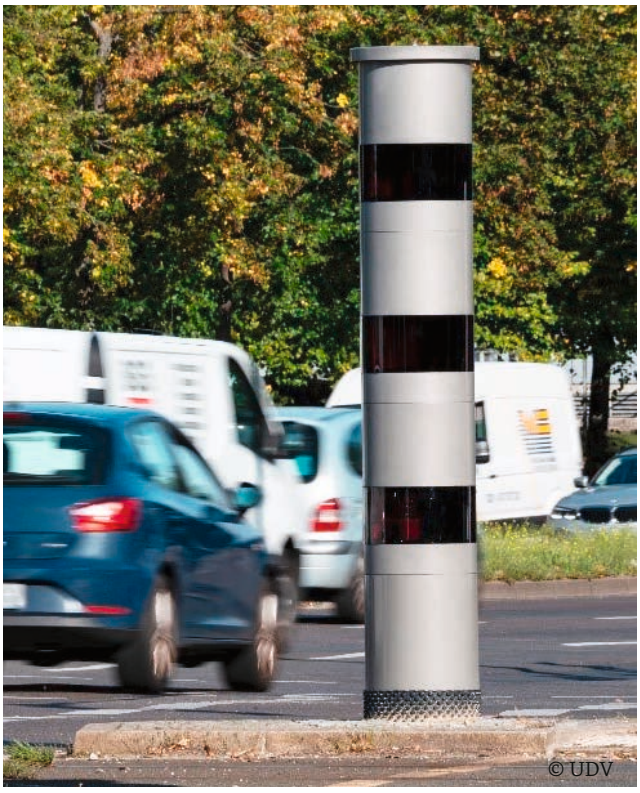
Unfallforschung kommunal
Nr 41

Maßnahmenevaluation zur Geschwindigkeitsüberwachung

Die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist eine der häufigsten Unfallursachen in Deutschland. So steht etwa jeder achte von Kfz-Fahrenden (mit)verursachte Unfall mit Personenschaden in Zusammenhang mit dieser Ursache (13 %), bei Unfällen mit Getöteten sogar mehr als jeder vierte (28 %).



Ortsfeste Überwachungsanlage

Ein Forschungsprojekt der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ist der Frage nachgegangen, ob ortsfeste oder mobile Geschwindigkeitsüberwachungen zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Vermeidung von geschwindigkeitsbedingten Unfällen und damit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können. Dazu wurden Behörden befragt, umfangreiche Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt sowie das Unfallgeschehen vor und nach der Einrichtung von Überwachungsanlagen verglichen.

Für die ortsfeste und die mobile Geschwindigkeitsüberwachung zeigten sich dabei sehr unterschiedliche Ergebnisse.

Ortsfeste Anlagen sind sehr wirksam, wenn sie richtig stehen

An ortsfesten Überwachungsanlagen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit (mit Toleranz) dauerhaft von fast allen Verkehrsteilnehmenden eingehalten. Wie die Vorher-Nachher-Messungen an neu errichteten Anlagen zeigten, **werden zuvor vorhandene Geschwindigkeitsüberschreitungen effektiv reduziert.** →

Die Wirkung der ortsfesten Überwachungsanlagen ist jedoch auf einen relativ kurzen Bereich beschränkt. Bereits etwa 200 Meter hinter dem zu schützenden Bereich lässt die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung in der Regel wieder nach. Insbesondere auf Tempo 30-Strecken entfaltet die ortsfeste Überwachung oft nur eine sehr lokale Wirkung.

Im unmittelbaren Umfeld der ortsfesten Überwachung (100 m Radius) werden die Unfallzahlen durch die Einrichtung der Anlagen deutlich reduziert, insbesondere bei Überwachung an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage und auf der freien Strecke in Kurven (Tab. 1). Auch im weiteren Umfeld der der Überwachungsanlagen (Radius bis 1.000 m) war zum Teil ein Rückgang der Unfallzahlen festzustellen. Nach Einrichtung der Anlagen konnte eine leichte Zunahme der Längsverkehrs- und Auffahrunfälle beobachtet werden, jedoch überwiegt der allgemeine Rückgang der Unfallzahlen diese Zunahme bei weitem.

Wie sich zeigte, stehen **viele ortsfeste Anlagen an Stellen ohne relevantem Unfallgeschehen.** An 40 Prozent der untersuchten Anlagen waren vor deren Einrichtung gar keine Unfälle im unmittelbaren Umfeld geschehen.

Empfehlungen für ortsfeste Anlagen

Wenn ortsfeste Überwachungsanlagen zur Reduzierung von geschwindigkeitsbedingten Unfällen eingesetzt werden sollen, müssen sie auch dort aufgestellt werden, wo das **Unfallgeschehen** auftritt. Vor der Einrichtung sollte zudem geprüft werden, ob überhaupt relevante Geschwindigkeitsüberschreitungen vorhanden sind und ob die örtlichen Randbedingungen es gegebenenfalls sogar erfordern, an der betroffenen Stelle gleichzeitig die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiter herabzusetzen.

Aufgrund der eher lokalen Wirkung ist es wichtig, den **genauen Standort der Überwachung gewissenhaft zu planen.** Die räumliche Wirkung kann zusätzlich gesteigert werden, wenn die Verkehrsteilnehmenden die Sinnhaftigkeit der Überwachung entsprechend erkennen können.

Die ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung eignet sich bei entsprechend vorhandenem Unfallgeschehen entweder als **lokal wirksame Sofortmaßnahme** (Zwischenlösung) oder auch als **dauerhafte Maßnahme.** Bei entsprechend vorhandenem Unfallgeschehen sollte aber immer geprüft werden, ob gegebenenfalls örtliche bauliche oder betriebliche Defizite vorhanden sind, die beseitigt werden können.

Deutliche Reduktion der Unfälle mit Personenschaden U(P)

Tabelle 1 · **im direkten Umfeld der Überwachung**

Bestehende ortsfeste Überwachungsanlagen mit U(P) im Vorher-Zeitraum			Veränderung der Anzahl der U(P) voher/nachher	
Ortslage	Typ	Anzahl Anlagen	Kernbereich (Radius 100 m)	Gesamtbereich (Radius 1.000 m)
Innerorts	Strecke	7	**-32 %**	-3 %
	Knotenpunkt	2	**-50 %**	-22 %
Außerorts	Strecke	2	**-38 %**	-7 %
	Knotenpunkt mit LSA	6	**-48 %**	**+47 %**
	Knotenpunkt ohne LSA	2	**-100 %**	-46 %

Die Wirkung mobiler Überwachung ist auf den Überwachungszeitraum beschränkt

Die kurzzeitige mobile Geschwindigkeitsüberwachung zeigte eine deutlich geringere Wirkung auf das Geschwindigkeitsverhalten als die ortsfeste Überwachung. Selbst im Überwachungszeitraum wird die **zulässige Höchstgeschwindigkeit noch von vielen Verkehrsteilnehmenden überschritten.** Außerorts fuhr selbst während der Überwachung noch etwa jede dreißigste bis vierzigste Person mehr als 10 km/h zu schnell. Zudem ist die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung der mobilen Überwachung auf den Überwachungszeitraum beschränkt. Bereits unmittelbar nach Beendigung der Überwachungsmaßnahme wurde wieder so schnell gefahren wie vor der Überwachung. Methodisch bedingt konnte die Wirkung der mobilen Überwachung auf das Unfallgeschehen nicht bewertet werden. Hierzu besteht noch weiterer Forschungsbedarf.

Weitere Informationen zu Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung stehen auf unserer Webseite: www.udv.de/udv/Maßnahmen_zur_Geschwindigkeitsüberwachung

Impressum

Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin · Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020-5000 · Fax 030 2020-6000
www.udv.de, unfallforschung@gdv.de

Verantwortlich
Marcel Schreiber
Fachbereich Verkehrsinfrastruktur
Tel. 030 2020-5831
E-Mail: m.schreiber@gdv.de

GDV Unfallforschung der Versicherer