

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.

VOD

**Aktuelle
Situation**

**VOD
Vision Zero**

Ziel

***Regelgeschwindigkeit
auf Landstraßen***



Vision Zero konkret

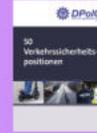
Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Zu § 1 Grundregeln (Ziffer I, Rdnr. 1)

Vorstellung

Vision Zero





www.dpoig.de
verkehrs@dpog.de
<https://www.dpoig.de/verkehrssicherheit/>
post@dpog.de
fach@dpog.de
presse@dpog.de

Mitglied der VOD

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland VOD



50 Verkehrssicherheits- positionen



[https://
www.dpolg.de/
ueber-uns/
fachkommissionen/
verkehrssicherheit/
positionen-
fachbeitraege?
type=rss](https://www.dpolg.de/ueber-uns/fachkommissionen/verkehrssicherheit/positionen-fachbeitraege?type=rss)

§ 3 StVO
Geschwindigkeit

Vision Zero



16

Vision Zero

Vision Zero ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.

- Das Leben ist nicht verhandelbar
- Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem.
- DVV und DVW bekennen sich zur Vision Zero
- Kooperationsvertrag der Bundesregierung
 - In Umsetzung der Vision Zero werden nur die **gesetzlich festgelegten Höchstgeschwindigkeiten** eingehalten.
- Kooperationsvertrag der Landesregierung
 - Die Vision Zero ist unser Mandat.

DVR/DVW
28.09.2023

Unfallursache
Geschwindigkeit

Unfallforschung
der Versicherer

16

SCHRIFTENREIHE VERKEHRSSICHERHEIT



Grundlagen & Strategien

Vision Zero ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt

- **Das Leben ist nicht verhandelbar**
- **Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem.**
- DVR und DVW bekennen sich zur Vision Zero
- Koalitionsvertrag der Bundesregierung
 - In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln. **Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben.**
- Koalitionsvertrag der Landesregierung
 - Die Vision Zero leitet unser Handeln.

Aktuelle Forderung des DVR und der DVW

28.09.2023 – Deutscher Verkehrssicherheitsrat
(DVR) und Deutsche Verkehrswacht (DVW)
fordern anlässlich der morgigen
Bundesratssitzung:
"Vision Zero ins Straßenverkehrsgesetz"

D



D





VISION ZERO konkret



VOD Schriftenreihe Nr.2



Verkehrsunfälle und Unfallopfer

VOD Schriftenreihe Nr.1

§ 3 StVO
Geschwindigkeit

Vision Zero



Vision Zero ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.

- Das Leben ist nicht verhandelbar
- Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem.
- DVV und DVW bekennen sich zur Vision Zero
- Kooperationsvertrag der Bundesregierung
 - In Umsetzung der Vision Zero werden mit dem **gesetzlichen Rahmenbedingungen** **alle Verkehrsteilnehmer** **zum Handeln** aufgefordert.
- Kooperationsvertrag der Landesregierung
 - Die Vision Zero ist unser Mandat.

DVR/DVW
28.09.2023

Unfallursache
Geschwindigkeit

Unfallforschung
der Versicherer

Europas Verkehrssicherheitsproblem Nr. 1:

Geschwindigkeit/Schnellfahren Chart Ellen Townsend ETSC



„Die Geschwindigkeit bleibt ein sehr wichtiger Risikofaktor. Sie wirkt sich stärker auf Unfallzahlen und Verletzungsschwere aus als fast alle anderen bekannten Risikofaktoren.“

Rune Elvik, *The **Power Model** of the relationship between speed and road safety: Update and new analyses (2009)*

Geschwindigkeit hat Auswirkungen auf:

1. Verletzungsschwere
2. Unfallwahrscheinlichkeit

ITF/OECD (2018) Speed and Crash Risk

Power-Modell / Exponentialmodell

Elvik 2019

1. Es besteht ein **enger Zusammenhang** zwischen der **Durchschnittsgeschwindigkeit** des Verkehrs und **Verkehrssicherheit**,
2. Zwei mathematische Modelle für diesen Zusammenhang, das Power-Modell und das Exponentialmodell, beschreiben die Beziehung mit großer Präzision.

Nach dem Powermodell (Nilsson 2004) ergibt eine Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit um

- 5 Prozent
- 10 Prozent weniger Unfälle mit Verletzten
- 20 Prozent weniger tödliche Unfällen.

Unfallforschung der Versicherer (GDV)

Die Geschwindigkeit ist eine maßgebende Größe für die Entstehung von Unfällen und für die Unfallschwere... Vereinfacht bedeutet dies, je niedriger die Geschwindigkeit, desto größer ist die Sicherheit...

Die meisten bei Verkehrsunfällen Getöteten werden auf Landstraßen registriert...

...ein relevantes Potenzial für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h (ist) zu vermuten. (Themenpapier 11/2022)



Zulässige Geschwindigkeiten auf Landstraßen in Deutschland (§ 3 Abs. 3 StVO)

- **60 km/h**

für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t und Kraftfahrzeuge mit Anhängern (mit Ausnahmen)

- **80 km/h**

für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 7,5 t (diverse Ausnahmen z.B. PKW auch mit Anhängern)

- **100 km/h**

für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t

Table 1. Standard speed limits on single carriageway rural non-motorway roads in the PIN countries. ²⁰ *France – the standard 80 km/h speed limit was introduced as from July 2018. *Spain – the standard 90 km/h speed limit was introduced in January 2019.

Single carriageway rural non-motorway roads			
70 km/h	80 km/h	90 km/h	100 km/h
Belgium Flanders	Cyprus	Belgium Wallonia	Austria
Sweden	Denmark	Bulgaria	Germany
	Finland	The Czech Republic	Ireland (national roads)
	France*	Estonia	UK (97 km/h)
	Ireland (non-national roads)	Greece	
	Malta	Croatia	
	Netherlands	Hungary	
	Switzerland	Italy	
	Israel	Luxembourg	
	Norway	Latvia	
	Serbia	Lithuania	
		Poland	
		Portugal	
		Romania	
		Slovenia	
		Slovakia	
		Spain*	

Zulässige Geschwindigkeiten a.g.O in Europa

REDUCING SPEEDING IN EUROPE

PIN Flash Report 36

February 2019





Verkehrsunfallgeschehen

Gefährliche Landstraße

Statistik

Verkehrsteilnehmer

Örtlichkeiten

***Unfallursachen
Überholen***

Verkehrsunfallgeschehen



Der Anteil der VUP auf Landstraßen liegt bei knapp 25 %



Anteil bei den getöteten Verkehrsoptionen relativ stabil bei knapp 60 %

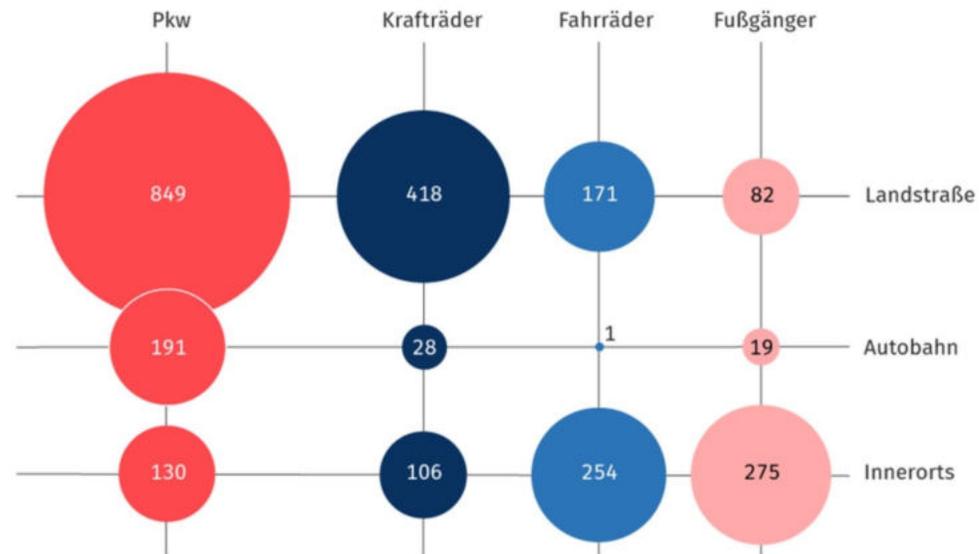


Verkehrsoptionen 2022
1593 Getötete und
17.943 Schwerverletzte

Getötete Verkehrsteilnehmer

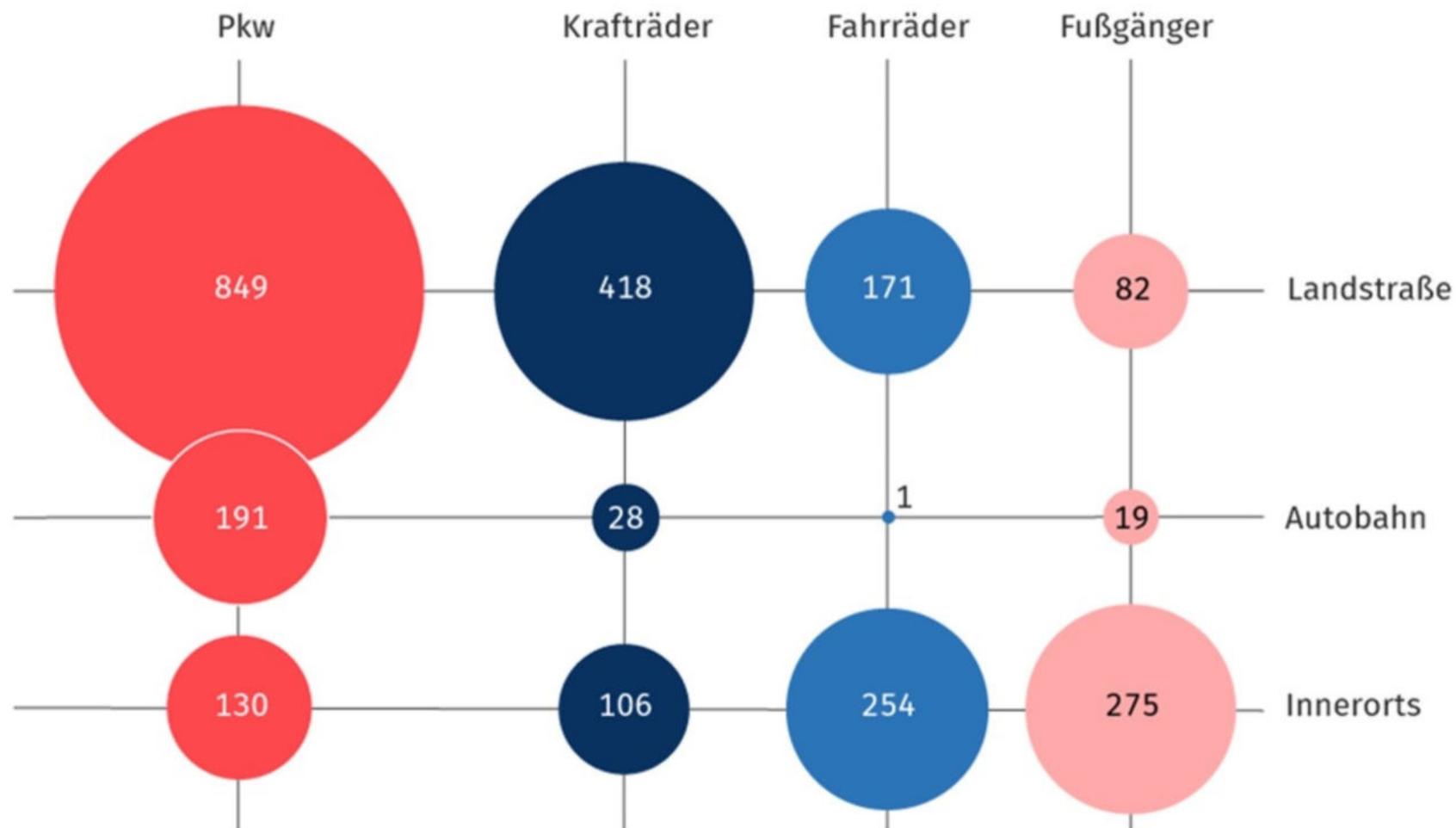
Getötete im Straßenverkehr 2020

nach ausgewählter Verkehrsbeteiligungsart und Ortslagen



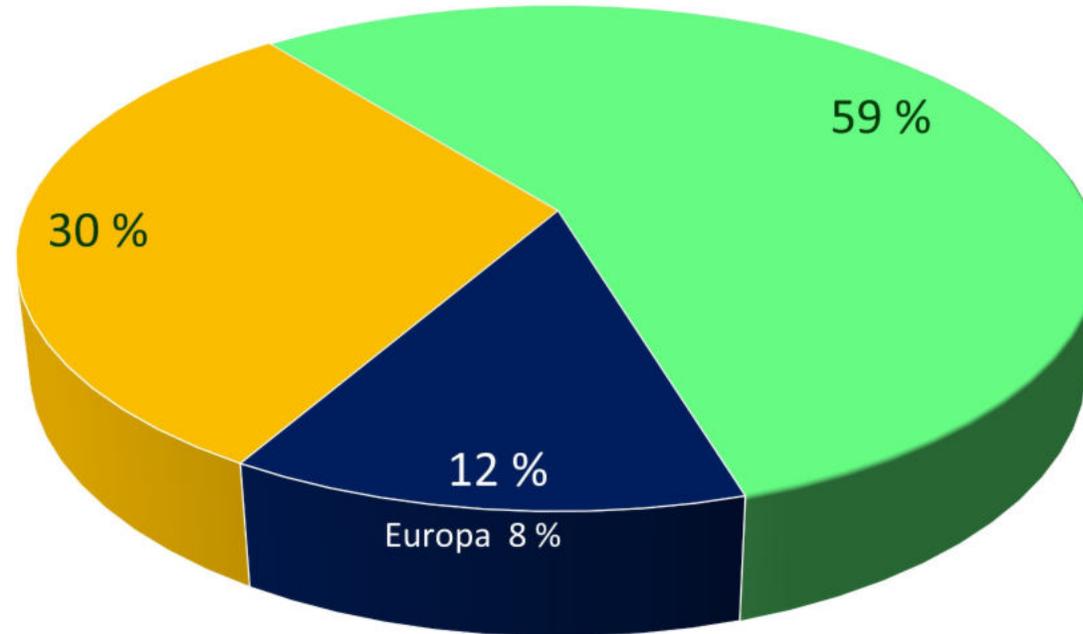
Getötete im Straßenverkehr 2020

nach ausgewählter Verkehrsbeteiligungsart und Ortslagen



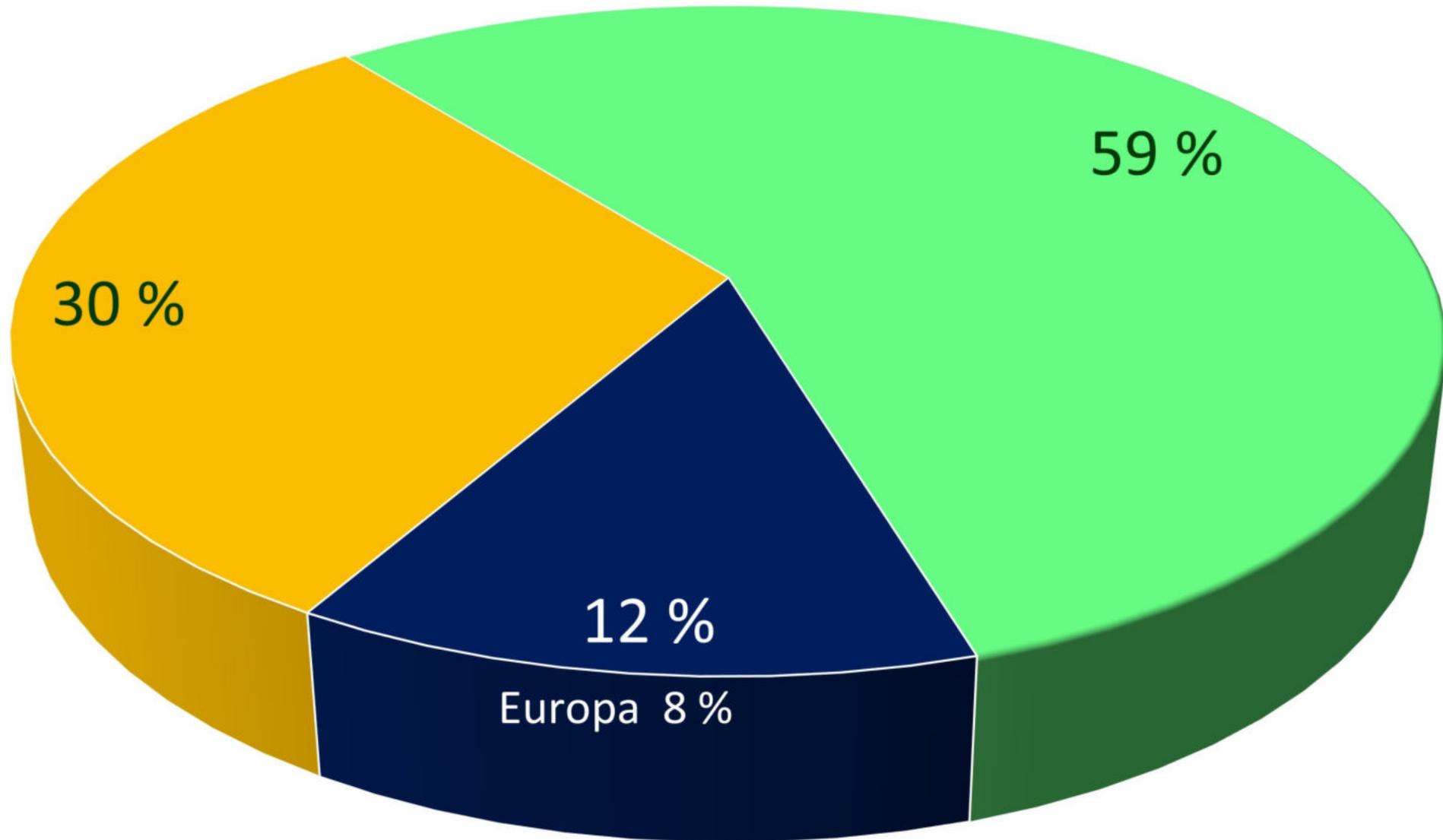
Verkehrsoffer nach Örtlichkeiten

Verkehrstote nach Örtlichkeiten 2021



■ Innerorts ■ Landstraßen ■ Autobahnen

Verkehrstote nach Örtlichkeiten 2021



■ Innerorts ■ Landstraßen ■ Autobahnen

Unfallursache Überholen



Foto GDV Unfallforschung

Destatis liefert für 2022 keine Differenzierung hinsichtlich der Autobahnen

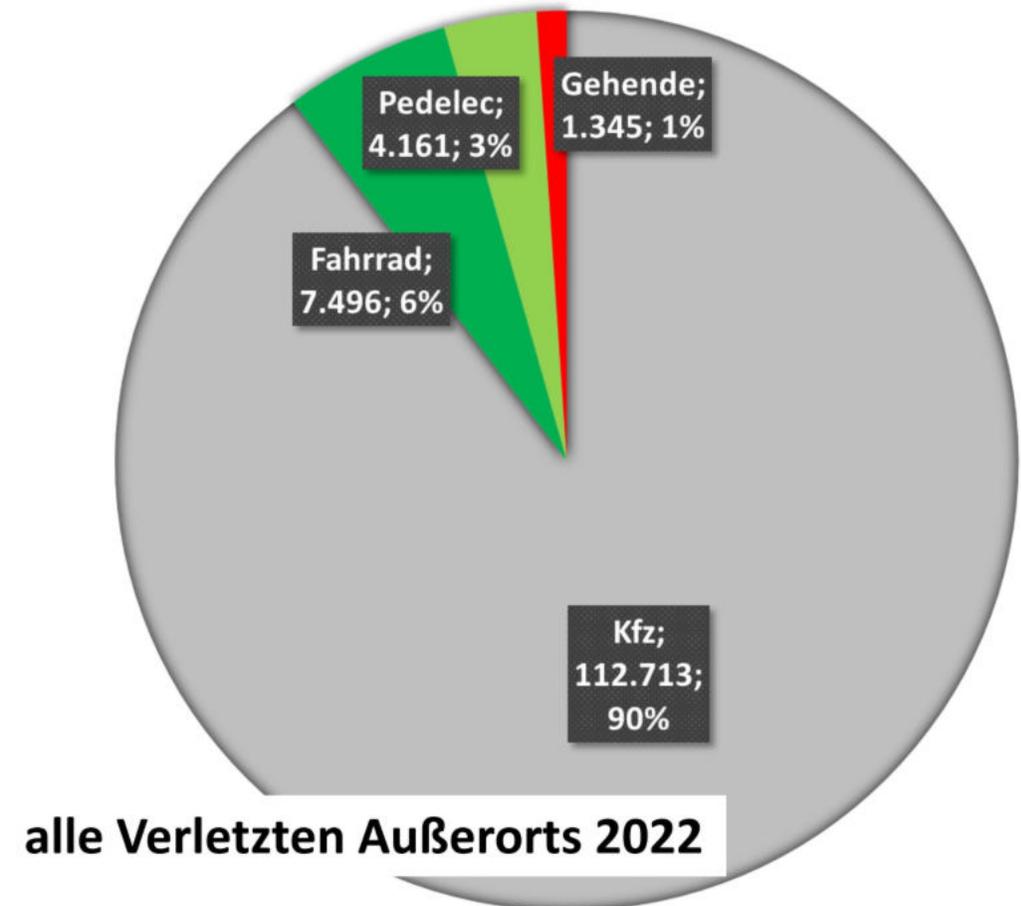
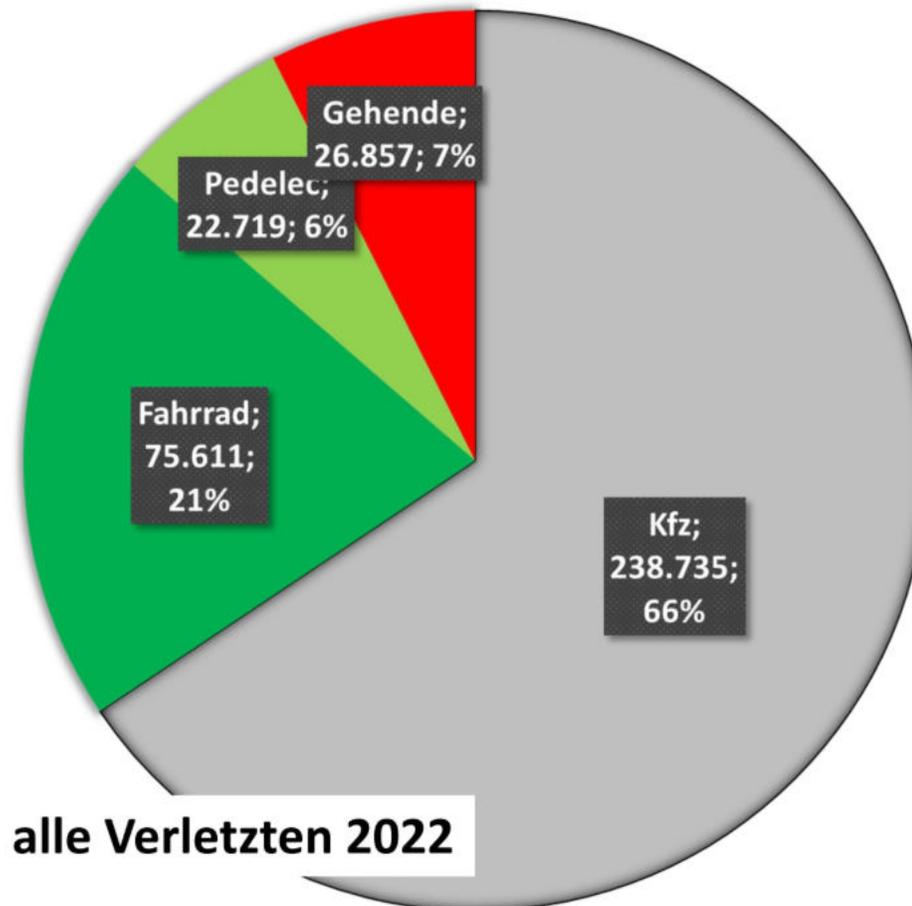
Ursache Überholen von Kfz-Führern

Anzahl der Getöteten	194
Rechtsüberholen	6
Gegenverkehr	79
unklare Verkehrslage	28
Sichtverhältnisse	6
Wiedereinordnen	10
Nichtbeachtung Nachfolgender	10
Sonstige Fehler	43
Fehler beim überholt werden	12

Verletzte 2022

Markus Enke, LIST
Sachsen; Seminar
VSVI Erfurt 09/2023

Verletzte bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland 2022



Verletzte 2022

Markus Enke, LISt Sachsen;
Seminar VSVI Erfurt 09/2023

Unfallgeschehen - Zentrale Ansatzpunkte Außerortsstraßen

Rang	Fußgänger	Radfahrer	Kräder	PKW / LKW
1.	Unfälle im Längsverkehr ($\frac{2}{3}$ bei Dämmerung / Dunkelheit, $\frac{1}{3}$ Nutzung falscher Straßenseite)	Unfälle im Längsverkehr (ähnliche Anteile der Kollisionsarten)	Fahrerunfälle durch zu hohe Geschwindigkeit und/oder in Kurven	Fahrerunfälle durch zu hohe Geschwindigkeit und/oder in Kurven
2.	Überschreiten der Fahrbahn an KNP oder Strecke	Fahrerunfälle ($\frac{2}{3}$ im Gefälle, $\frac{1}{4}$ unter Alkoholeinfluss, $\frac{1}{4}$ andere Radfahrende)	Fahrerunfälle mit Aufprall auf Hindernis	Fahrerunfälle mit Aufprall auf Hindernis ($\frac{1}{2}$ Bäume)
3.	Unfälle mit RF	Bevorrechtigte Radfahrende mit einbiegenden / kreuzenden KFZ	Unfälle im Längsverkehr	Unfälle im Längsverkehr ($\frac{1}{2}$ Auffahren, $\frac{1}{3}$ Frontalkollision)
4.		Abbiegeunfälle	Bevorrechtigte KRAD mit einbiegenden / kreuzenden KFZ	Unfälle beim Einbiegen / kreuzen zur Hauptverkehrszeit
5.			Abbiegeunfälle ($\frac{1}{2}$ mit entgegenkommenden Linksabbiegern)	Abbiegeunfälle ($\frac{1}{2}$ Linksabbiegeunfälle)

⚠ : Unfalltyp mit hoher Unfallschwere (Auswahl je Verkehrsmittel)

Unfallgeschehen - zentrale Ansatzpunkte Außerortsstraßen

Rang	Fußgänger	Radfahrer	Kräder	PKW / LKW
1.	Unfälle im Längsverkehr ($\frac{2}{3}$ bei Dämmerung / Dunkelheit, $\frac{1}{3}$ Nutzung falscher Straßenseite)	Unfälle im Längsverkehr (ähnliche Anteile der Kollisionsarten)	Fahrnfälle durch zu hohe Geschwindigkeit und/oder in Kurven 	Fahrnfälle durch zu hohe Geschwindigkeit und/oder in Kurven 
2.	Überschreiten der Fahrbahn an KNP oder Strecke 	Fahrnfälle ($\frac{2}{3}$ im Gefälle, $\frac{1}{4}$ unter Alkoholeinfluss, $\frac{1}{4}$ andere Radfahrende) 	Fahrnfälle mit Aufprall auf Hindernis	Fahrnfälle mit Aufprall auf Hindernis ($\frac{1}{2}$ Bäume) 
3.	Unfälle mit RF	Bevorrechtigte Radfahrende mit einbiegenden / kreuzenden KFZ	Unfälle im Längsverkehr	Unfälle im Längsverkehr ($\frac{1}{2}$ Auffahren, $\frac{1}{3}$ Frontalkollision)
4.		Abbiegeunfälle	Bevorrechtigte KRAD mit einbiegenden / kreuzenden KFZ	Unfälle beim Einbiegen / kreuzen zur Hauptverkehrszeit
5.			Abbiegeunfälle ($\frac{1}{3}$ mit entgegenkommenden Linksabbiegern) 	Abbiegeunfälle ($\frac{1}{2}$ Linksabbiegeunfälle)

 : Unfalltyp mit hoher Unfallschwere (Auswahl je Verkehrsmittel)

Entschleunigung

Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf
Landstraßen auf 80 km/h

Beispiel **Frankreich** (von 90 auf 80 km/h)
336 Getötete weniger in 18 Monaten
- ein Minus von 13 % (ETSC 02/2022)



Kritik

Klimaschutz

***Forderung
des DVR***

VGT Goslar

VOD

Forderung des DVR

Vorlage Vorstandsausschuss Verkehrstechnik
im Jahr 2014

Höchstgeschwindigkeiten auf **schmalen**
Landstraßen den Gefährdungen anpassen

Vorstandsbeschluss 29.10.2014

**Höchstgeschwindigkeit auf schmalen
Landstraßen (bis 6 m Breite) 80 km/h**

Höhere Geschwindigkeiten möglich bei

- breiterem Querschnitt
- Trassierung mit großen Sichtweiten
- seperater Führung Fuss- und Radverkehr

- Erweiterung der Forderung auf alle Landstraßen, unabhängig von der Breite
- Für LKW und PKW gleichermaßen
- Umkehrung der Regel / Ausnahme
- Auf entsprechend ausgebauten / ertüchtigten Straßen weiterhin Tempo 100 möglich

Verkehrsgerichtstag 2015

Arbeitskreis IV

Unfallrisiko Landstraße

1. Bäume und andere Hindernisse im Seitenraum bilden eine besondere Gefahr. Bei Neu-, Um- und Ausbauten muss die einschlägige Richtlinie (RPS) konsequent angewendet werden. Im Bestand müssen Hindernisse entfernt oder durch geeignete Schutzeinrichtungen gesichert werden.
2. Zur Reduzierung schwerer Unfälle soll die Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h liegen. Dazu ist eine Umkehrung von Regel und Ausnahme bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Entsprechend ausgebaute oder ertüchtigte Straßen können danach weiter für Tempo 100 freigegeben werden.
3. In Bereichen unzureichender Sichtweite sollen Überholverbote grundsätzlich angeordnet werden. § 45 der StVO muss das rechtssicher ermöglichen.
4. Motorradfahrende stellen einen großen Anteil der auf Landstraßen Verunglückten. Eine Verbesserung der Situation erfordert an bekannten Motorradstrecken die Möglichkeiten des einschlägigen Merkblattes (MVMot) konsequent umzusetzen. Dies bedeutet unter anderem, dass in Kurvenbereichen die Installation von Schutzplanken nur mit Unterfahrschutz erfolgen darf.
5. Die zeitnahe Umsetzung derartiger Maßnahmen erfordert eine regelmäßige, auskömmliche Finanzierung. Der jeweilige Straßenbaulastträger ist deshalb aufgefordert, über Erhaltungsmaßnahmen hinaus für diese Zwecke ein festes Budget einzurichten.

2019 Manifest FEVR

FEVR / VOD (<https://fevr.org/manifesto-translate/>)

Manifesto for speed reduction on European roads

Manifest zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf Europas Straßen

Reducing the number of road victims by decelerating

Verhinderung von Verkehrsopfern durch Entschleunigung

Absolute maximum speed limit on motorways - 130km/h

Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen höchstens 130

Absolute maximum speed limit outside built-up areas - 80km/h

Regelgeschwindigkeit außerorts maximal 80

Absolute maximum speed limit within built-up areas - 30km/h

Regelgeschwindigkeit innerorts maximal 30

GDV Themenpapier 2022

Zur Forderung... *'die zulässige Höchstgeschwindigkeit für LKW von derzeit 60 km/h auf 80 km/h anzuheben, um dadurch den Überholdruck zu reduzieren.'* ... **liegen** bislang jedoch **keine Erkenntnisse** aus dem In oder Ausland **vor**, ob dies wirklich zu einer Verbesserung oder gar Verschlechterung der Verkehrssicherheit führt.'

,Raising the national speed limit for HGVs > 7.5t on single carriageway roads in England and Wales"
<https://www.legislation.gov.uk/ukia/2014/241>

**Englische
Studie 2014**

Unterschiede in der Infrastruktur



Englische Landstraße

- Überholen oft nicht möglich
- Es bilden sich lange Schlangen

Ergebnisse



Englische Landstraße

- Überholen oft nicht möglich
- Es bilden sich lange Schlangen

Keine eindeutigen Ergebnisse

- Annahme von mehr Unfällen bei höherer Geschwindigkeit (Powermodell)
- Vernachlässigung der Realität
- LKW halten sich nur im Ausnahmefall an die geltenden Tempobeschränkungen
 - dürfte durch die Absenkung der V_d anderer Kfz aufgefangen werden
- Wettbewerbsverzerrungen könnten minimiert werden
- Studie erwartet
 - **Weniger lange Fahrzeugschlangen**
 - **geringerer Überholdruck**
 - **homogeneren Verkehrsablauf**
 - **Weniger Staubildung**

Zusätzlicher Benefit

Ökonomische Argumente

- Keine Wettbewerbsverrzerung
- 60 km/h lässt sich kaum durchsetzen

Ökologische Gründe

- Studie des Bundesumweltamtes
 - Positive Auswirkungen von Tempolimits
 - Verstärkende Effekte bei Tempolimit auf BAB und Tempo 80 auf Landstraßen (Prof. Dr. Friedrich, ISV Stuttgart, Leiter Wissenschaftlicher Beirat beim BMVI)

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.

VOD

**Aktuelle
Situation**

**VOD
Vision Zero**

Ziel

***Regelgeschwindigkeit
auf Landstraßen***





Fragen?

Wulf Hoffmann
(wulf.hoffmann@email.de)