

**Straßenverkehrsunfallentwicklung  
und  
polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit  
im Freistaat Sachsen**

**- 2007 -**



**Sächsisches Staatsministerium des Innern**

## Inhaltsübersicht

	<b>Vorbemerkung</b>	<b>Seite</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Verkehrsunfälle (allgemein)</b>	<b>Seite</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verunglückte (Getötete, Schwer- und Leichtverletzte)</b>	<b>Seite</b>	<b>4</b>
2.1	Unfallursachen	Seite	7
2.2	Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung	Seite	8
2.3	Verkehrsunfallentwicklung bei der Generation 65+	Seite	9
2.4	Verunglückte Kinder nach Verkehrsteilnehmerart	Seite	12
2.5	Verkehrsunfallentwicklung bei jungen Fahrerinnen und Fahrern	Seite	12
<b>3</b>	<b>Alkohol-/Drogenunfälle</b>	<b>Seite</b>	<b>14</b>
3.1	Alkoholunfälle	Seite	14
3.2	Drogenunfälle	Seite	16
<b>4</b>	<b>Unfälle und Verunglückte nach Regierungsbezirken</b>	<b>Seite</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Verkehrspolizeiliche Repression und Prävention</b>	<b>Seite</b>	<b>18</b>
5.1	Verkehrsüberwachung	Seite	18
5.2	Verkehrserziehung und -aufklärung	Seite	20
<b>6</b>	<b>Ausblick für das Jahr 2008</b>	<b>Seite</b>	<b>22</b>

## Anlagen:

- 1 Entwicklung der Anzahl der bei Unfällen Getöteten, der zugelassenen Kraftfahrzeuge im Freistaat Sachsen
- 2 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen 1980 bis 2006 im Freistaat Sachsen
- 3 Verkehrsunfallentwicklung und Verunglückte 1980 bis 2006 im Freistaat Sachsen
- 4 Unfälle mit Personenschaden auf Bundesautobahnen
- 5 Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen je 1.000 Beteiligte der Altersgruppe
- 6 Verunglückte Kinder
- 7 Verunglückte 18- bis unter 25-Jährige
- 8 Alkoholunfälle und Verunglückte in Sachsen
- 9 Unfälle mit Personenschaden nach Regierungsbezirken/Getötete nach Regierungsbezirken
- 10 Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 2006 nach Kreisen
- 11 Straßenverkehrsunfälle 2006 - Verunglückte je 100.000 Einwohner/Getötete je eine Million Einwohner
- 12 Ergebnisse TISPOL - European Operation Seatbelt
- 13 Kontrollergebnisse gewerblicher Personen- und Güterverkehr

## **Straßenverkehrsunfallentwicklung und polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit 2007 im Freistaat Sachsen**

### **Vorbemerkung:**

Im Freistaat Sachsen setzt sich die positive Verkehrsunfallentwicklung der vergangenen Jahre in abgeschwächter Weise fort. Auch wenn im Freistaat Sachsen die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt - entgegen dem bundesweiten Trend - eine rückläufige Tendenz aufweist, ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden erstmals seit 1999 wieder leicht gestiegen.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Tendenzen ist davon auszugehen, dass die rückläufige Verkehrsunfallentwicklung offensichtlich ihre Talsohle in naher Zukunft erreicht, in einigen Regionen sogar bereits durchschritten hat. Vor diesem Hintergrund gewinnt die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit künftig zunehmend an Bedeutung. Daher gilt es, die Effektivität der Maßnahmen zu erhöhen, Verfahrensabläufe zu optimieren und Instrumentarien zu verbessern.

### **1 Verkehrsunfälle (allgemein)**

**Im Freistaat Sachsen ging die Anzahl der Unfälle insgesamt gegenüber dem Jahr 2006 um 0,7 % zurück.** Bundesweit stieg die Gesamtzahl der Unfälle um 3,0 %.

Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** stieg im Jahr 2007 in Sachsen gegenüber dem Vorjahr um 1,1 % auf 15.767. Damit entspricht die Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Freistaat Sachsen annähernd dem bundesweiten Trend: Nach den vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes stiegen die Verkehrsunfälle mit Personenschaden im gesamten Bundesgebiet um 2,0 %.

Von der Polizei des Freistaates Sachsen wurden 121.793 Verkehrsunfälle erfasst, darunter 106.026 Sachschadensunfälle.

Entsprechend den vorliegenden Verkehrsunfallzahlen muss festgestellt werden, dass

sich

➤ alle vier Minuten ein Verkehrsunfall ereignete,

sich

➤ alle 33 Minuten ein Verkehrsunfall mit Personenschaden ereignete,

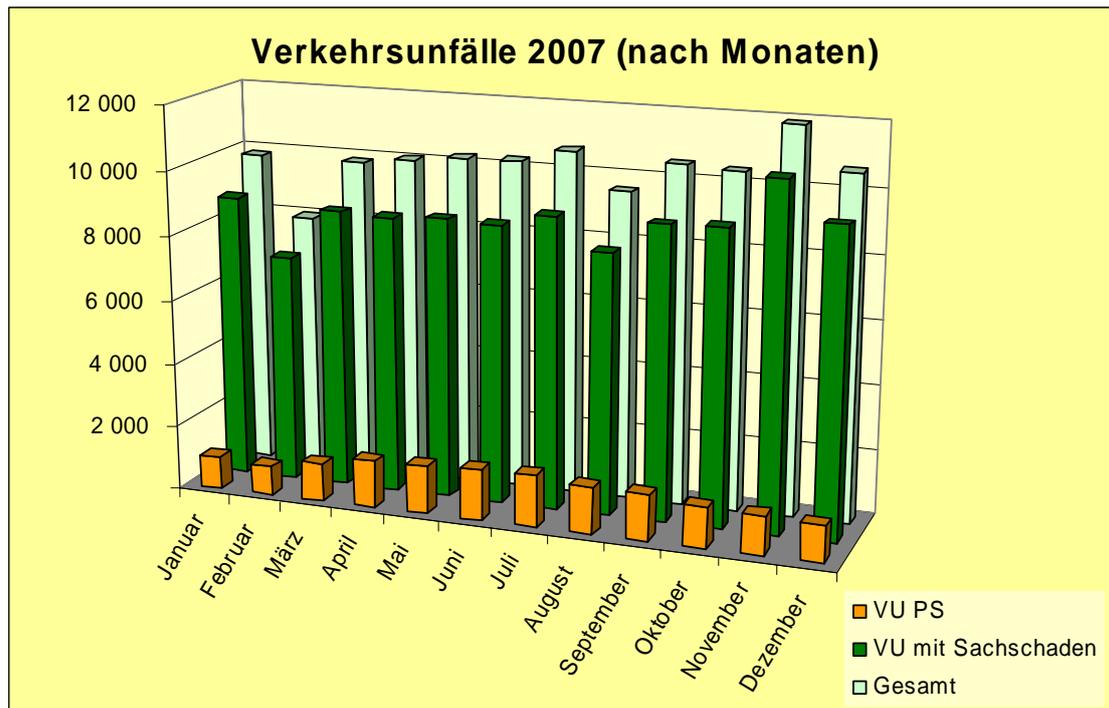
➤ alle zwei Stunden eine Person im Alter von 18 bis 25 Jahren verletzt wurde,

➤ alle sieben Stunden ein Kind verletzt wurde,

➤ alle 37 Stunden eine Person bei einem Verkehrsunfall getötet wurde,

➤ alle acht Tage eine Person im Alter von 18 bis 25 Jahren bei einem Verkehrsunfall getötet wurde.

Die meisten Verkehrsunfälle (insbesondere Verkehrsunfälle mit Sachschaden) ereigneten sich im Jahr 2007 im Monat November. Die meisten Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereigneten sich in den Sommermonaten Juni und Juli. Im Juli wurden auch die meisten bei Verkehrsunfällen Verunglückten (2.062, davon 23 Getötete, 489 Schwer- und 1.550 Leichtverletzte) registriert.



#### Unfallentwicklung 2000 bis 2007:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Unfälle mit Personenschaden	19.606	18.621	17.598	17.290	15.834	15.922	15.601	15.767
Unfälle mit Sachschaden	117.882	118.570	111.284	110.462	111.006	108.224	107.065	106.026
<b>Verkehrsunfälle insgesamt</b>	<b>137.488</b>	<b>137.191</b>	<b>128.882</b>	<b>127.752</b>	<b>126.840</b>	<b>124.146</b>	<b>122.666</b>	<b>121.793</b>

In engem Zusammenhang mit der Verkehrsunfallentwicklung steht nicht zuletzt der Anstieg des Kraftfahrzeugbestandes im Freistaat Sachsen (um 5,8 %, von 2,57 Millionen Kfz im Jahr 2000 auf 2,72 Millionen Kfz im Jahr 2007 - Anlage 1) sowie die damit verbundene größere Verkehrsdichte.

## 2 Verunglückte (Getötete, Schwer- und Leichtverletzte)

Der seit 1995 zu verzeichnende kontinuierliche Rückgang der Anzahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten hat sich auch im vergangenen Jahr fortgesetzt. Im Jahr 2007 wurden im Freistaat Sachsen 236 Verkehrstote registriert. Das ist die niedrigste Anzahl seit mehr als zwei Jahrzehnten und bedeutet gegenüber dem Vorjahr (275 Getötete) einen Rückgang um 14,2 %. Seit dem Jahr 2000 ist ein Rückgang um 46,8 % zu verzeichnen (444 Getötete im Jahr 2000).

Sofern sich dieser positive Trend fortsetzt, wird der Freistaat Sachsen das Hauptziel der Empfehlungen der Europäischen Kommission vom 21. Oktober 2003 zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, die Halbierung der Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen in der EU Getöteten ausgehend vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2010, erreichen.

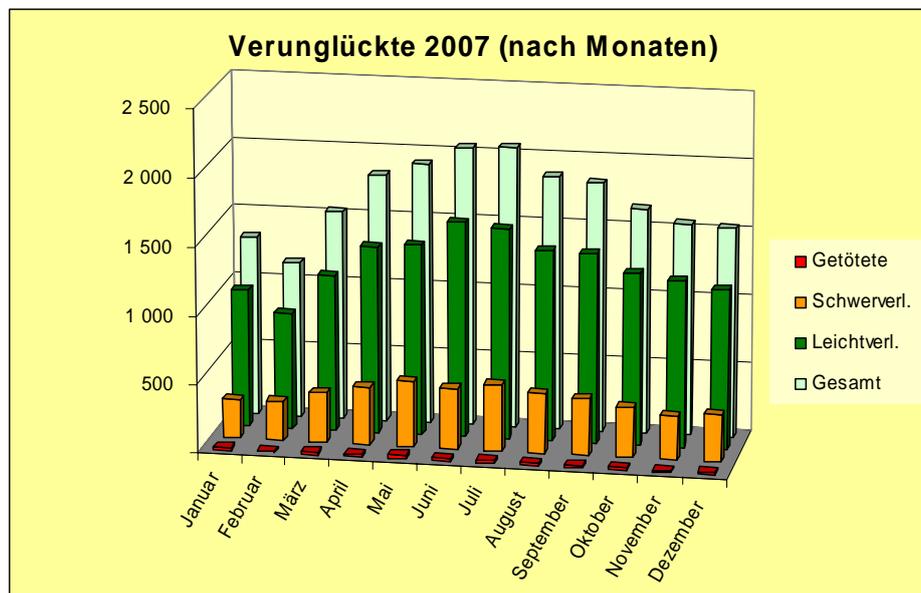
#### Entwicklung der Anzahl Getöteter und Verletzter (vgl. Anlagen 2, 3, 4)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bundesweite Entwicklung der Zahl der Verunglückten (vorläufige Zahlen des Statistischen Bundesamtes):

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Getötete</b>	444	409	393	352	320	292	275	<b>236</b>
<b>Verletzte</b>	25.508	24.137	22.607	22.208	20.283	20.259	19.752	20.057

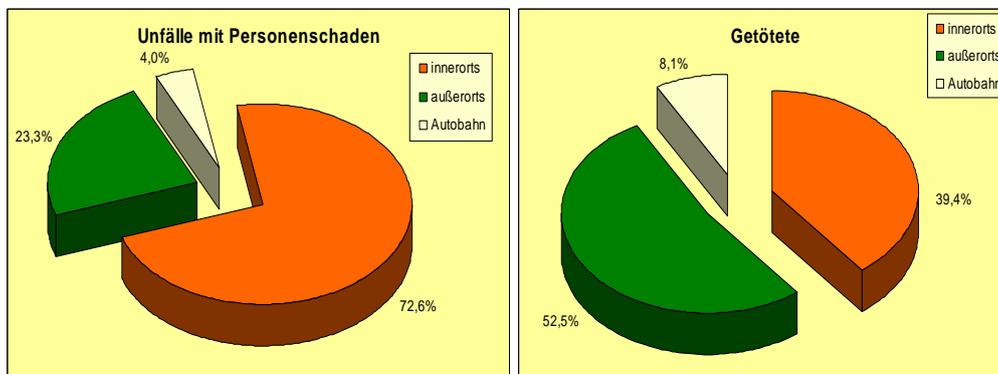
Die Zahl der Verletzten stieg von 19.752 im Vorjahr auf 20.057 im Jahr 2007 (+1,5 %). Gegenüber 2006 ist die Anzahl der Schwerverletzten von 4.615 auf 4.684 (+1,5 %) gestiegen. Auch die Zahl der Leichtverletzten ist ansteigend: von 15.137 im Jahr 2006 auf 15.373 im Jahr 2007 (+1,6 %).

Die meisten Verunglückten wurden im Monat Juli registriert.



Die **meisten Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereigneten sich** - wie in den Jahren zuvor - **innerhalb von Ortschaften (72,6 %)**. Außerhalb von Ortschaften wurden 23,3 % und auf Autobahnen 4,0 % der Personenschadensunfälle registriert.

Die **meisten Getöteten (52,5 %)** waren **außerorts** (ohne BAB) zu verzeichnen (innerorts: 39,4 %, auf Autobahnen: 8,1 %).

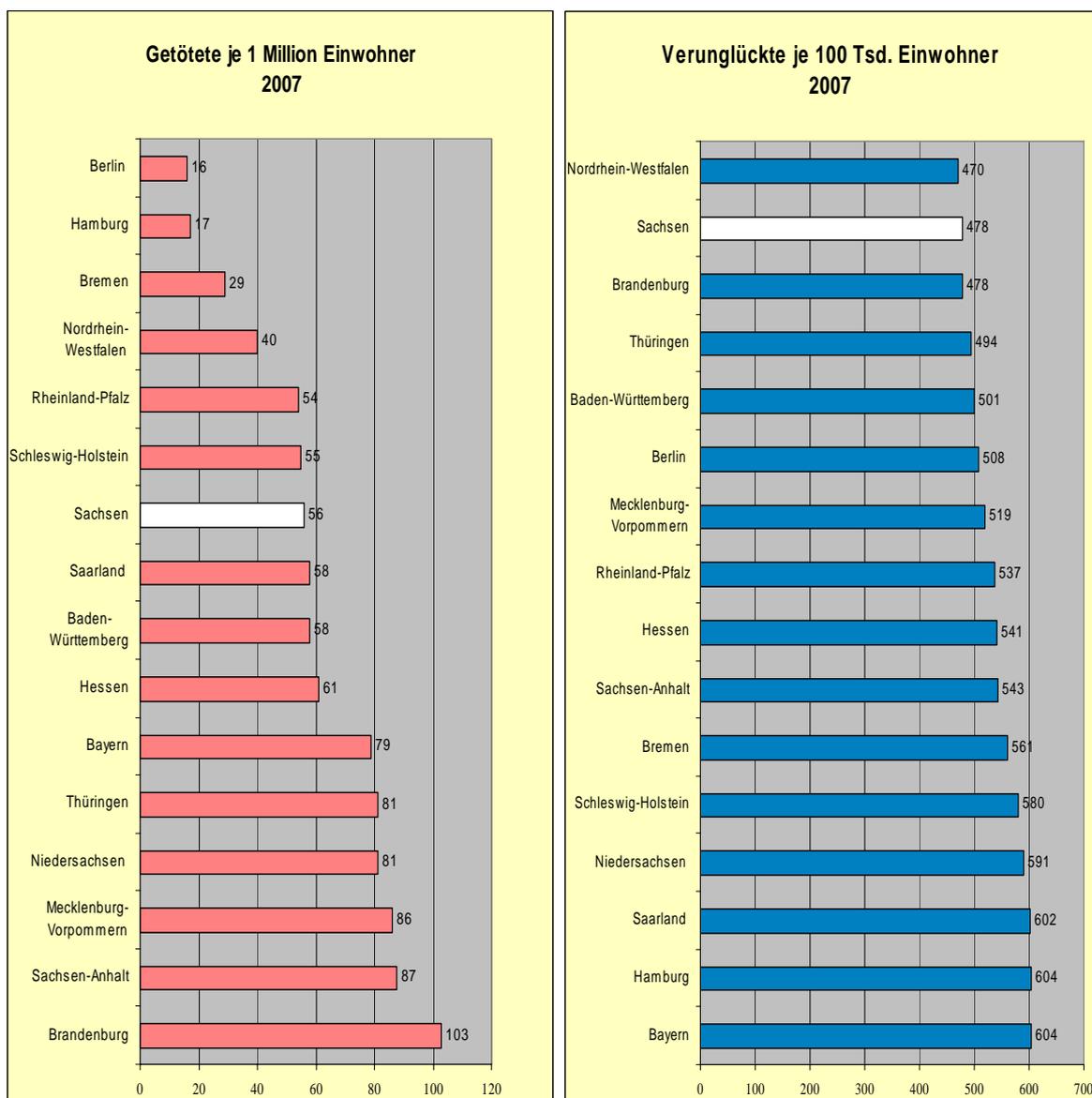


Auf den **Autobahnen** wurden bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden 19 Personen getötet und 238 Personen schwer verletzt. Im Jahr 2006 waren es 22 Getötete und 245 Schwer-

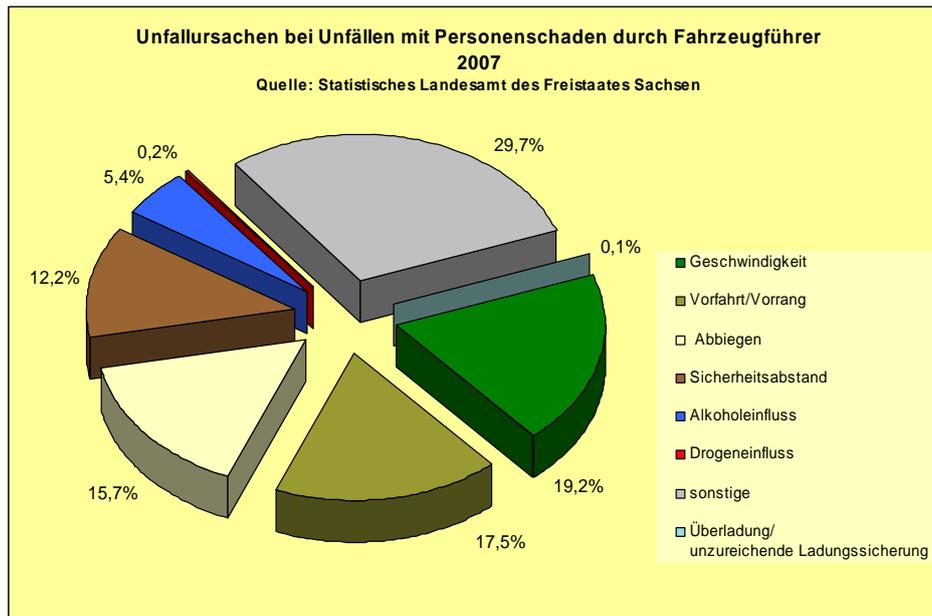
verletzte (-13,6 % bzw. -2,9 %). Die Zahl der leicht verletzten Personen stieg allerdings von 692 auf 737 (+6,5 %). Damit stieg auch die Zahl der insgesamt auf Autobahnen verletzten Personen von 937 auf 975 (+4,1 %).

Unter Berücksichtigung der **vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes** lag der Durchschnitt bei den **Verunglückten je 100.000 Einwohnern** in Sachsen im Jahr 2007 bei **478** (2006 waren es **469**). Damit steht Sachsen im Bundesvergleich mit Brandenburg an **zweitbesten Stelle** hinter Nordrhein-Westfalen.

Bei den **Getöteten lag der Durchschnitt in Sachsen bei 56 je 1 Million Einwohner** (64 Getötete je 1 Million Einwohner im Jahr 2006). **Hier liegt Sachsen im Vergleich der Bundesländer im Mittelfeld** vor dem Saarland, Baden-Württemberg, Hessen, Bayern, Thüringen, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Im Bundesgebiet lag der Durchschnitt bei 60 Getöteten je 1 Million Einwohner.



## 2.1 Unfallursachen (vgl. Anlage 5)



Hinweis: Bei jedem Unfallbeteiligten können bis zu zwei Ursachen erfasst werden, so dass die Anzahl der Unfallursachen nicht mit der Anzahl von Unfällen gleichgesetzt werden kann.

#### **Nichtangepasste Geschwindigkeit:**

Besorgniserregend ist der nach wie vor hohe Anteil der Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, den Überwachungsdruck - soweit möglich -, insbesondere an den diesbezüglichen Unfallschwerpunkten, aufrecht zu erhalten bzw. zu erhöhen (siehe auch Ziffer 5.1).

Auf Bundesautobahnen ereigneten sich im Freistaat Sachsen 638 Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Davon wurden 383 Verkehrsunfälle (60 %) in Bereichen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung und 255 Verkehrsunfälle in Bereichen mit Geschwindigkeitsbegrenzung registriert. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass der relativ hohe Anteil der Verkehrsunfälle auf Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung insbesondere darauf zurückzuführen ist, dass im Freistaat Sachsen auf 70 % der Autobahnkilometer kein Tempolimit besteht.

Bei den 638 Verkehrsunfällen auf Sachsens Autobahnen wurde in 260 Fällen (40,7 % der Autobahnunfälle mit Personenschaden) die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ registriert, davon in 151 Fällen in Bereichen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Allein diese Tatsache lässt jedoch nicht darauf schließen, dass bei den genannten Verkehrsunfällen eine erhebliche Überschreitung der Richtgeschwindigkeit vorlag, da eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ z. B. bei besonderer Witterungslage auch deutlich unter dieser liegen kann.

Die Einführung eines generellen Tempolimits wurde im vergangenen Jahr verstärkt diskutiert und war u. a. Gegenstand parlamentarischer Anfragen. Das Sächsische Staatsministerium des Innern sieht auch weiterhin keine Erforderlichkeit der Einführung eines Tempolimits. Nicht zuletzt stellen im Freistaat Sachsen Autobahnen die sichersten Verkehrsstrecken dar (lediglich 4 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden; siehe oben). Verkehrsverstößen durch Raser und Drängler wird im Freistaat Sachsen konsequent durch Abstandsmessungen von Brücken und durch den Einsatz von zivilen Videoüberwachungsfahrzeugen der Polizei begegnet. Ein Tempolimit könnte außerdem in einigen Bereichen zu einer Verdrängung des Verkehrs auf andere Außerortsstraßen führen. Auch dies gilt es auf Grund der Tatsache, dass die Autobahnen die sichersten Straßen sind, zu verhindern.

#### **Vorfahrtsfehler/Fehler beim Abbiegen:**

Nach wie vor ordnen sich die Unfallursachen „Vorfahrtsfehler/Fehler beim Abbiegen“ unmittelbar nach der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ ein.

Im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Verkehrsunfallursachen „Vorfahrtsfehler“ sowie „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ haben insbesondere die Verkehrsunfallkommissionen, die sich aus Vertretern der Polizei, den Straßenverkehrsbehörden und den Straßenbaubehörden zusammensetzen, die Aufgabe, entsprechende Unfallhäufungsstellen zu erkennen und geeignete Maßnahmen zur Entschärfung bzw. Beseitigung der Unfallschwerpunkte festzulegen.

### Ungenügender Sicherheitsabstand:

Gegenüber dem Vorjahr ist bei der Unfallursache „ungenügender Sicherheitsabstand“ ein Anstieg von 4,3 % zu verzeichnen. (Im Zeitraum 01.02.2007 bis einschließlich 31.01.2008 wurden 7.899 [-3,7 %] einschlägige Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.)

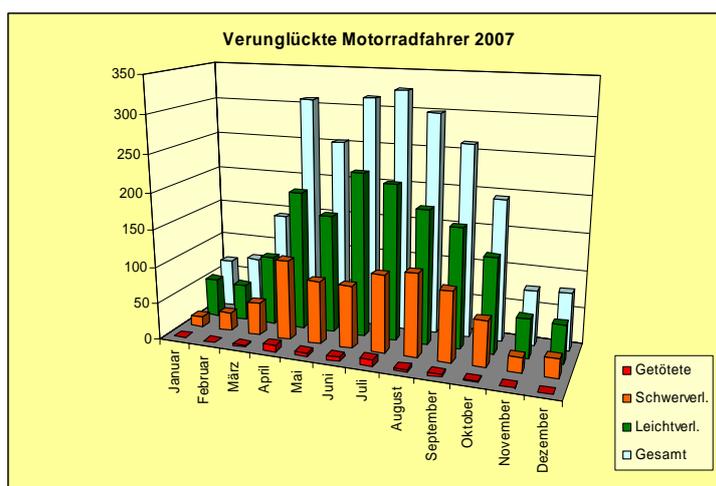
## 2.2 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

In dem hohen Anteil der **Pkw-Benutzer** als Verkehrsoffer (54,7 % der insgesamt Verunglückten; 54,0 % im Jahr 2006) spiegelt sich die Präsenz an Personenkraftwagen im Straßenverkehr wider (85,0 % aller Kraftfahrzeuge im Freistaat Sachsen waren im Jahr 2007 PKW).

- **50,0 %** (49,5 % im Jahr 2006) **aller Getöteten waren PKW-Benutzer**,
- **19,5 %** (17,5 % im Jahr 2006) waren **Fußgänger**,
- **17,4 %** (18,5 % im Jahr 2006) waren **Motorradbenutzer<sup>2</sup>**,
- **9,7 %** (11,6 % im Jahr 2006) waren **Radfahrer**,
- **1,7 %** (1,8 % im Jahr 2006) waren **LKW- Benutzer** und
- **keine der Getöteten waren Fahrer oder Mitfahrer von Bussen.**

Entsprechend dem **Verkehrslagebild des Bundes „Unfallentwicklung 2007“** wird u. a. der Entwicklung der **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Motorrädern** und den damit im Zusammenhang stehenden steigenden Verunglücktenzahlen eine besondere Bedeutung beigemessen. Teilweise drastische Zunahmen waren laut Bundeslagebild vor allem in den Monaten Februar bis April zu verzeichnen.

Auch in Sachsen stieg in den Monaten März/April 2007 (Saisonbeginn) die Zahl der Verunglückten gegenüber den Vormonaten drastisch an (+214,6 %). Insgesamt wies die Unfallentwicklung gegenüber dem Vorjahr jedoch sogar eine leicht **rückläufige** Tendenz auf (-0,25 %).



Der Beginn der Motorradsaison bildet einen Schwerpunkt, der in der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit besondere Berücksichtigung finden muss. In diesem Zusammenhang wird auf die Novellierung der konzeptionellen Verkehrssicherheitsarbeit der sächsischen

<sup>2</sup> Als Motorradbenutzer wurden die Fahrer und Mitfahrer von Mofas, Mopeds, Mokicks und Motorzweirädern (mit amtlichen Kennzeichen) zusammengefasst.

Polizei hingewiesen, in deren Rahmen sich die Polizeidirektion Chemnitz-Erzgebirge mit der Erarbeitung einer Konzeption zum Thema „Motorisierte Zweiradfahrer“ befasst.

Auf Grund der bundesweiten Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Motorrädern sah sich die Arbeitsgruppe Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten (AG VPEA) veranlasst, eine Projektgruppe „Motorrad“<sup>3</sup> einzurichten, die beauftragt wurde, strategische Ansätze zur Reduzierung derartiger Verkehrsunfälle zu erarbeiten. Die Ergebnisse der Projektgruppe werden auch in die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Sachsen einfließen.

Im Zusammenhang mit der Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen an Verkehrsunfällen wurde zu Beginn des Jahres 2008 die Problematik „**Kleintransporter**“ bundesweit diskutiert. Insbesondere schlug Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee als Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ein **Tempolimit für Kleintransporter** auf Bundesautobahnen vor.

Im Freistaat Sachsen wurden im Jahr 2007 **nur 2,9 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden durch Kleintransporter** (bis 3,5 t zGG) verursacht, auf sächsischen Autobahnen 5,0 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Der **Anteil der Verunglückten** bei diesen Unfällen betrug **2,8 % bzw. 4,5 %**. Damit war das Unfallgeschehen der Kleintransporter gemessen am gesamten Unfallgeschehen von geringer Bedeutung. Soweit bei Kleintransportern als Hauptunfallursache auf Autobahnen eine nicht angepasste Geschwindigkeit zu verzeichnen war, konnte diese auch deutlich unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Dies gilt insbesondere in auffälligen Baustellenbereichen. Vor diesem Hintergrund lässt ein speziell auf diese Fahrzeuge ausgelegtes Tempolimit u. a. auf Grund des damit verbundenen häufigen Spurwechsels keinen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit erwarten. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern kann insbesondere durch andere auf Bundesebene initiierte Maßnahmen erreicht werden, wie z. B. Fahrerfortbildung, Schulungsmaßnahmen zu richtiger Ladungssicherung, Aufklärungsaktionen zur Steigerung der Gurtanlagequote u. a. In diesem Bereich haben Hersteller und Berufsverbände in den vergangenen Jahren erhebliche Aufklärungsarbeit geleistet.

### 2.3 Verkehrsunfallentwicklung bei der Generation 65+

Angelehnt an den „Ersten Bericht der Projektgruppe Senioren zum Verkehrsunfallrisiko der Generation 65+“ der Bundesländer wird der Begriff „Senioren“ durch „Generation 65+“ ersetzt. Begründet wird dies zum einen damit, dass der Begriff „Senioren“ als diskriminierend empfunden werden kann und darüber hinaus im internationalen Sprachgebrauch nicht etabliert ist.

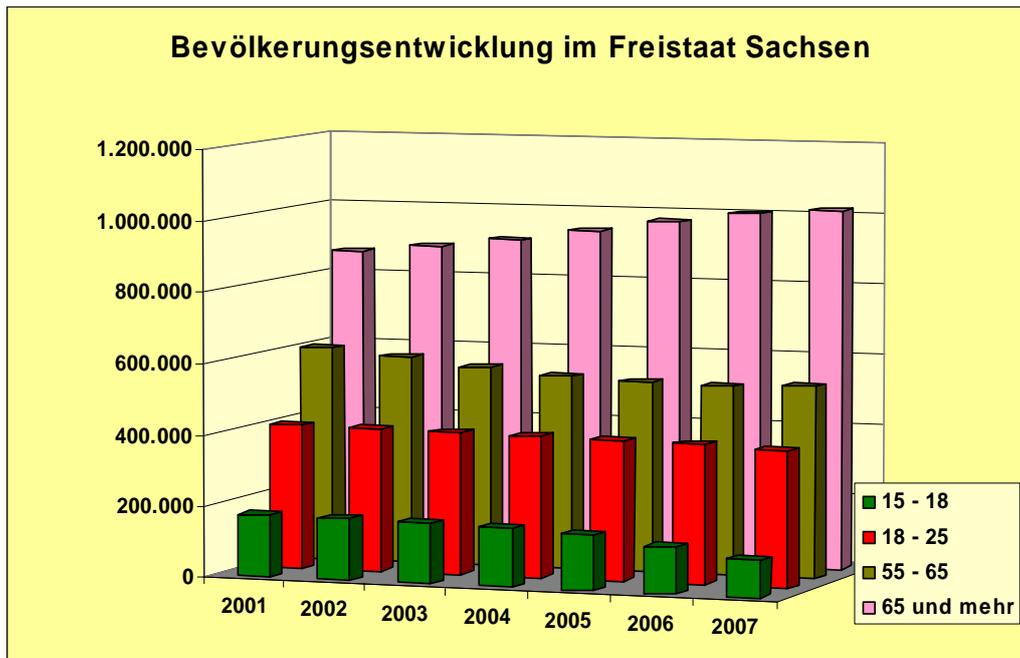
Im Zusammenhang mit der Verkehrsunfallentwicklung ist eine Betrachtung der Generation 65+ auf Grund der demographischen Entwicklung unumgänglich. Bundesweit betrug der Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung etwa 19 % (Stand: 2006), d. h., etwa jeder fünfte der Gesamtbevölkerung Deutschlands war über 65 Jahre alt.

Im Freistaat Sachsen betrug der Anteil der Generation 65+ an der sächsischen Gesamtbevölkerung 24 % (Stand: 2007). Dagegen sank u. a. die Zahl der 18- bis 25-Jährigen um 5,9 %, der Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug 9,0 %.

Die Altersgruppe der über 65-Jährigen wuchs in den vergangenen sechs Jahren um 17,4 % (865.310 über 65-Jährige im Jahr 2001, 1.016.068 im Jahr 2007).

---

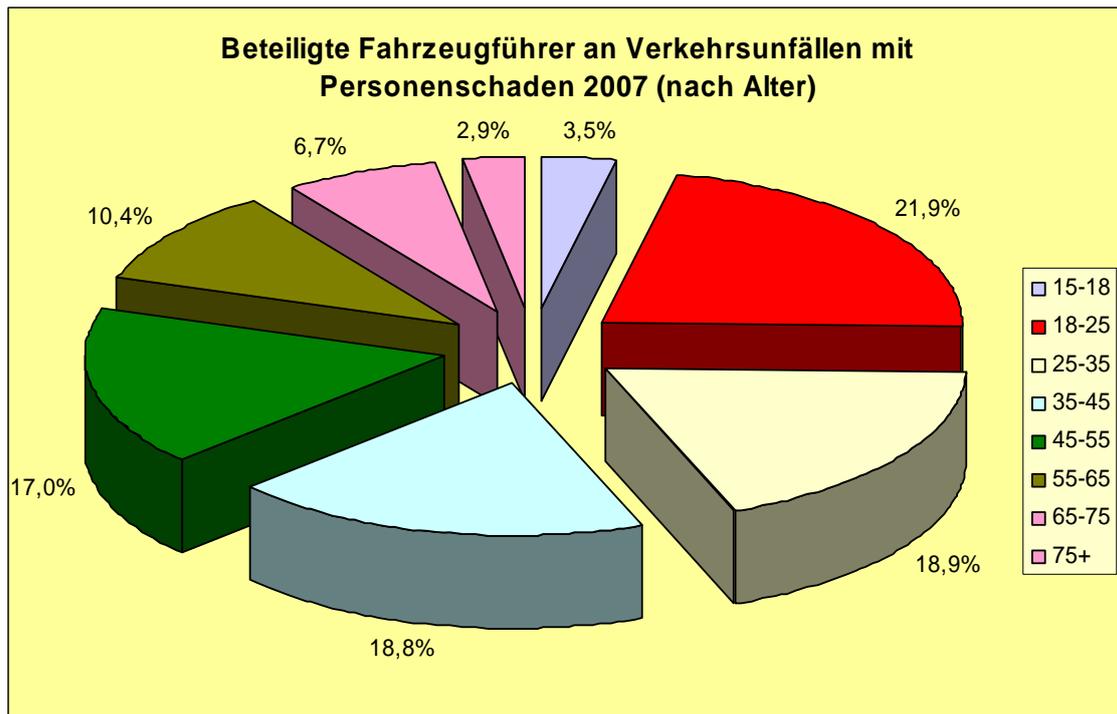
<sup>3</sup> Zur Mitarbeit in der Projektgruppe haben sich BY, NI, NRW, RP, SL, SH und TH bereit erklärt. SN beteiligt sich an der Projektgruppe nicht.



Der sich vollziehende demographische Wandel wird u. a. dadurch gekennzeichnet, dass die Generation 65+ entsprechend dem Bericht der Projektgruppe „Senioren“ den höchsten Mobilitätswachstum aller Altersgruppen aufweist<sup>4</sup>. Im Ergebnis bundesweiter Studien hat diese Altersgruppe auch den höchsten Anteil am Neuwagengeschäft. Insofern sind sie auch überwiegend mit neueren und in der Regel auch hinsichtlich der aktiven und passiven Sicherheit optimal ausgestatteten Fahrzeugen im Straßenverkehr präsent, was sich positiv auf das Unfallgeschehen und die damit verbundenen Folgen auswirkt. Allerdings ergeben sich mit fortschreitendem Lebensalter unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse, die sich grundlegend von denen der anderen Altersgruppen unterscheiden. So ist das Verkehrsverhalten dieser Altersgruppe durch eine deutlich unterdurchschnittliche Verkehrsteilnahme bezogen auf die Zahl der pro Tag zurückgelegten Wege gekennzeichnet. Die von der Generation 65+ zurückgelegten Distanzen nehmen mit zunehmendem Lebensalter kontinuierlich ab.

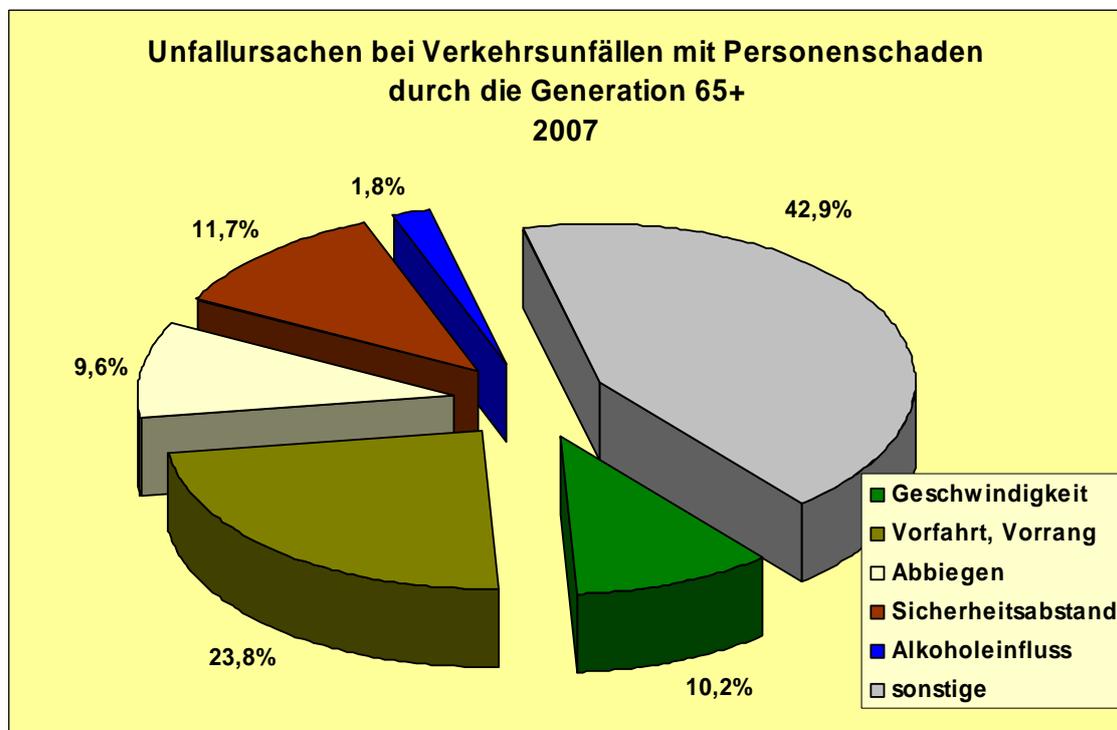
Nicht zuletzt aus den o. g. Gründen ist im Freistaat Sachsen die Generation 65+ - gemessen an der Verkehrsunfallstatistik - dem geringsten Risiko ausgesetzt, einen Verkehrsunfall zu verursachen. Obwohl jeder Vierte der Gesamtbevölkerung Sachsens älter als 65 Jahre ist, war nur etwa jeder 15. der 65- bis 75-Jährigen bzw. nur etwa jeder 30. der über 75-Jährigen im Jahr 2007 an einem Verkehrsunfall mit Personenschaden beteiligt. Die Unfallstatistik weist die Altersgruppe der Generation 65+ insbesondere als PKW-Fahrer als „sichere“ Verkehrsteilnehmer aus. Ungeachtet der unterdurchschnittlichen Verkehrsteilnahme dieser Altersgruppe, kann auch davon ausgegangen werden, dass sich die Generation 65+ umsichtiger im öffentlichen Verkehrsraum bewegt und altersbedingte Leistungsschwächen durch Lebenserfahrung, Regeltreue und Verantwortungsbewusstsein ausgleicht. Auch ist die heutige Generation 65+ den Anforderungen des modernen Verkehrs besser gewachsen als frühere, da die heute über 65-Jährigen - insbesondere bedingt durch die höhere Fahrleistung - mehr Erfahrungen im Straßenverkehr und speziell beim Autofahren sammeln konnten als die bisherigen.

<sup>4</sup> Die Projektgruppe verweist auf den Pressebericht 2006 des Kraftfahrt-Bundesamtes, entsprechend dem jeder vierte PKW-Halter bereits über 60 Jahre alt ist. Seit dem Jahr 2000 war bundesweit ein Anstieg dieser Altersgruppe als PKW-Halter von 26,8 % zu verzeichnen.



Fehlverhalten der Angehörigen der Generation 65+ resultieren oftmals aus verminderter Reaktionsfähigkeit, der Verschlechterung des Seh- und Hörvermögens sowie des Bewegungsapparates.

Entsprechend lassen sich die Fehlverhalten der über 65-Jährigen, die zur Verursachung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden geführt haben, ableiten (siehe auch Anlage 5).



Die Folgen der Verkehrsunfälle mit Personenschaden für die Angehörigen der Generation 65+ geben Anlass, diese Altersgruppe weiterhin verstärkt in die Verkehrssicherheitsarbeit der sächsischen Polizei und deren Partner einzubeziehen.

Bei Betrachtung der Verkehrsunfallstatistik wird deutlich, dass ältere Menschen bei einem Verkehrsunfall einem höheren Verletzungsrisiko unterliegen, schwerwiegendere Verletzungen erleiden und ein größeres Risiko haben, tödlich verletzt zu werden.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Generation 65+ besonders als Fußgänger und Radfahrer gefährdet ist. Etwa jeder zweite getötete Fußgänger und etwa jeder vierte getötete Radfahrer waren im Jahr 2007 älter als 65 Jahre.

## 2.4 Verunglückte Kinder nach Verkehrsteilnehmerart (vgl. Anlage 6)

Getötete Kinder	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Fußgänger	12	2	7	4	1	1	2	2	1
Radfahrer	9	4	5	1	3	1	3	2	0
Mitfahrer in Pkw	8	9	6	1	6	4	2	1	3
sonstige	0	0	1	0	0	0	0	1	0
<b>insgesamt</b>	<b>29</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

Verletzte Kinder	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Fußgänger	1.021	652	558	528	500	435	380	396	322
Radfahrer	1.017	871	746	726	618	545	479	428	372
Mitfahrer in Pkw	827	719	611	552	510	455	424	412	440
sonstige	144	99	84	74	76	74	58	89	65
<b>insgesamt</b>	<b>3.009</b>	<b>2.341</b>	<b>1.999</b>	<b>1.880</b>	<b>1704</b>	<b>1.509</b>	<b>1.341</b>	<b>1.325</b>	<b>1.199</b>

Die Zahl der **getöteten Kinder** (unter 15 Jahre) sank gegenüber dem Jahr 2006 **von 6 auf 4**. Im Jahr 2007 verunglückte ein Kind als Fußgänger tödlich. Die Zahl der als Insassen von PKW tödlich verunglückten Kinder stieg von einem Kind im Vorjahr auf drei Kinder im Jahr 2007.

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen **verletzten Kinder** sank im Vergleich zum Vorjahr um 9,5 % auf 1.199 und damit auf die niedrigste Zahl der vergangenen Jahre.

**Im Vergleich zum Jahr 1995 ist ein Rückgang von 60,2 % zu verzeichnen.**

Die - langfristig betrachtet - äußerst positive Entwicklung bei den Kinderunfällen zeigt, dass die zahlreichen Anstrengungen der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit sowohl im Bereich der Prävention, als auch im Bereich der Verkehrsüberwachung Wirkung zeigen und daran weiter festzuhalten ist<sup>5</sup> (vgl. auch Ziffer 5.2).

## 2.5 Verkehrsunfallentwicklung bei jungen Fahrerinnen und Fahrern (vgl. Anlage 7)

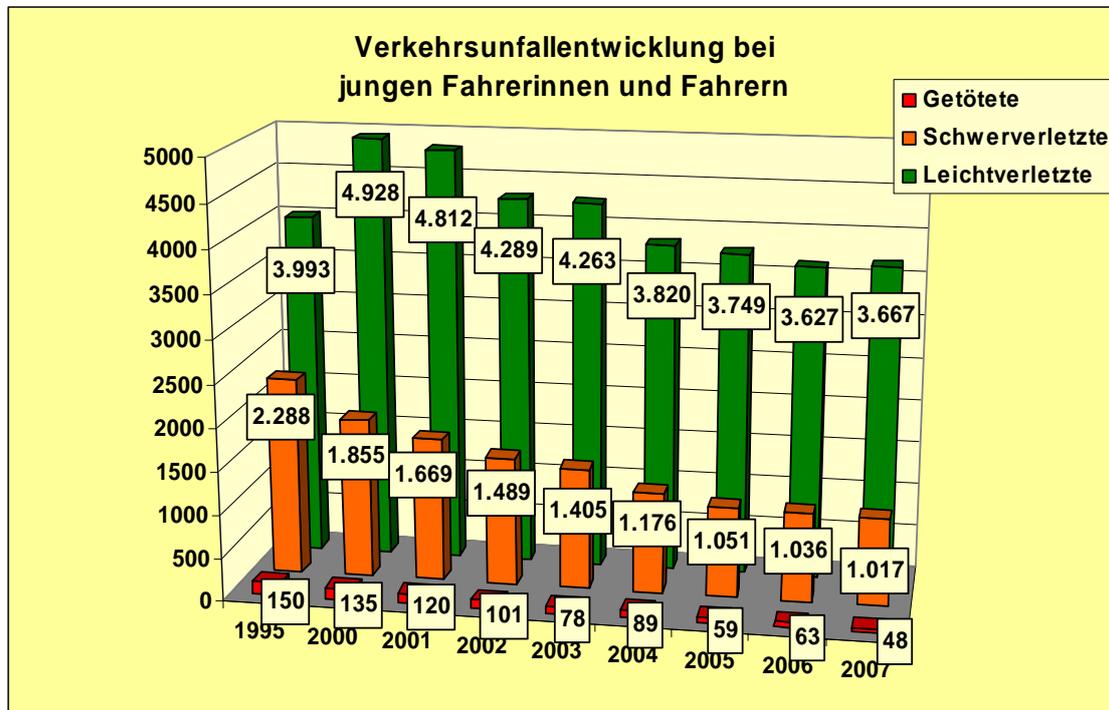
Die Zahl der Getöteten im Alter von 18 bis unter 25 Jahre ist gegenüber dem Vorjahr um 23,8 % gesunken. Dagegen stieg die Zahl der Verletzten leicht an (von 4.663 auf 4.684 bzw. +0,45 %).

Ungeachtet der Tatsache, dass im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2000 ein überproportional hoher Rückgang der Zahl der Verunglückten von 30,9 % und der Toten von 64,4 % zu verzeichnen war, bleibt die am stärksten gefährdete Altersgruppe nach wie vor die der 18- bis

<sup>5</sup> Die Verbesserung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit lässt sich hier nur eingeschränkt als begünstigend heranziehen.

unter 25-Jährigen. Etwa jeder vierte Verunglückte und etwa jeder fünfte Getötete gehörte dieser Altersgruppe an<sup>6</sup>.

Der Anteil der jungen Fahrerinnen/Fahrer betrug 20,3 % bei den Verkehrstoten und 23,4 % bei den Verletzten.



**Hauptunfallursache** der jungen Fahrerinnen/Fahrer ist nach wie vor die **überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit**. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung der 18- bis unter 25-Jährigen wurde in 1.330 Fällen diese Unfallursache (4.376 festgestellte Unfallursachen durch „junge Fahrer“ insgesamt) registriert. Das entspricht einem Anteil von 30,3 %. Bei Verkehrsunfällen mit Getöteten wurde die Ursache „Geschwindigkeit“ in 36 Fällen, das entspricht einem Anteil von 56,2 %, festgestellt.



<sup>6</sup> Im Jahr 2007 gehörte etwa nur jeder 11. der Gesamtbevölkerung dieser Altersgruppe an (Stand 30.06.2007).

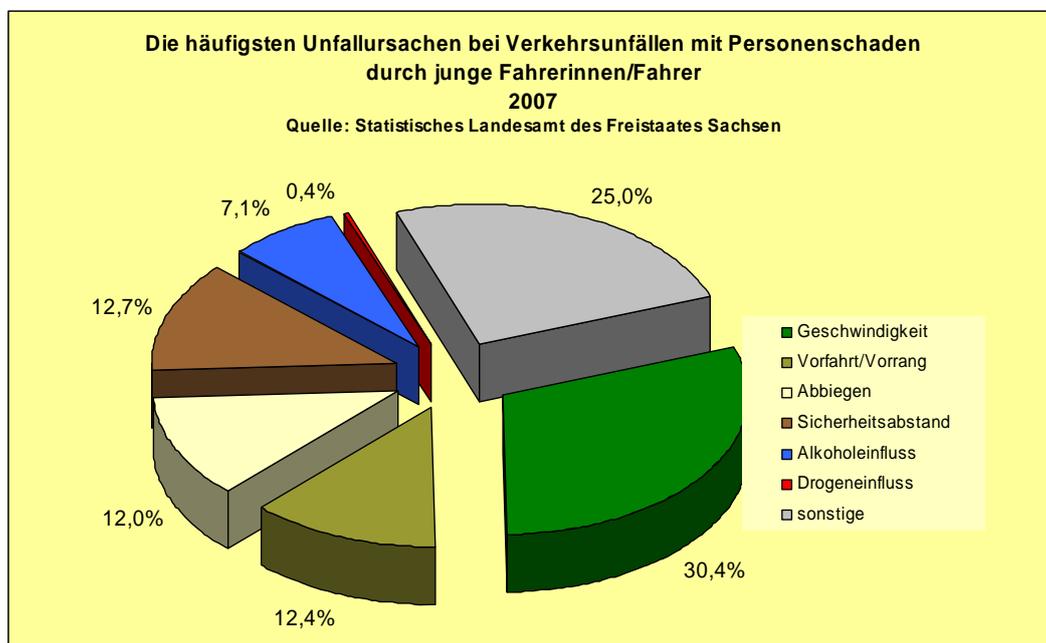
Die Unfallursache „**Alkohol**“ nimmt bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit 311 Feststellungen einen Anteil von 7,1 % für sich in Anspruch.

Bei Verkehrsunfällen mit Getöteten wurde insgesamt zehnmal die Unfallursache „Alkohol“ festgestellt, davon zweimal bei jungen Fahrern.

Der Anteil der Unfallursache „**Drogen**“ betrug bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden 0,4 % (16 Feststellungen) bzw. bei Unfällen mit Getöteten 1,5 % (insgesamt eine Feststellung)<sup>7</sup>. In diesem Zusammenhang stellt sich allerdings das Problem, dass die Staatsanwaltschaften bei Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang in der Regel keine Entnahme von Leichenblut anordnen. Die tatsächliche Anzahl dürfte daher höher liegen.

Die festgestellten Unfallursachen bei jungen Fahrerinnen/Fahrern entsprechen in der Rangfolge im Wesentlichen der allgemeinen Tendenz hinsichtlich der häufigsten Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden durch Fahrzeugführer (vgl. Ziffer 2.1).

Mehr als zwei Drittel der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung junger Fahrer wurden durch das Fehlverhalten der **männlichen** jungen Fahrer verursacht.



Die oben dargestellte Verkehrsunfallentwicklung bei jungen Fahrerinnen/Fahrern bestätigt die Notwendigkeit, der Altersgruppe der 18- bis 25-Jährigen ein besonderes Augenmerk zu schenken und z. B. durch die orts- und zeitnahe Verknüpfung der verkehrspolizeilichen Prävention und Repression die Wirksamkeit der Verkehrserziehung und -aufklärung zu erhöhen, um schließlich eine Verhaltensänderung der 18- bis 24-Jährigen zu erreichen.

### 3 Alkohol-/Drogenunfälle

#### 3.1 Alkoholunfälle (vgl. Anlage 8)

**Die Zahl der bei Alkoholunfällen Verunglückten** insgesamt **sank** von 1.357 auf 1.335.

Die Zahl der bei Alkoholunfällen Getöteten stieg gegenüber dem Vorjahr von 14 auf 15. Die Zahl der Schwerverletzten sank von 479 auf 458 und die der Leichtverletzten von 864 auf 862.

Die Zahl der Alkoholunfälle sank von 8.577 im Jahr 1995 auf 2.851 im Jahr 2007. **Das entspricht einem Rückgang um 5.726 Verkehrsunfälle bzw. 66,8 %** seit 1995.

<sup>7</sup> vgl. auch Ziffer 3.2

Die Anzahl der **Alkoholunfälle mit Personenschaden** sank von 2.980 im Jahr 1995 auf 1.087 im Jahr 2007. **Das entspricht einem Rückgang von 63,5 %**. Allerdings stieg die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden gegenüber dem Vorjahr um 3,8 %.

Der Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden an allen Personenschadensunfällen ist seit dem **Jahr 1995 von 14,6 % auf 6,9 % im Jahr 2007** gesunken.

**Alkoholunfälle mit Sachschaden** sind seit 1995 um 68,5 % zurückgegangen.

Die Zahl der bei Alkoholunfällen Getöteten hat sich seit 1995 um 88,5 % verringert. Bei den Verletzten ist seit 1995 ein Rückgang von 67,3 % zu verzeichnen.

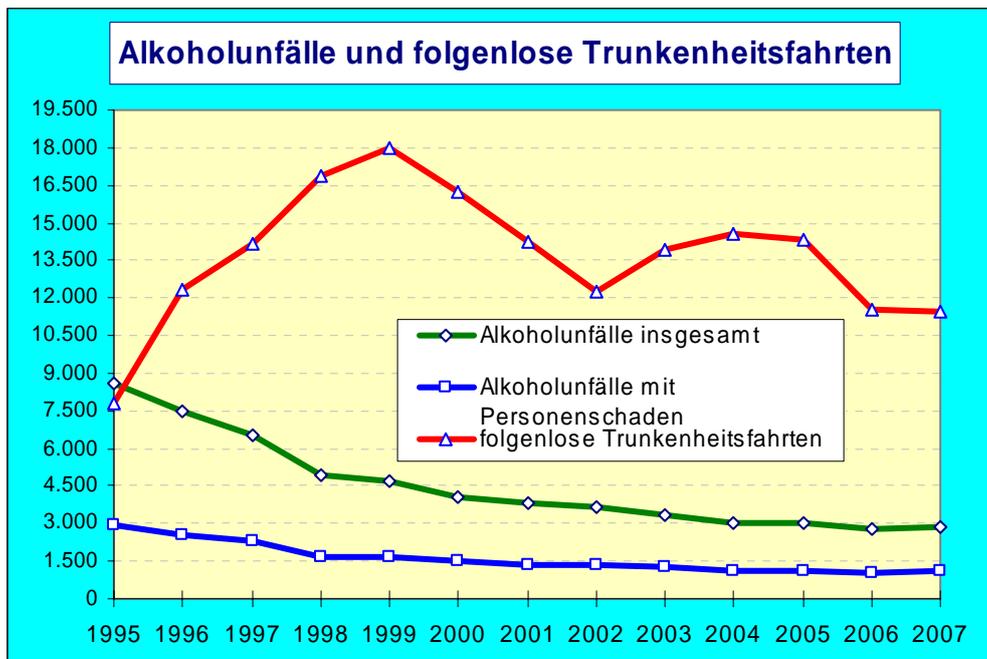
Die Entwicklung bei Alkoholunfällen (d.h. bei mindestens einem Unfallbeteiligten war eine alkoholische Beeinträchtigung vorhanden) zeigt nach wie vor, dass sich die im Herbst 1995 angeordneten Maßnahmen zur Zurückdrängung der damaligen Hauptunfallursache Alkohol bewährt und sich insgesamt positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt haben.

Neben den zahlreichen präventiven Maßnahmen sind diese Ergebnisse insbesondere auch auf die kontinuierliche Kontrollintensität der sächsischen Polizeibeamten zurückzuführen.

Vor dem Hintergrund der **festgestellten Trunkenheitsfahrten** (ohne Verkehrsunfall) ist der nach wie vor hohe Anteil der Fahrzeugführer, gegen die ein Strafverfahren nach § 316 StGB eingeleitet werden musste, hervorzuheben (**5.617 Strafverfahren** nach § 316 StGB und **5.708 Ordnungswidrigkeitenverfahren** nach § 24a StVG). Daraus schlussfolgernd, konnte sich dieser Anteil der Fahrzeugführer im Gegensatz zur überwiegenden Mehrheit der Verkehrsteilnehmer bisher offensichtlich nicht mit dem Grundsatz „Fahren oder Trinken“ identifizieren. Dementsprechend müssen hier weiterhin Prioritäten in der polizeilichen Arbeit gesetzt werden.

Im Jahr 2007 wurden 11.441 Fahrzeugführer festgestellt, die ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Alkohol führten.

Die Entwicklung der Alkoholunfälle und folgenlosen Trunkenheitsfahrten von 1995 bis 2007 stellt sich im Freistaat Sachsen wie folgt grafisch dar:



Mit Wirkung zum 1. August 2007 trat das **Gesetz zur Einführung eines Alkoholverbotes für Fahranfänger und Fahranfängerinnen** in Kraft. Durch dieses Gesetz wurde das Straßenverkehrsgesetz dahingehend geändert, dass der **§ 24c „Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen“** eingefügt wurde. Entsprechend § 24 c StVG gilt für Fahrzeug-

fürer in der Probezeit oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres ein absolutes Alkoholverbot.

Im Zuge der Einführung des Alkoholverbotes für Fahranfänger und Fahranfängerinnen erfolgt seit August 2007 eine Erhebung über Feststellungen von Verstößen gegen die Vorschrift.

Im Zeitraum August bis Dezember 2007 wurden **159 Verstöße** gegen das Alkoholverbot festgestellt und zur Anzeige gebracht. Außerdem wurden 51 Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 24 a StVG und 48 Strafverfahren nach § 316 StGB eingeleitet.

### 3.2 Drogenunfälle

Entwicklung der Verkehrsunfälle mit der Ursache „Einfluss berauschender Mittel“

	Drogenunfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Drogenunfälle mit Sachschaden	Drogenunfälle insgesamt
1999	11	0	8	12	14	25
2000	22	0	14	15	18	40
2001	20	1	13	16	26	46
2002	50	1	21	37	37	87
2003	52	2	36	39	35	87
2004	42	0	24	34	40	82
2005	39	1	15	35	34	73
2006	45	1	31	41	37	82
2007	44	2	26	35	37	81

In der verkehrspolizeilichen Überwachungstätigkeit besitzt die Problematik „Drogen im Straßenverkehr“ insbesondere im Rahmen einer kontinuierlichen Verkehrssicherheitsarbeit nach wie vor eine große Bedeutung. Allerdings ist seit 2005 eine rückläufige Tendenz der Feststellungen von Fahrzeugführern, die unter dem Einfluss von Drogen ein Kraftfahrzeug führten, zu beobachten.

	folgenlose Drogenfahrten	Abweichung jeweils zum Vorjahr	Abweichung jeweils zum Jahr 2000
2000	624	-	-
2001	968	55,1%	55,1%
2002	1.074	11,0%	72,1%
2003	2.138	99,1%	242,6%
2004	2.731	27,7%	337,7%
2005	2.745	0,5%	339,9%
2006	2.355	-14,2%	277,4%
2007	1.985	-15,7 %	218,1 %

Insofern besteht im Vergleich mit der Zahl der festgestellten „folgenlosen“ Trunkenheitsfahrten (11.441 im Jahr 2007) sowie der Alkoholunfälle (2.851 im Jahr 2007) ein erheblicher Nachholbedarf sowohl bei der Feststellung der „folgenlosen“ Drogenfahrten als auch bei der Feststellung der Unfallursache „Drogen“<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Ungeachtet dessen ist auf Grund bundesweiter wissenschaftlicher Studien von einem großen Dunkelfeld im Bereich „Drogen im Straßenverkehr“ auszugehen.

Dies gilt umso mehr, wenn die von der Deutschen Hauptstelle gegen die Suchtgefahren (DHS) zur Abhängigkeit von illegalen Drogen ausgewiesenen bundesweiten Zahlen Berücksichtigung finden, aus denen sich durch Hochrechnung entsprechende Zahlen auch für Sachsen ableiten lassen:

		Deutschland (18 - 69 Jahre)	Sachsen - Hochrechnung (18 - 69 Jahre)
<b>Alkohol</b>	Abhängigkeit	1,7 Mio	88.600
	Missbrauch	1,7 Mio	88.600
	Riskanter Konsum	10,4 Mio	542.000
<b>Illegale Drogen</b> ohne Cannabis	Abhängige	175.000	9.000
	Konsumenten	ca. 275.000	14.000
Cannabis	Abhängige	240.000	12.500
	Missbrauch	140.000	7.000

Stand 2006

Darüber hinaus wird auf eine Projektstudie der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung der Landespolizeischule Rheinland-Pfalz „Zusammenhänge zwischen Verhalten im Straßenverkehr und Kriminalitätsbelastung“ hingewiesen, in der herausgearbeitet wurde, dass zwischen allgemein delinquenten Personen und im Straßenverkehr auffälligen Personen ein enger Zusammenhang besteht und dementsprechend der Vernetzung von Kriminalitätsbekämpfung und polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit eine große Bedeutung beizumessen ist. Einfuhr und Beschaffung von Betäubungsmitteln setzen den Transport im öffentlichen Verkehrsraum voraus.

Im Zusammenhang mit der Durchführung ganzheitlicher Kontrollen ergeben sich hier vielfältige Ansatzpunkte und Möglichkeiten für die Bekämpfung sowohl der Drogen im Straßenverkehr als auch der allgemeinen (Rauschgift-) Kriminalität.

#### 4 Unfälle und Verunglückte nach Regierungsbezirken

Im Jahr 2007 waren in den Regierungsbezirken Chemnitz, Dresden und Leipzig Rückgänge der Verkehrsunfälle insgesamt (-1,7%, -0,13 % bzw. -0,28 %) zu verzeichnen. Verkehrsunfälle mit Personenschaden gingen nur im Regierungsbezirk Chemnitz zurück (-1,7 %), ebenso die Zahl der Verunglückten (-0,8 %). In den Regierungsbezirken Dresden und Leipzig stieg die Zahl der Verunglückten um 3,5 % bzw. 0,7 %. Die Zahl der Getöteten sank in allen Regierungsbezirken (-15,5 %, -8,2 %, 22,1 %).

Unfallentwicklung nach Regierungsbezirken (vgl. Anlagen 9, 10, 11):

	RB Chemnitz		RB Dresden		RB Leipzig	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Verkehrsunfälle gesamt	43.509	42.787	48.925	48.860	30.232	30.146
davon VU mit Personenschaden	5.271	5.182	6.463	6.687	3.867	3.898
Getötete	97	82	110	101	68	53
Verletzte	6.798	6.756	8.123	8.421	4.831	4.880

	RB Chemnitz	RB Dresden	RB Leipzig
--	-------------	------------	------------

<b>Verunglückte je 100 Tsd. Einwohner</b>	<b>452</b>	<b>516</b>	<b>461</b>
<b>Getötete je 1 Million Einwohner</b>	<b>54</b>	<b>61</b>	<b>50</b>

## 5 Verkehrspolizeiliche Repression und Prävention

### 5.1 Verkehrsüberwachung

Im Jahr 2007 wurden durch den Polizeivollzugsdienst insgesamt 1.037.369 Verkehrsordnungswidrigkeiten festgestellt und verfolgt. Das waren 99.419 bzw. 10,6 % mehr als im Vorjahr. Außerdem wurden 36.142 Verwarnungen mit Verwarngeld mehr ausgesprochen als im Jahr 2006.

#### Eckzahlen der verkehrspolizeilichen Statistik:

	2006	2005
<b>Verkehrsvergehen</b>	<b>51.235</b>	<b>49.431</b>
<b>Verkehrsordnungswidrigkeiten</b>	<b>937.950</b>	<b>1.037.369</b>
davon Verwarngeld	731.214	767.356
<b>Mängelberichte</b>	<b>78.183</b>	<b>74.409</b>
<b>Geschwindigkeitskontrollen</b>	<b>26.616</b>	<b>29.031</b>
Geschwindigkeitsverstöße	469.246	535.332
davon Anzeigen	91.129	110.123
Kontrollstunden	60.981	67.420
<b>Gurtverstöße</b>	<b>82.059</b>	<b>85.963</b>

Die sächsische Polizei trug im Jahr 2007 der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ dahingehend Rechnung, dass 2.415 mehr Geschwindigkeitskontrollen als im Jahr 2006 durchgeführt (+9,1 %) wurden. Dabei wurden **535.332 Geschwindigkeitsüberschreitungen** festgestellt. Das entspricht einer Steigerung von 66.086 Verstößen bzw. **14,1 %**. Bei 110.123 Geschwindigkeitsüberschreitungen reichte ein Verwarngeld nicht mehr aus und die Fälle mussten an die Bußgeldstelle abgegeben werden.

Die kontinuierlich steigende Zahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen und die Tatsache, dass bei jedem fünften Geschwindigkeitsverstoß ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet werden musste, rechtfertigt die Maßnahmen zur Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung - auch über Unfallschwerpunkte hinaus -, um die Fahrzeugführer zu entsprechendem normgerechten Verhalten im Straßenverkehr zu bewegen.

Etwa jede zwölfte festgestellte Verkehrsordnungswidrigkeit war ein Verstoß gegen die Gurtanlegepflicht. Gurtverstöße waren u. a. auch Gegenstand der im Frühjahr und Herbst 2007 durchgeführten europaweiten einwöchigen TISPOL<sup>9</sup>-Kontrollen (siehe Anlage 12). Besonders bedenklich war die relativ hohe Zahl der nichtangeschnallten Kinder (fast 3 % der europaweit festgestellten Verstöße). Im **Freistaat Sachsen** wurden im Rahmen dieser beiden Kontrollaktionen insgesamt 7.021 nichtangeschnallte Fahrzeuginsassen festgestellt. Der Anteil der nichtangeschnallten Kinder betrug 3,4 %.

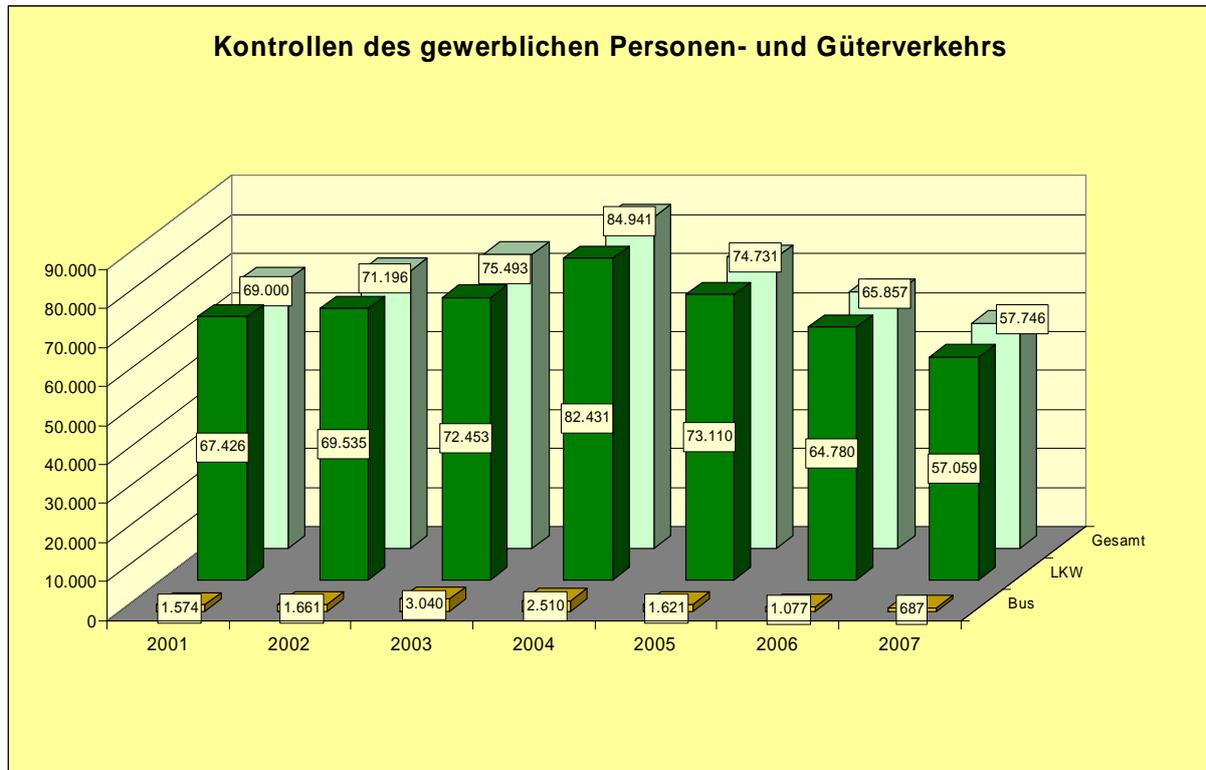
Neben den erfolgten repressiven Maßnahmen, die sicher dazu beitragen, dass ein Großteil der Betroffenen zukünftig den Sicherheitsgurt anlegen wird, ist in diesem Bereich verstärkt präventive Verkehrssicherheitsarbeit zu leisten.

#### Ausgewählte Ergebnisse der Kontrollen des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs 2007 (vgl. Anlage 13):

<sup>9</sup> TISPOL - Traffic Information System Police

Die Organisation TISPOL ist ein seit 1996 bestehendes und von der Europäischen Kommission gefördertes Netzwerk aus leitenden Vertretern oberer Innen- und Polizeibehörden europäischer Staaten.

Im Jahr 2007 wurden durch den Polizeivollzugsdienst **57.059 Lastkraftwagen sowie 687 Kraftomnibusse** entsprechenden Kontrollen unterzogen. Im Vergleichszeitraum 2006 waren es 64.780 LKW sowie 1.077 Kraftomnibusse.



Insgesamt wurden 32.240 Verstöße festgestellt. Das entspricht einer „Mängelquote“ von 55,8 %. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist bei geringeren Kontrollzahlen auch ein Rückgang der festgestellten Mängel zu verzeichnen (60,8 % im Jahr 2006).

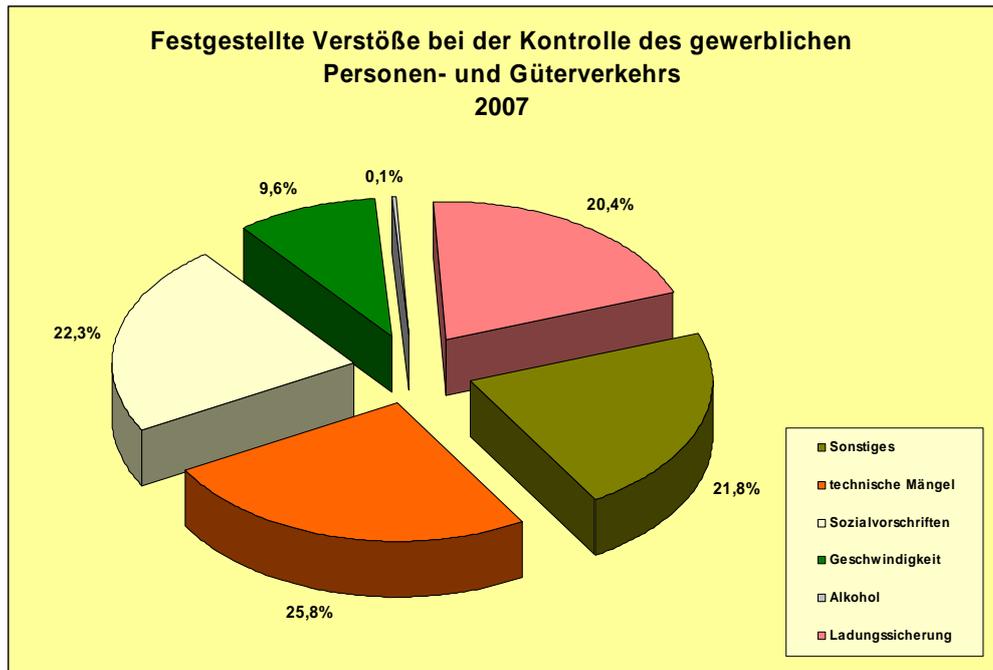
Technische Mängel wiesen 5.685 LKW (17,7 % der festgestellten Verstöße insgesamt) auf, Mängel an der Ladungssicherung wurden 6.564 mal festgestellt (20,4 %), 7.546 mal musste eine Untersagung der Weiterfahrt oder Stilllegung u. a. wegen schwerwiegender technischer bzw. Mängel an der Ladungssicherung erfolgen. Bei 7.188 Fahrern (22,4 %) wurden Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten festgestellt und 972 LKW-Fahrer konnten erst nach der vorgeschriebenen Ruhepause weiterfahren.

Im Zusammenhang mit den festgestellten Mängeln an der **Ladungssicherung** ist hervorzuheben, dass etwa 75 % der Ladungssicherungsmängel bei Fahrzeugen aus dem Ausland (EU und Drittland) festgestellt wurden.

Der geringe Anteil der Ladungssicherungsmängel bei inländischen Fahrzeugen wird nicht zuletzt auf die Tätigkeit des **Arbeitskreises Ladungssicherheit** zurückzuführen sein, der u. a. am 12.05.2007 den Tag der Ladungssicherung 2007 auf dem OMV/SVG-Autohof in Dresden durchführte.

Technische Mängel wurden bei 83 der kontrollierten Busse festgestellt, davon musste in 18 Fällen die Stilllegung wegen schwerwiegender Mängel erfolgen bzw. konnte die Weiterfahrt erst nach Beseitigung der Mängel erlaubt werden. Bei zwölf Fahrern wurden Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten festgestellt.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überschritten insgesamt 3.084 Fahrzeugführer (3.072 LKW-Fahrer und zwölf Bus-Fahrer). In 36 Fällen wurde bei LKW-Fahrern Alkoholeinfluss am Steuer festgestellt.



Im Jahr 2007 kamen etwa jeder **zweite kontrollierte LKW** und **etwa jeder dritte kontrollierte Bus aus dem Ausland**.

Entsprechend den Ergebnissen der Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs wurden fast jeder zweite ausländische und etwa jeder dritte inländische LKW beanstandet. Bei den kontrollierten ausländischen Bussen wurden jedes dritte und bei den kontrollierten inländischen Bussen etwa jedes vierte Fahrzeug beanstandet.

## 5.2 Verkehrserziehung und -aufklärung

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, die Anzahl der Verkehrsunfälle und deren Folgen weiter zu reduzieren. Neben den Maßnahmen der Verkehrsüberwachung ist insbesondere die intensive und zielgruppenorientierte Verkehrserziehung und -aufklärung ein unverzichtbarer Bestandteil der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Ein Schwerpunkt der Verkehrserziehung war die Radfahrausbildung gemeinsam mit den örtlichen Verkehrswachten in den Jugendverkehrsschulen.



Einen Höhepunkt der Radfahrausbildung stellte das Gemeinschaftsprojekt der Landesverkehrswacht Sachsen e. V. und der sächsischen Polizei zur sachsenweiten Bestenermittlung

in der Radfahrausbildung dar. Dieses Projekt „Superfahrer“ wurde im Jahr 2007 bereits zum fünften Mal durchgeführt.

Ein nicht mehr wegzudenkender Teil der Verkehrserziehung mit Kindern ist die Arbeit der Verkehrspuppenbühnen. Hier wird den Kindern spielerisch das richtige Verhalten im Straßenverkehr beigebracht. Die Verkehrspuppenbühnen haben bei den Kindern und deren Eltern eine außerordentlich positive Resonanz.

Neben zahlreichen regionalen Verkehrssicherheitsaktionen wurden im Freistaat Sachsen unter der federführenden Beteiligung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern u. a. folgende Veranstaltungen zentral durchgeführt:

- „**Die Schule hat begonnen**“,
- „**Sicherer Schulweg hin und zurück**“ - Aktion „Gelbe Mützen“ - ,
- „**Blitz für Kids**“.

Während der zweiwöchigen Traditionsveranstaltung „**Blitz für Kids**“ wurden insgesamt 1.974 Fahrzeugführer (7,2 % der gemessenen Fahrzeuge) festgestellt, die zu schnell fuhren. Davon erhielten in der ersten Kontrollwoche 834 Fahrzeugführer von den an der Aktion beteiligten Kindern „Gelbe Karten“ überreicht. Bei mehr als 2.000 Autofahrern konnten sich die Kinder jedoch für deren vorbildliche Fahrweise bedanken.

Für die Durchführung von Projekten der Verkehrserziehung und -aufklärung stellte das Sächsische Staatsministerium des Innern u. a. der Landesverkehrswacht Sachsen e. V. Zuwendungen in Höhe von 75.000,00 € zur Verfügung.

Außerdem präsentierte sich die sächsische Polizei traditionsgemäß anlässlich des „**9. Sächsischen Verkehrssicherheitstages**“ im Verkehrssicherheitszentrum am Sachsenring sowie gemeinsam mit den Polizeien der Partnerländer der Sicherheitskooperation Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Thüringen auf der „**AUTO MOBIL INTERNATIONAL (AMI)**“ in Leipzig.



Im Rahmen aller Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung durch den Polizeivollzugsdienst gab und gibt es eine enge Zusammenarbeit mit gesellschaftlichen Organisationen und Einrichtungen, die Verkehrssicherheitsarbeit betreiben. Hervorzuheben sind hier die engen Kontakte zur Landesverkehrswacht Sachsen e.V., zum ADAC Sachsen, zu der Lan-

dessektion Sachsen des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., zu TÜV und DEKRA, zum Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e. V. sowie zur Straßenverkehrsgenossenschaft Sachsen und Thüringen e. G.

## 6 Ausblick für das Jahr 2008

Auch im Jahr 2008 gilt es, sowohl durch repressive als auch präventive Verkehrssicherheitsarbeit die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der verkehrsrechtlichen Normen anzuhalten und bei ihnen ein entsprechendes Risikobewusstsein zu entwickeln.

Folgende Schwerpunktthemen werden unter anderem im Vordergrund stehen:

- ❖ **Junge Fahrerinnen/Fahrer (18- bis unter 25-Jährige):**  
Die Altersgruppe der 18- bis unter 25-Jährigen besitzt nach wie vor das höchste Unfallrisiko (vgl. Ziffer 2.5). Insofern bleiben die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 25 Jahren die wichtigste Zielgruppe im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der sächsischen Polizei.
- ❖ **Nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit:**  
Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass überhöhte bzw. nichtangepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden nicht nur bei jungen Fahrern, sondern auch insgesamt darstellte (vgl. Ziffer 2.1), richten sich die Anstrengungen der Polizei auch im Jahr 2008 auf die Zurückdrängung dieser Unfallursache.
- ❖ **Gewerblicher Personen- und Güterverkehr:**  
LKW und Kraftomnibusse waren im Jahr 2007 nicht schwerpunktmäßig an Verkehrsunfällen beteiligt (vgl. Ziffern 2.2). Lediglich etwa jeder 14. an Verkehrsunfällen mit Personenschaden Beteiligte war LKW- bzw. Bus-Fahrer.  
Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass derartige Verkehrsunfälle in der Regel mit schwerwiegenden gesundheitlichen und wirtschaftlichen Folgen verbunden sind sowie der im Rahmen der Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs festgestellten hohen Anzahl der Mängel, sind jedoch sowohl der Zurückdrängung von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen und Kraftomnibussen sowie der Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs ein besonderes Augenmerk zu schenken.
- ❖ **Ausgleichsmaßnahmen für den Wegfall der Personenkontrollen an der EU-Binnengrenze zu Polen und Tschechien - "15-Punkte-Programm zum Aufbau einer grenzbezogenen Sicherheitsarchitektur":**  
Ein weiterer die polizeiliche Verkehrsüberwachung wesentlich beeinflussender Schwerpunkt ist der am 21.12.2007 erfolgte Wegfall der Schengen-Außengrenzen und der damit verbundene Wegfall der Kontrollkontinuität an den deutschen Grenzübergängen. Auf Grund des Wegfalls der Personenkontrollen zur Republik Polen und zur Tschechischen Republik ist eine stärkere Verzahnung und bessere Koordinierung länderübergreifender Kontrollen zwischen den Bundesländern angezeigt. Dementsprechend wurden zwischen den Partnerländern der mitteldeutschen Sicherheitskooperation Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen Kontrolltermine für die Bereiche der Bundesautobahnen (BAB 4 und BAB 17 - E 40) und Bundesstraßen abgestimmt, mit dem Ziel, fahndungsrelevante Feststellungen zu potentiellen Tätern, Opfern und Angriffsobjekten, Tatfahrzeugen und Transportwegen zu treffen, um das Entdeckungsrisiko von Straftätern zu erhöhen, logistische Vorbereitungen von Straftaten zu erschweren, den Transport von deliktisch erlangten Gegenständen aufzudecken sowie die illegale Migration zu verhindern.
- ❖ **Alkohol und Drogen im Straßenverkehr:**  
Der Bekämpfung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr wird sowohl im Bereich der polizeilichen Prävention als auch im Rahmen der Repression weiterhin große Bedeutung

beigemessen. Die Maßnahmen zur Bekämpfung der **Unfallursachen Alkohol und Drogen** werden auch im Jahr 2008 fortgesetzt.

Eines der wirksamsten Mittel zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls in der Bevölkerung ist das sichtbare Einschreiten der Polizei bei erkennbaren Verkehrsverstößen. Dies gilt in besonderem Maße für Aggressionsdelikte aber auch bei alltäglichen geringfügigen Verstößen (z. B. Überfahren von Sperrflächen, Fahrräder ohne Beleuchtung), um die Verkehrsteilnehmer durch dauernde Übung an die Beachtung der Verkehrsvorschriften zu erinnern und damit schwerwiegende Verstöße zu vermeiden.

Darüber hinaus gilt es, auf aktuelle sowie saisonal wiederkehrende Ereignisse mit Schwerpunktkontrollen und -aktionen sowie gezielter Öffentlichkeitsarbeit zu reagieren. Basierend auf den Erfahrungen der Vorjahre werden monatliche Auffälligkeiten im Verkehrsunfallgeschehen zum Anlass genommen, spezifische Aktionen mit präventiven und/oder repressiven Elementen durchzuführen (z. B. Häufung von Motorradunfällen zum Saisonbeginn).

Quellen:

Vorläufige Statistik des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen, Polizeiliche Statistik 2007

LPP	IdP	RL 31	31/V	Sb.