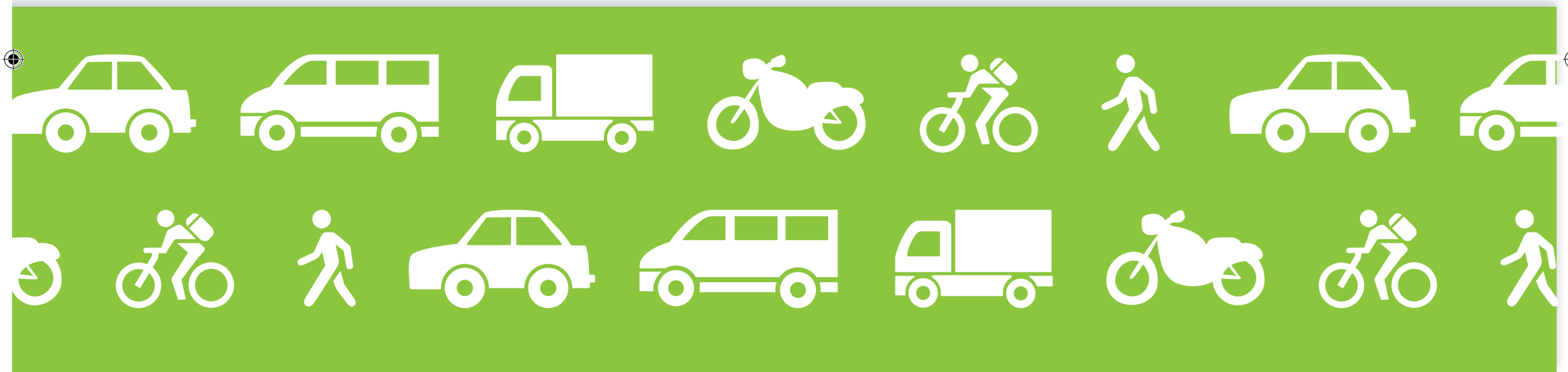
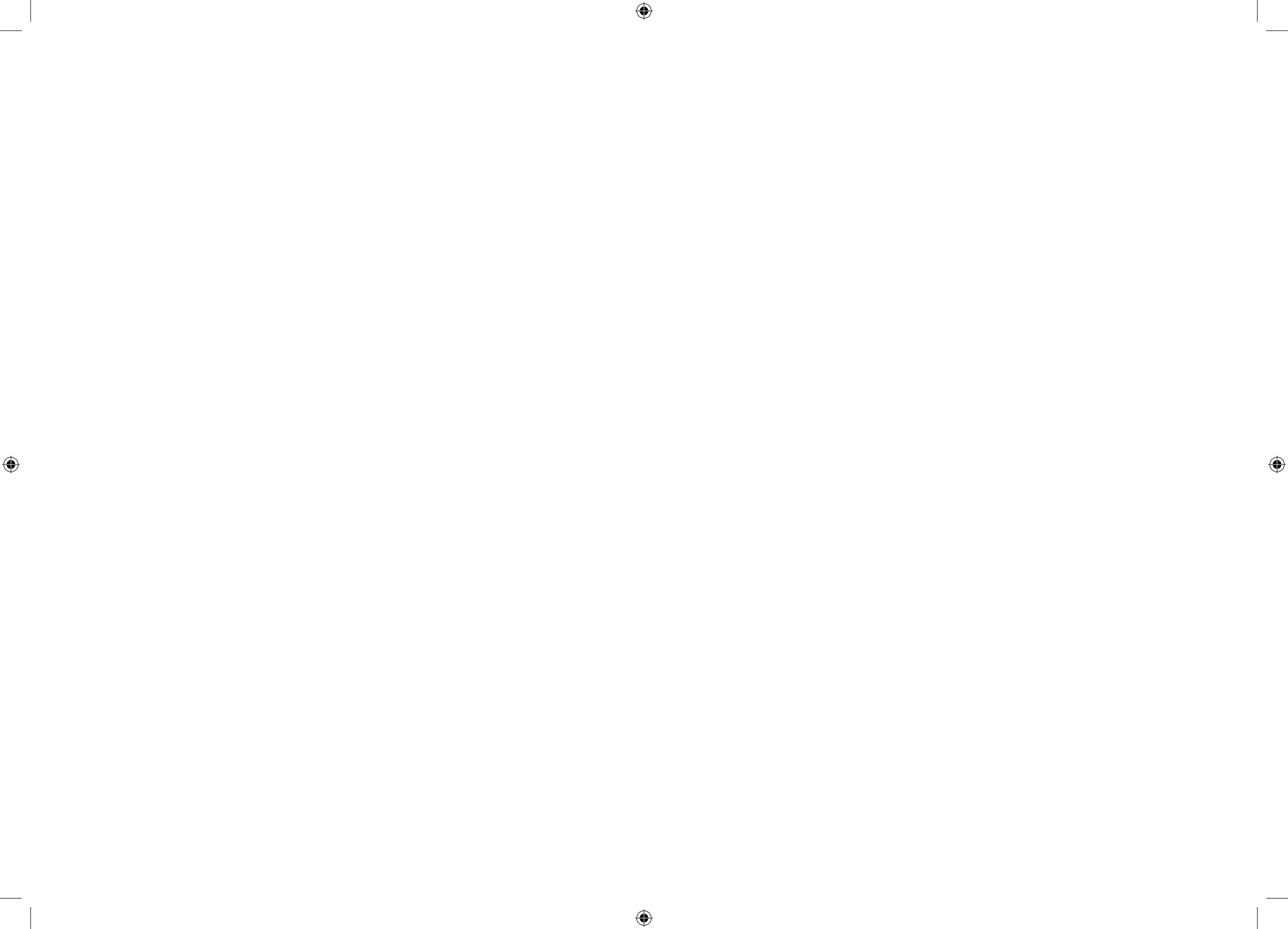


SCHLÜSSELINDIKATOREN DER VERKEHRSSICHERHEIT 2015





VORWORT



Auf den belgischen Straßen kommen jeden Tag durchschnittlich zwei Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Dazu kommen weitere 10 Opfer mit schweren Verletzungen und mehr als 100 mit leichten Verletzungen. Außerdem ereignen sich täglich rund 1 000 Unfälle mit Sachschaden. Auch wenn sich die Ursache eines Unfalls nicht immer genau bestimmen lässt, scheint es doch zahlreiche Faktoren zu geben, die die Sicherheit auf den Straßen und damit die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle beeinflussen. Zu diesen Faktoren zählen u. a. die Mobilitätsgewohnheiten, die Fahrtüchtigkeit, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Zustand von Fahrzeugen und Infrastruktur.

Angesichts der Vielzahl von Einzelaspekten, die sich auf die Verkehrssicherheit auswirken, lässt sich nur schwer ein Gesamtüberblick erstellen. Diese Broschüre soll helfen, einen solchen Über-

blick zu schaffen, indem verschiedene Informationen zusammengestellt werden, die sich nicht nur auf die Verkehrsunfälle, sondern auch auf eine Reihe damit verbundener Risikofaktoren beziehen. Die meisten Daten wurden bereits an anderer Stelle veröffentlicht, z. B. in verschiedenen Berichten des Belgische Institut für Verkehrssicherheit (BIVS) oder anderer Einrichtungen. Der Mehrwert dieser Broschüre besteht darin, dass alle Informationen in einem Dokument zusammengefasst sind, das als hilfreicher Leitfaden für Verkehrssicherheit dient.

Diese Broschüre ist bewusst sehr kurz und knapp gehalten. Sie basiert auf einer Auswahl wichtiger Themen, die mit Verkehrssicherheit in Verbindung stehen. Zu jedem Thema werden nur die wichtigsten Indikatoren mit einem Minimum an Kommentaren präsentiert. Für weitere Informationen finden Sie am Ende der Broschüre eine Liste der heran-

gezogenen Quellen und Referenzdokumente, in denen einzelne Themen ausführlicher behandelt werden.

Die Themen werden in folgender Reihenfolge abgehandelt:

Thema 1: Unfälle und Opfer

Thema 2: Mobilität und Risiken

Thema 3: Fahrtüchtigkeit

Thema 4: Verhalten der Verkehrsteilnehmer

Thema 5: Infrastruktur

Thema 6: Kriminalpolitik

Das BIVS wünscht Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Broschüre!

INHALT



1. Tote im Straßenverkehr	5
2. Verletzte im Straßenverkehr	6
3. Arten von Verletzungen	7
4. Schwere der Unfälle	8
5. Alter und Geschlecht der Opfer	9
6. Fortbewegungsart der Opfer	10
7. Unfälle mit Sachschaden	11
8. Bedeutung des motorisierten Verkehrs..	12

9. Bedeutung des nicht motorisierten Verkehrs.....	13
10. Alter und Geschlecht der Autofahrer ...	14
11. Fahrzeugbestand	15
12. Technische Überwachung	16
13. Ausstellung von Führerscheinen.....	17
14. Führerscheinprüfungen	18
15. Geschwindigkeit	19

16. Fahren unter Alkoholeinfluss	20
17. Anlegen des Sicherheitsgurts	21
18. Sicherheitssitze für Kinder	22
19. Telefonieren ohne Freisprech- einrichtung	23
20. Straßeninfrastruktur	24
21. Polizeilich erfasste Verkehrsverstöße..	25
22. Subjektives Risiko von Kontrollen.....	26



1

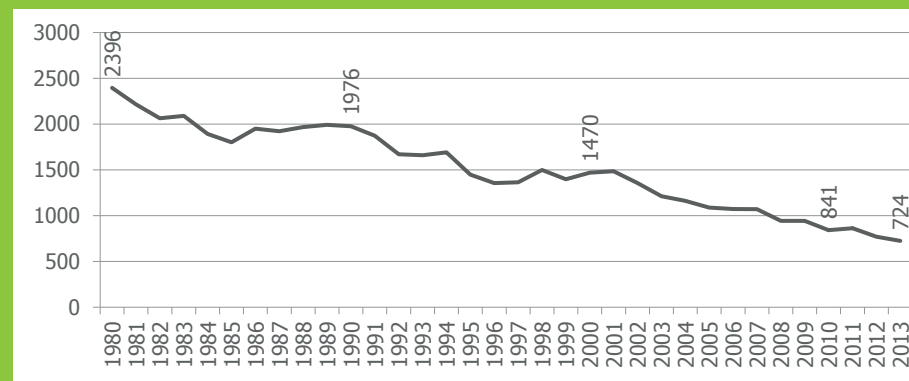
Tote im Straßenverkehr

Als „Verkehrstoter“ gilt in Belgien jede Person, die noch an der Unfallstelle verstirbt oder in den 30 Tagen nach dem Unfall ihren Verletzungen erliegt. Die Toten an der Unfallstelle werden von der Polizei erfasst, die nach jedem Unfall mit Personenschaden ein Formular zur Analyse von Verkehrsunfällen und ein Protokoll ausfüllen muss. Die innerhalb von 30 Tagen verstorbenen Personen werden von der Staatsanwaltschaft registriert. Alle Daten werden zentral von der Generaldirektion Statistik und Wirtschaftsinformation des FÖD Wirtschaft verwaltet, die die Gesamtzahl der Verkehrstoten berechnet (die sogenannten „Toten innerhalb von 30 Tagen“). Die Definition der Verkehrstoten innerhalb von 30 Tagen hat sich zum europäischen Standard entwickelt, mit dem sich das Unfallgeschehen der einzelnen Länder vergleichen lässt. Trotz einer stetigen Zunahme des Verkehrs auf den belgischen Straßen ist die Zahl der Verkehrstoten innerhalb von 30 Tagen seit den 70er Jahren rückläufig.



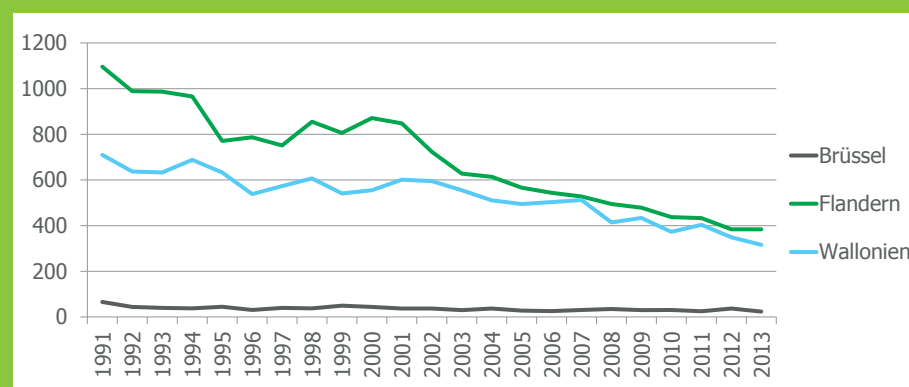
1.1

Entwicklung der anzahl der verkehrstoten innerhalb von 30 tagen



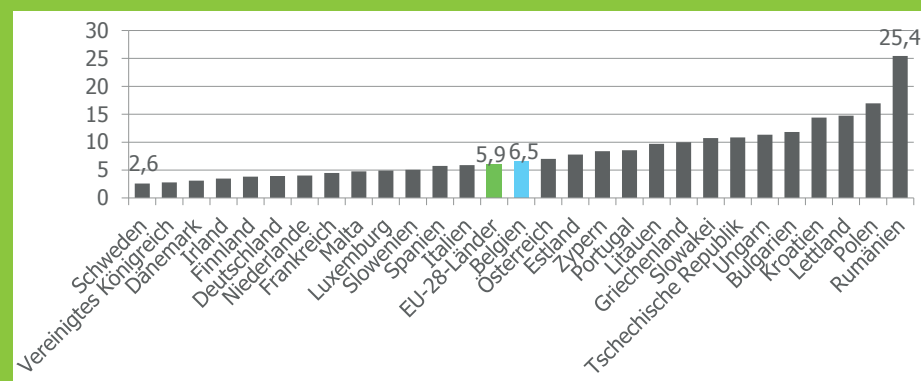
1.2

Entwicklung der anzahl der verkehrstoten innerhalb von 30 tagen pro region



1.3

Verkehrstote innerhalb von 30 tagen pro milliarden personenkilometer in europa 2012



2 Verletzte im Straßenverkehr

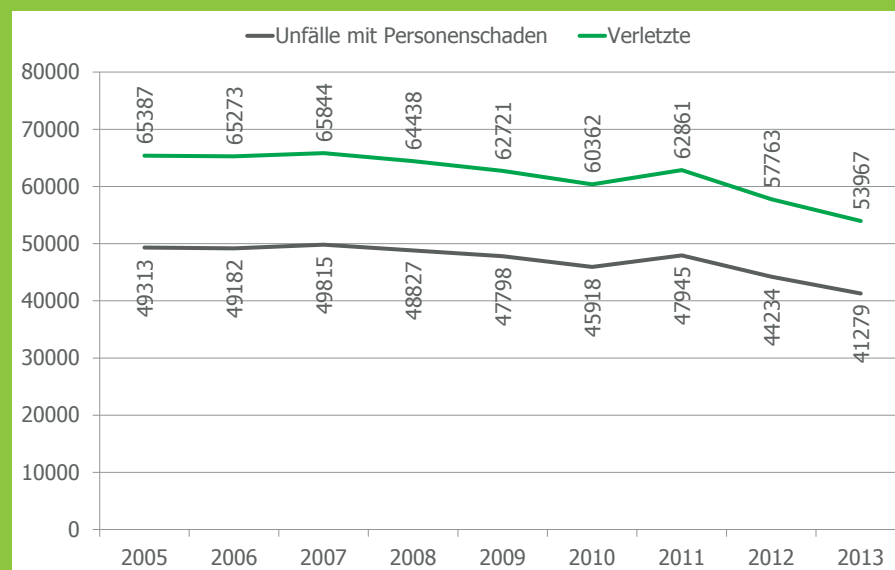
Eine wirkungsvolle Verkehrssicherheitspolitik muss auch dafür sorgen, dass die Anzahl der verletzten Personen auf den Straßen zurückgeht. Diese Zahl ist jedoch nicht genau bekannt. Nicht alle Verletzten werden erfasst, hauptsächlich weil die Polizei nicht immer zu Unfällen mit Personenschaden gerufen wird, obwohl dies eigentlich der Fall sein sollte. In den offiziellen Statistiken wird die Zahl der verletzten schwachen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Moped- und Motorradfahrer) sowie die Zahl der verletzten Autofahrer und Beifahrer zu niedrig angesetzt.

Das BIVS verwendet nicht mehr die frühere Definition, nach der ein Verkehrsoffer bei einem Krankenhausaufenthalt von mindestens 24 Stunden als schwer verletzt galt, weil diese Angaben unzuverlässig sind. Ein Polizist ohne medizinische Ausbildung kann am Unfallort nur bedingt die Schwere der Verletzungen und die wahrscheinliche Dauer des Krankenhausaufenthalts der Opfer abschätzen. Daher nutzt das BIVS nun die AIS-Verletzungsskala zur Bestimmung schwer verletzter Personen. Alle Opfer, deren schwerste Verletzung dem Wert 3 oder höher (MAIS 3+) entspricht, gelten als schwer verletzt. Häufig handelt es sich um Verletzungen mit langfristigen Folgen, von denen sich ein Großteil der Opfer nie ganz erholt.



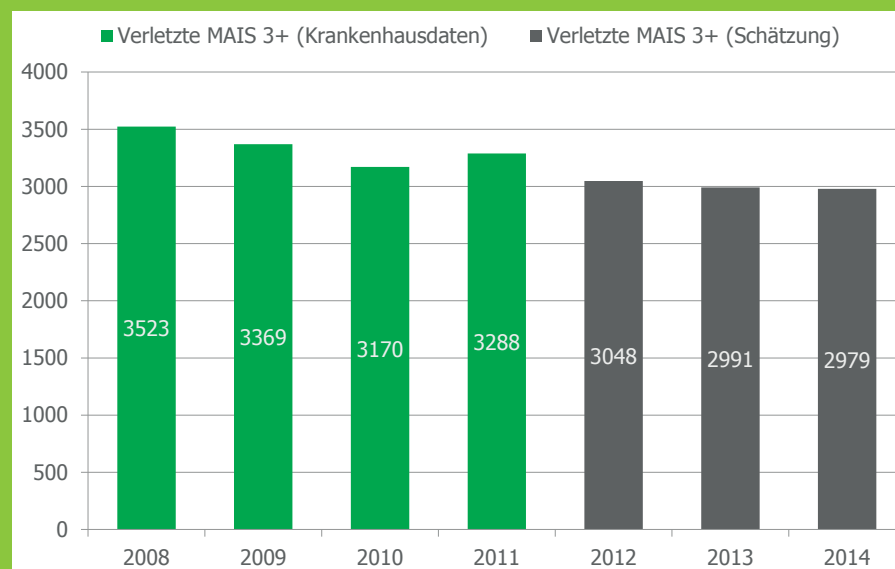
2.1

Entwicklung der anzahl an unfällen mit personenschaden und verletzten im strassenverkehr



2.2

Entwicklung der anzahl an verletzten mit MAIS 3+



3

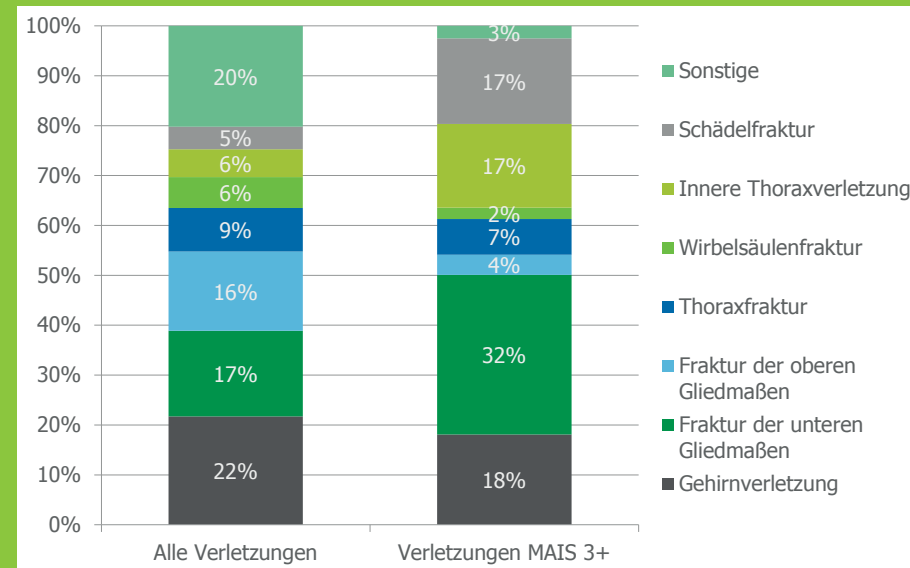
Arten von Verletzungen

Bei mehr als 50 % der Verletzungen, mit denen Opfer von Verkehrsunfällen ins Krankenhaus eingeliefert werden, handelt es sich um Frakturen der oberen und unteren Gliedmaßen oder um Hirnverletzungen. Die 7 häufigsten Arten finden sich zudem in den Top 10 der Verletzungen für jede Kategorie von Straßenverkehrsteilnehmern und für jede Altersgruppe. Mit Schädelfrakturen sind proportional gesehen am häufigsten gravierende Folgen verbunden: 86 % der Schädelfrakturen weisen den Schweregrad MAIS 3+ auf.



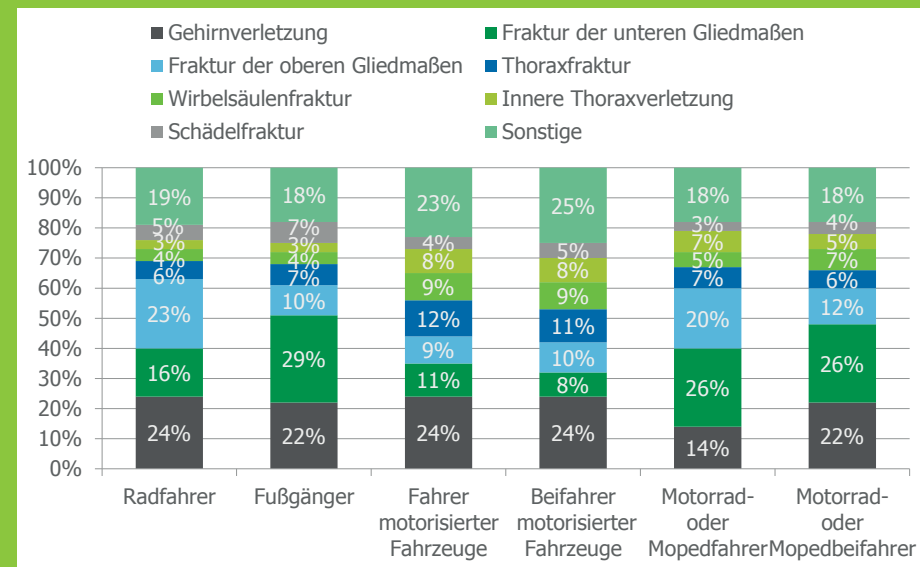
3.1

Arten der Verletzungen von Verkehrsoffern, die ins Krankenhaus eingeliefert wurden (2004-2011)



3.2

Arten der Verletzungen von Verkehrsoffern, die ins Krankenhaus eingeliefert wurden, nach Art der Verkehrsteilnehmer (2004-2011)



4

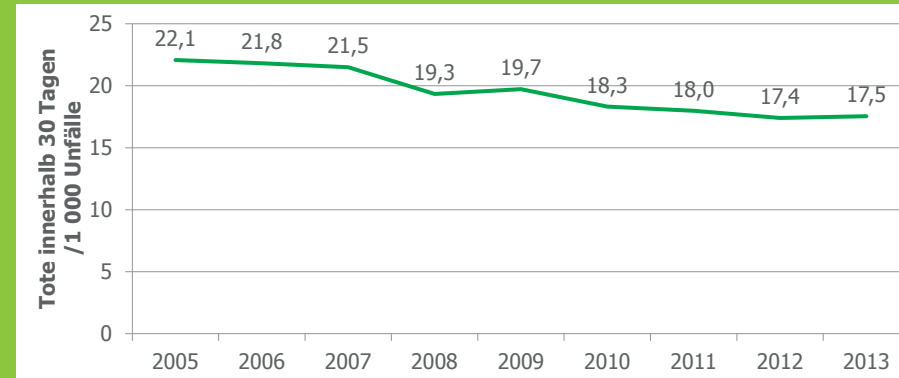
Schwere der Unfälle

Die Schwere der Unfälle wird über die Anzahl der Toten innerhalb von 30 Tagen pro 1 000 erfassten Unfällen mit Personenschaden definiert. Genau wie die Anzahl der Verkehrstoten weist auch dieser Indikator seit den 70er Jahren eine rückläufige Tendenz auf. Dabei sind große geografische Unterschiede festzustellen: Die Schwere der Unfälle in Wallonien ist rund doppelt so hoch wie in Flandern und in der Region Brüssel-Hauptstadt liegt sie noch niedriger. Unfälle, in die nur ein Verkehrsteilnehmer verwickelt ist, weisen einen höheren Schweregrad als andere Arten von Unfällen auf, weil hierbei häufig die Geschwindigkeit eine wesentliche Rolle spielt. Die Art des Fahrzeugs ist ebenfalls von Bedeutung: je robuster das Fahrzeug, desto größere Schäden erleidet die Gegenpartei bei einem Zusammenstoß.



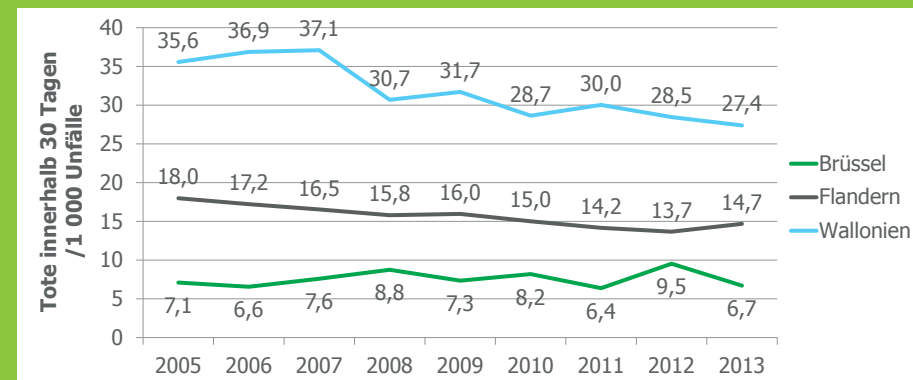
4.1

Entwicklung der schwere der verkehrsunfälle in belgien



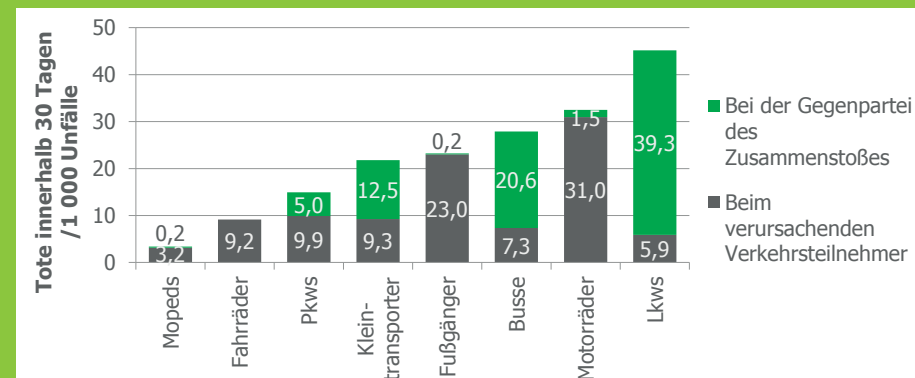
4.2

Entwicklung der schwere der verkehrsunfälle pro region



4.3

Schwere der unfälle nach art der betroffenen verkehrsteilnehmer (2013)



5

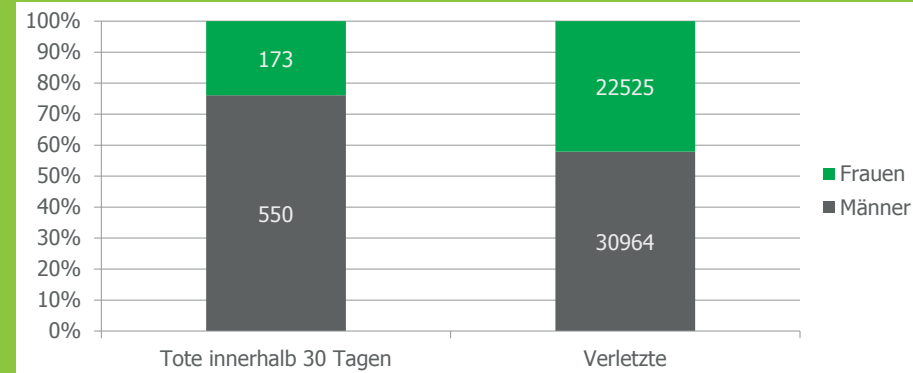
Alter und Geschlecht der Opfer

Männer und Frauen, jüngere und ältere Menschen nehmen nicht auf dieselbe Weise am Straßenverkehr teil. Manche sind häufiger unterwegs als andere und manche sind vorsichtiger als andere. Mit diesen beiden Faktoren, d. h. der Risikoaussetzung und dem Unfallrisiko an sich, lassen sich die Unterschiede zwischen den Altersgruppen und zwischen den Geschlechtern in den Unfallstatistiken erklären. Die Mehrzahl der Verkehrstopfer sind männlichen Geschlechts. Junge Menschen von 15 bis 30 Jahren weisen ein deutlich höheres Todes- und Verletzungsrisiko als die anderen Altersgruppen auf, was zu einer hohen Anzahl von Opfern führt. Der Risikounterschied zwischen jungen Menschen und den anderen Altersgruppen ist jedoch in den letzten rund zehn Jahren zurückgegangen.



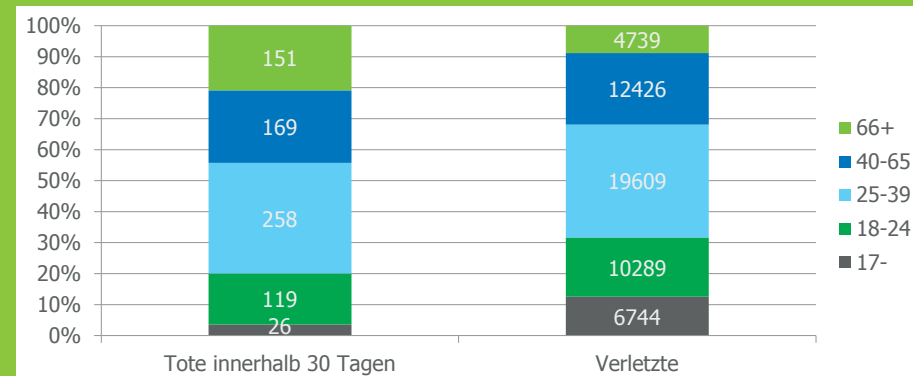
5.1

Aufteilung der toten und verletzten nach geschlecht (2013)



5.2

Aufteilung der toten und verletzten nach alter (2013)



5.3

Anzahl der opfer pro 100 000 einwohner nach altersgruppe und geschlecht (2013)



6

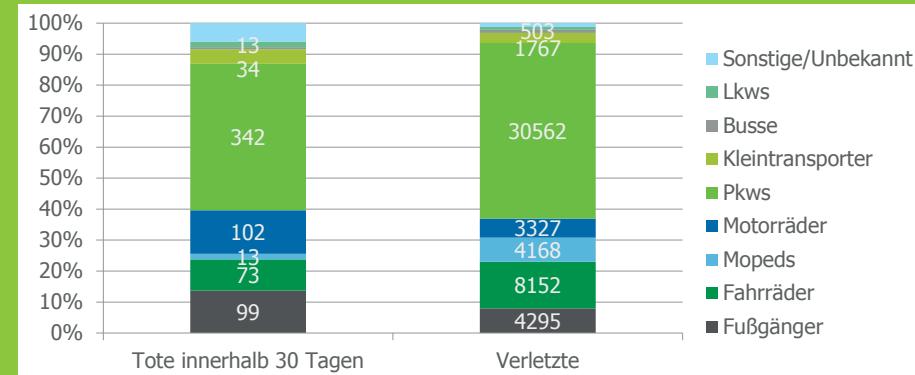
Fortbewegungsart der Opfer

Die Art des Fortbewegungsmittels beeinflusst ebenfalls die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen. Gemessen an den absoluten Zahlen sind Autofahrer die häufigsten Verkehrsoffer, doch dies liegt daran, dass auf belgischen Straßen überwiegend Pkws unterwegs sind. In der Grafik 6.2 wurden die Werte willkürlich auf 100 standardisiert für das Jahr 2005. Die Werte der anderen Jahre zeigen somit den Prozentsatz der Entwicklung im Vergleich zu 2005. Da es sich bei den Verletzten oder Getöteten in Unfällen mit Bussen, Kleintransportern und Lkws hauptsächlich um Verkehrsteilnehmer der Gegenpartei handelt, zeigt die Grafik die Entwicklung der Gesamtzahl registrierter Opfer bei diesen Unfällen. Aus der Analyse des relativen Risikos ergeben sich weitere Informationen. Um das Risiko einer Kategorie von Verkehrsteilnehmern für Tod oder schwere Verletzungen zu berechnen, wird die Anzahl der getöteten oder schwer verletzten (MAIS 3+) Verkehrsteilnehmer der jeweiligen Kategorie durch ihren Anteil an den zurückgelegten Kilometern auf belgischen Straßen geteilt. Das Ergebnis wird anschließend relativiert, um es mit dem Risiko des durchschnittlichen Autofahrers zu vergleichen, das willkürlich auf 1 festgelegt wird. Dies ergibt zum Beispiel, dass das Verkehrsunfallrisiko eines Fußgängers von 6 bis 14 Jahren 10,5 Mal über dem eines durchschnittlichen Autofahrers liegt, der dieselbe Streckenlänge zurücklegt.



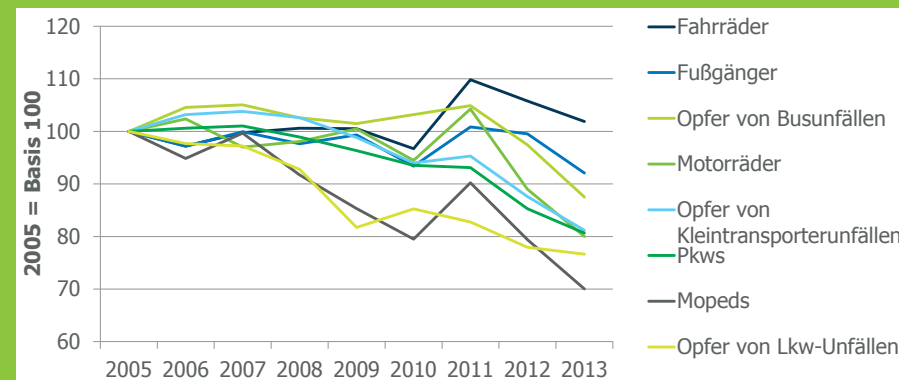
6.1

Aufteilung der verkehrsoffer abhängig von der fortbewegungsart (2013)



6.2

Entwicklung der opferzahl nach fortbewegungsart



6.3

Relatives risiko für tod oder schwere verletzung (mais 3+) abhängig von fortbewegungsart und alter

Alter	Kategorien von Verkehrsteilnehmern						Alle Verkehrsteilnehmer
	Fußgänger	Radfahrer	Mopeds - Motorräder	Pkw-Fahrer	Pkw-Beifahrer	Bus- und Straßenbahn-fahrgäste	
6-14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15-17	7,7	10,5			1,4	-	4,1
18-24	4,9	8	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25-44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45-64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
64-74	12	92,6		1,1	1,3	1	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Alle Altersgruppen	8,1	23	57	1	1	0,6	2,5

7

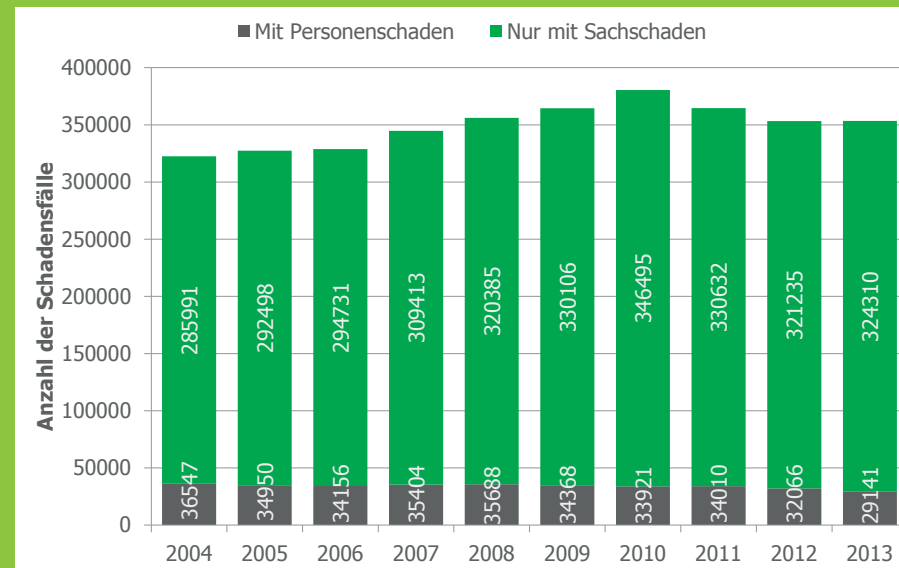
Unfälle mit Sachschaden

Bei der Mehrzahl der Unfälle auf belgischen Straßen entstehen glücklicherweise keine Personenschäden. Die Anzahl der Unfälle mit reinem Sachschaden lässt sich nicht anhand der polizeilichen Unfallprotokolle ermitteln, weil die Polizei nicht immer zu diesen Unfällen gerufen wird. Die Daten der Versicherungen sind hier besser geeignet. Durch den Vergleich der Anzahl an Pkw-Haftpflichtversicherungen (private und gewerbliche Nutzung), für die ein (teilweise) selbstverschuldeter Schadensfall gemeldet wurde, mit der Gesamtzahl dieser versicherten Fahrzeuge lässt sich eine Unfallhäufigkeit berechnen. Die Unfallhäufigkeit wird demnach als Prozentsatz der (versicherten) Fahrzeuge definiert, die im betreffenden Jahr einen Schadensfall verursacht haben. Diese Häufigkeit wird mit der Gesamtzahl versicherter Pkws im Straßenverkehr multipliziert, um eine Schätzung der Gesamtzahl an Unfällen mit Pkws zu erhalten. Unfälle mit Sachschaden haben einen Anteil von etwas über 90 % an allen registrierten Schadensfällen.

Um die Gesamtzahl der Unfälle mit Sachschaden zu ermitteln, müssten die Unfälle von Fahrzeugen einbezogen werden, die anders versichert sind (z. B. Motorräder und Nutzfahrzeuge), die im Ausland versichert sind oder die nicht versichert sind (z. B. Fahrräder), aber diese Daten sind nur bedingt oder gar nicht verfügbar. Ebenfalls nicht in den Versicherungsstatistiken enthalten sind Unfälle eines einzelnen Fahrzeugs ohne Vollkaskoversicherung und Unfälle mit gütlicher Einigung der Beteiligten ohne Einschalten der Versicherung.

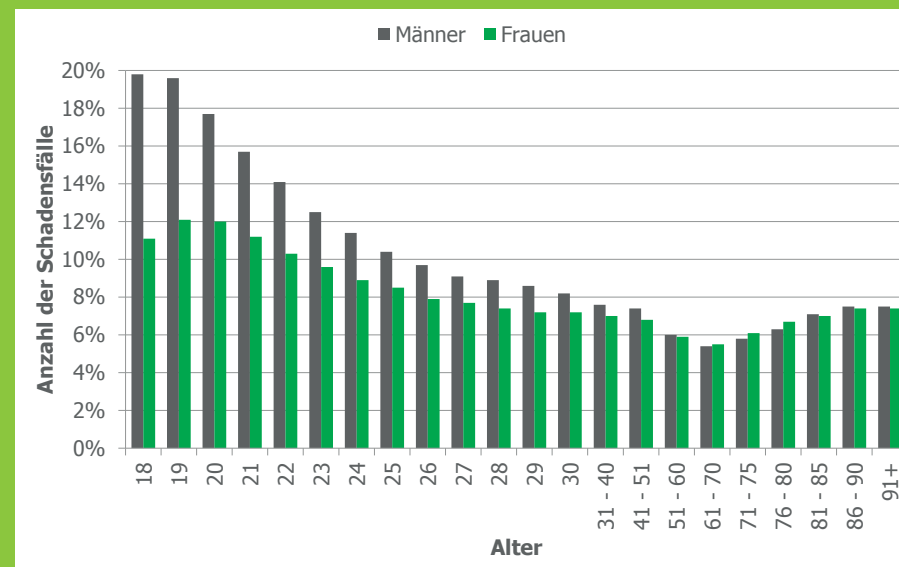
7.1

Entwicklung der anzahl an schadensfällen von haftpflichtversicherten pkws



7.2

Häufigkeit der schadensfälle von haftpflichtversicherten pkws abhängig von alter und geschlecht des versicherten (2013)



8

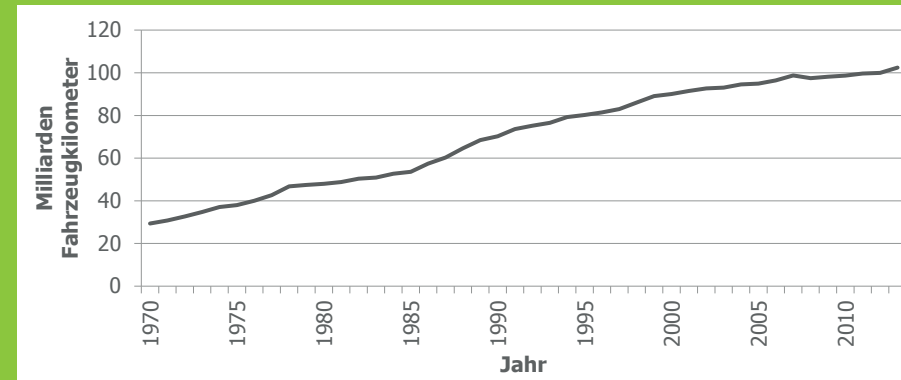
Bedeutung des motorisierten Verkehrs

Das Verkehrsaufkommen in einem Land wirkt sich direkt auf die Anzahl der Unfälle aus. Daher muss dieser Faktor auch bei der Schätzung des Unfallrisikos berücksichtigt werden. Die Anzahl der Fahrzeugkilometer gibt die gesamte zurückgelegte Distanz der motorisierten Fahrzeuge an. Dieser Indikator wird häufig verwendet, um die Zahl der Verkehrsunfälle zu relativieren und um das Risiko verschiedener geografischer Gebiete zu vergleichen. Er ermöglicht eine gute Schätzung des Verkehrs für alle motorisierten Fortbewegungsmittel. Die Personenkilometer liefern einen ähnlichen Indikator, der durch Multiplizieren der Fahrzeugkilometer mit der Anzahl an Fahrzeuginsassen berechnet wird. Damit lässt sich messen, welchem Verkehrsunfallrisiko eine Person ausgesetzt ist.



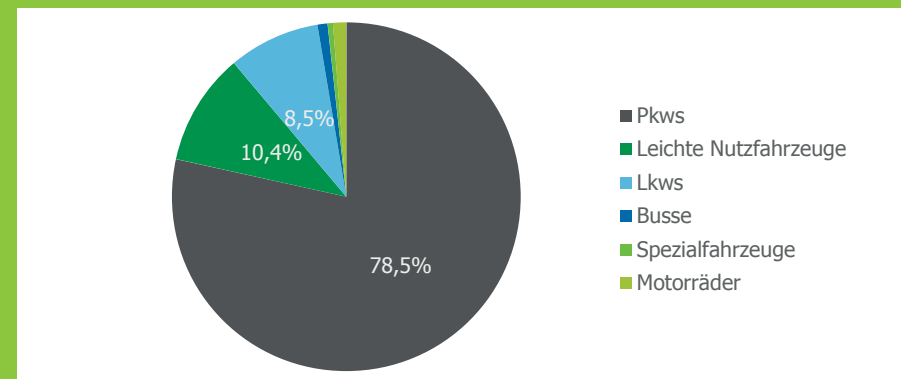
8.1

Entwicklung der anzahl an fahrzeugkilometern in belgien



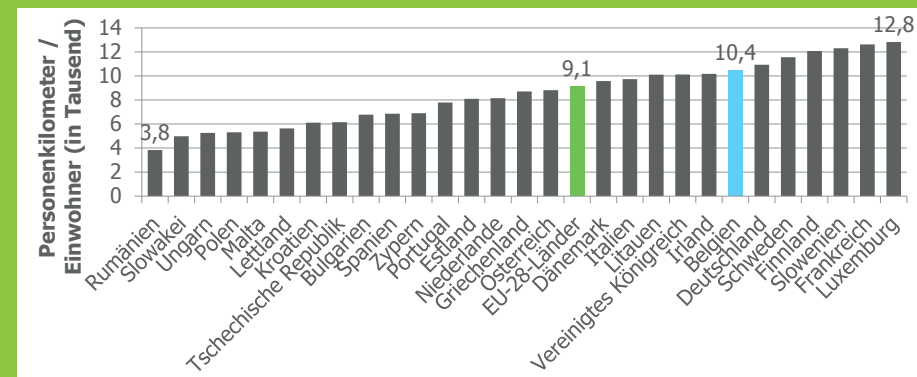
8.2

Aufteilung der fahrzeugkilometer zwischen den verschiedenen fahrzeugarten (2012)



8.3

Internationaler vergleich der anzahl an personenkilometern im pkw pro einwohner (2012)



9

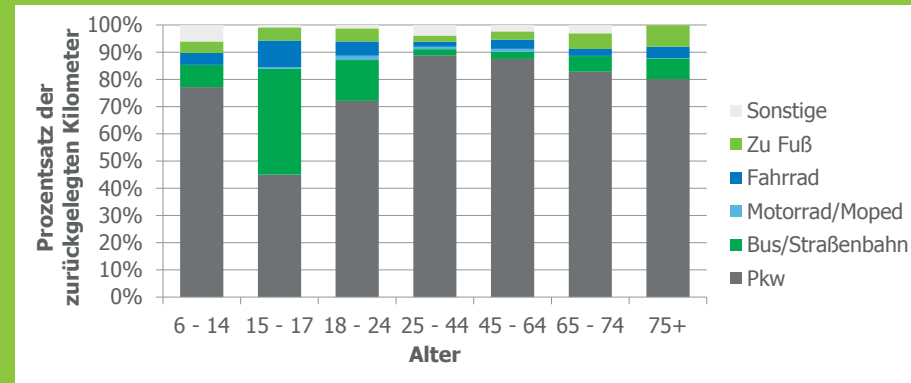
Bedeutung des nicht motorisierten Verkehrs

Die Bedeutung des nicht motorisierten Verkehrs (Radfahrer, Fußgänger) lässt sich nicht genau ermitteln. Nicht motorisierte Fortbewegungsmittel sind weder registriert noch versichert, so dass ihre Rolle im Verkehr nur schwer auf kontinuierliche Weise verfolgt werden kann. Schätzungen zur Bedeutung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs werden punktuell vorgenommen und basieren auf Zählungen und Mobilitätsumfragen, wie beispielsweise der Beldam-Umfrage, deren Ergebnisse unten dargestellt sind. Daraus ergibt sich, dass der Anteil von Fußgängern und Radfahrern gering ist, weil sich diese Fortbewegungsarten in erster Linie für kurze Strecken eignen. Dazu muss angemerkt werden, dass die Beldam-Umfrage nur in belgischen Haushalten durchgeführt wurde. Somit sind Strecken, die von nicht in Belgien ansässigen Personen zurückgelegt wurden, nicht einberechnet.



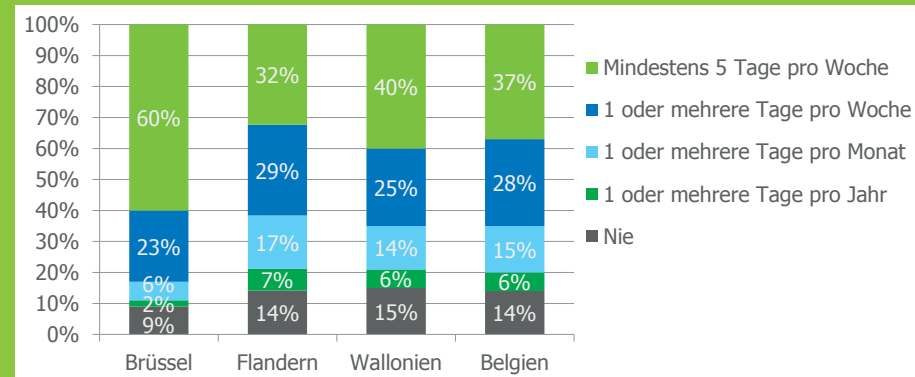
9.1

Anteil der verschiedenen transportmittel abhängig vom alter



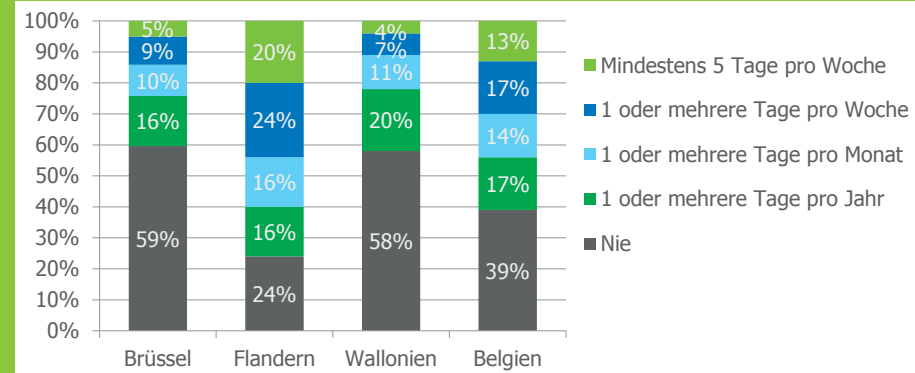
9.2

Häufigkeit der fortbewegung zu fuss



9.3

Häufigkeit der fortbewegung per fahrrad



10

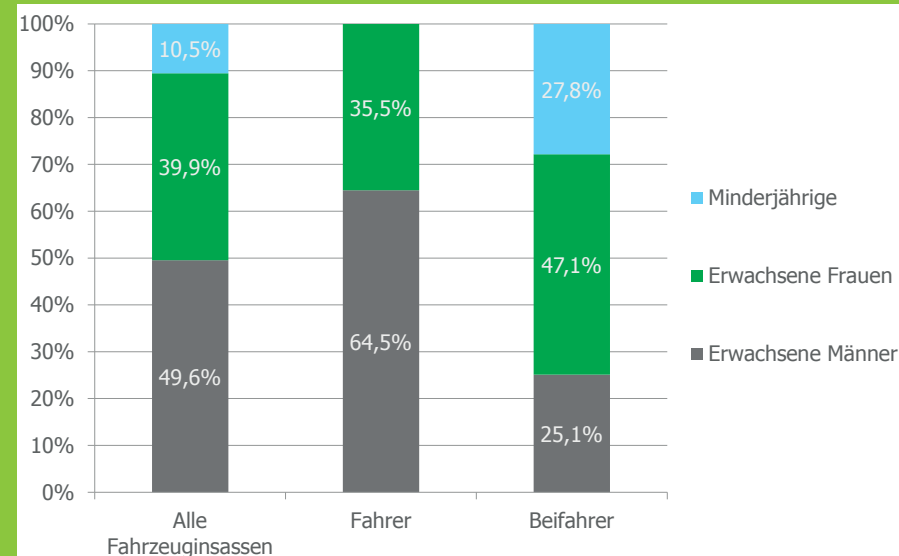
Alter und Geschlecht der Autofahrer

Das Alter und Geschlecht der Fahrer auf belgischen Straßen weicht von der Zusammensetzung der allgemeinen Bevölkerung ab. Frauen sind bei den Fahrzeuginsassen weniger häufig vertreten, insbesondere als Fahrer. Der relative Anteil der verschiedenen Altersgruppen am Verkehr variiert ebenfalls stark, abhängig vom Zeitpunkt in der Woche, wobei der Anteil der jungen Menschen nachts (22 bis 6 Uhr) größer ist als tagsüber. Diese Schwankungen müssen berücksichtigt werden, um die Unterschiede bei den Unfallzahlen abhängig von Geschlecht und Alter zu verstehen.



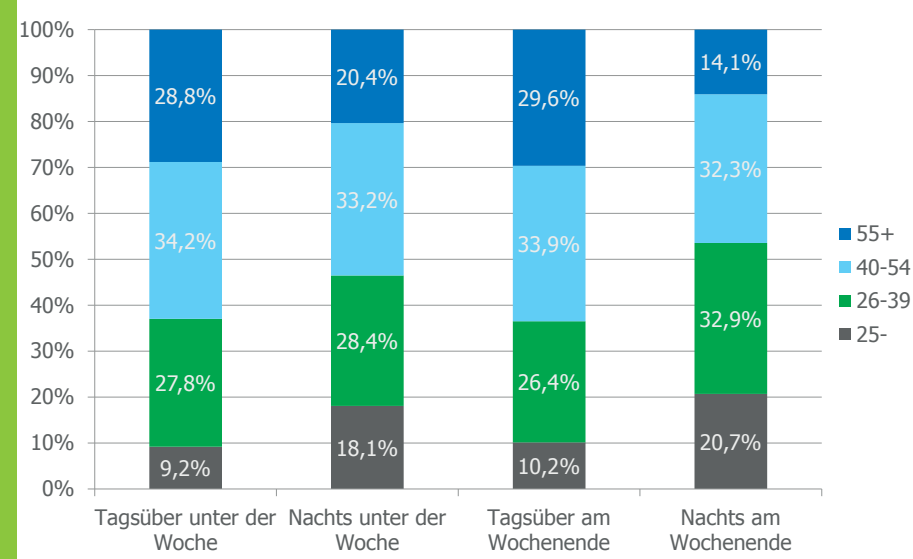
10.1

Anteil der männer, frauen und minderjährigen an den fahrzeuginsassen (2012)



10.2

Aufteilung der autofahrer nach altersgruppe und zeitpunkt in der woche (2012)



11

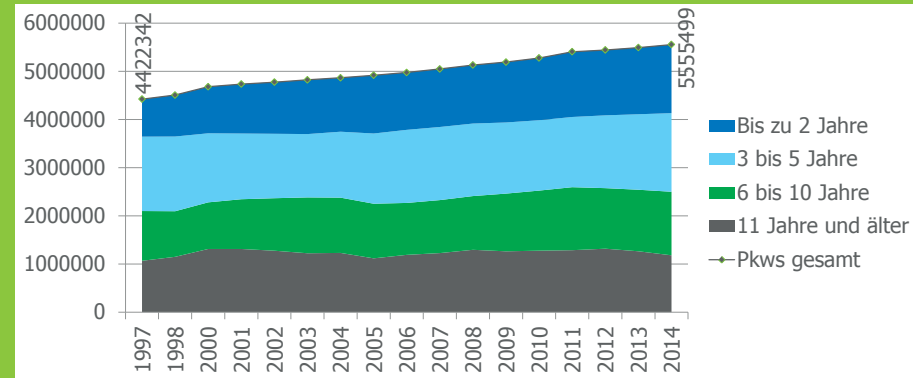
Fahrzeugbestand

Die Anzahl und das Sicherheitsniveau der Autos auf den Straßen wirkt sich eindeutig auf die Verkehrssicherheit aus. Neuere Autos sind häufiger mit aktiven oder passiven Sicherheitstechnologien ausgestattet, die zur Vermeidung von Unfällen oder zur Senkung der Unfallschwere dienen, wie beispielsweise Warnton bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt, Seiten-Airbags oder elektronische Stabilitätskontrolle. Die Anzahl der Pkws steigt in Belgien jedes Jahr an (Zahlen bis 2004: am 1. Januar/nach 2004: am 1. August). Obwohl der Anteil neuerer Fahrzeuge seit 2012 leicht zurückgeht, zählt Belgien zu den europäischen Ländern mit den meisten neueren Fahrzeugen.



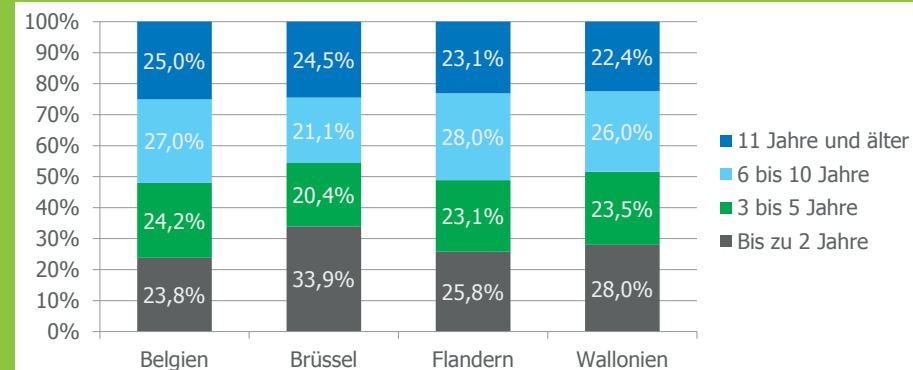
11.1

Entwicklung der anzahl und aufteilung nach alter der pkws



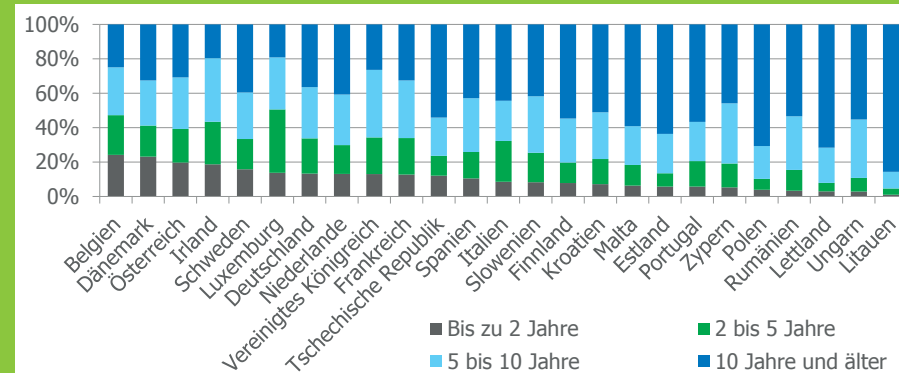
11.2

Aufteilung nach alter der pkws pro region (2011)



11.3

Internationaler vergleich der aufteilung nach alter der pkws (2012)



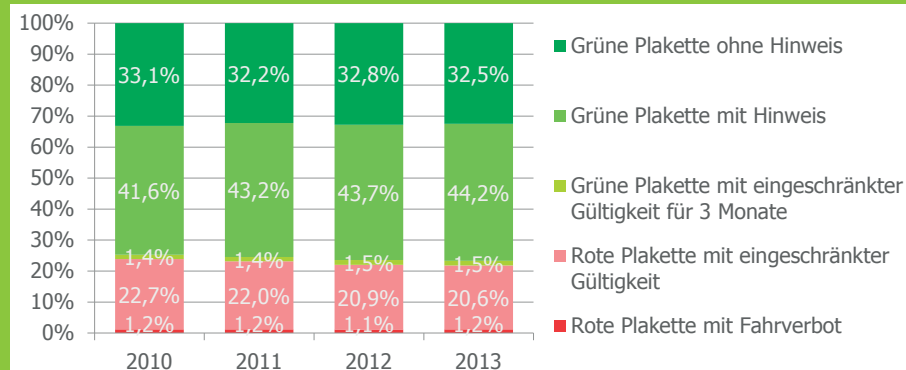
12 Technische Überwachung

Die Qualität und die Sicherheit von Pkws, Nutzfahrzeugen und Bussen im öffentlichen Straßenverkehr werden regelmäßig durch eine technische Kontrolle überwacht. Mehr als 4 500 000 Fahrzeuge werden jährlich einer solchen Kontrolle unterzogen, die bei einem Mitglied der GOCA (Gruppe zugelassener Unternehmen für Kfz-Überwachung und Führerscheine) durchgeführt wird. Das Fahrzeug erhält eine grüne Prüfplakette, wenn kein technischer Mangel festgestellt wurde, der die Sicherheit des Fahrers und der anderen Verkehrsteilnehmer gefährden könnte. Andernfalls wird eine rote Prüfplakette erteilt, wobei der Eigentümer jedoch die Möglichkeit erhält, die Fahrzeugkontrolle nach Beseitigung der Mängel zu wiederholen.



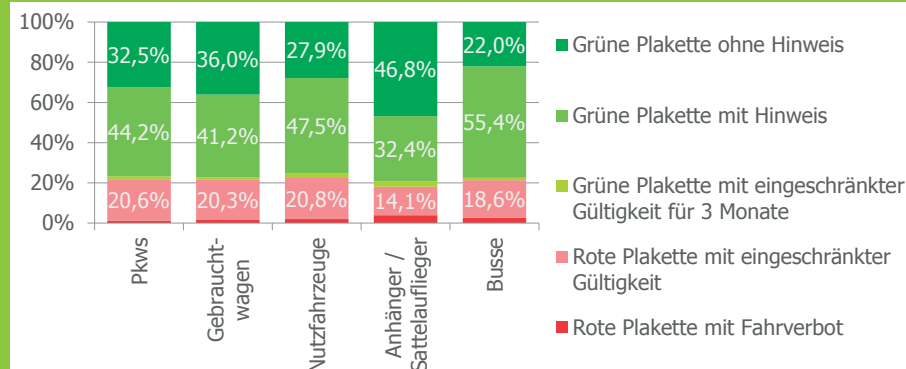
12.1

Entwicklung der ergebnisse der technischen kontrolle für die pkw-kategorie



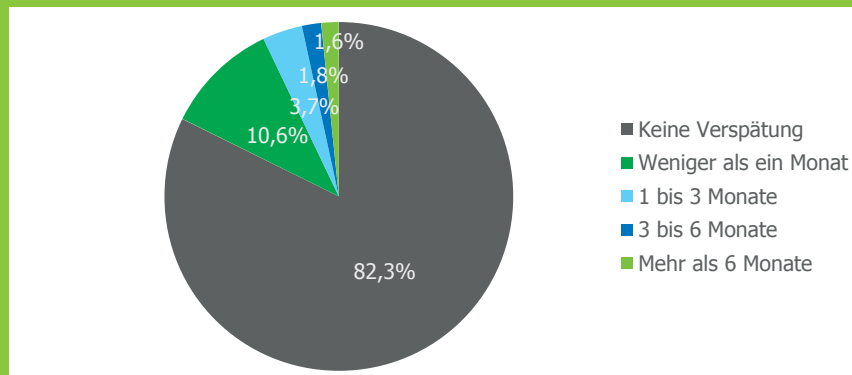
12.2

Ergebnisse der technischen überwachung abhängig von der fahrzeugart (2013)



12.3

Prozentsatz der fahrzeuge mit verspäteter technischer kontrolle (2013)

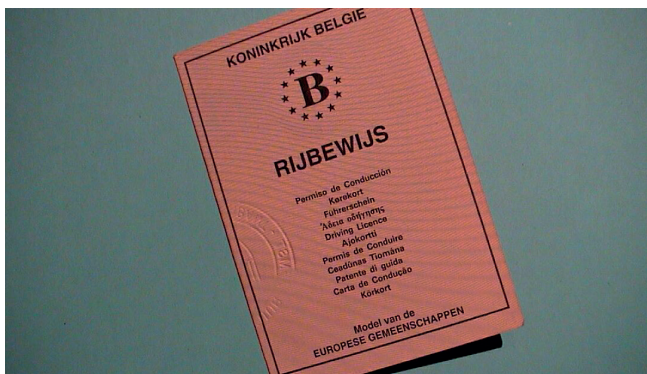


13

Ausstellung von Führerscheinen

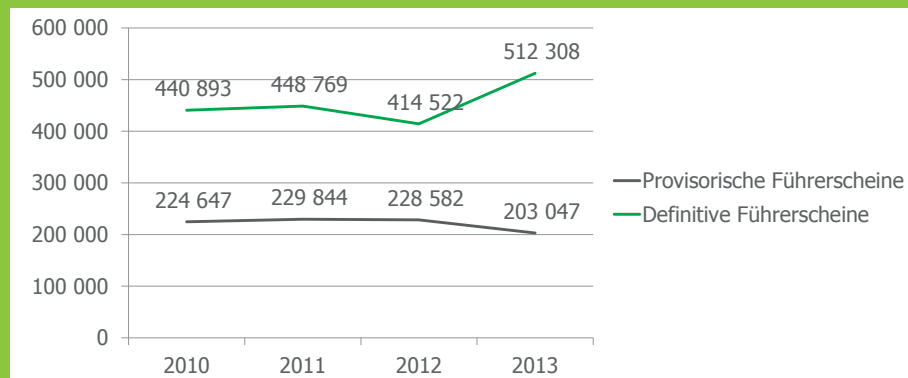
Ein hoher Prozentsatz aller Belgier über 16 Jahren besitzt einen Führerschein. Seit 2012 werden alle Informationen über die Ausstellung von Führerscheinen in einer zentralen Datenbank verwaltet. Der Indikator „Anzahl der ausgestellten Führerscheine“ betrifft alle Führerscheinklassen und berücksichtigt sowohl Erstaussstellungen als auch Klassenänderungen und Duplikate.

Am 15. Januar 2015 waren in der zentralen Datenbank 7 659 797 gültige Führerscheine der Klasse B erfasst. Die tatsächliche Zahl dürfte jedoch etwas niedriger liegen, weil Führerscheine nicht immer unmittelbar nach dem Tod des Inhabers aus der Datenbank gelöscht werden. Der geschätzte Anteil der Führerscheininhaber unter den älteren Personen basiert daher auf der Beldam-Umfrage. Daraus geht hervor, dass der Prozentsatz der Führerscheininhaber zwischen Männern und Frauen bei den älteren Personen stark abweicht, während diese Differenz bei den jüngeren Leuten zurückgeht.



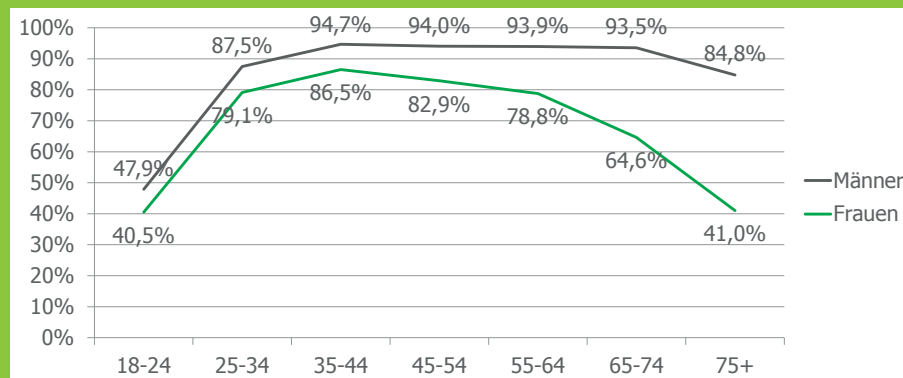
13.1

Entwicklung der anzahl ausgestellter führerscheine



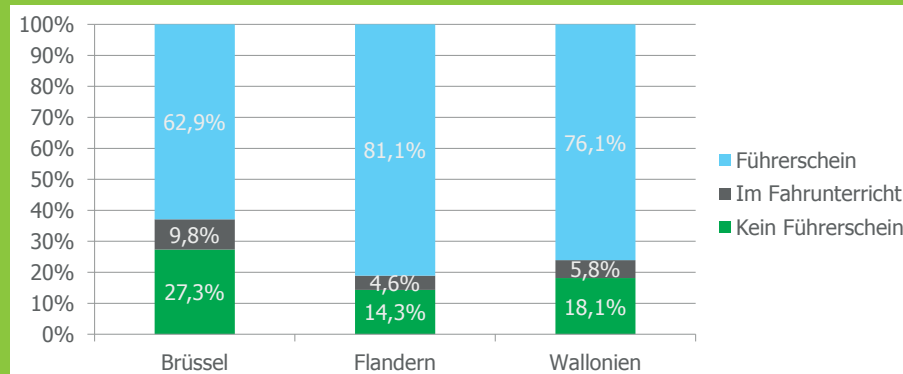
13.2

Prozentsatz der führerscheininhaber abhängig von geschlecht und alter (2012)



13.3

Prozentsatz der führerscheininhaber bei den personen über 18 jahren abhängig von der region (2012)



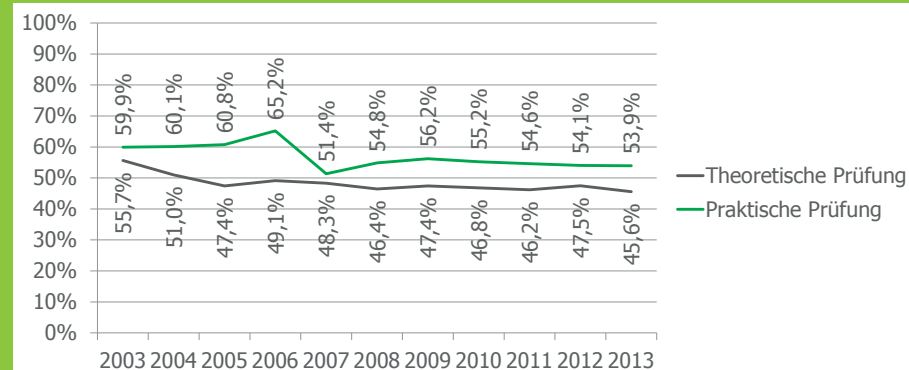
14 Führerscheinprüfungen

Die Fahrtüchtigkeit zukünftiger Führer motorisierter Fortbewegungsmittel wird anhand von Fahrprüfungen getestet. Der Führerschein der Klasse B, den die meisten Kandidaten anstreben, gilt für Pkws (mit einer zulässigen Gesamtmasse von maximal 3 500 kg und mit weniger als 8 Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz). Das System der Führerscheinprüfungen wurde in den letzten Jahren mehrmals geändert. Die Theorieprüfung der Klasse B umfasst derzeit 50 Fragen und der Kandidat muss mindestens 41 Punkte erreichen, um zu bestehen. Bis 2006 beinhaltete die praktische Prüfung eine Übung auf Privatgelände, die Voraussetzung für den folgenden Teil auf den öffentlichen Straßen war. Die unten dargestellten Zahlen zu den bestandenen praktischen Prüfungen berücksichtigen nur den Teil, der auf öffentlichen Straßen absolviert wird.



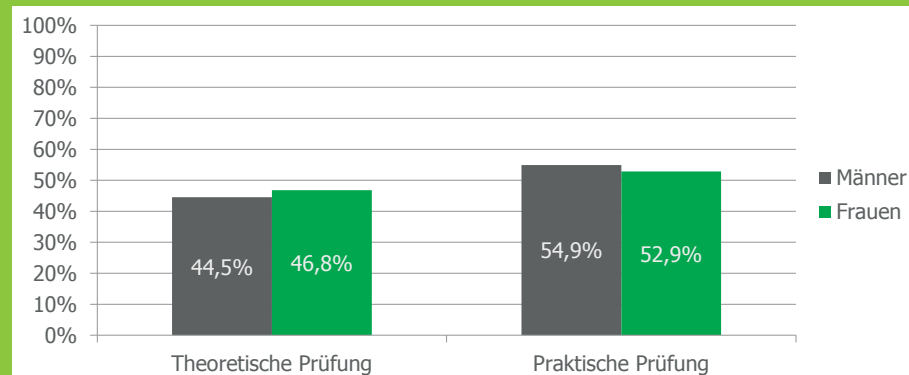
14.1

Entwicklung der bestandenen führerscheinprüfungen der klasse b



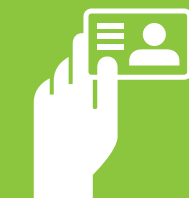
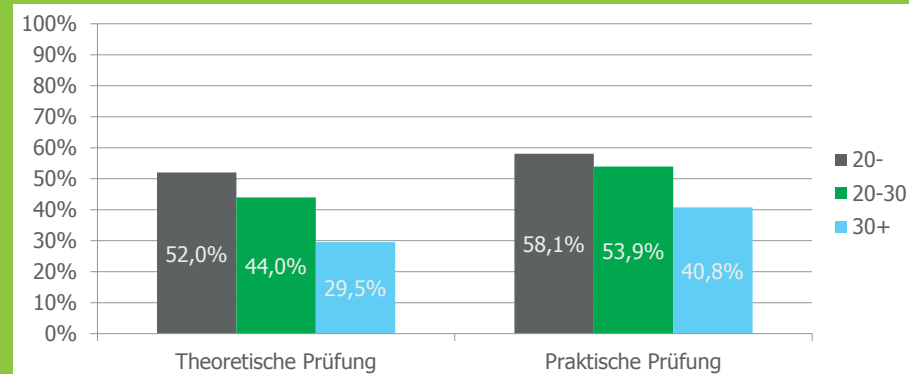
14.2

Bestandene führerscheinprüfungen der klasse b nach geschlecht (2013)



14.3

Bestandene führerscheinprüfungen der klasse b nach alter (2013)



15

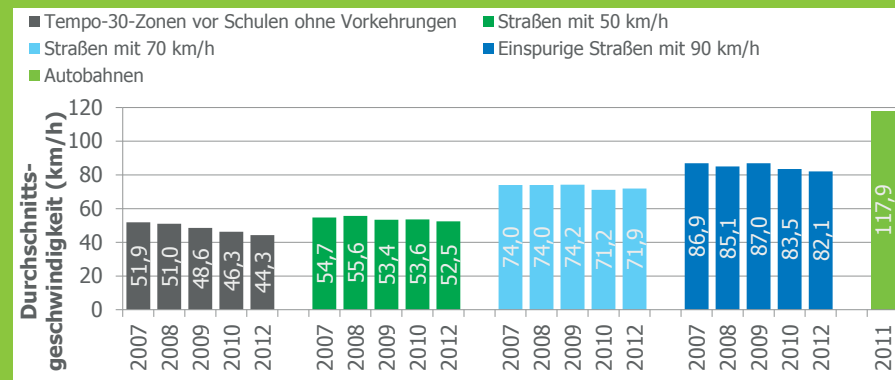
Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit beeinflusst sowohl das Unfallrisiko als auch die Schwere von Unfällen. Daher müssen die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Fahrer bestimmt werden, um das Sicherheitsniveau auf den Straßen zu beurteilen. Freie Geschwindigkeit bedeutet, dass der Fahrer seine Geschwindigkeit selbst wählen kann, weil er nicht durch das Verkehrsaufkommen oder die Infrastruktur eingeschränkt ist. Diese Geschwindigkeit wird auf geraden Strecken ohne dichten Verkehr, Bodenschwellen oder nahe gelegene Kreuzungen bzw. enge Kurven gemessen. Sie ist ein guter Indikator für das Risiko, das Fahrer am Steuer eingehen. Eine durchschnittliche freie Geschwindigkeit, die fast der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entspricht oder darüber hinausgeht, weist auf viele Überschreitungen und damit auf eine Verkehrsgefährdung hin.



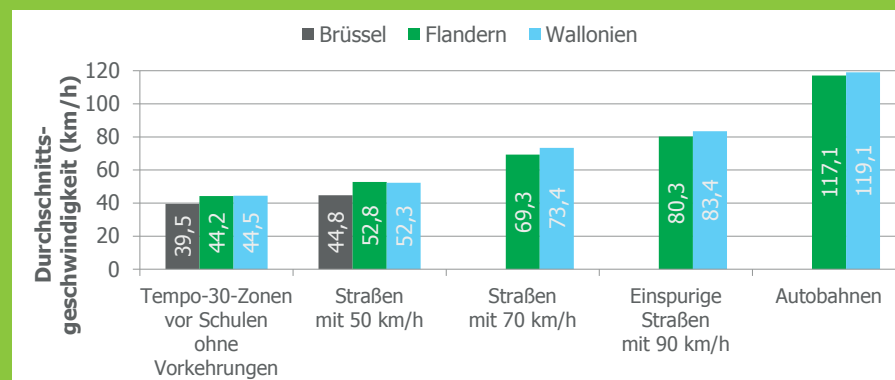
15.1

Entwicklung der durchschnittlichen freien geschwindigkeit von pkws



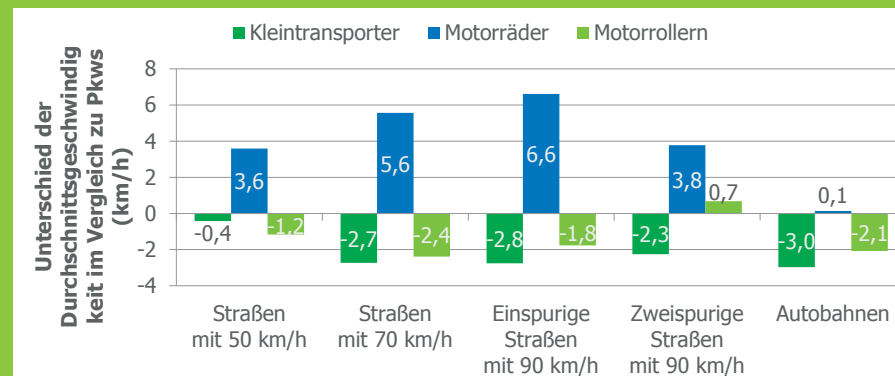
15.2

Durchschnittliche freie geschwindigkeit von pkws pro region (2012)



15.3

Unterschied der durchschnittlichen freien geschwindigkeit im vergleich zu pkws abhängig von der fahrzeugart



16

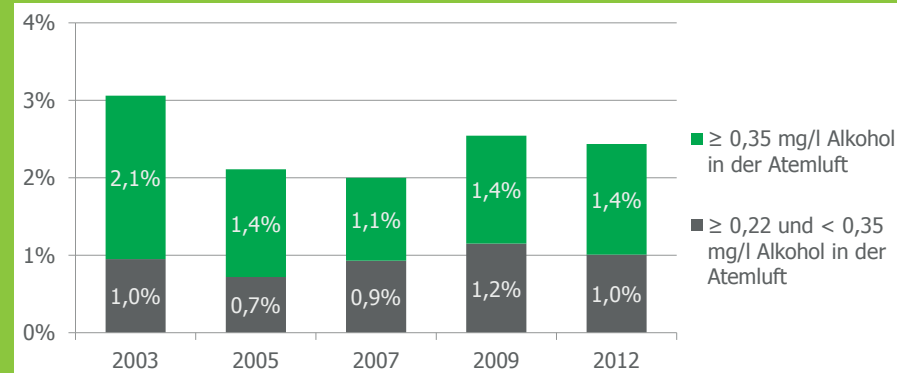
Fahren unter Alkoholeinfluss

Alkohol hat erhebliche Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit und erhöht damit das Unfallrisiko. In Belgien gilt, dass eine Person unter Alkoholeinfluss fährt, wenn die Alkoholkonzentration in ihrer Atemluft mindestens 0,22 mg/l beträgt (dies entspricht 0,5 g/l Blut). In Zusammenarbeit mit der Polizei verfolgt das BIVS regelmäßig, wie sich das Verhalten in Bezug auf Alkohol am Steuer entwickelt. Die Häufigkeit von Fahren unter Alkoholeinfluss zeigt den Prozentsatz der Autofahrer, die willkürlich in Polizeikontrollen positiv getestet wurden. Diese Rate weist abhängig vom Zeitpunkt der Woche und vom Geschlecht des Fahrers erhebliche Schwankungen auf.



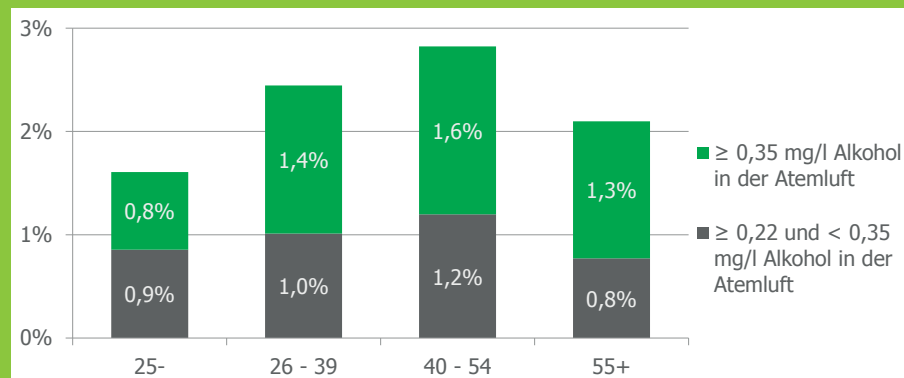
16.1

Entwicklung der häufigkeit von fahren unter alkoholeinfluss



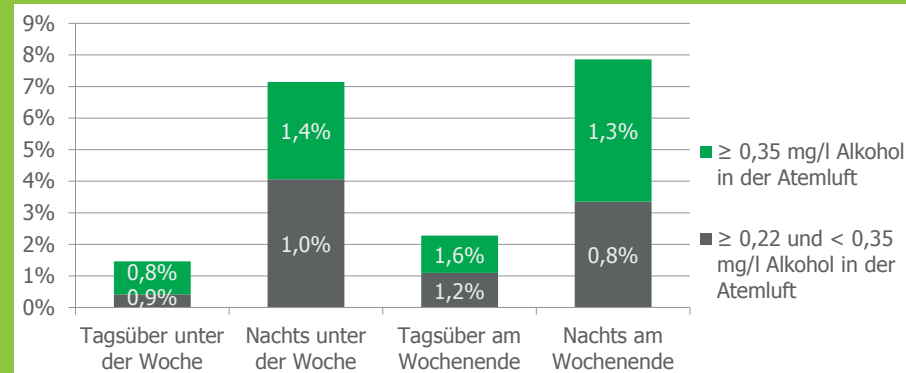
16.2

Häufigkeit von fahren unter alkoholeinfluss abhängig vom alter



16.3

Häufigkeit von fahren unter alkoholeinfluss abhängig vom zeitpunkt der woche (2012)



17

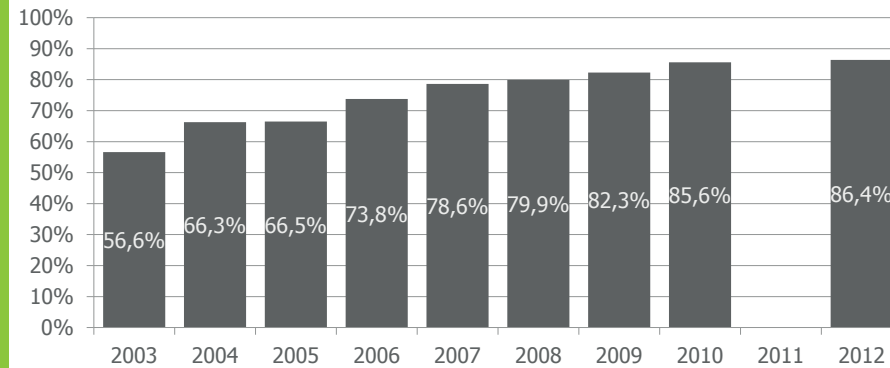
Anlegen des Sicherheitsgurts

Der Sicherheitsgurt zählt zu den wichtigsten Mitteln der passiven Sicherheit, mit denen Unfallfolgen reduziert werden sollen. Das Anlegen des Sicherheitsgurts ist in Belgien seit 1975 für den Fahrer und vorderen Beifahrer und seit 1991 auch für die hinteren Fahrzeuginsassen vorgeschrieben. Die belgischen Statistiken beziehen sich derzeit nur auf die Nutzung der vorderen Sicherheitsgurte, aber Umfragen haben ergeben, dass Sicherheitsgurte auf den hinteren Sitzen deutlich weniger häufig angelegt werden als vorne.



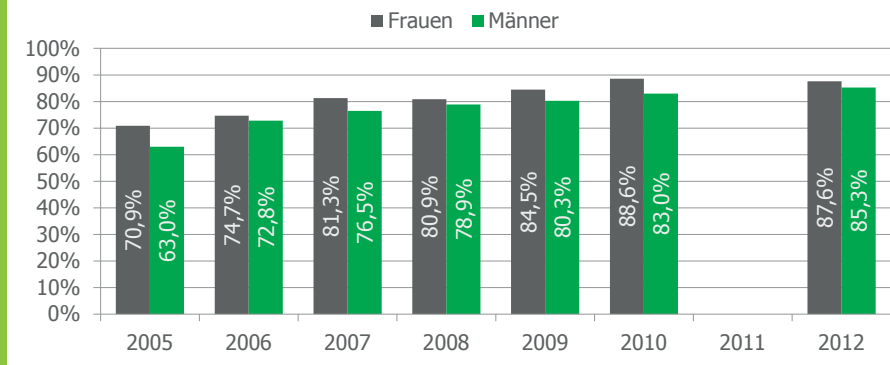
17.1

Prozentsatz angelegter sicherheitsgurte von fahrern und beifahrern auf den vordersitzen



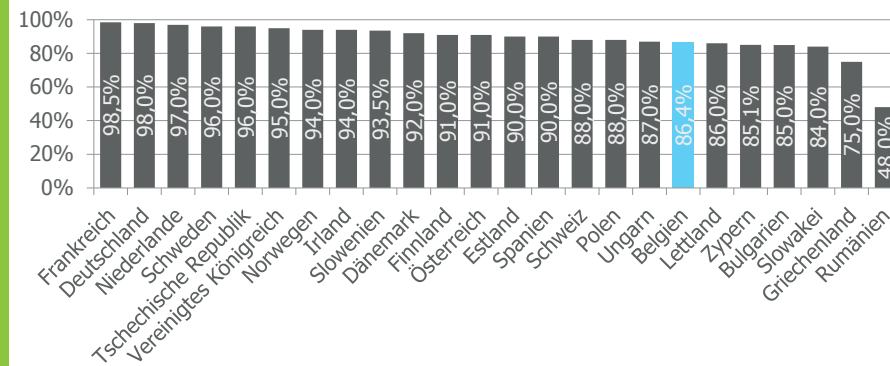
17.2

Prozentsatz angelegter sicherheitsgurte von fahrern und beifahrern auf den vordersitzen abhängig vom geschlecht



17.3

Internationaler vergleich: anlegen des sicherheitsgurts auf den vordersitzen von fahrzeugen



18

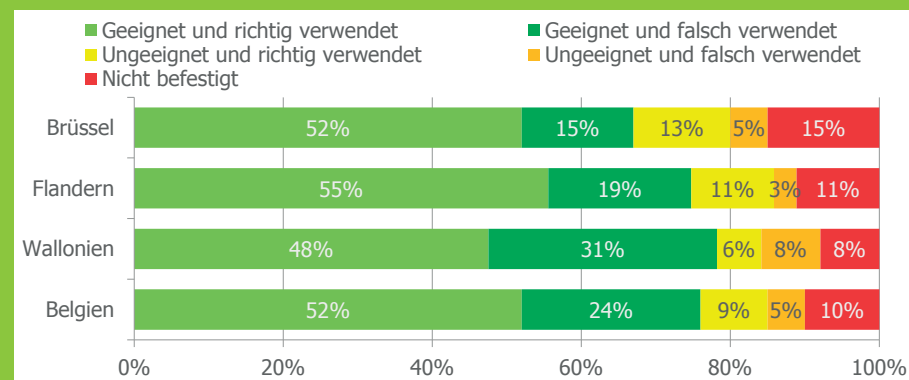
Sicherheitssitze für Kinder

Für Kinder mit einer Größe unter 135 cm, die in einem Kraftfahrzeug mitgenommen werden, ist ein geeigneter Kindersitz erforderlich. Im Laufe der Jahre werden Kinder abhängig vom Wachstum zunächst in einer Babyschale entgegen der Fahrtrichtung, dann in einem Schalenstz mit Blick zur Fahrtrichtung und abschließend auf einer Sitzerrhöhung befördert. Der jeweilige Sitz muss nicht nur geeignet sein, sondern auch ordnungsgemäß verwendet werden. Beispiele für mangelhafte Verwendung sind schlecht befestigte oder falsch ausgerichtete Sitze, ein aktivierter Airbag vor einer Babyschale entgegen der Fahrtrichtung oder falsch angelegte bzw. unzureichend gestraffte Gurte.



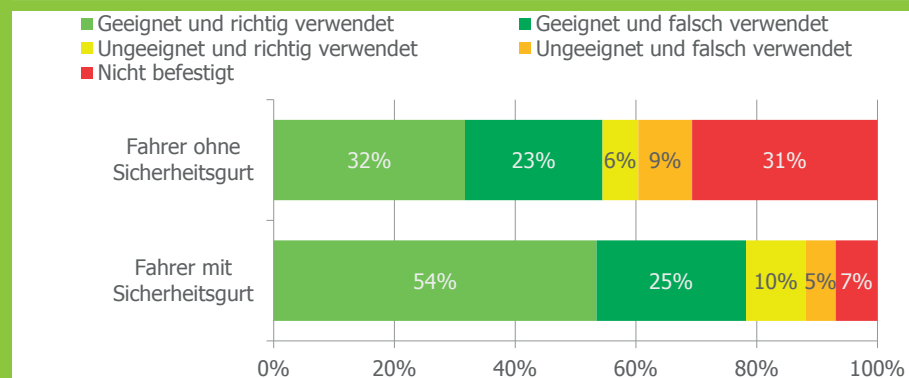
18.1

Prozentsatz der Nutzung von Kindersitzen abhängig von der Region (2011)



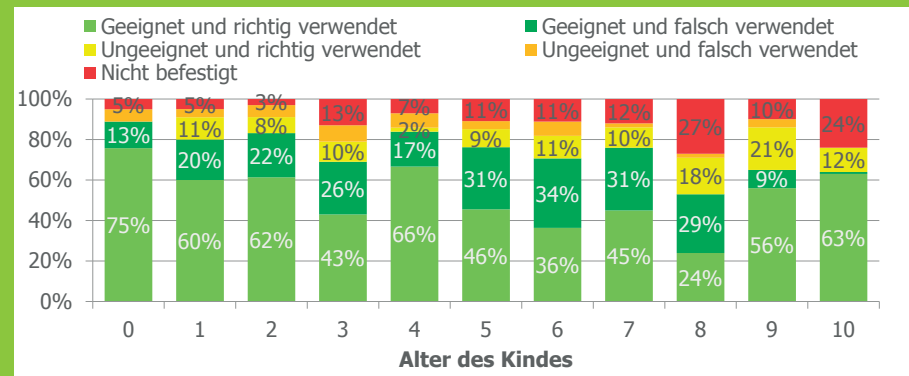
18.2

Prozentsatz der Nutzung von Kindersitzen abhängig vom Anlegen des Sicherheitsgurts durch den Fahrer (2011)



18.3

Prozentsatz der Nutzung von Kindersitzen abhängig vom Alter des Kindes (2011)



19

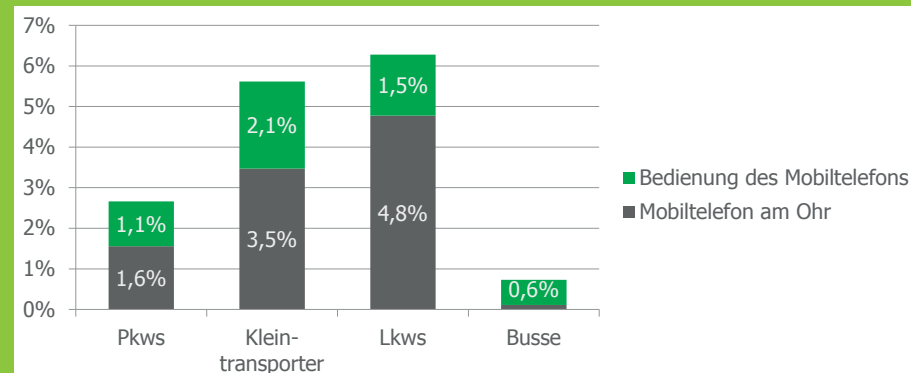
Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung

Telefonieren am Steuer, mit oder ohne Freisprecheinrichtung, zählt zu den wichtigsten Ablenkungsursachen, weil der Fahrer dadurch in seinen kognitiven Fähigkeiten, im Hörvermögen und (ohne Freisprecheinrichtung) auch physisch eingeschränkt ist. Das Eintippen einer SMS oder das Aufrufen einer Anwendung bedeutet darüber hinaus eine visuelle Ablenkung. Telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung ist in Belgien verboten. Die Häufigkeit der Telefonnutzung wurde durch Beobachten der Fahrer vom Straßenrand aus ermittelt. Dieser Prozentsatz zeigt, wie viele Fahrer in Belgien zu einem bestimmten Zeitpunkt durch ihr Telefon abgelenkt sind. Diese Zahl ist nicht mit dem deutlich höheren Prozentsatz der Personen zu verwechseln, die hin und wieder am Steuer telefonieren.



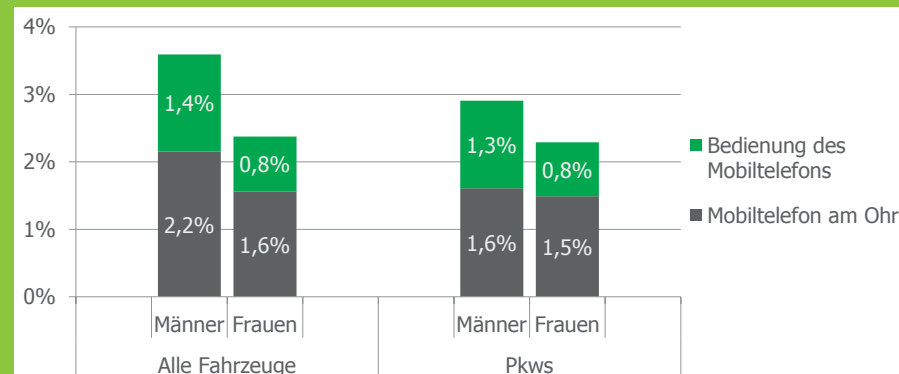
19.1

Prozentsatz der telefonnutzung ohne freisprecheinrichtung abhängig von der fahrzeugart



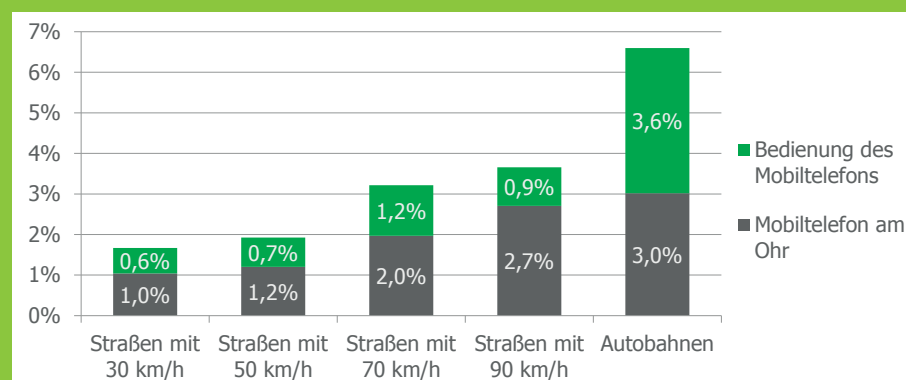
19.2

Prozentsatz der telefonnutzung ohne freisprecheinrichtung abhängig vom geschlecht



19.3

Prozentsatz der telefonnutzung ohne freisprecheinrichtung abhängig von der strassenart



20

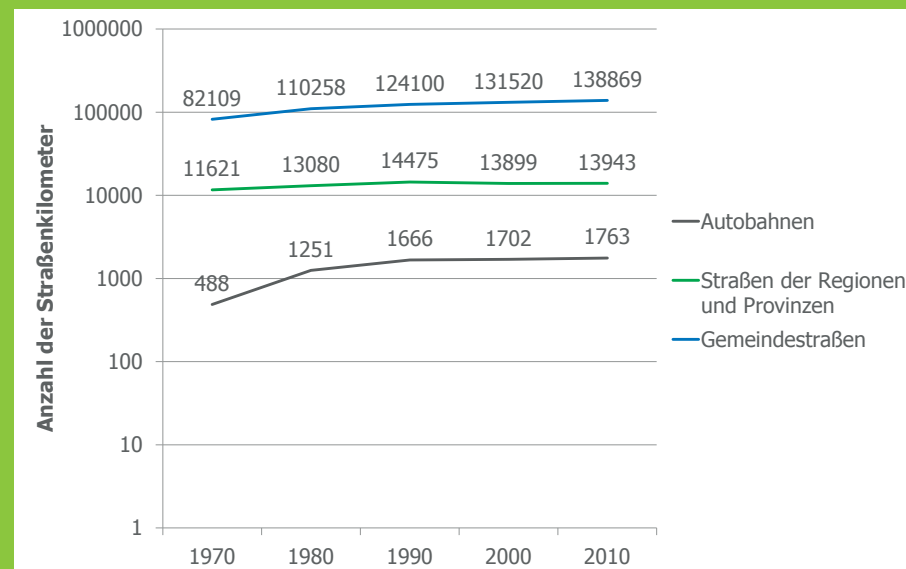
Straßeninfrastruktur

Der Zustand des Straßennetzes und der Sicherheitsinfrastruktur spielt für die Verkehrssicherheit eine wesentliche Rolle. Allerdings lassen sich nur schwer umfassende Informationen über den Zustand des Straßennetzes ermitteln, weil ein Großteil davon aus örtlich verwalteten Gemeindestraßen besteht. Das belgische Straßennetz wurde seit den 90er Jahren im Vergleich zu den vorherigen Jahrzehnten nur wenig ausgebaut. Die Investitions- und Instandhaltungskosten dafür sind nicht gesunken. Gemessen an der Länge entfällt ein Großteil der landesweiten Straßen auf die Gemeindestraßen. Die Autobahnen kommen nur auf etwas mehr als 1 % der Länge aller Straßen, decken aber einen wesentlich größeren Anteil des Verkehrs ab. Zur Darstellung aller Straßenarten in Abbildung 20.1 wird ein logarithmischer Maßstab verwendet, wobei jeder Abstand dem Faktor 10 entspricht.



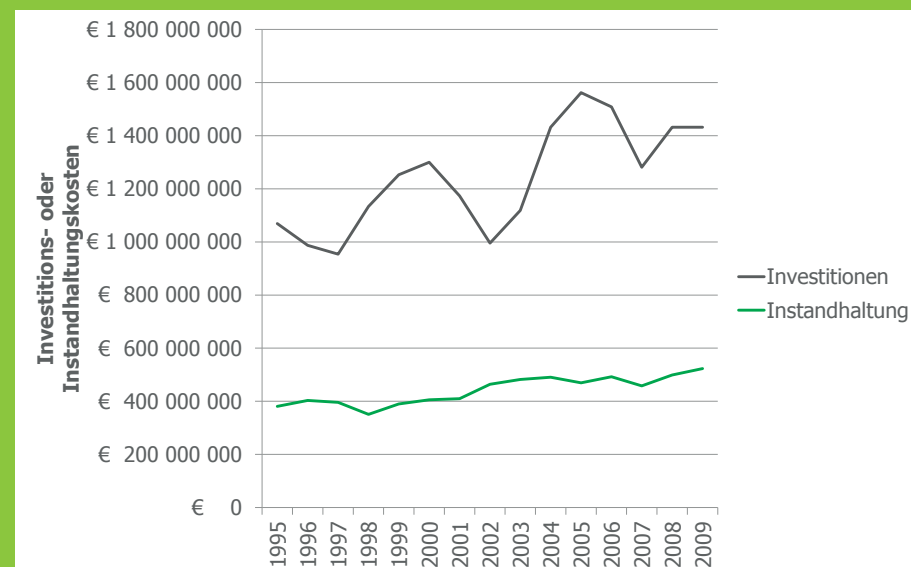
20.1

Entwicklung der Länge des Strassennetzes nach Art der Straße



20.2

Entwicklung der investitions- und instandhaltungskosten für das Strassennetz



21

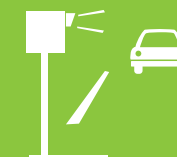
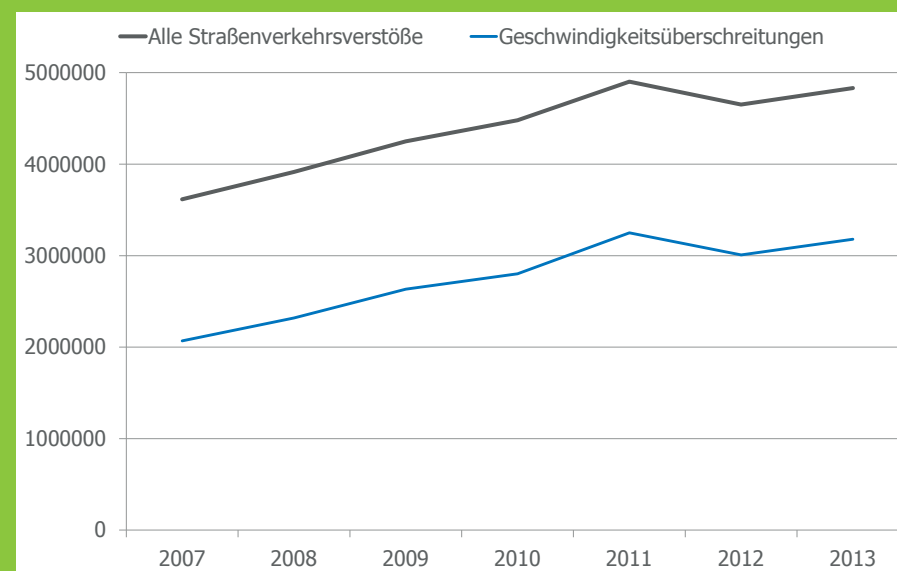
Polizeilich erfasste Verkehrsverstöße

Die Kriminalpolitik soll dafür sorgen, dass Verkehrsteilnehmer weniger Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung begehen. Die Anzahl der erfassten Verkehrsverstöße hängt nicht nur von der Anzahl tatsächlich verübter Verstöße ab, sondern vor allem von den polizeilichen Maßnahmen und von den technischen Möglichkeiten zur Feststellung von Verstößen. Die unten angegebenen Zahlen beziehen sich auf die Verstöße, die von der nationalen Polizei oder örtlichen Polizeistellen festgestellt und direkt vor Ort oder durch einen Bußgeldbescheid geahndet wurden. Andere Arten von Verstößen, wie beispielsweise kommunale Verwaltungsstrafen, wurden somit nicht einbezogen. Die Mehrzahl der erfassten Verstöße beziehen sich auf überhöhte Geschwindigkeit.



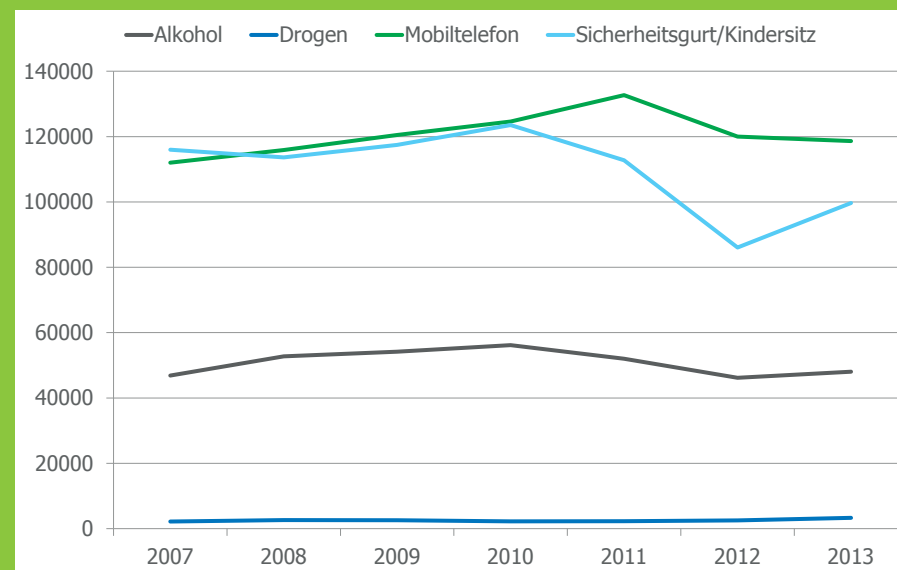
21.1

Entwicklung der gesamtzahl polizeilich erfasster verstöße und der anzahl von geschwindigkeitsverstößen



21.2

Entwicklung der erfassten verstöße abhängig vom grund (ausser geschwindigkeit)



22

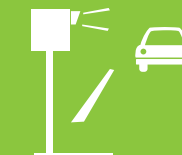
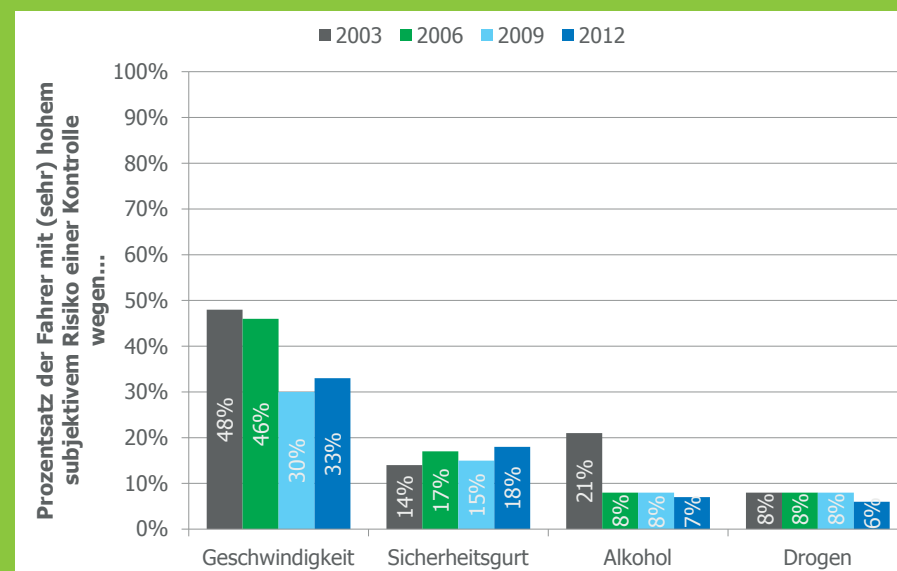
Subjektives Risiko von Kontrollen

Das subjektive Risiko von Kontrollen beschreibt, mit welcher Wahrscheinlichkeit die Fahrer fürchten, dass ihr Verhalten im Verkehr überwacht wird. Dieses subjektive Empfinden hängt nicht nur von der tatsächlichen Anzahl der Kontrollen ab, sondern auch von der Kommunikation in Bezug auf diese Kontrollen, ihrer Sichtbarkeit und ihrer Funktionsweise. Nur wenn ein ausreichend hohes subjektives Risiko vorliegt, ist die abschreckende Wirkung der Kontrollen gewährleistet.



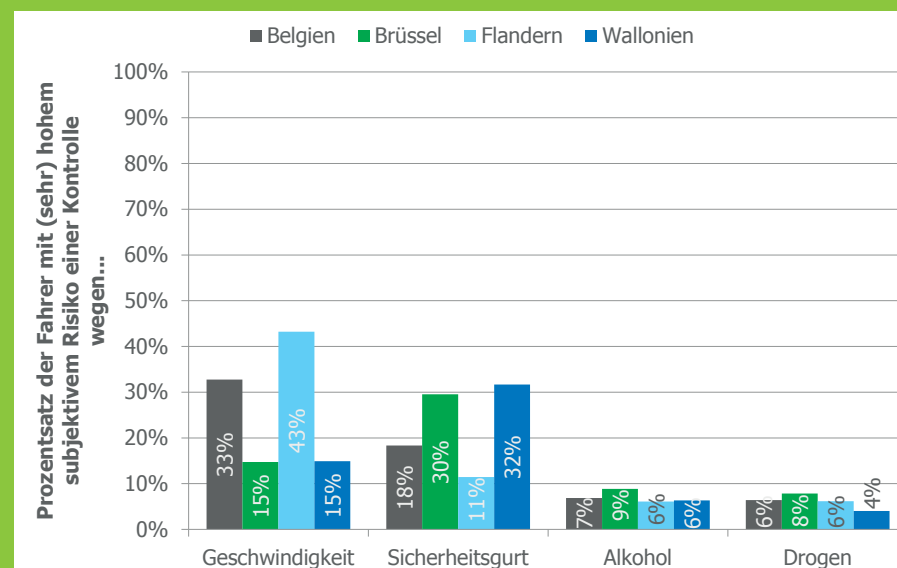
22.1

Entwicklung des subjektiven Risikos von Kontrollen abhängig vom Grund



22.2

Subjektives Risiko von Kontrollen abhängig von der Wohnregion (2012)



QUELLEN



1. Tote im Straßenverkehr

1.1, 1.2 : FÖD Wirtschaft, Generaldirektion Statistik und Wirtschaftsinformation

1.3 : CARE Datenbank (DG Mobility and Transport), International Transport Forum, Nationale Quellen und Eurostat via Europäische Union

Für weitere Informationen siehe:

- Focant, N. (2013). Statistical analysis of the road traffic accidents resulting in death or injury that were registered in Belgium in 2012 - Summary. Brüssel, Belgien: Belgische Institut für Verkehrssicherheit

2. Verletzte im Straßenverkehr

2.1 : FÖD Wirtschaft, Generaldirektion Statistik und Wirtschaftsinformation

2.2 : FÖD Volksgezundheit, Sicherheit der nahrungsmittelkette und Umwelt, BIVS and VUB

Für weitere Informationen siehe:

- Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) How severe are the injuries of victims of road traffic accidents. Analysis of the MAIS severity scale for injuries suffered by victims of road traffic accidents hospitalized in Belgian hospitals between 2004 and 2011 – Summary. Brüssel, Belgien: Belgische Institut für Verkehrssicherheit & VUB – Interuniversity Centre for Health Economics Research

3. Arten von Verletzungen

3.1, 3.2 : FÖD Volksgezundheit, Sicherheit der nahrungsmittelkette und Umwelt, BIVS and VUB

Für weitere Informationen siehe:

- Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) How severe are the injuries of victims of road traffic accidents. Analysis of the MAIS severity scale for injuries suffered by victims of road traffic accidents hospitalized in Belgian hospitals between 2004 and 2011 – Summary. Brüssel, Belgien: Belgische Institut für Verkehrssicherheit & VUB – Interuniversity Centre for Health Economics Research

QUELLEN



4. Schwere der Unfälle

4.1, 4.2, 4.3 : FÖD Wirtschaft, Generaldirektion Statistik und Wirtschaftsinformation

5. Alter und Geschlecht der Opfer

5.1, 5.2, 5.3 : FÖD Wirtschaft, Generaldirektion Statistik und Wirtschaftsinformation

6. Fortbewegungsart der Opfer

6.1, 6.2 : FÖD Wirtschaft, Generaldirektion Statistik und Wirtschaftsinformation

6.3 : BELDAM, FÖD Wirtschaft, Generaldirektion Statistik und Wirtschaftsinformation, BIVS

Für weitere Informationen siehe:

- Martensen, H. (2014) @Risk. Analysis of the risk of serious or fatal injuries in traffic according to age and mode of transport - Brüssel, Belgien: Belgische Institut für Verkehrssicherheit

7. Unfälle mit Sachschaden

7.1, 7.2 : Assuralia

8. Bedeutung des motorisierten Verkehrs

8.1, 8.2 : FÖD Mobilität und Verkehr

8.3 : International Transport Forum, Eurostat via Europäische Union

9. Bedeutung des nicht motorisierten Verkehrs

9.1, 9.2, 9.3 : BELDAM

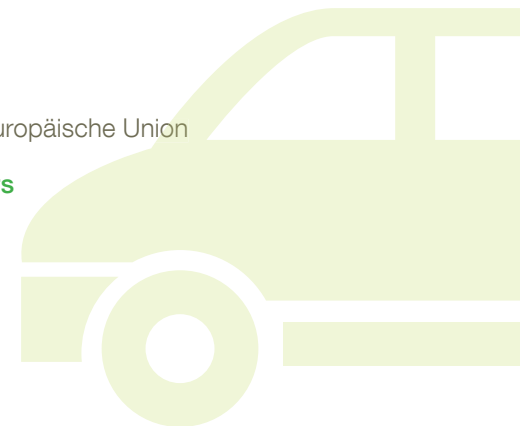
10. Alter und Geschlecht der Autofahrer

10.1, 10.2 : BIVS

11. Fahrzeugbestand

11.1, 11.2 : FÖD Wirtschaft, Generaldirektion Statistik und Wirtschaftsinformation

11.3 : Eurostat



QUELLEN



12. Technische Überwachung

12.1, 12.2, 12.3 : GOCA

13. Ausstellung von Führerscheiprüfungen

13.1 : FÖD Mobilität und Verkehr

13.2, 13.3 : BELDAM

14. Führerscheiprüfungen

14.1, 14.2, 14.3 : GOCA

15. Geschwindigkeit

15.1, 15.2, 15.3 : BIVS

Für weitere Informationen siehe:

- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Do vans drive too fast? Results of the first speed survey of vans in Belgium - Summary. Brüssel, Belgien: Belgische Institut für Verkehrssicherheit

- Temmerman, P., & Roynard, M. (2015). Motorcycle speed survey 2014. Results of the first motorcycle speed survey in Belgium. Brüssel, Belgien: Belgische Institut für Verkehrssicherheit

16. Fahren unter Alkoholeinfluss

16.1, 16.2, 16.3 : BIVS

17. Anlegen des Sicherheitsgurts

17.1, 17.2 : BIVS

17.3 : IRTAD Datenbank, OECD

18. Sicherheitssitze für Kinder

18.1, 18.2, 18.3 : BIVS



QUELLEN



19. Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung

19.1, 19.2, 19.3 : BIVS

20. Straßeninfrastruktur

20.1 : FÖD Mobilität und Verkehr

20.2 : International Transport Forum, OECD

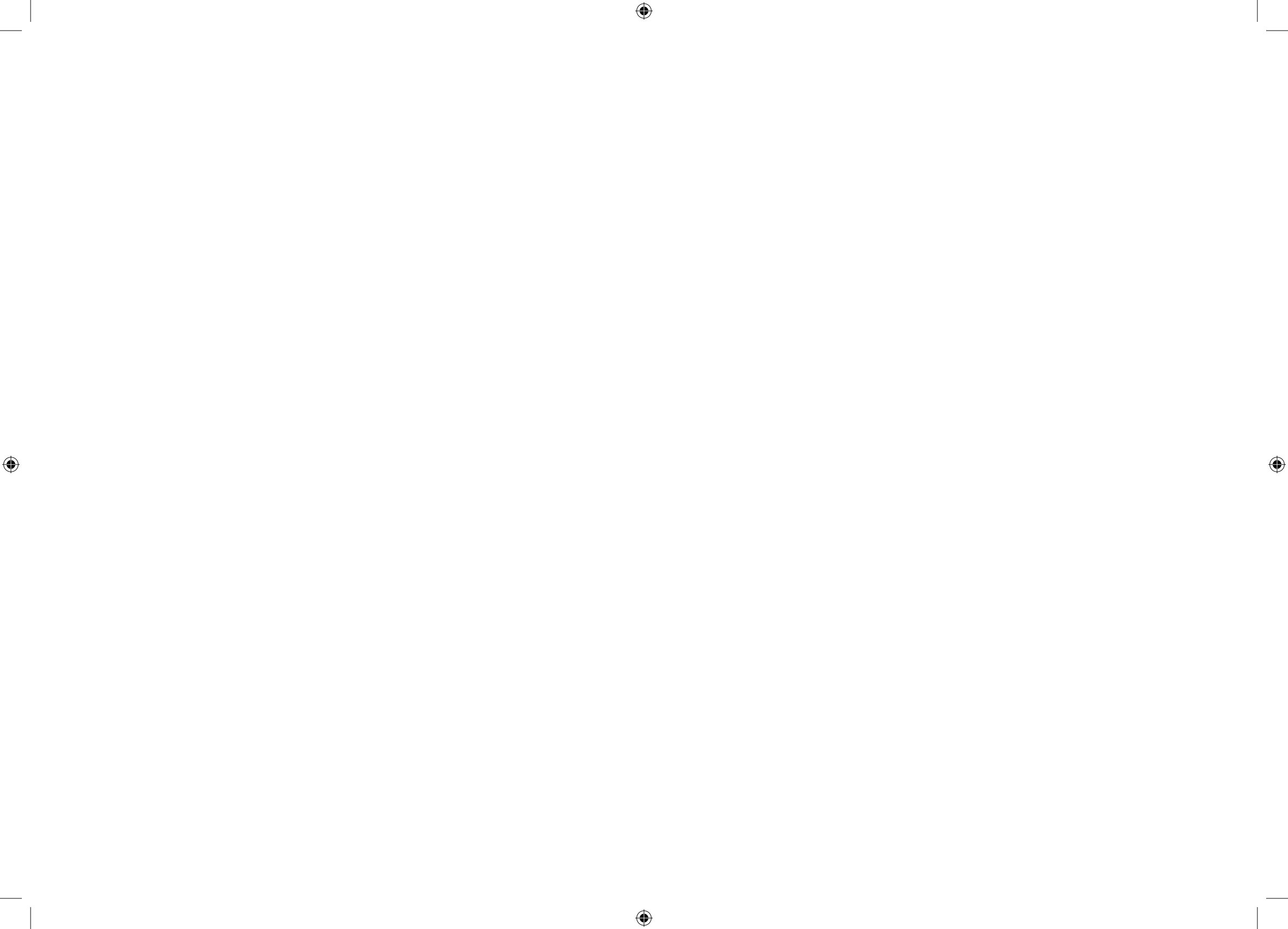
21. Polizeilich erfasste Verkehrsverstöße

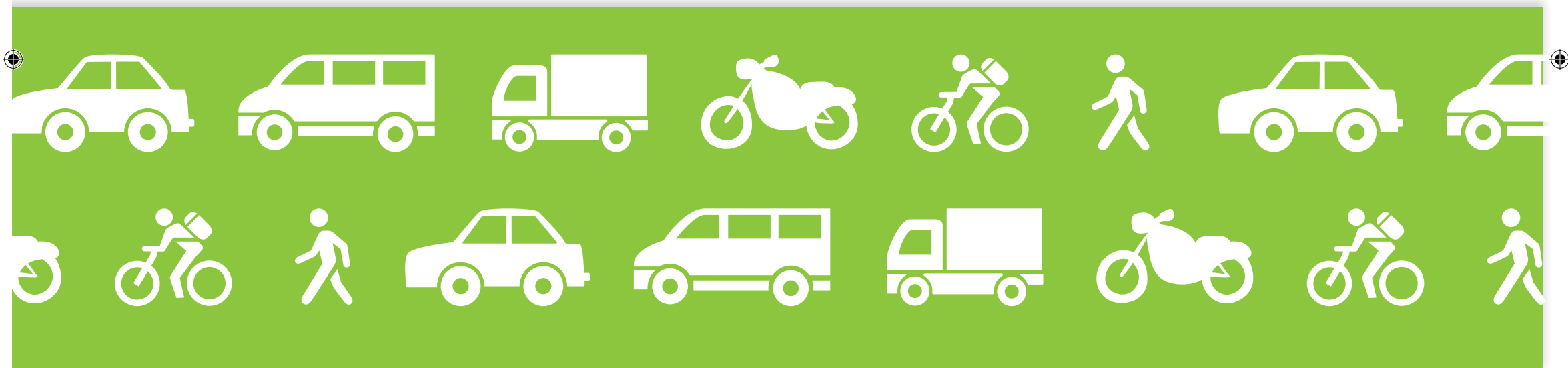
21.1, 21.2 : Föderale Polizei/CGO/CGOP/B Traffic

22. Subjektives Risiko von Kontrollen

22.1, 22.2 : BIVS







Verantwortlicher Herausgeber: K. Genoe - Chaussée de Haecht 1405, 1130 Brussel - www.ibsr.be - D/2015/0779/33