



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM TRIER



Jahresunfallbilanz 2023

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 72.180 Menschen (Stand: 31.12.2022). 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

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum Jahr 2022 um 102 Verkehrsunfälle gestiegen. Dies entspricht einer Steigerung von 3,69 Prozent.

Jahr (Quelle: AVUS)	2023	2022	2021	2020	2019
Unfallzahlen	2865	2763	2411	2301	2628
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Einwohnerzahl x 100.000)	3969,24	3954,94	3500,39	3340,69	3815,4

4. Personenschadensunfälle

Trotz des Anstiegs der Verkehrsunfallzahlen insgesamt, ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden in allen Bereichen gesunken.

Jahr (Quelle: AVUS)	2023 (2865 Unfälle)	2022 (2763 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	211	279	-24,4%
Verkehrsunfälle mit getöteten Personen	1	7	-85,7%
Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Personen	49	68	-27,9%
Verkehrsunfälle mit leichtverletzten Personen	161	204	-21,1%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfällen mit Personenschaden / Einwohnerzahl x 100.000)	292,32	399,35	

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 aus dem Jahr 2023 mit den Werten des Jahres 2022, stellt man fest, dass die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten oder getöteten Personen deutlich geringer ausfällt.

Die bestätigt die Polizei Bitburg in ihrer Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit, welche unter den Ziffern 13 bis 15 für das Jahr 2023 auszugsweise dargestellt ist.

Jahr (Quelle: AVUS)	2023	2022	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der verunglückten Personen	276	368	-25%
Anzahl der getöteten Personen	1	8	-87,5%
Anzahl der schwerverletzten Personen	58	79	-26,6%
Anzahl der leichtverletzten Personen	217	281	-22,8%
Verletzten-Häufungszahl (Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen / Einwohnerzahl x 100.000)	382,38	526,75	

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.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel sind rückläufig. Dies könnte eine Folge der hohen Kontrolltätigkeit im Dienstbezirk der PI Bitburg und dem damit einhergehenden Kontrolldruck sein. Berauschte Fahrzeugführer lassen aufgrund der Befürchtung entdeckt zu werden das Fahrzeug öfter stehen.

Im Jahr 2023 ereigneten sich 64 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 69. Dies rührt daher, dass bei drei Verkehrsunfällen der Fahrer sowohl alkoholisiert war, als auch unter Drogeneinfluss stand.

Die Erkennung von berauschten Fahrzeugführenden nimmt in der Aus- und Fortbildung der Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten einen immer größeren Stellenwert ein. Die gleichbleibend hohen Fallzahlen sind auch auf die Fähigkeit der Beamtinnen und Beamten im Erkennen von berauschten Fahrzeugführern sowie eine verbesserte Aus- und Fortbildung zurückzuführen.

Jahr (Quelle: AVUS)	2023	2022	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	64	70	-8,6%
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	59	64	-7,8%
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	17	32	-46,9%
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	10	9	-10%
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	6	6	+/-0%

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. die 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

Jahr (Quelle: AVUS)	2023 (2865 Unfälle)	2022 (2763 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Abstand	545	438	+24,4%
Abbiegen/Wenden Rückwärtsfahren	401	388	+3,4%
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	54	100	-46%
Geschwindigkeit	226	193	+17,1%
Straßenbenutzung	118	98	+20,4%
Vorfahrt/Vorrang	91	115	-20,9%
Ablenkung	45	75	-40%
Überholen	35	40	-12,5%

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.

Jahr (Quelle: AVUS)	2023 (211 Unfälle)	2022 (279 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
nicht angepasste Geschwindigkeit	59	65	-24,6%
andere Fehler beim Fahrzeugführer	9	10	-10%
Fehler beim Abbiegen/Wenden oder Rückwärtsfahren	19	23	-17,4%
nicht ausreichender Abstand	26	29	-10,4%
Missachtung der Vorfahrt/des Vorrangs	25	43	-41,9%
Fehler bei der Straßenbenutzung	13	18	-27,8%
Fehler beim Überholen	4	8	-50%
Ablenkung	7	16	-56,3%

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).

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV (Anzahl der Kinder als Hauptverursacher))	2023	2022	Veränderung zum Vorjahr
Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung	21	18	+16,7%
davon mit Personenschaden	17	18	-5,6%
Anzahl der verunglückten Kinder gesamt	19	20	-5%
- davon getötet	0	0	+/-0%
- davon schwerverletzt	2	3	-33,3%
- davon leicht verletzt	17	17	+/-0%
Anzahl der Kinder als Hauptverursacher	7	7	+/-0%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Zahl der Kinder im Dienstbezirk x 100.000) (Einwohnerzahl Stand: 31.12.2022)	193,69	182,27	

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 20% der registrierten Verkehrsunfälle beteiligt.

Die Zahl der Personenschadensunfälle unter Beteiligung junger Fahrer ist rückläufig. Dennoch ist die Zahl der verunglückten Personen gestiegen. Insgesamt ist ein Anstieg der Unfallzahlen im Bereich der jungen Fahrenden erkennbar.

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV („junge Fahrende“ als Hauptverursacher))	2023 (2865 Unfälle)	2022 (2763 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung „junger Fahrender“	617 (23% der Gesamtzahl)	576 (20,9% der Gesamtzahl)	+7,1%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung „junger Fahrender“	69 (11,2 % der Gesamtzahl von 617 Unfällen)	76 (13,2% der Gesamtzahl von 576 Unfällen)	-9,2%
Anzahl der verunglückten „jungen Fahrenden“	73	65	+12,3%
- davon getötet	0	1	-100%
- davon schwerverletzt	15	10	+50%
- davon leichtverletzt	58	54	+7,4%
„junge Fahrende“ als Hauptverursacher	475 (77% der gesamten Unfälle „junger Fahrer“)	430 (74,7% der gesamten Unfälle „junger Fahrer“)	+10,5%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der „jungen Fahrer“ im Dienstbezirk x 100.000) (Einwohnerzahl Stand: 31.12.2020)	12281,05	11893,45	

9.3. Senior*innen

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 geringer ist, als der von „jungen Fahrern“. Der Anteil von Senioren über 65 Jahre an der Gesamtbevölkerung beträgt ca. 18,5 %.

9.3.1. Senior*innen (über 65 Jahre)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen hat sich von 2022 nach 2023 kaum verändert. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden ist jedoch deutlich gesunken. Auffallend ist, dass deutlich mehr Senioren über 65 Jahre als Verursacher von Verkehrsunfällen geführt werden.

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV (Senioren als Hauptverursacher))	2023 (2865 Unfälle)	2022 (2763 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen	453	452	+0,2%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen	36 (8% der Gesamtzahl von 453 Unfällen)	51 (11,3% der Gesamtzahl von 452 Unfällen)	-29,4%
Anzahl der verunglückte Senior*innen	35	34	+2,9%
davon getötet	0	0	+/-0%
davon schwer verletzt	6	12	-50%
davon leicht verletzt	29	22	+31,8%
Senior*innen als Hauptverursacher	326	203	+60,1%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der Senioren über 65 Jahren im Dienstbezirk x 100.000) (Einwohnerzahl Stand: 31.12.2022)	3059,36	3301,44	

9.3.2. Senior*innen (über 75 Jahre alt)

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen über 75 Jahre ist von 2022 zu 2023 leicht gesunken. Ansonsten sind kaum Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr festzustellen.

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV (Senioren als Hauptverursacher))	2023 (2865 Unfälle)	2022 (2763 Unfälle)	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (über 75 Jahre)	164	170	-3,5%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ...	18	20	-10%
Anzahl der verunglückten Senior*innen ...	18	30	-40%
davon getötet	0	2	-100%
davon schwer verletzt	4	6	-33,3%
davon leicht verletzt	15	12	+25%
Senior*innen ... als Hauptverursacher	130	129	+0,8%
Unfallhäufungszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle / Anzahl der Senioren über 75 Jahren im Dienstbezirk x 100.000) (Einwohnerzahl Stand: 31.12.2020)	2504,20	2546,81	

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.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern rückläufig sind und das Radfahren sicherer geworden ist.

Jahr (Quelle: GeopolisV)	2023	2022	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad-/Pedelec-Fahrenden	28	40	-30%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Rad-/Pedelec-Fahrenden	23 (82,1% der Gesamtzahl der Fahradunfälle)	38 (95% der Gesamtzahl an Fahradunfällen)	-39,5%
davon getötet	0	1	-100%
davon schwerverletzt	8	8	+/-0%
davon leichtverletzt	17	29	-41,4%
Rad-/Pedelec-Fahrende als Hauptverursacher	17	31	-45,2%

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.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern ist von 2022 auf 2023 gesunken. Dies gilt auch für die Anzahl der hierbei getöteten, schwer- und leicht verletzten Personen. Ähnlich wie das Radfahren ist auch das Motorradfahren sicherer geworden.

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV (Krad als Hauptverursacher))	2022	2023	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorrädern mit amtlichen Kennzeichen	40	46	-13%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorrädern mit amtlichen Kennzeichen	35 (87,5% der Unfälle von Motorrädern mit amtl. Kennzeichen)	46 (100% der Unfälle von Motorrädern mit amtl. Kennzeichen)	-23,9%
Anzahl der verunglückten Motorradnutzer*innen gesamt	38	48	-20,8%
- davon getötet	1	3	-66,7%
- davon schwerverletzt	10	18	-44,4%
- davon leicht verletzt	27	27	+/-0%
Motorräder mit amtlichem Kennzeichen als Hauptverursacher	30	32	-6,3%

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.

Bei fast unveränderten Unfallzahlen wurden 2023 weniger Menschen bei Lkw-Unfällen verletzt als im Vorjahr.

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV (Lkw als Hauptverursacher))	2023	2022	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtunfallzahl unter Beteiligung von Lastkraftwagen	196	198	-1%
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lastkraftwagen	11	19	-42,1%
Anzahl der verunglückten Personen in Zusammenhang mit Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen	10	20	-50%
davon getötet	0	0	+/-0%
davon schwer verletzt	2	3	-33,3%
davon leicht verletzt	8	16	-50%
Lastkraftwagen als Hauptverursacher	154	145	+6,2%

10. unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort stellt einen Straftatbestand nach § 142 des Strafgesetzbuches dar. Es kann mit Geld-, in schweren Fällen auch mit Freiheitsstrafe geahndet 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 Zahl der Verkehrsunfallfluchten stieg im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr merklich an. Im Ergebnis konnten jedoch auch mehr Verkehrsunfallfluchten geklärt und die Flüchtigen ermittelt werden.

Jahr (Quelle: AVUS)	2023	2022	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit anschließendem unerlaubtem Entfernen vom Unfallort	410	346	+18,5%
davon aufgeklärt	178	161	+8,5%
Aufklärungsquote	43,4%	46,5%	

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.

Jahr (Quelle: GeopolisV)	2023 (2865 Unfälle)	2022 (2763 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Wildunfälle gesamt	1143	1110	+3%
Wildunfälle mit Personenschäden	7	8	-12,5%
davon getötete Personen	0	0	+/-0%
davon schwer verletzte Personen	0	3	-100%
davon leicht verletzte Personen	7	5	+40%

12. Aussage zu Verkehrsunfallhäufungsstellen:

Innerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich im Jahr 2023 insgesamt 1184 Verkehrsunfälle. Außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich dem gegenüber 1681 Verkehrsunfälle. Zieht man von diesen jedoch die Wildunfälle (1143 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 2020-2022 fünf 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 2023 wurden durch die Polizei Bitburg 122 Trunkenheitsfahrten (Straftatbestände §§ 315c, 316 StGB) aufgedeckt und die ungeeigneten Kraftfahrzeugführenden aus dem Verkehr gezogen. In 129 Fällen bestand der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG, d.h. Trunkenheit im Straßenverkehr infolge Alkoholgenusses oder anderer berauschender Mittel. Auch in diesen Fällen wurden die Personen aus dem Straßenverkehr gezogen und die Weiterfahrt untersagt. Darüber hinaus gelang es der Polizei Bitburg im Jahr 2023 138 Fahrzeugführer festzustellen, die nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis gewesen sind.

Durch einen hohen, flächendeckenden Kontrolldruck gelang es der PI Bitburg im vergangenen Jahr wiederum, 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.

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. Beispielhaft 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. Im Jahr 2023 konnten auf diese Weise ca. 750 Grundschulkindern sowie ca. 200 Vorschulkindern erreicht werden.

Die jungen Fahrenden wurden 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 und über die gefährlichen Wirkungen von Alkohol sowie Betäubungsmitteln aufgeklärt werden.

Die bereits seit 12 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.

Länderübergreifend koordinierte und teilweise durch internationale Polizeidienststellen unterstützte ursachen- und zielgruppenorientierte Überwachungsmaßnahmen sowie tagtäglich durchgeführte verkehrserzieherische Gespräche der einschreitenden Beamten und eine gemeinsame Reflektion des festgestellten Fehlverhaltens ergänzen 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 (siehe Ziffer 12).

16. Fazit:

Die Verkehrsunfallzahlen im Jahr 2023 sind im Vergleich zu 2022 von 2763 auf 2865 Verkehrsunfälle angestiegen.

Erfreulich ist, dass sich die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden deutlich verringert hat.

Während sich im Jahr 2022 279 Verkehrsunfälle mit Personenschäden ereigneten, waren es im Jahr 2023 nur noch 211. Auch die Zahl der hierbei verunglückten Personen ist rückläufig. Sie sank von 368 verunglückten Personen im Jahr 2022 auf 279 Personen im Jahr 2023.

Eine Person wurde im Jahr 2023 bei einem Verkehrsunfall getötet. Dies ist ein mehr als erheblicher Rückgang zu 2022, als 8 Personen ihr Leben bei Verkehrsunfällen verloren. Dennoch bleibt die „Vision Zero“ unser Ziel, das heißt, die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer auf null zu reduzieren.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit anschließendem unerlaubtem Entfernen vom Unfallort ist gestiegen. Erfreulicherweise zeigt die Statistik jedoch auch einen Anstieg der aufgeklärten Verkehrsunfallfluchten.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden ist 2023 im Vergleich zu 2022 rückläufig; ebenso wie die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Krafträdern. Dies gilt gleichermaßen für die Verkehrsunfälle insgesamt, als auch für die Verkehrsunfälle mit Personenschäden. Radfahren, als auch Motorradfahren ist im Jahr 2023 sicherer geworden.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei welchen Fahrer unter dem Einfluss berauschender Mittel (Alkohol und Drogen) standen ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls zurückgegangen.

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist, wie im Jahr 2022, weiterhin die Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden.

Beide Unfallursachen unterliegen auch zukünftig einem besonderen Fokus der Polizei Bitburg.

Junge Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 25 Jahren sowie Senioren ab 65 Jahren bleiben auch im Jahr 2023 Hauptrisikogruppen für Verkehrsunfälle.