

Anhang 1 und 2 zu:

**Safety Performance
Indicators im
Straßenverkehr**

**Überblick und
Erfahrungen aus der
internationalen Praxis**

von

Walter Funk
Benedikt Orlowski
Konstanze Braun

unter Mitarbeit von

Julius Rücker

Institut für empirische Soziologie
an der Universität Erlangen-Nürnberg

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 311 – Anhang

bast

Anhang 1:

**Dokumentationsbogen nach
alphabetischer Reihenfolge
der Länder**

ID AU_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Average age of the Australian vehicle fleet
1.2 Name (übersetzt)	Durchschnittsalter der australischen Fahrzeugflotte
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Flottenalter
1.6 Land	Australien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ATC (2011) / Australian Transport Council [Behörde]; TISOC (2016) / Transport and Infrastructure Senior Official's Committee [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte Metrik: Jahre Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator ist in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie definiert, jedoch nicht mit Zielwerten versehen (vgl. ATC 2011: 78). Der jährliche Wert wird erfasst und in seiner Entwicklung (Veränderung in Prozent in Bezug zum Baseline-Wert 2008–2010) beobachtet und in Statusberichten sowie online publiziert (vgl. TISOC 2016: 18; https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Der aktuelle Jahreswert wird in einer Tabelle, zusammen mit den anderen Indikatoren dargestellt (vgl. TISOC 2016: 18).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2018 betrug das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte 10,2 Jahre. Der Baseline-Wert 2008–2010 liegt bei 10 Jahren (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019). Zum Risikobezug findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Australiens nationale Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System-Ansatz und die Vision Zero (vgl. ATC 2011: 33).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.2 Datenbasis	Die Daten basieren auf Schätzungen aus dem „Annual Motor Vehicle Census“, durchgeführt vom Australischen Büro für Statistik (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten: Erhebung durch das australische Büro für Statistik. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/

ID AU_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of new light vehicles sold with a 5-star ANCAP rating
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der verkauften leichten Neufahrzeuge, mit einem 5-Sterne-ANCAP-Rating
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung /-rating
1.6 Land	Australien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ATC (2011) / Australian Transport Council [Behörde]; TISOC (2016) / Transport and Infrastructure Senior Official's Committee [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Prozentsatz der leichten Neufahrzeuge, die mit einem 5-Sterne-ANCAP-Rating verkauft werden Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator ist in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie definiert, jedoch nicht mit Zielwerten versehen (vgl. ATC 2011: 78). Der jährliche Wert wird erfasst und in seiner Entwicklung (Veränderung in Prozent in Bezug zum Baseline-Wert 2010) beobachtet und in Statusberichten sowie online publiziert (vgl. TISOC 2016: 18; https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Der aktuelle Jahreswert wird in einer Tabelle, zusammen mit den anderen Indikatoren dargestellt (vgl. TISOC 2016: 18).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2018 betrug der Anteil der verkauften Fahrzeuge mit 5 Sterne ANCAP-Rating 90 % (2010: 56 %) (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019). Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Australiens nationale Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System-Ansatz und die Vision Zero (vgl. ATC 2011: 33).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	

4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	Die Daten werden von ANCAP bezogen (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/asures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten: Erhebung durch ANCAP. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.roadsafety.gov.au/performance/asures/

ID AU_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of new vehicles sold with key safety features (Autonomous Emergency Braking, AEB)
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Neufahrzeuge, die mit einem wichtigen Sicherheitsmerkmal verkauft werden (Autonome Notbremssysteme, AEB)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung / -rating
1.6 Land	Australien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ATC (2011) / Australian Transport Council [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Prozentsatz der Neufahrzeuge, die mit Autonomem Notbremssystem verkauft werden Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator ist in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie noch nicht eindeutig definiert, es wird nur von einem „wichtigen Sicherheitsmerkmal“ gesprochen. Auch sind dort keine Zielwerte angegeben (vgl. ATC 2011: 78). Der jährliche Wert spezifisch zum Sicherheitsmerkmal Autonomes Notbremssystem (AEB) wird erst in den letzten Jahren (mindestens seit 2018) erfasst und in seiner Entwicklung beobachtet und online publiziert (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Der aktuelle Jahreswert wird in einer Tabelle, zusammen mit den anderen Indikatoren dargestellt (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2018 betrug der Anteil der verkauften Fahrzeuge mit Autonomem Notbremssystem 31 % (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019). Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Australiens nationale Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System-Ansatz und die Vision Zero (vgl. ATC 2011: 33).
3.3 Effizienz /	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

Reduktionspotenzial	
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	Die Daten werden von ANCAP bezogen (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/asures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
4.3 Aktualität / Periodizität	Laut Expertenaussage liegen zwar aktuelle Daten zu diesem Indikator für das Jahr 2018 vor. Allerdings lässt sich aufgrund mangelnder Daten kein Ausgangswert in Form eines Mittelwertes für die Jahre 2008 bis 2010, also unmittelbar vor Start der aktuellen Verkehrssicherheitsstrategie 2011-2020, berechnen (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 03.01.2020).
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten: Erhebung durch ANCAP. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.roadsafety.gov.au/performance/asures/

ID AU_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Mean free speeds at designated sites across the network
1.2 Name (übersetzt)	Mittlere freie Geschwindigkeiten an den ausgewiesenen Standorten im Straßennetz
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Australien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ATC (2011) / Australian Transport Council [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: unbekannt Metrik: unbekannt Veränderungsrichtung: unbekannt
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wird in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie nicht genannt, ist jedoch in der Online-Darstellung der Safety Performance-Indikatoren aufgelistet. Zu dem Indikator liegen jedoch keine Daten vor, ob Daten erhoben werden, ist nicht bekannt (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 26.11.2019).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Der Indikator wird in einer Tabelle, zusammen mit den anderen Indikatoren genannt, bleibt jedoch ohne Wert (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Unbekannt.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Australiens nationale Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System-Ansatz und die Vision Zero (vgl. ATC 2011: 33).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Laut Expertenaussage wurde bislang keine nationale Datenquelle identifiziert oder entwickelt (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 03.01.2020).
4.2 Datenbasis	Laut Expertenaussage wurde bislang keine nationale Datenquelle identifiziert oder entwickelt (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am

	03.01.2020).
4.3 Aktualität / Periodizität	Laut Expertenaussagen war es bisher nicht möglich, entsprechende Daten bundesweit zu sammeln. Dieser Indikator steht stellvertretend für die Art von Indikatoren, die als wünschenswert erachtet werden (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 03.01.2020).
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/

ID AU_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of vehicles speeding by vehicle type and offence category
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der zu schnell fahrenden Fahrzeuge nach Fahrzeugtyp und Straftatbestand
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugtyp • Straftatbestand
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Australien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ATC (2011) / Australian Transport Council [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: unbekannt Metrik: unbekannt Veränderungsrichtung: unbekannt
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wird in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie nicht genannt, ist jedoch in der Online-Darstellung der Safety Performance-Indikatoren aufgelistet. Zu dem Indikator liegen jedoch keine Daten vor, ob Daten erhoben werden, ist nicht bekannt (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 26.11.2019).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Der Indikator wird in einer Tabelle, zusammen mit den anderen Indikatoren genannt, bleibt jedoch ohne Wert (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Unbekannt.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Australiens nationale Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System-Ansatz und die Vision Zero (vgl. ATC 2011: 33).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Laut Expertenaussage wurde bislang keine nationale Datenquelle identifiziert oder entwickelt (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 03.01.2020).
4.2 Datenbasis	Laut Expertenaussage wurde bislang keine nationale Datenquelle identifiziert.

	ziert oder entwickelt (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 03.01.2020).
4.3 Aktualität / Periodizität	Laut Expertenaussagen war es bisher nicht möglich, entsprechende Daten bundesweit zu sammeln (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 03.01.2020).
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/

ID AU_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Average age of passenger vehicles
1.2 Name (übersetzt)	Durchschnittsalter der Pkw
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Flottenalter
1.6 Land	Australien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ATC (2011) / Australian Transport Council [Behörde]; TISOC (2016) / Transport and Infrastructure Senior Official's Committee [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Durchschnittsalter der Personenkraftwagen Metrik: a (Jahre) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wird in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie nicht genannt, ist jedoch in der Online-Darstellung der Safety Performance-Indikatoren aufgelistet. Der jährliche Wert wird erfasst, in seiner Entwicklung (Veränderung in Prozent in Bezug zum Baseline-Wert 2008–2010) beobachtet und in Statusberichten sowie online publiziert (vgl. TISOC 2016: 18; https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Der aktuelle Jahreswert wird in einer Tabelle, zusammen mit den anderen Indikatoren dargestellt (vgl. TISOC 2016: 18).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Unbekannt.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2018 betrug das Durchschnittsalter der Personenkraftwagen 9,9 Jahre. Der Baseline-Wert 2008–2010 liegt bei 9,7 Jahren (vgl. https://www.roadsafety.gov.au/performance/measures/ , aufgerufen am 25.11.2019). Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Australiens nationale Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System-Ansatz und die Vision Zero (vgl. ATC 2011: 33).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Laut Expertenaussage basiert der Indikator auf Schätzungen der jährlichen Kfz-Zählung durch die nationale australische Statistikbehörde. Die Daten

	sind zu finden unter https://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/mf/9309.0 (aufgerufen am 07.01.2020; vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 03.01.2020).
4.2 Datenbasis	Laut Expertenaussage basiert der Indikator auf Schätzungen der jährlichen Kfz-Zählung durch die nationale australische Statistikbehörde. Die Daten sind zu finden unter https://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/mf/9309.0 (aufgerufen am 07.01.2020; vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 03.01.2020).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.roadsafety.gov.au/performance/measure/

ID BE_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Average speed of free flowing cars
1.2 Name (übersetzt)	Durchschnittsgeschwindigkeit von frei fahrenden Fahrzeugen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Veränderung der Geschwindigkeit im Jahresvergleich (nach Geschwindigkeitszone); • Durchschnittsgeschwindigkeit nach Region (Brüssel, Flandern, Wallonien); • Differenz der Durchschnittsgeschwindigkeit im Vergleich mit Pkw nach Fahrzeugtyp; • Durchschnittsgeschwindigkeit nach Region und Geschwindigkeitszone; • Geschwindigkeitsverstöße von Pkw nach Geschwindigkeitszone; • Durchschnittsgeschwindigkeit nach Fahrzeugtyp und Geschwindigkeitszone (vgl. VIAS 2015:19; 2017:18).
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugtyp: Pkw, Lieferwagen, Lkw, Motorräder, Mopeds; • Geschwindigkeitszone: 30 km/h, 30 km/h nahe Schulen, 50 km/h, einspurig 70 km/h, einspurig 90 km/h, zweispurig 90 km/h, zweispurig 120 km/h, Autobahnen 120 km/h).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 5ff); RIGUELLE (2013); TROTTA (2015); VIAS (2015: 19); VIAS (2017: 18) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; ITF (2017: 86f) / International Transport Forum der OECD [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Geschwindigkeit („free flow speed“) Metrik: km/h Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv)
2.2 Monitoringstrategie	<p>Die Daten werden weitgehend im jährlichen Turnus erhoben (2003 bis 2012, 2015, Autobahnen seit 2011). Durchschnittsgeschwindigkeiten und Geschwindigkeitsüberschreitungen werden nach Geschwindigkeitszone bzw. Straßentyp (Autobahn) unterschieden und in ihrer jährlichen Entwicklung analysiert (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 4f).</p> <p>Zielvorgaben werden in den Quellen nicht genannt.</p> <p>Der Indikator wird in Berichten unter den unter 1.3 genannten Kriterien aufgeschlüsselt (vgl. VIAS 2015:19; 2017:18).</p> <p>Wird zusammen mit Alkohol und Gurnutzung seit 2003 systematisch beobachtet.</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Meist Säulendiagramm der gemessenen Mittelwerte in jeder Geschwindigkeitszone, z. T. sind Konfidenzintervalle eingezeichnet.</p> <p>Zusammen mit einer Vielzahl anderer Indikatoren wurde ein für die Öffentlichkeit bestimmter, aufwändig gestalteter Bericht auf der Webseite des</p>

	VIAS als PDF veröffentlicht (bisher zweimalig, vgl. VIAS 2015, 2017).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da in bestimmten Geschwindigkeitszonen gemessen wird.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Durchschnittsgeschwindigkeit („free flow speed“) liegt auf allen Straßen über dem vorgeschriebenen Limit (mit Ausnahme 90 km/h-Zonen). Überschreitung insbesondere in Tempo 30-Zonen vor Schulen (91 % aller Fahrer). Genaue Zahlen finden sich in SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 7). Neuere Erhebungen mittels „floating car data“ (GPS und Mobiltelefon), welche nicht als repräsentativ gelten, verweisen dagegen auf die meisten Geschwindigkeitsüberschreitungen in 90 km/h-Zonen (vgl. ITF 2017: 87; TROTTA 2015).</p> <p>Im Zeitraum 2003 bis 2007 konnte keine signifikante Änderung der gemessenen Durchschnittswerte festgestellt werden.</p> <p>Ab 2010: Positive Entwicklungen sind in den 70 km/h-Zonen zu beobachten (Rückgang von 74 km/h auf 71,9 km/h), auch in den 30 km/h-Zonen (Rückgang von 51,9 km/h auf 44,3 km/h) (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 7).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Die Ergebnisse der Studien werden von den politischen Entscheidungsträgern beachtet und für die Evaluierung der Zwischenziele 2020 herangezogen. Es gibt jedoch keine systematische Struktur die vorgibt, wie die Resultate in die Straßenverkehrssicherheitsstrategie einfließen sollen (vgl. ITF 2017: 89) /</p> <p>[Keine Information in den angegebenen Quellen.]</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Außer der Aussage, dass bei 1/3 der tödlichen Verkehrsunfälle in Europa die Geschwindigkeit eine Rolle spielt, finden sich keine Angaben zum Reduktionspotential (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 3).
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Radarmessung (und weitere) (seit 2003)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsmessungen („free flow speed“) an 150 verschiedenen Messorten im belgischen Straßennetz; • Zufällige Auswahl aus Straßendatenbank (beschränkt auf Autobahnen und Straßen mit einer Spur jede Richtung in den Zonen 30, 50, 70 und 90 km/h); • Messung mittels versteckt installierter Radaranlagen bis 2012; • Messung erfolgt eine Woche lang (täglich 24h), jeweils im Oktober; • Messung auf freien Straßenabschnitten ohne Hindernisse („free flow“) (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 5f); • 2013 Geschwindigkeitsmessungen bei Lieferwagen mit Laserpistolen von Brücken oder der Straßenseite. Als Vergleichsbasis wurden auch Pkw gemessen. 2014 mit der gleichen Methodik Messung von Motorrädern (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, BERGHE 2015: 11). • Seit 2015 wird zusätzlich mittels „Floating car data“ gemessen (GPS oder Mobiltelefon). Der Datensatz umfasst ein Panel von 200.000 Fahrzeugen. Keine direkte Vergleichbarkeit mit alten Datensätzen (vgl. ITF 2017: 86; TROTTA 2015). • Der Datenbogen zur Erfassung der Geschwindigkeit an einer Messstelle ist in RIGUELLE (2013: 28) veröffentlicht.

4.2 Datenbasis	<ul style="list-style-type: none"> Eigene Erhebung durch VIAS. Zwischen 4 und 7 Millionen Beobachtungen pro Jahr (2003 bis 2012, 2015); 2013 zusätzlich über 6.000 Lieferwagen und 2014 über 3.000 Motorräder und Roller. Sampling: Privat genutzte Automobile auf freier Strecke, ohne vorausfahrendes Fahrzeug („freie“ Wahl der Geschwindigkeit) (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 5).
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Erhebungen finden seit 2003 jährlich statt (nicht 2013 und 2014). Zur Dauer der Auswertung werden keine Aussagen getroffen. Da die Messung nur einmal im Oktober stattfindet, können keine Aussagen über den Jahresverlauf getroffen werden.
4.4 Variabilität	Eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit ist bei Motorrädern zu beobachten. Grundsätzlich kommt es in 30 km/h-Zonen in der Nähe von Schulen zu den extremsten Geschwindigkeitsüberschreitungen (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 7).
4.5 Datenqualität	<ul style="list-style-type: none"> Daten werden erst ab 2007 als untereinander vergleichbar bewertet, da vorher die Standorte zu häufig geändert werden mussten (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 5); Daten die mittels GPS und Mobilfunkdaten erfasst wurden, werden als nicht repräsentativ erachtet (vgl. ITF 2017: 87); Automatisierte Radarstationen konnten nicht zwischen Lieferwagen und Automobilen unterscheiden, daher 2013 neue Messmethodik (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 11);
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Primärdaten: Die Daten werden direkt durch VIAS erhoben. Ob die Polizei alle Geschwindigkeitsmessungen für VIAS durchführt, wird aus den Quellen nicht ersichtlich.</p> <p>Allerdings werden laut Expertenaussage die Daten der Verkehrskameras nur von der Polizei aufgezeichnet und ausgewertet. Die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) wird eingehalten. Bei der Radarerfassung werden keine Fotos der Verkehrsteilnehmer gemacht (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 05.11.2019).</p>
4.7 Vergleichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> Interne Vergleichbarkeit angestrebt durch Beständigkeit der Messorte; Im Laufe der Jahre mussten einige Messorte verworfen werden (z. B. wenn der Straßenabschnitt eine neue Geschwindigkeitsbegrenzung erhielt), erst im Jahr 2007 erhielt man ein weitgehend stabiles Sample von Standorten (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 5). Methodik nach SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 5) konform zu den Empfehlungen von EU SafetyNet (vgl. HACKERT, GITELMAN, VIS 2007) und Global Road Safety Partnership (2008), daher theoretisch gute Vergleichbarkeit bei gleicher Methodik;
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	Hohe Priorität, da hohe Prävalenz und starke Korrelation zu tödlichen Unfällen (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 3);
5.3 Zukünftige Entwicklung	Messungen auf mehrspurigen Autobahnen erwiesen sich in den ersten Jahren der Erhebungen als unzuverlässig. 2011 wurde erstmalig auf Autobahnen gemessen. Seit 2015 Erfassung auch über „floating car data“

	(Messung der Geschwindigkeit mittels GPS und Mobiltelefonaten) (vgl. ITF 2017: 86; TROTTA 2015). Laut Expertenaussage wird diese Methode aktuell jedoch nicht mehr eingesetzt, da die zur Verfügung stehenden „floating car“-Daten einen Bias enthalten (Datenquellen enthalten im Vergleich zur Durchschnittsbevölkerung verstärkt Verkehrsteilnehmer, die Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen) (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 05.11.2019).
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.vias.be/publications/Kerncijfers%20verkeersveiligheid%202017/Belgian_Key_indicators_Road_Safety_2017.pdf

ID BE_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Prevalence of drivers under the influence of alcohol
1.2 Name (übersetzt)	Prävalenz der Fahrer unter dem Einfluss von Alkohol
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Tageszeit: Werktag tagsüber, Werktag nachts, Wochenende tagsüber, Wochenende nachts (vgl. VANLAAR 2005: 3).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 7ff); VANLAAR (2005); VIAS (2015: 20); VIAS (2017: 19) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; ITF (2017: 87) / International Transport Forum OECD [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrer unter Alkoholeinfluss</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Die Daten wurden 2003 bis 2012 alle zwei Jahre erhoben sowie im Jahr 2015 (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 4). Zielvorgaben werden in den Quellen nicht genannt. Die Prävalenz wird, aufgeschlüsselt nach den Kriterien ihrer Variabilität, im Jahresvergleich beobachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veränderung der Prävalenz im Jahresvergleich; • Prävalenz nach Alter und Geschlecht; • Prävalenz nach Tages- und Wochenzeitpunkt (werktags / wochentags, tags / nachts) (vgl. VIAS 2015; 2017). <p>Wird zusammen mit Geschwindigkeit und Gurtnutzung sowie weiteren Indikatoren seit 2003 systematisch beobachtet.</p> <p>Zielvorgaben werden in den untersuchten Quellen nicht genannt.</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Säulendiagramme und gestapelte Säulendiagramme (verschiedene Atemalkoholkonzentrationen) der gemessenen Prävalenz (in Prozentanteilen der Fahrer), z. B. nach Jahr und Wochenzeitraum oder Geschlecht. Zusammen mit einer Vielzahl anderer Indikatoren wurde ein für die Öffentlichkeit bestimmter, aufwendig gestalteter Bericht auf der Webseite des VIAS als PDF veröffentlicht (bisher zweimalig, vgl. VIAS 2015, 2017). Im wissenschaftlichen Methodenpapier (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015) sind Konfidenzintervalle in die Diagramme eingezeichnet.</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da im Indikator kein direkter Bezug auf konkrete Verkehrs-sicherheitsmaßnahme;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Alkoholkonsum ist als eine der Hauptursachen von (tödlichen) Verkehrs-

	<p>unfällen identifiziert und gilt als einer der drei „Killer im Straßenverkehr“ (nach SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 3);</p> <p>25 % aller tödlichen Unfälle in der EU stehen im Zusammenhang mit Alkohol (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 3).</p> <p>Die mit der in 4.1 dargelegten Methode gemessene Prävalenz von Fahrern unter Alkoholeinfluss in Belgien bewegte sich zwischen 2003 und 2012 zwischen 2 % und 3 % (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 8).</p> <p>Befragungen zum Verhalten der Verkehrsteilnehmer zeigen laut ITF (2017: 87) einen „alarmierenden Aufwärtstrend“ bei Alkoholfahrten.</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Die Ergebnisse der Studien werden von den politischen Entscheidungsträgern beachtet und für die Evaluierung der Zwischenziele 2020 herangezogen. Es gibt jedoch keine systematische Struktur die vorgibt, wie die Resultate in die Straßenverkehrssicherheitsstrategie einfließen sollen (vgl. ITF 2017: 89) /</p> <p>Maximal erlaubte Blutalkoholkonzentration ist 0,5 g/l. Seit 2015 für Berufsfahrer 0,2 g/l (vgl. ITF 2017: 87).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Roadside Survey (seit 2003)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhebung während Polizeikontrolle (in Kollaboration mit Länder- und Lokalpolizei) mittels Messung der Atemalkoholkonzentration; • Methodologie zur Erhebung und Kontrollpunkte werden von VIAS der Polizei vorgegeben (da die Polizei sonst an favorisierten Orten mit hoher Prävalenz messen würde) (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 7). <p>Die Fahrer gelten als „unter Alkoholeinfluss“, wenn die Atemalkoholkonzentration gleich oder über 0,22 mg/l ist, eingeteilt als „Alarm“ bei $\geq 0,22$ mg/l und $< 0,35$ mg/l, und als „positiv“ bei $\geq 0,35$ mg/l (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 8).</p> <p>Eine weitere detaillierte Beschreibung der Methodik findet sich in VAN-LAAR (2005).</p>
4.2 Datenbasis	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung erfolgt eine Stunde lang, an semi-zufällig ausgewählten Standorten (um nicht nur an Orten zu messen an denen die Prävalenz hoch ist); • In jedem polizeilichen Zuständigkeitsbereich werden zwei bis drei Kontrollstationen zufällig ausgewählt. Jede Polizeieinheit führt zehn Kontrollen, an zufällig gewählten Ein- und Ausfahrten von Autobahnen durch; • Zeitpunkt wird zufällig innerhalb von zwölf vorgegebenen Zeitfenstern und in Abhängigkeit von der Art des Tages (Arbeitstag oder Wochenende) und der Stunde (2–6h, 6–10 h, 10–14h, 14–18h, 18–22h, 22–2h) gewählt. Jedem dieser Zeiträume wird eine ähnliche Anzahl von Kontrollen zufällig zugeordnet; • Für jede Kontrolle wird der zuständigen Polizeieinheit ein Standort und ein bestimmter Zeitraum (z. B. Wochenende von 18 bis 22 Uhr) vorgegeben; • Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgt zufällig. Systematik: Sobald die Kontrollstation frei wird, wird das nächste Fahrzeug gestoppt. Flüchtige Fahrer werden aufgegriffen und kontrolliert. Nur Privatfahrzeuge;

	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich wird die Anzahl der passierenden Fahrzeuge erhoben (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 8). <p>Zur Stichprobengröße findet sich in VANLAAR (2015: 1) die Angabe von 13.000 Fahrern.</p> <p>Weitere Informationen zur Korrelationsanalyse der Daten siehe SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 8).</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	Erhebung über zwei Monate in einem bestimmten (aber nicht in den Quellen angegebenen) Zeitraum im Jahr. Ob die Prävalenz einen Jahresverlauf hat, ist aus den Quellen nicht ersichtlich.
4.4 Variabilität	<p>Prävalenz variiert stark nach Tages- und Wochenzeitpunkt. Höchste Prävalenz während Wochenendnächten, aber auch unter der Woche weisen die Nächte eine höhere Prävalenz auf. Männer stehen doppelt so häufig unter Alkoholeinfluss wie Frauen. Der Indikator ist daher in Berichten nach diesen Kriterien aufgeschlüsselt (vgl. 2.3). Genauere Angaben siehe SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 9).</p> <p>Die Verkehrsdichte scheint einen negativen Einfluss auf die Anzahl der Fahrer unter Alkoholeinfluss zu haben. Vermutet wird in diesem Zusammenhang, dass alkoholisierte Fahrer Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen meiden (vgl. VANLAAR 2005: 5).</p>
4.5 Datenqualität	Es wird eine hohe Repräsentativität angestrebt durch das systematische Auswahlverfahren, die semi-zufällige Standortauswahl und klare Vorgaben der Erhebungsmethodik durch VIAS an die Polizei (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 8).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Die Daten werden direkt im Auftrag von VIAS durch die Polizei erhoben und von VIAS ausgewertet. Es ist nicht dargelegt, ob die Rohdaten frei verfügbar sind. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	Hohe Priorität da starke Korrelation mit tödlichen Unfällen und Aufwärtstrend im Zeitverlauf (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 3).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	–
5.5 Link(s)	https://www.vias.be/publications/Kerncijfers%20verkeersveiligheid%202017/Belgian_Key_indicators_Road_Safety_2017.pdf

ID BE_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Prevalence of seat-belt wearing
1.2 Name (übersetzt)	Prävalenz des Gurtanlegens
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzposition: Fahrer, Beifahrer, Beifahrer hinten • Geschlecht: Mann, Frau, Kind (vgl. VIAS 2017: 20)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 9ff); VIAS (2015: 21); VIAS (2017: 20) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; ITF (2017: 88) / International Transport Forum OECD [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der angegurteten Personen Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Die Daten wurden 2003 bis 2012 (nicht 2011) jährlich erhoben (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 4). Ziel für 2010 war 95 % und wurde nicht erreicht (86 %) (vgl. ITF 2017: 88). Die Prävalenz wird in Berichten nach folgenden Kriterien aufgeschlüsselt: <ul style="list-style-type: none"> • Gurnutzung Fahrer und Beifahrer nach Jahr; • Gurnutzung Fahrer und Beifahrer (und Rücksitz) nach Geschlecht; • Gurnutzung im internationalen Vergleich (vgl. VIAS 2015: 21; 2017: 20). Wird zusammen mit Alkohol und Geschwindigkeit sowie weiteren Indikatoren seit 2003 systematisch beobachtet. Zielvorgaben werden in den untersuchten Quellen nicht genannt.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Säulendiagramme der gemessenen Prävalenz (in Prozentanteil) nach Jahr und Geschlecht. Zusammen mit einer Vielzahl anderer Indikatoren wurde ein für die Öffentlichkeit bestimmter, aufwendig gestalteter Bericht auf der Webseite des VIAS als PDF veröffentlicht (bisher zweimalig, VIAS 2015, 2017). Im wissenschaftlichen Methodenpaper sind Konfidenzintervalle in die Diagramme eingezeichnet.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator: Gurnutzung ist Vorschrift.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2003 lag die Prävalenz bei 56,6 %. 2015 betrug die Gurnutzungsrate 92 % für Fahrer und Beifahrer in Personenkraftfahrzeugen. Auf dem Rücksitz trugen 86 % den Gurt. Es wurde zwischen 2003 und 2015 ein positiver Trend beobachtet (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 10).

3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Ergebnisse der Studien werden von den politischen Entscheidungsträgern beachtet und für die Evaluierung der Zwischenziele 2020 herangezogen. Es gibt jedoch keine systematische Struktur die vorgibt, wie die Resultate in die Straßenverkehrssicherheitsstrategie einfließen sollen (vgl. ITF 2017: 89) / Gurtnutzung seit 1975 vorgeschrieben auf Vordersitzen, auf Rücksitzen seit 1991 (vgl. ITF 2017: 88).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Roadside Survey (seit 2003) <ul style="list-style-type: none"> • Während einer Stunde Beobachtungszeit werden von zwei Beobachtern eine halbe Stunde lang das Gurtnutzungsverhalten und das Geschlecht der Fahrer notiert und anschließend eine halbe Stunde die entsprechenden Merkmale für die Beifahrer; • Parallel werden von den Beobachtern Verkehrszählungen am Standort durchgeführt, um die Beobachtungen zu gewichten (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 9).
4.2 Datenbasis	<ul style="list-style-type: none"> • 20.000 bis 25.000 Beobachtungen (Personen) pro Studie (75 % Fahrer, 25 % Beifahrer); • 150 zufällig ausgewählte Standorte aus einer Straßendatenbank; • Standorte sind nach Geschwindigkeitszone gegliedert (30, 50, 70, 90 und 120 km/h); • Jeder Standort wurde nach dem Zufallsprinzip einer von fünf Zeitperioden zugeordnet (Wochentage während der Hauptverkehrszeit, Wochentage außerhalb der Hauptverkehrszeiten, Nächte an Werktagen, Wochenendtage, Wochenendnächte); • Beobachtungsorte: Stehender oder langsamer Verkehr an Kreuzungen, Lichtsignalanlagen oder Ausfahrten (nächstliegend zum zufällig gewählten Straßenabschnitt gewählt); • Nicht beobachtbare Fälle wurden als fehlender Wert notiert (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 9f).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Prävalenz variiert nach Fahrer / Beifahrer, Geschlecht (geringer bei Männern) und Geschwindigkeitslimit (signifikant niedriger in 30 km/h Zonen) (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 10f).
4.5 Datenqualität	Trotz der Beobachtung an geeigneten Stellen, konnte in 3 % der Fälle nicht beurteilt werden, ob Gurte getragen wurden (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 10).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Die Daten werden direkt durch das VIAS (Belgisches Institut für Straßensicherheit) erhoben und von VIAS ausgewertet. Es ist nicht dargelegt, ob die Rohdaten frei verfügbar sind. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	Hohe Priorität, da starke Korrelation mit tödlichen Unfällen, und lange Zeit sehr schlechtes Abschneiden im internationalen Vergleich (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 4).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.vias.be/publications/Kerncijfers%20verkeersveiligheid%202017/Belgian Key indicators Road Safety 2017.pdf

ID BE_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Prevalence of distracting behaviour [mobile phone use and other]
1.2 Name (übersetzt)	Prävalenz von ablenkendem Verhalten [Mobiltelefonnutzung und andere]
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Fahrzeugtyp: Pkw, Lieferwagen, Lkw, Busse Geschwindigkeitszone/Straßentyp: 30 km/h, 50 km/h, 70 km/h, 90 km/h, Autobahnen Nutzungsverhalten: Telefon in der Hand, Telefon am Ohr (vgl. VIAS 2017: 22)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Ablenkung
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 11); RIGUELLE, ROYNARD (2014); DESMET, DIEPENDAELE (2017); VIAS (2015: 23); VIAS (2017: 22) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; PILGERSTORFER, BOETS (2017) / KfV, Kuratorium für Verkehrssicherheit Österreich [Behörde / Forschungsinstitut]; ITF (2017: 88) / International Transport Forum OECD [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der abgelenkten Fahrer Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Bisher einmalig im Jahr 2013 erhoben. Die Prävalenz wird in Berichten nach folgenden Merkmalen aufgeschlüsselt: <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Nutzung von Mobiltelefonen nach Art des Fahrzeugs; • Anteil der Nutzung von Mobiltelefonen nach Geschwindigkeitszone / Straßentyp (vgl. VIAS 2015; 2017). Zielvorgaben werden in den untersuchten Quellen nicht genannt.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Gestapelte Säulendiagramme der gemessenen Prävalenz (als Prozentanteil) nach Art des Fahrzeugs und Geschlecht. Die jeweiligen Prozentanteile dieser Daten sind aufgeteilt in „Handhabung des Mobiltelefons“ und „Mobiltelefon am Ohr“. Zusammen mit einer Vielzahl anderer Indikatoren wurde ein für die Öffentlichkeit bestimmter, aufwendig gestalteter Bericht auf der Webseite des VIAS als PDF veröffentlicht (bisher zweimalig, VIAS 2015, 2017).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da neben Mobiltelefonnutzung auch anderes Ablenkungsverhalten beobachtet wird.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Ablenkung wird als wachsendes Problem betrachtet, welches in direktem Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit steht. Zwischen 5 und 25 %

	<p>der Unfälle gehen auf Ablenkung zurück. Die Nutzung von Mobiltelefonen erhöht das Unfallrisiko um das Dreifache; dem Verfassen von Nachrichten wird ein noch größeres Risiko zugesprochen (vgl. RIGUELLE, ROYNARD 2014: 1).</p> <p>Die VIAS Studie zeigt, dass insgesamt 8,1 % der beobachteten Fahrer potentiell ablenkendes Verhalten aufwiesen: 3,2 % der Fahrer waren vom Mobiltelefon abgelenkt (2 % telefonierten, 1,2 % bedienten ihr Telefon); 2,4 % rauchten eine Zigarette. Hauptsächlich betroffen: Berufskraftfahrer. Genauere Angaben zur beobachteten Prävalenz anderer Ablenkungsarten siehe RIGUELLE, ROYNARD (2014: 2)</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Die Ergebnisse der Studien werden von den politischen Entscheidungsträgern beachtet und für die Evaluierung der Zwischenziele 2020 herangezogen. Es gibt jedoch keine systematische Struktur die vorgibt, wie die Resultate in die Straßenverkehrssicherheitsstrategie einfließen sollen (vgl. ITF 2017: 89) /</p> <p>Die Nutzung von Mobiltelefonen ohne Freisprecheinrichtung gilt in Belgien als Verstoß (vgl. ITF 2017: 87).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Roadside Survey (2013)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beobachtung vom Straßenrand: Illegale Nutzung von Mobiltelefonen (ohne Freisprecheinrichtung) und sonstiges ablenkendes Verhalten (Handhabung von Lebensmitteln, Armaturenbrett oder Zigaretten). <p>Aufgenommen wurden Fahrzeugtyp (Auto / Lieferwagen / Lkw / Bus; Geschlecht des Fahrers; Mitfahrer anwesend (ja / nein); Präsenz von ablenkendem Verhalten (Mobiltelefon am Ohr oder in der Hand / Handhabung von Zigarette oder Armaturenbrett / Sonstiges Objekt in der Hand) (vgl. RIGUELLE, ROYNARD 2014: 1f).</p>
4.2 Datenbasis	<ul style="list-style-type: none"> • Studie durchgeführt an für das belgische Straßennetz repräsentativen Standorten; • Gleichmäßige Verteilung der Standorte auf verschiedene Straßentypen mit verschiedenen Geschwindigkeitszonen (30, 50, 70, 90, und 120 km/h) und in den drei Regionen Belgiens; • Alle Standorte wurden so gewählt, dass Fahrzeuge in Bewegung beobachtet werden konnten (nicht an Lichtsignalanlagen sondern in freien Abschnitten); • Zeitpunkt: Hauptverkehrszeiten an Werktagen von 7 bis 9 Uhr oder 16 bis 18 Uhr), Werktage außerhalb der Hauptverkehrszeiten und tagsüber an Wochenenden. Nachts keine Beobachtungen; • Studien durchgeführt durch Beobachter am Straßenrand (außer auf den 126 Standorten an Autobahnen); • Auf Autobahnen Beobachtung von einem fahrenden Auto aus (vgl. RIGUELLE, ROYNARD 2014: 1). <p>Keine Information zur Auswahlmethodik der zu beobachteten Objekte in den angegebenen Quellen.</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	Zwischen Erhebung und Publikation vergingen sieben Monate.
4.4 Variabilität	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung des Mobiltelefons variiert stark nach Fahrzeugtyp. Lieferwagenfahrer (5,6 %) und Lkw-Fahrer (6,3 %) übertrafen hier Pkw-Fahrer (2,7 %) und Busfahrer (0,7 %);

	<ul style="list-style-type: none"> • Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt auch die Nutzung von Mobiltelefonen (auf Autobahnen 6,6 %, bei Lieferwagen 9 %); • Tritt häufiger werktags (3,6 %) als am Wochenende auf (2 %); • Männer (3,6 %) häufiger als Frauen (2,4 %); <p>Genauere Angaben zur Variabilität anderer Ablenkungsarten siehe RIGUELLE, ROYNARD (2014: 2)</p>
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Die Daten werden direkt durch das VIAS erhoben und von VIAS ausgewertet. Es ist nicht dargelegt, ob die Rohdaten frei verfügbar sind. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	Es gibt zu wenig internationale Studien oder die Methodologie ist zu verschieden, um die Prävalenz Belgiens mit anderen Ländern zu vergleichen (vgl. RIGUELLE, ROYNARD 2014: 3).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	In RIGUELLE, ROYNARD (2014: 3) werden für zukünftige Erhebungen „simulator-based studies“ vorgeschlagen. Eine solche Studie wurde in Zusammenarbeit von BSRI / VIAS und KfV (Österreich) durchgeführt (vgl. PILGERSTORFER, BOETS 2017). Außerdem fordern die Autoren, dass in Maßnahmen stärker jüngere Fahrer angesprochen werden und von der Polizei systematisch Verstöße verfolgt werden. Eine Eye-Tracking Studie wurde von DESMET, DIEPENDAELE (2017) durchgeführt.
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.vias.be/publications/Kerncijfers%20verkeersveiligheid%202017/Belgian_Key_indicators_Road_Safety_2017.pdf

ID BE_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Rate of use of child restraint systems
1.2 Name (übersetzt)	Nutzungsrate von Kinderrückhaltesystemen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Alter des Kindes • Anschnallverhalten des Fahrers: Angeschnallt, nicht angeschnallt (vgl. VIAS 2015: 22)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 11); VIAS (2015: 22); VIAS (2017: 21); ROYNARD et al. (2014) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; ITF (2017: 88) / International Transport Forum OECD [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Nutzungsrate ausreichender Kinderrückhaltesystems</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser für Fehlanwendung; je mehr desto besser für korrekte Nutzung von Kinderrückhaltesystemen)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Bisher zweimalig (2011 und 2014) erhoben.</p> <p>Zielvorgaben werden in den Quellen nicht genannt.</p> <p>Der Indikator wird in Berichten nach folgenden Merkmalen aufgeschlüsselt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Nutzung von Kinderrückhaltesystemen nach Region • Anteil der Nutzung von Kinderrückhaltesystemen nach dem Merkmal, ob der Fahrer den Sicherheitsgurt angelegt hatte • Internationaler Vergleich (selbstberichteter) Anteile der Nutzung von Kinderrückhaltesystemen (vgl. VIAS 2015: 22, 2017: 21). <p>Wird zusammen mit einer Vielzahl anderer Indikatoren erhoben.</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Gestapelte Balkendiagramme unterteilt in „korrekte“ (farblich grün) und „falsche“ Nutzung (farblich rot) von Kinderrückhaltesystemen (in Prozentanteilen) nach Region, Alter des Kindes und mit Bezug auf das Merkmal ob der Fahrer den Sicherheitsgurt angelegt hat. Stabdiagramm für internationalen Vergleich (vgl. VIAS 2015: 22, 2017: 21).</p> <p>Zusammen mit einer Vielzahl anderer Indikatoren wurde ein für die Öffentlichkeit bestimmter, aufwendig gestalteter Bericht auf der Webseite des VIAS als PDF veröffentlicht (bisher zweimalig, VIAS 2015, 2017).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	1.550 Kinder (0–10 Jahre) waren 2010 in Belgien in Unfälle verwickelt, da-

	<p>von verunglückten 71 tödlich und vier wurden schwer verletzt. In einer Studie zur nationalen Verkehrssicherheit aus dem Jahr 2009 gaben 81 % der Befragten an, ihre Kinder immer zu sichern, 7 % gaben an, dies gar nicht oder selten zu tun. In den Quellen finden sich keine Angaben, in wie vielen Verkehrsunfällen eine fehlende oder mangelnde Sicherung der Kinder verletzungsursächlich war. Entscheidend für die Effizienz der Kinderrückhaltesysteme ist die sachgemäße Anwendung (vgl. ROYNARD et al. 2014: 1).</p> <p>Auf Grundlage der unten dargelegten Methodik ergibt sich ein Anteil von 79 % der Kinder die in Kinderrückhaltesystemen gesichert waren, 11 % waren nur mit einem Sicherheitsgurt gesichert, 10 % waren ungesichert (vgl. ROYNARD et al. 2014: 4f). 48 % der Kinder waren per Definition der Studie (s. u.) nicht korrekt gesichert.</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Die Ergebnisse der Studien werden von den politischen Entscheidungsträgern beachtet und für die Evaluierung der Zwischenziele 2020 herangezogen. Es gibt jedoch keine systematische Struktur die vorgibt, wie die Resultate in die Straßenverkehrssicherheitsstrategie einfließen sollen (vgl. ITF 2017: 89) /</p> <p>Kinder müssen mit einem für ihr Alter und ihre Größe geeigneten Kinder rückhaltesystem gesichert werden (seit 2006 alle Minderjährigen unter 135 cm) (vgl. ITF 2017: 88; ROYNARD et al. 2014: 2).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Kombiniert: Sicherheitsinspektion und Interview durch geschulte Beobachter (2011, 2014).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beobachtung unter realen Verkehrsbedingungen, wie Kinder gesichert sind. • Hauptziel: Feststellung der Häufigkeit der fehlenden oder unsachgemäßen Nutzung von Kinderrückhaltesystemen, sowie Erkennung der Hauptursachen für Fehlnutzung; • Bei der Untersuchung wird festgestellt, ob ein Kind ungesichert ist (d. h. es wird kein Sicherungssystem verwendet / das System ist nicht mit dem Auto verbunden / das Kind ist nicht mit dem System verbunden) oder ob das Kind unsachgemäß gesichert ist (Sicherungssystem ungeeignet für Alter oder Größe des Kindes / entspricht nicht der Sicherheitsnorm ECE R44); • Genaue Untersuchung der Sicherung gemäß den Empfehlungen der Bedienungsanleitung der Sicherungssysteme (Beobachter eingängig geschult); • Zusätzliche Erfassung sozio-demographischer Variablen und weiterer erklärender Variablen (z. B. Reiseentfernung, Erfahrung im Umgang mit dem Sicherheitssystem, Kaufort etc.); • Beobachter arbeiten im Team, eine Person interviewt, eine Person prüft die genaue Sicherung der Kinder (vgl. ROYNARD et al. 2014: 2f);
4.2 Datenbasis	<ul style="list-style-type: none"> • Sample (bereinigt): 1.461 Kinder (definiert als < 18 Jahre und < 135 cm) in 924 Fahrzeugen; • Datenauswahl: alle Fahrzeuge mit Kindern; freiwillige Teilnahme der Fahrer; • Zufällig gewählte Untersuchungsorte, um verschiedene Wegezwecke zu erfassen: Orte wurden untergliedert in Region; anschließend zufälli-

	<p>ge Auswahl von 20 Gemeinden, gewichtet nach Bewohnerzahl. Genauere Informationen zur Auswahl der Orte und zum Samplingverfahren siehe ROYNARD et al. (2014: 2f);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt 80 Beobachtungsstandorte. <p>Genaue Angaben zur Charakteristik der Fahrer und Kinder sowie Details zur statistischen Analyse vgl. ROYNARD et al. (2014: 3f).</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	Zwischen Erhebung und Publikation der Daten vergingen 15 Monate.
4.4 Variabilität	<ul style="list-style-type: none"> • Je nach Untersuchungsort variiert der Anteil der Kinder, die gänzlich ohne Sicherung im Pkw mitfahren; der Untersuchungsort hat jedoch keinen Einfluss auf den Anteil geeigneter Kinderrückhaltesysteme. • Höchster Anteil ungesicherter Kinder: vor Schulen, in Einkaufsgebieten und Fitnesszentren; • Höchster Anteil von Kindern in unzureichenden Sicherungssystemen: in Freizeit- und Einkaufsgebieten. • Die Wegeziele Entbindungskliniken, Schulen und Einkaufsstraßen weisen ein durchschnittlich geringeres Sicherheitsniveau auf (vgl. ROYNARD et al. 2014: 6f). • Ungesicherte Fahrer haben signifikant höheren Anteil von ungesicherten Kindern, auch der Einkaufsort der Kindersitze (angemessene Beratung) hat Einfluss auf die Qualität der Sicherung (vgl. ROYNARD et al. 2014: 7);
4.5 Datenqualität	Kinder älter als sieben Jahre sind in der Studie unterrepräsentiert. Die Beobachter stießen z.T. auf größere Vorbehalte bei den Studienteilnehmern. Aufgrund von Ausfüllfehlern wird eine Untererfassung von Fehlanwendungen der Kinderrückhaltesysteme vermutet (vgl. ROYNARD et al. 2014: 7).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Die Daten werden direkt durch das VIAS erhoben und von VIAS ausgewertet. Studiendesign in Zusammenarbeit mit dem EU Projekt CASPER. Es ist nicht dargelegt, ob die Rohdaten frei verfügbar sind. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	Erhebungsdesign (Fragebogen etc.) zielt auf Vergleichbarkeit. Ergebnisse sind vergleichbar mit Erhebungen nach Vorgaben des CASPAR-Projekts (vgl. ROYNARD et al. 2014: 2)
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.vias.be/publications/Kerncijfers%20verkeersveiligheid%202017/Belgian_Key_indicators_Road_Safety_2017.pdf

ID BE_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Prevalence of sleepiness at the wheel
1.2 Name (übersetzt)	Prävalenz der Müdigkeit am Steuer
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Alter, Reiseentfernung und weitere Untersuchungskategorien (vgl. PLESSERS, DIEPENDAELE 2018: 5).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Müdigkeit am Steuer
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 7ff); PELSSERS, DIEPENDAELE (2018); DIEPENDAELE (2015b); SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; ITF (2017: 87) / International Transport Forum OECD [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrer mit Anzeichen akuter oder chronischer Schläfrigkeit Metrik: % Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Daten wurden vereinzelt erhoben (2014 und 2017), stehen aber im Zusammenhang mit den regelmäßig erhobenen Indikatoren, z. B. zur Prävalenz des Fahrens unter Alkoholeinfluss. Zielvorgaben werden in den untersuchten Quellen nicht genannt.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Stabdiagramm der Prävalenz aufgeschlüsselt nach Graden der Müdigkeit am Steuer. In den jährlichen Berichten finden sich keine Darstellungen der Ergebnisse über die Prävalenz der Müdigkeit am Steuer.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein direkter Bezug zu Gesetz oder Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	5,1 % (2014: 4,8 %) der Fahrten von belgischen Verkehrsteilnehmern wurden unternommen während diese Müdigkeit empfanden (Aussage auf Grundlage der Erhebungen mit der unten dargelegten Methodik) (vgl. PELSSERS, DIEPENDAELE 2018: 3; DIEPENDAELE 2015b: 10). Internationalen Schätzungen zufolge gehen 20 % aller schweren Verkehrsunfälle auf Müdigkeit am Steuer zurück, dabei gibt es jedoch keine exakten Daten über die Rolle von Müdigkeit in Verkehrsunfällen in Belgien (vgl. PELSSERS, DIEPENDAELE 2018: 3).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Ergebnisse der Studien werden von den politischen Entscheidungsträgern beachtet und für die Evaluierung der Zwischenziele 2020 herangezogen. Es gibt jedoch keine systematische Struktur die vorgibt, wie die Resultate in die Straßenverkehrssicherheitsstrategie einfließen sollen (vgl. ITF 2017: 89) /

	Dazu, ob Müdigkeit am Steuer ein Verkehrsdelikt ist, finden sich keine Angaben in den Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Onlinebefragung (2014, 2017)</p> <p>Fahrtbezogene Schätzung der Prävalenz von Müdigkeit. Hierbei wird die Schläfrigkeit in Bezug auf eine tatsächliche Fahrepisode (eine Fahrt von A nach B) und nicht in einem bestimmten Zeitintervall (z. B. während der letzten 12 Monate) gemessen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Online-Fragebogen verwendet zwei gängige, valide Skalen um Müdigkeit zu erfassen: Das Ausmaß der (akuten) Schläfrigkeit während der Fahrt (Karolinska Sleepiness Scale, KSS) und das Ausmaß der chronischen Schläfrigkeit (Epworth Sleepiness Scale, ESS) (vgl. DIEPENDAELE 2015b: 7) • Im Fragebogen wird eingangs abgefragt, ob die Personen in den letzten 24 Stunden ein Fahrzeug gefahren sind und anschließend darum gebeten, sich in diese Fahrt gedanklich zurück zu versetzen (vgl. DIEPENDAELE 2015b: 9). • Der Fragebogen ist in sechs Abschnitte untergliedert: Physikalische Eigenschaften der Strecke; Schläfrigkeit während der Reise; Letzte Schlaf-Episode vor der Reise; Fahrverhalten; Ermüdung; soziodemographische Angaben. Der Fragebogen ist der Publikation in Landessprache beigefügt (vgl. DIEPENDAELE 2015b: 55ff). • Um die Prävalenz im Kontext individueller Variablen zu verstehen wurden zusätzlich Fragen zu den spezifischen Gegebenheiten der Reise, den Schlafgewohnheiten der Person, dem Fahrverhalten und verschiedenen soziodemografischen Merkmalen erhoben.
4.2 Datenbasis	<p>Bisher zweimalig (2014 und 2017) erhoben.</p> <p>2017: Onlinebefragung von 3.750 Personen aus einem Panel von 150.000 Personen (2014: 2.500 / 130.000)</p> <p>Keine Information in der angegebenen Literatur zum Sampling des Panels.</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	Zwischen Erhebung und Publikation vergingen 14 Monate.
4.4 Variabilität	Folgende Kontextvariablen haben Einfluss auf den Grad der Müdigkeit: Verbrachte Zeit am Steuer, Weniger als acht Stunden Schlaf, unregelmäßiger Schlafrhythmus, Junge Fahrer, Alkoholkonsum, etc. Auch ob der Fahrer in einer Vollzeitbeschäftigung tätig ist oder z. B. einen Master-Abschluss hat, beeinflusst den Grad der Müdigkeit (weitere Variablen, vgl. DIEPENDAELE 2015b: 11).
4.5 Datenqualität	Das Sample der Studie wird als repräsentativ erachtet (vgl. PELSSERS, DIEPENDAELE 2018: 3).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Die Daten werden direkt im Auftrag durch das VIAS erhoben und von VIAS ausgewertet. Es ist nicht dargelegt, ob die Rohdaten frei verfügbar sind. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.

4.7 Vergleichbarkeit	Durch Rückgriff auf bewährte Skalen (KSS, ESS) ist eine gewisse Vergleichbarkeit zumindest theoretisch gegeben, in SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019: 76) werden für den internationalen Vergleich selbstberichtete Daten empfohlen.
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Die Methode wird als relativ kosteneffizient bewertet, mehr Ressourcen sind jedoch notwendig um die Müdigkeit am Steuer im Jahresgang und in verschiedenen Regionen zu messen (vgl. DIEPENDAELE 2015b: 14)
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	Da ähnlich hohe Verbindung zu schweren Verkehrsunfällen wie Alkohol am Steuer, theoretisch hohe Priorität (vgl. DIEPENDAELE 2015b: 8).
5.3 Zukünftige Entwicklung	Müdigkeit am Steuer soll weiter regelmäßig erhoben werden (vgl. SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE 2015: 13).
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_007	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Attitudes towards Road Safety
1.2 Name (übersetzt)	Einstellungen zu Aspekten der Straßenverkehrssicherheit
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Fahren unter Alkoholeinfluss; • Geschwindigkeit und Raserei; • Nutzung von Sicherheitsgurt und Kinderrückhaltesystemen; • Ablenkung durch Mobiltelefone; • Subjektives und objektives Risiko hinsichtlich einer Polizeikontrolle; • Beachtung und Unterstützung bestehender und potenzieller Maßnahmen (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016b: 3f).
1.4 Untersuchungskategorien	Es werden eine Vielzahl von verschiedenen Merkmalen untersucht (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016b).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Problembereichsübergreifend
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SILVERANS, RIGUELLE, VAN DEN BERGHE (2015: 7ff); MEESMANN, SCHOETERS (2016a, 2016b); SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019); VIAS (2015: 20); VIAS (2017: 19) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; ITF (2017: 87) / International Transport Forum OECD [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Personen mit einem bestimmten selbstberichteten Verhalten</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: je nach Aussagekraft der Einstellungsfrage. Tendenziell wertend (je weniger desto besser), z. T. wertneutral (rein deskriptiv).</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Die Berichte beschreiben die Entwicklung der Einstellungen in den Fällen, in denen bei früheren Erhebungen derselbe Wortlaut für die entsprechende Aussage verwendet wurde (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016b: 3).</p> <p>In die für die Öffentlichkeit bestimmten Berichte wurde offenbar nur das subjektive Risiko einer Verkehrskontrolle aufgenommen: Das subjektive Risiko, in eine Verkehrskontrolle zu geraten, wird im jährlichen Bericht aufgeschlüsselt in „Änderung des wahrgenommenen Risikos der Kontrolle nach Art der Straftat“ (Geschwindigkeit, Gurt, Alkohol, Drogen) und „Wahrgenommenes Risiko der Kontrolle nach Region des Wohnsitzes“ (vgl. VIAS 2017: 25, 2015: 26).</p> <p>In der internationalen Vergleichsstudie werden die selbstberichteten Verhaltensweisen z. B. in Bezug zu den Ergebnissen des ESRA-Projektes (E-Survey of Road users' Attitudes) gestellt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019).</p>

2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die erhobenen Einstellungen werden im wissenschaftlichen Bericht meist als Säulendiagrammen mit eingezeichneten Konfidenzintervallen dargestellt (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016a: 41). Im für die Öffentlichkeit bestimmten Bericht als einfache Säulendiagramme (vgl. VIAS 2015: 26).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu konkreter Verkehrssicherheitsmaßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Ergebnisse der Einstellungsstudie legen nahe, dass 12 % der Fahrer im letzten Monat unter Alkoholeinfluss gefahren sind. 90 % der Fahrer gaben an, 10 km/h zu schnell gefahren zu sein. Wenig Akzeptanz zeigen die Befragten z. B. für „Fahren unter Drogeneinfluss“ oder „Mitnahme eines Kindes, ohne es anzuschnallen“. Weitere Details zu den Antworten, vgl. MEESMANN, SCHOETERS (2016b: 3ff). Wie die Einstellung mit dem Risiko tödlicher Unfälle verknüpft ist, darüber gibt es keine Aussagen in der untersuchten Literatur.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	In unregelmäßigem Abstand erstellt VIAS eine SPI-Vergleichsstudie (Belgien vs. Europa). Selbstberichtete Verhaltensweisen (comportement auto-rapporté) spielen darin eine große Rolle und dienen als Vergleichsbasis für zahlreiche Verhaltensweisen (Geschwindigkeit, Alkohol, Kindersitze, etc.) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 37ff). Ausgangspunkt der Vergleichsstudie ist die Zielpyramide für Verkehrssicherheit nach KOORNSTRA et al (2002). Die Ergebnisse der Vergleichsanalyse werden durch ausführliche Empfehlungen an die Verkehrssicherheitspolitik ergänzt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 15ff).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Mündliches Interview (2006, 2009, 2012, 2015) Messung der Einstellung der Fahrer mittels teilstandardisiertem Fragebogen gegenüber verschiedenen Aussagen zu den Themen: <ul style="list-style-type: none"> • Fahren unter Alkoholeinfluss; • Geschwindigkeit und Raserei; • Nutzung von Sicherheitsgurt und Kinderrückhaltesystemen; • Ablenkung durch Mobiltelefone; • Subjektives und objektives Risiko hinsichtlich einer Polizeikontrolle; • Beachtung und Unterstützung bestehender und potenzieller Maßnahmen (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016b: 3f) Die Fragebögen haben 29 Fragen (meist ordinal skaliert, Fünf-Punkte-Skala), eine durchschnittliche Befragung dauert 19 Minuten. Eine genauere Beschreibung der Erhebungsmethodik inklusive Fragebogen findet sich in Landessprache in MEESMANN, SCHOETERS (2016a: 57ff).
4.2 Datenbasis	1.537 Fahrer mit Wohnsitz in Belgien (mindestens 1.500 km Fahrleistung in den letzten sechs Monaten) (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016b: 3) Die Befragung wurde von Interviewern in verschiedenen Regionen und Gemeinden Belgiens durchgeführt, die Anzahl der Interviewpersonen wurde gewichtet nach der Einwohnerzahl. Eine genauere Beschreibung des Samplings findet sich in Landessprache in MEESMANN, SCHOETERS (2016a: 57ff).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.4 Variabilität	Bezüglich Alkoholkonsum haben männliche Studienteilnehmer eine höhere selbstberichtete Prävalenz, Männer finden dies auch stärker akzeptabel (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016b: 3). Ältere Verkehrsteilnehmer schätzen ihr Risiko für eine Verkehrskontrolle bezüglich Geschwindigkeit und Alkohol geringer ein als andere Verkehrsteilnehmer (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016b: 6); Dass Geschwindigkeitsbegrenzungen in akzeptablen Bereichen festgesetzt sind, finden vor allem Frauen und ältere Fahrer (vgl. MEESMANN, SCHOETERS 2016b: 4). Weitere Details zur Variabilität der gemessenen Einstellungen vgl. MEESMANN, SCHOETERS (2016b: 3ff).
4.5 Datenqualität	In SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019: 37) wird angemerkt, dass selbst gemeldete Verhaltensweisen "mit der nötigen Vorsicht" interpretiert werden sollen, da der Faktor der sozialen Erwünschtheit bei den Antworten eine Rolle spielen kann.
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Erhebung durch Significant GfK im Auftrag des Belgian Road Safety Institute. Zur Zugänglichkeit oder zum Datenschutz werden keine Aussagen in den Quellen getroffen.
4.7 Vergleichbarkeit	In SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019: 67) wird argumentiert, dass verschiedene Auslandsstudien durch Unterschiede ihres Kontextes, in ihrer Methodik oder Definition schwer zu vergleichen sind. Eher eignen sich für den Vergleich selbstberichtete Verhaltensweisen wie sie z. B. von dem ESRA-Projekt oder von ERSO (2015) erhoben wurden. Den Daten wird also eine hohe Vergleichbarkeit zugesprochen.
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.esranet.eu/en/about-the-project/

ID BE_008	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Compliance with traffic lights
1.2 Name (übersetzt)	Regelbefolgung an Lichtsignalanlagen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Bei der Beobachtung werden verschiedene situative Charakteristika dokumentiert, unter anderem die Tageszeit (vgl. DIEPENDAELE 2015a: 1).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Beachtung von Signalen
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	DIEPENDAELE (2015a) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut].
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fußgänger, welche Lichtsignalanlagen missachten Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Einzelerhebung im Jahr 2014, daher bisher keine systematische Integration in das Monitoring der anderen Indikatoren Belgiens erkennbar. Es sind keine Zielvorgaben definiert.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Säulendiagramme und Liniendiagramme, um die Effekte der erklärenden Variablen auf den Prozentanteil der Verstöße zu visualisieren (vgl. DIEPENDAELE 2015a: 3). Bisher anscheinend nur in wissenschaftlicher Publikation veröffentlicht.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da Rotlicht als Risiko gesehen wird und nicht die genaue Situation vor Ort.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Aus der in 4.1 beschriebenen Erhebung geht hervor, dass 21 % der Fußgänger das Rotlicht an einer städtischen Lichtsignalanlage missachten, bei hoher Variabilität (bis zu 30 %) je nach Kontext (vgl. DIEPENDAELE 2015a: 2). Zwischen 2008 und 2014 Jahren stieg die Anzahl der getöteten Fußgänger um 3 %. In 62 % der Fälle von Kollisionen mit Fußgängern war ein straßenüberquerender Fußgänger beteiligt. Es wird als bemerkenswert erachtet, dass es in 17 % der Fälle eine funktionierende Lichtsignalanlage am Unfallort gab und in 39 % dieser Fälle die rote Anzeige ignoriert wurde (vgl. DIEPENDAELE 2015a: 1).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Beobachtung an Lichtsignalanlagen (September 2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zählung von Fußgängern die bei Grün und bei Rot einen Fußgängerüberweg nutzen, Zählung jeweils 15 Minuten lang; • Messung mit Beginn der Grünphase der Lichtsignalanlage; • Vermerk, ob die Überquerung bei Rot mit einer gefährlichen Situation einherging; • Zählung der Fahrzeuge, die während der Grünphase für Fahrzeuge die Kreuzung überqueren und Anzahl der Grünphasen für Fahrzeuge; • Analyse der Mittelwerte und Korrelationen der abhängigen Variablen mittels multivariatem Modell mit den situativen Charakteristiken als erklärende Variable; • Weitere Details zu den dokumentierten Informationen vgl. DIEPENDAELE (2015a: 1).
4.2 Datenbasis	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung in den neun bevölkerungsreichsten Städten Belgiens an 80 vielfrequentierten Kreuzungen (jede untersuchte Kreuzung hat einen Zebrastreifen mit Fußgänger-Lichtsignalanlage auf jeder Seite); • 1.320 Beobachtungen für jeweils 15 Minuten (vgl. DIEPENDAELE 2015a: 1).
4.3 Aktualität / Periodizität	<p>Zwischen Erhebung der Daten und Publikation vergingen acht Monate. Ob die Werte im Jahresverlauf schwanken ist nicht bekannt. Im Tagesverlauf gibt es eine Variabilität (vgl. DIEPENDAELE 2015a: 3).</p>
4.4 Variabilität	<p>Verkehrsdichte und Situation (Tageszeit, Anzahl der Fahrtrichtungen, Anzahl der Spuren pro Fahrtrichtung und das Vorhandensein einer Tram- oder Busspur) haben eine reduzierende Wirkung (z. B. je mehr Fußgänger und Fahrzeuge anwesend, desto weniger Verstöße). Das Vorhandensein einer Lichtsignalanlagenarmatur erhöht die Anzahl der Verstöße (vermutlich wegen der intransparenten Wartezeit); das Vorhandensein akustischer Signale hat dagegen positive Effekte (weitere Details vgl. DIEPENDAELE 2015a: 2);</p>
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Primärdaten: Erhebung und Analyse direkt durch VIAS. Es werden keine Aussagen zur Verfügbarkeit der Daten oder zum Datenschutz getroffen.</p>
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.vias.be/publications/Respect%20voor%20verkeerslichten%20bij%20voetgangers%20-%20Een%20nationale%20gedragmeting%20in%20Belgi%C3%AB/Pedestrian%20compliance%20with%20traffic%20lights%20-%20A%20national%20roadside%20survey%20Belgium.pdf

ID BE_009	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Densité du réseau routier (structure du réseau routier)
1.2 Name (übersetzt)	Straßennetzdichte (Struktur des Straßennetzes)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Straßenstruktur /-dichte
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Straßennetzdichte Metrik: km / km ² (Kilometer pro Quadratkilometer) Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv)
2.2 Monitoringstrategie	Die genaue Monitoringstrategie wird nicht aus der Quelle ersichtlich. Zu vermuten ist ein regelmäßiger Abgleich der Straßendichte im internationalen Vergleich. Das Ziel dieses Abgleichs wird aber nicht ersichtlich.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Stabdiagramme um die Straßennetzdichte (insgesamt, auf Autobahnen, innerorts, außerorts) im internationalen Vergleich darzustellen (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 91).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetzen oder Maßnahmen festzustellen ist.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Straßennetzdichte in Belgien beträgt 510 km / 100 km ² (Autobahnen 57,5 km / 1000 km ²). / Die Straßennetzdichte stellt einen indirekten Bezug zur Verkehrssicherheit dar. Ein Netzwerk mit höherer Dichte hat eine höhere Anzahl von Kreuzungen, und deshalb besteht vermehrt die Gefahr von Verkehrsunfällen, da jede Kreuzung potentielle Konflikte birgt. Die hohe Straßennetzdichte Belgiens (unter den höchsten in Europa) stellt eine mögliche Erklärung für eine vergleichsweise geringe Verkehrssicherheit in Belgien dar (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 90f).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Die Straßendichte variiert je nach Untersuchungsraum (innerorts, außerorts, auf Autobahnen).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten. Als Quellen werden EUROSTAT und IRTAD angegeben, ohne auf eine spezielle Publikation zu verweisen (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 91f). Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	Durch Rückgriff auf EUROSTAT und IRTAD Daten ist die internationale Vergleichbarkeit gegeben.
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein, wird aber in Bezug zu der Anzahl von Unfällen an Kreuzungen gestellt.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_010	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Road quality index (performances du réseau routier)
1.2 Name (übersetzt)	Straßenqualitätsindex (Straßenperformance)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Straßensicherheitsausstattung
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; SCHWAB (2018) / Weltwirtschaftsforum [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Performanceindex des Straßennetzes (Reisegeschwindigkeit) Metrik: 0 (sehr niedrig) bis 100 (exzellent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Stabdiagramm im internationalen Vergleich.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Belgien liegt mit 87 Punkten leicht über dem EU-Durchschnitt (79 Punkte) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 92). / Obwohl der Indikator laut den Autoren nicht in direkten Bezug zur Verkehrssicherheit zu setzen ist, kann er jedoch ein Maß dafür sein, wie „effizient“ das Straßennetz operiert, bzw. wie schnell man zwischen den Hauptknotenpunkten reisen kann. Geschwindigkeitsbegrenzungen und Staus haben einen reduzierenden Einfluss auf diesen Indikator (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 92).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Der Index gibt die Performanz des Straßennetzes an, indem die Geschwindigkeit und Distanz auf der Straße berechnet wird, bei einer Autoreise zwischen den zehn größten Städten des Landes (mind. 15 % der Gesamtbevölkerung) (Berechnung basierend auf Google Navigation) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 92).

4.2 Datenbasis	SCHWAB (2018).
4.3 Aktualität / Periodizität	–
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Die Autoren merken an, dass der Risikobezug nur indirekt hergestellt werden kann (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 92).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, entnommen aus SCHWAB (2018); Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_011	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Qualité perçue des routes
1.2 Name (übersetzt)	Wahrgenommene Straßenqualität
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Straßensicherheitsausstattung
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; SCHWAB (2018) / Weltwirtschaftsforum [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Eingeschätzte Qualität des Straßennetzes Metrik: 1 (sehr gering) bis 7 (sehr gut) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Stabdiagramm im internationalen Vergleich.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Belgien liegt mit 4,4 Punkten leicht unterhalb des europäischen Durchschnitts (4,8 Punkte) und schneidet im Vergleich zu den Nachbarländern schlechter ab. / Die Gesamtqualität des Straßennetzes wird in direktem Bezug zur Verkehrssicherheit gesehen, allerdings gibt es hierzu keine ausreichenden Daten. Die gewählten Befragungsdaten des Weltwirtschaftsforums werden als „grobe“ Annäherung an einen solchen Indikator beschrieben (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 93).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Das Weltwirtschaftsforum befragt jährlich Unternehmensführer und leitende Angestellte aus der ganzen Welt zu relevanten Aspekten, zu denen keine statistischen Daten verfügbar sind. Die Teilnehmer der Studie wurden gefragt: „Wie ist die Qualität (Ausmaß und Zustand) des Straßennetzes in ihrem Land?“, und konnten auf einer Skala von „sehr niedrig, unter den Niedrigsten der Welt“ bis „extrem gut, unter den Besten der Welt“ antworten (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 93).
4.2 Datenbasis	Erhebung durch Weltwirtschaftsforum: 12.274 Antworten aus 140 Ländern (vgl. SCHWAB 2018).
4.3 Aktualität / Periodizität	–
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Der Indikator hat viele Einschränkungen, es wird vermutet, dass das Verständnis der Antwortkategorien unter den Teilnehmern der Studie stark variiert. Auch wird die Antwortentscheidung evtl. von den kulturellen Eigenarten der Ländern bestimmt, was die Vergleichbarkeit stark einschränken könnte (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 93).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten: Entnommen aus SCHWAB (2018). Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	Vergleichbarkeit wird von VIAS wegen den in Punkt 4.4 genannten Gründen angezweifelt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 93).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_012	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Investissements dans l'infrastructure routière
1.2 Name (übersetzt)	Investitionen in die Straßeninfrastruktur
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Baumaßnahmen / Investitionen
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Investitionen in den Straßeninfrastruktur pro Einwohner Metrik: € / Einwohner Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Indikator wird für internationalen Vergleich herangezogen (siehe 3.2).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Stabdiagramm im internationalen Vergleich.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Belgien liegt mit 71 Euro pro Kopf unterhalb des europäischen Durchschnitts (157 Euro), und weit unter den Nachbarländern. / Die Investition in die Straßeninfrastruktur wird als indirekter Indikator für die Investitionen in die Verkehrssicherheit betrachtet (es gibt keine international vergleichbaren Zahlen, die Investitionen in Verkehrssicherheit direkt erfassen) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 94).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wird in unregelmäßigem Abstand für eine Vergleichsstudie (Belgien vs. Europa) erstellt. Ausgangspunkt hierfür ist die Zielpyramide für Verkehrssicherheit nach KOORNSTRA et al. (2002). Die Ergebnisse der Vergleichsanalyse werden durch ausführliche Empfehlungen an die Verkehrssicherheitspolitik ergänzt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 15ff).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	IRTAD ohne Angabe der genauen Quelle.
4.3 Aktualität / Periodizität	–

4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Indikator wird als indirekt betrachtet; in welchem Grad die Investitionen in die Verkehrssicherheit fließen wird nicht erfasst (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 94).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten: Entnommen aus IRTAD ohne genaue Angabe der Quelle. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_013	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Composition du trafic
1.2 Name (übersetzt)	Zusammensetzung des Verkehrs [in Relation zum Unfallrisiko]
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsmittel (Fußgänger, Fahrradfahrer, etc.)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Sonstiges; Modal Split
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019); VIAS (2015, 2017); MARTENSEN (2014) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Prozentanteil des Verkehrsmittels</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv)</p>
2.2 Monitoringstrategie	Wird sowohl für den internationalen Vergleich herangezogen, als auch in jährlichen Berichten zusammen mit einer Vielzahl anderer Indikatoren veröffentlicht. Es sind keine Ziele definiert.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Neben der reinen Darstellung der Prozentanteile der einzelnen Verkehrsteilnehmer im internationalen Vergleich finden sich in den für die Öffentlichkeit bestimmten Reports folgende Grafiken:</p> <p>Kreisdiagramm zeigt die Aufgliederung der Opfer von Verkehrsunfällen nach Verkehrsmittel für ein Jahr; Liniendiagramm für die Veränderung der Anzahl der Verkehrsoffer aufgeschlüsselt nach Verkehrsmittel im zeitlichen Verlauf; Gestapelte Balkendiagramme für die Veränderung der Anteile der verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer nach Verkehrsmittel im zeitlichen Verlauf (vgl. VIAS 2017: 9).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Autofahrer sind die häufigsten Verkehrsteilnehmer und auch am häufigsten von Unfällen betroffen. Seit 2010 Zunahme der Verkehrsunfälle von Fahrradfahrern (erklärt durch verbesserte statistische Erfassung und Zunahme von Fahrradfahrern) (vgl. VIAS 2017: 9) /</p> <p>Das Verkehrsaufkommen und die Zusammensetzung des Verkehrs (und auch die Vermischung der verschiedenen Fahrzeugtypen und Verkehrsteilnehmer) haben einen Effekt auf die Anzahl und die Schwere der Unfälle. Das Risiko für Motorradfahrer oder Mopedfahrer ist 57-mal höher als das der Autofahrer pro gefahrenem Kilometer, auch Radfahrer und Fußgänger haben ein erhöhtes Risiko (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 95; MARTENSEN 2014).</p>

3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wird u. a. für eine Vergleichsstudie (Belgien vs. Europa) erstellt. Ausgangspunkt hierfür ist die Zielpyramide für Verkehrssicherheit nach KOORNSTRA et al. (2002). Die Ergebnisse der Vergleichsanalyse werden durch ausführliche Empfehlungen an die Verkehrssicherheitspolitik ergänzt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 15ff).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	„Die Berechnung der Risiken erfolgt pro Einheit der Exposition zu dem Risiko. Die wichtigste Schätzung der Exposition ist die im Verkehr zurückgelegte Strecke. Auf dieser Grundlage wird z. B. die Gefahr, auf einer 10 Kilometer langen Radreise verletzt zu werden, mit der gleichen Entfernung und dem Verkehrsmittel Auto verglichen“ (nach MARTENSEN 2014: 3). Risiken werden „nach dem Fahrverhalten (zurückgelegte Entfernungen und die im Verkehr verbrachte Zeit) sowie nach der Verkehrsbeteiligungsart und dem Alter der Opfer von Verkehrsunfällen berechnet“ (nach MARTENSEN 2014: 3).
4.2 Datenbasis	VIAS-Daten für landesinterne Analyse, ESRA-Daten für den internationalen Vergleich, ohne genaue Angabe der Quelle.
4.3 Aktualität / Periodizität	–
4.4 Variabilität	Je nach Alter und Verkehrsmittel ergibt sich eine immense Variabilität für das relative Risiko für tödliche und schwere Verkehrsunfälle (MAIS3+) (vgl. MARTENSEN 2014: 5).
4.5 Datenqualität	ESRA-Daten liefern kein direktes Maß für die Häufigkeit von Fahrten oder die zurückgelegten Entfernungen für die einzelnen Verkehrsmittel. Im Ländervergleich zeigt sich, dass die Exposition allein nicht ausreicht, um Unterschiede zwischen den Ländern hinsichtlich der Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer zu erklären (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 95f).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Für den internationalen Vergleich werden Daten von ESRA herangezogen. Wie die landesinternen Daten erhoben werden, wird aus den Quellen nicht ersichtlich, als Quelle ist hierzu „VIAS“ angegeben, ohne genauen Quellenachweis. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.vias.be/publications/@%20Risk/@%20Risk.Analysis%20of%20the%20risk%20of%20serious%20or%20fatal%20injuries%20in%20traffic%20according%20to%20age%20and%20mode%20of%20transport.pdf

ID BE_014	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Densité du trafic (nombre moyen d'heures d'embouteillage)
1.2 Name (übersetzt)	Verkehrsdichte (Anzahl der Stautunden)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Sonstiges; Verkehrsdichte
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Durchschnittliche Anzahl Stautunden Metrik: h (Stunden) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Indikator wird für internationalen Vergleich herangezogen (siehe 3.2).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Stabdiagramm der Verweildauer in Staus im internationalen Vergleich (europäischer Durchschnitt eingezeichnet) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 99).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Als indirekter Indikator für die Verkehrsdichte wird die durchschnittliche Anzahl der Stautunden pro Fahrer und Jahr herangezogen. Die Relation zwischen Staus und Verkehrssicherheit ist nicht abschließend geklärt, die Autoren gehen jedoch davon aus, dass Staus ein Risikofaktor sind. Die Begründung hierfür liegt in der Unfallgefahr an den Übergängen zwischen frei fließendem und stockendem Verkehr (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 98). Belgien liegt mit 39 Stautunden pro Fahrer und Jahr im europäischen Vergleich (europäischer Durchschnitt: 28 Stunden) an zweiter Stelle, nur in Großbritannien stehen die Menschen noch länger im Stau (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 98).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wird in unregelmäßigem Abstand für eine Vergleichsstudie (Belgien vs. Europa) erstellt. Ausgangspunkt hierfür ist die Zielpyramide für Verkehrssicherheit nach KOORNSTRA et al (2002). Die Ergebnisse der Vergleichsanalyse werden durch ausführliche Empfehlungen an die Verkehrssicherheitspolitik ergänzt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 15ff).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	Daten entnommen von EU Kommission, ohne genaue Angabe der Quelle.
4.3 Aktualität / Periodizität	–
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten der EU Kommission. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_015	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Composition du parc automobile
1.2 Name (übersetzt)	Zusammensetzung der Fahrzeugflotte
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Flottenumfang
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anzahl der Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner Metrik: n/1.000 Einwohner Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv)
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wird in dieser Form für einen internationalen Vergleich herangezogen (siehe 3.2).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Stabdiagramm der Anzahl der Fahrzeuge (Pkw und Motorräder) pro 1.000 Einwohner im internationalen Vergleich (europäischer Durchschnitt eingezeichnet) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 99);
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte beeinflusst die Straßenverkehrssicherheit über die Exposition (eine stärkere Verwendung eines bestimmten Verkehrsmittels als im Durchschnitt bedeutet eine überdurchschnittliche Verwicklung in Verkehrsunfälle) sowie über die Verletzungsgefahr, die vor allem durch die Unterschiede der jeweiligen Gewichtsmassen der Fahrzeuge beeinflusst wird (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 99). Belgien hat 503 Personenkraftwagen und 41 Motorräder pro 1.000 Einwohner gemeldet und liegt etwas unter dem europäischen Durchschnitt (491 /53) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 100).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wird in unregelmäßigem Abstand für eine Vergleichsstudie (Belgien vs. Europa) erstellt. Ausgangspunkt hierfür ist die Zielpyramide für Verkehrssicherheit nach KOORNSTRA et al. (2002). Die Ergebnisse der Vergleichsanalyse werden durch ausführliche Empfehlungen an die Verkehrssicherheitspolitik ergänzt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 15ff).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	Daten entnommen von EUROSTAT, ohne genaue Angabe der Quelle.
4.3 Aktualität / Periodizität	–
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Für Pkw, Motorräder und Lkw gibt es international vergleichbare Daten. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_016	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Délai de réponse (numéro d'urgence 112) / (services d'urgence médicaux)
1.2 Name (übersetzt)	Reaktionszeit (Notrufnummer 112) / (Notfallmedizinische Dienste)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Rettungswesen; Reaktionszeit
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; EC (2017b) / Europäische Kommission [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Wartezeit bis Anrufannahme; Zeit bis zur Ankunft am Unfallort Metrik: m (Minuten) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Die Reaktionszeit wird aufgeschlüsselt in <ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittliche Zeit für die Annahme eines Anrufs an die Notrufnummer 112 (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 102f) • Reaktionszeit (Notfallmedizinische Dienste) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 103f) Indikator wird für internationalen Vergleich herangezogen (siehe 2.2).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Balkendiagramm der durchschnittlichen Reaktionszeit im EU-Vergleich; Balkendiagramm des Prozentanteils der Anrufe, die unter zehn Sekunden angenommen wurden im EU-Vergleich (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 103). Die Daten zur Reaktionszeit der Einsatzkräfte werden nicht visualisiert.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Der erste Schritt bei der Einbindung von Rettungsdiensten ist die Kontaktaufnahme über die Notrufnummer. Die Geschwindigkeit der Anrufannahme ist ein Faktor in der Bearbeitungskette des Notfalls. Darüber hinaus ist die Dauer bis zum Eintreffen der Rettungskräfte am Unfallort entscheidend (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 102ff). In Belgien liegt die Reaktionszeit mit 6,2 Sekunden (für die Rufnummern 112 und 100) unter dem europäischen Durchschnitt (7,4 s). 90 % der Anrufe werden in unter 10 Sekunden angenommen. Für die Rufnummer 101 (Polizei) vergehen dagegen 15,9 Sekunden bis zur Anrufannahme (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 103). Bei der Reaktionszeit der Rettungsdienste schneidet Belgien im internationalen Vergleich sehr gut ab. Zwischen Abfahrt und Ankunft des Krankenwagens vergehen im Schnitt sechs Minuten. Zwischen Alarmierung

	und Ankunft des Notarztes (SMUR) am Unfallort (inklusive der Zeit zwischen Anruf und Abfahrt) vergehen im Schnitt 18 Minuten (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 104).
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wird in unregelmäßigem Abstand für eine Vergleichsstudie (Belgien vs. Europa) erstellt. Ausgangspunkt hierfür ist die Zielpyramide für Verkehrssicherheit nach KOORNSTRA et al. (2002). Die Ergebnisse der Vergleichsanalyse werden durch ausführliche Empfehlungen an die Verkehrssicherheitspolitik ergänzt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 15ff).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Zur genauen Erhebungsmethodik der Reaktionsdauer der Notrufnummer und der Einsatzkräfte sei auf die in SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019: 102ff) angegebenen Quellen verwiesen, z. B. EC (2017b).
4.2 Datenbasis	Daten für die Reaktionszeit der Notrufnummer werden entnommen aus EC (2017a). Die Dauer bis zum Eintreffen der Rettungskräfte wird aus unterschiedlichen Studien zusammengetragen (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 103f).
4.3 Aktualität / Periodizität	–
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten aus EC (2017b) und anderen Quellen. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	Ein Vergleich mit den Ländern Frankreich, Polen und Zypern ist eingeschränkt, da vor der Annahme des Anrufs dort ein Text zur Abschreckung von „Falsch-Anrufen“ abgespielt wird, was zu längeren Reaktionszeiten führt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 103).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Reaktionszeiten der Notrufnummer und der Einsatzkräfte stehen in engem Verhältnis, werden aber im Prinzip als separate Indikatoren dargestellt.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Für die weitere Optimierung der Rettungskette sind Neufahrzeuge ab April 2018 mit eCall-Systemen ausgestattet, die im Falle eines Unfalls die Rettungsdienste automatisch kontaktieren. SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019: 103) schätzen das Reduktionspotential dieser Technologie auf 1 % bis 20 %.
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_017	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Le nombre de services d'urgence
1.2 Name (übersetzt)	Die Anzahl der Rettungsdienste
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Notfallkliniken pro 100.000 Einwohner; • Prozentsatz der Krankenhausstandorte mit Notaufnahmen; • Anzahl der Rettungsdienste pro 100.000 Einwohner (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 104).
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Rettungswesen; Personal und Ausrüstung im Einsatz
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019); DUPONT, VAN CUTSEM (2014) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anzahl der Krankenhäuser / Krankenhäuser mit Notaufnahmen / Rettungsdienste pro Einwohner</p> <p>Metrik: n/100.000 Einwohner</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	Soweit ersichtlich werden die Daten in unregelmäßigen Abständen für einen internationalen Vergleich intermediärer Indikatoren zusammengestellt (zuletzt 2014, 2019). Ein direkter Vergleich zwischen den Jahren wird nicht hergestellt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019; DUPONT, VAN CUTSEM 2014).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die in 3.1 genannten Werte werden im Vergleich mit den Nachbarländern (Dänemark, England, Frankreich, Holland) in einer Tabelle dargestellt.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Die Anzahl der Rettungsdienste und ihre geografische Lage haben Auswirkungen auf die Zeit, die ein Krankenwagen benötigt, um Verletzte an einen Ort mit der erforderlichen medizinischen Ausrüstung zu transportieren (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 104).</p> <p>Belgien hat eine relativ hohe Krankenhausdichte (2/100.000 Einwohner) und schneidet im internationalen Vergleich gut ab. 70 % der Krankenhäuser haben einen Notdienst (1,24/100.000 Einwohner) (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 104).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wird in unregelmäßigem Abstand für eine Vergleichsstudie (Belgien vs. Europa) erstellt. Ausgangspunkt hierfür ist die Zielpyramide für Verkehrssicherheit nach KOORNSTRA et al. (2002). Die Ergebnisse der Vergleichsanalyse werden durch ausführliche Empfehlungen an die Verkehrssicherheitspolitik ergänzt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 15ff).

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Die Erhebung erfolgt durch das KCE (Belgian Health Care Knowledge Center) Wie die Anzahl der Krankenhäuser pro Einwohner genau berechnet wird, ist in den Quellen nicht angegeben (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 104).
4.2 Datenbasis	Daten bereitgestellt durch das KCE (vgl. 4.1).
4.3 Aktualität / Periodizität	Es gibt große Disparitäten hinsichtlich der Verteilung der Notdienste im städtischen vs. ländlichen Raum (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 104f).
4.4 Variabilität	–
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten von KCE (Belgian Health Care Knowledge Center). Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Da die Anzahl der Krankenhäuser in engem Bezug dazu stehen, wie schnell die Rettungskräfte den Unfallort erreichen können, kann dieser Indikator in eine enge Relation zur Reaktionszeit gebracht werden (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 104).
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID BE_018	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Qualité du parc automobile
1.2 Name (übersetzt)	Qualität der Fahrzeugflotte
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Fahrzeuge jünger als sechs Jahre (ID BE_018a) • Altersstruktur der Pkw-Flotte (ID BE_018a) • Anteil der Fahrzeuge mit 5 Sterne Euro NCAP-Rating (ID BE_018b)
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Flottenalter (ID BE_018a) Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung / -rating (ID BE_018b)
1.6 Land	Belgien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	SCHOETERS, DANIELS, WAHL (2019); VIAS (2017) / VIAS, Belgian Road Safety Institute [Behörde / Forschungsinstitut]; RICH et al. (2013) / Department of Transport, Dänemark [Behörde]; ADMINAITÉ et al. (2016) / European Transport Safety Council [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge mit bestimmtem Alter; mit bestimmtem NCAP-Rating Metrik: % (Anteil der Fahrzeuge) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Die Indikatoren zur Qualität der Fahrzeugflotte unterscheiden sich in der internationalen Vergleichsstudie und der landesinternen Publikation. Im internationalen Vergleich werden der Anteil der Fahrzeuge, die jünger als sechs Jahre sind, und der Anteil der Pkw mit 5-Sterne NCAP-Bewertung herangezogen (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 101). An anderer Stelle wird vor allem auf die Altersstruktur der Fahrzeugflotte eingegangen. Diese wird in VIAS (2017: 14) nach folgenden Kriterien aufgeschlüsselt: <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung der Anzahl und Altersstruktur der Pkw • Altersstruktur der Pkw nach Region • Altersstruktur der Pkw-Flotte im internationalen Vergleich
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Im Bericht zum internationalen Vergleich werden der Anteil der Fahrzeuge, die jünger als sechs Jahre sind und der Anteil der Pkw mit einer Euro NCAP-Bewertung von 5-Sternen als Stabdiagramme dargestellt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 101). Im für die Öffentlichkeit bestimmten Bericht werden die übrigen unter 2.3 genannten Daten als gestapelte Balkendiagramme dargestellt (Euro NCAP findet sich hier nicht). Das Alter der Fahrzeuge ist in vier Klassen eingeteilt (vgl. VIAS 2017: 14).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein Bezug zu Gesetz / Maßnahme.

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Der Indikator setzt sich aus zwei Teilindikatoren zusammen: Alter der Fahrzeuge und Anteil der neuen Pkw mit einer 5-Sterne Euro NCAP Bewertung:</p> <p>Das Alter der Fahrzeuge wird als Indikator für die Sicherheit der Fahrzeuge angesehen, da neuere Fahrzeuge eine für die Insassensicherheit bessere Ausstattung aufweisen als alte. Dazu zählen passive und aktive Sicherheitstechnologien, wie Fahrerassistenzsysteme, die bestimmte Unfälle vermeiden können. Der Anteil der Fahrzeuge jünger als sechs Jahre wird dabei als Maß für die Geschwindigkeit hergenommen, mit der die Fahrzeugflotte erneuert wird (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 100; VIAS 2017: 14; RICH et al. 2013).</p> <p>„Euro NCAP bewertet die Leistung eines Fahrzeuges im Falle eines Unfalls für die Fahrgäste als auch jene Personen, die durch das Fahrzeug angefahren werden“ (nach SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 100).</p> <p>Anteil der Fahrzeuge jünger als sechs Jahre: Im Vergleich mit dem Durchschnitt der anderen europäischen Länder (27 %) belegt Belgien mit 43 % (2016) eine Spitzenposition, nur Dänemark und Luxemburg haben einen höheren Anteil neuer Fahrzeuge. Beim Anteil der Euro NCAP 5-Sterne-Fahrzeuge liegt Belgien mit 88 % im EU-Durchschnitt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 100f).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der Indikator wird in unregelmäßigem Abstand für eine Vergleichsstudie (Belgien vs. Europa) erstellt. Ausgangspunkt hierfür ist die Zielpyramide für Verkehrssicherheit nach KOORNSTRA et al. (2002). Die Ergebnisse der Vergleichsanalyse werden durch ausführliche Empfehlungen an die Verkehrssicherheitspolitik ergänzt (vgl. SCHOETERS, DANIELS, WAHL 2019: 15ff).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	Für den internationalen Vergleich werden EUROSTAT-Daten (ohne genaue Angabe der Quelle) und ADMINAITÉ et al. (2016) verwendet.
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	–
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten für internationalen Vergleich (ETSC und EUROSTAT); Unbekannt für landesinterne Daten (vgl. VIAS 2017: 14); Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	Für internationalen Vergleich liegen Euro NCAP-Daten und Daten zur Altersstruktur (Fahrzeuge jünger als sechs Jahre) vor.
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID EE_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Use of mobile phone while driving
1.2 Name (übersetzt)	Nutzung des Mobiltelefons während der Fahrt
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Ablenkung
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde]; EC (2012) (DaCoTA-Projekt) / Europäische Kommission [Behörde]; TURU-UURINGUTE AS (2017) / Marktforschungsinstitut [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Selbstberichtete Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wird offenbar aus einer regelmäßig durchgeführten Studie zu selbstberichteten Verhaltensweisen extrahiert und im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPI beobachtet. Hierzu wurde ausgehend vom Startlevel von 70 % (2014) der Zielwert für 2025 auf 50 % gesetzt (vgl. ERA Ohne Jahr: 14, TURU-UURINGUTE AS 2017: 21).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Wird zusammen mit den anderen Indikatoren in einer Tabelle dargestellt (incl. Ausgangs- und Zielwert) (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). Die Ergebnisse der Befragung zu selbstberichtetem Verhalten / Einstellungen werden in jährlichen Berichten auf der Webseite der ERA veröffentlicht.
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da gesetzliche Vorschrift.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den angegebenen Quellen. / Zur genauen Prävalenz der Mobiltelefonnutzung finden sich keine Angaben. 70 % wird als Status für das Jahr 2014 angegeben, der Wert bezieht sich jedoch auf eine Studie mit selbstberichtetem Verhalten (vgl. ERA Ohne Jahr).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert wird. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Die Nutzung von Freisprecheinrichtungen ist erlaubt, telefonieren ohne Freisprecheinrichtung ist verboten (vgl. EC 2012: 5).

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Webpanel-Befragung zum selbstberichteten Verhalten (vgl. ERA Ohne Jahr: 14, TURU-UURINGUTE AS 2017); Durchführung Mai / Juni 2016; Dauer der Befragung ca. 6 Minuten (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2017)</p> <p>Die Webpanelbefragung enthält eine Vielzahl von Einstellungsfragen zu risikoreichem Verhalten im Straßenverkehr. Darüber hinaus findet sich eine Reihe von Fragen, die speziell auf das Nutzungsverhalten von Mobiltelefonen abzielen. Für den o. g. Indikator wird mutmaßlich nur eine einzige Frage aus dem Fragenkatalog verwendet: „Nutzen Sie Ihr Telefon während der Fahrt“ (oft, manchmal, nie) (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2017: 21). Dies konnte jedoch aufgrund der schwierigen Quellenlage (z. T. nur in der Landessprache) nicht abschließend geklärt werden.</p>
4.2 Datenbasis	Keine Angaben zum Umfang des Webpanels, aber Angabe zur Grundgesamtheit: Einwohner, die länger als 15 Jahre in Estland leben (1.102.953 im Jahr 2016); Stichprobenumfang: 1.000.
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Keine Primärdaten im eigentlichen Sinn: Die Webpanelbefragung wird zwar von ERA in Auftrag gegeben, der auf der Webseite veröffentlichte Bericht stammt jedoch von dem Marktforschungsunternehmen Turu-uuringute AS, das die Erhebung offenbar durchführt (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2017).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Keine Relation zu anderen Indikatoren ersichtlich.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/2017_06_tahlepanematus_lii_kluses_aruanne_0.pdf

ID EE_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Failure of a driver of a motor vehicle to comply with the red traffic light
1.2 Name (übersetzt)	Missachtung des Rotlichts an Lichtsignalanlagen durch den Fahrer eines Kraftfahrzeugs
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Lichtsignalanlagenfarbe: gelb, rot
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Beachtung von Signalen
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr), ESS et al. (2017) / Estonian Road Administration [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Autofahrer, die das Rotlicht der Lichtsignalanlage missachten Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Beobachtungen zum Verkehrsverhalten werden seit 2001 durchgeführt. Für Rotlichtverstöße liegen Daten ab 2013 vor (vgl. ESS et al. 2017: 10). Dieser Indikator wird im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPI beobachtet und regelmäßig erhoben. Es wurde ausgehend von einem Startlevel von 42 % (2014) der Zielwert für 2025 auf 32 % gesetzt (vgl. ERA Ohne Jahr: 14).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Während der SPI „negativ“ formuliert ist (je weniger desto besser), ist im Studienreport die Compliance (je mehr desto besser) als Säulendiagramm oder Liniendiagramm dargestellt. Die Daten sind aufgeschlüsselt z. B. nach Untersuchungsort und nach Region, differenziert nach der Farbe der Lichtsignalanlage (vgl. ESS et al. 2017: 6).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Ist eher als Maßnahmenindikator zu betrachten, da unabhängig von der Situation (z. B. Fahrzeuge in der Kreuzung) beobachtet wurde.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Erhebung mit der unten erläuterten Methodik ergibt, dass im Jahr 2017 58 % der Fahrer gelbes Licht der Lichtsignalanlage missachten, 14 % rotes Licht der Lichtsignalanlage (vgl. ESS et al. 2017: 5). Zum Risikobezug werden keine expliziten Aussagen getroffen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). /

	Zu den Gesetzen in Estland bezüglich Lichtsignalanlagen findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Beobachtung, ob Fahrzeuge das gelbe oder rote Licht an Lichtsignalanlagen ignorieren (vgl. ESS et al. 2017: 5). Details zur Beobachtungsmethode können aufgrund der schwierigen Quellenlage nicht gegeben werden (Quellen in der Landessprache).
4.2 Datenbasis	Beobachtungszeitraum: 2017 zwischen 10. Oktober und 20. November; 13 Beobachtungspunkte (4 in Tallinn, der Rest in anderen größeren Städten); 1.249 Fahrzeuge werden während 428 Zyklen an Lichtsignalanlagen beobachtet (vgl. ESS et al 2017: 4f).
4.3 Aktualität / Periodizität	Zwischen Erhebung und Publikation vergehen offenbar nur wenige Monate.
4.4 Variabilität	Es wird eine räumliche Variabilität nach Untersuchungsort festgestellt, ohne genauer auf die Ursache einzugehen (vgl. ESS et al. 2017: 6)
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten. Die Studie wird von ERA durchgeführt und ausgewertet.
4.7 Vergleichbarkeit	Aufgrund von Veränderungen in der Methodik [keine Details verfügbar] können die Daten ab 2016 nur eingeschränkt mit den Erhebungen der vergangenen Jahre verglichen werden (vgl. ESS et al. 2017: 9).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die beiden Teilindikatoren zur Missachtung von Lichtsignalanlagen werden in der gleichen Studie erhoben, stehen aber prinzipiell für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2017.pdf [Estrnisch]

ID EE_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Failure of pedestrian to comply with the red traffic light
1.2 Name (übersetzt)	Missachtung des Rotlichts an Lichtsignalanlagen durch Fußgänger
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Geschlecht / Alter: Mann, Frau, Kind, Ältere
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Beachtung von Signalen
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr), ESS et al. (2017) / Estonian Road Administration [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fußgänger, die das Rotlicht an Lichtsignalanlagen missachten Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Beobachtungen zum Verkehrsverhalten werden seit 2001 durchgeführt. Für Rotlichtverstöße bei Fußgängern liegen Daten ab 2005 vor (vgl. ESS et al. 2017: 13). Dieser Indikator wird im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPI beobachtet und regelmäßig erhoben. Es wurde ausgehend von einem Startlevel von 11 % (2014) der Zielwert für 2025 auf 8 % gesetzt (vgl. ERA Ohne Jahr: 14).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Während der SPI „negativ“ formuliert ist (je weniger desto besser), ist im Studienreport die Compliance (je mehr desto besser) als Säulendiagramm oder Liniendiagramm dargestellt. Die Daten sind aufgeschlüsselt z. B. nach Untersuchungsort und Merkmal (Mann, Frau, Kind, Ältere) (vgl. ESS et al. 2017: 6).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Ist eher als Maßnahmenindikator zu betrachten, da unabhängig von der Situation (z. B. Fahrzeuge auf der Kreuzung) beobachtet wurde.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Erhebung mit der unten erläuterten Methodik ergibt, dass im Jahr 2017 16 % der Fußgänger die Anzeige der Lichtsignalanlage missachten (vgl. ESS et al. 2017: 10). Zum Risikobezug werden keine expliziten Aussagen getroffen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). /

	Zu den Gesetzen in Estland bezüglich Lichtsignalanlagen findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Beobachtung, ob Fußgänger das Rotlicht der Lichtsignalanlage ignorieren (vgl. ESS et al. 2017: 10). Beobachtet wurden jene Personen, die die Möglichkeit hatten, die Straßenkreuzung mit der Lichtsignalanlage zu überqueren; Klassifikation der Fußgänger nach vier Merkmalen (Mann, Frau, Kind, Ältere), wobei Kinder < 15 Jahre und Ältere > 65 Jahre alt sind (vgl. ESS et al. 2017: 10). Laut Expertenbefragung wird bei Älteren und bei Kindern das Geschlecht nicht festgestellt (persönliche Kommunikation per E-Mail am 04.10.2019).
4.2 Datenbasis	Beobachtungszeitraum: 2017 zwischen 10. Oktober und 20. November; 10 Beobachtungspunkte (4 in Tallinn, der Rest in anderen größeren Städten); 2.023 Fußgänger wurden beobachtet (vgl. ESS et al 2017: 4, 10).
4.3 Aktualität / Periodizität	Zwischen Erhebung und Publikation vergehen offenbar nur wenige Monate.
4.4 Variabilität	„Männer sind bei den Missachtungen der Lichtsignalanlage häufiger vertreten. Bei Frauen, Kindern und älteren Menschen ist der Anteil der Missachtung ähnlich und liegt um 4 bis 6 Prozentpunkte unter dem der Männer“ (nach ESS et al. 2017: 11f)
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten. Die Studie wird von ERA durchgeführt und ausgewertet.
4.7 Vergleichbarkeit	Aufgrund von Veränderungen in der Methodik können die Daten ab 2016 nur eingeschränkt mit den Erhebungen der vergangenen Jahre verglichen werden. Früher wurden alle Fußgänger beobachtet, nach 2016 nur noch jene, die die Möglichkeit hatten, die Lichtsignalanlage zu ignorieren (vgl. ESS et al. 2017: 13).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die beiden Teilindikatoren zur Missachtung von Lichtsignalanlagen (Fußgänger und Kfz) werden in der gleichen Studie erhoben, stehen aber prinzipiell für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2017.pdf [Estnisch]

ID EE_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Giving way to a pedestrian on an unsignalised pedestrian crossing
1.2 Name (übersetzt)	Vorrang des Fußgängers auf einem Fußgängerüberweg ohne Signal („Zebrastreifen“) beachten.
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Regelbefolgung
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr), ESS et al. (2017) / Estonian Road Administration [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge, die Fußgängern an Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) den Vortritt lassen Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Beobachtungen zum Verkehrsverhalten werden seit 2001 durchgeführt. Für diesen Indikator liegen Daten ab 2012 vor (vgl. ESS et al. 2017: 16). Dieser Indikator wird im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPI beobachtet und regelmäßig erhoben. Es wurde ausgehend von einem Startlevel von 74 % (2014) der Zielwert für 2025 auf 90 % gesetzt (vgl. ERA Ohne Jahr: 14).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Im Studienreport ist die Compliance (je mehr desto besser) als Säulendiagramm oder Liniendiagramm dargestellt. Die Daten sind aufgeschlüsselt nach Untersuchungsort (vgl. ESS et al. 2017: 6).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Ist eher als Maßnahmenindikator zu betrachten, zumindest dann, wenn es eine gesetzliche Vorschrift gibt, an Fußgängerüberwegen „ohne Signa“ anzuhalten.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Erhebung mit der unten erläuterten Methodik ergibt, dass im Jahr 2017 41 % der Fahrer nicht für Fußgänger anhielten. In den Beobachtungsjahren sinkt die Compliance stetig ab (vgl. ESS et al. 2017: 15f). Zum Risikobezug werden keine expliziten Aussagen getroffen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). /

	Zu den Gesetzen in Estland bezüglich Fußgängerüberwegen „ohne Signal“ findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Beobachtung, ob Fahrzeuge für Fußgänger an Fußgängerüberwegen anhalten (nach ESS et al. 2017: 14).
4.2 Datenbasis	Beobachtungszeitraum: 2017 zwischen 10. Oktober und 20. November; 10 Beobachtungspunkte (4 in Tallinn, der Rest in anderen größeren Städten); In 1.000 „Episoden“ wurden 1.425 Kfz beobachtet (vgl. ESS et al 2017: 14). Unter einer Episode wird eine Situation verstanden, in der „ein Fahrer einer Person die Straßenquerung ermöglichen muss. Ein Fahrer nähert sich dem Fußgängerüberweg ohne Signal und ein Fußgänger wartet am Straßenrand (bis zu drei Meter Entfernung) mit der offensichtlichen und wahrnehmbaren Intension, die Straße zu queren“ (nach persönlicher Kommunikation per E-Mail am 04.10.2019).
4.3 Aktualität / Periodizität	Zwischen Erhebung und Publikation vergehen offenbar nur wenige Monate.
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten. Die Studie wird von ERA durchgeführt und ausgewertet.
4.7 Vergleichbarkeit	Aufgrund von Veränderungen in der Methodik können die Daten ab 2016 nur eingeschränkt mit den Erhebungen der vergangenen Jahre verglichen werden. Sowohl die Anzahl der Beobachtungspunkte als auch das Sampling hat sich geändert [weitere Details können aufgrund der Übersetzungsproblematik nicht gegeben werden] (vgl. ESS et al. 2017: 16).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitoring_2017.pdf [Estnisch]

ID EE_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Use of safety belt ...
1.2 Name (übersetzt)	Verwendung des Sicherheitsgurtes ...
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • ... in einem Auto – Fahrer • ... in einem Auto – Beifahrer auf dem Vordersitz • ... in einem Auto – Beifahrer auf dem Rücksitz • ... in einem Auto – Kinder • ... in einem Bus – Fahrgäste auf mit Sicherheitsgurten ausgestatteten Sitzen
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr), ESS et al. (2017) / Estonian Road Administration [Behörde]; TURU-UURINGUTE AS (2016) / Marktforschungsinstitut [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Selbstberichtetes (regelmäßiges) Anlegen des Sicherheitsgurtes in Auto und Bus / Sicherung von Kindern in einem Kinderrückhaltesystem</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Die fünf unter 1.1 genannten Indikatoren werden im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als jeweils eigenständige SPIs betrachtet und regelmäßig erhoben (alle fünf mit der gleichen Methodik). Die Teilindikatoren haben folgende Ausgangs- und Zielwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrer: 95 % (2014) / „Does not decrease“ (2025); • Beifahrer Vordersitz: 97 % (2014) / „Does not decrease“ (2025); • Beifahrer Rücksitz: 81 % (2014) / 90 % (2025); • Kinder [Kinderrückhaltesystem]: 95 % (2014) / „Does not decrease“ (2025); • im Bus: 23 % (2014) / 60 % (2025) (vgl. ERA Ohne Jahr: 14).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Im Report der Studie sind die einzelnen Antworten des Fragebogens als Balken-, Säulen- und Liniendiagramm dargestellt, differenziert nach verschiedenen Merkmalen (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2016).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Bei Gurtnutzung Maßnahmenindikator, da mutmaßlich gesetzlich vorgeschrieben. Bei Gurtnutzung im Bus gegebenenfalls als Risikoindikator zu bewerten, eine Gesetzeslage ist in den Quellen nicht genannt.

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Prävalenz der einzelnen Teilindikatoren ist aus der Quelle nur unter großem Aufwand zu entnehmen, da diese in der Landessprache verfasst ist. Als grobe Orientierung sollen daher die unter 2.3 genannten Ausgangswerte dienen (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). Zum Risikobezug werden in den oben genannten Quellen keine expliziten Aussagen getroffen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Indikatoren sind Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Zu den Gesetzen in Estland bezüglich der oben genannten Indikatoren findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Standardisiertes Interview (Fragebogen) bei Mehrthemenbefragung; Mit Hilfe eines Fragebogens (23 Fragen) werden selbstberichtete Verhaltensweisen im Kontext des Gurtanlegens erhoben. Die Antwortmöglichkeiten sind vorgegeben. Beispiel: „Legen Sie den Sicherheitsgurt während der Fahrt an?“ Antwort: in der Regel; meistens; etwa die Hälfte der Fahrten; selten; weiß nicht. Dazu werden Gründe für das Verhalten abgefragt, z. B. ob das persönliche Sicherheitsgefühl dafür entscheidend ist. Es finden sich darüber hinaus eine Reihe von Fragen zur grundsätzlichen Einstellung zur Sicherung mit dem Gurt, zu Kindersitzen und zu Maßnahmen und Kampagnen diesbezüglich (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2016: 22ff [der Fragebogen ist dort in der Landessprache angefügt]). [Anmerkung: In ESS et al. (2017: 17f) findet sich darüber hinaus die Beschreibung einer Beobachtungsstudie zur „Verwendung von Sicherheitsausrüstung“ in Kfz. Hierfür wurde an zehn Standorten beobachtet, ohne die Autos anzuhalten und die Konformität der Sicherung von Kindern genauer zu überprüfen. Die Daten dieser Beobachtungsstudie werden aber höchstwahrscheinlich nicht für die SPIs eingesetzt, da im Verkehrssicherheitsprogramm die fünf oben genannten SPIs mit „S“ für „Survey“ und nicht mit „O“ für „Observation“ gekennzeichnet sind (vgl. ERA Ohne Jahr: 14).]
4.2 Datenbasis	„Gesamtbevölkerung: Estnische Bevölkerung über 14 Jahre, entspricht 1.103.675 Personen; Proportionales Modell der Bevölkerung, später gewichtet nach Landkreis, Siedlungsart, Geschlecht, Altersgruppe und Nationalität; Zielpopulation: Personen im Alter von 15 bis 74 Jahre; Stichprobenumfang: 1.002 Personen; Zeitraum: 29.03. bis 12.04.2016“ (nach TURU-UURINGUTE AS 2016: 3).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Keine Primärdaten im eigentlichen Sinn: Die Mehrthemenbefragung wird zwar von ERA in Auftrag gegeben, der auf der Webseite veröffentlichte Bericht stammt jedoch von dem Marktforschungsunternehmen Turu-uuringute AS, das die Erhebung offenbar durchführt (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2016).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die fünf Indikatoren werden in einer Studie erhoben, stehen jedoch im Prinzip für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/aruanne_turvavoode_kasutamine_04-2016.pdf [Estonisch]

ID EE_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Using a bike helmet ...
1.2 Name (übersetzt)	Verwendung eines Fahrradhelms ...
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • unter 16 Jahren • bei Erwachsenen
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde]; TURU-UURINGUTE AS (2014) / Marktforschungsinstitut [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Selbstberichtete (regelmäßige) Nutzung eines Fahrradhelms und bei den eigenen Kindern</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Die zwei unter 1.1 genannten Indikatoren werden im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als jeweils eigenständige SPIs betrachtet und regelmäßig erhoben (beide mit der gleichen Methodik). Die Teilindikatoren haben folgende Ausgangs- und Zielwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • unter 16 Jahre: 69 % (2014) / 80 % (2025); • bei Erwachsenen: 22 % (2014) / 40 % (2025) (vgl. ERA Ohne Jahr: 14, TURU-UURINGUTE AS 2014: 8, 30).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Im Report zur Studie sind die einzelnen Antworten des Fragebogens als Balken-, Säulen-, Kreis- und Liniendiagramme dargestellt, differenziert nach verschiedenen Merkmalen (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2014).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Die Gesetzeslage geht nicht aus den Quellen hervor, daher ist hierzu keine Aussage möglich.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Prävalenz der einzelnen Teilindikatoren ist aus der Quelle nur unter großem Aufwand zu entnehmen, da diese in der Landessprache verfasst ist. Als grobe Orientierung sollen daher die unter 2.3 genannten Ausgangswerte dienen (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). Zum Risikobezug werden in den oben genannten Quellen keine expliziten Aussagen getroffen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Indikatoren sind Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). /

	Zu den Gesetzen in Estland bezüglich der oben genannten Indikatoren findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Telefoninterview</p> <p>Mit Hilfe eines Fragebogens (25 Fragen) werden selbstberichtete Verhaltensweisen und Einstellungen im Kontext der Radfahrersicherheit erhoben.</p> <p>Die Antwortmöglichkeiten sind vorgegeben. Beispiel: „Wie oft tragen Sie einen Fahrradhelm?“ Antwort: „in der Regel; meistens; nur manchmal; nie; weiß nicht“. Es finden sich darüber hinaus einige halboffene Fragen.</p> <p>Es werden eine Reihe von Einstellungsfragen gegenüber dem Radfahren, dem eigenen Verhalten gegenüber Radfahrern, zum Nutzungsverhalten des Rades und bezüglich Maßnahmen abgefragt (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2014: 36ff [der Fragebogen ist dort in Landessprache angefügt und konnte nur grob übersetzt werden]).</p>
4.2 Datenbasis	<p>Gesamtbevölkerung: Estnische Bevölkerung über 14 Jahre, entspricht 1.113.355 Personen (15 bis 74 Jahre);</p> <p>Proportionales Modell der Bevölkerung, später gewichtet nach Landkreis, Geschlecht und Alter;</p> <p>Stichprobenumfang: 1.000 Personen;</p> <p>Zeitraum: 14.06.2016;</p> <p>Interviewdauer: 5 Minuten (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2014: 2).</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Kann nur unter hohem Aufwand aus den Quellen entnommen werden (Quelle auf Estnisch)]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Keine Primärdaten im eigentlichen Sinn: Die Telefonbefragung wird zwar von ERA in Auftrag gegeben, der auf der Webseite veröffentlichte Bericht stammt jedoch von dem Marktforschungsunternehmen Turu-uuringute AS, das die Erhebung offenbar durchführt (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2014).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die beiden Indikatoren werden in einer Studie erhoben, stehen jedoch im Prinzip für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/jalgratturite_ohutus_2014.pdf [Estnisch]

ID EE_007	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Use of pedestrian reflector – ...
1.2 Name (übersetzt)	Verwendung eines Reflektors für Fußgänger – ...
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • ... Kinder • ... Erwachsene
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sichtbarkeit
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde]; TURU-UURINGUTE AS (2015a) / Marktforschungsinstitut [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Selbstberichtete (regelmäßige) Verwendung von Reflektoren bei sich selbst und bei den eigenen Kindern Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Die zwei unter 1.1 genannten Indikatoren werden im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als jeweils eigenständige SPIs betrachtet und regelmäßig erhoben (beide mit der gleichen Methodik). Die Teilindikatoren haben folgende Ausgangs- und Zielwerte: <ul style="list-style-type: none"> • Kinder: 93 % (2014) / 95 % (2025); • Erwachsene: 66 % (2014) / 70 % (2025) (vgl. ERA Ohne Jahr: 14).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Im Report der Studie sind die einzelnen Antworten des Fragebogens als Balkendiagramme dargestellt, differenziert nach verschiedenen Merkmalen (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2015a).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Die Gesetzeslage geht nicht aus den Quellen hervor, daher ist hierzu keine Aussage möglich.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Prävalenz der einzelnen Teilindikatoren ist aus der Quelle nur unter großem Aufwand zu entnehmen, da diese in der Landessprache verfasst ist. Als grobe Orientierung sollen daher die unter 2.3 genannten Ausgangswerte dienen (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). Zum Risikobezug werden in den oben genannten Quellen keine expliziten Aussagen getroffen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Indikatoren sind Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Zu den Gesetzen in Estland bezüglich der oben genannten Indikatoren findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Erhebung im Rahmen einer Mehrthemenbefragung; Mit Hilfe eines Fragebogens werden selbstberichtete Verhaltensweisen und Einstellungen im Kontext der Nutzung von Reflektoren im Straßenverkehr gestellt. Für die beiden Indikatoren werden offenbar folgende Fragen herangezogen: „Wie oft tragen Sie einen Reflektor?“ (nach TURU-UURINGUTE AS 2015a: 10) und „Wie oft tragen ihre Kinder einen Reflektor?“ (TURU-UURINGUTE AS 2015a: 11). Für die Indikatoren werden offenbar nur die Anteile der Personen gewertet, die die Fragen mit „regelmäßig“ beantworten (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2015a: 10f). In der Studie wird u. a. auch noch erhoben, welche Art von Reflektor meistens getragen wird.
4.2 Datenbasis	Gesamtbevölkerung: Estnische Bevölkerung über 14 Jahre, entspricht 1.107.791 Personen; Proportionales Modell der Bevölkerung, später gewichtet nach Landkreis, Siedlungstyp, Geschlecht, Alter und Nationalität; Stichprobenumfang: 1.011 Personen; Zeitraum: 03. bis 18.02.2015; Interviewumfang: 3 Seiten (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2015a: 2).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Kann nur unter hohem Aufwand aus den Quellen entnommen werden (Quelle auf Estnisch)]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Keine Primärdaten im eigentlichen Sinn: Die Befragung wird zwar von ERA in Auftrag gegeben, der auf der Webseite veröffentlichte Bericht stammt jedoch von dem Marktforschungsunternehmen Turu-uuringute AS, das die Erhebung offenbar durchführt (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2015a).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die beiden Indikatoren werden in einer Studie erhoben, stehen jedoch im Prinzip für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/jalakajjahelkuri_kasutamine_2_015.pdf [Estnisch]

ID EE_008	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Exceeding the speed limit ...
1.2 Name (übersetzt)	Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung ...
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung in einer Siedlung • Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung (um mehr als 10 km/h) auf einer Hauptstraße • Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung (um mehr als 10 km/h) auf „kleineren“ [nachrangigeren] Straßen
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde]; EESTI UURINGUKESKUS (2016) / “Estnisches Forschungszentrum” [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Selbstberichtete Überschreitung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit auf bestimmten Straßentypen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Die unter 1.1 genannten Indikatoren werden im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als jeweils eigenständige SPIs betrachtet und regelmäßig erhoben (seit mindestens 2010). Die Teilindikatoren haben folgende Ausgangs- und Zielwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in einer Siedlung: 72 % (2014) / 35 % (2025); • (um mehr als 10 km/h) auf einer Hauptstraße: 45 % (2014) / 30 % (2025) • (um mehr als 10 km/h) auf „kleineren“ Straßen: 37 % (2014) / 30 % (2025) (vgl. ERA Ohne Jahr: 14).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Im Bericht zur Studie sind die einzelnen Antworten des Fragebogens als Liniendiagramm, Balkendiagramm und gestapelte Balkendiagramme dargestellt, differenziert nach verschiedenen Merkmalen (vgl. EESTI UURINGUKESKUS 2016).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Die Gesetzeslage geht nicht aus den Quellen hervor, daher ist hierzu keine Aussage möglich.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Prävalenz der einzelnen Teilindikatoren ist aus der Quelle nur unter großem Aufwand zu entnehmen, da diese in der Landessprache verfasst ist. Als grobe Orientierung sollen daher die unter 2.3 genannten Ausgangswerte dienen (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). Zudem kann anhand der Grafiken abgelesen werden, dass die Prävalenz der (selbstberichteten) höheren Geschwindigkeitsüberschreitungen in allen Verkehrsbereichen

	tendenziell zurückgeht (vgl. EESTI UURINGUKESKUS 2016: 11f). Zum Risikobezug werden in den oben genannten Quellen keine expliziten Aussagen getroffen.
3.2 Bezug zu Verkehrs- sicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Indikatoren sind Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Zu den Gesetzen in Estland bezüglich der oben genannten Indikatoren findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Selbstreport / Telefoninterview (CATI – Computer Assisted Telephone Interview); Der standardisierte Fragebogen beinhaltet 22 Fragen mit teilweise offenen Antwortmöglichkeiten (der Fragebogen findet sich in der Landessprache als Anhang in EESTI UURINGUKESKUS 2016: 28ff). Für die oben genannten Indikatoren wird offenbar die 11. Frage herangezogen: „Wie viel km/h überschreiten Sie normalerweise die Höchstgeschwindigkeit?“ Als Antwort sind verschiedene Kategorien vorgegeben (1–5 km/h; 6–10 km/h; über 11 km/h; weiß nicht). Die Frage wird für verschiedene Straßentypen gestellt (siehe 1.1) (vgl. EESTI UURINGUKESKUS 2016: 30).
4.2 Datenbasis	Zielgruppe der Studie: Einwohner mit Führerschein und Kfz, die in den letzten 12 Monaten mindestens 1.000 km gefahren sind; Stichprobenumfang: 1.000 Personen Aufgliederung des Datensatzes nach Geschlecht, Altersgruppe, Hauptsprache, Region, Siedlungsart und Nettoeinkommen pro Haushaltsmitglied (vgl. EESTI UURINGUKESKUS 2016: 5); Befragung auf Estnisch und Russisch; Dauer 18 Minuten; Ungefähr 15.000 Anrufe, davon über 8.000 nicht beantwortet, fast 3.000 Ablehnungen (vgl. EESTI UURINGUKESKUS 2016: 6).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Kann nur unter hohem Aufwand aus den Quellen entnommen werden (Quelle auf Estnisch)]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundär- daten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Daten- quelle / Datenschutz)	Keine Primärdaten im eigentlichen Sinn: Die Befragung wird zwar von ERA in Auftrag gegeben, der auf der Webseite veröffentlichte Bericht stammt jedoch von dem Marktforschungsunternehmen EESTI UURINGUKESKUS, das die Erhebung offenbar durchführt (vgl. EESTI UURINGUKESKUS 2016).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Teilindikatoren werden in einer Studie erhoben, stehen jedoch im Prinzip für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/mnt_soidukiirus_2016_raport_euk.pdf [Estnisch]

ID EE_009	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Drunk driver according to road users
1.2 Name (übersetzt)	Betrunkene Fahrer nach Selbstreports der Verkehrsteilnehmer
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	In TURU-UURINGUTE AS (2015b: 23) finden sich eine Reihe sozio-demographischer Merkmale, nach denen der Indikator differenziert wird (z. B. Geschlecht, Alter, Einkommen).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde]; TURU-UURINGUTE AS (2015b) / Marktforschungsinstitut [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Selbstberichtetes Fahren in einem Fahrzeug dessen Fahrer unter Alkoholeinfluss stand, in den letzten 12 Monaten Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wird im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPI betrachtet und regelmäßig erhoben. Der Indikator hat folgende Ausgangs- und Zielwerte: 2014: 13 %; 2025: 7 % (vgl. ERA Ohne Jahr: 15).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Im Bericht der Studie sind die einzelnen Antworten des Fragebogens als Balkendiagramme und Säulendiagramme dargestellt, differenziert nach verschiedenen Merkmalen (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2015b: 23).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Die Gesetzeslage geht nicht aus den Quellen hervor, daher ist hierzu keine Aussage möglich.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Prävalenz des Indikators ist aus der Quelle nur unter großem Aufwand zu entnehmen, da diese in der Landessprache verfasst ist. Als grobe Orientierung sollen daher die unter 2.3 genannten Ausgangswerte dienen (vgl. ERA Ohne Jahr: 15). Zum Risikobezug werden in den oben genannten Quellen keine expliziten Aussagen getroffen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Zu den Gesetzen in Estland bezüglich des oben genannten Indikators findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Standardisiertes Interview im Rahmen einer Mehrthemenbefragung; Der standardisierte Fragebogen beinhaltet 28 Fragen mit teilweise spontanen oder offenen Antwortmöglichkeiten (der Fragebogen findet sich in der Landessprache als Anhang in TURU-UURINGUTE AS 2015b: 39ff). Für den oben genannten Indikator wird offenbar die 13. Frage herangezogen: „Wie oft sind sie in den letzten 12 Monaten in einem Auto mit einem betrunkenen oder unter Drogeneinfluss stehenden Fahrer gefahren?“ Als Antwortmöglichkeit ist „niemals; einmal; mehr als einmal; schwer zu sagen“ vorgegeben (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2015b: 41).
4.2 Datenbasis	Grundgesamtheit: Estnische Bevölkerung über 14 Jahre; Proportionales Modell der Bevölkerung, später gewichtet nach Landkreis, Siedlungsart, Geschlecht, Altersgruppe und Nationalität gewichtet; Stichprobenumfang: 1.007 (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2015b: 2).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Kann nur unter hohem Aufwand aus den Quellen entnommen werden (Quelle auf Estnisch)]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Keine Primärdaten im eigentlichen Sinn: Die Befragung wird zwar von ERA in Auftrag gegeben, der auf der Webseite veröffentlichte Bericht stammt jedoch von dem Marktforschungsunternehmen TURU-UURINGUTE AS, das die Erhebung durchführt (vgl. TURU-UURINGUTE AS 2015b).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Die Frage im Fragebogen misst eigentlich, ob die Personen in einem Auto gefahren sind, dessen Fahrer unter Alkohol oder Drogeneinfluss stand. Der Indikator bezieht sich jedoch nur auf Alkohol.
5.5 Link(s)	https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobeseisundis_2015_aruanne.pdf [Estnisch]

ID EE_010	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of drunk drivers among those tested during a statistical police operation "Everyone blows" (into breathalysers, that is)
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der betrunkenen Fahrer unter denjenigen, die während einer statistischen Polizeiaktion „Jeder bläst“ (d. h. in Atemalkoholkonzentrationsstester) getestet wurden.
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrer mit einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,25 mg/l oder einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,5 mg/g Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wird im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPI betrachtet und regelmäßig erhoben. Der Indikator hat folgende Ausgangs- und Zielwerte: 2014: 0,15 %; 2025: 0,11 % (vgl. ERA Ohne Jahr: 15).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Die Gesetzeslage geht nicht aus den Quellen hervor, daher ist hierzu keine Aussage möglich.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Zu den Gesetzen in Estland bezüglich des oben genannten Indikators findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Roadside Survey Die Studie wird durchgeführt von PPA (Polizei- und Grenzschutzamt) Die Erhebung wird zweimal im Jahr durchgeführt, jeweils einen Tag lang (vgl. ERA Ohne Jahr: 15).
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Vermutlich Sekundärdaten, da die Erhebung von durch das Polizei- und Grenzschutzamt durchgeführt wird. Über die Einflussnahme der ERA auf die polizeiliche Methodik wird in den Quellen nichts erwähnt.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID EE_011	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Installation of (an) additional ...
1.2 Name (übersetzt)	Installation von zusätzlichen ...
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • ... Mittelschutzplanken an einer Nationalstraße (km) • ... Straßenrandbegrenzungen auf einer Nationalstraße (km) • ... Kilometern an Mittellinien-Rüttelstreifen auf einer Nationalstraße • ... Kilometern an Geh- und Radwegen auf lokalen Straßen
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Baumaßnahmen / Investitionen
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anzahl Kilometer zusätzlicher Sicherheitsinfrastruktur an Straßen Metrik: km (Kilometer) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Die oben genannten Indikatoren werden im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPIs betrachtet und regelmäßig erhoben. Die Indikatoren haben folgende Ausgangs- und Zielwerte: <ul style="list-style-type: none"> • Mittelschutzplanken Nationalstraße: 0 km (2014); 82 km (2025); • Straßenrandbegrenzung Nationalstraße: 0 km (2014); 80 km (2025); • Mittellinien-Rüttelstreifen Nationalstraße: 0 km (2014); 1.500 km (2025); • Geh- und Radwege auf lokalen Straßen: 0 km (2014); 60 km (2025) (vgl. ERA Ohne Jahr: 15).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Die Gesetzeslage geht nicht aus den Quellen hervor, daher ist hierzu keine Aussage möglich.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Zu den Gesetzen in Estland bezüglich der oben genannten Indikatoren findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Es finden sich keine Informationen in den oben genannten Quellen.
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundär- daten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Daten- quelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikatoren stehen für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID EE_012	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of vehicles in traffic that are more than 10 years old
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Fahrzeuge im Verkehr die älter als 10 Jahre sind
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Flottenalter
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge, die älter als 10 Jahre sind Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Der oben genannte Indikator wird im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPI betrachtet und regelmäßig erhoben. Der Indikator hat folgenden Ausgangs- und Zielwert: 52,8 % (2014); 50 % (2025) (vgl. ERA Ohne Jahr: 15).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Die Gesetzeslage geht nicht aus den Quellen hervor, daher ist hierzu keine Aussage möglich.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Zu den Gesetzen in Estland bezüglich der oben genannten Indikatoren findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID EE_013	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of [M1/ M3 / N2 / N3] category vehicles that pass the roadworthiness test on the first attempt
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Fahrzeuge der Kategorie [M1/ M3 / N2 / N3], die die technische Überprüfung beim ersten Versuch bestehen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • M1 (Personenkraftwagen) • M3 (Busse) • N2 (Lkw, mit einem zGG von 3,5–12 Tonnen) • N3 (Lkw mit einem zGG >12 Tonnen)
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Fahrzeugzustand
1.6 Land	Estland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ERA (Ohne Jahr) / Estonian Road Administration [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrzeuge [verschiedener Kategorien] die die technische Überwachungsprüfung [Hauptuntersuchung] auf Antrieb bestehen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Die oben genannten Indikatoren werden im Kontext der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als SPIs betrachtet und regelmäßig erhoben. Die Indikatoren haben folgende Ausgangs- und Zielwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • M1 (Personenkraftwagen): 89,9 % (2014); 85 % (2025); • M3 (Busse): 87,8 % (2014); 85 % (2015); • N2 (Lkw mit einem zGG 3,5–12 Tonnen): 89,3 % (2014); 85 % (2025); • N3 (Lkw mit einem zGG >12 Tonnen): 90 % (2014); 85 % (2025) <p>(vgl. ERA Ohne Jahr: 15).</p> <p>Dass die Zielwerte unter den Ausgangswerten liegen, hat folgenden Hintergrund: „Die estnische Fahrzeugflotte wird tendenziell älter (die Anzahl der Fahrzeuge älter als zehn Jahre nahm in den letzten vier Jahren zu). Ältere Fahrzeuge schneiden bei der technischen Überwachungsprüfung [Hauptuntersuchung] nicht so gut ab wie neuere. Daher sollen die Tests genauer und detaillierter gemacht werden, damit Probleme aufgedeckt und die Halter dazu veranlasst werden, die Probleme zu beheben“ (nach persönlicher Kommunikation per E-Mail am 04.10.2019).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Offensichtlich ist in Estland eine regelmäßige technische Untersuchung von Kfz vorgeschrieben. Insofern handelt es sich hier um einen Maßnahmenindikator.
3 Zweck / Motivation	

3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Indikatoren sind Teil des estländischen „Road Safety Programme 2016–2025“ in der die nationale Verkehrssicherheitsstrategie definiert ist. Das Dokument bezieht sich explizit auf die Vision Zero und beinhaltet klare Ziele für bestimmte „Final Outcome“-Indikatoren (vgl. ERA Ohne Jahr: 12). Die Performance-Indikatoren dienen dabei als Zugang zu Entwicklungen im subjektiven Sicherheitsbewusstsein der Nutzer sowie zur Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit (vgl. ERA Ohne Jahr: 14). / Zu den Gesetzen in Estland bezüglich der oben genannten Indikatoren findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikatoren stehen für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Es wird als Fußnote an den jeweiligen Zielwerten angegeben, dass das durchschnittliche Fahrzeugalter steigt und somit auch der Anteil der Fahrzeuge, die nicht mit den technischen Anforderungen übereinstimmen (vgl. ERA Ohne Jahr: 15).
5.5 Link(s)	–

ID IE_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Speed Compliance
1.2 Name (übersetzt)	Einhaltung der Geschwindigkeit
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<p>Einhaltung der Geschwindigkeit durch Gelenkfahrzeuge (Articulated Vehicles):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtische Nationalstraßen [Urban National] – 50 km/h • Nationalstraßen (zweispurig) [National Primary 2 lane] • Überlandstraßen (zweispurig) [National Secondary 2 lane] • Landstraßen [Regional Roads] • Örtliche Straßen [Local Roads] <p>Einhaltung der Geschwindigkeit durch Busse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nationalstraßen (zweispurig) [National Primary 2 lane] • Überlandstraßen (zweispurig) [National Secondary 2 lane] <p>Einhaltung der Geschwindigkeit durch Pkw:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtische Nationalstraßen [Urban National] – 50 km/h • Städtische Hauptverkehrsstraßen [Urban Arterial] – 60 km/h • Städtische Hauptverkehrsstraßen [Urban Arterial] – 50 km/h • Nationalstraßen (zweispurig) [National Primary 2 lane] • Überlandstraßen (zweispurig) [National Secondary 2 lane] • Landstraßen [Regional Roads] • Örtliche Straßen [Local Roads] <p>Einhaltung der Geschwindigkeit durch Pritschenfahrzeug (Rigid Vehicle):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtische Nationalstraßen [Urban National] – 50 km/h • Nationalstraßen (zweispurig) [National Primary 2 lane] • Überlandstraßen (zweispurig) [National Secondary 2 lane] • Landstraßen [Regional Roads] • Örtliche Straßen [Local Roads]
1.4 Untersuchungskategorien	Neben der Einteilung in Fahrzeug- und Straßentypen (siehe 1.3 Teilindikatoren) wird die Höhe der Geschwindigkeitsübertretung erhoben (vgl. RSA 2015);
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Irland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	RSA (2013, 2015, 2017) / Road Safety Authority [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Einhaltung der Geschwindigkeit durch verschiedene Fahrzeugtypen auf unterschiedlichen Straßentypen;</p> <p>Metrik: %</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>

2.3 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgaben: für alle Fahrzeugtypen auf allen Straßentypen wurde ein Ziel von 100 % Einhaltung der Geschwindigkeit festgelegt (vgl. RSA 2013: 44);</p> <p>Die Geschwindigkeit wird jährlich an zufällig ausgewählten Orten im irischen Straßennetz erhoben (vgl. RSA 2015: 15). Nach dem Jahr 2016 wurde bislang nur im Jahr 2018 eine weitere Erhebung der Geschwindigkeit durchgeführt, nicht aber in den Jahren 2017 und 2019 (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail vom 08.10.2019).</p> <p>Eine Zwischenbewertung der Verkehrssicherheitsstrategie fand 2016 statt, einschließlich einer kurzen Zusammenfassung der neuesten Erhebung der durch die Fahrer frei gewählten Geschwindigkeit im September / Oktober 2016 (vgl. RSA 2017: 60).</p>
2.4 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.5 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Einhaltung der Geschwindigkeit im Jahr 2012 nach Fahrzeug- und Straßentyp (in Prozent; vgl. RSA 2013: 44):</p> <p>Einhaltung der Geschwindigkeit durch Gelenkfahrzeuge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtische Nationalstraßen [Urban National] – 50 km/h: 22 % • Nationalstraßen (zweispurig) [National Primary 2 lane]: 30 % • Überlandstraßen (zweispurig) [National Secondary 2 lane]: 68 % • Landstraßen [Regional Roads]: 98 % • Örtliche Straßen [Local Roads]: 100 % <p>Einhaltung der Geschwindigkeit durch Busse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nationalstraßen (zweispurig) [National Primary 2 lane]: 51 % • Überlandstraßen (zweispurig) [National Secondary 2 lane]: 91 % <p>Einhaltung der Geschwindigkeit durch Pkw:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtische Nationalstraßen [Urban National] – 50 km/h: 15 % • Städtische Hauptverkehrsstraßen [Urban Arterial] – 60 km/h: 38 % • Städtische Hauptverkehrsstraßen [Urban Arterial] – 50 km/h: 26 % • Nationalstraßen (zweispurig) [National Primary 2 lane]: 84 % • Überlandstraßen (zweispurig) [National Secondary 2 lane]: 94 % • Landstraßen [Regional Roads]: 66 % • Örtliche Straßen [Local Roads]: 87 % <p>Einhaltung der Geschwindigkeit durch Pritschenfahrzeuge (Rigid Vehicles):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtische Nationalstraßen [Urban National] – 50 km/h: 24 % • Nationalstraßen (zweispurig) [National Primary 2 lane]: 47 % • Überlandstraßen (zweispurig) [National Secondary 2 lane]: 79 % • Landstraßen [Regional Roads]: 90 % • Örtliche Straßen [Local Roads]: 99 % <p>Bei einer Erhebung im September / Oktober 2016 übertraten 57 % der Pkw-Fahrer die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf städtischen Straßen (mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h oder weniger) und 22 % übertraten die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Landstraßen (mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h). Zwischen</p>

	2008 und 2012 war überhöhte Geschwindigkeit in 32 % der tödlichen Kollisionen ein beitragender Faktor; insgesamt kostete das in diesem Zeitraum 322 Menschen das Leben (vgl. RSA 2017: 60).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>In Irland wird in der Verkehrssicherheitsstrategie der Safe system-Ansatz verfolgt. Im Zuge dessen wird auch auf „Safer Speeds“ eingegangen, da die gefahrene Geschwindigkeit sowohl Einfluss auf das Risiko, als auch auf die Schwere von Unfällen hat (vgl. RSA 2013: 39). In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie werden 144 Maßnahmen formuliert, die sich zum Teil auch auf Geschwindigkeit beziehen (vgl. 5.3 Zukünftige Entwicklung sowie RSA 2013: 54ff).</p> <p>Gesetzliche Lage (vgl. RSA 2015: 16) – Geschwindigkeitsbegrenzungen für Pkw: geschlossene Ortschaft (50 km/h), Landstraßen und örtliche Straßen (80 km/h), Nationalstraßen (100 km/h), zweispurige Schnellstraßen (100 km/h) und Autobahnen (120 km/h); andere Fahrzeugtypen können abweichende erlaubte Höchstgeschwindigkeiten haben;</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Beschreibung der Methode bei RSA (2015: 15):</p> <p>Jährliche Erhebung der Geschwindigkeit; 54 ländliche und 38 städtische Standorte; Erhebung von Montag bis Freitag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtische Hauptverkehrsstraßen: Messungen zwischen 05:30 und 07:30 Uhr; • Wohnstraßen: Erhebungen meist zwischen 08:30 und 17:30 Uhr; • Auf Nationalstraßen wurde die Geschwindigkeit von Autos, Pritschenwagen und Gelenkfahrzeugen separat erfasst; <p>Alle Erhebungen fanden bei trockenen Bedingungen statt und die Geschwindigkeit wurde mittels Radar gemessen. Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgte willkürlich durch die Beobachter (bei einer Gruppe von Fahrzeugen wurde nur die Geschwindigkeit des ersten Fahrzeuges gemessen). Die Beobachter sollten unauffällig sein und solange messen bis entweder ein festgelegter Zielwert (pro Fahrzeugtyp) erreicht war oder zweieinhalb Stunden vorüber waren.</p>
4.2 Datenbasis	<p>Kriterien für die Erhebungsorte (vgl. RSA 2015: 15):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lange, gerade Strecke; • Mindestens sieben Meter Fahrbahnlänge (außer in städtischen Wohngebieten); • Orte, bei denen die Wahl der Geschwindigkeit relativ unbeeinflusst ist, z. B. vom Verkehr, Lichtsignalanlagen, Kreuzungen etc.; • Orte, an denen schneller gefahren werden kann als die Geschwindigkeitsbegrenzung erlaubt; <p>Beschreibung des Samples (vgl. RSA 2015):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es gibt Ziele für die Stichprobengröße für die meisten Fahrzeugklassen pro einzelner Erhebung, z. B. für städtische Nationalstraßen waren das 140 Autos, 90 Pritschenwagen und 30 Gelenkfahrzeuge (vgl. RSA 2015: 3); • Insgesamt gab es 2015 17.421 Beobachtungen, davon 6.189 in städtischen Gebieten und 11.232 an ländlichen Orten (vgl. RSA 2015: 14); es wurden 12.458 Pkw, 2.588 Pritschenwagen, 1.599 Gelenkfahrzeuge, 620 Eindecker-Busse, 36 Doppeldeckerbusse und 120 Motorräder gemessen (RSA 2015: 2);

4.3 Aktualität / Periodizität	Jährliche Erhebungen; die neueste Erhebung, die auf der Webseite der Road Safety Authority zugänglich ist, stammt von 2016 ¹ ;
4.4 Variabilität	An einer städtischen Erhebungsstelle blieb nur einer von 140 Pkws unter der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h (vgl. RSA 2015: 3);
4.5 Datenqualität	Die Erhebungsorte werden so gewählt, dass die Wahl der Geschwindigkeit durch die Fahrer möglichst frei erfolgen kann (siehe 4.2 Datenbasis); geringe Samplegröße für Doppeldeckerbusse und auch Eindecker-Busse (vgl. RSA 2015: 15); weitere Angaben zur Datenqualität werden nicht gemacht;
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten; Erhebungen durch Nationwide Data Collection (NDC) im Auftrag der Road Safety Authority; Angaben zum Datenschutz werden nicht gemacht;
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	Keine Information in den oben genannten Quellen, aber es wird die Notwendigkeit der (hohen) Zielvorgabe betont, um die primären Ziele im Hinblick auf Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu unterstützen (vgl. RSA 2013: 43).
5.3 Zukünftige Entwicklung	Laut RSA (2013: 39) sollte die Nutzung intelligenter Geschwindigkeitsassistenten gefördert werden (beratende / warnende Systeme oder intervenierende Systeme); Geplante und durchgeführte Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Kampagne, um deutlich zu machen, wie Geschwindigkeitsbegrenzungen ausgewählt werden und warum (vgl. RSA 2013: 54); • Veröffentlichung von kollisionsverursachenden Faktoren aktualisieren, um u. a. den theoretischen Führerscheintest zu ergänzen (vgl. RSA 2013: 54); • Aktionen der Verkehrssicherheitsbehörden, die sich auf sicherheitsrelevante Schwerpunkte beziehen, wie z. B. zu schnelles Fahren (vgl. RSA 2013: 60); • Veröffentlichung des „Speed Limits Review“ und Umsetzung der Empfehlungen (vgl. RSA 2013: 61); • Gesetzgebung für den Einsatz von Abschnittskontrollen („section control“, Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke) an geeigneten Orten (vgl. RSA 2013: 61); • Jährliche Erhebung der Geschwindigkeit und Veröffentlichung der Ergebnisse (vgl. RSA 2013: 63);
5.4 Weitere Informationen / Kritik	In Irland waren Werbungen und Kampagnen in Massenmedien zum Thema Straßenverkehrssicherheit sehr erfolgreich, auch in Bezug auf zu schnelles Fahren. In Umfragen wird (Fernseh-)Werbung für Straßenverkehrssicherheit als sehr einflussreich bezeichnet (vgl. RSA 2013: 18f.). In einer Umfrage von 2015 gaben zwischen 44 % und 54 % der Befragten

¹ Vgl. <http://rsa.ie/en/RSA/Road-Safety/Our-Research/Surveys--Consultations/Speed/>, aufgerufen am 07.08.2019.

	<p>an, dass sie eine geringe Geschwindigkeitsüberschreitung von bis zu 10 km/h akzeptabel finden, Bei einer Überschreitung von über 10 km/h sank die Zustimmung auf 16 % bis 23 % (vgl. RSA 2017: 60).</p>
5.5 Link(s)	<p>Road Safety Strategy 2013–2020: http://rsa.ie/Documents/About%20Us/RSA_STRATEGY_2013-2020%20.pdf</p> <p>Road Safety Strategy 2013–2020. Report of Mid-Term Evaluation: http://rsa.ie/Documents/About%20Us/Road%20Safety%20Strategy%202013-2020%20Report%20of%20Mid%20Term%20Evaluation.pdf</p>

ID IE_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Seatbelt Wearing Compliance
1.2 Name (übersetzt)	Einhaltung der Vorschriften für das Tragen von Sicherheitsgurten
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Erwachsene – Vordersitz • Erwachsene – Rückbank • Grundschulkinder – Vordersitz • Grundschulkinder Rückbank • Schüler von weiterführenden Schulen – Vordersitz • Schüler von weiterführenden Schulen – Rückbank
1.4 Untersuchungskategorien	Weitere Merkmale, die erhoben werden: <ul style="list-style-type: none"> • Geschlecht • Straßenart • County
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Irland
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	RSA (2013, 2017) / Road Safety Authority [Behörde]; NDC / RSA (2017) / Nationwide Data Collection [Forschungsinstitut] / Road Safety Authority [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Einhaltung der Gurtnutzung durch Erwachsene und Kinder auf Vorder- und Rücksitzen; Metrik: % Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.3 Monitoringstrategie	Zielvorgaben: es wird eine 100 %-Quote bei der Gurtnutzung angestrebt, auf allen Sitzen und für jedes Alter; Die Gurtnutzung wird jährlich erhoben; allerdings fand keine Erhebung im Jahr 2019 statt (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail vom 08.10.2019). Eine Zwischenbewertung der Verkehrssicherheitsstrategie fand 2016 statt, einschließlich einer kurzen Zusammenfassung der Ergebnisse der Erhebung der Gurtnutzung von 2015 (vgl. RSA 2017: 60);
2.4 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.5 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Gurtnutzung nach Altersgruppe und Sitzposition im Jahr 2012 (vgl. RSA 2013: 44): <ul style="list-style-type: none"> • Erwachsene – Vordersitz: 92 % • Erwachsene – Rückbank: 89 % • Grundschulkinder – Vordersitz: 98 %

	<ul style="list-style-type: none"> • GrundschuldKinder Rückbank: 97 % • Schüler von weiterführenden Schulen – Vordersitz: 93 % • Schüler von weiterführenden Schulen – Rückbank: 93 % <p>2016 waren 22 % der bei Autounfällen getöteten Personen nicht angeschnallt; 2015 waren es 29 % und 2014 19 % (vgl. RSA 2017: 60); 2017 waren insgesamt 94 % der Erwachsenen angeschnallt (vgl. NDC / RSA 2017: 7) und 93 % der Kinder (vgl. NDC / RSA 2017: 13);</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie werden 144 Maßnahmen formuliert, die sich zum Teil auch auf die Gurtnutzung beziehen (vgl. 5.3 Zukünftige Entwicklung sowie RSA 2013: 54ff);</p> <p>Gesetze: Seit dem 01.06.1971 müssen Pkw, Transporter und Minibusse auf den Vordersitzen mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein; seit dem 01.01.1992 gilt dies für alle Sitze²;</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Jährliche Beobachtungen (vgl. NDC / RSA 2017: 3):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Briefing der Mitarbeiter über die Ziele der Erhebung und ihre jeweiligen Aufgaben; • Ausgabe von schriftlichen Anweisungen, die die Mitarbeiter vor Ort einsehen können, sowie Kontaktinformationen des Projektmanagers; • Die Instruktionen beinhalten eine detaillierte Methodenbeschreibung, Risikobewertung, Karten, GPS-Koordinaten der Erhebungsstandorte und Erhebungsbögen; • Während des Briefings werden testweise Beobachtungen durchgeführt, um zu prüfen, ob die Anweisungen verstanden wurden; • Nachdem die Erhebungen vor Ort abgeschlossen waren, wurden die Daten an das Dubliner Büro übergeben, zur Überprüfung und weiteren Verarbeitung. Dabei wurden Probleme mit den Daten sofort identifiziert und korrigierende Maßnahmen getroffen.
4.2 Datenbasis	<p>Erhebung beschrieben in NDC / RSA (2017: 3f.):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 152 Erhebungsorte in Irland (111 Orte für Erwachsene auf den Vordersitzen und der Rückbank, 13 Orte für Erwachsene auf der Rückbank, 13 Orte für GrundschuldKinder, 15 Orte für Schüler höherer Schulen); • Montag bis Freitag von 07:30 bis 18:30 Uhr; Beobachtungen an Schulen zu Unterrichtsbeginn und -ende (Uhrzeiten wurden den Webseiten der Schulen entnommen); die Schulen wurden selbst nicht über die Erhebung informiert; die Erhebungsorte befanden sich maximal 100 Meter von den Schulen entfernt; • Daten wurden solange erhoben bis vom Mitarbeiter die jeweilige Zielvorgabe erreicht wurde oder drei Stunden vorüber waren; • Ausgeschlossen von der Erhebung auf Vordersitzen und Rückbank wurden Polizisten, Fahrlehrer und Taxifahrer; <p>Stichprobengröße (vgl. NDC / RSA 2017: 5):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erwachsene: 19.357 (davon 13.636 Fahrer, 3.281 Beifahrer und 2.440 Passagiere auf der Rückbank);

² <https://www.rsa.ie/en/RSA/Your-Vehicle/About-your-Vehicle/Example-of-non-Dup/Seat-belts--child-restraints-/>, aufgerufen am 12.08.19.

	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder: 3.861 (davon 2.022 auf dem Vordersitz, 1.839 auf der Rückbank);
4.3 Aktualität / Periodizität	Jährliche Erhebung
4.4 Variabilität	<p>Unter den Erwachsenen (vgl. NDC / RSA 2017: 7):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf der Rückbank liegt die Anschnallquote nur bei 83 % im Gegensatz zu den Vordersitzen mit 96 %; • Frauen schnallen sich etwas häufiger an als Männer (96 % zu 93 %); • Fahrer, die alleine waren, schnallten sich weniger an, als Fahrer, die Passagiere an Bord hatten (95 % zu 98 %); <p>Unter den Kindern (vgl. NDC / RSA 2017: 13):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kinder auf den Vordersitzen waren öfter angeschnallt, als Kinder auf der Rückbank (96 % zu 89 % Compliance); • Schüler weiterführender Schulen waren unter den Kindern diejenigen mit der schlechtesten Compliance auf der Rückbank (86 %);
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Primärdaten; Erhebungen durch Nationwide Data Collection im Auftrag der Road Safety Authority;</p> <p>Angaben zum Datenschutz werden nicht gemacht;</p>
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine. Allerdings zeigte eine Studie zu tödlichen Kollisionen zwischen 2008 und 2012, dass 57 % der nicht angeschnallten Personen vorher Alkohol getrunken hatten (vgl. RSA 2017: 60).
5.2 Priorität	Keine Information in den oben genannten Quellen, aber es wird die Notwendigkeit der (hohen) Zielvorgabe betont, um die primären Ziele im Hinblick auf Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu unterstützen (vgl. RSA 2013: 43);
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Geplante und durchgeführte Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kampagne zur Nutzung von Sicherheitsgurten in Schulbussen (vgl. RSA 2013: 54); • Veröffentlichung von kollisionsverursachenden Faktoren aktualisieren, um u. a. die theoretische Fahrerlaubnisprüfung zu ergänzen (vgl. RSA 2013: 54); • Jährliche Erhebung der Gurtnutzung und Veröffentlichung der Ergebnisse (vgl. RSA 2013: 63);
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Durch eine frühere Straßenverkehrssicherheitswerbung („Damage“) stieg die Nutzung des Sicherheitsgurtes innerhalb von zwei Jahren insgesamt von 50 % auf 72 % und für Mitfahrer auf der Rückbank von 20 % auf 46 % (vgl. RSA 2013: 19). Die Ausstrahlung dieser Kampagne fand in den Jahren 2000 bis 2004 statt (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail vom 08.10.2019).

5.5 Link(s)	Road Safety Strategy 2013 – 2020: http://rsa.ie/Documents/About%20Us/RSA_STRATEGY_2013-2020%20.pdf Road Safety Strategy 2013 – 2020. Report of Mid-Term Evaluation: http://rsa.ie/Documents/About%20Us/Road%20Safety%20Strategy%202013-2020%20Report%20of%20Mid%20Term%20Evaluation.pdf
-------------	---

ID NO_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of vehicles travelling in excess of the speed limit ³
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Fahrzeuge, die Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten ⁴
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	Vertiefende Geschwindigkeitsindikatoren: <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge eingehalten wird (unterschieden nach unterschiedlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen) • Anteil der Fahrzeuge mit einer bestimmten Geschwindigkeit (10, 20 oder 30 km/h) über dem Tempolimit • Prozentsatz der tödlichen Unfälle, bei denen eine hohe Geschwindigkeit wahrscheinlich ein beitragender Faktor war
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßen nach Geschwindigkeitsbegrenzung • Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGS-DIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde]; ITF (2018b) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge, die die Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser);
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe: Bis 2022 soll der Anteil der Fahrzeuge, die die Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten bei 70 % liegen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); die Teilindikatoren haben keine Zielvorgaben; Seit 2006 jährliche Messung der Einhaltung der Geschwindigkeit, um die Entwicklung hin zur Zielvorgabe zu verfolgen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 36);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Liniendiagramm, das die Entwicklung der Einhaltung der Geschwindigkeit seit 2006 anzeigt, sowie Tabelle mit detaillierten Angaben zu den Geschwindigkeitsindikatoren (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 36);
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; Überwachen der Geschwindigkeit und Ahndung von Übertretungen;

³ Hier liegt eine falsche Übersetzung der Autoren von STATENS VEGVESEN (Ohne Jahr) ins Englische vor. Der norwegische Originalindikator „Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene“ bedeutet: „Prozentsatz der Fahrzeuge, die Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten“.

⁴ Übersetzt nach dem norwegischen Originalnamen.

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2017 hielten 59,9 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzungen ein (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); 2006 waren es 45,6 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 35f.);</p> <p>Bei 42 % aller tödlichen Unfälle zwischen 2005 und 2016 war überhöhte Geschwindigkeit ein wahrscheinlich beitragender Faktor (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 13);</p> <p>Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge innerhalb unterschiedlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten wird (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 36):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h → 54,9 km/h • Geschwindigkeitsbegrenzung 60 km/h → 64,8 km/h • Geschwindigkeitsbegrenzung 70 km/h → 73,9 km/h • Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h → 83,5 km/h • Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h → 110,2 km/h • Geschwindigkeitsbegrenzung 110 km/h → 113,5 km/h <p>Anteil der Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 10, 20 oder 30 km/h über dem Tempolimit (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 36):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10 km/h über dem Limit → 6,21 % • 20 km/h über dem Limit → 1,04 % • 30 km/h über dem Limit → 0,22 % <p>Prozentsatz der tödlichen Unfälle, bei denen eine hohe Geschwindigkeit wahrscheinlich ein beitragender Faktor waren: 35 % (Stand: 2016; vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 36);</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen (vgl. ITF 2018b: 6): 30 / 50 km/h (Stadt), 80 km/h (Landstraße), 90 / 100 / 110 km/h (Autobahn);</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>Wenn sich alle Autofahrer sowohl an die Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, als auch nicht berauscht fahren würden und einen Sicherheitsgurt anlegten, dann könnte die Anzahl der Getöteten um 47 % und die Anzahl der Schwerverletzten um 41 % abnehmen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. ohne Jahr: 13);</p> <p>Es gibt Berechnungen, dass es 54 % weniger Tote und Schwerverletzte pro Jahr geben könnte, wenn 70 statt 59,9 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten würden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 36);</p>
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Seit 2006 kontinuierliche Messungen der Geschwindigkeitsentwicklung über das Jahr hinweg (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 35);
4.2 Datenbasis	Etwa 50 verschiedene Messpunkte, die Jahr für Jahr festgelegt werden; Auswahl der Messpunkte sollte so erfolgen, dass die Geschwindigkeit nicht durch örtliche Gegebenheiten (z. B. Krümmung der Straße) beeinflusst wird;

	Berücksichtigung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen 50 km/h und 110 km/h (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 35);
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Datenerhebung findet das ganze Jahr über statt und dies jährlich seit 2006 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 35);
4.4 Variabilität	Auffällig ist, dass, bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h, 85 % der Fahrzeuge innerhalb von 110,2 km/h fahren, also deutlich über dem Tempolimit; andererseits überschreiten nur wenige Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzungen um mehr als 30 km/h (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 36);
4.5 Datenqualität	Dadurch, dass nur bestimmte Straßen als Messpunkte in Frage kommen, kann es zu systematischen Verzerrungen kommen; die tatsächliche Einhaltung der Geschwindigkeit könnte höher sein, da z. B. Straßen mit Stauproblematik nicht als mögliche Messpunkte berücksichtigt wurden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 35);
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten;
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	Zwar wird nicht auf die Priorität eingegangen, aber es wird betont, dass ein enger Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Geschwindigkeit und der Entwicklung der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten besteht (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 39);
5.3 Zukünftige Entwicklung	Maßnahmen während der Planungsperiode 2018 bis 2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 13): <ul style="list-style-type: none"> • Verstärkter Gebrauch von Laserhandmessgeräten durch die Polizei, um Geschwindigkeitsverstöße zu verhindern; • Optimierung der Geschwindigkeitskontrollen durch die Umstellung auf digitale Geldbußen, die auf der Stelle verhängt werden können; • Überarbeitung der aktuellen Kriterien für Radargerät durch Statens Vegvesen; Überprüfung des Straßennetzes anhand der überarbeiteten Kriterien, um Standorte zu finden; • Prüfung, wie das Potenzial für den effektiven Einsatz von Radarkamera besser genutzt werden kann; • Bis 31.12.19 sollen die neuen Kriterien im nationalen Straßennetz umgesetzt werden; • 2019 soll es eine neue Geschwindigkeitskampagne geben;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	In der norwegischen Fassung des Aktionsplans wird noch auf automatische Verkehrskontrollen, neue Kriterien für Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Bedeutung des Straßendesigns für die Geschwindigkeit eingegangen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 37f.);

5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/_attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjo-nal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf
-------------	--

ID NO_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of motor vehicle traffic involving intoxicated drivers with a blood alcohol content of 0.02%
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Kfz mit alkoholisierten Fahrern mit einem Blutalkoholgehalt von (mindestens) 0,02 %
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde]; ITF (2018b) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Autofahrer unter Alkoholeinfluss (Blutalkoholkonzentration von 0,02 % oder mehr); Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe bis 2026: Anteil an Autofahrern unter Alkoholeinfluss von 0,1 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); Umfangreichere Erhebungen 2008/2009 und 2016/2017 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 39); alle zwei Jahre Erhebungen durch die Polizei zur Orientierung, ob die Entwicklung in die richtige Richtung geht (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 40);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	–
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; der Indikator bezieht sich auf den gesetzlichen Grenzwert;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2016/17 lag der Anteil des Autoverkehrs mit alkoholisierten Fahrern bei 0,2 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); 2008/2009 lag der entsprechende Anteil ebenfalls bei 0,2 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 40); Trunkenheit war ein wahrscheinlich beitragender Faktor in mindestens 21 % der tödlichen Unfälle (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 13);
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);

	Gesetzliche Lage: maximale Blutalkoholkonzentration von 0,2 % (vgl. ITF 2018b: 6); der Indikator orientiert sich am gesetzlichen Limit;
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Wenn sich alle Autofahrer sowohl an die Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, als auch nicht berauscht fahren würden und einen Sicherheitsgurt anlegten, dann könnte die Anzahl der Getöteten um 47 % abnehmen, und die Anzahl der Schwerverletzten um 41 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 13); Es gibt Berechnungen, nach denen es bei Erreichen der Zielvorgabe für den Anteil von Alkoholfahrten 23 Tote und Schwerverletzte weniger pro Jahr geben könnte (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 40);
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Roadside Survey, bei dem die Auswahl der Fahrer zufällig erfolgt; die wichtigsten Erhebungen wurden bislang 2008/2009 und 2016/2017 durchgeführt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 39); Polizeiliche Erhebungen von Alkoholfahrten alle zwei Jahre, die nicht in vollem Umfang vergleichbar sind mit dem Roadside Survey, aber eine Orientierung geben, ob die Entwicklung auf dem richtigen Weg ist (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 40);
4.2 Datenbasis	Beim Roadside Survey werden freiwillige, anonyme Speicheltests durchgeführt, die bei positivem Ergebnis nicht strafrechtlich verfolgt werden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 39);
4.3 Aktualität / Periodizität	Umfangreichere Speicheltests wurden 2008/2009 und 2016/2017 durchgeführt und sind als nächstes für das Ende der Planungsperiode 2022-2025 geplant;
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten;
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Maßnahmen während der Planungsperiode 2018 bis 2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 14): <ul style="list-style-type: none"> • Alle Fahrer, die aufgrund einer Straßenkontrolle angehalten werden, werden von der Polizei auf Alkohol und Drogen getestet; • Einführung von Anforderungen für Atemalkohol-Wegfahrsperren (Alkolocks) in allen Fahrzeugen, die für die praktische Fahrerlaubnisprüfung verwendet werden, wird in Betracht gezogen; • Einrichtung einer neuen Wissensbasis für ein Alkohol-am-Steuer-Programm, das den Einsatz von Alkolocks statt den Entzug des Führerscheins für diejenigen vorsieht, die betrunken gefahren sind;

	<ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung, wie Atemalkohol-Wegfahrsperrern eingesetzt werden können, als alternative Auflage für Menschen mit Alkoholproblemen, die ihren Führerschein behalten wollen; • Klären von Gesetzen und Vorschriften über die Verwendung von Alkolocks und eine strengere Überwachung; • Durchführung einer thematischen Analyse der tödlichen Unfälle, die mit Alkohol oder Drogen in Verbindung stehen; • Zwei jährliche Aufklärungskampagnen über Alkohol am Steuer; • Einführung eines Lehrprogramms über Alkohol und Drogen im Straßenverkehr für junge Menschen; • In Betracht ziehen von Interventionsgesprächsmodellen; • Fortsetzung des Sanktionsprogramms zur Bekämpfung von Rückfällen beim Fahren unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen; • Bereitstellung von strukturierten Inhalten bei der Umsetzung von Sanktionen, um Rückfälle zu vermeiden; • Einrichtung eines Forums, das als Treffpunkt dienen soll, um die Strategie, die Notwendigkeit zur Koordination und die Implementierung von Maßnahmen zu diskutieren;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	<p>Obwohl mehr Fahrten unter Drogen- als unter Alkoholeinfluss begangen werden, steht Alkohol mit mehr schweren Unfällen in Verbindung; es kann davon ausgegangen werden, dass täglich mehr als 200.000 km mit Pkw gefahren werden, bei denen der Fahrer unter Alkoholeinfluss steht (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 40);</p>
5.5 Link(s)	<p>https://www.vegvesen.no/_attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf</p> <p>https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf</p>

ID NO_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of motor vehicle traffic involving intoxicated drivers under the influence of drugs and over the threshold for criminal punishment
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Kfz mit berauschten Fahrern unter dem Einfluss von Drogen über dem Grenzwert zur strafrechtlichen Verfolgung
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrer unter Drogeneinfluss Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe bis 2026: ein Anteil an Fahrern unter Drogeneinfluss von 0,4 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); Umfangreichere Erhebungen 2008/2009 und 2016/2017 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 39);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	–
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; der Indikator orientiert sich am gesetzlichen Grenzwert;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2016/17 lag der Anteil des Autoverkehrs mit Fahrern unter Drogeneinfluss bei 0,6 %; 2008/2009 waren es 0,8 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 40); Alkohol- oder Drogeneinfluss waren ein wahrscheinlich beitragender Faktor in mindestens 21 % der tödlichen Unfälle (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 13);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Wenn sich alle Autofahrer sowohl an die Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, als auch nicht berauscht fahren würden und einen Sicherheitsgurt anlegten, dann könnte die Anzahl der Getöteten um 47 % abnehmen, und die Anzahl der Schwerverletzten um 41 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 13);

	Es gibt Berechnungen, nach denen es bei Erreichen der Zielvorgabe für den Anteil von Drogenfahrten vier Tote und Schwerverletzte weniger pro Jahr geben könnte (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 40);
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Roadside Survey, bei dem die Auswahl der Fahrer zufällig erfolgt; die wichtigsten Erhebungen wurden bislang 2008/2009 und 2016/2017 durchgeführt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 39);
4.2 Datenbasis	Beim Roadside Survey werden freiwillige, anonyme Speicheltests durchgeführt, die bei positivem Ergebnis nicht strafrechtlich verfolgt werden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 39);
4.3 Aktualität / Periodizität	Umfangreichere Speicheltests wurden 2008/2009 und 2016/2017 durchgeführt und sind als nächstes für das Ende der Planungsperiode 2022-2025 geplant;
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten;
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[keine Information in den oben genannten Quellen]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Maßnahmen während der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 14):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle Fahrer, die aufgrund einer Straßenkontrolle angehalten werden, werden von der Polizei auf Alkohol und Drogen getestet; • Verstärkter Einsatz von Speichelanalysen zur Feststellung von anderen Rauschmitteln als Alkohol durch die Polizei; • Durchführung einer thematischen Analyse der tödlichen Unfälle, die mit Alkohol oder Drogen in Verbindung stehen; • Fortsetzung des „DeathTrip“-Programms (Projekt, bei dem Schüler an Aufklärungskampagnen gegen Drogenmissbrauch teilnehmen) und Erhöhung seiner Sichtbarkeit auf der Straße; • Einführung eines Lehrprogramms für junge Menschen über Alkohol und Drogen im Straßenverkehr; • Fortsetzung des Sanktionsprogramms zur Bekämpfung von Rückfällen beim Fahren unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen; • Bereitstellung von strukturierten Inhalten bei der Umsetzung von Sanktionen, um Rückfälle zu vermeiden; • Einrichtung eines Forums, das als Treffpunkt dienen soll, um die Strategie, die Notwendigkeit zur Koordination und die Implementierung von Maßnahmen zu diskutieren;

5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf

ID NO_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of drivers and front-seat passengers wearing seat belts in private cars
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Fahrer und Beifahrer, die in Privatautos Sicherheitsgurte anlegen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Unterscheidung nach Fahrer, Beifahrer und Passagiere auf der Rückbank • Innerhalb und außerhalb städtischer Gebiete
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde]; ITF (2018b) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrer und Beifahrer in Pkw, die den Sicherheitsgurt anlegen;</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser);</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgabe für 2022: 98 % der Fahrer und Beifahrer sollen angeschnallt sein (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);</p> <p>Jährliche Erhebungen zur Gurtnutzung seit 2004, um den Anteil der Nutzung im Zeitverlauf zu verfolgen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45);</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Liniendiagramm und Tabelle zu Gurtnutzung und Kindersicherungssystemen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45f.);
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Gurtnutzung in Pkw:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2017 waren 97,2 % der Fahrer und Beifahrer angeschnallt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); • 2004 waren es 89,8 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45); <p>Zwischen 2005 und 2016 waren, von den bei Autounfällen Getöteten, 40 % nicht durch einen Sicherheitsgurt gesichert oder hatten ihn falsch angelegt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 13);</p> <p>Im Jahr 2017 Gurtnutzung in Pkw, unterschieden nach (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrer: 97,5 % • Beifahrer: 96,0 %

	<ul style="list-style-type: none"> • Passagiere auf der Rückbank: 94,0 % <p>Gurtnutzung in Pkw, unterschieden nach (nur Fahrer und Beifahrer):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb städtischer Gebiete: 96,5 % • Außerhalb städtischer Gebiete: 97,5 % <p>Prozentsatz der im Jahr 2016 bei Verkehrsunfällen in Pkw Getöteten, die nicht angeschnallt oder ungesichert waren: 25 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46);</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);</p> <p>Gesetze (vgl. ITF 2018b: 6): seit 1975 auf den Vordersitzen von Pkw vorgeschrieben, seit 1985 auch auf den Rücksitzen;</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>Wenn sich alle Autofahrer sowohl an die Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, als auch nicht berauscht fahren würden und einen Sicherheitsgurt anlegten, dann könnte die Anzahl der Getöteten um 47 % abnehmen, und die Anzahl der Schwerverletzten um 41 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 13);</p> <p>Nach Schätzungen könnte es bei Erreichen der Zielvorgabe für den Anteil der Gurtnutzung 14 Tote und Schwerverletzte weniger pro Jahr geben (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45);</p>
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Erhebungen an festen Zählpunkten in allen Landkreisen, innerhalb und außerhalb dicht besiedelter Gebiete (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45);
4.2 Datenbasis	Die Beobachtung umfasst nur Fahrer und Beifahrer von Pkw (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45);
4.3 Aktualität / Periodizität	Jährliche Zählung;
4.4 Variabilität	–
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Maßnahmen in der Planungsperiode 2018 bis 2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 15):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung einer Analyse der falschen Verwendung von Sicherheitsgurten;

	<ul style="list-style-type: none">• Entwicklung neuer Richtlinien für ärztliche Atteste, um aus medizinischen Gründen auf die Gurtspflicht zu verzichten;• Kampagne, um das Anlegen von Sicherheitsgurten bei Taxifahrgästen zu erhöhen;• Fortsetzung der Kampagne für Sicherheitsgurte in Bussen;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	–
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf

ID NO_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of children aged 1–3 years secured in rear-facing car seats
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Kinder im Alter von 1 bis 3 Jahren, die in Reboard-Kindersitzen gesichert sind
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Alter
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde]; ITF (2018b) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Kinder zwischen ein und drei Jahren, die in Reboard-Kindersitzen gesichert sind; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser);
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2022: 75 % der Kinder bis vier Jahre sollen in nach hinten gerichteten Kindersitzen gesichert werden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); Jährliche Erhebungen seit 2010 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Liniendiagramm und Tabelle zu Gurnutzung und Kindersicherungssystemen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45f.);
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator; zwar ist die Nutzung eines Kindersitzes vorgeschrieben (bei Säuglingen eine Babyschale), aber nicht die Art des Kindersitzes;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Nutzung eines Reboard-Kindersitzes: <ul style="list-style-type: none"> • 2017 waren 63 % der Kinder zwischen ein und drei Jahren in einem nach hinten gerichteten Kindersitz gesichert (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); • 2010 waren es nur 20 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45); Anteil der Reboard-Kindersitze, nach dem Alter der Kinder (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46): <ul style="list-style-type: none"> • Einjährige Kinder: 89 % • Zweijährige Kinder: 75 % • Dreijährige Kinder: 35 %

3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);</p> <p>Gesetze (vgl. ITF 2018b: 6): Kinderrückhaltesysteme sind für Kinder unter 135 cm Körpergröße vorgeschrieben (für größere Kinder empfohlen, falls im Pkw vorhanden); es wird empfohlen, dass Kinder unter vier Jahren in einem nach hinten gerichteten Kindersitz gesichert werden, aber da es keine gesetzliche Vorschrift ist, geht der Indikator hier über die gesetzliche Lage hinaus;</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Jährliche Erhebungen seit 2010 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46);
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	Jährliche Erhebungen;
4.4 Variabilität	–
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten; Erhebungen durch Trygg Trafikk (norwegischer Rat für Straßenverkehrssicherheit);
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Maßnahmen in der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 15):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung einer Analyse der falschen Verwendung von Sicherheitsgurten (Misuse); • Durchführung einer jährlichen Kampagne zur Sicherung von Kindern (ein bis drei Jahre) in Reboard-Kindersitzen; Anschließend soll die Nutzung gezählt werden; • Bereitstellung von Informationen darüber, wie man Kinder (zwischen vier und sieben) richtig im Auto sichert; • Weiterentwicklung des Informationsdienstes zum Thema Kindersicherung im Auto; • Kurse, wie man Kinder in Autos sichert für Gesundheitsbeauftragte und / oder die Polizei; • Durchführung von Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Kinder auf dem Schulweg entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ordnungsgemäß gesichert sind;

5.4 Weitere Informationen / Kritik	Da im Zeitverlauf ständig neue Frauen und Männer zu Eltern werden, muss immer wieder neu über die korrekte Sicherung von Kindern in Autos informiert werden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46);
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf

ID NO_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of drivers of heavy vehicles wearing seat belts
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Lkw-Fahrer, die Sicherheitsgurte anlegen;
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGS-DIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Lkw-Fahrer, die sich anschnallen; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2022: 95 % der Lkw-Fahrer sollen einen Sicherheitsgurt anlegen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); Jährliche Erhebungen seit 2009 zur Nutzung des Sicherheitsgurtes (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Liniendiagramm und Tabelle zu Gurtnutzung und Kindersicherungssystemen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45f.);
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Gurtnutzung bei Lkw-Fahrern: <ul style="list-style-type: none"> • 2017 waren 84,3 % der Lkw-Fahrer angeschnallt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); • 2009 waren es 52,8 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 45);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Jährliche Erhebungen seit 2009 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46);
4.2 Datenbasis	Erhebung durch Zählungen;

4.3 Aktualität / Periodizität	Jährlich Erhebungen;
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten;
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Maßnahmen in der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 15): <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung einer Analyse der falschen Verwendung von Sicherheitsgurten; • Entwicklung neuer Richtlinien für ärztliche Atteste, um aus medizinischen Gründen auf die Gurtpflicht zu verzichten;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Um das Ziel für 2022 zu erreichen müssten zwei Drittel aller Lkw-Fahrer, die 2017 keinen Gurt trugen, ihr Verhalten in den nächsten fünf Jahren ändern (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 46);
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%93932021.pdf

ID NO_007	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Number of kilometres of national roads and county roads adapted for pedestrians and cyclists
1.2 Name (übersetzt)	Anzahl der Kilometer auf National- und Kreisstraßen, die für Fußgänger und Radfahrer angepasst sind
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Straßenart (National- oder Kreisstraße)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Schutz für gefährdete Verkehrsteilnehmer
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Länge der National- und Kreisstraßen, die für Fußgänger und Radfahrer angepasst sind; Metrik: km Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv);
2.2 Monitoringstrategie	Für den geplanten Zeitraum 2018-2021, Anpassung von insgesamt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8): <ul style="list-style-type: none"> • 165 km Nationalstraße • 230 km Kreisstraßen
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Das Risiko, getötet oder verletzt zu werden, ist im Vergleich zu Autofahrern für Fußgänger achtmal und für Radfahrer 13-mal höher (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 20);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	–
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Maßnahmen in der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 21):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung von 165 km Nationalstraße für Fußgänger und Radfahrer, davon 55 km in Städten; • Ca. 230 km Kreisstraßen angepasst für Fußgänger und Radfahrer, davon ca. 100 km in Städten; • Große Städte werden durch bauliche Maßnahmen ein hohes Maß an Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger gewährleisten; • Umsetzung von Radwegkontrollen auf allen staatlich unterhaltenen Radwegen; • Analyse von Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern an signalgesteuerten Fußgängerüberwegen;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	<p>Tatsächliches Risiko eines (Verkehrs-)Unfalls für Fußgänger und Radfahrer liegt höher (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 72):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sturzunfälle (Alleinunfälle) bei Fußgängern zählen nicht als Verkehrsunfälle; • Hohe Dunkelziffer bei Fahrradunfällen (laut einer Umfrage wird nur einer von 13 Fahrradunfällen gemeldet); <p>Als Anpassung der Straße kommen z. B. verschiedene Kombinationen an Fahrrad- und Fußgängerwegen in Betracht (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 71).</p>
5.5 Link(s)	<p>https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf</p> <p>https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%93932021.pdf</p>

ID NO_008	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of cyclists wearing bicycle helmets
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Radfahrer, die Fahrradhelme tragen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Altersgruppe (unter zwölf Jahre, 12 bis 17 Jahre, über 17 Jahre alt)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde]; ITF (2018b) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Radfahrer, die einen Fahrradhelm tragen; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2022: in allen Altersgruppen nutzen 70 % der Fahrradfahrer einen Helm (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); Seit 2006 Erhebung der Fahrradhelmnutzung in der ersten Junihälfte;
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Liniendiagramm, das die Nutzung von Fahrradhelmen seit 2006 angibt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 71);
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Helmnutzung für alle erfassten Altersgruppen zusammen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 71):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 58,8 % im Jahr 2017; • 34,8 % im Jahr 2006; <p>Helmnutzung nach Altersgruppen aufgeteilt (für 2017, vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018:72):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 78,7 % für unter 12-Jährige, • 31,3 % für 12- bis 17-Jährige und • 61,0 % für über 17-Jährige; <p>Das Risiko, getötet oder verletzt zu werden, ist im Vergleich zu Autofahrern für Fußgänger achtmal und für Radfahrer 13-mal höher (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 20);</p>

3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7f.); Fahrradhelme sind gesetzlich nicht vorgeschrieben (vgl. ITF 2018b: 7);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Erhebung der Fahrradhelmnutzung seit 2006; Einteilung nach drei verschiedenen Altersgruppen (unter 12 Jahre; 12-17 Jahre; über 17 Jahre);
4.2 Datenbasis	Eigene Erhebungen der Fahrradhelmnutzung;
4.3 Aktualität / Periodizität	Jährliche Erhebung in der ersten Junihälfte;
4.4 Variabilität	Die niedrigste Helmtragequote hatte 2017 die Altersgruppe der 12- bis 17-Jährigen mit 31,3 %; die höchste Quote hatten die unter 12-Jährigen mit 78,7 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 72);
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten;
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Maßnahmen in der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 21): <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der verstärkten Nutzung von Fahrradhelmen und Reflektoren durch die Kreisverwaltungen; • Durchführung einer Fahrradhelmkampagne;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Tatsächliches Risiko eines (Verkehrs-)Unfalls für Fußgänger und Radfahrer liegt höher (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 72): <ul style="list-style-type: none"> • Sturzunfälle (Alleinunfälle) bei Fußgängern zählen nicht als Verkehrsunfälle; • Hohe Dunkelziffer bei Fahrradunfällen (laut einer Umfrage wird nur einer von 13 Fahrradunfällen gemeldet); <p>Zusätzlich werden folgende Merkmale betrachtet (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 72):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verwendung von gelben Westen / Warnwesten durch Radfahrer: 10,0 % in 2017; • Verwendung des Fahrradlichtes beim Radfahren im Dunkeln: 80 % in 2017;

5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/_attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf
-------------	--

ID NO_009	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Number of pedestrians using reflectors on lighted roads in the dark
1.2 Name (übersetzt)	Anzahl der Fußgänger, die bei Dunkelheit Reflektoren auf beleuchteten Straßen verwenden
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Innerorts und außerorts
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sichtbarkeit
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anzahl der erwachsenen Fußgänger, die bei Dunkelheit Reflektoren auf beleuchteten Straßen verwenden; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser);
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe bis 2022: 50 % der Fußgänger werden in der Dunkelheit auf beleuchteten Straßen Reflektoren nutzen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 71); Seit 2010 jährliche Erhebung der Reflektorennutzung im November;
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Liniendiagramm, das die Nutzung von Reflektoren seit 2006 angibt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 71)
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2017 benutzen 40 % der Fußgänger Reflektoren im Dunkeln auf beleuchteten Straßen (vgl. STATENS VEGVESEN Ohne Jahr: 8); 2010 waren es 27,5 %; der Gebrauch von Reflektoren ist auf der Landstraße 15 bis 20 Prozentpunkte höher als in der Innenstadt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 72); Reflektornutzung durch Fußgänger in 2017 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 72): <ul style="list-style-type: none"> • Außerorts: 47 % • Innerorts: 33 % Das Risiko, getötet oder verletzt zu werden, ist im Vergleich zu Autofahrern für Fußgänger achtmal und für Radfahrer 13-mal höher (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 20);

3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Jährliche Erhebungen seit 2010 auf beleuchteten Straßen im Dunkeln; Erhebungsstellen in allen Landkreisen; sowohl auf Landstraßen als auch in der Stadt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 72);
4.2 Datenbasis	Eigene Zählungen;
4.3 Aktualität / Periodizität	Jährliche Erhebung im November;
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten; Zählungen durch Trygg Trafikk (norwegischer Rat für Straßenverkehrssicherheit);
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Maßnahmen in der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 21): <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der verstärkten Nutzung von Fahrradhelmen und Reflektoren durch die Kreisverwaltungen; • Jährlicher Reflektortag auf lokaler und nationaler Ebene;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Tatsächliches Risiko eines (Verkehrs-)Unfalls für Fußgänger und Radfahrer liegt höher (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 72): <ul style="list-style-type: none"> • Sturzunfälle (Alleinunfälle) bei Fußgängern zählen nicht als Verkehrsunfälle; • Hohe Dunkelziffer bei Fahrradunfällen (laut einer Umfrage wird nur einer von 13 Fahrradunfällen gemeldet);
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%93932021.pdf

ID NO_010	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of heavy vehicles with a maximum authorised mass of over 7,500 kg that pass the periodic roadworthiness test without serious remarks
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7.500 kg, die die regelmäßige technische Untersuchung ohne ernsthafte Mängel bestehen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Lkw • Busse • „Schwere“ Anhänger (wie z. B. Sattelanhänger)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Fahrzeugzustand
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGS-DIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Schwerlastfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7.500 kg, die die regelmäßige technische Untersuchung ihrer Verkehrssicherheit ohne ernsthafte Mängel bestehen;</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser);</p>
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2022: 30 % der Schwerlastfahrzeuge sollen ohne ernsthafte Beanstandung durch die Untersuchung kommen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); das bedeutet, dass keine Fehler festgestellt werden sollen, die ein Fahrverbot oder eine Nachkontrolle nach sich ziehen würden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 81);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2017 sind 23,2 % der Schwerlastfahrzeuge ohne größere Beanstandung durch die technische Untersuchung gekommen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);</p> <p>Anteil der Fahrzeuge, die die Fahrzeuginspektion ohne größere Beanstandung (ohne Nachkontrolle oder Fahrverbot) bestehen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 81):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lkw: 22,5 % • Busse: 24,4 % • „Schwere“ Anhänger (wie z. B. Sattelanhänger): 24,0 % <p>Der Anteil der schweren Fahrzeuge, ...</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ... die nach einer technischen Außeninspektion ohne Fahrverbot weiterfahren können, liegt bei 77,4 %; ... deren Bremsen zugelassen werden, liegt bei 69,2 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 81);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Schwerlastfahrzeuge (z. B. Lkws und Busse) müssen jedes Jahr zur Inspektion (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 81);
4.2 Datenbasis	Die Zahlen stammen aus einem Kontrollsystem der norwegischen Straßenverwaltung Statens Vegvesen (VaDIS2, vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 81);
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Maßnahmen während der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 22):</p> <ul style="list-style-type: none"> Einführung eines Systems zur Klassifizierung der Risiken für Verkehrsunternehmen; Überprüfung der Gesetzgebung, um effizientere Sanktionen im Kontrollbereich durchzusetzen; Online-Tool für die Durchführung von Risikobewertungen im Verkehrssektor; Beratungs- und Überwachungsdienste für diejenigen, die Transportdienstleistungen bestellen; Information über die Meldepflicht für Verkehrsunternehmen; Einfachere Erfassung schwerer Arbeitsunfälle mittels digitaler Lösungen; Verbesserung der Meldepraxis für schwere Arbeitsunfälle; Beeinflussung der Verkehrssicherheitskultur und des Sicherheitsmanagements in Verkehrsunternehmen;

	<ul style="list-style-type: none"> • Aktualisierung und Weiterentwicklung von Informationsbroschüren für Lkw-Fahrer; • Analyse von tödlichen Unfällen von Schwerlastfahrzeugen mit Fußgängern und Radfahrer sowie des toten Winkels; • Entwicklung von Informationen über das Risiko, das für Radfahrer und Fußgänger vom toten Winkel ausgeht, sowie über Maßnahmen, die das Risiko verringern können; • Fortsetzung eines Projektes, das Informationen zu Themen wie dem toten Winkel von Lkw wiedergibt;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	<p>Der Anteil der Fahrer von Schwerlastfahrzeugen, die Lenk- und Ruhezeiten einhalten, liegt bei 64,2 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 81).</p> <p>Die Sichtkontrolle und die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten hängen davon ab, wie zielgerichtet die Auswahl der Fahrzeuge erfolgt (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 81).</p>
5.5 Link(s)	<p>https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf</p> <p>https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf</p>

ID NO_011	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of motor vehicle traffic on national roads with speed limits of 70 km/h or higher that takes place on roads with median barriers
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz des Kfz-Verkehrs auf Nationalstraßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen von 70 km/h oder höher, der auf Straßen mit baulicher Mitteltrennung (Mittelschutzplanken, verstärkte Mittelmarkierung) stattfindet
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Riksveg (vergleichbar Bundesstraße) • Fylkesveg (vergleichbar Landstraße)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Straßensicherheitsausstattung
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs, der auf Nationalstraßen unterwegs ist, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h oder höher sowie einer baulichen Mitteltrennung (Mittelschutzplanken, verstärkte Mittelmarkierung) haben;</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe bis 2022: 54,1 % des Verkehrsaufkommens auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h oder höher soll auf Straßen mit einer baulichen Mitteltrennung (Mittelschutzplanken, verstärkte Mittelmarkierung) stattfinden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Zum 01.01.2018 fand 49,3 % des Verkehrsaufkommens auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h oder höher statt, die mit einer Mittelschutzplanke ausgestattet waren (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); zum 01.01.2014 waren dies noch 45 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 90);</p> <p>Anzahl der Kilometer mit einer verstärkten Mittelmarkierung (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 90):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riksveg (vergleichbar Bundesstraße): über 1.750 km • Fylkesveg (vergleichbar Landstraße): über 200 km <p>27 % der bei Verkehrsunfällen Getöteten oder Schwerverletzten kamen</p>

	durch Frontalzusammenstöße zu Schaden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 23);
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Maßnahmen während der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 24): <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 2018 und 2021 Eröffnung von 192 km vierspuriger Nationalstraßen mit Mittelschutzplanke; Bau von Mittelschutzplanken auf ca. 40 km zwei- und dreispuriger Nationalstraßen; • Verstärkte Mittelmarkierung auf allen Nationalstraßen, die die Kriterien erfüllen; spätestens bei Erneuerung des Asphalts; • Überprüfung von Kreisstraßen und Auswahl von Straßen, die die Kriterien für verstärkte Mittelmarkierungen erfüllen; Durchführung bei Erneuerung des Asphalts; • Kurse und Training für Mitarbeiter, die Schutzplanken montieren; Zertifizierung in der Installationsarbeit;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%93932021.pdf

ID NO_012	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Number of kilometres of national road with speed limits of 70 km/h or higher that have been assessed, and that meet the minimum standards set out in the NTP to prevent serious run-off-the-road accidents
1.2 Name (übersetzt)	Anzahl der Kilometer auf Nationalstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h oder höher, die überprüft wurden, und die den Mindestanforderungen zur Vermeidung von schweren Verkehrsunfällen entsprechen, die durch den NTP festgelegt wurden, um das Abkommen von der Straße zu verhindern
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Straßensicherheitsausstattung
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Länge der Nationalstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h oder höher, die überprüft wurden und die die Mindestanforderungen des „National Transport Plan“ (NTP) erfüllen, zur Vermeidung von schweren Unfällen durch Abkommen von der Straße; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe: Durchführung von Maßnahmen auf 1.500 km Nationalstraße; Durchführung von Verbesserungsarbeiten zwischen 2018 und 2023 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	29 % der bei Verkehrsunfällen Getöteten oder Schwerverletzten traten bei Unfällen auf, bei denen das Auto von der Fahrbahn abkam (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 23);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Maßnahmen in der Planungsperiode 2018-2023 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 24):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 2018 und 2023 Maßnahmen, um die Mindestanforderungen zur Vermeidung von Unfällen durch das Abkommen von der Straße zu erfüllen; • Erfüllung der Mindestanforderungen auch auf Kreisstraßen angestrebt; • Analyse von Unfällen, die durch das Abkommen von der Straße zustande kommen; • Kurse und Training für Mitarbeiter, die Schutzplanken montieren; Zertifizierung in der Installationsarbeit;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	NTP = National Transport Plan 2018-2029 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 5);
5.5 Link(s)	<p>https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf</p> <p>https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf</p>

ID NO_013	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of motor vehicle traffic involving cars with autonomous emergency braking (AEB)
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz des Kfz-Verkehrs von Fahrzeugen mit autonomen Notbremsassistenten (AEB)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung/-rating
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge mit autonomem Notbremsassistenten im Straßenverkehr; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2022: 25 % des Verkehrsaufkommens soll aus Fahrzeugen mit automatischem Notbremsassistenten bestehen (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2017 war der Anteil von Fahrzeugen mit automatischem Notbremsassistenten am Verkehrsaufkommen 14,4 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Möglicherweise könnten Personen zum Kauf verkehrssicherer Autos animiert werden, indem die Verkehrssicherheit der Autos bei der Kfz-Steuer berücksichtigt wird (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 105)
5.4 Weitere Informationen / Kritik	AEB = automatischem Notbremsassistent: warnt den Fahrer vor einer bevorstehenden Kollision (mit einem anderen Fahrzeug) und leitet einen Bremsvorgang ein (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 103);
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%93932021.pdf

ID NO_014	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of motor vehicle traffic involving cars with lane departure warning
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz des Kfz-Verkehrs von Fahrzeugen mit Spurhalteassistent
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung/-rating
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge mit Spurhalteassistent im Straßenverkehr; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2022: 52 % des Verkehrsaufkommens soll von Fahrzeugen mit Spurassistenten erbracht werden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2017: 39,2 % der Fahrzeuge hatten Spurhalteassistenten (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Möglicherweise könnten Personen zum Kauf verkehrssicherer Autos animiert werden, indem die Verkehrssicherheit der Autos bei der Kfz-Steuer berücksichtigt wird (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 105)
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Spurhalteassistenten alarmieren den Fahrer, wenn das Fahrzeug die Fahrspur verlässt, wenn kein Blinker betätigt wurde oder keine große Lenkraddrehung stattfand (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 103);
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf

ID NO_015	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of motor vehicle traffic involving cars with autonomous emergency braking to prevent collisions with pedestrians and cyclists (pedestrian AEB)
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz des Kfz-Verkehrs von Fahrzeugen mit autonomen Notbremsystemen zur Vermeidung von Kollisionen mit Fußgängern und Radfahrern (Fußgänger-AEB)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung/-rating
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge am Straßenverkehr, die mit autonomen Notbremsystemen zur Vermeidung von Kollisionen mit Fußgängern und Radfahrern ausgestattet sind; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2022: 25 % der Fahrzeuge am Verkehrsaufkommen sollen mit automatischen Notbremsystemen für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet sein (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2017 lag der Anteil der Fahrzeuge mit automatischem Notbremsystem für Fußgänger und Radfahrer bei 14,4 % (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Möglicherweise könnten Personen zum Kauf verkehrssicherer Autos animiert werden, indem die Verkehrssicherheit der Autos bei der Kfz-Steuer berücksichtigt wird (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 105)
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Das Ausmaß von Verletzungen soll durch solche automatischen Notbremssysteme verringert werden, indem das Auto bei einer bevorstehenden Kollision mit Fußgängern oder Radfahrern automatisch langsamer wird (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 103);
5.5 Link(s)	https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf

ID NO_016	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Number of municipalities approved as Road safe municipalities
1.2 Name (übersetzt)	Anzahl der Gemeinden, die als Straßenverkehrssicherheitsgemeinden anerkannt sind
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Gemeinden mit einem Verkehrssicherheitsplan • Anzahl der als Verkehrssicherheitsgemeinden anerkannten Gemeinden
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Sonstiges; Verkehrssicherheitsarbeit
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGS-DIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anzahl der Gemeinden, die als Straßenverkehrssicherheitsgemeinden anerkannt werden; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2022: 125 Gemeinden sollen als verkehrssicher anerkannt werden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Zum 01.01.2018 gab es 62 Straßenverkehrssicherheitsgemeinden (bzw. 61 Gemeinden und ein Kreis) (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 8); 2017 hatten 220 Gemeinden einen gültigen Verkehrssicherheitsplan, der 2018 gültig sein sollte (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 108);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Maßnahmen in der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEG-VESEN et al. Ohne Jahr: 26):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empfehlungen zur Überwachung der Leitlinien eines Kinderverkehrsplans auf regionaler und lokaler Ebene; • Ermutigung von Kinder- und Jugendgemeinderäten, sich aktiv für die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen einzusetzen; • Überarbeitung eines Handbuches für kommunale Verkehrssicherheitspläne; • Kommunale Verkehrssicherheitspläne in allen Gemeinden; • Forum für den Austausch von Erfahrungen und optimaler Vorgehensweise („best practice“) bei der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit; • Gewährleistung eines hohen Maßes an Beteiligung und politischer Unterstützung durch Strategien zur Straßenverkehrssicherheit; • Straßenverkehrssicherheit als Thema in den Gebiets- und Verkehrsplänen für städtische Gebiete; • Bis 01.01.2022 125 Gemeinden als verkehrssichere Gemeinden anerkennen, bzw. bereits anerkannte bestätigen; • Gemeinden, die als verkehrssichere Gemeinden anerkannt sind, sollen Straßenverkehrssicherheit gewährleisten; • Entwicklung eines Online-Einführungskurses für Verkehrssicherheit für Mitarbeiter der Stadt- und Kreisverwaltungen;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	<p>https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf</p> <p>https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%93932021.pdf</p>

ID NO_017	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Effective data exchange between vehicles and infrastructure, and for automated vehicles
1.2 Name (übersetzt)	Effektiver Datenaustausch zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur sowie für automatisierte Fahrzeuge
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung/-rating
1.6 Land	Norwegen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	STATENS VEGVESEN, POLITIET, TRYGG TRAFIKK, UTDANNINGSDIREKTORATET, KS, HELSEDIREKTORATET (Ohne Jahr, 2018) / Statens Vegvesen (staatliche Behörde in Norwegen) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Intelligente Verkehrssysteme, die Informations- und Kommunikationstechnologien nutzen; Metrik: keine definiert Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv)
2.2 Monitoringstrategie	Ziel: Norwegen soll eine Vorreiterrolle einnehmen; bei den intelligenten Verkehrssystemen kommen automatisierte Fahrzeuge zum Einsatz; die Privatsphäre soll dabei geschützt werden (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 99);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der nationale Aktionsplan 2018-2022 besteht aus vier Ebenen: Vision Zero, Zwischenziele, Indikatorziele und Maßnahmen. Über die einzelnen Maßnahmen gehen die Indikatorziele in die Zwischenziele ein, die wiederum angeben, wie schnell Vision Zero erreicht werden soll (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 7ff.);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Die Autoren gehen davon aus, dass selbstfahrende Fahrzeuge ein großes Potenzial für eine verbesserte Verkehrssicherheit haben (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 25);
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Entwicklung und Erleichterung von intelligenten Verkehrssystemen als wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit; Maßnahmen während der Planungsperiode 2018-2021 (vgl. STATENS VEGVESEN et al. Ohne Jahr: 25):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität der Verkehrskontrollzentralen für effektiveres Management der Ereignisse im Straßennetz; • Pilotprojekte für eine Entscheidungsgrundlage über Technologien, die sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken sollen; • Beitrag zur Arbeit an internationalen Vorschriften; Gewährleistung von Verkehrssicherheit bei Vorschriften zu automatisierten Fahrzeugen;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	<p>Weitere Aufgabe (vgl. STATENS VEGVESEN et al. 2018: 99):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung der Anforderungen an Infrastruktur und automatisierte Fahrzeuge;
5.5 Link(s)	<p>https://www.vegvesen.no/attachment/2322975/binary/1261865?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Safety+2018-2021+%28short+version%29.pdf</p> <p>https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf</p>

ID PL_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Share of people with fastened seatbelts in the vehicle (%)
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Personen mit angelegtem Sicherheitsgurt im Fahrzeug (%)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrer • Beifahrer • Passagiere auf dem Rücksitz
1.4 Untersuchungskategorien	<p>Straßentypen: Nationalstraßen, Autobahnen, Schnellstraßen, Provinz- und Landkreisstraßen</p> <p>Ortslage: Innerorts, außerorts</p>
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde]</p> <p>BANY et al. (2015a) / ITS (Motor Transport Institute) [Behörde], HC (Heller Consult sp. z o. o.) [private Institution]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrer / Beifahrer / Passagiere auf dem Rücksitz, die den Sicherheitsgurt anlegen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance programmes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f).</p> <p>Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge, Rettungswesen) werden die SPIs in indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Im Programmpfeiler Verkehrsverhalten ist der Indikator der Gurtanlegequote mit der Anzahl der tödlichen Unfälle stark gefährdeter Verkehrsteilnehmer verknüpft. Allerdings bezieht sich keiner der vier Final outcome-Indikatoren in diesem Programmpfeiler auf tödliche Verletzungen durch nicht-angelegten Sicherheitsgurt. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Für die Jahre 2013 bis 2015 sind ausführliche Berichte über den Indikator Gurtanlegequote vorhanden, für die Folgejahre offenbar nicht. In den Berichten werden die Beobachtungsergebnisse ausführlich hinsichtlich Entwicklung und Variabilität (Fahrzeugtyp, Personenmerkmale und regionale Unterschiede) diskutiert (z. B. BANY et al. 2015a).</p>

2.3 Repräsentation / Visualisierung	In den Berichten wird der Indikator aufgeschlüsselt nach vielen sozio-demographischen und räumlichen Merkmalen in Tabellen (meist im Jahresvergleich) und in Balkendiagrammen dargestellt (vgl. BANY et al. 2015a).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da direkter Bezug zu Gesetz.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2015 trugen 95 % der Fahrer, 96 % der Beifahrer und 76 % der Mitfahrer auf dem Rücksitz den Gurt (vgl. BANY et al. 2015a: 5). Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f). Das Anlegen des Sicherheitsgurtes ist in allen EU-Ländern vorgeschrieben.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Die Beobachtung wurde von ein bis vier geschulten Beobachtern durchgeführt, ausgerüstet mit einer speziellen Applikation für Smartphones. Notiert wurden darin die Beobachtungsergebnisse, Fahrzeugtyp, Typ des Verkehrsteilnehmers (Fahrer, Beifahrer, etc.), Geschlecht und Alter (in vier Klassen) (vgl. BANY et al. 2015a: 6).
4.2 Datenbasis	Die Erhebungen wurden in Polens 16 Provinzen (Woiwodschaften) an 86 Beobachtungsorten auf verschiedenen Straßentypen (Nationalstraßen, Autobahnen, Schnellstraßen, Provinz- und Landkreisstraßen), innerorts und außerorts, sowie in Provinzhauptstädten durchgeführt. Beobachtet wurde an Wochentagen bei guten Wetterbedingungen, an gut einsehbaren Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehren (vgl. BANY et al. 2015a: 6). Größe des Samples: >2.000 Fahrzeuge in Provinzhauptstädten; >1.000 Fahrzeuge auf Nationalstraßen, Schnellstraßen und Autobahnen; >500 Fahrzeuge auf Provinzstraßen und >250 Fahrzeuge auf Kreisstraßen (vgl. BANY et al. 2015a: 6). 2015 wurden knapp 100.000 Fahrzeuge beobachtet (vgl. BANY et al. 2015a: 6).
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Erhebungen 2015 fanden zwischen März und Juni statt.
4.4 Variabilität	Frauen tragen häufiger den Sicherheitsgurt als Männer. Ältere (>60) tragen weniger häufig den Sicherheitsgurt als jüngere Verkehrsteilnehmer. Taxis weisen sehr viel geringere Anschnallquoten auf als andere Pkw, auch Lieferfahrzeuge und Lkw schneiden schlechter ab. Zudem gibt es eine regionale Differenzierung (vgl. BANY et al. 2015a: 5).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Gemeinsame Erhebung durch das ITS (Motor Transport Institute) und Heller Consult (vgl. BANY et al. 2015a: 6). Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.

4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	Hohe Priorität innerhalb des Programmpfeilers Verkehrsverhalten (vgl. KRBRD 2013: 29).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.krbrd.gov.pl/files/file_add/download/230_stosowanie-pasow-bezpieczenstwa-w-polsce-w-2015.pdf [Polnisch]

ID PL_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Share of children transported and properly protected in the vehicle
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der im Fahrzeug transportierten und ordnungsgemäß gesicherten Kinder
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentypen: Nationalstraßen, Autobahnen, Schnellstraßen, Provinz- und Landkreisstraßen • Ortslage: Innerorts, außerorts • Alter der Kinder in drei Klassen
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde] BANY et al. (2015b) / ITS (Motor Transport Institute) [Behörde], HC (Heller Consult sp. z o. o.) [private Institution]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Kinder (0 bis 12 Jahre) die mittels Kinderrückhaltesystemen gesichert sind Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	<p>Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance programmes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f).</p> <p>Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge, Rettungswesen) werden die SPIs in indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Im Programmpfeiler Verkehrsverhalten ist der Indikator der Kinderrückhaltesysteme mit der Anzahl der tödlichen Unfälle stark gefährdeter Verkehrsteilnehmer verknüpft. Allerdings bezieht sich keiner der vier Final outcome-Indikatoren in diesem Programmpfeiler auf tödliche Verletzungen von Kindern oder Verletzungen im Kontext von Kinderrückhaltesystemen. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Für die Jahre 2014 und 2015 sind ausführliche Berichte über den Indikator zu den Kindersicherheitssystemen zum Download vorhanden, für die Folgejahre offenbar nicht. In den Berichten werden die Beobachtungsergebnisse ausführlich hinsichtlich Entwicklung und Variabilität (z. B. Alter, regionale Unterschiede) diskutiert (z. B. BANY et al. 2015b).</p>

2.3 Repräsentation / Visualisierung	In den Berichten wird der Indikator aufgeschlüsselt nach sämtlichen Kriterien (siehe 1.4) in Tabellen (meist im Jahresvergleich) und in Balkendiagrammen dargestellt. Es finden sich zudem eingefärbte Karten um die regionale Differenzierung darzustellen (vgl. BANY et al. 2015b).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da lediglich die Verwendung von Kinderrückhaltesystemen vermerkt wird, nicht z. B. die Qualität der Sicherung (Misuse).
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2015 belief sich die Nutzungsquote von Kinderrückhaltesystemen auf 93 % (vgl. BANY et al. 2015b: 4). Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f). Die Nutzung von Kinderrückhaltesystemen ist in Polen vorgeschrieben.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Die Beobachtung wurde von ein bis vier geschulten Beobachtern durchgeführt. Notiert wurden die Beobachtungsergebnisse, Fahrzeugtyp (Auto, Lkw, Nutzfahrzeug), Sitzposition des Verkehrsteilnehmers (Frontsitz; Rücksitz) und Alter (in drei Klassen, 0–3, 4–7, 8–12) (vgl. BANY et al. 2015b: 6).
4.2 Datenbasis	Die Erhebungen wurden in Polens 16 Provinzen (Woiwodschaften) an 86 Beobachtungsorten auf verschiedenen Straßentypen (Nationalstraßen, Autobahnen, Schnellstraßen, Provinz- und Landkreisstraßen), innerorts und außerorts, sowie in Provinzhauptstädten durchgeführt. Beobachtet wurde für mindestens zwei Stunden an Wochentagen bei guten Wetterbedingungen, an gut einsehbaren Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehren, da dort die Geschwindigkeit der Fahrer reduziert wird. Die Nähe von Polizeistationen wurde gemieden (Beobachtungseffekt) (vgl. BANY et al. 2015b: 5). Größe des Samples: 2.671 Kinder (vgl. BANY et al. 2015b: 4).
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Erhebungen 2015 fanden zwischen März und Juni statt.
4.4 Variabilität	Auf Provinzstraßen ist die niedrigste Quote zu verzeichnen (90 %), auch außerorts ist die Quote geringer (90 %), darüber hinaus gibt es regionale Unterschiede (vgl. BANY et al. 2015b: 4).
4.5 Datenqualität	Für Lkw und Nutzfahrzeuge sowie für Taxis wurden zu wenige Daten gesammelt, um Aussagen zu treffen (vgl. BANY et al. 2015b: 6).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Gemeinsame Erhebung durch das ITS (Motor Transport Institute) und Heller Consult (vgl. BANY et al. 2015b: 5). Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	Hohe Priorität innerhalb des Programmpfeilers Verkehrsverhalten (vgl. KRBRD 2013: 29).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.krbrd.gov.pl/files/file_add/download/231_stosowanie-urzadzen-zabezpieczajacych-dzieci-w-polsce-w-2015-r.pdf [Polnisch]

ID PL_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Share of motorcyclists, motorbikers and cyclists using helmets
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Motorradfahrer, Mopedfahrer und Radfahrer mit Helm
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugtyp: Motorrad, Moped, Fahrrad • Straßentypen: Nationalstraßen, Autobahnen, Schnellstraßen, Provinz- und Landkreisstraßen • Ortslage: Innerorts, außerorts
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde]</p> <p>BANY et al. (2015c) / ITS (Motor Transport Institute) [Behörde], HC (Heller Consult sp. z o. o.) [private Institution]</p> <p>ERSO (2017b) / European Road Safety Observatory [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Motorrad- / Moped- / Fahrradfahrer die einen Helm tragen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance programmes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f).</p> <p>Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge, Rettungswesen) werden die SPIs in indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Im Programmpfeiler Verkehrsverhalten ist der Indikator der Helmtragequote mit der Anzahl der tödlichen Unfälle stark gefährdeter Verkehrsteilnehmer verknüpft. Zwei der Final outcome-Indikatoren in diesem Programmpfeiler beziehen sich auf tödliche Verletzungen von Motorrad- und Fahrradfahrern. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Für die Jahre 2013 bis 2015 sind ausführliche Berichte über den Indikator zur Helmtragequote zum Download vorhanden, für die Folgejahre offenbar nicht. In den Berichten werden die Beobachtungsergebnisse ausführlich hinsichtlich Entwicklung und Variabilität diskutiert (z. B. BANY et al. 2015c).</p>

2.3 Repräsentation / Visualisierung	In den Berichten wird der Indikator aufgeschlüsselt nach sämtlichen Kriterien in Tabellen und in Balkendiagrammen dargestellt (vgl. BANY et al. 2015c).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da Bezug auf Gesetz / Maßnahme.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2015 trugen beinahe alle Motorradfahrer (99 %, Beifahrer: 97 %) und Mopedfahrer (98 %, Beifahrer: 93 %) einen Helm. Radfahrer trugen nur zu 20 % einen Helm (Mitfahrer 53 %) (vgl. BANY et al. 2015c: 4). Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f). Das Tragen von Helmen ist in Polen für Motorradfahrer und Mopedfahrer vorgeschrieben, nicht für Radfahrer (vgl. ERSO 2017c: 6).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Die Beobachtung wurde von ein bis vier geschulten Beobachtern durchgeführt und mittels einer Applikation für Mobiltelefone erfasst. Notiert wurden die Beobachtungsergebnisse, Fahrzeugtyp (Motorrad, Moped, Fahrrad), Typ des Verkehrsteilnehmers (Fahrer, Beifahrer), Geschlecht und Alter (in vier Klassen) (vgl. BANY et al. 2015c: 6).
4.2 Datenbasis	Die Erhebungen wurden in Polens 16 Provinzen (Woiwodschaften) an 86 Beobachtungsorten auf verschiedenen Straßentypen (Nationalstraßen, Autobahnen, Schnellstraßen, Provinz- und Landkreisstraßen), innerorts und außerorts sowie in Provinzhauptstädten durchgeführt. Beobachtet wurde für mindestens zwei Stunden an Wochentagen bei guten Wetterbedingungen, an gut einsehbaren Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehren, da dort die Geschwindigkeit der Fahrer reduziert wird. Die Nähe von Polizeistationen wurde gemieden (Beobachtungseffekt) (vgl. BANY et al. 2015c: 6). Größe des Samples: 1.991 Zweiräder (517 Motorräder, 386 Mopeds, 1.670 Fahrräder) (vgl. BANY et al. 2015c: 6).
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Erhebungen 2015 fanden zwischen März und Juni statt.
4.4 Variabilität	Bei den Radfahrern gibt es einen signifikanten Unterschied zwischen jungen (23 %) und älteren Radfahrern (12 %); Frauen tragen nur halb so häufig einen Radhelm (12 %) wie Männer (24 %) (vgl. BANY et al. 2015c: 4).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Gemeinsame Erhebung durch das ITS (Motor Transport Institute) und Heller Consult (vgl. BANY et al. 2015c: 6). Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.krbrd.gov.pl/files/file_add/download/232_stosowanie-kaskow-ochronnych-przez-uzytownikow-drog-w-polsce-w-2015_isesja.pdf [Polnisch]

ID PL_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Share of drunk drivers or drivers under influence of other substances detected in control (%)
1.2 Name (übersetzt)	Bei Kontrollen festgestellter Anteil alkoholisierter Fahrer oder Fahrer unter dem Einfluss anderer Substanzen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.4 Untersuchungskategorien	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde] ERSO (2017b) / European Road Safety Observatory [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrer unter Alkoholeinfluss oder Fahrer unter dem Einfluss anderer Substanzen Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance programmes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f). Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System-Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge, Rettungswesen) werden die SPIs in indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f). Im Programmpfeiler Verkehrsverhalten ist der Indikator des Fahrens unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Substanzen mit der Anzahl der tödlichen Unfälle, verursacht durch betrunkene Fahrer, verknüpft. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f). Während für einige andere Indikatoren ausführliche Berichte zum Download auf der Webseite des KRBRD bereitstehen, findet sich zum Thema dieses Indikators keine weitere Information.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f). Die Promillegrenze liegt für alle Fahrer bei 0,2 ‰ (vgl. ERSO 2017c: 6).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	Hohe Priorität innerhalb des Programmpfeilers Verkehrsverhalten (vgl. KRBRD 2013: 29).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID PL_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Share of the calmed traffic roads in road network in built-up areas (%)
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der innerörtlichen verkehrsberuhigten Straßen am Straßennetz (%)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Schutz für gefährdete Verkehrsteilnehmer
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der verkehrsberuhigten Straßen im Straßennetz innerhalb geschlossener Ortschaften Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	<p>Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance programmes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f).</p> <p>Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge, Rettungswesen) werden die SPIs in indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Im Programmpfeiler Sichere Straßen ist der Indikator der innerörtlichen verkehrsberuhigten Straßen in Beziehung zu sieben Final outcome-Indikatoren gesetzt, von denen allerdings keiner explizit tödliche Unfälle in verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerunfälle anspricht. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Während für einige andere Indikatoren ausführliche Berichte zum Download auf der Webseite des KRBRD bereitstehen, findet sich zum Thema dieses Indikators keine weitere Information.</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrs- sicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundär- daten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Daten- quelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID PL_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Share of roads equipped with the infrastructure for pedestrians and cyclists in country and voivodships road network (%)
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der mit der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer ausgestatteten Straßen im Straßennetz des ländlichen Raums und der Woiwodschaft (%)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Schutz für gefährdete Verkehrsteilnehmer
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der mit der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer ausgestatteten Straßen im Straßennetz des ländlichen Raums und der Woiwodschaft Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance programmes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f). Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge) werden die SPIs in den indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f). Im Programmpfeiler Sichere Straßen ist der Indikator der sicheren Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger in Beziehung zu sieben Final outcome-Indikatoren gesetzt, von denen sich allerdings keiner explizit auf tödliche Unfälle, verursacht durch mangelnde Radfahrer- oder Fußgängerinfrastruktur, bezieht. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f). Während für einige andere Indikatoren ausführliche Berichte zum Download auf der Webseite des KRBRD bereitstehen, findet sich zum Thema dieses Indikators keine weitere Information.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID PL_007	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Safe speed
1.2 Name (übersetzt)	Sichere Geschwindigkeit
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge auf Autobahnen und Schnellstraßen (Stundenkilometer) • Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge auf Landstraßen (Stundenkilometer) • Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge auf Stadtstraßen • Anteil der Fahrer, die die Geschwindigkeit auf Autobahnen und Schnellstraßen überschreiten (%) • Anteil der Fahrer, die die Geschwindigkeit auf Landstraßen überschreiten (%) • Anteil der Fahrer, die die Geschwindigkeit innerorts überschreiten (%) • Anteil der Fahrer, für die in einer Kontrolle eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt wird (%) (vgl. KRBRD 2013: 61f)
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp: Unbebautes Gebiet (Autobahnen, Schnellstraßen, Nationalstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen), Bebautes Gebiet (Zweispurige Straßen in den Hauptstädten der Woiwodschaften, Einspurige Straßen in den Hauptstädten der Woiwodschaften, Kreuzungen von Nationalstraßen durch Dörfer und Kleinstädte, Straßenkreuzungen Woiwodschaft in Dörfern und Kleinstädten, Straßenkreuzungen Landkreise in Dörfern und Kleinstädten); • Zeit: Tag, Nacht; • Fahrzeugtyp: Leichte, schwere Fahrzeuge (vgl. BANY et al. 2015d: 17).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde] BANY et al. (2015d) / ITS (Motor Transport Institute) [Behörde], HC (Heller Consult sp. z o. o.) [private Institution] ERSO (2017b) / European Road Safety Observatory [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Durchschnittsgeschwindigkeit und Anteil der Fahrer die die vorgeschriebene Geschwindigkeit überschreiten</p> <p>Metrik: km/h (Stundenkilometer) / % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv) bei Durchschnittsgeschwindigkeit; wertend (je weniger desto besser) bei Geschwindigkeitsüberschreitung;</p>
2.2 Monitoringstrategie	Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance programmes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad

	<p>der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f).</p> <p>Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge, Rettungswesen) werden die SPIs in indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Im Programmpfeiler Sichere Geschwindigkeit ist der Geschwindigkeits-Indikator in Beziehung zu einem Final outcome-Indikator gesetzt, der sich explizit auf die Anzahl der Verkehrsoffer, verursacht durch überhöhte Geschwindigkeit, bezieht. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Für die Jahre 2014 und 2015 sind ausführliche Berichte über den Indikator Geschwindigkeit zum Download vorhanden, für die Folgejahre offenbar nicht. In den Berichten werden die Beobachtungsergebnisse ausführlich hinsichtlich Entwicklung und Variabilität diskutiert (z. B. BANY et al. 2015d).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	In den Berichten wird der Indikator, aufgeschlüsselt nach sämtlichen Kriterien, in Tabellen und in Balkendiagrammen dargestellt. Regionale Differenzen werden zudem in eingefärbten Karten dargestellt (vgl. BANY et al. 2015d).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da nicht nur auf Geschwindigkeitsüberschreitungen Bezug genommen wird.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2015 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Autobahnen 120 km/h; auf Schnellstraßen 109 km/h; außerhalb geschlossener Ortschaften auf Nationalstraßen 84 km/h, 80 km/h auf Bezirksstraßen, 78 km/h auf Provinzstraßen; innerhalb geschlossener Ortschaften variiert je nach Straßentyp und Tageszeit die Geschwindigkeit zwischen 50 km/h und 71 km/h. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit wird in 66,8 % aller Fälle überschritten (vgl. BANY et al. 2015d: 5).</p> <p>Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den oben genannten Quellen.</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f).</p> <p>Innerorts gilt 50 / 60 km/h; außerorts 90 km/h; auf Autobahnen 120 / 140 km/h; darüber hinaus gilt auf einspurigen Schnellstraßen sowie auf Schnellstraßen mit mindestens zwei Spuren je Fahrtrichtung 100 km/h (vgl. ERSO 2017c: 5).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Radarmessung (automatisiert)</p> <p>Die Messung erfolgte mit nicht-invasiven automatischen Messgeräten (ANSP, Hochfrequenzradar) im „Fahrzeug nach Fahrzeug“ Modus (vgl. BANY 2015d: 5, 10). Die Daten wurden direkt von der Messstelle zu einer zentralen Monitoringstation weitergeleitet (vgl. BANY et al. 2015: 10).</p> <p>Neben der Geschwindigkeit wurde auch der Abstand der Fahrzeuge ge-</p>

	messen, diese Daten wurden jedoch nicht für einen Indikator herangezogen (vgl. BANY et al. 2015d: 6).
4.2 Datenbasis	Die Erhebungen wurden an 94 Messpunkten auf verschiedenen Straßentypen (Nationalstraßen, Autobahnen, Schnellstraßen, Provinz- und Landkreisstraßen in verdichteten und unentwickelten Räumen). Die Messungen wurden für 24 Stunden an allen Messpunkten durchgeführt. Die Messpunkte sind je nach Straßentyp und räumlicher Lage in zehn Subtypen unterteilt (vgl. BANY et al. 2015d: 5, 8). Größe des Samples: 900.000 Fahrzeuge (vgl. BANY et al. 2015d: 5).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Innerorts variiert die Durchschnittsgeschwindigkeit stark beim Vergleich von Tages- und Nachtzeiten (vgl. BANY et al. 2015d: 5). Die Geschwindigkeitsüberschreitungen variieren stark je nach Straßentyp (z. B. auf Autobahnen 58 %, auf Durchgangsstraßen durch Dörfer 84 %) (vgl. BANY et al. 2015d: 6).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Gemeinsame Erhebung durch das ITS (Motor Transport Institute) und Heller Consult (vgl. BANY 2015d). Die Rohdaten können auf der Webseite der KRBRD in Form eines gezippten XML Datei heruntergeladen werden (http://www.krbrd.gov.pl/pl/monitoring-zachowan.html) Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.krbrd.gov.pl/files/file_add/download/229_predkosc-pojazdow-w-polsce-2015r-sesja-i.pdf [Polnisch]

ID PL_008	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Average vehicle age (years)
1.2 Name (übersetzt)	Durchschnittliches Fahrzeugalter (in Jahren)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Fahrzeugtyp: Pkw, Lkw, Busse
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Flottenalter
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Durchschnittsalter der Fahrzeuge Metrik: a (Jahre) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	<p>Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance program- mes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f).</p> <p>Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge, Rettungswesen) werden die SPIs in indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Im Programmpfeiler Sichere Fahrzeuge ist der Indikator des durchschnittlichen Flottenalters in Beziehung zu einem Final outcome-Indikator gesetzt, nämlich die Anzahl der Verkehrsoffer in Straßunfällen mit defekten Fahrzeugen. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Während für einige andere Indikatoren ausführliche Berichte zum Download auf der Webseite des KRBRD bereitstehen, findet sich zum Thema dieses Indikators keine weitere Information.</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Für das Jahr 2010 liegt das durchschnittliche Alter für Pkw bei 15,5 Jahre, für Lkw bei 14,7 Jahre und für Busse bei 18 Jahren (vgl. KRBRD 2013: 63).

3.2 Bezug zu Verkehrs- sicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundär- daten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Daten- quelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Daten für das Jahr 2010 stammen vom Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR, Warschau. Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID PL_009	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Share of vehicles with defects (%)
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Fahrzeuge mit Defekten (%)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Fahrzeugflotte
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge mit Defekten Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	<p>Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance programmes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme beinhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f).</p> <p>Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge, Rettungswesen) werden die SPIs in indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die Anzahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die Anzahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Im Programmpfeiler Sichere Fahrzeuge ist der Indikator der defekten Fahrzeuge in Beziehung zu einem Final outcome-Indikator gesetzt, nämlich die Anzahl der Verkehrsoffer in Straßenverkehrsunfällen mit defekten Fahrzeugen. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Während für einige andere Indikatoren ausführliche Berichte zum Download auf der Webseite des KRBRD bereitstehen, findet sich zum Thema dieses Indikators keine weitere Information.</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

3.2 Bezug zu Verkehrs- sicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundär- daten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Daten- quelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID PL_010	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	The average arrival time of rescue services on site of accident (minutes)
1.2 Name (übersetzt)	Die durchschnittliche Ankunftszeit der Rettungsdienste am Unfallort (in Minuten)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Rettungswesen; Reaktionszeit
1.6 Land	Polen
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	KRBRD (2013) / National Road Safety Council [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Durchschnittliche Ankunftszeit der Rettungsdienste am Unfallort Metrik: m (Minuten) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	<p>Polens SPIs sind Bestandteil der so genannten „Performance program- mes“, die ein Umsetzungsinstrument der Nationalen Verkehrssicherheits- strategie sind. Die jährlich neu entwickelten Performance-Programme be- inhalten Maßnahmen und Zielstellungen, die im Folgejahr mittels eines Sets von Indikatoren evaluiert werden. Mit den Indikatoren soll der Grad der Umsetzung und der Einfluss der Maßnahmen auf die Verkehrssicher- heit messbar gemacht werden (vgl. KRBRD 2013: 59f).</p> <p>Innerhalb bestimmter „Programmpfeiler“ (analog zum Safe System Ansatz: Verkehrsverhalten, Sichere Straßen, Sichere Geschwindigkeit, Sichere Fahrzeuge) werden die SPIs in den indirekten Bezug zu bestimmten Final outcome-Indikatoren gestellt. Diese Indikatoren beziehen sich auf die An- zahl von tödlichen Unfällen bestimmter Verkehrsteilnehmer oder die An- zahl von Unfällen, verursacht durch bestimmte Verhaltensweisen (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Im Programmpfeiler Rettungswesen ist der Indikator der durchschnittlichen Ankunftszeit der Rettungskräfte in Beziehung zu zwei Final outcome- Indikatoren gesetzt, nämlich der Anzahl der Unfallopfer, die 30 Tage nach dem Unfall versterben, und der Anzahl der Verkehrsoffer mit bleibenden Beeinträchtigungen. Zielwerte sind nicht definiert (vgl. KRBRD 2013: 61f).</p> <p>Während für einige andere Indikatoren ausführliche Berichte zum Down- load auf der Webseite des KRBRD bereitstehen, findet sich zum Thema dieses Indikators keine weitere Information.</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrs- sicherheitsstrategie / Gesetzen	Polens Verkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System Ansatz und die Vision Zero (vgl. KRBRD 2013: 18f).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundär- daten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Daten- quelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	–

ID RO_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Usage level of dimmed headlights on daytime on national / European roads / Highways
1.2 Name (übersetzt)	Nutzungsgrad des Abblendlichts bei Tag auf nationalen/Europäischen Straßen / Autobahnen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • auf Nationalstraßen / Europastraßen • auf Autobahnen
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugtyp: Leichte Kraftfahrzeuge (zGG < 3,5 Tonnen), Schwere Kraftfahrzeuge (zGG > 3,5 Tonnen), Motorräder
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sichtbarkeit
1.6 Land	Rumänien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>CISR (Ohne Jahr) / Interministerieller Rat für Straßenverkehrssicherheit; URJAN, DATCULESCU, GRIGORE (2012) / [RAR] Romanian Automotive Register.</p> <p>BURLACU, BURLACU, RACANEL (2018) / Technische Universität Bukarest, Weltbank [Forschung].</p> <p>ERSO (2017a) / European Road Safety Observatory [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrzeuge mit eingeschaltetem Abblendlicht tagsüber</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	In der Nationalen Strategie für Straßenverkehrssicherheit 2016–2020 werden die Teilwerte des Indikators für die Jahre 2009–2015 in einer Tabelle verglichen. Zielwerte für die Teilindikatoren sind nicht definiert (vgl. CISR Ohne Jahr: 33). Für die Folgejahre lassen sich keine weiteren Quellen und somit keine Werte der Indikatoren auffinden. Ob die Indikatoren tatsächlich in ihrem weiteren Verlauf beobachtet wurden, und ob dies einen Einfluss auf die Verkehrssicherheitsstrategie hatte, kann somit nicht nachvollzogen werden.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Werte werden in einer Tabelle differenziert nach nationale / Europäische Straßen und Autobahnen dargestellt. In jeder Kategorie finden sich Einzelwerte für die einzelnen Fahrzeugtypen, wie unter 1.3 angegeben (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zu gesetzlicher Vorschrift.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2015 betrug die Tagfahrlichtquote auf National- und Europastraßen bei leichten Kraftfahrzeugen 83 %, bei schweren Kraftfahrzeugen 90 % und bei Motorrädern 87 %. Auf Autobahnen 87 %, 92 % und 88 %.</p> <p>Zum Risikobezug findet sich keine Information in den angegebenen Quellen.</p>

3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator dient dazu, den Einfluss verschiedener Maßnahmen auf die Straßenverkehrssicherheit zu messen (vgl. CISR Ohne Jahr: 33). Rumäniens Straßenverkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Sa- fe System-Ansatz (vgl. BURLACU, BURLACU, RACANEL 2018). Tagfahrlicht ist in Rumänien auf Nationalstraßen, auf Autobahnen und Schnellstraßen vorgeschrieben (vgl. ERSO 2017a: 5).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Einer Studie der Registrul Auto Român (R.A.R. – Romanian Automotive Register) zufolge, führte die Einführung des Gesetzes zum Tagfahrlicht zu einer Reduzierung der Unfälle am Tag um 10 % bei Kfz und um 32 % bei Motorrädern (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Die Untersuchung erfolgte durch eine „manuelle Messung durch Beobachtung“ (nach URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 22).
4.2 Datenbasis	Die Erhebung erfolgte tagsüber, außerhalb von Ortschaften, jährlich im April bis November, an repräsentativen Wochentagen (Dienstag bis Donnerstag), auf jedem Straßentyp, für jeden Fahrzeugtyp. Es wurden pro Beobachtungspunkt mindestens 200 Fahrzeuge aufgenommen. Die Beobachtungspunkte wurden so gewählt, dass die Stelle gut einsehbar ist. Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgte zufällig. Bei ungünstigen Wetterverhältnissen (Regen, Schnee, Nebel oder schlechter Sicht etc.) wurde nicht beobachtet (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 22).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Fahrzeuge mit einem zGG >3,5 Tonnen und Motorräder weisen eine leicht höhere Lichteinschaltquote auf, als Fahrzeuge mit einem zGG <3,5 Tonnen (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Erhebung erfolgt durch RAR (Romanian Automotive Register).
4.7 Vergleichbarkeit	In URJAN, DATCULESCU, GRIGORE (2012: 22) wird auf die Wichtigkeit der internationalen Vergleichbarkeit hingewiesen. Wie genau diese durch die Methodik der RAR erreicht wird, wird nicht näher erläutert.
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]–
5.5 Link(s)	https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/romanian_road_safety_strategy.pdf

ID RO_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Usage level of safety belts on national / European roads and Highways
1.2 Name (übersetzt)	Nutzungsquote von Sicherheitsgurten auf nationalen / Europäischen Straßen und Autobahnen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • auf Nationalstraßen / Europastraßen • auf Autobahnen
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzposition: Fahrer, Beifahrer
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Rumänien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>CISR (Ohne Jahr) / Interministerieller Rat für Straßenverkehrssicherheit; URJAN, DATCULESCU, GRIGORE (2012) / [RAR] Romanian Automotive Register.</p> <p>BURLACU, BURLACU, RACANEL (2018) / Technische Universität Bukarest, Weltbank [Forschung].</p> <p>ERSO (2017a) / European Road Safety Observatory [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrer / Beifahrer, die den Sicherheitsgurt angelegt haben</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	In der Nationalen Strategie für Straßenverkehrssicherheit 2016–2020 werden die Teilwerte des Indikators für die Jahre 2009–2015 in einer Tabelle verglichen. Zielwerte für die Teilindikatoren sind nicht definiert (vgl. CISR Ohne Jahr: 33). Für die Folgejahre lassen sich keine weiteren Quellen und somit keine Werte der Indikatoren auffinden. Ob die Indikatoren tatsächlich in ihrem weiteren Verlauf beobachtet wurden, und ob dies einen Einfluss auf die Verkehrssicherheitsstrategie hatte, kann somit nicht nachvollzogen werden.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Werte werden in einer Tabelle differenziert nach nationale / Europäische Straßen und Autobahnen dargestellt. In jeder Kategorie finden sich Einzelwerte für Fahrer und Beifahrer (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zu gesetzlicher Vorschrift.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2015 betrug die Gurtanlegequote auf National- und Europastraßen bei den Fahrern 62 % und bei den Beifahrern 57 %. Auf Autobahnen waren dies 83 % und 82 % (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).</p> <p>Zum Risikobezug findet sich keine Information in den angegebenen Quellen.</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie /	Der Indikator dient dazu, den Einfluss verschiedener Maßnahmen auf die Straßenverkehrssicherheit zu messen (vgl. CISR Ohne Jahr: 33). Rumä-

Gesetzen	niens Straßenverkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System-Ansatz (vgl. BURLACU, BURLACU, RACANEL 2018). Das Anlegen des Sicherheitsgurtes ist in Rumänien vorgeschrieben (vgl. ERSO 2017a: 5).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Die Untersuchung erfolgt mittels Verkehrsbeobachtung durch einen Beobachter in möglichst flachen Gegenden mit guter Sichtbarkeit (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 21).
4.2 Datenbasis	Die Erhebungen finden jährlich von April bis November statt, an repräsentativen Wochentagen (Dienstag bis Donnerstag); Zeitraum der Beobachtung: Mindestens 2–3 Stunden pro Tag und Beobachtungsort; pro Beobachtungspunkt werden mindestens 150 Fahrzeuge (beschränkt auf leichte Kraftfahrzeuge und Transporter mit einem zGG < 3,5 Tonnen) aufgenommen (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 21). Als Untersuchungsorte werden Kreuzungen, Tankstellen und die Umgebung von Einkaufszentren empfohlen (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 22).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Auf Autobahnen ist die Gurtanlagequote deutlich höher (2015: ~80 %), als auf National- bzw. Europastraßen (2015: ~60 %) (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).
4.5 Datenqualität	[keine Information in den oben genannten Quellen]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Erhebung erfolgt durch RAR (Romanian Automotive Register) (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/romanian_road_safety_strategy.pdf

ID RO_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Usage level of safety helmets on national / European roads / Highways
1.2 Name (übersetzt)	Nutzungsquote von Helmen auf nationalen/Europäischen Straßen / Autobahnen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • auf Nationalstraßen / Europastraßen • auf Autobahnen
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzposition: Fahrer von Motorrädern, Passagiere [Sozii]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Rumänien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>CISR (Ohne Jahr) / Interministerieller Rat für Straßenverkehrssicherheit; URJAN, DATCULESCU, GRIGORE (2012) / [RAR] Romanian Automotive Register.</p> <p>BURLACU, BURLACU, RACANEL (2018) / Technische Universität Bukarest, Weltbank [Forschung].</p> <p>ERSO (2017a) / European Road Safety Observatory [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Motorradfahrer / Beifahrer, die einen Helm tragen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	In der Nationalen Strategie für Straßenverkehrssicherheit 2016–2020 werden die Teilwerte des Indikators für die Jahre 2009–2015 in einer Tabelle verglichen (auf Autobahnen ab 2011). Zielwerte für die Teilindikatoren sind nicht definiert (vgl. CISR Ohne Jahr: 34). Für die Folgejahre lassen sich keine weiteren Quellen und somit keine Werte der Indikatoren auffinden. Ob die Indikatoren tatsächlich in ihrem weiteren Verlauf beobachtet wurden und ob dies einen Einfluss auf die Verkehrssicherheitsstrategie hatte, kann somit nicht nachvollzogen werden.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Werte werden in einer Tabelle differenziert nach nationale / Europäische Straßen und Autobahnen dargestellt. In jeder Kategorie finden sich Einzelwerte für Fahrer und Sozium (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zu gesetzlicher Vorschrift.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2015 betrug die Helmtragequote auf National- und Europastraßen bei den Fahrern 84 % und bei den Beifahrern 65 %. Auf Autobahnen betragen die entsprechenden Werte 86 % und 87 % (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).</p> <p>Helme werden beschrieben als „eine der effizientesten und gebräuchlichsten Lebensrettungsmethoden im Falle eines Unfalls“ (nach CISR Ohne Jahr: 33).</p>

3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator dient dazu, den Einfluss verschiedener Maßnahmen auf die Straßenverkehrssicherheit zu messen (vgl. CISR Ohne Jahr: 33). Rumäniens Straßenverkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Sa- fe System-Ansatz (vgl. BURLACU, BURLACU, RACANEL 2018). Eine Helmtragepflicht gibt es in Rumänien für Motorräder und Mopeds (vgl. ERSO 2017a: 5).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung Die Untersuchung erfolgt mittels Verkehrsbeobachtung durch einen Beobachter in möglichst flachen Gegenden mit guter Sichtbarkeit (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 21).
4.2 Datenbasis	Die Erhebungen finden jährlich von April bis November statt, an repräsentativen Wochentagen (Dienstag bis Donnerstag); Zeitraum der Beobachtung: Mindestens 2–3 Stunden pro Tag und Beobachtungsort; pro Beobachtungspunkt werden mindestens 150 Fahrzeuge (Motorräder, Mopeds und Mofas) aufgenommen (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 21). Als Untersuchungsorte werden die gleichen Orte wie für die Messung der Gurtanlagequote (Kreuzungen, Tankstellen und die Umgebung von Einkaufszentren) empfohlen (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 22).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Tendenziell tragen Beifahrer auf National- bzw. Europastraßen seltener einen Helm als Fahrer (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Erhebung erfolgt durch RAR (Romanian Automotive Register) (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[keine Information in den oben genannten Quellen]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/romanian_road_safety_strategy.pdf

ID RO_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Average driving speeds for light vehicles (< 3,5 tons)
1.2 Name (übersetzt)	Durchschnittsgeschwindigkeit für Kfz mit einem zGG <3,5 Tonnen („leichte Kfz“)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp: Ortschaften, Nationale / Europäische Straßen, Autobahnen
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Rumänien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>CISR (Ohne Jahr) / Interministerieller Rat für Straßenverkehrssicherheit; URJAN, DATCULESCU, GRIGORE (2012) / [RAR] Romanian Automotive Register.</p> <p>BURLACU, BURLACU, RACANEL (2018) / Technische Universität Bukarest, Weltbank [Forschung].</p> <p>ERSO (2017a) / European Road Safety Observatory [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrten auf Straßen durch und zwischen Ortschaften und auf Autobahnen</p> <p>Metrik: km/h (Kilometer pro Stunde)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv)</p>
2.3 Monitoringstrategie	In der Nationalen Strategie für Straßenverkehrssicherheit 2016–2020 werden die Teilwerte des Indikators für die Jahre 2009–2015 in einer Tabelle verglichen. Zielwerte für die Teilindikatoren sind nicht definiert (vgl. CISR Ohne Jahr: 34). Für die Folgejahre lassen sich keine weiteren Quellen und somit keine Werte der Indikatoren auffinden. Ob die Indikatoren tatsächlich in ihrem weiteren Verlauf beobachtet wurden und ob dies einen Einfluss auf die Verkehrssicherheitsstrategie hatte, kann somit nicht nachvollzogen werden.
2.4 Repräsentation / Visualisierung	Die Werte werden in einer Tabelle differenziert nach Straßentyp dargestellt (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).
2.5 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Eher als Risikoindikator zu werten, da nicht an Geschwindigkeitsüberschreitungen gebunden.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2015 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit für leichte Kraftfahrzeuge (zGG < 3,5 Tonnen) in Ortschaften 33 km/h, auf National- und Europastraßen 68 km/h und auf Autobahnen 123 km/h (vgl. CISR Ohne Jahr: 34). Zum Risikobezug findet sich in den oben genannten Quellen keine Information.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator dient dazu, den Einfluss verschiedener Maßnahmen auf die Straßenverkehrssicherheit zu messen (vgl. CISR Ohne Jahr: 33). Rumäniens Straßenverkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Sa-

	fe System-Ansatz (vgl. BURLACU, BURLACU, RACANEL 2018). Innerorts gilt ein Tempolimit von 50 km/h, auf Landstraßen 90/100 /km/h und auf Autobahnen 130 km/h (vgl. ERSO 2017a: 4).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Beobachtung der Geschwindigkeit von Fahrzeugen auf ihren vollständigen Trajektorien;</p> <p>Zielstellung der Untersuchung: Identifikation von Bereichen, in denen höhere Geschwindigkeiten auftreten, von überlasteten Straßenarterien (in städtischen und ländlichen Räumen) sowie von Stauspitzenzeiten (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).</p> <p>„Städtische Durchschnittsgeschwindigkeiten werden in Bukarest und allen größeren Bezirksstädten erhoben. Um eine signifikante und repräsentative Durchschnittsgeschwindigkeit zu erheben, wird diese auf vollständigen Trajektorien erfasst. Das heißt, Fahrzeuge werden auf der gesamten Fahrt vom Einfahren bis zum Verlassen der Stadt, in verschiedenen Richtungen und Intervallen beobachtet“ (nach URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 17).</p> <p>„Ländliche Durchschnittsgeschwindigkeiten werden auf Europäischen, Nationalen und auf Kreisstraßen erhoben, die als Verbindungsstraßen von Kreishauptstädten fungieren. Die Beobachtung startet beim Verlassen der Stadt bis zum Erreichen der Zielstadt des Tages. Dabei wird die Distanz und die Zeit beim Durchqueren aller Städte und Kreisgrenzen erfasst“ (nach URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 17).</p> <p>„Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Autobahnen werden durch die Messung der Entfernungen und der Zeiten des Eintritts und des Verlassens der Autobahnen auf verschiedenen, repräsentativen Strecken und Tageszeiten erhoben“ (nach URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 17).</p> <p>Die Beobachtungen der Durchschnittsgeschwindigkeit erfolgen mit einem „Zeugenauto“, also vermutlich einem Fahrzeug, das den Probanden über den ganzen Zeitraum folgt (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).</p> <p>Es werden zudem mittels automatisierter Erfassung die Maximalgeschwindigkeit (V_{max}) und V_{85} sowie die Durchschnittsgeschwindigkeit erhoben (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 17ff). Inwiefern diese als eigenständige Indikatoren behandelt werden oder für die Berechnung eines zusammengesetzten Indikators herangezogen werden, ist nicht bekannt.</p>
4.2 Datenbasis	Über die Datenbasis bei der Erfassung der Durchschnittsgeschwindigkeit mittels Beobachtung liegen keine Informationen vor (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 17ff).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Es ist von einer erheblichen zeitlichen Variabilität die Rede (sowohl im Jahresverlauf als auch im Wochen- und tageszeitlichen Verlauf) (vgl. URJAN, DATCULESCU, GRIGORE 2012: 18).
4.5 Datenqualität	[keine Information in den oben genannten Quellen]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Erhebung erfolgt durch RAR (Romanian Automotive Register) (vgl. CISR Ohne Jahr: 33).

4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Es geht aufgrund der schwierigen Quellenlage nicht hervor, ob die Methodik zur Erfassung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf vollständigen Trajektorien mittels Beobachtung bereits umgesetzt wurde oder ob es sich hierbei nur um eine Planung handelt. Es ist möglich, dass die Daten der Indikatorenwerte von 2009–2015 auf die automatisierte Erfassung, beschrieben in URJAN, DATCULESCU, GRIGORE (2012: 17f), zurückgeht.
5.5 Link(s)	https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/romanian_road_safety_strategy.pdf

ID RO_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Annual average mileage per categories of vehicles
1.2 Name (übersetzt)	Durchschnittliche jährliche Fahrleistung pro Fahrzeugkategorie
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugtyp: Pkw, leichte gewerbliche Fahrzeuge (zGG < 3,5 Tonnen), Schwerlastkraftwagen (zGG > 3,5 Tonnen), Busse, Motorräder
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Fahrzeugkilometerleistung (Exposition)
1.6 Land	Rumänien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>CISR (Ohne Jahr) / Interministerieller Rat für Straßenverkehrssicherheit; URJAN, DATCULESCU, GRIGORE (2012) / [RAR] Romanian Automotive Register.</p> <p>BURLACU, BURLACU, RACANEL (2018) / Technische Universität Bukarest, Weltbank [Forschung].</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Geschätzte Kilometerleistung bestimmter Fahrzeugkategorien</p> <p>Metrik: km (Kilometer)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertneutral (rein deskriptiv)</p>
2.2 Monitoringstrategie	In der Nationalen Strategie für Straßenverkehrssicherheit 2016–2020 werden die Teilwerte des Indikators für die Jahre 2009–2015 in einer Tabelle verglichen. Zielwerte für die Teilindikatoren sind nicht definiert (vgl. CISR Ohne Jahr: 34). Für die Folgejahre lassen sich keine weiteren Quellen und somit keine Werte der Indikatoren auffinden. Ob die Indikatoren tatsächlich in ihrem weiteren Verlauf beobachtet wurden und ob dies einen Einfluss auf die Verkehrssicherheitsstrategie hatte, kann somit nicht nachvollzogen werden.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Werte werden in einer Tabelle im Jahresvergleich, differenziert nach Fahrzeugkategorien dargestellt (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator (Exposition).
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2015 betrug die Kilometerleistung für Pkw 13.474 km, für leichte gewerbliche Fahrzeuge (zGG < 3,5 Tonnen) 21.460 km, für Schwerlastkraftwagen 34.986 km, für Busse 47.383 km und für Motorräder 3.156 km (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).</p> <p>Zum Risikobezug finden sich in den oben genannten Quellen keine Informationen.</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator dient dazu, den Einfluss verschiedener Maßnahmen auf die Straßenverkehrssicherheit zu messen (vgl. CISR Ohne Jahr: 33). Rumäniens Straßenverkehrssicherheitsstrategie bezieht sich explizit auf den Safe System-Ansatz (vgl. BURLACU, BURLACU, RACANEL 2018).

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Befragung Für die Schätzung der Kilometerleistung führt das RAR regelmäßig eine Umfrage zu den Mobilitätsmerkmalen der rumänischen Fahrzeugflotte durch (vgl. CISR Ohne Jahr: 34). Informationen über die genaue Methodik liegen nicht vor.
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Je nach Fahrzeugkategorie variiert die Kilometerleistung. Busse haben die größte Leistung, Motorräder die geringste (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).
4.5 Datenqualität	[keine Information in den oben genannten Quellen]
4.6 Primär- oder Sekundär- daten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Daten- quelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Erhebung erfolgt durch RAR (Romanian Automotive Register) (vgl. CISR Ohne Jahr: 34).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/romanian_road_safety_strategy.pdf

ID SE_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Speed compliance – national road network
1.2 Name (übersetzt)	Einhaltung der Geschwindigkeit im Nationalstraßennetz
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil des Verkehrsaufkommens, der die Geschwindigkeitsbegrenzung im Nationalstraßennetz einhält • Anteil des Verkehrsaufkommens, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 70-90 km/h und ohne Mittelschutzplanke einhält, im Nationalstraßennetz • Durchschnittsgeschwindigkeit
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde]; ITF (2018a) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil des Verkehrsaufkommens, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Nationalstraßennetz einhält; Durchschnittsgeschwindigkeit; Anteil des Verkehrsaufkommens, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 70-90 km/h und ohne Mittelschutzplanke einhält, im Nationalstraßennetz</p> <p>Metrik: % (Prozent) für Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen; km/h für die Durchschnittsgeschwindigkeit;</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser); für den Indikator „Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Nationalstraßennetz“;</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgaben für 2020 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 33):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 80 % des gesamten Verkehrs soll innerhalb der angegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen fahren; • Anteil des Verkehrsaufkommens, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 70-90 km/h einhält, im Nationalstraßennetz, soll bei 80 % liegen; • Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um 5 km/h auf 77 km/h; <p>Drei Messungen wurden und werden bis 2020 durchgeführt bzw. sind geplant: 2012, 2016 und 2020. Die letzte Messung vor 2012 fand im Jahr 2004 statt. Für die Jahre 2013-2015 und 2017 wurden Schätzungen vorgenommen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 34). Dass die ausführlichen Messungen nur alle vier Jahre stattfinden, hat vor allem praktische und ökonomische Gründe. In den Zwischenjahren werden einfachere Methoden angewendet, die dann für die Schätzung der Einhaltung der Geschwindigkeit herangezogen werden können (vgl. persönliche Kommunikation mit Trafikverket (Swedish Transport Administration) am 19.09.19).</p> <p>Es existieren klare Zielvorgaben. Die Entwicklung der Geschwindigkeitseinhaltung bzw. Durchschnittsgeschwindigkeit wird anhand verschiedener Verlaufsbeschreibungen beschrieben und zu dem erforderlichen Zwi-</p>

	schenstand der Zielerreichung in Bezug gesetzt. Beispielsweise wird der Anteil des Verkehrsaufkommens, der sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält, im jährlichen Verlauf betrachtet und mit der Zielvorgabe in Relation gesetzt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 34). Zudem wird ein Indexwert der Durchschnittsgeschwindigkeit auf Basis des Jahres 1996 in seiner Entwicklung verfolgt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 35).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Tabelle, um die Entwicklung der Zielerreichung darzustellen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 33); Liniendiagramme, um zum einen die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit sowie die Entwicklung der Durchschnittsgeschwindigkeit im Zeitverlauf darzustellen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 34f.); Säulendiagramm zur Entwicklung der Anzahl der Strafzettel für Geschwindigkeitsübertretungen (manuelle und automatische Überwachung im Vergleich) (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 36); Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator: Aufstellen von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überwachung ihrer Einhaltung;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Anteil des Verkehrsaufkommens, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Nationalstraßennetz einhält: <ul style="list-style-type: none"> • 43 % im Jahr 2004; • 45 % in 2017; Durchschnittsgeschwindigkeit: <ul style="list-style-type: none"> • 82 km/h (2004); • 78,5 km/h (2017); Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 70-90 km/h ohne Mittelschutzplanke: <ul style="list-style-type: none"> • 2016: 46,6 % • 2017: 47,3 % Risikobezug: Niedrigere Geschwindigkeiten zählen zu den Indikatoren mit dem größten Potential, die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 33).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele fürs Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4). Gesetze: Geschwindigkeitsbegrenzungen auf städtischen Straßen (30 bis 50 km/h), Landstraßen (60 bis 100 km/h) und Autobahnen (110 bis 120 km/h) (vgl. ITF 2018a: 2);
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Bei Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um 1 km/h können 15 Leben gerettet werden (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 35).
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Messungen (1996-2004, 2012 und 2016) und Schätzungen (2013-2015, 2017); jährliche vereinfachte Messungen;
4.2 Datenbasis	Eigene Erhebungen von TRAFIKVERKET 2012, 2016 und 2020; Schätzungen für 2013-2015 und 2017; Die Schätzungen basieren auf den eigenen Erhebungen und vereinfachten Messverfahren in den Zwischenjahren (TRAFIKVERKET 2018: 33).

4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	–
4.5 Datenqualität	Es wird angegeben, dass die Messung aus dem Jahr 2016 repräsentativ war für das ganze Land, aber es wird nicht auf die Qualität der erhobenen Daten eingegangen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 33).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Erhebungen von Trafikverket; Sekundärdaten: Polizeidaten zu Strafzetteln wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen; Datenquellen: Trafikverket, The National Police Board; Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Es werden keine näheren Angaben über die Kosten gemacht; es gibt nur einen Verweis darauf, dass repräsentative Messungen aufwändig und ressourcenintensiv sind.
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine. Es wird darauf eingegangen, welche Maßnahmen zu einer höheren Compliance mit Geschwindigkeitsbegrenzungen beitragen könnten (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 36f.): <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen, die die Straßeninfrastruktur betreffen (z. B. Umbau von Straßen ohne Mittelschutzplanke zu Straßen im 2+1-System [wechselseitig dreispurige Straße mit Mittelschutzplanke]; der Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit; automatische Radarkameras) • Maßnahmen, die die Fahrzeugtechnik betreffen (Ein Viertel der Autos, die 2017 durch Euro NCAP getestet wurden, waren mit einer Technologie ausgestattet, die automatisch Straßenschilder erkennt und die aktuelle Höchstgeschwindigkeit im Armaturenbrett anzeigt) Maßnahmen, die auf das individuelle Verhalten abzielen (Möglicherweise könnte die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen künftig Auswirkungen auf Kfz-Versicherungen haben.)
5.2 Priorität	Es wird keine direkte Priorität für den Indikator angegeben, aber der Indikator – die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen und die damit einhergehenden niedrigeren Geschwindigkeiten – wird zu denjenigen Indikatoren gezählt, die das höchste Potential zur Verminderung von Verkehrstoten haben (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 33).
5.3 Zukünftige Entwicklung	Zukünftige Entwicklungen werden vorgeschlagen, um das Ziel zu erreichen: mehr automatische Radarkameras (2017: ca. 1.600; bis 2020: 2.000 insgesamt); Umbau von Straßen (in 2+1-Straßen); Neubewertung von Höchstgeschwindigkeiten anhand der Straßensicherheitsstandards; neue Technologien, die automatisch Straßenschilder auslesen und dem Fahrer anzeigen; Auswirkungen auf die Höhe von Versicherungen; Selbstkontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeit in Firmenwagenfuhrparks (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 36f.);
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Als Problem wird angesprochen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen in Relation zu den Straßensicherheitsstandards zu lange zu hoch angesetzt wurden und dass das Design der Straße als unklar wahrgenommen werden kann. Beispiel: Breite Landstraßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und ohne Mittelschutzplanke, die einerseits den Verkehrsteilnehmer einem großen Risiko aussetzen (Frontalcrash), anderer-

	<p>seits die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung erschweren. Die Information der Verkehrsteilnehmer müsste erheblich verbessert werden, damit klar wird, warum die Sicherheitsstandards der Straße keine höhere Geschwindigkeitsbegrenzung zulässt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 36). Niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen gehen tendenziell mit einer Verschlechterung der Compliance einher (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 35).</p>
5.5 Link(s)	<p>https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf</p>

ID SE_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Speed compliance – municipal road network
1.2 Name (übersetzt)	Einhaltung der Geschwindigkeit im Gemeindestraßennetz
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil des Verkehrsaufkommens, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Gemeindestraßennetz einhält • Durchschnittsgeschwindigkeit;
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzungen • Fahrzeugtypen
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde]; ITF (2018a) / International Transport Forum (OECD) [Behörde]; VADEBY, ANUND (2018) / VTI (Forschungsinstitut) [Wissenschaft];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil des Verkehrsaufkommens, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Gemeindestraßennetz einhält; Durchschnittsgeschwindigkeit;</p> <p>Metrik: % (Prozent) für Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen; km/h für die Durchschnittsgeschwindigkeit;</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser); für den Indikator „Einhaltung der Geschwindigkeit im Gemeindestraßennetz“;</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgaben bis 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 80 % des Verkehrsaufkommens soll die Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten; • die Durchschnittsgeschwindigkeit soll auf 46 km/h sinken; <p>Seit 2012 werden jährlich Messungen im Gemeindestraßennetz durchgeführt, um Änderungen im Zeitverlauf zu verfolgen.</p> <p>Die jährlichen Ergebnisse der Messungen werden mit der erforderlichen Entwicklung zur Zielerreichung verglichen. Es wird eingeschätzt, ob der Fortschritt im Einklang mit den Zielvorgaben ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 38f.).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Tabelle, um den Stand der Entwicklung in Relation zu den Zielen 2020 darzustellen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 38); Liniendiagramme, die die zeitliche Entwicklung von Compliance und Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 38ff.); Säulendiagramm, das die Straßenlänge aufgeteilt nach der erlaubten Höchstgeschwindigkeit angibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 41);</p> <p>Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; Aufstellen von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überwachung ihrer Einhaltung;

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Gemeindestraßen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 38):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch 64 % des Verkehrsaufkommens in 2012; • Durch 67 % in 2017; <p>Durchschnittsgeschwindigkeit auf Gemeindestraßen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 38):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 49 km/h in 2012; • 47 km/h in 2017; <p>Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen, eingeteilt nach erlaubter Höchstgeschwindigkeit in 2017 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 39):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40 km/h: 53 % • 50 km/h: 66 % • 60 km/h: 81 % • 70 km/h: 81 % <p>Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen, eingeteilt nach Fahrzeugtyp (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 40)::</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pkw: 66 % • Lkw und Busse: 73 % • Lkw mit Anhänger: 84 % <p>Nach Polizeiangaben fahren im Schnitt 85 % der Verkehrsteilnehmer innerhalb des Bereiches von 5 km/h über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 40); dabei gibt es Unterschiede, je nach erlaubter Höchstgeschwindigkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40 km/h: 77 % fahren innerhalb von 5 km/h über der Begrenzung; • 60 und 70 km/h: über 90 % fahren innerhalb von 5 km/h über der Begrenzung;
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele für das Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4).</p> <p>Gesetze: Geschwindigkeitsbegrenzungen auf städtischen Straßen (30 bis 50 km/h), Landstraßen (60 bis 100 km/h) und Autobahnen (110 bis 120 km/h) (vgl. ITF 2018a: 2);</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>Die Absenkung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 2 km/h könnte fünf Leben pro Jahr retten; bei einer Absenkung um 5 km/h könnten es zehn Leben sein und 17 bei einer Absenkung um 10 km/h (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 40f).</p>
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Jährliche Messungen auf Gemeindestraßen seit 2012; 5. Follow-Up-Studie im Jahr 2017; Messungen mittels Radar in 23 Gemeinden;</p>
4.2 Datenbasis	<p>Eigene Erhebungen in verschiedenen schwedischen Städten mittel Radar (SR4); in jeder der 23 Gemeinden wurde an drei Stellen gemessen (insgesamt 69 verschiedene Stellen), jeweils für eine Woche; nur Hauptgemeindestraßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit zwischen 40 und 70 km/h (vgl. VADEBY, ANUND 2018: 13);</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	<p>Die Messungen finden jährlich seit 2012 statt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 38); 2017 im September (vgl. VADEBY, ANUND 2018: 13);</p>

	2016 und 2017 lag die Fahrgeschwindigkeit nachts (zwischen 20 und 6 Uhr) etwa 1 km/h höher als tagsüber (von 6 bis 20 Uhr) (vgl. VADEBY, ANUND 2018: 13);
4.4 Variabilität	Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist niedriger je niedriger die erlaubte Höchstgeschwindigkeit ist; während bei 70 km/h die Compliance bei 81 % liegt, sinkt sie bei 40 km/h auf 53 % (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 39f.);
4.5 Datenqualität	Die Messungen sind so angelegt, dass sie zwar nicht vollständig repräsentativ sind, aber gut genug, um die Änderungen im Zeitverlauf zu verfolgen und darzustellen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 38).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Datenquellen: VADEBY, ANUND (2018); Trafikverket; Polizei; Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Erhöhung der Compliance durch (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 41): <ul style="list-style-type: none"> • Änderungen im Straßendesign, z. B. Straßenverengungen, Bodenwellen, Änderungen der Straßenbreite; • Automatische Radarfallen (sie sind auf Gemeindestraßen noch selten und nur wenige Neue sind geplant); • Technische Ausrüstungen (z. B. intelligente Geschwindigkeitsassistenten); • Wirtschaftliche Anreize (z. B. bei Versicherungen); Selbstkontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeit in Firmenwagenflotten;
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Um die Zielvorgaben zu erreichen, muss vor allem auf Straßen mit niedrigen Geschwindigkeitsbegrenzungen (insbesondere auf 40 km/h) die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung verbessert werden (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 41). Die Compliance auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h ist am niedrigsten (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 39f.). Da die Messinstrumente Motorräder und Mopeds nicht auseinander halten können, werden zu diesen keine separaten Angaben gemacht (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 40).
5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf

ID SE_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Sober traffic
1.2 Name (übersetzt)	Nüchternheit im Straßenverkehr
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Unterscheidung der Unfälle nach: <ul style="list-style-type: none"> • Alkohol oder Drogen • Verkehrsbeteiligungsart
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde]; ITF (2018a) / International Transport Forum (OECD) [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil des Verkehrsaufkommens mit nüchternen Fahrern; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser);
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2020: 99,9 % der Verkehrsteilnehmer sollen nüchtern sein; ein nüchterner Fahrer hat eine Blutalkoholkonzentration von unter 0,02 %; Der Indikator bezieht sich nur auf Alkohol, da es derzeit keine zuverlässige Möglichkeit gibt die Entwicklung des Drogenkonsum im Straßenverkehr zu verfolgen; Trendbeobachtungen: Die Messungen (abgeleitet aus polizeilichen Überwachungsdaten) sollen Entwicklungstrends bei Alkohol am Steuer nachvollziehen lassen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 42). Zwar wurde diskutiert, den Indikator auch für andere Verkehrsteilnehmer als Autofahrer zu erheben, aber da sich die Daten für die Nachverfolgung des Indikators auf Atemalkoholkonzentrationstests, die bei Polizeikontrollen durchgeführt werden, stützt, wurde keine Entscheidung zur Ausdehnung auf andere Verkehrsteilnehmergruppen getroffen (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 19.09.19). Rückgriff auf Ergebnisse von eingehenden Untersuchungen von Trafikverket zu tödlichen Verkehrsunfällen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 43);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Tabelle, um den Stand der Entwicklung in Relation zu den Zielen 2020 darzustellen; Liniendiagramm zum Anteil des nüchternen Verkehrsaufkommens und Vergleich mit der Zielkurve bis 2020 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 42); Säulendiagramm zu getöteten Pkw-Fahrern unter Alkoholeinfluss in absoluten und relativen Zahlen seit 2000 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 43); Säulendiagramm zur Anzahl der Getöteten unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss, sowie des prozentualen Anteils an allen Verkehrstoten seit 2008 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 44); Kreisdiagramme, die den Anteil Getöteter nach Alkohol- oder Drogeneinfluss, sowie nach Verkehrsbeteiligungsart aufgeschlüsselt angeben (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 44); Säulendiagramm, das die Entwicklung der Anzahl von Atem-

	tests und gemeldeter Vergehen bzgl. Alkohol am Steuer anzeigen, 2001-2017 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 45); Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; die Definition eines nüchternen Fahrers orientiert sich am gesetzlichen Grenzwert;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Anteil der nüchternen Verkehrsteilnehmer am Verkehrsaufkommen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 42): <ul style="list-style-type: none"> • 99,71 % in 2007 • 99,74 % in 2017 2017 wurden 81 Menschen bei Verkehrsunfällen, die im Zusammenhang mit Alkohol oder Drogen stehen, getötet. Das entspricht 32 % der Verkehrstoten (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 43): <ul style="list-style-type: none"> • 41 starben bei alkoholbedingten Verkehrsunfällen; • 28 bei drogenbedingten Verkehrsunfällen; • 12 bei alkohol- und drogenbedingten Verkehrsunfällen;
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele für das Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4). Gesetzlicher Grenzwert für die Blutalkoholkonzentration: 0,2 g/l (vgl. ITF 2018a: 2); dies entspricht 0,02 %, der Wert, den auch TRAFIKVERKET (2018: 42) als Definition eines nüchternen Fahrers verwendet;
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Trendbeobachtung; Grundlage: abgeleitete Messreihen aus polizeilichen Überwachungsdaten; Eingehende Untersuchungen von Verkehrsunfällen mit Getöteten;
4.2 Datenbasis	Für die Messreihen: polizeiliche Überwachungsdaten (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 42). Informationen über Todesopfer im Straßenverkehr: eingehende Untersuchungen von Verkehrsunfällen mit Getöteten durch Trafikverket (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 43).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Während Fußgänger unter den Verkehrstoten bei Unfällen unter Alkoholeinfluss die zweitgrößte Gruppe nach den Autofahrern bilden (14 %), sind unter den Verkehrstoten bei Unfällen unter Drogeneinfluss nur wenige Fußgänger zu finden (4 %); die Anzahl der getöteten Autofahrer ist bei beiden Gruppen hoch (59 % bei alkoholbedingten Verkehrsunfällen, 65 % bei drogenbedingten Verkehrsunfällen) (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 44);
4.5 Datenqualität	Die Messreihe wurde so entworfen, dass sie möglichst unabhängig von der polizeilichen Verwaltungsarbeit ist. Ein Einfluss der Messmethode der Polizei auf die Messergebnisse kann aber nicht ausgeschlossen werden (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 42);

4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten aus eingehenden Untersuchungen von Trafikverket; Sekundärdaten auf Grundlage von Polizeidaten; Datenquellen: Trafikverket und schwedische Polizei; Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	Es werden keine Angaben zur Priorität gemacht. Die Autoren gehen davon aus, dass das Indikatorziel für das Jahr 2020 nicht erreicht wird, da der Indikator hinter der erwarteten Entwicklung zurück bleibt und keine konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Indikatorentwicklung geplant sind (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 45).
5.3 Zukünftige Entwicklung	Technischen Lösungen wird auf lange Sicht ein großes Potenzial zugeschrieben, um Alkoholfahrten zu verhindern (z. B. Systeme, die verminderte Fahrtüchtigkeit erkennen können); Neues Projekt „Nyktra“, in dem unter anderem der Frage nachgegangen wird, ob man automatisierte Kontrollen der Nüchternheit, wie sie an manchen Häfen eingeführt werden, auch an anderer Stelle nutzen kann, um Polizei und andere Kontrollbehörden zu entlasten (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 45);
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Atemalkoholkonzentrationstests der Polizei haben bis 2007 zugenommen, zeigen aber seitdem eine Abnahme der Häufigkeit (2017 etwas über 1.000.000). Die gemeldeten Alkoholfahrten weisen einen ähnlichen Verlauf auf (2017 ca. 11.800). Gemeldete Drogenfahrten lagen 2017 bei 13.800 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 45); In einer Umfrage gaben 7,5 % der Teilnehmer an, dass sie in den letzten zwölf Monaten nach dem Genuss von mehr Alkohol als einem leichten Bier noch Auto gefahren sind (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 44).
5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf

ID SE_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Seat belt usage
1.2 Name (übersetzt)	Anlegen des Sicherheitsgurtes
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	-
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Vorder- und Rücksitze • Fahrzeugtypen
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde]; ITF (2018a) / International Transport Forum (OECD) [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Pkw-Insassen auf den Vordersitzen, der den Sicherheitsgurt angelegt hat;</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgabe: Anlegen des Sicherheitsgurtes durch 99 % aller Pkw-Fahrer und Beifahrer bis 2020.</p> <p>Seit 2016 Messungen durch Trafikverket, die auf Beobachtungen von 37.000 Pkw in größeren Kreisverkehren in sechs schwedischen Städten aufbauen; für die Jahre 1997 bis 2015 wurden Beobachtungsergebnisse des VTI (Forschungsinstitut) verwendet;</p> <p>Ziel ist es, die Entwicklung der Gurtnutzung im Zeitverlauf zu verfolgen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 46).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Tabelle, um den Stand der Entwicklung in Relation zu den Zielen 2020 darzustellen; Diagramm über den Anteil der Gurtnutzung im Zeitverlauf und Vergleich mit den Zielvorgaben bis 2020 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 46); Diagramm zur Gurtnutzung in Pkw (Fahrer, Beifahrer, Kinder, Taxifahrer) und Lkw (mit und ohne Anhänger) im Zeitverlauf (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 47); Diagramm, das die Anzahl und den Anteil von Fahrern darstellt, die zum Zeitpunkt des Verkehrsunfalls keinen Gurt angelegt hatten (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 48);</p> <p>Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; Gurtnutzung ist verpflichtend;

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Anlegen des Sicherheitsgurtes durch Fahrer und Beifahrer (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 46):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2007: 96 % • 2016: 98,1 % • 2017: 97,6 % <p>Anteil der getöteten Pkw-Fahrer, die zum Zeitpunkt des Unfalles nicht angeschnallt waren in 2017 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 47): 39 %</p> <p>Von den getöteten, nicht angeschnallten Personen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 48):</p> <ul style="list-style-type: none"> • waren fast 25 % 25 Jahre alt oder jünger • befanden sich fast 80 % in Autos die vor 2003 gebaut wurden (bevor moderne akustische / optische Gurtwarnsysteme eingeführt wurden) <p>Anteil der Autos mit Gurtwarnsystemen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 48):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2005: unter 10 % • 2016: 83 % • 2017: 87 %
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele für das Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4).</p> <p>Gesetze: Gurtpflicht auf den Vordersitzen seit 1975; auf den Rücksitzen seit 1986 (vgl. ITF 2018a: 9);</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>Zwischen 2013 und 2017 Rückgang der Anzahl der nicht angeschnallten Pkw-Fahrer oder -Beifahrer bei tödlichen Verkehrsunfällen durch Gurtwarnungen um fast 80 % (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 48);</p>
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtungen;
4.2 Datenbasis	<p>Beobachtung von 37.000 Pkw an größeren Kreisverkehren in sechs schwedischen Städten;</p> <p>Daten zu Unfallopfern aus eingehenden Untersuchungen von Trafikverket;</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	Wiederholte Datenerfassung;
4.4 Variabilität	<p>Während die Anzahl der Erwachsenen, die sich auf der Rückbank anschnallen, in den letzten Jahren zugenommen hat, hat die Anzahl der angeschnallten Kinder abgenommen (beide liegen über 90 %, vgl. TRAFIKVERKET 2018: 47);</p>
4.5 Datenqualität	<p>Die Beobachtungen sollen die Entwicklung über die Zeit darstellen, müssen aber nicht repräsentativ für ganz Schweden sein; ab 2016 gab es einen neuen Auftragnehmer bei gleicher Methode, was die Ergebnisse beeinflusst haben könnte (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 46);</p>
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Primärdaten; eigene Beobachtungen und Messungen;</p> <p>Datenquellen: VTI (Forschungsinstitut, 1997-2015); Trafikverket (2016-2017);</p> <p>Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.</p>
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
------------------------------------	--

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Der Anteil an Pkw mit Gurtwarnsystemen wird weiter zunehmen; bis 2020 auf um die 95 %. Die Zunahme an Gurtwarnsystemen könnte die Gurtnutzung um 0,5 % erhöhen, und somit dazu beitragen, dass das Ziel einer Gurtanlagequote von 99 % erreicht wird (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 48).
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Obwohl die Gurtnutzung auch für Kinder und Erwachsene auf der Rückbank sowie andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Lkw-Fahrer) beobachtet wird, zielt der Indikator nur auf die Gurtnutzung auf den Vordersitzen von Pkw ab.
5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf

ID SE_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Use of helmets
1.2 Name (übersetzt)	Helmnutzung
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der beobachteten Radfahrer, die einen Helm tragen • Anteil der beobachteten Mopedfahrer, die einen Helm tragen
1.4 Untersuchungskategorien	<p>Die Nutzung von Fahrradhelmen wird aufgeschlüsselt nach</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kinder unter zehn Jahren in Wohngebieten; • Kinder auf dem Schulweg; • Erwachsene auf dem Arbeitsweg; • Erwachsene auf öffentlichen Radwegen; <p>Die korrekte Helmnutzung durch Mopedfahrer wird nicht weiter unterteilt.</p>
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der beobachteten Radfahrer, die einen Helm tragen; Anteil der beobachteten Mopedfahrer, die einen Helm tragen;</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgabe für die Nutzung von Fahrradhelmen bis 2020: 70 %;</p> <p>Zielvorgaben für die (korrekte) Helmnutzung durch Mopedfahrer bis 2020: 99 %;</p> <p>Jährliche Messungen, um den Anteil an Radfahrern und Mopedfahrern, die einen Helm tragen, zu ermitteln, um die Veränderung über die Zeit und das Ausmaß der Nutzung zu verfolgen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 49);</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Tabelle, die den Zwischenstand zum gesetzten Ziel angibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 49); Liniendiagramm, das die beobachtete Fahrradhelmnutzung seit 1996 und die benötigte Entwicklung bis 2020 angibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 50); Liniendiagramm, das die Entwicklung der Helmnutzung nach verschiedenen Gruppen (vgl. 2.2 Variabilität) aufschlüsselt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 51); Liniendiagramm, das die beobachtete Helmnutzung durch Mopedfahrer seit 2012 und die benötigte Entwicklung bis 2020 angibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 53);</p> <p>Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; Helme sind für Fahrradfahrer bis 15 Jahren, sowie für Mopedfahrer Pflicht;

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Nutzung von Fahrradhelmen, allgemein (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 49):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2017: 44,2 % • 2016: 35,6 % <p>Fahradhelmnutzung nach Gruppen im Jahr 2017 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 50):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 85 % der Kinder bis zehn Jahre in Wohngebieten; • 67 % der Kinder zwischen sechs und 15 Jahren auf dem Schulweg; • 37 % der Erwachsenen auf dem Arbeitsweg; • 40 % der Erwachsenen auf öffentlichen Radwegen; <p>Verletzte und getötete Radfahrer 2017 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 51):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 26 bei Verkehrsunfällen getötete Radfahrer; • Ungefähr 2.000 schwerverletzte Radfahrer; • 240 sehr schwer verletzte Radfahrer; <p>Korrekte Helmnutzung durch Mopedfahrer (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 52):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2017: 97,8 % • 2016: 94,8 % <p>Zwischen 2010 und 2017 wurden insgesamt 49 Mopedfahrer getötet; getötete und verletzte Mopedfahrer im Jahr 2017 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 53):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mindestens ein getöteter Mopedfahrer; • Ungefähr 230 schwer verletzt; <p>Etwas mehr als 20 sehr schwer Verletzte;</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele für das Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4).</p> <p>Gesetze: Seit 2005 Fahrradhelmpflicht für Kinder unter 15 Jahren (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 52); allerdings geht der Indikator darüber hinaus, da er auch die Helmnutzung durch erwachsene Radfahrer mit erfasst; Mopedfahrer sind verpflichtet, einen Helm zu tragen.</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>Radfahrer: Wenn alle Radfahrer Helme trügen, könnte die Gesamtzahl der Schwerverletzten um 5 % gesenkt werden und die Anzahl der getöteten Radfahrer um 25 % (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 51).</p> <p>Mopedfahrer: Nur ungefähr 50 % der getöteten Mopedfahrer trugen einen Helm bzw. hatten ihren Helm nicht verloren; bei vermehrter und korrekter Helmnutzung könnten im Durchschnitt drei Leben pro Jahr gerettet werden; das Risiko schwerer Verletzungen könnte um 17 % reduziert werden, das von sehr schweren Verletzungen um 47 % (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 53);</p>
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Jährliche Beobachtungsmessungen an verschiedenen Stellen in mehreren Städten (keine genauere Angabe in TRAFIKVERKET 2018); Im Jahr 2016 fand ein Wechsel des Forschungsnehmers statt, der mit derselben Methode wie vorher misst.</p> <p>Ab 2012 wird die Helmnutzung durch Mopedfahrer zusammen mit der Fahrradhelmnutzung erfasst; Mopedfahrer werden zur selben Zeit und in</p>

	den gleichen Städten beobachtet, aber an etwas weniger Stellen in jeder Stadt; nur die korrekte Helmnutzung wird gezählt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 49);
4.2 Datenbasis	Anzahl der beobachteten Radfahrer: 2017: 36.500 Beobachtungen; 2015: 65.500 Beobachtungen;
4.3 Aktualität / Periodizität	Jährliche Beobachtungsmessungen; Helmnutzung durch Radfahrer seit 1996 / durch Mopedfahrer seit 2012;
4.4 Variabilität	Obwohl sich die Helmnutzung unter Radfahrern allgemein positiv entwickelt, ist sie für Erwachsene noch immer auf einem niedrigen Niveau (37 bzw. 40 %, vgl. TRAFIKVERKET 2018: 50);
4.5 Datenqualität	Zwischen 2015 und 2016 fand ein Wechsel des Forschungsnehmers statt, der die Beobachtungen durchführt. Es wird die gleiche Methode wie vorher verwendet, aber es kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieser Wechsel einen Einfluss auf die Ergebnisse hatte. Die Daten müssen nicht vollständig repräsentativ sein, sondern die Veränderung über die Zeit, sowie die ungefähre Nutzungshäufigkeit darstellen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 49).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten; in Auftrag gegebene Beobachtungen; Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	2014 wurde eine Strategie durch Trafikverket vorgestellt, bei der die Helmnutzung durch Rad- und Mopedfahrer einen Schwerpunktbereich darstellt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 51/53).
5.3 Zukünftige Entwicklung	Ohne die Einführung einer Fahrradhelmpflicht für Jugendliche ab 15 Jahre und Erwachsene wird das gesteckte Ziel für 2020 in Bezug auf die Helmnutzung durch Radfahrer nur schwer zu erreichen sein (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 52).
5.4 Weitere Informationen / Kritik	2017 haben sich in einer Studie 67 % der Befragten für eine Helmpflicht für Radfahrer ausgesprochen (TRAFIKVERKET 2018: 52). Es gibt Studien dazu, ob sich die Einführung einer Helmpflicht negativ auf die Nutzung von Fahrrädern auswirkt; die Ergebnisse sind gemischt, aber es kann im Allgemeinen nicht davon ausgegangen werden, dass eine Helmpflicht die Nutzung von Rädern reduziert (TRAFIKVERKET 2018: 51f.); Helme können bei Fahrrad- und Mopedunfällen vor allem schwerwiegende Kopfverletzungen verhindern bzw. reduzieren (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 51/53).
5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf

ID SE_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Safe passenger cars
1.2 Name (übersetzt)	Sichere Pkw
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	-
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Gurtwarner auf Vordersitzen • Elektronisches Stabilitätsprogramm • autonome Notbremsung bei niedrigen Geschwindigkeiten
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung/-rating
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil des Verkehrsaufkommens von Pkw mit der höchsten Euro NCAP Sicherheitsbewertung (von 2007);</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgabe: Bis 2020 soll mindestens 80 % des Verkehrsaufkommens – nach TRAFIKVERKET (2018: 54) die Anzahl an Kilometern die auf schwedischen Straßen gefahren werden – aus Pkw mit der höchsten Sicherheitsbewertung nach Euro NCAP (= fünf Sterne nach dem Bewertungssystem von 2007) bestehen.</p> <p>Dazu wird der Anteil des Verkehrsaufkommens mit der höchsten Euro NCAP-Wertung erfasst (seit 2000) und mit der erforderlichen Entwicklung zur Zielerreichung verglichen (seit 2007) (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 54).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Tabelle, die den aktuellen Stand der Entwicklung angibt; Liniendiagramm, das die Entwicklung über den Zeitverlauf wiedergibt und mit der erforderlichen Entwicklung vergleicht (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 54); Liniendiagramm, das den Anteil von verschiedenen Sicherheitssystemen in Pkw im Zeitverlauf darstellt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 56);</p> <p>Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator; der Indikator bezieht sich auf keine gesetzlichen Maßnahmen;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Anteil des Verkehrsaufkommens von Pkw mit der höchsten Euro NCAP Sicherheitsbewertung (von 2007):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2007: 20 % • 2017: 72 %

	<p>90 % der in Schweden verkauften Neuwagen hatten 2015 die höchste Sicherheitsbewertung (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 54).</p> <p>Anteil des Verkehrsaufkommens mit folgenden Systemen im Jahr 2017 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 55f.):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gurtwarner auf Vordersitzen: fast 90 % • Elektronisches Stabilitätsprogramm: ca. 90 % • autonome Notbremsung bei niedrigen Geschwindigkeiten: ca. 20 %
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele für das Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4). /</p> <p>Es werden keine gesetzlichen Vorgaben benannt;</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>Autonome Notbremssysteme (für niedrige und hohe Geschwindigkeiten) reduzieren Verletzungen durch Auffahrunfälle um etwa 40 %; Spurhalte-assistenten reduzieren die Anzahl der Frontal- und Einzelfahrzeugunfälle mit Verletzungen um 30 % (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 55).</p>
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	<p>Es werden Daten aus verschiedenen Quellen benutzt;</p> <p>Bereits verfügbare Daten: Bil Sweden (Industrieverband), Trafikanalys (Verkehrsanalyse) und Folksam Insurance (Versicherungsgesellschaft);</p> <p>Eigene Erhebungen von Trafikverket;</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	<p>61 % der in 2017 verkauften Neuwagen waren mit autonomen Notbremssystemen bei niedrigen Geschwindigkeiten ausgestattet (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 55);</p>
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Primärdaten: Trafikverket;</p> <p>Sekundärdaten: Bil Sweden (Industrieverband), Trafikanalys (Verkehrsanalyse) und Folksam Insurance (Versicherungsgesellschaft);</p> <p>Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.</p>
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Der Nutzen von Sicherheitssystemen, wie Spurassistentensystemen, autonomen Notbremsungen und Systemen zur Erkennung von Fahrbeeinträchtigungen, wird sich auch nach dem Zwischenziel von 2020 weiter auswirken (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 56).</p> <p>„Wenn diese Systeme als Option verfügbar sind, können finanzielle Anreize durch vergünstigte Versicherungsprämien eine Möglichkeit sein, die Verbraucher zu ermutigen, sich für diese Optionen zu entscheiden“ (nach TRAFIKVERKET 2018: 55).</p>

	<p>Das Euro NCAP Testprogramm entwickelt sich mit der Zeit weiter; in Zukunft könnten Systeme enthalten sein, die Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit durch z. B. Ablenkung, Müdigkeit oder Alkohol- und Drogen Einfluss erkennen können (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 55).</p>
5.4 Weitere Informationen / Kritik	<p>Die Sicherheit hängt auch davon ab, wie schnell alte Autos ersetzt werden; es gibt häufiger schwere Verletzungen bei Unfällen mit alten Pkw (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 56).</p> <p>Es kann 15 bis 20 Jahre dauern bis die Mehrheit der Autos in Schweden ersetzt ist und damit dem neuen höheren Sicherheitsstandard entspricht (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 55).</p>
5.5 Link(s)	<p>https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf</p>

ID SE_007	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Increased rule compliance among motorcycle riders
1.2 Name (übersetzt)	Erhöhte Regelbefolgung durch Motorradfahrer
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	-
1.4 Untersuchungskategorien	Der Indikator umfasst folgende Aspekte, die die ordnungsgemäße Verwendung eines Motorrads ausmachen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 57): <ul style="list-style-type: none"> • Helmnutzung • Nüchternheit (kein Einfluss von Alkohol oder Drogen) • gültiger Motorradführerschein • Einhaltung der aufgestellten Geschwindigkeitsbegrenzung • keine Verwendung des Motorrads auf unangemessene oder waghalsige Art und Weise, z. B. auf dem Hinterrad fahren
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Regelbefolgung
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Erhöhte Einhaltung der Regeln bei Motorradfahrern; Da der Indikator neu ist, wurde noch keine Metrik / Veränderungsrichtung bestimmt;
2.2 Monitoringstrategie	Es wurden keine Zielvorgaben formuliert. Es wird daran gearbeitet, den Indikator im Straßenverkehr messen zu können, aber bislang kann nur auf Unfalldaten zurückgegriffen werden (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 57). Falls keine Möglichkeit gefunden wird, den Indikator direkt im Straßenverkehr zu messen, werden die Unfalldaten auch bei der Weiterverfolgung dieses Indikators verwendet werden (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 60). Vor dem Jahr 2020 werden an den Indikatoren im Allgemeinen keine großen Veränderungen vorgenommen, da es dann voraussichtlich neue Ziele für das Jahr 2030 geben wird (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 19.09.19).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Säulendiagramm, das den Anteil an korrekter Verwendung des Motorrads bei tödlichen Verkehrsunfällen angibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 58), Venn-Diagramm, das die Interaktion verschiedener Gesetzesübertretungen bei tödlichen Unfällen anzeigt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 59); Säulendiagramm, das den Anteil an Autos und Motorrädern anzeigt, der die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Nationalstraßen einhält (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 60); Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebnis-konferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; die verschiedenen Facetten des Indikators beziehen sich auf gesetzliche Vorschriften;

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Verstöße zwischen 2005 und 2017 von insgesamt 516 getöteten Motorradfahrern (es kann auch mehr als ein Verstoß bei einem Unfall vorkommen, vgl. TRAFIKVERKET 2018: 59):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahren ohne Helm: 7 % • Einfluss von Alkohol oder Drogen: 25 % • Fahren ohne (gültigen) Motorradführerschein: 27 % • Übertreten der aufgestellten Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 30 km/h: 37 % <p>Bei tödlichen Verkehrsunfällen zwischen 2005 und 2017 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 57f)</p> <ul style="list-style-type: none"> • wurde das Motorrad in ca. 25 % der Fälle richtig verwendet; • bei 57 % gab es mindestens eine Gesetzesübertretung; <p>In ungefähr 38 % der Fälle gab es mindestens zwei Verstöße aus den Folgenden: fehlender Helm, Alkohol- oder Drogeneinfluss, kein Motorradführerschein und Geschwindigkeitsübertretungen von mindestens 30 km/h über dem Limit;</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Es wird kein Bezug zu einer Verkehrssicherheitsstrategie angegeben. Der Indikator betrifft mehrere gesetzliche Regelungen: Helmpflicht, kein Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, Führerscheinpflicht, Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzungen;</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>Es wird davon ausgegangen, dass die Regeleinhaltung für Motorradfahrer noch wichtiger ist als für alle anderen Verkehrsteilnehmer, da sie ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind, die mit der gleichen Geschwindigkeit unterwegs sind wie Geschützte (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 57).</p>
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Da noch keine zufriedenstellende Methode gefunden wurde, um den Indikator zu untersuchen, wird keine separate Erhebung unternommen, sondern auf bereits vorhandene Daten zurückgegriffen.</p>
4.2 Datenbasis	<p>Daten aus eingehenden Untersuchungen der schwedischen Verkehrsverwaltung zu tödlichen Unfällen mit zweirädrigen Motorrädern;</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	<p>[Keine Information in den oben genannten Quellen.]</p>
4.4 Variabilität	<p>Statistisch gesehen ereignet sich alle zwei Jahre ein tödlicher Motorradunfall in Schweden, bei dem der Fahrer keinen Helm trug, betrunken oder unter dem Einfluss von Drogen war, keinen gültigen Führerschein hatte und 30 km/h über der Geschwindigkeitsbegrenzung gefahren ist (vgl. Venn-Diagramm in TRAFIKVERKET 2018: 59).</p>
4.5 Datenqualität	<p>[Keine Information in den oben genannten Quellen.]</p>
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Primärdaten; eingehende Untersuchungen von Trafikverket zu tödlichen Verkehrsunfällen; Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.</p>
4.7 Vergleichbarkeit	<p>[Keine Information in den oben genannten Quellen.]</p>
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	<p>[Keine Information in den oben genannten Quellen.]</p>

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen, die sowohl einzeln, als auch in Kombination auftreten können.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Es wird daran gearbeitet, wie der Indikator im Straßenverkehr messbar gemacht werden kann.
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Neuer Indikator: Der hier betrachtete Indikator ersetzt den Indikator „safe motorcycles (ABS)“ aus früheren Publikationen. Dieser wurde nicht mehr benötigt, nachdem es in der EU seit 2016-2017 eine gesetzliche Verpflichtung gibt, dass neue Motorräder mit einem Hubraum über 125 cm ³ mit einem Antiblockiersystem (ABS) ausgestattet sein müssen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 57).
5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf

ID SE_008	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Safe national roads
1.2 Name (übersetzt)	Sichere Nationalstraßen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	-
1.4 Untersuchungskategorien	<p>Straßen mit Mittelschutzplanken, nach Art:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2+1 – Straßen • Autobahnen • andere
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Straßensicherheitsausstattung
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil des Verkehrsaufkommens auf Nationalstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von über 80 km/h, die mit einer Mittelschutzplanke ausgestattet sind;</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgabe für 2020: mindestens 90 % des Verkehrsaufkommens auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung über 80 km/h sollte auf Straßen mit einer Mittelschutzplanke stattfinden (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 61);</p> <p>Zielerreichung vor allem durch Heruntersetzen der Geschwindigkeitsbegrenzung oder Umbau der Straße zu einer mit Mittelschutzplanke, z. B. im Jahr 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung von 70 km Straße mit einer Mittelschutzplanke; • Heruntersetzen der Geschwindigkeitsbegrenzung von 90 km/h auf 80 km/h auf fast 170 km Straße;
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Tabelle, die den Grad der Zielerreichung anzeigt; Liniendiagramm, das die Entwicklung des Anteils des Verkehrsaufkommens auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von über 80 km/h und Mittelschutzplanke im Zeitverlauf darstellt (TRAFIKVERKET 2018: 61); Tabelle, die die Kilometerzahl für Straßen angibt, die mit einer Mittelschutzplanke ausgestattet sind, unterteilt nach Straßentyp (2003 – 2017) (TRAFIKVERKET 2018: 62);</p> <p>Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator; die Zielerreichung hängt auch davon ab, welche Entscheidungen die Regierung über Geschwindigkeitsbegrenzungen (und deren Änderungen) fällt;

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Anteil des Verkehrsaufkommens auf Nationalstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von über 80 km/h und Mittelschutzplanke:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2007: 50 % • 2017: 76 % <p>Ende 2017 gab es insgesamt 5.270 km Straßen mit Mittelschutzplanken; das entspricht etwas über 5 % des schwedischen Straßennetzes (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 61);</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele für das Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4). / Geschwindigkeitsbegrenzungen werden gesetzlich geregelt;</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>Nach einem Vorschlag von Trafikverket – Erhöhung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 1.200 km mit Mittelschutzplanke und Senkung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 4.300 km Nationalstraße – ergibt sich folgendes Reduktionspotenzial bei der Anzahl der Verkehrstoten (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 62):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sieben Tote weniger durch die Änderung der Geschwindigkeit; • Neun Tote weniger durch geplante Investitionen bis 2025;
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	Daten von Trafikverket;
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Primärdaten von Trafikverket; Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.</p>
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	<p>Von 2016 bis 2020 ist geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mehr als 400 km an 90 km/h-Straßen sollen mit einer Mittelschutzplanke ausgestattet werden und eine neue Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h bekommen; • auf ca. 2.200 km wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 90 auf 80 km/h herabgesetzt; <p>Falls die Maßnahmen wie geplant umgesetzt (und nicht von der Regierung zurückgezogen) werden, dann kann von einem Anteil von 85 % des Verkehrsaufkommens auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von über 80 km/h und Mittelschutzplanke bis 2020 ausgegangen werden.</p>

5.4 Weitere Informationen / Kritik	Andere Maßnahmen: seitliche Schutzplanke, Mittellinien-Rüttelstreifen, Maßnahmen für Kreuzungen und sichereres Radfahren; Der Fokus liegt auf Nationalstraßen mit einem Jahresdurchschnitt von über 2.000 Fahrzeugen pro Tag;
5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf

ID SE_009	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Safe pedestrian, bicycle and moped passages
1.2 Name (übersetzt)	Sichere Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstellen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	-
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenart (Gemeindestraßen, Nationalstraßen, insgesamt) • Qualitätsstandard (gut, mittel, niedrig)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Schutz für gefährdete Verkehrsteilnehmer
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der sicheren Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstellen im Hauptstraßennetz;</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Zielvorgabe: Bis 2020 sollen mindestens 35 % aller Querungsstellen für Fußgänger, Radfahrer und Mopedfahrer im Hauptstraßennetz der Autos einem guten Sicherheitsstandard entsprechen.</p> <p>Eine Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstelle gilt als sicher, wenn die sich kreuzenden Transportachsen in unterschiedlicher Höhe verlaufen oder wenn 85 % der Kraftfahrer, z. B. aufgrund von Bremsschwellen, mit höchstens 30 km/h durchfahren.</p> <p>Die Bestandsaufnahme wurde vor Ort durchgeführt, indem ermittelt wurde, welche Arten von Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstellen sowie Bodenschwellen es an welcher Stelle gibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 63).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Tabelle, die den Grad der Zielerreichung angibt; Liniendiagramm, das die Entwicklung des Indikators über die Zeit angibt und mit der Zielkurve vergleicht (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 63); Säulendiagramm, das den Anteil guter, mittlerer und niedriger Sicherheitsstandards für Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstellen, aufgeschlüsselt nach Gemeinde- und Nationalstraße sowie insgesamt, angibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 64);</p> <p>Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator; keine gesetzlichen Maßnahmen bekannt;

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Anteil an sicheren Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstellen im Hauptstraßennetz der Autos (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 63):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2013: 19 % gute Sicherheitsstandards; • 2017: 27 % gute, 21 % mittlere und 52 % niedrige Sicherheitsstandards; <p>Anteil der sicheren Kreuzungen für Fußgänger, Rad- und Mopedfahrer, aufgeschlüsselt nach (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 64):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeindestraßen: 21 % gute, 25 % mittlere und 54 % niedrige Sicherheitsstandards; • Nationalstraßen: 39 % gute, 12 % mittlere und 49 % niedrige Sicherheitsstandards: <p>Jedes Jahr werden zwischen zehn und 20 Fußgänger oder Radfahrer auf Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstellen in Stadtgebieten getötet. auf Nationalstraßen sind es ca. zehn getötete Fußgänger oder Radfahrer jährlich (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 64).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele für das Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4). / Gesetze: –</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>2013/14: mehr als 40 Gemeinden; 2017/18: fast 150 Gemeinden; Bestandsaufnahme vor Ort: Arten und Standorte von Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstellen; Bodenschwellen;</p> <p>Die Kreuzungen werden dann mit Hilfe von Instrumenten in einer GIS-Kartenanwendung nach festgelegten Kriterien klassifiziert.</p> <p>Die Daten über Fußgänger-, Fahrrad- und Moped-Querungsstellen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen sind in der Nationalstraßendatenbank (NVDB) erfasst.</p> <p>2016 und 2017 wurde eine systematischere Bestandsaufnahme des nationalen Straßennetzes durchgeführt. Im Moment sind 21.700 Kreuzungen in funktionalen Straßenklassen von 0-5 eingeordnet, von denen 15.100 städtisch und 6.600 national sind (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 63f).</p>
4.2 Datenbasis	<p>Bestandsaufnahme durch Trafikverket; Unfalldaten aus eingehenden Untersuchungen von Trafikverket;</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	[keine Information in den oben genannten Quellen]
4.4 Variabilität	Es gibt eine Aufschlüsselung der Qualität der Sicherheitsstandards in Gemeinde- und Nationalstraßen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 64);
4.5 Datenqualität	Vergleiche zwischen den Jahren sollten vorsichtig vorgenommen werden, da die Anzahl der betrachteten Gemeinden zwischen den Messungen signifikant zugenommen hat (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 64).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Primärdaten; eigene Erhebungen sowie eingehende Untersuchungen von Unfällen mit Todesfolge durch Trafikverket;</p> <p>Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.</p>

4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Keine Information in den oben genannten Quellen. Genaue Angaben zu den Kosten konnten nicht in Erfahrung gebracht werden. Da ein Großteil der Arbeit mit digitaler Software, wie z. B. ArcGIS, durchgeführt wird, sollte sich der Zeit- und Kostenaufwand im Rahmen halten (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 19.09.19).
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Um den Indikator zu verbessern und damit die Straßenverkehrssicherheit vor allem in städtischen Gebieten zu erhöhen, müssen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 65): <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Kreuzungen in den Fokus genommen werden (z. B. mit Hilfe der erwähnten Kartenanwendung); • Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in der Nähe von Kreuzungen eingeführt werden (z. B. durch Bremsschwellen); • Höhenfreie Kreuzungen gebaut werden
5.4 Weitere Informationen / Kritik	GIS = Geoinformationssystem: Erfassung, Analyse, Verwaltung und Präsentation von Geodaten;
5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf

ID SE_010	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Maintenance of pedestrian and cycle paths in urban areas
1.2 Name (übersetzt)	Instandhaltung von Fußgänger- und Radwegen in Stadtgebieten
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	-
1.4 Untersuchungskategorien	Unterscheidung nach guter, mittlerer und niedriger Qualität;
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Baumaßnahmen/Investitionen
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Gemeinden mit guter Instandhaltung der vorrangigen Radwege; Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Zielvorgabe für 2020: 70 % der Gemeinden (mit mindestens 40.000 Einwohnern) sollen eine gute Qualität der Instandhaltung der am meisten priorisierten Radwege vorweisen können; „gute Qualität“ bedeutet: Winter- und Sommerdienst, Kehren von Schotter und Laub sowie Qualitätskontrollen der Standardanforderungen; Alle zwei Jahre wird eine Umfrage durchgeführt; bisher: 2014, 2016 und 2018; ausgeführt von Trafikverket in Absprache mit dem schwedischen Verband der Kommunalbehörden und Regionen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 66);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Tabelle, die den Stand der Zielerreichung angibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 66); Liniendiagramm, das den Anteil der Gemeinden mit guter Qualität der Instandhaltung der Radwege anzeigt und mit der Zielkurve vergleicht (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 67); Kreisdiagramm, das den Anteil an guter, mittlerer und niedriger Qualität der Instandhaltung von Radwegen in den Gemeinden für 2017/18 angibt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 68); Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator; gerade der Winterdienst ist für die Sicherheit von Radfahrern wichtig;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Anteil der Gemeinden mit einer guten Qualität der Instandhaltung von bevorzugten Radwegen (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 66): <ul style="list-style-type: none"> • 2013/14: 18 %

	<ul style="list-style-type: none"> • 2015/16: 34 % • 2017/18: 36 % <p>Anteil an mittlerer und niedriger Qualität der Instandhaltung von Radwegen in 2017/18 bei den 47 Gemeinden, die die beiden letzten Umfragen (2016 und 2018) mitgemacht haben (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 67):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40 % mittlere Qualität der Instandhaltung (12 % mehr als 2015/16) • 24 % niedrige Qualität (14 % weniger als 2015/16) •
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der aktuelle Stand des Indikators wird herangezogen, um zu beurteilen, ob die Entwicklung des Indikators für die Erreichung der Zwischenziele für das Jahr 2020 ausreichend ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 4). / Es werden keine gesetzlichen Bestimmungen angegeben;
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[keine Information in den oben genannten Quellen]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Umfrage, die alle zwei Jahre an Gemeinden mit über 40.000 Einwohnern versendet wird: <ul style="list-style-type: none"> • 2014 haben 59 von 60 angeschriebenen Gemeinden geantwortet; • 2016 gab es 54 Antworten; • 2018 kam von 55 der 60 befragten Gemeinden Antworten; 2016 und 2018 wurde eine Weiterentwicklung und Vereinfachung der Befragung aus dem Jahr 2014 verwendet (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 66);
4.2 Datenbasis	Basierend auf den Antworten, die die Gemeinden in der Umfrage geben, werden ihnen unterschiedliche Punkte zugewiesen; diese Punkte bilden die Grundlage für eine umfassende Bewertung des Qualitätsniveaus jeder Gemeinde; dieses Qualitätsniveau stellt kein absolutes Niveau dar, sondern eine relative Skala für den Vergleich zwischen Gemeinden (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 66);
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Umfrage findet alle zwei Jahre statt; bisher 2014, 2016 und 2018;
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	50 Gemeinden antworteten auf beide Umfragen 2014 und 2016; 47 Gemeinden antworteten auf die weiterentwickelte Umfrage in 2016 und 2018; auf diese stützt sich die dargestellte Entwicklung zwischen 2015/16 und 2017/18 (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 66); Änderung am Fragebogen und der Punktevergabe, sowie über die Jahre unterschiedliche Personen in den Gemeinden, die auf die Umfragen antworteten, können die Ergebnisse im geringen Maße beeinflusst haben (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 68).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten; eigene Umfrage durch Trafikverket in Absprache mit dem schwedischen Verband der Kommunalbehörden und Regionen; Zum Datenschutz lassen sich in den angegebenen Quellen keine Informationen finden.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	<p>Auch wenn der Indikator im Namen Fußgänger mit benennt, bezieht er sich doch nur auf Radwege.</p> <p>Die Ergebnisse aus der Umfrage in 2018 zeigen, dass sich die Verbesserungen bei der Qualität der Instandhaltung vor allem auf die Instandhaltung im Sommer beziehen, dabei wäre für die Sicherheit der Radfahrer der Winterdienst und das Kehren von Schotter wichtig (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 68f).</p>
5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf

ID SE_011	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Systematic traffic safety work in line with ISO 39001
1.2 Name (übersetzt)	Systematische Verkehrssicherheitsarbeit in Übereinstimmung mit ISO 39001
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Sonstiges; Verkehrssicherheitsarbeit
1.6 Land	Schweden
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	TRAFIKVERKET (2018) / Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Systematische Verkehrssicherheitsarbeit nach ISO 39001 (= Norm für Managementsysteme zur Straßenverkehrssicherheit); Entwicklung der Norm ISO 39001 durch das schwedische Normungsinstitut und die schwedische Verkehrsverwaltung; verabschiedet 2012; Noch keine Metrik oder Veränderungsrichtung definiert;
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator ist neu; er wurde im Zusammenhang mit der Überprüfung der Verkehrssicherheitsarbeit in 2016 vorgeschlagen. Zweck der Norm: Die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sollen systematisch arbeiten können. Die Systematik der Sicherheitsarbeit des Stakeholders beeinflusst die ihn betreffenden Auswirkungen seines Zielmanagements. Die Entwicklung von Messmethoden und einer Zielvorgabe für ISO 39001 wird immer wichtiger, um die Indikatorentwicklung verfolgen und kommunizieren zu können, da sich die Norm ISO 39001 nach und nach bei Kunden und Auftragnehmern durchsetzen wird (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 70). Es wird an einer Messung für den hier beschriebenen Indikator gearbeitet. Vor dem Jahr 2020 werden an den Indikatoren im Allgemeinen keine großen Veränderungen vorgenommen, da es dann voraussichtlich neue Ziele für das Jahr 2030 geben wird (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 19.09.19).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Für die Öffentlichkeit bestimmte Publikation, die als Basis für die Ergebniskonferenz in Stockholm am 25.04.2018 diente. Die Publikation TRAFIKVERKET (2018) kann auf der Webseite von Trafikverket herunter geladen werden (siehe 5.5 Links).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Zweck der Norm: Organisationen sollen systematisch mit der Verkehrssicherheit arbeiten können; ISO 39001 (ISO-Norm zur Straßenverkehrssicherheit) (Risikobezug): <ul style="list-style-type: none"> • Für alle Unternehmen, die die Verkehrssicherheit verbessern wollen; • Anforderungen an ein Managementsystem für Straßenverkehrssicherheit (Reduzierung der Anzahl der Schwerverletzten und Getöteten); • Anforderungen: Entwicklung und Umsetzung geeigneter Verkehrssicherheitspolitik; Festlegung von Zielen und Aktionsplänen für die Straßenverkehrssicherheit unter Berücksichtigung gesetzlicher Anforderungen, sowie Anforderungen, an die das Unternehmen gebunden ist (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 70);
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Der Indikator wurde noch nicht erhoben.
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine; es kann aber zurückgegriffen werden auf nationale Indikatoren der Verkehrssicherheitsarbeit;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Bislang gibt es nur wenige Interessensgruppen, die einen akkreditierten Zertifizierungsprozess oder ein branchenbasiertes Zertifizierungsaudit durchlaufen haben; aber die Auswirkung der Norm könnte sich vergrößern, wenn sie durch die Gesamtarbeit der Verkehrssicherheit an Bekanntheit zunimmt (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 70);
5.4 Weitere Informationen / Kritik	ISO = International Organization for Standardization (Internationale Organisation für Normung); Möglicher Rückgriff auf nationale Indikatoren des Verkehrssicherheitsmanagements bei der Festlegung konkreter und überwachbarer Ziele und Maßnahmen durch die Stakeholder (vgl. TRAFIKVERKET 2018: 70);

5.5 Link(s)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf https://www.iso.org/standard/44958.html (ISO 39001:2012)
-------------	---

ID CH_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Gurtenragquote
1.2 Name (übersetzt)	–
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Pkw-Fahrer • Beifahrer • Rücksitzpassagiere
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Ortslage: innerorts, außerorts, auf Autobahnen • Fahrtzweck: Personentransport, Gütertransport
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Schweiz
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	BFU (2017a), BFU (2018a, b), WALTER et al. (2015) / Beratungsstelle für Unfallverhütung [BFU, Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Personen, die den Sicherheitsgurt tragen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	Im jährlich erscheinenden „BFU-Sicherheitsbarometer“ wird eine Reihe von Indikatoren mit ihren aktuellen Werten in einer Tabelle aufgelistet. „Gurtenragquote PW-Lenkende“ und „Gurtenragquote PW-Rücksitzpassagiere“ werden hier getrennt aufgeführt. Die Werte werden mit Trendpfeilen in ihrer Entwicklung (Zunahme; Abnahme; keine Veränderung) in den Zeiträumen mittelfristig (in den letzten 10 Jahren) und kurzfristig (in den letzten 2–5 Jahren) beurteilt (vgl. BFU 2018b: 4). Definierte Zielwerte gibt es offenbar nicht.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten werden in verschiedenen, jährlich erscheinenden Berichten veröffentlicht, z. B. im „BFU-Sicherheitsbarometer“ (vgl. BFU 2018b). Die Daten werden vielfach in Form von Tabellen präsentiert, zum Teil in ihrer Entwicklung auch in Liniendiagrammen. Differenziert wird nach Region und Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) (vgl. BFU 2018a: 32). In BFU (2017a: 1) findet sich zudem eine Differenzierung nach Fahrtzweck (Personentransport; Sachentransport).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zu Gesetzen.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Die Gurtanlagequote betrug 2018 bei den Fahrern 95 %, bei Beifahrern 94 % und auf den Rücksitzen 78 % (BFU 2018a: 32).</p> <p>Der Sicherheitsgurt hat eine geringe Unfallrelevanz, wird jedoch als eine der „wichtigsten Schutzvorrichtungen für Fahrzeuginsassen“ (vgl. WALTER et al. 2015: 92) bezeichnet. Das Risiko für Insassen auf den Vordersitzen wird für tödliche oder schwere Verletzungen bei Nichtanwendung verdoppelt, auf den Rücksitzen steigt das Risiko um 25 % (vgl. WALTER et al. 2015: 92).</p>

3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Die Verkehrspolitik der Schweiz nimmt Bezug auf den Safe system-Ansatz, es wird jedoch von Seiten der BFU kritisiert, dass dieser bei der Erarbeitung der Sicherheitsstrategie „Via sicura“ nicht mehr explizit berücksichtigt wird. Ein Verkehrssicherheitsziel für 2030 liegt vor (< 100 Verkehrstote; < 2.500 Schwerverletzte), welches von der Politik aber noch nicht verifiziert wurde. Auch wird beklagt, dass keine Teilziele definiert sind oder Infrastruktur- und rechtliche Maßnahmen zu selten evaluiert werden (vgl. BFU 2018b: 11). /</p> <p>Das Tragen von Sicherheitsgurten ist obligatorisch und kann von der Polizei anlassfrei kontrolliert werden (vgl. WALTER et al. 2015: 131).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Bei einer Gurtanlagequote von 100 % wären im Jahr 2013 „8 Personen weniger getötet und 72 weniger schwer verletzt worden“ (WALTER et al. 2015: 92).
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung durch geschultes Personal der BFU (vgl. BFU 2017a: 1). Genauere Angaben zur Beobachtungsmethodik finden sich in den angegebenen Quellen nicht.
4.2 Datenbasis	<p>45.000 Insassen von Fahrzeugen mit Schweizer Kennzeichen, die älter als 7 Jahre sind, ohne „spezielle Fahrzeuge (Polizei, Taxi usw.)“; Insgesamt 73 Beobachtungsorte („Zählstellen“); 59 Beobachtungsorte für Fahrer und Beifahrer; 14 für Rücksitzpassagiere; Die Berechnung der Quote wird unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahlen und der Fahrleistung nach Ortslage durchgeführt (vgl. BFU 2017a: 1).</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Erhebung findet alljährlich in den Monaten April bis Juni statt (vgl. BFU 2017a: 1)
4.4 Variabilität	<p>Die Gurtanlagequote lag in den letzten Jahren in den Regionen Romandie und Tessin oft unter den Werten der deutschsprachigen Schweiz. Innerorts fällt die Gurtanlagequote meist leicht geringer aus als außerorts und auf Autobahnen (vgl. BFU 2018a: 32). Zudem legen die Auswertungen einer Befragungsstudie nahe, dass es zwischen der Schulbildung und der Gurtanlagequote insofern einen kausalen Zusammenhang gibt, als Angehörige einer niedrigeren sozialen Schicht signifikant schlechter über die Gurtanlegepflicht informiert sind (vgl. WALTER et al. 2015: 131). Fahrer von Lieferfahrzeugen weisen insbesondere innerorts eine niedrigere Gurtanlagequote auf (85 %) (vgl. BFU 2017a: 1).</p>
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, Erhebung wird durch BFU durchgeführt.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	Über die Priorität wird keine direkte Aussage getroffen:
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.999.01_bfu-Erhebung%202017%20%E2%80%93%20Gurtenantragquoten.pdf

ID CH_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Helmtragquote
1.2 Name (übersetzt)	–
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrer • Fahrer schneller E-Bikes • Fahrer langsamer E-Bikes
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Altersgruppe • Fahrtzweck: Arbeit, Schule, Einkauf, Freizeit
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Schweiz
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	BFU (2015), BFU (2017b), BFU (2018a, b) / Beratungsstelle für Unfallverhütung [BFU, Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Radfahrer, die einen Fahrradhelm tragen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	Im jährlich erscheinenden „BFU-Sicherheitsbarometer“ wird eine Reihe von Indikatoren mit ihren aktuellen Werten in einer Tabelle aufgelistet. „Helmtragquote Radfahrer“, „Helmtragquote schnelle E-Bikes“ und „Helmtragquote langsame E-Bikes“ werden hier getrennt aufgeführt. Die Werte werden mit Trendpfeilen in ihrer Entwicklung (Zunahme; Abnahme; keine Veränderung) in den Zeiträumen mittelfristig (in den letzten 10 Jahren) und kurzfristig (in den letzten 2–5 Jahren) beurteilt (vgl. BFU 2018b: 4). Definierte Zielwerte gibt es offenbar nicht.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten werden in verschiedenen, jährlich erscheinenden Berichten vorgestellt, z. B. im „BFU-Sicherheitsbarometer“ (vgl. BFU 2018b). Die Daten werden vielfach in Form von Tabellen präsentiert, zum Teil in ihrer Entwicklung auch in Liniendiagrammen. Differenziert wird nach Altersgruppe, nach Region und nach Fahrtzweck (Arbeit; Schule; Einkauf; Freizeit) (vgl. BFU 2018a: 33).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da kein klarer Bezug zu Gesetzen.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Die Helmtragequote betrug 2017 bei Radfahrern 46 %, bei langsamen E-Bikes (bis 25 km/h) 67 % und bei schnellen E-Bikes (bis 45 km/h) 87 % (BFU 2018a: 33f).</p> <p>Zum Risikobezug finden sich in den angegebenen Quellen keine Informationen.</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Verkehrspolitik der Schweiz nimmt Bezug auf den Safe system-Ansatz, es wird jedoch von Seiten der BFU kritisiert, dass dieser bei der Erarbeitung der Sicherheitsstrategie „Via sicura“ nicht mehr explizit be-

	<p>rücksichtigt wird. Ein Verkehrssicherheitsziel für 2030 liegt vor (< 100 Verkehrstote; < 2.500 Schwerverletzte), welches von der Politik aber noch nicht verifiziert wurde. Auch wird beklagt, dass keine Teilziele definiert sind oder Infrastruktur- und rechtliche Maßnahmen zu selten evaluiert werden (vgl. BFU 2018b: 11). /</p> <p>Für Radfahrer besteht keine Helmtragepflicht, das Tragen von Fahrradhelmen ist für E-Bikes über 25 km/h seit 2012 obligatorisch (vgl. ITF 2017: 529; BFU 2015: 95).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Beobachtung durch geschultes Personal der BFU (vgl. BFU 2017b: 1). Genaue Angaben zur Beobachtungsmethodik finden sich in den angegebenen Quellen nicht.</p> <p>Um den Fahrtzweck zu bestimmen wird ausschließlich der Erhebungsort bzw. Zeitpunkt der Erhebung verwendet (Fahrten von/zur Schule, Bahnhöfen und Einkaufszentren). Erhebungen die an Sonntagen stattfinden werden generell dem Freizeitverkehr zugeordnet (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 01.10.2019).</p>
4.2 Datenbasis	<p>Stichprobengröße: 6.500 bis 7.000 Radfahrende;</p> <p>Insgesamt 67 Beobachtungsorte („Zählstellen“);</p> <p>Unterschieden wird nach Fahrtzweck Arbeit, Einkauf, Schule und Freizeit;</p> <p>Die Berechnung der Quote wird unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahlen der einzelnen Regionen und der Fahrleistung nach Fahrtzweck durchgeführt (vgl. BFU 2017b: 1).</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Erhebung findet alljährlich in den Monaten April und Mai statt (vgl. BFU 2017b: 1).
4.4 Variabilität	Die Helmtragequote variiert stark nach dem Fahrtzweck, am geringsten ist sie bei Einkaufsfahrten (18 %), am höchsten bei Freizeitfahrten (49 %). Auch nach dem Alter variiert die Quote, Personen zwischen 15 und 29 Jahren tragen seltener einen Helm (vgl. BFU 2018a: 33; BFU 2015: 78).
4.5 Datenqualität	Es wird von einem hohen statistischen Fehler von +/- 7 Prozentpunkten ausgegangen, verursacht von „den sehr unterschiedlichen Tragquoten an den einzelnen Erhebungsorten“ (BFU 2017b: 1). Damit gemeint ist eine hohe Varianz der Tragequoten an den einzelnen Beobachtungsstandorten bzw. den Fahrtzwecken (z. B. Schulen, Freizeit).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, Erhebung wird durch BFU durchgeführt.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.999.01_bfu-Erhebung%202017%20%E2%80%93%20Helmtragquoten%20der%20Radfahrer%20im%20Strassenverkehr.pdf

ID CH_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Helmtragquote
1.2 Name (übersetzt)	–
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Motorrad-Fahrer • Mofa-Fahrer
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Schweiz
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	BFU (2016), BFU (2018a,b) / Beratungsstelle für Unfallverhütung [BFU, Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Motorrad- / Mofa-Fahrer, die einen Helm tragen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Im jährlich erscheinenden „BFU-Sicherheitsbarometer“ wird eine Reihe von Indikatoren mit ihren aktuellen Werten in einer Tabelle aufgelistet. „Helmtragquote MR-Fahrer“ und „Helmtragquote Mofa-Fahrer“ werden hier getrennt aufgeführt. Die Werte werden mit Trendpfeilen in ihrer Entwicklung (Zunahme; Abnahme; keine Veränderung) in den Zeiträumen mittelfristig (in den letzten 10 Jahren) und kurzfristig (in den letzten 2–5 Jahren) beurteilt (vgl. BFU 2018b: 4). Definierte Zielwerte gibt es offenbar nicht.</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Die Daten werden in verschiedenen, jährlich erscheinenden Berichten vorgestellt, z. B. im „BFU-Sicherheitsbarometer“ (vgl. BFU 2018b). Die Daten werden vielfach in Form von Tabellen präsentiert, zum Teil in ihrer Entwicklung auch in Liniendiagrammen. Differenziert wird nach Region (vgl. BFU 2018a: 33).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zu Gesetzen.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Die Helmtragequote betrug 2018 100 % bei Motorrädern und 99 % bei Kleinmotorrädern (BFU 2018c: 1).</p> <p>Zum Risikobezug finden sich in den angegebenen Quellen keine Informationen.</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Die Verkehrspolitik der Schweiz nimmt Bezug auf den Safe system-Ansatz, es wird jedoch von Seiten der BFU kritisiert, dass dieser bei der Erarbeitung der Sicherheitsstrategie „Via sicura“ nicht mehr explizit berücksichtigt wird. Ein Verkehrssicherheitsziel für 2030 liegt vor (< 100 Verkehrstote; < 2.500 Schwerverletzte), welches von der Politik aber noch nicht verifiziert wurde. Auch wird beklagt, dass keine Teilziele definiert sind oder Infrastruktur- und rechtliche Maßnahmen zu selten evalu-</p>

	iert werden (vgl. BFU 2018b: 11). / Eine Helmtragepflicht für Motorrad- und „Motorfahrradfahrer“ existiert seit 1981 bzw. 1990. Seit 2006 gilt diese auch für Trikes und Quads (vgl. BFU 2016: 95).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung durch geschultes Personal der BFU; Neben der Erfassung der Helmquote wird das Tragen von Schutzkleidung notiert (Handschuhe, Motorradjacke, Motorradhose). Es wird zudem nach der Bauart unterschieden (z. B. Roller) und nach der Farbe des Nummernschildes; Das Fahren mit „hochgeschobenem Helm (um z.B. während der Fahrt zu Rauchen) oder ein eindeutig nicht geschlossener Kinnriemen“ (BFU 2018c: 1) gilt als Fahren ohne Helm (vgl. BFU 2018c: 1). Genauere Angaben zur Beobachtungsmethodik finden sich in den angegebenen Quellen nicht.
4.2 Datenbasis	Stichprobengröße: 2.300 Motorradfahrer mit Schweizer Kennzeichen; Insgesamt 58 Beobachtungsorte („Zählstellen“) innerorts und außerorts; Die Berechnung der Helmtragequote wird unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahlen der einzelnen Regionen und der Fahrleistung nach Ortslage durchgeführt (vgl. BFU 2018c: 1).
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Erhebung findet alljährlich in den Monaten April bis Juni statt (vgl. BFU 2018c: 1).
4.4 Variabilität	Fahrer von Rollern oder Mofas sind tendenziell schlechter geschützt als Motorradfahrer. In Bezug auf die Schutzkleidung lässt sich ein regionaler Unterschied feststellen (geringer im Tessin), was auf die wärmeren Temperaturen zurückzuführen ist (vgl. BFU 2018c: 1).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, Erhebung wird durch BFU durchgeführt.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.999.01_bfu-Erhebung%202018%20%E2%80%93%20Pers%C3%B6nliche%20Schutzausr%C3%BCstung%20beim%20Motorradfahren.pdf

ID CH_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Lichteinschaltquote
1.2 Name (übersetzt)	–
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Motorfahrzeuge • (E-Bikes)
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugtyp: Personenwagen, Lastkraftwagen / Bus, Motorrad, langsame E-Bikes, schnelle E-Bikes
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sichtbarkeit
1.6 Land	Schweiz
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	BFU (2018a, b, d); WALTER et al. (2015) / Beratungsstelle für Unfallverhütung [BFU, Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrzeuge, die mit eingeschaltetem Licht fahren</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Im jährlich erscheinenden „BFU-Sicherheitsbarometer“ wird eine Reihe von Indikatoren mit ihren aktuellen Werten in einer Tabelle aufgelistet. Hierin findet sich nur die „Lichteinschaltquote PW“. Die Werte werden mit Trendpfeilen in ihrer Entwicklung (Zunahme; Abnahme; keine Veränderung) in den Zeiträumen mittelfristig (in den letzten 10 Jahren) und kurzfristig (in den letzten 2–5 Jahren) beurteilt (vgl. BFU 2018b: 4). Definierte Zielwerte gibt es offenbar nicht. In der jährlich erscheinenden Statistik der Nichtberufsunfälle und des Sicherheitsniveaus „STATUS“, werden hingegen auch die Quoten von Motorrädern und E-Bikes dargestellt (vgl. BFU 2018a: 34).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Die Daten werden in verschiedenen, jährlich erscheinenden Berichten vorgestellt, z. B. im „BFU-Sicherheitsbarometer“ (vgl. BFU 2018b). Die Daten werden vielfach in Form von Tabellen präsentiert, zum Teil in ihrer Entwicklung auch in Liniendiagrammen. Differenziert wird nach Fahrzeugtyp (Personenwagen, Lastkraftwagen / Bus, Motorrad, langsame E-Bikes, schnelle E-Bikes) und Region (vgl. BFU 2018a: 33).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Mittlerweile Maßnahmenindikator, da seit 2014 eine gesetzliche Pflicht für Tagfahrlicht besteht.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2018 betrug die Lichteinschaltquote bei Fahrzeugen mit Schweizer Kennzeichen 97 %. Bei Lkw / Bussen und Motorrädern wurde 98 % gemessen. Seit 2001 stieg diese Quote steil an, zuletzt sprunghaft, mit Einführung der Einschaltspflicht von 68 % (2013) auf 94 % (2014). Sie ist seither auf einem hohen Niveau stabil (vgl. BFU 2018d: 1; WALTER et al. 2015: 91).</p> <p>Dem Fahren ohne Tagfahrlicht wird eine geringere, aber nicht unbedeutende Risikorelevanz gegenüber unangepasster Geschwindigkeit oder</p>

	dem Tragen des Sicherheitsgurts zugesprochen (vgl. WALTER et al. 2015: 13). Laut WALTER et al. (2015: 91) belegen zahlreiche Studien, dass die Anzahl der Kollisionen durch Tagfahrlicht reduziert werden kann. So legt eine deutsche Studie nahe, dass es zu einer Reduzierung der verletzten Pkw-Insassen um 3 % führen kann.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Verkehrspolitik der Schweiz nimmt Bezug auf den Safe system-Ansatz, es wird jedoch von Seiten der BFU kritisiert, dass dieser bei der Erarbeitung der Sicherheitsstrategie „Via sicura“ nicht mehr explizit berücksichtigt wird. Ein Verkehrssicherheitsziel für 2030 liegt vor (< 100 Verkehrstote; < 2.500 Schwerverletzte), welches von der Politik aber noch nicht verifiziert wurde. Auch wird beklagt, dass keine Teilziele definiert sind oder Infrastruktur- und rechtliche Maßnahmen zu selten evaluiert werden (vgl. BFU 2018b: 11). Das Monitoring der Lichteinschaltquote incl. einer wissenschaftlich gestützten Kommunikationskampagne wurde vom BFU (2015: 28) empfohlen. / Seit 2014 besteht die Verpflichtung für das Fahren mit Licht am Tag (vgl. WALTER et al. 2015: 13).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Es wird davon ausgegangen, dass in den Jahren 2014 und 2015 im Schnitt 110 Schwerverletzte durch das Fahren mit Licht am Tag verhindert werden konnte (vgl. BFU 2018: 1). Die Anzahl der Unfälle mit Verletzten bei frontalen und seitlichen Kollisionen wurde mit der Einführung der gesetzlichen Verpflichtung um 10 % reduziert (vgl. WALTER et al. 2015: 91).
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung durch geschultes Personal der BFU; Beobachtet wird, ob Fahrzeuge mit Schweizer Nummernschild mit eingeschalteten Abblend-, Volllicht, oder speziellen Tagfahrlichtern fahren; Bestimmte Kennzeichen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs werden nicht gezählt; Nur Erhebungen bei schönem Wetter werden für die Berechnung der Quote berücksichtigt (vgl. BFU 2018d: 1). Genauere Angaben zur Beobachtungsmethodik finden sich in den angegebenen Quellen nicht. Auch zur Methodik der Erhebung der Lichteinschaltquote bei E-Bikes konnte keine Information gefunden werden.
4.2 Datenbasis	Stichprobengröße: 30.000 Motorradfahrer mit Schweizer Kennzeichen; Insgesamt 57 Beobachtungsorte („Zählstellen“) innerorts und außerorts; Die Berechnung der Quote wird unter Berücksichtigung der Fahrleistungen nach Fahrzeugart, Sprachregion und Ortslage durchgeführt (vgl. BFU 2018d: 1).
4.3 Aktualität / Periodizität	Die Erhebung findet alljährlich in den Monaten Juni und Juli statt (vgl. BFU 2018d: 1).
4.4 Variabilität	In den Regionen Romandie und Tessin ist die Lichteinschaltquote etwa fünf Prozentpunkte geringer als in den anderen Landesteilen (vgl. BFU 2018d: 1).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, Erhebung wird durch BFU durchgeführt.

4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.999.01_bfu-Erhebung%202018%20%E2%80%93%20Lichteinschaltquoten%20am%20Tag.pdf

ID CH_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Geschwindigkeit
1.2 Name (übersetzt)	–
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • V85 (Geschwindigkeit die von 85 % der Fahrzeuglenker eingehalten wird) • Vm (Durchschnittsgeschwindigkeit) • VL (Anteil der Fahrzeuge über dem jeweiligen Geschwindigkeitslimit)
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp: innerorts, außerorts, Autobahn
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Schweiz
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	BFU (2015); BFU (2018a, b, d); WALTER et al. (2015) / (Beratungsstelle für Unfallverhütung) [BFU, Behörde]; DIETRICH, LINDENMANN, CHABOT-ZHANG (1998); ERATH, FRÖHLICH (2004) / IVT (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme) [Wissenschaft]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: V85 (Geschwindigkeit die von 85 % der Fahrzeuglenker eingehalten wird); Vm (Durchschnittsgeschwindigkeit); VL (Anteil der Fahrzeuge über dem jeweiligen Geschwindigkeitslimit)</p> <p>Metrik: km/h (Kilometer pro Stunde) / % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: neutral / wertend (je weniger desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	Im jährlich erscheinenden „BFU-Sicherheitsbarometer“ wird eine Reihe von Indikatoren mit ihren aktuellen Werten in einer Tabelle aufgelistet. Geschwindigkeit findet sich hier jedoch nicht (vgl. BFU 2018b: 4). In der jährlich erscheinenden Statistik der Nichtberufsunfälle und des Sicherheitsniveaus „STATUS“, wird hingegen die Entwicklung des Geschwindigkeitsverhaltens 1975–2010 dargestellt. Neuere Daten liegen offenbar nicht vor (vgl. BFU 2018a: 35).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten werden in Form einer Tabelle präsentiert, differenziert wird innerorts, außerorts und auf Autobahnen sowie nach V85, Vm und VL (siehe 2.1) (vgl. BFU 2018a: 35).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Sowohl Risiko- als auch Maßnahmenindikator, da Durchschnittsgeschwindigkeit und Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen gemessen wird.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Zu schnelles Fahren wird als ein in der Schweiz „weit verbreitetes Phänomen“ (WALTER et al. 2015: 88) betrachtet. 2010 wurden außerorts bei 31 %, innerorts bei 23 % und auf Autobahnen bei 18 % der Fahrzeuglenker Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit Vm betrug im gleichen Jahr 44 km/h innerorts, 76 km/h außerorts und 108 km/h auf Autobahnen, bezogen auf alle gemessenen

	<p>Fahrzeuge (vgl. BFU 2018a: 35).</p> <p>Schnelles Fahren wird von der BFU als einer der wichtigsten Unfall- und Verletzungsrisikofaktoren betrachtet. Insbesondere wird dabei hervorgehoben, dass der Anhalteweg überproportional zur Geschwindigkeit steigt, was auch zu einer überproportional steigenden Verletzungswahrscheinlichkeit (z. B. im Falle einer Kollision) führt. Als risikorelevant werden nicht nur „Raser“, sondern vor allem die „zahlreichen, meist verkannten geringeren Geschwindigkeitsüberschreitungen“ (WALTER et al. 2015: 89) betrachtet. 38 % aller schweren und tödlichen Verletzungen gehen auf überhöhte Geschwindigkeit zurück (vgl. WALTER et al. 2015: 88f).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Die Verkehrspolitik der Schweiz nimmt Bezug auf den Safe system-Ansatz, es wird jedoch von Seiten der BFU kritisiert, dass dieser bei der Erarbeitung der Sicherheitsstrategie „Via sicura“ nicht mehr explizit berücksichtigt wird. Ein Verkehrssicherheitsziel für 2030 liegt vor (< 100 Verkehrstote; < 2.500 Schwerverletzte), welches von der Politik aber noch nicht verifiziert wurde. Auch wird beklagt, dass keine Teilziele definiert sind oder Infrastruktur- und rechtliche Maßnahmen zu selten evaluiert werden (vgl. BFU 2018b: 11). /</p> <p>Als Höchstgeschwindigkeit gilt in der Schweiz 50 km/h innerorts (20 km/h; 30 km/h in bestimmten Zonen); 80 km/h außerorts; 120 km/h auf Autobahnen (vgl. BFU 2015: 95f).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>In DIETRICH, LINDENMANN, CHABOT-ZHANG (1998: 2f) finden sich Beschreibungen der Methodik der Geschwindigkeitsmessung auf Autobahnen für die Jahre 1972 bis 1998. Hierfür wurden automatisierte Systeme wie Induktionsschleifen und Radargeräte mit festen Standorten (gerade und flache Autobahnabschnitte auf freier Strecke) verwendet. Einen weiteren Überblick über verschiedene Messmethoden der Schweiz und die Entwicklung der Durchschnittsgeschwindigkeiten (1950 bis 2000) findet sich in ERATH, FRÖHLICH (2004).</p>
4.2 Datenbasis	<p>Daten sind verfügbar für die Jahre 1975 bis 2010 (vgl. BFU 2018a: 35). Es liegen keine neueren Daten vor, und keine Information warum dies so ist.</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	<p>Die Variabilität wird anhand von Unfallstatistiken bewertet, nicht anhand der Geschwindigkeitsmessungen. Dabei sind regionale Unterschiede zu verzeichnen, im Tessin gehen die meisten Verletzten und Getöteten auf eine überhöhte Geschwindigkeit zurück (44 %). Die regionalen Unterschiede können jedoch unter Umständen auf die unterschiedliche Unfallaufnahmepraxis zurückgeführt werden (vgl. WALTER et al. 2015: 89).</p>
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	<p>Sekundärdaten, als Quelle wird „IVT der ETH Zürich, Geschwindigkeitsmessungen“ ohne genaue Literaturangabe angegeben (vgl. BFU 2018a: 35).</p>
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.345.01_STATUS%202018%20%E2%80%93%20Statistik%20der%20Nichtberufsunf%C3%A4lle%20und%20der%20Sicherheitsniveaus%20in%20der%20Schweiz%20.pdf

ID CH_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Anteil der [Autofahrer / Radfahrer / Fußgänger], die gemäß eigenen Aussagen selten oder nie folgende Verhaltensweisen zeigen ...
1.2 Name (übersetzt)	–
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<p>Autofahrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Während der Fahrt mit dem Mobiltelefon in der Hand telefonieren • Während der Fahrt mit der Freisprechanlage telefonieren • Während der Fahrt ein Navigationsgerät bedienen • Fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol • Innerorts schneller fahren als erlaubt • Außerorts schneller fahren als erlaubt • Auf der Autobahn schneller fahren als erlaubt • Übermüdet fahren <p>Fahrradfahrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Während der Fahrt mit dem Mobiltelefon in der Hand telefonieren • Während der Fahrt Musik hören • Velo fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol • Die Vorfahrt missachtet • Bei Dunkelheit ohne Licht fahren • Bei Dunkelheit ohne helle/reflektierende Kleidung fahren <p>Fußgänger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neben einem Fußgängerstreifen die Straße überqueren • Auf dem Fußgängerstreifen ohne vorgängigen Kontrollblick die Straße überqueren • Nachts mit dunkler Bekleidung / ohne reflektierendes Material unterwegs sein • Während des Gehens Musik mit Kopfhörern hören • Während des Gehens telefonieren <p>Akzeptanz von Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modell Tempo 50 / 30 innerorts • Helmtragepflicht für Fahrer von allen E-Bikes • Beweiskraft Atem-Alkoholtest • Die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen beträgt 120 km/h • Die Höchstgeschwindigkeit außerorts beträgt 80 km/h • Raser dürfen nur noch Autos mit einer Blackbox (Fahrdatenschreiber) fahren • Besuch von Nachschulungskursen bei schweren Verkehrsregelverstößen
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Problembereichübergreifend
1.6 Land	Schweiz

1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	BFU (2018a, b, e) / Beratungsstelle für Unfallverhütung [BFU, Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Personen mit einer bestimmten selbstberichteten Verhaltensweise oder Einstellung (Akzeptanz) zu / von Maßnahmen Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Im jährlich erscheinenden „BFU-Sicherheitsbarometer“ werden die oben genannten Verhaltensindikatoren sowie einige Einstellungsindikatoren (Akzeptanz von Maßnahmen) mit ihrem aktuellen Wert in einer Tabelle aufgelistet. (vgl. BFU 2018b: 4). Zudem gibt es jährlich erscheinende Berichte (zweiseitig) zu den Einstellungen der Autofahrer (vgl. BFU 2018e). Im jährlich erscheinenden STATUS-Report finden sich ebenfalls selbstberichtete Verhaltensweisen, z. T. zu anderen Fragen, als oben angegeben (vgl. BFU 2018a: 36). Da sich je nach Publikation die ausgewählten Indikatoren unterscheiden, ist nicht mit Gewissheit zu sagen, welche der Verhaltens- oder Einstellungsindikatoren eindeutig als SPI eingesetzt werden.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten werden in Form gestapelter Balkendiagramme dargestellt, differenziert wird nach einer 4-Punkt-Antwortskala („nie“, „selten“, „gelegentlich“, „oft“ und „keine Angabe“) (vgl. BFU 2018e: 1).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Teils als Maßnahmenindikator, teils als Risikoindikator zu werten, da nicht alle der abgefragten Verhaltensweisen und Einstellungen direkt auf Gesetze bezogen sind.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2018 wiesen die Studienteilnehmer besonders hohe Werte beim „Musikanlage bedienen“ (88 %) auf (die Antwortmöglichkeiten „oft“, „gelegentlich“ und „selten“ wurden hier als Gesamtwert zusammengefasst, die Metrik unterscheidet sich also in dieser Publikation). Zu weiteren Werten vgl. BFU (2018e: 1). Zum Risikobezug finden sich in den Quellen keine Informationen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Verkehrspolitik der Schweiz nimmt Bezug auf den Safe system-Ansatz, es wird jedoch von Seiten der BFU kritisiert, dass dieser bei der Erarbeitung der Sicherheitsstrategie „Via sicura“ nicht mehr explizit berücksichtigt wird. Ein Verkehrssicherheitsziel für 2030 liegt vor (< 100 Verkehrstote; < 2.500 Schwerverletzte), welches von der Politik aber noch nicht verifiziert wurde. Auch wird beklagt, dass keine Teilziele definiert sind oder Infrastruktur- und rechtliche Maßnahmen zu selten evaluiert werden (vgl. BFU 2018b: 11). / Einige der Verhaltensindikatoren beziehen sich direkt auf Gesetze, andere beziehen sich auf generelles risikoreiches Verhalten.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Befragung (telefonisch / online) Für die Befragung werden zwei thematisch getrennte Befragungsmodule verwendet. Seit 2016 wird das zweite Modul per Online-Befragung durchgeführt.

	Es werden sowohl Fragen zum Verhalten gestellt, als auch Fragen zur Einstellung gegenüber bestimmten (geplanten) Maßnahmen wie z. B. dem „Helmtragobligatorium für Lenker von langsamen E-Bikes“ oder „obligatorischen Fahrtenschreibern für Raser“ (vgl. BFU 2018e: 1).
4.2 Datenbasis	Seit 1995 jährliche Erhebung bei Personen im Alter von 15 bis 74 Jahren. Stichprobengröße: 1.100 Personen (Modul 1); 1.500 (Modul 2), aus dem Stichprobenrahmen für Personen- und Haushaltserhebungen des Schweizer Bundesamtes für Statistik (vgl. BFU 2018e: 1). „Seit 2010 werden jedes Jahr Fragen zum selbstberichteten Verhalten gestellt (2010 und 2011 nur in Bezug auf P[k]W-Fahrer; im Jahr 2012 nur in Bezug auf Fahrradfahrer und Fußgänger; im Jahr 2013 in Bezug auf Motorradfahrer und P[k]W-Fahrer). Seit 2014 ist der Rhythmus der Fragen wie folgt: jedes Jahr zu P[k]W-Fahrern – aber mit z. T. alternierenden Items und seit 2015 alle 2 Jahre zu Fahrradfahrern (2015, 2017, 2019) und alle 2 Jahre zu Fußgängern (2016, 2018). Es werden auch sporadisch Fragen zur Beurteilung der Gefährlichkeit der entsprechenden Verhaltensweisen gestellt“ (persönliche Kommunikation per E-Mail am 01.10.2019).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Jüngere Fahrer (18–24 Jahre) berichten die meisten abgefragten Verhaltensweisen häufiger als ältere Verkehrsteilnehmer, mit Ausnahme des Fahrens nach dem Konsum von zwei oder mehr Gläsern Alkohol (vgl. BFU 2018e: 1).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten aus der BFU-Bevölkerungsbefragung.
4.7 Vergleichbarkeit	Die Erhebungen der BFU-Bevölkerungsbefragung sind, laut BFU, nicht für den internationalen Vergleich geeignet, dafür eignen sich hingegen die 2015 und 2018 durchgeführten ESRA-Studien (E-Survey of Road users' Attitudes) (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 01.10.2019).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Einstellungs- und Verhaltensindikatoren werden nicht zueinander in Relation gestellt.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.999.01_bfu-Erhebung%202018%20%E2%80%93Sicherheit%20im%20Strassenverkehr%20Einstellung%20und%20Verhalten%20der%20Schweizer%20Bev%C3%B6lkerung%20.pdf

ID RS_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Usage of safety seat belt
1.2 Name (übersetzt)	Nutzung des Sicherheitsgurts
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrer [Pkw] • Beifahrer [Pkw] • Rücksitz [Pkw] • Fahrer [Lkw] • Beifahrer [Lkw] • Fahrer [Bus] • Beifahrer [Bus]
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Ortslage / Straßentyp: Siedlung, außerhalb von Siedlungen, Autobahn, Insgesamt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 3)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten / Sicherungssysteme
1.6 Land	Serbien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>RTSA (2018, 2019a), MILOŠEVIĆ et al. (2018) / Road Traffic Safety Agency Republic of Serbia (RTSA) [Behörde];</p> <p>PEŠIĆ et al.(2013) / Faculty of Transport and Traffic Engineering, Universität Belgrad [Wissenschaft];</p> <p>ITF (2017: 86f) / International Transport Forum der OECD [Behörde];</p> <p>MGSI (2015) / Ministerium für Bauangelegenheiten, Transport und Infrastruktur [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anzahl der Personen, die den Gurt anlegen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Seit 2013 wird in Serbien systematisch eine Reihe von SPIs erhoben (vgl. RTSA 2019a). Die Gurtanlagequote ist dabei fester Bestandteil der Indikatorenliste, was offenbar auf die Empfehlungen von PEŠIĆ et al. (2013) zurückgeht, die das Forschungsprojekt zu SPIs in Serbien betreut haben. Die Daten werden in ihrer jährlichen Entwicklung beobachtet, Ziele werden in den Berichten von RTSA nicht genannt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f). Jedoch finden sich In ITF (2017: 458) für Serbien von SafetyNet empfohlene Zielwerte für 2020 (z. B. 95 % für Gurtanlagequote auf den Vordersitzen), in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist für Sicherheitsgurte auf Vordersitzen in Pkw 95 %, auf Rücksitzen 85 % als Zielwert für 2020 angegeben (vgl. MGSI 2015: Kap. 3, Tabelle 3.1).</p> <p>Die Indikatorenwerte für Sicherungssysteme (Gurte, Kinderrückhaltesysteme und Helme) werden in fünf Klassen eingeteilt:</p> <p>≤ 95 %: Klasse 1, „very high value indicator class“ (grün);</p> <p>90 % bis < 95 %: Klasse 2, „high class value indicator“ (gelb);</p> <p>80 % bis < 90 %: Klasse 3: „mid-range indicator class“ (orange);</p>

	70 % bis < 80 %: Klasse 4: „low value indicator class“ (rot); < 70 %: Klasse 5: „very low indicator value class“ (schwarz) (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 6).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Es erscheinen jährliche, ausführliche Berichte zu den Indikatoren, die Gurtanlegequoten werden in Tabellenform (differenziert nach Fahrzeug- und Straßentyp), in Balkendiagrammen (differenziert nach administrativem Polizeibezirk) und in Karten (ebenfalls nach Bezirk differenziert) dargestellt. Balkendiagramme und Karten werden farblich nach den Klassen (wie in 2.2 erläutert) eingefärbt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4ff). Für die einzelnen Polizeibezirke gibt es umfassende, jährliche Berichte bei denen die Werte in Tabellen mit dem oben genannten Farbschema hinterlegt werden (vgl. RTSA 2018).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zur Gurtanlegepflicht.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2017 trugen 78,4 % der Personen auf dem Fahrersitz einen Gurt (2013: 69,9 %), Beifahrer 71,5 % (65,8 %) und auf dem Rücksitz 11,6 % (3,1 %). Bei Lkw wurde auf dem Fahrersitz 2017 zu 39,4 % der Gurt angelegt, unter Beifahrern zu 19,6 % (2013: 23,6 % / 10,9 %). Busfahrer sind das Schlusslicht mit 11,2 % Gurnutzern und lediglich 4,5 % als Beifahrer (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 5). Zum Risikobezug finden sich keine Angaben in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Das Monitoring von SPIs ist in Serbien fest in die Verkehrssicherheitsstrategie eingebunden um die allgemeinen Zielstellungen für die Periode 2015–2020 zu erreichen (z. B. Reduzierung der Verkehrstoten um 50 %) (vgl. ITF 2017: 458). Die Gurtnutzung ist auf den Vordersitzen seit 1982 vorgeschrieben und auf den Rücksitzen seit 2009 (ITF 2017: 456).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Die Methodik zur Erfassung der Gurtanlegequote wird in den o. g. Quellen nicht genannt. Die Daten werden in Siedlungen, außerorts und auf Autobahnen erfasst (vgl. RTSA 2019a).
4.2 Datenbasis	Erhebungen der Gurtanlegequote werden seit 2013 in 27 verschiedenen administrativen Regionen der Polizei durchgeführt. Die publizierten Werte sind aggregiert aus den Einzelwerten der 27 Regionen (vgl. RTSA 2019a).
4.3 Aktualität / Periodizität	Seit 2018 werden die SPI-Erhebungen in drei Phasen durchgeführt (Frühjahr, Sommer und Herbst). Die Erhebungen zur Gurtanlegequote zählen zur dritten Phase und fanden im Herbst statt (vgl. RTSA 2019a). Zuvor wurden die Erhebungen im Frühjahr und im Herbst durchgeführt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4).
4.4 Variabilität	Bei Pkw liegen die Gurtanlagequoten auf Autobahnen höher als auf anderen Straßen, dies gilt auch für Personen auf dem Rücksitz. In Lkw und Bussen werden extrem niedrige Gurtanlegequoten registriert. Es gibt eine große regionale Variabilität, je nach Region schwanken die Werte auf den Vordersitzen (Pkw) zwischen 91,9 % und 59,5 % und auf den Rücksitzen

	(Pkw) zwischen 20,5 % und 3,4 % (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f, 7). Inwieweit es sich hier (auch) um Methodeneffekte handelt, kann nicht beurteilt werden.
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Daten werden von den 27 Polizeidirektionen der einzelnen Distrikte erhoben. Forschungskonzeption geht auf die Faculty of Transport and Traffic Engineering in Belgrad zurück (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 2, PEŠIĆ et al. 2013).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Indikatoren stehen für sich allein, werden jedoch zum Teil als summierte Durchschnittswerte dargestellt.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20181016102454-indicators_2017_english.pdf

ID RS_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Usage of child safety systems
1.2 Name (übersetzt)	Nutzung von Kinderrückhaltesystemen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung von Rückhaltesystemen für Kinder von 0 bis 3 Jahren • Nutzung von Rückhaltesystemen für Kinder von 4 bis 12 Jahren
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Ortslage / Straßentyp: Siedlung, außerhalb von Siedlungen, Autobahn, Insgesamt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 3)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Serbien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>RTSA (2018, 2019a), MILOŠEVIĆ et al. (2018) / Road Traffic Safety Agency Republic of Serbia (RTSA) [Behörde];</p> <p>PEŠIĆ et al. (2013) / Faculty of Transport and Traffic Engineering, Universität Belgrad [Wissenschaft];</p> <p>ITF (2017: 86f) / International Transport Forum der OECD [Behörde];</p> <p>MGSI (2015) / Ministerium für Bauangelegenheiten, Transport und Infrastruktur [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Kinder (eines bestimmten Alters), die mit einem Kindersitz gesichert sind</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Seit 2013 wird in Serbien systematisch eine Reihe von SPIs erhoben (vgl. RTSA 2019a). Kindersicherungssysteme sind dabei fester Bestandteil der Indikatorenliste. Die Daten werden in ihrer jährlichen Entwicklung beobachtet, Ziele werden in den Berichten der RTSA nicht genannt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f). Jedoch finden sich in ITF (2017: 458) für Serbien von SafetyNet empfohlene Zielwerte. Für Kinderrückhaltesysteme (Kinder unter drei Jahren) beträgt der Zielwert 96 % im Jahr 2020, in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist ebenfalls ein Zielwert von 96 % angegeben (vgl. MGSI 2015: Kap. 3, Tabelle 3.1).</p> <p>Die Indikatorenwerte für Sicherungssysteme (Gurte, Kinderrückhaltesysteme und Helme) werden in fünf Klassen eingeteilt:</p> <p>≤ 95 %: Klasse 1, „very high value indicator class“ (grün);</p> <p>90 % bis < 95 %: Klasse 2, „high class value indicator“ (gelb);</p> <p>80 % bis < 90 %: Klasse 3: „mid-range indicator class“ (orange);</p> <p>70 % bis < 80 %: Klasse 4: „low value indicator class“ (rot);</p> <p>< 70 %: Klasse 5: „very low indicator value class“ (schwarz) (vgl. MILOŠEVIĆ 2018: 6).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Es erscheinen jährliche, ausführliche Berichte zu den Indikatoren, die Nutzungsquote von Kinderrückhaltesysteme werden in Tabellenform (differenziert nach Altersklasse und Straßentyp), in Balkendiagrammen (differenziert nach Altersklasse und administrativem Polizeibezirk) und in Karten (ebenfalls nach Altersklasse und Bezirk differenziert) dargestellt. Bal-

	kendiagramme und Karten werden farblich nach den Klassen (wie in 2.2 erläutert) eingefärbt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4ff). Für die einzelnen Polizeibezirke gibt es umfassende, jährliche Berichte bei denen die Werte in Tabellen mit dem oben genannten Farbschema hinterlegt werden (vgl. RTSA 2018).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Zum Teil als Risikoindikator zu werten, da Kinderrückhaltesysteme für ältere Kinder offenbar nicht gesetzlich vorgeschrieben sind (vgl. 3.2).
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2017 betrug die Nutzungsquote für Kinderrückhaltesysteme (Alter 0 bis 3 Jahre) 48,2 % und 27,2 % für Kinder im Alter von 4 bis 12 Jahre (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 5). Zum Risikobezug findet sich keine Information in den oben genannten Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Seit 2009 sind Kinderrückhaltesysteme für Kinder bis 3 Jahre gesetzlich vorgeschrieben (vgl. ITF 2017: 456).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Die Methodik zur Erfassung der Nutzung von Kindersicherungssystemen wird in den o. g. Quellen nicht genannt. Die Daten werden in Siedlungen, außerorts und auf Autobahnen erfasst (vgl. RTSA 2019a).
4.2 Datenbasis	Erhebungen der Nutzungsquote von Kinderrückhaltesystemen werden seit 2013 in 27 verschiedenen administrativen Regionen der Polizei durchgeführt. Die publizierten Werte sind aggregiert aus den Einzelwerten der 27 Regionen (vgl. RTSA 2019a).
4.3 Aktualität / Periodizität	Seit 2018 werden die SPI-Erhebungen in drei Phasen durchgeführt (Frühjahr, Sommer und Herbst). Die Erhebungen zu den Kindersicherungssystemen zählen zur dritten Phase und fanden im Herbst statt (vgl. RTSA 2019a). Zuvor wurden die Erhebungen im Frühjahr und im Herbst durchgeführt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4).
4.4 Variabilität	Der Anteil der gesicherten Kinder im Alter zwischen vier und zwölf ist signifikant niedriger als jener von jüngeren Kindern. Zudem gibt es eine große räumliche Variabilität, je nach Region variieren die Werte um bis zu über 50 % (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 10). Inwieweit es sich hier (auch) um Methodeneffekte handelt, kann nicht beurteilt werden.
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Daten werden von den 27 Polizeidirektionen der einzelnen Distrikte erhoben. Die Forschungskonzeption geht auf die Faculty of Transport and Traffic Engineering in Belgrad zurück (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 2, PEŠIĆ et al. 2013).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Indikatoren stehen für sich allein, werden jedoch zum Teil als summierte Durchschnittswerte dargestellt.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20181016102454-indicators_2017_english.pdf

ID RS_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Speed
1.2 Name (übersetzt)	Geschwindigkeit
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Prozentsatz der Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Tag in Siedlungen / außerhalb von Siedlungen / auf Autobahnen • Prozentsatz der Geschwindigkeitsüberschreitungen um mehr als 10 km/h tagsüber in Siedlungen / außerhalb von Siedlungen / auf Autobahnen (vgl. MGSI 2015: Kap. 3, Tabelle 3.1) • Durchschnittsgeschwindigkeit • 85. Perzentil • Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitung von ≤ 10 km/h (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 3)
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugtyp: Pkw, Lkw, Bus, Motorrad, Moped; • Ortslage / Straßentyp: Siedlung, außerhalb von Siedlungen, Autobahn, Insgesamt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 3)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Serbien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>RTSA (2018, 2019a), MILOŠEVIĆ et al. (2018) / Road Traffic Safety Agency Republic of Serbia (RTSA) [Behörde];</p> <p>PEŠIĆ et al. (2013) / Faculty of Transport and Traffic Engineering, Universität Belgrad [Wissenschaft];</p> <p>ITF (2017: 86f) / International Transport Forum der OECD [Behörde];</p> <p>MGSI (2015) / Ministerium für Bauangelegenheiten, Transport und Infrastruktur [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Durchschnittsgeschwindigkeit / V85 / Anteil der Fahrzeuge die die vorgeschriebene Geschwindigkeit um 10 km/h überschreiten</p> <p>Metrik: km/h (Kilometer pro Stunde) / Überschreitung: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: neutral (rein deskriptiv) [Überschreitung: wertend (je weniger desto besser)]</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Seit 2013 wird in Serbien systematisch eine Reihe von SPIs erhoben (vgl. RTSA 2019a). Geschwindigkeit ist dabei fester Bestandteil der Indikatorenliste. Die Daten werden in ihrer jährlichen Entwicklung beobachtet, Ziele werden in den Berichten der RTSA nicht genannt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f). Jedoch finden sich in ITF (2017: 458) für Serbien von SafetyNet empfohlene Zielwerte für das Jahr 2020. Für den Anteil der Fahrer mit 10 km/h oder mehr über dem Geschwindigkeitslimit beträgt der Zielwert 4,9 % innerorts und außerorts, auf Autobahnen 9,9 %. Der Zielwert für den Anteil der Fahrer über dem Geschwindigkeitslimit innerorts, außerorts und auf Autobahnen beträgt jeweils 19 %. In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind die gleichen Zielwerte angegeben (vgl. MGSI 2015: Kap. 3, Tabelle 3.1).</p>

	<p>Die Indikatorenwerte für die Geschwindigkeitsüberschreitungen (≤ 10 km/h) werden in fünf Klassen eingeteilt:</p> <p>0 %: Klasse 1, „very high value indicator class“ (grün);</p> <p>0 % bis < 5 %: Klasse 2, „high class value indicator“ (gelb);</p> <p>5 % bis < 10 %: Klasse 3: „mid-range indicator class“ (orange);</p> <p>10 % bis < 15 %: Klasse 4: „low value indicator class“ (rot);</p> <p>> 15 %: Klasse 5: „very low indicator value class“ (schwarz) (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 15).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Es erscheinen jährliche, ausführliche Berichte zu den Indikatoren, die Geschwindigkeit wird in Tabellenform (differenziert nach Fahrzeug- und Straßentyp), in Balkendiagrammen (differenziert nach Fahrzeugtyp und Polizeibezirk) und in Karten (ebenfalls nach Fahrzeugtyp und Bezirk differenziert) dargestellt. Balkendiagramme und Karten werden farblich nach den Klassen (wie in 2.2 erläutert) eingefärbt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 14f). Für die einzelnen Polizeibezirke gibt es umfassende, jährliche Berichte bei denen die Werte in Tabellen mit dem oben genannten Farbschema hinterlegt werden (vgl. RTSA 2018).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	<p>Risikoindikator da nicht nur Geschwindigkeitsüberschreitungen, sondern auch Durchschnittsgeschwindigkeiten erfasst werden.</p>
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Über der vorgeschriebenen Geschwindigkeit bewegten sich 2016 innerorts 53,8 %, außerorts 34,2 % und auf Autobahnen 36,9 % der Pkw-Fahrer. Über 10 km/h zu schnell waren innerorts 17,9 %, außerorts 11,5 % und auf Autobahnen 18,5 % der Pkw-Fahrer (vgl. ITF 2017: 458).</p> <p>Nach ITF (2017: 455) ist Geschwindigkeit in Serbien der häufigste Grund für Verkehrsunfälle (2015: 53 % aller tödlichen Unfälle).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Innerorts gilt 50 km/h, außerorts 80/100 km/h und auf Autobahnen 120 km/h. Für Fahranfänger gilt es, 90 % der vorgeschriebenen Geschwindigkeit nicht zu überschreiten (vgl. ITF 2017: 456).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	<p>[keine Information in den oben genannten Quellen]</p>
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Die Methodik zur Erfassung der Geschwindigkeit wird in den oben genannten Quellen nicht beschrieben.</p> <p>Die Daten werden in Siedlungen, außerorts und auf Autobahnen erfasst sowie für verschiedene Fahrzeugtypen (Pkw, Lkw, Busse, Mopeds und Motorräder (vgl. RTSA 2019a, 2018: 4f).</p>
4.2 Datenbasis	<p>Erhebungen der Geschwindigkeit werden seit 2013 jährlich in 27 verschiedenen administrativen Regionen der Polizei durchgeführt. Die publizierten Werte sind aggregiert aus den Einzelwerten der 27 Regionen (vgl. RTSA 2019a).</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	<p>Seit 2018 werden die SPI-Erhebungen in drei Phasen durchgeführt (Frühjahr, Sommer und Herbst). Die Erhebungen zum Verkehrsverhalten zählen zur dritten Phase und finden im Herbst statt (vgl. RTSA 2019a). Zuvor wurden die Erhebungen im Frühjahr und im Herbst durchgeführt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4).</p>
4.4 Variabilität	<p>Bei Pkw kommt es vor allem innerhalb geschlossener Ortschaften zu Geschwindigkeitsüberschreitungen (2017: 49,4 %), auf Autobahnen liegt die</p>

	entsprechende Quote 2017 bei 28,2 % (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f). Auch regional gibt es immense Unterschiede, je nach Region variiert der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Pkw innerorts zwischen 0,8 % und 55,9 %. Inwieweit es sich hier (auch) um Methodeneffekte handelt, kann nicht beurteilt werden. Grundsätzlich weisen Motorräder die höchsten Anteile bei Geschwindigkeitsüberschreitungen auf (auf allen Straßentypen über 60 %) (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 14).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Daten werden von den 27 Polizeidirektionen der einzelnen Distrikte erhoben. Die Forschungskonzeption geht auf die Faculty of Transport and Traffic Engineering in Belgrad zurück (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 2, PEŠIĆ et al. 2013).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Indikatoren stehen für sich allein, werden jedoch zum Teil als aggregierte Durchschnittswerte dargestellt.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20181016102454-indicators_2017_english.pdf

ID RS_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Usage of protective helmets
1.2 Name (übersetzt)	Verwendung von Schutzhelmen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Helm Moped Fahrer • Helm Moped Beifahrer • Helm Motorrad Fahrer • Helm Motorrad Beifahrer
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Ortslage / Straßentyp: Siedlung, außerhalb von Siedlungen, Autobahn, Insgesamt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 3)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Serbien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>RTSA (2018, 2019a), MILOŠEVIĆ et al. (2018) / Road Traffic Safety Agency Republic of Serbia (RSTA) [Behörde];</p> <p>PEŠIĆ et al. (2013) / Faculty of Transport and Traffic Engineering, Universität Belgrad [Wissenschaft];</p> <p>ITF (2017: 86f) / International Transport Forum der OECD [Behörde];</p> <p>MGSI (2015) / Ministerium für Bauangelegenheiten, Transport und Infrastruktur [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Personen, die einen Schutzhelm tragen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Seit 2013 wird in Serbien systematisch eine Reihe von SPIs erhoben (vgl. RTSA 2019a). Die Helmtragequote ist dabei fester Bestandteil der Indikatorenliste. Die Daten werden in ihrer jährlichen Entwicklung beobachtet, Ziele werden in den Berichten der RTSA nicht genannt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f). Jedoch finden sich in ITF (2017: 458) für Serbien von SafetyNet empfohlene Zielwerte für das Jahr 2020. Als Helmtragequote für Mopeds und Motorräder soll dabei für Fahrer 99 % erreicht werden. In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind die gleichen Zielwerte angegeben (vgl. MGSI 2015: Kap. 3, Tabelle 3.1).</p> <p>Die Indikatorenwerte für Sicherungssysteme (Gurte, Kinderrückhaltesysteme und Helme) werden in fünf Klassen eingeteilt:</p> <p>≤ 95 %: Klasse 1, „very high value indicator class“ (grün);</p> <p>90 % bis < 95 %: Klasse 2, „high class value indicator“ (gelb);</p> <p>80 % bis < 90 %: Klasse 3: „mid-range indicator class“ (orange);</p> <p>70 % bis < 80 %: Klasse 4: „low value indicator class“ (rot);</p> <p>< 70 %: Klasse 5: „very low indicator value class“ (schwarz) (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 6).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Es erscheinen jährliche, ausführliche Berichte zu den Indikatoren, die Helmtragequote wird in Tabellenform (differenziert nach Fahrzeug- und Straßentyp), in Balkendiagrammen (differenziert nach Fahrzeugtyp und

	Polizeibezirk) und in Karten (ebenfalls nach Fahrzeugtyp und Bezirk differenziert) dargestellt. Balkendiagramme und Karten werden farblich nach den Klassen (wie in 2.2 erläutert) eingefärbt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 14f). Für die einzelnen Polizeibezirke gibt es umfassende, jährliche Berichte bei denen die Werte in Tabellen mit dem oben genannten Farbschema hinterlegt werden (vgl. RTSA 2018).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zur gesetzlichen Vorschrift;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Im Jahr 2017 trugen 69,6 % der Fahrer und 58,5 % der Beifahrer von Mopeds einen Helm. Bei Motorradfahrern waren dies 88,8 % und bei den Beifahrern 84 %. Die Werte aus den Vorjahren (bis 2013) lagen tendenziell höher (!) (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f). Die Anzahl der tödlichen Motorradunfälle geht seit 2009 zurück (vgl. ITF 2017: 451), inwieweit dies mit der sich verschlechternden gemessenen Helmtragequote zu vereinbaren ist, ist aus keiner der Quellen ersichtlich.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Es besteht eine Helmtragepflicht für alle durch einen Motor angetriebenen Zweiräder (vgl. ITF 2017: 456).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Die Methodik zur Erfassung der Helmtragequote wird in den oben genannten Quellen nicht beschrieben. Die Daten werden in Siedlungen, außerorts und auf Autobahnen erfasst sowie für verschiedene Zweiradtypen (Mopeds und Motorräder) (vgl. RTSA 2019a, 2018: 4f).
4.2 Datenbasis	Erhebungen der Helmtragequote werden seit 2013 (Beifahrer seit 2014) jährlich in 27 verschiedenen administrativen Regionen der Polizei durchgeführt. Die publizierten Werte sind aggregiert aus den Einzelwerten der 27 Regionen (vgl. RTSA 2019a).
4.3 Aktualität / Periodizität	Seit 2018 werden die SPI-Erhebungen in drei Phasen durchgeführt (Frühjahr, Sommer und Herbst). Die Erhebungen der Schutzhelme zählen zur zweiten Phase und finden im Sommer statt (vgl. RTSA 2019a). Zuvor wurden die Erhebungen im Frühjahr und im Herbst durchgeführt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4).
4.4 Variabilität	Regional gibt es Unterschiede, je nach Region variiert die Helmtragequote z. B. für Motorradfahrer zwischen 61,7 % und 96,7 % (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 12).
4.5 Datenqualität	[keine Information in den oben genannten Quellen]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Daten werden von den 27 Polizeidirektionen der einzelnen Distrikte erhoben. Forschungskonzeption geht auf die Faculty of Transport and Traffic Engineering in Belgrad zurück (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 2, PEŠIĆ et al. 2013).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Indikatoren stehen für sich allein, werden jedoch zum Teil als aggregierte Durchschnittswerte dargestellt.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20181016102454-indicators_2017_english.pdf

ID RS_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of drivers in traffic flow under the influence of alcohol
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Fahrer unter Alkoholeinfluss im fließenden Verkehr
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • ... in Siedlungen • ... außerhalb von Siedlungen • ... tagsüber • ... nachts • ... Werktag • ... Wochenende
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Serbien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>RTSA (2018, 2019a), MILOŠEVIĆ et al. (2018) / Road Traffic Safety Agency Republic of Serbia (RTSA) [Behörde];</p> <p>PEŠIĆ et al. (2013) / Faculty of Transport and Traffic Engineering, Universität Belgrad [Wissenschaft];</p> <p>ITF (2017: 86f) / International Transport Forum der OECD [Behörde];</p> <p>MGSI (2015) / Ministerium für Bauangelegenheiten, Transport und Infrastruktur [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Personen, die unter Alkoholeinfluss (Atemalkoholkonzentration > 0,3mg/ml) fahren</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>Seit 2013 wird in Serbien systematisch eine Reihe von SPIs erhoben (vgl. RTSA 2019a). Das Fahren unter Alkoholeinfluss ist dabei fester Bestandteil der Indikatorenliste. Die Daten werden in ihrer jährlichen Entwicklung beobachtet, Ziele werden in den Berichten der RTSA nicht genannt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f). Jedoch finden sich in ITF (2017: 458) für Serbien von SafetyNet empfohlene Zielwerte für das Jahr 2020. Bis 2020 soll der Anteil alkoholisierter Fahrer von 0,71 % im Jahr 2016 auf 0,1 % sinken. In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist der gleiche Zielwert angegeben (vgl. MGSI 2015: Kap. 3, Tabelle 3.1).</p> <p>Zu einer möglichen Klasseneinteilung der Indikatorenwerte bei Alkohol findet sich keine Information (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 16).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Es erscheinen jährliche, ausführliche Berichte zu den Indikatoren. Alkohol am Steuer wird im Jahresvergleich als Tabelle (differenziert nach innerorts / außerorts, tagsüber / nachts, wochentags / werktags) und in Balkendiagrammen (differenziert nach tagsüber / nachts und Polizeibezirk) dargestellt. Balkendiagramme werden farblich nach Klassen eingefärbt, über die Klasseneinteilung liegt keine Information vor (vgl. MILOŠEVIĆ et al.</p>

	2018: 16). Für die einzelnen Polizeibezirke gibt es umfassende, jährliche Berichte bei denen die Werte in Tabellen mit dem oben genannten Farbschema hinterlegt werden (vgl. RTSA 2018).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da direkter Bezug zur gesetzlichen Vorschrift (> 0.3 mg/l).
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Im Jahr 2017 betrug die Prävalenz alkoholisierter Fahrer 0,53 % (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 16). In der Periode 2005 bis 2015 werden 8 % der Unfälle auf Alkohol am Steuer zurückgeführt. Nach einer Veränderung der Auswertungsmethodik im Jahr 2016 führt man 17 % aller tödlichen Straßenverkehrsunfälle auf Alkohol zurück (vgl. ITF 2017: 456).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Gesetzlich ist eine maximale Blutalkoholkonzentration von 0,3 g/l vorgeschrieben. Für einige Fahrergruppen gelten 0,0 g/l, z. B. für Personentransporte und Gefahrgüter (vgl. ITF 2017: 456).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Die Methodik zur Erfassung der Prävalenz des Fahrens unter dem Einfluss von Alkohol wird in den oben genannten Quellen nicht beschrieben. Die Daten werden innerorts und außerorts erhoben (vgl. RTSA 2019a, MILOŠEVIĆ et al. 2018: 16).
4.2 Datenbasis	Erhebungen zu alkoholisierten Fahrern werden in 27 verschiedenen administrativen Regionen der Polizei durchgeführt. Die publizierten Werte sind aggregiert aus den Einzelwerten der 27 Regionen (vgl. RTSA 2019a). Für die Analysen des Jahres 2017 wurden 41.077 Fahrer getestet (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 16).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Regional gibt es Unterschiede, je nach Region variiert 2017 die Prävalenz zwischen 0 % (es wird nicht kommentiert ob es sich hierbei um einen Messfehler handelt) und 0,78 % (tagsüber). Nachts liegen die Werte in allen Regionen höher, bis zu 2,07 % im Polizeibezirk Pirot. Auch am Wochenende sind die Werte leicht höher als werktags (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 16).
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Daten werden von den 27 Polizeidirektionen der einzelnen Distrikte erhoben. Die Forschungskonzeption geht auf die Faculty of Transport and Traffic Engineering in Belgrad zurück (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 2, PEŠIĆ et al. 2013).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Indikatoren stehen für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	–
5.5 Link(s)	http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20181016102454-indicators_2017_english.pdf

ID RS_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of drivers using mobile phones
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Fahrer, die Mobiltelefone nutzen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Prozentsatz der Fahrer, die innerorts Mobiltelefone nutzen, • Prozentsatz der Fahrer die außerorts Mobiltelefone nutzen (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 18)
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Ablenkung
1.6 Land	Serbien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	RTSA (2018, 2019a), MILOŠEVIĆ et al. (2018) / Road Traffic Safety Agency Republic of Serbia (RTSA) [Behörde]; PEŠIĆ et al.(2013) / Faculty of Transport and Traffic Engineering, Universität Belgrad [Wissenschaft]; ITF (2017: 86f) / International Transport Forum der OECD [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Pkw-Fahrer, die ein Mobiltelefon nutzen Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Seit 2013 wird in Serbien systematisch eine Reihe von SPIs erhoben (vgl. RTSA 2019a). Die Mobiltelefonnutzung wird seit mindestens 2014 erhoben. Die Daten werden in ihrer jährlichen Entwicklung beobachtet, Ziele sind in den Berichten der RTSA nicht definiert (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 4f). Die Indikatorenwerte für die Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt werden in fünf Klassen eingeteilt: < 1 %: Klasse 1 (grün); 1 % bis < 2 %: Klasse 2 (gelb); 2 % bis < 3 %: Klasse 3 (orange); 3 % bis < 4 %: Klasse 4 (rot); ≥ 4 %: Klasse 5 (schwarz) (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 17).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Es erscheinen jährliche, ausführliche Berichte zu den Indikatoren, die Mobiltelefonnutzung wird in Balkendiagrammen (differenziert nach Polizeibezirk) dargestellt. Diese werden farblich nach den Klassen (wie in 2.2 erläutert) eingefärbt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 17). Für die einzelnen Polizeibezirke gibt es umfassende, jährliche Berichte bei denen die Werte in Tabellen mit dem oben genannten Farbschema hinterlegt werden (vgl. RTSA 2018).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da direkter Bezug zur gesetzlichen Vorschrift.

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Ein Gesamtwert für die Prävalenz wird 2017 nicht angegeben. Berechnet man ihn als Durchschnittswert aus den Einzelwerten der Regionen, so ergibt sich ein Anteil von 5,59 % Mobiltelefonnutzern (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 17). Aufgrund wenig geeigneter Daten kann das Ausmaß des Unfallrisikos aufgrund der Mobiltelefonnutzung in Serbien schlecht abgeschätzt werden, nur 15 Unfälle (von über 14.000) wurden 2016 auf Ablenkung durch Mobiltelefone zurückgeführt (vgl. ITF 2017: 457).
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Die Nutzung von Mobiltelefonen ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt ist seit 2009 verboten (vgl. ITF 2017: 457).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Die Methodik zur Erfassung der Daten wird in den oben genannten Quellen nicht beschrieben.
4.2 Datenbasis	Erhebungen der Mobiltelefonnutzung werden seit 2014 (evtl. 2013) jährlich in 27 verschiedenen administrativen Regionen der Polizei durchgeführt, auf Grundlage der Berichte lässt sich sagen, dass vermutlich nur Kfz erhoben werden (vgl. RTSA 2019a, MILOŠEVIĆ et al. 2018: 17).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Je nach Polizeibezirk variiert 2017 die Prävalenz zwischen 1,5 % und 11,6 % (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 17). Inwieweit es sich hier (auch) um Methodeneffekte handelt, kann nicht beurteilt werden.
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Daten werden von den 27 Polizeidirektionen der einzelnen Distrikte erhoben. Die Forschungskonzeption geht auf die Faculty of Transport and Traffic Engineering in Belgrad zurück (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 2, PEŠIĆ et al. 2013).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Die Indikatoren stehen für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20181016102454-indicators_2017_english.pdf

ID RS_007	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of daytime running lights
1.2 Name (übersetzt)	Prozentsatz der Verwendung von Tagfahrlicht
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	In MILOŠEVIĆ et al. (2015: 18) ist der Anteil des Tagfahrlichts in Siedlungen dargestellt. Eine weitere Differenzierung wird in den untersuchten Quellen nicht vorgenommen.
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sichtbarkeit
1.6 Land	Serbien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	RTSA (2019a), MILOŠEVIĆ et al. (2015, 2018) / Road Traffic Safety Agency Republic of Serbia (RTSA) [Behörde]; PEŠIĆ et al.(2013) / Faculty of Transport and Traffic Engineering, Universität Belgrad [Wissenschaft]; ITF (2017: 86f) / International Transport Forum der OECD [Behörde]; MGSI (2015) / Ministerium für Bauangelegenheiten, Transport und Infrastruktur [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrzeuge mit Tagfahrlicht Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Seit 2013 wird in Serbien systematisch eine Reihe von SPIs erhoben (vgl. RTSA 2019a). Die Tagfahrlichtquote wurde in den Jahren 2013 bis 2015 erhoben, im Bericht von 2018 taucht der Indikator nicht mehr auf (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018). Ob und warum der Indikator aufgegeben wurde, ist nicht bekannt. Ziele werden in den Berichten der RTSA nicht genannt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2015: 18). Es findet sich jedoch ein von SafetyNet empfohlener Zielwert in ITF (2017: 458), dieser beträgt 99 % für 2020, ausgehend von einem Startwert von 97 % (2015). In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist der gleiche Zielwert angegeben (vgl. MGSI 2015: Kap. 3, Tabelle 3.1). Die Indikatorenwerte wurden in fünf Klassen eingeteilt: > 99 % bis 100 %: Klasse 1 (grün); > 98 % bis 99 %: Klasse 2 (gelb); > 97 % bis 98 %: Klasse 3 (orange); > 96 % bis 97 %: Klasse 4 (rot); ≤ 96 %: Klasse 5 (schwarz) (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2015: 18).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Im Indikatorbericht für 2015 werden die Tagfahrlichtquote als Balkendiagramm (differenziert nach Polizeibezirk) und die Tagfahrlichtquote in Siedlungen in einer Übersichtskarte von Serbien dargestellt. Das Balkendiagramm und die Karte sind farblich nach den Klassen (wie in 2.2 erläutert) eingefärbt (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2015: 18).

2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da Tagfahrlicht gesetzlich vorgeschrieben ist.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Die Prävalenz betrug 2015 97 % (vgl. ITF 2017: 458). Zum Risikobezug finden sich keine Informationen in den oben angegebenen Quellen.
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Tagfahrlicht ist in Serbien gesetzlich vorgeschrieben.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Die Methodik zur Erfassung der Daten wird in den oben genannten Quellen nicht beschrieben.
4.2 Datenbasis	Erhebungen wurden von 2013 bis 2015 jährlich in 27 verschiedenen administrativen Regionen der Polizei durchgeführt (vgl. RTSA 2019a, MILOŠEVIĆ et al. 2015: 17).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Je nach Polizeibezirk variiert die Prävalenz 2014 zwischen 85,4 % und 99,6 % (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 17). Inwieweit es sich hier (auch) um Methodeneffekte handelt, kann nicht beurteilt werden.
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Sekundärdaten, die Daten werden von den 27 Polizeidirektionen der einzelnen Distrikte erhoben. Die Forschungskonzeption geht auf die Faculty of Transport and Traffic Engineering in Belgrad zurück (vgl. MILOŠEVIĆ et al. 2018: 2, PEŠIĆ et al. 2013).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20180514140821-brosura_indikatori_2015.pdf

ID ES_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Bajar del 1 % los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios [$> 0,15$ mg/l aire]
1.2 Name (übersetzt)	Absenkung der Positiv-Fälle bei stichprobenartigen Vorsorgekontrollen zur Atemalkoholkonzentration auf unter 1 % [$> 0,15$ mg/l Atemluft] (vgl. persönliche Kommunikation am 08.10.2019).
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Geschlecht; • Alter; • Straßentyp: Innerortsstraße, Überlandstraße;
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Spanien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ÁLVAREZ GONZÁLEZ et al. (2015) / Universität Valladolid [Wissenschaft]; DGT, Dirección General de Tráfico [Behörde]; DGT (2016); DGT (Ohne Jahr) / Dirección General de Tráfico [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Prävalenz des Alkohol- (und Drogen-) Konsums (psychoaktive Substanzen) durch Autofahrer auf Innerorts- und Überlandstraßen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: nicht eindeutig</p>
2.2 Monitoringstrategie	Daten wurden laut DGT (2016: 6) im Jahr 2008, 2013 und 2015 erhoben. Bei der Expertenbefragung wurden darüber hinaus die Jahre 2011 und 2018 erwähnt (persönliche Kommunikation per E-Mail am 30.09.2019).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	In der wissenschaftlichen Publikation werden die verschiedenen Daten im Wesentlichen in Tabellen, bei der zeitlichen Variabilität in Säulendiagrammen dargestellt (vgl. DGT 2016: 23f).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator, da keine direkte Relation zu gesetzlichen Grenzwerten.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Basierend auf Daten, die im Rahmen des DRUID Projektes 2008 in Spanien erhoben wurden, wurden 6,6 % der Kontrollierten positiv auf Alkohol getestet, 10,9 % auf irgendeine Droge und 2 % auf ein bestimmtes Medikament (vgl. ÁLVAREZ GONZÁLEZ 2015: 9). In den vergangenen Jahren konnte die Prävalenz von Alkohol am Steuer durch verstärkte Kontrollen deutlich gesenkt werden. 2015 wurden bei Präventivtests 1,4 % der Fahrer positiv auf Alkohol getestet. Dennoch wurden im gleichen Jahr 29 % der tödlich verunglückten Fahrer positiv auf Alkohol getestet. 14 % der tödlich Verunglückten wurden 2015 positiv auf Drogen getestet (vgl. ITF 2017: 494f). Interessant ist die Aussage, dass „2,5% der [auffällig gewordenen] Fahrer Wiederholungstäter sind und fast ein Viertel der schweren, sehr schweren und tödlichen Unfälle verursachen“ (nach DGT Ohne Jahr: 121).

	Das Fahren unter Alkoholeinfluss wird in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als eine der „größten Sicherheitsherausforderungen dieses Jahrzehnts“ beschrieben (vgl. DGT Ohne Jahr: 138). Unter anderem werden aggressiveres Fahren, und höhere Blendempfindlichkeit als Risikofaktoren genannt (vgl. DGT Ohne Jahr: 121).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der Indikator ist Teil eines in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie implementierten Indikatorensets mit elf Final outcome-Indikatoren und einem weiteren intermediären Indikator. Der Indikator wurde auf Basis der Analyse von Entwicklungen der Unfallzahlen und Unfallursachen ausgewählt (vgl. DGT Ohne Jahr: 136f).</p> <p>Alkohol- und Drogenkonsum im Straßenverkehr wird verstärkt verfolgt. Seit 2001 kam es zu einer Verdreifachung der Polizeikontrollen und seit 2014 existiert eine Nulltoleranzstrategie für Alkohol, Drogen und nicht-therapeutische Medikamente (vgl. ITF 2017: 496f). /</p> <p>Limit für Blutalkoholkonzentration: allgemein: 0,5 g/l; für Fahranfänger und Berufsfahrer 0,3 g/l. (vgl. ITF 2017: 494);</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Roadside Survey (2008, 2013, 2015)</p> <p>Messung durch Polizeikontrolle: Blutalkoholatemkonzentration und Entnahme zweier biologischer Speichelproben für Test mit Drager DrugTest 5000 und Träger Quantisal (genaue Liste der getesteten Drogen, siehe DGT 2016: 19f).</p> <p>Studientyp: Querschnittsstudie, deskriptiv, jedes Subjekt wird nur einmal untersucht (vgl. DGT 2016: 10).</p> <p>Erkenntnisziele der Studie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prävalenz des Konsums von psychoaktiven Substanzen (ausschließlich Alkohol und Drogen im illegalen Handel); • Erfassung der sozio-demographischen Eigenarten der Konsumenten (Geschlecht, Alter, Nationalität) sowie deren „Fahrprofil“; • Erforschung des Zusammenhangs zwischen Alkoholkonsum und anderen untersuchten Drogen; • Entwicklung der Prävalenz im Vergleich zu den Vorjahren (vgl. DGT 2016: 9); • Festgehalten werden Fahrzeugtyp und offensichtliche Vergiftungsercheinungen (z. B. Nervosität, Zittern, Atmung, rote Nase) (vgl. ÁLVAREZ GONZÁLEZ 2015: 17f); <p>Zum Fragebogen der Studie vgl. DGT (2016: Anexo II);</p>
4.2 Datenbasis	<p>3.209 Entnahmen von Speichelproben und Alkoholtests im Jahr 2015 (DGT 2016: 11);</p> <p>Zielpopulation: Fahrer von Fahrzeugen, die auf öffentlichen Straßen in Spanien, in einer städtischen Umgebung sowie im „interurbanen“ Raum in Kraftfahrzeugen unterwegs sind (ausgenommen sind Fahrräder und Fahrzeuge über 3,5 t) (vgl. DGT 2016: 10);</p> <p>Auswahl der Untersuchungsorte stufenweise: 128 Untersuchungsorte in 28 Zonen. Verfahren der Auswahl: (1) Vier Regionen, (2) Zwei Zonen pro Region (je eine urbane und interurbane in vier möglichen Städtegrößen), (3) Vier Kontrollpunkte pro Zone (zu den Kriterien der Kontrollpunkte vgl. DGT 2016: 11f).</p>

	Samplingverfahren: Auswahl des nächsten Fahrzeugs bei Freiwerden der Kontrollstation (zu Details vgl. DGT 2016: 14f);
4.3 Aktualität / Periodizität	Zwischen Erhebung und Publikation der Daten vergehen ca. ein Jahr.
4.4 Variabilität	Männer haben sowohl insgesamt als auch bei einzelnen Substanzen meist eine höhere Prävalenz (vgl. DGT 2016: 27). Signifikante Unterschiede können bei verschiedenen Altersgruppen festgestellt werden (vgl. DGT 2016: 30). Es gibt bei Alkohol und Kokain eine Variabilität nach Tages bzw. Wochenzeit (vgl. DGT 2016: 36). Weniger Alkohol und Drogen werden auf interurbanen Straßen konsumiert, signifikant ist dies bei Alkohol und Cannabis (vgl. DGT 2016: 37).
4.5 Datenqualität	Es werden keine Aussagen zur Datenqualität getroffen, es ist jedoch auffällig, dass der Datensatz 77,8 % Männer enthält (vgl. DGT 2016: 24).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten: Erhebung wird durch das DGT in Zusammenarbeit mit den Kommunalverwaltungen und der Verkehrsabteilung der Guardia Civil durchgeführt (vgl. DGT 2016: 6).
4.7 Vergleichbarkeit	Bei den Studien in den einzelnen Jahren werden die Untersuchungsorte und die Methodik beibehalten, dadurch ergibt sich eine gewisse interne Vergleichbarkeit (vgl. ÁLVAREZ GONZÁLEZ et al. 2015: 10). Über die Vergleichbarkeit mit anderen Ländern werden in den Quellen keine Aussagen getroffen.
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	Hohe Priorität, da Maßnahmen (Kontrollen und Nulltoleranzstrategie) in den letzten Jahren verschärft wurden (vgl. ITF 2017: 496f).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/investigacion/estudios-informes/2015/estudio-sobre-prevalencia-consumo-drogas-y-alcohol-conducto.shtml

ID ES_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Reducir un 50 % el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/
1.2 Name (übersetzt)	Absenkung des Prozentsatzes der leichten (Nutz-)Fahrzeuge, die die Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h überschreiten, um 50 %
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp: Autobahn, Schnellstraße, konventionelle Straßen mit zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen) • Zeitpunkt (Tag/Nacht) • Fahrzeugtyp (leicht/schwer) (vgl. GÓMEZ MÉNDEZ 2014: 16, 31).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Spanien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ÁLVARO GÓMEZ MÉNDEZ et al. (2014) / Universität Valladolid [Wissenschaft]; DGT, Dirección General de Tráfico [Behörde]; DGT (2012), DGT (Ohne Jahr) / Dirección General de Tráfico [Behörde]; INSIA (2011) / Polytechnische Universität Madrid [Wissenschaft]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrer, die die Höchstgeschwindigkeit überschreiten Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je weniger desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	Daten wurden laut GÓMEZ MÉNDEZ (2014: 16) in den Jahren 2010 und 2012 erhoben. Die Zielvorgabe ist im Indikatorname enthalten (-50 %) (vgl. DGT Ohne Jahr: 138).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Tabellarische Darstellung aufgeteilt nach Straßentyp (Geschwindigkeitsbegrenzung) und folgenden Kenngrößen: <ul style="list-style-type: none"> • „Mittlere Geschwindigkeit • 2,5 Perzentil. • 85 Perzentil • 97,5 Perzentil • Prozentsatz der Fahrzeuge, die das Geschwindigkeitslimit überschreiten. • Prozentsatz der Fahrzeuge, die das Geschwindigkeitslimit um 10 km/h überschreiten • Prozentsatz der Fahrzeuge, die das Geschwindigkeitslimit um 20 km/h überschreiten“ (nach DGT 2012: 104).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da Bezug zu Geschwindigkeitslimit.

3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Geschwindigkeit gilt als einer der Hauptfaktoren für das Auftreten von Verkehrsunfällen und Opfern. Unangepasste Geschwindigkeit und Überschreitung der Geschwindigkeit wird im Jahr 2013 für 10 % der Unfälle mit Verletzten und für 22 % der Unfälle mit Todesopfern verantwortlich gemacht (vgl. GÓMEZ MÉNDEZ 2014: 9).
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator ist Teil eines in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie implementierten Indikatorensets mit elf Final outcome-Indikatoren und einem weiteren intermediären Indikator. Der Indikator wurde auf Basis der Analyse von Entwicklungen der Unfallzahlen und Unfallursachen ausgewählt. Als Zielwert ist eine Reduzierung der Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen von 50 % angegeben. Ausgangswerte werden für das Jahr 2009 mit 12,3 % auf Autobahnen, 15,8 % auf Straßen mit 90 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung und 16,4 % auf Straßen mit 100 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben (vgl. DGT Ohne Jahr: 138).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Geschwindigkeitsmessung (mittels temporär installierter Radarmessgeräte) (vgl. persönliche Kommunikation per E-Mail am 08.10.2019); Messung an 100 verschiedenen Punkten durch die Verkehrsabteilung der Guardia Civil (vgl. DGT 2012: 103; GÓMEZ MÉNDEZ 2014: 16) Die Fahrzeuge werden bei freier Fahrt („free-flow“) gemessen, d.h. die Fahrer haben die Möglichkeit die Geschwindigkeit frei zu wählen, ohne z. B. bauliche Einschränkungen, keine Kreuzungen in der Nähe und nur mit geringer Steigung (vgl. Gomez-Mendez 2014: 10, 16).
4.2 Datenbasis	Im Jahr 2012 wurde die Geschwindigkeit von mehr als 32 Millionen Fahrzeugen durch die Guardia Civil gemessen (vgl. DGT 2012: 103).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	Schwere Fahrzeuge zeigen eine größere Compliance mit Geschwindigkeitsbegrenzungen als leichtere Fahrzeuge (unter 3,5 T). (vgl. DGT 2012: 105)
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Die Daten werden durch die Verkehrsabteilung der Guardia Civil erhoben (vgl. DGT 2012: 103).
4.7 Vergleichbarkeit	Indikator der „Strömungsgeschwindigkeit“ ist an die Empfehlungen des europäischen SafetyNet-Programms angelehnt (vgl. GÓMEZ MÉNDEZ 2014: 8f, INSIA 2011: 20).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/INFORME-CONSTRUCCION-DEL-INDICADOR-DE-VELOCIDAD-7.pdf

ID CZ_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Používání bezpečnostních helem
1.2 Name (übersetzt)	Die Verwendung von Schutzhelmen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Motorradfahrer mit Helm • Radfahrer mit Helm • Radfahrer – Kind mit Helm
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Motorradfahrer: Fahrer, Beifahrer • Radfahrer: Kinder, Männer, Frauen • Straßentyp: Straßen I. und II. Klasse, lokale Straßen und Transitabschnitte von I., II. und III. Klasse in der Stadt (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 9)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>HAVRÁNEK et al. (2014, 2015), DONT et al. (2008), SIMONOVÁ et al. (2018) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung]</p> <p>BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Motorradfahrer / Radfahrer / Radfahrenden Kinder mit Helm</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr, desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>In Tschechien dient die Erfassung von SPIs (landesintern NUB, Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu [indirekte Verkehrssicherheitsindikatoren] genannt) ausdrücklich dazu, „... ausreichende Informationen und Unterlagen für eine qualifizierte Entscheidungsfindung zu den vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen und die Möglichkeit zu deren gezielter Ausrichtung bereitzustellen, sei es in Form von Kampagnen, Überwachung, Aufklärung und Verhütung von Fahrerverhalten oder anderen geeigneten Mitteln“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 5).</p> <p>Anhand einiger ausgewählter Indikatoren (Verwendung von Sicherheitsgurten, Tagfahrlicht (einschließlich Stand- und Abblendlicht); Fahrzeuggeschwindigkeiten (V85), aufgeteilt in außerorts und innerorts; Nutzung mobiler Geräte durch Fahrer während der Fahrt) wird eine zu erwartende Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen vorhergesagt und mit den tatsächlichen Verunglücktenzahlen abgeglichen. Zum Einsatz kommt dabei eine Prognose-Software (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 9, 11, 16).</p> <p>Die statistischen Zusammenhänge zwischen SPIs und „Final Outcome“-Indikatoren werden anhand von historischen Unfalldaten evaluiert (vgl. HAVRÁNEK et al 2015: 13f).</p> <p>Als Zielwerte der Helmtragequote sind für 2020 100 % für Motorradfahrer und -mitfahrer definiert. Für erwachsene Radfahrer wird eine Helmtragequote von 70 %, für Kinder eine Quote von 95 % in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie als Zielwert angegeben (vgl. BESIP 2017: 98).</p>

2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten zur Helmtragequote können zusammen mit den anderen Indikatoren Tschechiens über das Karteninterface https://www.czrso.cz/nub/post/map abgerufen werden. Auf der Karte können einzelne Messpunkte ausgewählt und Datentabellen der Messpunkte angezeigt werden. Je nach Messpunkt variiert die Datenverfügbarkeit zu einzelnen Indikatoren und Jahren. Darüber hinaus stehen auf der Webseite Tabellen für den Gesamttraum sowie für einzelne Regionen zur Verfügung (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map , aufgerufen am 06.08.2019).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zu Gesetz.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Der Anteil der Motorradfahrer mit Helm betrug im Jahr 2018 99,4 %, der Anteil der Radfahrer mit Helm 46,8 % und der Anteil der Rad fahrenden Kinder mit Helm 85,2 % (https://www.czrso.cz/nub/post/map, aufgerufen am 06.08.2019).</p> <p>Nach HAVRÁNEK et al. (2014: 13) haben Radfahrer, die einen Helm tragen, ein 19-fach geringeres Sterberisiko gegenüber Radfahrern, die keinen Helm tragen. Bei der Hälfte aller Stürze mit dem Rad kommt es zu Kopfverletzungen, 84 % aller im Jahr 2012 tödlich verunglückten Radfahrer trugen keinen Helm (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 13).</p> <p>22 % der getöteten Motorradfahrer im Zeitraum 1993–2013 trugen keinen Helm (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 13).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). /</p> <p>Radfahrer bis 18 Jahre sind verpflichtet, einen Helm zu tragen; Motorradfahrer müssen einen zugelassenen Helm tragen und die Augen mittels Visier oder geeigneter Brille schützen, sofern dies bei bestimmten Wetterbedingungen die Sicht nicht verschlechtert (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 13).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Beobachtung:</p> <p>Bei Motorradfahrern wird das Tragen der Helme bei Fahrer und Mitfahrer beobachtet. Radfahrer werden nach dem Geschlecht unterschieden und / oder danach, ob es sich um ein Kind handelt. Der Beobachtungsbogen ist unter Anhang 6.3 bei HAVRÁNEK et al. (2014: 32f) beigelegt (in Landessprache). Ergänzungen zur Erhebungsmethodik bei Radfahrern finden sich in SIMONOVÁ et al. (2018: 8f).</p>
4.2 Datenbasis	Für die Datenerhebung ist ein flächendeckendes Referenzpunktsystem entwickelt worden. In 13 Regionen (außer Prag) wurde eine gleiche Anzahl von Bezugspunkten ausgewählt: „Vier Bezugspunkte in außerstädtischen Gebieten: Davon zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse I und zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse II; drei Bezugspunkte in städtischen Gebieten (jeweils in verschiedenen Stadtgrößenkategorien). Das Referenzpunktnetz kann nach den Bedürfnissen der einzelnen Regionen

	<p>oder Städte / Gemeinden ergänzt werden“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 6).</p> <p>Somit entsteht ein Netzwerk von insgesamt 91 Referenzpunkten. Die Erhebung erfolgt in den Monaten März bis Juni oder September bis November, an den Wochentagen Montag bis Donnerstag. Die Erfassung erfolgt zwischen 7 Uhr und 17 Uhr für eine Stunde. Als Minimum für die Samplegröße wird 250 Fahrzeuge pro Stunde angegeben (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 10).</p> <p>Nach HAVRÁNEK et al. (2014: 9) ist ein Hauptkriterium für die Auswahl der Referenzpunkte, dass sie an einem Straßenpunkt liegen, an dem das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht durch die Straßenführung selbst beeinflusst wird. Die weiteren genauen Auswahlkriterien für die Referenzpunkte sind ausführlich in HAVRÁNEK et al. (2014: 9) (in Landessprache) beschrieben.</p> <p>In SIMONOVÁ et al. (2018: 8f) wird zudem beschrieben, dass die Erfassung der Helmtragequote bei Radfahrern außerhalb des Referenzpunktenetzwerkes stattfindet bzw. um weitere Erhebungsorte ergänzt werden soll. Die Standorte werden im Hinblick auf mögliche Unterschiede bei Fahrtstrecken außerorts und auf Wegen zur oder von der Arbeit in Städten gewählt. Als Stichprobengröße werden 150 Radfahrer pro Standort oder 450 Radfahrer pro Region angegeben.</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, die Daten werden vom tschechischen Verkehrsministerium erhoben.
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Zur Berechnung der erwarteten Veränderung der Anzahl von getöteten und schwer verletzten Personen auf Grundlage aktuell erfasster NUB-Daten, steht das frei verfügbare Programm „PROGNE“ zur Verfügung (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 16, https://www.czrso.cz/nub/post/progne_aufgerufen_am_06.08.2019).
5.5 Link(s)	https://www.czrso.cz/nub/post/map

ID CZ_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Nepřipoutání bezpečnostními pásy
1.2 Name (übersetzt)	Sicherheitsgurte nicht angelegt
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsgurte nicht angelegt – Fahrer • Sicherheitsgurte nicht angelegt – Beifahrer • Sicherheitsgurte nicht angelegt – Mitfahrer hinten
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp: Straßen I. und II. Klasse, lokale Straßen und Transitabschnitte von I., II. und III. Klasse in der Stadt (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 9)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>HAVRÁNEK et al. (2014, 2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung]</p> <p>BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Personen, die keinen Gurt anlegen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger, desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>In Tschechien dient die Erfassung von SPIs (landesintern NUB, Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu [indirekte Verkehrssicherheitsindikatoren] genannt) ausdrücklich dazu, „... ausreichende Informationen und Unterlagen für eine qualifizierte Entscheidungsfindung zu den vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen und die Möglichkeit zu deren gezielter Ausrichtung bereitzustellen, sei es in Form von Kampagnen, Überwachung, Aufklärung und Verhütung von Fahrerverhalten oder anderen geeigneten Mitteln“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 5).</p> <p>Anhand einiger ausgewählter Indikatoren (Verwendung von Sicherheitsgurten, Tagfahrlicht (einschließlich Stand- und Abblendlicht); Fahrzeuggeschwindigkeiten (V85), aufgeteilt in außerorts und innerorts; Nutzung mobiler Geräte durch Fahrer während der Fahrt) wird eine zu erwartende Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen vorhergesagt und mit den tatsächlichen Verunglücktenzahlen abgeglichen. Zum Einsatz kommt dabei eine Prognose-Software (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 9, 11, 16).</p> <p>Die statistischen Zusammenhänge zwischen SPIs und „Final Outcome“-Indikatoren werden anhand von historischen Unfalldaten evaluiert (vgl. HAVRÁNEK et al 2015: 13f).</p> <p>Als Zielwerte für die Gurtanlagequote werden bis 2020 in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie 98 % für Fahrer, 95 % für Beifahrer auf dem Vordersitz und 90 % für Mitfahrer auf den Rücksitzen definiert (vgl. BESIP 2017: 98).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten zur Helmtragequote können zusammen mit den anderen Indikatoren Tschechiens über das Karteninterface

	<p>https://www.czrso.cz/nub/post/map abgerufen werden. Auf der Karte können einzelne Messpunkte ausgewählt und Datentabellen der Messpunkte angezeigt werden. Je nach Messpunkt variiert die Datenverfügbarkeit zu einzelnen Indikatoren und Jahren. Darüber hinaus stehen auf der Webseite Tabellen für den Gesamttraum sowie für einzelne Regionen zur Verfügung (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map, aufgerufen am 06.08.2019).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da klarer Bezug zu Gesetz.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Der Anteil der Personen, die keinen Gurt anlegten, betrug im Jahr 2018 6,9 % (Fahrer), 7,3 % (Beifahrer), 15,3 % (Mitfahrer auf den Rücksitzen) (https://www.czrso.cz/nub/post/map, aufgerufen am 06.08.2019). /</p> <p>Jeder vierte getötete Beifahrer ist nicht angeschnallt, die Hälfte der getöteten Personen auf dem Pkw-Rücksitz sind nicht angeschnallt (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 12).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). /</p> <p>Das Anlegen eines Sicherheitsgurts ist gesetzlich vorgeschrieben (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 12).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Beobachtung:</p> <p>Bei der visuellen Beobachtung der Gurtanlagequote werden die Personen nach ihrer Position im Fahrzeug (Fahrer, Beifahrer, Mitfahrer auf dem Rücksitz) und nach den Kategorien Kinder, Männer und Frauen unterschieden (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 13). Der Fahrzeugtyp wird ebenso erfasst. Der Beobachtungsbogen ist unter Anhang 6.3 bei HAVRÁNEK et al. (2014: 32f) beigefügt (in Landessprache).</p> <p>Von der Nutzung von Kinderrückhaltesystemen ist ebenfalls die Rede, es wird in der Quelle aber nicht klar, wie diese erfasst wird (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 13).</p>
4.2 Datenbasis	<p>Für die Datenerhebung ist ein flächendeckendes Referenzpunktsystem entwickelt worden. In 13 Regionen (außer Prag) wurde eine gleiche Anzahl von Bezugspunkten ausgewählt: „Vier Bezugspunkte in außerstädtischen Gebieten: Davon zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse I und zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse II; drei Bezugspunkte in städtischen Gebieten (jeweils in verschiedenen Stadtgrößenkategorien). Das Referenzpunktnetz kann nach den Bedürfnissen der einzelnen Regionen oder Städte / Gemeinden ergänzt werden“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 6).</p> <p>Somit entsteht ein Netzwerk von insgesamt 91 Referenzpunkten. Die Erhebung erfolgt in den Monaten März bis Juni oder September bis November, an den Wochentagen Montag bis Donnerstag. Die Erfassung erfolgt zwischen 7 Uhr und 17 Uhr für eine Stunde. Als Minimum für die Samplegröße wird 250 Fahrzeuge pro Stunde angegeben (vgl. HAVRÁNEK et</p>

	al. 2014: 10). Nach HAVRÁNEK et al. (2014: 9) ist ein Hauptkriterium für die Auswahl der Referenzpunkte, dass sie an einem Straßenpunkt liegen, an dem das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht durch die Straßenführung selbstbeeinflusst wird. Die weiteren genauen Auswahlkriterien für die Referenzpunkte sind ausführlich in HAVRÁNEK et al. (2014: 9) (in Landessprache) beschrieben.
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, die Daten werden vom tschechischen Verkehrsministerium erhoben.
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Zur Berechnung der erwarteten Veränderung der Anzahl von getöteten und schwerverletzten Personen auf Grundlage aktuell erfasster NUB-Daten, steht das frei verfügbare Programm „PROGNE“ zur Verfügung (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 16, https://www.czrso.cz/nub/post/progne , aufgerufen am 06.08.2019).
5.5 Link(s)	https://www.czrso.cz/nub/post/map

ID CZ_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti
1.2 Name (übersetzt)	Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeit V85 außerorts (alle Fahrzeuge) • Geschwindigkeit V85 außerorts (Fahrzeuge bis 3,5 t) • Geschwindigkeit V85 außerorts (Fahrzeuge über 3,5 t) • Geschwindigkeit V85 innerorts • Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h außerorts (alle Fahrzeuge) • Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h außerorts (Fahrzeuge bis 3,5 t) • Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h außerorts (Fahrzeuge über 3,5 t) • Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h innerorts (alle Fahrzeuge)
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp: Straßen I. und II. Klasse, lokale Straßen und Transitabschnitte von I., II. und III. Klasse in der Stadt (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 9)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>HAVRÁNEK et al. (2014, 2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung]</p> <p>BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]</p> <p>ERSO (2017c) / European Road Safety Observatory [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Geschwindigkeit V85; Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen um mehr als 10 km/h</p> <p>Metrik: km/h, % (Kilometer pro Stunde, Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: neutral bei V85, wertend bei Geschwindigkeitsüberschreitungen (je weniger, desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>In Tschechien dient die Erfassung von SPIs (landesintern NUB, Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu [indirekte Verkehrssicherheitsindikatoren] genannt) ausdrücklich dazu, „... ausreichende Informationen und Unterlagen für eine qualifizierte Entscheidungsfindung zu den vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen und die Möglichkeit zu deren gezielter Ausrichtung bereitzustellen, sei es in Form von Kampagnen, Überwachung, Aufklärung und Verhütung von Fahrerverhalten oder anderen geeigneten Mitteln“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 5).</p> <p>Anhand einiger ausgewählter Indikatoren (Verwendung von Sicherheitsgurten, Tagfahrlicht (einschließlich Stand- und Abblendlicht); Fahrzeuggeschwindigkeiten (V85), aufgeteilt in außerorts und innerorts; Nutzung mo-</p>

	<p>biler Geräte durch Fahrer während der Fahrt) wird eine zu erwartende Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen vorhergesagt und mit den tatsächlichen Verunglücktenzahlen abgeglichen. Zum Einsatz kommt dabei eine Prognose-Software (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 9, 11, 16).</p> <p>Die statistischen Zusammenhänge zwischen SPIs und „Final Outcome“-Indikatoren werden anhand von historischen Unfalldaten evaluiert (vgl. HAVRÁNEK et al 2015: 13f).</p> <p>Als Zielwert bis 2020 wird in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie definiert, dass außerorts 85 % der Fahrzeuge die zulässige Geschwindigkeit nicht um mehr als 10 % überschreiten dürfen, gleiches gilt für innerorts (vgl. BESIP 2017: 98).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	<p>Die Daten zur Geschwindigkeit können zusammen mit den anderen Indikatoren Tschechiens über das Karteninterface https://www.czrso.cz/nub/post/map abgerufen werden. Auf der Karte können einzelne Messpunkte ausgewählt und Datentabellen der Messpunkte angezeigt werden. Je nach Messpunkt variiert die Datenverfügbarkeit zu einzelnen Indikatoren und Jahren. Darüber hinaus stehen auf der Webseite Tabellen für den Gesamttraum sowie für einzelne Regionen zur Verfügung (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map, aufgerufen am 06.08.2019).</p>
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, da Bezug zu Tempolimits.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Für das Jahr 2018 liegen folgende Werte für die Teilindikatoren vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeit V85 außerorts (alle Fahrzeuge): 100 km/h • Geschwindigkeit V85 außerorts (Fahrzeuge bis 3,5 t): 100 km/h • Geschwindigkeit V85 außerorts (Fahrzeuge über 3,5 t): 88 km/h • Geschwindigkeit V85 innerorts: 56 km/h • Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h außerorts (alle Fahrzeuge): 12,2 % • Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h außerorts (Fahrzeuge bis 3,5 t): 13,1 % • Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h außerorts (Fahrzeuge über 3,5 t): 7,8 % • Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 10 km/h innerorts (alle Fahrzeuge): 6,1 % (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map, aufgerufen am 06.08.2019). / <p>„Mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt sowohl die Anzahl als auch die Schwere der Unfälle zu. Umso größer der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen, desto größer ist die Häufigkeit der Unfälle. 40 % aller tödlichen Unfälle sind durch Geschwindigkeit verursacht und sie ist ein Hauptfaktor bei beinahe allen Unfällen“ (nach HAVRÁNEK et al. 2014: 11).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu senken (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). /</p> <p>Innerorts gilt ein generelles Geschwindigkeitslimit von 50 km/h, außerorts von 90 km/h, auf Autobahnen von 130 km/h. Sonderregeln gelten auf Schnellstraßen (110 km/h) und auf Schnellstraßen und Autobahnen in bebautem Gebiet (80 km/h) (vgl. ERSO 2017c: 5).</p>

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Radarmessung:</p> <p>Durch spezielle Kriterien für die Auswahl der Messpunkte soll gewährleistet werden, dass die Geschwindigkeit der Fahrzeuge durch die Erhebung nicht beeinflusst wird (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 12).</p> <p>Laut Expertenaussage werden die Geschwindigkeitsmessungen („free-flow“) von CDV selbst durchgeführt, um repräsentative Ergebnisse zu gewährleisten und den Einfluss der Polizei auf die Messungen zu vermeiden. Die Fahrzeugklasse wird durch die vom Radar bestimmte Fahrzeuglänge definiert (Motorräder bis 2,1 m; Pkw 2,1 m bis 6,0 m; Lkw und Busse 6,1 bis 12,0 m; Lkw und Busse über 12,0 m) (vgl. persönliche Kommunikation am 04.12.2019).</p>
4.2 Datenbasis	<p>Für die Datenerhebung ist ein flächendeckendes Referenzpunktsystem entwickelt worden. In 13 Regionen (außer Prag) wurde eine gleiche Anzahl von Bezugspunkten ausgewählt: „Vier Bezugspunkte in außerstädtischen Gebieten: Davon zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse I und zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse II; drei Bezugspunkte in städtischen Gebieten (jeweils in verschiedenen Stadtgrößenkategorien). Das Referenzpunktnetz kann nach den Bedürfnissen der einzelnen Regionen oder Städte / Gemeinden ergänzt werden“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 6).</p> <p>Somit entsteht ein Netzwerk von insgesamt 91 Referenzpunkten. Die Erhebung erfolgt in den Monaten März bis Juni oder September bis November, an den Wochentagen Montag bis Donnerstag. Die Geschwindigkeitsmessungen werden an Werktagen für mindestens 24 Stunden durchgeführt (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 10). Als Minimum für die Samplegröße wird 250 Fahrzeuge pro Stunde angegeben (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 10).</p> <p>Nach HAVRÁNEK et al. (2014: 9) ist ein Hauptkriterium für die Auswahl der Referenzpunkte, dass sie an einem Standort liegen, an dem das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht durch die Straßenführung selbst beeinflusst wird. Die weiteren genauen Auswahlkriterien für die Referenzpunkte sind ausführlich in HAVRÁNEK et al. (2014: 9) (in Landessprache) beschrieben.</p> <p>Laut Expertenaussage finden bei schlechten Witterungsbedingungen keine Messungen statt (vgl. persönliche Kommunikation am 04.12.2019).</p>
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, die Daten werden vom tschechischen Verkehrsministerium erhoben.
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Zur Berechnung der erwarteten Veränderung der Anzahl von getöteten und schwer verletzten Personen auf Grundlage aktuell erfasster NUB-Daten, steht das frei verfügbare Programm „PROGNE“ zur Verfügung (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 16, https://www.czrso.cz/nub/post/progne , aufgerufen am 06.08.2019)
5.5 Link(s)	https://www.czrso.cz/nub/post/map

ID CZ_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Denní svícení vozidel
1.2 Name (übersetzt)	Tagfahrlicht von Fahrzeugen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp: Straßen I. und II. Klasse, lokale Straßen und Transitabschnitte von I., II. und III. Klasse in der Stadt (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 9) • Fahrzeugtyp: Motorrad, Pkw, Lkw, Bus, [Fahrzeuge mit Anhänger]⁵ (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 14)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sichtbarkeit
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>HAVRÁNEK et al. (2014, 2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung]</p> <p>BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrzeuge, die kein Tagfahrlicht aktiviert haben</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger, desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>In Tschechien dient die Erfassung von SPIs (landesintern NUB, Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu [indirekte Verkehrssicherheitsindikatoren] genannt) ausdrücklich dazu, „... ausreichende Informationen und Unterlagen für eine qualifizierte Entscheidungsfindung zu den vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen und die Möglichkeit zu deren gezielter Ausrichtung bereitzustellen, sei es in Form von Kampagnen, Überwachung, Aufklärung und Verhütung von Fahrerverhalten oder anderen geeigneten Mitteln“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 5).</p> <p>Anhand einiger ausgewählter Indikatoren (Verwendung von Sicherheitsgurten, Tagfahrlicht (einschließlich Stand- und Abblendlicht); Fahrzeuggeschwindigkeiten (V85), aufgeteilt in außerorts und innerorts; Nutzung mobiler Geräte durch Fahrer während der Fahrt) wird eine zu erwartende Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen vorhergesagt und mit den tatsächlichen Verunglücktenzahlen abgeglichen. Zum Einsatz kommt dabei eine Prognose-Software (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 9, 11, 16).</p> <p>Die statistischen Zusammenhänge zwischen SPIs und „Final Outcome“-Indikatoren werden anhand von historischen Unfalldaten evaluiert (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 13f).</p> <p>Für die Tagfahrlichtquote ist in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie 2011–2020 kein Zielwert definiert (vgl. BESIP 2017: 98).</p>

⁵ „Fahrzeuge mit Anhänger“ konnte nicht eindeutig übersetzt werden. Original: „návesné a přívěsné soupravy, BUS“ (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 14).

2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten zur Geschwindigkeit können zusammen mit den anderen Indikatoren Tschechiens über das Karteninterface https://www.czrso.cz/nub/post/map abgerufen werden. Auf der Karte können einzelne Messpunkte ausgewählt und Datentabellen der Messpunkte angezeigt werden. Je nach Messpunkt variiert die Datenverfügbarkeit zu einzelnen Indikatoren und Jahren. Darüber hinaus stehen auf der Webseite Tabellen für den Gesamttraum sowie für einzelne Regionen zur Verfügung (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map , aufgerufen am 06.08.2019).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator, Tagfahrlicht ist gesetzlich vorgeschrieben.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Im Jahr 2018 fuhren 0,8 % der Fahrzeuge ohne Beleuchtung (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map , aufgerufen am 06.08.2019). / Mit Verweis auf ausländische Studien geben HAVRÁNEK et al. (2015: 15) an, dass die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle mit zwei oder mehr Fahrzeugen um 15 % reduziert werden kann. In HAVRÁNEK et al. (2014: 14) wird davon ausgegangen, dass 50 % aller Unfälle und 80 % der Kollisionen an Kreuzungen darauf zurückzuführen sind, dass der andere Verkehrsteilnehmer nicht rechtzeitig gesehen wird.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Tagfahrlicht ist gesetzliche Vorschrift (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015:15).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung: Mittels Beobachtung wird festgestellt, ob das Standlicht, Abblendlicht oder Tagfahrlicht beim fahrenden Fahrzeug angeschaltet ist (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 14).
4.2 Datenbasis	Für die Datenerhebung ist ein flächendeckendes Referenzpunktsystem entwickelt worden. In 13 Regionen (außer Prag) wurde eine gleiche Anzahl von Bezugspunkten ausgewählt: „Vier Bezugspunkte in außerstädtischen Gebieten: Davon zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse I und zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse II; drei Bezugspunkte in städtischen Gebieten (jeweils in verschiedenen Stadtgrößenkategorien). Das Referenzpunktnetz kann nach den Bedürfnissen der einzelnen Regionen oder Städte / Gemeinden ergänzt werden“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 6). Somit entsteht ein Netzwerk von insgesamt 91 Referenzpunkten. Die Erhebung erfolgt in den Monaten März bis Juni oder September bis November, an den Wochentagen Montag bis Donnerstag. Die Erfassung erfolgt zwischen 7 Uhr und 17 Uhr für eine Stunde. Als Minimum für die Samplegröße wird 250 Fahrzeuge pro Stunde angegeben (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 10). Nach HAVRÁNEK et al. (2014: 9) ist ein Hauptkriterium für die Auswahl der Referenzpunkte, dass sie an einem Straßenpunkt liegen, an dem das

	Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht durch die Straßenführung selbst beeinflusst wird. Die weiteren genauen Auswahlkriterien für die Referenzpunkte sind ausführlich in HAVRÁNEK et al. (2014: 9) (in Landessprache) beschrieben.
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, die Daten werden vom tschechischen Verkehrsministerium erhoben.
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Trotz hoher Einschaltquoten wird weiter dafür argumentiert, den Indikator zu beobachten (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 15).
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Zur Berechnung der erwarteten Veränderung der Anzahl von getöteten und schwer verletzten Personen auf Grundlage aktuell erfasster NUB-Daten, steht das frei verfügbare Programm „PROGNE“ zur Verfügung (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 16, https://www.czrso.cz/nub/post/progne , aufgerufen am 06.08.2019)
5.5 Link(s)	https://www.czrso.cz/nub/post/map

ID CZ_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Používání mobilního zařízení za jízdy řidičem
1.2 Name (übersetzt)	Verwenden eines Mobilgeräts während der Fahrt
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp: Straßen I. und II. Klasse, lokale Straßen und Transitabschnitte von I., II. und III. Klasse in der Stadt (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 9) • Geschlecht: Mann, Frau • Fahrzeugtyp (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 15)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Ablenkung
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>HAVRÁNEK et al. (2014, 2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung]</p> <p>BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]</p> <p>ERSO (2017c) / European Road Safety Observatory [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrer, die ein Mobiltelefon verwenden</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger, desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>In Tschechien dient die Erfassung von SPIs (landesintern NUB, Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu [indirekte Verkehrssicherheitsindikatoren] genannt) ausdrücklich dazu, „... ausreichende Informationen und Unterlagen für eine qualifizierte Entscheidungsfindung zu den vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen und die Möglichkeit zu deren gezielter Ausrichtung bereitzustellen, sei es in Form von Kampagnen, Überwachung, Aufklärung und Verhütung von Fahrerverhalten oder anderen geeigneten Mitteln“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 5).</p> <p>Anhand einiger ausgewählter Indikatoren (Verwendung von Sicherheitsgurten, Tagfahrlicht (einschließlich Stand- und Abblendlicht); Fahrzeuggeschwindigkeiten (V85), aufgeteilt in außerorts und innerorts; Nutzung mobiler Geräte durch Fahrer während der Fahrt) wird eine zu erwartende Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen vorhergesagt und mit den tatsächlichen Verunglücktenzahlen abgeglichen. Zum Einsatz kommt dabei eine Prognose-Software (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 9, 11, 16).</p> <p>Die statistischen Zusammenhänge zwischen SPIs und „Final Outcome“-Indikatoren werden anhand von historischen Unfalldaten evaluiert (vgl. HAVRÁNEK et al 2015: 13f).</p> <p>Als Zielwert bis 2020 wird in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie definiert, dass maximal 1 % der Fahrer während der Fahrt ohne Freisprechanlage telefoniert (vgl. BESIP 2017: 98).</p>

2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten zur Verwendung von Mobiltelefonen können zusammen mit den anderen Indikatoren Tschechiens über das Karteninterface https://www.czrso.cz/nub/post/map abgerufen werden. Auf der Karte können einzelne Messpunkte ausgewählt und Datentabellen der Messpunkte angezeigt werden. Je nach Messpunkt variiert die Datenverfügbarkeit zu einzelnen Indikatoren und Jahren. Darüber hinaus stehen auf der Webseite Tabellen für den Gesamttraum sowie für einzelne Regionen zur Verfügung (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map , aufgerufen am 06.08.2019).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Im Jahr 2018 verwendeten 3 % der beobachteten Fahrer ein Mobiltelefon während der Fahrt (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map , aufgerufen am 06.08.2019). / Es wird von einer Ablenkung durch Mobiltelefone sowohl ohne als auch mit Freisprecheinrichtung ausgegangen. Mit Bezug auf eine Studie aus den Vereinigten Staaten spricht HAVRÁNEK et al. (2015: 15) davon, dass 12 % der tödlichen Unfälle und 6 % der Unfälle mit verletzten Verkehrsteilnehmern in Zusammenhang mit der Nutzung von Mobiltelefonen stehen (HAVRÁNEK et al. 2015: 15).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu senken (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Telefonieren während der Fahrt ist mit Freisprecheinrichtung erlaubt, ohne Freisprecheinrichtung verboten (vgl. ERSO 2017c: 6).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Beobachtung: Bei der Beobachtung wird mit Bezug auf die gesetzliche Definition festgestellt, ob der Fahrer ein Telefon oder ein anderes Sprachaufnahmegerät während der Fahrt in der Hand hält (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 14).
4.2 Datenbasis	Für die Datenerhebung ist ein flächendeckendes Referenzpunktsystem entwickelt worden. In 13 Regionen (außer Prag) wurde eine gleiche Anzahl von Bezugspunkten ausgewählt: „Vier Bezugspunkte in außerstädtischen Gebieten: Davon zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse I und zwei Referenzpunkte auf Straßen der Klasse II; drei Bezugspunkte in städtischen Gebieten (jeweils in verschiedenen Stadtgrößenkategorien). Das Referenzpunktnetz kann nach den Bedürfnissen der einzelnen Regionen oder Städte / Gemeinden ergänzt werden“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 6). Somit entsteht ein Netzwerk von insgesamt 91 Referenzpunkten. Die Erhebung erfolgt in den Monaten März bis Juni oder September bis November, an den Wochentagen Montag bis Donnerstag. Die Erfassung erfolgt zwischen 7 Uhr und 17 Uhr für eine Stunde. Als Minimum für die Samplegröße wird 250 Fahrzeuge pro Stunde angegeben (vgl. HAVRÁNEK et

	al. 2014: 10). Nach HAVRÁNEK et al. (2014: 9) ist ein Hauptkriterium für die Auswahl der Referenzpunkte, dass sie an einem Straßenpunkt liegen, an dem das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht durch die Straßenführung selbstbeeinflusst wird. Die weiteren genauen Auswahlkriterien für die Referenzpunkte sind ausführlich in HAVRÁNEK et al. (2014: 9) (in Landessprache) beschrieben.
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, die Daten werden vom tschechischen Verkehrsministerium erhoben.
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Zur Berechnung der erwarteten Veränderung der Anzahl von getöteten und schwerverletzten Personen auf Grundlage aktuell erfasster NUB-Daten, steht das frei verfügbare Programm „PROGNE“ zur Verfügung (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 16, https://www.czrso.cz/nub/post/progne , aufgerufen am 06.08.2019)
5.5 Link(s)	https://www.czrso.cz/nub/post/map

ID CZ_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Nepoužívání reflexních prvků
1.2 Name (übersetzt)	Keine Verwendung von reflektierenden Elementen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Personenmerkmal: Männer, Frauen, Kinder (keine Unterscheidung nach Personenmerkmal bei Fotofalle) • Art der Verkehrsbeteiligung: Fußgänger, Radfahrer (vgl. SIMONOVÁ et al. 2018: 8)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sichtbarkeit
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>HAVRÁNEK et al. (2014, 2015), DONT et al. (2008), SIMONOVÁ et al. (2018) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung]</p> <p>BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fußgänger, die bei Dunkelheit keine reflektierenden Elemente tragen</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger, desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>In Tschechien dient die Erfassung von SPIs (landesintern NUB, Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu [indirekte Verkehrssicherheitsindikatoren] genannt) ausdrücklich dazu, „... ausreichende Informationen und Unterlagen für eine qualifizierte Entscheidungsfindung zu den vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen und die Möglichkeit zu deren gezielterer Ausrichtung bereitzustellen, sei es in Form von Kampagnen, Überwachung, Aufklärung und Verhütung von Fahrerverhalten oder anderen geeigneten Mitteln“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 5).</p> <p>Anhand einiger ausgewählter Indikatoren (Verwendung von Sicherheitsgurten, Tagfahrlicht (einschließlich Stand- und Abblendlicht); Fahrzeuggeschwindigkeiten (V85), aufgeteilt in außerorts und innerorts; Nutzung mobiler Geräte durch Fahrer während der Fahrt) wird eine zu erwartende Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen vorhergesagt und mit den tatsächlichen Verunglücktenzahlen abgeglichen. Zum Einsatz kommt dabei eine Prognose-Software (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 9, 11, 16).</p> <p>Die statistischen Zusammenhänge zwischen SPIs und „Final Outcome“-Indikatoren werden anhand von historischen Unfalldaten evaluiert (vgl. HAVRÁNEK et al 2015: 13f).</p> <p>Als Zielwerte bis 2020 wird in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie definiert, dass 95 % der Kinder (Fußgänger und Radfahrer) und 90 % der Fußgänger in städtischen Gebieten Kleidung mit reflektierenden Materialien bei schlechter Sicht tragen sollen (vgl. BESIP 2017: 98).</p>

2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten zur Verwendung von reflektierenden Elementen können zusammen mit den anderen Indikatoren Tschechiens über das Karteninterface https://www.czrso.cz/nub/post/map abgerufen werden. Auf der Karte können einzelne Messpunkte ausgewählt und Datentabellen der Messpunkte angezeigt werden. Je nach Messpunkt variiert die Datenverfügbarkeit zu einzelnen Indikatoren und Jahren. Darüber hinaus stehen auf der Webseite Tabellen für den Gesamttraum sowie für einzelne Regionen zur Verfügung (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map , aufgerufen am 06.08.2019).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Im Jahr 2018 verwendeten 62,6 % der beobachteten Verkehrsteilnehmer keine reflektierenden Elemente (vgl. https://www.czrso.cz/nub/post/map , aufgerufen am 06.08.2019). / 2017 wurden in der Tschechischen Republik insgesamt 53 Fußgänger bei Verkehrsunfällen nachts getötet (SIMONOVÁ et al. 2018: 8).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Seit 20. Februar 2016 sind Fußgänger gesetzlich dazu verpflichtet, ein reflektierendes Element zu tragen (vgl. SIMONOVÁ et al. 2018: 8).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Fragebogenbefragung (Selbstreport) und Fotofallen: In SIMONOVÁ et al. (2018: 8) wird eine landesweite nationale Umfrage zur Erfassung des Indikators vorgeschlagen (Selbstreport), inwieweit dieser Vorschlag tatsächlich umgesetzt wurde, geht aus den Quellen nicht hervor. Daten zur Verwendung von reflektierenden Elementen existieren seit 2016, die Erhebungsmethodik für die Jahre bis 2018 ist nicht bekannt. Um die Fragebogenerhebungen zu validieren wird in SIMONOVÁ (2018: 9) darüber hinaus vorgeschlagen, die Erhebungen durch zusätzliche Messungen mittels Fotofallen in mindestens drei Regionen zu ergänzen. Die Fotofallen sollen sich dabei automatisch zu den Nachtzeiten aktivieren und jede Bewegung aufzeichnen. Durch unsichtbare Infrarotbeleuchtung kann auf künstliche Beleuchtung verzichtet werden (siehe hierzu 4.6 Datenschutz). Laut Expertenbefragung wurden die Fotofallen nur zur Validierung der durch die Fragebogen erhobenen Werte genutzt (vgl. persönliche Kommunikation am 04.12.2019).
4.2 Datenbasis	Die Erfassung erfolgt außerhalb des normalen Basisreferenzpunktenetzwerkes, welches für die Indikatoren CZ_001 bis CZ_005 hauptsächlich verwendet wird. Als Mindestwerte für die Stichprobengröße der Fotofallenmethodik werden 450 Fußgänger und 450 Radfahrer angegeben.

	Angestrebt ist eine flächendeckende Erfassung bei gleichzeitiger Berücksichtigung der demographischen Verteilung (vgl. SIMONOVÁ et al. 2018: 8). Für die Ortsauswahl kommen außerörtliche Straßen ohne separaten Bürgersteig und Bereiche innerhalb des Stadtgebiets in Frage. Die präferierte Erfassungszeit ist Februar oder November (vgl. SIMONOVÁ et al. 2018: 9).
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, die Daten werden vom tschechischen Verkehrsministerium erhoben. Die Überwachung mittels Fotofalle unterliegt gesetzlichen Meldepflichten (Schutz personenbezogener Daten) (vgl. SIMONOVÁ et al. 2018: 9).
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.czrso.cz/nub/post/map

ID CZ_007	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Bezpečné odstupy vozidel
1.2 Name (übersetzt)	Sicherer Fahrzeugabstand
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugtyp: Pkw (zGG bis 3,5 Tonnen), Lkw (zGG >3,5 Tonnen) • Straßentyp: Landstraßen, Ortsstraßen (vgl. persönliche Kommunikation am 04.12.2019).
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Abstand
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>CDV (2017), HAVRÁNEK et al. (2014, 2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde]</p> <p>BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrer die den Sicherheitsabstand (> 2 Sekunden) missachten</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je weniger, desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	<p>In Tschechien dient die Erfassung von SPIs (landesintern NUB, Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu [indirekte Verkehrssicherheitsindikatoren] genannt) ausdrücklich dazu, „... ausreichende Informationen und Unterlagen für eine qualifizierte Entscheidungsfindung zu den vorgeschlagenen Sicherheitsmaßnahmen und die Möglichkeit zu deren gezielter Ausrichtung bereitzustellen, sei es in Form von Kampagnen, Überwachung, Aufklärung und Verhütung von Fahrerverhalten oder anderen geeigneten Mitteln“ (nach HAVRÁNEK et al. 2015: 5).</p> <p>Anhand einiger ausgewählter Indikatoren (Verwendung von Sicherheitsgurten, Tagfahrlicht (einschließlich Stand- und Abblendlicht); Fahrzeuggeschwindigkeiten (V85), aufgeteilt in außerorts und innerorts; Nutzung mobiler Geräte durch Fahrer während der Fahrt) wird eine zu erwartende Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen vorhergesagt und mit den tatsächlichen Verunglücktenzahlen abgeglichen. Zum Einsatz kommt dabei eine Prognose-Software (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 9, 11, 16).</p> <p>Die statistischen Zusammenhänge zwischen SPIs und „Final Outcome“-Indikatoren werden anhand von historischen Unfalldaten evaluiert (vgl. HAVRÁNEK et al 2015: 13f).</p> <p>Als Zielwert bis 2020 wird in der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie definiert, dass 90 % der Fahrzeuge einen Sicherheitsabstand von mehr als vier Sekunden zum vorausfahrenden Fahrzeug einhalten (vgl. BESIP 2017: 98).</p>
2.3 Repräsentation / Visualisierung	Die Daten zum Einhalten des Sicherheitsabstands sind nicht über das Karteninterface https://www.czrso.cz/nub/post/map abrufbar. Es findet sich le-

	diglich ein Flyer zum Download als PDF mit Informationen zum Sicherheitsabstand auf der Webseite der NUBs (vgl. https://www.czrso.cz/letaky/2.pdf , aufgerufen am 12.08.2019).
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Auf Straßen innerorts und außerorts (tagsüber) missachten ca. 30 % der Fahrer den empfohlenen Sicherheitsabstand (> 2 Sekunden). Je schneller die gefahrene Geschwindigkeit, desto größer der Anteil der Nichteinhaltung (vgl. CDV 2017). / Nach HAVRÁNEK (2014: 12) ist die Missachtung des Sicherheitsabstandes eine der häufigsten Unfallursachen in Tschechien.
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Eine gesetzliche Vorschrift regelt, dass die Fahrer einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhalten müssen (vgl. HAVRÁNEK et al. 2014: 12).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Bei einer Verringerung der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands von 30 % auf 15 % könnte die Anzahl der Unfälle um bis zu 23 % (innerorts) und 9 % (außerorts) verringert werden. Würden alle Fahrer den Sicherheitsabstand einhalten, so könnte die Anzahl der Unfälle um 35 % (innerorts) und 16 % (außerorts) sinken (vgl. CDV 2017).
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Radarmessung: Laut HAVRÁNEK et al. (2014: 12) können die Abstandsmessungen im Zuge der Geschwindigkeitsmessungen [CZ_003] miterhoben werden. Weitere Informationen zu der Erhebungsmethodik finden sich nicht in den angegebenen Quellen. Laut Experteninterview werden die Daten zur Abstandsmessung aktuell zusammen mit den Geschwindigkeitsmessungen erhoben. Unterschieden werden zwei Schwellenwerte: 2 Sekunden („safe gap“) und 4 Sekunden („free-flow conditions“) (vgl. persönliche Kommunikation am 04.12.2019).
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	Primärdaten, die Daten werden vom tschechischen Verkehrsministerium erhoben.
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.czrso.cz/letaky/2.pdf

ID CZ_008	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Zajištění dětí odpovídajícím zádržným systémem
1.2 Name (übersetzt)	Kinder mit geeigneten Rückhaltesystemen sichern
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	HAVRÁNEK et al. (2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung] BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Kinder, die mit einem Kinderrückhaltesystem gesichert sind Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr, desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist als Zielwert für 2020 mit 99 % für Kinder in Pkw angegeben (vgl. BESIP 2017: 98).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Die Verwendung von Kinderrückhaltesystemen ist in Tschechien vorgeschrieben (vgl. ERSO 2017: 6).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

ID CZ_009	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Jízda pod vlivem alkoholu
1.2 Name (übersetzt)	Fahren unter Alkoholeinfluss
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	HAVRÁNEK et al. (2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung] BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Fahrer, die den gesetzlichen Grenzwert (Blutalkoholkonzentration) überschreiten Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr, desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist als Zielwert für 2020 angegeben, dass ein „Maximum von 0,01 % der Fahrten unter Einfluss von Alkohol eine Blutalkoholkonzentration über der gesetzlichen Grenze (Null) aufweist“ (nach BESIP 2017: 99).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator.
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / In Tschechien gilt die Null-Promillegrenze für Fahrer aller Fahrzeuge (vgl. ERSO 2017: 6).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	In BESIP (2017: 99) findet sich der Hinweis, dass die Trunkenheit am Steuer von der tschechischen Polizei festgestellt wird, weitere Informationen konnten in den untersuchten Quellen nicht gefunden werden.
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

ID CZ_010	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Bezpečná vozidla
1.2 Name (übersetzt)	Sichere Fahrzeuge [Euro NCAP]
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung / -rating
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	HAVRÁNEK et al. (2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung] BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Neufahrzeuge, die im Euro NCAP-Test mit der sichersten Kategorie bewertet werden Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr, desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist als Zielwert für 2020 angegeben, dass 100 % der Neufahrzeuge mit der sichersten Kategorie des Euro NCAP bewertet werden (vgl. BESIP 2017: 99).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Laut Expertenbefragung ist der aktuelle Bestand von Fahrzeugen, die den Euro NCAP-Richtlinien entsprechen, in der Fahrzeugflotte nicht bekannt, das Durchschnittsalter liegt bei 15 Jahren (vgl. persönliche Kommunikation am 04.12.2019).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Ob es eine gesetzliche Verpflichtung zum Verkauf / Kauf von Fahrzeugen mit bestimmter NCAP-Bewertung gibt, geht aus den Quellen nicht hervor.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

ID CZ_011	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Zamezení jízdy profesionálních zamezení jízdy profesionálních řidičů pod vlivem alkoholu
1.2 Name (übersetzt)	Berufskraftfahrer daran hindern, unter Alkoholeinfluss zu fahren [Atemalkohol-Wegfahrsperre]
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung / -rating
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	HAVRÁNEK et al. (2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung] BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: (Anteil der) Lkw mit Atemalkohol-Wegfahrsperre Metrik: – Veränderungsrichtung: –
2.2 Monitoringstrategie	In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist als Zielwert für 2020 angegeben, dass in allen von Berufskraftfahrern gefahrenen Fahrzeugen Alkolocks eingebaut sind (vgl. BESIP 2017: 99).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	–
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Ob es eine gesetzliche Verpflichtung zum Einbau von Atemalkohol-Wegfahrsperren in bereits angemeldete Lkw oder für neu zugelassene Lkw gibt, geht aus den Quellen nicht hervor.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

ID CZ_012	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Bezpečná nákladní vozidla
1.2 Name (übersetzt)	Sichere Lastwagen [automatische Notbremsanlage]
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung / -rating
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	HAVRÁNEK et al. (2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung] BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Lkw-Neufahrzeuge, die mit einer automatischen Notbremsanlage ausgestattet sind Metrik: % (Prozent) Veränderungsrichtung: wertend (je mehr, desto besser)
2.2 Monitoringstrategie	In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist als Zielwert für 2020 angegeben, dass 100 % der Lkw-Neufahrzeuge mit einer automatischen Notbremsanlage ausgestattet sind (vgl. BESIP 2017: 99).
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	–
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Ob es eine gesetzliche Verpflichtung zum Einbau von automatischen Notbremsanlagen in Lkw gibt, geht aus den Quellen nicht hervor.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

ID CZ_013	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Bezpečné silnice v extravilánu / intravilánu
1.2 Name (übersetzt)	Sichere Straße außerorts / innerorts
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<p>Außerorts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der neu gebauten Straßenabschnitte, bewertet durch Sicherheitsaudit • Anteil der Strecken auf Straßen der I. Klasse, bewertet durch Sicherheitsinspektion • Anteil der Strecken auf Straßen der II. Klasse, bewertet durch Sicherheitsinspektion • Anteil der Strecken auf Straßen der III. Klasse, bewertet durch Sicherheitsinspektion • Anteil der entfernten Unfallstellen auf Straßen der I. Klasse <p>Innerorts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der neu gebauten Straßenabschnitte, bewertet durch Sicherheitsaudit • Anteil der entfernten Unfallstellen im Hauptnetzwerk lokaler Straßen
1.4 Untersuchungskategorien	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Straßensicherheitsausstattung
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	<p>HAVRÁNEK et al. (2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung]</p> <p>BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]</p>
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der neu gebauten Straßenabschnitte, bewertet durch Sicherheitsaudit (innerorts und außerorts); Anteil der Strecken auf Straßen der I., II. und III. Klasse bewertet durch Sicherheitsinspektion; Anteil der entfernten Unfallstellen (Straßen der I. Klasse und Hauptnetzwerk der lokalen Straßen)</p> <p>Metrik: % (Prozent)</p> <p>Veränderungsrichtung: wertend (je mehr, desto besser)</p>
2.2 Monitoringstrategie	In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie sind als Zielwerte für 2020 angegeben, dass 100 % der neu gebauten Straßen (außerorts und innerorts) durch ein Sicherheitsaudit beurteilt werden, 100 % der Strecken auf Straßen der I. Klasse von einer Sicherheitsinspektion beurteilt werden, 50 % der Strecken auf Straßen II. Klasse von einer Sicherheitsinspektion beurteilt werden, 10 % der Strecken auf ausgewählten Straßen der III. Klasse durch eine Sicherheitsinspektion bewertet werden und dass 90 % der Unfallstellen auf Straßen der I. Klasse sowie 70 % der Unfallstellen im Hauptnetzwerk lokaler Straßen entfernt werden (vgl. BESIP 2017: 99).

2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	–
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Ob es gesetzliche Verpflichtungen zu den oben genannten Teilindikatoren gibt, geht aus den Quellen nicht hervor.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

ID CZ_014	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Oceňování bezpečnosti silničního provozu
1.2 Name (übersetzt)	Bewertung der Verkehrssicherheit
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Sonstiges; Sonstiges
1.6 Land	Tschechien
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	HAVRÁNEK et al. (2015), DONT et al. (2008) / CDV, Centrum Dopravního Výzkumu (Tschechisches Verkehrsforschungszentrum) [Behörde / Forschung] BESIP (2017) / BESIP, Bezpečnost silničního provozu (Verkehrssicherheitsbehörde des Verkehrsministeriums) [Behörde]
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Bewertung der Vorteile der Implementierung der Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie Metrik: – Veränderungsrichtung: –
2.2 Monitoringstrategie	In der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist als Zielwert für 2020 angegeben, dass eine jährliche Bewertung der Vorteile der Implementierung der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie erfolgt (vgl. BESIP 2017: 99). Was genau darunter zu verstehen ist, geht aus den Quellen nicht hervor.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	–
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Hauptziel der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie ist es, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf den Durchschnitt der europäischen Länder zu senken und gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten um 40 % zu reduzieren (vgl. HAVRÁNEK et al. 2015: 7). Die Auswahl der SPIs basiert dabei auf experimentell nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit (vgl. DONT et al. 2008: 4). / Ob es gesetzliche Vorschriften zum Indikator gibt, geht aus den Quellen nicht hervor.
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	Die allgemeine Methodik zur Erfassung von Verkehrssicherheitsindikatoren basiert auf Vorgaben des SafetyNet-Projekts (vgl. DONT et al. 2008: 4).
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich allein.
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

ID UK_001	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of traffic complying with speed limits on national roads
1.2 Name (übersetzt)	Anteil des Verkehrs, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Nationalstraßen einhält
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Vorgeschlagen wird die Unterteilung nach: <ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp • Fahrzeugtyp und • erlaubter Höchstgeschwindigkeit (vgl. ETIKA 2018: 19);
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Vereinigtes Königreich
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ETIKA (2018) / PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) [Stiftung]; DfT (2018) / Department for Transport [Behörde]; ITF (2018c) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Fahrer im Nationalstraßennetz (Autobahnen und Fernstraßen); Metrik: % Veränderungsrichtung: keine definiert
2.3 Monitoringstrategie	Der Indikator wurde vorgeschlagen; er wird noch nicht erfasst.
2.4 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.5 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Eine überhöhte oder unangemessene Geschwindigkeit, die zu Unfällen mit Toten und Schwerverletzten führt, ist im Vereinigten Königreich weit verbreitet (vgl. ETIKA 2018: 19). 2017 übertraten 52 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 mph, 48 % übertraten die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen (vgl. DFT 2018: 245). 2017 standen 220 Verkehrstote (ca. 14 %) in Verbindung mit Unfällen, bei denen das Übertreten der Geschwindigkeitsbegrenzung ein beitragender Faktor war, 7 % (102 Verkehrstote) standen in Zusammenhang mit Unfällen, bei denen für die gegebenen Bedingungen zu schnell gefahren wurde (vgl. DFT 2018: 279).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wurde im Rahmen eines Safe System-Ansatzes von einer Stiftung vorgeschlagen, wird aber bislang nicht von staatlicher Seite übernommen; Sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten ist im Vereinigten Königreich gesetzlich vorgeschrieben: 30 mph auf städtischen Straßen, 60 bis 70 mph auf Landstraßen und 70 mph auf Autobahnen (vgl. ITF 2018c: 7). Der nationale „Highway Code“ geht darüber noch hinaus, indem Fahrer

	dazu angehalten werden, die Geschwindigkeit auch an die gegebenen Verhältnisse anzupassen (vgl. ETIKA 2018: 19).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[keine Information in den oben genannten Quellen]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Vorgeschlagene Methoden zur Datengewinnung: <ul style="list-style-type: none"> • Verschiedene automatische Messtechniken • Befragungen zur Selbsteinschätzung Das Department for Transport (DfT) unterhält ca. 100 Standorte, an denen der Verkehr frei fließt, und für die es Geschwindigkeitsdaten gibt, die automatisch erfasst werden. Diese liefern Daten, die robust sind auf nationaler Ebene, aber nicht regional unterteilt werden können (vgl. ETIKA 2018: 20).
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Die bisherige Datenerhebung ist nur auf nationaler Ebene valide (vgl. ETIKA 2018: 20);
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Für die meisten Straßentypen gibt es bereits Daten zur Geschwindigkeit. die Kosten innerhalb der automatischen Verkehrsüberwachung im DfT belaufen sich auf 1 Million Pfund pro Jahr, allerdings nicht hauptsächlich für die Erhebung von Geschwindigkeitsdaten (vgl. ETIKA 2018: 20).
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	Der Indikator wird als Schlüsselindikator bezeichnet, der in Verbindung mit der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr steht, für den Daten zur Verfügung stehen, der nationale Relevanz besitzt und Reliabilität; die Messung wäre durchführbar und die meisten Kosten wären bereits gedeckt (vgl. ETIKA 2018: 20).
5.3 Zukünftige Entwicklung	Es könnte notwendig sein, weitere Messstandorte einzurichten, damit die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Nationalstraßen und Gemeindestraßen getrennt betrachtet werden kann (vgl. ETIKA 2018: 20).
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PactsReport_-_Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18-FINAL.pdf

ID UK_002	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of traffic complying with speed limits on local roads
1.2 Name (übersetzt)	Anteil des Verkehrs, der die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Gemeindestraßen einhält
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Vorgeschlagen wird die Unterteilung nach: <ul style="list-style-type: none"> • Straßentyp • Fahrzeugtyp und • erlaubter Höchstgeschwindigkeit (vgl. ETIKA 2018: 20);
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Geschwindigkeit
1.6 Land	Vereinigtes Königreich
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ETIKA (2018) / PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) [Stiftung]; DfT (2018) / Department for Transport [Behörde]; ITF (2018c) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Fahrer auf Gemeindestraßen (doppelspurige Schnellstraße, einbahnige Straßen, Land- und städtische Straßen; Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen 20 und 70 mph); Metrik: % Veränderungsrichtung: nicht definiert;
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wurde vorgeschlagen; er wird noch nicht erfasst.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Eine überhöhte oder unangemessene Geschwindigkeit, die zu Unfällen mit Toten und Schwerverletzten führt, ist im Vereinigten Königreich weit verbreitet (vgl. ETIKA 2018: 20). 2017 übertraten 52 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 mph, 48 % übertraten die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen (DFT 2018: 245). 2017 standen 220 Verkehrstote (ca. 14 %) in Verbindung mit Unfällen, bei denen das Übertreten der Geschwindigkeitsbegrenzung ein beitragender Faktor war, 7 % (102 Verkehrstote) standen in Zusammenhang mit Unfällen, bei denen für die gegebenen Bedingungen zu schnell gefahren wurde (vgl. DFT 2018: 279).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wurde im Rahmen eines Safe System-Ansatzes von einer Stiftung vorgeschlagen, wird aber bislang nicht von staatlicher Seite übernommen.

	Sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten, ist im Vereinigten Königreich gesetzlich vorgeschrieben: 30 mph auf städtischen Straßen, 60 bis 70 mph auf Landstraßen und 70 mph auf Autobahnen (vgl. ITF 2018c: 7). Der nationale „Highway Code“ geht darüber noch hinaus, indem Fahrer dazu angehalten werden, die Geschwindigkeit auch an die gegebenen Verhältnisse anzupassen (vgl. ETIKA 2018: 19).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[keine Information in den oben genannten Quellen]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Vorgeschlagene Methoden zur Datengewinnung: <ul style="list-style-type: none"> • Verschiedene automatische Messtechniken • Befragungen zur Selbsteinschätzung Das Department for Transport (DfT) unterhält ca. 100 Standorte, an denen der Verkehr frei fließt, und für die es Geschwindigkeitsdaten gibt, die automatisch erfasst werden. Diese liefern Daten, die robust sind auf nationaler Ebene, aber nicht regional unterteilt werden können (vgl. ETIKA 2018: 20). Auch Gemeinden erheben regelmäßig die Geschwindigkeit auf ihren Straßen, was zwar nützliche Daten liefern könnte, aber die Methoden sind dabei eventuell nicht vergleichbar mit der vom DfT (vgl. ETIKA 2018: 20).
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Die bisherige Datenerhebung ist nur auf nationaler Ebene valide (ETIKA 2018: 20).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Für die meisten Straßentypen gibt es bereits Daten zur Geschwindigkeit. Die Kosten innerhalb der automatischen Verkehrsüberwachung im DfT belaufen sich auf 1 Million Pfund pro Jahr, allerdings nicht hauptsächlich für die Erhebung von Geschwindigkeitsdaten (vgl. ETIKA 2018: 20).
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	Der Indikator wird als Schlüsselindikator bezeichnet, der in Verbindung mit der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr steht, für den Daten zur Verfügung stehen, der nationale Relevanz besitzt und Reliabilität. Die Messung wäre durchführbar und die meisten Kosten wären bereits gedeckt (vgl. ETIKA 2018: 20).
5.3 Zukünftige Entwicklung	Es könnte notwendig sein, weitere Messstandorte einzurichten, damit die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Nationalstraßen und Gemeindestraßen getrennt betrachtet werden kann (vgl. ETIKA 2018: 20).

5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PactsReport_-_Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18-FINAL.pdf

ID UK_003	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of drivers who do not drive after consuming (a) alcohol (b) drugs
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Fahrer, die nach dem Konsum von (a) Alkohol, (b) Drogen nicht fahren
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	<ul style="list-style-type: none"> • Prozentsatz der Fahrer, die nicht nach dem Konsum von Alkohol fahren • Prozentsatz der Fahrer, die nicht nach dem Konsum von Drogen fahren
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Alkohol und Drogen
1.6 Land	Vereinigtes Königreich
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ETIKA (2018) / PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) [Stiftung]; RISK SOLUTIONS (2017) / Risksol Consulting [private Institution]; DfT (2018) / Department for Transport [Behörde]; ITF (2018c) / International Transport Forum (OECD) [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil befragter Fahrer, die nicht nach dem Konsum von Alkohol oder Drogen fahren; Metrik: % Veränderungsrichtung: keine definiert;
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator geht über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, da die Häufigkeit von komplett nüchternen Fahrern von Interesse ist (vgl. ETIKA 2018: 20). Der Indikator wurde vorgeschlagen; er wird noch nicht erfasst.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator; da der Indikator über das gesetzliche Limit hinaus geht;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2017/18 gaben 6,6 % der Befragten an, dass sie in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal unter dem Einfluss von Alkohol über dem gesetzlichen Limit gefahren sind (vgl. DFT 2018: 315), 0,4 % gaben an, unter dem Einfluss von Drogen gefahren zu sein (unter denjenigen, die in den letzten zwölf Monaten Drogen konsumiert haben, lag der Anteil bei 7 %) (vgl. DFT 2018: 320f). 2016 standen ca. 230 Verkehrstote im Zusammenhang mit Alkoholeinfluss über dem gesetzlichen Limit (vgl. DFT 2018: 290). 2015 gab es 60 Verkehrstote und 326 Schwerverletzte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter dem Einfluss von Drogen (vgl. DFT 2017: 65).

3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der Indikator wurde im Rahmen eines Safe System-Ansatzes von einer Stiftung vorgeschlagen, wird aber bislang nicht von staatlicher Seite übernommen.</p> <p>Es gibt gesetzlich vorgeschriebene Limits, die sich innerhalb des Vereinigten Königreiches unterscheiden (so ist z. B. das Alkohollimit in Schottland niedriger, in England gibt es für verschiedene Drogen spezifische Limits) (vgl. ETIKA 2018: 21). In England, Wales und Nordirland liegt die erlaubte Blutalkoholkonzentration bei 0,8 g/l, in Schottland bei 0,5 g/l (vgl. ITF 2018c: 7). Der Indikator geht über die einzelnen gesetzlichen Limits hinaus, da er sich auf komplett nüchterne Fahrer bezieht.</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Es wird vorgeschlagen, den Indikator mittels Selbstauskunft durch Umfragen zu erfassen. Zwar gibt es bereits einschlägige Daten des Departments for Transport (DfT), aber diese basieren auf Atemtests im Zusammenhang mit Verstößen oder Unfällen und auf Untersuchungen von Unfalltoten, bei denen Alkohol mutmaßlich eine Rolle spielte. Es wird als nicht praktikabel angesehen zufällige Roadside Surveys durchzuführen (vgl. ETIKA 2018: 21).
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Da es bereits Umfragen zum Alkoholkonsum und Autofahren gibt, wäre eine solche Erhebung nicht teuer (dem DfT kostet die Umfrage „British Crime Survey“ etwa 20.000 Pfund pro Jahr) und es wäre einfach, dort zusätzliche Fragen einzubringen (vgl. ETIKA 2018: 21).
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	Der Indikator wird als Schlüsselindikator bezeichnet, der mit einer hohen Zahl von Unfalltoten zusammenhängt (vgl. ETIKA 2018: 21).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PactsReport_-_Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18-FINAL.pdf

ID UK_004	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of car occupants using a seat belt or child seat (a) front seat (b) rear seat (c) child seat
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Pkw-Insassen, die einen Sicherheitsgurt oder Kindersitz verwenden: (a) Vordersitz, (b) Rücksitz, (c) Kindersitz
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	Prozentsatz der Autoinsassen, die einen Sicherheitsgurt oder Kindersitz verwenden: <ul style="list-style-type: none"> • Vordersitz • Rücksitz • Kindersitz
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Sicherungssysteme
1.6 Land	Vereinigtes Königreich
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ETIKA (2018) / PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) [Stiftung]; ITF (2018c) / International Transport Forum (OECD) [Behörde]; DfT (2015) / DfT (2018) / DfT (2019a) / Department for Transport [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Autoinsassen, die entweder mit einem Sicherheitsgurt oder einem Kindersitz gesichert sind; Metrik: % Veränderungsrichtung: nicht definiert
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wurde vorgeschlagen; er wird noch nicht erfasst. Es wird empfohlen, alle zwei Jahre eine Beobachtungsstudie durchzuführen (Sicherheitsgurte und Kindersitze), ergänzt durch eine jährliche Befragung zur Selbstauskunft (vgl. ETIKA 2018: 22). Zuletzt wurde 2014 eine Beobachtungsstudie vom Department for Transport durchgeführt (vgl. DfT 2015), die sich als Grundlage zum Indikator-monitoring eignen würde.
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Maßnahmenindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	2014 waren 95,3 % aller Fahrer in England und Schottland mit dem Gurt gesichert, ebenso 94,6 % aller Beifahrer (Sicherheitsgurt oder Kinderrückhaltesystem) und 90,3 % aller Passagiere auf den Rücksitzen (Sicherheitsgurt oder Kinderrückhaltesystem). 2017 waren 96,5 % der beobachteten Fahrer (Pkw, Taxi, sog. „Private hire vehicle“ und andere Fahrzeuge) gesichert, bei den Autofahrern waren es 98,6 % (vgl. DfT 2019a: 1); Bei den Pkw waren 2014 98,2 % der Fahrer gesichert, 96,7 % der Beifahrer (Sicherheitsgurt oder Kinderrückhaltesystem) und 90,6 % der Passa-

	<p>giere auf den Rücksitzen (Sicherheitsgurt oder Kinderrückhaltesystem) (vgl. DfT 2015: 19). 93,3 % aller Kinder auf dem Vordersitz und 92,6 % der Kinder auf den Rücksitzen (0 bis 13 Jahre) haben bei der Beobachtung einen Sicherheitsgurt getragen oder waren durch ein Kinderrückhaltesystem gesichert (vgl. DfT 2015: 30f).</p> <p>2017 waren 27 % der bei einem Verkehrsunfall getöteten Autoinsassen nicht angeschnallt (vgl. DFT 2018: 245).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrs-sicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der Indikator wurde im Rahmen eines Safe System-Ansatzes von einer Stiftung vorgeschlagen, wird aber bislang nicht von staatlicher Seite übernommen.</p> <p>Sicherheitsgurte sind Vorschrift; Kinder müssen bis zum Alter von zwölf Jahren oder bis 135 cm Körpergröße in Kindersitzen oder Rückhaltesystemen gesichert werden (vgl. ETIKA 2018: 21). Das Anlegen von Sicherheitsgurten ist auf Vordersitzen seit 1983 Vorschrift, auf Rücksitzen seit 1991. Vorschriften für Kinder auf Rücksitzen gibt es seit 1989 (vgl. ITF 2018c: 8).</p>
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Vom Department for Transport (DfT) werden unregelmäßig Beobachtungsstudien zum Tragen von Sicherheitsgurten durchgeführt. Selbstauskünfte durch Umfragen könnten eine Alternative darstellen, vor allem, da es die Erfassung der Gurtnutzung auf Straßen mit höheren Geschwindigkeiten erlaubt (vgl. ETIKA 2018: 21f).</p> <p>2014 führte das DfT eine Beobachtungsstudie durch, bei der die Nutzung von Sicherheitsgurten (durch alle Fahrzeuginsassen) und Mobiltelefonen (durch Fahrer) in England und Schottland erfasst wurde. Bei der Studie gab es 40 Beobachtungsorte in England und 20 in Schottland (dies waren die stationären Beobachtungsorte der Mobiltelefonnutzungsstudie), an denen die Gurtnutzung durch alle Insassen von Autos, Transportern, Taxis, privaten Fahrdiensten und Lastwagen, sowie nur des Fahrers von Bussen, Kleinbussen und Reisebussen erfasst wurde. Die Standorte wurden unter der Woche halbtags beobachtet (entweder vormittags 07:30 bis 12:30 Uhr oder nachmittags 13:30 bis 18:00 Uhr), jeweils 30 Minuten pro Stunde. Ein Teil der Standorte wurde am Wochenende nochmals erfasst. Die Resultate wurden dann mit Verkehrszählungen und Verkehrsflussdaten gewichtet (vgl. DfT 2015: 2f). Klassifizierungen der Sicherungssysteme nach: Sicherheitsgurt, rückwärts gerichteter Kindersitz, Kindersitz, Kindersitzerhöhung und andere Sitzerrhöhung oder nicht gesichert (als nicht gesichert gilt auch, wer Sicherungssysteme falsch verwendet) (vgl. DfT 2015: 19);</p>
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Aktuelle Beobachtungsstudien gelten als akkurat für Sicherheitsgurte auf Vorder- und Rücksitzen (vgl. ETIKA 2018: 22).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Beobachtungsstudien sind relativ teuer und auf Straßen mit niedrigen Geschwindigkeiten beschränkt. Die nationale Erhebung der Sicherheitsgurt- und Mobiltelefonnutzung durch das DfT belaufen sich auf 270.000 Pfund (vgl. ETIKA 2018: 22).
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	Der Indikator wird als Schlüsselindikator bezeichnet (vgl. ETIKA 2018: 22).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Durch Selbstauskunft könnte ein besserer Einblick in die Motive jener Menschen gewonnen werden, die immer wieder keinen Sicherheitsgurt anlegen (vgl. ETIKA 2018: 22). Studien, wie die Beobachtungsstudie von 2014 (vgl. DfT 2015), würden sich gut als Grundlage zum Monitoring eines Indikators eignen, da sie differenzierte Daten liefern.
5.5 Link(s)	http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PactsReport - Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18- FINAL.pdf

ID UK_005	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of drivers not using an in-car phone (hand held or hands free)
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Fahrer, die kein Telefon im Pkw nutzen (in der Hand gehalten oder per Freisprechanlage)
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<ul style="list-style-type: none"> • In der Hand gehaltene Telefone • Freisprechanlagen
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Verkehrsverhalten; Ablenkung
1.6 Land	Vereinigtes Königreich
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ETIKA (2018) / PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) [Stiftung]; DfT (2015) / DfT (2018) / DfT (2019a) / Department for Transport [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Fahrer, die kein Telefon im Auto benutzen, weder per Freisprechanlage, noch in der Hand haltend;</p> <p>Metrik: %</p> <p>Veränderungsrichtung: nicht definiert;</p>
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wurde vorgeschlagen; er wird noch nicht erfasst. Möglich wären Beobachtungen oder Selbstauskünfte;
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator; der Indikator geht über die gesetzlichen Vorschriften hinaus, da Freisprechanlagen nicht verboten sind;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>2014 haben in England und Schottland 1,6 % der Fahrer ein Mobiltelefon während der Fahrt benutzt; 1,1 % hielten es dabei in der Hand, 0,5 % ans Ohr (vgl. DfT 2015: 5). Wenn der Verkehr steht (z. B. an Kreuzungen) nutzten 2,3 % der Fahrer ein in der Hand gehaltenes Mobiltelefon (vgl. DfT 2015: 14). 2017 benutzten 1,1 % der Fahrer ein in der Hand gehaltenes Mobiltelefon (davon hielten es 0,4 % auch ans Ohr und 0,8 % nur in der Hand) (vgl. DfT 2019a: 1).</p> <p>2017 gab es 43 Verkehrstote, die im Zusammenhang mit der Mobiltelefonnutzung stehen (vgl. DfT 2018: 277).</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der Indikator wurde im Rahmen eines Safe System-Ansatzes von einer Stiftung vorgeschlagen, wird aber bislang nicht von staatlicher Seite übernommen.</p> <p>Die Nutzung eines Mobiltelefons ohne Freisprechanlage ist verboten (vgl. ETIKA 2018: 22). Seit Dezember 2003 ist die Nutzung von in der Hand gehaltenen Telefonen verboten. Freisprechanlagen sind zwar erlaubt, aber falls die Polizei den Eindruck hat, dass man davon abgelenkt wird, kann man trotzdem bestraft werden (vgl. DfT 2015: 4).</p>

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	<p>Aktuell wird die Nutzung von Mobiltelefonen in derselben Erhebung erfasst, in der auch die Nutzung von Sicherheitsgurten erhoben wird; auch eine Erhebung mittels Selbstauskunft könnte in Betracht gezogen werden (vgl. ETIKA 2018: 22).</p> <p>2014 führte das DfT eine Beobachtungsstudie durch, bei der die Nutzung von Sicherheitsgurten (durch alle Fahrzeuginsassen) und Mobiltelefonen (durch Fahrer) in England und Schottland erfasst wurde. Es gab dabei 60 Beobachtungsstandorte in England und 30 in Schottland, wobei ein Teil der Standorte den stehenden Verkehr abbildete und der andere Teil den fließenden Verkehr. Es wurden die Fahrer von Pkw, Transportern, Taxis, Lastwagen, Bussen, Minibussen und Reisebussen beobachtet. An den Standorten mit fließendem Verkehr wurde neben der Mobiltelefonnutzung auch das Geschlecht erfasst, aber aufgrund der Geschwindigkeit nicht das Alter. Die Standorte wurden unter der Woche halbtags beobachtet (entweder vormittags 07:30 bis 12:30 Uhr oder nachmittags 13:30 bis 18:00 Uhr), jeweils 30 Minuten pro Stunde. Ein Teil der Standorte wurde am Wochenende nochmals erfasst. Die Resultate wurden dann mit Verkehrszählungen und Verkehrsflussdaten gewichtet (vgl. DfT 2015: 2f). Es wurde unterschieden, ob das Telefon ans Ohr gehalten wurde, oder in der Hand (vgl. DfT 2015: 4).</p>
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Beobachtungen sind zwar recht genau, aber begrenzt auf Straßen mit niedrigeren gefahrenen Geschwindigkeiten, Selbstauskünfte könnten ebenfalls ein genaues Bild geben (vgl. ETIKA 2018: 22).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Beobachtungen sind relativ teuer, Selbstauskünfte durch Befragungen nicht (vgl. ETIKA 2018: 22).
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	Keine Angaben, aber der Gebrauch von Mobiltelefonen während der Fahrt wird als Hochrisikofaktor angesehen (vgl. ETIKA 2018: 22).
5.3 Zukünftige Entwicklung	Künftig könnten auch Technologien die Nutzung von Mobiltelefonen automatisch erfassen (vgl. ETIKA 2018: 22).
5.4 Weitere Informationen / Kritik	<p>Da die Häufigkeit der Nutzung von Mobiltelefonen bei Selbstauskünften höher ausfällt, könnte es sein, dass Beobachtungen die Nutzung unvollständig erfassen (vgl. ETIKA 2018: 22).</p> <p>Studien, wie die Beobachtungsstudie von 2014 (vgl. DfT 2015), würden sich gut als Grundlage zum Monitoring eines Indikators eignen, da sie differenzierte Daten liefert.</p>

5.5 Link(s)	http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PactsReport - Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18- FINAL.pdf
-------------	--

ID UK_006	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of new passenger cars with highest Euro NCAP safety rating
1.2 Name (übersetzt)	Anteil neuer Pkw mit der höchsten Euro NCAP-Sicherheitsbewertung
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	Erfassung aller Neuwagen mit Euro NCAP Bewertungen (ein bis fünf Sterne) sowie ohne Bewertung;
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Fahrzeugtechnik; Sicherheitsausstattung/-rating
1.6 Land	Vereinigtes Königreich
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ETIKA (2018) / PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) [Stiftung];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil neuer Pkw mit einer fünf Sterne Euro NCAP Sicherheitsbewertung; Metrik: % Veränderungsrichtung: nicht definiert
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wurde vorgeschlagen; er wird noch nicht erfasst. Die Euro NCAP-Bewertung könnte mit Typengenehmigungsunterlagen der DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency) abgeglichen werden (vgl. ETIKA 2018: 23);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Das Risiko betrifft das ganze Vereinigte Königreich (vgl. ETIKA 2018: 23).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wurde im Rahmen eines Safe System-Ansatzes von einer Stiftung vorgeschlagen, wird aber bislang nicht von staatlicher Seite übernommen. Es gibt keine gesetzlichen Vorschriften (vgl. ETIKA 2018: 23).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Zwar liegen für das Vereinigte Königreich keine Zahlen vor, aber in der Forschung gibt es Hinweise für eine Überlegenheit hinsichtlich der Verkehrssicherheit von mit fünf gegenüber mit zwei Sternen bewerteten Autos (vgl. ETIKA 2018: 23).
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Daten über verkaufte Neuwagen sind verfügbar über das European Transport Safety Council (ETSC); verbessert werden könnte die Datenlage durch eine Kombination mit Fahrzeugzulassungsdaten der DVLA (Abgleich der Euro NCAP-Bewertung mit der Typengenehmigungsnummer von der DVLA) (vgl. ETIKA 2018: 23);

4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Die Daten des ETSC sind angemessen, die Daten vom DVLA müssen noch beurteilt werden (vgl. ETIKA 2018: 23).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	Der Indikator wird als Schlüsselindikator bezeichnet, da Verbesserungen in der Fahrzeugsicherheit eine der effektivsten Interventionen für die Verkehrssicherheit darstellen (vgl. ETIKA 2018: 23).
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PactsReport - Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18-FINAL.pdf

ID UK_007	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of roads with appropriate iRAP safety ratings
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Straßen mit angemessenen iRAP-Sicherheitsbewertungen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	<p>Straßenarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahn (fünf Sterne) • Doppelspurige Schnellstraße (vier Sterne) • Einbahnige Straße (drei Sterne)
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Straßeninfrastruktur; Straßensicherheitsausstattung
1.6 Land	Vereinigtes Königreich
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ETIKA (2018) / PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) [Stiftung]; https://www.irap.org/3-star-or-better/ / International Road Assessment Programme [eingetragene Stiftung]; LEONARD (2016) / Highways England [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	<p>Objekt: Anteil der Straßenlänge mit einer (bestimmten) Sternebewertung nach der iRAP Methode;</p> <p>Metrik: %</p> <p>Veränderungsrichtung: keine definiert;</p>
2.2 Monitoringstrategie	In ETIKA (2018) werden keine Zielvorgaben formuliert; Highways England hat bereits Ziele für das Jahr 2020 formuliert: über 90 % des Verkehrs auf strategischen Straßen soll auf Straßen mit einer Bewertung von drei Sternen oder besser stattfinden (vgl. LEONARD 2016: 3);
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator;
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	<p>Relevant für alle Landstraßen und städtischen Verkehrsadern;</p> <p>Laut Highways England hatten die Straßen 2010 folgende Bewertungen: Autobahnen 50 % drei und 50 % vier Sterne; doppelspurige Schnellstraßen 78 % drei Sterne, 20 % vier Sterne und 2 % zwei Sterne; einspurige Straßen 62 % zwei Sterne, weniger als 1 % ein Stern und der Rest drei Sterne (vgl. LEONARD 2016: 5);</p>
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	<p>Der Indikator wurde im Rahmen eines Safe System-Ansatzes von einer Stiftung vorgeschlagen, wird aber bislang nicht von staatlicher Seite übernommen.</p> <p>Es gibt keine gesetzlichen Vorschriften (vgl. ETIKA 2018: 23).</p>

3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	Für jede stufenweise Verbesserung in der Sternebewertung wird das Risiko, getötet oder schwer verletzt zu werden, ungefähr halbiert (vgl. https://www.irap.org/3-star-or-better/ aufgerufen am 25.09.2019);
4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	Erhebung mit Video und Codierung durch iRAP akkreditierte Anbieter (vgl. ETIKA 2018: 23);
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	Eine Empfehlung für eine Überprüfung alle fünf Jahre lässt sich aus der international bewährten Praxis ableiten (vgl. ETIKA 2018: 24).
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	iRAP stellt eine systematische und international anerkannte Methode dar, die gute funktioniert für Landstraßen und städtische Verkehrsadern (vgl. ETIKA 2018: 24).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Die Kosten der Codierung belaufen sich auf etwa 40 bis 50 Pfund pro Kilometer. Hinzu kommen noch die Projektkosten. Die Kosten könnten sich mit der Zeit reduzieren, wenn Codieraufgaben automatisiert werden (vgl. ETIKA 2018: 24).
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.3 Zukünftige Entwicklung	Die Detailgenauigkeit der Methode kann für Stadtkerne problematisch sein; iRAP arbeitet an einer passenderen Methode (vgl. ETIKA 2018: 24);
5.4 Weitere Informationen / Kritik	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.5 Link(s)	http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PactsReport_-_Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18-FINAL.pdf

ID UK_008	
1 Basisinformationen	
1.1 Name des Indikators (original)	Percentage of emergency medical services arriving at accident scene within 18 minutes of notification
1.2 Name (übersetzt)	Anteil der Rettungsdienste, die innerhalb von 18 Minuten nach der Benachrichtigung am Unfallort eintreffen
1.3 Teilindikatoren (übersetzt)	–
1.4 Untersuchungskategorien	–
1.5 Bezug zu Strategischem Feld; Problembereich	Rettungswesen; Reaktionszeit
1.6 Land	Vereinigtes Königreich
1.7 Quelle(n) / Institutionelle Zugehörigkeit(en)	ETIKA (2018) / PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) [Stiftung]; NHS England (2018) / National Health Service [Behörde];
2 Objekt	
2.1 Objekt, Metrik und Veränderungsrichtung	Objekt: Anteil der Rettungsdienste, die innerhalb von 18 Minuten am Unfallort eintreffen; Metrik: % Veränderungsrichtung: keine definiert;
2.2 Monitoringstrategie	Der Indikator wurde vorgeschlagen; er wird noch nicht erfasst. Die Messung der Reaktionszeit wird vorgeschlagen;
2.3 Repräsentation / Visualisierung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.] [Keine Information in den oben genannten Quellen.]
2.4 Maßnahmenindikator versus Risikoindikator	Risikoindikator; es gibt zwar Ziele für Reaktionszeiten, aber keine gesetzlichen Vorschriften (vgl. ETIKA 2018: 24);
3 Zweck / Motivation	
3.1 Prävalenz / Risikobezug	Das Risiko besteht im ganzen Vereinigten Königreich (vgl. ETIKA 2018: 24); Der Indikator steht in Verbindung mit der Wahrscheinlichkeit, zu Überleben und später eine bessere Lebensqualität zu haben (vgl. ETIKA 2018: 24).
3.2 Bezug zu Verkehrssicherheitsstrategie / Gesetzen	Der Indikator wurde im Rahmen eines Safe System-Ansatzes von einer Stiftung vorgeschlagen, wird aber bislang nicht von staatlicher Seite übernommen. Es gibt keine gesetzlichen Vorschriften (vgl. ETIKA 2018: 24); NHS (National Health Service) England hat für verschiedene Kategorien von Notrufen die folgenden Ziele: bei lebensbedrohenden Notfällen soll die durchschnittliche Reaktionszeit bei sieben Minuten liegen und das 90 %-Perzentil 15 Minuten betragen. Für einen potenziell ernstesten Zustand werden die korrespondierenden Zeiten mit durchschnittlich 18 Minuten und einem 90 %-Perzentil von 40 Minuten angegeben (vgl. NHS England 2018: 6).
3.3 Effizienz / Reduktionspotenzial	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]

4 Datenerhebung	
4.1 Erhebungsmethodik	NHS Daten zur Reaktionszeit sind bereits verfügbar, allerdings wird nicht nach der Art des Notfalls unterschieden; zur Datengewinnung müssten Notfalldaten mit Informationen über Unfälle in Beziehung gesetzt werden (vgl. ETIKA 2018: 24);
4.2 Datenbasis	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.3 Aktualität / Periodizität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.4 Variabilität	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.5 Datenqualität	Die Zuverlässigkeit der Daten ist unbekannt und abhängig vom Notfallsystem und der Mitarbeit von – unter anderem – Rettungsdiensten (vgl. ETIKA 2018: 24).
4.6 Primär- oder Sekundärdaten (Verfügbarkeit / Zugänglichkeit / Datenquelle / Datenschutz)	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.7 Vergleichbarkeit	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
4.8 Kosten / Wirtschaftlichkeit	Theoretisch nicht kostenintensiv, aber letztendlich abhängig vom Notfallsystem (vgl. ETIKA 2018: 24);
5 Weitere Information	
5.1 Relationen	Der Indikator steht für sich alleine;
5.2 Priorität	[keine Information in den angegebenen Quellen]
5.3 Zukünftige Entwicklung	[Keine Information in den oben genannten Quellen.]
5.4 Weitere Informationen / Kritik	Ein solcher Indikator würde die Wichtigkeit des Rettungswesens betonen (vgl. ETIKA 2018: 24).
5.5 Link(s)	http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/2/PactsReport_-_Developing-Safe-System-Road-Safety-Indicators-for-the-UK_Oct18-FINAL.pdf

Anhang 2:

Liste der kontaktierten Experten

Experten bzw. Einrichtungen, die einen Input gegeben haben

Australien:

Gabby O'Neill, General Manager, Australian Government Office of Road Safety
Centre for Accident Research and Road Safety – Queensland (CARRS-Q)

Belgien:

Wouter Van den Berghe (VIAS – Belgisches Verkehrssicherheitsinstitut)

Dänemark:

Jesper Sølund (Sikker Trafik – Danish Road Safety Council)

Estland:

Maria Pashkevich (ERA – Estonian Road Administration)

Finnland:

Riika Rajamäki (Traficom – Finnish Transport and Communication Agency)

Griechenland:

Professor George Yannis (National Technical University of Athens)

Irland

RSA - Road Safety Authority

Neuseeland:

Judy Li (Principal Adviser: Evaluation, Ministry of Transport – Te Manatū Waka)

Dr Rebecca Lilley (Senior Research Fellow, Injury Prevention Research Unit, Otago Medical School – Dunedin Medical Campus, University of Otago)

Niederlande:

Letty Aarts (SWOV – Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid – Institute for Road Safety Research)

Österreich:

Dipl.-Ing. Klaus Machata (KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Polen:

Anna Zielińska (ITS – Motor Transport Institute, Road Traffic Safety Centre)

Portugal:

João Cardoso (LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil)

Schweden:

Matteo Rizzi, PhD (Trafikverket – Swedish Transport Administration, STA)

Schweiz:

Steffen Niemann, Yvonne Achermann Stürmer (BfU – Beratungsstelle für Unfallverhütung)

Dr. Christian Kamenik (ASTRA – Bundesamt für Strassen)

Spanien

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (Observatorium für Straßenverkehrssicherheit) der Dirección General de Tráfico (DGT)

Tschechien:

Eva Simonová (CDV – Centrum dopravního výzkumu)

Ungarn:

Prof. Dr. Peter Holló (KTI – Institute for Transport Sciences)

Vereinigtes Königreich:

David G Davies (Executive Director, PACTS – Parliamentary Advisory Council for Transport Safety)

TRL – Transport Research Laboratory

DfT – Department for Transport