



Jahresunfallbilanz 2021

Pressemeldung zur Verkehrsunfallentwicklung im Dienstbezirk der Polizeiinspektion Bitburg

Erstellt durch: **Volker Zanters**
(Polizeihauptkommissar)
Verkehrssicherheitsberater der
Polizeiinspektion Bitburg

1. Vorbemerkung

Die Rechts- und Arbeitsgrundlage dieser Erhebung ist das „Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle“ (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG) vom 15. Juni 1990, sowie das „Erste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes“ vom 23. November 1994.

Aufgrund dieser Rechtsgrundlagen wird über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, eine Statistik geführt.

2. Allgemeines zum Dienstgebiet und der Straßennetzstruktur

Der Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion (PI) Bitburg umfasst den Bereich der Stadt Bitburg sowie die Verbandsgemeinden Bitburger Land (71 Ortsgemeinden), Südeifel (66 Ortsgemeinden) und Speicher (9 Ortsgemeinden) mit einer Gesamtfläche von ca. 895 qkm. Es ist der flächenmäßig größte Dienstbezirk in Rheinland-Pfalz und mit Ausnahme des Mittelzentrums Bitburg von ländlicher Struktur geprägt.

Im Dienstbezirk leben 68.878 Menschen (Stand: 21.12.2020). Nicht eingerechnet sind hier die ca. 15.000 Angehörige der amerikanischen Streitkräfte bzw. deren Familienangehörigen, die ebenfalls im Dienstbezirk leben und arbeiten.

Das Dienstgebiet umfasst ein klassifiziertes Straßennetz von

- 130 Kilometer Bundesstraße,
- 430 Kilometer Landstraße und
- 490 Kilometer Kreisstraße.

Hinzu kommen die Gemeindestraßen.

Zusätzlich betreut die Polizeiinspektion Bitburg das etwa 35 Kilometer lange Teilstück der BAB 60 zwischen den Anschlussstellen Waxweiler und Spangdahlem.

Gerade die Bundesstraße 51 als Nord-Süd-Achse zwischen der Anschlussstelle A 60 und der Anschlussstelle Helenenberg (Welschbillig) stellt eine Verkehrsverbindung von überregionaler Bedeutung im Dienstgebiet der PI Bitburg dar.

Weitere überregionale Verbindungen sind die B257 und die B50. Die B257 durchquert das Dienstgebiet von Nordosten nach Südwesten; beginnend von der Kreisgrenze zum Vulkaneifelkreis Daun bis zur luxemburgischen Grenze bei Echternach. Die B50 verläuft im Dienstgebiet von Osten nach Westen, beginnend an der Grenze zum Landkreis Bernkastel-Wittlich. Sie endet ebenfalls an der luxemburgischen Grenze in der Nähe von Vianden.

Das Straßennetz, für das die Polizei Bitburg zuständig ist, zählt zu den Größten, das eine Polizeiinspektion in Rheinland-Pfalz zu betreuen hat.

3. Gesamtunfallzahlen

Jahr (Quelle: AVUS)	2021	2020	2019	2018	2017
Unfallzahlen	2411	2301	2628	2683	2656
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Einwohnerzahl x 100.000)	3500,39	3340,69	3815,44	3895,29	3856,09

4. Personenschadensunfälle

Jahr (Quelle: AVUS)	2021 (2411 Unfälle)	2020 (2301 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	210	226	-7,07%
Verkehrsunfälle mit getöteten Personen	4	3	+33,3%
Verkehrsunfälle mit scherverletzten Personen	62	57	+8,8%
Verkehrsunfälle mit leichtverletzten Personen	143	166	-13,85%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfällen mit Personenschaden / Einwohnerzahl x 100.000)	304,89	328,12	

5. Verunglückte Personen

Verunglückte Personen meint alle Personen, die durch ein Unfallereignis einen Körperschaden erlitten haben. Dies gilt für Unfallbeteiligter selbst (z.B. Fahrer von Fahrzeugen, Fußgänger, usw.), aber auch für Verletzte, die nicht als Unfallbeteiligte geführt werden (z.B. Mitfahrer in einem Fahrzeug).

Jahr (Quelle: AVUS)	2021	2020	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der verunglückten Personen	256	314	-18,47
Anzahl der getöteten Personen	4	3	+33,33%
Anzahl der schwerverletzten Personen	69	65	+6,15%
Anzahl der leichtverletzten Personen	183	246	-25,6%
Verletzten-Häufungszahl (Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen / Einwohnerzahl x 100.000)	317,67	455,88	

6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Als berauschende Mittel gelten hier Alkohol, Stoffe nach dem Betäubungsmittelgesetz (Drogen), jedoch auch Medikamente, welche negative Einflüsse auf die Fahrtüchtigkeit haben.

Im Jahr 2021 ereigneten sich 50 Verkehrsunfälle, bei welchen Unfallbeteiligte unter dem Einfluss berauschender Mittel standen. Addiert man die Zahlen der Verkehrsunfälle unter Alkohol- und unter Drogeneinfluss, so erreicht man eine Zahl von 54. Dies rührt daher, dass bei einer gewissen Zahl von Verkehrsunfällen ein Unfallverursacher sowohl alkoholisiert war, als auch unter Drogeneinfluss stand.

Jahr (Quelle: AVUS)	2021	2020	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	50	42	+19,05%
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	45	35	+28,6%
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	17	15	+13,33%
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	9	9	0%
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	4	1	+300%

7. Unfallursachen

Vorliegend sind die häufigsten, in der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik festgestellten Unfallursachen aufgelistet. Darüber hinaus gibt es noch diverse andere Unfallursachen (z.B. nicht ausreichend gesicherte Ladung, Fehler durch Fußgänger usw.). diese sind jedoch lediglich bei einem geringeren Anteil der Verkehrsunfälle ausschlaggebend.

Die Unfallursache „**Abstand**“ beinhaltet:

- Ungenügender Sicherheitsabstand
- Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund

Hierunter sind vor allem „klassische“ Auffahrunfälle zu zählen.

Die Unfallursache „**Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren**“ beinhaltet.

- Fehler beim Abbiegen nach rechts oder links
- Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr

Derartige Unfälle ereignen sich oft auf Parkplätzen beim Ein- oder Ausparken

„**Andere Fehler beim Fahrzeugführer**“ sind solche, die nicht eindeutig einem speziellen Verstoß zugeordnet werden können (z.B. Unaufmerksamkeit oder falsches Einschätzen von Verkehrssituationen).

Die Unfallursache „**Geschwindigkeit**“ beinhaltet:

- Nicht angepasste Geschwindigkeit bei gleichzeitiger Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit
- Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen (z.B. zu schnelles Fahren in Kurven, auf regennasser Fahrbahn usw.)

Die Unfallursache „**Straßenbenutzung**“ beinhaltet:

- Falschfahrt auf Straßen mit nach Fahrtrichtung getrennten Fahrbahnen (Stichwort „Falschfahrer“)
- Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen (Stichwort „Einbahnstraße“)
- Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)
- Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (z.B. in Kurven oder anderen unübersichtlichen Stellen).

Die Unfallursache „**Vorfahrt/Vorrang**“ beinhaltet:

- Nichtbeachten der Regel "rechts vor links" oder von vorfahrtregelnden Verkehrszeichen
- Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs
- Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld-/Waldwegen kommen
- Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
- Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (z.B. an Engstellen usw.)
- Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen

„**Ablenkung**“ als Unfallursache wird erst seit dem 01.01.2021 als solche erfasst. Sie beinhaltet klassische Ablenkungen während des Fahrens, z.B. de Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones).

Die Unfallursache „**Überholen**“ beinhaltet:

- Unzulässiges Rechtsüberholen
- Überholen trotz Gegenverkehrs, unklarer Verkehrslage oder unzureichender Sichtverhältnisse
- Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs
- Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts oder beim Überholt werden

Die Unfallursache „**Vorbei-/Nebeneinanderfahrende**“ beinhaltet:

- Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren (z.B. an einem Hindernis)
- Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren
- Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren

In der tabellarischen Darstellung sind die Unfallursachen nach ihrer Häufigkeit aufgelistet. Klassischerweise sind Verkehrsunfälle beim Ein- oder Ausparken oder Auffahrunfälle häufiger festzustellen, als Verkehrsunfälle durch Fehler beim Überholen oder durch Vorfahrtsverletzungen. Dennoch ist ein großer Anteil aller registrierten Verkehrsunfälle auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen.

Jahr (Quelle: AVUS)	2021 (2411 Unfälle)	2020 (2301 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Abstand	426	390	+ 9,23%
Abbiegen/Wenden Rückwärtsfahren	374	316	+18,4%
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	232	295	-21,4%
Geschwindigkeit	228	267	-14,6%
Straßenbenutzung	90	95	-5,3%
Vorfahrt/Vorrang	78	70	+11,4%
Ablenkung	56	-	-
Überholen	38	39	-2,6%
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	14	15	-6,7%

8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Auch bei der tabellarischen Darstellung der Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden wurden diese nach ihrer Häufigkeit aufgelistet. Hier wird ersichtlich, dass nicht angepasste Geschwindigkeit mit Abstand die häufigste Ursache bei schweren Verkehrsunfällen darstellt.

Jahr (Quelle: AVUS)	2021 (210 Unfälle)	2020 (226 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
nicht angepasste Geschwindigkeit	73	83	-12,0%
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	29	40	-27,5%
Fehler beim Abbiegen/Wenden oder Rückwärtsfahren	27	22	+22,7%
Nicht ausreichender Abstand	25	42	-40,4%
Missachtung der Vorfahrt/des Vorrangs	19	19	0%
Fehler bei der Straßenbenutzung	15	21	-28,6%
Fehler beim Überholen	12	8	+50%
Ablenkung	9	-	-
Fehler beim Vorbei-/Nebeneinanderfahren	3	2	+50%

9. Risikogruppen nach Alter

9.1. Kinder (0-14 Jahre)

Kinderbeteiligung bedeutet, dass Kind ist Unfallbeteiligter (z.B. als Fußgänger oder Radfahrer) Verunglückten Kinder sind auch solche, die nicht als Unfallbeteiligter, sondern als Geschädigter geführt werden (z.B. als verletzter Mitfahrer im Pkw der Eltern).

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV (Anzahl der Kinder als Hauptverursacher))	2021	2020	Veränderung zum Vorjahr
Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung	14	18	-22,2%
davon mit Personenschaden	10	17	-41,2%
Anzahl der verunglückten Kinder gesamt	15	17	-11,8%
davon getötet	0	0	-
davon schwerverletzt	5	4	+25%
davon leicht verletzt	10	13	-23,1%
Anzahl der Kinder als Hauptverursacher	8	5	+60%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Zahl der Kinder im Dienstbezirk x 100.000)	141,72	182,28	

9.2. Junge Fahrende (18-24 Jahre)

Junge Fahrende im Alter zwischen 17 und 24 Jahren stellen eine besondere Risikogruppe im Hinblick auf Verkehrsunfälle dar. Die betreffende Altersgruppe in der Gesamtbevölkerung mit einem Anteil von ca. 9% vertreten. Regelmäßig ist die Gruppe der „jungen Fahrenden“ jedoch an über 20% der registrierten Verkehrsunfälle beteiligt.

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV („junge Fahrende“ als Hauptverursacher)	2021 (2411 Unfälle)	2020 (2301 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung „junger Fahrender“	562 (23,3% der Gesamtzahl)	542 (23,6% der Gesamtzahl)	+3,6%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung „junger Fahrender“	47 (22,5% der Gesamtzahl von 209 Unfällen)	80 (35,4% der Gesamtzahl von 226 Unfällen)	-41.2%
Anzahl der verunglückten „jungen Fahrenden	33	84	-60.7%
davon getötet	2	2	+/-0%
davon schwerverletzt	8	13	-38.5%
davon leichtverletzt	23	69	-66.7%
„junge Fahrende“ als Hauptverursacher	470 (81,6% der gesamten Unfälle „junger Fahrer“)	453 (83,6% der gesamten Unfälle „junger Fahrer“)	+3.7%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der „jungen Fahrer“ im Dienstbezirk x 100.000)	11735,23	11317,60	

9.3. Senior*innen (über 65 Jahre)

Der demografische Wandel bringt es mit sich, dass immer mehr ältere Menschen am Straßenverkehr teilnehmen. Auch Senior*innen können, analog zu „jungen Fahrern“ als Risikogruppe betrachtet werden. Er zeigt sich jedoch, dass deren Anteil an Verkehrsunfällen mit Personenschaden deutlich geringer ist, als der von „jungen Fahrern“.

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV (Senioren als Hauptverursacher)	2021 (2411 Unfälle)	2020 (2301 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen	338	317	+6,6%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen	48 (14,2% der Gesamtzahl von 339 Unfällen)	34 (10,7% der Gesamtzahl von 317 Unfällen)	+70,8%
Anzahl der verunglückte Senior*innen	43	29	+48,3%
davon getötet	1	0	-/-
davon schwer verletzt	18	16	+12,5%
davon leicht verletzt	30	18	+66,7%
Senior*innen als Hauptverursacher	223	204	+9.3%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der Senioren über 65 Jahren im Dienstbezirk x 100.000)	2400,57	2251,42	

9.3.1. Senior*innen (über 75 Jahre alt)

Jahr (Quelle: AVUS (GeopolisV (Senioren als Hauptverursacher)	2021 (2411 Unfälle)	2020 (2301 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (über 75 Jahre)	131	124	+5,65%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ...	13	14	-7,14%
Anzahl der verunglückten Senior*innen ...	13	14	-7,14%
davon getötet	1	0	
davon schwer verletzt	9	8	+12.5%
davon leicht verletzt	13	6	+116,66%
Senior*innen ... als Hauptverursacher	97	81	19,75%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der Senioren über 75 Jahren im Dienstbezirk x 100.000)	1962,55	1857,68	

9.4. Radfahrende/Pedelec-Fahrende

In den letzten Jahren ist eine deutliche Steigerung des Radfahrerverkehrs zu verzeichnen. Besonders Fahrräder mit zusätzlichem Elektro-Antrieb, so genannte Pedelecs, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit in der Bevölkerung. Dabei ist die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall einen Personenschaden zu erleiden, deutlich höher als bei anderen Verkehrsarten.

Der Hohe Prozentwert von verletzten Personen bei Verkehrsunfällen mit Rad-/Pedelec-Fahrenden könnte sicherlich auch dem Umstand geschuldet sein, dass Sachschadensunfälle seltener bei der Polizei gemeldet werden, als bei anderen Verkehrsarten.

Jahr (Quelle: GeopolisV)	2021	2020	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad-/Pedelec-Fahrenden	42	38	+10,5%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Rad-/Pedelec-Fahrenden	39 (92,8% der Gesamtzahl an Fahrradunfällen)	32 (84,2% der Gesamtzahl an Fahrradunfällen)	+21.7%
davon getötet	0	0	-/-
davon schwerverletzt	14	10	+40%
davon leichtverletzt	28	22	+27.3%
Rad-/Pedelec-Fahrende als Hauptverursacher	33	32	+3.1%

9.5. Motorräder mit amtlichen Kennzeichen

Motorradfahrer sind eine weitere besondere Risikogruppe im Hinblick auf die Verkehrsunfallstatistik. In über 80 Prozent der Verkehrsunfälle, bei welchen Motorräder mit amtlichem Kennzeichen beteiligt waren, erlitt der Motorradfahrer einen Personenschaden.

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV (Lkw als Hauptverursacher))	2021	2020	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorrädern mit amtlichen Kennzeichen	33	38	-13,2%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorrädern mit amtlichen Kennzeichen	27 (81,8% der Unfälle von Motorrädern mit amtl. Kennzeichen)	31 (81,6% der Unfälle von Motorrädern mit amtl. Kennzeichen)	-12.9%
Anzahl der verunglückten Motorradnutzer*innen gesamt	28	32	-12.5%
davon getötet	0	2	
davon schwerverletzt	13	10	+60%
davon leicht verletzt	15	20	-25%
Motorräder mit amtlichem Kennzeichen als Hauptverursacher	24	30	-20%

9.6. Lastkraftwagen

Besonders die B51 zwischen der BAB60 und der Grenze zum Kreis Trier-Saarburg ist stark von Lastkraftwagen frequentiert.

Aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften dürften Lastkraftwagen in Bezug auf mögliche Unfallfolgen als weitere Risikogruppe anzusehen sein.

Jahr (Quelle. AVUS, GeopolisV (Lkw als Hauptverursacher))	2021	2020	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtunfallzahl unter Beteiligung von Lastkraftwagen	193	189	+2,1%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lastkraftwagen	17	22	-22.7%
Anzahl der verunglückten Personen in Zusammenhang mit Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen	20	35	-42.8%
davon getötet	1	1	-/-
davon schwer verletzt	4	5	-20%
davon leicht verletzt	12	29	-58,6%
Lastkraftwagen als Hauptverursacher	161	153	5,2%

10. unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort stelle einen Straftatbestand nach § 142 des Strafgesetzbuches dar. Es kann mit Geld-, in schweren Fällen auch mit Freiheitsstrafe geignete werden.

In Zeiten zunehmender Videoüberwachung auf privaten Parkplätzen und Smartphones, sowie verbesserter digitaler Recherchemöglichkeiten der Polizei steigt das Risiko für flüchtige Unfallverursacher, nachträglich ermittelt zu werden.

Jahr (Quelle: AVUS)	2021	2020	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit anschließendem unerlaubtem Entfernen vom Unfallort	341	305	+11,8%
davon ausgeklärt	154	121	+ 27,3%
Aufklärungsquote	45,2%	39,7%	-/-

11. Wildunfälle

Der Dienstbezirk der Polizeiinspektion Bitburg ist ein überwiegend ländlich geprägter Bereich mit großen, zusammenhängenden Waldgebieten. Aus diesem Grund sind hier – im Vergleich zu städtisch geprägten Regionen – überproportional viele Verkehrsunfälle zu verzeichnen, bei welchen Fahrzeuge mit Wildtieren kollidieren.

Jahr (Quelle: GeopolisV)	2021 (2409 Unfälle)	2020 (2301 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Wildunfälle gesamt	954	899	+ 6.1%
Wildunfälle mit Personenschäden	8	9	-11,1%
davon getötete Personen	0	0	-/-
davon schwer verletzte Personen	3	1	+ 300%
davon leicht verletzte Personen	5	8	-37,5%

12. VKÜ-Maßnahmen

Die Polizeiinspektion Bitburg verfolgt das Ziel, die Anzahl der Verkehrsunfälle sowie die Folgen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen nachhaltig zu reduzieren. Dabei agiert die Polizei Bitburg eng und kooperativ in einem ganzheitlichen System mit den Straßenbaulastträgern, der Straßenverkehrsbehörde, der Verkehrswacht sowie weiteren staatlichen und nicht staatlichen Kooperationspartnern im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit (kooperativer Ansatz) zusammen. Die Verkehrssicherheitsarbeit baut auf den Säulen Verkehrsüberwachung (Enforcement), Verkehrserziehung (Education) und Verkehrsraumgestaltung (Engineering) auf. Begleitet werden diese Maßnahmen durch eine breit angelegte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Im Bereich der Verkehrsüberwachung richtet die Polizei Bitburg ihr Überwachungskonzept zielgruppen- und ursachenorientiert aus.

Die Zielgruppen der jungen Fahrenden, der Senioren sowie des Schwerlastverkehrs kommt im Bereich der Polizeiinspektion eine besondere Bedeutung zu. Durch wiederkehrende Sonderkontrollen werden gezielt diese Personengruppen Überwachungsmaßnahmen unterzogen.

Darüber hinaus bildet der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Zweirad- und Motorradfahrer sowie Kinder einen Schwerpunkt in der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Nur beispielhaft sollen Kontrollmaßnahmen wie regelmäßige Schulweg- und Kindersicherheitskontrollen an Kindergärten, Schulen und auf dem zentralen Busbahnhof in Bitburg sowie die mit der Konzeption

„Motorradfahren in der Eifel – aber sicher.“ unterlegten ganzjährigen (internationalen und länderübergreifenden) Motorradkontrollen, die während der Motorradsaison verstärkt werden, aufgeführt werden.

Die jungen Fahrenden stehen, insbesondere im Zusammenhang mit der Unfallursache Geschwindigkeit sowie Alkohol- und Drogen, nicht nur am Wochenende im Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

Allgemein stellen die Bekämpfung der Unfallursachen Geschwindigkeit, Ablenkung, Abstand, fehlerhaftes Überholen und Alkohol-/Drogen die Schwerpunkte im Zuständigkeitsbereich der PI Bitburg. Entsprechende Kontrolltätigkeiten werden ganzjährig an unterschiedlichen Örtlichkeiten im gesamten Dienstgebiet durchgeführt.

Neben dem Verhalten wird auch die Verkehrssicherheit sowie der technische Zustand der Fahrzeuge verstärkt in den Fokus der polizeilichen Überwachung genommen. Insbesondere das Themenfeld „Tuning“ ist in Bezug auf die Gruppe der jungen Fahrenden zu nennen.

13. Verkehrsprävention

Als zweite Säule der Verkehrssicherheitsarbeit kommt der Prävention sowie der Verkehrserziehung wesentliche Bedeutung zu.

Bereits in frühen Jahren werden für Kindergarten- und Grundschulkindern durch den Verkehrssicherheitsberater der Polizeiinspektion Bitburg unterschiedliche Präventionsmaßnahmen angeboten. Beispielhaft soll hier die Verkehrssicherheitsarbeit in Kindertagesstätten in Form eines Fußgängertrainings in den Vorschulgruppen sowie die Radfahrausbildung im Rahmen der Jugendverkehrsschule mit den Kindern der dritten und vierten Klassen der Grundschulen dargestellt werden.

Die jungen Fahrenden werden in den weiterführenden Schulen gezielt angesprochen und Präventionsmaßnahmen zugeführt. Hier ist exemplarisch der verkehrserzieherische Unterricht im Klassenverbunden aufzuführen. Die Schülerinnen und Schüler erhalten einen Einblick in die Gefahren des Straßenverkehrs, sollen dahingehend sensibilisiert werden und über die gefährlichen Wirkungen von Alkohol sowie Betäubungsmitteln aufgeklärt werden. Herauszuheben ist das Projekt „Crash-Kurs“, bei welchem Angehörige der Polizei, der Rettungsdienste, der Feuerwehr und der Notfallseelsorge ihre Eindrücke anlässlich eines schweren Verkehrsunfalles unter Beteiligung junger Fahrer eindrucksvoll und authentisch vor Fahranfängern schildern und auf diese Weise für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisieren und eine Verhaltensveränderung / -reflektion erzielen wollen.

Darüber hinaus beabsichtigt die Polizeiinspektion Bitburg zukünftig im Rahmen der Fahrschulbildung durch Kooperationsvereinbarungen und ein eigens entwickeltes Konzept Kontakt zu jungen Fahrenden aufzunehmen und diese für die Gefahren des Straßenverkehrs zu sensibilisieren.

In Bezug auf die Risikogruppe der Senior*Innen ist die Präventionsveranstaltung „Mobil bleiben – aber sicher!“ zu nennen, die sich gezielt an Senior*Innen richtet und hilft, die eigene Leistungsfähigkeit zu erkennen und zu bewerten und sie in einen Abgleich mit den Anforderungen des Straßenverkehrs setzen zu können. Darüber hinaus werden Alternativen aufgezeigt, wie ältere Menschen trotz Verzicht auf ihr eigenes Kraftfahrzeug mobil sein können.

Die Konzeption „Motorradfahren in der Eifel – aber sicher“ beinhaltet neben internationalen Kontrollmaßnahmen auch einen rein präventiven Baustein. Im Rahmen des alljährlich durchgeführten Motorradsymposiums erhalten Motorradfahrer die Möglichkeit ihr Fahrverhalten und ihre Fahrfähigkeiten im Rahmen von Fachvorträgen durch ausgewählte Experten sowie durch Fahrübungen und Fahrsimulationen zu reflektieren bzw. zu optimieren. Darüber hinaus wird, wie bei allen Schutzgruppen, die Fähigkeit vermittelt, Fehler anderer Verkehrsteilnehmer frühzeitig zu erkennen und durch eigenes Verhalten den eigenen Schutz zu erhöhen.

Im Rahmen der ursachen- und zielgruppenorientierten Überwachungsmaßnahmen unterstützen verkehrserzieherische Gespräche die einschreitenden Beamten und eine gemeinsame Reflektion des festgestellten Fehlverhaltens das Ziel eine nachhaltige Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmenden zu bewirkt

14. Verkehrsraumgestaltung

Mit dem Ziel Fehler von Verkehrsteilnehmenden zu kompensieren sowie Unfallfolgen abzumildern, erfolgt die Verkehrsraumgestaltung der Straßenbaulastträger in Abstimmung mit den örtlich zuständigen Verwaltungen und unter Beteiligung und Beratung der Polizei. Institutionalisiert wird diese Zusammenarbeit in der jährlichen Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen sowie die Entschärfung von Unfallstellen durch regelmäßige Verkehrsschauen.

15. Fazit:

Die Verkehrsunfallzahlen in 2021 bewegen sich im Vergleich zu 2020 auf ähnlichem Niveau. Zwischen 2019 und 2020 ist ein deutlicher Rückgang der Unfallzahlen erkennbar. Dies dürfte den Corona-geschuldeten Lock-Downs in den ersten Jahreshälften 2020 und 2021 geschuldet sein.

Auch wenn im Jahr 2021 vier Personen bei Verkehrsfällen ums Leben kamen (im Jahr 2020 waren es drei Personen), hält der Trend an, dass weniger Verkehrsunfälle mit Personenschäden zu verzeichnen sind.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit anschließendem Unerlaubten Entfernen vom Unfallort ist angestiegen. Gleichzeitig zeigt die Statistik jedoch erfreulicherweise einen signifikanten Anstieg der Ausklärungsquote.