

**Strafmaß bei Verstößen –
Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten**

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.
VOD

**VISION ZERO konkret
Schwere Unfälle und Unfallprävention**

Strafmaß bei Verstößen – Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten

HSPVNRW

Peter Schlanstein Abteilung Münster

01.10.2023

**Strafmaß bei Verstößen –
Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten**

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.
VOD

**VISION ZERO konkret
Schwere Unfälle und Unfallprävention**

Inhalt

- I. Polizeiliche General- u. Spezialprävention zur VU-Verhütung**
- II. Ursachen für Personenschadenunfälle 2022 in Deutschland**
- III. Grenzen herkömmlicher Unfallaufnahme-Praxis**
- IV. Optimierungsbedarf in der Verkehrsunfallaufnahme**

HSPVNRW

Peter Schlanstein
Abteilung Münster

01.10.2023

Strafmaß bei Verstößen – Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten

TAGESSPIEGEL

Niedrigste Quote aller Bundesländer Berlin blitzt deutschlandweit am wenigsten

In keinem Bundesland werden so wenige Tempoverstöße geahndet wie in Berlin. Liegt es an fehlenden Kontrollen oder regelbewussten Fahrern?

VISION ZERO konkret

Schwere Unfälle und Unfallprävention

ft mit Bußgeldern

lich fast eine halbe Milliarde Euro aus Verwarnungs- und

Schrsüberwachung verkommt immer mehr zum Riesengeschäft

Süddeutsche Zeitung

Blitzlichtgewitter in Bielefeld

An der A2 bei Bielefeld steht das erfolgreichste Blitzgerät Deutschlands: Es dokumentiert 5000 Geschwindigkeitsübertretungen pro Woche - und spült der Stadt sehr viel Geld in die klammern Kassen.

Verkehrsüberwachung

Radarfallen

Hohes Tempo gilt vielen als Kavaliersdelikt

... ist die Ursache für jeden dritten Toten im

... denkend Radarfallen aufzustellen?

Wie schnell Autofahrer fahren dürfen, ohne dass der Blitzer auslöst

Frankfurter Rundschau

Foto: Polizei Bayern

Strafmaß bei Verstößen – Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten

I. Polizeiliche General- u. Spezialprävention zur VU-Verhütung

Beispiele medialer Berichterstattung:

„Geblitzt je 1.000 zugelassene Kfz pro Jahr“

Geblitzt

Geahndete Geschwindigkeitsverstöße und sonstige Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr pro 1000 zugelassene Kraftfahrzeuge¹

■ Geschwindigkeitsverstöße ■ Sonstige

Bundesland	Geschwindigkeitsverstöße	Sonstige
Brandenburg	117	16
Rheinland-Pfalz	83	20
Mecklenburg-Vorpommern	78	26
Bremen	70	38
Thüringen	68	14
Niedersachsen	61	23
Hessen	60	18
Nordrhein-Westfalen	55	29
Schleswig-Holstein	48	18
Baden-Württemberg	45	31
Sachsen-Anhalt	40	17
Hamburg	39	38
Bayern	35	27
Saarland	34	9
Sachsen	34	21
Berlin	24	53

konkret ention

HSPVNRW

¹ Mittelwerte der Jahre 2017 bis 2020

² Fahrzeugregister, Fahrzeugbestand (KBA)

Diagramm: Der Spiegel

chlanstein ig Münster

Strafmaß bei Verstößen – Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten

I. Polizeiliche General- u. Spezialprävention zur VU-Verhütung

Beispiele medialer Berichterstattung:
„Raserparadies Deutschland“

Raserparadies Deutschland
Bußgelder bei Verstößen gegen Tempolimit 30 innerorts¹

Überschreitung	Deutschland	Schweiz	Norwegen	Dänemark
5 km/h Überschreitung	30 €	39 €	85 €	161 €
10 km/h Überschreitung	30 €	116 €	225 €	471 €
20 km/h Überschreitung	70 €	386 €	584 €	632 €

¹ Stand: 3. Januar 2022
² inklusive 67 Euro für Opferfonds
³ Sanktionen ab 20 km/h Überschreitung sind Empfehlungen und können auch deutlich höher liegen.
 © BMJ, ch.ch, lovdata.no, folketings Tidende.dk, eigene Berechnungen

Diagramm: Der Spiegel
 Schlanstein Münster

HSPV^{NRW}

Strafmaß bei Verstößen – Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten

VISION ZERO konkret Schwere Unfälle und Unfallprävention

I. Generalprävention und Verkehrssicherheit

Beispiel Geschwindigkeit: Sanktion für Tempoüberschreitung um 20 km/h

Land	Sanktion
Norwegen	Ab 585 €
Schweden	Ab 215 €
Großbritannien	Bis 1.135 €
Dänemark	Ab 135 €
Schweiz	Ab 180 €
Irland	Ab 160 €
Deutschland	Ab 60 €

Verkehrstote je 1 Mio. Einwohner/innen im Jahr 2022

Land	Verkehrstote
Norwegen	21
Schweden	22
Großbritannien	25
Dänemark	26
Schweiz	27
Irland	31
Deutschland	33

Datenquellen: ADAC, bussgeldkatalog.org, ETSC, Statista
 Peter Schlanstein
 Abteilung Münster

HSPV^{NRW}

01.10.2023

I. Notwendigkeit der zielgerichteten Verkehrsüberwachung

Tempoverstöße weisen als Unfallursache Nummer Eins das größte Gefährdungspotenzial auf:

- **Fast 30 Prozent aller tödlichen Unfälle** sind die direkte Folge von überhöhter oder unangemessener Geschwindigkeit
- Je **höher** die gefahrene **Geschwindigkeit**, desto **wahrscheinlicher** ist ein **Unfall** und desto **schwerer** sind die **Unfallschäden**.
- Dem durch viele internationale Studien bestätigten **Power-Model** zufolge steigt bei einem **linearen Anstieg der Geschwindigkeit** das unfallbedingte **Verletzungsrisiko** in **zweiter** und das **Todesrisiko** sogar in **vierter Potenz**.

Nach Schätzung des ETSC¹ würde eine **Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 1 km/h** auf allen Straßen in Deutschland etwa **300 Menschenleben pro Jahr retten**.

¹ Vgl. EU-Kommission 2017: Monitoring Road Safety in the EU: towards a comprehensive set of Safety Performance Indicators; BAST 2021: Safety Performance Indicators im Straßenverkehr



I. Polizeiliche General- u. Spezialprävention zur VU-Verhütung

Verkehrsüberwachung durch die Polizei: Vermeidung von Regelverstößen zur Erhöhung der Sicherheit

Zweck der Sanktion:

- Denkmittel und Besinnungsmaßnahme
- Geldbuße soll wirtschaftlichen Vorteil der Handlung überschreiten (§ 17 IV OWiG)



Wirkung polizeilicher Überwachung:

- Sanktionshypothese besagt, dass
 - mit zunehmender Erwartung einer Verkehrskontrolle und
 - mit zunehmender Sanktionsschwere ein regelwidriges Verhalten seltener auftritt (Schlag, B./Rößger, L./Schade, J. (2012); Pfeiffer, M./Hautzinger, H. (2001))
- Sanktionsschwere und Sanktionswahrscheinlichkeit (Entdeckungswahrscheinlichkeit) sind in ihrer Wirkung multiplikativ verbunden

I. Polizeiliche General- u. Spezialprävention zur VU-Verhütung

Verkehrsüberwachung durch die Polizei: Vermeidung von Regelverstößen zur Erhöhung der Sicherheit



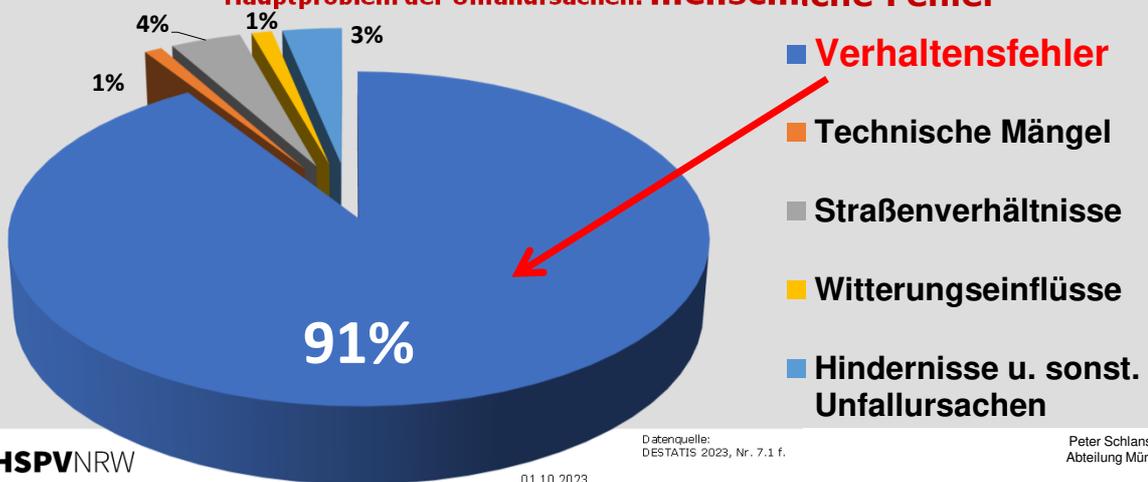
Repräsentative Erhebung der Häufigkeit einer Maßnahme
je Polizeibeamtin/-beamter mit Verkehrsaufgaben zur
Verfolgung aller Verkehrsverstöße 2022
– ohne Verkehrsunfall –
in Deutschland ?

Stellenwert der Verkehrsüberwachung laut DVR, Stand: April 2020:
„Der DVR hält die **gezielte Verkehrsüberwachung** aller am Verkehr
Teilnehmenden für ein **wesentliches Element erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit**,
welches **schwere Verkehrsunfälle verhindert** und damit die **Menschen vor schwerem
Leid bewahrt. Insbesondere Fahrten mit überhöhter Geschwindigkeit** können häufig
Verkehrsunfälle nach sich ziehen, die gravierende Folgen für Leib oder Leben haben können.“

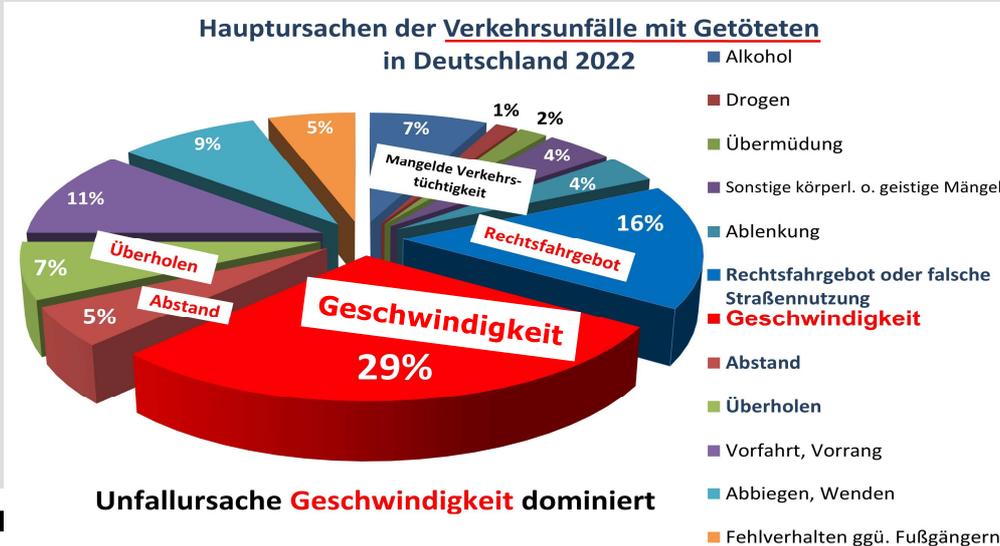
II. Ursachen für Personenschadenunfälle 2022 in Deutschland

Grundlagen der Verkehrsüberwachung und Ahndung von Verkehrsdelikten

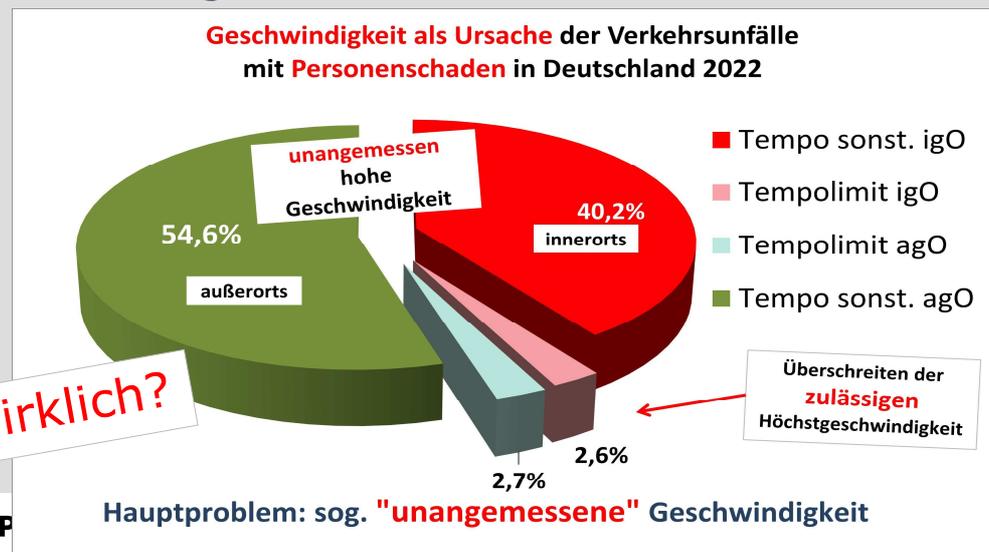
Hauptproblem der Unfallursachen: menschliche Fehler

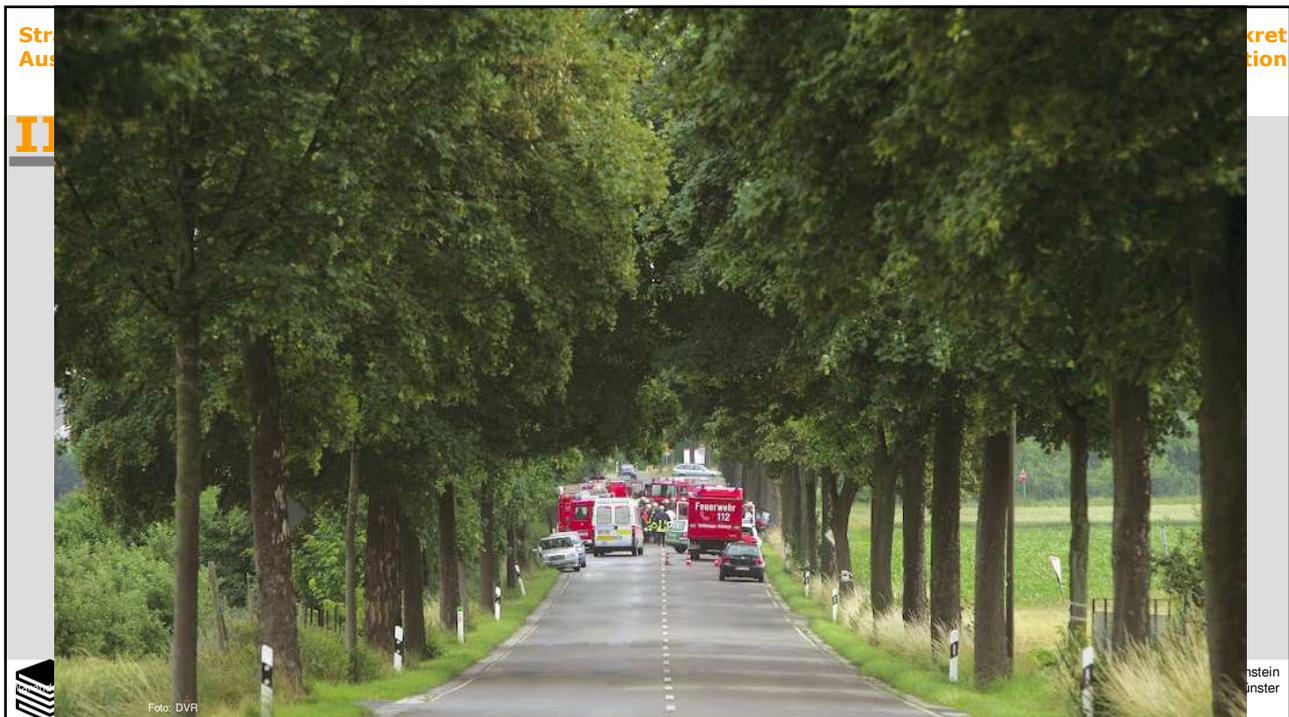


II. Regelmisachtung als Ursache schwerer Unfälle



II. Geschwindigkeit als Unfallursache im Hell- und Dunkelfeld



Str
Auskret
tion

II

Foto: DVR

nstein
nster

**Strafmaß bei Verstößen –
Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten**



**VISION ZERO konkret
Schwere Unfälle und Unfallprävention**

III. Grenzen herkömmlicher Unfallaufnahme-Praxis

- **Beispiel: VUP im September 2020 in Berlin**

**BMW rast in Tempo-30-
Zone auf stehenden
Lieferwagen – mehrere
Verletzte**

**Der Aufprall war so heftig,
dass der Kleintransporter
etwa 80 m über die
gesamte Fahrbahn
gerutscht ist.**

**Der BMW kam erst an
einer Laterne zum Stehen
und ist im Frontbereich
vollkommen zerstört
worden.**



Fotos: A. Winkelmann

III. Grenzen herkömmlicher Unfallaufnahme-Praxis

Foto:
EU-Parlament

Ab Juli 2022 müssen alle Kfz mit neuer Typzulassung in der EU mit Event Data Recordern (EDR) ausgestattet sein.

CDR-Tool (Crash Data Retrieval) unterstützt die Unfallforschung und Unfallanalyse

Datenquelle:
A. WinkelmannPeter Schlanstein
Abteilung Münster

Foto: Toyota

IV. Optimierungsbedarf in der Verkehrsunfallaufnahme

- **Neue Pkw-Typen u. leichte Nutzfahrzeuge** (in Kraft seit **06.07.2022**)

General
Safety
Regulation –
VO GSR –
(EU)
2019/2144

➤ **Einführung** der ereignisbezogenen Datenaufzeichnung (**EDR**) zur Speicherung einer Reihe wichtiger genauer Fahrzeugdaten in einem kurzen Zeitfenster **5 s vor, während und unmittelbar nach einer Fahrzeugkollision** (ausgelöst z. B. durch Airbag) zur Gewinnung von genaueren, detaillierteren Unfalldaten

➤ **Art. 6 IV d GSR:**

✓ **Daten, die der EDR aufzeichnet**, können, den **nationalen Behörden** auf der Grundlage des Unionsrechts oder des nationalen Rechts im Einklang mit der DSGVO ausschließlich für den **Zweck der Unfallforschung und -analyse** zur Verfügung gestellt werden
EDR ist nunmehr ein **Beweismittel**, das eine bereichs-spezifische Auswertung (u. a. durch die Polizei) gestattet

NEU

Peter Schlanstein
Abteilung Münster

01.10.2023



IV. Optimierungsbedarf in der Verkehrsunfallaufnahme

- **Neue Pkw-Typen u. leichte Nutzfahrzeuge** (in Kraft seit **06.07.2022**)

General
Safety
Regulation –
VO GSR –
(EU)
2019/2144



EDR ist nunmehr ein **Beweismittel**, das eine bereichs-
spezifische **Auswertung** (u. a. **durch die Polizei**) gestattet

NEU

?



Aber es fehlen (aus vermeintlichen Datenschutzgründen):

- **Ort**
- **Datum und**
- **Uhrzeit**

des Ereignisses



IV. Optimierungsbedarf in der Verkehrsunfallaufnahme

- **Probleme bei neuen Pkw-Typen u. leichte Nutzfahrzeugen** (in Kraft seit **06.07.2022**)

General
Safety
Regulation –
VO GSR –
(EU)
2019/2144

**Opfer-
schutz?**

Aufgrund des neuen **EU-Rechts** ist der **EDR** – entgegen seiner verpflichtend in der GSR
formulierten Zweckbestimmung, d. h. **für die Unfallforschung und -analyse** – ohne
Weiteres **nicht mehr nutzbar für insbesondere** folgende Verkehrsunfallsituationen:

- **Mehrfachkollisionen mehrere Fahrzeuge** und deren eindeutige Zuordnung,
- **Kollision mehrerer Fahrzeuge** und die Frage, **welches zuerst** auf das vordere
aufgefahren ist,
- **Unfallfluchtvorgänge** und Ermittlung der Ereignisse bzw. Zuordnung von Kollisionen mit
Objekten,
- Unfälle mit **Rotlichtverstoß** und Zuordnung der Ampelschaltung zum Fahrvorgang sowie
- Zuordnung **Blaulicht-Signalgebung** zum Fahr- und Kollisionsvorgang. Quelle: Otte, D. (2022)



IV. Optimierungsbedarf in der Verkehrsunfallaufnahme

- Deutscher Verkehrsgerichtstag 2023: Arbeitskreis „Fahrzeugdaten“ (AK I)
- Forderungen an die Bundesregierung und an die EU
 - Es ist „sicherzustellen, dass Polizei und Justiz im Rahmen ihrer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen Zugriff auf Fahrzeugdaten gewährt wird.“
 - Der VGT empfiehlt, „die General Safety Regulation (EU 2019/2144) zeitnah anzupassen, dass der Event-Data-Recorder auch
 - Standort,
 - Datum und
 - Uhrzeit nebst Zeitzone
 für die Durchführung von Unfallanalysen speichert“.



01.10.2023

Peter Schlanstein
Abteilung Münster



IV. Optimierungsbedarf in der Verkehrsunfallaufnahme

- Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV), Heft Mai 2016, S. 201-209: Nutzung von Fahrzeugdaten zur Optimierung der Verkehrsunfallaufnahme



Peter Schlanstein
Abteilung Münster

Strafmaß bei Verstößen –
Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten

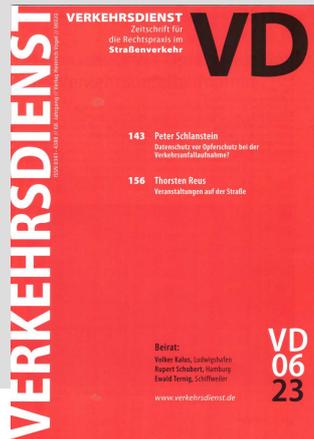
Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.

VOD

VISION ZERO konkret
Schwere Unfälle und Unfallprävention

IV. Optimierungsbedarf in der Verkehrsunfallaufnahme

- Verkehrsdienst, Heft Juni 2023, S. 143-155: Datenschutz vor Opferschutz bei der Verkehrsunfallaufnahme?



Peter Schlanstein
Abteilung Münster

Strafmaß bei Verstößen –
Auswertung digitaler Daten Kfz-Daten

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.

VOD

VISION ZERO konkret
Schwere Unfälle und Unfallprävention



HSPV-Studienort Münster

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Schlanstein

Kontakt über

HSPV NRW: peter.schlanstein@hspv.nrw.de oder

VOD: peter.schlanstein@vod-ev.org



Peter Schlanstein
Abteilung Münster

01.10.2023