



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM TRIER

VERKEHRSUNFALLBILANZ 2025

POLIZEIPRÄSIDIUM TRIER

Herausgeber

Polizeipräsidium Trier
Salvianstraße 9
54290 Trier

Aktenzeichen: PE SB 13, 0651 -2
Stand: 31.03.2026; 15:00 Uhr

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	III
Abbildungsverzeichnis	IV
Abkürzungsverzeichnis	VI
1 Einleitung	1
2 Kernaussagen und Tendenzen	4
3 Verkehrsunfallentwicklung	5
3.1 Gesamtunfallzahlen.....	5
3.2 Verkehrsunfälle mit Verunglückten.....	6
3.2.1 Verunglückte Personen	8
3.2.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl	9
3.3 Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“ (§ 142 StGB) ..	10
4 Betrachtung der Risikogruppen.....	11
4.1 nach Alter	11
4.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre).....	12
4.1.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrender (18 - 24 Jahre).....	15
4.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 65 J.)	17
4.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 75 J.)	19
4.2 Risikogruppe nach Art der Verkehrsbeteiligung	21
4.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden	22
4.2.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen	24
4.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder.....	26
4.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	28
5 Unfallursachen	31
5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	32
5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol	33

5.1.2	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Andere berauschende Mittel.....	34
5.1.3	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: THC	35
5.2	Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes.....	36
5.3	Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	37
5.4	Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt	38
5.5	Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“	39
5.6	Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“	40
5.7	Weitere Unfallursachen	41
6	Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit.....	42
7	Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen	44
8	Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	45

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen	3
Tabelle 2: Gesamtunfallzahlen	5
Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten	6
Tabelle 4: Verunglückte Personen.....	8
Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“	10
Tabelle 7: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)	13
Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrender (18-24 Jahre).....	15
Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 J..	17
Tabelle 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 J.	19
Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden	22
Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen.....	24
Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen.....	26
Tabelle 14: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen.....	28
Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	32
Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol	33
Tabelle 17: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen	34
Tabelle 18: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC	35
Tabelle 19: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes	36
Tabelle 20: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit.....	37
Tabelle 21: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt.....	38
Tabelle 22: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“	39
Tabelle 23: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“	40
Tabelle 24: Weitere Unfallursachen.....	41
Tabelle 25: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gesamtunfallzahlen	5
Abbildung 2: Gesamtunfallzahlen	5
Abbildung 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten	6
Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit Verunglückten	6
Abbildung 5: Verunglückte Personen	8
Abbildung 6: Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“	10
Abbildung 7: Hauptrisikogruppen nach Alter.....	11
Abbildung 8: Hauptrisikogruppen nach Alter.....	12
Abbildung 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre).....	13
Abbildung 10: Verunglückte Kinder	14
Abbildung 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18-24 Jahre).....	15
Abbildung 12: Verunglückte Junge Fahrer.....	16
Abbildung 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahre	17
Abbildung 14: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahre.....	18
Abbildung 15: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahre	19
Abbildung 16: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahre.....	20
Abbildung 17: Hauptrisikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	21
Abbildung 18: Hauptrisikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	21
Abbildung 19: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden	22
Abbildung 20: Verunglückte Rad- und Pedelec-fahrende	23
Abbildung 21: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen	24
Abbildung 22: Verunglückte Elektrokraftfahrzeug-fahrende	25

Abbildung 23: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen.....	26
Abbildung 24: Verunglückte motorisierte Zweiradfahrende mit amtlichen Kennzeichen	27
Abbildung 25: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	28
Abbildung 26: Verunglückte Lastkraftwagenfahrende	29
Abbildung 27: Übersicht Unfallursachen.....	31
Abbildung 28: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	32
Abbildung 29: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol.....	33
Abbildung 30: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen.....	34
Abbildung 31: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC	35
Abbildung 32: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes	36
Abbildung 34: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	37
Abbildung 35: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt.....	38
Abbildung 36: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“	39
Abbildung 36: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“	40

Abkürzungsverzeichnis

PP	Polizeipräsidium
PD	Polizeidirektion
VD	Verkehrsdirektion
i. g. O.	innerhalb geschlossener Ortschaften
a. g. O.	außerhalb geschlossener Ortschaften
BAB	Bundesautobahn
VU	Verkehrsunfall
VUP	Verkehrsunfall mit Verunglückten
VUP1	Verkehrsunfall mit getöteter Person
VUP2	Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden
VUP3	Verkehrsunfall mit leichtem Personenschaden
PKW	Personenkraftwagen
LKW	Lastkraftwagen
StGB	Strafgesetzbuch
t	Tonne (Gewichtsangabe)
a. K.	amtliches Kennzeichen
MoZaK	motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen
UHZ	Unfallhäufigkeitszahl
VHZ	Verunglücktenhäufigkeitszahl
THC	Tetrahydrocannabinol
ng/ml	Nanogramm pro Milliliter

1 Einleitung

Das Polizeipräsidium Trier ist für die Verkehrssicherheit im westlichen Rheinland-Pfalz verantwortlich. Das Dienstgebiet erstreckt sich dabei entlang von Mosel, Saar und Sauer über den Hunsrück und die Eifel. Mit Sitz in Trier umfasst der Zuständigkeitsbereich die kreisfreie Stadt Trier, den Landkreis Trier-Saarburg, den Eifelkreis Bitburg-Prüm, den Vulkaneifelkreis, die Landkreise Bernkastel-Wittlich und Birkenfeld sowie Teile des Landkreises Cochem-Zell – insgesamt rund 6.000 Quadratkilometer.

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 hiervon beobachtet das Polizeipräsidium Trier die Verkehrsunfallentwicklungen ganzjährig, sodass bereits innerhalb des vergangenen Jahres begonnen wurde, negativen Trends entgegenzuwirken, um die Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich weiter zu erhöhen und das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmenden 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 ganzjährig ein hohes Niveau an Verkehrssicherheitsarbeit zu gewährleisten.

Dabei steht der Schutz der "schwächeren Verkehrsteilnehmenden" für das Polizeipräsidium Trier bei der Durchführung von Verkehrskontroll- und Präventionsmaßnahmen sowie zahlreichen Bürgergesprächen 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.

Unter Beteiligung aller Akteure gilt es, geeignete Schutzmaßnahmen zur Verkehrssicherheit zu treffen. Daher steht das Polizeipräsidium Trier im intensiven Austausch mit allen zuständigen Trägern der Verkehrssicherheit. Ziel ist dabei, Verkehrsunfallursachen näher zu erforschen und im Rahmen aufeinander abgestimmter Maßnahmenpakete durch Überprüfung der Unfallörtlichkeiten und der Beratung zur verkehrssicheren Gestaltung des Verkehrsraums ("Engineering"), Verkehrsüberwachung ("Enforcement") und geeigneter Schulungsmaßnahmen im Bereich der Verkehrserziehung und -aufklärung ("Education") die Häufigkeit von Verkehrsunfällen zu reduzieren, Unfallfolgen zu minimieren und die Verkehrssicherheit objektiv und subjektiv zu stärken.

Im Folgenden wird die Bilanz für das Jahr 2025 im Polizeipräsidium Trier vorgestellt. Zunächst werden schlagwortartig Kernaussagen zur Verkehrsunfalllage 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.

Die zum 01. Januar 2025 eingeführte elektronische Unfalltypensteckkarte „EUSKA“ führt zu einer grundlegenden Verbesserung der Datenqualität und Modernisierung der Datenauswertung in der Verkehrsunfallstatistik. Ziel ist eine flexiblere und detailliertere Auswertung des Unfallgeschehens. Mit EUSKA entwickelt sich die Verkehrsunfallauswertung qualitativ weiter. Die verbesserte Datenbasis bildet eine fundierte Grundlage für gezielte Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Für die Verkehrsunfallbilanz 2026 kann erstmals auf das automatisierte Unfalllagebild in EUSKA zurückgegriffen werden. Durch veränderte Erhebungsparameter in der Auswertung entstehen gegebenenfalls Abweichungen zu veröffentlichten Unfallzahlen der Jahresunfallbilanzen der Vorjahre. Die in dem automatisierten Lagebild dargestellten Daten sind jedoch vergleichbar, da auch bei den Daten der Vorjahre die neuen Parameter zugrunde gelegt wurden.

Zur Verdeutlichung von „normalen“ Schwankungen, wurde analog der Vorjahre jeweils ein Durchschnittswert ausgewiesen, um die Entwicklungen besser einordnen zu können. Die Entwicklungen in dem Jahr 2021 sind noch unter dem Einfluss der Coronapandemie zu betrachten und insofern zumindest in einem gewissen Umfang als atypisch anzusehen.

1.1 Unfallhäufigkeitszahl

Die Unfallhäufigkeitszahl ist eine statistische Kennzahl, die das Verhältnis zwischen der Anzahl der Verkehrsunfälle und der Bevölkerung (100.000 Einwohner) darstellt. Sie ist dabei ein Indikator für die durch Verkehrsunfälle verursachte Gefährdung und beschreibt die Wahrscheinlichkeit, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden. Hierzu wird die Zahl der Verkehrsunfälle mit 100.000 multipliziert und dann durch die Einwohnerzahl geteilt.

Mit 623.159 Einwohnern im Zuständigkeitsbereich liegt die Unfallhäufigkeitszahl im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Trier bei 3.744. Das bedeutet, dass es im Jahr 2025 im Polizeipräsidium Trier pro 100.000 Einwohnern zu 3.744 Verkehrsunfällen kam.

1.2 Altersgruppen nach Einwohnerzahl

Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidiabereich							
	Gesamt	0-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-64 Jahre	ab 65 Jahre	ab 75 Jahre
Anzahl	623.159	84.800	17.602	43.609	332.137	145.011	65.046
Anteil an Gesamt	100,0%	13,61%	2,82%	7,00%	53,30%	23,27%	10,44%

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen

1.3 Straßennetz Rheinland-Pfalz

Die verkehrspolizeilichen Aufgaben im Polizeipräsidium Trier 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.

2 Kernaussagen und Tendenzen

- Erneuter Rückgang der Gesamtunfallzahl zum Vorjahr (minus 2,2 %).
- Die Gesamtzahl der verunglückten Personen ist um 2,8 % weiter gesunken und liegt somit unterhalb des coronabedingten Mittels der letzten fünf Jahre.
- Es ist ein Anstieg bei Verkehrsunfällen festzustellen, bei denen sich der Unfallverursacher unerlaubt vom Unfallort entfernt. Auch die Aufklärungsquote ist gesunken, wobei weiterhin knapp 40 % der Unfallflüchtigen ermittelt werden.
- Ein Anstieg der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (plus 2,5 %) ist festzustellen. Zudem wurden leider auch drei Kinder im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen getötet.
- Der Abwärtstrend der Verkehrsunfälle unter Unfallbeteiligung Junger Fahrer aus dem letzten Jahr setzt sich fort. Es ist ein weiterer Rückgang um 6,7 % zu konstatieren. Jedoch ist Anzahl an getöteten und schwerverletzten Jungen Fahrern gestiegen, liegt aber weiterhin im Bereich des fünfjährigen Mittelwerts.
- Leichter Rückgang der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren (minus 0,9 %), wobei die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle dieser Risikogruppe von sechs auf sieben gestiegen ist.
- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden ist zum Vorjahr wieder leicht angestiegen (plus 3,4 %).
- Entgegen des Trends ist ein Anstieg der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen feststellbar (plus 4,7 %).
- Bei weiterhin kleinen Zahlen ist jedoch ein Anstieg bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen deutlich spürbar (plus 64,9 %).
- Ein Anstieg der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen von plus 10,9 % ist erkennbar.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Unfallursache Alkoholeinfluss ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 % weiter gesunken.
- Knapp 28 % aller aufgenommenen Verkehrsunfälle sind Wildunfälle.

3 Verkehrsunfallentwicklung

3.1 Gesamtunfallzahlen

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21 - '24 ¹
Gesamtzahl	23.326	23.852	-526	-2,2%	24.317	23.761	22.199	23.532
davon i.g.O.	12.766	12.646	120	0,9%	12.713	12.319	11.205	12.221
davon a.g.O.	10.560	11.205	-645	-5,8%	11.604	11.442	10.990	11.310
davon auf BAB	890	1.109	-219	-19,7%	994	935	987	1.006

Tabelle 2: Gesamtunfallzahlen

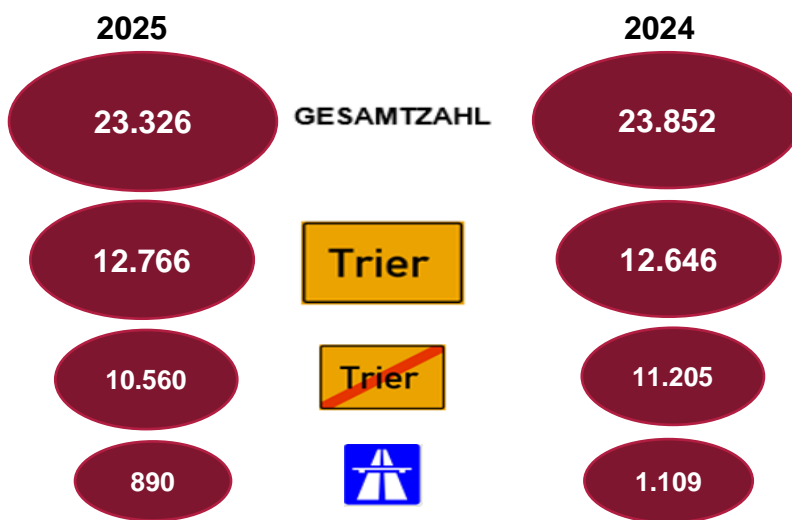


Abbildung 1: Gesamtunfallzahlen

Im Polizeipräsidium Trier wurde im Jahr 2025 erneut ein leichter Rückgang von Verkehrsunfällen im Vergleich zum Vorjahr registriert.

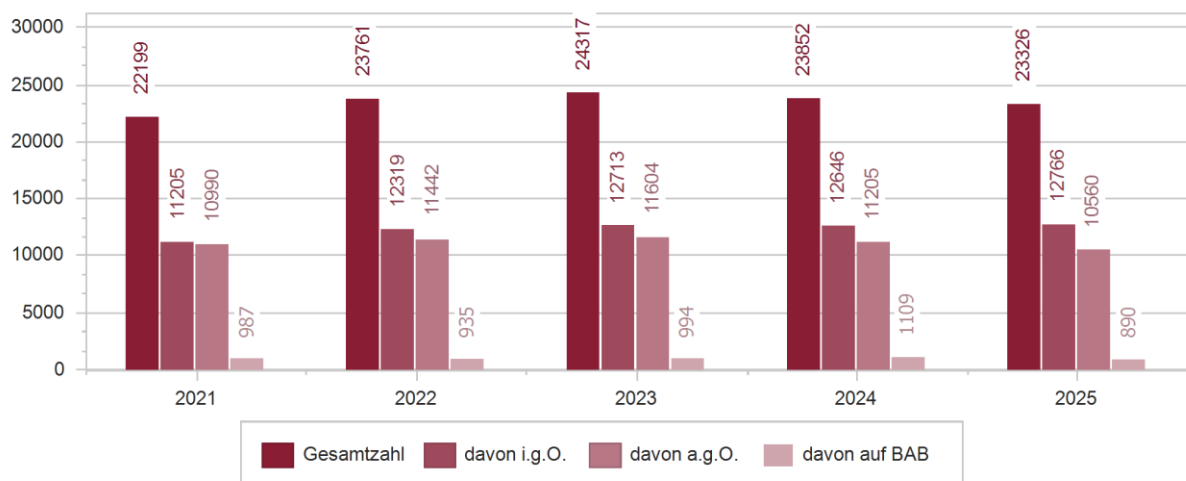


Abbildung 2: Gesamtunfallzahlen

¹ In dieser Spalte wird der Mittelwert der Jahre 2021 bis 2024 dargestellt.

3.2 Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21 - '24
Gesamtzahl	2.200	2.152	48	2,2%	2.181	2.326	2.069	2.182
davon mit Getöteten	25	22	3	13,6%	31	32	28	28
davon mit Schwerverletzten	426	432	-6	-1,4%	473	523	530	490
davon mit Leichtverletzten	1.749	1.698	51	3,0%	1.677	1.771	1.511	1.664

Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten

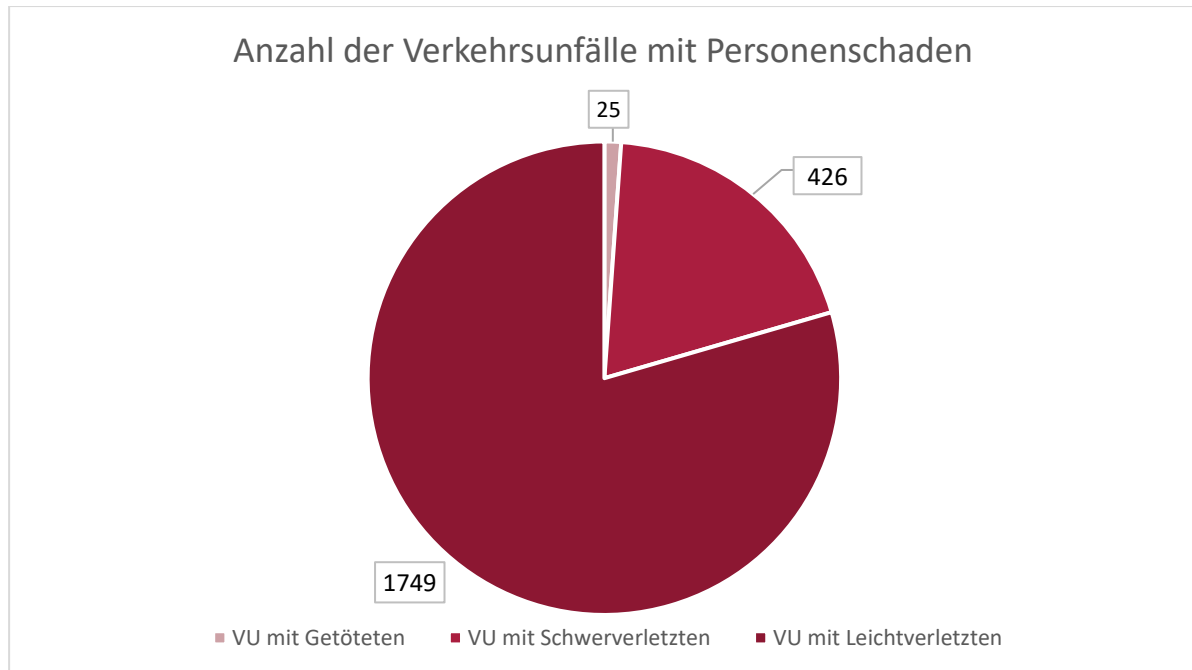


Abbildung 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten

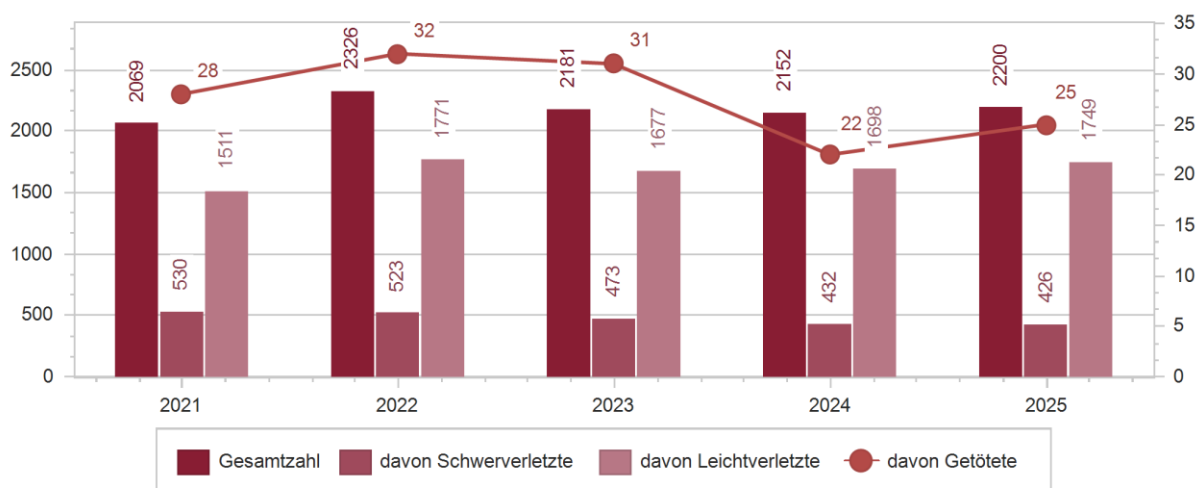


Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Verkehrsunfälle mit Personenschaden 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 Vorjahr leicht gestiegen und liegt etwas oberhalb des mehrjährigen Mittels. Besonders tragisch ist die Steigerung der Verkehrsunfälle mit Getöteten um 13,6 %, wobei sich im Fünf-Jahres-Vergleich weiterhin ein leichter Abwärtstrend zeigt. Aufgrund der insgesamt niedrigen Zahlen fällt der prozentuale Anstieg sehr groß aus – in absoluten Zahlen liegt im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 3 Fälle vor.

Die Hauptunfallverursacher tödlicher Verkehrsunfälle liegen im Alter von 25 bis 64 Jahren. Überwiegend wird - analog des Vorjahres - als Ursache des Verkehrsunfalles ein „Fahrnfall²“ angenommen. Als Hauptverursacher sind zum Großteil Personenkraftwagen verkehrsbeteiligt. Mit 56 % ist weiterhin nicht angepasste Geschwindigkeit Hauptunfallursache.

Glücklicherweise ist dahingehend die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten weiterhin rückläufig – im Vergleich zum Jahr 2021 sogar um fast 20 %.

Der Gesamtanteil der Verkehrsunfälle mit Personenschaden an allen Verkehrsunfällen konnte auf niedrigem Niveau bei 9,4 % gehalten werden.

² Um einen „Fahrnfall“ handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil er die Geschwindigkeit nicht entsprechend dem Verlauf, dem Querschnitt, der Neigung oder dem Zustand der Straße gewählt hat, oder weil er deren Verlauf oder eine Querschnittsänderung zu spät erkannt hat. Fahrnfälle sind nicht immer „Allein-Unfälle“, bei denen das Fahrzeug von der Fahrbahn abkommt. Ein Fahrnfall kann auch zu einer Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern führen.

3.2.1 Verunglückte Personen

Verunglückte Personen	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21 - '24
Gesamtzahl	2.767	2.846	-79	-2,8%	2.923	3.065	2.640	2.868
davon Getötete	30	23	7	30,4%	31	33	28	29
davon Schwerverletzte	471	488	-17	-3,5%	549	590	606	558
davon Leichtverletzte	2.266	2.335	-69	-3,0%	2.343	2.442	2.006	2.282

Tabelle 4: Verunglückte Personen

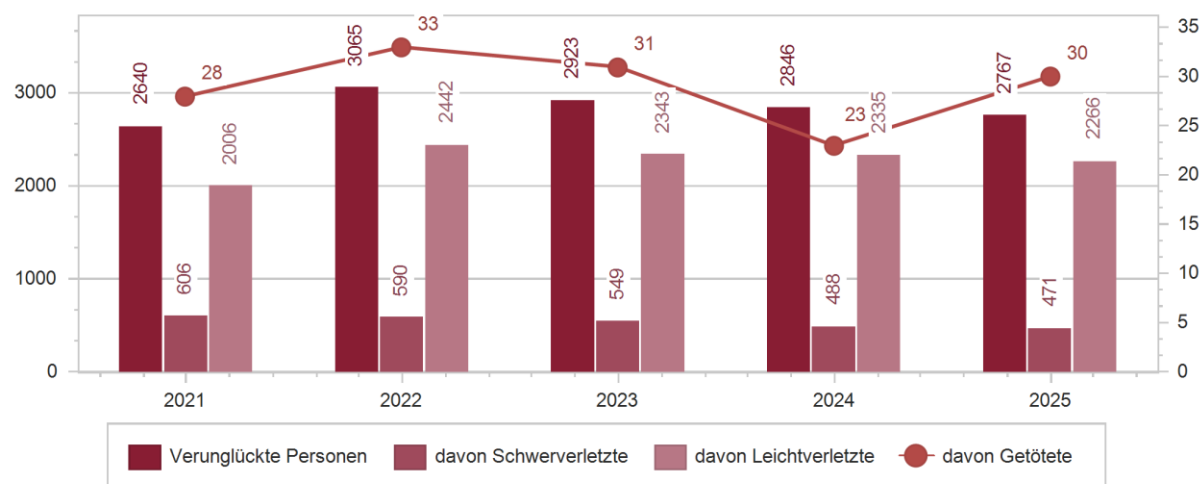


Abbildung 5: Verunglückte Personen

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.

Bei den Verunglückten deutet sich eine Entwicklung wie in den Jahren vor der Pandemie an, wobei die Gesamtzahl im Vergleich zum Jahr 2024 um weitere 2,8 % gesunken ist und unterhalb der mehrjährigen Mittelwerte liegt.

Bei den tödlich verletzten Personen kam es tragischerweise zu einem deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr. So verloren 30 Menschen bei 25 Verkehrsunfällen ihr Leben. Hierbei handelte es sich um 15 PKW-Nutzende, davon 10 Fahrende und 5 Mitfahrende. 11 Fahrende motorisierter Zweiräder sowie ein Radfahrender, 2 Nutzer eines Liefer- oder Lastkraftwagens und ein Mitfahrer in einem LKW kamen zudem ums Leben.

In acht Fällen war die verunglückte Person allein am Verkehrsunfall beteiligt.

Besonders tragisch ist das Alter der jüngsten Verkehrstoten. Das jüngste mitfahrende Kind war gerade einmal vier Jahre alt, zwei weitere Kinder verloren als Mitfahrer mit sieben und acht Jahren ihre Leben. Der älteste Verkehrstote war 88 Jahre alt.

Zum Ende des Jahres 2024 wurde im Polizeipräsidium Trier zur Aufnahme von schwersten Verkehrsunfällen ein professionelles Verkehrsunfallaufnahmeteam etabliert. Die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme wurde so vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung durch den Einsatz von speziell aus- und fortgebildeten Einsatzkräften (auch insbesondere zur Erhebung digitaler Spuren) nachhaltig professionalisiert. Demnach wurden im Jahr 2025 ein Großteil der schwersten – insbesondere tödlichen Verkehrsunfälle – durch das Verkehrsunfallaufnahmeteam aufgenommen. Hierdurch wurde die Annahme der Vorjahre zementiert, wonach ein nicht angelegter Sicherheitsgurt zumindest mittodesursächlich bei den Getöteten im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen ist. Diese Feststellung wurde bereits im Laufe des vergangenen Jahres in die Schwerpunktsetzung des Polizeipräsidiums Trier aufgenommen.

Die Zahlen der Schwer- und Leichtverletzten sind glücklicherweise leicht rückläufig und liegen unterhalb des mehrjährigen Mittels.

3.2.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl ist eine statistische Kennzahl, die die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten oder getöteten Personen in Bezug auf die Gesamtbevölkerung setzt. Sie beschreibt demnach das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet oder verletzt zu werden. Hierzu wird die Zahl der Verunglückten mit 100.000 multipliziert und dann durch die Einwohnerzahl geteilt.

Im Jahr 2025 beträgt sie für das Polizeipräsidium Trier 444, was einen Rückgang von zwölf bedeutet (Vorjahreswert: 456). In anderen Worten: Im Jahr 2025 sind bei Verkehrsunfällen pro 100.000 Einwohner 444 Menschen verletzt oder getötet worden.

3.3 Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“ (§ 142 StGB)

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	`21 - `24
Gesamtzahl	4.231	4.199	32	0,8%	4.126	3.860	3.573	3.940
davon mit Getöteten	2	0	2	200,0%	0	0	0	0
davon mit Schwerverletzten	18	6	12	200,0%	12	20	29	17
davon geklärt	1.652	1.774	-122	-6,9%	1.738	1.684	1.579	1.694
Aufklärungsquote	39%	42.2%			42.1%	43.6%	44.2%	43%

Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“

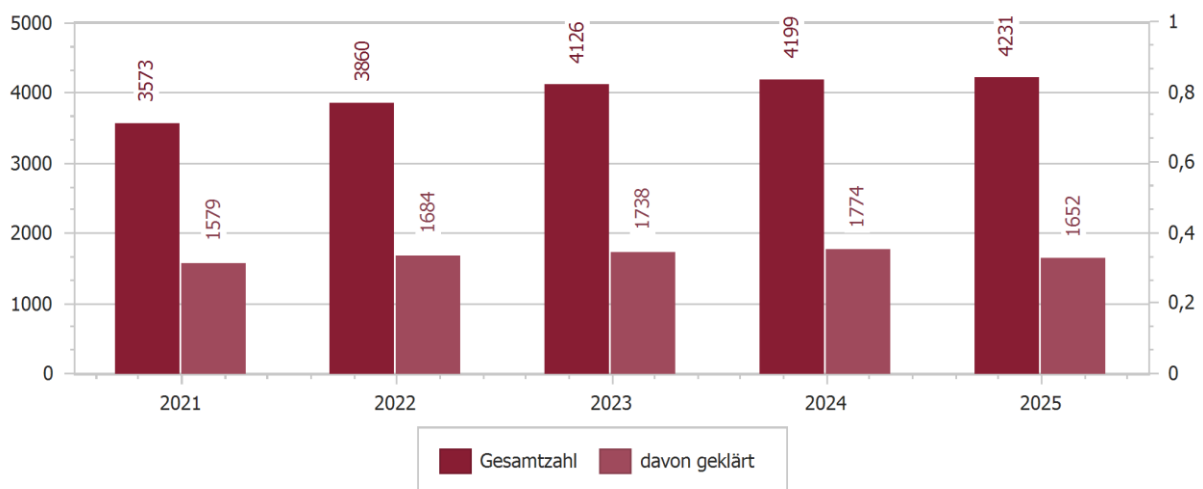


Abbildung 6: Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“

Die Verkehrsunfälle mit Flucht sind im Vergleich zum Vorjahr erneut leicht gestiegen. Sie befinden sich oberhalb des mehrjährigen Mittels und machen einen Anteil von ca. 18 % an der Gesamtunfallzahl aus. Von den Verkehrsunfällen mit Flucht enden ca. 4 % mit Personenschaden, was einen Anstieg von 16,9 % bedeutet. Die Aufklärungsquote liegt mit 39 % ebenfalls unterhalb des mehrjährigen Mittels.

Die Polizei ist bei ihren Ermittlungen zu Verkehrsunfallfluchten regelmäßig auf Zeugenhinweise aus der Bevölkerung angewiesen, insbesondere im Zusammenhang mit Unfällen beim Rangieren und geringen Anhaltspunkten zur Täterermittlung.

4 Betrachtung der Risikogruppen

Im Kontext der Systemumstellung auf die diesjährig erstmals zu verwendende elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSKA) erfolgte zudem die Abschaffung der bisherigen Verkehrsunfall-Kurzerfassung 5.1. im Vorgangsbearbeitungssystem. Ab dem Jahr 2025 erfolgt somit die vollständige Integration dieser Verkehrsunfälle in die reguläre Statistik. Dabei wird erstmals eine systematische Auswertung nach Risikogruppen unter Berücksichtigung der Altersstruktur sowie der Art der Verkehrsbeteiligung vorgenommen. Der Wegfall der Kurzerfassung hat demnach Auswirkungen auf die Anzahl der Verkehrsunfälle der einzelnen Risikogruppen, wodurch eine Vergleichbarkeit zu den Vorjahren nicht adäquat ist. In der Folge wird auf diese Weise insbesondere die Situation von Kindern, Seniorinnen und Senioren sowie weiteren besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen klarer und nachvollziehbarer dargestellt.

4.1 nach Alter

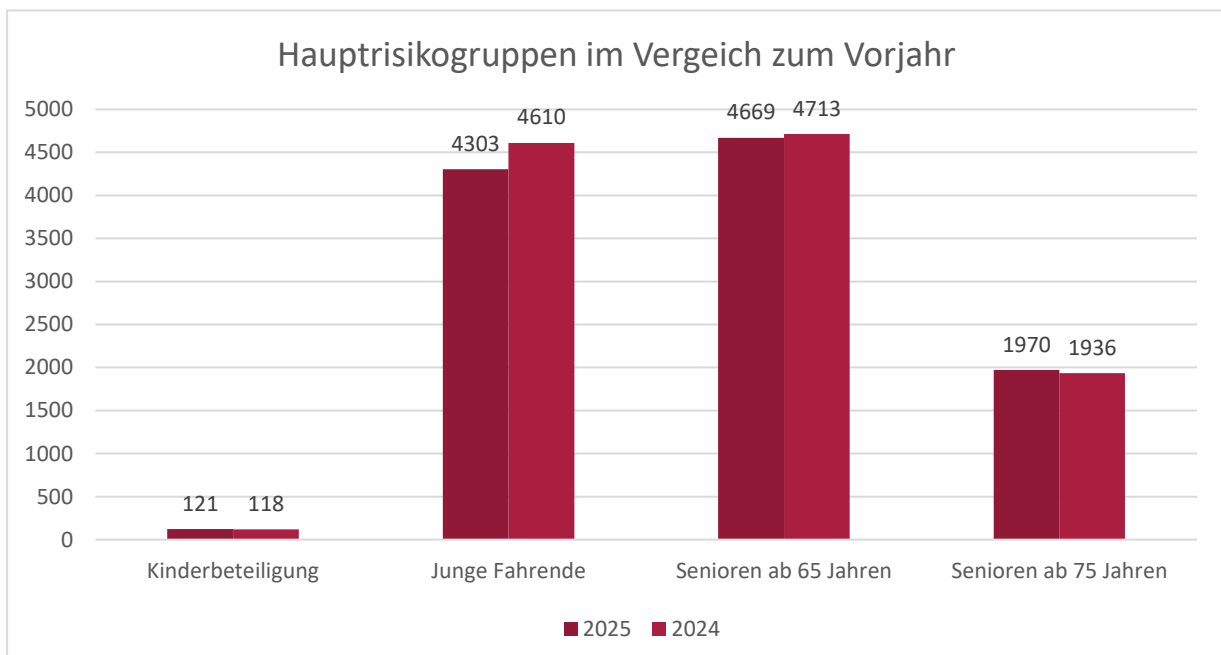


Abbildung 7: Hauptrisikogruppen nach Alter

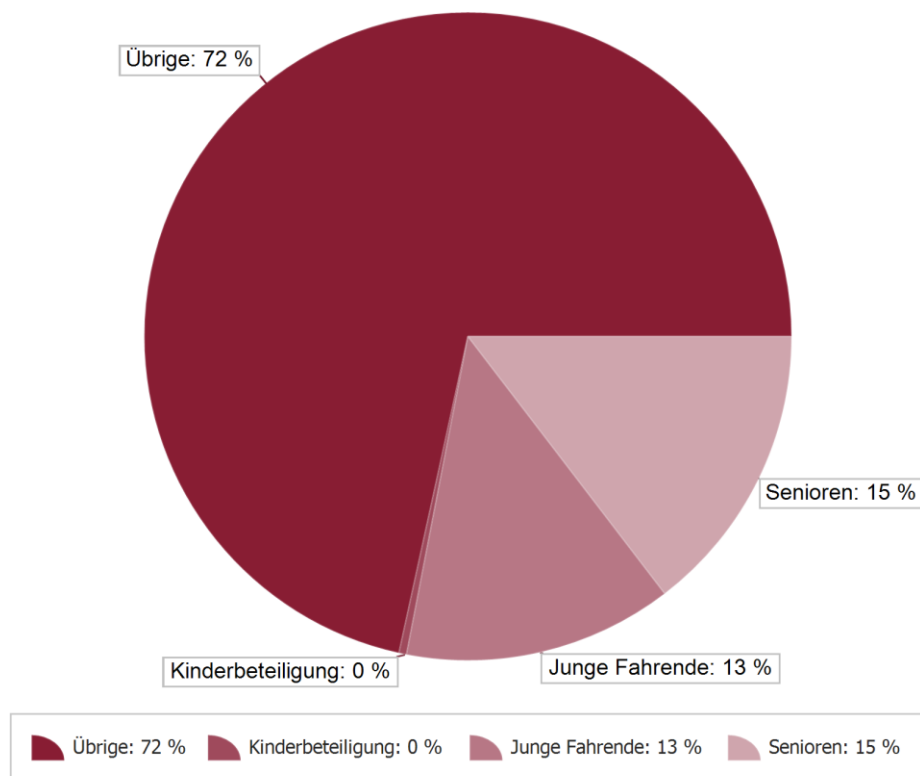


Abbildung 8: Hauptrisikogruppen nach Alter

4.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre)³

Voranzustellen ist, dass bei der Berechnung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern zu vorherigen Veröffentlichungen zudem andere Parameter herangezogen werden, wobei die diesbezügliche Vergleichbarkeit der letzten fünf Jahre gewährleistet ist.

Während in den Vorjahren die Beteiligung von Kindern am Verkehrsunfallgeschehen sowohl eine aktive (also beispielsweise zu Fuß oder Fahrradfahrende) als auch eine passive (beispielsweise Mitfahrende im PKW) Verkehrsteilnahme erfasste, bezieht sich die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle sowie die Verkehrsunfälle mit Personenschaden nun ausschließlich auf die aktive Beteiligung des Kindes, d. h. das Kind muss die Rolle "Verkehrsunfallbeteiligter" haben. Mitfahrende Kinder werden hier nicht mehr gezählt.

³ Als Kinder gelten in der Verkehrsunfallstatistik Personen bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres.

Verunglückte Kinder als Mitfahrende werden stattdessen zukünftig separat ausgewiesen.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21 - '24
Gesamtzahl	121	118	3	2,5%	110	121	111	115
davon VUP	89	81	8	9,9%	71	88	82	80
Verunglückte Kinder gesamt	161	203	-42	-20,7%	197	216	164	195
davon getötete Kinder	3	0	3	300,0%	1	1	0	0
davon schwerverletzte Kinder	20	34	-14	-41,2%	17	24	28	26
davon leichtverletzte Kinder	138	169	-31	-18,3%	179	191	136	169
Verunglückte Kinder als Mitfahrende	74	125	-51	-40,8%	127	130	83	116
Anzahl Hauptverursacher	87	76	11	14,5%	62	81	75	74
Anteil Hauptverursacher	71.9%	64.4%			56.4%	66.9%	67.6%	64%
Schulwegunfälle	22	11	11	100,0%	11	17	9	12

Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)

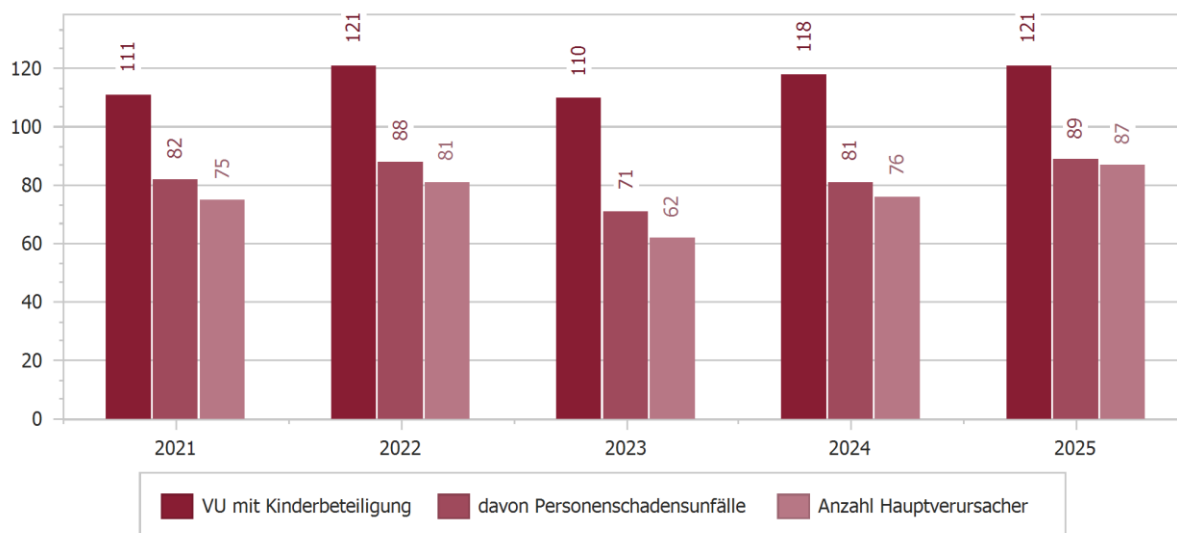


Abbildung 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)

Die Gesamtzahl an Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung ist, nach einem kurzen Rückgang in 2023, wieder leicht ansteigend. Kinder machen an der Bevölkerung einen Anteil von 13,61 % aus, wohingegen der Anteil an Verkehrsunfällen lediglich bei 0,52 % liegt. Tragischerweise wurden im Jahr 2025 drei Kinder im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen tödlich verletzt, wobei hiervon keines aktiv am Straßenverkehr teilnahm. Die Anzahl an schwer- und leichtverletzten Kindern ist hingegen erfreulicherweise rückläufig, womit insgesamt 42 Kinder weniger verunglückten. 74 Kinder verunglückten als Mitfahrende, sodass über 60 % der verunglückten Kinder keine Möglichkeit hatten, sich dem Unfallgeschehen zu entziehen.

Insgesamt 22-mal handelte es sich um Schulwegunfälle. In fast 72 % der Verkehrsunfälle wurden Kinder als Hauptunfallverursachende gesehen. Hierbei waren 24 Kinder Zufußgehende und 43 Radfahrende. 13-mal wurde ein Elektrokleinstfahrzeug als Verkehrsbeteiligung registriert. In vier Fällen verhielten sich Kinder beim Ein- und Aussteigen verkehrswidrig und in drei Fällen nutzten Kinder sonstige Fahrzeuge.

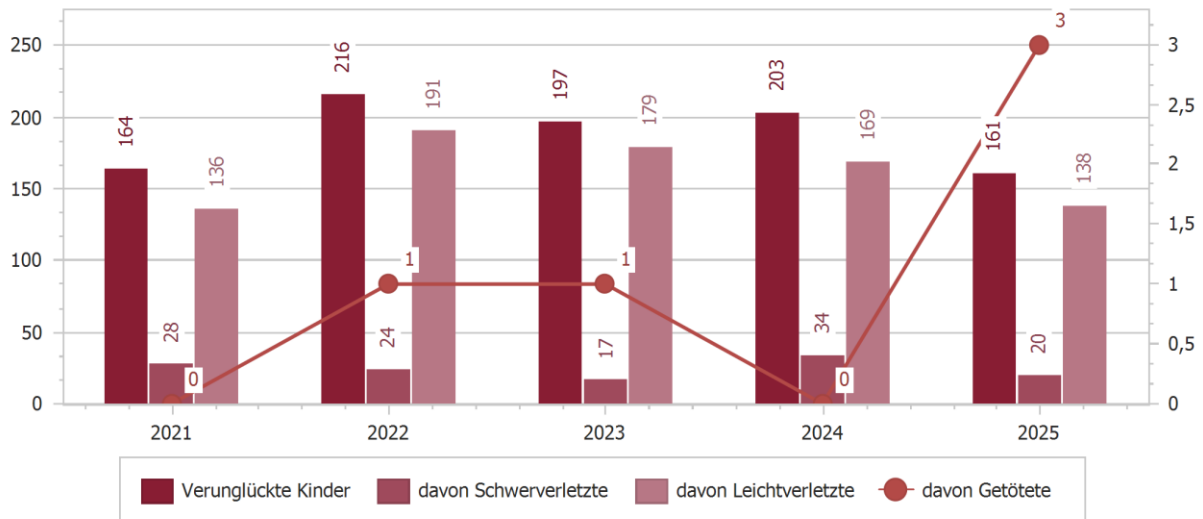


Abbildung 10: Verunglückte Kinder

Da es sich bei Kindern um eine äußerst vulnerable Gruppe von Verkehrsbeteiligten und dadurch eine besonders gefährdete Risikogruppe handelt, gebührt dieser Risikogruppe ständig besonderer Beachtung, insbesondere im Rahmen der Verkehrsprävention. Kinder werden durch intensive Verkehrssicherheitsarbeit in Kindergärten und Schulen für die Teilnahme am Straßenverkehr geschult. Allein durch die Polizeipuppenbühne wurden im Jahr 2025 etwa 1.915 (plus 770) Kinder erreicht und unter anderem für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert. Zudem konnten 5.844 (plus 100) Schulkinder nach vorausgegangener Ausbildung erfolgreich ihre Radfahrprüfungen ablegen. Darüber hinaus sind Schulweg- und Schulbuskontrollen sowie Überwachungs- und Präventionsmaßnahmen rund um Kindergärten und Schulen als Schwerpunktthema wiederkehrend fest im Jahresplan implementiert.

4.1.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18 - 24 Jahre)⁴

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	`21 - `24
Gesamtzahl	4.303	4.610	-307	-6,7%	4.743	4.738	4.766	4.714
davon VUP	520	509	11	2,2%	548	582	526	541
Verunglückte Junge Fahrer gesamt	466	457	9	2,0%	499	528	480	491
davon getötete Junge Fahrer	3	2	1	50,0%	1	3	10	4
davon schwerverl. Junge Fahrer	89	55	34	61,8%	91	97	89	83
davon leichtverletzte Junge Fahrer	374	400	-26	-6,5%	407	428	381	404
Anzahl Hauptverursacher	3.147	3.347	-200	-6,0%	3.492	3.439	3.561	3.460
Anteil Hauptverursacher	73.1%	72.6%			73.6%	72.6%	74.7%	73%

Tabelle 7: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18-24 Jahre)

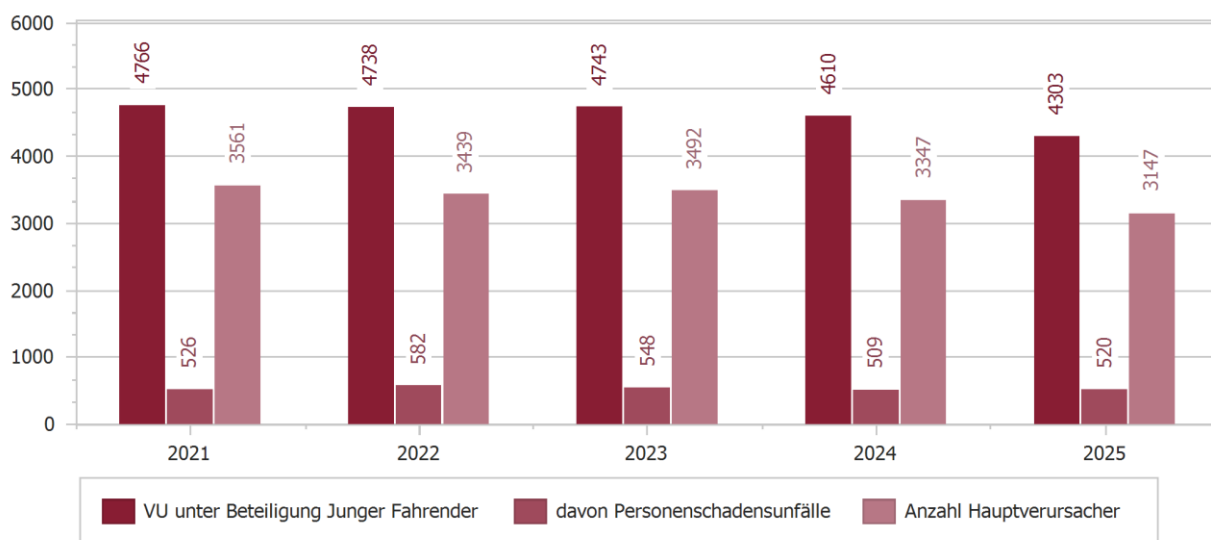


Abbildung 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18-24 Jahre)

Bei 7,0 % Bevölkerungsanteil machen Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Risikogruppe der Jungen Fahrer einen Anteil von rund 18,45 % am Gesamtunfallgeschehen aus. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Jungen Fahrern ist weiterhin stetig rückläufig.

Die Zahl an tödlich verletzten Personen ist leider wiederrum angestiegen, wobei diese dennoch weiterhin unter dem fünfjährigen Mittelwert liegt.

⁴ Als Junge Fahrer gelten in der Verkehrsunfallstatistik Personen bis zwischen 18 und 24 Jahren.

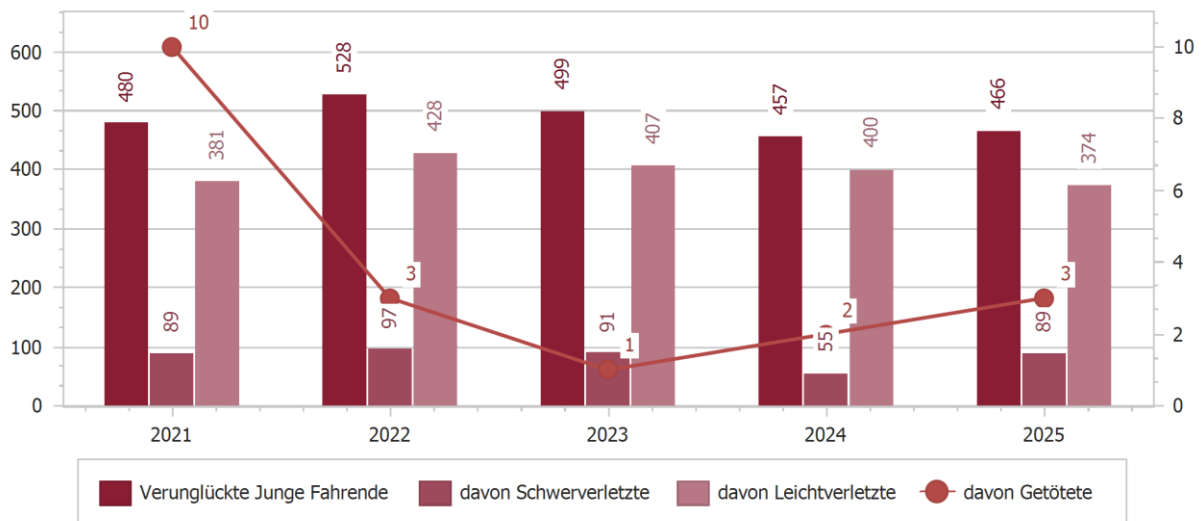


Abbildung 12: Verunglückte Junge Fahrende

Das Polizeipräsidium Trier führt ganzjährig in enger Zusammenarbeit mit seinen Kooperationspartnern zielgruppenorientierte Präventionsarbeit durch. So richtet sich die Verkehrsunfallprävention unter anderem bei gezielten Veranstaltungen in Schulen und Jugendhäusern an Junge Fahrende. So konnte auch das Präventionsprojekt „Drogen im Straßenverkehr“ mit 2.562 erreichten Schülerinnen und Schüler im Jahr 2025 wieder eine wesentlich größere Reichweite erzielen (plus 899).

Im Gesamtkontext gilt es, das gesamte Spektrum der Verkehrssicherheitsarbeit über Insassensicherung, Ablenkung, Geschwindigkeit, Fahrtüchtigkeit, aber auch das Phänomen der Autoposer abzudecken.

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

4.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 65 Jahre)⁵

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21 - '24
Gesamtzahl	4.669	4.713	-44	-0,9%	4.618	4.408	3.757	4.374
davon VUP	538	526	12	2,3%	503	504	452	496
Verunglückte Senioren gesamt	411	397	14	3,5%	390	387	359	383
davon getötete Senioren	7	6	1	16,7%	14	9	7	9
davon schwerverletzte Senioren	86	105	-19	-18,1%	100	102	119	106
davon leichtverletzte Senioren	318	286	32	11,2%	276	276	233	268
Anzahl Hauptverursacher	3.335	3.375	-40	-1,2%	3.298	3.104	2.682	3.115
Anteil Hauptverursacher	71.4%	71.6%			71.4%	70.4%	71.4%	71%

Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahre

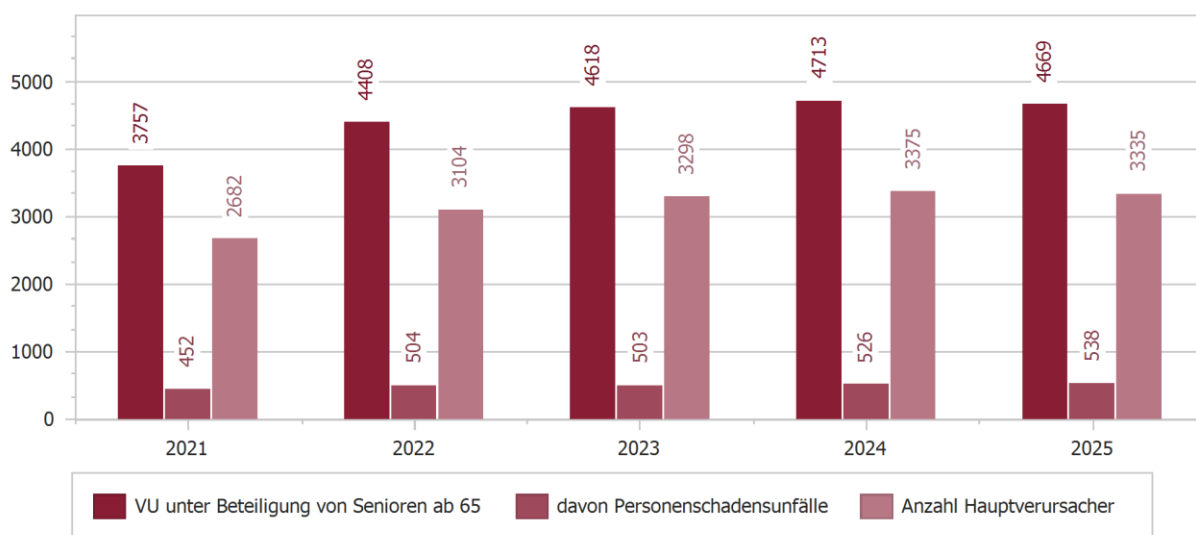


Abbildung 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahre

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren ist seit Jahren des Anstieges erstmals leicht rückläufig, liegt jedoch weiterhin, nach einem deutlichen Einbruch während der Coronapandemie, deutlich über dem fünfjährigen Mittel. Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren machen einen Bevölkerungsanteil von 23,27 % aus – an 20,01 % der Verkehrsunfälle sind sie beteiligt.

Bei 11,52 % kam es zu Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Hierbei ist die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle leider wieder leicht angestiegen, sodass ein Mensch mehr ums Leben kam. Die Zahl an schwerverletzten Seniorinnen und Senioren liegt

⁵ Innerhalb sogenannter Seniorenunfälle werden Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Menschen ab 65 Jahren erfasst.

deutlich unter dem Vorjahresniveau (minus 18,1 %), wobei die Anzahl an Leichtverletzten aufwuchs.

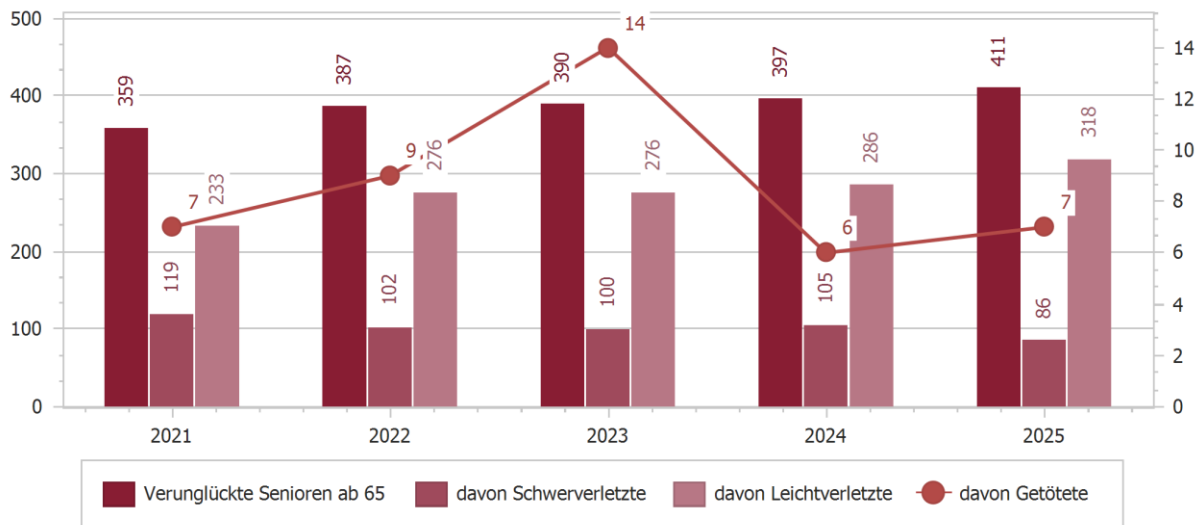


Abbildung 14: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahre

In 71,4 % der Gesamtunfälle waren Seniorinnen und Senioren Hauptunfallverursachende.

Hierbei waren Seniorinnen und Senioren in 3.035 Fällen als PKW-Fahrende unterwegs. 68-mal waren sie als Radfahrende (inkl. Pedelec-fahrende) beteiligt und in 17 Fällen verursachten zu Fuß gehende Seniorinnen und Senioren einen Verkehrsunfall. Hinzu kommen 93 Unfälle mit Liefer- und Lastkraftwagen (inkl. derer bis 3,5t), 46 Unfälle mit Bussen, 44 Unfälle mit motorisierten Zweirädern und 32 Unfälle mit anderen Fahrzeugen.

4.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 75 Jahre)

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	`21-`24
Gesamtzahl	1.970	1.936	34	1,8%	1.830	1.842	1.541	1.787
davon VUP	208	225	-17	-7,6%	215	203	190	208
Verunglückte Senioren gesamt	158	153	5	3,3%	156	149	148	152
davon getötete Senioren	4	3	1	33,3%	5	6	3	4
davon schwerverletzte Senioren	34	42	-8	-19,0%	36	43	62	46
davon leichtverletzte Senioren	120	108	12	11,1%	115	100	83	102
Anzahl Hauptverursacher	1.499	1.466	33	2,3%	1.405	1.383	1.165	1.355
Anteil Hauptverursacher	76.1%	75.7%			76.8%	75.1%	75.6%	76%

Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahre

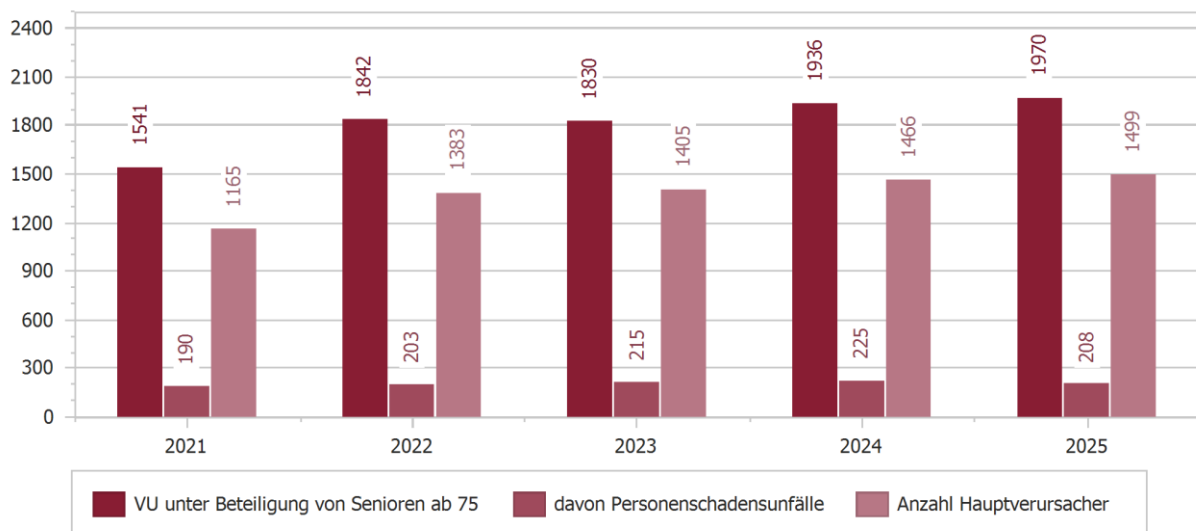


Abbildung 15: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahre

Bei den Seniorenunfällen werden Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Menschen ab 75 Jahren nochmals differenziert betrachtet. Hier liegt der Bevölkerungsanteil bei 10,44 %. Die Risikogruppe der Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren war im Jahr 2025 in 8,44 % der Verkehrsunfälle verwickelt.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Risikogruppe ist dem Trend folgend weiter angestiegen und liegt mittlerweile deutlich oberhalb des mehrjährigen Mittels, wobei dieses aufgrund der Coronapandemie nur bedingt aussagekräftig und vergleichbar ist. Bei 10,56 % kam es zu Verkehrsunfällen mit Personenschaden

(minus 7,6 %), wobei vier Seniorinnen und Senioren getötet wurden (plus 1). Die Anzahl an Schwerverletzten sinkt erfreulicherweise deutlich (minus 19 %), wohingegen die Anzahl an Leichtverletzten weiterhin ansteigend ist (plus 11,1 %).

In 76,1 % wurde die Risikogruppe aus polizeilicher Sicht als Hauptunfallverursachende gesehen.

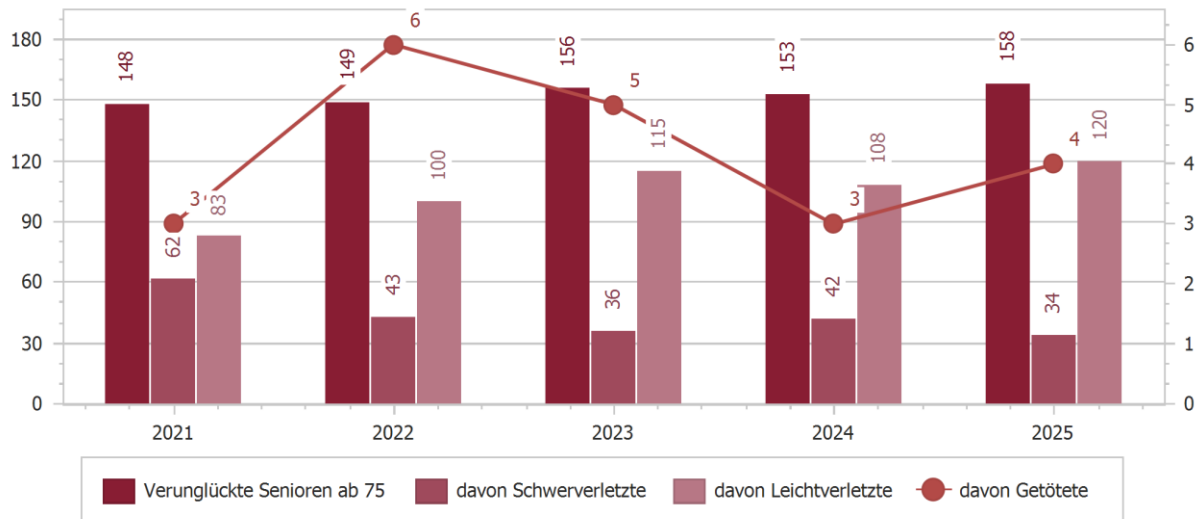


Abbildung 16: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahre

Das Polizeipräsidium Trier hat bei der Betrachtung der Gesamtrisikogruppe der Seniorinnen und Senioren vor dem Hintergrund der weiter ansteigenden Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden sowie der fortschreitenden demografischen Entwicklung und zunehmenden Mobilität älterer Verkehrsteilnehmenden für 2025 erneut einen Schwerpunkt in diesem Themenfeld gesetzt.

Der Risikogruppe gebührt weiterhin eine besondere Beachtung, insbesondere im Rahmen der Verkehrsprävention.

4.2 Risikogruppe nach Art der Verkehrsbeteiligung

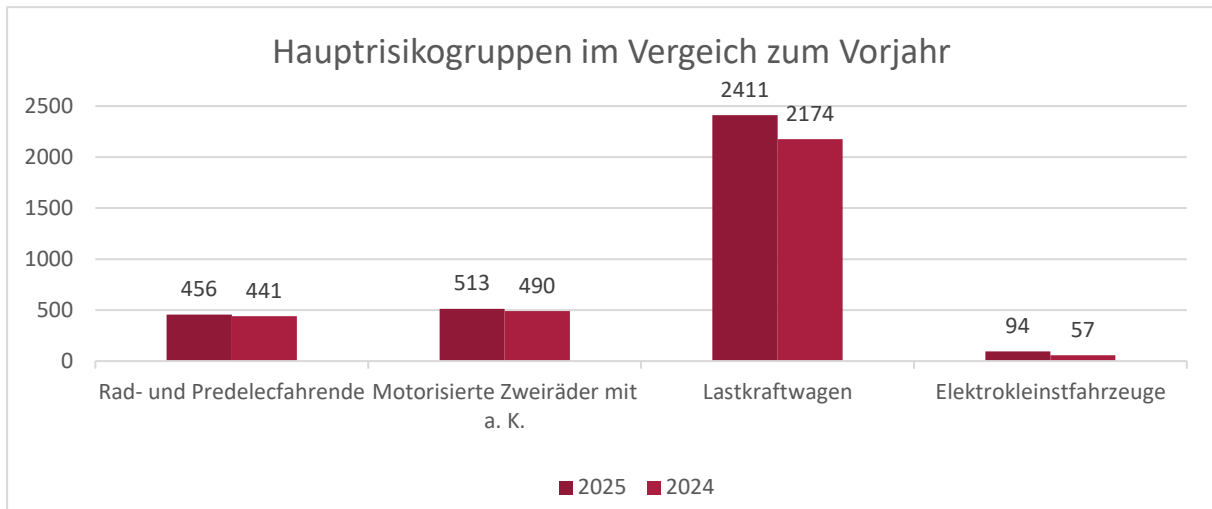


Abbildung 17: Hauptrisikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung

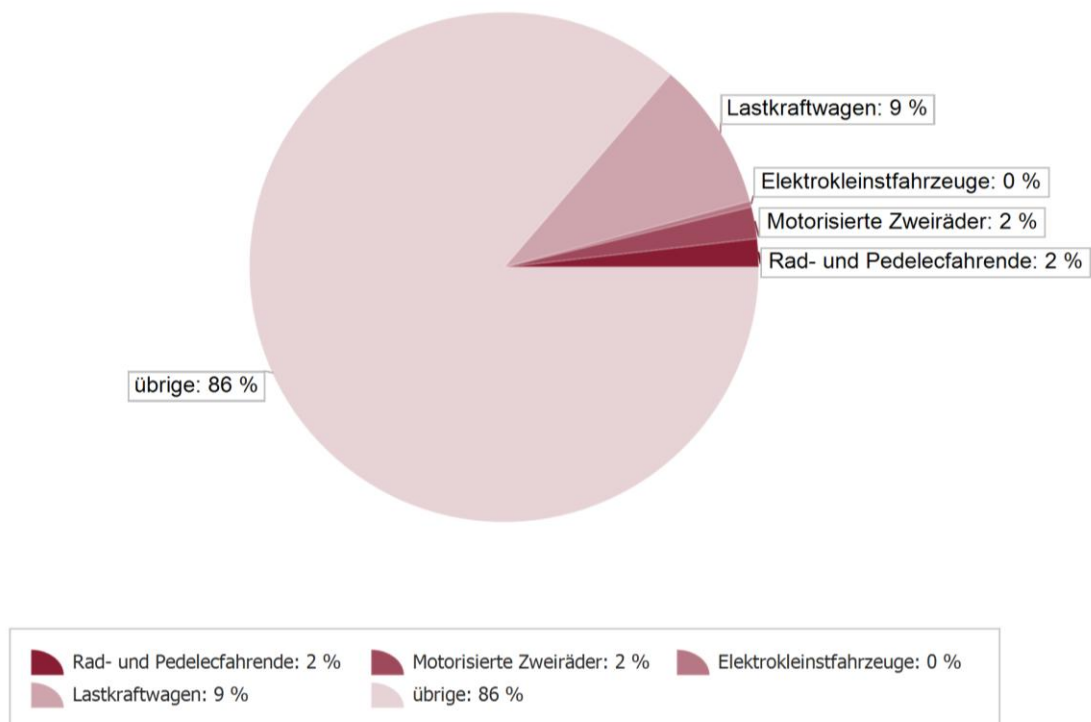


Abbildung 18: Hauptrisikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung

An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass durch die Systemumstellung in Verbindung mit der Abschaffung der Verkehrsunfall-Kurzerfassung und die damit verbundene vollständige Integration dieser Verkehrsunfälle in die Statistik ein Anstieg in allen Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung unumgänglich und somit eine Vergleichbarkeit zu den Vorjahren nicht adäquat ist.

4.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden⁶

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	`21`-`24
Gesamtzahl	456	441	15	3,4%	471	588	490	498
davon VU mit Pedelecfahrenden	95	116	-21	-18,1%	95	121	91	106
davon VUP	353	368	-15	-4,1%	370	491	412	410
davon mit Getöteten	1	3	-2	-66,7%	3	3	2	3
davon mit Schwerverletzten	70	81	-11	-13,6%	90	127	119	104
davon mit Leichtverletzten	282	284	-2	-0,7%	277	361	291	303
Verunglückte mit Rad- und Pedelec	359	376	-17	-4,5%	380	499	421	419
davon getötete mit Rad- und Pedelec	1	3	-2	-66,7%	3	3	2	3
davon schwerverletzte mit Rad- und Pedelec	69	80	-11	-13,7%	87	124	119	102
davon leichtverletzte mit Rad- und Pedelec	289	293	-4	-1,4%	290	372	300	314
Anzahl Hauptverursacher	311	325	-14	-4,3%	332	422	339	354
Anteil Hauptverursacher	68.2%	73.7%			70.5%	71.8%	69.2%	71%

Tabelle 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden

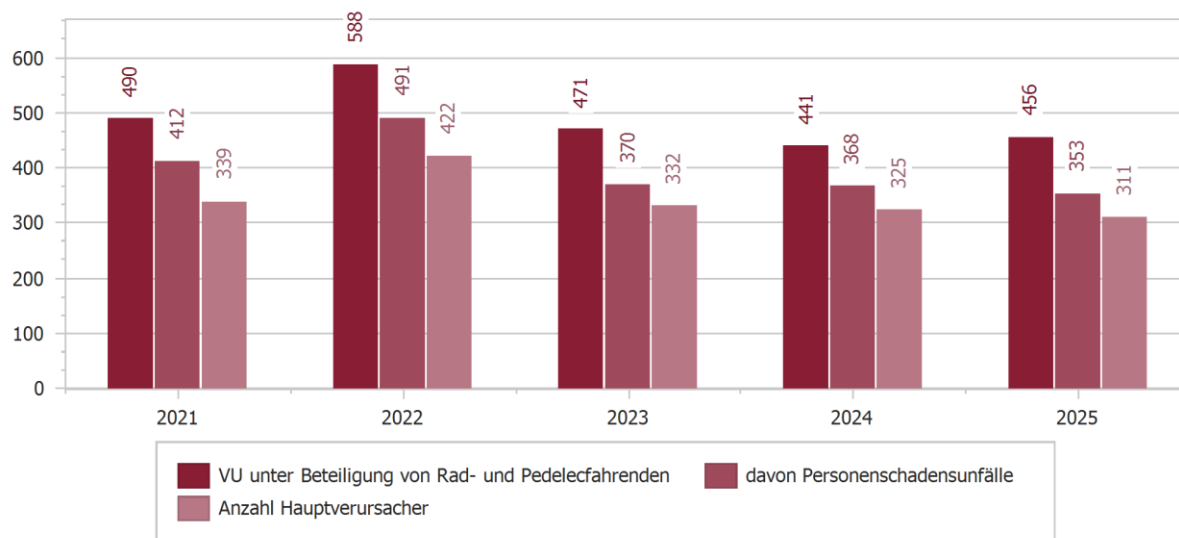


Abbildung 19: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden

Der Abwärtstrend der schweren Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden ist auch in 2025 ungebrochen. Neben der aufgrund der angepassten Erfassungsmodalitäten leicht steigenden Gesamtzahl, sind alle anderen ausgewiesenen Zahlen rückläufig und befinden sich alle deutlich unterhalb des Fünf-Jahres-Vergleichs.

⁶ Als sogenannte Fahrradunfälle gelten Verkehrsunfälle mit Rad- und Pedelecfahrenden. Unter Pedelecs versteht man Fahrräder mit Trekkurbelantrieb und unterstützendem Motor.

Eine Reduktion von 4,1 % im Vergleich zum Vorjahr bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist festzustellen.

Auch die Anzahl an Verkehrsunfällen, bei denen Rad- und Pedelec-fahrende Hauptverursacher waren liegt mit 68,2 % unterhalb des mehrjährigen Vergleichs.

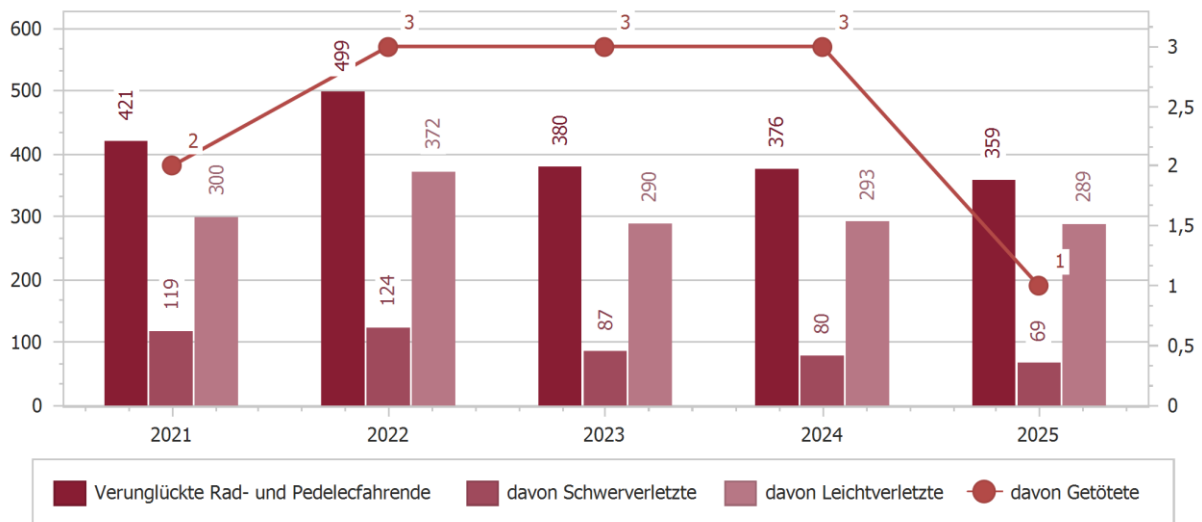


Abbildung 20: Verunglückte Rad- und Pedelec-fahrende

Entgegen des letztjährigen Vergleichs ist eine deutlich gesunkene Zahl an Verkehrsunfällen mit Pedelec-fahrenden registriert worden (minus 18,1 %).

Der in diesem Kontext aufgrund wachsender Beliebtheit und erhöhter Unfallzahlen gesetzte Fokus der letztjährigen polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit zeigt positive Wirkungen. Vor dem Hintergrund des Abwärtstrends und der positiven Resonanz wird weiterhin an den polizeilichen Maßnahmen festgehalten. Somit setzt das Polizeipräsidium Trier ferner auf Aufklärung zum Verhalten Rad-fahrender auf der einen Seite sowie konkreter Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Vorschriften (durch Rad-fahrende sowie gegenüber Rad-fahrenden) auf der anderen Seite.

4.2.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen⁷

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen stellt im Polizeipräsidium Trier noch keinen Schwerpunkt dar. Aufgrund der stetig steigenden Zahlen müssen die Entwicklungen jedoch weiterhin konsequent beobachtet werden.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	94	57	37	64,9%	44	28	12	35
davon VUP	79	49	30	61,2%	32	26	7	28
davon mit Getöteten	0	0	0	0,0%	0	0	0	0
davon mit Schwerverletzten	15	12	3	25,0%	10	3	2	7
davon mit Leichtverletzten	64	37	27	73,0%	22	23	5	22
Verunglückte mit Elektrokraftfahrzeugen	69	47	22	46,8%	31	23	7	27
davon getötete mit Elektrokraftfahrzeugen	0	0	0	0,0%	0	0	0	0
davon schwerverletzte mit Elektrokraftfahrzeugen	12	11	1	9,1%	10	3	2	6
davon leichtverletzte mit Elektrokraftfahrzeugen	57	36	21	58,3%	21	20	5	20
Anzahl Hauptverursacher	71	40	31	77,5%	28	18	10	24
Anteil Hauptverursacher	75.5%	70.2%			63.6%	64.3%	83.3%	70%

Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen

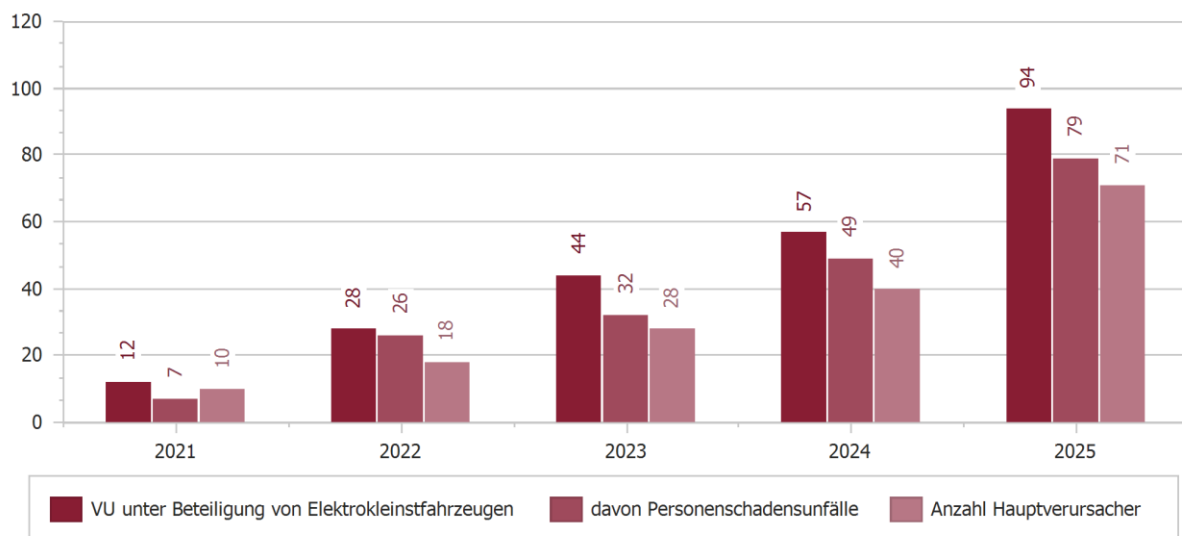


Abbildung 21: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen

⁷ Unter dem Begriff Elektrokraftfahrzeuge im Sinne dieser Auswertung fallen:

- Elektrokraftfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV) entsprechen
- Elektrokraftfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die nicht der eKFV entsprechen
- Elektrokraftfahrzeuge ohne Lenk-/Haltestange

Von insgesamt 94 im Jahr 2025 registrierten Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen verliefen 79 mit Personenschaden, was einen Anteil von 84,04 % ausmacht. Dieser Wert verdeutlicht die Gefährlichkeit der Elektrokraftfahrzeuge. Glücklicherweise wurde weiterhin kein Unfallbeteiligter tödlich verletzt. In 15 Fällen kam es jedoch zu schweren Verletzungen.

In 75,5 % der Fälle waren die Nutzenden von Elektrokraftfahrzeugen auch Hauptverursacher des Unfalles.

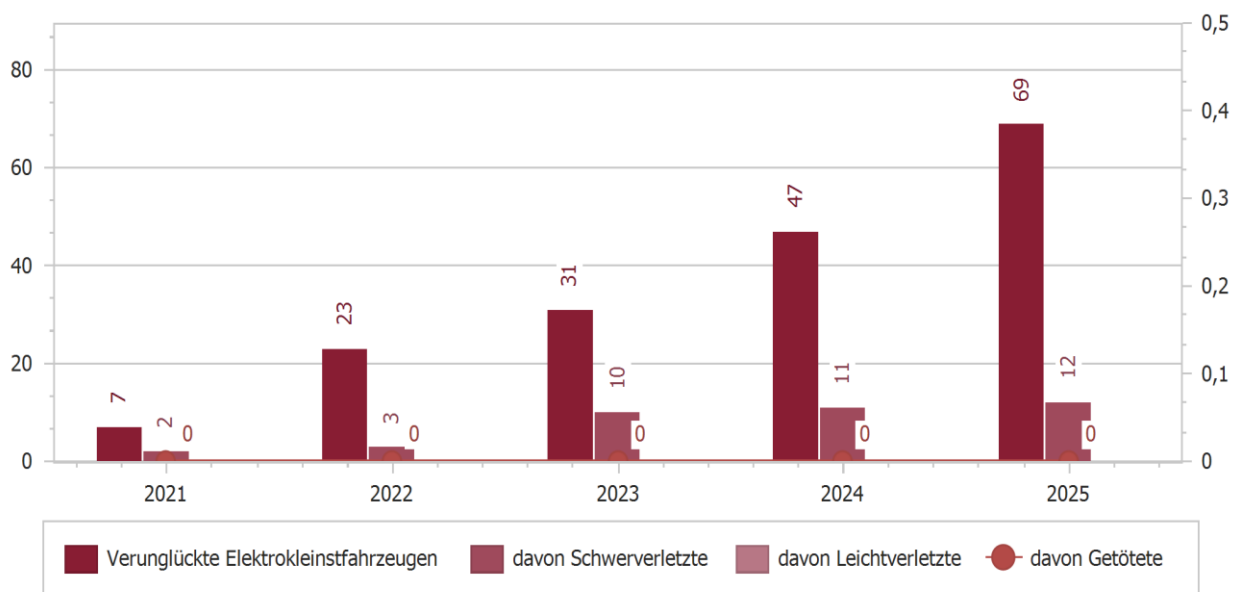


Abbildung 22: Verunglückte Elektrokraftfahrzeugfahrende

Die Ausweitung der BOB-Präventionskampagne auf Elektrokraftfahrzeuge scheint vor diesem Hintergrund zielführend, entfaltet bislang jedoch nicht die entsprechende Wirkung.

4.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder⁸

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	513	490	23	4,7%	492	496	375	463
davon VUP	353	347	6	1,7%	319	351	287	326
davon mit Getöteten	10	7	3	42,9%	9	11	5	8
davon mit Schwerverletzten	123	116	7	6,0%	101	113	118	112
davon mit Leichtverletzten	220	224	-4	-1,8%	209	227	164	206
Verunglückte Zweiradnutzende	361	358	3	0,8%	334	366	305	341
davon getötete Zweiradnutzende	10	7	3	42,9%	9	11	5	8
davon schwerverl. Zweiradnutzende	124	117	7	6,0%	106	112	120	114
davon leichtverletzte Zweiradnutzende	227	234	-7	-3,0%	219	243	180	219
Anzahl Hauptverursacher	348	336	12	3,6%	345	346	265	323
Anteil Hauptverursacher	67.8%	68.6%			70.1%	69.8%	70.7%	70%

Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen

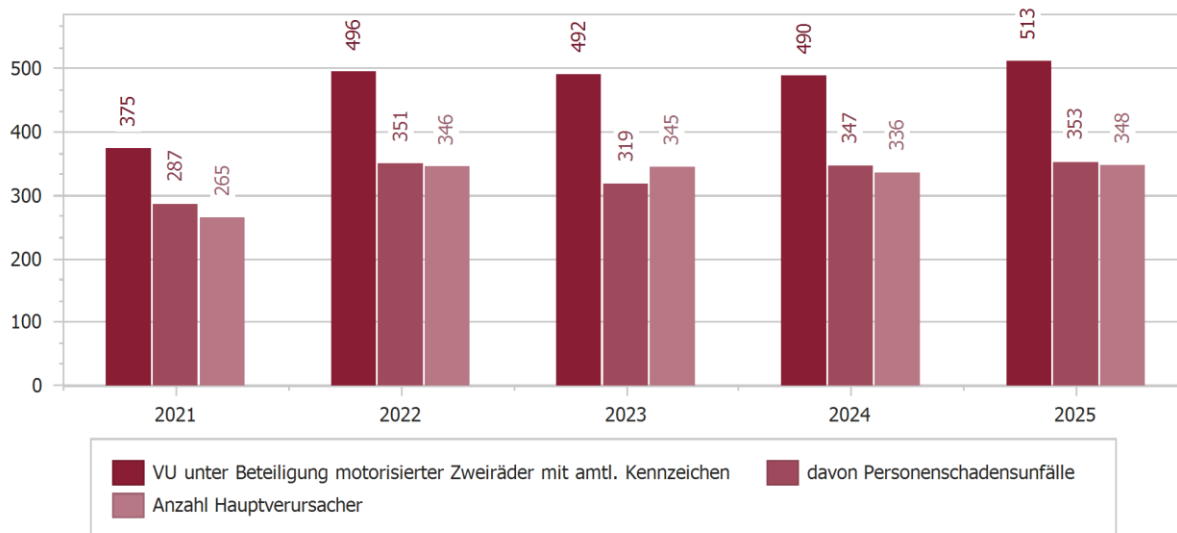


Abbildung 23: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen

Die Gesamtzahl von 513 Motorradunfällen ist im Vergleich zum Vorjahr - auch vor dem Hintergrund der aktualisierten Erfassungsmodalitäten - um 4,7 % angestiegen.

In 68,81 % der Verkehrsunfälle kam es zu Personenschaden. Zehn Personen wurden hierbei getötet (plus 3). Auch ist die Anzahl schwerverletzten Personen im Vergleich

⁸ Unter den Begriff motorisierte Zweiräder sind nur solche mit amtlichen Kennzeichen (a. K.) zu subsumieren. Hierunter fallen:
 - Kraftrad über 125 ccm oder Nennleistung über 11 KW
 - Leichtkraftrad über 50 bis 125 ccm und Nennleistung bis 11 KW

zum Vorjahr gestiegen und liegt oberhalb des mehrjährigen Mittels. Die Zahl an leichtverletzten Zweiradnutzenden ist hingegen rückläufig (minus 3 %).

In 67,8 % der Fälle waren Zweiradnutzende Hauptverursacher.

Die vorgenannten Zahlen verdeutlichen, dass es sich bei Motorradfahrenden um eine besonders vulnerable Gruppe handelt, da diese abgesehen von gegebenenfalls getragener Schutzbekleidung, kaum über passiven Schutz verfügen und daher häufiger verletzt aus einem Unfall hervorgehen.

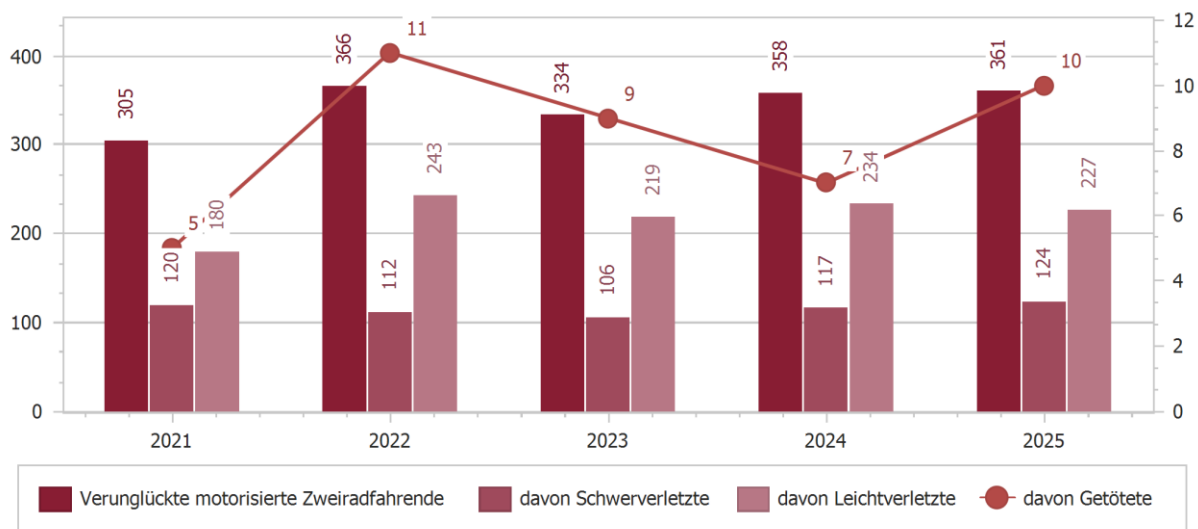


Abbildung 24: Verunglückte motorisierte Zweiradfahrende mit amtlichen Kennzeichen

Die Anzahl der in dieser Risikogruppe Verunglückten macht weiterhin eine intensive Präventionsarbeit sowie schwerpunktbezogene Kontrollmaßnahmen an Brennpunkten, insbesondere in der warmen Jahreszeit, erforderlich.

Die 2012 gestartete internationale Unfallbekämpfungskonzeption „Motorradfahren in der Eifel – aber sicher!“ und das dazugehörige Motorradsymposium werden auch in 2026 fortgesetzt. Hierbei erfolgen in enger Abstimmung mit den benachbarten Polizeibehörden der Großregion, insbesondere Luxemburg, Belgien und Saarland sowie in Nordrhein-Westfalen und den angrenzenden Bereichen der Niederlande länderübergreifend koordinierte Präventionsmaßnahmen und Motorradkontrollen.

4.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen⁹

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	2.411	2.174	237	10,9%	2.320	2.268	2.181	2.236
davon VUP	175	165	10	6,1%	196	174	161	174
davon mit Getöteten	7	6	1	16,7%	7	6	2	5
davon mit Schwerverletzten	30	30	0	0,0%	42	39	32	36
davon mit Leichtverletzten	138	129	9	7,0%	147	129	127	133
Verunglückte Personen im Zusammenhang mit LKW-VU gesamt	228	238	-10	-4,2%	287	230	230	246
davon Getötete im Zusammenhang mit LKW-VU	12	6	6	100,0%	7	6	2	5
davon Schwerverletzte im Zusammenhang mit LKW-VU	35	40	-5	-12,5%	49	42	42	43
davon Leichtverletzte im Zusammenhang mit LKW-VU	181	192	-11	-5,7%	231	182	186	198
Anzahl Hauptverursacher	1.896	1.747	149	8,5%	1.877	1.820	1.811	1.814
Anteil Hauptverursacher	78.6%	80.4%			80.9%	80.2%	83%	81%

Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

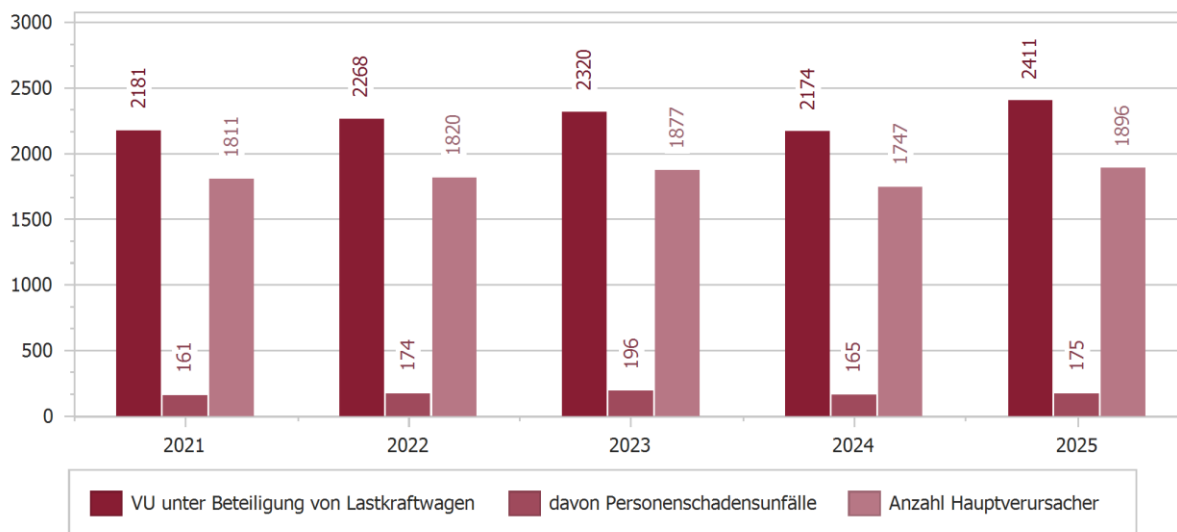


Abbildung 25: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

⁹ Unter Verkehrsunfällen mit Lastkraftwagen werden Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5 Tonnen sowie darüber, Sattelzugmaschinen, Zugmaschinen und gegebenenfalls Anhänger erfasst. Hierunter fallen:

- Liefer- und Lastkraftwagen, auch mit Anhänger
- Liefer- und Lastkraftwagen mit Tankauflagen, auch mit Anhänger
- Sattelschlepper, Sattelschlepper mit Auflieger als Tankwagen
- Andere Zugmaschinen, auch mit Anhänger
- Andere Zugmaschinen mit Tankwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Tankkraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Lastkraftwagen mit Spezialaufbau

Lastkraftwagen waren im Jahr 2025 – auch vor dem Hintergrund der Anpassungen der Erfassungsmodalitäten – an 2.411 Unfällen im Präsidialbereich Trier beteiligt.

Leider konnte der Trend des letzten Jahres nicht verstetigt werden, sodass auch die Anzahl an Verkehrsunfällen mit Personenschaden ansteigend ist. Bei knapp 93 % handelt es sich lediglich um Sachschadensunfälle. Allerdings wurden bei den verhältnismäßig wenigen Personenschadensunfällen zwölf Personen getötet und 35 Personen schwerverletzt. Die zwölf Getöteten verloren bei sieben Verkehrsunfällen ihr Leben, in zwei dieser Unfälle mit insgesamt drei getöteten Personen war ein Lastkraftwagen unfallursächliches Fahrzeug. Glücklicherweise mussten weniger Schwer- und Leichtverletzte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Lastkraftwagen registriert werden. Beide Werte liegen deutlich unterhalb des mehrjährigen Vergleichs.

Insgesamt 204 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen ereigneten sich auf Bundesautobahnen.

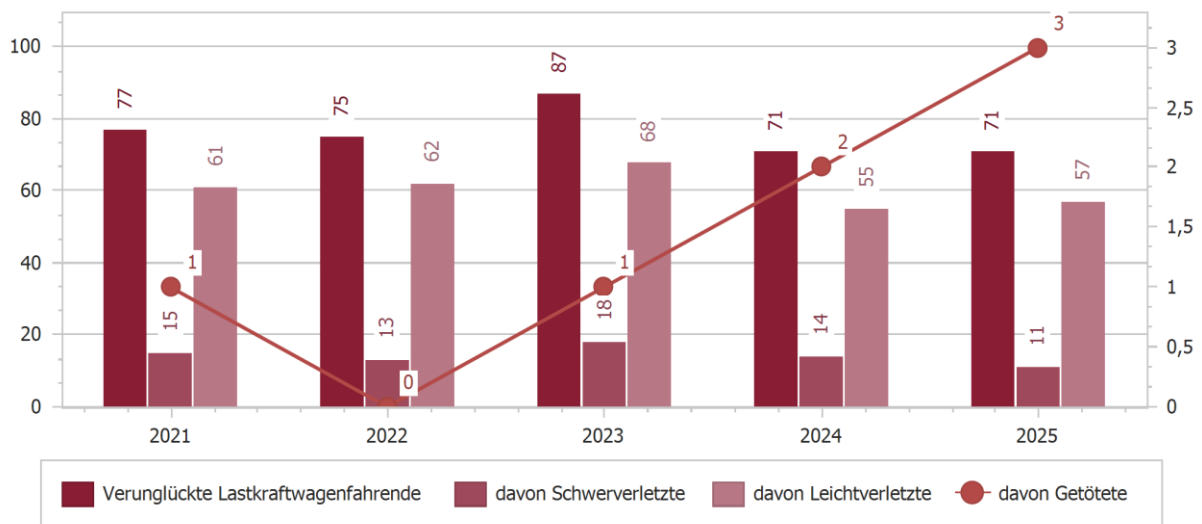


Abbildung 26: Verunglückte Lastkraftwagenfahrende

Zuständig für die Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs ist insbesondere eine Fachdienststelle, die bei den Zentralen Verkehrsdiensten in Wittlich eingerichtet ist. Neben eigenen, teilweise auch größer angelegten Kontrollmaßnahmen, führt diese monatlich eine Kontrollaktion im präsidialweiten Verbund mit den Flächendirektionen auf den Bundesautobahnen und Fernverkehrsrouten durch, welche

regelmäßig auch in grenz- und länderübergreifenden Kooperationen mit den benachbarten Fachdienststellen stattfinden.

Im vergangenen Jahr wurden im Präsidialbereich Trier knapp 2.800 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs einer qualifizierten Kontrolle unterzogen. Kontrollmaßnahmen durch nicht speziell geschultes Personal sind hierin nicht umfasst. In fast 220 Fällen wurde aus den verschiedensten Gründen die Weiterfahrt polizeilich untersagt.

5 Unfallursachen

Voranzustellen ist, dass gleichzeitig zur Einführung von EUSKA die Umsetzung eines neuen verbindliches Qualitätssicherungskonzeptes erfolgte. Unfallursachen – u. a. die Bewertung der Parameter zu Abstand und Geschwindigkeit – erfolgt nun stringent nach einheitlichen Vorgaben und angepasst an eine bundeseinheitliche Erfassungsgrundlage. Hiermit verbunden ist eine Verschiebung innerhalb des Ursachenkataloges. Erstmals lässt sich zudem eine differenzierte und belastbare Analyse von Verkehrsunfällen unter dem Einfluss von THC im zwei Jahresvergleich durchführen, wobei hierbei zu beachten gilt, dass die Vergleichszahlen aus 2024 das erste Quartal wegen des Termins der Teillegalisierung von Cannabis zum 01.04.2024 nicht umfassen.

Ziel ist die Erhöhung der Aussagekraft der statistischen Daten bei den Unfallursachen. Dies repräsentiert eine substantielle Optimierung der Datengrundlage, welche für die Entwicklung von Präventionsmaßnahmen und verkehrspolitischen Entscheidungen von zentraler Bedeutung ist.

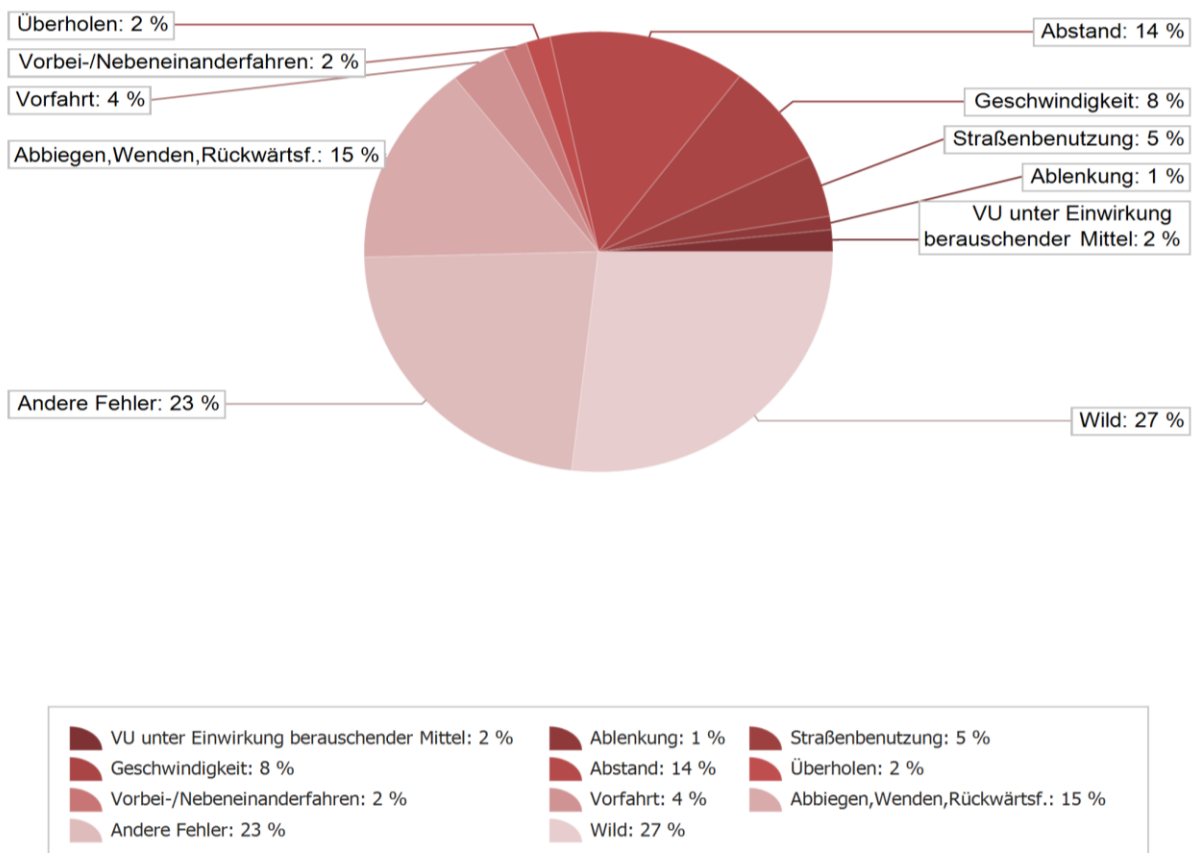


Abbildung 27: Übersicht Unfallursachen¹⁰

¹⁰ Da „sonstige Ursachen“ nicht aufgeführt sind, ergibt die Addition keine 100%.

5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel¹¹

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	411	432	-21	-4,9%	457	454	394	434
davon VU mit Personenschaden	146	155	-9	-5,8%	159	191	149	164
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.8%	1.8%			1.9%	1.9%	1.8%	2%

Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

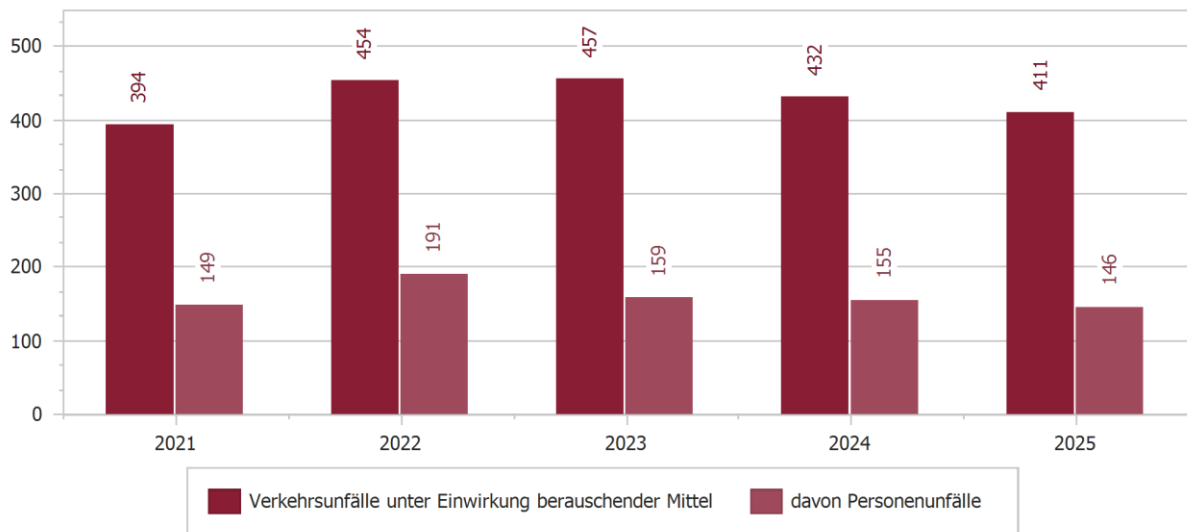


Abbildung 28: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel ist erneut rückläufig (minus 4,9 %) und liegt damit unterhalb des mehrjährigen Mittels.

Nachfolgend werden diese Unfälle, unterschieden nach Alkohol- und Drogeneinfluss, sowie zusätzlich gesondert nach THC, betrachtet.

¹¹ Unter den Oberpunkt fallen neben dem Alkohol und THC auch andere berauschende Mittel.

5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	`21-`24
Gesamtzahl	363	385	-22	-5,7%	405	418	358	392
davon VU mit Personenschaden	131	139	-8	-5,8%	142	176	133	148
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.6%	1.6%			1.7%	1.8%	1.6%	2%

Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

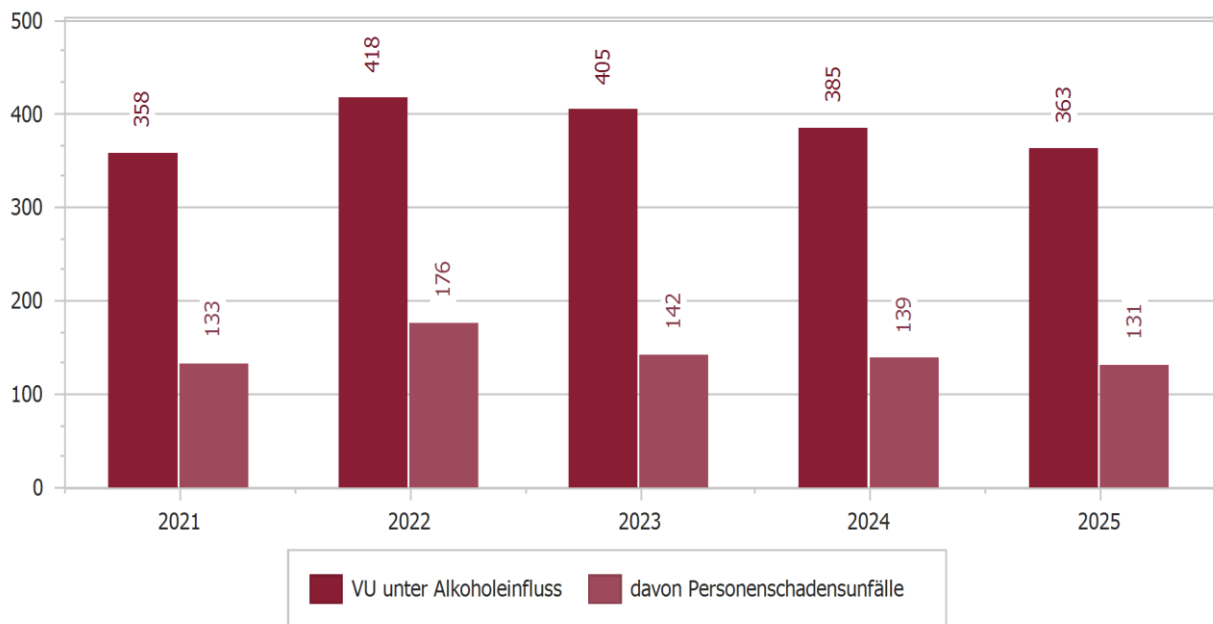


Abbildung 29: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol beläuft sich im Jahr 2025 auf insgesamt 363 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr um weitere 22 Unfälle gesunken. Bei 131 dieser Unfälle kam es zu Personenschäden, was ebenfalls einer Reduktion um 5,1 % zum Vorjahr bedeutet. Im Jahr 2025 wurden bei Verkehrsunfällen, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand, vier Personen tödlich, 44 Personen schwer- und 112 Personen leichtverletzt.

In diesem Kontext wurden im Jahr 2025 insgesamt 1.277 Verfahren wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss (ohne Unfallzusammenhang) eingeleitet, was einen leichten Anstieg von 17 Anzeigen zum Vorjahr bedeutet. In 327 Fällen konnte eine potenzielle Trunkenheitsfahrt vor Fahrtantritt durch Einschreiten der Polizei verhindert werden.

5.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Andere berauschende Mittel¹²

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	`21-`24
Gesamtzahl	52	60	-8	-13,3%	87	68	67	70
davon VU mit Personenschaden	19	17	2	11,8%	29	27	28	25
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0.2%	0.3%			0.4%	0.3%	0.3%	0%

Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen

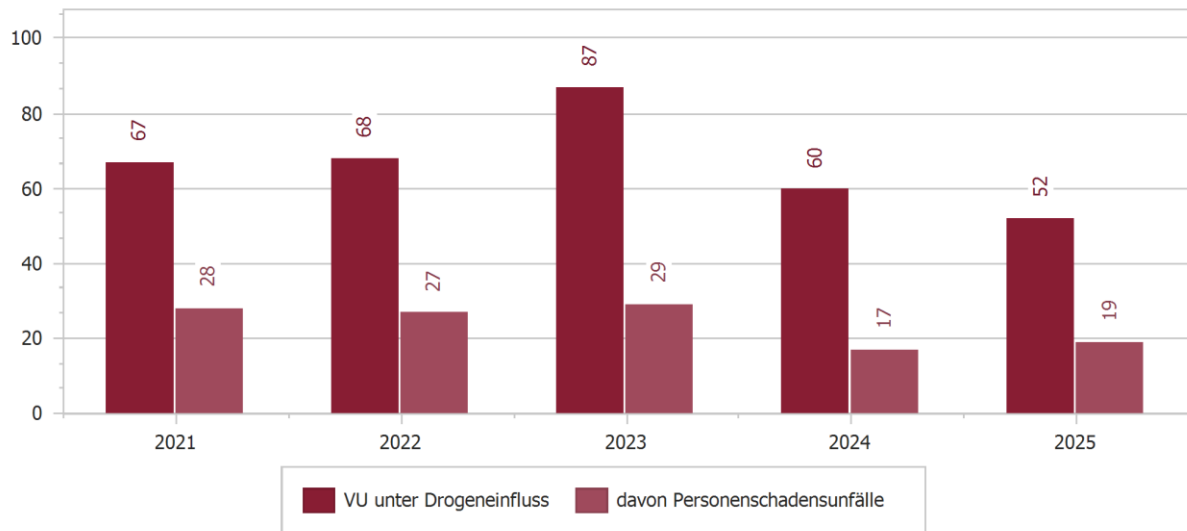


Abbildung 30: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen

Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss ist erneut ein deutlicher Rückgang erkennbar (minus 13,3 %). Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden liegt die Anzahl zwar deutlich unterhalb dem fünfjährigen Mittel, ist jedoch leicht angestiegen (plus 2). Es enden über 36 % der Verkehrsunfälle in diesem Bereich mit Verletzten.

Da die Überprüfung von Fahrzeugführenden hinsichtlich Betäubungsmittelinfluss zu den Standardmaßnahmen einer Verkehrskontrolle gehört, konnten 677 Anzeigen wegen des Fahrens unter Drogeneinfluss ohne Unfallzusammenhang vorgelegt werden.

¹² Andere berauschende Mittel sind all diejenigen, deren Wirkungen des Alkohols vergleichbar sind und welche die intellektuelle und motorische Fähigkeit und das Hemmungsvermögen beeinträchtigen (BGH VRS 53, 356). Zu den anderen berauschenden Mitteln gehören grundsätzlich Drogen wie Amphetamin, Haschisch, Heroin, LSD, Marihuana, Morphin, Opium oder Kokain. Grundsätzlich fallen Medikamente nicht unter andere berauschende Mittel im Sinne des § 316 StGB. THC fällt seit Teillegalisierung von Cannabis nicht mehr unter andere berauschende Mittel, sondern wird separat ausgewiesen.

Das zeigt, dass das Entdeckungsrisiko für beeinflusste Fahrzeugführende durch zielgerichtete, anlassbezogene wie anlassunabhängige Kontrollmaßnahmen flächendeckend hochgehalten wird.

5.1.3 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: THC¹³

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	55	29	26	89,7%	0	0	0	7
davon VU mit Personenschaden	21	11	10	90,9%	0	0	0	3
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0.2%	0.1%			0%	0%	0%	0%

Tabelle 17: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC

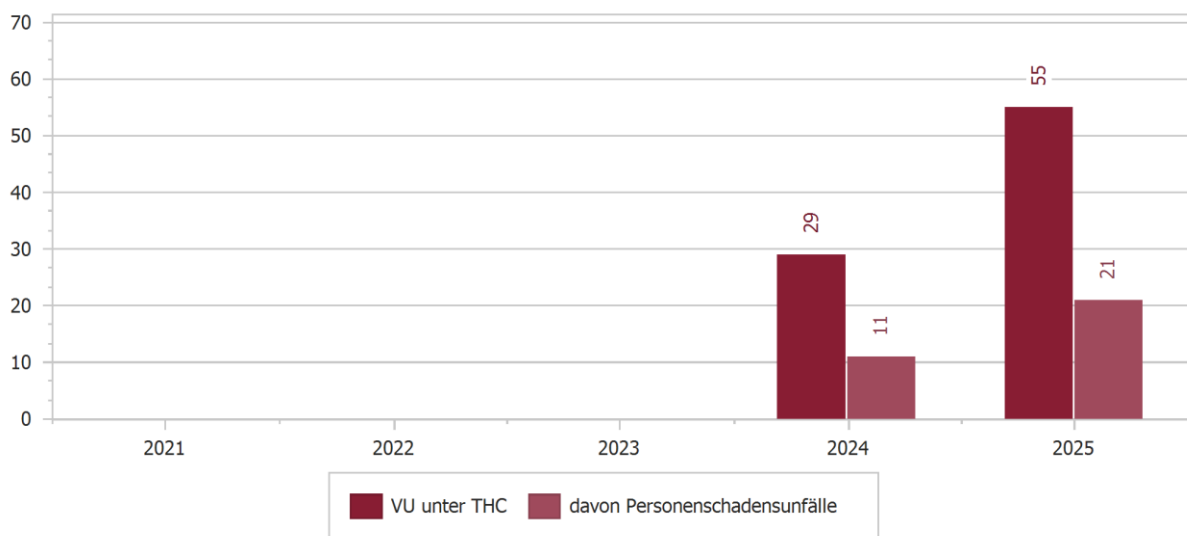


Abbildung 31: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC

Da eine separierte Erfassung von Verkehrsunfällen unter der Wirkung von THC im Vorfeld der Teillegalisierung nicht stattfand, ist nun erstmals eine differenzierte und belastbare Analyse von hierzu möglich. Zu beachten ist dabei jedoch der gesetzliche Stichtag zur Legalisierung von THC am 01.04.2024. Die entsprechenden Daten für 2024 enthalten daher nicht das erste Quartal.

Diese Differenzierung verbessert die Datengrundlage deutlich. Sie dient als Basis für die Entwicklung von Präventionsmaßnahmen und verkehrspolitischen Entscheidungen.

Trotz teillegalem Konsum bleibt das Führen eines Fahrzeuges unter dem Einfluss von THC weiterhin strafbewährt. In diesem Zusammenhang muss jedoch erwähnt werden,

¹³ Der Wirkstoff THC ist u. a. enthalten in: Cannabis, Marihuana und Haschisch.

dass zum 22.08.2024 der Grenzwert auf 3,5 ng/ml oder mehr THC im Blutserum gesetzlich festgeschrieben wurde. Unabhängig hiervon werden jedoch Verkehrsunfälle statistisch gezählt, bei denen zumindest ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss von THC stand.

Zu erkennen ist ein Anstieg an Verkehrsunfällen unter dem Einfluss von THC. Auch die Anzahl an Verkehrsunfällen mit Personenschaden in diesem Bereich steigt.

Jedoch ist zu konstatieren, dass der Anteil von 0,2 % an allen Verkehrsunfällen weiterhin auf niedrigem Niveau verbleibt und vergleichbar mit dem Einfluss anderer berauschender Mittel ist.

5.2 Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	`21-`24
Gesamtzahl	3.300	6.507	-3.207	-49,3%	6.302	5.790	5.058	5.914
davon VU mit Personenschaden	359	386	-27	-7,0%	439	443	408	419
Anteil an allen Verkehrsunfällen	14.1%	27.3%			25.9%	24.4%	22.8%	25%

Tabelle 18: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

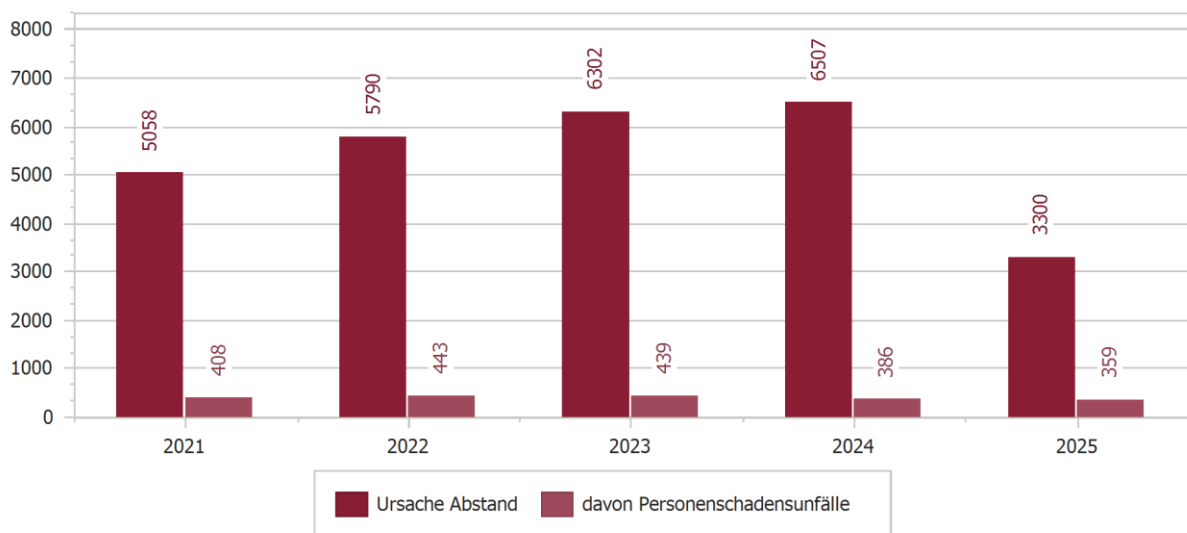


Abbildung 32: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

Wie bereits thematisiert, erfolgt die Bewertung der Parameter zur Unfallursache Abstand nun angepasst an eine bundeseinheitliche Erfassungsgrundlage. Daher ist im Jahr 2025 eine deutliche Reduktion zu Ungunsten der Ursache „Andere Fehler beim

Fahrzeugführer“ erkennbar. Hierunter fallen beispielsweise Verkehrsunfälle auf Parkplätzen.

Die Verkehrsunfallursache ungenügender Sicherheitsabstand war in 3.300 Unfällen ursächlich, was 14,1 % aller Verkehrsunfälle entspricht. Sie bleibt damit eine der häufigsten Unfallursachen. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sinkt leicht auf 359, wobei ein Unfall tödlich endete, bei 31 Unfälle mussten schwerverletzten und bei 327 leichtverletzten Personen beklagt werden.

Die Polizei wirkt mit gezielten Überwachungsmaßnahmen wie beispielsweise dem Videoabstandsmessverfahren entgegen, das insbesondere auf Bundesautobahnen zum Einsatz kommt. Im Jahr 2025 wurden im Präsidialbereich Trier so erneut über 27.000 Verfahren wegen Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes eingeleitet.

5.3 Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	`21-`24
Gesamtzahl	1.837	1.982	-145	-7,3%	2.179	1.888	1.997	2.012
davon VU mit Personenschaden	637	671	-34	-5,1%	682	715	692	690
Anteil an allen Verkehrsunfällen	7.9%	8.3%			9%	7.9%	9%	9%

Tabelle 19: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

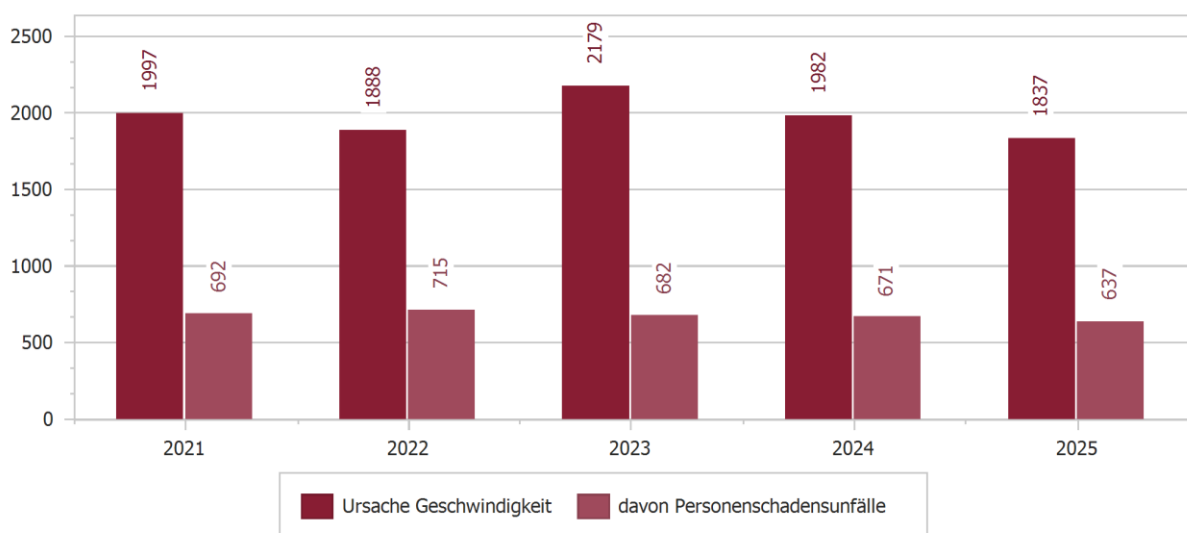


Abbildung 33: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

Die Verkehrsunfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit war in 1.837 Unfällen ursächlich, was einem Anteil von 7,9 % der Gesamtunfälle entspricht. 34,68 % der

Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit endeten mit Personenschaden. Dabei kam es zu 14 Verkehrsunfällen mit Getöteten, 169 mit schwerverletzten und 454 mit leichtverletzten Personen.

Angesichts der Unfallfolgen sind Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen weiterhin fest in der polizeilichen Verkehrssicherheitsstrategie verankert und werden weiterhin dazu beitragen, einen flächendeckenden Überwachungsdruck zu erzeugen. Hierbei kommen neben semimobilen („Enforcement-Trailer“) auch mobile Messgeräte zum Einsatz. Zudem werden zivile Fahrzeuge mit Videotechnik zur Aufzeichnung entsprechender Verstöße eingesetzt. Ergänzt werden diese Messungen durch den Einsatz von Handlasermessgeräten, welche 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 363.595 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt werden.

5.4 Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	21-24
Gesamtzahl	934	974	-40	-4,1%	932	988	935	957
davon VU mit Personenschaden	267	264	3	1,1%	268	316	241	272
Anteil an allen Verkehrsunfällen	4%	4.1%			3.8%	4.2%	4.2%	4%

Tabelle 20: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

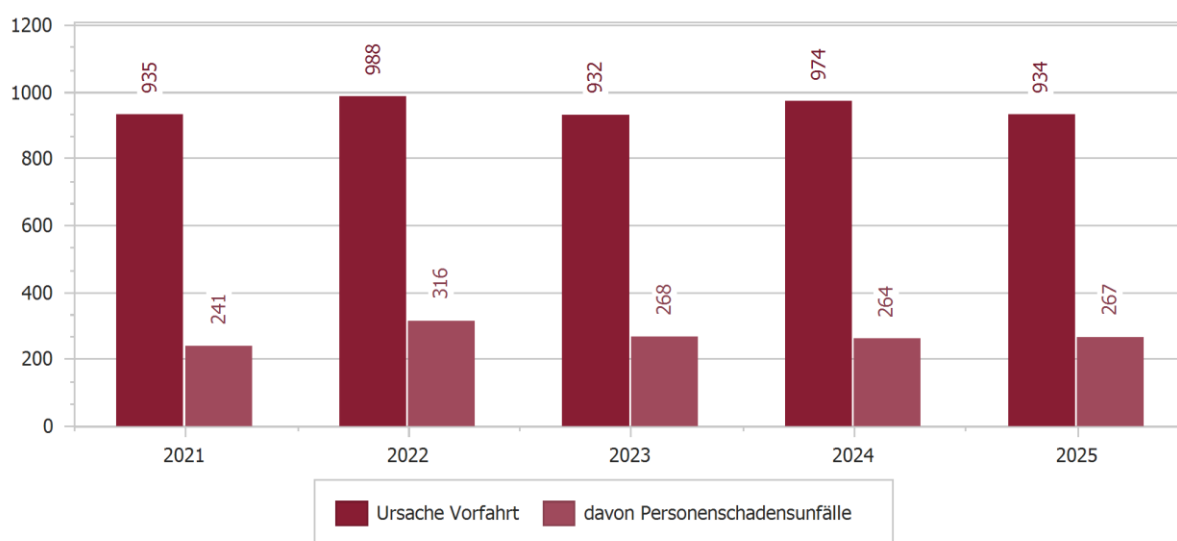


Abbildung 34: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

Bei insgesamt 934 Verkehrsunfällen war das Missachten der Vorfahrt unfallursächlich, was einen Anteil an allen Verkehrsunfällen von 4 % ausmacht. Die Zahl ist leicht rückläufig und liegt unterhalb des mittleren Wertes der letzten fünf Jahre.

In 28,59 % endeten die Verkehrsunfälle wegen Missachten der Vorfahrt mit Personenschaden, wobei keine Personen getötet, 43 Personen schwer- und 266 Personen leichtverletzt wurden.

5.5 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“¹⁴

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	240	292	-52	-17,8%	261	320	253	282
davon VU mit Personenschaden	67	82	-15	-18,3%	72	79	69	76
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1%	1.2%			1.1%	1.3%	1.1%	1%

Tabelle 21: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“

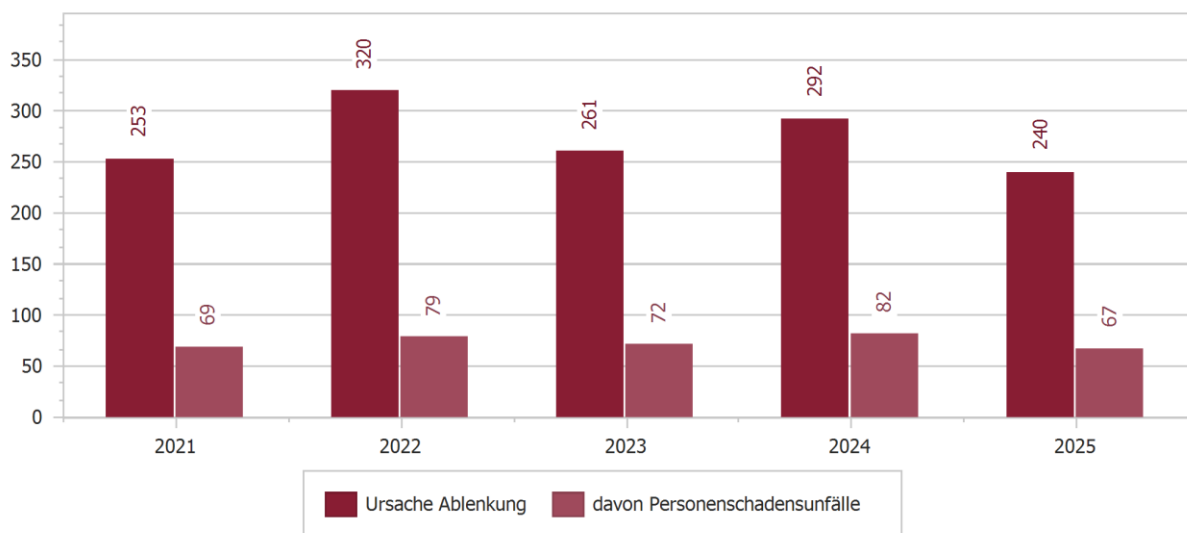


Abbildung 35: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“

Im Vergleich mit dem Vorjahr kann für das Jahr 2025 eine deutliche Reduktion von insgesamt 17,8 % festgestellt werden. In knapp 28 % der Verkehrsunfälle durch Ablenkung musste ein Personenschaden verzeichnet werden, was ebenfalls einen deut-

¹⁴ Ablenkung im Sinne des § 23 Abs. 1a StVO sowie Ablenkung in anderen Fällen.

lichen Rückgang bedeutet. Im Zusammenhang mit den 67 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden 59 Personen leicht, 13 Personen schwer und glücklicherweise keine Person tödlich verletzt.

Statistisch gesehen stellt das Thema Ablenkung mit 1 % Anteil an allen Verkehrsunfällen 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 weiter in den Fokus polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Mit der Einführung der sog. MonoCam zur Überwachung von Handyverstößen wird diesem Themenfeld mehr Bedeutung zugemessen.

5.6 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	6.496	7.017	-521	-7,4%	7.423	7.525	7.122	7.272
davon VU mit Personenschaden	67	50	17	34,0%	52	71	65	60
Anteil an allen Verkehrsunfällen	27.8%	29.4%			30.5%	31.7%	32.1%	31%

Tabelle 22: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

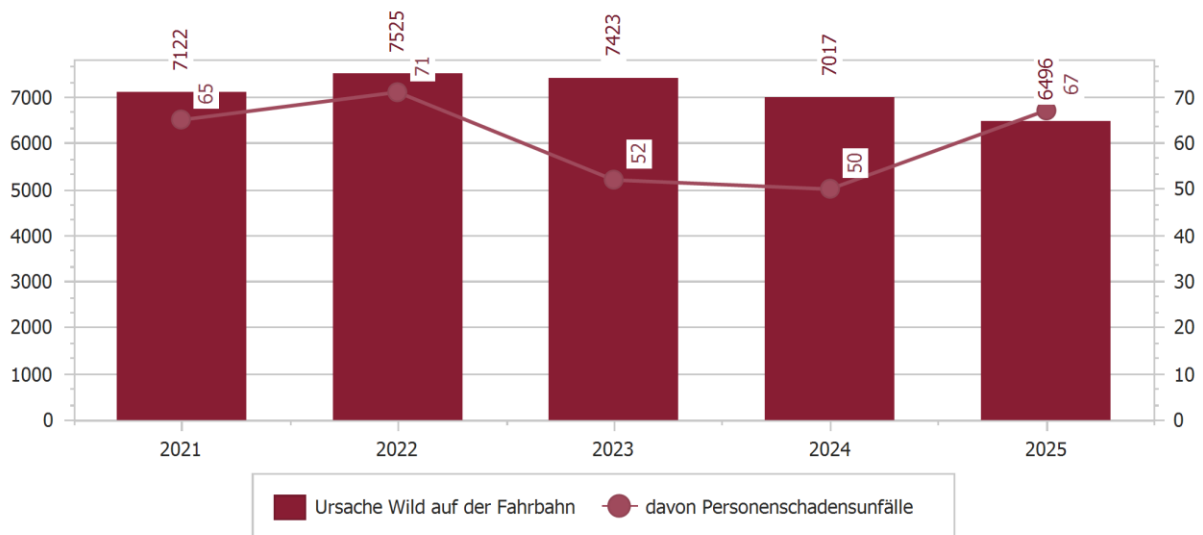


Abbildung 36: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Die Zahl der Wildunfälle unterlag in der Vergangenheit erkennbaren Schwankungen. Für das Jahr 2025 ist aber erneut eine Senkung von 7.017 auf 6.496 Verkehrsunfälle zu konstatieren. Wild auf der Fahrbahn bleibt im Polizeipräsidium Trier weiterhin die

Hauptunfallursache. Gemessen am Gesamtunfallgeschehen waren knapp 28 % aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle Wildunfälle.

Glücklicherweise enden die Unfälle meist ohne Personenschaden, sodass - trotz eines Anstieges - lediglich in 1 % Verletzte hervorgingen. Bei 67 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden insgesamt 68 Personen verletzt, hiervon 59 leicht, neun schwer und keine tödlich.

5.7 Weitere Unfallursachen

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Straßenbenutzung	1.095	953	142	14,9%	1.016	1.012	955	984
davon VU mit Personenschaden	153	138	15	10,9%	162	159	158	154
Anteil an allen Verkehrsunfällen	4.7%	4%			4.2%	4.3%	4.3%	4%
Überholen	406	412	-6	-1,5%	398	413	370	398
davon VU mit Personenschaden	106	101	5	5,0%	103	109	81	98
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.7%	1.7%			1.6%	1.7%	1.7%	2%
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	401	426	-25	-5,9%	386	382	334	382
davon VU mit Personenschaden	28	28	0	0,0%	29	32	34	31
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.7%	1.8%			1.6%	1.6%	1.5%	2%
Abbiegen,Wenden,Rückwärtsf.	3.604	4.343	-739	-17,0%	4.570	4.503	4.124	4.385
davon VU mit Personenschaden	240	257	-17	-6,6%	217	249	229	238
Anteil an allen Verkehrsunfällen	15.5%	18.2%			18.8%	19%	18.6%	19%
Andere Fehler	5.520	723	4.797	663,5%	692	802	985	800
davon VU mit Personenschaden	330	131	199	151,9%	145	149	168	148
Anteil an allen Verkehrsunfällen	23.7%	3%			2.8%	3.4%	4.4%	3%

Tabelle 23: Weitere Unfallursachen

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

6 Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit stellt eine Kernaufgabe professionellen polizeilichen Handelns dar. Sie ist geprägt von sich wandelnden Bedürfnissen sowie immer fortschreitenden Entwicklungen, vor allem im Bereich der unterstützten und hoch automatisierten Mobilität. Die Zulassungen erster hoch automatisierter Fahrzeuge in Deutschland zeigen, dass hier der dynamische Veränderungsprozess bereits begonnen hat. Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit muss daher an neuen Mobilitätsformen, einer zunehmenden Digitalisierung und dem Erfordernis sowie Bedürfnis der Nachhaltigkeit ausgerichtet werden. Neben der Gewährleistung der objektiven Sicherheit sowie der Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung steht auch die Leichtigkeit des Verkehrs im Fokus polizeilichen Handelns. Daher ist es für eine moderne Bürgerpolizei unerlässlich, bestehende Verkehrssicherheitskonzepte zu überprüfen und die Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit anzupassen.

Das Polizeipräsidium Trier beobachtet festgestellte Entwicklungen intensiv und wirkt negativen Trends entgegen, 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 werden effektive Verkehrskontrollen sowie wirkungsorientierte, evidenzbasierte Präventionsmaßnahmen durchgeführt, die wesentliche Aspekte in der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit darstellen. Im Rahmen dieser Kontrollmaßnahmen werden regelmäßig Spezialistinnen und Spezialisten aus verschiedensten Bereichen eingesetzt. Die Polizei schafft hierdurch einen Zugang zur Öffentlichkeit, was im Ergebnis, neben der Verfolgung möglicher festgestellter Verstöße, zu einer Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung sowie einer Stärkung des Vertrauens in die Polizei führt. Darüber hinaus leisten bei Verkehrskontrollen gewonnene Erkenntnisse häufig einen wesentlichen Beitrag zu anderen polizeilichen Kernaufgaben, insbesondere der Kriminalitätsbekämpfung (integrativer Ansatz).

Im Erkennen von fahruntüchtigen Fahrerinnen und Fahrern sind die Polizistinnen und Polizisten geschult. Nach wie vor trägt der Genuss von Alkohol sowie Drogen zur Verursachung von zum Teil schweren Verkehrsunfällen bei. Auch vor dem Hintergrund

der Teillegalisierung von Cannabis werden die konzeptionellen Maßnahmen zur Verfolgung von folgenlosen Alkohol- und Drogenfahrten sowie zur Verhinderung von daraus resultierenden Verkehrsunfällen weiter forciert, um den positiven Trend 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, insbesondere im Bereich der Seniorinnen und Senioren weiter gesteigert. Zur Prävention werden alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hinsichtlich typischer Gefahrensituationen und Unfallursachen (Geschwindigkeit, Abstand, Seitenabstand bei Radfahrenden, behinderndes Parken im Bereich von Schulen / Kreuzungen, etc.) sensibilisiert.

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

7 Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen

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

Polizeidirektion Trier

Kürenzer Straße 3, 54290 Trier

Telefon: 0651 / 983-44005

Polizeidirektion Wittlich

Zur Polizeischule, 54516 Wittlich

Telefon: 06571 / 9152- 525

8 Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	23.326	23.852	-526	-2,2%	24.317	23.761	22.199	23.532
davon VU mit Personenschaden	2.200	2.152	48	2,2%	2.181	2.326	2.069	2.182
davon VU mit Getöteten (VUP 1)	25	22	3	13,6%	31	32	28	28
davon VU mit Schwerverletzten (VUP 2)	426	432	-6	-1,4%	473	523	530	490
davon VU mit Leichtverletzten (VUP 3)	1.749	1.698	51	3,0%	1.677	1.771	1.511	1.664
VU mit § 142 StGB (Flucht)	4.231	4.198	33	0,8%	4.126	3.860	3.573	3.939
davon geklärt	1.652	1.774	-122	-6,9%	1.738	1.684	1.579	1.694
Aufklärungsquote	39%	42,3%			42,1%	43,6%	44,2%	43%
Verunglückte Personen								
Gesamtzahl der verunglückten Personen	2.767	2.846	-79	-2,8%	2.923	3.065	2.640	2.868
davon Getötete	30	23	7	30,4%	31	33	28	29
davon Schwerverletzte	471	488	-17	-3,5%	549	590	606	558
davon Leichtverletzte	2.266	2.335	-69	-3,0%	2.343	2.442	2.006	2.282
Risikogruppen nach Alter								
VU mit Kinderbeteiligung (0 - 14)	121	118	3	2,5%	110	121	111	115
davon mit Personenschaden	89	81	8	9,9%	71	88	82	80
dabei verunglückte Kinder	161	203	-42	-20,7%	197	216	164	195
Verunglückte Kinder als Mitfahrende	74	125	-51	-40,8%	127	130	83	116
Schulwegunfälle	22	11	11	100,0%	11	17	9	12
VU unter Beteiligung Junge Fahrende (18 - 24)	4.303	4.610	-307	-6,7%	4.743	4.738	4.766	4.714
davon mit Personenschaden	520	509	11	2,2%	548	582	526	541
dabei verunglückte Junge Fahrende	466	457	9	2,0%	499	528	480	491
VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 65)	4.669	4.713	-44	-0,9%	4.618	4.408	3.757	4.374
davon mit Personenschaden	538	526	12	2,3%	503	504	452	496
dabei verunglückte Senioren (≥ 65)	411	397	14	3,5%	390	387	359	383
VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 75)	1.970	1.936	34	1,8%	1.830	1.842	1.541	1.787
davon mit Personenschaden	208	225	-17	-7,6%	215	203	190	208
dabei verunglückte Senioren (≥ 75)	158	153	5	3,3%	156	149	148	152
Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung								
VU Rad- und Pedelec-fahrende	456	441	15	3,4%	471	588	490	498
davon mit Personenschaden	353	368	-15	-4,1%	370	491	412	410
dabei verunglückte mit Rad- und Pedelec-fahrende	359	376	-17	-4,5%	380	499	421	419
VU motorisierte Zweiräder mit a.K.	513	490	23	4,7%	492	496	375	463
davon mit Personenschaden	353	347	6	1,7%	319	351	287	326
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	361	358	3	0,8%	334	366	305	341
VU mit Elektrokleinstfahrzeugen	94	57	37	64,9%	44	28	12	35
davon mit Personenschaden	79	49	30	61,2%	32	26	7	28
dabei verunglückte mit Elektrokleinstfahrzeug-fahrende	69	47	22	46,8%	31	23	7	27
VU mit LKW	2.411	2.174	237	10,9%	2.320	2.268	2.181	2.236
davon mit Personenschaden	175	165	10	6,1%	196	174	161	174
im Zusammenhang mit LKW-VU Verunglückte	228	238	-10	-4,2%	287	230	230	246
Unfallursachen								
Alkoholeinfluss	363	385	-22	-5,7%	405	418	358	392
Drogeneinfluss	52	60	-8	-13,3%	87	68	67	75
davon unter THC	55	29	26	89,7%	0	0	0	0
Ablenkung	240	292	-52	-17,8%	261	320	253	282
Straßenbenutzung	1.095	953	142	14,9%	1.016	1.012	955	984
Geschwindigkeit	1.837	1.982	-145	-7,3%	2.179	1.888	1.997	2.012
Abstand	3.300	6.507	-3.207	-49,3%	6.302	5.790	5.058	5.914
Überholen	406	412	-6	-1,5%	398	413	370	398
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	401	426	-25	-5,9%	386	382	334	382
Vorfahrt	934	974	-40	-4,1%	932	988	935	957
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	3.604	4.343	-739	-17,0%	4.570	4.503	4.124	4.385

Tabelle 24: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick