



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM TRIER

VERKEHRUNFALLSTATISTIK 2023

PRESSEMELDUNG ZUR VERKEHRUNFALLENTWICKLUNG
IM DIENSTBEZIRK DER POLIZEIINSPEKTION WITTLICH



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) Wittlich umfasst

- **das Stadtgebiet Wittlich mit Stadtteilen (etwa 19.700 Einwohnern)**
- **die Verbandsgemeinde Wittlich-Land (etwa 30.700 Einwohnern)**
- **Teile der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach (etwa 4.900 Einwohnern).**

Damit ist die PI Wittlich für rund 55.300 Menschen in 52 Gemeinden verantwortlich. Das Dienstgebiet der Polizeiinspektion Wittlich umfasst 526 Quadratkilometer.

Das Dienstgebiet umfasst ein Straßennetz von 731 Km, davon

- **43 Kilometer Bundesstraße,**
- **216 Kilometer Landstraße und**
- **241 Kilometer Kreisstraße.**
- **231 Kilometer Gemeindestraßen.**

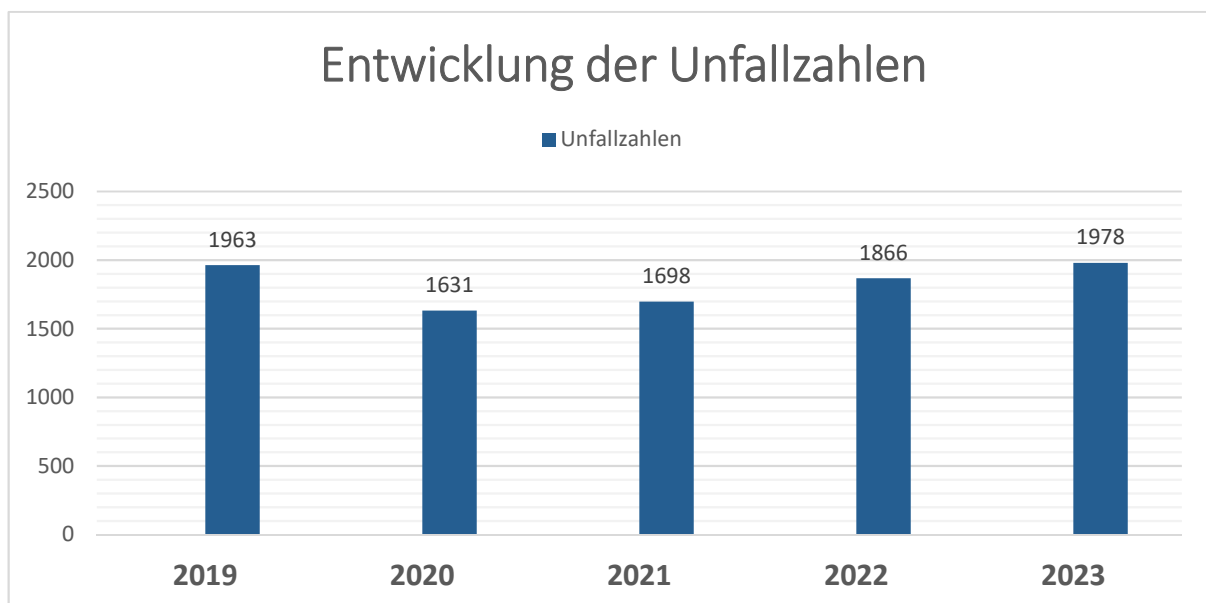
3. Kernaussagen zur Verkehrsunfallentwicklung im Dienstbezirk der PI Wittlich

- Gesamtunfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr gestiegen
- Niveau der „Vor-Corona“ Jahre fast wieder erreicht
- 5 Verkehrstote im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Wittlich
- Abnahme von Verkehrsunfällen mit Personenschaden
- deutlich weniger Schwerverletzte
- leichter Anstieg der Unfallzahlen im Bereich der jungen Fahrer
- leichter Anstieg der Unfallzahlen im Bereich der Senioren und Seniorinnen

4. Betrachtung der Unfallzahlen

4.1. Gesamtunfallzahlen:

Jahr (Quelle: AVUS)	2019	2020	2021	2022	2023
Unfallzahlen	1963	1631	1698	1866	1978



Die Gesamtverkehrsunfallzahl ist im Vergleich zum Vorjahr von 1866 (2022) auf 1978 gestiegen, dies stellt ein Zuwachs von 112 Verkehrsunfällen (VU) dar. Das entspricht einem Anstieg von 6,00 Prozent.

Bei 89,99 Prozent der Verkehrsunfälle handelt es sich um Verkehrsunfälle mit Sachschaden, bei denen keine Personen verletzt wurden (1780 von 1978 Verkehrsunfällen).

Von den 1978 Verkehrsunfällen waren 198 als „Verkehrsunfall mit Personenschaden“ zu klassifizieren. Das entspricht einem Anteil von 10,01 Prozent an der Gesamtzahl der Unfälle. Bei jedem 10 Verkehrsunfall wurde somit zumindest ein Beteiligter verletzt.

Bei den 198 Unfällen mit Personenschaden wurden insgesamt **234 Personen verletzt**, davon

- **5 getöte Personen**
- **40 schwer verletzte Personen**
- **189 leicht verletzte Personen**

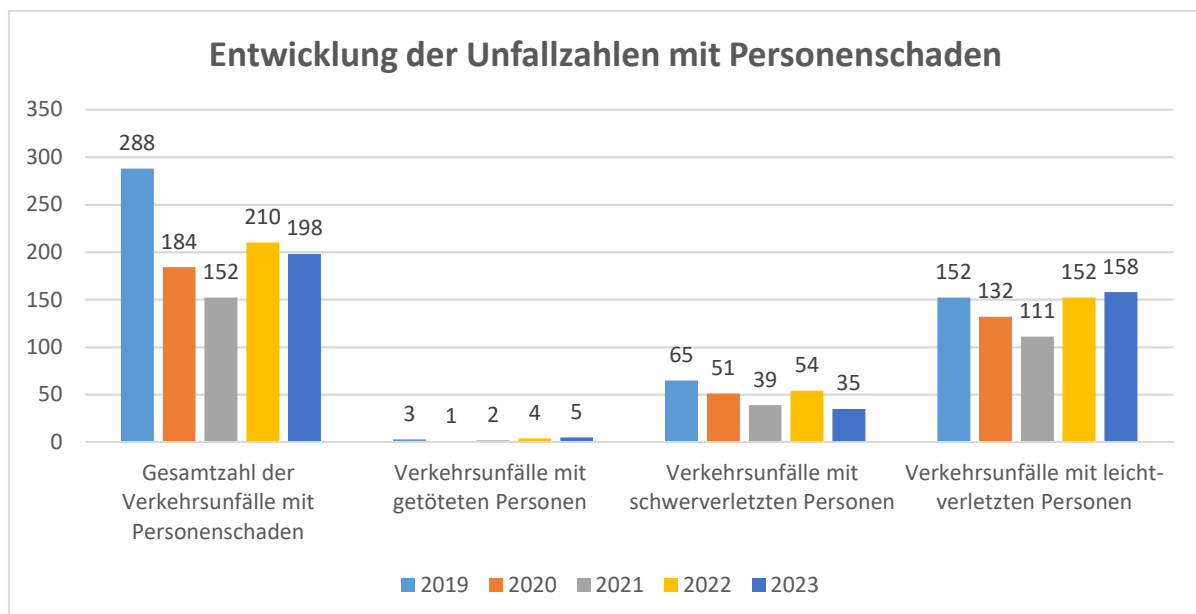
4.2. Verkehrsunfall mit Personenschaden

Jahr (Quelle: AVUS)	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	288	184	152	210	198
Verkehrsunfälle mit getöteten Personen	3	1	2	4	5
Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Personen	65	51	39	54	35
Verkehrsunfälle mit leichtverletzten Personen	152	132	111	152	158

Hinweis zu der nachfolgenden Tabelle:

In einem registrierten Unfall mit Personenschaden können mehrere Personen verletzt/getötet werden, weshalb die Anzahl der Unfallereignisse nicht mit der Anzahl der verunglückten Personen korreliert. Verunglückte Personen sind 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).

Jahr (Quelle: AVUS)	2022 (1866 Unfälle)	2023 (1978 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der verunglückten Personen	266	234	-32
Anzahl der getöteten Personen	4	5	+1
Anzahl der schwerverletzten Personen	62	40	-22
Anzahl der leichtverletzten Personen	200	189	-11



Bei den Getöteten handelt es sich um

- einen Motorradfahrer, der einem auf dem gleichen Fahrstreifen fahrenden Lkw auffuhr.
- einen Pkw-Fahrer, welcher in den Fahrstreifen für den Gegenverkehr einfuhr und hier mit einem entgegenkommenden Lkw kollidierte.

- ebenfalls ein Pkw-Fahrer, welcher in den Fahrstreifen für den Gegenverkehr einfuhr und hier mit einem entgegenkommenden Fahrzeug kollidierte.
- Radfahrer, welcher in einen Kreuzungsbereich einfuhr und dabei den bevorrechtigten von rechts kommenden Pkw übersah.
- eine Fußgängerin, welche auf die Fahrbahn trat, um selbige zu überqueren und dabei ein von rechts kommendes Fahrzeug übersah.

4.3. 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 2023 ereigneten sich 33 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 34. Dies rührt daher, dass bei einer gewissen Zahl von Verkehrsunfällen ein Unfallverursacher sowohl alkoholisiert war, als auch unter Drogeneinfluss stand.

Tabelle Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Jahr (Quelle: AVUS)	2022	2023	Veränderung zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	27	33	+6
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	26	30	+4
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	5	12	+7
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	2	4	+2

4.4. Verkehrsunfall mit Flucht:

Jahr <small>Quelle: AVUS)</small>	2019	2020	2021	2022	2023
VU- Flucht	320	260	243	291	297
dabei Verunglückte	21	15	10	18	12
• davon Getötete	0	0	0	0	0
• davon Schwerverletzte	4	1	3	1	1
• davon Leichtverletzte	17	14	7	17	11
aufgeklärte Fälle	131	110	112	122	114
Aufklärungsquote in %	43	42	46	42	39

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort ist im Vergleich zum Vorjahr von leicht von 291 auf 297 VU angestiegen. Damit entfernten sich Unfallbeteiligte in 15,02 Prozent aller Unfälle von der Unfallörtlichkeit, ohne den ihnen obliegenden Pflichten nachgekommen zu sein. Hinweise von Zeugen tragen entscheidend dazu bei, flüchtige Unfallverursacher zu ermitteln und letztlich auch eine Regulierung des entstandenen mitunter hohen Schadens herbeizuführen. Daher sollten Zeugen ihre Wahrnehmungen umgehend der örtlichen Polizei melden.

4.5. Unfall mit Wild

Jahr <small>(Quelle: AVUS, GeopolisV)</small>	2022 <small>(1866 Unfälle)</small>	2023 <small>(1978 Unfälle)</small>	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Wildunfälle	551	572	+21
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden bei Wildunfällen	13	3	-10
Anzahl der verunglückten Personen in Zusammenhang mit Wildunfällen	0	0	+/-0
• davon getötet	0	0	-4
• davon schwer verletzt	4	0	-9
• davon leicht verletzt	12	3	-9

5. Betrachtung der Unfallursachen:

5.1. Erläuterungen zu Begrifflichkeiten

Im Folgenden werden die in der polizeilichen Unfallstatistik der PI Wittlich festgestellten Hauptunfallursachen aufgelistet und in ihrer Begrifflichkeit erläutert. Neben den unten gelisteten Unfallursachen, gibt es weitere (z. B. Falsches Verhalten der Fußgänger, Vorbeifahren/Nebeneinanderfahren, ...), die allerdings für eine geringe Anzahl an Unfällen ausschlaggebend sind. Daher wird an dieser Stelle auf Erläuterungen verzichtet.

Unfallursache	Erläuterung
Abbiegen Wenden Rückwärtsfahren	<ul style="list-style-type: none"> • Fehler beim Abbiegen nach rechts oder links • Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren • Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr <p>Derartige Unfälle ereignen sich oft auf Parkplätzen beim Ein- oder Ausparken.</p>
Abstand	<ul style="list-style-type: none"> • Ungenügender Sicherheitsabstand • Starkes Bremsen des Vorfahrenden ohne zwingenden Grund <p>Hierunter sind vor allem „klassische“ Auffahrunfälle zu zählen.</p>
Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • 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.)
Straßenbenutzung	<ul style="list-style-type: none"> • 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)
Vorfahrt/Vorrang	<ul style="list-style-type: none"> • Nichtbeachten der Regel "rechts vor links" oder von vorfahrtregelnden Verkehrszeichen
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • 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) • Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen
Verkehrstüchtigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Alkoholeinfluss • Einfluss berauschender Mittel (Drogen, Rauschgift)

	<ul style="list-style-type: none"> • Übermüdung • Sonstige körperliche oder geistige Mängel
Ablenkung	„ 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.
Überholen	<ul style="list-style-type: none"> • Unzulässiges Rechtsüberholen • Überholen trotz Gegenverkehrs, unklarer Verkehrslage oder unzureichender Sichtverhältnisse • Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs • Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts oder beim Überholtwerden •
Ladung u. Besetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Überladung, Überbesetzung • Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile

5.2. Betrachtung der Unfallursachen für alle Unfälle

In der tabellarischen Darstellung sind die Unfallursachen nach ihrer Häufigkeit aufgelistet. Verkehrsunfälle beim Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren oder Auffahrunfälle sind häufiger festzustellen, als Verkehrsunfälle durch Fehler beim Überholen oder durch Vorfahrtsmissachtungen. Ein großer Anteil aller registrierten Verkehrsunfälle ist auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen.

Jahr (Quelle: AVUS)	2022 (1866 Unfälle)	2023 (1978 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Abstand	419	517	+98
Abbiegen/Wenden Rückwärtsfahren	411	384	-27
Geschwindigkeit	117	129	+12
Vorfahrt/Vorrang	82	103	+21
Straßenbenutzung	51	58	+7
Andere Fehler	50	52	+2
Ablenkung	23	16	-7
Überholen	18	17	-1
Vorbei- /Nebeneinanderfahren	18	7	-11

5.3. 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)	2022 (210 Unfälle)	2023 (198 Unfälle)	Veränderung zum Vorjahr
Geschwindigkeit	52	60	+8
Abstand	24	35	+11
Vorfahrt/Vorrang	24	25	+1
Abbiegen/Wenden Rückwärtsfahren	29	16	-13
Straßenbenutzung	14	12	-2
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	16	9	-7
Ablenkung	7	4	-3
Überholen	6	3	-3
Vorbei- /Nebeneinanderfahren	1	1	+/-0

6. Betrachtung von Risikogruppen:

6.1 Kinder (0-14 Jahre)

Unfallbeteiligter ist ein Kind z.B. als Fußgänger oder Radfahrer. Verunglückte Kinder sind auch solche, die nicht als Unfallbeteiligte, sondern als Geschädigte geführt werden (z.B. als verletzte Mitfahrer im Pkw der Eltern).

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV)	2022	2023	Veränderung zum Vorjahr
Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung	26	12	-14
davon mit Personenschaden	18	4	-14
Anzahl der verun- glückten Kinder gesamt	21	8	-13
• davon getötet	0	0	+/- 0
• davon schwerverletzt	5	1	-4
• davon leicht verletzt	16	7	-9

Anzahl der Kinder als Hauptverursacher	8	4	-4
Schulwegunfall	1	0	-1

Im Jahr 2023 verunglückten

- **3 Kinder als Fußgänger**
- **5 Kinder als Radfahrer**
- **2 Kinder als Mitfahrer**

6.2. Junge Erwachsene (18-24 Jahre):

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV)	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr
Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrer*innen	406	430	+24
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung junger Fahrer*innen	54	45	-9
• davon getötet	0	2	2
• davon schwerverletzt	14	6	-8
• davon leichtverletzt	40	49	+9
18-24-Jährige als Hauptunfallverursacher	290	313	+23

6.3 Ältere Verkehrsteilnehmer (ab 65 Jahren):

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV)	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen	368	392	+24
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen	47	48	+1
Anzahl der verunglückten Senior*innen	56	57	+1
• davon getötet	3	4	+1
• davon schwer verletzt	15	13	-2
• davon leicht verletzt	38	40	+2

Senior*innen als Hauptverursacher	265	268	+3
-----------------------------------	-----	-----	----

6.4. Senior*innen (über 75 Jahre alt)

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV)	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen	176	158	-18
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen	14	21	+7
Anzahl der verunglückten Senior*innen	17	23	+6
• davon getötet	1	1	+/-0
• davon schwer verletzt	5	5	+/-0
• davon leicht verletzt	11	17	+6
Senior*innen als Hauptverursacher	124	114	-10

6.5. Motorisierter Zweiradverkehr:

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV)	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern	65	58	-7
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrern	54	42	-12
Anzahl der verunglückten Motorradnutzerinnen gesamt	58	43	-15
• davon getötet	2	1	-1
• davon schwer verletzt	16	10	-6
• davon leicht verletzt	40	32	-8
Motorradfahrer*innen als Hauptverursacher	47	36	-11

6.6. Radfahrer:

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV)	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrer*innen	39	45	+6
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Rad- u. Pedelecfahrer*innen	33	39	+6
Anzahl der verunglückten Rad- und Pedelecfahrer*innen	34	41	+7
• davon getötet	0	1	+1
• davon schwer verletzt	11	8	-3
• davon leicht verletzt	23	32	+9
Rad- und Pedelecfahrer*innen als Hauptverursacher	22	35	+13

6.7. LKW:

Jahr (Quelle: AVUS, GeopolisV)	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr
Gesamtunfallzahl unter Beteiligung von Lastkraftwagen	139	131	-7
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lastkraftwagen	13	13	+/-0
Anzahl der verunglückten Personen in Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter LKW-Beteiligung	14	15	+1
• davon getötet	0	1	+1
• davon schwer verletzt	2	3	+1
• davon leicht verletzt	12	11	-1
Lastkraftwagen als Hauptverursacher	9	10	+1

7. Maßnahmen der Verkehrsüberwachung zur Reduzierung von Verkehrsunfällen/ Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Um die Zahl der Verkehrsunfälle, insbesondere der Unfälle mit Verletzten zu reduzieren, verfolgt die Polizeiinspektion Wittlich einen ganzheitlichen Ansatz, welcher auf den Säulen der Verkehrsüberwachung (Enforcement), der Verkehrserziehung (Education) und der Verkehrsraumgestaltung (Engineering) beruht.

Dabei kooperiert die Polizeiinspektion Wittlich mit einer Vielzahl von Partnern aus unterschiedlichsten Bereichen, wie Straßenbaulastträgern, Straßenverkehrsbehörde, Verkehrswacht, Schulen, Kindergärten sowie weiteren staatlichen und nicht staatlichen Stellen.

Im Bereich der Verkehrsüberwachung richtet die Polizei Wittlich ihr Überwachungskonzept zielgruppen- und ursachenorientiert aus. In Kooperation mit den Zentralen Verkehrsdiensten des Polizeipräsidiums Trier wird die Hauptunfallursache Geschwindigkeit durch Kontrollen an ausgewählten Örtlichkeiten in den Fokus genommen.

Die jungen Fahrenden stehen insbesondere im Zusammenhang mit der Unfallursache Geschwindigkeit sowie Alkohol- und Drogen im Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Entsprechende Kontrolltätigkeiten werden ganzjährig im gesamten Dienstgebiet durchgeführt.

Ein weiterer Schwerpunkt stellt die Überwachung des motorisierten Zweiradverkehrs dar. Die Polizei Wittlich führt hier regelmäßig dienststellenübergreifende Sonderkontrollen durch.

Ebenfalls verstärkt im Fokus: das sichere Ankommen von Kindern in Kindergarten und Schule. Um dies zu gewährleisten, finden auch hier regelmäßige Kontrollen statt, welche das Geschwindigkeitsverhalten an diesen Örtlichkeiten sowie den Transport der Kinder überwachen.

Neben einer intensiven Kontrolltätigkeit kommt der Prävention und der Verkehrserziehung eine große Bedeutung zu. Ob durch Polizeipuppenbühne oder Fußgängertraining in Kindergärten oder Radfahrausbildung in den Grundschulen: unsere Verkehrssicherheitsberater bereiten Kinder für die Teilnahme am Straßenverkehr vor und leisten damit einen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Präventionsveranstaltungen an weiterführenden Schulen zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten sollen gezielt die Risikogruppe der „Jungen Fahrer“ ansprechen und sensibilisieren.

Im Rahmen der Unfallkommission wertet die Polizeiinspektion Wittlich die Unfallstatistik fortlaufend aus, um Unfallhäufungsstellen zu erkennen. In Kooperation mit Straßenbaulastträger und örtlichen Verwaltungen wird der Verkehrsraum durch regelmäßige Verkehrsschauen einer Überprüfung unterzogen: was kann optimiert werden, um zukünftig Unfälle zu vermeiden bzw. deren Folgen abzumildern.

8. Fazit:

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass sich die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in 2023 im Vergleich zum Vorjahr leicht erhöht hat und nun wieder das Niveau der Vor-Corona-Jahre erreicht hat.

Auch wenn im letzten Jahr 5 Menschen bei Verkehrsunfällen ihr Leben verloren, ist dennoch ein Trend zu erkennen, dass weniger Verkehrsunfälle mit schweren Verletzungen zu verzeichnen sind.

Sowohl im Bereich der Jungen Fahrer (18-24 Jahre alt), als auch bei den Senioren und Seniorinnen (> 65 Jahre alt) ist ein leichter Anstieg der Unfallzahlen zu verzeichnen. Dabei blieb die Anzahl der verletzten Personen jedoch etwa gleich zum Vorjahr.

Bei den „Verkehrsarten“, also den genutzten Fortbewegungsmitteln, ist insbesondere ein Anstieg im Bereich der Fahrrad- und Pedelecunfällen festzustellen. Dieses dürfte darauf zurückzuführen sein, dass E-Bikes sich großer Beliebtheit erfreuen und die erzielten Geschwindigkeiten durch die elektrische Tretunterstützung bei Stürzen oder Kollisionen trotz Tragens von Helmen regelmäßig zu Verletzungen führen.