



Kreispolizeibehörde

Siegen-Wittgenstein

Direktion Verkehr

Tel.:0271 / 7099 - 5010

- Langfassung -

**Pressebericht zur
Verkehrsunfallentwicklung 2018
im Kreis Siegen - Wittgenstein**

(ohne Bundesautobahn)

Inhaltsverzeichnis

1	ÜBERSICHT	3
2	ALLGEMEINE VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG	5
3	UNFALLURSACHEN	7
4	ALTERSGRUPPEN	9
4.1	Kinder (bis 14 Jahre)	9
4.2	Jugendliche (15 - 17 Jahre)	12
4.3	Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	13
4.4	Senioren (65 Jahre und älter)	15
5	ANALYSE DER VERKEHRSARTEN	16
5.1	PKW-Fahrer bzw. Insassen	17
5.2	Motorisierte Zweiradfahrer	18
5.3	Fahrradfahrer	20
5.4	Fußgänger	21
6	SONSTIGES	22
6.1	Entwicklung im Bereich Verkehrsunfallfluchten	22
6.2	Vergleich zur landesweiten Entwicklung	23

1 ÜBERSICHT

Eine hohe Anzahl von Verkehrsunfalltoten, zahlreiche Verletzte und hohe Sachschäden deutschlandweit sind Folgen von Verkehrsunfällen. Zusätzlich wird durch diese Unfallfolgen auch das Sicherheitsgefühl der Bürger nachhaltig beeinträchtigt.

Die Verkehrsunfallstatistik ermöglicht eine Aussage darüber, wie viele Personen in welcher Weise von Unfällen betroffen waren. Die statistischen Daten bieten daher objektive Fakten, um Sicherheitsprobleme im Straßenverkehr zu erkennen. Gleichzeitig sind sie ein Indikator für das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung in Bezug auf die Angst vor schwerwiegenden Verkehrsunfällen.

Die Verkehrsunfallbekämpfung ist damit nach wie vor eine wesentliche Aufgabe der Polizei.

Aufgrund der Auswertung der Verkehrsunfallstatistik ergeben sich folgende zentrale Aussagen für die Entwicklung 2018:

- ☺ **Insgesamt ist in Siegen-Wittgenstein die Anzahl der Verkehrsunfälle leicht rückläufig. Es wurden mit 10.402 Verkehrsunfällen 29 Unfälle weniger registriert als im Jahr 2017.**
- ☹ **Verkehrsunfälle mit Personenschäden (+ 22 / + 3 %) als auch die Anzahl der verunglückten Personen (+ 52 / + 6 %) stiegen im Vergleich zum Jahr 2017 an.**
- ☹ **Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückter junger Erwachsener (- 30 / - 16 %) als wichtige Zielgruppe ging zurück (160 Verunglückte). Die Zahl verunglückter Senioren (112 Verunglückte / + 8 Verunglückte), der verunglückten Kinder (65 Verunglückte / + 8 Verunglückte) stiegen maßvoll an, die der verunglückten Jugendlichen (70 Verunglückte / + 17 Verunglückte) schon wesentlich deutlicher.**
- ☹ **Die Anzahl der Verkehrsunfalltoten stieg um weitere 2 Unfalltote auf nunmehr 6 Unfalltote an.**
- ☹ **Unfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern sind von einem erhöhten Niveau ausgehend rückläufig; aber: im Juli starben eine Motorradfahrerin und zwei Motorradfahrer.**
- ☹ **Die Anzahl der Verunglückten von Unfällen, die durch Alkoholkonsum verur-**

sacht wurden, stieg deutlich an (+ 28 %); insgesamt werden hierdurch 43 Personen verletzt (+ 10 Verunglückte)

- ⊖ Die Anzahl von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von sogenannten Pedelecs (im Volksmund E-Bike, Fahrräder mit Motorunterstützung bis max. 25 km/h) stieg ebenfalls an (+ 3 VU); ein Pedelec-Fahrer stirbt bei einem sogenannten Alleinunfall (kein weiterer Unfallbeteiligter), 17 weitere Pedelec-Fahrer sind verletzt
- ⊖ Grundsätzlich stiegen die Zahlen der bei Verkehrsunfällen verletzten Fußgängern (+ 11) und Radfahrern einschl. Pedelecfahrer (+ 26).

Bei der oben angestellten Betrachtung muss berücksichtigt werden, dass das Jahr 2017 aus Sicht der Verkehrsunfalldaten insgesamt das beste Gesamtergebnis aufwies. Daher war es zu erwarten, dass in Teilbereichen dieses Ergebnis nicht wiederholbar war.

Trotz einer Verschlechterung in mehreren Teilbereichen gelingt es der Kreispolizeibehörde, im Landesvergleich wieder Spitzenplätze zu belegen.

Kernpunkte der Unfallbilanz und deren Konsequenzen:

- ⇒ Der Kreis Siegen-Wittgenstein gehört nach wie vor zu den landesweit sichersten Regionen.
- ⇒ „Geschwindigkeit“ ist und bleibt eine bedeutsame Unfallursache bei folgenreicheren Unfällen, da ein hohes Geschwindigkeitsniveau besonders in Kombination mit anderen Fehlverhaltensweisen die Unfallgefahr deutlich erhöht. Daher werden an Brennpunkten und flächendeckend weiterhin kontinuierlich Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, um das Geschwindigkeitsniveau zu senken und dadurch Leben zu retten.
- ⇒ Die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Verletzten, die unter Einfluss von Alkohol und Drogen verursacht wurden, steigt an. Durch enthemmte, risikoreiche und unsichere Fahrweise erhöht sich die Gefahr von schwersten Unfallfolgen. Intensive Kontrollen durch die Polizei verringern die Gefahr für die Verkehrssicherheit und hellen das bestehende Dunkelfeld auf. Aufgrund einer hohen Kontrolltätigkeit muss der Betrunkene damit rechnen, dass er erwischt wird.

- ⇒ **Jeder Verkehrsteilnehmer, der sich achtsam und verkehrsgerecht verhält, bewirkt Verkehrssicherheit und verringert das Unfallrisiko, insbesondere, wenn er**
- **mit angepasster Geschwindigkeit fährt,**
 - **Gurt und Rückhaltesysteme für sich und seine Kinder nutzt,**
 - **sich nicht durch Smartphone und Co. ablenken lässt, und**
 - **weder Drogen noch Alkohol konsumiert und am Straßenverkehr teilnimmt**

2 ALLGEMEINE VERKEHRSunFALLENTWICKLUNG

	2016	2017	2018	Veränderung 2017/2018	
				absolut	in %
Verkehrsunfälle gesamt	10.460	10.431	10.402	- 29	+/- 0 %
Verkehrsunfälle mit Verunglückten	748	745	767	+ 22	+ 3 %
Anzahl der Verletzten	981	930	980	+ 50	+ 5 %
Anzahl der Verkehrsunfalltoten	4	4	6	+ 2	+ 50 %

Wesentliche Entwicklungen:

- **Abnahme bei den Verkehrsunfällen insgesamt**
- **Leichter Anstieg bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden**
- **Anstieg bei der Anzahl der verletzten Personen**
- **Anstieg bei der Anzahl der Unfalltoten**

Die allgemeine Entwicklung der Verkehrsunfälle im Gebiet der Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein weist für das Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme der **Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle** um 29 Unfälle (- 0,3 %) auf.

Gleichzeitig musste ein leichter Anstieg bei der Anzahl der **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** um 3 % auf nunmehr 767 Unfälle sowie bei der **Anzahl der verunglückten Personen** um 6 % auf 986 Personen registriert werden. Damit konnte das Ergebnis aus dem Jahr 2017, welches das Jahr mit den bisher niedrigsten Verunglücktenzahlen darstellte, nicht wiederholt werden.

Ein wesentliches polizeiliches Ziel für das Jahr 2018, die „Unfallfolgen gering zu halten“, konnte allerdings in den meisten Bereichen erneut erreicht werden.

Bei Verkehrsunfällen wurden im Jahr 2018 zwei Personen mehr tödlich verletzt als dies in den beiden Vorjahren noch der Fall war. Im letzten Jahr starben nach Verkehrsunfällen 6 Personen (eine Motorradfahrerin, zwei Motorradfahrer, ein Fußgänger, ein Pedelecfahrer sowie ein Pkw-Fahrer).

Die Langzeitentwicklung (Anfang der 80er Jahr waren es noch 50 Unfalltote im Jahr) weist statistisch gesehen trotz des Anstiegs dennoch einen sehr positiven Trend auf.

Dies bestätigt sich auch mit einem Blick auf die letzten 15 Jahre, wo nur im Jahr 2013 mit 3 getöteten Personen sowie den Jahren 2016 und 2017 mit je 4 getöteten Personen ein niedrigerer Stand zu verzeichnen war.

Neben der immer weiter fortschreitenden Fahrzeugtechnik mit aktiven und passiven Assistenzsystemen und Schutzausstattungen trägt jedoch das verkehrsgerechte Verhalten jedes Verkehrsteilnehmers maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei.

Daher bleiben polizeiliche Verkehrskontrollen erforderlich, um insbesondere darauf hinzuwirken, dass Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme konsequent verwendet werden, Fahrzeugführer nicht durch Medien und Kommunikationsmittel abgelenkt werden oder alkoholisiert oder mit unangepassten Geschwindigkeiten fahren.

3 UNFALLURSACHEN

Verkehrsunfälle sind in aller Regel Folge von Fehlverhalten eines oder mehrerer Verkehrsteilnehmer.

Daher werden in der Folge die sogenannten Hauptunfallursachen, die im Jahr 2018 zu Verkehrsunfällen mit Verletzten führten, dargestellt.

HUU	2016	2017	2018	Veränderungen 2017 / 2018
Alkohol/Drogen	21	35	40	+ 5 / + 14 %
Geschwindigkeit	99	112	85	- 27 / - 24 %
Abstand	30	42	55	+ 13 / + 31 %
Überholen	17	15	16	+ 1 / + 7 %
Vorfahrt / Vorrang	86	68	76	+ 8 / + 12 %
Abbiegen/Wenden/ Rückwärtsfahren	117	100	112	+ 12 / + 12 %
Falsches Verhalten von Fußgängern	24	22	28	+ 6 / + 24 %
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	45	38	42	+ 4 / + 11 %

Zunächst ist es positiv, dass Unfälle, die durch nicht angepasste **Geschwindigkeit** oder durch Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verursacht wurden, rückläufig sind. Gleichzeitig sind Unfälle, die durch mangelnden Abstand verursacht wurden, angestiegen. Unangepasste Geschwindigkeit und geringer Abstand wirken sich gemeinsam als potenzielles Unfallrisiko aus. Schon geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen in Kombination mit anderen Fehlverhalten erhöhen die Unfallgefahr deutlich. Insofern wird die Hauptunfallursache Geschwindigkeit auch weiterhin einen Schwerpunkt in der polizeilichen Verkehrsunfallbekämpfung bilden.

Ein weiterer wesentlicher Unfallursachenbereich sind die Fahrvorgänge, wo sich die Wege der Verkehrsteilnehmer kreuzen. So haben die Ursachen „**Vorfahrt/Vorrang**“ und „**Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren**“ einen Anteil von 42 % an allen Personenschadensunfällen.

Die Polizei bittet daher darum, entsprechende Vorfahrts- und Vorrangsregelungen zu beachten sowie noch aufmerksamer und rücksichtsvoller am Straßenverkehr teilzunehmen.

Weniger erfreulich ist die Entwicklung im Bereich Hauptunfallursache **Alkohol / Drogen**. So verdoppelten sich die Personenschadensunfälle mit der Ursache Alkohol/Drogen von

2016 auf 2018, wobei die Unfälle unter Drogeneinfluss leicht rückläufig waren (- 3), die unter Alkoholeinfluss dafür deutlich ansteigend (+ 8).

Demgegenüber stehen Bemühungen der Polizei, Alkohol- bzw. Drogenfahrten durch eine hohe Kontrolldichte zu verringern und das Dunkelfeld aufzuhellen. Der landesweite Vergleich belegt, dass die Polizeibeamten der KPB Siegen-Wittgenstein zu den am besten ausgebildeten und aktivsten Experten auf diesem Gebiet gehören. Den in der Tabelle aufgeführten 40 Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Alkohol-/Drogeneinfluss stehen insgesamt 108 Verkehrsunfälle unter Alkohol-/Drogeneinfluss sowie über 608 festgestellte Verstöße in diesem Bereich gegenüber.

Falsches Verhalten von Fußgängern als Unfallursache ist 2018 um 24 % gestiegen, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern stieg ebenfalls leicht um 11 % an. Kommt es zu einem Unfall mit einem Fußgänger, sind hier oftmals gravierende Verletzungen die Folge, da Fußgänger die am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmer sind. Wie unter Ziffer 5.4 noch ausgeführt wird, kam es im vergangenen Jahr gehäuft zu Verkehrsunfällen mit verunglückten Fußgängern. In einem Fall verlief der Verkehrsunfall an einem Fußgängerüberweg (= Zebrastreifen) sogar tödlich. Auch in dem erst kurzen Jahr 2019 setzte sich die negative Entwicklung mit Fußgängern als Unfallbeteiligten fort. Hier wird die Polizei im Jahr 2019 einen weiteren Schwerpunkt im Rahmen der Verkehrsüberwachung setzen.

Ein bedeutsamer unfallverursachender / -begünstigender Faktor ist das Thema Ablenkung. Dieser Faktor ist zwar nicht als Hauptunfallursache in der Statistik ausgeworfen, wird aber im Rahmen der Unfallaufnahme immer wieder als weitere Ursache festgestellt. Unter Ablenkung zählt hierbei der Blick zu Mitinsassen ebenso wie die Nutzung von Handys, Navigationsgeräten oder Audio- oder Mediensystemen im Fahrzeug. Derartige Ablenkungen können schwere Verkehrsunfälle verursachen, weil je nach gefahrener Geschwindigkeit lange Streckenbereiche im „Blindflug“ zurückgelegt werden.

Eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 2015 ergab:

- Dauer „Suchen nach Wetterinformationen“ auf dem Smartphone
⇒ **12 Sekunden**
- Dauer „manuelles Eingeben einer Telefonnummer“ auf dem Smartphone
⇒ **13 Sekunden**
- Dauer „Lesen umfangreicher Texte einer WhatsApp-Nachricht“ auf dem Smartphone
⇒ **48 Sekunden**
- Wer bei Tempo 50 den Blick für zwei Sekunden von der Fahrbahn abwendet, um z.B. auf ein Display zu schauen, fährt fast 30 Meter im „Blindflug“.

- Beim Telefonieren während der Fahrt reagiert man **wie mit 0,8 Promille** im Blut.

Im Bereich „Ablenkung“ besteht für die Unfallanalyse ein Dunkelfeld, weil in solchen Fällen häufig eine Kombination mit weiteren Ursachen (Geschwindigkeit, Vorfahrt, Abstand) vorliegt und die Ursache „Ablenkung“ so nicht erkennbar war oder bei der Unfallaufnahme nicht nachgewiesen werden konnte. Erfolgt aber bei einem Verkehrsunfall ein entsprechender Nachweis, erwartet den Verursacher nicht nur eine entsprechende Sanktion, auch der Versicherungsschutz kann eingeschränkt werden.

Fahrzeugführer sollten daher grundsätzlich alle Tätigkeiten, die nicht mit der Steuerung des Fahrzeugs zusammenhängen, während der Fahrt unterlassen, um nicht aus „unbekannter Ursache“ von der Fahrbahn abzukommen oder in den Gegenverkehr zu geraten.

Generell zeigt die Betrachtung der Hauptunfallursachen, dass polizeiliche Verhaltenskontrollen im Straßenverkehr nach wie vor wichtig sind, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten beziehungsweise sie weiter zu erhöhen.

Die Polizei wird weiterhin an Brennpunkten, an Unfallhäufigkeitsstrecken, aber auch flächendeckend Verkehrskontrollen durchführen. Hierbei werden konsequent alle erkennbaren Verkehrsverstöße geahndet.

4 Altersgruppen

4.1 Kinder (bis 14 Jahre)

Kinder (0 - 14 Jahre)	2016	2017	2018	Veränderung 2017/2018 (in Prozent ger.)
Verletzte	79	57	65	+ 14 %
Tote	0	0	0	+/- 0 %

Verunglücktenzahlen (Kinder nach Verkehrsbeteiligung):

Kinder (0 - 14 Jahre)	2016	2017	2018	Veränderung (in Prozent ger.)
Radfahrer	14	13	10	- 23 %
Mitfahrer im PKW	32	19	24	+ 26 %
Fußgänger	23	17	19	+ 12 %

Verunglücktenzahlen (Kinder auf dem Schulweg)

Kinder (0 - 14 Jahre)	2016	2017	2018	Veränderung (in Prozent ger.)
Gesamt	12	4	7	+ 75 %
Radfahrer	1	1	0	- 100 %
Fußgänger	11	3	7	+ 133 %

Die Unfallsituation rund um Kinder hatte sich im Jahr 2017 besonders positiv entwickelt. Für das abgelaufene Jahr 2018 musste festgestellt werden, dass die Verunglücktenzahlen in dieser Altersgruppe wieder leicht gestiegen waren, dabei aber immer noch deutlich unter den Werten des Jahres 2016 lagen.

Bei dieser Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass es im Januar 2018 in Bad Berleburg und im September in Niederdielfen jeweils zu einem Verkehrsunfall unter Beteiligung eines Kraftomnibusses kam, wobei der Bus in beiden Fällen im Schülerverkehr eingesetzt war. Insgesamt wurden allein bei diesen beiden Verkehrsunfällen 11 Kinder und 6 Jugendliche verletzt.

Insofern relativieren sich die in der Tabelle ausgewiesenen Zuwächse in dieser Altersgruppe.

Erfreulich ist der weitere Rückgang der schwerverletzten Kinder. Waren es in 2016 noch 14 schwerverletzte Kinder (2017 => 10 schwerverletzte Kinder), sank diese Zahl 2018 auf nunmehr 9 schwerverletzte Kinder.

Ein Rückgang konnte auch bei den verunglückten Kindern verzeichnet werden, die als Radfahrer (- 23 %, 10 Verunglückte) unterwegs waren. Demgegenüber gab es leichte Anstiege bei verunglückten Kindern, die als Fußgänger oder Fahrzeuginsassen beteiligt waren.

Eine deutliche Steigerung musste bei **Schulwegunfällen** registriert werden, hier stieg die Zahl der auf dem Schulweg verletzten Kinder um 75 %. Allerdings liegt die absolute Zahl mit 7 verletzten Kindern auf einem sehr niedrigen Niveau. Alle 7 Kinder waren als Fußgänger unterwegs, in fünf Fällen war das Kind nicht Unfallverursacher, sondern Unfallopfer.

Kinder sind die schwächsten Teilnehmer am Straßenverkehr.

Zu ihrem Schutz initiiert die Kreispolizeibehörde sowohl präventive und repressive Maßnahmen.

Verkehrssicherheitsberater unterstützen Eltern und Lehrer in Kindergärten und Schulen bei der Verkehrserziehung und Radfahrausbildung.

Die oben vorgestellten Unfalldaten belegen die Bedeutung einer intensiven Überwachung von Schulwegen und besonderer Kontrollen zum Schuljahresbeginn, bei denen auf die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Nutzung von Kinderrückhaltesystemen geachtet wird. Vor dem Hintergrund, dass die Schulkinder vermehrt Unfallopfer wurden, bittet die Polizei darum, gerade im Umfeld von Schulen und Kindergärten besonders umsichtig zu fahren. Dies betrifft auch die Eltern, die ihre Kinder mit dem Kraftfahrzeug zur Schule bringen. Im Rahmen der Schulwegsicherung stellt die Polizei häufig fest, dass es auch Eltern sind, die verbotswidrig halten / parken, über den Gehweg fahren, durch Wendemanöver die oftmals chaotische Situation vor Ort verschärfen oder es „eilig haben“ und hierdurch zu schnell unterwegs sind.

Neben der Verkehrssicherungsberatung und der Verkehrsüberwachung wirkt die Polizei auch bei Unfallkommission, Verkehrsschaukommission und verschiedenen Ausschüssen mit, um Gefahrenstellen im Straßenverkehr und hier insbesondere im Umfeld von Kindergärten und Schulen zu identifizieren und Maßnahmen zur Abhilfe zu treffen.

Da Kinder aber überwiegend im privaten Umfeld verunglücken, spielt gerade die Verkehrserziehung durch die Eltern eine besondere Rolle.

Um Altersgruppen, aber auch unterschiedliche Regionen vergleichbar zu machen, wird die sogenannte **Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)** gebildet, indem man die Verunglücktenzahl in Beziehung zu den jeweiligen Einwohnerdaten setzt. Hierbei werden die Verunglückten je 100.000 Einwohner berechnet.

Das Risiko, dass Kinder bei Verkehrsunfällen in Siegen-Wittgenstein verletzt werden, ist deutlich niedriger als im Durchschnitt des Landes NRW. Die Verletztenhäufigkeitszahl liegt für Kinder in Siegen-Wittgenstein bei 176 und in NRW bei 267.

4.2 Jugendliche (15 - 17 Jahre)

Jugendliche (15 - 17 Jahre)	2016	2017	2018	Veränderung (in Prozent ger.)
Verletzte	61	53	70	+ 32 %
Tote	0	0	0	+/- 0

Während in den beiden Vorjahren jeweils ein Rückgang von bei Verkehrsunfällen verunglückten Jugendlichen registriert werden konnte, musste im letzten Jahr ein deutlicher Anstieg verzeichnet werden. Auch hier muss der bereits unter Ziffer 4.1 genannte Verkehrsunfall unter Beteiligung eines im Schülerverkehr eingesetzten Busses in Niederdielfen berücksichtigt werden, bei dem allein 6 Jugendliche verletzt wurden.

Bei dem Vergleich Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) weist die Altersgruppe der Jugendlichen den höchsten Wert aller Altersgruppen auf (VHZ = 861), ist somit also die am stärksten unfallbelastete Altersgruppe im Kreisgebiet. Sie ist zudem die einzige Altersgruppe, deren VHZ im Kreisgebiet höher ist als die VHZ im Landesdurchschnitt (VHZ = 705).

Ca. 17 % der Jugendlichen verunglückten als **Mitfahrer in Pkw.**

50 % verunglückten als **Fahrer oder Mitfahrer von motorisierten Zweirädern.**

Die Zahl der verunglückten Jugendlichen als Fahrer/Mitfahrer von motorisierten Zweirädern lag im Jahr 2018 bei **35 Verletzten** (+ 10). In 21 Fällen war der Jugendliche als Unfallverursacher erfasst worden.

Ein Motorroller bietet den Jugendlichen erstmals die Möglichkeit, aktiv mit motorisierten Fahrzeugen am Verkehr teilzunehmen.

Die Polizei macht im Rahmen der Unfallaufnahme häufig die Erfahrung, dass Jugendlichen die Erfahrung und Routine im Umgang mit dem Fahrzeug fehlen, so dass gerade in kritischen Situationen mangelhafte Fahrzeugbeherrschung und Handlingfehler zum Unfall führen. Hinzu kommt, dass in vielen Fällen modische Aspekte bei der Bekleidung im Vordergrund stehen und damit das Tragen von Schutzkleidung vernachlässigt wird, so dass bei Unfällen schwerwiegendere Verletzungen entstehen.

Da die Zweiräder in Leistung und Geschwindigkeit begrenzt sind, erliegen Jugendliche teilweise der Versuchung, die Fahrzeuge zu tunen und durch technische Veränderungen schneller zu machen. Oft wird dabei nicht realisiert, dass für das Fahren mit derartig veränderten Zweirädern nicht die erforderliche Fahrerlaubnis vorliegt und damit nicht nur Ord-

nungswidrigkeiten durch technische Änderungen, sondern auch Verkehrsstraftaten begangen werden.

Neben dem Roller bietet das sogenannte „**begleiteten Fahren ab 17 Jahre**“ Jugendlichen die Möglichkeit, motorisiert am Straßenverkehr teilzuhaben. Im Jahr 2018 ist kreisweit nur ein Verkehrsunfall registriert worden, bei dem eine 17jährige im Rahmen des begleiteten Fahrens einen Verkehrsunfall mit Sachschaden verursacht hat.

Die Polizei befürwortet ausdrücklich diese Regelung. Jugendliche werden so unter „Aufsicht“ in die Fahrpraxis eingeführt. Dies hat offensichtlich positive Auswirkungen auf die Unfallentwicklung der jungen Erwachsenen.

Zur Verhinderung von Unfällen mit Jugendlichen hat sich neben technischen Kontrollen der Zweiräder das landesweite Präventionsprojekt „*Crash Kurs NRW*“ etabliert.

Dieses Projekt richtet sich an Schülerinnen und Schüler der Klassen 10 und 11. Es behandelt Themenfelder rund um Gefahren für junge Verkehrsteilnehmer zum Beispiel durch Fahren unter Alkohol/Drogen, überhöhte Geschwindigkeiten/Imponiergehabe, Handynutzung während der Teilnahme am Straßenverkehr oder die Nutzung des Sicherheitsgurtes. Um der Zielgruppe das Thema nahe zu bringen, berichten Unfallbeteiligte und Personen der sogenannten Rettungskette von realen Einsätzen bei Unfällen (Sanitäter, Ärzte, Ersthelfer, Unfallopfer, Polizeibeamten, Notfallseelsorger).

Seit 2012 wurden ca. **9000** Schülerinnen / Schüler bei Veranstaltungen erreicht.

4.3 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre; JE)

Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	2016	2017	2018	Veränderung (in Prozent ger.)
Verletzte	197	190	160	- 16 %
Tote	0	3	0	- 100 %

Insgesamt ging die Anzahl aller Verunglückten in dieser Altersgruppe um 33 Personen (- 17 %) zurück.

Diese nun schon seit mehreren Jahren in Folge zu registrierende Entwicklung ist umso erfreulicher, als dass Unfälle mit gravierenden Folgen ausblieben. Während es im Jahr

2017 noch drei Unfalltote in dieser Altersgruppe zu beklagen gab, verunglückte im letzten Jahr kein junger Erwachsener tödlich. Auch die Anzahl der Schwerverletzten ging um 10 Personen auf nunmehr 25 Verletzte zurück.

Ca. 73 % der jungen Erwachsene verunglückten **im PKW** (117 JE, davon 97 als Pkw-Führer, die restlichen 20 JE als Insassen)

Von den 97 verunglückten Pkw-Fahrern dieser Altersgruppe **waren 61 als Unfallverursacher** beteiligt. Im Jahr 2017 waren dies 56 junge Erwachsene.

Lediglich ca. 6 % verunglückten mit **motorisierten Zweirädern (Mofa, Roller, Motorräder)**. Im Jahr 2017 waren dies noch 16 %.

Trotz der grundsätzlich positiven Unfallentwicklung bleibt die Gruppe der „**Jungen Fahreranfänger**“ eine Risikogruppe.

Während Junge Erwachsene ca. **9 % Anteil** an der Gesamtbevölkerung haben, macht diese Altersgruppe einen **Anteil von 16 %** an der Anzahl aller Verunglückten aus (*im Vergleich: Kinder = 13 % Bevölkerungsanteil / 7 % Verunglücktenanteil; Senioren = 21 % Bevölkerungsanteil / Verunglücktenanteil 11 %*). Lediglich die Altersgruppe der Jugendlichen weist eine ähnliche Konstellation auf (Jugendliche = 3 % Bevölkerungsanteil / 7 % Verunglücktenanteil).

Dies spiegelt sich auch bei der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) wider; hier weist die VHZ der jungen Erwachsenen neben den Jugendlichen den höchsten Wert auf.

Zur Reduzierung dieses erhöhten Risikos führt die Polizei insbesondere gezielte technische Kontrollen an Treffpunkten der Tuner-Szene oder Geschwindigkeitskontrollen in Innenstadtbereichen durch, in denen junge Fahrer sogenannte „Posing-Fahrten“ durchführen und dabei durch Geschwindigkeitsüberschreitungen oder zu laute Motorgeräuschentwicklung auffallen.

4.4 Senioren (65 Jahre und älter)

Senioren (65 und älter)	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	118	103	109	+ 6 %
Tote	1	1	3	+ 200 %

Im Rahmen der demografischen Entwicklung nimmt der Anteil der Senioren in der Bevölkerung und auch der Anteil der älteren Fahrzeugführer stetig zu. So macht diese Altersgruppe bereits mehr als 21 % an der Gesamtbevölkerung des Kreisgebietes aus.

Nachdem in den letzten Jahren die Zahl der verunglückten Senioren stetig zurückging, stieg sie im Jahr 2018 wieder leicht an. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl ist jedoch nach wie vor auf einem sehr niedrigen Niveau (VHZ = 189).

Allerdings sind im vergangenen Jahr wieder mehr Senioren infolge eines Verkehrsunfalles gestorben. So verunglückte im Januar 2018 ein 72jähriger Fußgänger beim Überqueren einer Straße in Siegen an einem Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) tödlich.

Im Oktober kam ein 82jähriger Pedelecfahrer ohne Fremdverschulden im Bereich Lützel zu Fall und erlitt tödliche Verletzungen. Nur drei Tage später geriet ein 71jähriger Pkw-Fahrer in Hilchenbach auf die Gegenfahrbahn und kollidierte mit einem entgegenkommenden Lkw und verstarb in Folge der Verletzungen.

Ca. **51 %** der Senioren (57 Verletzte) verunglückten **im Pkw**.

Bei **55 %** derjenigen Verkehrsunfälle, bei denen **Senioren als aktive Fahrer verletzt oder getötet** wurden (42 Fälle), waren die Senioren **Unfallverursacher** (23 Fälle).

Betrachtet man **alle Verkehrsunfälle** mit Ausnahme der folgenlosen leichten Sachschadensunfälle, bei denen Senioren **als Pkw-Führer** beteiligt waren (342 Unfälle), wurden in **80 %** der Fälle die **Senioren als Verursacher** erfasst (273 Unfälle).

Ca. **19 %** der Senioren (21 Verletzte) verunglückten im vergangenen Jahr **als Fußgänger**.

Ca. **26 %** verunglückten auf **Zweirädern**:

- motorisierten Zweirädern (11 Verletzte),
- Pedelecs (8 Verunglückte),
- Fahrrädern (10 Verletzte).

Die Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein initiiert und führt Verkehrssicherheitsberatungen durch, um Risiken zu verdeutlichen oder Möglichkeiten aufzuzeigen, wie gesundheitliche Defizite zugunsten der Mobilität kompensiert werden können.

Darüber hinaus werden immer wieder Gespräche im Rahmen der Unfallaufnahme oder der Verkehrsüberwachung geführt. In diesem Zusammenhang findet eine intensive Auswertung der Verkehrsunfälle statt. Sofern gravierende Zweifel an der Geeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeuges bestehen, werden diese der Straßenverkehrsbehörde zur weiteren Abklärung übermittelt.

Seit einem Jahr führt die Kreispolizeibehörde zudem auch eine Beratung und in einigen Fällen einhergehend auch ein aktives Fahrsicherheitstraining im Bereich Pedelec (E-Bike) mit Senioren durch.

5 ANALYSE DER VERKEHRSARTEN

Verunglückte Kreis Siegen - Wittgenstein 2017 - 2018		
Art der Verkehrsbeteiligung	Anzahl Verletzte / Tote 2017	Anzahl Verletzte / Tote 2018
Gesamt	930 / 4	980 / 6
PKW-Fahrer	427 (46 %) / 0 (0 %)	446 (46 %) / 1 (17 %)
PKW-Mitfahrer	144 (15 %) / 0	130 (13 %) / 0
Fahrradfahrer (incl. Pedelecs)	98 (11 %) / 0	122 (13 %) / 1 (17 %)
Fußgänger	89 (10 %) / 1 (25 %)	100 (10 %) / 1 (17 %)
Mot. Zweiradfahrer	129 (14 %) / 2 (50 %)	126 (13 %) / 3 (50 %)
Bus-Fahrgäste	17 (2 %) / 0	33 (3 %) / 0
LKW-Fahrer	11 (1 %) / 0	14 (1 %) / 0

(keine abschließende Aufzählung der Verkehrsarten; Klammerangaben = Anteil von Gesamt)

58 % der Unfallverletzten verunglücken in Pkw,

13 % als motorisierte Zweiradfahrer,

13 % als Radfahrer

10 % als Fußgänger.

Drei von sechs tödlich Verunglückten waren motorisierte Zweiradfahrer.

5.1 PKW-Fahrer bzw. Insassen

PKW-Fahrer	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	430	427	446	+ 4,4 %
Tote	1	0	1	+ 100 %

Im Vergleich zu den Vorjahren kam es zu einem **Anstieg bei den Verunglücktenzahlen bei den Pkw-Fahrern.**

PKW-Mitfahrer	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	157	144	130	- 10,3 %
Tote	0	0	0	+/- 0

Im Bereich der **Pkw-Mitfahrer gingen die Verunglücktenzahlen zurück** (- 14 / - 10 %). Von den 130 verletzten Mitfahrern waren 24 Kinder. Damit stieg im Jahr 2018 die Anzahl der als Mitfahrer verletzten Kinder wieder leicht an (+ 5 Kinder).

Vor diesem Hintergrund appelliert die Polizei an die Fahrzeugführer, Kinder ordnungsgemäß im Fahrzeug zu sichern.

Aber nicht nur bei Kindern rettet der **Sicherheitsgurt** Leben:

Schon bei Geschwindigkeiten über 30 km/h kommt es bei Unfällen regelmäßig zu schwerwiegenden Verletzungen, wenn Gurte und Rückhaltesysteme nicht genutzt werden. Bei einem Pkw-Aufprall von über 50 km/h sind viele Fahrgastzellen nicht mehr stabil und werden verformt, weil die Aufprallenergie nicht mehr durch die Knautschzonen aufgehalten werden kann. Ohne Sicherungseinrichtungen gleicht das Aufschlagen der Insassen dann einem Sturz aus 10 m Höhe.

5.2 Motorisierte Zweiradfahrer

Motorisierte Zweiradfahrer	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	140	132	126	- 4 %
Tote	3	2	3	+ 50 %

2018 wurden **126** (- 6 Verletzte) motorisierte Zweiradfahrer verletzt und **3** (+ 1 getöteter Verkehrsteilnehmer) Personen getötet.

Drei von sechs bei Verkehrsunfällen Getöteten waren motorisierte Zweiradfahrer.

Hier kam es im Juli 2018 innerhalb von zweieinhalb Wochen zu drei tödlichen Verkehrsunfällen. Eine 30jährige Motorradfahrerin wurde bei Erndtebrück-Röspe von einer 26jährigen Pkw-Fahrerin im Rahmen eines Abbiegevorganges übersehen. Bei dem Verkehrsunfall zog sich die Kradfahrerin tödliche Verletzungen zu. 5 Tage später kam es bei einem Überholvorgang eines 46jährigen Motorradfahrers unmittelbar hinter dem Ortsausgang von Bad Berleburg zu einem Kontakt mit dem überholten Pkw. Hierdurch geriet der 46jährige in den Gegenverkehr. Bei der Kollision mit einem entgegenkommenden Pkw verstarb der 46jährige.

Weiterer 3 Tage später kam ein 50jähriger Motorradfahrer, der sich nach einer Ausflugsfahrt auf dem Heimweg befand, in der Nähe von Bad Laasphe von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Baum. Der Motorradfahrer verstarb ebenfalls noch an der Unfallstelle.

Der Hauptanteil aller verunglückten Motorradfahrer kommt aus der Altersgruppe der **25 bis 64-Jährigen** mit ca. **64 % der Verunglückten**. Diese Altersgruppe macht 53 % von der Gesamtbevölkerung aus und ist damit überproportional beteiligt.

Im Bereich der Kleinkraft- und Leichtkrafträder gehören 45 % der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer der Altersgruppe der **Jugendlichen** an. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung liegt bei lediglich 3 %. Auch hier ist diese Altersgruppe deutlich überproportional belastet.

Bei der Gesamtbetrachtung der Unfälle mit motorisierten Zweirädern lässt sich feststellen, dass es die typische Winterpause nicht mehr gibt. Dies gilt insbesondere für die Mofa- und Rollerfahrzeuge, aber auch bei den größeren Maschinen lässt sich diese Tendenz erkennen.

Ein weiteres Phänomen liegt in der Verdopplung der Zulassungszahlen von motorisierten Zweirädern seit 1997. Dies wirkt sich zwangsläufig auch auf das Unfallrisiko dieser Fahrzeuge aus.

Im Jahr 2017 fielen insbesondere noch die **jungen Erwachsenen** als Verursacher von **Motorraddunfällen** auf. Bei den Unfallaufnahmen bzw. der Unfallauswertung konnte festgestellt werden, dass diese Fahrer oftmals mit aggressiver Fahrweise mit Fahrten am Limit (sogenannte High Risk-Fahrer) unterwegs waren. Das fahrerische Können in Extremsituationen wurde häufig überschätzt.

Zudem waren seinerzeit bereits vermehrt **ältere Fahrer** beteiligt.

Im vergangenen Jahr ging der Anteil der „jungen Wilden“ im Zusammenhang mit den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Motorrädern deutlich zurück. Dahingegen stieg die Beteiligung der älteren Kradfahrer weiter an. Hierbei handelt es sich häufig um Wiedereinsteiger, die nach vielen Jahren ein leistungsstarkes Motorrad erwerben oder um Fahrer, die zum Teil aus Zeitgründen nur sehr selten Motorrad fahren und daher nicht über eine entsprechende Fahrpraxis und Routine verfügen.

Da der Kreis Siegen-Wittgenstein über einige schöne Tourenstrecken verfügt, werden diese Straßen vielfach auch durch ortsfremde Fahrer genutzt. Wegen der Streckenunkenntnis ist bei ihnen das Risiko, aufgrund von unangepasster Geschwindigkeit oder von Fahrfehlern zu verunglücken, höher.

Gleichzeitig ist feststellbar, dass 77 % der verunglückten motorisierten Motorradfahrer den Verkehrsunfall selbst verursacht haben und nicht ein anderer Verkehrsteilnehmer als Unfallverursacher angesehen wurde. Im Jahr 2016 lag dieser Anteil bei nur 57 %, in 2017 bei 73 %.

Einige Straßenabschnitte sind seit Jahren in der Motorrad-Szene als potenzielle Rennstrecken bekannt, wie zum Beispiel die Strecken rund um Lützel (die B 62, Afholderbach / Applauskurve oder die B 508, Lützel / Kronprinzeneiche), die B 517, Littfeld / Rahrbacher Höhe oder die L 729, Krombacher Heck.

Die Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein hat daher seit einigen Jahren ein Verkehrsüberwachungskonzept „Motorrad-Raser“ und führt sowohl Einzelkontrollen als auch Großkontrollen mit starkem Personalansatz durch.

5.3 Fahrradfahrer (ohne Pedelecs)

Fahrradfahrer	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	84	82	105	+ 28 %
Tote	0	0	0	+/- 0 %

Die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrer stieg im Vergleich zu den Vorjahren deutlich an.

Unfallbegünstigend dürfte sich der lange Sommer mit dem guten Wetter ausgewirkt haben. So kommt es, dass in 2018 der April und der Oktober mit je 19 verunglückten Radfahrern die unfallträchtigsten Monate bei den Radfahrern waren. Es ist eine hohe Anzahl sogenannter Alleinunfälle zu verzeichnen, bei denen der Radfahrer ohne Fremdeinwirkung stürzte und sich verletzte.

Bei den 105 verunglückten Radfahrern war in 59 Fällen der Radfahrer der Unfallverursacher. In 47 Fällen lag jeweils ein Alleinunfall vor, d.h. in fast jedem zweiten Fall.

In vielen Fällen lagen Fahrfehler wie z.B. Verbremesen oder ähnliches vor. In acht Fällen kam allerdings Alkohol- bzw. Drogenkonsum hinzu.

Pedelecs	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	6	15	17	+ 13 %
Tote	0	0	1	+ 100 %

Als Fahrer von Pedelecs (Fahrräder mit Motorunterstützung bis 25 km/h) verunglückten im Jahr 2016 sechs Personen, im Jahr 2017 waren es bereits 15 Personen. Der rasant steigende Absatz von sogenannten E-Bikes führt naturgemäß dazu, dass diese Fahrzeuge auch vermehrt bei Verkehrsunfällen beteiligt sind. Im vergangenen Jahr waren es **18 Personen**, die mit einem Pedelec verunglückten. Ein 82jähriger Pedelecfahrer verstarb nach einem Alleinunfall in Folge seiner Verletzungen.

Zu empfehlen ist, dass Personen, die lange Zeit nicht mehr Fahrrad gefahren sind, mit Pe-

delecs Übungen in verkehrsfreien Räumen machen und dass beim Fahren ein Helm getragen wird.

5.4 Fußgänger

Fußgänger	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozentger.)
Verletzte	113	89	100	+ 12 %
Tote	0	1	1	+/- 0 %

Die Zahl der verunglückten Fußgänger im Kreisgebiet stieg im Jahr 2018 zum Vorjahr um 12 % an.

Wie im Jahr 2017 musste 2018 ein tödlich verletzter Fußgänger bei einem Verkehrsunfall registriert werden (siehe hierzu Ziffer 4.4).

In nur 26 von den o.g. 101 Fällen war der Fußgänger als Unfallverursacher angesehen worden, das heißt, dass Fußgänger vermehrt Unfallopfer sind.

Sorgen bereitet der Polizei der Umstand, dass bei jedem vierten Unfall mit verletzten Fußgängern die Unfallörtlichkeit an einem besonders geschützten Bereich für Fußgänger passierte. So kam es in 10 Fällen am Zebrastreifen, in weiteren 10 Fällen an Fußgängerampeln und in 6 Fällen bei sogenannten Fußgängerfurten zu verletzten Fußgängern.

Hier wird die Polizei zukünftig einen weiteren Schwerpunkt bei der Verkehrsüberwachung setzen.

Von den „Risikogruppen“ verunglückten am häufigsten Senioren (21 Verunglückte; im Jahr 2017 waren es noch 15 Senioren) und Kinder (18 Verunglückte, im Jahr 2017 waren es 17 Kinder) als Fußgänger. Diese beiden Altersgruppen machen somit 40 % der verunglückten Fußgänger aus, während sie bei der Bevölkerung lediglich einen Anteil von 17 % haben.

6 SONSTIGES

6.1 Entwicklung im Bereich Verkehrsunfallfluchten

Verkehrsunfallfluchten	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozent ger.)
Fluchtunfälle gesamt	1717	1731	1743	+ 1 %
davon Fluchtunfälle mit Personenschaden	63	49	59	+ 20 %

Aufklärungsquoten	2016	2017	2018	Veränderungen (in Prozentpunkten)
Fluchtunfälle gesamt	46 %	44 %	43 %	- 1
Fluchtunfälle mit Personenschaden	78 %	67 %	56 %	- 11

Die Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle mit Unfallflüchtigen stagnierte im Vergleich zum Vorjahr.

Einen Anstieg gab es hingegen bei der **Anzahl der Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden. Hier stieg die Unfallzahl** im Vergleich zum Jahr 2017 von 49 auf 59 und damit **um 20 %**.

Im Kreisgebiet kam es im Jahr 2018 zu **1743 Verkehrsunfällen**, bei denen der Verursacher flüchtete.

Somit wird ein solches Fehlverhalten im Schnitt fast fünf Mal täglich im Kreis Siegen-Wittgenstein angezeigt.

Bei diesen Verhaltensweisen handelt es sich jedoch nicht um Kavaliersdelikte, sondern um Straftaten (Strafandrohung: Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahre oder Geldstrafe).

Wichtig ist, dass es auch nicht genügt, eine handschriftliche Nachricht am Fahrzeug des Unfallbeteiligten zu hinterlassen, wenn dieser nicht bei seinem Fahrzeug ist. In einem solchen Fall ist man verpflichtet, an der Unfallörtlichkeit zu warten und nach angemessener

Wartezeit die Polizei oder den Beteiligten zu informieren.

Bei den besonders schwerwiegenden Unfallfluchten mit Personenschaden kam es trotz intensiver Ermittlungstätigkeiten des Verkehrskommissariats zu einer niedrigeren **Aufklärungsquote** als in den Vorjahren.

Der prozentuale hohe Rückgang lässt sich zum Teil mit den relativ niedrigen absoluten Zahlen relativieren.

Wichtig bei der Ermittlungsarbeit sind neben den objektiv vorhandenen Unfallspuren auch Beobachtungen von Unfallgeschädigten und -zeugen. Hier bittet die Polizei darum, dass man unverzüglich die Polizei über Notruf informiert, wenn man Zeuge einer Unfallflucht geworden ist. Der Faktor Zeit spielt in vielerlei Hinsicht eine wichtige Rolle.

6.2 Vergleich zur landesweiten Entwicklung

Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) 2018			
Vergleich Land NRW / Kreis Siegen - Wittgenstein			
	NRW	KPB Siegen-Wittgenstein	Unterschied ger. + / -
VHZ Personen gesamt	446	355 Platz 6 in NRW	- 20 %
VHZ Kinder	267	176 Platz 2 in NRW	- 34 %
VHZ Jugendliche, 15 - 17 Jahre	705	861	+ 22 %
VHZ Junge Erwachsene, 18 - 24 Jahre	851	651	- 23 %
VHZ Senioren	282	189 Platz 4 in NRW	- 33 %

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) ermöglicht den Vergleich von Behörden auf Landesebene auf der Basis von 100.000 Einwohnern.

VHZ = Anzahl der Verunglückten x 100.000 : Anzahl der Einwohner

Die Kreispolizeibehörde hat es im Jahr 2018 geschafft, sowohl bei allen Verunglückten als auch in fast allen „Risiko-Altersgruppen“ mit der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) deutlich unter dem Landesdurchschnitt zu bleiben. In der Altersgruppe der Kinder und der Senioren belegt man im Landesvergleich sogar die Plätze 2 und 4, bei der „VHZ Gesamt“

Platz 6. Lediglich bei den Jugendlichen liegt man schlechter als der Landesdurchschnitt, wobei die unter Ziffer 4.2 gemachten Aspekte zu berücksichtigen sind.

Die Analyse der Unfallstatistik belegt, dass das Risiko, im Kreis Siegen-Wittgenstein zu verunglücken, niedriger ist, als in anderen Teilen von Nordrhein-Westfalen.

Zum Abschluss der diesjährigen Betrachtung der Verkehrsunfallstatistik möchte die Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein noch einmal ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Verkehrssicherheit ein zentrales Anliegen der Kreispolizeibehörde ist. Daher wird die Polizei auch weiterhin präventiv und repressiv Verkehrssicherheitsarbeit betreiben. Hierbei werden auch in Zukunft kontinuierliche, brennpunktorientierte sowie flächendeckende Kontrollen erfolgen.

Um insgesamt ein größtmögliches Maß an Verkehrssicherheit zu erreichen, kommt es maßgeblich auf ein verkehrsgerechtes und verantwortungsbewusstes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer an. Daher bittet die Polizei die Verkehrsteilnehmer auch im Jahr 2019 um ein verkehrsgerechtes und achtsames Verhalten und wünscht allen eine unfallfreie Fahrt.

Im Auftrag

Pusch, PHK