



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM TRIER

# POLIZEIPRÄSIDIUM TRIER

---

## VERKEHRSUNFALLBILANZ 2023

**Herausgeber:**  
Polizeipräsidium Trier  
Salvianstraße 9  
54290 Trier

*Aktenzeichen: PE SB 13, 0641-2  
Stand: 28.02.2024, 14:00 Uhr*

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Kernaussagen</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Verkehrsunfallentwicklung</b> .....	<b>4</b>
3.1 Zahl der registrierten Verkehrsunfälle .....	4
3.2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	5
3.2.1 Verunglückte Personen .....	6
3.3 Verkehrsunfall mit Flucht (§142 StGB) .....	7
<b>4. Risikogruppen</b> .....	<b>8</b>
4.1 Verkehrsunfälle mit Kindern (0 – 14 Jahre) .....	8
4.2 Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“ (18 – 24 Jahre) .....	10
4.3 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von „Senioren“ (≥ 65 Jahre) .....	11
4.4 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von „Senioren“ (≥ 75 Jahre) .....	12
4.5 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden .....	13
4.6 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit a. K. ....	14
4.7 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen .....	15
<b>5. Unfallursachen</b> .....	<b>16</b>
5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel .....	16
5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel – hier: Alkohol .....	17
5.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel – hier: Drogen .....	17
5.2 Unfälle aufgrund „unzureichenden Sicherheitsabstands“ .....	18
5.3 Unfälle aufgrund „nicht angepasste Geschwindigkeit“ .....	18
5.4 Unfälle mit Ursache „Ablenkung“ .....	19
5.5 Verkehrsunfall mit Ursache „Wild auf der Fahrbahn“ .....	20
5.6 Weitere Unfallursachen .....	21
<b>6. Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit</b> .....	<b>22</b>
<b>7. Informationen zum örtlichen Unfallgeschehen</b> .....	<b>23</b>
<b>8. Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick</b> .....	<b>24</b>

## I. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.....	4
Tabelle 2: Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	5
Tabelle 3: Verunglückte Personen.....	6
Tabelle 4: Verkehrsunfall mit Flucht .....	7
Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung.....	8
Tabelle 6: Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“ .....	10
Tabelle 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahre .....	11
Tabelle 8: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 75 Jahre .....	12
Tabelle 9: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden.....	13
Tabelle 10: Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern mit amtl. Kennzeichen.....	14
Tabelle 11: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen .....	15
Tabelle 13: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel .....	16
Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel, Alkohol .....	17
Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel, Drogen .....	17
Tabelle 16: Verkehrsunfallursache Abstand .....	18
Tabelle 17: Verkehrsunfallursache Geschwindigkeit .....	18
Tabelle 18: Verkehrsunfallursache Ablenkung .....	19
Tabelle 19: Verkehrsunfälle mit Ursache Wild auf der Fahrbahn.....	20
Tabelle 20: Weitere Verkehrsunfallursachen .....	21
Tabelle 21: Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	29

## II. Abkürzungsverzeichnis

a. g. O.	Außerhalb geschlossener Ortschaften
a. K.	Amtliches Kennzeichen
AVUS	Automatisierte Verkehrs-Unfall-Statistik
BAB	Bundesautobahn
BALM	Bundesamt für Logistik und Mobilität
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
GAA	Gewerbeaufsichtsamt
GeopolisV	Geografisches Polizeiliches Informationssystem Verkehr
gGuP	Gewerblicher Güter- und Personenverkehr
HV	Hauptverursacher
i. g. O.	Innerhalb geschlossener Ortschaften
LKW	Lastkraftwagen
PKW	Personenkraftwagen
ProViDa	Proof Video Data Systems (Videonachfahrssystem)
VU	Verkehrsunfall
VUP	Verkehrsunfall mit Personenschaden

### III. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Gesamtzahl der Verkehrsunfälle .....	4
Abbildung 2 - Kreisdiagramm Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	5
Abbildung 3 - Säulendiagramm Hauptrisikogruppen .....	8
Abbildung 4 - Säulendiagramm Hauptunfallursachen.....	16

## 1. Einleitung

Das Polizeipräsidium Trier ist für die Verkehrssicherheit im westlichen Rheinland-Pfalz verantwortlich.

Die verkehrspolizeilichen Aufgaben in der Fläche werden von zwei Polizeidirektionen mit 14 Polizeiinspektionen, vier Polizeiwachen, einer Polizeiautobahnstation sowie einer zentralen Dienststelle für Verkehrsdienste wahrgenommen.

Auf einer Fläche von rund 6.000 Quadratkilometern werden neben den zahlreichen nicht klassifizierten Straßen rund 200 Kilometer Bundesautobahnen, nahezu 900 Kilometer Bundesstraße, etwa 2.000 Kilometer Landes- und etwa 2.500 Kilometer Kreisstraßen betreut.

Die Verkehrsunfallbilanz ist eine Zusammenfassung des jährlichen Verkehrsunfallgeschehens im Präsidialbereich und dient als Grundlage für die Analyse der Verkehrsunfallentwicklung, in deren Folge polizeiliche Maßnahmen, orientiert an erkannten Entwicklungen, weitergeführt oder gegebenenfalls in Teilbereichen intensiviert werden.

Unabhängig von der jährlichen Unfallbilanz beobachtet das Polizeipräsidium Trier die Verkehrsunfallentwicklungen ganzjährig, sodass bereits im vergangenen Jahr damit begonnen wurde, negativen Trends entgegenzuwirken, um die Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich Trier weiter zu erhöhen und das subjektive Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu stärken.

Die Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit verstehen sich dabei als ein aufeinander abgestimmtes Maßnahmenbündel und orientieren sich an einem ganzheitlichen Konzept, dessen Schwerpunkt nicht nur das Ahnden von Verstößen bildet, sondern gleichzeitig präventive und beratende Elemente umfasst, um auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit langfristig entscheidende und nachhaltige Erfolge erzielen zu können. Dieses Maßnahmenbündel wird seit dem Jahr 2023 durch Bildung ganzjähriger Schwerpunktwochen zu den Hauptrisikogruppen und Hauptunfallursachen ergänzt, um so ganzjährig ein hohes Niveau an Verkehrssicherheitsarbeit zu gewährleisten.

Dabei steht der Schutz der "schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer" für das Polizeipräsidium Trier bei der Durchführung von Verkehrskontroll- und Präventionsmaßnahmen sowie zahlreichen Bürgergesprächen immer im Vordergrund. Hierbei sensibilisieren wir zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme,

welche die Teilnahme am Straßenverkehr tagtäglich von uns allen erfordert, um der "Vision Zero" - null Tote im Straßenverkehr - einen weiteren Schritt näher zu kommen.

Im Folgenden wird die Bilanz für das Jahr 2023 zunächst schlagwortartig durch Kernaussagen skizziert. Im Anschluss erfolgt eine ausführliche Darstellung der Verkehrsunfallentwicklung. Daran anschließend werden die Verkehrsunfälle mit Personenschaden und in der Folge die Risikogruppen sowie Unfallursachen dargestellt. Am Ende des Dokumentes findet sich eine tabellarische Übersicht der wichtigsten Verkehrsunfallentwicklungen.

## 2. Kernaussagen

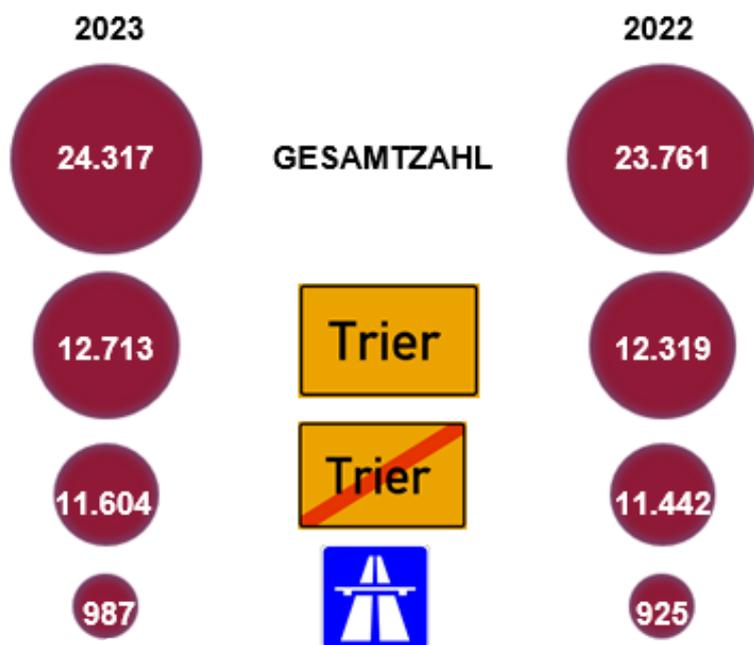
- Anstieg der Gesamtunfallzahl im Vergleich zum Vorjahr (+2,3%); damit liegt die Gesamtunfallzahl aus dem Jahr 2023 über den Unfallzahlen des nicht durch Corona beeinflussten Jahres 2019.
- Die Gesamtzahl der verunglückten Personen ist um fast 5 % gesunken und liegt damit unter dem Wert des Jahres 2019.
- Etwa jeder sechste Unfallverursacher entfernt sich unerlaubt vom Unfallort, wobei rund 44 % der Verkehrsunfallflüchtigen im Nachhinein ermittelt werden konnten.
- Leichter Rückgang der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (-3,1%).
- Die Unfallbeteiligung Junger Fahrender bleibt auf Vorjahresniveau; die Anzahl von getöteten Jungen Fahrenden ist um fast 67 % weiter gesunken und damit unterhalb des fünfjährigen Mittelwerts.
- Anstieg der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren (+4,4%); die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle dieser Risikogruppe ist mit einem Zuwachs von rund 56 % deutlich gestiegen.
- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden ist im Vergleich zum Vorjahr um fast 20 % gesunken.
- Leichter Rückgang der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen.
- Leichter Anstieg (+2%) der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Unfallursache Alkoholeinfluss ist im Vergleich zum Vorjahr mit ca. 2,4 % leicht gesunken. Zugleich wurden ca. 1.400 Anzeigen gegen alkoholisierte Fahrzeugführende im Rahmen von polizeilichen Verkehrskontrollen ohne Unfallzusammenhang eingeleitet.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss ist im Vergleich zum Vorjahr um rund 27% gestiegen und liegt damit über dem fünfjährigen Mittelwert.
- Rund 30 % aller aufgenommenen Verkehrsunfälle sind Wildunfälle.
- Verkehrsunfälle mit der Unfallursache Ablenkung ist im Vergleich zum Vorjahr um ca. 17 % gesunken.
- Als Hauptunfallursachen gelten weiterhin Abstand, Fehler beim Abbiegen / Wenden / Rückwärtsfahren, Geschwindigkeit, Vorfahrt und Vorrang

### 3. Verkehrsunfallentwicklung<sup>1</sup>

#### 3.1 Zahl der registrierten Verkehrsunfälle

Tabelle 1: Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19 - '22 <sup>2</sup>
<b>Gesamtzahl der Verkehrsunfälle</b>	<b>24.317</b>	<b>23.761</b>	<b>556</b>	<b>2,3%<sup>3</sup></b>	<b>22.199</b>	<b>21.088</b>	<b>24.158</b>	<b>22.802</b>
davon i. g. O.	12.713	12.319	394	3,2%	11.209	10.740	12.490	11.690
davon a. g. O.	11.604	11.442	162	1,4%	10.990	10.348	11.668	11.112
davon auf BAB	987	925	62	6,7%	986	864	1.016	948



Im Bereich des Polizeipräsidiums Trier wurde im Jahr 2023 ein leichter Anstieg von Verkehrsunfällen im Vergleich zum Vorjahr registriert.

Damit bewegt sich das Verkehrsunfallaufkommen weiterhin auf Höhe der Jahre vor der Pandemie.

Abbildung 1 - Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Die Grafik zeigt die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Kalenderjahr 2023 sowie kategorisiert in Verkehrsunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften, außerhalb geschlossener Ortschaften und auf BAB

<sup>1</sup> Die statistischen Daten in diesem Dokument beziehen sich auf Auswertungen der polizeilichen Systeme AVUS und GeopolisV (Quellen) analog der Datenerhebung des Ministeriums des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz. Hierdurch können in Teilbereichen dieses Dokumentes Abweichungen zu den bisher veröffentlichten Jahresunfallagebildern entstehen. Die in der Vergangenheit veröffentlichten Zahlen sind dadurch nicht falsch, sie unterlagen lediglich anderen, systembedingten Parametern.

<sup>2</sup> In dieser Spalte wird der Mittelwert der Jahre 2019 bis 2022 dargestellt.

<sup>3</sup> Die Prozentangaben sind auf eine Stelle hinter dem Komma gerundet.

## 3.2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Tabelle 2: Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19-'22
VU mit Personenschaden	2.181	2.326	-145	-6,2%	2.069	2.153	2.227	2.194
Anteil an allen VU	9,0%	9,8%			9,3%	10,2%	9,2%	9,6%
davon mit Getöteten	31	32	-1	-3,1%	28	30	32	31
davon mit Schwerverletzten	473	523	-50	-9,6%	530	571	631	564
davon mit Leichtverletzten	1.677	1.771	-94	-5,3%	1.511	1.552	1.564	1.600

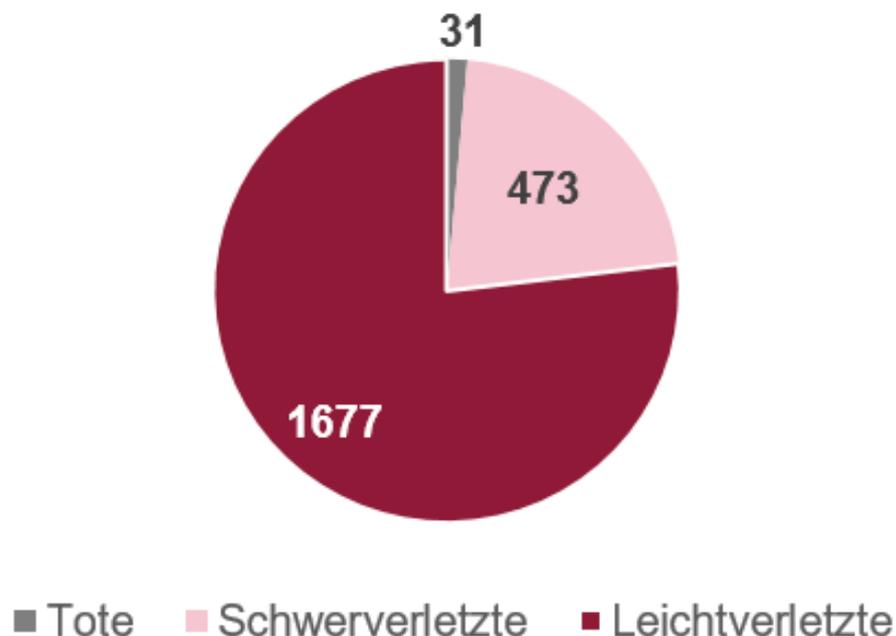


Abbildung 2 - Kreisdiagramm Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Das Kreisdiagramm visualisiert die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Jahr 2023.

Verkehrsunfälle mit Personenschäden stehen, neben ausgewählten Risikogruppen, im Fokus der Betrachtung des Verkehrsunfallaufkommens. Dabei gelten Verkehrsunfälle als solche mit Personenschaden, wenn mindestens ein Verkehrsteilnehmender getötet, schwerverletzt oder leichtverletzt wurde. Primäres Ziel der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es, gerade diese Art von Verkehrsunfällen zu reduzieren.

Als getötete Verkehrsteilnehmende werden Personen erfasst, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind. Unfallbeteiligte, die länger als 24 Stunden zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus aufgenommen wurden gelten als Schwerverletzte. Personen mit geringfügigeren Verletzungen gelten als leichtverletzt.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Vergleich zum Jahr 2022 erfreulicherweise gesunken und liegt auch unterhalb der Werte vor der Pandemie. Die Anzahl an Getöteten liegt dabei im Bereich des mehrjährigen Mittels. Besonders erfreulich ist die Reduktion der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten um über 9 % zum Vorjahr, im Vergleich zu 2019 sogar um 25 %. Auch der Gesamtanteil der Verkehrsunfälle mit Personenschaden an allen Verkehrsunfällen konnte auf nun 9 % reduziert werden und liegt somit unterhalb des fünfjährigen Mittelwerts.

### 3.2.1 Verunglückte Personen

Tabelle 3: Verunglückte Personen

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
<b>Gesamtzahl</b>	<b>2.924</b>	<b>3.073</b>	<b>-149</b>	<b>-4,8%</b>	<b>2.644</b>	<b>2.806</b>	<b>2.986</b>	<b>2.877</b>
davon Getötete	31	33	-2	-6,1%	28	31	32	31
davon Schwerverletzte	550	591	-41	-6,9%	606	646	753	649
davon Leichtverletzte	2.343	2.449	-106	-4,3%	2.010	2.129	2.201	2.197

Während bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden lediglich das einzelne Unfallereignis gezählt wird, fließt in die Zahl der Verunglückten jede Person ein, die bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet wurde. Auch bei den Verunglückten deutet sich eine Entwicklung wie in den Jahren vor der Pandemie an, wobei die Gesamtzahl im Vergleich zum Jahr 2022 um 4,8 % gesunken ist und auch leicht unterhalb der Werte aus 2019 liegen.

Bei den tödlich verletzten Personen kam es zu einer Reduktion gegenüber dem Vorjahr. Es verloren 31 Menschen bei 31 Verkehrsunfällen ihr Leben. Hierbei handelte es sich um elf PKW-Insassen, neun Fahrende motorisierter Zweiräder, sechs Zufußgehende, drei Radfahrende und jeweils einen Nutzer eines LKW / Bus und einen Mitfahrer in einem PKW. In neun Fällen waren Alleinunfälle ursächlich. Der jüngste Verkehrstote war ein Jahr, der Älteste 89 Jahre alt.

Die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten ist ebenfalls rückläufig und liegt jeweils unter dem mehrjährigen Mittel und unterhalb des Vorpandemieniveaus.

Es gilt auch weiterhin unter Beteiligung aller zuständigen Behörden und Akteuren, geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen. In dieser Konsequenz steht das Polizeipräsidium Trier im intensiven Austausch mit den zuständigen Trägern der Verkehrssicherheit, um relevante Verkehrsunfallursachen näher zu erforschen und im Rahmen aufeinander abgestimmter Maßnahmenpakete z.B. durch Überprüfung der Unfallörtlichkeiten und der Beratung zur verkehrssicheren Gestaltung des

Verkehrsraums ("Engineering"), der Verkehrsüberwachung ("Enforcement") und geeigneter Schulungsmaßnahmen im Bereich der Verkehrserziehung und -aufklärung ("Education") die Häufigkeit von Verkehrsunfällen zu reduzieren, Unfallfolgen zu minimieren und die Verkehrssicherheit dadurch objektiv und subjektiv zu stärken.

### 3.3 Verkehrsunfall mit Flucht (§142 StGB)

Tabelle 4: Verkehrsunfall mit Flucht

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19 - '22
<b>VU mit Flucht</b>	<b>4.125</b>	<b>3.860</b>	<b>265</b>	<b>6,9%</b>	<b>3.573</b>	<b>3.434</b>	<b>4.021</b>	<b>3.722</b>
davon VU mit Personenschaden	160	166	-6	-3,6%	160	154	171	163
davon geklärt	1.802	1.748	54	3,1%	1.639	1.473	1.766	1.657
<b>Aufklärungsquote</b>	<b>43,7%</b>	<b>45,3%</b>			45,9%	42,9%	43,9%	44,5%

Die Verkehrsunfälle mit Flucht sind im Vergleich zum Vorjahr erneut gestiegen und befinden sich wieder auf Höhe der Vorpandemiejahre. Weiterhin entfernt sich ca. jeder sechste Unfallbeteiligte unerlaubt vom Unfallort.

Bei ihren Ermittlungen ist die Polizei regelmäßig auf Zeugenhinweise aus der Bevölkerung, insbesondere bei sogenannten Bagatellunfällen beim Ein- und Ausparken mit oftmals geringen Anhaltspunkten zur Täterermittlung, angewiesen. Die Aufklärungsquote liegt mit 43,7 % im Bereich des mehrjährigen Mittels.

Gemessen an der Gesamtunfallzahl (24.317) sind circa 17 % der Verkehrsunfälle solche mit Flucht (4.125). Glücklicherweise ist von den Verkehrsunfällen mit Flucht nur ein geringer Anteil von 3,9 % mit Personenschaden (160).

## 4. Risikogruppen

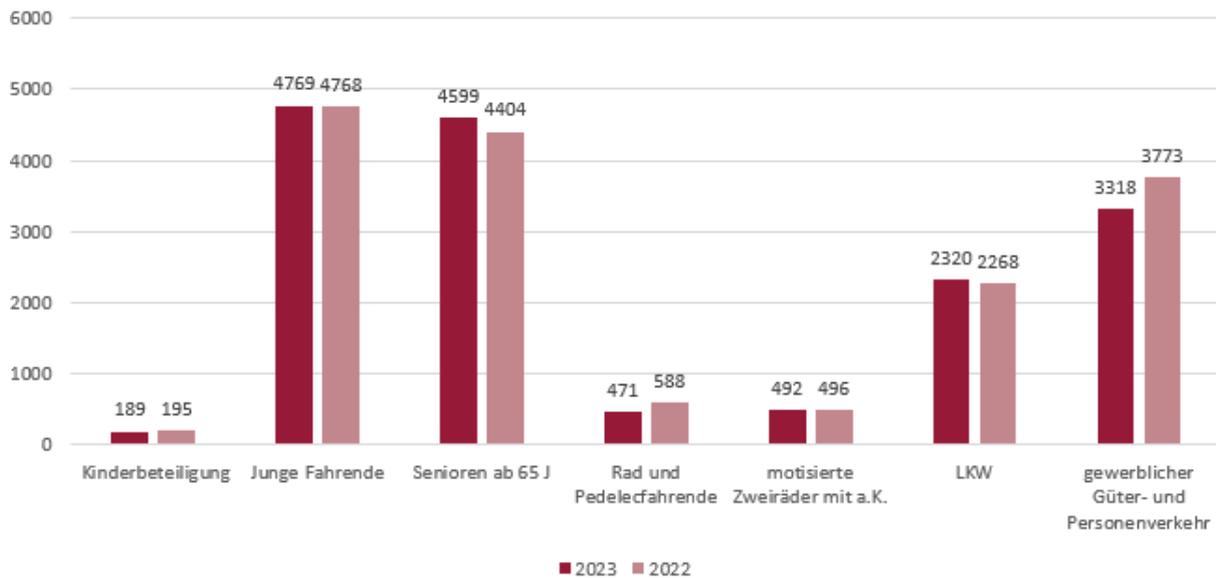


Abbildung 3 - Säulendiagramm Hauptrisikogruppen

Die Grafik zeigt die Hauptrisikogruppen im Kalenderjahr 2023 und vergleicht diese mit dem Vorjahr.

### 4.1 Verkehrsunfälle mit Kindern (0 – 14 Jahre)

Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19 - '22
<b>VU mit Kinderbeteiligung</b>	<b>189</b>	<b>195</b>	<b>-6</b>	<b>-3,1%</b>	<b>179</b>	<b>161</b>	<b>206</b>	<b>185</b>
davon VUP	149	162	-13	-8,0%	148	137	167	154
dabei verunglückte Kinder	192	204	-12	-5,9%	161	140	182	172
dabei Getötete	1	1	0	0,0%	0	0	0	0
dabei Schwerverletzte	16	23	-7	-30,4%	27	31	43	31
dabei Leichtverletzte	175	180	-5	-2,8%	134	109	139	141
Anzahl Hauptverursacher	63	80	-17	-21,3%	75	69	83	77
Anteil Hauptverursacher	33,3%	41,0%			41,9%	42,9%	40,3%	41,4%

Als Kinder gelten in der Verkehrsunfallstatistik Personen bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Sie stellen eine besonders gefährdete Risikogruppe im Straßenverkehr dar.

Die Gesamtzahl an Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung ist, nach einem Anstieg in den letzten beiden Jahren, im Jahr 2023 wieder rückläufig. Auch im Jahr 2023 wurde ein Kind bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt. 175 Kinder wurden leichtverletzt.

Besonders erfreulich ist bei den Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung, dass sieben Kinder weniger schwerverletzt wurden und damit der rückläufige Trend anhält.

Bei den Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung verunglückten 31 Kinder als Zufußgehende und 60 als Radfahrende. Bei 16 Verkehrsunfällen wurde eine sonstige Beteiligung vermerkt<sup>4</sup>. 79 Kinder waren passive<sup>5</sup> Mitfahrende, damit hatten ca. 41 % der verunglückten Kinder keine Möglichkeit sich dem Unfallgeschehen zu entziehen.

In 1/3 all dieser Verkehrsunfälle wurden Kinder als Hauptunfallverursachende gesehen.

Der Risikogruppe der Kinder gebührt weiterhin besondere Beachtung, insbesondere im Rahmen der Verkehrsprävention. So werden Kinder durch intensive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Kindergärten und Schulen für die Teilnahme am Straßenverkehr geschult. Allein durch die Polizeipuppenbühne wurden im Jahr 2023 etwa 1.450 Kinder erreicht und unter anderem für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert. Zudem konnten 5.288 Schulkinder nach vorausgegangener Ausbildung erfolgreich ihre Radfahrprüfungen ablegen. Darüber hinaus wurden zahlreiche Schulweg- und Schulbuskontrollen sowie Überwachungs- und Präventionsmaßnahmen rund um Kindergärten und Schulen durchgeführt.

---

<sup>4</sup> Als Sonstige Beteiligung ist z. B. die Mitfahrt von Kindern im PKW und ein hiermit zusammenhängender Fehler beim Ein/Aussteigen des Kindes zu sehen.

<sup>5</sup> Die Beteiligung von Kindern am Verkehrsunfallgeschehen erfasst sowohl eine aktive (also beispielsweise Zufußgehende oder Fahrradfahrende) als auch eine passive (beispielsweise Mitfahrende im PKW) Verkehrsteilnahme.

## 4.2 Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“ (18 – 24 Jahre)

Tabelle 6: Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
<b>VU unter Beteiligung Junger Fahrender</b>	<b>4.769</b>	<b>4.768</b>	<b>1</b>	<b>0,0%</b>	<b>4.789</b>	<b>4.464</b>	<b>5.112</b>	<b>4.783</b>
davon VUP	548	584	-36	-6,2%	528	574	649	584
dabei verunglückte Junge Fahrende	499	532	-33	-6,2%	486	538	581	534
dabei Getötete	1	3	-2	-66,7%	10	4	3	5
dabei Schwerverletzte	91	97	-6	-6,2%	89	93	133	103
dabei Leichtverletzte	407	432	-25	-5,8%	387	441	445	426
Anzahl Hauptverursacher	3.510	3.462	48	1,4%	3.579	3.276	3.730	3.512
Anteil Hauptverursacher	73,6%	72,6%			74,7%	73,4%	73,0%	73,4%

Als junge Fahrende gelten verkehrsunfallrechtlich Personen zwischen 18 und 24 Jahren. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von „Jungen Fahrenden“ liegt knapp über der Vorjahreszahl, wobei sich im Vergleich mit den Jahren vor der Pandemie ein deutlicher Rückgang feststellen lässt. Die Gesamtzahl liegt unter dem fünfjährigen Mittelwert.

Die Zahl an tödlich verletzten Personen liegt mit einer Reduktion von 66,7 % deutlich unter dem Vorjahrswert sowie unterhalb des Bereichs vom fünfjährigen Mittelwert. Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Risikogruppe der Jungen Fahrenden (4.769) machen einen Anteil von rund 19,6 % am Gesamtunfallgeschehen (24.317) aus.

Das Polizeipräsidium Trier führt ganzjährlich in enger Zusammenarbeit mit seinen Kooperationspartnern zielgruppenorientierte Präventionsarbeit durch. So richtet sich die Verkehrsunfallprävention unter anderem bei gezielten Veranstaltungen in Schulen und Jugendhäuser an diese Risikogruppe. Allein das Präventionsprojekt „Drogen im Straßenverkehr“ wurden mit über 2.100 erreichten Schülerinnen und Schülern im Jahr 2023 erheblich gesteigert. Es gilt das gesamte Spektrum der Verkehrssicherheitsarbeit über Insassensicherung, Ablenkung, Geschwindigkeit, Fahrtüchtigkeit, aber auch das Phänomen des Autoposings abzudecken.

Zusätzlich wird die bereits etablierte Präventionskampagne BOB fortgeführt. Diese sensibilisiert insbesondere für die Themen Alkohol, aber auch überhöhte Geschwindigkeit sowie aktuelle Verkehrsthemen.

### 4.3 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von „Senioren“ (≥ 65 Jahre)<sup>6</sup>

Tabelle 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahre

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
<b>VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 65)</b>	<b>4.599</b>	<b>4.404</b>	<b>195</b>	<b>4,4%</b>	<b>3.748</b>	<b>3.527</b>	<b>4.263</b>	<b>3.986</b>
davon VUP	502	503	-1	-0,2%	450	418	479	463
dabei verunglückte Senioren gesamt	388	391	-3	-0,8%	358	334	373	364
dabei Getötete	14	9	5	55,6%	7	4	8	7
dabei Schwerverletzte	99	104	-5	-4,8%	119	111	126	115
dabei Leichtverletzte	275	278	-3	-1,1%	232	219	239	242
Anzahl Hauptverursacher	3.290	3.098	192	6,2%	2.673	2.476	2.992	2.810
Anteil Hauptverursacher	71,5%	70,3%			71,3%	70,2%	70,2%	70,5%

Innerhalb sogenannter Seniorenunfälle werden Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Menschen ab 65 Jahren erfasst. Die Gesamtzahl dieser Verkehrsunfälle steigt seit Jahren kontinuierlich an und liegt auch, nach einem Rückgang während der Corona-Pandemie, deutlich über der Zahl des Jahres 2019 sowie des fünfjährigen Mittels.

Bei 10,9 % kam es zu Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Hierbei ist die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle mit einem Zuwachs von 55,6 % deutlich gestiegen. Von den 14 Toten gehörten fünf der nachfolgend betrachteten Altersgruppe „ab 75 Jahre“ an.

In 71,5 % der Gesamtunfälle waren Senioren Hauptunfallverursachende. In 19 Fällen waren Senioren als Fußgehende, in 89 Fällen als Radfahrende (inkl. Pedelec-fahrende) und in 3.433 Fällen als PKW-Fahrende unterwegs.

---

<sup>6</sup> In den Zahlen der Senioren ab 65 Jahre sind die Senioren ab 75 Jahre miteingeschlossen. Die Zahlen der Senioren ab 75 Jahre werden im weiteren Verlauf noch einmal separat ausgewiesen.

## 4.4 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von „Senioren“ (≥ 75 Jahre)

Tabelle 8: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 75 Jahre

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
<b>VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 75)</b>	<b>1.826</b>	<b>1.839</b>	<b>-13</b>	<b>-0,7%</b>	<b>1.537</b>	<b>1.473</b>	<b>1.969</b>	<b>1.705</b>
davon VUP	215	202	13	6,4%	189	166	230	197
dabei verunglückte Senioren gesamt	155	152	3	2,0%	142	124	179	149
dabei Getötete	5	6	-1	-16,7%	1	2	5	4
dabei Schwerverletzte	35	44	-9	-20,5%	58	48	66	54
dabei Leichtverletzte	115	102	13	12,7%	83	74	108	92
Anzahl Hauptverursacher	1.402	1.377	25	1,8%	1.161	1.081	1.456	1.269
Anteil Hauptverursacher	76,8%	74,9%			75,5%	73,4%	73,9%	74,4%

Bei den Seniorenunfällen werden Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Menschen ab 75 Jahren nochmals differenziert betrachtet. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren über 75 ist leicht rückläufig und liegt unter der Zahl des Jahres 2019. Bei 11,7 % kam es zu Verkehrsunfällen mit Personenschaden, wobei fünf Senioren getötet wurden. Die Anzahl an Schwerverletzten sinkt.

In 76,8 % wurden die Senioren über 75 aus polizeilicher Sicht als Hauptunfallverursachende gesehen. Der Anteil liegt über dem Bereich des fünfjährigen Mittels.

Das Polizeipräsidium Trier hat bei der Betrachtung der Gesamtrisikogruppe der Senioren vor dem Hintergrund der steigenden Anzahl schwerer Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang sowie der fortschreitenden demografischen Entwicklung und zunehmenden Mobilität älterer Verkehrsteilnehmenden einen Schwerpunkt erkannt. Dieser Risikogruppe gebührt daher weiterhin eine besondere Beachtung, insbesondere im Rahmen der Verkehrsprävention. Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist bereits darauf eingerichtet und wird auch in diesem Jahr weiter forciert werden.

## 4.5 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

Tabelle 9: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19 - '22
<b>VU Rad- und Pedelec-fahrende</b>	<b>471</b>	<b>588</b>	<b>-117</b>	<b>-19,9%</b>	<b>490</b>	<b>512</b>	<b>425</b>	<b>504</b>
davon VU Pedelec-fahrende	95	121	-26	-21,5%	91	91	60	91
davon VUP	370	491	-121	-24,6%	412	437	329	417
dabei verunglückte Fahrende	380	498	-118	-23,7%	420	450	331	425
dabei Getötete	3	3	0	0,0%	2	2	4	3
dabei Schwerverletzte	87	124	-37	-29,8%	119	116	94	113
dabei Leichtverletzte	290	371	-81	-21,8%	299	332	233	309
Anzahl Hauptverursacher	332	422	-90	-21,3%	339	362	275	350
Anteil Hauptverursacher	70,5%	71,8%			69,2%	70,7%	64,7%	69,4%

Als sogenannte Fahrradunfälle gelten Verkehrsunfälle mit Rad- und Pedelec-fahrenden. Die Gesamtzahl von 471 Verkehrsunfällen ist im Vergleich zum Vorjahr um 19,9 % gesunken und befindet sich somit auf einem Fünf-Jahres-Tief.

Ebenso ist eine Reduktion von 24,6 % im Vergleich zum Vorjahr bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden festzustellen (370 von 491). Bei 70,5 % der Verkehrsunfälle mit Rad- und Pedelec-fahrenden waren diese Hauptverursacher.

Die Bedeutung von Pedelecs, also Fahrrädern mit Tretkurbelantrieb und unterstützendem Motor, wird auch weiterhin aufgrund der wachsenden Beliebtheit im Fokus polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit stehen. Hierbei setzt das Polizeipräsidium Trier auf Aufklärung zum Verhalten Radfahrender auf der einen Seite sowie konkrete Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Vorschriften durch Radfahrende sowie gegenüber Radfahrenden auf der anderen Seite. Vor dem Hintergrund der sinkenden Zahlen im Vergleich zum Vorjahr scheinen die polizeilichen Maßnahmen augenscheinlich Wirkung zu zeigen.

Die BOB-Präventionskampagne wurde inzwischen auch auf aktuelle Verkehrsthemen ausgeweitet. So wurden dort auch die Themen E-Scooter, Pedelec oder Sichtbarkeit im Straßenverkehr der Zielgruppe bereitgestellt.

## 4.6 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit a. K.

Tabelle 10: Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern mit amtl. Kennzeichen

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19 - '22
<b>VU motorisierte Zweiräder mit a. K.</b>	<b>492</b>	<b>496</b>	<b>-4</b>	<b>-0,8%</b>	<b>375</b>	<b>448</b>	<b>490</b>	<b>452</b>
davon VUP	319	351	-32	-9,1%	287	345	337	330
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	334	366	-32	-8,7%	305	371	352	349
dabei Getötete (a.K.)	9	11	-2	-18,2%	5	11	11	10
dabei Schwerverletzte (a.K.)	106	112	-6	-5,4%	120	150	159	135
dabei Leichtverletzte (a.K.)	219	243	-24	-9,9%	180	210	182	204
Anzahl Hauptverursacher	345	346	-1	-0,3%	265	314	318	311
Anteil Hauptverursacher	70,1%	69,8%			70,7%	70,1%	64,9%	68,7%

Als Motorradunfälle werden statistisch Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern erfasst, die ein amtliches Kennzeichen führen. Die Gesamtzahl von 492 Motorradunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr (496) um 0,8 % leicht gesunken.

In 64,8 % der Verkehrsunfälle (492) kam es zu Personenschaden (319), wobei neun Personen getötet wurden. Die Anzahl schwerverletzter Personen ist im Vergleich zum Vorjahr (351) mit 319 um 9,1 % leicht gesunken. Die vorgenannten Zahlen verdeutlichen, dass Motorradfahrende, wie Radfahrende, abgesehen von gegebenenfalls getragener Schutzbekleidung, kaum über passiven Schutz verfügen.

Dabei macht die Anzahl der hier Verunglückten weiterhin eine polizeilich intensive Präventionsarbeit sowie schwerpunktbezogene Kontrollmaßnahmen an Brennpunkten, insbesondere in der warmen Jahreszeit, notwendig. Zusätzlich wird die 2012 begonnene internationale Unfallbekämpfungskonzeption „Motorradfahren in der Eifel – aber sicher!“ und das dazugehörige Motorradsymposium fortgesetzt. Hierbei erfolgen in enger Abstimmung mit den benachbarten Polizeibehörden in der Großregion, insbesondere in Luxemburg, Belgien, und Saarland sowie in der EuRegio in Nordrhein-Westfalen und den angrenzenden Bereichen der Niederlande länderübergreifend koordinierte Präventionsmaßnahmen und Motorradkontrollen.

## 4.7 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen

Tabelle 11: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19-'22
<b>VU mit LKW gesamt</b>	<b>2.320</b>	<b>2.268</b>	<b>52</b>	<b>2,3%</b>	<b>2.181</b>	<b>2.072</b>	<b>2.200</b>	<b>2.180</b>
davon VUP	196	174	22	12,6%	161	185	185	176
dabei verunglückte Personen ges.	287	231	56	24,2%	230	269	283	253
dabei Getötete	7	6	1	16,7%	2	4	0	3
dabei Schwerverletzte	49	42	7	16,7%	42	47	86	54
dabei Leichtverletzte	231	183	48	26,2%	186	18	197	196
Anzahl Hauptverursacher	1877	1.820	57	3,1%	1.811	1.716	1.754	1.775
Anteil Hauptverursacher	80,9%	80,2%			83,0%	82,8%	79,9%	81,4%

Unter Verkehrsunfällen mit Lastkraftwagen werden Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5t sowie darüber, Sattelzugmaschinen, Zugmaschinen und gegebenenfalls Anhänger erfasst. Lastkraftwagen waren im Jahr 2023 an 2.320 Unfällen im Präsidialbereich Trier beteiligt. Hierbei handelt es sich bei 92 % lediglich um Sachschadensunfälle. Allerdings wurden bei den verhältnismäßig wenigen Personenschadensunfällen sieben Personen getötet und 49 Personen schwerverletzt. Bei den getöteten Personen war bei drei von sieben Unfällen ein Lastkraftwagen unfallursächliches Fahrzeug. Insgesamt 259 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen ereigneten sich auf Bundesautobahnen. Wie auch bei anderen Verkehrsunfallbeteiligungsarten sind die Ursachen für diese Verkehrsunfälle in erster Linie im Unterschreiten des Sicherheitsabstandes, bei überhöhter Geschwindigkeit sowie beim Wenden und Rückwärtsfahren zu finden.

Zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs verfügt die Polizei über eine Fachdienststelle, die bei den Zentralen Verkehrsdiensten in Wittlich eingerichtet ist und neben eigenen, teilweise auch größer angelegte Kontrollmaßnahmen, monatlich eine Kontrollwoche im präsidialweiten Verbund mit den Flächendirektionen auf den Bundesautobahnen und Fernverkehrsrouten des nachgeordneten Straßennetzes durchführt. Dabei wurden im vergangenen Jahr im Präsidialbereich Trier mehr als 3.300 Lastkraftwagen und Kraftomnibusse überprüft. In fast 200 Fällen wurde aus verschiedensten Gründen die Weiterfahrt polizeilich untersagt. Diese Kontrollen finden regelmäßig auch in grenz- und länderübergreifenden Kooperationen mit den benachbarten Fachdienststellen statt. Dabei wurde die Gesamtzahl polizeilicher Maßnahmen im Vergleich zum Vorjahr um 9,1 % gesteigert.

## 5. Unfallursachen

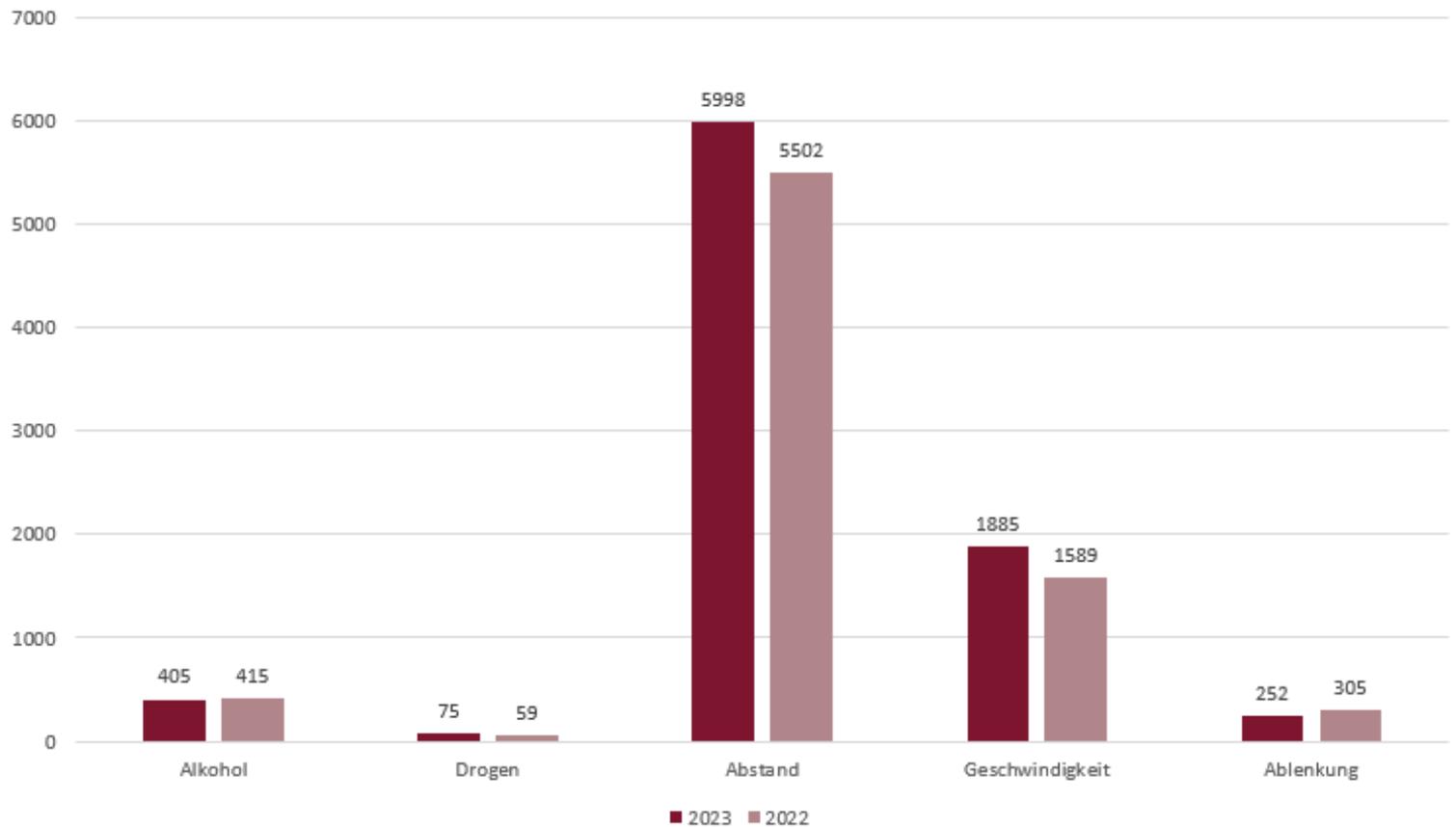


Abbildung 4 - Säulendiagramm Hauptunfallursachen

Die Grafik visualisiert die Hauptunfallursachen des Kalenderjahrs 2023 und vergleicht diese mit dem Vorjahr.

### 5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Tabelle 12: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
VU unter Einwirkung berauschender Mittel	457	454	3	0,7%	393	322	397	392

Sogenannte Alkohol- und Drogenunfälle werden als Verkehrsunfälle unter der Einwirkung berauschender Mittel erfasst. Die Gesamtzahl dieser Unfälle ist dabei mit einer Gesamtzahl von 457 weiter leicht gestiegen und hat einen Höchststand im langjährigen Mittel erreicht. Nachfolgend werden diese Unfälle, unterschieden nach Alkohol- und Drogeneinfluss, betrachtet.

## 5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel – hier: Alkohol

Tabelle 13: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel, Alkohol

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
VU unter Alkoholeinfluss	405	415	-10	-2,4%	357	286	355	353
davon VU mit Personenschaden	142	173	-31	-17,9%	133	118	127	138

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol beläuft sich im Jahr 2023 auf insgesamt 405 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr um zehn Unfälle gesunken. Bei 142 dieser Unfälle kam es zu Personenschäden, was ebenfalls einer Reduktion um 17,9 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Es wurden bei Verkehrsunfällen, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand, drei Personen tödlich, 43 Personen schwer und 96 Personen leicht verletzt.

Die polizeilichen Kontrollmaßnahmen wurden im vergangenen Jahr im Hinblick auf die Verkehrstüchtigkeit weiter verstärkt. So wurden insgesamt 1.365 Ermittlungsverfahren wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss (ohne Unfallzusammenhang) eingeleitet. In 327 Fällen konnte eine potenzielle Trunkenheitsfahrt noch vor Fahrtantritt polizeilich verhindert werden.

## 5.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel – hier: Drogen

Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel, Drogen

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
VU unter Drogeneinfluss	75	59	16	27,1%	55	46	61	55
davon VU mit Personenschaden	26	23	3	13,0%	22	18	21	21

Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss ist ein leichter Anstieg erkennbar. Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden (26) liegt die Anzahl über dem fünfjährigen Mittel und macht insgesamt 35 % der Gesamtverkehrsunfälle (75) in diesem Bereich aus.

Die Überprüfung von Fahrzeugführenden hinsichtlich Betäubungsmittelinfluss gehört nach wie vor zu den Standardmaßnahmen einer Verkehrskontrolle. Das Entdeckungsrisiko für beeinflusste Fahrzeugführende wird dabei durch zielgerichtete,

anlassbezogene wie auch anlassunabhängige Kontrollmaßnahmen permanent und flächendeckend hochgehalten.

Im Rahmen polizeilicher Kontrollmaßnahmen wurden in 577 Fällen Anzeigen wegen des Fahrens unter Drogeneinfluss ohne Unfallzusammenhang, also Fälle, in denen die Polizei verkehrsuntüchtige Fahrende anhalten konnte, bevor es zu einem Unfall kam, vorgelegt.

## 5.2 Unfälle aufgrund „unzureichenden Sicherheitsabstands“

Tabelle 15: Verkehrsunfallursache Abstand

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19 - '22
<b>Abstand</b>	<b>5.998</b>	<b>5.502</b>	<b>496</b>	<b>9,0%</b>	<b>4.810</b>	<b>4.347</b>	<b>5.130</b>	<b>4.947</b>
davon VUP	387	374	13	3,5%	347	332	368	355
Anteil an alle VU	24,7%	23,2%			21,7%	20,6%	21,2%	21,7%

Die Verkehrsunfallursache ungenügender Sicherheitsabstand war in 5.998 Verkehrsunfällen unfallursächlich. Dies entspricht circa 25,7 % der hiesigen Verkehrsunfälle (23.317) und ist auch eine der häufigsten Unfallursachen. Dabei ist eine Steigerung zu den Vorjahren feststellbar.

Zwar sind lediglich 6,4 % der Unfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstands (5.998) solche mit Personenschäden (387), dennoch waren drei Verkehrsunfälle mit Getöteten, 30 mit schwerverletzten und 354 mit leichtverletzten Personen.

Die Polizei wirkt hier mit gezielten Überwachungsmaßnahmen wie beispielsweise dem Videoabstandsmessverfahren entgegen, das insbesondere auf Bundesautobahnen zum Einsatz kommt. So wurden im Jahr 2023 im Präsidialbereich Trier über 17.300 Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes eingeleitet.

## 5.3 Unfälle aufgrund „nicht angepasste Geschwindigkeit“

Tabelle 16: Verkehrsunfallursache Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19 - '22
<b>Geschwindigkeit</b>	<b>1.885</b>	<b>1.589</b>	<b>296</b>	<b>18,6%</b>	<b>1.670</b>	<b>1.687</b>	<b>1.782</b>	<b>1.682</b>
davon VUP	570	568	2	0,4%	552	533	530	546
Anteil an alle VU	7,8%	6,7%			7,5%	8,0%	7,4%	7,4%

Die Verkehrsunfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit war in 1.885 Verkehrsunfällen unfallursächlich. Dies entspricht 8,1 % der Gesamtunfälle (23.317).

Bei 30 % der Verkehrsunfälle (1.589) lag Personenschaden (570) vor.

Dabei kam es zu neun Verkehrsunfällen mit Getöteten, 147 mit schwerverletzten und 414 mit leichtverletzten Personen.

Angesichts teilweise gravierender Unfallfolgen sind anlassbezogene Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen weiterhin zu allen Tages- und Nachtzeiten fest in der polizeilichen Verkehrssicherheitsstrategie verankert und werden weiterhin dazu beitragen, unfallträchtiges Rasen durch flächendeckenden Überwachungsdruck zu reduzieren. Hierbei kommen neben semimobilen („Enforcement-Trailer“) auch mobile Messgeräte der Zentralen Verkehrsdienste zum Einsatz. Weiterhin werden zivile Fahrzeuge eingesetzt, welche über eine Videotechnik zur Aufzeichnung entsprechender Verstöße verfügt. Ergänzt werden diese Messungen durch den Einsatz von Handlasermessgeräten, welche durch die Dienststellen anlassbezogen vor allem im Rahmen des Beschwerdewesens, an Gefahrenstellen und an Unfallhäufungsstellen eingesetzt werden. Auf diese Weise konnten im vergangenen Jahr im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Trier insgesamt 334.875 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt werden.

## 5.4 Unfälle mit Ursache „Ablenkung“

Tabelle 17: Verkehrsunfallursache Ablenkung

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
<b>Ablenkung</b>	<b>252</b>	<b>305</b>	<b>-53</b>	<b>-17,4%</b>	242	Ursache „Ablenkung“ erst ab 01.01.2021 statistisch erfasst		
davon VUP	69	72	-3	-4,2%	65			
Anteil an alle VU	1,0%	1,3%			1,1%			

Die Verkehrsunfallursache Ablenkung wird erst seit dem Jahr 2021 statistisch erfasst. Im Vergleich mit dem Vorjahr kann für das Jahr 2023 (252) eine Reduktion um insgesamt 17,4 % festgestellt werden. In rund 27,4 % der Verkehrsunfälle durch Ablenkung (252) lag ein Personenschaden (69) vor. Dies entspricht einer leichten Senkung von 4,2 % im Vergleich zum Vorjahr.

Im Zusammenhang mit den 69 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden 56 Personen leicht, 12 Personen schwer und eine Person tödlich verletzt.

Dabei stellt die Ablenkung statistisch gesehen zwar keine Hauptunfallursache dar, jedoch wird nicht zuletzt auch aufgrund des fehlenden typischen Unfallbildes von einem größeren Dunkelfeld ausgegangen. Vor diesem Hintergrund rückt die Feststellung und Ahndung der Unfallursache Ablenkung in den Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

## 5.5 Verkehrsunfall mit Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Tabelle 18: Verkehrsunfälle mit Ursache Wild auf der Fahrbahn

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	19 - 22
Wild auf der Fahrbahn	7.419	7.525	-106	-1,4%	7.121	6.514	7.371	7.133
davon VUP	51	71	-20	-28,2%	65	60	50	62
Anteil an alle VU	30,5%	31,7%			32,1%	30,9%	30,5%	31,3%

Die Zahl der sogenannten Wildunfälle unterlag in der Vergangenheit erkennbaren Schwankungen. Für das Jahr 2023 ist zwar eine leichte Senkung von 7.525 im Vorjahr zu jetzt 7.419 festzustellen, allerdings wurden von den insgesamt 51 Verkehrsunfällen mit Personenschaden 42 Personen leicht, sieben schwer und zwei Personen tödlich verletzt.

Gemessen am Gesamtunfallgeschehen (23.317) waren 30,5 % aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle Wildunfälle.

## 5.6 Weitere Unfallursachen

Tabelle 19: Weitere Verkehrsunfallursachen

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19-'22
<b>Straßenbenutzung</b>	<b>914</b>	<b>919</b>	<b>-5</b>	<b>-0,5%</b>	<b>841</b>	<b>844</b>	<b>935</b>	<b>885</b>
davon VUP	120	127	-7	-5,5%	107	139	138	128
Anteil an alle VU	3,8%	3,9%			3,8%	4,0%	3,9%	3,9%
<b>Überholen</b>	<b>325</b>	<b>321</b>	<b>4</b>	<b>1,2%</b>	<b>305</b>	<b>297</b>	<b>339</b>	<b>316</b>
davon VUP	72	80	-8	-10,0%	59	79	69	72
Anteil an alle VU	1,3%	1,4%			1,4%	1,4%	1,4%	1,4%
<b>Vorbei-/Nebeneinanderfahren</b>	<b>354</b>	<b>351</b>	<b>3</b>	<b>0,9%</b>	<b>304</b>	<b>320</b>	<b>443</b>	<b>355</b>
davon VUP	23	25	-2	-8,0%	29	24	32	28
Anteil an alle VU	1,5%	1,5%			1,4%	1,5%	1,8%	1,6%
<b>Vorfahrt</b>	<b>894</b>	<b>956</b>	<b>-62</b>	<b>-6,5%</b>	<b>901</b>	<b>843</b>	<b>1.006</b>	<b>927</b>
davon VUP	253	303	-50	-16,5%	227	253	296	270
Anteil an alle VU	3,7%	4,0%			4,1%	4,0%	4,2%	4,1%
<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren</b>	<b>4.258</b>	<b>4.242</b>	<b>16</b>	<b>0,4%</b>	<b>3.904</b>	<b>3.857</b>	<b>4.598</b>	<b>4.150</b>
davon VUP	189	222	-33	-14,9%	197	231	258	227
Anteil an alle VU	17,95%	17,9%			17,6%	18,3%	19,0%	18,2%

Neben den bereits dargestellten Unfallursachen wurden vor allem „Fehler bei der Straßenbenutzung“ (Rechtsfahrgebot, Falschfahrer, verbotswidriges Befahren), „Fehler beim Überholen“, „Fehler beim Vorbei-/Nebeneinanderfahren“, „Vorfahrtsverletzungen“, und „Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“ festgestellt.

## 6. Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit

Vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Entwicklungen, vor allem im Bereich der Mobilität, ist es für eine moderne Bürgerpolizei unerlässlich, bestehende Verkehrssicherheitskonzepte zu überprüfen und die Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit anzupassen.

Das Polizeipräsidium Trier beobachtet die festgestellten Entwicklungen intensiv und hat bereits im vergangenen Jahr damit begonnen, negativen Trends entgegenzuwirken, um die Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich Trier weiter zu erhöhen und das subjektive Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu stärken.

Zur Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen und verunglückter Personen führt die Polizei regelmäßig umfangreiche Kontrollmaßnahmen durch, bei denen auch Spezialistinnen und Spezialisten aus verschiedensten Bereichen zum Einsatz kommen, wie beispielsweise im Zusammenhang mit Autoposern und illegalen Kraftfahrzeugrennen. Ebenso sind die Polizistinnen und Polizisten im Erkennen von fahruntüchtigen Fahrerinnen und Fahrern geschult. Nach wie vor trägt der Genuss von Alkohol sowie Drogen zur Verursachung von zum Teil schweren Verkehrsunfällen bei. Deshalb werden insbesondere die konzeptionellen Maßnahmen zur Verfolgung von folgenlosen Alkohol- und Drogenfahrten sowie zur Verhinderung von daraus resultierenden Verkehrsunfällen sowie im Zusammenhang mit Autoposern und illegalen Kraftfahrzeugrennen weiter forciert um den positiven Trend der gesunkenen Anzahl von Verkehrsunfällen mit verunglückten Personen beizubehalten.

Auch im Zusammenhang mit der Gruppe der "schwächeren Verkehrsteilnehmer" führt das Polizeipräsidium Trier intensive Kontrollen durch. Zu ihrem Schutz werden die Verkehrsüberwachungs- und Präventionsmaßnahmen weiter gesteigert sowie alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hinsichtlich typischer Gefahrensituationen und Unfallursachen (Geschwindigkeit, Abstand, Seitenabstand bei Radfahrenden, behinderndes Parken im Bereich von Schulen / Kreuzungen, etc.) sensibilisiert.

Auch der steigende Anteil des Radverkehrs im Präsidialbereich wird zum Anlass genommen, die Kontroll- und Aufklärungsmaßnahmen in diesem Bereich, insbesondere durch Fahrradstreifen sowie Verkehrserziehung und –aufklärung, zu intensivieren, um den positiven Trend weiter fortzuführen.

Flankierend zu den vorgenannten Maßnahmen werden auf regionaler Ebene örtliche Schwerpunkte durch weitere passgenaue Maßnahmenpakete konzeptionell hinterlegt.

## **7. Informationen zum örtlichen Unfallgeschehen**

Weitere Informationen zu dem örtlichen Verkehrsunfallgeschehen können bei der Polizeidirektion Trier und der Polizeidirektion Wittlich sowie bei den jeweiligen Polizeiinspektionen angefragt werden.

### **Polizeidirektion Trier**

Kürenzer Straße 3, 54290 Trier

Telefon: 0651 / 9779- 5002

### **Polizeidirektion Wittlich**

Zur Polizeischule, 54516 Wittlich

Telefon: 06571 / 9152- 525

## 8. Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick

Tabelle 21: Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	Prozent	2021	2020	2019	'19-'22
<b>Gesamtzahl der Verkehrsunfälle</b>	<b>24.317</b>	<b>23.761</b>	<b>556</b>	<b>2,3%</b>	<b>22.199</b>	<b>21.088</b>	<b>24.158</b>	<b>22.802</b>
<b>davon VU mit Personenschaden</b>	2.181	2.326	-145	-6,2%	2.069	2.153	2.227	2.194
davon VU mit Getöteten	31	32	-1	-3,1%	28	30	32	31
davon VU mit Schwerverletzten	473	523	-50	-9,6%	530	571	631	564
davon VU mit Leichtverletzten	1.677	1.771	-94	-5,3%	1.511	1.552	1.564	1.600
VU mit <b>§ 142 StGB</b> (Flucht)	4.125	3.860	265	6,9%	3.573	3.434	4.021	3.722
davon geklärt	1.802	1.748	54	3,1%	1.639	1.473	1.766	1.657
<b>Aufklärungsquote</b>	<b>43,7%</b>	<b>45,3%</b>			45,9%	42,9%	43,9%	44,5%
<b>Verunglückte Personen</b>								
<b>Gesamtzahl der verunglückten Personen</b>	<b>2.924</b>	<b>3.073</b>	<b>-149</b>	<b>-4,8%</b>	<b>2.644</b>	<b>2.806</b>	<b>2.986</b>	<b>2.877</b>
davon Getötete	31	33	-2	-6,1%	28	31	32	31
davon Schwerverletzte	550	591	-41	-6,9%	606	646	753	649
davon Leichtverletzte	2.343	2.449	-106	-4,3%	2.010	2.129	2.201	2.197
<b>Risikogruppen nach Alter</b>								
VU mit <b>Kinder</b> beteiligung (0 - 14)	189	195	-6	-3,1%	179	161	206	185
davon VUP	149	162	-13	-8,0%	148	137	167	154
dabei verunglückte Kinder gesamt	192	204	-12	-5,9%	161	140	182	172
VU unter Beteiligung <b>Junge Fahrende</b> (18 - 24)	4.769	4.768	1	0,0%	4.789	4.464	5.112	4.783
davon VUP	548	584	-36	-6,2%	528	574	649	584
dabei verunglückte Junge Fahrende gesamt	499	532	-33	-6,2%	486	538	581	534
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b> (≥ 65)	4.599	4.404	195	4,4%	3.748	3.527	4.263	3.986
davon VUP	502	503	-1	-0,2%	450	418	479	463
dabei verunglückte Senioren (≥ 65) gesamt	388	391	-3	-0,8%	358	334	373	364
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b> (≥ 75)	1.826	1.839	-13	-0,7%	1.537	1.473	1.969	1.705
davon VUP	215	202	13	6,4%	189	166	230	197
dabei verunglückte Senioren (≥ 75) gesamt	155	152	3	2,0%	142	124	179	149
<b>Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung</b>								
VU <b>Rad- und Pedelec</b> fahrende (SZ 71,72) gesamt	471	588	-117	-19,9%	490	512	425	504
davon VU Pedelec fahrende (SZ 72)	95	121	-26	-21,5%	91	91	60	91
davon VUP	370	491	-121	-24,6%	412	437	329	417
dabei verunglückte Rad- und Pedelec fahrende gesamt	380	498	-118	-23,7%	420	450	331	425
VU <b>motorisierte Zweiräder m. amtl. Kennz.</b> (SZ 11,12)	492	496	-4	-0,8%	375	448	490	452
davon VUP	319	351	-32	-9,1%	287	345	337	330
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.) gesamt	334	366	-32	-8,7%	305	371	352	349
VU mit <b>LKW</b> (SZ 40-48,51,52,54,55,57,58) gesamt	2.320	2.268	52	2,3%	2.181	2.072	2.200	2.180
davon VUP	196	174	22	12,6%	161	185	185	176
im Zusammenhang mit LKW-VU verunglückte Personen ges.	287	231	56	24,2%	230	269	283	253
<b>Unfallursachen</b>								
<b>Alkoholeinfluss</b>	405	415	-10	-2,4%	357	286	355	353
<b>Drogeneinfluss</b>	75	59	16	27,1%	55	46	61	55
<b>Ablenkung</b>	252	305	-53	-17,4%	242	* Ursachen 05/06 erst ab 01.01.2021 statistisch		
<b>Straßenbenutzung</b>	914	919	-5	-0,5%	841	844	935	885
<b>Geschwindigkeit</b>	1.885	1.589	296	18,6%	1.670	1.687	1.782	1.682
<b>Abstand</b>	5.998	5.502	496	9,0%	4.810	4.347	5.130	4.947
<b>Überholen</b>	325	321	4	1,2%	305	297	339	316
<b>Vorbei-/Nebeneinanderfahren</b>	354	351	3	0,9%	304	320	443	355
<b>Vorfahrt</b>	894	956	-62	-6,5%	901	843	1.006	927
<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren</b>	4.258	4.242	16	0,4%	3.904	3.857	4.598	4.150
<b>Andere Fehler beim Fahrzeugführer</b>	346	469	-123	-26,2%	595	1.108	1.048	805
<b>Wild auf der Fahrbahn</b>	7.419	7.525	-106	-1,4%	7.121	6.514	7.371	7.133