



## Jahresunfallbilanz 2022

### Pressemeldung zur Verkehrsunfallentwicklung im Dienstbezirk der Polizeiinspektion Bitburg

---

Erstellt durch: **Volker Zanters**  
(Polizeihauptkommissar)  
Verkehrssicherheitsberater der  
Polizeiinspektion Bitburg

### **1. Vorbemerkung**

Die Rechts- und Arbeitsgrundlage dieser Erhebung ist das „Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle“ (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG) vom 15. Juni 1990, sowie das „Erste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes“ vom 23. November 1994.

Aufgrund dieser Rechtsgrundlagen wird über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, eine Statistik geführt.

### **2. Allgemeines zum Dienstgebiet und der Straßennetzstruktur**

Der Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion (PI) Bitburg umfasst den Bereich der Stadt Bitburg sowie die Verbandsgemeinden Bitburger Land (71 Ortsgemeinden), Südeifel (66 Ortsgemeinden) und Speicher (9 Ortsgemeinden) mit einer Gesamtfläche von ca. 895 qkm. Es ist der flächenmäßig größte Dienstbezirk in Rheinland-Pfalz und mit Ausnahme des Mittelzentrums Bitburg von ländlicher Struktur geprägt.

Im Dienstbezirk leben 69.862 Menschen (Stand: 31.12.2021). Nicht eingerechnet sind hier die ca. 13.000 Angehörige der amerikanischen Streitkräfte bzw. deren Familienangehörigen, die ebenfalls im Dienstbezirk leben und arbeiten.

Das Dienstgebiet umfasst ein klassifiziertes Straßennetz von circa

- 130 Kilometer Bundesstraße,
- 430 Kilometer Landstraße und
- 490 Kilometer Kreisstraße.

Hinzu kommen die Gemeindestraßen.

Zusätzlich betreut die Polizeiinspektion Bitburg das etwa 35 Kilometer lange Teilstück der BAB 60 zwischen den Anschlussstellen Waxweiler und Spangdahlem.

Gerade die Bundesstraße 51 als Nord-Süd-Achse zwischen der Anschlussstelle A 60 und der Anschlussstelle Helenenberg (Welschbillig) stellt eine Verkehrsverbindung von überregionaler Bedeutung im Dienstgebiet der PI Bitburg dar.

Weitere überregionale Verbindungen sind die B257 und die B50. Die B257 durchquert das Dienstgebiet von Nordosten nach Südwesten; beginnend von der Kreisgrenze zum Vulkaneifelkreis Daun bis zur luxemburgischen Grenze bei Echternach. Die B50 verläuft im Dienstgebiet von Osten nach Westen, beginnend an der Grenze zum Landkreis Bernkastel-Wittlich. Sie endet ebenfalls an der luxemburgischen Grenze in der Nähe von Vianden.

Das Straßennetz, für das die Polizei Bitburg zuständig ist, zählt zu den Größten, das eine Polizeiinspektion in Rheinland-Pfalz zu betreuen hat.

### **3. Gesamtunfallzahlen**

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS)	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Unfallzahlen</b>	2763	2411	2301	2628	2683
<b>Unfallhäufungszahl</b> (Anzahl der Verkehrsunfälle / Einwohnerzahl x 100.000)	3954,94	3500,39	3340,69	3815,44	3895,29

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum Jahr 2020 und 2021 zwar gestiegen, bewegt sich jedoch auf dem Niveau von 2019 und 2018. Der Rückgang in den Jahren 2020 und 2021 dürfte durch die geringere Verkehrsdichte während der Coronapandemie zu begründen sein.

**4. Personenschadensunfälle**

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS)	<b>2022</b> (2763 Unfälle)	<b>2021</b> (2411 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	279	210	+ 32,86%
Verkehrsunfälle mit getöteten Personen	7	4	+ 75,00%
Verkehrsunfälle mit scherverletzten Personen	68	62	+ 9,68%
Verkehrsunfälle mit leichtverletzten Personen	204	143	+ 42,66%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfällen mit Personenschaden / Einwohnerzahl x 100.000)	399,35	304,89	

**5. Verunglückte Personen**

Verunglückte Personen meint alle Personen, die durch ein Unfallereignis einen Körperschaden erlitten haben. Dies gilt für Unfallbeteiligter selbst (z.B. Fahrer von Fahrzeugen, Fußgänger, usw.), aber auch für Verletzte, die nicht als Unfallbeteiligte geführt werden (z.B. Mitfahrer in einem Fahrzeug).

Vergleicht man die Zahlen mit den Werten aus dem Jahr 2019, stellt man fest, dass mit Ausnahme der schwerverletzten Personen zwar weiterhin ein Anstieg zu verzeichnen ist, dieser aber prozentual deutlich geringer ausfällt.

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS)	<b>2022</b>	<b>2021</b>	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der verunglückten Personen	368 (2019: 326)	256	+ 43,75%
Anzahl der getöteten Personen	8	4	+ 100%
Anzahl der schwerverletzten Personen	79	69	+ 14,49%
Anzahl der leichtverletzten Personen	281 (2019: 217)	183	+ 53,55%
Verletzten-Häufungszahl (Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen / Einwohnerzahl x 100.000)	526,75	317,67	

**6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel**

Als berauschende Mittel gelten hier Alkohol, Stoffe nach dem Betäubungsmittelgesetz (Drogen), jedoch auch Medikamente, welche negative Einflüsse auf die Fahrtüchtigkeit haben.

Im Jahr 2022 ereigneten sich 70 Verkehrsunfälle, bei welchen Unfallbeteiligte unter dem Einfluss berauschender Mittel standen. Addiert man die Zahlen der Verkehrsunfälle unter Alkohol- und unter Drogeneinfluss, so erreicht man eine Zahl von 73. Dies rührt daher, dass bei drei Verkehrsunfällen ein Unfallverursacher sowohl alkoholisiert war, als auch unter Drogeneinfluss stand. Der Anstieg der Zahlen ist auch bei einer Landesweitenbetrachtung der Unfallzahlen festzustellen, sodass er nicht regional begründet ist.

Die Erkennung von berauschten Fahrzeugführenden nimmt in der Aus- und Fortbildung der Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten einen immer größeren Stellenwert ein. Ein Anstieg der Zahlen ist daher auch auf die Fähigkeit der Beamtinnen und Beamten und eine verbesserte Aus- und Fortbildung zurückzuführen.

Jahr (Quelle: AVUS)	2022	2021	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	70	50	+ 40,00%
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	64	45	+ 42,22%
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	32	17	+ 88,24%
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	9	9	+/- 0,0%
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	6	4	+ 33,33%

## 7. Unfallursachen

Vorliegend sind die häufigsten, in der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik festgestellten Unfallursachen aufgelistet. Darüber hinaus gibt es noch diverse andere Unfallursachen (z.B. nicht ausreichend gesicherte Ladung, Fehler durch Fußgänger usw.). diese sind jedoch lediglich bei einem geringeren Anteil der Verkehrsunfälle ausschlaggebend.

Die Unfallursache „**Abstand**“ beinhaltet:

- Ungenügender Sicherheitsabstand
- Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund

Hierunter sind vor allem „klassische“ Auffahrunfälle zu zählen.

Die Unfallursache „**Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren**“ beinhaltet.

- Fehler beim Abbiegen nach rechts oder links
- Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr

Derartige Unfälle ereignen sich oft auf Parkplätzen beim Ein- oder Ausparken

„**Andere Fehler beim Fahrzeugführer**“ sind solche, die nicht eindeutig einem speziellen Verstoß zugeordnet werden können (z.B. Unaufmerksamkeit oder falsches Einschätzen von Verkehrssituationen).

Die Unfallursache „**Geschwindigkeit**“ beinhaltet:

- Nicht angepasste Geschwindigkeit bei gleichzeitiger Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit
- Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen (z.B. zu schnelles Fahren in Kurven, auf regennasser Fahrbahn usw.)

Die Unfallursache „**Straßenbenutzung**“ beinhaltet:

- Falschfahrt auf Straßen mit nach Fahrtrichtung getrennten Fahrbahnen (Stichwort „Falschfahrer“)
- Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen (Stichwort „Einbahnstraße“)
- Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)
- Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (z.B. in Kurven oder anderen unübersichtlichen Stellen).

Die Unfallursache „**Vorfahrt/Vorrang**“ beinhaltet:

- Nichtbeachten der Regel "rechts vor links" oder von vorfahrtregelnden Verkehrszeichen
- Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs
- Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld-/Waldwegen kommen
- Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
- Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (z.B. an Engstellen usw.)
- Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen

„**Ablenkung**“ als Unfallursache wird erst seit dem 01.01.2021 als solche erfasst. Sie beinhaltet klassische Ablenkungen während des Fahrens, z.B. de Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones).

Die Unfallursache „**Überholen**“ beinhaltet:

- Unzulässiges Rechtsüberholen
- Überholen trotz Gegenverkehrs, unklarer Verkehrslage oder unzureichender Sichtverhältnisse
- Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs
- Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts oder beim Überholt werden

Die Unfallursache „**Vorbei-/Nebeneinanderfahrende**“ beinhaltet:

- Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren (z.B. an einem Hindernis)
- Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren
- Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren

In der tabellarischen Darstellung sind die Unfallursachen nach ihrer Häufigkeit aufgelistet. Klassischerweise sind Verkehrsunfälle beim Ein- oder Ausparken oder Auffahrunfälle häufiger festzustellen, als Verkehrsunfälle durch Fehler beim Überholen oder durch Vorfahrtsverletzungen. Dennoch ist ein großer Anteil aller registrierten Verkehrsunfälle auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen.

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS)	<b>2022</b> (2763 Unfälle)	<b>2021</b> (2411 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Abstand	438	426	+ 2,82%
Abbiegen/Wenden Rückwärtsfahren	388	374	+ 3,74%
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	100	232	- 56,90%
Geschwindigkeit	193	228	- 15,35%
Straßenbenutzung	98	90	+8,89%
Vorfahrt/Vorrang	115	78	+ 47,44%
Ablenkung	75	56	+ 33,93%
Überholen	40	38	+ 5,26%
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	8	14	- 42,86%

### **8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden**

Auch bei der tabellarischen Darstellung der Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden wurden diese nach ihrer Häufigkeit aufgelistet. Hier wird ersichtlich, dass nicht angepasste Geschwindigkeit mit Abstand die häufigste Ursache bei schweren Verkehrsunfällen darstellt.

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS)	<b>2022</b> (2763 Unfälle)	<b>2021</b> (210 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
nicht angepasste Geschwindigkeit	65	73	- 10,96%
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	10	29	- 65,52%
Fehler beim Abbiegen/Wenden oder Rückwärtsfahren	23	27	- 14,81%
Nicht ausreichender Abstand	29	25	+ 16,00%
Missachtung der Vorfahrt/des Vorrangs	43	19	+ 126,32%
Fehler bei der Straßenbenutzung	18	15	+ 20,00%
Fehler beim Überholen	8	12	- 33,33%
Ablenkung	16	9	+ 77,78%
Fehler beim Vorbei-/Nebeneinanderfahren	0	3	- 100,00%

## 9. Risikogruppen nach Alter

### 9.1. Kinder (0-14 Jahre)

Kinderbeteiligung bedeutet, dass Kind ist Unfallbeteiligter (z.B. als Fußgänger oder Radfahrer)  
Verunglückten Kinder sind auch solche, die nicht als Unfallbeteiligter, sondern als Geschädigter geführt werden (z.B. als verletzter Mitfahrer im Pkw der Eltern).

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS, GeopolisV (Anzahl der Kinder als Hauptverursacher))	<b>2022</b>	<b>2021</b>	Veränderung zum Vorjahr
Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung	18	14	+ 28,57%
davon mit Personenschaden	18	10	+ 80,00%
Anzahl der verunglückten Kinder gesamt	20	15	+ 33,33%
davon getötet	0	0	+/- 0.00%
davon schwerverletzt	3	5	- 40,00%
davon leicht verletzt	17	10	+ 70,00%
Anzahl der Kinder als Hauptverursacher	7	8	- 12,50%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Zahl der Kinder im Dienstbezirk x 100.000) (Einwohnerzahl Stand: 31.12.2020)	182,27	141,72	

### 9.2. Junge Fahrende (18-24 Jahre)

Junge Fahrende im Alter zwischen 17 und 24 Jahren stellen eine besondere Risikogruppe im Hinblick auf Verkehrsunfälle dar. Die betreffende Altersgruppe in der Gesamtbevölkerung mit einem Anteil von ca. 7% vertreten. Regelmäßig ist die Gruppe der „jungen Fahrenden“ jedoch an über 13% der registrierten Verkehrsunfälle beteiligt.

Ein Anstieg der Unfallzahlen im Bereich der jungen Fahrenden ist insgesamt nicht zu erkennen. Dennoch wurden insgesamt mehr junge Fahrenden bei Verkehrsunfällen verletzt, überwiegend jedoch nur leicht.

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS, GeopolisV („junge Fahrende“ als Hauptverursacher))	<b>2022</b> (2763 Unfälle)	<b>2021</b> (2411 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung „junger Fahrender“	576 (20,85% der Gesamtzahl)	562 (23,3% der Gesamtzahl)	+ 2,49%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung „junger Fahrender“	76 (13,19% der Gesamtzahl von 576 Unfällen)	47 (8,36% der Gesamtzahl von 562 Unfällen)	+ 61,70%
Anzahl der verunglückten „jungen Fahrenden“	65	33	+ 96,97%
davon getötet	1	2	- 50,00%
davon schwerverletzt	10	8	+ 25,00%
davon leichtverletzt	54	23	+ 134,78%
„junge Fahrende“ als Hauptverursacher	430 (74,65 % der gesamten Unfälle „junger Fahrer“)	470 (81,6% der gesamten Unfälle „junger Fahrer“)	- 8,51%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der „jungen Fahrer“ im Dienstbezirk x 100.000) (Einwohnerzahl Stand: 31.12.2020)	11893,45	11735,23	

### **9.3. Senior\*innen**

#### **9.3.1. Senior\*innen (über 65 Jahre)**

Der demografische Wandel bringt es mit sich, dass immer mehr ältere Menschen am Straßenverkehr teilnehmen. Auch Senior\*innen können, analog zu „jungen Fahrern“ als Risikogruppe betrachtet werden. Er zeigt sich jedoch, dass deren Anteil an Verkehrsunfällen mit Personenschaden deutlich geringer ist, als der von „jungen Fahrern“.

Der starke Anstieg der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist durch einen Vergleich mit dem Jahr 2019 zu relativieren (2019: 399 Unfälle).

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS, GeopolisV (Senioren als Hauptverursacher))	<b>2022</b> (2763 Unfälle)	<b>2021</b> (2411 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen	452	338	+ 33,73%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen	51 (11,28 % der Gesamtzahl von 452 Unfällen)	48 (14,2% der Gesamtzahl von 339 Unfällen)	+ 6,25%
Anzahl der verunglückte Senior*innen	34	43	- 20,93%
davon getötet	0	1	- 100,00%
davon schwer verletzt	12	18	- 33,33%
davon leicht verletzt	22	30	- 26,67%
Senior*innen als Hauptverursacher	203	223	- 8,97%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der Senioren über 65 Jahren im Dienstbezirk x 100.000) (Einwohnerzahl Stand: 31.12.2020)	3301,44	2400,57	

#### **9.3.2. Senior\*innen (über 75 Jahre alt)**

Auch in dieser Bevölkerungsgruppe ist der Anstieg der Gesamtunfallzahlen zu relativieren, wenn man darüber hinaus die Zahlen aus dem Jahr 2019 betrachtet. Damals ereigneten sich mit 181 sogar 11 Unfälle mehr.

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS, GeopolisV (Senioren als Hauptverursacher))	<b>2022</b> (2763 Unfälle)	<b>2021</b> (2411 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (über 75 Jahre)	170	131	+ 29,77%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ...	20	13	+ 53,85%
Anzahl der verunglückten Senior*innen ...	30	13	+ 130,77%
davon getötet	2	1	+ 100,00%
davon schwer verletzt	6	9	- 33,33%
davon leicht verletzt	12	13	- 7,69%
Senior*innen ... als Hauptverursacher	129	97	+ 32,99%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der Senioren über 75 Jahren im Dienstbezirk x 100.000) (Einwohnerzahl Stand: 31.12.2020)	2546,81	1962,55	

#### **9.4. Radfahrende/Pedelec-Fahrende**

In den letzten Jahren ist eine deutliche Steigerung des Radfahrerverkehrs zu verzeichnen. Besonders Fahrräder mit zusätzlichem Elektro-Antrieb, so genannte Pedelecs, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit in der Bevölkerung. Dabei ist die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall einen Personenschaden zu erleiden, deutlich höher als bei anderen Verkehrsarten.

Der hohe Prozentwert von verletzten Personen bei Verkehrsunfällen mit Rad-/Pedelec-Fahrenden könnte sicherlich auch dem Umstand geschuldet sein, dass Sachschadensunfälle seltener bei der Polizei gemeldet werden, als bei anderen Verkehrsarten.

<b>Jahr</b> (Quelle: GeopolisV)	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad-/Pedelec-Fahrenden	40	42	- 4,76%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Rad-/Pedelec-Fahrenden	38 (95,00% der Gesamtzahl an Fahrradunfällen)	39 (92,8% der Gesamtzahl an Fahrradunfällen)	- 2,56%
davon getötet	1	0	+ 100,00%
davon schwerverletzt	8	14	- 42,86%
davon leichtverletzt	29	28	+ 3,57%
Rad-/Pedelec-Fahrende als Hauptverursacher	31	33	- 6,06%

#### **9.5. Motorräder mit amtlichen Kennzeichen**

Motorradfahrer sind eine weitere besondere Risikogruppe im Hinblick auf die Verkehrsunfallstatistik. In regelmäßig über 80 Prozent der Verkehrsunfälle, bei welchen Motorräder mit amtlichem Kennzeichen beteiligt waren, erlitt der Motorradfahrer einen Personenschaden. Im Jahr 2022 sogar in jedem Fall. Der deutliche Anstieg der Zahlen relativiert sich jedoch bei erweiterter Betrachtung unter Berücksichtigung der Unfallzahlen aus 2019 (38 Unfälle).

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS, GeopolisV (Krad als Hauptverursacher))	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorrädern mit amtlichen Kennzeichen	46	33	+ 39,39%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorrädern mit amtlichen Kennzeichen	46 (100,00% der Unfälle von Motorrädern mit amtl. Kennzeichen)	27 (81,8% der Unfälle von Motorrädern mit amtl. Kennzeichen)	+ 70,37%
Anzahl der verunglückten Motorradnutzer*innen gesamt	29	28	+ 3,57%
davon getötet	2	0	+ 200,00%
davon schwerverletzt	12	13	- 7,69%
davon leicht verletzt	15	15	+/- 0,00%
Motorräder mit amtlichem Kennzeichen als Hauptverursacher	32	24	+ 33,33%

#### **9.6. Lastkraftwagen**

Besonders die B51 zwischen der BAB60 und der Grenze zum Kreis Trier-Saarburg ist stark von Lastkraftwagen frequentiert.



Aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften dürften Lastkraftwagen in Bezug auf mögliche Unfallfolgen als weitere Risikogruppe anzusehen sein.

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS, GeopolisV (Lkw als Hauptverursacher))	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
Gesamtunfallzahl unter Beteiligung von Lastkraftwagen	198	193	+ 2,59%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lastkraftwagen	19	17	+ 11,76%
Anzahl der verunglückten Personen in Zusammenhang mit Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen	20	20	+/- 0,00%
davon getötet	0	1	- 100,00%
davon schwer verletzt	3	4	- 25,00%
davon leicht verletzt	16	12	+ 33,33%
Lastkraftwagen als Hauptverursacher	145	161	- 9,94%

### **10. unerlaubtes Entfernen vom Unfallort**

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort stelle einen Straftatbestand nach § 142 des Strafgesetzbuches dar. Es kann mit Geld-, in schweren Fällen auch mit Freiheitsstrafe geeignet werden.

In Zeiten zunehmender Videoüberwachung auf privaten Parkplätzen und Smartphones sowie einer zunehmenden Zivilcourage steigt das Risiko für flüchtige Unfallverursacher nachträglich ermittelt zu werden. Die Aufklärungsquote konnte in diesem Deliktsbereich leicht gesteigert werden.

<b>Jahr</b> (Quelle: AVUS)	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit anschließendem unerlaubtem Entfernen vom Unfallort	346	341	+ 1,47%
davon aufgeklärt	161	154	+ 4,55%
Aufklärungsquote	46,53%	45,2%	

### **11. Wildunfälle**

Der Dienstbezirk der Polizeiinspektion Bitburg ist ein überwiegend ländlich geprägter Bereich mit großen, zusammenhängenden Waldgebieten.

Aus diesem Grund sind hier – im Vergleich zu städtisch geprägten Regionen – überproportional viele Verkehrsunfälle zu verzeichnen, bei welchen Fahrzeuge mit Wildtieren kollidieren. 40% aller Verkehrsunfälle im Dienstgebiet der PI Bitburg sind Wildunfälle.

<b>Jahr</b> (Quelle: GeopolisV)	<b>2021</b> (2763 Unfälle)	<b>2020</b> (2401 Unfälle)	<b>Veränderung zum Vorjahr</b>
Wildunfälle gesamt	1110	954	+ 16,35%
Wildunfälle mit Personenschäden	8	8	+/- 0,00%
davon getötete Personen	0	0	+/-0,00%
davon schwer verletzte Personen	3	3	+/- 0,00%
davon leicht verletzte Personen	5	5	+/- 0,00%

## **12. Aussage zu Verkehrsunfallhäufungsstellen:**

Innerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich im Jahr 2022 insgesamt 1152 Verkehrsunfälle. Außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich dem gegenüber 1614 Verkehrsunfälle. Zieht man von diesen jedoch die Wildunfälle (1067 Verkehrsunfälle außerhalb geschlossener Ortschaften) ab, so ereigneten sich die allermeisten Verkehrsunfälle innerhalb von Ortslagen, d.h. im innerörtlichen Geschwindigkeitsbereich.

Durch die Verkehrsunfallkommission konnte im Rahmen der 3-Jahres-Betrachtung eine Verkehrsunfallhäufungsstelle identifiziert werden. Dabei handelt es sich um die L46 zwischen der Anschlussstelle Spangdahlem und der Airbase Spangdahlem. Hier ereigneten sich in den Jahren 2019-2021 vier Verkehrsunfälle. In der Folge wurden Verkehrsregelungsmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen ergriffen. Die Unfallstelle unterliegt einer fortlaufenden Betrachtung.

## **13. VKÜ-Maßnahmen**

Die Polizeiinspektion Bitburg verfolgt das Ziel, die Anzahl der Verkehrsunfälle sowie die Folgen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen nachhaltig zu reduzieren. Dabei agiert die Polizei Bitburg eng und kooperativ in einem ganzheitlichen System mit den Straßenbaulastträgern, der Straßenverkehrsbehörde, der Verkehrswacht sowie weiteren staatlichen und nicht staatlichen Kooperationspartnern im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit (kooperativer Ansatz) zusammen. Die Verkehrssicherheitsarbeit baut auf den Säulen Verkehrsüberwachung (Enforcement), Verkehrserziehung (Education) und Verkehrsraumgestaltung (Engineering) auf. Begleitet werden diese Maßnahmen durch eine breit angelegte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Im Bereich der Verkehrsüberwachung richtet die Polizei Bitburg ihr Überwachungskonzept zielgruppen- und ursachenorientiert aus.

Die Zielgruppen der jungen Fahrenden, der Senioren sowie des Schwerlastverkehrs kommt im Bereich der Polizeiinspektion eine besondere Bedeutung zu. Durch wiederkehrende Sonderkontrollen werden gezielt diese Personengruppen Überwachungsmaßnahmen unterzogen.

Darüber hinaus bildet der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Zweirad- und Motorradfahrer sowie Kinder einen Schwerpunkt in der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Nur beispielhaft sollen Kontrollmaßnahmen wie regelmäßige Schulweg- und Kindersicherheitskontrollen an Kindergärten, Schulen und auf dem zentralen Busbahnhof in Bitburg sowie die mit der Konzeption „Motorradfahren in der Eifel – aber sicher.“ unterlegten ganzjährigen (internationalen und länderübergreifenden) Motorradkontrollen, die während der Motorradsaison verstärkt werden, aufgeführt werden.

Die jungen Fahrenden stehen, insbesondere im Zusammenhang mit der Unfallursache Geschwindigkeit sowie Alkohol- und Drogen, nicht nur am Wochenende im Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

Allgemein stellen die Bekämpfung der Unfallursachen Geschwindigkeit, Ablenkung, Abstand, fehlerhaftes Überholen und Alkohol-/Drogen die Schwerpunkte im Zuständigkeitsbereich der PI Bitburg. Entsprechende Kontrolltätigkeiten werden ganzjährig an unterschiedlichen Örtlichkeiten im gesamten Dienstgebiet durchgeführt.

Im Jahr 2022 konnte die Polizeiinspektion Bitburg 111 Trunkenheitsfahrten (Straftatbestände §§ 315c, 316 StGB) aufdecken und die ungeeigneten Kraftfahrzeugführenden aus dem Verkehr ziehen. In 212 Fällen bestand darüber hinaus der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG, d.h. Trunkenheit im Straßenverkehr infolge Alkoholgenußes oder anderer berauschender Mittel.

Durch einen hohen, flächendeckenden Kontrolldruck gelang es der PI Bitburg im vergangenen Jahr das Entdeckungsrisiko auf einem konstant hohen Niveau zu halten. Durch diese hohe Kontrolldichte zieht sie nicht nur ungeeignete Verkehrsteilnehmende aus dem Verkehr, sondern hält zudem Menschen davon ab, berauscht in ihr Fahrzeug zu steigen. Dieser präventive Gedanke wird durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit in diesem Themenfeld begleitet. Die weiten Wege in der Eifel und der (nachweisliche) Fehlglaube der Menschen unentdeckt bleiben zu können, könnte ein Grund dafür sein, warum dennoch Menschen berauscht mit dem Fahrzeug unterwegs sind. Erschwerend kommt hinzu, dass der öPNV im ländlichen Raum gegenüber dem städtischen Raum weniger stark ausgebaut oder vorhanden ist. Menschen greifen daher eher auf ihren privaten Pkw als Fortbewegungsmittel zurück.

Darüber hinaus gelang es der Polizei Bitburg, 106 Personen festzustellen, die nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis gewesen sind.

Neben dem Verhalten wird auch die Verkehrssicherheit sowie der technische Zustand der Fahrzeuge verstärkt in den Fokus der polizeilichen Überwachung genommen. Insbesondere das Schwerpunktthema „Tuning“ der PI Bitburg ist in Bezug auf die Gruppe der jungen Fahrenden zu nennen.

#### **14. Verkehrsprävention**

Als zweite Säule der Verkehrssicherheitsarbeit kommt der Prävention sowie der Verkehrserziehung wesentliche Bedeutung zu.

Bereits in frühen Jahren werden für Kindergarten- und Grundschulkindern durch den Verkehrssicherheitsberater der Polizeiinspektion Bitburg unterschiedliche Präventionsmaßnahmen angeboten. Beispielfähig soll hier die Verkehrssicherheitsarbeit in Kindertagesstätten in Form eines Fußgängertrainings in den Vorschulgruppen sowie die Radfahrausbildung im Rahmen der Jugendverkehrsschule mit den Kindern der dritten und vierten Klassen der Grundschulen dargestellt werden.

Die jungen Fahrenden werden in den weiterführenden Schulen gezielt angesprochen und Präventionsmaßnahmen zugeführt. Hier ist exemplarisch der verkehrserzieherische Unterricht im Klassenverbunden aufzuführen. Die Schülerinnen und Schüler erhalten einen Einblick in die Gefahren des Straßenverkehrs, sollen dahingehend sensibilisiert werden und über die gefährlichen Wirkungen von Alkohol sowie Betäubungsmitteln aufgeklärt werden.

Die bereits seit elf Jahren bestehende Konzeption „Motorradfahren in der Eifel – aber sicher“ beinhaltet neben internationalen Kontrollmaßnahmen auch einen rein präventiven Baustein. Im Rahmen des alljährlich durchgeführten Motorradsymposiums erhalten Motorradfahrer die Möglichkeit ihr Fahrverhalten und ihre Fahrfähigkeiten im Rahmen von Fachvorträgen durch ausgewählte Experten sowie durch Fahrübungen und Fahrsimulationen zu reflektieren bzw. zu optimieren. Darüber hinaus wird, wie bei allen Schutzgruppen, die Fähigkeit vermittelt, Fehler anderer Verkehrsteilnehmer frühzeitig zu erkennen und durch eigenes Verhalten den eigenen Schutz zu erhöhen.

Im Rahmen der länderübergreifend koordinierten und teilweise durch internationale Polizeidienststellen unterstützten ursachen- und zielgruppenorientierten Überwachungsmaßnahmen ergänzen verkehrserzieherische Gespräche der einschreitenden Beamten und eine gemeinsame Reflektion des festgestellten Fehlverhaltens das Ziel eine nachhaltige Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmenden zu bewirken

#### **15. Verkehrsraumgestaltung**

Mit dem Ziel Fehler von Verkehrsteilnehmenden zu kompensieren sowie Unfallfolgen abzumildern, erfolgt die Verkehrsraumgestaltung der Straßenbaulastträger in Abstimmung mit den örtlich zuständigen Verwaltungen und unter Beteiligung und Beratung der Polizei. Institutionalisiert wird diese Zusammenarbeit in der jährlichen Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen sowie die Entschärfung von Unfallstellen durch regelmäßige Verkehrsschauen.

#### **16. Fazit:**

Die Verkehrsunfallzahlen im Jahr 2022 sind im Vergleich zu 2021 angestiegen. Das gilt sowohl für die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle, also auch für die einzelnen Bereiche der Statistik. Der Anstieg dürfte im Wesentlichen dem Umstand geschuldet sein, dass es im Jahr 2022 keine flächendeckenden Lockdowns im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie mehr gab und das Arbeiten im Homeoffice in vielen Betrieben reduziert wurde. Auch Einschränkungen im Reiseverkehr (z.B. durch Hotelschließungen aufgrund der Corona-Pandemie) fielen im Jahr 2022 weitestgehend weg. Diese Maßnahmen führen in einer Gesamtbetrachtung zu einer verstärkten Verkehrsdichte im Vergleich zum Jahr 2021 und erklären die gestiegenen Unfallzahlen. Landesweit ist ein identischer Trend festzustellen. Zur Verdeutlichung: Im Vor-Corona-Jahr 2019 ereigneten sich 2628 Verkehrsunfälle (in 2022: 2763). Im ersten Lockdown-Jahr 2020 sank die Zahl auf 2301 Verkehrsunfälle. Im zweiten Lockdown-Jahr 2021 stieg sie lediglich wieder leicht auf 2411 Verkehrsunfälle.

Bedauerlicherweise stiegen auch die tödlichen Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Während im Jahr 2021 vier Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben kamen, waren es im Jahr 2022 insgesamt acht Personen bei sieben Verkehrsunfällen (bei einem Verkehrsunfall starben zwei Personen). Die acht Personen setzen sich aus zwei Fußgängern, drei Motorradfahrern, einem Fahrradfahrer, einem Pkw-Fahrer und einem Pkw-Insassen zusammen.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit anschließendem unerlaubtem Entfernen vom Unfallort ist lediglich marginal gestiegen. Erfreulicherweise zeigt die Statistik jedoch einen deutlichen Anstieg der Aufklärungsquote.

Auch die Zahl der Wildunfälle ist merklich angestiegen. Dies dürfte ebenfalls durch die erhöhte Verkehrsdichte im Jahr 2022 und den Anstieg der Wildpopulation durch die letzten milden Winter zu erklären sein. Zum Vergleich: Im Jahr 2022 ereigneten sich 1110 Wildunfälle; im Jahr 2021 waren es 954, im Jahr 2020 899 Wildunfälle und im Vor-Corona-Jahr 2019 1012 Wildunfälle.