
Verkehrsbericht 2017

der Polizeiinspektion Remagen

Polizeipräsidium Koblenz
Polizeiinspektion Remagen
In der Wässerscheid 32
53424 Remagen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Kernaussagen.....	3
Strukturdaten.....	4
1.1 Grunddaten zum Unfallgeschehen.....	5
1.2 Hauptunfallursachen.....	6
1.3 Betrachtung ausgewählter Einzelbereiche.....	8
1.3.1 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort.....	8
1.3.2 Altersstruktur der Unfallbeteiligten und Verunglückten.....	9
1.3.2.1 Verkehrsunfälle mit Kindern.....	10
1.3.2.2 „Junge Fahrer“.....	11
1.3.2.3 Senioren.....	11
1.3.3 Unfälle unter Alkohol und/oder Drogen.....	12
1.4 Unfallhäufungspunkte und –linien im Bereich der PI Remagen.....	13
2 Polizeiliche Verkehrsüberüberüberwachung.....	15
2.1 Geschwindigkeitsmessungen.....	15
2.2 Alkohol- und Drogenkontrollen.....	16
2.3 Sonstige Kontrollergebnisse und Maßnahmen im Straßenverkehr.....	17
3 Verkehrsunfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit.....	17

Kernaussagen

- Die Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle sinkt knapp unter das Vorjahresniveau, liegt aber über dem mehrjährigen Mittelwert
- Die Daten der örtlichen Unfallentwicklung im Bereich der PI Remagen sind sowohl in 2017 als auch im Mehrjahresvergleich günstiger als die Daten aus dem gesamten Land RLP
- Ein tödlicher Verkehrsunfall in 2017
- Die günstige Entwicklung bei den Verkehrsunfällen mit Verletzten stabilisiert sich
- Auf Mehrjahressicht liegen die Eckdaten zumeist innerhalb des üblichen Schwankungsbereichs
- Zahl der Unfälle mit Kinder- Beteiligung sinkt auf den tiefsten Stand seit Beginn der statistischen Erhebung
- Die Unfälle in den Risikogruppen „Junge Fahrer“ und „Senioren“ steigen seit zwei Jahren überproportional stark an
- Deutlicher Rückgang bei der Zahl der „Unfallfluchten“ bei zugleich deutlich verbesserter Aufklärungsquote von 43,5 %

Strukturdaten und Grundlage des Datenmaterials

Der Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Remagen umfasst die Städte Remagen und Sinzig sowie die Verbandsgemeinden Bad Breisig und Brohltal, jedoch ohne die Ortsgemeinden Schalkenbach, Königfeld, Kempenich, Spessart, Weibern und Hohenleimbach. Die Einwohnerzahl umfasst rund 60.000 Menschen.

Neben einer Vielzahl an innerörtlichen (Neben-)Straßen umfasst das betreffende Straßennetz ca. 60 km Bundesstraßen, mehr als 105 km Landesstraßen und ca. 60 km Kreisstraßen.

Grundlage der Erhebungen sind die landesweit von der Polizei genutzten Datenbanken AVUS (Automatisierte Verkehrsunfallstatistik) sowie GRAVUS (Grafisches Verkehrsunfall sicherheitslagebild in tabellarischer und grafischer Form auf elektronischer Basis) ergänzt um dienststellenintern geführte Dateien und Erhebungen, vor allem soweit es die polizeilichen Kontroll- und Präventionsmaßnahmen betrifft.

Stichtag dieser Auswertung ist der **20. Februar 2018**. Dies impliziert, dass geringfügige Änderungen aufgrund von im Einzelfall noch ausstehender Nacherfassungen oder Fehlerbereinigungen in der statistischen Erfassung möglich sind. Der *grundsätzliche* Aussagewert des Datenmaterials wird hierdurch nicht mehr beeinflusst.

Da die Daten zu den Unfallhäufungsstellen und -linien auf klassifizierten Straßen sowie außerhalb geschlossener Ortschaften vom LBM erhoben werden und zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht ausgewertet waren, bleiben die diesbezüglichen Aussagen zwangsläufig an der Oberfläche und sind unvollständig (s. Ziffer 1.4).

1.1 Grunddaten zum Unfallgeschehen

<i>Tabelle 1:</i> Verkehrsunfälle insgesamt	... in Rheinland-Pfalz	... PI Remagen
2017	147.349	1.855
2016	144.072	1.885
2015	140.415	1.809
2014	132.460	1.652
2013	133.233	1.668
Veränderung von 2017 zu 2016	+ 3.277 bzw. + 2,3 %	- 30 bzw. - 1,6 %
...und ggü. dem Mittelwert der Jahre 2013 bis 2016	137.544 + 9.815 bzw. + 7,1 %	1.773 + 82 bzw. + 4,6 %

Die Anzahl aller von den Beamten der PI Remagen aufgenommenen Verkehrsunfälle (VU) sank in 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 30 bzw. um 1,6 % auf insgesamt 1.855 VU. In 1.631 Fällen, also rund neun von zehn VU (exakt: 88 %), blieb es bei Sachschäden.

Mit diesem **Rückgang** entwickeln sich die Unfallzahlen im Bereich der PI Remagen erfreulicherweise entgegen der Landesdaten, die eine Zunahme von 2,3 % auf Jahressicht ausweisen. Auch im Mehrjahresvergleich schneidet die Region an Rhein und Brohltal rund 2,5 % **besser ab als die Unfallentwicklung im gesamten Land Rheinland-Pfalz** - s. Tabelle 1.

Nachdem bei der Polizei in Remagen in den Jahren 2015 und 2016 jeweils ein Verkehrsunfall (VU) mit tödlichem Ausgang registriert wurde, ereignete sich leider auch in 2017 wieder ein solcher VU bei dem am 19. Juli 2017 ein 53-jähriger Motorradfahrer auf der B 9 im Bereich der Südeinfahrt Remagen ums Leben kam.

Die Zahl der VU mit Personenschäden blieb gegenüber 2016 praktisch gleich (224 zu 225), allerdings gab es eine ungünstige Verschiebung beim Verletzungsgrad: Die insgesamt 283 Menschen, die in 2016 bei einem VU verletzt wurden, lassen sich in 29 Schwer- und 195 Leichtverletzte untergliedern. unter den 289 Verletzten in 2017 befanden sich dagegen 42 Schwerverletzte. Dennoch blieb auch in 2017 die Zahl der Unfallverletzten erneut rund 5 % **unter dem mehrjährigen Mittelwert von 305 Verletzten**.

Auch in diesem Bereich ist zumindest die Mehrjahresentwicklung **in Remagen günstiger als im Landeschnitt** - siehe hierzu Tabelle 2.

Tabelle 2: Verkehrsunfälle mit Personenschaden	... in Rheinland-Pfalz <i>(in Klammern: Anzahl der betroffenen Personen)</i>	... PI Remagen <i>(in Klammern: Anzahl der betroffenen Personen)</i>
2017	15.009 (19.662)	224 (289)
2016	15.386 (20.140)	225 (283)
2015	15.241 (19.934)	247 (309)
2014	15.004 (19.661)	186 (255)
2013	14.449 (19.004)	236 (325)
Veränderung von 2017 zu 2016	- 377 VU bzw. - 478 Pers. - 2,5 % bzw. - 2,4 %	- 1 VU bzw. + 6 Personen - 0,45 % bzw. + 2,1 %
Mittelwert von 2013 bis 2016	15.020 (19.685) - 11 VU bzw. - 20 Personen - 0,1 % bzw. - 0,1 %	232 VU (305 Verletzte) - 8 VU bzw. - 16 Personen - 3,5 % bzw. - 5,2 %

1.2 Hauptunfallursachen

Tabelle 3: Hauptunfallursachen	2017	2016	2015	2014	2013
Abstand	645	643	376	274	213
Wenden/Rückwärtsfahren	354	454	446	337	390
Geschwindigkeit	141	144	132	108	132
Vorfahrt	124	102	123	110	93
Ruhender Verkehr und Verkehrssicherung	60	53	39	31	35
Abbiegen	48	49	61	63	50
Überholen, Vorbeifahren und Nebeneinanderherfahren	44	55	37	31	30

Bei Betrachtung der Unfallursachen mag auf den ersten Blick für Erstaunen sorgen, dass hier die Ursachen (ungenügender) „**Abstand**“ (645 VU) sowie „**Wenden/Rückwärtsfahren**“ (354 VU) deutlich vor allen anderen liegen.

„**Geschwindigkeit**“ (141) und „**Vorfahrt**“ (124) folgen dagegen erst auf Platz 3 und Platz 4 der Liste der Hauptunfallursachen (s. Tabelle 3).

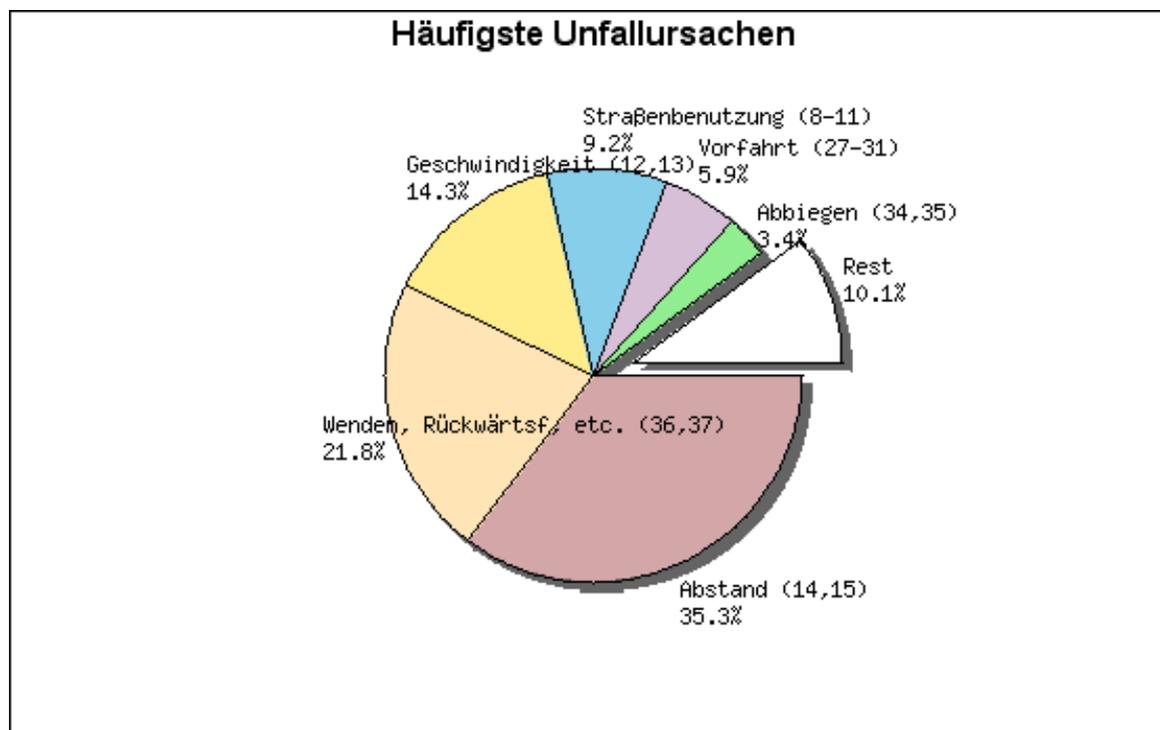
Hierzu muss man wissen, dass in die Unfallstatistik immer **nur die Hauptunfallursache** einfließt; viele Unfälle haben aber mehrere Ursachen.

Ein **Geschwindigkeitsunfall im Sinne der Statistik** liegt beispielsweise **nur dann** vor, wenn entweder das Überschreiten der absoluten Höchstgeschwindigkeit als unfallursächlich nachgewiesen wurde (eher selten) oder eine der konkreten Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit. Klassisches Beispiel: Ein Autofahrer kommt in einer Kurve von der Fahrbahn ab.

Eine Vielzahl der Vorfahrts-, Abbiege- und Abstandsunfälle ist allerdings **auch** auf eine situativ nicht angepasste Geschwindigkeit (mindestens) eines Beteiligten zurückzuführen.

Insoweit ist eine zu hohe bzw. **nicht angepasste Geschwindigkeit** zweifellos bei weitaus mehr Unfällen zumindest **teil- bzw. mitursächlich**, als dies der oberflächliche Blick in die Statistik ausweisen mag - siehe Tabelle 3 sowie Diagramm 1.

Diagramm 1: PI Remagen, Häufigste Unfallursachen 2017, dargestellt als prozentualer Anteil der Gesamtunfallzahl (in Klammern Unfallschlüsselzahlen),



Nahezu alle Unfälle haben allerdings eines gemein: Sie beruhen **fast ausschließlich auf menschlichem Fehlverhalten**. Technische Mängel spielten in 2017 lediglich bei 15 Verkehrsunfällen eine Rolle, mithin in **nur rund 0,8 %** der Fälle.

Für die polizeiliche Praxis spielt die Analyse der Unfallursachen eine wichtige Rolle, denn hieraus lassen sich Erkenntnisse für die Verkehrssicherheitsarbeit ziehen. Klar ist aber auch, dass nicht alle Unfallursachen in gleichem Maße im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit präventabel sind bzw. dass Verbesserungen nur durch **koordinierte Maßnahmen im Verbund** mit den Straßenverkehrsbehörden, dem Landesbetrieb Mobilität, Verkehrswacht, Automobilclubs u.a. zu erzielen sind.

Eine besondere Bedeutung kommt hier sicherlich auch dem „Phänomen Smartphone“ zu. Derzeit wird zwar die Ablenkung durch modernes Infotainment nicht als Unfallursache geführt, jedoch geht beispielsweise der ADAC mittlerweile davon aus, dass bei jedem zehnten Verkehrsunfall die **Ablenkung durch Smartphones** am Steuer eine entscheidende Rolle spielt. Der **rechtlich belastbare Nachweis** im Einzelfall ist naturgemäß schwierig. An dieser Stelle sei zumindest darauf hingewiesen, dass das Bußgeld für „Handy am Steuer“ seit 2018 auch **ohne VU-Zusammenhang** von bisher 60 € **auf 100 € erhöht** wurde!

1.3 Betrachtung ausgewählter Einzelbereiche

1.3.1 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

<i>Tabelle 4: VU mit Flucht</i>	Rheinland-Pfalz	PI Remagen
2017	30.450	386
Veränderung von 2017 zu 2016, absolut / in %	+ 527 / + 1,7 %	- 42 / - 9,2 %
...davon aufgeklärt (Aufklärungsquote 2017 in %)	13.186 (AQ: 43,3 %)	168 (AQ: 43,5 %)
2016	29.923 geklärt: 12.992 = 43,3 %	428 geklärt: 161 = 37,6 %
2015	29.039 geklärt: 12.568 = 43,3 %	409 geklärt: 172 = 42,0 %
2014	27.806 geklärt: 12.098 = 43,5 %	341 geklärt: 140 = 41,1 %
2013	27.703 geklärt: 11.978 = 43,2 %	368 geklärt: 153 = 41,6 %

Im Bereich des Verkehrsunfallfluchtgeschehens **sank die Gesamtanzahl** nach einem traurigen Höchststand in 2016 wieder unter 400. Besonders erfreulich ist dabei, dass zugleich die **Aufklärungsquote deutlich verbessert** werden konnte und in 2017 wieder bei 43,5 % lag.

Gemessen an der Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle gilt aber nach wie vor, dass bei 20,8 % der VU (mindestens) ein Unfallbeteiligter sich seiner Verantwortung zu entziehen versuchte - oder:

Jeder fünfte Beteiligte begeht Unfallflucht!!!

Ein möglicher Erklärungsansatz (nicht zu verwechseln mit Rechtfertigungsgrund!) für den nach wie vor hohen Anteil an Verkehrsunfallfluchten könnte sich hinter der zunehmenden Anzeigebereitschaft bzw. -verpflichtung der Verkehrsteilnehmer verbergen. Gerade bei der Schadensregulierung von Bagatellschäden im Rahmen einer Vollkaskoversicherung wird eine polizeiliche Aufnahme gefordert. Bedeutet im Klartext: Keine Aufnahme, keine Schadensregulierung.

Des Weiteren befinden sich im Bereich der Polizeiinspektion Remagen eine Vielzahl von Park- und Gewerbeflächen, gerade bei Einkaufs- und Baumärkten. Hier kommt es zu sogenannten Bagatellunfällen, bei denen lediglich häufig nur geringer Sachschaden entsteht, die der Polizei zudem kaum Ermittlungsansätze liefern.

Wenn man möchte positiv bewerten kann man, dass bei den 386 erfassten Fällen „nur“ 18 Personen verletzt wurden. Demnach kommt lediglich **bei jeder 22. Unfallflucht ein Mensch zu Schaden**. Betrachtet man dagegen die Gesamtanzahl aller VU unter diesem Blickwinkel ergibt sich, dass bei etwa **jedem achten VU** ein Mensch verletzt wird. Dies mag ein weiteres Indiz dafür sein, dass ein (vermeintlich) geringer Schaden die Hemmschwelle sinken lässt, sich der Feststellung seiner Identität und Unfallbeteiligung zu entziehen.

1.3.2 Altersstruktur der Unfallbeteiligten und Verunglückten

In einen Verkehrsunfall kann jeder zu jederzeit verwickelt werden. Dennoch haben sich im Zuge der Unfallanalysen und im Laufe der Jahre bestimmte Personen- und Altersgruppen herauskristallisiert, die entweder überproportional häufig an Unfallereignissen beteiligt sind, die spezifische gesetzliche Regelungen verlangen oder unter verkehrspräventiven Aspekten gesondert betrachtet werden müssen oder sinniger Weise betrachtet werden sollten.

Bei diesen ausgewählten Gruppen die eine gesonderte, intensivere Betrachtung des Verkehrsunfallgeschehens betreffend verlangen, handelt es sich um besonders schutzbedürftige Personen, wie Kinder und Senioren, aber auch Verkehrsanfänger, hier „Junge Fahrer“ genannt, die immer wieder für eine Häufung im Verkehrsunfallgeschehen verantwortlich sind.

Eine detaillierte Auflistung der Unfallbeteiligung dieser Personenkreise ist der folgenden Tabelle 5 zu entnehmen:

<i>Tabelle 5:</i> Altersstruktur der Verun- glückten (ausgewählte Gruppen)	Kinder (0 - 14 Jahre)	Junge Fahrer (18 - 24 Jahre)	Senioren (über 65 Jahre)
2017	13	423	445
...dabei Verletzte aus der betreffenden Al- tersgruppe	20 (davon 1 sv, 19 lv)	99 (davon 15 sv, 84 lv)	75 (davon 11 sv, 64 lv)
Veränderung von 2017 zu 2016 in %	- 41,0 %	+ 6,8 %	+ 15,6 %
2016	22 (dabei 1 sv, 21 lv)	396 (dabei 9 sv, 87 lv)	385 (dabei 13 sv, 52 lv)
2015	26 (29 = 29 lv)	305 (111 = 12 sv, 99 lv)	263 (71 = 1 t, 9 sv, 61 lv)
2014	23 (20 = 3 sv, 17 lv)	226 (73 = 3 sv, 70 lv)	237 (60= 10 sv, 50 lv)
2013	28 (29 = 2 sv, 27 lv)	239 (101=2t, 16 sv, 83 lv)	254 (93 = 17 sv, 76 lv)
Mittelwert aus 2013 bis 2016	25 ...mit ~25 Verletzten	291 ...mit ~95 Verletzten	285 ...mit ~72 Verletzten
Zum Vergleich: Land RLP 2017	1.445	31.760	27.788
...dabei Verletzte aus der betreffenden Al- tersgruppe	1.279 (5 t, 195 sv, 1.079 lv)	3.683 (26 t, 602 sv, 3.055 lv)	2.298 (38 t, 657 sv, 1.603 lv)
Veränderung von 2017 zu 2016 in %	- 3,9 % (VU)	- 0,7 % (VU)	+ 3,1 % (VU)

1.3.2.1 Verkehrsunfälle mit Kindern

Im Jahr 2017 ereigneten sich 13 VU bei denen Kinder zu Schaden kamen. Dies bedeutet einen Rückgang um 41 % auf einen neuen historischen Tiefstand.

Hierbei verletzten sich insgesamt 19 Kinder leicht, eines schwer, wobei allein **bei einem** (Schulbus-)Unfall am 29. September in Sinzig acht leicht verletzte Kinder registriert wurden.

Sowohl was die Unfallzahl als auch was die Verletztetenzahl anbelangt setzt 2017 damit Maßstäbe und setzt zugleich einen mehrjährig-anhaltenden positiven Trend weiter fort.

Der Erfolg hat bekanntlich viele Väter, jedoch bringen die Beamten der PI Remagen - auch in Zeiten knapper Ressourcen - gerade in diesem Bereich besonders viel Herzblut und Engagement ein. Das gilt sowohl für eine **umfassende Präventionsarbeit** (hier sei exemplarisch die Jugendverkehrsschule genannt) aber auch für die massive Kontrolltätigkeit etwa hinsichtlich **Kindersicherung im Fahrzeug, Schulwegsicherung, Geschwindigkeitskontrollen** im Bereich von Schulen und Kindergärten, etc.

1.3.2.2 „Junge Fahrer

Die Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung der „Jungen Fahrer“ stieg im Jahr 2017 auf 423. Dies bedeutet eine erneute Steigerung um 6,8 %, nachdem bereits in den beiden Vorjahren jeweils starke Zuwächse registriert worden waren. Damit liegt die Unfallzahl in 2017 **um fast 50 % höher als der Mittelwert der Jahre 2013-2016!**

Eine unmittelbar örtliche Auffälligkeit bzw. lokaler Erklärungsansatz (z.B. Umfeld einer Großdisco o.ä.) ist für die Polizei Remagen derzeit nicht ersichtlich - es dürfte sich eher um ein allgemeines bzw. überregionales Phänomen handeln.

Dennoch oder gerade deswegen muss die Risikogruppe der „Jungen Fahrer“ als eine der größten Herausforderungen benannt werden, denn obwohl diese Altersgruppe nur einen Anteil von weniger als fünf Prozent an der Gesamtbevölkerung ausmacht, war im Bereich der PI Remagen bei **mehr als jedem fünften Unfall** ein „Junger Fahrer“/„Junge FahrerIn“ beteiligt. Da die überregionalen Daten ähnlich auffällig sind, schlägt sich das für jeden Betroffenen spürbar auch in den Kfz-Versicherungstarifen dieser Altersgruppe nieder!

1.3.2.3 Senioren

In 2017 **stieg** die Zahl der Seniorenunfälle (= Verkehrsunfallbeteiligte älter als 65 Jahre) **erneut stark an**, auf nunmehr 445. Bereits von 2015 zu 2016 war die Zahl der VU mit Seniorenbeteiligung sprunghaft stark angestiegen, so dass hier **innerhalb von zwei Jahren ein unerwünschtes Plus von fast 70 %** zu Buche schlägt.

Eine daraus abgeleitete Aussage, dass steigende Unfallzahlen zwangsläufig auf eine höhere Unfallgefahr für oder durch Senioren schließen würden, wäre in diesem Zusammenhang allerdings zu oberflächlich betrachtet und statistisch auch nicht eindeutig belegbar. Hier ist eine differenziertere Betrachtung und tiefere Analyse erforderlich.

Diese Altersgruppe macht von Jahr zu Jahr einen größeren Anteil an der Gesamtbevölkerung aus. Ebenso trägt der gesellschaftliche Wandel dazu bei, dass ältere Menschen heute viel aktiver am sozialen Leben teilnehmen. Das spiegelt sich u.a. in einer gesteigerten Mobili-

tät wieder, und zwar sowohl auf eine höhere jährliche Fahrleistung bezogen als auch auf das immer weiter hinausschieben des „Autofahrer-Endalters“.

Objektiv bleibt jedenfalls festzuhalten, dass die **absolute Zahl der VU in dieser Risikogruppe zuletzt deutlich zugenommen** hat und diese Zielgruppe daher verstärkt in den Fokus von Aufklärungs- und Präventionsmaßnahmen gerückt werden muss.

1.3.3 Unfälle unter Alkohol und/oder Drogen

Tabelle 6: PI Remagen: Unfallursache Alkohol/Drogen	2017	Veränderung zu 2016:	2016	2015	2014	2013
Alkohol	29	- 12,1%	33	27	29	28
Drogen	6	+ 100%	3	4	2	2
...zusammen:	35	- 2,7%	36	31	31	30
Vergleich: Land RLP						
Alkohol	2.273	+ 5,8%	2.148	2.086	2.192	2.247
Drogen	411	+ 26,8%	324	321	278	258
...zusammen	2.684	+ 8,4%	2.475	2.407	2.470	2.505

Die Zahl der VU unter Alkohol- oder Drogeneinfluss ist alles in allem eher gering, so dass sich Veränderungen hier prozentual sprunghaft darstellen. Über mehrere Jahre betrachtet bewegt sich die **absolute Zahl in einem relativ engen Kanal**. Dass in 2017 die Drogenunfälle angestiegen sind, mag auch mit einer verstärkten Sensibilisierung und Ausbildung der Polizeibeamten zu erklären sein, die diese Ausfallerscheinungen immer besser erkennen und nachweisen können. Regionale und überregionale Präventionsmaßnahmen stehen jedenfalls nach wie vor auf der Agenda einer jeden Polizeidienststelle, unterstützt und begleitet von einem möglichst hohen Kontrolldruck.

Sowohl im Land, als auch im Dienstbezirk der Polizeiinspektion Remagen bleibt aber nach wie vor festzuhalten, dass es **bei Alkoholunfällen überproportional oft Verletzte** zu beklagen gibt.

Für den Bereich der PI Remagen gilt z.B. für das Jahr 2017, dass es bei den insgesamt 35 Alkohol- und Drogenunfällen insgesamt 14-mal, also **in 40 % der Fälle zu Personenschäden** kam. Auf alle VU bezogen sind es nur rund 12 % bzw. ein Verhältnis von **etwa 1:8**.

In der Detailbetrachtung der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss kann hinsichtlich der Altersstruktur kein Schwerpunkt festgestellt werden - Getrunken wird scheinbar in jedem Alter. Wenig überraschen dürfte der Umstand, dass sich **jeder zweite Alkoholunfall in 2017 am Wochenende** ereignete. Nimmt man den Freitag noch hinzu, sind es sogar 19 von 29 VU.

Aufgrund der geringen Anzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss kann keine seriöse Aus- bzw. Bewertung erfolgen, was Altersstruktur und Unfallzeit angeht. Trotzdem fällt auf, dass **alle Drogenunfälle zwischen Montag und Freitag** registriert wurden. Das mag auf den ersten Blick für Erstaunen sorgen, dürfte aber auch damit zusammenhängen, dass die Abbauprodukte länger im Körper nachweisbar sind als bei Alkohol.

...oder ein Indiz dafür, dass Drogenkonsum im wahrsten Sinne des Wortes im deutschen Alltag angekommen ist und nicht nur zur Steigerung des Party-Spaßes konsumiert wird.

1.4 Unfallhäufungspunkte und -linien im Bereich der PI Remagen

Von einem Unfallhäufungspunkt (UHP) spricht man, wenn **Unfälle gleichen Typs oder Unfälle mit Verletzten** an einer Stelle registriert werden. Da seit einigen Jahren Unfälle mit Verletzten aufgrund einer Faktorisierung verstärkt in die Betrachtung einfließen, kann ein UHP im Sinne der Statistik entweder durch eine Häufung schwerer Unfälle oder eine Vielzahl gleichartiger Unfälle entstehen.

UHP unterliegen in der Regel einer längerfristigen, zumindest mehrjährigen Überwachung. Man unterscheidet dennoch zwischen Ein- und Drei-Jahres-Karten. Insbesondere die Ein-Jahres-Karte soll gewährleisten, dass sich aktuell ergebende Veränderungen zeitnah erkannt und reagiert werden kann.

Gemäß der vorläufigen Auswertung dürften sich folgende Unfallhäufungspunkte ergeben:

- **Remagen**

B 9 im Bereich Oberwinter, im Bereich Yachthafen sowie in der Quellenstraße (Engstelle) in Kripp

- **Sinzig**

Kreisverkehrsplätze am Bahnhof sowie K44 / K45 (Ausdorfer/Westumer Str.). Ferner im Bereich von Fußgängerüberwegen in der Lindenstraße (zw. Rheinstraße und Bahnhof) sowie in der Barbarossastraße, Höhe Amtsgericht.

- **Bad Breisig**

Die B 9 über die gesamte Streckenlänge im nördlichen Stadtbereich, zusätzlich an den Knotenpunkten Vogelsangstraße und Mittelstraße. Ebenso summieren sich im Bereich der Engstelle im Arweg seit Jahren Unfälle im Begegnungsverkehr (Volksmund: „Spiegelklatscher“).

- **Brohltal**

Ein ungünstig gestalteter Bahnübergang auf der B 412 bei Burgbrohl bereitet seit Jahren Radfahrern Probleme sowie im Bereich der Hauptstraße in Niederzissen (Bereich Tankstelle, Einkaufsmärkte)

- **Wildunfälle**

...sind ein seit Jahren anhaltendes Problem, insbesondere auf der L 79 (Remagen, Rtg. Waldschlößchen), der L 86 (zwischen Schloß Ahrental und Königsfeld) sowie auf der der K 44 (zwischen Sinzig und Westum)

2017 brachte aber auch erfreuliche Entwicklungen, soll heißen **wegfallende Unfallhäufungspunkte**:

Insbesondere im Bereich der **B 9 in Remagen** samt Stadtteilen sind die bisherigen Problemstellen **Höhe Krankenhaus/Jahntunnel, Pfarrer-Sachse-Straße sowie in Rolandseck** in 2017 weggefallen.

Ferner ist der „**Sinziger Hochkreisel**“ inzwischen unauffällig (u.a. verbesserte Zufahrt Richtung Kripp) und in Sinzig selbst ist der ebenfalls kurz vor dem Umbau **stehende „Platz an der Linde“ sowie die Kreuzung Lindenstraße/Rheinstraße** in 2017 statistisch unauffällig.

Wie eingangs dieses Abschnitts bereits angeführt, ist die Auswertung der UHP noch nicht abgeschlossen und die vorstehenden Aussagen nur vorläufig. Die Unfallkommission wird sich voraussichtlich im 2. Quartal treffen, die Daten auswerten und prüfen, ob und an welchen Stellen man ggf. mit straßenbaulichen Eingriffen (positive) Veränderungen erzielen bzw. verkehrsgerechtes Verhalten positiv unterstützen kann.

2 Polizeiliche Verkehrsüberüberwachung

Die Daten der landesweiten Unfallstatistik liefern der Polizei u.a. die Grundlage für die Festlegung der inhaltlichen Kontrollthemen. Darüber hinaus ergeben sich aus der lokalen Auswertung Hinweise für örtlich und zeitlich zu setzende Schwerpunkte.

Natürlich ist nicht allen Unfallursachen im gleichen Maße durch polizeiliche Kontrollen präventiv zu begegnen. Dennoch ist allgemein anerkannt, dass ein gewisser Kontrolldruck unerlässlicher Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist.

Es gilt: Bereits die Wahrnehmung polizeilicher Kontrolltätigkeit und Präsenz wirkt sich positiv auf die „Verkehrsmoral“ insgesamt aus – unabhängig davon, was im konkreten Fall *tatsächlich* polizeilicher Überwachungsgegenstand bzw. Kontrollschwerpunkt ist.

Auch in 2017 wurde von Beamten der Polizeiinspektion Remagen eine Vielzahl von Schwerpunktkontrollen durchgeführt. Darüber hinaus werden viele Verkehrsverstöße im Rahmen des allgemeinen Streifendienstes entdeckt und verfolgt. Diese werden im Folgenden exemplarisch dargestellt.

Jedoch darf in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, dass die erweiterten polizeilichen Tätigkeitsfelder und aktuelle Entwicklungen (TWE/WED, Flüchtlingsproblematik, Extremismus) im Kontext mit einer rückläufigen Personalstärke auch zu einem Rückgang polizeilicher Kontrollmaßnahmen geführt haben.

2.1 Geschwindigkeitsmessungen

Tabelle 7: PI Remagen: Geschwindigkeitsmessungen im Jahr 2016	Verwarnungen (= bis 55 €)	Bußgeldverfahren (= über 55 €, zzgl. Punkteintrag)	Fahrverbote
...mit Radarfahrzeug	4.383	668	42
...mit Laserpistole	217	187	9

Im Dienstbezirk der Polizeiinspektion Remagen werden regelmäßig zwei Arten der Geschwindigkeitsüberwachung durchgeführt.

Einerseits mittels eines Radarmessgerätes durch Beamte der Verkehrsdirektion Koblenz - einmal in der klassischen Form mittels Radarwagen für zwei bis vier Stunden sowie seit Herbst 2017 auch über mehrere Tage hinweg mittels eines semistationären Radaranhängers. Andererseits durch die Beamten der Polizeiinspektion Remagen mittels der sogenannten Laserpistole.

Mit dem Radarmessgerät werden Lichtbilder von den Fahrern erstellt, sodass bei diesem Verfahren kein Anhalten des Fahrzeugführers notwendig ist. Bei dem Lasermessverfahren

wird mit einem reflektierten Laser die Geschwindigkeit des Fahrzeugs gemessen. Hier ist für die Fahrerfeststellung zwingend das Anhalten des Fahrzeugs notwendig, da hierbei kein Beweisfoto erstellt wird.

2.2 Alkohol- und Drogenkontrollen

Neben den Kontrolltätigkeiten im täglichen Streifendienst sowie in Ergänzungsdiensten, führt die Polizeiinspektion Remagen alljährlich eine „Drogenkontrollwoche“ durch. Die Anzahl der Drogendelikte scheint zwar zahlenmäßig abzunehmen, was jedoch nicht bedeutet, dass diese Straftaten/Ordnungswidrigkeiten nicht mehr begangen werden. Bei diesem Deliktsfeld handelt es sich vielmehr um eine sogenannte „Holschuld“.

Aufgrund der rückläufigen Personalsituation und der Erweiterung von polizeilichen Aufgaben konnten anlassunabhängige Kontrollen, wie weiter oben bereits erwähnt, nicht in der Zahl durchgeführt werden, wie das bislang der Fall war.

Tabelle 8: PI Remagen: Alkohol und Drogen	§§ 316, 315 c StGB (= über 1,1‰ bzw. mit Gefährdungszuschg, <u>kein</u> VU)	§ 24 a StVG „0,5-Promille-Grenze“	§ 24 a / II StVG Fahrten unter Drogeneinfluss	Präventiv- maßnahmen (= verhinderte Fahrten)
2017	32	19	68	9
2016	28	21	65	19
2015	29	13	47	44
2014	29	20	86	39
2013	38	24	88	41

2.3 Sonstige Kontrollen und Maßnahmen im Straßenverkehr

Neben den expliziten Standkontrollen zu den o.a. thematischen Schwerpunkten nimmt die Polizei im Lauf eines Jahres im Rahmen ihrer allgemeinen Streifentätigkeit oder von Protokollaufnahmen auf der Wache eine Vielzahl weiterer Anzeigen und Sachverhalte auf, die Ereignisse im Straßenverkehr betreffen:

Tabelle 9: Sonstige Kontrollergebnisse und Verstöße im Straßenverkehr (soweit nicht bereits in den Tabellen 7 oder 8 oder unter Ziffer 2.4 aufgeführt)	Strafanzeigen	Verwarungen (bis 55,- €)	Bußgeldverfahren (ab 60,- €)	Mängelberichte
in 2017 insgesamt:	331	569	333	373
...darunter:				
Nötigung im Straßenverkehr	53			
Fahren ohne Fahrerlaubnis	84			
Kennzeichenmissbrauch und Urkundenfälschung	17			
Fahren ohne Versicherungsschutz	99			

3 Verkehrsunfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit

Tabelle 10: Verkehrsprävention PI Remagen in 2016	Einsatzstunden	Erreichte Personenzahl	Bemerkungen / Ergebnisse
Radfahrausbildung	448	592	589 bestandene Radfahrprüfungen
Verkehrserziehung in Kindergärten	75	463	Kinder im Vorschulalter

Jugendverkehrsschule: Die PI Remagen bietet im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitsberatung fortlaufend feststehende Kinder- und Jugendpräventionsprogramme an, die in regelmäßigen Abständen in Kindergärten und Schulen vermittelt werden. Schwerpunkte liegen hierbei im Bereich Grundschulalter mit den Programmen:

- „Richtiges Verhalten im Straßenverkehr als Fußgänger und Radfahrer“
- Konzept „Radfahrausbildung in der Grundschule“

sowie die Umsetzung von Präventionsarbeit in Kindergärten. Die nahezu täglichen Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen insbesondere im Hinblick auf „**Kindersicherheit im Straßenverkehr**“ (Kindersicherung, Gurtanlegepflicht, Schulbuskontrollen, Kontrollen an Fußgängerüberwegen, etc.) werden hierzu begleitend durchgeführt.

Drogenkontrollwochen / Prävention junge Fahrer: Die zu unterschiedlichsten Zeiten durchgeführten Kontrollen haben keineswegs rein repressiven Charakter, sie dienen insbesondere der Sensibilisierung der jüngeren Fahrer und Heranwachsenden.

Durch speziell geschulte Moderatoren der Polizeiinspektion Remagen wurden Informationsveranstaltungen zum Thema „Drogen im Straßenverkehr“ und den möglichen Folgen durchgeführt. Diese Präventionsveranstaltungen richten sich überwiegend an die Zielgruppe der „jungen Fahrer“ und werden daher auch größtenteils an Schulen durchgeführt, bei denen die Schüler in Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung sind oder den Führerschein kürzlich erworben haben.

Zusammenfassung und Schlusswort

In vielen Bereichen sind die Veränderungen zwischen 2017 und 2016 eher gering, im Landesvergleich oft positiv abweichend. Sorge bereiten vor allem die mittelfristigen Anstiege bei den „Jungen Fahrer“ und den „Senioren“, einen Hoffnungsschimmer lässt die Entwicklung bei den Verkehrsunfallfluchten erkennen und auch längerfristig sehr erfreulich ist die Entwicklung bei den Kinderunfällen.

In Anbetracht der Bevölkerungsdichte, der damit einhergehend hohen Zahl an Fahrzeugen und des hohen Anteils an überregionalem (durchfließendem) Verkehr nicht nur aber vor allem auf der B 9, dürfte die absolute Zahl der VU nur noch begrenztes Entwicklungspotenzial nach unten bieten. Die in vielen Teilbereichen positive Entwicklung – insbesondere im landesweiten Vergleich – empfinden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Polizeiinspektion als Lohn und Anerkennung für gute Polizeiarbeit und zugleich als Ansporn. Durch die Mitwirkung in Gremien der Straßenplanung und Verkehrsraumgestaltung, vor allem aber auf dem Gebiet der Verkehrsprävention sowie durch gezielte Kontrollmaßnahmen und Kontrolldruck wollen wir unseren Beitrag leisten, die Straßen in der Region auch künftig so sicher wie möglich zu gestalten.

Remagen, im Februar 2018

Verantwortlich:

EPHK Ralf Schomisch
Leiter der Polizeiinspektion