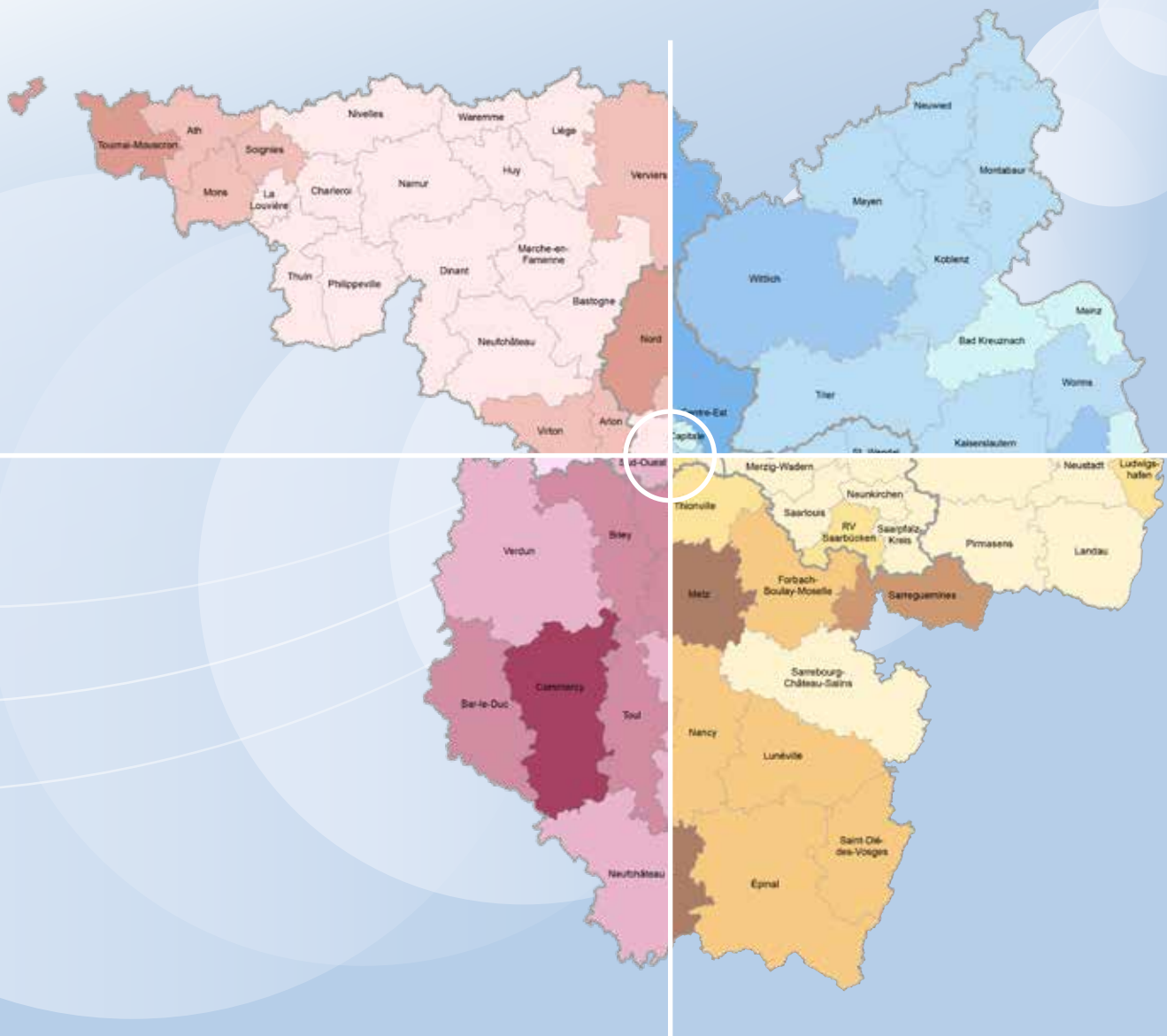


2019 – 2020  
**GROSS/GRANDE**  
**REGION**

Saarländischer Gipfelvorsitz // Présidence sarroise du Sommet

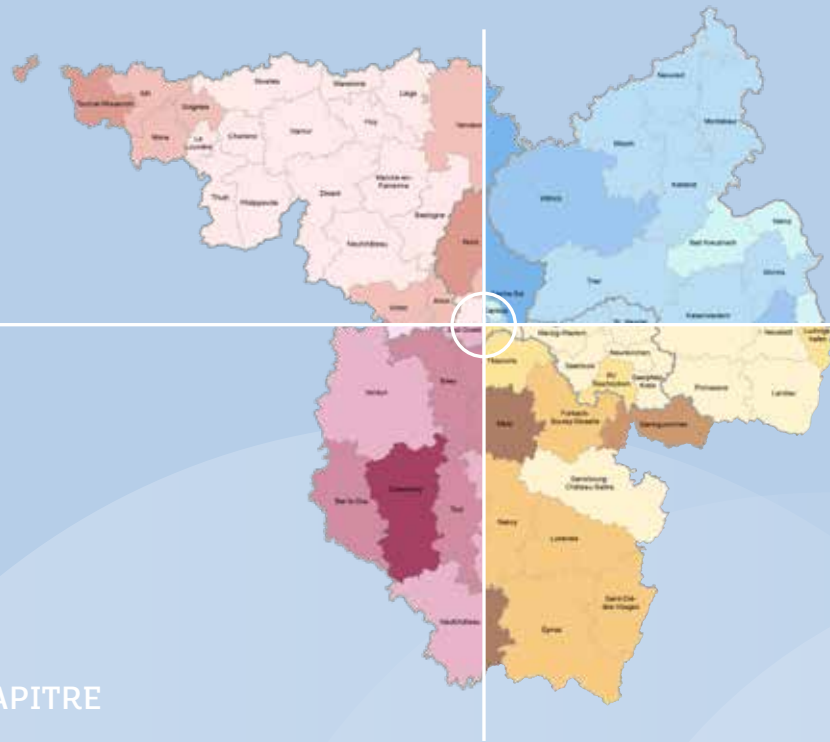
**VERKEHRSSICHERHEIT IN DER GROSSREGION**  
*DATEN, KAMPAGNEN, ANSPRECHPARTNER*  
**SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA GRANDE RÉGION**  
*DONNÉES, CAMPAGNES, INTERLOCUTEURS*



**AUSGABE 2020**  
**ÉDITION 2020**



# INHALT SOMMAIRE



## KAPITEL CHAPITRE

EINFÜHRUNG INTRODUCTION	4
DIE GROSSREGION LA GRANDE RÉGION	6
GRUSSWORT MOT DE BIENVENUE	8
ZIELE OBJECTIFS	10
KARTEN CARTES	14

• Kartografische Darstellung des Verkehrsunfallgeschehens 2015-2019 / Représentation cartographique des accidents de la route 2015-2019	20
• Getötete bei Verkehrsunfällen pro 1.000.000 Einwohner (2015-2019) / Nombre de tués dans un accident de la route par 1.000.000 habitants (2015-2019)	24
• Beteiligung (in %) von Kindern (0-14 Jahre) an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019) / Taux d'accidents corporels impliquant un enfant (0-14 ans) 2015-2019	28
• Beteiligung (in %) junger Fahrer (18-24 Jahre) an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019) / Taux d'accidents corporels impliquant un jeune conducteur (18-24 ans) 2015-2019	28
• Beteiligung (in %) der Generation 65+ an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019) / Taux d'accidents corporels impliquant une personne âgée (65+) 2015-2019	32
• Beteiligung (in %) von motorisierten Zweirädern an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden / Taux d'accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé	36
• Beteiligung (in %) des gewerblichen Güter- oder Personenverkehrs an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019) / Taux d'accidents corporels impliquant le transport routier de marchandises ou de personnes (2015-2019)	40

## SEITE PAGE

<b>KAMPAGNEN CAMPAGNES</b>	<b>44</b>
• Übersicht der Kampagnen / Aperçu des campagnes	46
• Motorradfahren in der Eifel - Aber sicher! (Rheinland Pfalz) / A moto dans l'Eifel - en sécurité, assurément! (Rhénanie-Palatinat)	48
• Fahrbahnmarkierungen (Luxemburg) / Marquage de sécurité (Luxembourg)	50
• Opération Civil 'été (Frankreich) / Opération Civil 'été (France)	52
• Begleitetes Fahren in der Großregion / Conduite accompagnée dans la Grande Region	54
<b>PARTNER PARTENAIRES</b>	<b>58</b>
<b>ANSPRECHPARTNER INTERLOCUTEURS</b>	<b>60</b>
<b>IMPRESSUM MENTIONS LÉGALES</b>	<b>61</b>





Mit der vorliegenden Broschüre stellen wir Ihnen das zweite Verkehrssicherheitslagebild für die Großregion „Edition 2020“ vor.

Zwei Arbeitsgruppen befassen sich in unseren Grenzregionen mit Verkehrssicherheitsfragen:

- die Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit (der Arbeitsgruppe Sicherheit und Prävention des Gipfels der Großregion)
- die deutsch-französische Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit (im Auftrag des deutsch-französischen Expertentreffens gem. Artikel 23 des Mondorfer Abkommens)

Auf ihren Beschluss hin wurde die Projektarbeit zur Erstellung des Verkehrssicherheitslagebildes für die Großregion aufgenommen und das erste Verkehrssicherheitslagebild in der „Edition 2018“ veröffentlicht.

In der Gemeinsamen Erklärung des 16. Gipfels der Großregion unter luxemburgischer Präsidentschaft vom 30. Januar 2019 in Remerschen wurde die gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit in der Großregion gewürdigt und die Arbeitsgruppe mit der Aktualisierung des Verkehrssicherheitslagebildes in der „Edition 2020“ beauftragt.

Schwerpunkt des 17. Gipfels unter Vorsitz des Saarlandes ist es, die Großregion gemeinsam voranzubringen. Dazu liegt ein Fokus darauf, die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen und ihnen die Chancen dieser europäischen Grenzregion besser zu verdeutlichen, wozu das vorliegende Verkehrssicherheitslagebild beitragen soll.

Voici la deuxième édition de la brochure sur la sécurité routière dans la Grande Région.

Deux groupes de travail ont pour mission de traiter les questions liées à la sécurité routière :

- le Sous-groupe de travail Sécurité routière du Groupe de travail Sécurité et prévention du Sommet de la Grande Région,
- le Groupe de travail franco-allemand Sécurité routière issu d'une rencontre d'experts, conformément à l'article 23 de l'accord de Mondorf.

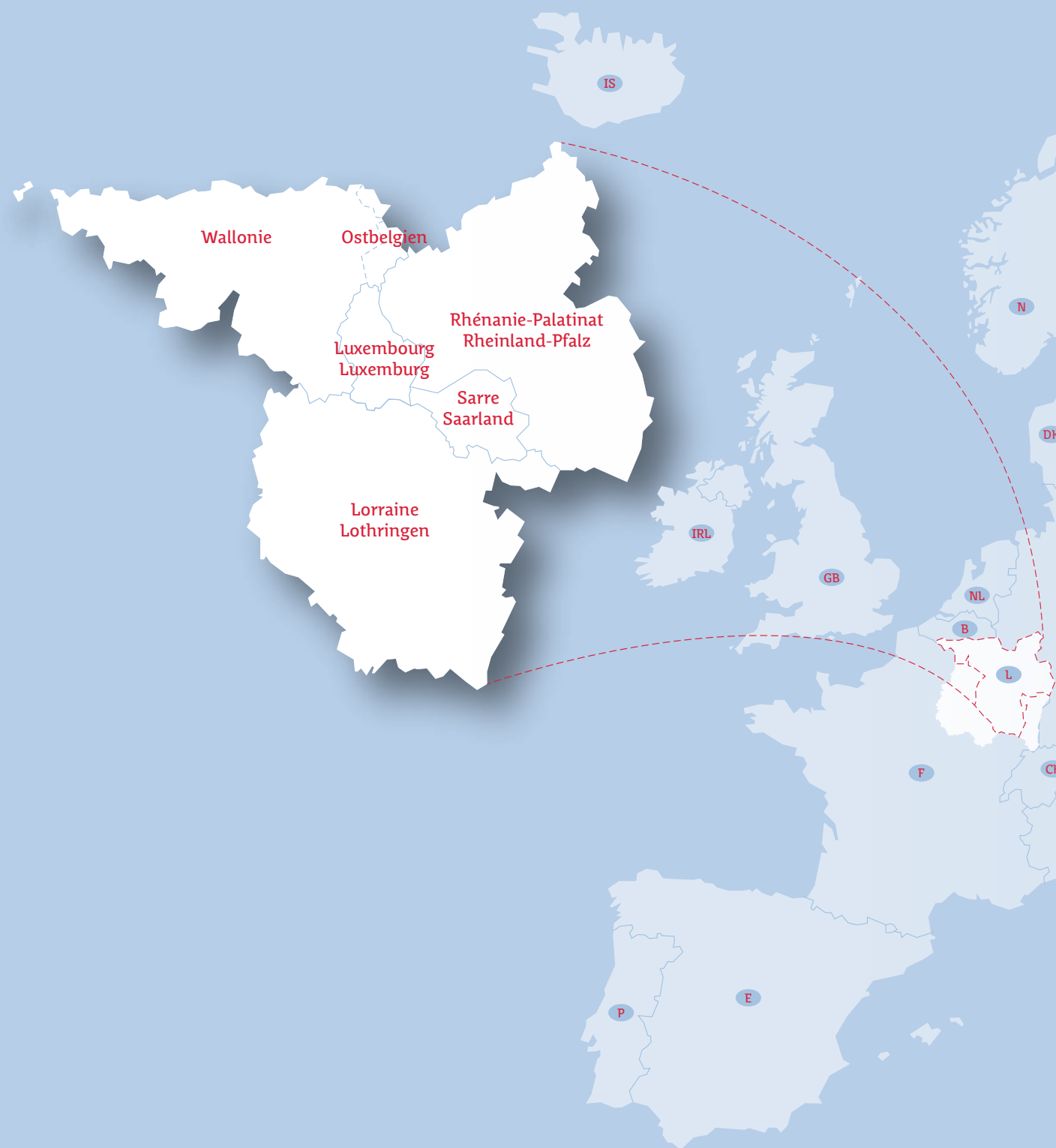
Suite à leur décision, les travaux pour mettre en place une brochure sur la sécurité routière pour la Grande Région ont été entamés et une première édition a été publiée en 2018.

Dans sa déclaration commune, le 16<sup>e</sup> Sommet de la Grande Région sous présidence luxembourgeoise a salué le travail conjoint en matière de sécurité routière en Grande Région et a mandaté le Groupe de travail de mettre à jour la brochure sur la sécurité routière dans le cadre d'une réédition en 2020.

Le 17<sup>e</sup> Sommet sous présidence sarroise met l'accent sur : faire avancer la Grande Région ensemble. L'objectif de la présente brochure est d'associer les citoyens à ces démarches et de mieux les sensibiliser aux opportunités que les régions frontalières européennes leur offrent.



# DIE GROSSREGION LA GRANDE RÉGION



## DIE GROSSREGION

5 Regionen, 4 Länder, 3 Sprachen ... 1 einmalige geostrategische Lage: 65 401 km<sup>2</sup> im Herzen Europas

Im grenzüberschreitenden Kooperationsraum der Großregion kreuzen sich Rhein, Saar, Maas und Mosel. Er umfasst die Gebiete Lothringens in der Region Grand Est in Frankreich, der Wallonie, der Fédération Wallonie-Bruxelles und Ostbelgiens in Belgien, das Saarland und Rheinland-Pfalz in Deutschland und das Großherzogtum Luxemburg.

Die Großregion vereint Geschichte, Kultur und Sprachen und zeichnet sich als Modellregion im Herzen Europas aus. Sie liegt weniger als 300 km von Paris, Brüssel, Rotterdam und Frankfurt und nicht einmal 600 km von London, Berlin, Prag und Mailand entfernt.

In der Großregion leben 11,6 Millionen Menschen, die eng miteinander verbunden sind. Um zu dieser Feststellung zu kommen, reicht ein Blick auf die grenzüberschreitende Mobilität. 240.000 Bürgerinnen und Bürger passieren täglich zum Arbeiten die Grenze. Kein anderer Kooperationsraum in Europa weist Pendlerzahlen in dieser Höhe auf!

Die Großregion ist reich und vielfältig. An Austausch und Strömen lässt sich ablesen, dass die grenzüberschreitende Kooperation der Grundpfeiler wirtschaftlicher, institutioneller und gesellschaftlicher Entwicklung in der Großregion ist.

Sie ist eine feste Institution, die konkrete Errungenschaften in der Integration des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes sowie bei Themen rund um Bildung, Mobilität, sozialem Zusammenhalt, Mehrsprachigkeit, Kultur und Interkulturalität erreicht hat. Die Großregion bedeutet nicht nur die Koordinierung politischer Maßnahmen, sondern eine Lebensgemeinschaft, in der Gleichheit und Solidarität Hand in Hand gehen und Bürgerbelange im Mittelpunkt stehen.

Entdecken Sie die Großregion: [www.grossregion.net](http://www.grossregion.net)



## LA GRANDE RÉGION

5 régions, 4 pays, 3 langues... 1 position géostratégique unique : 65 401 km<sup>2</sup> au cœur de l'Europe

La Grande Région est un espace transfrontalier situé à la croisée du Rhin, de la Sarre, de la Meuse et de la Moselle qui comprend les territoires de la Lorraine au sein de la région Grand Est en France, de la Wallonie, de la Fédération Wallonie-Bruxelles et d'Ostbelgien en Belgique, de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat en Allemagne et du Grand-Duché de Luxembourg.

Carrefour de l'histoire, des cultures et des langues, la Grande Région se positionne comme modèle de coopération au cœur de l'Europe : elle se situe à moins de 300 km de Paris, Bruxelles, Rotterdam et Francfort et à moins de 600 km de Londres, Berlin, Prague et Milan.

La Grande Région est l'histoire d'une communauté de destin. De profonds liens unissent ses 11,6 millions d'habitants. Il suffit d'observer la mobilité transfrontalière. Plus de 240 000 citoyens traversent quotidiennement la frontière pour se rendre sur leur lieu de travail. Aucun autre espace en Europe ne connaît une telle mobilité ! La Grande Région est riche de sa diversité. Au regard de ses échanges et ses flux, la coopération transfrontalière de la Grande Région constitue le pilier fondamental de son développement, tant sur le plan économique et institutionnel, que sur le plan de la société civile.

Son institutionnalisation, il y a 20 ans, s'illustre par des aboutissements concrets en matière d'intégration du marché de l'emploi transfrontalier, de formation, de mobilité, de cohésion sociale, de plurilinguisme ou de coopération culturelle et d'interculturalité. Au-delà de la coordination de politiques, la Grande Région veut offrir un cadre de vie qui conjugue équité et solidarité : elle inscrit pour cela l'adhésion citoyenne au cœur de sa démarche.

Partez à la découverte de la Grande Région : [www.granderegion.net](http://www.granderegion.net)



## GRUSSWORT MOT DE BIENVENUE



© Carsten Simon Photography

Liebe Leserinnen und Leser,

die Zusammenarbeit in der Großregion ist eng und bietet ihren 11,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern viele Vorteile. Die grenzüberschreitende Mobilität ist einer davon. Nirgendwo innerhalb der Europäischen Union gibt es so viele Grenzgängerinnen und Grenzgänger wie in der Großregion. Im Jahr 2019 passierten fast 250.000 Menschen täglich eine Grenze in der Großregion.

Bei so viel Mobilität ist die Sicherheit im Straßenverkehr besonders wichtig. Zu den sechs Handlungsfeldern, auf denen die Zusammenarbeit der Großregion basiert, gehören denn auch die Bereiche „Mobilität und Raumentwicklung“ und „Sicherheit“. Einen wichtigen Beitrag leistet hier die unter saarländischer Leitung stehende großregionale Unterarbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“, die innerhalb der Arbeitsgruppe „Sicherheit und Prävention“ gegründet wurde.

Vor zwei Jahren hat sie erstmals ein „Verkehrssicherheitslagebild“ für die

Chers lecteurs,

La coopération dans la Grande Région est étroite et offre de nombreux avantages à ses 11,6 millions d'habitants. La mobilité transfrontalière est un de ces avantages. Aucun autre espace dans l'Union européenne ne connaît une telle mobilité frontalière du travail. En 2019, près de 250 000 personnes ont chaque jour franchi une frontière au sein de la Grande Région.

Au regard de tant de flux, la sécurité routière est particulièrement importante. Les thématiques « Mobilité et développement territorial » et « Sécurité » font donc partie des six axes thématiques autour desquels se structure la coopération dans la Grande Région. Le Sous-groupe de travail « Sécurité routière » de la Grande Région créé au sein du Groupe de travail « Sécurité et prévention » et présidé par la Sarre y apporte une contribution significative.

Il y a deux ans, ce sous-groupe a pour la première fois élaboré un « État des lieux de la sécurité routière en Grande Région ». Il constitue un élément notable d'un travail

Großregion“ erarbeitet. Das ist wichtig, denn eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in der Großregion setzt Kenntnisse über relevante Verkehrsunfallzahlen, die durchgeführten und geplanten grenzüberschreitenden Kampagnen und Projekte und die jeweiligen Akteure voraus.

Damit wird auch die bewährte Zusammenarbeit in den anderen Bereichen der Großregion unterstützt. Wie die Unterarbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ bin auch ich der Meinung, dass Verkehrssicherheitskooperationen in der Großregion zukünftig so selbstverständlich und reibungslos stattfinden sollen, wie es der Grenzübergang in der Großregion für die Bürgerinnen und Bürger bereits ist.

Als amtierender Gipfelpräsident der Großregion (2019-2020) danke ich allen Akteuren, die an diesem zweiten Verkehrssicherheitslagebild für die Großregion mitgearbeitet haben, sehr herzlich. Es fügt sich wunderbar ein in das Motto unserer Präsidentschaft „Die Großregion gemeinsam voranbringen“.

Tobias Hans  
Ministerpräsident

réussi dans le domaine de la sécurité routière en Grande Région qui nécessite une connaissance partagée des chiffres en matière d'accidents de la route, des campagnes et projets transfrontaliers mis en œuvre et prévus, ainsi que des acteurs respectifs.

Ainsi, ce sous-groupe de travail soutient également la coopération grand-régionale éprouvée dans d'autres domaines. Tout comme le Sous-groupe de travail « Sécurité routière », je suis d'avis que la coopération dans le domaine de la sécurité routière en Grande Région devrait être aussi naturelle et facile que de traverser une frontière pour les citoyens en Grande Région.

En ma qualité de Président du Sommet de la Grande Région (2019-2020), je remercie très cordialement tous les acteurs qui ont participé aux travaux concernant cet « État des lieux de la sécurité routière en Grande Région ». Il s'inscrit parfaitement dans l'esprit du slogan de notre présidence « Faire avancer la Grande Région ensemble ».

Tobias Hans  
Ministre-Président



Der Gipfel der Großregion sieht in der Beteiligung aller in der Großregion lebenden Bürgerinnen und Bürger den maßgeblichen Faktor der großregionalen Zusammenarbeit. Ein Schwerpunkt der Bemühungen soll in der Fortführung und Verbreitung erfolgreicher Kampagnen und Projekte der großregionalen Kooperationspartner liegen. Eine transparente bürgernahe Verkehrssicherheitsarbeit ist daher auch weiterhin das erklärte Ziel aller für die Verkehrssicherheit in der Großregion zuständigen Kooperationspartner.

„Mobilität“ spielt für eine moderne Gesellschaft im Herzen eines „Europas ohne Grenzen“ eine große Rolle. Die Bürgerinnen und Bürger haben einen Anspruch auf eine sichere Verkehrsteilnahme in der Großregion. Mit der vorliegenden Broschüre wollen die Kooperationspartner einen Beitrag dazu leisten, diesem Anspruch in der Großregion gerecht zu werden.

Im Straßenverkehr verlieren jährlich mehr Menschen ihr Leben als durch Straftaten. Täglich sterben durchschnittlich 2 Menschen auf den Straßen in der Großregion (626 im Jahr 2019). Verkehrsunfälle führen nicht nur zu menschlichem Leid, sondern auch zu volkswirtschaftlichen Verlusten durch Ressourcenausfälle und Reproduktionskosten. Diese Kosten entstehen unter anderem durch medizinische, juristische und verwaltungstechnische Aufwendungen, mit denen eine äquivalente Situation wie vor dem Verkehrsunfall hergestellt werden soll.

Allerdings existieren zahlreiche Möglichkeiten, Menschenleben im Straßenverkehr zu retten. Um dieses Verbesserungspotenzial auszuschöpfen, sollen erfolgversprechende Maßnahmen gemeinsam initiiert bzw. grenzüberschreitend fortgeführt werden.

Eine erfolgreiche Zusammenarbeit setzt Kenntnisse über:

- relevante Verkehrsunfallzahlen,
- die durchgeführten und geplanten grenzüberschreitenden Kampagnen und Projekte,
- und die jeweiligen Akteure voraus.

Pour le Sommet de la Grande Région, la participation de tous les citoyens de la Grande Région est un facteur essentiel de la coopération grand-régionale. À ce titre, l'accent doit être mis sur la poursuite et la diffusion d'activités et de campagnes des partenaires grand-régionaux. Ainsi, la mise en place d'activités transparentes et proches du citoyen dans le domaine de la sécurité routière demeure l'objectif déclaré de tous les partenaires de coopération en charge de ce secteur dans la Grande Région.

La « mobilité » tient une place importante dans une société moderne au cœur d'une « Europe sans frontières ». Prendre part au trafic dans la Grande Région en toute sécurité est un droit pour tous les citoyens. En éditant cette brochure, les partenaires de la coopération entendent contribuer à garantir ce droit.

Tous les ans, le nombre de tués sur la route est supérieur à celui des victimes de crimes et de délits. Deux personnes en moyenne trouvent ainsi la mort chaque jour sur les routes en Grande Région (626 en 2019). Les accidents de la circulation n'ont pas uniquement pour conséquence une détresse humaine, mais aussi des pertes économiques induites par des pénuries de ressources et des coûts de remise en état. Ces coûts sont entre autres générés par des dépenses médicales, juridiques et administratives censées rétablir une situation équivalente à celle précédant l'accident de la circulation routière.

Il existe toutefois de nombreuses possibilités de sauver des vies sur la route. Afin d'exploiter au mieux ces potentiels d'amélioration, il faut initier conjointement des mesures prometteuses, ou les poursuivre lorsqu'elles sont déjà en place, par-delà les frontières.

Une coopération réussie présuppose une connaissance :

- des chiffres pertinents relatifs aux accidents de la circulation,
- des campagnes et projets mis en œuvre et prévus au plan transfrontalier,
- des acteurs respectifs.



## ZIELE

Mit dem Verkehrssicherheitslagebild für die Großregion soll hierzu ein Beitrag geleistet werden.

Relevante Verkehrsunfalldaten werden in den europäischen Staaten und somit auch innerhalb der Großregion unterschiedlich erhoben und bewertet. Das vorliegende Lagebild dient dazu, vergleichbare Daten zu erheben und übersichtlich darzustellen.

Die vergleichende Betrachtung ermöglicht zum einen die Feststellung regionaler Brennpunkte und zum anderen die Feststellung von Hauptunfallursachen und Risikogruppen in der gesamten Großregion, die bei ausschließlich nationaler Betrachtung unter Umständen nur nachgeordnete Bedeutung hätten.

Neben der illustrierten Darstellung relevanter Verkehrsunfallzahlen, ist die Darstellung von themenbezogenen Verkehrssicherheitskampagnen, die in der Großregion durchgeführt werden, Teil des Lagebildes.

Durch den Austausch dieser Konzepte und der gemachten Erfahrungen, können bereits bewährte Konzepte von Kooperationspartnern in anderen Teilen der Großregion übernommen und neue Konzepte für die gesamte Großregion entwickelt werden.

Das Lagebild soll die in anderen Themenfeldern bereits bewährte, multinationale Zusammenarbeit auch in Verkehrssicherheitsfragen innerhalb der Großregion unterstützen und erleichtern sowie zur besseren Vernetzung der Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in der Großregion beitragen.

Verkehrssicherheitskooperationen sollen in der Großregion zukünftig so selbstverständlich und reibungslos stattfinden, wie es der Grenzübertritt innerhalb der Großregion bereits für alle Bürgerinnen und Bürger ist.

## OBJECTIFS

Le présent état des lieux de la sécurité routière dans la Grande Région doit y contribuer.

Les chiffres concernant les accidents de la circulation sont relevés et analysés selon des méthodes qui varient en fonction des états européens et donc aussi au sein de la Grande Région. Cet état des lieux a vocation à collecter des données comparables et à les présenter de manière claire.

L'analyse comparative permet, d'une part, de mettre en évidence les différents points sensibles au plan régional et, d'autre part, de définir pour l'ensemble de la Grande Région les principales causes d'accident ainsi que les groupes à risques qui, dans une perspective purement nationale, ne bénéficieraient le cas échéant pas du même degré d'attention.

Parallèlement à la présentation illustrée des chiffres relatifs aux accidents de la circulation routière, cet état des lieux décrit les campagnes sur le thème de la sécurité routière menées au sein de la Grande Région.

Grâce aux échanges de projets et d'expériences, des concepts déjà éprouvés par les partenaires de coopération dans d'autres parties de la Grande Région sont susceptibles d'être repris. De nouvelles idées peuvent ensuite être développées sur cette base pour l'ensemble de la Grande Région.

Cet état des lieux a pour mission de soutenir et de faciliter la coopération multinationale dans le domaine de la sécurité routière, une coopération qui s'est déjà avérée efficace dans d'autres thématiques dans la Grande Région. Il doit par ailleurs améliorer la mise en réseau des organismes en charge des travaux dans ce secteur.

A l'avenir, les coopérations grand-régionales dans le domaine de la sécurité routière devront se dérouler de manière aussi naturelle et aussi fluide que le passage des frontières à l'intérieur de la Grande Région par tous les citoyens.



GETÖTETE BEI VERKEHRSUNFÄLLEN  
PRO 1.000.000 EINWOHNER (2015-2019)  
*NOMBRE DE TUÉS DANS UN ACCIDENT DE LA ROUTE  
PAR 1.000.000 HABITANTS (2015-2019)*

20

BETEILIGUNG (IN %) VON KINDERN (0-14 JAHRE)  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2015-2019)  
*TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UN ENFANT (0-14 ANS) 2015-2019*

24

BETEILIGUNG (IN %) JUNGER FAHRER (18-24 JAHRE)  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2015-2019)  
*TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UN JEUNE CONDUCTEUR (18-24 ANS) 2015-2019*

28

BETEILIGUNG (IN %) DER GENERATION 65+  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2015-2019)  
*TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UNE PERSONNE ÂGÉE (65+) 2015-2019*

32

BETEILIGUNG (IN %) VON MOTORISIERTEN ZWEIRÄDERN  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2015-2019)  
*TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UN DEUX-ROUES MOTORISÉ (2015-2019)*

36

BETEILIGUNG (IN %) DES GEWERBLICHEN GÜTER- ODER PERSONENVERKEHRS  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2015-2019)  
*TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT LE TRANSPORT  
ROUTIER DE MARCHANDISES OU DE PERSONNES (2015-2019)*

40



Die Karten gehen auf die Zusammenarbeit zwischen der Unterarbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ des Gipfels der Großregion und des Geografischen Informationssystems der Großregion (GIS-GR) zurück. Die Karten nehmen auf zwei Arten von Indikatoren und den Zeitraum 2015-2019 Bezug:

- Die Zahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen pro 1.000.000 Einwohner entspricht dem Durchschnitt der im Zeitraum 2015-2019 getöteten Personen geteilt durch die Bevölkerung am 31. Dezember 2016, bzw. am 1. Januar 2017 mal 1.000.000.
- Auf den anderen Karten ist die Beteiligung einer gefährdeten Altersgruppe oder Fahrzeugkategorie an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden für den Zeitraum 2015-2019 in Prozent dargestellt.

Alle Karten zeigen Werte für die folgenden Gebietskörperschaften auf:

- Grand Est und Wallonie: Arrondissements
- Luxemburg: Polizeiregionen
- Rheinland-Pfalz: Polizeidirektionen
- Saarland: Landkreise

Ab 2021 werden auf den Karten im Geoportal der Großregion die Gemeinden der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens im Arrondissement Verviers gesondert dargestellt.

Da die Teilregionen unterschiedlich groß sind und unterschiedliche Werte aufweisen, wurden ausschließlich relative Indikatoren für die Karten genutzt, um eine bessere Vergleichbarkeit zwischen den Daten der verschiedenen Teilregionen zu gewährleisten. Des Weiteren kann durch den Zeitraum 2015-2019 eine kritische Masse an Daten gesammelt und so die Aussagekraft der Karten erhöht werden.

Beispielsweise ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Teilgebiet Lothringen der Region Grand Est weitaus niedriger als in den anderen großregionalen Teilregionen vergleichbarer Größe. Während Lothringen lediglich 6.637 Verkehrsunfälle für den Zeitraum 2015-2019 aufweist, sind es in Rheinland-Pfalz im gleichen Zeitraum 75.288.

Außerdem sind die Karten vor dem Hintergrund zu analysieren, dass die Polizei bei der Sammlung von Informationen über Verkehrsunfälle von Land zu Land unterschiedlich verfährt und dass der Anteil der Nichterfassung d. h. der nicht registrierten Unfälle durch die Polizeikräfte (hauptsächlich da diese gar nicht an den Unfallort gerufen werden) von einer Teilregion zur anderen variieren kann.

Les cartes sont issues d'une coopération entre le sous-groupe de travail « Sécurité routière » du Sommet de la Grande Région et le Système d'Information Géographique de la Grande Région (SIG-GR). Elles illustrent deux types d'indicateurs pour la période de référence 2015-2019 :

- Le nombre de morts dans un accident de la route pour 1 million d'habitants correspond au nombre total moyen des personnes tuées pour la période 2015-2019, divisé par la population au 31 décembre 2016, respectivement au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et multiplié par 1 000 000.
- Les autres cartes illustrent le taux d'accidents corporels impliquant des groupes d'âge et catégories de véhicules vulnérables par rapport au nombre total d'accidents corporels pendant la période 2015-2019.

Toutes les cartes affichent des valeurs pour les entités territoriales suivantes :

- Pour le Grand Est et la Wallonie : arrondissements
- Pour le Luxembourg : régions policières
- Pour la Rhénanie-Palatinat : directions de la police
- Pour la Sarre : Landkreise

A partir de l'année 2021, les cartes consultables sur le géoportail de la Grande Région permettront de différencier les communes de la communauté germanophone de Belgique dans l'arrondissement de Verviers.

Afin d'assurer une meilleure comparabilité entre les données des différentes entités territoriales et ce malgré leurs fortes différences de taille et de valeurs, seuls des indicateurs relatifs ont été utilisés pour constituer les cartes. Par ailleurs, la période 2015-2019 permet d'acquérir une masse critique de données afin d'accroître la pertinence des cartes.

A titre d'exemple, le nombre d'accidents corporels dans le versant lorrain du Grand Est est beaucoup plus faible que dans les autres entités grand-régionales à taille comparable. Alors que la Lorraine ne compte que 6 637 accidents corporels pour la période 2015-2019, la Rhénanie-Palatinat en compte 75 288 pour la même période.

Il convient également d'analyser les cartes en gardant à l'esprit que les pratiques policières de collecte de l'information sur les accidents de la route peuvent différer d'un pays à l'autre et que les taux d'accidents non enregistrés par les services de police (principalement parce que les forces de l'ordre ne sont pas appelées sur place pour constater l'accident) peuvent varier d'une entité à l'autre.



Die interaktive Kartenanwendung auf dem Geoportal der Großregion ermöglicht eine Vielfalt von Aktionen.

*L'application cartographique interactive sur le géoportail de la Grande Région permet une variété d'actions.*

Die Karten zur Verkehrssicherheit für die Bezugszeiträume 2012-2016 und 2015-2019 können unter dem Thema „Sicherheit und Prävention“ eingesehen werden.

*Les cartes de la sécurité routière pour les périodes de référence 2012-2016 et 2015-2019 peuvent être consultées sous le thème « Sécurité et prévention ».*



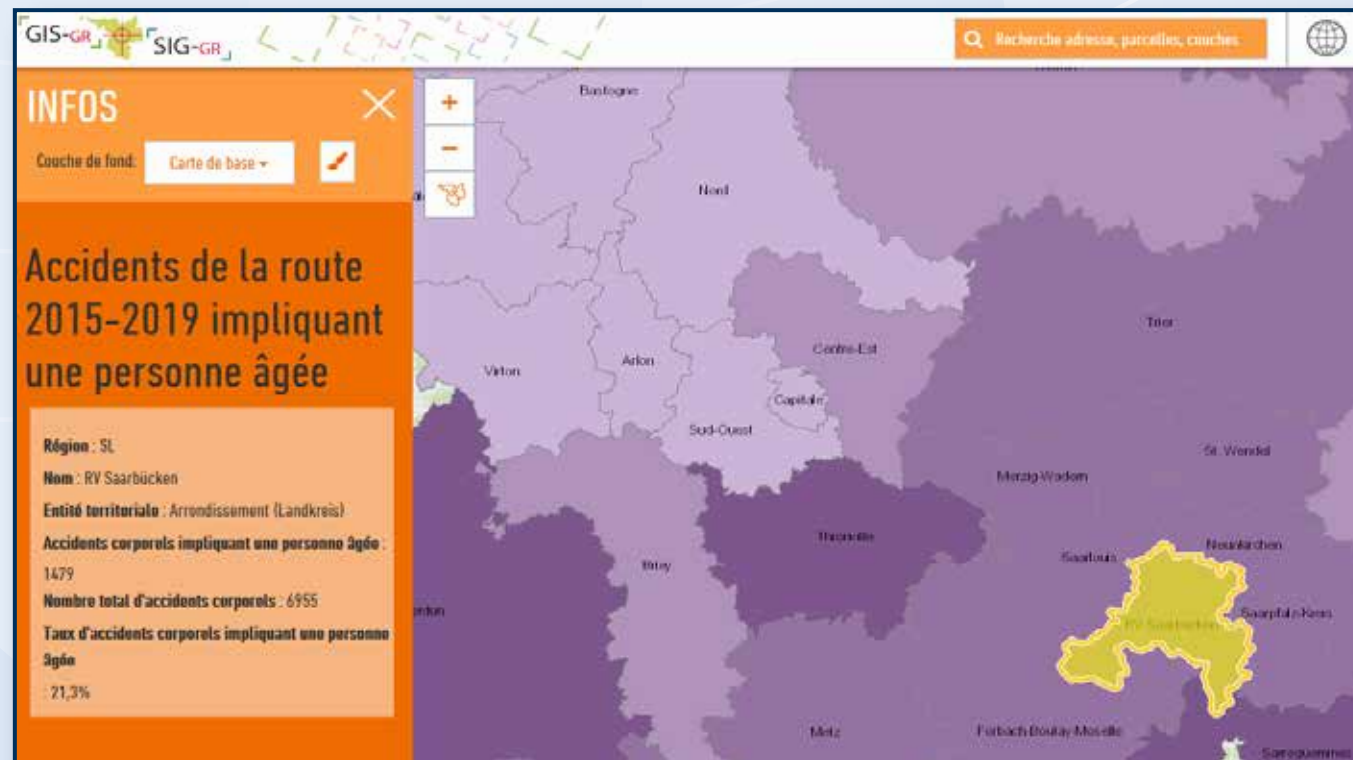
# 1

Daten der einzelnen Indikatoren zur Verkehrssicherheit für ein bestimmtes Gebiet anzeigen:

*Afficher les données des différents indicateurs de la sécurité routière pour un territoire spécifique :*

Beispiel der Verkehrsunfälle 2015-2019 mit Beteiligung der Generation 65+ im Regionalverband Saarbrücken

*Exemple des accidents de la route 2015-2019 impliquant une personne âgée dans le Regionalverband de Sarrebruck*



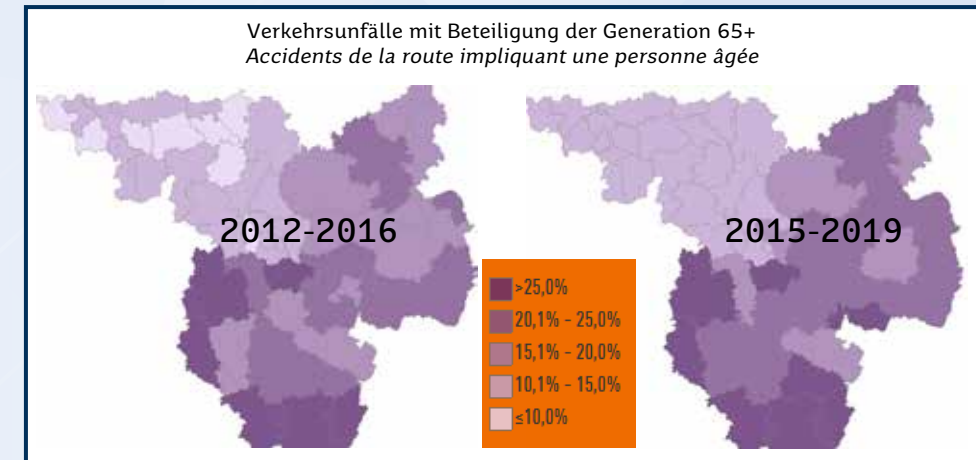
# 2

Zeiträume 2012-2016 und 2015-2019 für einen bestimmten Indikator vergleichen:

*Comparer les périodes 2012-2016 et 2015-2019 pour un indicateur donné :*

Beispiel Generation 65+

*Exemple des personnes âgées*



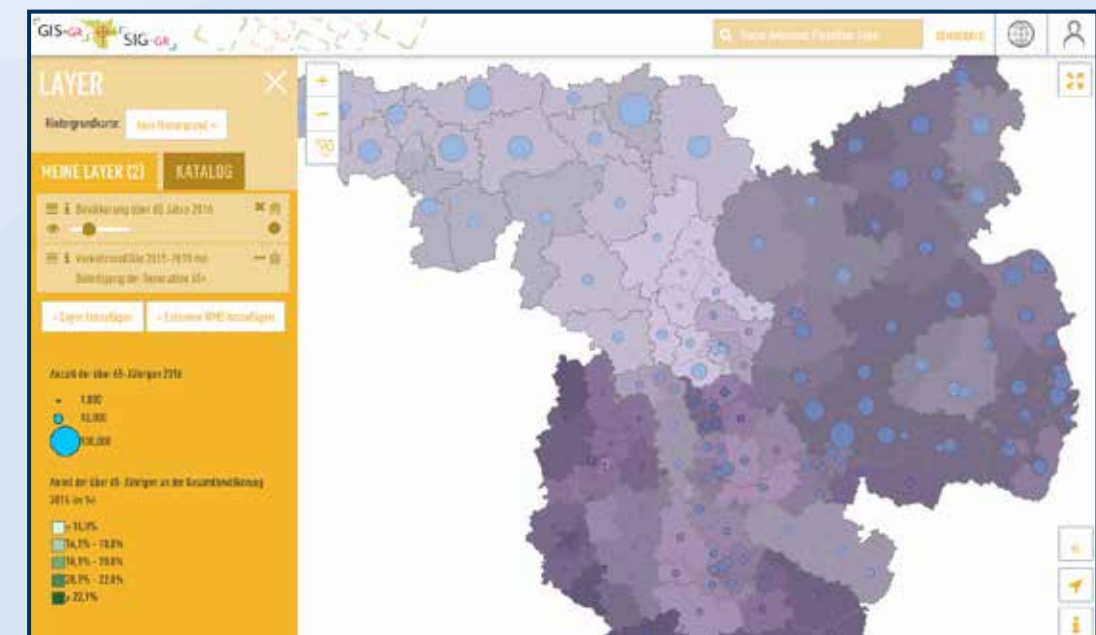
# 3

Karten der Verkehrssicherheit mit anderen thematischen Karten verschneiden:

*Superposer les cartes de la sécurité routière avec d'autres cartes thématiques :*

Beispiel der Karte "Verkehrsunfälle 2015-2019 mit Beteiligung der Generation 65+" und der Karte "Bevölkerung über 65 Jahre 2016" aus dem Themengebiet "Demografie"

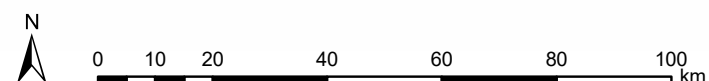
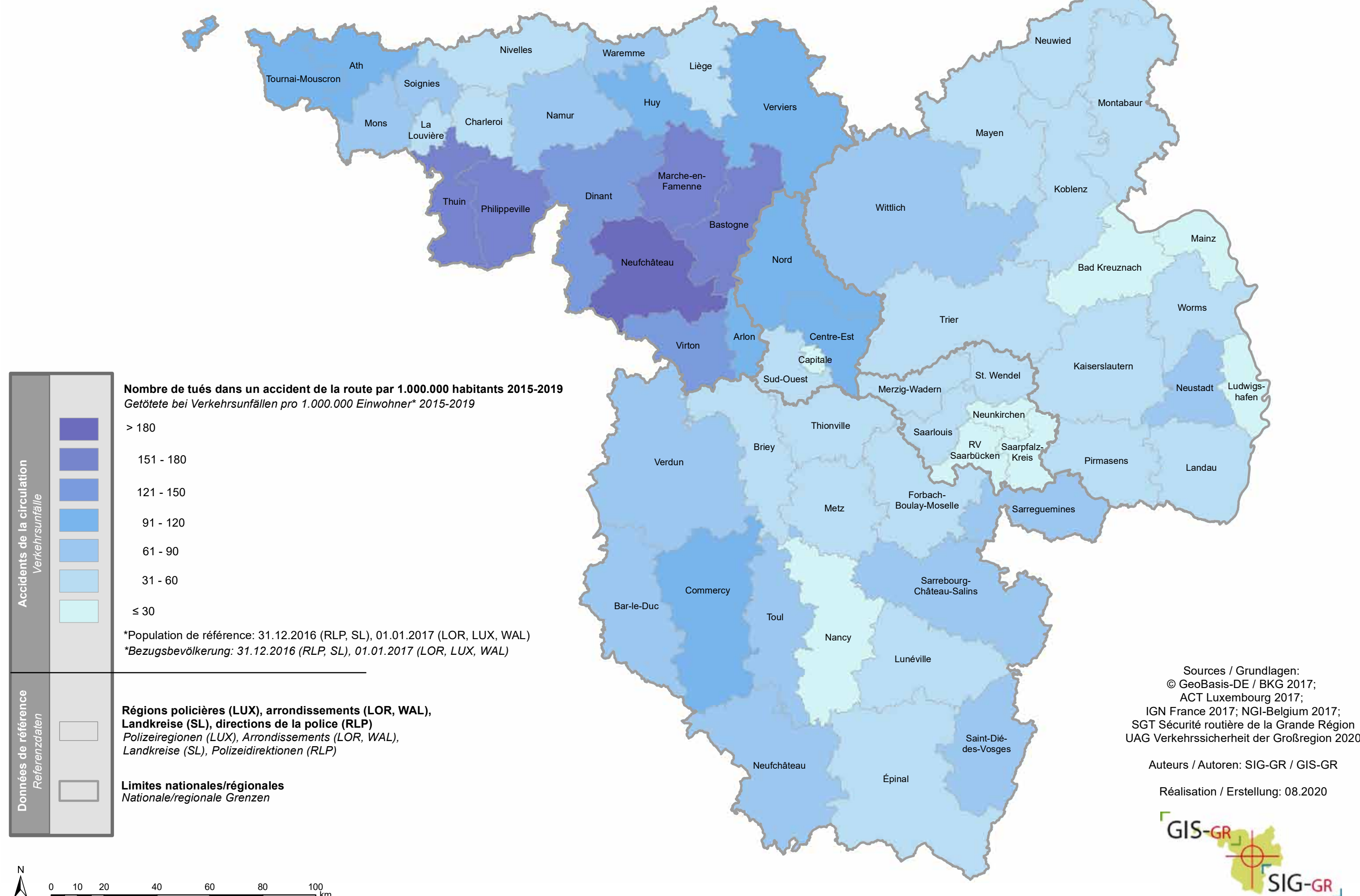
*Exemple de la carte « Accidents de la route 2015-2019 impliquant une personne âgée » et de la carte « Population âgée de 65 ans et plus en 2016 » de la thématique « Démographie »*





# Nombre de tués dans un accident de la route par 1.000.000 habitants (2015-2019)

## Getötete bei Verkehrsunfällen pro 1.000.000 Einwohner (2015-2019)





Im Vergleich zum Zeitraum 2012-2016 ist festzustellen, dass die Zahl der Getöteten pro 1.000.000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Großregion im Zeitraum 2015-2019 leicht rückläufig ist: 57 gegenüber 62. Mit 3.278 Getöteten in den Jahren 2015-2019 ist die Gesamtzahl im Vergleich zum Zeitraum 2012-2016 um 194 Personen (etwa 5,6%) ebenfalls gesunken. Die Wallonie weist mit 84 Getöteten pro 1.000.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die mit Abstand höchste Zahl auf. Danach folgen Luxemburg (51) und Lothringen (50). Rheinland-Pfalz (42) und vor allem das Saarland (34) weisen im großregionalen Vergleich die niedrigsten Zahlen auf.

Die Zahl der Verkehrsunfälle blieb in der ehemaligen Region Lothringen von 2015 bis 2017 gleich, die Zahlen sanken 2018 und 2019. Außer im Jahr 2018 (126 Getötete) ist die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015-2019 konstant geblieben (zwischen 111 und 117 Getöteten/Jahr). Die Arrondissements mit geringerer Bevölkerungsdichte weisen höhere Zahlen auf. 72 % der tödlichen Verkehrsunfälle ereigneten sich auf Streckenabschnitten der Departementstraßen, 17 % auf den Kommunalstraßen, 7 % auf den Nationalstraßen und 6 % auf Autobahnen.

In der Wallonie und Ostbelgien sind in den Arrondissements Neufchâteau, Marche-en-Famenne, Bastogne, Philippeville und Thuin die meisten Getöteten pro 1.000.000 Einwohnerinnen und Einwohner zu verzeichnen. Die ländliche Umgebung mit geringer Bevölkerungsdichte in diesen Arrondissements führt zu einer Steigerung des Individualverkehrs und einem damit verbundenen erhöhten Unfallrisiko. Weiterhin sind die Arrondissements vor allem im Sommer stark touristisch geprägt, was zumindest zeitweise zu deutlich mehr zurückgelegten Fahrkilometern im Verhältnis zur einheimischen Bevölkerung führt.

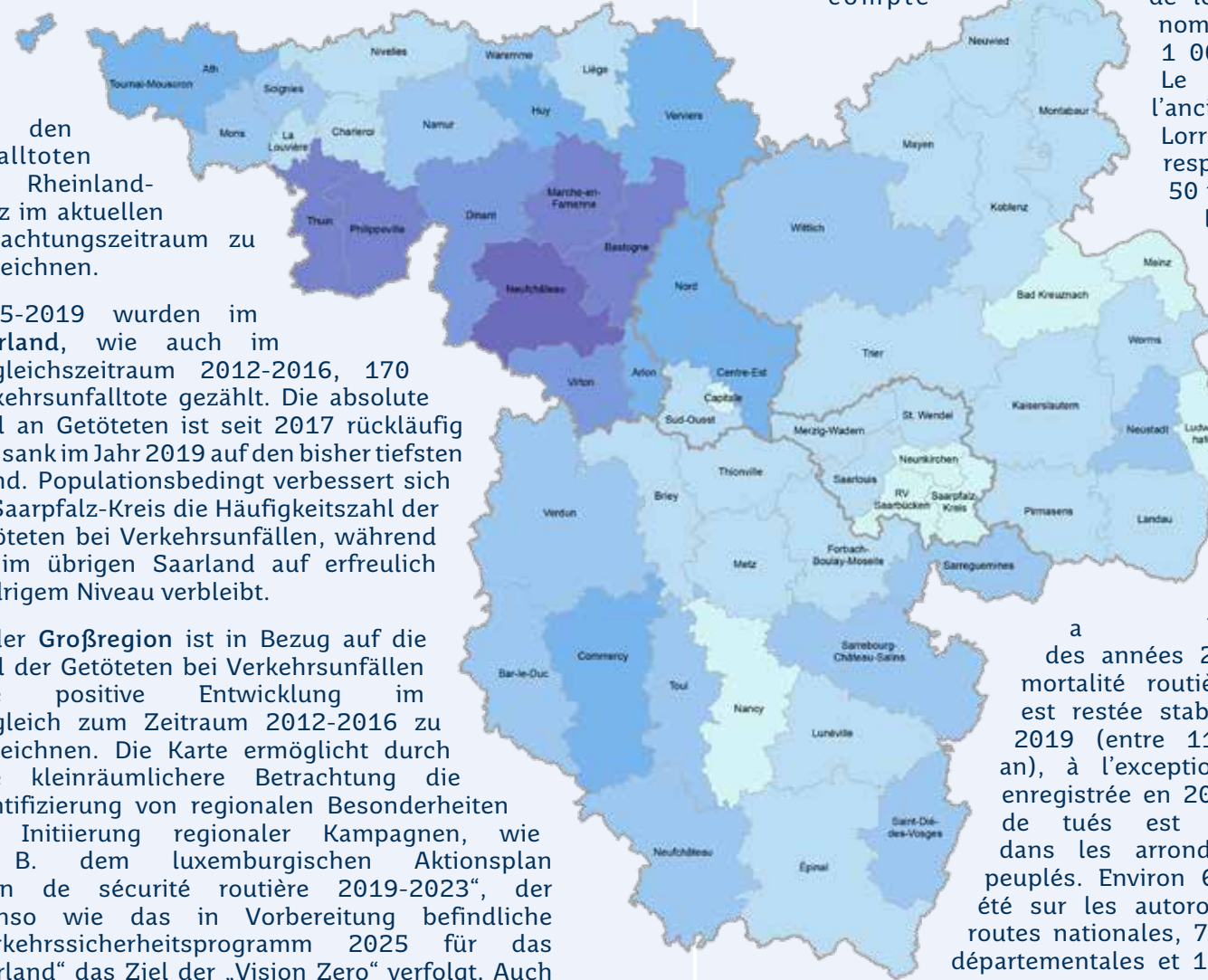
In Luxemburg ist, bezogen auf die Vergleichszeiträume 2012-2016 und 2015-2019, die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in etwa konstant geblieben. Allerdings ist die Zahl der Schwerverletzten und der tödlich Verunglückten gesunken. In einem kleinen Land mit relativ geringen Fallzahlen ist es immer schwierig, ein Jahr mit dem anderen zu vergleichen; trotzdem geht die Zahl der schwer und tödlich verletzten Personen in die richtige Richtung. 2019 erreichte die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr mit 22 den bisher niedrigsten Stand.

In Rheinland-Pfalz sind im Betrachtungszeitraum 2015-2019 neben schwankenden Gesamtunfallzahlen auch Schwankungen bei der Zahl der Unfalltote festzustellen. Während die Direktionsbereiche Bad Kreuznach und Landau gegenüber dem Vergleichszeitraum 2012-2016 weniger Unfalltote aufweisen, hat sich deren Zahl für den Bereich der Polizeidirektion Neustadt erhöht. Insgesamt ist jedoch ein Rückgang um 21,13 %

bei den Unfalltoten in Rheinland-Pfalz im aktuellen Betrachtungszeitraum zu verzeichnen.

2015-2019 wurden im Saarland, wie auch im Vergleichszeitraum 2012-2016, 170 Verkehrsunfalltote gezählt. Die absolute Zahl an Getöteten ist seit 2017 rückläufig und sank im Jahr 2019 auf den bisher tiefsten Stand. Populationsbedingt verbessert sich im Saarpfalz-Kreis die Häufigkeitszahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen, während sie im übrigen Saarland auf erfreulich niedrigem Niveau verbleibt.

In der Großregion ist in Bezug auf die Zahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen eine positive Entwicklung im Vergleich zum Zeitraum 2012-2016 zu verzeichnen. Die Karte ermöglicht durch eine kleinräumlichere Betrachtung die Identifizierung von regionalen Besonderheiten zur Initiierung regionaler Kampagnen, wie z. B. dem luxemburgischen Aktionsplan „Plan de sécurité routière 2019-2023“, der ebenso wie das in Vorbereitung befindliche „Verkehrssicherheitsprogramm 2025 für das Saarland“ das Ziel der „Vision Zero“ verfolgt. Auch in Rheinland-Pfalz orientieren sich die Maßnahmen auf Grundlage der „Rahmenkonzeption zur polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit 2020-2023“ weitgehend an den Hauptunfallursachen sowie den Risikogruppen.



En comparaison avec la période 2012-2016, une légère diminution du nombre de tués pour 1 000 000 habitants est à constater en Grande Région, avec notamment 57 tués entre 2015 et 2019 contre 62 entre 2012 et 2016. Avec 3 278 accidents mortels dénombrés sur les années 2015-2019, 194 tués de moins qu'entre 2012 et 2016 ont été également comptabilisés, soit une baisse d'environ 5,6%. Avec 84 morts, la Wallonie de loin le plus grand nombre de tués pour 1 000 000 habitants. Le Luxembourg et l'ancienne région Lorraine suivent avec respectivement 51 et 50 tués. Au niveau de la Grande Région, les chiffres les plus bas sont enregistrés en Rhénanie-Palatinat (42), et avant tout en Sarre (34).

Globalement stable entre 2015 et 2017, l'accidentalité dans l'ancienne région Lorraine a baissé au cours des années 2018 et 2019. La mortalité routière quant à elle est restée stable entre 2015 et 2019 (entre 111 et 117 tués/an), à l'exception de la hausse enregistrée en 2018. La proportion de tués est plus importante dans les arrondissements moins peuplés. Environ 6% des tués l'ont été sur les autoroutes, 7% sur les routes nationales, 72% sur les routes départementales et 17% sur les routes communales.

Pour la Wallonie et Ostbelgien, le plus grand nombre de décès pour 1 000 000 habitants est recensé dans les arrondissements de Neufchâteau, Marche-en-Famenne, Bastogne, Philippeville et Thuin. L'environnement rural et la faible densité de population de ces arrondissements favorisent le développement d'une circulation motorisée individuelle, accroissant ainsi le risque d'accident. De plus, ces arrondissements sont marqués par

une fréquentation touristique élevée en période estivale, ce qui entraîne temporairement une forte augmentation du nombre de kilomètres parcourus par rapport à la population locale.

Au Luxembourg, le nombre d'accidents est resté relativement stable sur les deux périodes considérées, à savoir entre 2012 à 2016 et 2015 à 2019. Toutefois, le nombre de personnes grièvement blessées et d'accidents mortels a baissé. Dans un petit pays dénombrant très peu de cas, il est difficile de comparer les différentes années entre elles ; néanmoins, le nombre de personnes grièvement blessées ou décédées évolue favorablement. En 2019, le nombre de tués sur la route a atteint son chiffre le plus bas avec un total de 22 personnes décédées.

Entre 2015 et 2019, des variations non seulement en termes de nombre d'accidents mais aussi en termes de nombre de tués dans un accident de la route sont à constater en Rhénanie-Palatinat. Alors que les circonscriptions policières de Bad Kreuznach et de Landau relèvent une diminution du nombre de tués par rapport à la période 2012-2016, celui-ci est en hausse pour la circonscription de Neustadt. Néanmoins, de manière globale, une diminution de 21,13% du nombre d'accidents mortels est à constater en Rhénanie-Palatinat sur la période considérée.

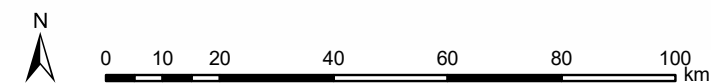
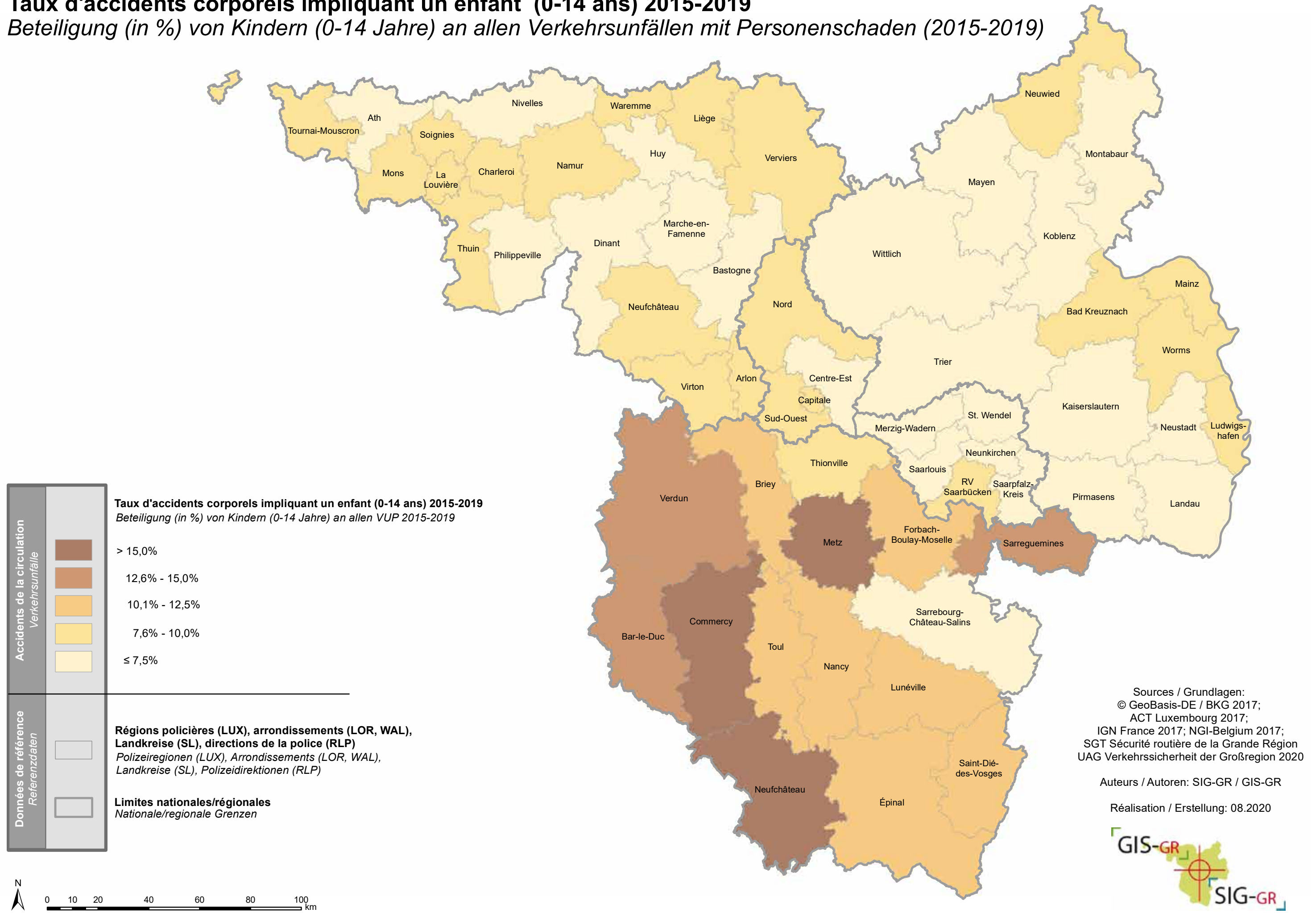
Entre 2015 et 2019, tout comme sur la période de 2012 à 2016, 170 morts par accident de la route ont été recensés en Sarre. Depuis 2017, ce nombre est en baisse et a atteint son niveau le plus bas en 2019. Une amélioration du taux de décès en proportion de la population est constatée dans l'arrondissement de Saarpfalz, alors qu'il reste à un niveau remarquablement bas ailleurs en Sarre.

Une évolution positive des chiffres de la mortalité routière en Grande Région est à constater par rapport à la période 2012-2016. La carte permet, par un découpage en plus petits territoires, d'identifier les particularités régionales. Il s'agit d'initier des campagnes régionales telles que l'opération luxembourgeoise « Plan de sécurité routière 2019-2023 » qui, tout comme le « Verkehrssicherheitsprogramm 2025 für das Saarland » - actuellement en cours d'élaboration, a pour objectif la « vision zéro ». En Rhénanie-Palatinat, les mesures de sécurité routière s'adressent, sur la base du programme « Rahmenkonzeption zur polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit 2020-2023 », aux causes principales de l'accidentalité ainsi qu'aux groupes à risque.



# Taux d'accidents corporels impliquant un enfant (0-14 ans) 2015-2019

Beteiligung (in %) von Kindern (0-14 Jahre) an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019)





Für den Zeitraum 2015-2019 verzeichnet die Großregion im Vergleich zum Zeitraum 2012-2016 einen erfreulichen Rückgang der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre) um 305. Der Anteil an allen Unfällen ist in etwa gleichgeblieben und beläuft sich auf 7,9%. Im großregionalen Vergleich ist der Anteil an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern in Lothringen mit Abstand am höchsten (11,5%). Die anderen Teilregionen befinden sich nahe dem großregionalen Mittelwert.

Im Referenzzeitraum 2015-2019 waren an 11,5 % der Verkehrsunfälle in Lothringen Kinder beteiligt. 44 % der Opfer waren zu Fuß, 40 % als Mitfahrende in einem Fahrzeug und 8 % mit dem Fahrrad unterwegs. Diese Verhältnisse sind im Vergleich zum Zeitraum 2012-2016 konstant geblieben. Verschiedene Ausbildungs- und Sensibilisierungsprogramme zum Thema Verkehrssicherheit, wie beispielsweise „Elliot le pilote“ und „savoir rouler à vélo“, werden von der DSCR (Direktion für Verkehrssicherheit), dem Bildungsministerium und den Polizeibehörden angeboten.

Die Beteiligung von Kindern an Verkehrsunfällen ist in der Wallonie/Ostbelgien relativ niedrig. Die Arrondissements, in denen der Anteil höher ausfällt, weisen eine höhere Erwerbsbevölkerung von Eltern mit Kindern auf. Dies gilt sowohl für die städtischen Gebiete auf der Achse Lüttich-Namur-Charleroi-Mons als auch für die Arrondissements Arlon, Virton und Neufchâteau nahe der luxemburgischen Grenze auf der Achse E411-E25.

In Luxemburg ist die Beteiligung von Kindern an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Vergleich zur Referenzperiode leicht rückläufig. In den letzten Jahren fällt allerdings auf, dass die Zahl der Kinder, welche Schwierigkeiten beim Fahrradfahren haben, steigt. Insbesondere in städtischen Gebieten ist es nicht mehr üblich, dass jedes Kind über ein Fahrrad verfügt. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren, wie der „Sécurité Routière“, den Ministerien, der Polizei, sowie dem Nationalen Fahrsicherheitszentrum in Colmar-Berg, werden mehrere, für jede Altersgruppe spezifische Schulungen, Kurse und Aktivitäten, welche auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielen, angeboten.

In Rheinland-Pfalz bewegt sich die Zahl der Kinderunfälle mit geringen jährlichen Schwankungen innerhalb des Betrachtungszeitraums 2015-2019 auf annähernd gleichem Niveau. Gegenüber dem Betrachtungszeitraum 2012-2016 weisen die Direktionsbereiche Ludwigshafen, Landau, Neustadt und Kaiserslautern jedoch

insgesamt weniger Kinderunfälle aus. Nahezu die Hälfte der verunglückten Kinder im Straßenverkehr waren Mitfahrende in Fahrzeugen, gefolgt von verunglückten Rad fahrenden und zu Fuß gehenden Kindern.

Im Saarland verunglückten von 2015 bis 2019 insgesamt 1.479 Kinder bei Verkehrsunfällen, was im Vergleich zum Zeitraum 2012-2016 einen absoluten Rückgang von 21 Unfällen bedeutet. Mit Blick auf das relative Verhältnis zur Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Saarland ist festzustellen, dass im Regionalverband Saarbrücken die meisten Kinder verunglückten – die Häufigkeitszahl in den verbleibenden Landkreisen des Saarlandes ist auf einem insgesamt niedrigen Niveau. Der dargestellte Rückgang der verunglückten Kinder bei Verkehrsunfällen wird im Übrigen auch in den 10-Jahres-Langzeitbetrachtungen festgestellt.

In der Großregion ist der Rückgang der Gesamtzahl an Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit Beteiligung von Kindern im Alter bis 14 Jahre positiv zu bewerten. Dies ist auch auf die umfangreichen Maßnahmen der Polizei zurückzuführen, die insbesondere im Bildungswesen eine aktive Rolle bei der Bewusstseins-schärfung für die Verkehrssicherheit spielt. Ein zunehmend wichtiger Bestandteil ist hier das Erlernen einer sicheren Beherrschung des Fahrrads im Straßenverkehr.

En comparaison avec la période 2012-2016, la Grande Région enregistre une baisse du nombre total d'accidents impliquant des enfants (0-14 ans) sur la période 2015-2019, avec 305 accidents en moins. Leur proportion au regard de tous les accidents est resté relativement stable et représente 7,9%. Le taux d'implication d'enfants dans des accidents corporels dans l'ancienne région Lorraine (11,5%) est le plus élevé de la Grande Région. Les autres régions partenaires affichent des valeurs apparentées à la moyenne grand-régionale.

Entre 2015 et 2019, des enfants étaient impliqués dans 11,5% des accidents de la route dans l'ancienne région Lorraine. 44% des victimes étaient des piétons, 40% des passagers de véhicules et 8% circulaient à vélo. Ces proportions sont restées stables par rapport à la période 2012-2016. La DSCR (délégation à la sécurité et à la circulation routière), le ministère de l'éducation nationale, ainsi que les forces de l'ordre proposent différents programmes de formation et de sensibilisation à la sécurité routière tels que « Elliot le pilote » et « savoir rouler à vélo »

Le taux d'implication d'enfants dans des accidents de la route est relativement bas en Wallonie/Ostbelgien. Les arrondissements dans lesquels ce taux est plus élevé, sont ceux où la population en activité - parents avec enfants – est la plus importante. Ceci vaut aussi bien dans les zones urbaines situées sur l'axe Liège-Namur-Charleroi-Mons que dans les arrondissements d'Arlon, Virton et Neufchâteau situés sur

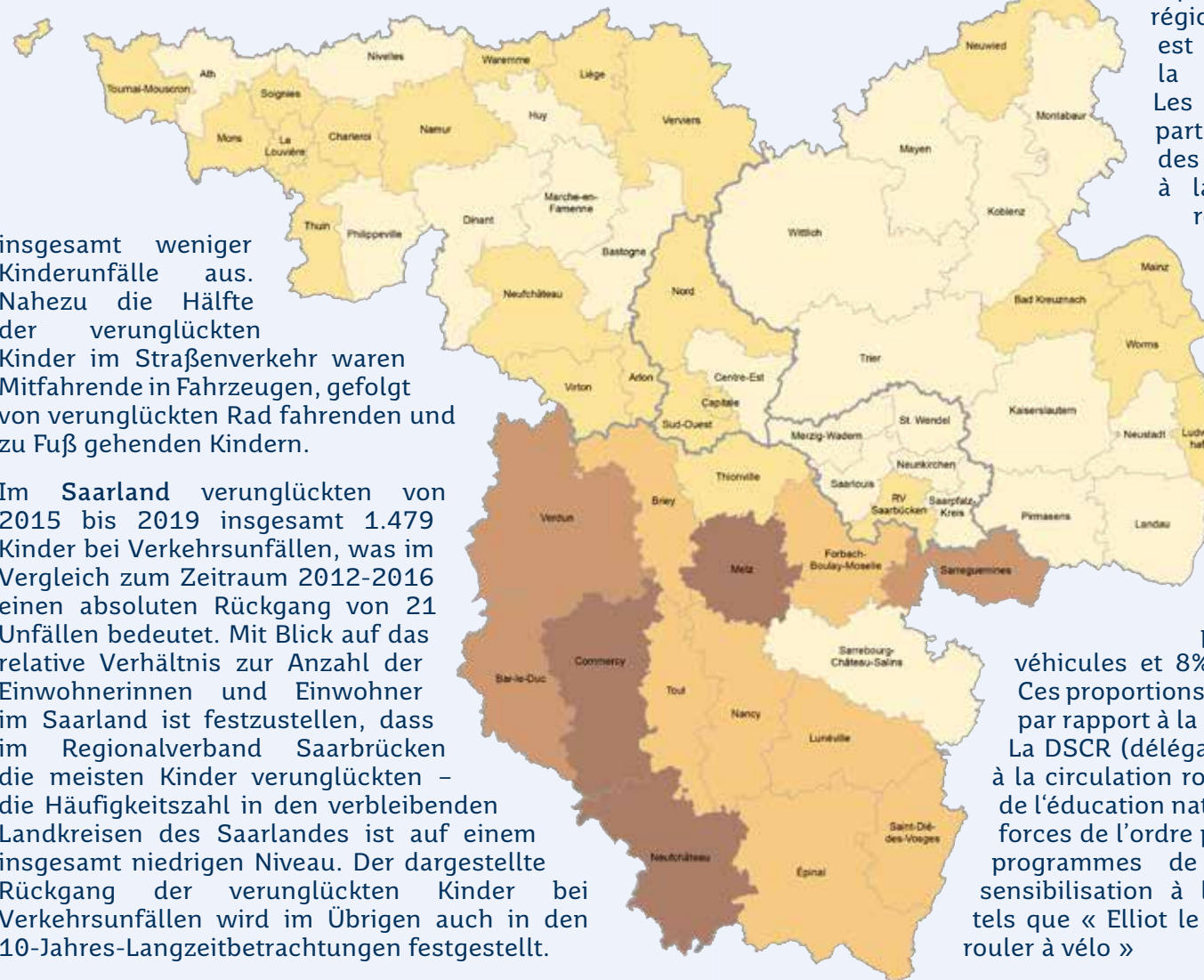
l'axe E411-E25 à proximité de la frontière luxembourgeoise.

Au Luxembourg, le taux d'implication d'enfants dans les accidents corporels de la route est en légère baisse, par rapport à la période de référence. Ces dernières années, une hausse du nombre d'enfants ayant des difficultés à circuler à vélo est néanmoins constatée. Il n'est plus courant que chaque enfant possède son propre vélo, et ce en particulier dans les zones urbaines. En coopération avec différents acteurs tels que la sécurité routière, les ministères, la police ainsi que le centre national de formation pour conducteurs de Colmar-Berg sont proposés plusieurs stages, cours et activités spécifiques à chaque tranche d'âge, destinés à l'amélioration de la sécurité routière.

En Rhénanie-Palatinat, le nombre d'accidents impliquant des enfants sur la période considérée reste relativement stable, avec toutefois de légères variations selon les années. Comparativement à la période 2012-2016, une baisse du nombre d'accidents impliquant des enfants est constatée dans les circonscriptions de Ludwigshafen, Landau, Neustadt et Kaiserslautern. Près de la moitié des enfants victimes d'un accident de la route étaient passagers de voitures particulières, suivi par les enfants à vélo et les enfants piétons.

En Sarre, 1 479 enfants sont décédés dans des accidents de la route entre 2015 et 2019, soit 21 accidents de moins que sur la période 2012-2016. Rapporté au nombre d'habitants en Sarre, le Regionalverband de Sarrebruck affiche le nombre le plus élevé d'enfants victimes d'un accident de la route - le taux des autres districts de la Sarre restant à un niveau relativement peu élevé. Les observations sur dix ans font également état de la baisse du nombre d'enfants victimes d'accidents de la route.

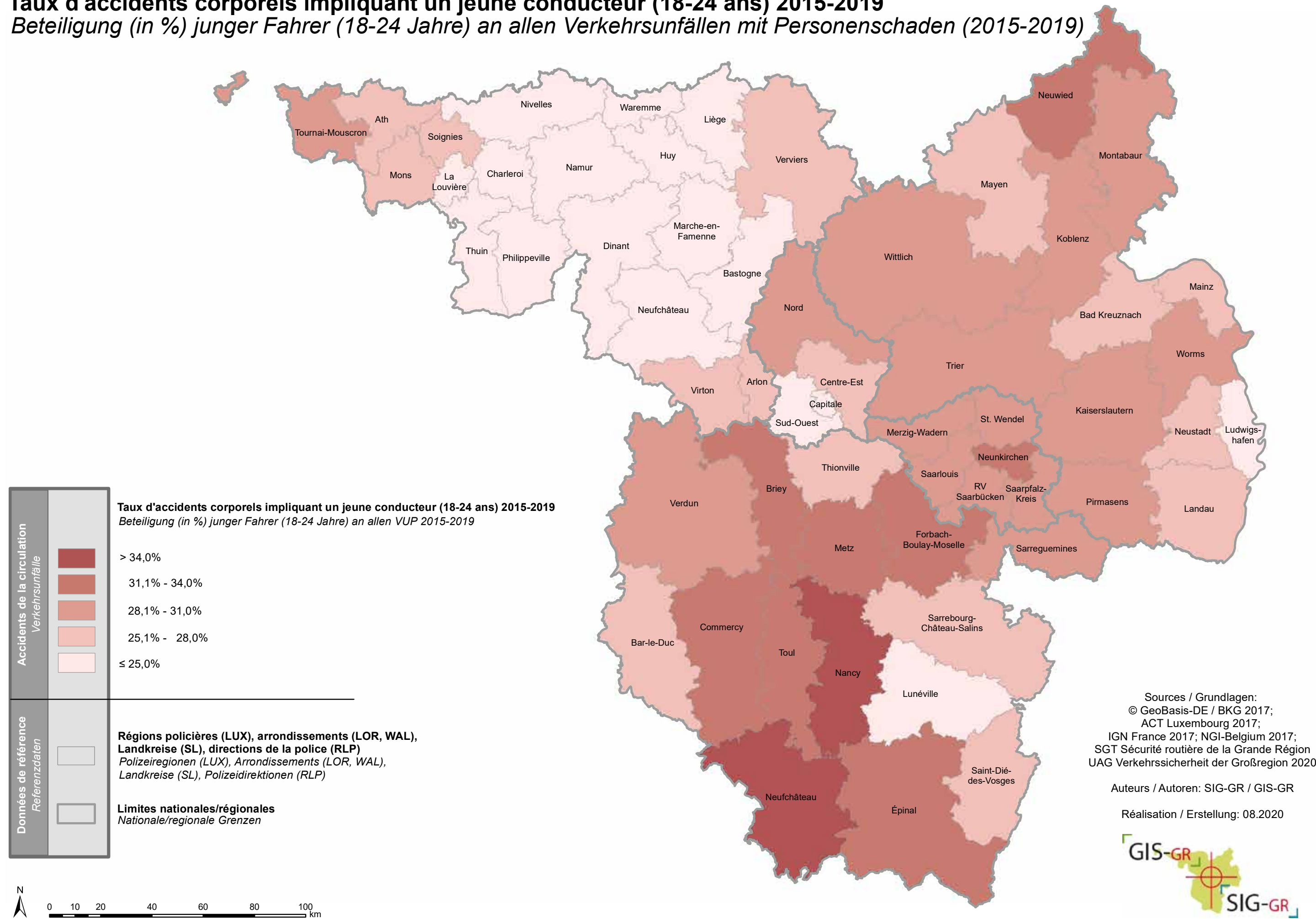
Le recul du nombre total d'accidents corporels impliquant des enfants de moins de 14 ans constaté en Grande Région est un point positif. Cette évolution est entre autres due aux nombreuses mesures de la police, qui contribue activement au travail de sensibilisation à la sécurité routière, en particulier dans le secteur de l'éducation. En effet, apprendre à maîtriser son vélo dans la circulation constitue un facteur de plus en plus important.





# Taux d'accidents corporels impliquant un jeune conducteur (18-24 ans) 2015-2019

Beteiligung (in %) junger Fahrer (18-24 Jahre) an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019)





In der Großregion lässt sich für den Zeitraum 2015-2019, bezogen auf den Vergleichszeitraum 2012-2016, ein Rückgang von etwa 8% der Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit Beteiligung junger Fahrerinnen und Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren beobachten (-3.830 Unfälle). Deren Anteil an allen Verkehrsunfällen ist ebenfalls rückläufig (27,3% gegenüber 28,9%). Hierbei weisen Luxemburg, das Saarland und die Wallonie/Ostbelgien im großregionalen Vergleich einen unterdurchschnittlichen Anteil von unter 25% an allen Verkehrsunfällen auf.

Ein Drittel der Fahrerinnen und Fahrer, die in der ehemaligen Region Lothringen zwischen 2015 und 2019 an einem Unfall beteiligt waren, waren zwischen 18 und 24 Jahre alt. 14 % der tödlichen Verkehrsunfälle betreffen diese Altersgruppe, was im Vergleich zum Zeitraum 2012-2016 (20 %) eine Verbesserung darstellt. 71 % der Getöteten waren mit dem Pkw und 17 % mit motorisierten Zweirädern unterwegs. Erfreulicherweise wurden zudem im Zeitraum 2015-2019 weniger Verkehrsunfälle mit schweren Folgen unter Beteiligung junger Fahrerinnen und Fahrer verzeichnet als im davorliegenden Vergleichszeitraum.

In der Wallonie/Ostbelgien liegt die Beteiligungsrate der Zielgruppe an allen Verkehrsunfällen 2015-2019 in fast allen Arrondissements bei unter 25%. Allein die Arrondissements, welche sich an der östlichen, südlichen und westlichen Grenze der Region befinden, zeigen eine leicht erhöhte Beteiligungsrate auf. Das Arrondissement Tournai-Mouscron, welches die höchste Beteiligungsrate Walloniens aufweist, ist für seine Unterhaltungsgastronomie (Diskotheken, Nachtclubs etc.), welche viele junge Menschen anzieht, bekannt.

In Luxemburg ist die Zielgruppe seit vielen Jahren in den Unfallzahlen besonders stark vertreten. So stellen Personen unter 25 Jahren zwar weniger als 10% aller motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dar, sie sind jedoch an fast einem Viertel aller Unfälle beteiligt. Aus diesem Grund beinhaltet die Verkehrsgesetzgebung auch mehrere spezifische Bestimmungen, die dieser speziellen Situation Rechnung tragen. Neben der Gesetzgebung kommt aber insbesondere auch einer gründlichen Fahrschulung eine besondere Bedeutung zu.

Im Betrachtungszeitraum 2015-2019 ist in Rheinland-Pfalz nahezu landesweit ein deutlicher Rückgang um 12,3 % bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung

dieser Zielgruppe festzustellen. Niedrigere Unfallzahlen gegenüber dem vorangegangenen Zeitraum 2012-2016 zeigen die Direktionsbereiche Neustadt, Landau, Pirmasens, Kaiserslautern, Worms, Bad Kreuznach, Montabaur, Mayen, Wittlich und Trier auf. Im Vergleich zu ihrem Anteil an der Wohnbevölkerung verunglückten Angehörige der

Risikogruppe „Junge Fahrer“ jedoch nach wie vor überproportional häufig im Straßenverkehr und bleiben deshalb Schwerpunkt polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit.

Trotz rückläufiger Unfallzahlen zeigen die Häufigkeitszahlen in Bezug auf Verkehrsunfälle mit Personenschäden im Saarland, dass das Risiko für 18- bis 24-Jährige, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, weiterhin auf dem höchsten Niveau aller Risikogruppen liegt. Die Angehörigen der Zielgruppe weisen ein höheres Verursacherrisiko gegenüber den anderen Altersgruppen auf. Insgesamt 5817 junge Menschen verursachten im Zeitraum 2015-2019 im Saarland Verkehrsunfälle mit Personenschäden. Die höchste prozentuale Beteiligung im Verhältnis zur Bevölkerungszahl ist hierbei im Landkreis Neunkirchen festzustellen.

Auch wenn in der Großregion der Rückgang der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Fahrerinnen und Fahrern positiv zu bewerten ist, so weist diese Gruppe jedoch grenzüberschreitend den mit Abstand höchsten Anteil aller Risikogruppen an den Verkehrsunfällen mit Personenschaden auf. Dementsprechend wichtig erweisen sich die Anstrengungen aller Akteure bei der Sensibilisierung junger Fahrerinnen und Fahrer, insbesondere bezüglich gruppenspezifischer Risikofaktoren wie Geschwindigkeit, Mobiltelefonen, Drogen und Alkohol.

Comparativement à la période 2012-2016, une baisse d'environ 8% de l'accidentalité routière impliquant de jeunes conducteurs (18-24 ans) a été observée en Grande Région sur la période 2015-2019, soit 3 830 accidents en moins. Le taux d'implication de cette catégorie de personnes dans l'ensemble des accidents de la circulation routière baisse également (27,3% contre 28,9%). Le Luxembourg, la Sarre et la Wallonie/Ostbelgien recensent un taux inférieur à la moyenne grand-régionale à moins de 25%.

Un conducteur sur trois impliqués dans un accident de la route dans l'ancienne région Lorraine entre 2015 et 2019 était âgé de 18 à 24 ans. 14% des accidents mortels concernent cette tranche d'âge, taux qui s'améliore par rapport à la période 2012-2016 (20%). 71% des tués étaient à bord d'une voiture particulière et 17% étaient conducteurs d'un deux-roues motorisé. De 2015 à 2019, les accidents routiers graves impliquant de jeunes conducteurs affichent une baisse par rapport à la période précédente.

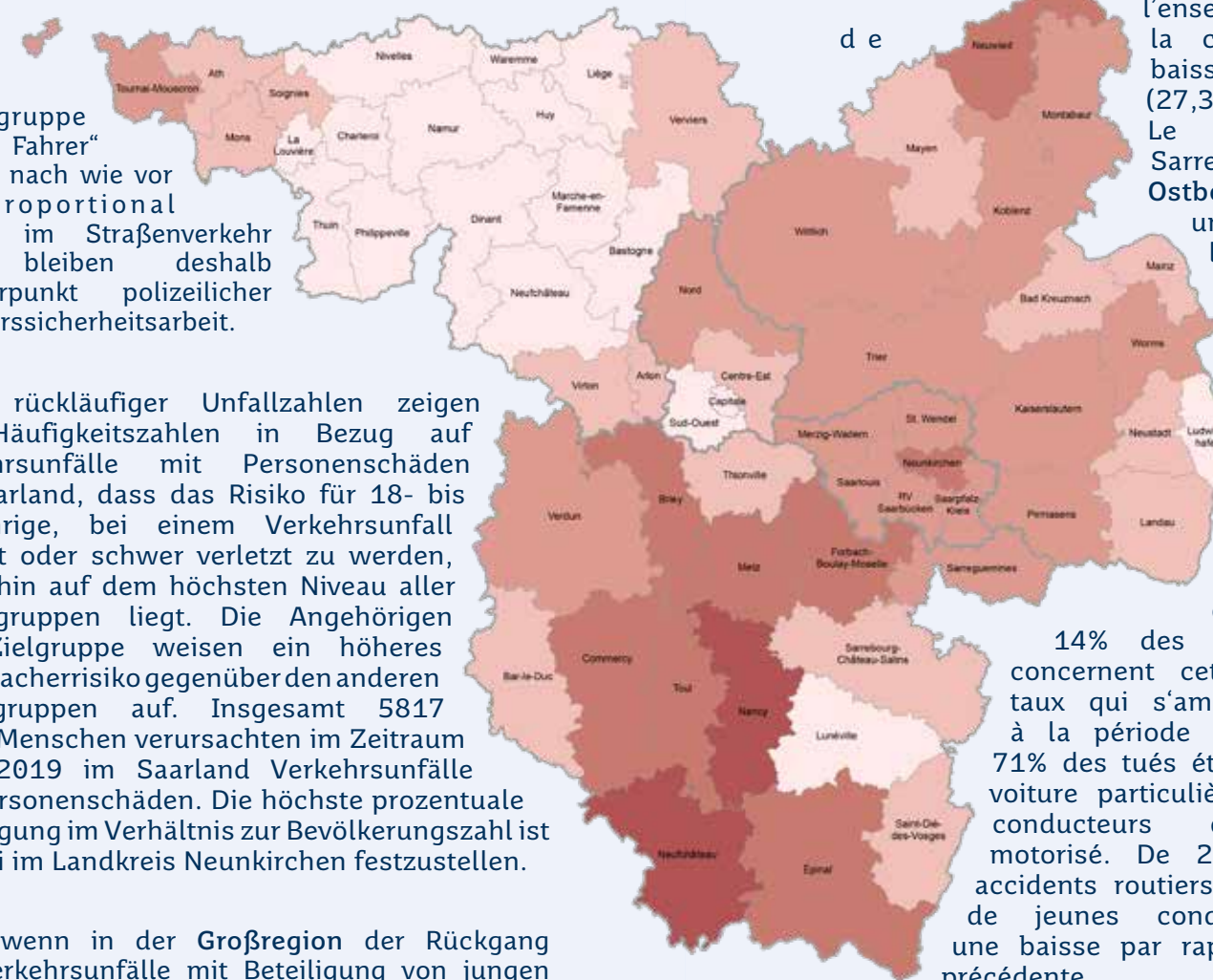
En Wallonie/Ostbelgien le taux d'implication de la catégorie concernée dans des accidents de la route entre 2015 et 2019 se situe dans la quasi-totalité des arrondissements sous la barre des 25%. Seuls les arrondissements aux extrêmes ouest, est et sud enregistrent des taux légèrement plus élevés. L'arrondissement de Tournai-Mouscron, qui présente le taux le plus élevé de la Wallonie, est connu pour ses lieux de divertissement qui attirent beaucoup de jeunes (discothèques, boîtes de nuit, etc.).

Au Luxembourg, la catégorie en question est depuis des années très largement représentée dans les chiffres sur l'accidentalité routière. Si les moins de 25 ans représentent moins de 10% des usagers motorisés de la route, ils sont néanmoins impliqués dans près d'un quart des accidents. C'est pourquoi le code de la route comporte plusieurs dispositions spécifiques tenant compte de cette situation particulière. Outre des dispositions législatives, une attention particulière est portée à la formation à la conduite.

Sur la période comprise entre 2015 et 2019, une nette baisse de 12,3% des accidents impliquant de jeunes conducteurs est constatée dans la quasi-totalité du Land de la Rhénanie-Palatinat. Les circonscriptions de Neustadt, Landau, Pirmasens, Kaiserslautern, Worms, Bad Kreuznach, Montabaur, Mayen, Wittlich et Trèves relèvent des chiffres de l'accidentalité à la baisse comparativement à la période de 2012-2016. Rapporté au taux de représentation au sein de la population résidente, les « jeunes conducteurs » sont surreprésentés dans les accidents de la circulation routière et restent de ce fait une priorité des actions de sécurité routière policières.

Malgré une baisse du nombre des accidents en Sarre, les chiffres de l'accidentalité impliquant des personnes indiquent que le risque des 18-24 ans d'être tués ou gravement blessés dans un accident de la circulation routière est plus élevé que pour les autres tranches d'âge. La probabilité pour la catégorie concernée d'être responsable d'un accident est plus importante que pour les autres tranches d'âge. Au total, 5 817 jeunes (18-24 ans) ont causé un accident de la circulation routière autre que matériel durant la période 2015-2019. Relativement au nombre d'habitants, l'arrondissement de Neunkirchen affiche le taux le plus élevé.

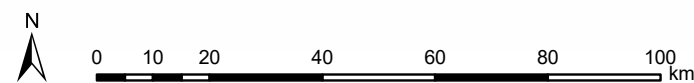
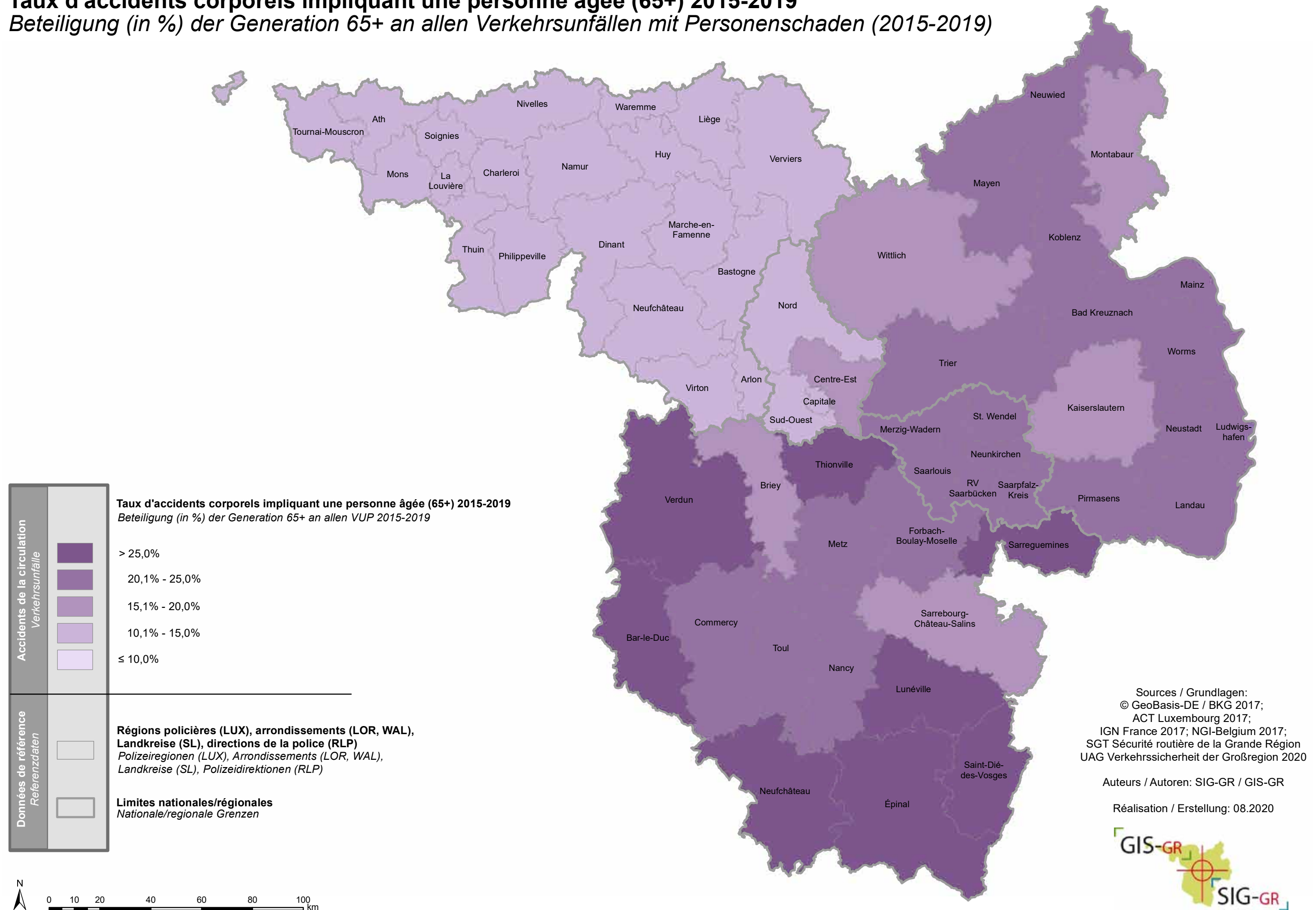
Si la baisse de l'accidentalité routière impliquant de jeunes conducteurs en Grande Région est un point positif, cette catégorie présente cependant au niveau transfrontalier le taux d'implication dans des accidents autres que matériels le plus élevé de toutes les catégories. De ce fait, les efforts déployés par les différents acteurs pour sensibiliser les jeunes conducteurs, en particulier sur des facteurs à risques spécifiques à leur catégorie tels que la vitesse, le téléphone au volant, les drogues et l'alcool, sont essentiels.





# Taux d'accidents corporels impliquant une personne âgée (65+) 2015-2019

Beteiligung (in %) der Generation 65+ an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019)





Der demographische Gesellschaftswandel und die zunehmende Mobilität immer älter werdender Menschen tragen dazu bei, dass der Anteil der Verkehrsunfälle, an denen Menschen ab 65 Jahren beteiligt sind, in der Großregion zunimmt. Im Vergleich der Zeiträume 2012-2016 und 2015-2019 lässt sich ein Anstieg um ca. 10% beobachten (+2.635 Unfälle). Der Anteil der Gruppe Generation 65+ an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist in Lothringen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland (jeweils über 21%) besonders hoch.

Seniorinnen und Senioren waren in Lothringen im Zeitraum 2015-2019 an 23% aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden beteiligt. Verglichen mit dem Zeitraum 2012-2016 (21%) ist dieser Wert somit leicht gestiegen. Überdurchschnittlich viele Unfallopfer waren zu Fuß unterwegs. Obwohl diese Altersgruppe nur 19% der Bevölkerung in Lothringen ausmacht, sind 24% der Verletzten und 59% der Getöteten zu Fuß Gehenden bei Verkehrsunfällen älter als 65 Jahre. Die Anzahl der Verkehrsunfalltoten dieser Altersgruppe ist in den verglichenen Zeiträumen um 5% gestiegen.

Das wallonische Lagebild zur Verkehrsunfallbeteiligung der Generation 65+ ist insgesamt positiv zu bewerten, da in allen Arrondissements die Beteiligungsrate von Seniorinnen und Senioren an Verkehrsunfällen bei lediglich 10% bis 15% liegt. Nicht zu verkennen ist jedoch, dass sich im aktuellen Vergleichszeitraum die Situation in mehreren wallonischen Arrondissements verschlechtert hat: waren auf der Karte 2012-2016 auf den Gebieten der wallonischen Großstädte auf der Achse Lüttich-Mons noch geringe Häufigkeitszahlen vorzufinden, stiegen die Beteiligungsraten nunmehr an.

Im Vergleich zur Referenzperiode ist in Luxemburg der Anteil der über 65-Jährigen, die in Verkehrsunfälle verwickelt waren, leicht gestiegen. Es zeigt sich, dass insbesondere ältere Personen, die auf luxemburgischen Straßen zu Fuß unterwegs sind, häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt werden. „Sehen und gesehen werden!“ ist ein wichtiger Grundsatz, um dieser Tendenz entgegen zu wirken. Aus diesem Grund wurden in Luxemburg groß angelegte Kampagnen gestartet, um nicht nur die Seniorinnen und Senioren auf diese Problematik aufmerksam zu machen.

In Rheinland-Pfalz ist im Betrachtungszeitraum 2015-2019 eine deutliche Steigerung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen

und Senioren bis zum Höchststand in 2018 festzustellen, dem ein leichter Rückgang in 2019 folgte. Gleichwohl liegt zwischen 2015 und 2019 eine Steigerung dieser Verkehrsunfälle insgesamt um 9,56% vor. Diese zeigt sich im Vergleich zum vorherigen Lagebild 2012-2016 in erkennbar gestiegenen Unfallzahlen der Zielgruppe in den Direktionsbereichen Worms, Bad Kreuznach, Neuwied und Trier. Die Generation 65+ bildet somit eine besonders auffällige Risikogruppe

bezogen auf Verkehrsunfälle mit Personenschaden.

Der Bevölkerungsanteil der Generation 65+ steigt auch im Saarland kontinuierlich an, was sich auch in der Beteiligung dieser Altersgruppe an Verkehrsunfällen mit Personenschäden zeigt. Gemessen an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden waren an 22,9% dieser Unfälle Seniorinnen und Senioren beteiligt. Regionale Schwerpunkte sind im Saarland nicht zu verzeichnen, weswegen die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater des Landespolizeipräsidiums saarlandweit umfangreiche Präventionsmaßnahmen für diese Risikogruppe anbieten.

Die Gestaltung der sicheren Verkehrsteilnahme älterer Menschen ist eine Herausforderung für alle Kooperationspartner mit Verkehrssicherheitsaufgaben in der Großregion. Im Gegensatz zu anderen Bevölkerungsgruppen stellen Seniorinnen und Senioren aufgrund ihres Risikoverhaltens und ihrer körperlichen Konstitution häufig eine größere Gefahr für sich selbst und für andere dar. In diesem Zusammenhang müssen Fragen zur Überprüfung der Fahrfähigkeit und Möglichkeiten zur Sensibilisierung über Gefahrensituationen und sicheres Verhalten im Straßenverkehr gesamtgesellschaftlich diskutiert und spartenübergreifend konzeptionell aufgearbeitet werden.

L'Évolution démographique ainsi que la mobilité croissante d'une population vieillissante contribuent à la hausse de l'implication de personnes de plus de 65 ans dans des accidents de la route en Grande Région. En comparant les périodes 2012-2016 et 2015-2019, une hausse d'environ 10% (+2 635 accidents) est constatée. Le taux d'implication de la catégorie « + 65 ans » dans les accidents de la route autres que matériels est particulièrement élevé dans l'ancienne Lorraine, en Rhénanie-Palatinat et en Sarre (plus de 21%).

Durant la période 2015-2019, des seniors étaient impliqués dans 23% des accidents de la route autres que matériels dans l'ancienne région Lorraine. Une légère hausse de ce taux est constatée par rapport à la période 2012-2016. Les piétons sont surreprésentés parmi les victimes. Bien que les plus de 65 ans représentent seulement 19% de la population dans l'ancienne région Lorraine, ils représentent néanmoins 24% des piétons blessés et 59% des piétons tués dans des accidents de la route. Sur les périodes considérées, le taux d'accidents mortels a augmenté de 5% pour cette catégorie d'usagers.

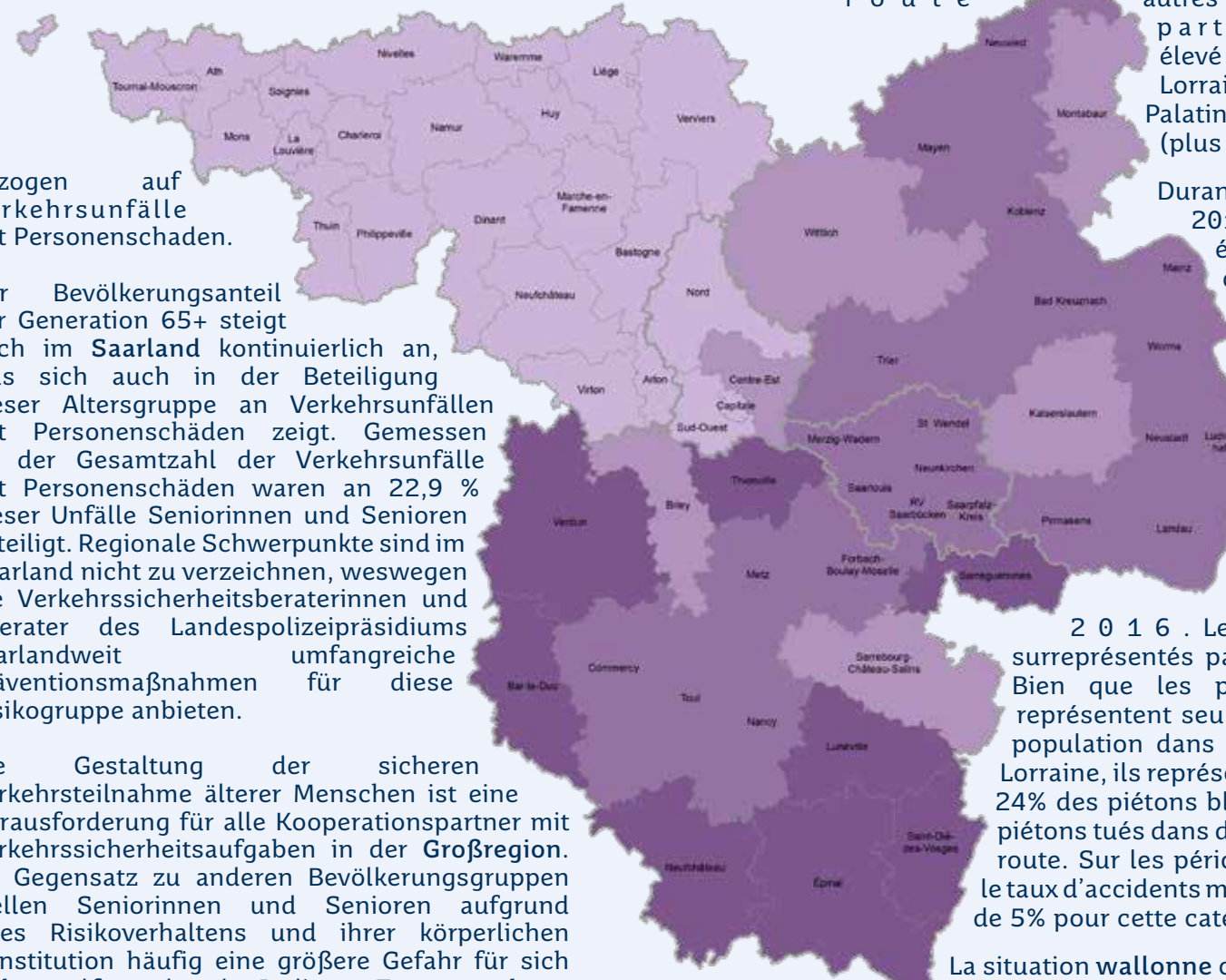
La situation wallonne concernant le taux d'accidents impliquant des seniors de plus de 65 ans est globalement positive, car pour tous les arrondissements il se situe seulement entre 10 et 15%. Néanmoins, une dégradation des chiffres de l'accidentalité dans certains arrondissements wallons sur la période considérée a été constatée : alors que les chiffres étaient peu élevés entre 2012 et 2016 pour les grandes villes wallonnes sur l'axe Liège-Mons, le taux d'implication de la catégorie visée a augmenté.

En comparaison avec la période de référence, le taux d'implication des plus de 65 ans dans des accidents de la route au Luxembourg a légèrement augmenté. Ce sont surtout les piétons plus âgés qui sont concernés par les accidents sur les routes luxembourgeoises. « Voir et être vu » est un principe important pour infléchir cette tendance. C'est pour cette raison que des campagnes importantes ont été initiées au Luxembourg afin de ne pas sensibiliser que des seniors mais également d'autres usagers de la route.

Sur la période 2015-2019, une hausse importante d'accidents de la route impliquant des seniors est constatée en Rhénanie-Palatinat avec un pic atteint en 2018, suivi d'une légère baisse en 2019. Toutefois, les accidents de la route ont augmenté de 9,56% entre 2015 et 2019. Cette augmentation se traduit, par rapport à la situation de 2012 à 2016, par une hausse des accidents impliquant des personnes de la catégorie visée dans les circonscriptions de Worms, Bad Kreuznach, Neuwied et Trèves. La catégorie « + 65 ans » s'illustre ainsi comme étant une catégorie à risque en ce qui concerne les accidents de la circulation autre que matériels.

La catégorie « + 65 ans » étant également de plus en plus représentée en Sarre, ceci se reflète aussi sur le taux d'implication de ces personnes dans des accidents de la route. Les seniors sont impliqués dans 22,9% des accidents de la route autres que matériels. Aucune particularité régionale n'ayant pu être constatée, les conseillers sécurité routière de la direction de la police proposent de vastes mesures de prévention à l'échelle de la Sarre pour cette catégorie d'usagers à risque.

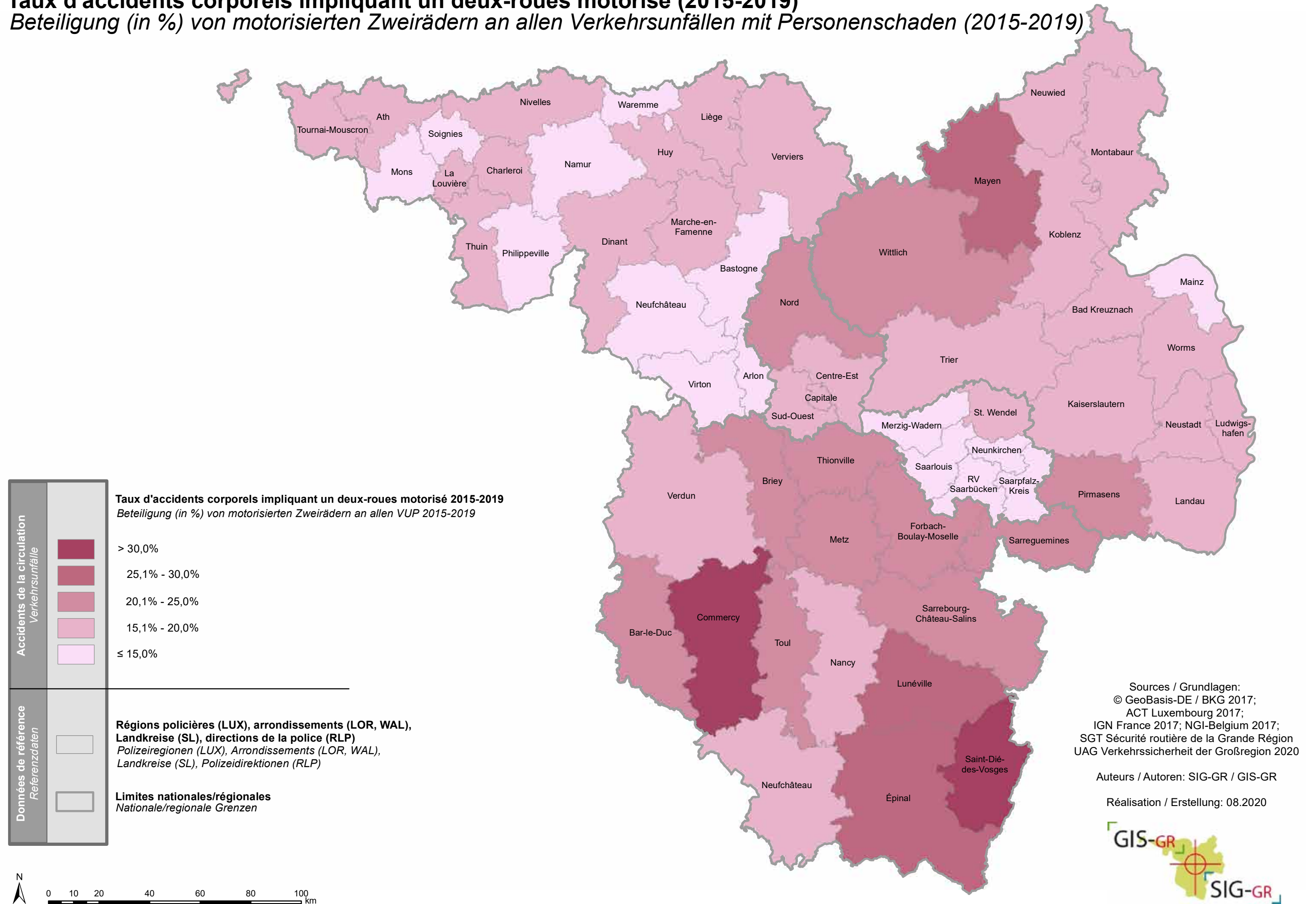
La sécurisation des usagers de la route seniors est un véritable défi pour les partenaires compétents en matière de sécurité routière de la Grande Région. Contrairement aux autres catégories de population, les seniors représentent souvent un risque plus élevé pour eux-mêmes et pour autrui en raison de leur comportement à risque et de leur vulnérabilité physique. Dans ce contexte, il est important de discuter et traiter de manière transdisciplinaire et conceptuelle les questions relatives à la vérification de l'aptitude à conduire, ainsi qu'aux possibilités de sensibiliser aux situations à risque et à la bonne attitude à adopter dans la circulation.





# Taux d'accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé (2015-2019)

Beteiligung (in %) von motorisierten Zweirädern an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019)





Die Großregion mit ihren landschaftlichen Reizen ist ein besonders attraktives Reisegebiet für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer. Zwar ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder 2015-2019 im Vergleich zu 2012-2016 zurückgegangen (-1.469 Unfälle); dennoch ist, u.a. vor dem Hintergrund steigender Zulassungszahlen, im Detailvergleich der Zeiträume in einzelnen Verwaltungsbereichen der Großregion eine Zunahme der Beteiligung motorisierter Zweiräder am Gesamtunfallgeschehen festzustellen.

Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder waren 2015-2019 an 22,3% der Verkehrsunfälle in Lothringen beteiligt. 18% der bei Verkehrsunfällen Getöteten gehören dieser Risikogruppe an. Die 15- bis 17-Jährigen stellen den größten Anteil der Getöteten in diesem Bereich (42%) dar, gefolgt von den 40- bis 45-Jährigen (33%) und den 20- bis 24-Jährigen (15%). In Lothringen werden deshalb regelmäßig Präventionskampagnen zur Sensibilisierung der Risikogruppe durchgeführt.

Die Beteiligungsrate motorisierter Zweiräder an Verkehrsunfällen in der Wallonie/Ostbelgien ist im Vergleich zu den Nachbarn der Großregion relativ niedrig. Auch im Vergleich zum Betrachtungszeitraum 2012-2016 ist eine rückläufige Beteiligungsrate festzustellen. Die insgesamt geringen Fallzahlen sind wahrscheinlich auf eine geringe Nutzung dieses Verkehrsmittels zurückzuführen.

In Luxemburg sind Motorrad Fahrende im Vergleich zu den anderen Kategorien in den Unfallstatistiken stark überrepräsentiert. Dabei wurde im Jahr 2018 ein Höchstwert registriert: ein Viertel der Verkehrstoten waren Motorrad Fahrende. Daher wurde ein auf der „3-E-Formel“ (engineering-enforcement-education) beruhendes Sicherheitskonzept erarbeitet und z. B. Fahrsicherheitsstrainings („Fit for your Bike“) angeboten sowie die polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen bei Motorrädern intensiviert. Parallel dazu wurde die Straßeninfrastruktur angepasst, so dass eine Vielzahl von Kurven mit zusätzlichen speziellen Motorradleitplanken versehen wurden. Im Norden des Landes wurden einige spezifische Strecken mit einer speziellen Markierung versehen. Diese Markierungen sollen den Motorrad Fahrenden die „ideale Sicherheitslinie“ zeigen.

Der für Rheinland-Pfalz im Betrachtungszeitraum 2015-2019 festzustellende Rückgang an Verkehrsunfällen motorisierter Zweiräder hat nach einer Steigerung in den Jahren 2017 und 2018 im Jahr 2019 den bisherigen Tiefststand erreicht. Während in den Direktionsbereichen Wittlich und Mayen, in welchen die bei Motorrad

Fahren beliebte „Motorradeifel“ einschließlich des Nürburgrings liegen, die Unfallzahlen auf gleichen Niveaus verblieben, konnten die Polizeidirektionen Neuwied, Mainz und Worms rückläufige Zahlen melden. Lediglich im Bereich der PD Pirmasens ist ein Anstieg festzustellen.

Nachdem im Saarland 2012-2016 eine hohe Beteiligung motorisierter Zweiradfahrerinnen und -fahrer am Gesamtunfallgeschehen im Landkreis Merzig-Wadern festgestellt worden war, erfolgte

dort eine entsprechende

Schwerpunktbildung repressiver sowie präventiver Maßnahmen. Positive Effekte konnten in der Folge erzielt werden. Für den Zeitraum 2015-2019 muss jedoch festgestellt werden, dass im Landkreis St. Wendel eine Verschlechterung eingetreten ist. Dem wird die saarländische Polizei durch eine breite Fächerung zielgruppenspezifischer Maßnahmen begegnen.

In der Großregion ist ein positiver Trend im Bereich der Risikogruppe „Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer“ erkennbar. Die bestehenden Präventionskampagnen in den Nachbarländern, „Deux-roues motorisés“ in Frankreich, „Motorrad Sicherheit – Sicher ankommen“ in Deutschland, „Motorradfahren in der Eifel – aber sicher!“ länderübergreifend in Luxemburg, Deutschland und Belgien, wurden in den vergangenen Jahren intensiviert. Dabei bietet insbesondere auf besonders kurvenreichen und unfallträchtigen Strecken der Ansatz einer unterstützenden Fahrbahnmarkierung nach dem Vorbild der luxemburgischen Straßenbauverwaltung für Motorrad Fahrende ein großes Sicherheitspotential.

Par l'attrait de ses paysages, la Grande Région constitue une destination prisée des motards. Le nombre d'accidents de la route impliquant des deux-roues motorisés est en recul entre 2015 et 2019 par rapport à la période précédente (-1469 accidents). Pourtant, une hausse de l'implication des motards dans un accident a été enregistrée dans certaines circonscriptions, notamment au regard du nombre croissant d'immatriculations de deux-

roues motorisés. Dans l'ancienne région Lorraine, 22,3% des accidents de la circulation entre 2015 et 2019 ont impliqué des conducteurs de deux-roues motorisés. 18% des victimes d'accidents mortels appartiennent à cette catégorie d'usagers. La classe des 15 à 17 ans représente le plus grand nombre de morts dans cette catégorie (42%), suivie des 40-45 ans (33%) et des 20-24 ans. Plusieurs campagnes de prévention et de sensibilisation ciblant ce groupe à risque sont de ce fait organisées dans l'ancienne région Lorraine.

En comparaison avec ses voisins de la Grande Région, le taux d'implication de deux-roues motorisés en Wallonie/Ostbelgien est relativement bas. Il est par ailleurs en recul par rapport à la période 2012-2016. Le nombre peu élevé d'accidents est probablement dû à l'utilisation peu fréquente de ce mode de locomotion.

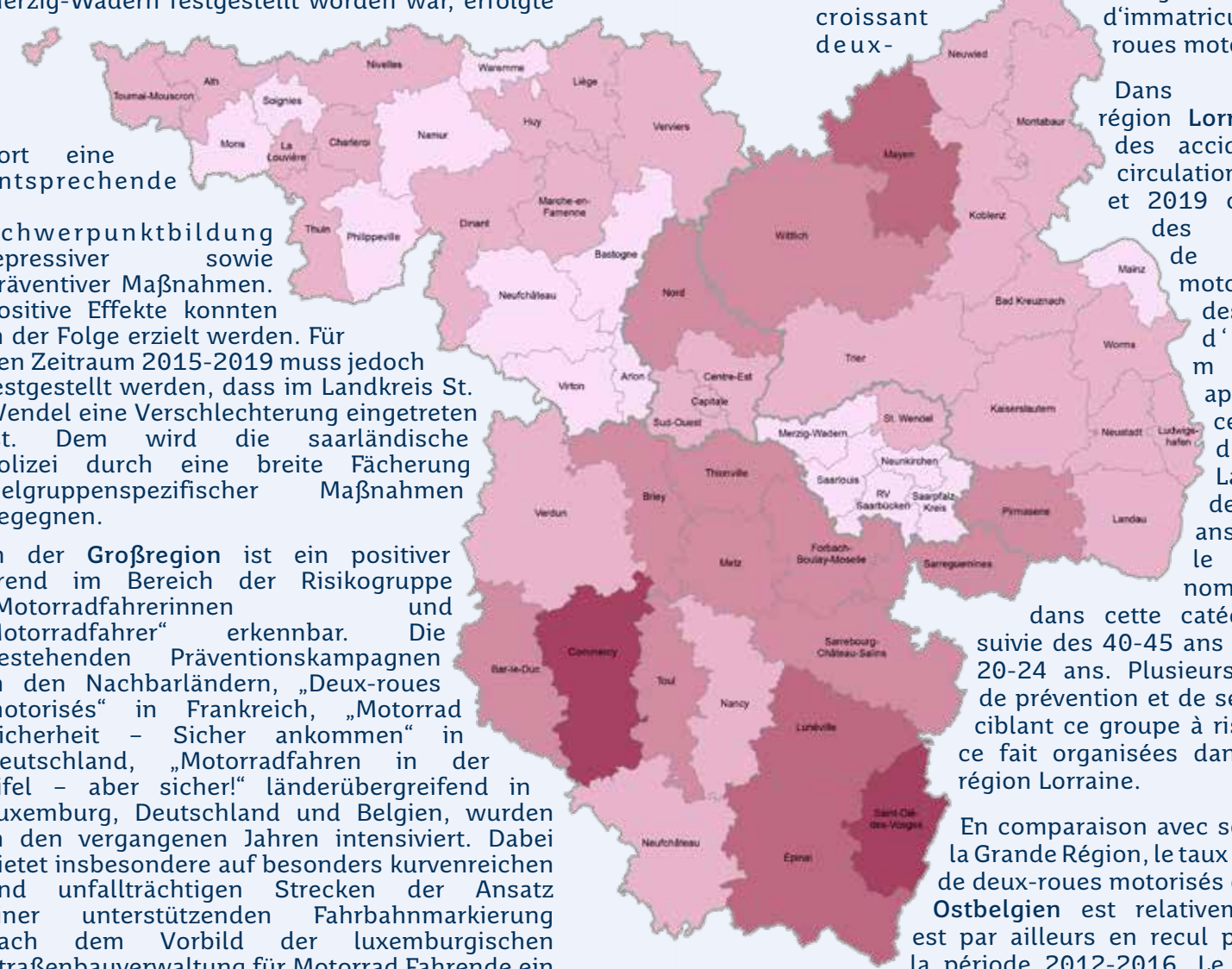
En comparaison avec d'autres catégories d'usagers, les conducteurs de deux-roues motorisés sont surreprésentés dans les statistiques de l'accidentalité routière au Luxembourg. Un pic a été atteint en 2018 : un quart des morts sur les routes étaient des conducteurs de deux-roues motorisés. Par

conséquent, un concept de sécurité routière basé sur la formule « engineering-enforcement-education » a été développé ; la participation à des stages de conduite (« Fit for your Bike ») ont par ex. été proposés et des contrôles de vitesse des deux-roues intensifiés. Parallèlement, les infrastructures routières ont été adaptées, afin de pourvoir un grand nombre de virages de glissières de sécurité spécifiques pour les motards. Dans la partie nord du pays, certains trajets particuliers ont fait l'objet d'un marquage au sol spécifique indiquant aux motards la « trajectoire idéale » pour leur sécurité.

En Rhénanie-Palatinat, la période 2015-2019 se traduit par une baisse globale de l'accidentalité routière impliquant des deux-roues motorisés. Si une hausse est constatée au cours des années 2017 et 2018, le taux d'accidentalité atteint son niveau le plus bas en 2019. Alors que les chiffres sont stables dans les circonscriptions de Wittlich et Mayen où se trouvent la région de l'Eifel ainsi que le Nürburgring, destinations appréciées des motards, les directions de police de Neuwied, Mayence et Worms enregistrent des chiffres à la baisse. Seule la circonscription de la direction de police de Pirmasens connaît une hausse de ses chiffres en matière d'accidentalité.

Après que la Sarre a constaté une forte implication de conducteurs de deux-roues motorisés dans l'accidentalité routière pour la période 2012-2016 sur la circonscription de Merzig-Wadern, des mesures préventives et répressives ciblées ont été mises en place. Des résultats positifs ont été obtenus. Néanmoins, l'accidentalité s'est aggravée dans la circonscription de St. Wendel sur la période 2015-2019, ce à quoi la police sarroise va réagir par un large panel de mesures spécifiques à cette catégorie d'usagers.

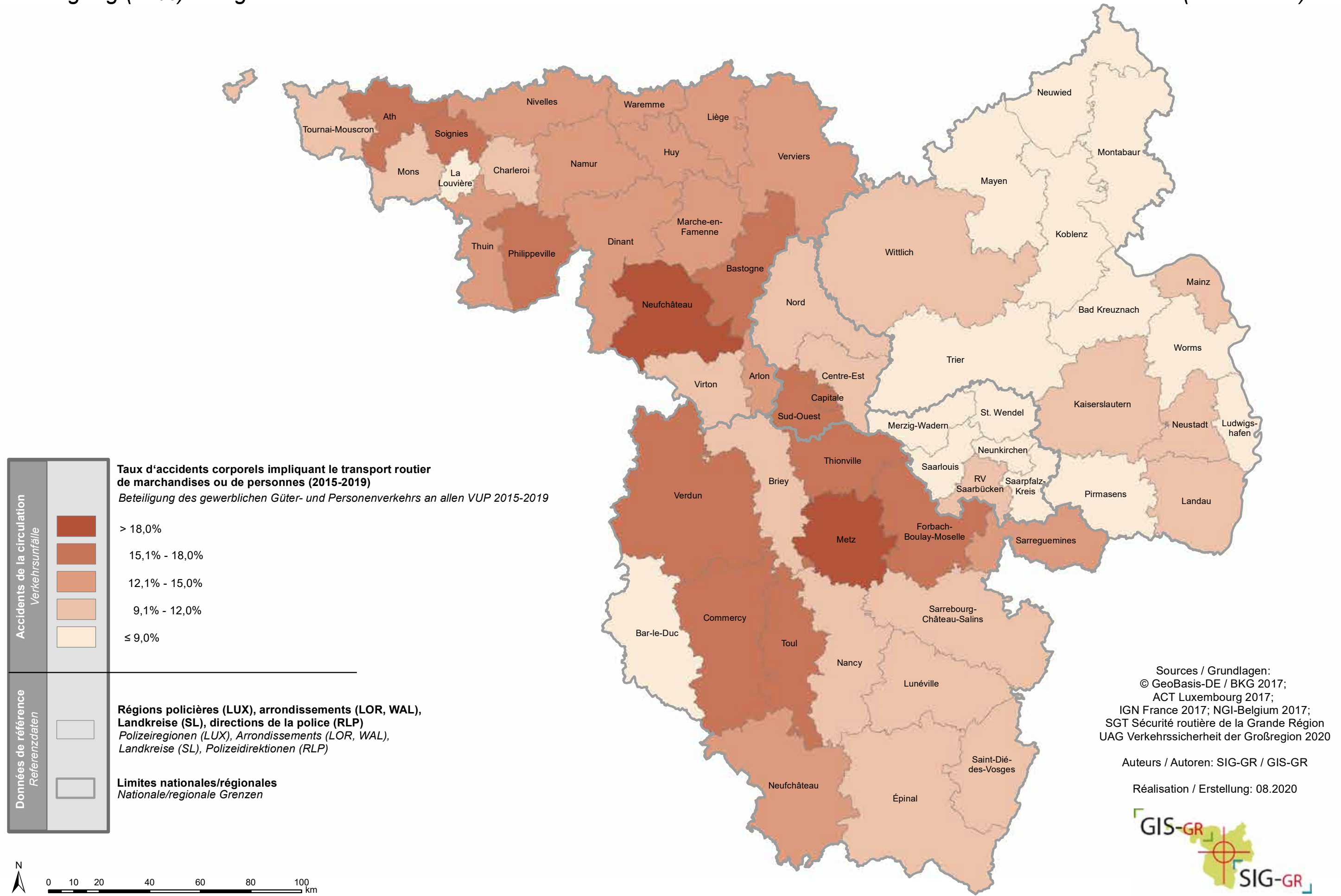
Une tendance positive se dessine en Grande Région en ce qui concerne le groupe à risque « conducteurs de motos ». Les campagnes de prévention existantes « Deux roues motorisés » (en France), « Motorrad Sicherheit – Sicher ankommen » (en Allemagne), « Motorradfahren in der Eifel – aber sicher! » (coopération transfrontalière entre le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique) ont été intensifiées au cours des dernières années. Le marquage au sol spécifique pour les motards, en particulier sur des trajets sinueux et accidentogènes, à l'image de ceux mis en place par les autorités luxembourgeoises, représente un potentiel de sécurisation conséquent.





# Taux d'accidents corporels impliquant le transport routier de marchandises ou de personnes (2015-2019)

## Beteiligung (in %) des gewerblichen Güter- oder Personenverkehrs an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2015-2019)





Dem gewerblichen Personen- und Güterkraftverkehr kommt in der Großregion eine besondere Bedeutung zu, gewährleistet er doch den reibungslosen grenzüberschreitenden Transport von Waren, Gütern und Personen. In diesem Zusammenhang lässt sich feststellen, dass die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrzeugen des gewerblichen Verkehrs im Vergleich der Zeiträume 2012-2016 und 2015-2019 gestiegen ist (+642 Unfälle). Der Anteil am gesamten Verkehrsunfallgeschehen ist in Luxemburg, Lothringen und der Wallonie (jeweils über 13%) verhältnismäßig hoch.

In Lothringen ist im Zeitraum 2015-2019 bei 13% aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden der Güter- oder Personenverkehr beteiligt. Personen im Alter zwischen 25 und 55 Jahren sind erwartungsgemäß in dieser Unfallkategorie am meisten betroffen und an etwa 4% der tödlichen Verkehrsunfälle in Lothringen beteiligt. Eine regelmäßige Kontrolle der Verkehrsbedingungen und der Fahrzeugzustände des Güter- und Personenverkehrs sind ein wesentlicher Bestandteil der regionalen Verkehrssicherheitspolitik.

In der Wallonie/Ostbelgien sind die Veränderungen in Bezug auf die Vergleichszeiträume zwar gering, tendieren aber zu einer erhöhten Beteiligung des „gewerblichen Verkehrs“ an allen Verkehrsunfällen. Ein Schwerpunkt der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrzeugen des gewerblichen Verkehrs ist im Arrondissement Neufchâteau zu verzeichnen, was unter anderem auf die Tatsache, dass die Autobahnen E25 und E411 hier verlaufen, zurückzuführen ist. Etwa die Hälfte der Unfälle dieser Kategorie ereignete sich auf Autobahnen.

In Luxemburg, einem wichtigen Drehkreuz des internationalen Güterverkehrs, sind im Süden des Landes mit seinen zahlreichen Industriebetrieben mehr Unfälle unter Beteiligung des gewerblichen Verkehrs zu verzeichnen, als im eher ländlich geprägten Norden bzw. Osten des Landes. Die luxemburgische Polizei führt deshalb an relevanten Örtlichkeiten gezielte Kontrollen durch. 2019 wurde zudem die luxemburgische Polizei per Gesetz zum Abschleppen von auf Autobahnen liegendebliebenen Lastkraftwagen ermächtigt, um schnellstmöglich Gefahrenstellen zu beseitigen – ein wesentlicher Gewinn für die Verkehrssicherheit.

In Rheinland-Pfalz ist innerhalb des Betrachtungszeitraumes 2015-2019 bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden im gewerblichen Güter- und Personenverkehr trotz geringer jährlicher Schwankungen insgesamt ein Rückgang von knapp 7% festzustellen. Gegenüber dem Zeitraum 2012-2016 weist der Direktionsbereich Landau höhere Unfallzahlen auf, die Direktionsbereiche Pirmasens

und Trier niedriger. Im Saarland ist trotz der hohen Verkehrsdichte eine eher geringe Beteiligung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs an Verkehrsunfällen zu verzeichnen. Zwar sind die saarländischen Autobahnen aufgrund der zentralen Lage durch den Transitverkehr hochfrequentiert, dennoch ist im Vergleich zum Betrachtungszeitraum 2012-2016 ein weiterer Rückgang der prozentualen Beteiligung dieser Verkehrsbeteiligungsart an allen Verkehrsunfällen mit Personenschäden erkennbar.

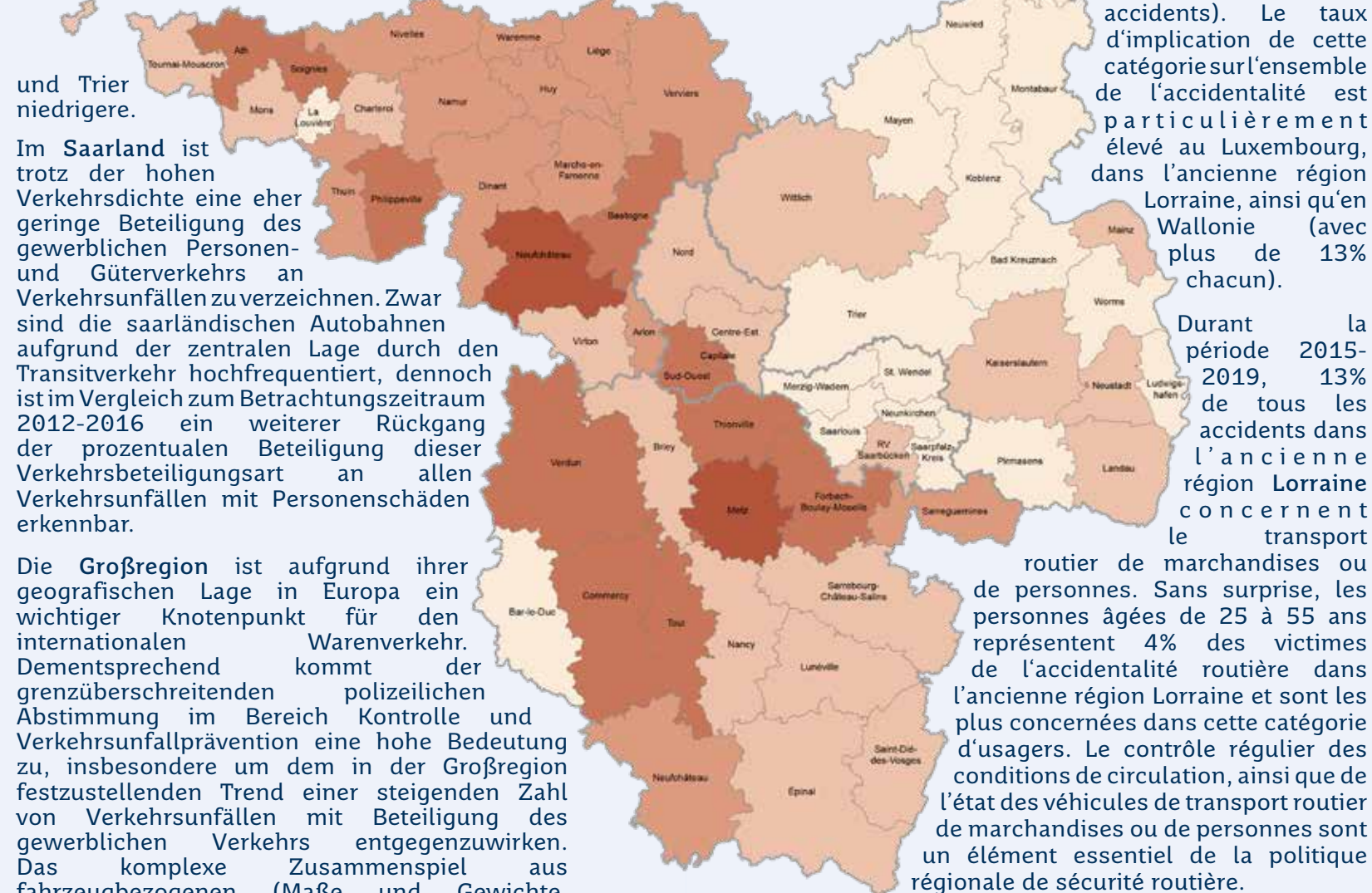
Die Großregion ist aufgrund ihrer geografischen Lage in Europa ein wichtiger Knotenpunkt für den internationalen Warenverkehr. Dementsprechend kommt der grenzüberschreitenden polizeilichen Abstimmung im Bereich Kontrolle und Verkehrsunfallprävention eine hohe Bedeutung zu, insbesondere um dem in der Großregion festzustellenden Trend einer steigenden Zahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung des gewerblichen Verkehrs entgegenzuwirken. Das komplexe Zusammenspiel aus fahrzeugbezogenen (Maße und Gewichte, Beladung, Ladungssicherheit, technische Mängel) und personenbezogenen (fahrerlaubnisrechtliche Anforderungen, Sozialvorschriften) Bestimmungen im Zusammenhang mit dem gewerblichen Verkehr erfordert ein koordiniertes und länderübergreifendes Vorgehen aller Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit.

Le transport routier de marchandises ou de personnes joue un rôle majeur au sein de la Grande Région car il assure le transport transfrontalier efficace de marchandises, de biens et de personnes. Une comparaison des périodes 2012-2016 et 2015-2019 permet de constater une hausse de l'accidentalité impliquant le transport routier de marchandises ou de personnes (+642 accidents).

Le Luxembourg est une plaque tournante du transport international de marchandises. Au sud du pays qui compte de nombreuses entreprises industrielles, le nombre d'accidents impliquant le transport routier de marchandises ou de personnes est plus élevé que dans le nord et l'est du pays plutôt rural. La police luxembourgeoise organise pour cette raison des contrôles sur les zones concernées. En 2019, une loi spécifique a été introduite qui permet à la police de procéder d'office à des dépannages de poids-lourds afin de dégager rapidement les points névralgiques.

Sur la période 2015-2019, malgré de faibles variations enregistrées d'une année sur l'autre, la Rhénanie-Palatinat affiche une baisse globale des chiffres de l'accidentalité impliquant le transport routier de marchandises ou de personnes d'environ 7%. Comparativement à la période 2012-2016, les chiffres sont à la hausse sur la circonscription de Landau, tandis que les circonscriptions de Pirmasens et de Trèves affichent une baisse. Durant la période 2015-2019, 13% de tous les accidents dans l'ancienne région Lorraine concernent le transport routier de marchandises ou de personnes. Sans surprise, les personnes âgées de 25 à 55 ans représentent 4% des victimes de l'accidentalité routière dans l'ancienne région Lorraine et sont les plus concernées dans cette catégorie d'usagers. Le contrôle régulier des conditions de circulation, ainsi que de l'état des véhicules de transport routier de marchandises ou de personnes sont un élément essentiel de la politique régionale de sécurité routière.

Sur les périodes considérées, on constate peu d'évolution en Wallonie/Ostbelgien avec néanmoins une tendance à la hausse en termes d'implication du transport routier dans l'accidentalité. L'arrondissement de Neufchâteau s'avère être une zone accidentogène pour cette catégorie d'usagers, notamment en raison de la présence des autoroutes E25 et E411. Près de la moitié des accidents concernant cette catégorie ont eu lieu sur une autoroute.





ÜBERSICHT DER KAMPAGNEN  
APERÇU DES CAMPAGNES

46

MOTORRADFAHREN IN DER EIFEL - ABER SICHER!  
(RHEINLAND PFALZ)  
A MOTO DANS L'EIFEL - EN SÉCURITÉ, ASSURÉMENT!  
(RHÉNANIE-PALATINAT)

48

FAHRBAHNMARKIERUNGEN (LUXEMBURG)  
MARQUAGE DE SÉCURITÉ (LUXEMBOURG)

50

OPÉRATION CIVIL'ÉTÉ (FRANKREICH)  
OPÉRATION CIVIL'ÉTÉ (FRANCE)

52

BEGLEITETES FAHREN IN DER GROSSREGION  
CONDUITE ACCOMPAGNÉE DANS LA GRANDE RÉGION

54





Einen wichtigen Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit in der Großregion stellen Projekte und Verkehrssicherheitskonzeptionen der verschiedenen Akteure dar. Im Sinne einer zielgruppenorientierten, kontinuierlichen Präventionsarbeit sollen die Hauptunfallursachen in den Fokus genommen und ein Bewusstsein für verkehrsgerechtes Verhalten geschaffen werden.

Auf Grundlage der hier vorliegenden Broschüre kann die Vernetzung der Akteure in der Großregion weiter intensiviert werden. Konzepte und Strategien können ausgetauscht und gemeinsame zielgruppenorientierte Präventionsprojekte können entwickelt und durchgeführt werden. Hierdurch soll die Verkehrsmoral insgesamt verbessert werden, was letztlich zur Verhinderung von Verkehrsunfällen, bzw. der Minderung schwerwiegender Unfallfolgen führen soll.

2018 hatte zum ersten Mal ein gemeinsamer Verkehrssicherheitstag am Schengen-Lyzeum in Perl stattgefunden. Polizistinnen und Polizisten aus Luxemburg und dem Saarland hatten gemeinsam mit externen Beratern das grenzüberschreitende Projekt „Priorité à la sécurité / Sicherheit geht vor“ durchgeführt. Bei der Veranstaltung, die auch in anderen Bereichen der Großregion durchgeführt werden soll, wurden Schülerinnen und Schüler im Alter von 15 – 18 Jahren über die typischen Gefahren des Straßenverkehrs aufgeklärt, über die Folgen von Alkohol- und Drogenkonsum informiert und zu regelgerechtem Verhalten motiviert. Am 31.03.2020 sollte die Veranstaltung erneut am Schengen-Lyzeum stattfinden, musste aber aufgrund der Entwicklungen in der Corona – Krise abgesagt werden. Nach Rückkehr zur Normalität wird die Veranstaltung nachgeholt werden.

In Rheinland-Pfalz in der Eifel wird regelmäßig das Verkehrssicherheitsprojekt „Motorradfah-

ren in der Eifel – aber sicher!“ durchgeführt. In einer länderübergreifenden Kooperation der Polizei Luxemburg, Belgien, den Niederlanden, Nordrhein-Westfalen und dem Polizeipräsidium Trier werden präventive und repressive Maßnahmen durchgeführt, um die Anzahl von Motorradunfällen in der Eifel nachhaltig zu reduzieren.

Diese beispielhaft beschriebenen Projekte stellen für die Verkehrssicherheit in der Großregion einen wichtigen Schritt zur Intensivierung der multinationalen Zusammenarbeit dar. Es gibt einige weitere Kampagnen und es sollen noch viele weitere folgen.

La prévention mise en place par les différents acteurs repose sur les projets et les concepts de la sécurité routière en Grande Région. Afin de pérenniser et cibler les actions de prévention il faut étudier les principales causes des accidents et sensibiliser à un comportement adéquat sur les routes.

La mise en réseau des acteurs en Grande Région continuera à se renforcer grâce à cette brochure, par l'échange de concepts ou de stratégies et par le développement et la mise en œuvre de projets de prévention ciblés. L'objectif est d'améliorer le comportement des conducteurs sur les routes, afin d'éviter des accidents et de minimiser les conséquences graves.

En 2018, une journée commune de la sécurité routière au lycée Schengen à Perl a été organisée pour la première fois. Des policiers du Luxembourg et de la Sarre ont réalisé conjointement avec des conseillers externes le projet transfrontalier « Priorité à la sécurité / Sicherheit geht vor ». Lors de cette manifestation, qui a vocation à se tenir dans d'autres régions de la Grande Région, les élèves entre 15 et 18 ans ont été sensibilisés aux risques types de la circulation routière, aux conséquences de la consommation d'alcool ou de drogues et sont encouragés à adopter un comportement adapté. La deuxième édition prévue le 31/03/2020 au lycée Schengen a été annulée en raison de la crise sanitaire. La manifestation sera organisée dès que la situation le permettra.

Dans l'Eifel en Rhénanie-Palatinat, le projet de sensibilisation « Motorradfahren in der Eifel – aber sicher! » est régulièrement organisé par la police du Luxembourg, de la Belgique, des Pays-Bas, de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie et de Trèves. Avec des mesures préventives et répressives il vise à réduire le taux d'accident de motos dans l'Eifel à long terme.

La coopération multinationale dans le domaine de la sécurité routière en Grande Région est renforcée grâce aux projets cités ici à titre d'exemple. De nombreuses campagnes existent et d'autres sont appelés à suivre.



# Motorradfahren in der Eifel - aber sicher!

## Ziele

- Reduzierung von Motorradunfällen in der Eifel
- Verkehrsunfallprävention - besonders für die Motorradfahrer/-innen im Alter von über 45 Jahren

## Projektpartner

Police Grand-Ducale, Lokale Politie/Polizeizone Weser-Göhl, Politie Limburg, Polizei NRW, Polizei Rheinland-Pfalz

## Dauer

Seit 2012 kontinuierliche Durchführung

## Beschreibung

### Ursprung des Projektes

Seit 2012 besteht eine länderübergreifende Kooperation der Polizei von Luxemburg, Belgien, den Niederlanden, Nordrhein-Westfalen und dem Polizeipräsidium Trier. Ziel der Kooperation ist es, die Häufigkeit von Motorradunfällen in der Eifel nachhaltig zu reduzieren.

### Durchführung des Projektes

Das aktive Netzwerke der teilnehmenden Polizeiorganisationen führt präventive Verkehrsmaßnahmen, aber auch Kontrollstellen und Maßnahmen mit repressivem Charakter durch.

### Fortführung des Projektes

Das Projekt wird kontinuierlich fortgeführt.

## Umsetzung/Ergebnis

- Jedes Jahr werden 10 Verkehrskontrolltage in den Dienstbezirken der Projektpartner festgelegt und durchgeführt.
- Das Netzwerk trifft sich regelmäßig zum Wissensaustausch. Hier werden die Verkehrsunfalllagebilder der Motorradfahrer/-innen in der Eifel analysiert. Die Ergebnisse fließen in die Kontrolltage ein.
- Darüber hinaus stimmt das Netzwerk die alljährlichen Präventionsmaßnahmen ab.

## Web

[www.polizei.rlp.de](http://www.polizei.rlp.de)

## Kontakt

Geschäftsstelle:  
POLIZEIPRÄSIDIUM TRIER  
Zentrale Prävention  
Gneisenaustraße 40  
D-54294 Trier  
Telefon +49 651/201575-60  
Telefax +49 651/201575-69  
[pptrier.sb15@polizei.rlp.de](mailto:pptrier.sb15@polizei.rlp.de)



# A moto dans l'Eifel – en sécurité, assurément!

## Objectifs

- Réduction des accidents de moto dans l'Eifel
- Prévention des accidents de la route qui cible notamment les motards de plus de 45 ans

## Partenaires

Police Grand-Ducale, Police locale de la Zone de Police Weser-Göhl, Police du Limbourg, Police de Rhénanie du Nord-Westphalie, Police de Rhénanie-Palatinat

## Durée

Mise en œuvre continue depuis 2012

## Description

### Origine du projet

Depuis 2012, une coopération transfrontalière existe entre la police du Luxembourg, de la Belgique, des Pays-Bas, de la Rhénanie du Nord-Westphalie et de Trèves. L'objectif de cette coopération est de réduire durablement les accidents de moto dans l'Eifel.

### Réalisation du projet

Le réseau des organisations policières participantes met en œuvre des mesures de prévention, mais aussi des contrôles routiers et des mesures à caractère répressif.

### Poursuite du projet

Le projet se poursuivra en continu.

## Résumé

- Chaque année, 10 jours sont définis pour effectuer des contrôles de la circulation dans les circonscriptions de police des partenaires du projet.
- Les partenaires se réunissent régulièrement pour échanger leurs connaissances et pour analyser les états des lieux des accidents de la circulation impliquant des motards dans l'Eifel. Les résultats de l'analyse sont pris en considération lors des contrôles.
- De plus, le réseau coordonne les mesures de prévention annuelles.

## Web

[www.polizei.rlp.de](http://www.polizei.rlp.de)

## Contact

Bureau :  
POLIZEIPRÄSIDIUM TRIER  
Zentrale Prävention  
Gneisenaustraße 40  
D-54294 Trier  
Telefon +49 651/201575-60  
Telefax +49 651/201575-69  
[pptrier.sb15@polizei.rlp.de](mailto:pptrier.sb15@polizei.rlp.de)





# Fahrbahnmarkierungen



## Ziele

- Verkehrsunfallprävention – besonders für Fahranfängerinnen bzw. -anfänger, ausländische Motorradfahrerinnen bzw. -fahrer und Touristen
- Reduzierung der Motorradunfälle und der Verkehrstoten mit Motorrädern in Luxemburg

## Partnerbehörden

- Luxemburgische Straßenbauverwaltung
- Großherzogliche Polizei
- Ausbildungszentrum für Fahrer, Colmar-Berg (CFC)

## Dauer

Beginn des Pilot-Projektes im Jahr 2018 und kontinuierliche Ausweitung auf weitere Strecken

## Zusammenfassung

Die erste Strecke des Pilotprojektes im Norden Luxemburgs wurde auf Basis der Ergebnisse einer Verkehrssicherheitsinspektion mit Unfalldatenanalyse durchgeführt, da dort eine auffällige Unfallhäufungskonstellation mit Motorrädern festgestellt wurde: am Tag während der Wochenenden und bei guten bzw. hervorragenden Wetterbedingungen. Die Strecke weist eine hohe Anzahl von Kurven auf, da die Straße sich am Hang des Tales entlangschlingelt. Um die sichere Linienführung in der Kurve vor Ort genau zu ermitteln, wurde die Motorradstaffel der luxemburgischen Polizei um Hilfe gebeten, um die Markierungsarbeiten zu begleiten.

Aktuell sind folgende sogenannte Motorradstrecken mit der speziellen Markierung ausgestattet: die N25 zwischen Wiltz und Kautenbach, die N10 zwischen Dasbourg und Marnach, sowie die CR342 zwischen Rodershausen und der N7.

Es sollen auch weiterhin auffällige Strecken von einer Länge zwischen 5 und 10 Kilometern, die viele Kurven aufweisen und speziell von Motorradfahrern benutzt werden, in vergleichbarer Weise markiert werden.

Die zusätzlichen Markierungen stellen einen erheblichen Beitrag zur Erkennbarkeit der sicheren Linienführung der Kurven für die Motorradfahrerinnen bzw. -fahrer dar. Mittlerweile wurden die Markierungen auch in den Ausbildungszentren für Fahranfängerinnen bzw. -anfänger aufgebracht.

## Web



## Kontakt

Straßenbauverwaltung  
(Administration des Ponts et Chaussées)  
Direction  
38, Boulevard de la Foire  
L-1528 Luxembourg  
Tel. : +352 2846-1100  
Fax : +352 262563-1100  
info@pch.public.lu  
www.pch.gouvernement.lu



# Marquage de sécurité



## Objectifs

- Prévention des accidents de la circulation – en particulier pour les conducteurs stagiaires, motocyclistes étrangers et les touristes
- Réduction des accidents de motos et des décès de motocyclistes au Luxembourg

## Partenaires

- Administration des Ponts et Chaussées
- Police grand-ducale
- Centre de Formation pour conducteurs, Colmar-Berg (CFC)

## Durée

Début du projet-pilote en 2018 et extension continue sur d'autres tronçons

## Résumé

Le premier tronçon du projet-pilote au Nord du pays a été défini sur base des résultats d'une inspection de sécurité routière avec analyse accidentologique, constatant un cumul notable d'accidents de motos, en journée pendant les weekends et par bonnes, voire excellentes conditions météorologiques. Le tronçon présente une grande sinuosité, car la route longe le flanc d'une vallée. Afin d'établir in situ le tracé de la ligne idéale/sécurisée, l'unité motocycliste de la Police grand-ducale a été sollicitée pour accompagner les travaux de marquage.

Actuellement, les tronçons suivants sont munis du marquage spécial pour motards : sur la N25 entre Wiltz et Kautenbach, sur la N10 entre Dasbourg et Marnach, ainsi que sur le CR342 entre Rodershausen et la N7.

A l'avenir, d'autres tronçons de 5 à 10 kilomètres présentant de nombreux virages et particulièrement fréquentés par des motards seront marqués de la même façon.

Le marquage additionnel permet d'augmenter considérablement la lisibilité du tracé le plus sûr à suivre dans les virages pour les motards. Ce « marquage de sécurité » a également été utilisé dans les centres de formation pour conducteurs.

## Web



## Contact

Administration des Ponts et Chaussées  
Direction  
38, Boulevard de la Foire  
L-1528 Luxembourg  
Tél. : +352 2846-1100  
Fax : +352 262563-1100  
info@pch.public.lu  
www.pch.gouvernement.lu





## Ziele

- Präventive Verkehrssicherheitsarbeit anlässlich der Sommerferien
- Gewährleistung sicherer Straßen auf den Hauptverkehrsrouten bei entsprechend starker Verkehrsbelastung

## Partnerbehörden

- Polizei des Großherzogtums Luxemburg
- Polizei Belgien
- Polizei Rheinland-Pfalz
- Polizei Saarland
- Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- Sicherheitsbehörden der Französischen Republik

## Dauer

ein Tag pro Jahr

## Zusammenfassung

„Civil'été“ findet zu Sommerferienbeginn oder starkem Urlaubs- und Rückreiseverkehr auf den Hauptverkehrsadern der Verteidigungs- und Sicherheitszone Est statt. Dies wird u. a. durch sich ergänzende Kontrollen erreicht. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten wird von der Ahndung abgesehen, größere Verstöße, die aufgrund der Fahrzeugausstattung oder der Fahrweise zu Verkehrsunfällen führen können, werden konsequent geahndet.

2020 nahm „Civil'été“ eine grenzübergreifende Dimension an, da zum ersten Mal Sicherheitskräfte der Nachbarländer mitwirkten. Diese Zusammenarbeit fand tag- und zeitgleich entweder in Form gemeinsamer Kontrollen und Streifen in Frankreich oder durch jeweilige lokale Kontrollen auf in Richtung Frankreich führenden Hauptachsen statt.

## Ergebnisse

2020:

- 1392 festgestellte Verstöße
- bei 127 Ordnungswidrigkeiten konnten Alternativen zu einer Ahndung angeboten werden

## Weitere Informationen

- **Facebook**  
Préfet de la zone de défense et de sécurité Est
- **Kontakt**  
Cabinet du Préfet délégué de la défense et de la sécurité Est  
Espace Riberpray, Rue Belle-Isle  
F-57000 METZ  
pref-zone-est-securite-interieure@interieur.gouv.fr



## Objectifs

- Prévention routière à l'occasion des vacances estivales
- Sécurisation des axes structurants en période de forte circulation

## Partenaires

- Police Grand-Ducale du Luxembourg,
- Police de la Belgique
- Police de la Rhénanie-Palatinat
- Police de la Sarre,
- Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL),
- Forces de sécurité intérieure françaises

## Durée

une fois par an sur une journée

## Résumé

Programmée à l'occasion des départs en vacances estivales ou des grands chassés-croisés, l'opération « Civil'été » cible l'ensemble des axes structurants de la zone de défense et de sécurité Est. Cette logique de gestion d'itinéraires sous-tend également une complémentarité des contrôles qui allie la prévention des infractions mineures et la répression des infractions plus graves, génératrices d'accidents liés tant à l'équipement des véhicules qu'aux fautes de comportement.

En 2020, l'opération « Civil'été » a pris une dimension transfrontalière avec, pour la première fois, la participation de forces de sécurité des pays voisins. Cette collaboration s'est traduite soit par des contrôles communs ou des patrouilles mixtes, soit par des contrôles locaux sur les axes majeurs à destination de la France, la même journée dans le même créneau horaire.

## Résultats

2020 :

- 1392 infractions constatées
- 127 infractions ont fait l'objet d'alternatives aux poursuites

## D'autres informations

- **Facebook**  
Préfet de la zone de défense et de sécurité Est
- **Contact**  
Cabinet du Préfet délégué de la défense et de la sécurité Est  
Espace Riberpray, Rue Belle-Isle  
F-57000 METZ  
pref-zone-est-securite-interieure@interieur.gouv.fr





# Begleitetes Fahren in der Großregion

Die Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit hat Überlegungen angestellt, um die Möglichkeiten zu prüfen, die Bedingungen für „Begleitetes Fahren“ zwischen den Nachbarländern zu harmonisieren, sodass junge Fahrerinnen und Fahrer mit ihrer Begleitperson in der gesamten Großregion Fahrzeuge führen können. Auch wenn die Idee

eines grenzübergreifenden begleiteten Fahrens eine breite Zustimmung findet, wurden mehrere rechtliche Schwierigkeiten, welche die regionalen Kompetenzen überschreiten, festgestellt. Die verschiedenen Partner befinden sich deshalb derzeit zur Initiierung vergleichbarer rechtlicher Rahmenbedingungen in Abstimmungsgesprächen.

Deutschland	Frankreich
<p><b>Ab 17 Jahren</b></p>  <p>Jugendliche können sich bereits mit 16 ½ Jahren in einer Fahrschule anmelden und absolvieren die normale Fahrausbildung, die mit einer theoretischen und praktischen Prüfung endet.</p> <p>Nach Bestehen der beiden Prüfungen erhalten die Fahranfänger mit Erreichen des 17. Lebensjahres zunächst eine „Prüfbescheinigung“. Zusammen mit einem Ausweis gilt sie als „Fahrerlaubnis im Begleitetes Fahren“, die jedoch nur in Deutschland gültig ist.</p> <p>Die Begleitpersonen müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mindestens 30 Jahre alt sein</li> <li>• seit mindestens 5 Jahren ununterbrochen den Führerschein haben und</li> <li>• dürfen nicht mehr als einen Punkt in Flensburg haben</li> <li>• dürfen nicht unter Drogeneinfluss stehen und müssen sich an die 0,5 Promille Regelung halten</li> </ul> <p>Nach dem 18. Geburtstag dürfen die Fahranfängerinnen und Fahranfänger alleine fahren. Die Prüfbescheinigung wird durch eine europaweit gültige Fahrerlaubnis ersetzt.</p>  	<p><b>Ab 15 Jahren</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• mit Erlaubnis der gesetzlich Erziehungsberechtigten und</li> <li>• Zustimmung der Versicherung des benutzten Fahrzeugs</li> </ul> <p>Die Jugendlichen müssen mindestens 20 Fahrstunden absolvieren und eine theoretische Prüfung ablegen. Danach wird diesem ein Zertifikat erteilt, dass er seiner Versicherung vorlegen muss. Nach der Zustimmung der Versicherung dürfen die Jugendlichen mit einer Begleitperson einen PKW im öffentlichen Straßenverkehr führen.</p> <p>Ein zweistündiges Treffen mit der Begleitperson zu Beginn der Ausbildung ist verpflichtend. Der Fahrlehrer oder die Fahrlehrerin ist zum ersten Mal mit Fahrlehrer/-in und Begleitperson zusammen. Bei dieser Gelegenheit erhält die Begleitperson Ratschläge und Informationen des Fahrlehrers/der Fahrlehrerin, um für Kontinuität in der Fahrausbildung zu sorgen. Das Fahren mit Begleitperson dauert mindestens ein Jahr. Während dieser Ausbildungsphase müssen dann unter der Aufsicht und mit den Ratschlägen der Begleitperson mindestens 3000 km zurückgelegt werden. Dies wird durch zwei verpflichtende pädagogische Einheiten (nach 6 bis 8 Monaten und rund 1000 km bzw. nach 3000 km) in der Fahrschule ergänzt. Im Rahmen der zweiten pädagogischen Einheit entscheidet der Fahrlehrer über die Eignung, die praktische Fahrprüfung mit 17 ½ Jahren abzulegen.</p> <p>Die Begleitperson muss unter anderem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• seit mindestens 5 Jahren und ohne Unterbrechung einen gültigen Führerschein besitzen</li> <li>• keine schwerwiegende Straftaten begangen haben (fahrlässige Tötung oder Verletzung, Fahren unter Alkoholeinfluss, Fahrerflucht etc.)</li> </ul>





# Conduite accompagnée dans la Grande Région

Une réflexion a été initiée au sein du Sous-groupe de travail Sécurité routière de la Grande Région, afin d'étudier les possibilités d'harmoniser les conditions de la conduite accompagnée entre pays voisins. Il s'agit de permettre aux jeunes conducteurs en présence d'un accompagnateur de conduire à travers toute la Grande Région. Si l'idée d'une conduite accompagnée transfrontalière recueille

une large adhésion au sein de la Grande Région, de nombreuses difficultés juridiques échappant à la simple compétence régionale ont été soulevées. A ce titre, des discussions sont actuellement menées par les différents partenaires, afin de travailler sur la possibilité de créer des conditions juridiques comparables.

Allemagne	France
<p><b>À partir de l'âge de 17 ans</b></p>  <p>Dès l'âge de 16 ans et demi, les adolescents peuvent s'inscrire dans une auto-école puis suivre le cursus habituel qui est sanctionné par un examen théorique et pratique.</p> <p>Après validation des deux examens, les jeunes conducteurs se voient délivrer une « attestation de validation d'examens » à l'âge de 17 ans. Accompagnée d'une pièce d'identité, celle-ci fait office « d'autorisation de conduite accompagnée » valable uniquement en Allemagne.</p> <p>Les accompagnateurs doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• être âgés d'au moins 30 ans</li> <li>• être titulaire du permis de conduire depuis au moins 5 ans et sans interruption</li> <li>• n'avoir pas plus d'un point de sanction, dit de « Flensburg »</li> <li>• ne pas être sous l'influence de produits stupéfiants et respecter les réglementations de l'alcoolémie en vigueur (0,5mg/L d'air expiré)</li> </ul> <p>Le permis de conduire européen définitif, valable dans les pays voisins, est ensuite délivré aux jeunes conducteurs à l'âge de 18 ans.</p>   	<p><b>À partir de l'âge de 15 ans</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avec accord du représentant légal et</li> <li>• de l'assureur du véhicule</li> </ul> <p>Les adolescents effectuent au moins 20 heures de conduite avant de se soumettre à l'examen du code de la route. Une attestation est ensuite remise au candidat qui doit la transmettre à la compagnie d'assurance. Après approbation par cette-dernière, les adolescents peuvent conduire un véhicule léger en compagnie d'un accompagnateur sur la voie publique.</p> <p>Un rendez-vous pédagogique préalable avec l'accompagnateur est obligatoire, d'une durée minimale de deux heures. Le candidat se retrouve pour la première fois en présence du moniteur et de l'accompagnateur. Ce dernier profite à cette occasion de l'apport des conseils et informations délivrés par l'enseignant de la conduite afin d'assurer une continuité dans la formation. La conduite avec l'accompagnateur se déroule ensuite sur une durée minimale d'un an. Durant cette période, le conducteur devra parcourir au minimum 3000 kilomètres, sous la vigilance et les conseils de l'accompagnateur. Un suivi est assuré par l'école de conduite sous la forme de deux rendez-vous pédagogiques obligatoires avec l'élève, l'un entre 6 et 8 mois de conduite (et environ 1000 kilomètres parcourus), l'autre à l'issue des 3000 km. C'est lors du deuxième rendez-vous pédagogique que le formateur décide si le candidat est prêt à passer l'épreuve pratique du permis de conduire lorsqu'il aura 17 ans et demi.</p> <p>L'accompagnateur doit entre autres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• être titulaire du permis de conduire en cours de validité depuis au moins 5 ans et sans interruption</li> <li>• ne pas avoir été condamné pour certains délits (homicides et blessures involontaires, conduite sous l'empire d'alcool, délit de fuite...)</li> </ul>



Belgien	Luxemburg
<p>Ab 17 Jahren</p>  <p>Das „Begleitete Fahren“ in Belgien ist, wie in Luxemburg auch, eine reguläre Form des Fahrerlaubniserwerbs.</p> <p>Nach erfolgreichem Ablegen einer theoretischen Prüfung erhält die Fahrschülerin bzw. der Fahrschüler einen provisorischen Führerschein mit einer Gültigkeit von 36 Monaten. Im praktischen Teil muss die Fahrschülerin bzw. der Fahrschüler von einer Begleitperson begleitet werden, der in dem provisorischen Führerschein eingetragen sein muss. Das Eintragen von zwei Begleitpersonen ist möglich.</p> <p>Die Begleitpersonen haben u.a. folgende Voraussetzungen zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestalter: 24 Jahre für die Klassen B und C oder 27 Jahre für die Klasse D</li> <li>• mindestens 6 Jahre im Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis</li> <li>• Fahrschülerin bzw. Fahrschüler und Begleitperson müssen an einer dreistündigen pädagogischen Schulung in einer Fahrschule oder über E-Learning teilgenommen haben</li> </ul> <p>In dem Fahrzeug muss für die Begleitperson ein zweiter Innenspiegel und an dem Fahrzeug eine „L“-Schild angebracht sein.</p> <p>Das „Begleitete Fahren“ ist ausschließlich in Belgien erlaubt.</p> <p>Bewerberinnen bzw. Bewerber unter 24 Jahren dürfen freitags, samstags, sonntags, am Vorabend gesetzlicher Feiertage und an gesetzlichen Feiertagen von zehn Uhr abends bis zum nächsten Morgen sechs Uhr nicht fahren.</p> <p>Es dürfen keine Güter zu Handelszwecken befördert werden (außer Klassen C1 bis CE).</p> 	<p>Ab 17 Jahren</p>  <p>Führerscheinanwärterinnen und -anwärter müssen in Luxemburg wohnen, eine theoretische Prüfung ablegen und 12 Stunden praktisches Fahren in einer Fahrschule absolvieren.</p> <p>Danach dürfen Führerscheinanwärterinnen und -anwärter mit einer Begleitperson mit dem Auto auf der öffentlichen Straße fahren.</p> <p>Begleitpersonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• müssen seit mindestens 6 Jahren im Besitz eines Führerscheins sein;</li> <li>• dürfen innerhalb der letzten fünf Jahre nicht Gegenstand eines gerichtlichen Fahrverbots wegen eines oder mehrerer Verkehrsdelikte oder einer Verwaltungsmaßnahme (Entzug oder Aussetzung der Fahrerlaubnis) gewesen sein;</li> <li>• müssen während mindestens zwei praktischen Unterrichtsstunden in der Fahrschule des zu begleitenden Kandidaten, anwesend gewesen sein;</li> <li>• müssen am linken hinteren Teil des gelenkten Fahrzeugs ein Schild auf rotem Grund mit dem lateinischen Buchstaben "L" in weißer Farbe anbringen.</li> </ul> <p>Begleitetes Fahren ist zwischen 23.00 und 6.00 Uhr nicht erlaubt und stets auf das Staatsgebiet des Großherzogtums Luxemburg begrenzt.</p> <p>Nach ihrem 18. Geburtstag müssen die Führerscheinanwärterinnen und -anwärter noch mindestens 4 Fahrstunden machen und können danach die praktische Prüfung ablegen. Bei erfolgreicher Prüfung wird dann die Fahrerlaubnis erteilt und der normale Führerschein ausgestellt.</p> 

Belgique	Luxembourg
<p>À partir de l'âge de 17 ans</p>  <p>La conduite accompagnée est, tout comme au Luxembourg, une forme d'autorisation à la conduite.</p> <p>Après validation d'un examen théorique, le candidat se voit délivrer un permis de conduire provisoire d'une validité de 36 mois. Dans la pratique, le jeune conducteur doit être accompagné par une personne inscrite sur le permis de conduire provisoire. Il est possible d'inscrire deux accompagnateurs sur le permis provisoire.</p> <p>L'accompagnateur doit entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• être âgé d'au moins 24 ans pour les détenteurs de permis de catégorie B et C et d'au moins 27 ans pour les détenteurs de permis de conduire de la catégorie D</li> <li>• détenir depuis au moins 6 ans la catégorie de permis de conduire en question</li> <li>• le candidat ainsi que l'accompagnateur participent en amont soit en présentiel dans une auto-école, soit en distanciel par e-learning, à une formation pédagogique d'une durée de 3 heures</li> </ul> <p>Le véhicule doit être équipé d'un deuxième rétroviseur intérieur pour l'accompagnateur ainsi que d'un disque de signalisation marqué « L »</p> <p>Cette conduite accompagnée est uniquement valable en Belgique</p> <p>Les candidats de moins de 24 ans ne peuvent pas circuler les vendredis, samedis, dimanches, les veilles de jours fériés ainsi que les jours fériés à compter de 22 heures jusqu'au lendemain 6 heures.</p> <p>Aucune marchandise ne peut être transportée à des fins commerciales (sauf catégories C1 à CE)</p> <p>En plus du titulaire du permis provisoire et de l'accompagnateur, une personne supplémentaire peut être transportée.</p> 	<p>À partir de l'âge de 17 ans</p>  <p>Les candidats au permis de conduire doivent résider au Luxembourg, réussir un examen théorique et effectuer 12 heures de conduite pratique auprès d'une auto-école</p> <p>Ensuite, les candidats au permis de conduire et un accompagnateur peuvent conduire une voiture sur la voie publique.</p> <p>Les accompagnateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• doivent être détenteurs du permis de conduire depuis au moins 6 ans ;</li> <li>• ne doivent pas s'être trouvés au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière, ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire ;</li> <li>• doivent avoir été présents pendant au moins deux leçons pratiques du candidat à accompagner, dispensées par l'instructeur de l'auto-école ;</li> <li>• doivent fixer à l'arrière gauche du véhicule conduit un signe particulier de fond rouge portant en couleur blanche la lettre latine «L».</li> </ul> <p>La conduite accompagnée est interdite entre 23h00 et 6h00. Elle n'est pas autorisée en dehors du territoire du Grand-Duché.</p> <p>Après leur 18e anniversaire, les candidats au permis de conduire doivent effectuer au moins 4 heures de conduite et peuvent ensuite passer l'examen pratique. Ce n'est qu'alors que le permis de conduire définitif sera délivré.</p> 



In der Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit der Arbeitsgruppe Sicherheit und Prävention der Großregion sind die öffentlichen Organisationen zusammengefasst, die im weiten Feld der grenzüberschreitenden Mobilität sowie der Verkehrssicherheit tätig sind.

Les organisations publiques actives dans le vaste domaine de la mobilité transfrontalière et de la sécurité routière sont réunies dans le Sous-groupe de travail Sécurité routière du Groupe de travail Sécurité et prévention de la Grande Région.

Polizei  
**SAARLAND**



## PARTENAIRES



Teilnehmende der Sitzung „Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit“ vom 03.05.2016  
 Les participants du Sous-groupe de travail Sécurité routière à la réunion du 03/05/2016



Les participants du Sous-groupe de travail Sécurité routière à la réunion du 15/02/2018  
 Teilnehmende der Sitzung „Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit“ vom 15.02.2018

## DIE PARTNER



DREAL



Polizei  
 Rheinland-Pfalz



Gendarmerie  
 nationale



Police Belgique



PRÉFET DE LA  
 ZONE DE DÉFENSE  
 ET DE SÉCURITÉ EST

Préfecture de la zone Est



Police Lëtzebuerg



Police nationale



STATEC



AWSR



SIG-GR/GIS-GR



CENTREX



## ANSPRECHPARTNER INTERLOCUTEURS

**DREAL Grand Est**  
Observatoire régional de sécurité routière  
2, rue Augustin Fresnel  
CS 95038  
F-57071 Metz Cedex 03  
[www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr)  
[Orsr.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Orsr.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr)

**La préfecture de la Zone de Défense  
et de Sécurité Est**  
Espace Riberpray  
BP 51 064  
F-57036 METZ CEDEX

**Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics**  
Coordination politique et relations publiques  
Dany FRANK  
Conseiller de Gouvernement adjoint  
Communication et relations publiques  
+352 247 83336 / +352 247 84406  
[danielle.frank@tp.etat.lu](mailto:danielle.frank@tp.etat.lu)

**Police Lëtzebuerg**  
André SCHAACK  
Direction Générale  
Direction Centrale de la Police administrative  
Service national de circulation et de sécurité  
routières  
+352 244 244 021  
[www.police.lu](http://www.police.lu)  
[andre.schaack@police.etat.lu](mailto:andre.schaack@police.etat.lu)

**Ministerium des Innern und für Sport  
Rheinland-Pfalz**  
Referat Inspekteur der Polizei, Lagezentrum  
Schillerplatz 3-5  
D-55116 Mainz  
[www.mdi.rlp.de](http://www.mdi.rlp.de)  
[Referat344@mdi.polizei.rlp.de](mailto:Referat344@mdi.polizei.rlp.de)

**Landeskriminalamt Rheinland-Pfalz**  
Leitungsstab 3  
Verkehrsunfallprävention  
Valenciaplatz 1-7  
D-55118 Mainz  
[LKA.verkehrsunfallpraevention@polizei.rlp.de](mailto:LKA.verkehrsunfallpraevention@polizei.rlp.de)

**Ministerium für Inneres, Bauen und Sport**  
Abteilung D - Polizeiangelegenheiten  
und Bevölkerungsschutz  
Referat D 5  
Mainzer Straße 136  
D-66121 Saarbrücken  
[www.saarland.de/ministerium\\_inneres\\_sport.htm](http://www.saarland.de/ministerium_inneres_sport.htm)  
[poststelle@innen.saarland.de](mailto:poststelle@innen.saarland.de)

**Landespolizeipräsidium Saarland**  
Verkehrspolizei (LPP 13)  
Beethovenstraße 43  
D-66125 Saarbrücken-Dudweiler  
[www.saarland.de/polizei.htm](http://www.saarland.de/polizei.htm)  
[LPP13-VS-GR@Polizei.SLPOL.de](mailto:LPP13-VS-GR@Polizei.SLPOL.de)

**AWSR**  
Agence wallonne pour la  
Sécurité routière  
654C, Chaussée de Liège  
B-5100 Jambes  
[www.awsr.be](http://www.awsr.be)

**Centrex Circulation  
Routière**  
Centre d'expertise et de connaissance de la  
sécurité routière pour la police belge  
8, Rue Fritz Toussaint  
B-1050 Bruxelles  
[dga.dah.centrextraffic@police.belgium.eu](mailto:dga.dah.centrextraffic@police.belgium.eu)

## IMPRESSUM MENTIONS LÉGALES

**HERAUSGEBER / ÉDITEUR:**  
Gipfelsekretariat der Großregion / Secrétariat du Sommet de la Grande Région  
11, bd. J.F. Kennedy  
L-4170 Esch/Alzette  
[secretariat.sommet@granderegion.net](mailto:secretariat.sommet@granderegion.net)  
[www.granderegion.net](http://www.granderegion.net) / [www.grossregion.net](http://www.grossregion.net)

**VERANTWORTLICH / RESPONSABLE:**  
Ralf Geisert

**REDAKTION / RÉDACTION:**  
Ralf Geisert, Patrik End, Dennis Georges, Emeric Santos  
Thierry Hengen, Lisa Buchbinder

**SATZ/LAYOUT / MISE EN PAGE/LAYOUT:**  
Sascha Huffer (LPP 452 Foto- und Videotechnik)

**TITELBILDGESTALTUNG / CONCEPTION DE LA COUVERTURE:**  
Sascha Huffer (LPP 452 Foto- und Videotechnik)

**KARTEN TITELSEITE / CARTES PREMIÈRE PAGE:**  
SIG-GR / GIS-GR

**DRUCK / IMPRESSION:**  
Ministerium für Bildung und Kultur, Zentralabteilung/Druckerei

**AUFLAGE / ÉDITION:**  
500

**SCHRIFTENREIHE DER GROSSREGION / PUBLICATIONS DE LA GRANDE RÉGION:**

Band / Tome 23  
Auflage / Édition 2020  
ISSN 2535-8472









2019 – 2020  
**GROSS/GRANDE  
REGION**

Saarländischer Gipfelvorsitz // Présidence sarroise du Sommet

MIT UNTERSTÜTZUNG VON / AVEC LE SOUTIEN DE



**Rheinland-Pfalz**  
MINISTERIUM DES INNERN  
UND FÜR SPORT

Ministerium für  
Inneres, Bauen  
und Sport

**SAARLAND**



**STATEC**

Institut national de la statistique  
et des études économiques

Luxembourg



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures  
Département des transports

**POLICE**  
LÉTZEBOURG



DIRECTION RÉGIONALE  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT  
**GRAND EST**

GIS-GR



SIG-GR