

2021

Verkehrsunfallbericht für die Seestadt Bremerhaven



Sachgebiet Verkehrsdienste
Ortspolizeibehörde Bremerhaven

Inhalt

Vorwort	3
Hinweise zur Verkehrsunfallstatistik	4
Begriffserläuterungen	5
1. Strukturdaten für die Stadt Bremerhaven	6
2. Verkehrsunfallentwicklung	7
2.1 Langzeitentwicklung	7
2.2 Verkehrsunfälle in Bremerhaven	8
2.3 Entwicklung nach Monaten	9
2.4 Verunglückte	9
2.5 Unfalllage Bundesautobahn 27	10
3. Hauptunfallursachen	11
3.1 Hauptunfallursachen (HUU) im Überblick	11
3.2 Entwicklung ausgewählter Hauptunfallursachen	12
3.3 Hauptunfallursache „Alkohol und Drogen“	13
4. Verkehrsunfallbeteiligung nach Altersgruppen	14
4.1 Altersgruppen	14
4.2 Unfallverursacher nach Altersgruppen	15
4.3 Verursacheranteil nach Altersgruppen	16
4.4 Verunglückte nach Altersgruppen	17
4.5 Ausgewählte Altersgruppen	18
4.5.1 Kinder (0-14 Jahre)	18
4.5.2 Junge Erwachsene (18-24 Jahre)	19
4.5.3 Senioren (65-74 Jahre)	20
4.5.4 Altsenioren (75+ Jahre)	21
5. Verkehrsunfälle nach Verkehrsbeteiligung	22
5.1 Verkehrsbeteiligung aller Unfallbeteiligten	22
5.2 Verkehrsbeteiligung der Verursacher	23
5.3 Verkehrsbeteiligung der Verunglückten	24
5.4 Rad- und Pedelec-fahrende	25
5.5 E-Scooter	26
6. Verkehrsunfallfluchten	27
7. Unfallhäufungsstellen	27
7.1 Stresemannstraße / Grimsbystraße	28
7.2 Cherbourger Straße / Langener Landstraße	29
7.2 Columbusstraße/ Borriesstraße	30

Vorwort

Bremerhaven, Mai 2022

Sehr geehrte Lesende,

die Ortpolizeibehörde Bremerhaven hat im Jahr 2021 erfreulicherweise keinen tödlichen Verkehrsunfall erfasst – erstmalig seit 1950.¹

Kernaussagen zur Unfalllage für das Jahr 2021:

- Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle ist zum Vorjahr um 5,5 % auf 4.116 gestiegen, liegt aber noch deutlich unter dem Mittelwert der letzten fünf Jahre (4.387).
- Die Zahl der Verunglückten hat sich zum Vorjahr um 14,2 % auf 699 erhöht.
- Die durch die Verkehrsunfälle entstandenen volkswirtschaftlichen Kosten betragen 45.081.792 Euro². Hierin enthalten sind Personen- und Sachschäden.

¹ Quelle: Statistisches Landesamt Bremen, Statistik beginnt 1950

² Berechnung gem. Bundesanstalt für Straßenwesen 2020, Stand: 11/2021

Hinweise zur Verkehrsunfallstatistik

Diese Verkehrsunfallstatistik berücksichtigt nur die von der Polizei aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle (VU).

Nach dem Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrs-Unfallstatistikgesetz – StVUnfStatG) liegt ein VU vor, wenn infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet, verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind.

Alle VU werden aufgrund der eingetretenen Folgen in Kategorien eingeteilt, wobei jeweils nach der schwersten Folge kategorisiert wird.

Es wird nach folgenden Kategorien unterschieden:

- **Kategorie 1:** VU, bei denen Personen auf der Stelle getötet wurden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorben sind.
- **Kategorie 2:** VU mit einer oder mehreren schwer verletzten Personen. Als schwer verletzt gilt eine Person, wenn sie nach dem VU mindestens 24 Stunden stationär im Krankenhaus verblieben ist.
- **Kategorie 3:** VU mit einer oder mehreren leicht verletzten Personen, wenn eine stationäre Behandlung nicht erforderlich war oder diese weniger als 24 Stunden andauerte.
- **Kategorie 4:** VU mit Sachschaden, wenn mindestens ein Kraftfahrzeug auf Grund des Unfallschadens nicht mehr fahrbereit war und eine Straftat oder eine bußgeldbewehrte Ordnungswidrigkeit vorlag.
- **Kategorie 5:** VU mit Sachschaden ohne Einwirkung von Alkohol oder anderer berauschender Mittel.
- **Kategorie 6:** VU mit Sachschaden, bei dem mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer berauschender Mittel stand.

Die VU der Kategorien 1 bis 4 und 6 werden gem. § 2 StVUnfStatG monatlich anonymisiert dem Statistischen Landesamt übermittelt. Die VU der Kategorie 5 werden nur zahlenmäßig erfasst und lediglich deren Gesamtzahl an das Statistische Landesamt weitergegeben. Da diese VU in Bremerhaven regelmäßig deutlich über 80% aller registrierten VU ausmachen, werden sie zur Bildung einer breiteren Datenbasis sowie zur Erstellung eines umfassenden Lagebildes in die Verkehrsunfallstatistik der Ortspolizeibehörde für die Seestadt Bremerhaven einbezogen.

Die Aufteilung der sich im Jahr 2021 im Stadtgebiet Bremerhaven ereigneten VU wird in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Stadtgebiet Bremerhaven	... davon BAB 27
Kategorie 1	0	0
Kategorie 2	54	3
Kategorie 3	488	22
Kategorie 4	118	16
Kategorie 5	3.423	85
Kategorie 6	33	2

Anzahl Verkehrsunfälle nach Kategorien für das Stadtgebiet Bremerhaven, einschließlich BAB 27

Begriffserläuterungen

Als **Beteiligte** an einem VU werden alle Fahrzeugführer oder Fußgänger erfasst, die selbst – oder deren Fahrzeug – Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte **Mitfahrer** (Beifahrer, Insassen) zählen somit nicht zu den Beteiligten. **Hauptverursacher** ist der Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am VU trägt. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher. **Verunglückte** sind Personen, die beim Unfall leicht oder schwer verletzt oder getötet wurden. Bei der VU-Aufnahme werden unverletzte Mitfahrende der unfallbeteiligten Fahrzeuge lediglich hinsichtlich ihrer Anzahl erfasst.

Sonstige Geschädigte sind Personen, die Sachschäden erlitten haben, aber nicht als Verkehrsteilnehmer in den VU verwickelt sind (z.B. Hausbesitzer, Träger von Verkehrseinrichtungen usw.). Sie werden in der Unfallstatistik nicht berücksichtigt.

Die **Unfallhäufigkeitszahl** (UHZ) ist die Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner.

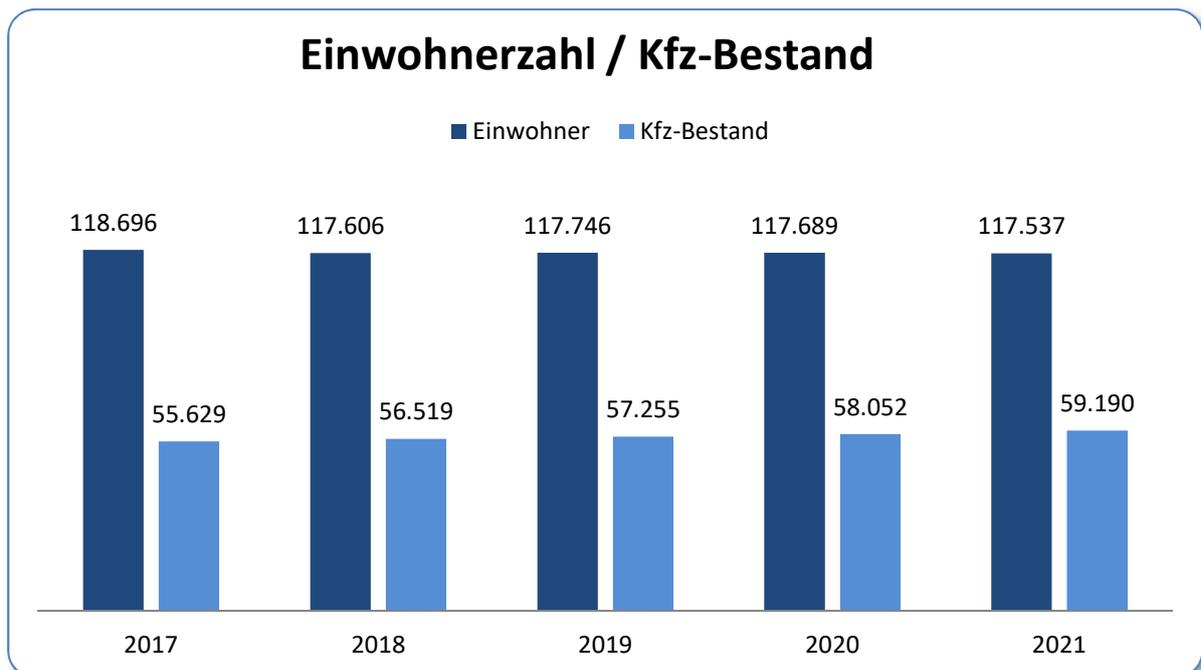
Die **Verunglücktenhäufigkeitszahl** (VHZ) ist die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner.

Die **Elektronische Unfalltypen Steckkarte** (EUSka) ist eine IT-Anwendung zur Analyse von Verkehrsunfällen.

In einigen Schaubildern ist ein **Mittelwert** (MW) angegeben. Dieser wird berechnet, indem die Summe der betrachteten Werte durch ihre Anzahl geteilt wird.

1. Strukturdaten für die Stadt Bremerhaven

Um die Verkehrssicherheitslage der Stadt Bremerhaven auswerten zu können, ist die Voraussetzung die Analyse der Bevölkerungsstruktur und des Kraftfahrzeugbestandes. Aus der Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner ergibt sich die **Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)**. Aus der Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner resultiert die **Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)**. Der entsprechende Quotient gibt also Auskunft darüber, wie hoch die Gefahr ist, selbst an einem Unfall beteiligt zu sein bzw. zu verunglücken.



Quelle: Magistrat der Stadt Bremerhaven, Bürger- und Ordnungsamt – Statistik und Wahlen; Kfz-Bestand ohne Anhänger

Das Straßennetz Bremerhavens umfasst insgesamt 480 km, 18 km entfallen hierbei auf die Bundesautobahn 27 - einschließlich der Anschlussstellen. Durch ein Verwaltungsabkommen zwischen der Freien Hansestadt Bremen und dem Land Niedersachsen wurde die Wahrnehmung vollzugspolizeilicher Aufgaben und damit verbunden auch die Verkehrsunfallaufnahme auf der BAB 27 im Bereich des Stadtgebietes Bremerhaven der Polizei Niedersachsen übertragen.

Die Unfallhäufigkeitszahl für das Stadtgebiet Bremerhaven beträgt unter den geschilderten Bedingungen **3.502 (UHZ)**. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl beziffert sich auf **595 (VHZ)**.

2. Verkehrsunfallentwicklung

2.1 Langzeitentwicklung

Jahr	Bevölkerung	Kfz	Kfz-Dichte	VU	UHZ ³	Verunglückte	VHZ ⁴
1990	130.940	52.496	401	5.283	4.035	929	709
1991	130.882	53.587	409	4.899	3.743	873	667
1992	131.120	54.665	417	4.691	3.578	840	641
1993	130.945	56.392	431	4.236	3.235	780	596
1994	130.262	56.655	435	4.069	3.124	732	562
1995	129.854	56.935	438	3.895	3.000	763	588
1996	128.064	57.467	449	3.552	2.774	658	514
1997	125.978	57.465	456	3.797	3.014	802	637
1998	123.815	57.030	461	3.639	2.939	720	582
1999	121.674	56.921	468	3.762	3.092	791	650
2000	120.330	57.081	474	3.873	3.219	755	627
2001	119.248	58.157	488	3.978	3.336	710	595
2002	118.585	58.552	494	4.098	3.456	825	696
2003	117.829	58.432	496	3.753	3.185	754	640
2004	117.005	58.061	496	3.827	3.271	759	649
2005	116.360	57.420	493	3.910	3.360	698	600
2006	115.959	56.939	491	3.893	3.357	675	582
2007	115.365	57.114	495	3.992	3.460	718	622
2008	114.573	50.371 ⁵	440	3.914	3.416	731	638
2009	114.151	50.476	442	4.005	3.509	727	637
2010	113.604	51.061	449	4.224	3.718	626	551
2011	113.269	51.324	453	4.207	3.714	656	579
2012	113.599	52.071	458	4.238	3.731	734	646
2013	114.148	52.829	463	4.379	3.836	687	602
2014	115.634	53.242	460	4.576	3.957	770	666
2015	119.709	53.951	450	4.636	3.873	753	629
2016	119.447	54.750	458	4.406	3.689	688	576
2017	118.696	55.629	469	4.538	3.819	747	629
2018 ⁶	117.606	56.519	481	4.661	3.963	760	646
2019	117.746	57.255	486	4.430	3.762	676	574
2020	117.689	58.052	493	3.902	3.316	612	520
2021⁷	117.537	59.190	504	4.116	3.502	699	595

Langzeitentwicklung ausgewählter Daten für die Stadt Bremerhaven

³ Die Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) ist die Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner.

⁴ Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) ist die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner.

⁵ Ab 2008 Änderung der statistischen Erhebung angemeldeter Kraftfahrzeuge.

⁶ Neue Datengrundlage bei der Bevölkerungszahl ab 2018, daher keine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren möglich.

⁷ Quelle: Magistrat der Stadt Bremerhaven, Bürger- und Ordnungsamt – Statistik und Wahlen

2.2 Verkehrsunfälle in Bremerhaven

In den nachfolgenden Tabellen sind sowohl die Verkehrsunfälle im Stadtgebiet Bremerhavens als auch die Verkehrsunfälle auf der Bundesautobahn 27 im Bereich des Stadtgebietes Bremerhaven erfasst. Die aufgeführten VU-Zahlen zeigen die Entwicklung der VU seit 2017 insgesamt sowie die Entwicklung innerhalb der Unfallkategorien und bei den Verunglückten.

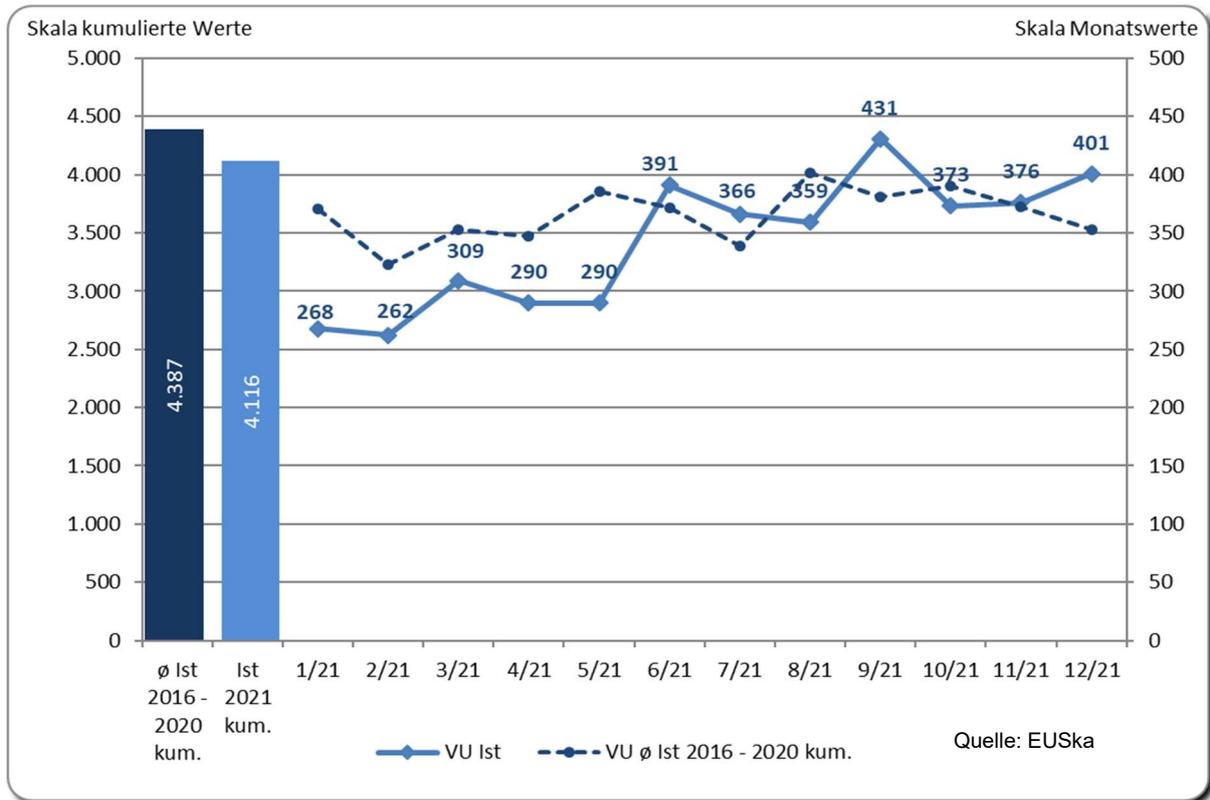
	2017	2018	2019	2020	2021
VU Gesamt	4.538	4.661	4.430	3.902	4.116
... davon auf der BAB	117	187	151	118	128
Kat. 1	4	1	1	3	0
Kat. 2	67	61	51	50	54
Kat. 3	513	538	484	433	488
Kat. 4	87	119	116	106	118
Kat. 5	3.825	3.902	3.734	3.278	3.423
Kat. 6	42	40	44	32	33
Getötete Personen	4	1	1	4	0
... davon männlich	3	1	1	3	0
... davon weiblich	1	0	0	1	0
Schwer verletzte Personen	76	65	56	53	55
... davon männlich	40	39	30	32	33
... davon weiblich	36	26	26	21	22
Leicht verletzte Personen	667	694	619	555	644
... davon männlich	343	383	330	307	357
... davon weiblich	320	310	287	245	286
... davon ohne Angabe	4	1	2	3	1

VU-Entwicklung im Stadtgebiet Bremerhaven

Im Jahr 2021 hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle zum Vorjahr um 214 (+ 5,5%) erhöht. Die Anzahl der leicht verletzten Personen hat zum Vorjahreszeitraum um 16 % zugenommen, die Anzahl der Schwerverletzten liegt auf dem Niveau der beiden Vorjahre.

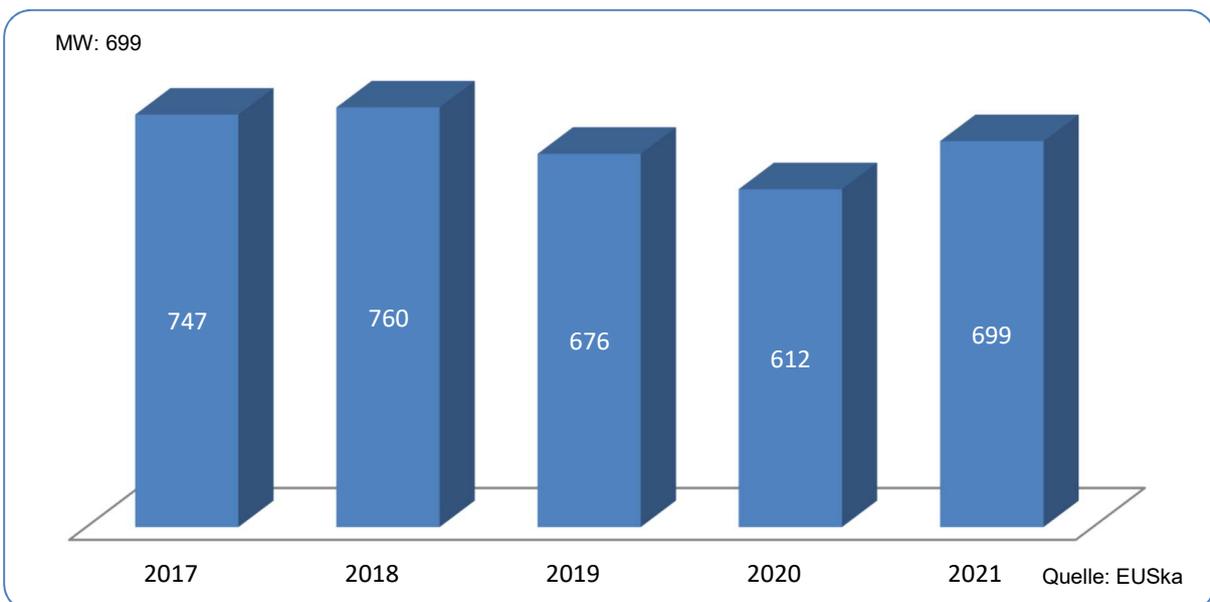
2.3 Entwicklung nach Monaten

Die folgende Grafik zeigt eine nicht unerhebliche Abweichung der Anzahl der Verkehrsunfälle vom kumulierten Durchschnittswert der Jahre 2016-2020. Gerade in den ersten fünf Monaten lagen die Zahlen deutlich unter den kumulierten Werten, in der zweiten Jahreshälfte wurden diese Werte teilweise übertroffen. Die geringen Zahlen bis zum Mai dürften auch auf die andauernden Corona-Maßnahmen zurückzuführen sein.



VU-Entwicklung im Stadtgebiet

2.4 Verunglückte

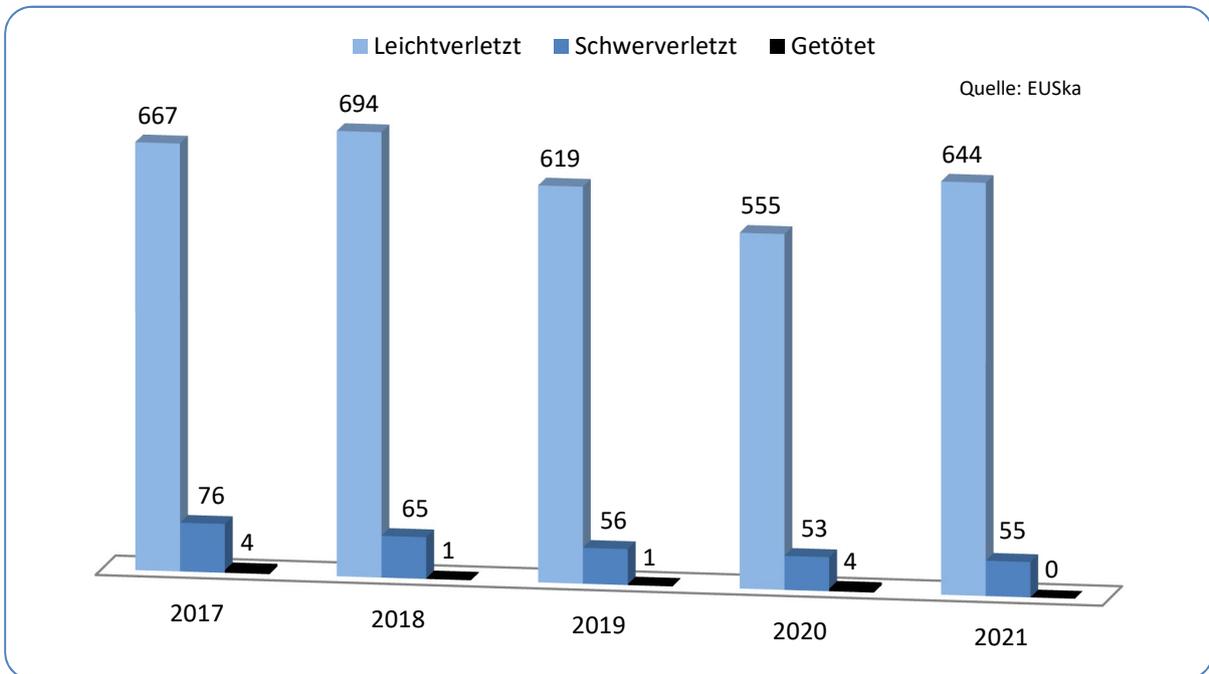


Entwicklung der Anzahl der Verunglückten in Bremerhaven

Hauptunfallursachen

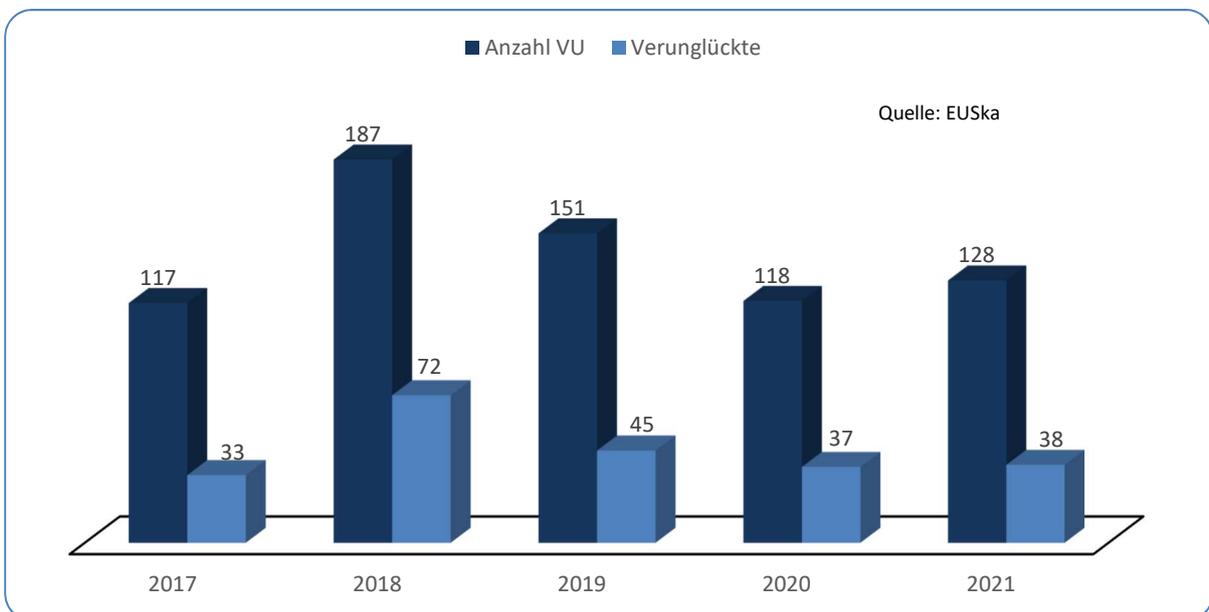
Die Zahl der Verunglückten ist zum Vorjahr um 14,2 % gestiegen und liegt damit genau auf dem Mittelwert von 699 Verunglückten.

Es wurden **644 Personen leicht** und **55 Personen schwer verletzt**.



Entwicklung der Anzahl der Verunglückten nach Art der Verletzung

2.5 Unfalllage Bundesautobahn 27

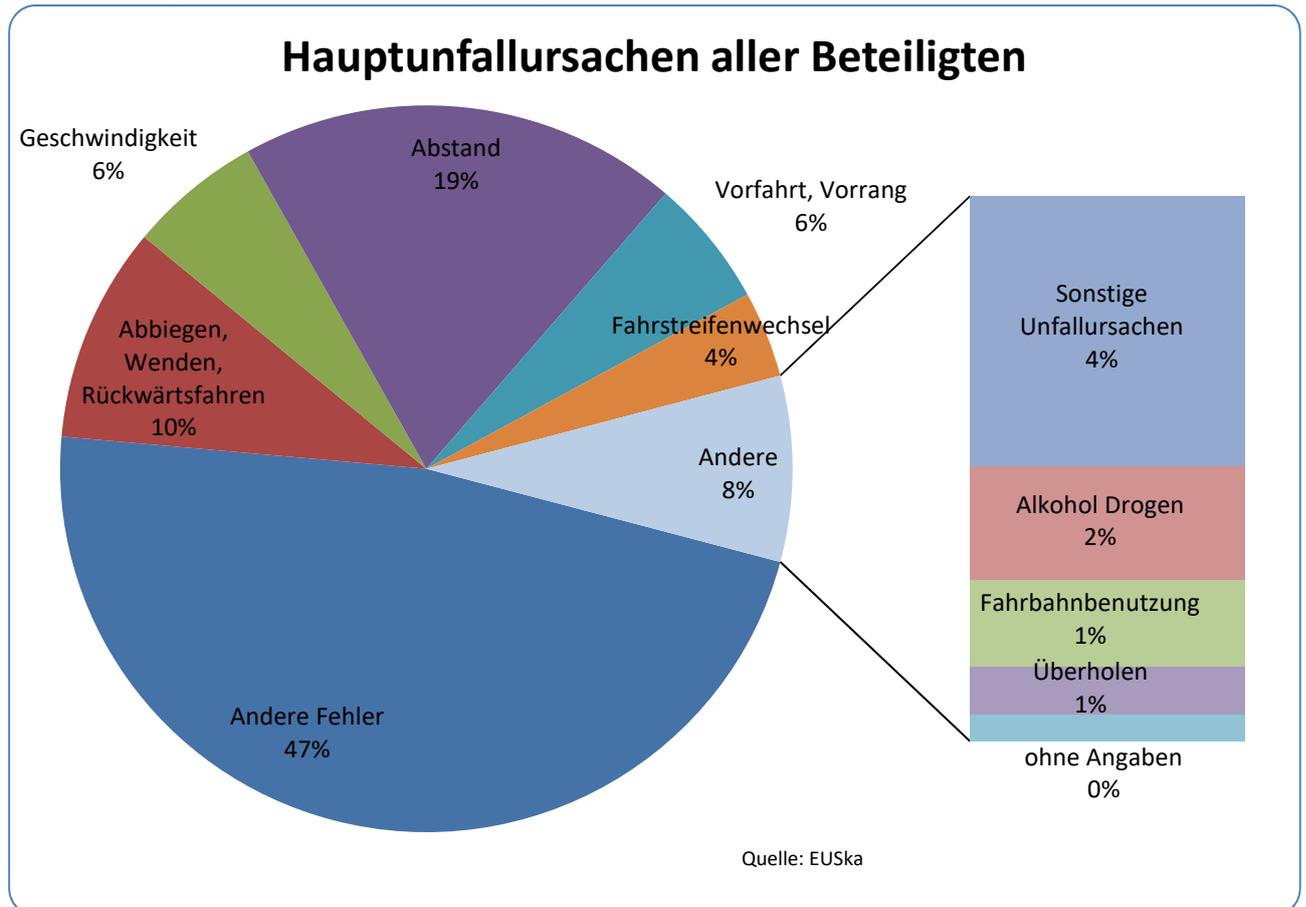


Entwicklung der Anzahl der Verkehrsunfälle und Verunglückten auf der BAB 27

3. Hauptunfallursachen

Die Verkehrsunfallursachen werden nach dem seit 1975 geltenden Ursachenverzeichnis von den unfallaufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung in den Verkehrsunfallbericht eingetragen. Es wird hierbei unterschieden zwischen **allgemeinen Ursachen** (u.a. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), welche dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie **personenbezogenem Fehlverhalten** (wie z.B. Vorfahrtsmissachtung, nicht angepasste Geschwindigkeit), welches bestimmten Unfallbeteiligten zugeordnet werden kann.

3.1 Hauptunfallursachen (HUU) im Überblick



Hauptunfallursachen aller Beteiligten

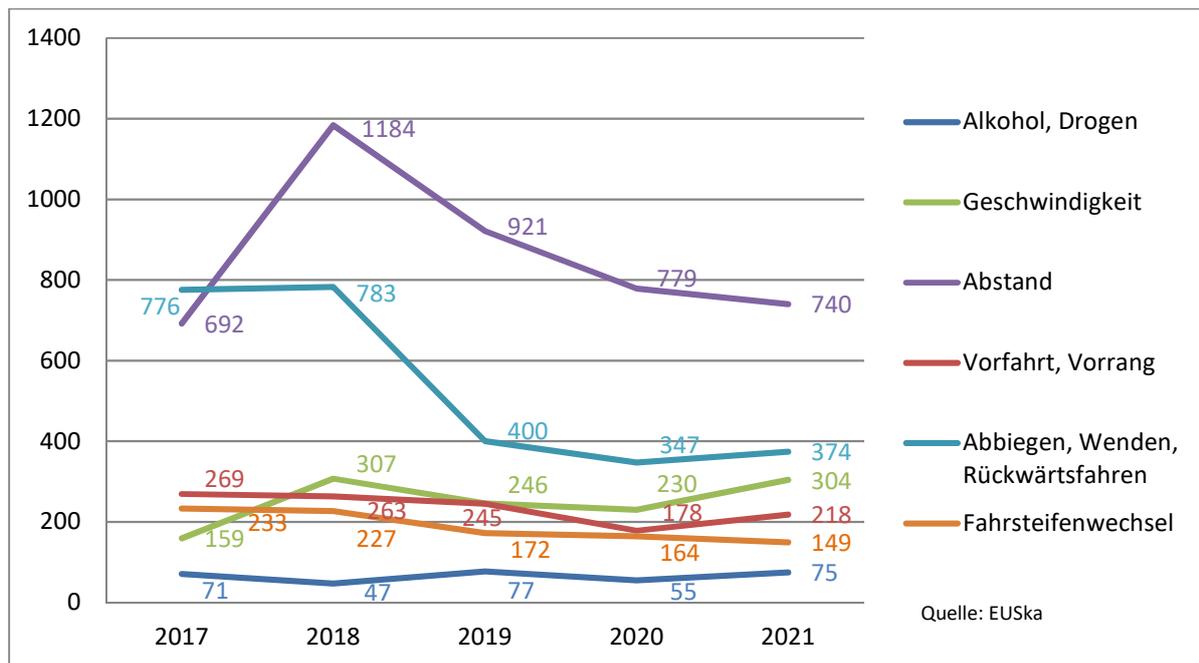
Verkehrsunfälle können nicht immer auf eine einzige Ursache zurückgeführt werden. Die meisten Verkehrsunfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. Die häufigsten Ursachen sind Fehlverhalten von Fahrzeugführern.

Daneben sind auch das Fehlverhalten von Menschen zu Fuß sowie allgemeine Ursachen, wie Straßenverhältnisse und Witterungsbedingungen, verantwortlich für Verkehrsunfälle.

Zu geringer „Abstand“ mit 19 % und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 10 % zählen zu den Hauptunfallursachen bei den Personen, die ein Fahrzeug führen. Danach folgen „Vorrang, Vorfahrt“ und „Geschwindigkeit“ mit jeweils 6 %.

„Andere Fehler“ können bei Kraftfahrzeugführenden z.B. das fehlerhafte Ein- und Ausparken und bei Radfahrenden der Verlust der Fahrzeugkontrolle sein.

3.2 Entwicklung ausgewählter Hauptunfallursachen



Entwicklung ausgewählter Hauptunfallursachen der Verursacher

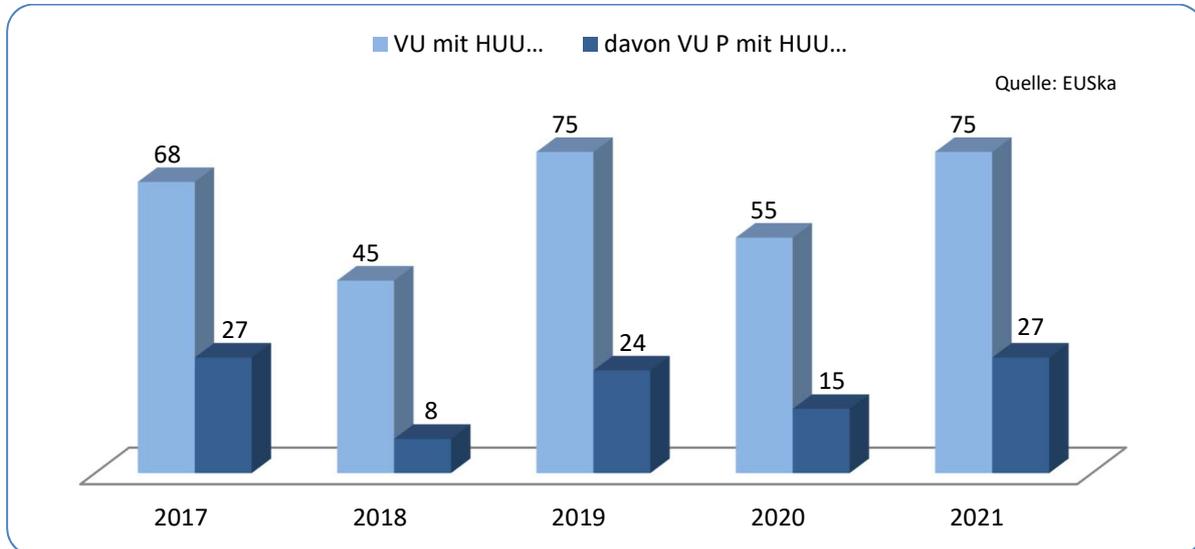
Die Häufigkeit der Unfallursachen „Abstand“ und „Fahrstreifenwechsel“ hat sich weiter verringert. Die Häufigkeit der anderen hier dargestellte Ursachen hat sich zum Vorjahr erhöht. Dies dürfte auch mit der Zunahme der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle zusammenhängen.

Nachdem der Ursache „Abstand“ in 2018 erstmals die Fehler beim seitlichen Abstand (z.B. so genannte „Spiegelklatscher“) zugeordnet worden waren und damit eine erhebliche Abweichung zu den Vorjahren entstanden war, wurde in den Folgejahren wieder die ursprüngliche Praxis (Ursache „Andere Fehler“) angewandt.

Fehler auf Parkplätzen beim Rückwärtsausparken mit mehr als einer Fahrzeuglänge wurden bis 2018 der Ursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ zugerechnet. Ab 2019 wurde diese Methode landeseinheitlich geändert und solche Fehler in die Ursache „Andere Fehler“ übertragen.

3.3 Hauptunfallursache „Alkohol und Drogen“

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache „Alkohol und Drogen“ ist nach dem Rückgang in 2020 wieder auf das Niveau von 2019 angestiegen. Die dabei registrierten Verkehrsunfälle mit Personenschaden haben sich gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht.

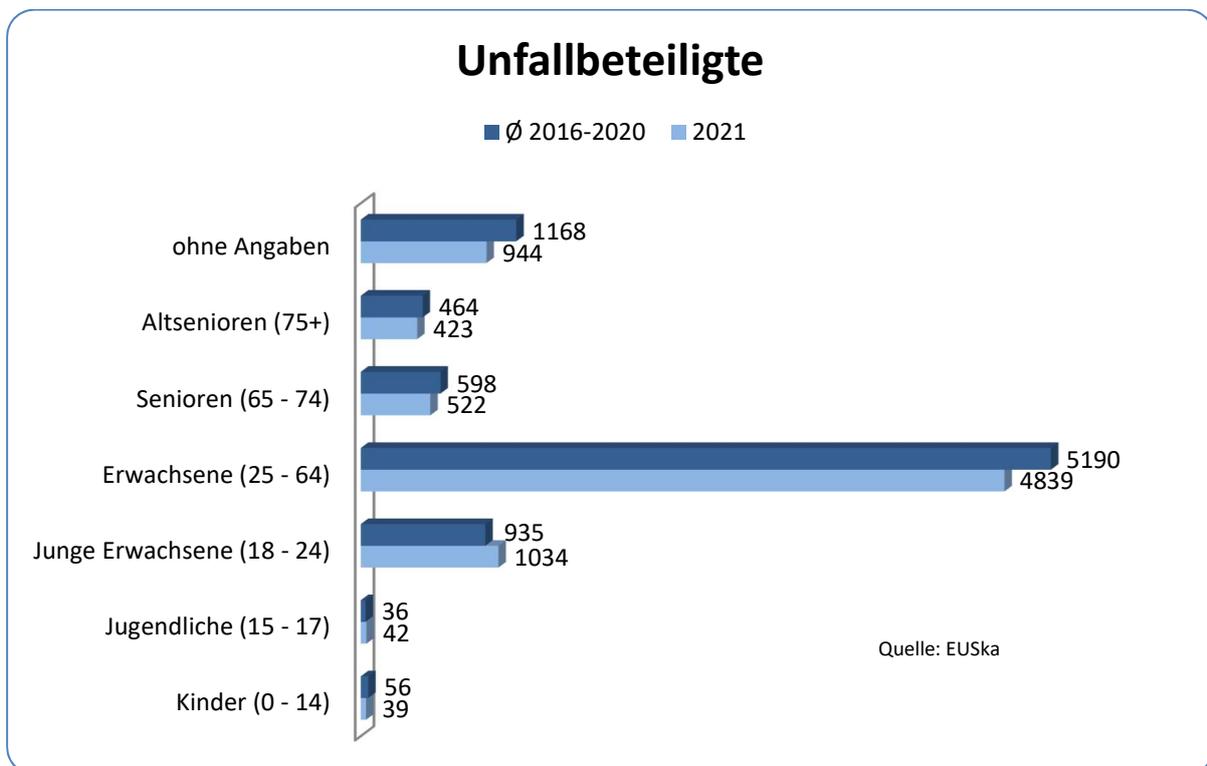


Entwicklung der Verkehrsunfälle mit der HUU „Alkohol und Drogen“

4. Verkehrsunfallbeteiligung nach Altersgruppen

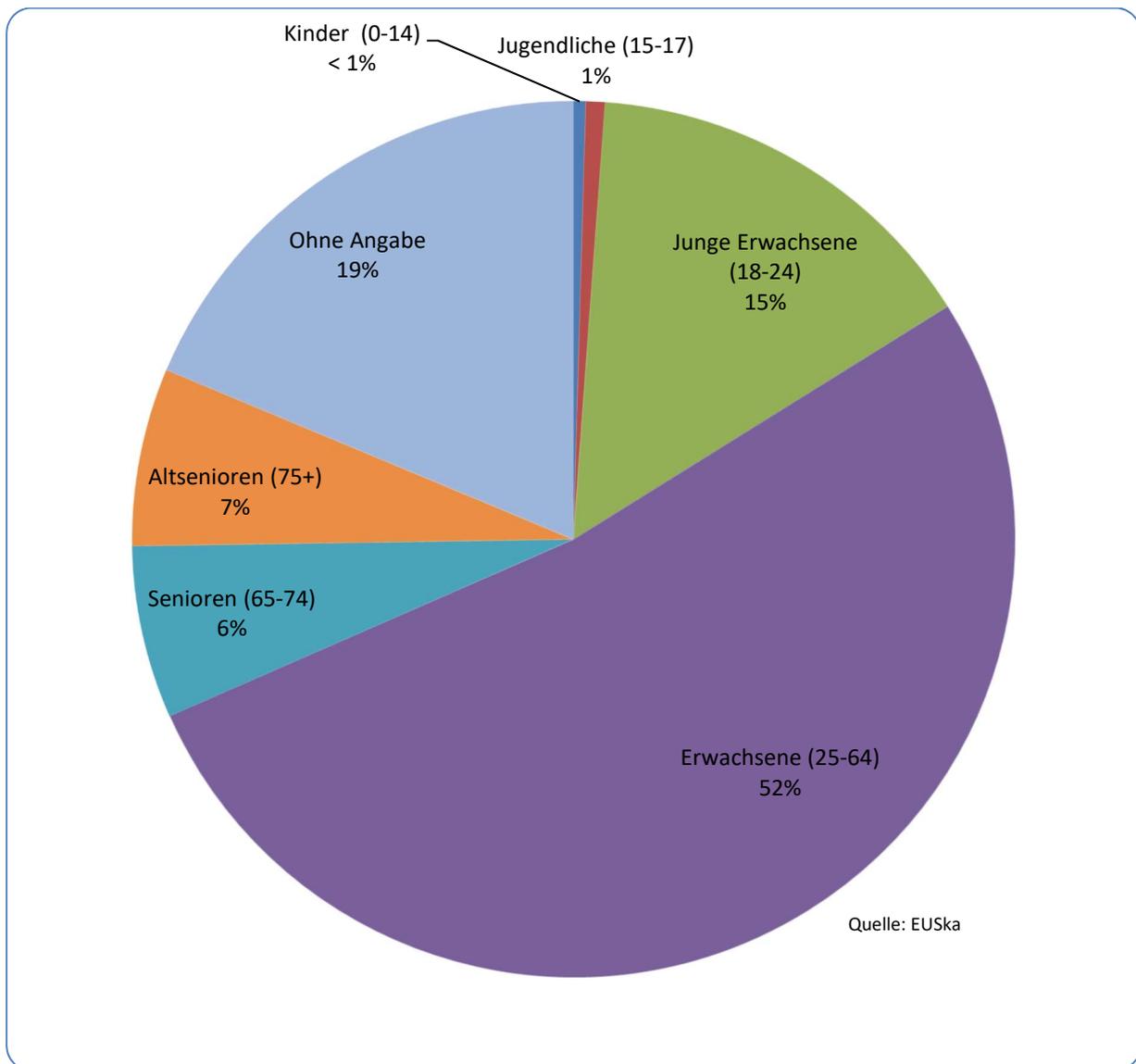
Unfallbeteiligte werden in Altersgruppen zusammengefasst. Die Gruppe der 0- bis 14-Jährigen werden als „Kinder“ erfasst, „Jugendliche“ sind 15-17 Jahre alt. Die Gruppe „Junge Erwachsene“ umfasst die Altersspanne von 18-24 Jahren. Als „Erwachsene“ werden die 25- bis 64-Jährigen gewertet. Die Gruppe „Senioren“ schließt alle Verkehrsteilnehmer zwischen 65 und 74 Jahren ein, Personen über 75 Jahre gehören zu den „Altsenioren“.

4.1 Altersgruppen



Anzahl der Unfallbeteiligten nach Altersgruppen

4.2 Unfallverursacher nach Altersgruppen



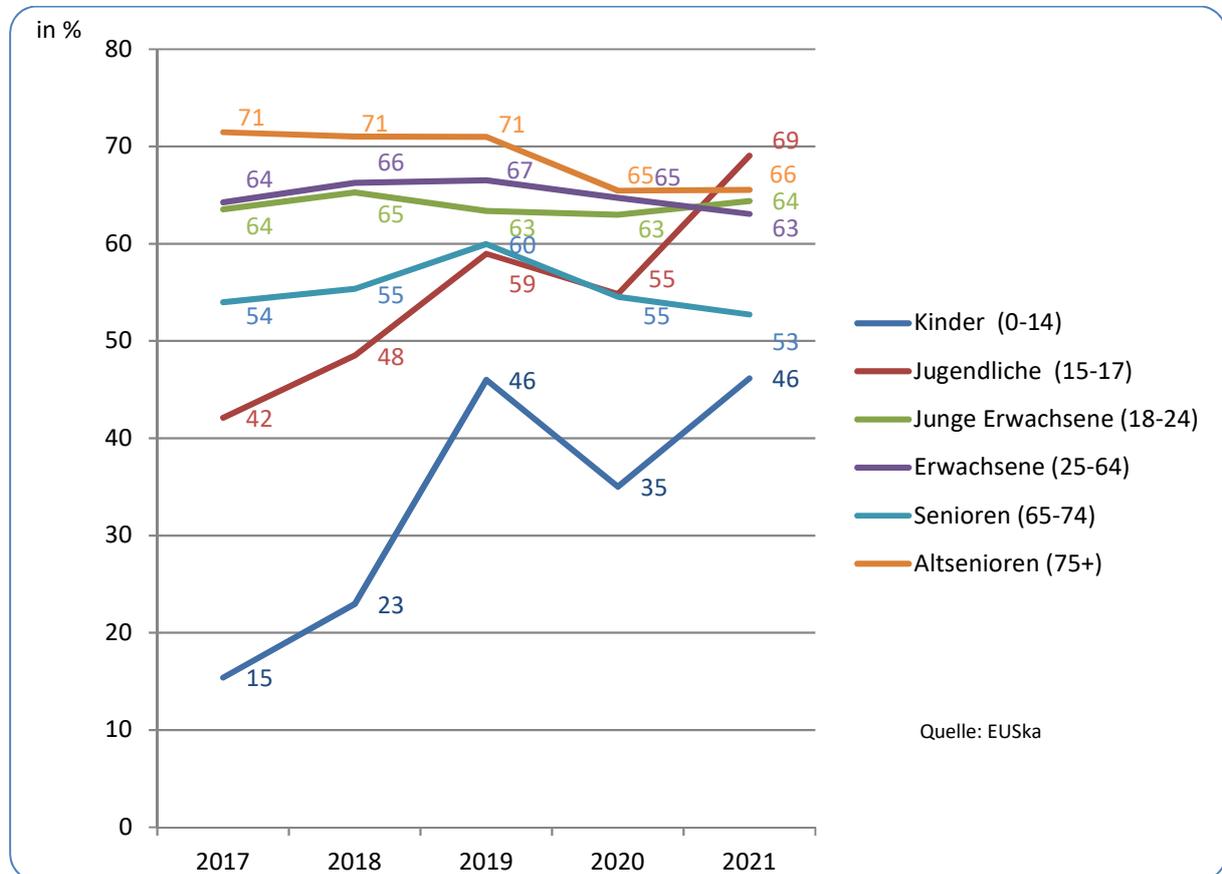
Anteil der Verursacher nach Altersgruppen

Die Gruppe „Erwachsene“ (25-64) ist mit 52 % die größte Altersgruppe der Unfallverursacher. Platz Zwei nimmt die Gruppe „Junge Erwachsene“ (18-24) mit 15 % ein. „Altsenioren“ (75+) folgen mit 7 % und „Senioren“ (65-74) mit 6 %. „Jugendliche“ haben einen Verursacheranteil von einem Prozent, „Kinder“ von unter einem Prozent.

Die Gruppe „Ohne Angaben“ resultiert u.a. aus den Verkehrsunfallfluchten, bei denen kein Verursacher ermittelt werden konnte.

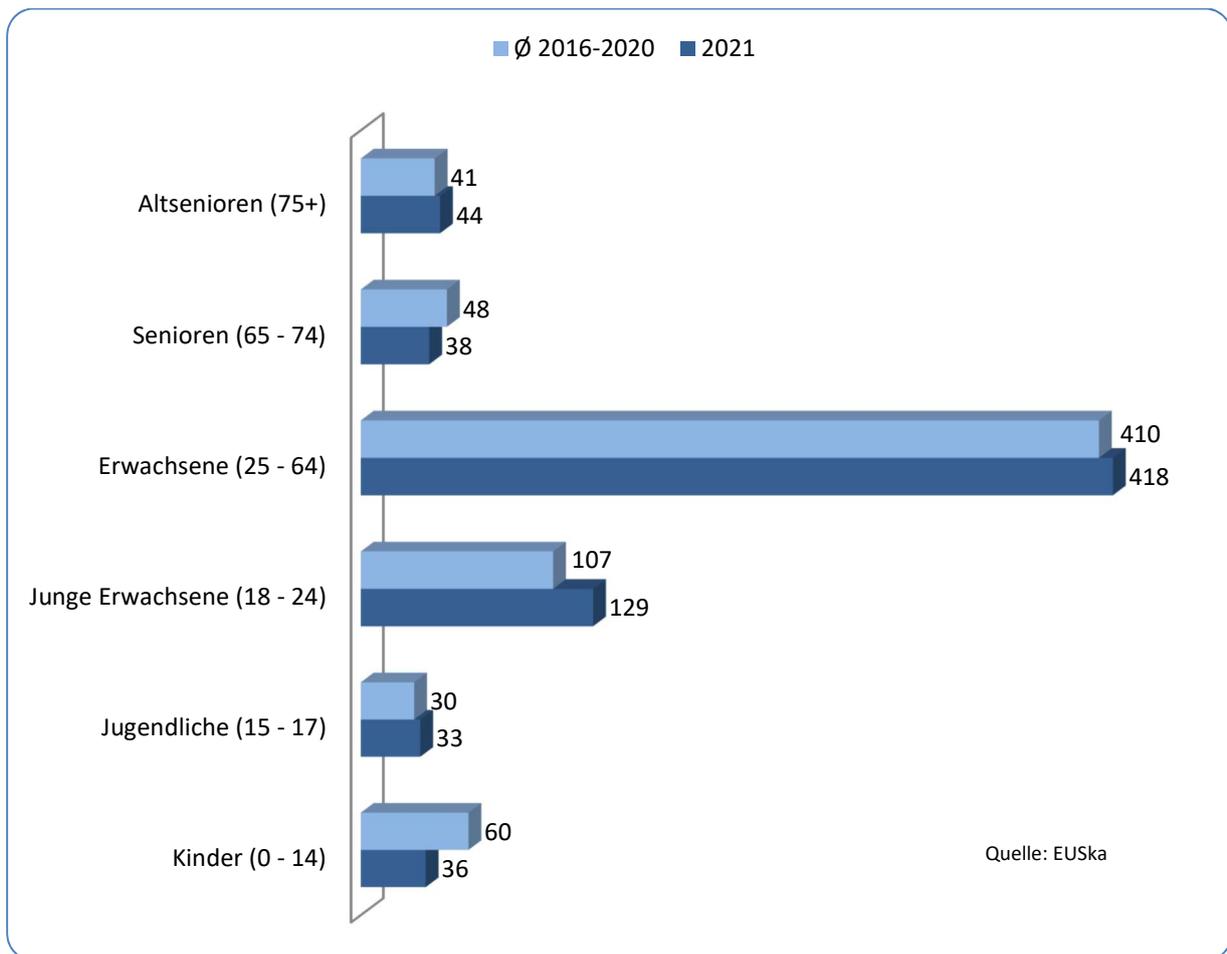
4.3 Verursacheranteil nach Altersgruppen

Das folgende Schaubild zeigt den Verursacheranteil der unterschiedlichen Altersgruppen. Der ermittelte Verursacheranteil stellt dar, wie oft die jeweilige Altersgruppe bei einer Unfallbeteiligung den Unfall verursacht hat.



Entwicklung des Verursacheranteils der Altersgruppen

4.4 Verunglückte nach Altersgruppen



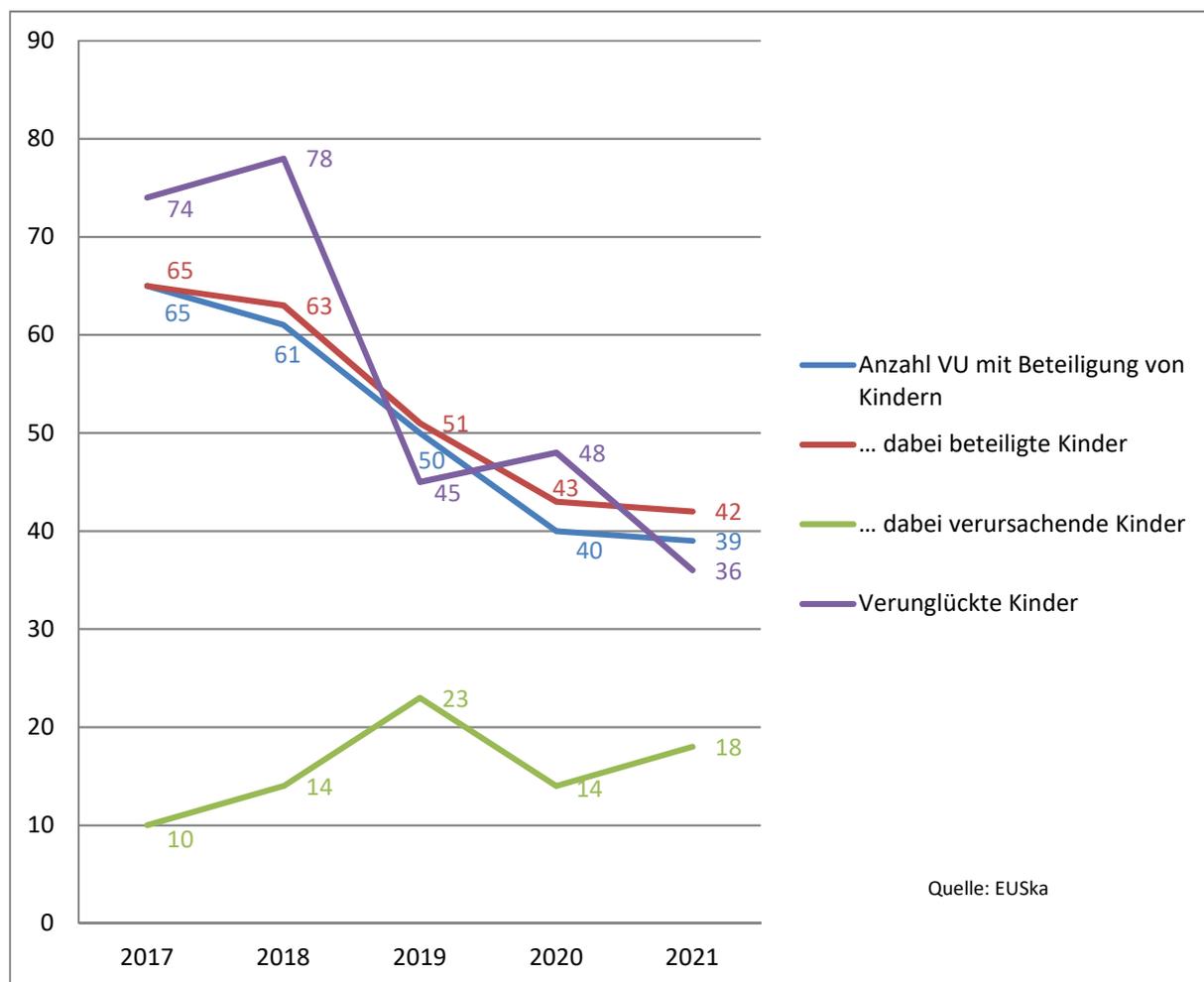
Verunglückte nach Altersgruppen

In 2021 liegt die Anzahl der Verunglückten in der Altersgruppe „Junge Erwachsene“ 20 % über dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre. Auch die Altersgruppen „Jugendliche“ „Erwachsene“ und „Altsenioren“ verzeichnen einen Anstieg, „Kinder“ und „Senioren“ hingegen verunglückten weniger als in den Vorjahren.

4.5 Ausgewählte Altersgruppen

4.5.1 Kinder (0-14 Jahre)

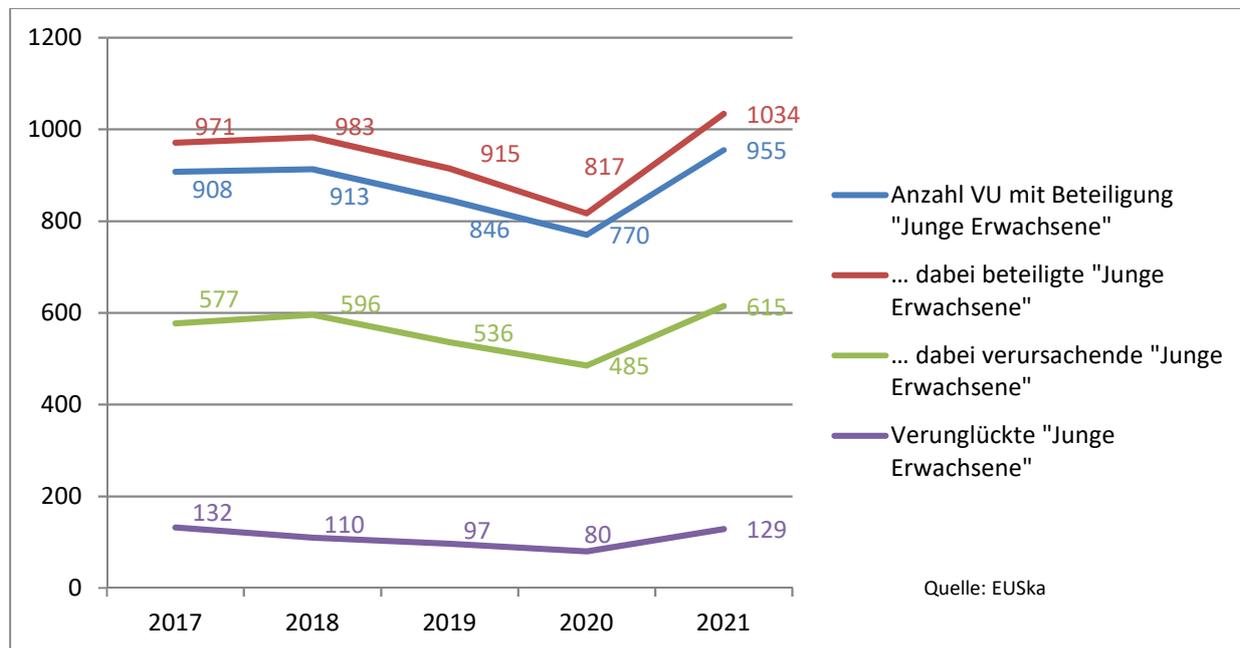
Die Entwicklung der Unfalllage mit Beteiligung von Kindern kann als positiv bezeichnet werden, auch wenn sich die Anzahl der verursachenden Kinder bei niedrigen absoluten Werten leicht erhöht hat. Die Anzahl der Verkehrsunfälle hat sich in den letzten Jahren stetig verringert. Besonderes erfreulich ist die Entwicklung bei den verunglückten Kindern.



Entwicklung der Unfalllage mit Beteiligung von Kindern

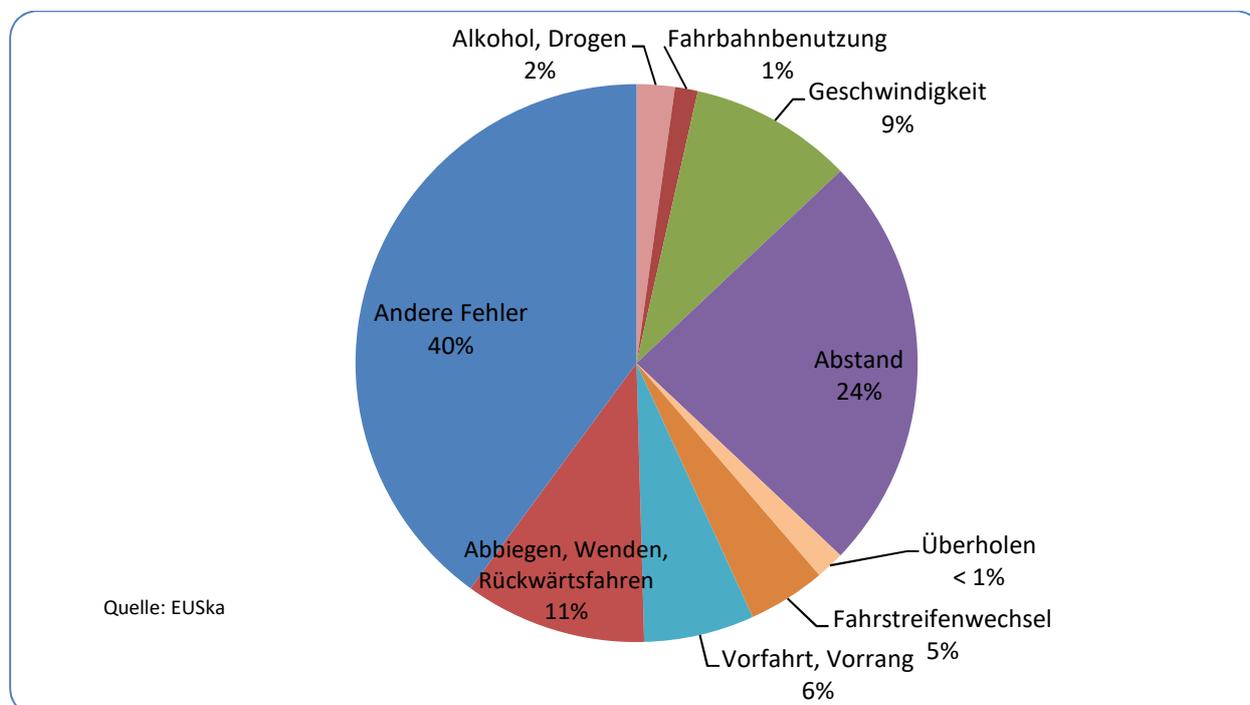
4.5.2 Junge Erwachsene (18-24 Jahre)

In der Unfalllage der Gruppe „Junge Erwachsene“ hat sich hinsichtlich der im Schaubild dargestellten Parameter der positive Trend der letzten Jahre in 2021 nicht fortgesetzt.



Entwicklung der Unfalllage mit Beteiligung der Gruppe „Junge Erwachsene“

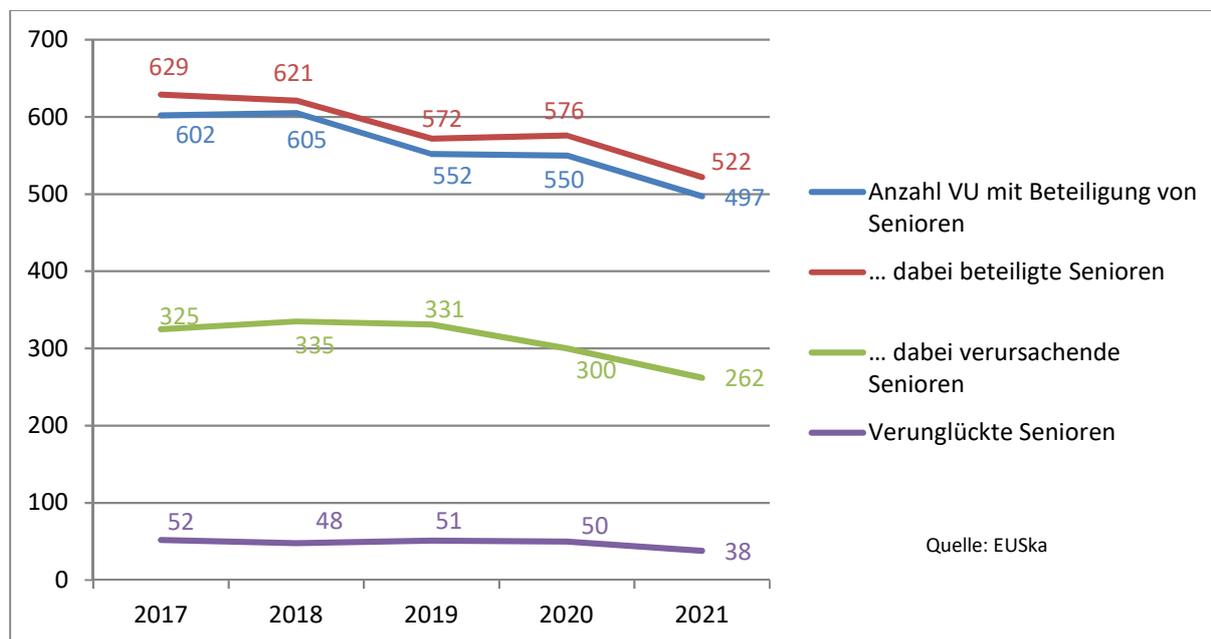
Die Ursache „Andere Fehler“ ist mit 40 % die häufigste Unfallursache in der Gruppe „Junge Erwachsene“, „Abstand“ und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ folgen mit 24 % und 11 %.



Hauptunfallursachen bei VU mit Beteiligung der Gruppe "Junge Erwachsene"

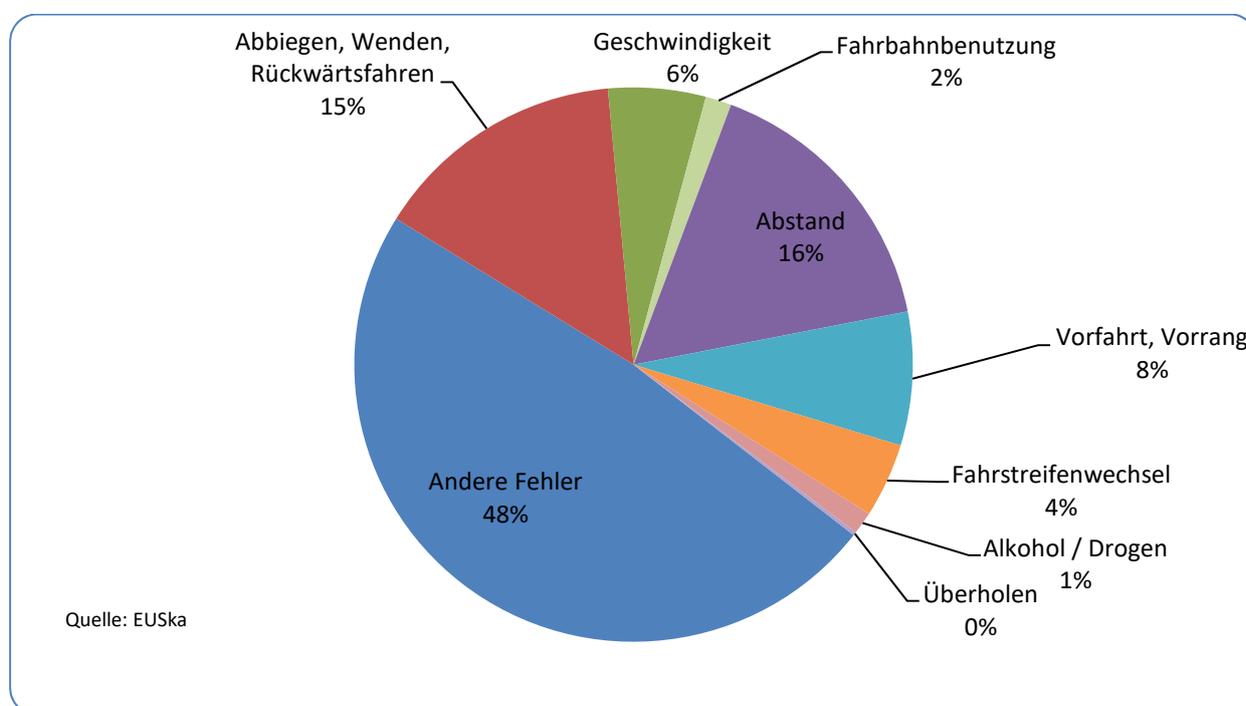
4.5.3 Senioren (65-74 Jahre)

Die im Schaubild dargestellten Kennzahlen sind auf den niedrigsten Stand der letzten Jahre gesunken und liegen teilweise deutlich unter den Werten des Vorjahres.



Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung der Gruppe „Senioren“

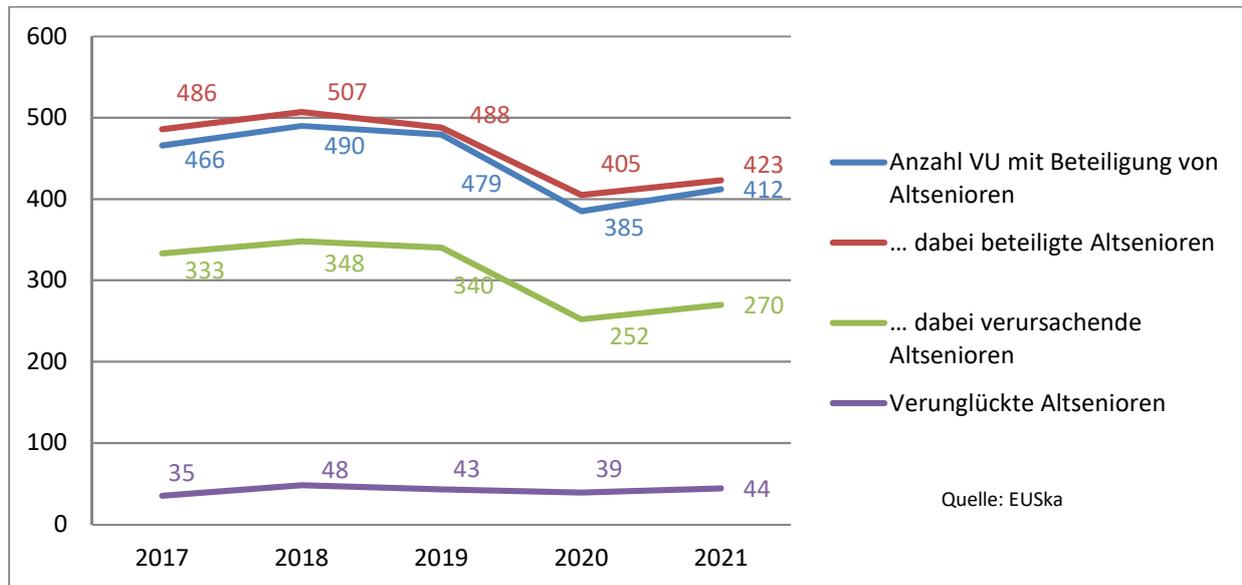
In der Altersgruppe „Senioren“ sind die häufigsten Unfallursachen „Andere Fehler“ mit 48 %, „Abstand“ mit 16 % und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 15 %.



Hauptunfallursachen der Gruppe "Senioren"

4.5.4 Altsenioren (75+ Jahre)

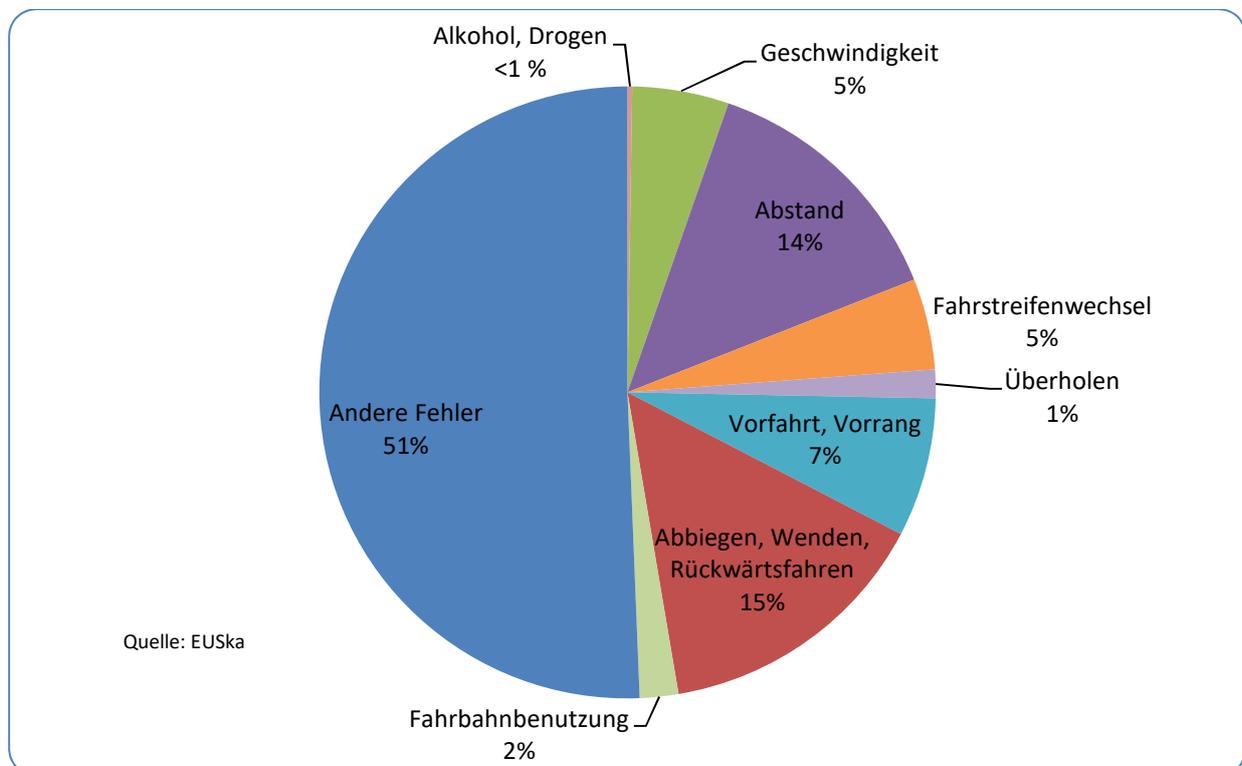
Die abgebildeten Daten zeigen einen leichten Anstieg zum Vorjahr.



Entwicklung der Verkehrsunfälle der Gruppe „Altsenioren“

Das folgende Diagramm zeigt die Hauptunfallursachen der Gruppe „Altsenioren“ bei einer Beteiligung an einem Verkehrsunfall.

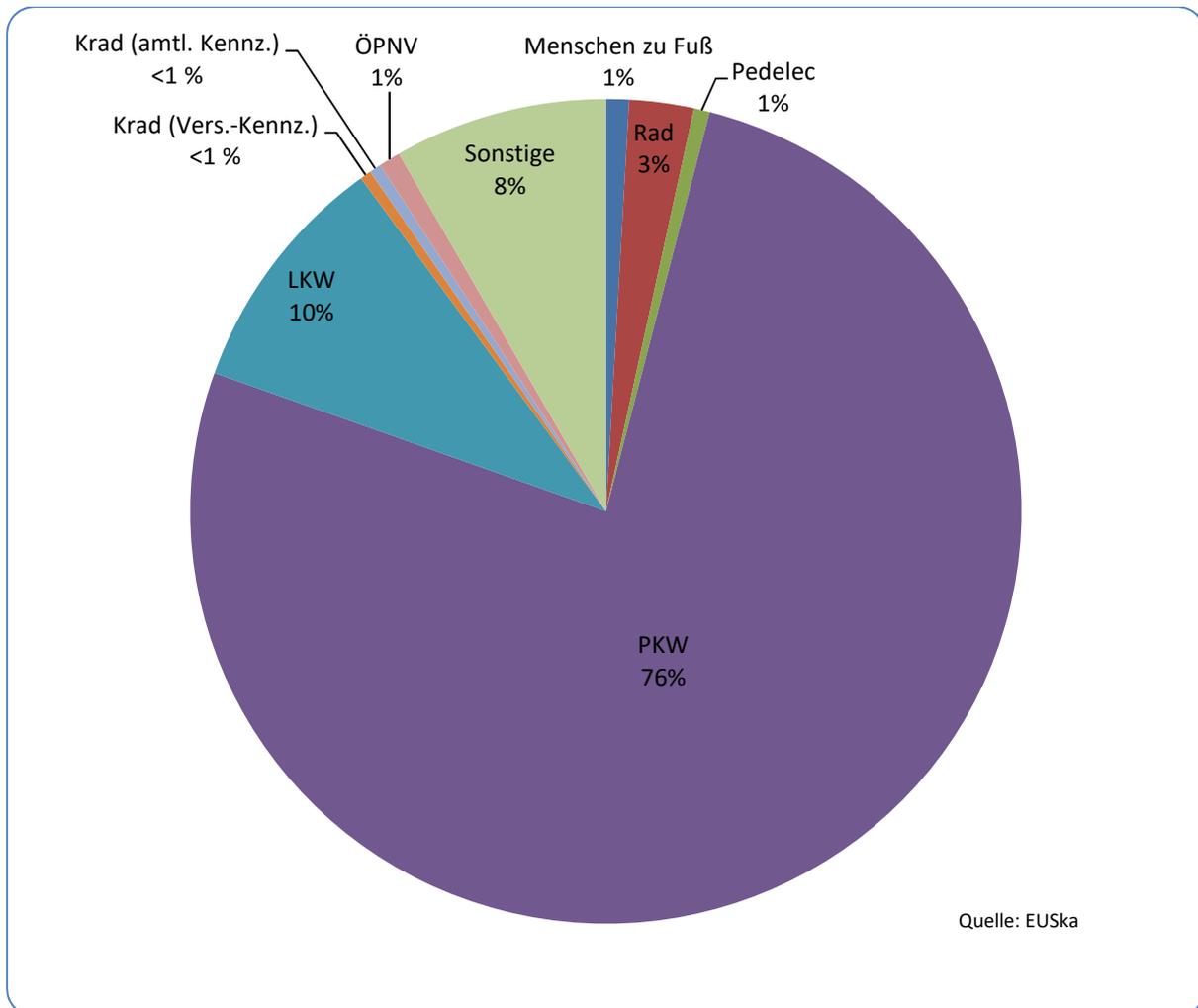
Die häufigste Ursache ist mit 51 % „Andere Fehler“. Es folgen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ und „Abstand“ mit 15 % bzw. 14%.



Hauptunfallursachen der Gruppe "Altsenioren"

5. Verkehrsunfälle nach Verkehrsbeteiligung

5.1 Verkehrsbeteiligung aller Unfallbeteiligten

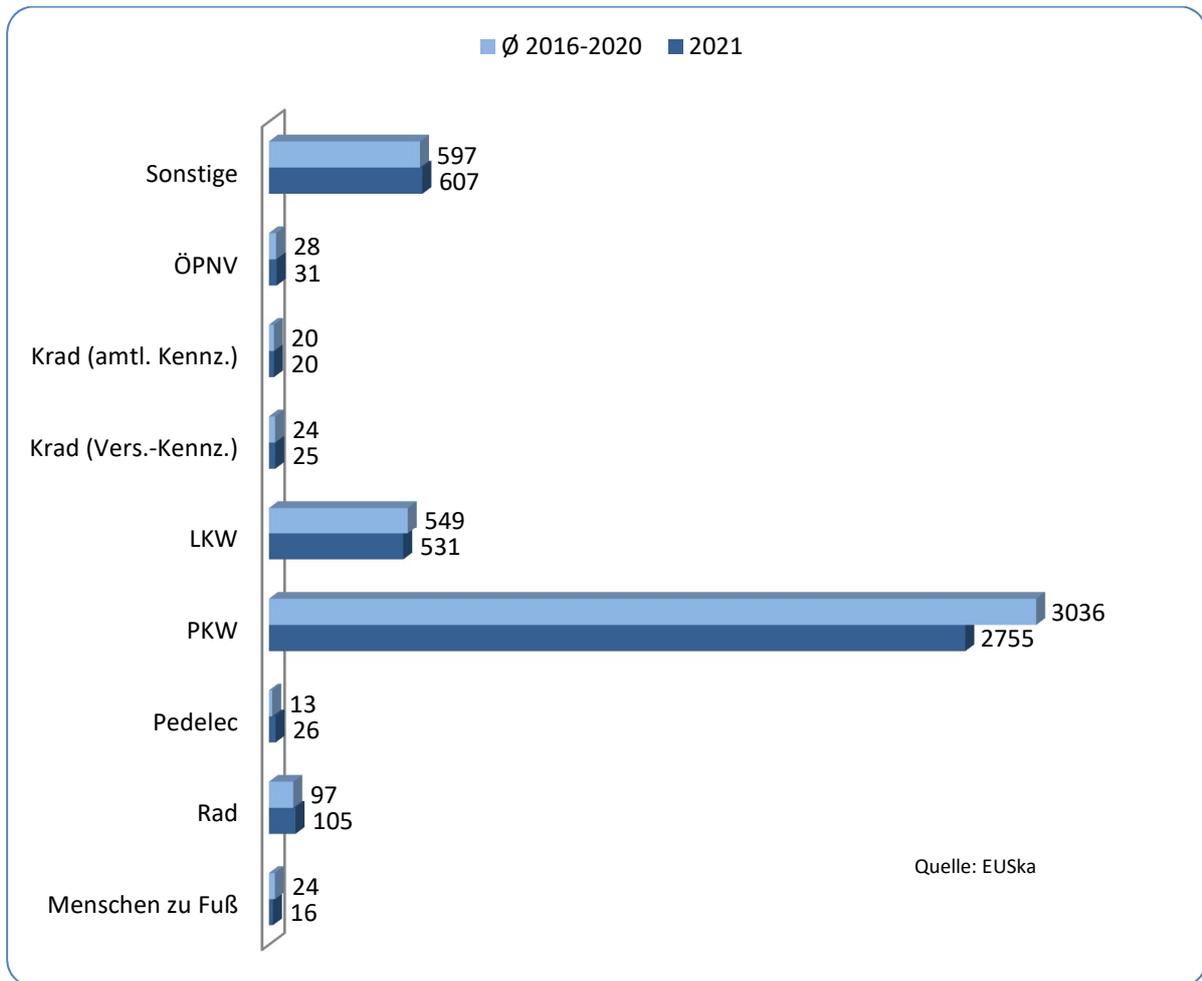


Unfallbeteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Der Personenkraftwagen (Pkw) ist mit einer bundesweiten, jährlichen Fahrleistung von 644,8 Milliarden⁸ Kilometern das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Personen, die einen Pkw führen, sind daher häufiger als andere Verkehrsteilnehmende an Unfällen beteiligt. Auch verunglücken die meisten Verkehrsteilnehmenden in einem Pkw.

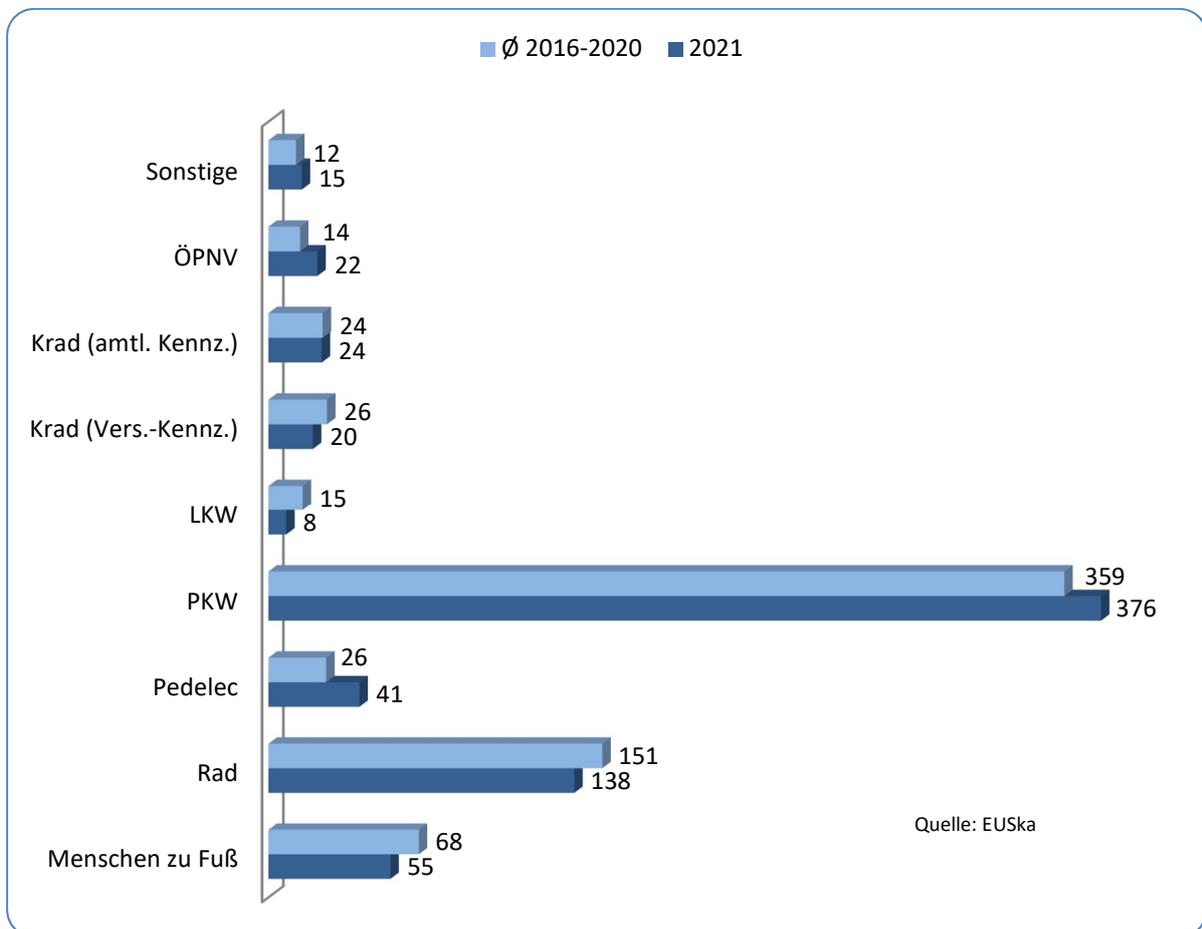
⁸ Verkehrs- und Unfalldaten, Bundesanstalt für Straßenwesen, Oktober 2020.

5.2 Verkehrsbeteiligung der Verursacher



Unfallverursacher nach Art der Verkehrsbeteiligung

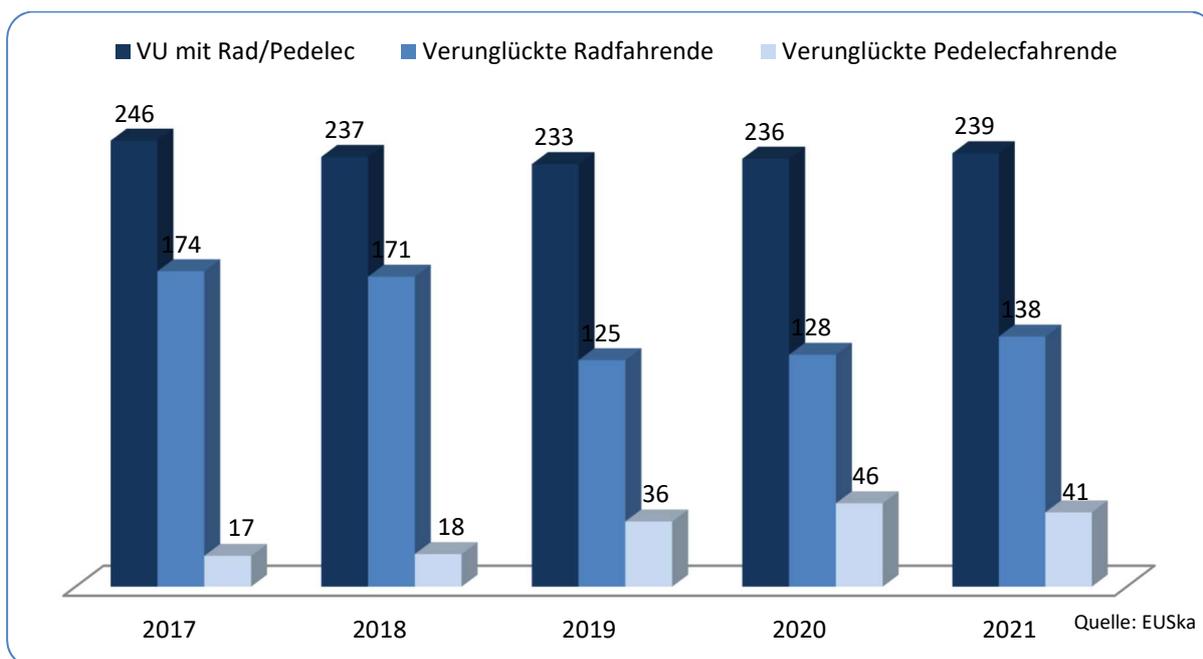
5.3 Verkehrsbeteiligung der Verunglückten



Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die meisten Verunglückten waren erwartungsgemäß die Pkw-Führenden, die Anzahl hat sich zum angegebenen Mittelwert um knapp 5 % erhöht. Während die Anzahl der Verunglückten der Pedelec-fahrenden bei niedriger absoluter Häufigkeit deutlich über dem Mittelwert liegt, bleibt die Verunglücktenzahl der Radfahrenden und Menschen zu Fuß unter der Vergleichszahl.

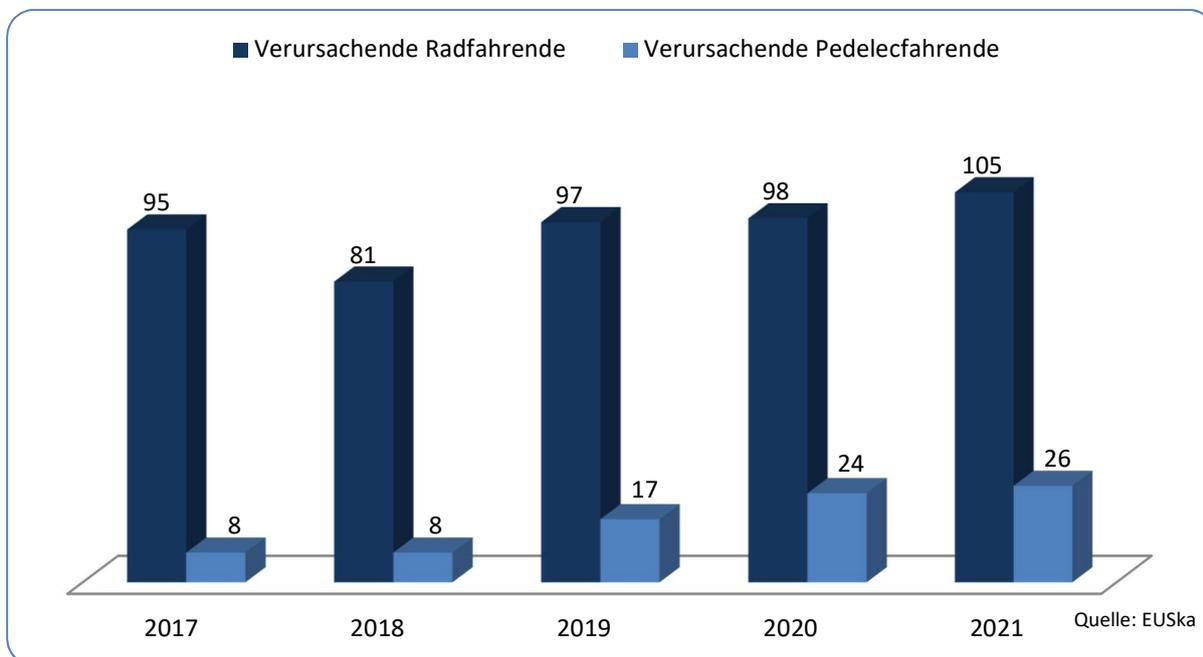
5.4 Rad- und Pedelec-fahrende



Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden liegt auf dem Vorjahresniveau. Die Zahl der dabei Verunglückten hat sich zum Vorjahr erhöht.

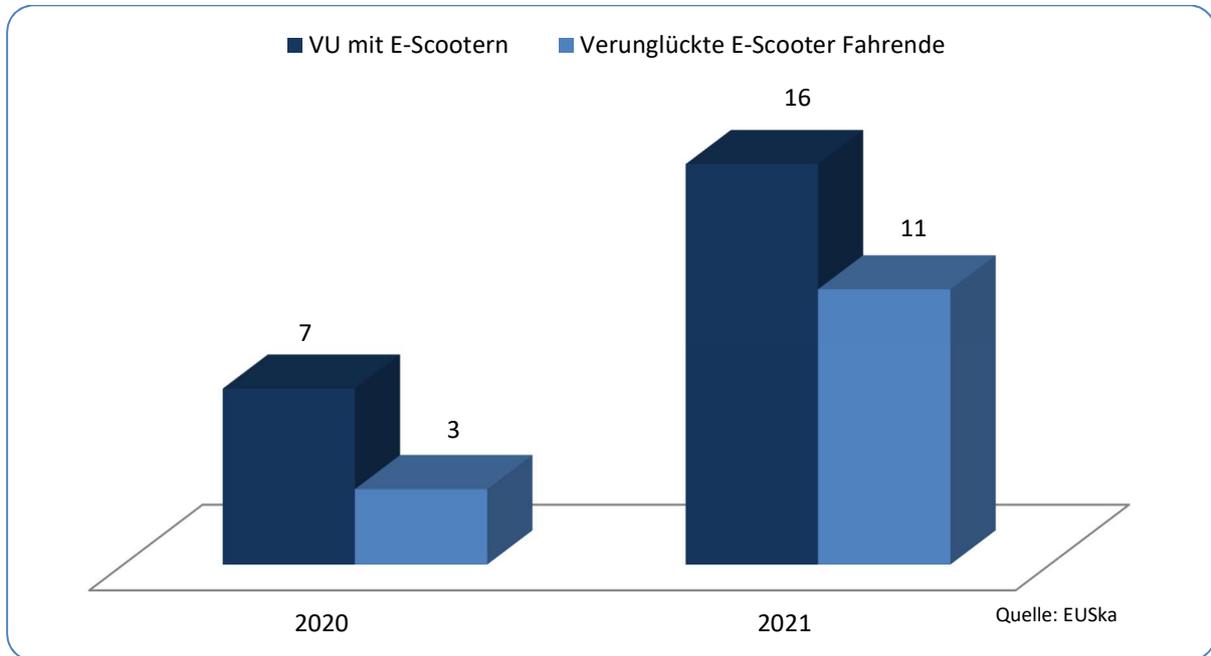
105 Rad- und 26 Pedelec-fahrende waren im Jahr 2021 Verursachende eines Unfalles.



Entwicklung der verursachenden Rad- und Pedelec-fahrenden

5.5 E-Scooter

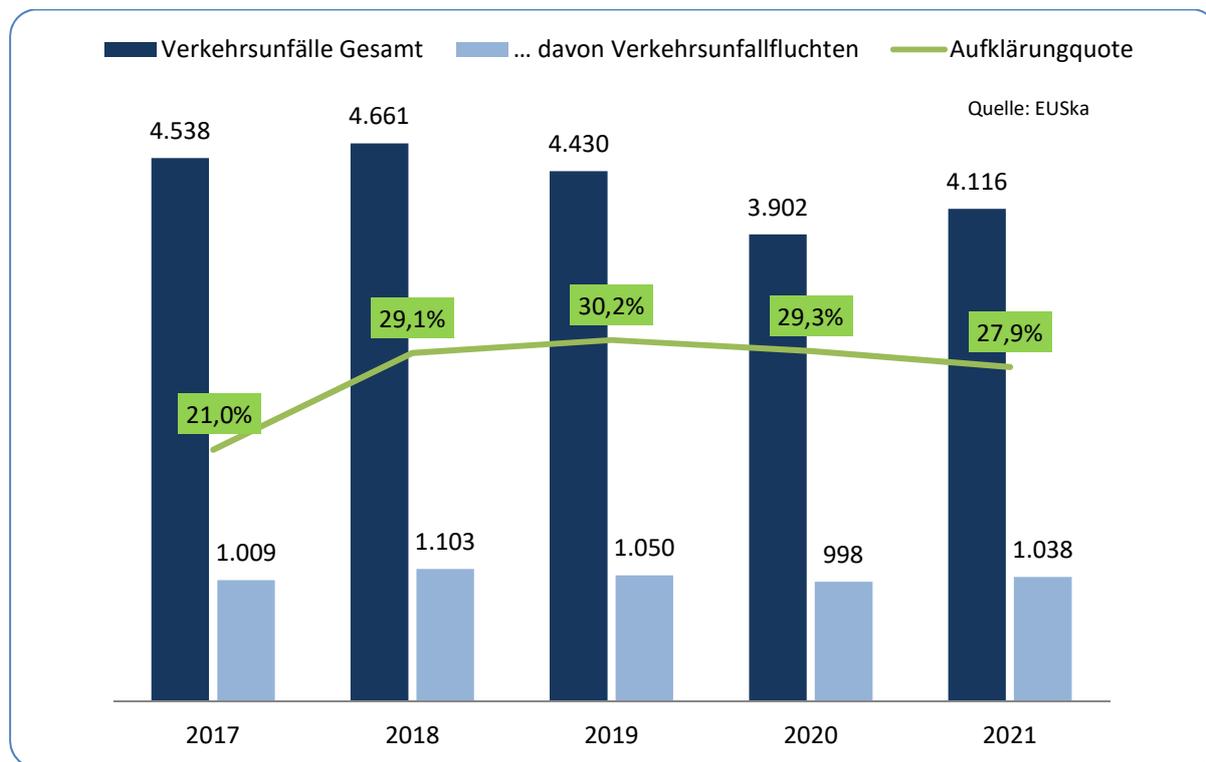
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern werden erst seit 2020 statistisch erfasst.



Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern

In den Jahren 2020 und 2021 wurden insgesamt 23 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern registriert. Davon wurden 16 Unfälle durch E-Scooter Fahrende verursacht.

6. Verkehrsunfallfluchten



Entwicklung der Anzahl der Verkehrsunfallfluchten und deren Aufklärungsquote

7. Unfallhäufungsstellen

Als *Unfallhäufungsstelle* (kurz: UHS) / *Unfallschwerpunkt* wird ein Bereich (Knotenpunkt, Einmündung, Streckenabschnitt) im Straßennetz bezeichnet, der durch eine erhöhte Unfallkonzentration oder andere Werte auffällig ist. Grundlage für die Feststellung einer Unfallhäufungsstelle ist die Analyse und Auswertung von Verkehrsunfällen.

Auf den folgenden Seiten werden drei Unfallhäufungsstellen/Unfallschwerpunkte dargestellt. Die Knotenpunkte Stresemannstraße / Grimsbystraße, Cherbourger Straße / Langener Landstraße und Columbusstraße / Borriesstraße sind im vergangenen Jahr durch eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen aufgefallen und belegen die vorderen Plätze in der Auswertung.

7.1 Stresemannstraße / Grimsbystraße

Verkehrsunfälle nach...

...Unfallkategorien (siehe Seite 4)	
Anzahl Kategorie 1:	
Anzahl Kategorie 2:	
Anzahl Kategorie 3:	6
Anzahl Kategorie 4:	
Anzahl Kategorie 5:	34
Anzahl Kategorie 6:	

...Verkehrsbeteiligung	
Menschen zu Fuß	
Fahrrad / Pedelec	1
Personenkraftwagen	68
Liefer- und Lastkraftwagen	7
Motorisierte Zweiräder	
Busse	
Ohne Angaben	
Sonstige Verkehrsbeteiligung	

Unfallzahlen				
2017	2018	2019	2020	2021
55	45	66	35	40

Ausgewählte Unfallursachen	
Geschwindigkeit	26
Abstand	24
Fahrstreifenwechsel	3
Andere Fehler	11
Missachtung Lichtzeichen	2



7.2 Cherbourger Straße / Langener Landstraße

Unfallzahlen				
2017	2018	2019	2020	2021
34	25	24	27	38

Verkehrsunfälle nach...

...Unfallkategorien (siehe Seite 4)	
Anzahl Kategorie 1:	
Anzahl Kategorie 2:	1
Anzahl Kategorie 3:	7
Anzahl Kategorie 4:	4
Anzahl Kategorie 5:	26
Anzahl Kategorie 6:	

Ausgewählte Unfallursachen	
Geschwindigkeit	8
Abstand	8
Fahrstreifenwechsel	6
Vorfahrt, Vorrang	2
Abbiegen, Wenden, Rückw.	6

...Verkehrsbeteiligung	
Menschen zu Fuß	
Fahrräder / Pedelec	1
Personenkraftwagen	55
Liefer- und Lastkraftwagen	12
Motorisierte Zweiräder	1
Busse	1
Ohne Angaben	
Sonstige VK-Beteiligung	



7.2 Columbusstraße / Borriesstraße

Unfallzahlen				
2017	2018	2019	2020	2021
35	13	38	15	22

Verkehrsunfälle nach...

...Unfallkategorien (siehe Seite 4)	
Anzahl Kategorie 1:	
Anzahl Kategorie 2:	1
Anzahl Kategorie 3:	7
Anzahl Kategorie 4:	2
Anzahl Kategorie 5:	12
Anzahl Kategorie 6:	

Ausgewählte Unfallursachen	
Geschwindigkeit	6
Abstand	5
Überholen	1
Vorfahrt, Vorrang	3
Abbiegen, Wenden, Rückw.	1

...Verkehrsbeteiligung	
Menschen zu Fuß	3
Fahrräder / Pedelec	4
Personenkraftwagen	36
Liefer- und Lastkraftwagen	1
Motorisierte Zweiräder	
Busse	
Ohne Angaben	
Sonstige VK-Beteiligung	



Impressum

Herausgeber:

Ortspolizeibehörde Bremerhaven
Hinrich-Schmalfeldt-Straße 31
27576 Bremerhaven

Redaktion:

Ortspolizeibehörde Bremerhaven
Sachgebiet Verkehrsdienste

Tel.: +49 (471) 953 3142

E-Mail: verkehr@polizei.bremerhaven.de