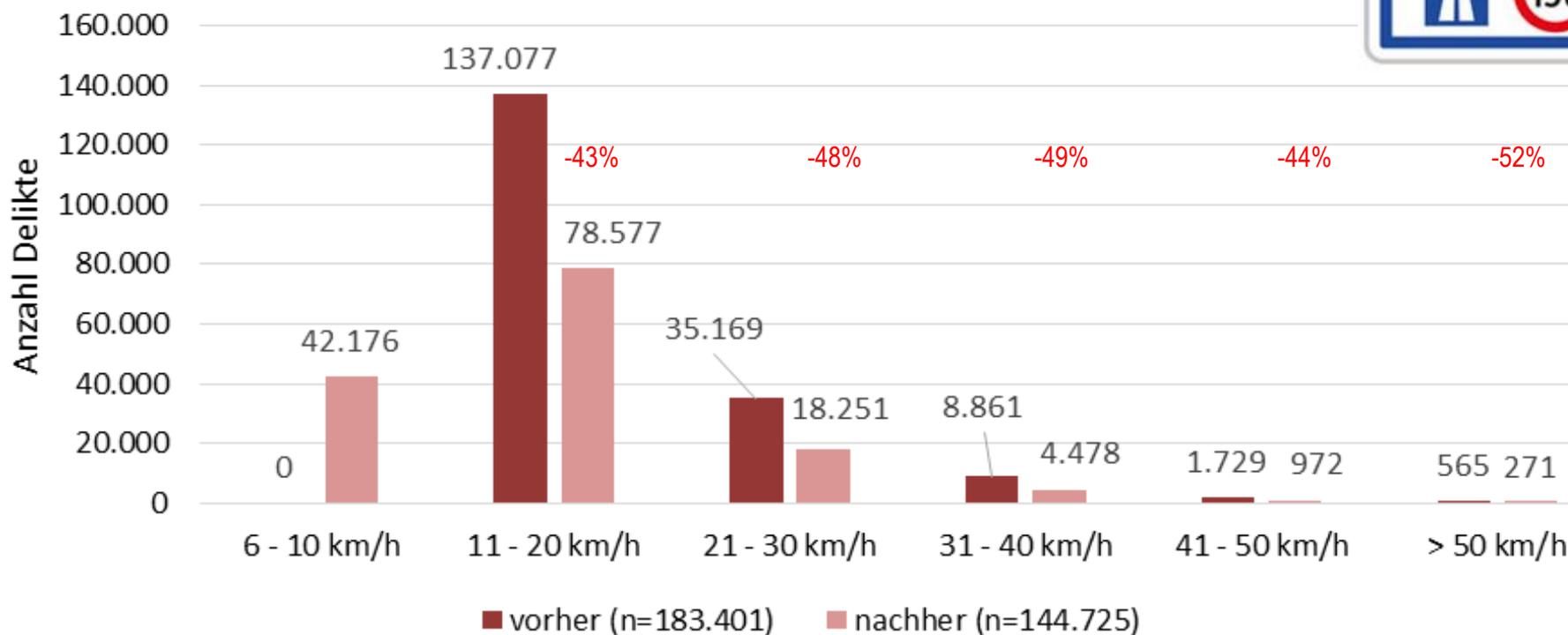


KFV Klaus Robatsch

Deliktentwicklung Salzburg



Geschwindigkeitsdelikte Salzburg
Vergleich Vorher (06-10/2013) und Nachher (06-10/2014)

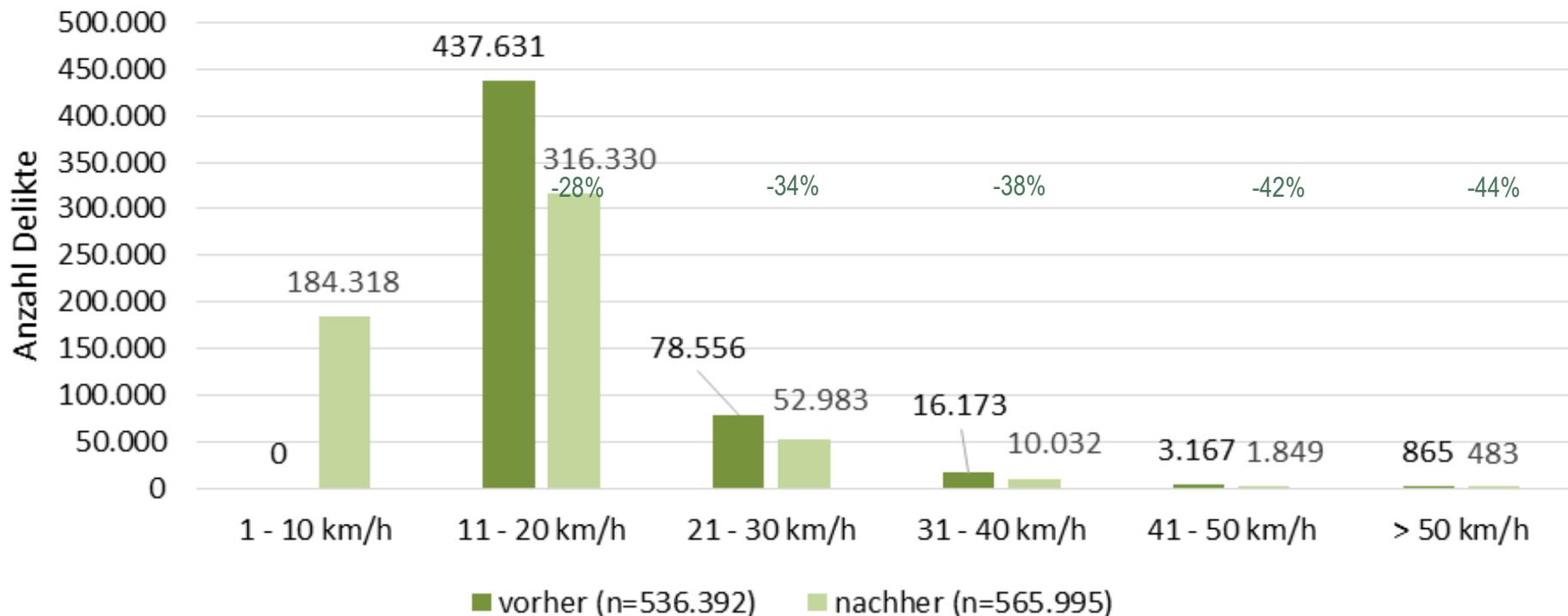


Summe Überschreitungen
2013: 183.401
2014: 144.725

Gesamtdelikte: -21%

Geschwindigkeitsdelikte Steiermark

Vergleich Vorher (09/2012-08/2013) und Nachher (09/2013-08/2014)

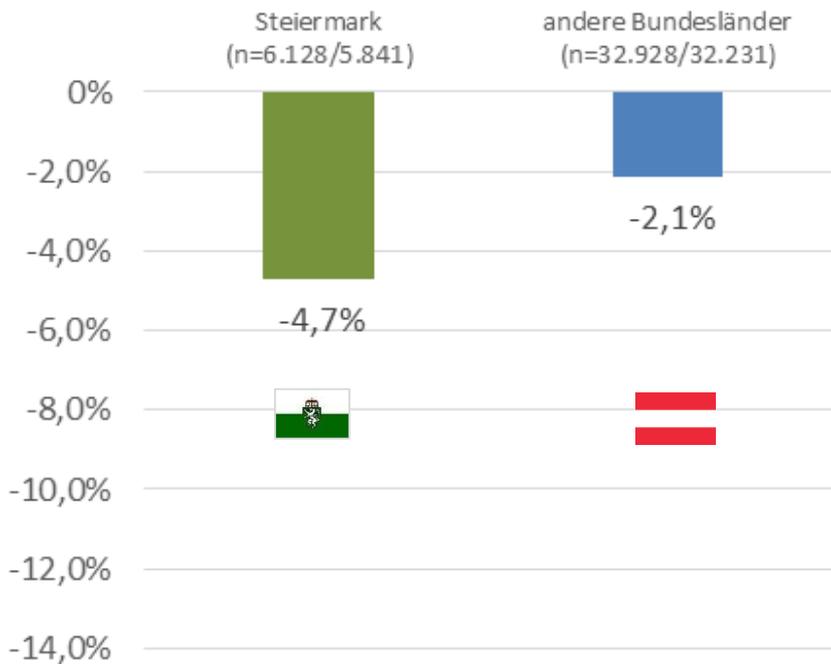


Summe Überschreitungen
 2012/2013: 536.392
 2013/2014: 565.995

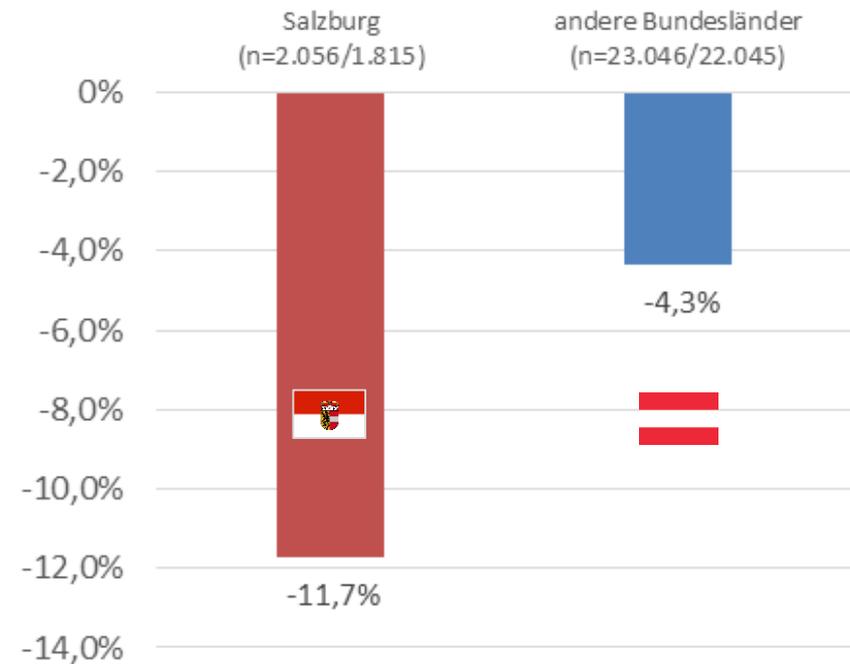
Gesamtdelikte: plus 6%

Vorher-Nachher Vergleich – alle Unfälle

Unfälle Steiermark Vergleich Vorher (09/12-08/13) mit Nachher (09/13-08/14)



Unfälle Salzburg Vergleich Vorher (06-12/13) mit Nachher (06-12/14)



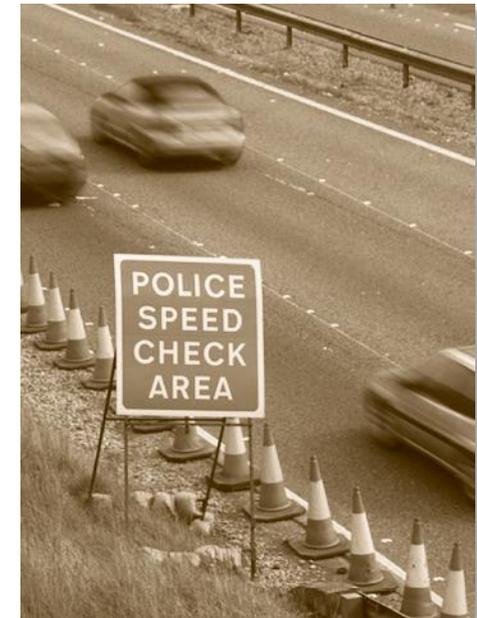
Vorher-Nachher Vergleich – Fazit

- Zahl der **Unfälle und Verunglückten** ist in der Steiermark jeweils rund doppelt so stark **gesunken** wie in den anderen Bundesländern, in Salzburg sogar rund 3x so stark.
- Die **Unfallfolgekosten** sind in der Steiermark um 5,2% und in Salzburg um 18,2% zurückgegangen.
- Die Zahl der durch „**nichtangepasste Geschwindigkeit**“ verursachten **Unfälle** war in beiden Bundesländern im Nachher-Zeitraum jeweils um rund ein Viertel geringer als vor Senkung der Toleranzgrenzen.



Voraussetzungen für effektive Überwachung

- **Hohe Entdeckungswahrscheinlichkeit:** subjektiv / objektiv; regelmäßig und über längere Zeiträume
- **Höhe der Strafe:** große Unterschiede in Europa (zw. 30.- und 400.-)
- **Unmittelbarkeit:** Bestrafung möglichst zeitnah
- **Bekanntheit:** Kombination mit Öffentlichkeitsarbeit
- **Akzeptanz:** Unvorhersehbarkeit, aber: klar ersichtlich, unvermeidbar



© ETSC

Quelle: SUPREME Handbuch von Best-Practice-Maßnahmen auf Länderebene 2007

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit



Infrastruktur



Fahrzeug



Überwachung



Rechtliche
Maßnahmen

Vielen Dank!

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
Bereichsleiter Forschung &
Wissensmanagement

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18 | A-1100 Wien

Tel: +43-(0)5 77 0 77-1500 | E-Mail: klaus.robatsch@kfv.at | www.kfv.at

