

**P r e s s e m i t t e i l u n g**

**Verkehrsunfallstatistik  
2001  
des  
Polizeipräsidiums Frankfurt am Main**

Rückgang der Unfalltoten

\*

Stagnierende Zahlen bei den Schwerverletzten

\*

Erneuter geringfügiger Anstieg der  
Gesamtunfallzahlen

\*

Erste Unfallstatistik der  
Polizei Autobahnstation Frankfurt am Main

*Mit der am 01. Januar 2001 durchgeführte Organisationsreform der Hessischen Polizei hat sich auch der Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Frankfurt am Main verändert.*

*Das bis dato mitbetreute Gebiet des Main-Taunus-Kreises wurde dem Polizeipräsidium Westhessen, mit Sitz in Wiesbaden, übertragen.*

*Dafür wurde die ehemalige Polizei Autobahnstation Neu-Isenburg, jetzt Polizei Autobahnstation Frankfurt am Main, mit neuem Gebietszuschnitt organisatorisch und dienstaufsichtsmäßig in die hiesige Behörde eingegliedert.*

*Außer dem Stadtgebiet Frankfurt, mit einer Fläche von ca. 250 Quadratkilometern, gehören jetzt noch zusätzlich bestimmte Autobahnabschnitte mit fünf Autobahnkreuzen, einige Bundesstraßen und Nebenfahrbahnen mit rund 220 km um die Rhein-Main-Metropole zum Dienstbezirk des Polizeipräsidiums Frankfurt am Main.*

*Insgesamt registrierte und bearbeitete die Frankfurter Polizei in ihrem neuen Zuständigkeitsbereich **21.989** Verkehrsunfälle.*

**Zur besseren Übersicht wurde die Statistik in zwei Abschnitte unterteilt, und zwar in das Stadtgebiet Frankfurt und zum anderen in den Dienstbezirk der Polizei- Autobahnstation.**

## **1. Unfallstatistik für das Stadtgebiet Frankfurt am Main**

### **1.1. Unfallentwicklung**

Die Unfallbilanz 2001 weist für das Stadtgebiet Frankfurt insgesamt **17.482** (2000: 16.955) polizeilich aufgenommene Verkehrsunfälle aus. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von **527** Unfällen (= **3,1 %**).

Damit setzt sich auch 2001 der bereits seit 1997 anhaltende steigende Trend des Unfallaufkommens fort. Der niedrigste Stand wurde im Jahre 1996 mit 14.094 Unfällen im Stadtgebiet Frankfurt am Main erreicht.

Die Zahl der **tödlich Verletzten** stagnierte mit **21** (2000: 22), ebenfalls die Zahl der **Schwerverletzten** bei **417**; die der **Leichtverletzten** erhöhte sich um **146** auf **3.049**.

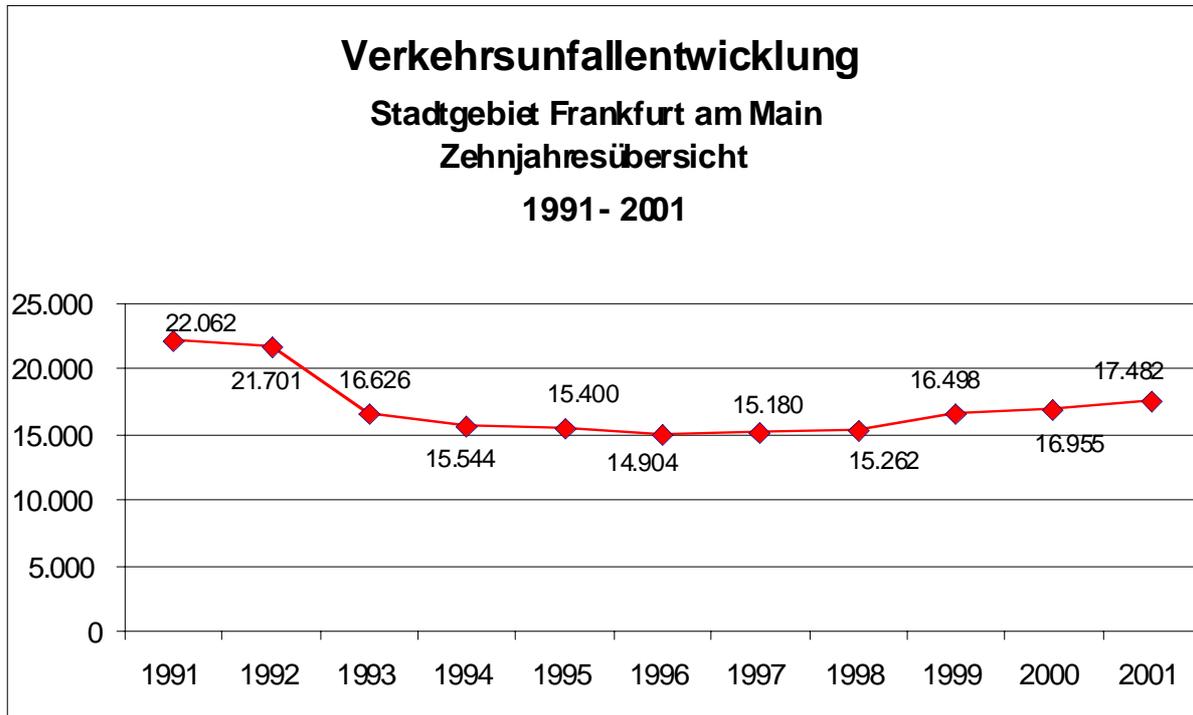
Ursächlich für die seit Jahren rückläufige Quote der Schwer- und Leichtverletzten dürften sicherlich der verbesserte Schutz der Fahrgastzellen in den modernen Kraftfahrzeugen sowie die unterschiedlichen Rückhaltesysteme sein.

Im Jahre 2001 nahmen die Beamten durchschnittlich **pro Tag 48 Verkehrsunfälle** in Frankfurt am Main aufnehmen.

Der Anstieg der erfaßten Unfälle ist im wesentlichen auf die Zunahme bei

- Unfällen mit Sachschäden + 5,4 %
- Unfällen mit Personenschäden + 2,9 %
- Unfällen mit Leichtverletzten + 5,0 %

zurückzuführen.



### 1.3 Unfallzeiten

Für eine effiziente Verkehrsüberwachung ist es absolut erforderlich, neben entsprechenden Unfallörtlichkeiten auch die relevanten Zeiten zu kennen.

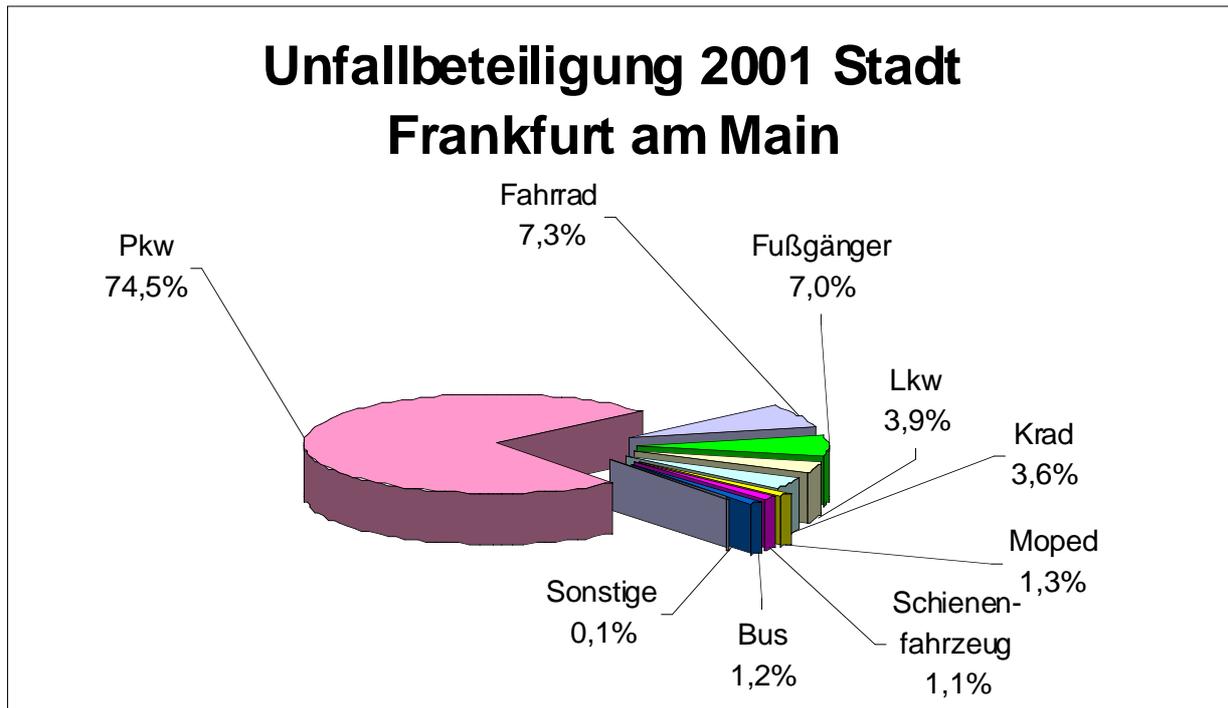
Im Jahr 2001 war erneut der **Mai** besonders unfallträchtig mit **1.638** (2000: 1.592) Unfällen, gefolgt vom **Oktober** (2000: September) mit **1.558** und **August** (2000: November) mit **1.553** Unfällen.

Der **Sonntag** stellte den unfallschwächsten Tag mit **388**, **Mittwoch** und **Donnerstag** mit **597** und **589** Zusammenstößen die am meisten belasteten Wochentage dar. Zwischen morgens **04.00 Uhr** und abends gegen **18.00 Uhr** lagen die Hauptunfallzeiten.

### 1.4 Unfallbeteiligte/Unfallursachen

Die Graphik über die Unfallbeteiligten zeigt, daß auch weiterhin die **Pkw-Fahrer** als Unfallbeteiligte deutlich dominieren. Waren es im Jahr 2000 noch 74,3 %, so sind es 2001 0,2 Prozentpunkte mehr (= **74,5 %**). Es folgen - wie in den vergangenen Jahren auch - die **Radfahrer** mit einem minimalen Rückgang um 0,2 Punkte auf **7,3 %** (2000: 7,5 %). Danach stehen auf der Liste die **Fußgänger** mit **7 %** (2000: 6,9 %).

Im Gesamten betrachtet eine Stagnation der Zahlen, auch bei den anderen Beteiligten.



Im Stadtgebiet bleiben weiterhin die **nicht angepaßte Geschwindigkeit** mit mangelndem Sicherheitsabstand, Fahrstreifenwechsel und Fehler beim Überholen mit **46,6 %** (2000: 44,3 %) die Hauptunfallursache. Eine höhere Zahl war lediglich 1999 mit 46,9 % zu verzeichnen.

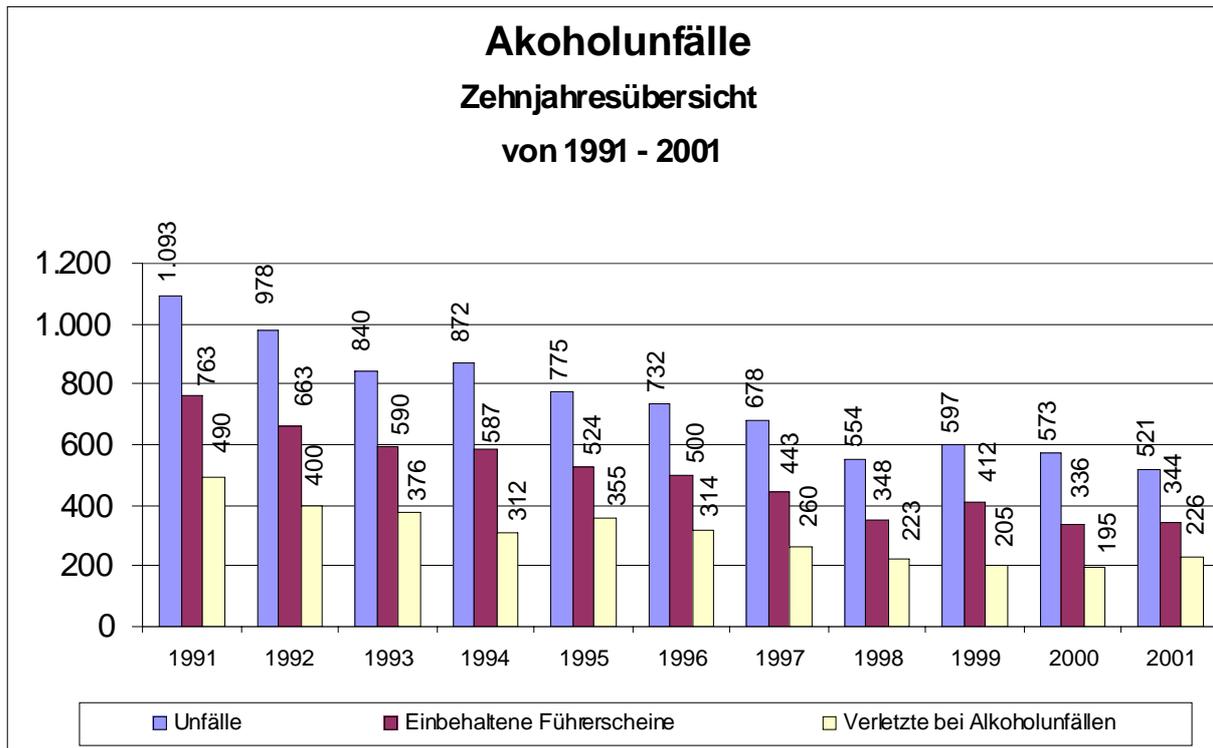
Die **Mißachtung der Vorfahrt** mit **26,9 %** (2000: 22,8 %) nimmt die zweite Position ein. Es folgen die Fahrfehler beim **Ein- und Ausfahren und dem Abbiegen** mit **23,3 %** (2000: 21,9 %) und der **Alkoholeinfluß** mit **14,4 %** (2000: 15,5 %). Diese Ursache ist seit 1995 weiterhin rückläufig.

## 1.6 Alkoholunfälle

Die zehnjährige Zeitleiste der Alkoholunfälle zeigt seit 1991 einen kontinuierlichen Abwärtstrend.

Mußten 1991 noch 1.093 Trunkenheitsunfälle erfaßt werden, so ist mit einem nochmaligen Minus von **9,1 %** im vergangenen Jahr diese Zahl mehr als halbiert worden und liegt jetzt bei **521** (2000: 573).

Allerdings zog die Polizei in 2001 acht **Führerscheine** mehr ein, nämlich **344** (2000: 336) ein geringes Plus von 2,4 %.



Im Jahr 2001 wurden bei diesen speziellen Unfällen **226** Personen verletzt; 31 mehr als im Jahr 2000.

Besonders erfreulich ist der absolut niedrige Stand der **tödlich Verletzten** bei alkoholbedingten Unfällen von **2** (2000: 4) Personen. Vor zehn Jahren waren noch 11 Getötete zu verzeichnen.

## 1.7 Unfallfluchten

Der Zentrale Verkehrsunfalldienst der Direktion Verkehrssicherheit beschäftigt sich mit 23 Bediensteten jahrein und jahraus mit dem „unerlaubten Entfernen vom Unfallort“. So die amtliche Überschrift des entsprechenden § 142 StGB.

Seit vielen Jahren belastet dieses Delikt die Gesamtunfallzahlen mit rund einem Drittel.

Die Statistik weist daher von allen erfaßten 17.482 Unfällen erneut exakt **32,7 %** Fluchten, dies sind **5.721** Ereignisse, aus. Dies ist eine Zunahme um **0,4 %** (= 21 Unfälle). Im Jahr 2000 lag diese Zahl bei genau 5.700.

Überwiegend flüchteten die Verursacher nach einem Sachschadensunfall. Dies entspricht einem Anteil von **96,3 %** oder **5.511** Unfällen an der Gesamtzahl der angezeigten Fluchten.

Jedem Verkehrsteilnehmer muß klar sein, daß fast immer 50 % der Taten aufgeklärt werden. Im Jahr 2001 waren es genau **49,2 %** (2000: 49,3 %).

Wurden im Jahr 2000 noch zwei Menschen getötet, so war 2001 **kein** Opfer zu beklagen. Trotz des Rückgangs belasten **15** (2000: 23) Schwer- und **195** (2000: 279) Leichtverletzte die Statistik.

## 1.8 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

Nahm die Anzahl der Fußgängerunfälle von 1999 auf 2000 noch um 7,2 % von 455 auf 409 ab, so mußten für 2001 insgesamt 13 Ereignisse mehr gezählt werden. Die Gesamtzahl von **422** teilt sich auf in **120** (2000: 114) Schwerverletzte und **295** (2000: 286) Leichtverletzte sowie **sieben** (2000: 9) Getötete.

So dramatisch es ist, wenn ein Mensch ums Leben kommt, weist hier die Zehnjahreskurve ab dem Jahr 1992 mit 21 Toten, heute nur noch exakt ein Drittel aus.

Überwiegend wurden die Altersgruppen zwischen **18 und 54** Jahren verletzt.

Kinder wurden **148** mal, davon **91** mal als Fußgänger und **57** mal als Radfahrer erfasst.

Besondere Beachtung muß zukünftig auch den Senioren geschenkt werden. Ab dem 65. Lebensjahr steigt das Risiko, Unfallopfer zu werden, deutlich an. Von den **sechs tödlich** verletzten Fußgängern waren **vier** über dieser Altersgrenze. **31** wurden schwer, **39** leicht verletzt. Diese Gruppe muß zukünftig noch stärker in die polizeiliche Unfallverhütungskonzepte unter Berücksichtigung der demographischen Altersentwicklung eingebunden werden.

## 1.9 Radfahrunfälle

Das Radfahren ist nicht nur ein beliebter Freizeitsport, sondern das heutige moderne high-tech Velo auch ein gesellschaftlich anerkanntes alternatives Fortbewegungsmittel in Stadt und Land. So betragen die Radfahrunfälle im Jahr 2001 **7,5 %** am Gesamtunfallaufkommen, welches **545** Unfällen entspricht. Hier sind alle Personen ab dem 18. Lebensjahr aktiv und besonders die Altersgruppe der **26- bis 44jährigen**.

Tödlich verletzt wurden **drei** (2000: 3), davon 2 Personen ab 65 Jahre, **68** (2000: 71) schwer und **474** (2000: 440) leicht verletzt.

In **41 %** der Situationen setzten Radfahrer selbst die Unfallursache durch

- Nichtbeachtung der Vorfahrt,
- Benutzung des falschen Radwegs,
- Alkoholeinfluß,
- Kollision mit Fußgängern,
- Nichtbeachtung des Rotlichts.

## 1.10 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Bei mobilen bzw. stationären Verkehrskontrollen geht die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit eines Kraftfahrzeugführers auf Alkohol und Drogen gleichzeitig vonstatten.

So wurden im Stadtgebiet alleine **2.930** Standkontrollen, plus **3,7 %**, durchgeführt und dabei **1.599** Blutentnahmen angeordnet sowie **1.309** Führerscheine eingezogen.

Bei gezielt eingerichteten Kontrollstellen wurden unter anderem insgesamt **166** Personen in ihrem Fahrzeug angehalten, die unter **Drogeneinwirkung** standen.

Zur Feststellung des Konsums wurden die optischen Eindrücke und das Gesamtverhalten des Kfz-Fahrers als sogenannte Ausfallerscheinungen durch die Polizisten als Teil der Beweisführung registriert. Auch Drogenschnelltests, die auf spezielle Drogensubstanzen im Urin reagieren, wurden als Hilfsmittel vor der Entscheidung zur Anordnung einer Blutentnahme herangezogen. Bei positivem Analyseergebnis folgte eine Geldbuße.

Die Beobachtungen der Beamten lassen vermuten, dass sich offensichtlich bei den Straftatbeständen „folgenlose Trunkenheitsfahrt“ und „Fahren unter Drogeneinwirkung“ ein gegenläufiger Trend entwickelt. Überwiegend jüngere Autofahrer scheinen den Alkohol zu meiden, dafür rauchen sie lieber vor der Fahrt ein Haschpfeifchen bzw. -zigarette. In rund **90 %** der Fälle wurde Haschisch konsumiert, der Rest verteilte sich auf andere Drogen.

In **155** Fällen ergab sich bei den Kontrollen so konkrete Verdachtsmomente der Drogenbeeinflussung, dass entsprechende Blutentnahmen angeordnet wurden.

Auch **42 Verkehrsunfälle** im Stadtgebiet waren auf den vorherigen Genuss von Drogen zurückzuführen.

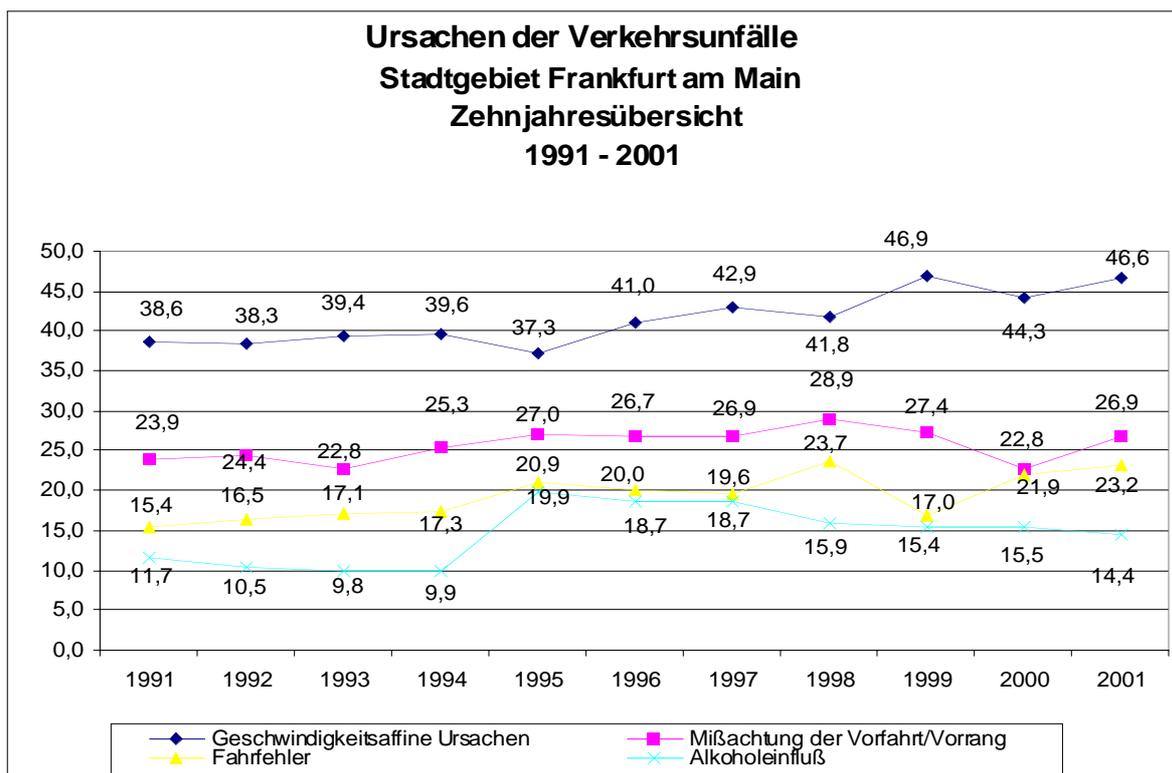
### 1.11 Hauptunfallursachen

Die vier Hauptunfallursachen haben sich in den letzten Jahren für das Stadtgebiet nicht verändert.

Dies sind weiterhin:

1. zu schnelles Fahren in allen Bereichen mit **46,6 %** (2000: 44,3 %);
2. Mißachtung der Vorfahrt mit **26,9 %** (2000: 22,8 %);
3. Fahrfehler beim Abbiegen sowie beim Ein- und Ausfahren mit **23,2 %** (2000: 21,9 %);
4. Alkoholeinfluß mit einem weiteren Rückgang auf **14,4 %** (2000: 15,5 %).

Zehnjahresübersicht der Hauptursachen:



Da diese aufgezeigten Ursachen grundsätzlich präventabel sind, setzen hier auch die verkehrspolizeilichen Maßnahmen (siehe Ziffer 3) an.

## 2. Unfallstatistik der Polizeiautobahnstation Frankfurt am Main

Zum Dienstbezirk des Polizeipräsidiums Frankfurt am Main gehört seit dem 01. Januar 2001 auch erstmals eine Polizeiautobahnstation.

Die an der A 3 zwischen Frankfurter und Offenbacher Kreuz gelegene Station besteht aus **89 Bediensteten**, davon 78 Polizeibeamtinnen und –beamte. Sie betreuen rund **220 Kilometer**, die sich in **88,8 Autobahnkilometer** (A 3, 5, 66, 648, 661), **17,9 km Bundesstraßen** (B 40, 43) sowie **94,5 km Parallelfahrbahnen und Verbindungsschleifen** gliedern. Weiterhin gehören noch **19 km Zu- und Abfahrten** dazu.

Besondere Verkehrsschwerpunkte sind die beiden stark befahrenen Autobahnstrecken der A 3 und A 5, die sich im Frankfurter Kreuz überschneiden. Aber auch das Westkreuz, Nordwestkreuz, das Bad Homburger Kreuz und das Offenbacher Kreuz sind Hauptdrehpunkte des Rhein-Main-Verkehrs mit dem nahe gelegenen internationalen Flughafen „Fraport“. Das Messegelände sowie das Frankfurter Waldstadion sind weitere temporäre Verkehrsmagneten bei entsprechenden Veranstaltungen.

Diese „Verkehrslagen“ spiegeln sich auch in der für diese Dienststelle erstmals erstellten Statistik wieder. Vergleichszahlen sind daher aufgrund des neuen Gebietszuschnitts nicht vorhanden.

### 2.1 Unfallentwicklung

Auf den rund 220 Betreuungskilometern registrierte die Polizeiautobahnstation **4.507 Verkehrsunfälle**.

Diese teilen sich auf in

- **1.441 leichtere Sachschadensunfälle**, sogenannte A-Unfälle,
- **1.740 mittlere Unfälle**, bei denen eine erhebliche Ordnungswidrigkeit vorlag, der Sachverhalt unklar oder nur der Unfallbeteiligte verletzt wurde, sogenannte B-Unfälle,
- **1.326 schwere Unfälle**, bei denen eine Straftat vorlag, eine Person getötet oder andere Personen als der Verursacher verletzt wurden.

Von den **1.024 Unfallopfern** wurden **vier Pkw-Fahrer**, **ein Motorradfahrer** und **ein Fußgänger** (insgesamt 6) **tödlich**, **158 Personen schwer** sowie **860 leicht** verletzt.

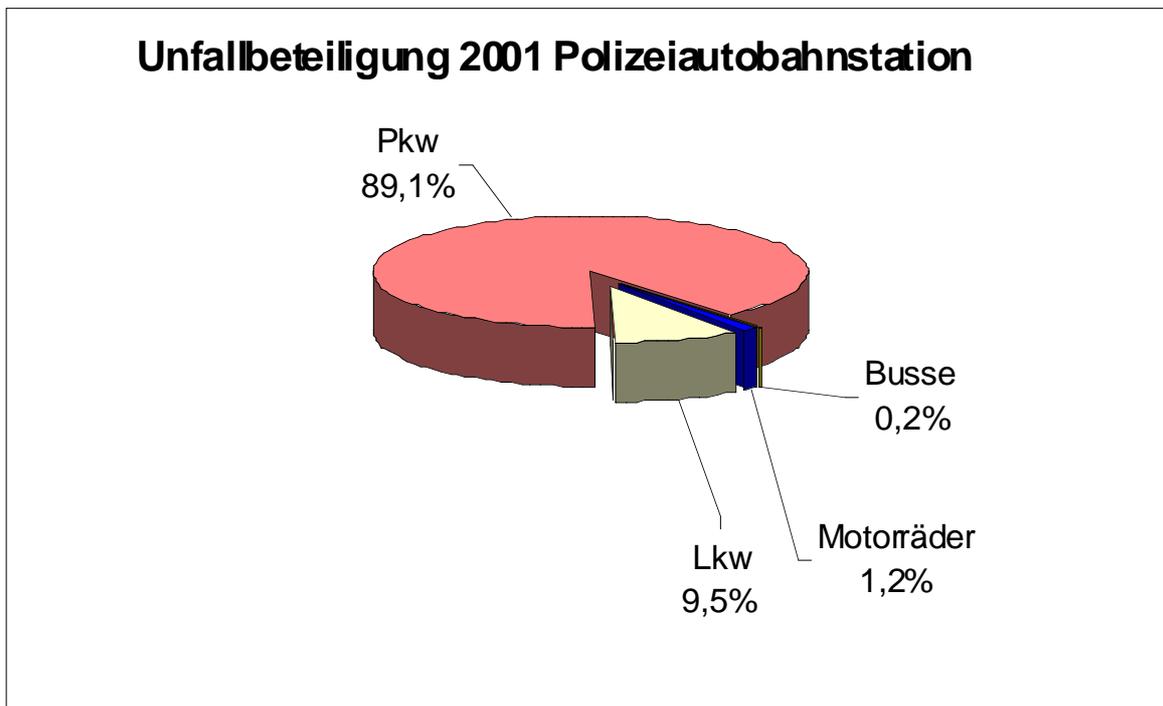
Es mußten täglich im Durchschnitt 12 Unfälle im Zuständigkeitsbereich aufgenommen werden.

## 2.2 Unfallzeiten

Die Analyse der Unfallzeiten macht deutlich, dass nicht während der Ferienzeiten die meisten Unfälle passierten, sondern in den Monaten **März, April** sowie **September und November**. Wenn sich Karambolagen ereigneten, dann kontinuierlich ansteigend von **Mittwoch bis Samstag**. Besonders waren die Tageszeiten von **04.00 Uhr** früh bis abends **21.00 Uhr** belastet.

## 2.3 Unfallverursacher/ Unfallursachen

Mit das sicherste Reisemittel bleibt der Bus. So zeigt die Statistik, dass dieses Transportmittel nur zu **0,2 %** in Unfälle auf der Autobahn verwickelt ist. Danach kommen die Motorradfahrer mit **1,2 %**, die Lkw-Fahrer mit **9,5 %** und dann die Hauptgruppe der Pkw-Fahrer mit **89,1 %**.



Sechs von 10 Unfällen hatten ihre Ursache im zu schnellen Fahren.

Bei der Erfassung der Hauptunfallursachen zeigt sich folgende Reihenfolge:

- zu schnelles Fahren,
- mangelnder Sicherheitsabstand,
- Alkohol- bzw. Drogenfahrten,
- unachtsames Überholen,
- Vorfahrtsverletzung.

## 2.4 Unfallfluchten

Von den bereits genannten 1.326 „schweren Unfällen“ der Kategorie C, in die auch Unfälle mit Straftaten subsumiert sind, schlägt das „unerlaubte Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB) mit **718** Fällen zu Buche. Überwiegend handelte es sich um „Leitplankenunfälle“, die durch die Autobahnmeistereien gemeldet wurden.

Insgesamt liegt der Anteil der Fluchten am Gesamtunfallaufkommen (4.507) somit bei **15,9 %**.

## 2.5 Alkohol- bzw. Drogenunfälle

**116** Unfälle mussten die Beamten aufnehmen, bei denen sich der Verdacht auf Alkohol- bzw. Drogenkonsum ergab. Dies führte unter anderem zu **119 Blutproben** und **82 Führerscheinsicherstellungen**.

## 2.6 Alkohol- bzw. Drogenkontrollen

Die Fahndungsgruppe Autobahnstation, bestehend aus acht Beamten, ordnete bei ihren zusätzlichen Verkehrskontrollen **194** Mal eine Blutentnahme im Verbindung mit **132 Urinproben** an, da sich der konkrete Verdacht auf Drogenkonsum ergeben hatte. Dabei wurden **24 Führerscheine** sichergestellt und insgesamt **2,65 kg Haschisch**, **112 g Kokain**, **10 g Heroin** und **300 g synthetische Drogen**, hauptsächlich Ecstasy, aufgefunden.

Diese Zahlen belegen erneut, dass die Autobahnen oft Transportwege für Drogen sind oder von den Konsumenten für den Nachhauseweg nach einem Diskothekenbesuch benutzt werden.

In diesem Bereich gibt es noch viel zu tun.

## 3. Verkehrspolizeiliche Zielsetzungen

Die intensive Beschäftigung der Verkehrsspezialisten mit der Unfallstatistik macht nicht nur auf die alljährlich gleichen Verkehrsprobleme aufmerksam, sondern führt auch zu konkreten Präventionsmaßnahmen, die eine Reduzierung der Unfallzahlen bewirken.

Folgende Aktivitäten sind bereits bzw. werden noch umgesetzt:

1. schwerpunktmäßige Überwachung von
  - Rotlicht, Abstand, Radwegebenutzung,
  - bestimmten Strecken mit schweren Unfällen,
  - Alkohol und Drogen im Straßenverkehr;
2. flächenmäßige Kontrollen in bestimmten Bereichen
  - wie das Verhalten von Fußgängern,
  - Tempo 30-Zonen vor Schulen etc.,

3. Verkehrserziehung und –aufklärung von

- Seniorinnen und Senioren, z. B. in Altenheimen,
- Berufsschülerinnen und –schülern als potentielle Autofahrer.

Alle aufgezeigten polizeilichen Maßnahmen können durch die Medien begleitet werden.

*Jürgen Linker*

Polizeihauptkommissar