2024

Verkehrsunfallbericht für die Seestadt Bremerhaven

Sachgebiet Verkehrsdienste

Ortspolizeibehörde Bremerhaven

Inhalt

Hinweise zur Verkehrsunfallstatistik 3

Begriffserläuterungen 4

1. Strukturdaten für die Stadt Bremerhaven 5

2. Verkehrsunfallentwicklung 6

2.1 Langzeitentwicklung 6

2.2 Verkehrsunfälle in Bremerhaven 7

2.3 Entwicklung nach Monaten 8

2.4 Verunglückte 8

2.5 Unfalllage Bundesautobahn 27 9

2.6 Verkehrsunfälle der Kategorie 1 (VU mit Getöteten) 9

3. Hauptunfallursachen 10

3.1 Hauptunfallursachen (HUU) im Überblick 10

3.2 Entwicklung ausgewählter Hauptunfallursachen 11

3.3 Hauptunfallursache „Alkohol und Drogen“ 12

4. Verkehrsunfallbeteiligung nach Altersgruppen 13

4.1 Altersgruppen 13

4.2 Unfallverursachende nach Altersgruppen 14

4.3 Verursacheranteil nach Altersgruppen 15

4.4 Verunglückte nach Altersgruppen 16

4.5 Ausgewählte Altersgruppen 17

4.5.1 Kinder (0-14 Jahre) 17

4.5.2 Junge Erwachsene (18-24 Jahre) 18

4.5.3 Senioren (65-74 Jahre) 19

4.5.4 Altsenioren (75+ Jahre) 20

5. Verkehrsunfälle nach Verkehrsbeteiligung 21

5.1 Verkehrsbeteiligung aller Unfallbeteiligten 21

5.2 Verkehrsbeteiligung der Verursachenden 22

5.3 Verkehrsbeteiligung der Verunglückten 23

5.4 VU mit Beteiligung von Fahrrädern / Pedelecs 24

5.5 VU mit Beteiligung von E-Scootern 25

6. Verkehrsunfallfluchten 26

7. Unfallhäufungsstellen 26

7.1 Stresemannstraße / Grimsbystraße 27

7.2 Langener Landstraße / Parkstraße / Debstedter Weg 28

7.3 Columbusstraße / Borriesstraße 29

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 2023 im Stadtgebiet Bremerhaven ereigneten VU wird in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Stadtgebiet Bremerhaven	… davon BAB 27
Kategorie 1	1	0
Kategorie 2	43	0
Kategorie 3	494	23
Kategorie 4	95	22
Kategorie 5	3.392	70
Kategorie 6	35	0

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 **Mitfahrende** (Beifahrer, Insassen) zählen somit nicht zu den Beteiligten. **Hauptverursachende** sind Beteiligte, die nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am VU tragen. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursachende. **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 Verkehrsteilnehmende 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.

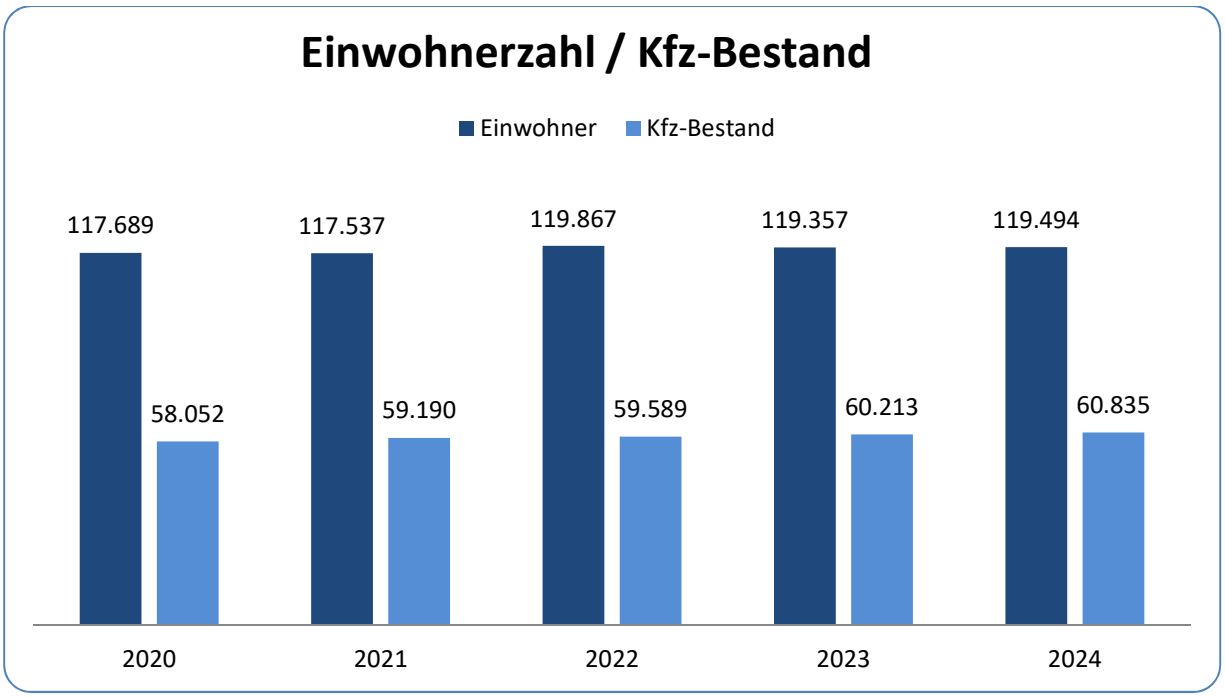
Die **Verunglücktenhäufigkeitszahl** (VHZ) ist die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner.

Die **E**lektronische **U**nfalltypen **S**teck**ka**rte (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, sind Daten zur Bevölkerungsstruktur und zum Kraftfahrzeugbestand erforderlich.
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 **3.481 (UHZ)**. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl beziffert sich auf **565 (VHZ)**.

2. Verkehrsunfallentwicklung

2.1 Langzeitentwicklung

Jahr	Bevölkerung	Kfz	Kfz-Dichte[1]	VU	UHZ[2]	Verunglückte	VHZ[3]
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[4]	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[5]	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
2021	117.537	59.190	504	4.116	3.502	699	595
2022	119.867	59.589	497	4.147	3.460	679	566
2023	119.357	60.213	504	4.060	3.402	660	553
2024[6]	119.494	60.835	509	4.159	3.481	675	565

Langzeitentwicklung ausgewählter Daten für die Stadt Bremerhaven

[1] Die Kfz-Dichte ist die Anzahl der Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner.
[2] Die Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) ist die Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner.
[3] Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) ist die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner.
[4] Ab 2008 Änderung der statistischen Erhebung angemeldeter Kraftfahrzeuge.
[5] Neue Datengrundlage bei der Bevölkerungszahl ab 2018, daher keine Vergleichbarkeit mit den Vorjahren möglich.
[6] Quelle: Magistrat der Stadt Bremerhaven, Bürger- und Ordnungsamt – Statistik und Wahlen; Stand: 01/25

2.2 Verkehrsunfälle in Bremerhaven

In den nachfolgenden Tabellen sind sowohl die Verkehrsunfälle im Stadtgebiet Bremerhaven als auch die Verkehrsunfälle auf der Bundesautobahn 27 im Bereich des Stadtgebietes Bremerhaven erfasst. Die aufgeführten VU-Zahlen zeigen die Entwicklung der VU seit 2020 insgesamt sowie die Entwicklung innerhalb der Unfallkategorien und bei den Verunglückten.

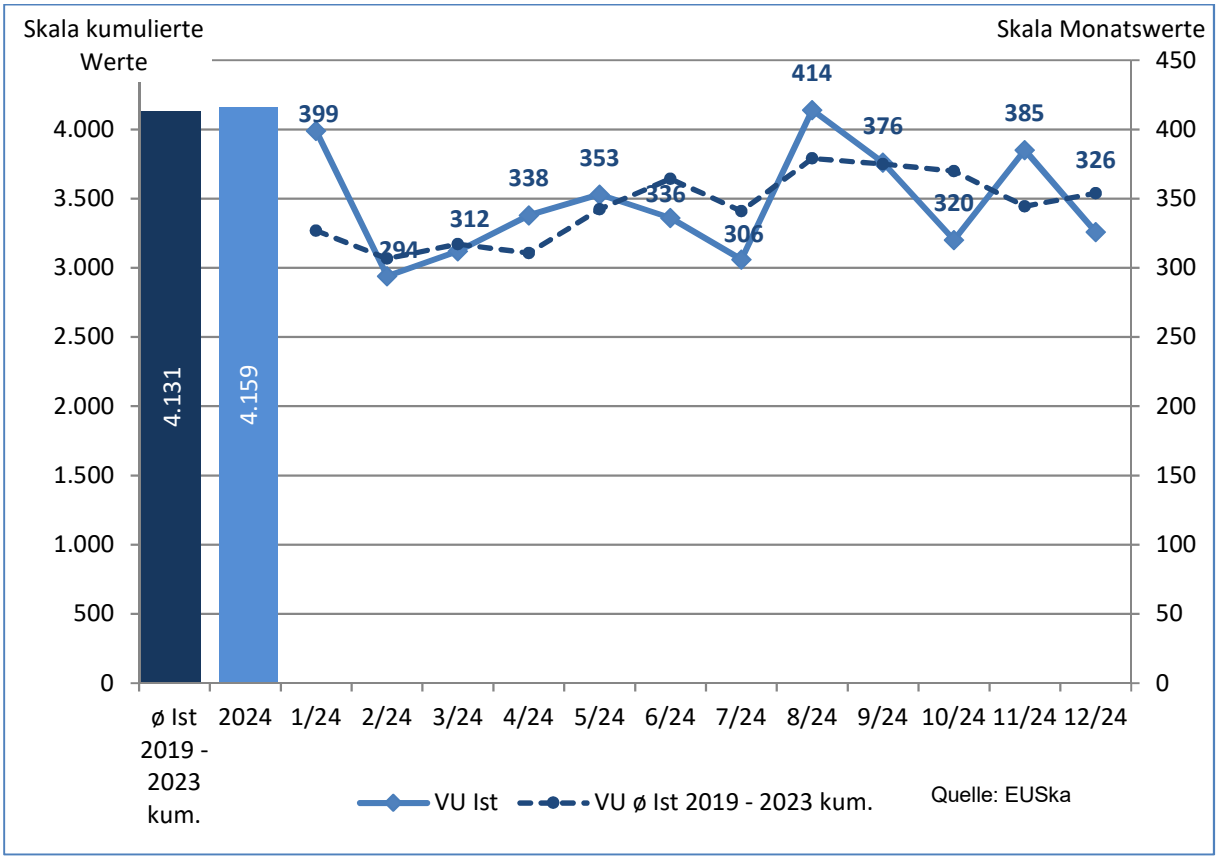
	2020	2021	2022	2023	2024
VU Gesamt	3.902	4.116	4.147	4.060	4.159
… davon auf der BAB	118	128	97	115	163
Kat. 1	3	0	2	1	1
Kat. 2	50	54	47	43	42
Kat. 3	433	488	493	494	498
Kat. 4	106	118	138	95	86
Kat. 5	3.278	3.423	3.422	3.392	3.493
Kat. 6	32	33	45	35	39
Getötete Personen	4	0	2	1	1
… davon männlich	3	0	2	1	1
… davon weiblich	1	0	0	0	0
Schwer verletzte Personen	53	55	49	46	45
… davon männlich	32	33	34	33	22
… davon weiblich	21	22	15	13	23
Leicht verletzte Personen	555	644	628	613	629
… davon männlich	307	357	337	351	339
… davon weiblich	245	286	288	255	290
… davon ohne Angabe	3	1	3	7	0

VU-Entwicklung im Stadtgebiet Bremerhaven

Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle im Jahr 2024 hat sich zum Vorjahr leicht erhöht, ebenso die Anzahl der leicht verletzten Personen.

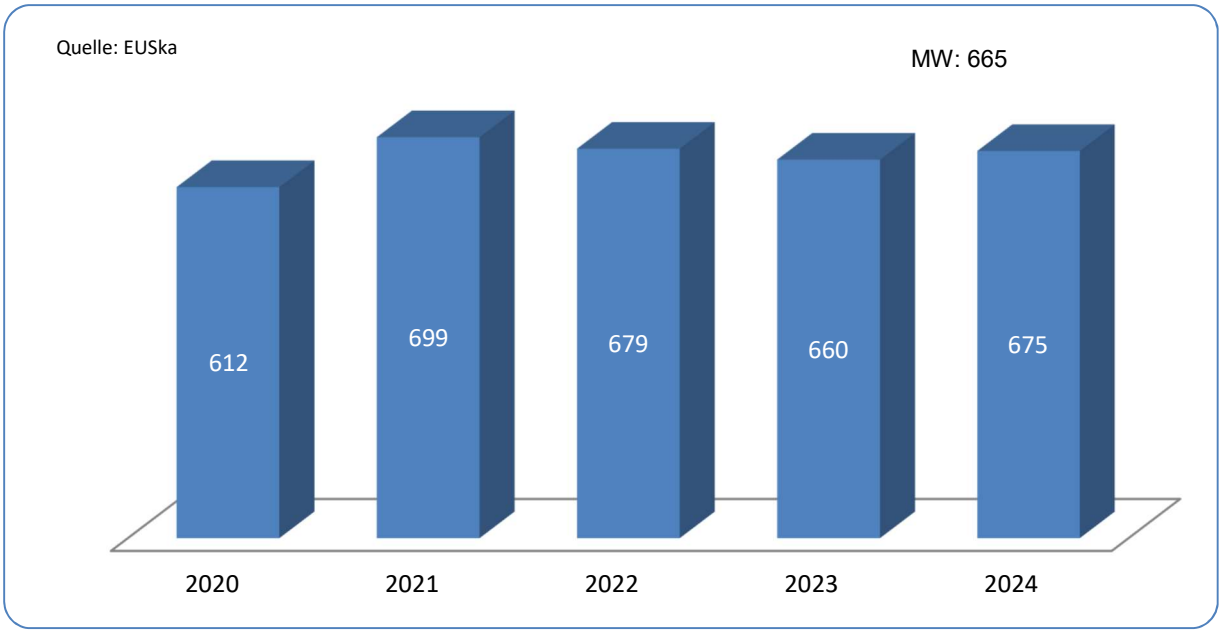
2.3 Entwicklung nach Monaten

Die folgende Grafik zeigt die monatliche Entwicklung der Anzahl der Verkehrsunfälle für das Jahr 2024 und die kumulierten Vergleichswerte für den Zeitraum 2019 - 2023.



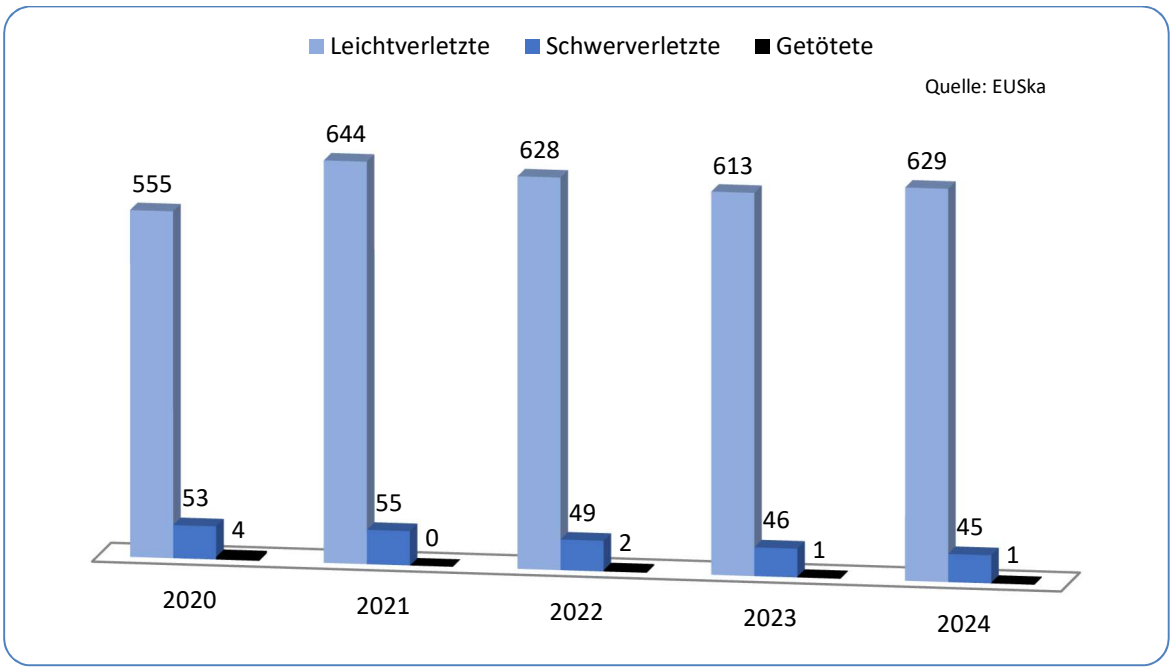
VU-Entwicklung im Stadtgebiet

2.4 Verunglückte



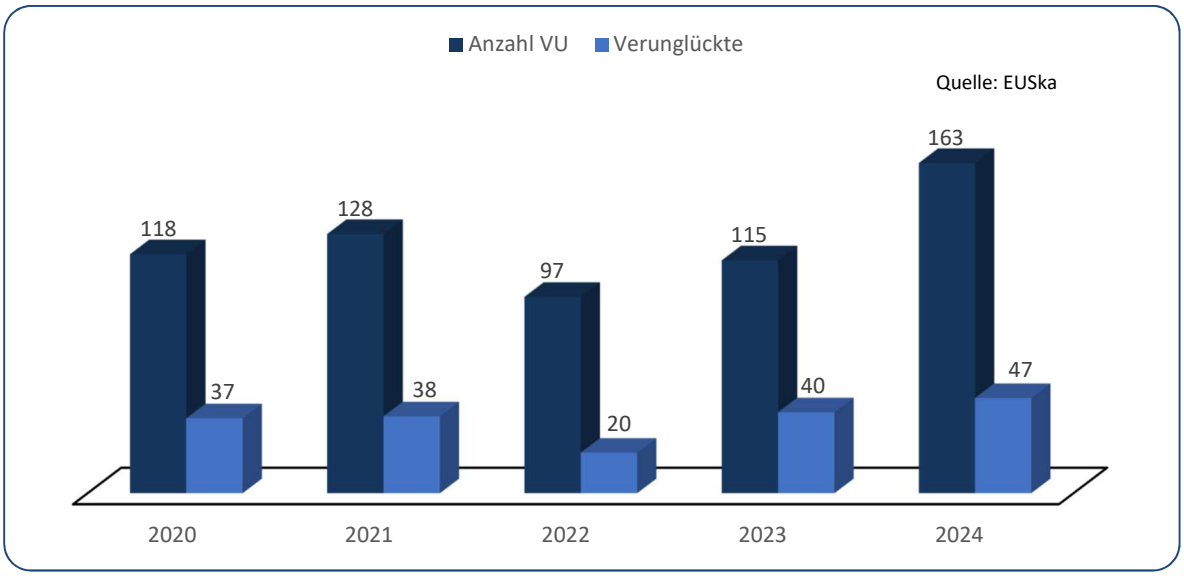
Entwicklung der Anzahl der Verunglückten in Bremerhaven

Die Anzahl der Verunglückten ist zum Vorjahr leicht gestiegen.
Es wurden **629 Personen leicht, 45 Personen schwer und eine Person tödlich 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

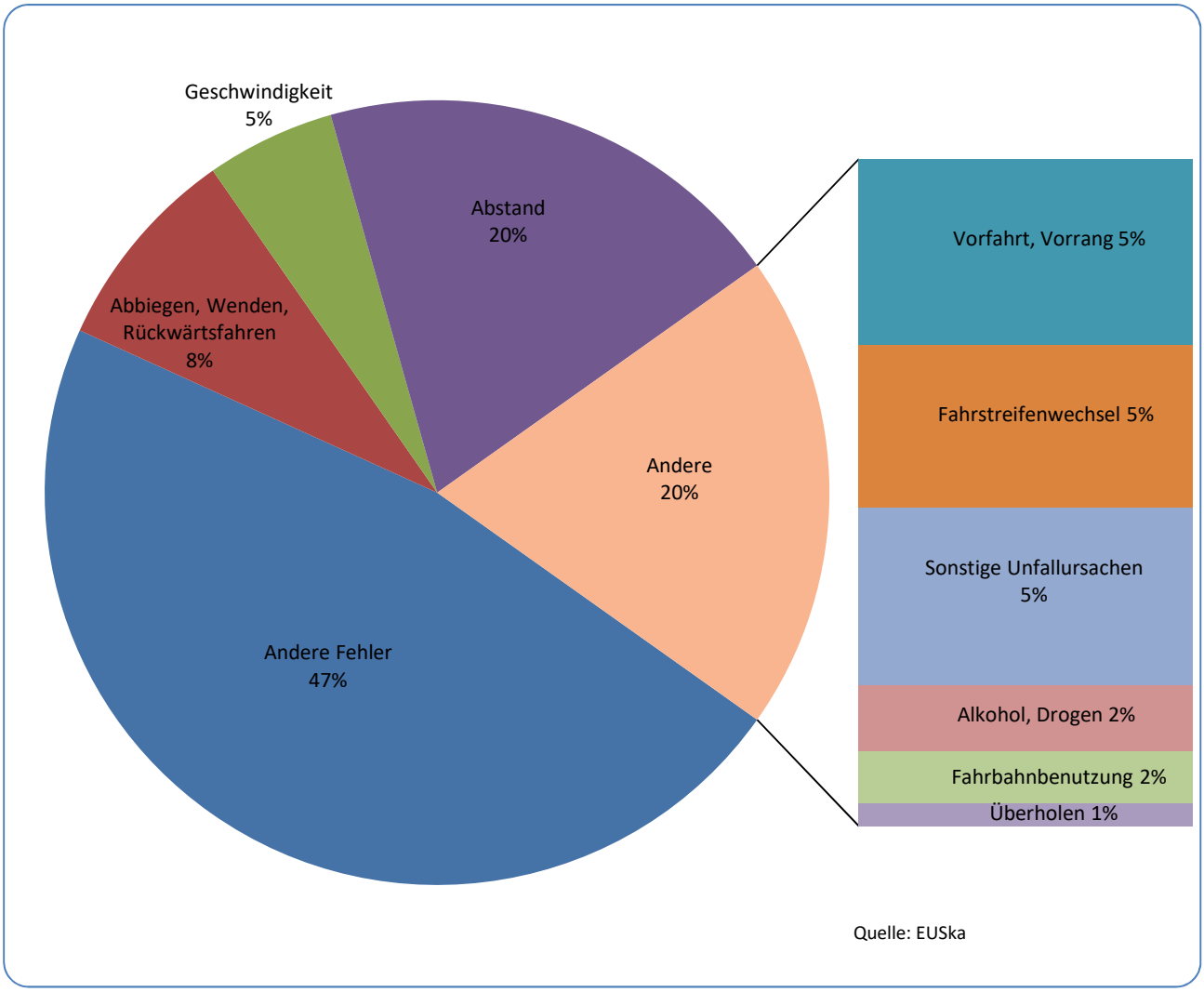
2.6 Verkehrsunfälle der Kategorie 1 (VU mit Getöteten)

Am 22.02.24, um 10.28 Uhr, stürzt ein 84-Jähriger ohne Fremdeinwirkung mit seinem Kleinkraftrad in der Lindenallee und verstirbt Anfang März 2024 im Krankenhaus.

3. Hauptunfallursachen

Die Verkehrsunfallursachen werden nach dem geltenden Ursachenverzeichnis von der unfallaufnehmenden Polizei 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

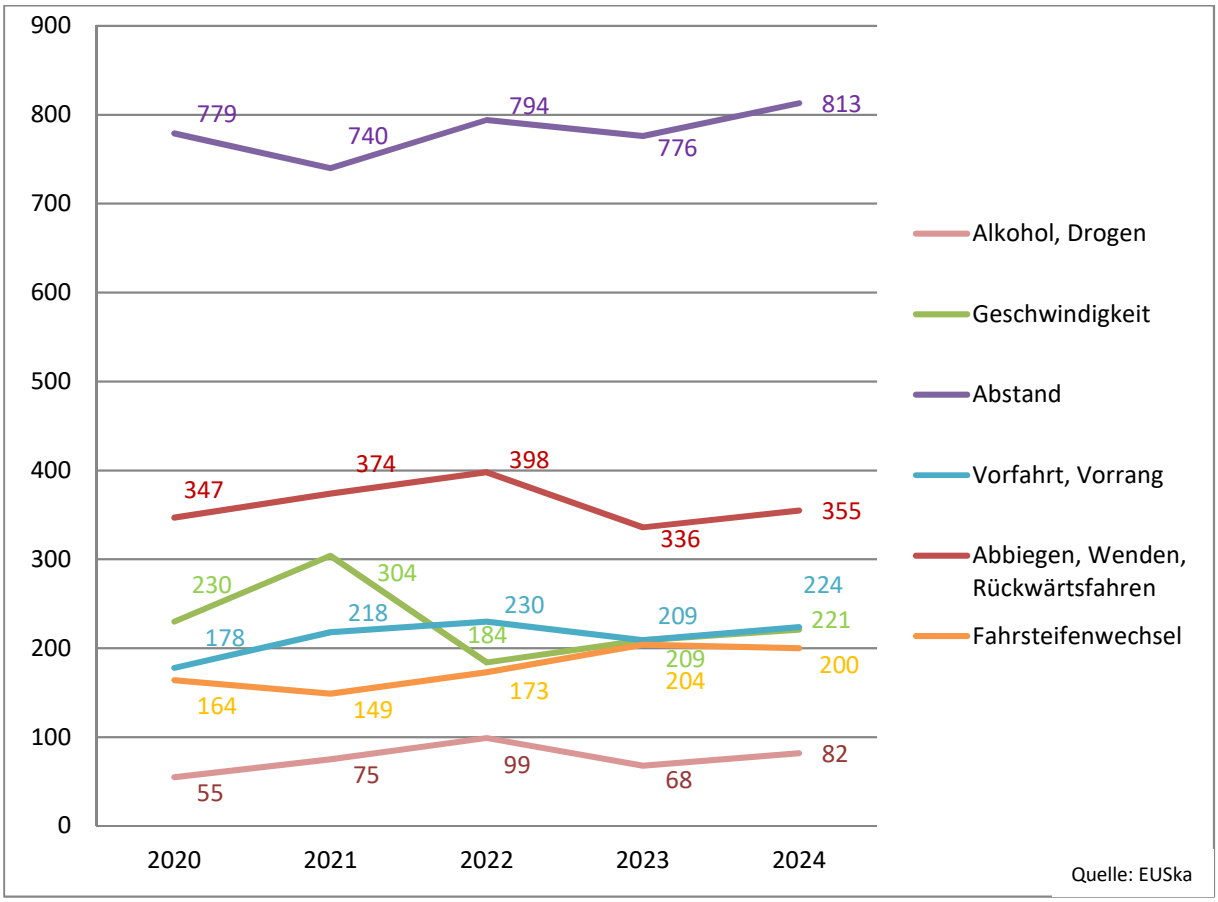


Hauptunfallursachen

Verkehrsunfälle können nicht immer auf eine einzige Ursache zurückgeführt werden.
Die meisten Verkehrsunfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. Die häufigsten Ursachen sind Fehlverhalten von Fahrzeugführenden.
Daneben sind auch das Fehlverhalten von Menschen zu Fuß sowie allgemeine Ursachen, wie Straßenverhältnisse und Witterungsbedingungen, verantwortlich für Verkehrsunfälle.

Zu geringer „Abstand“ mit 20 % und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 8 % zählen zu den Hauptunfallursachen bei den Personen, die ein Fahrzeug führen.
„Andere Fehler“ können bei Kraftfahrzeugführenden z.B. das fehlerhafte Ein- und Ausparken und bei Radfahrenden der Verlust der Fahrzeugkontrolle sein.

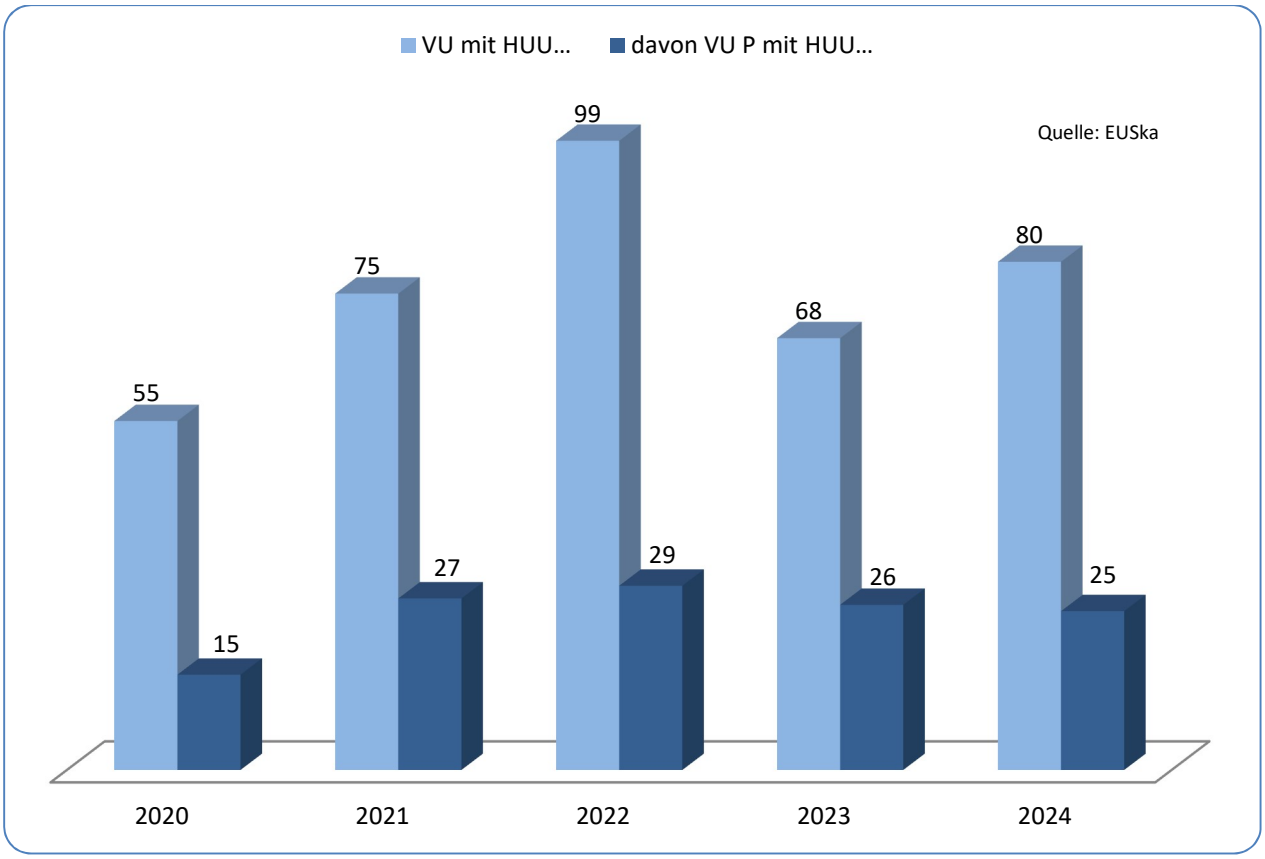
3.2 Entwicklung ausgewählter Hauptunfallursachen



Entwicklung ausgewählter Hauptunfallursachen der Verursachenden

Im vorstehenden Diagramm wird die Entwicklung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit ausgewählten Hauptunfallursachen dargestellt.

3.3 Hauptunfallursache „Alkohol und Drogen“



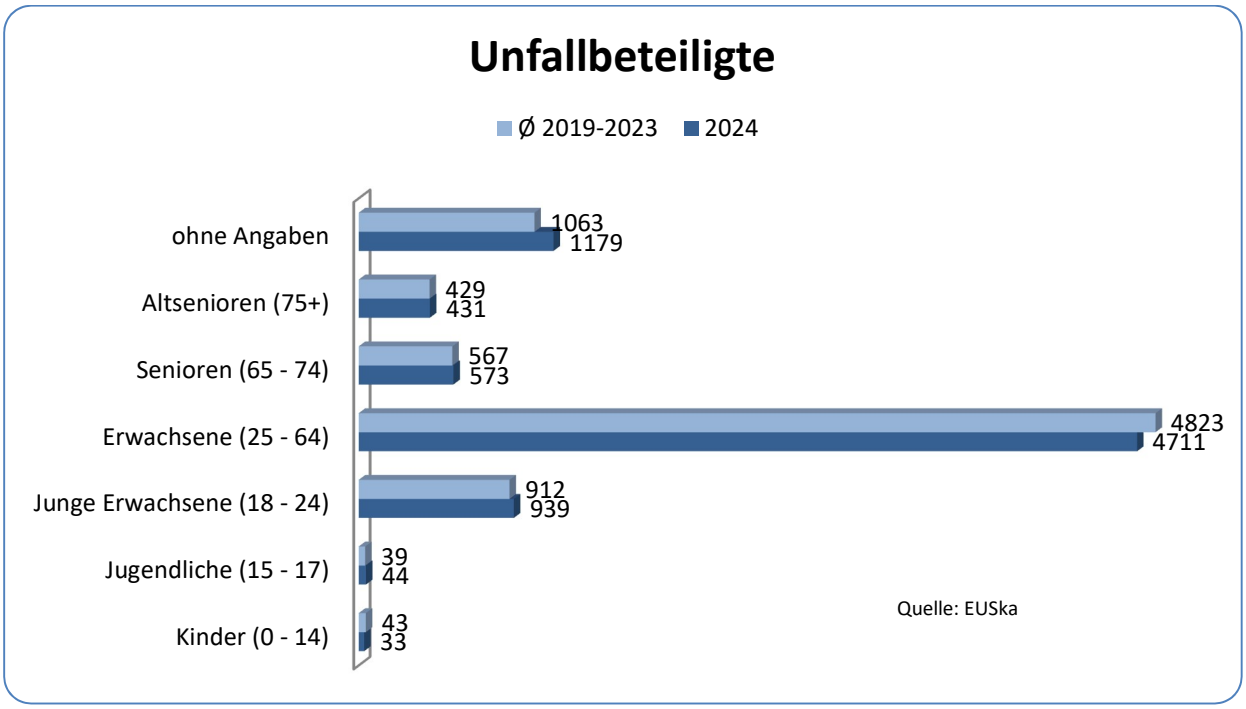
Entwicklung der Verkehrsunfälle mit der HUU „Alkohol und Drogen“

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache „Alkohol und Drogen“ ist zum Vorjahr deutlich angestiegen.

4. Verkehrsunfallbeteiligung nach Altersgruppen

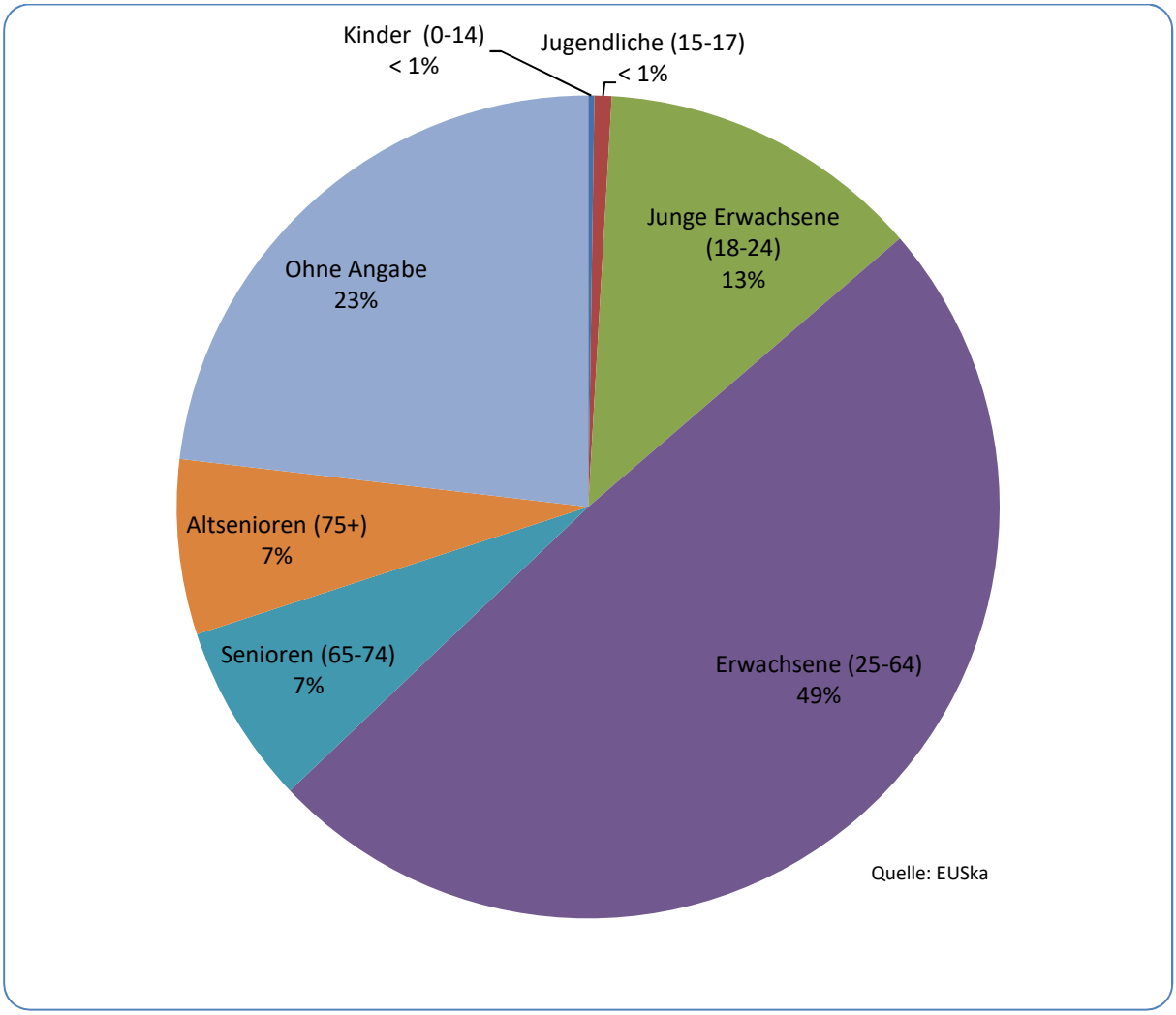
Unfallbeteiligte werden in Altersgruppen zusammengefasst. Die Gruppe der 0- bis 14-Jährigen werden als „Kinder“ erfasst, „Jugendliche“ sind 15-17 Jahre alt. Die Gruppe „Junge Erwachsene“ umfasst die Altersspanne von 18-24 Jahren. Als „Erwachsene“ werden die 25- bis 64-Jährigen gewertet. Die Gruppe „Senioren“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

4.1 Altersgruppen



Anzahl der Unfallbeteiligten nach Altersgruppen

4.2 Unfallverursachende nach Altersgruppen



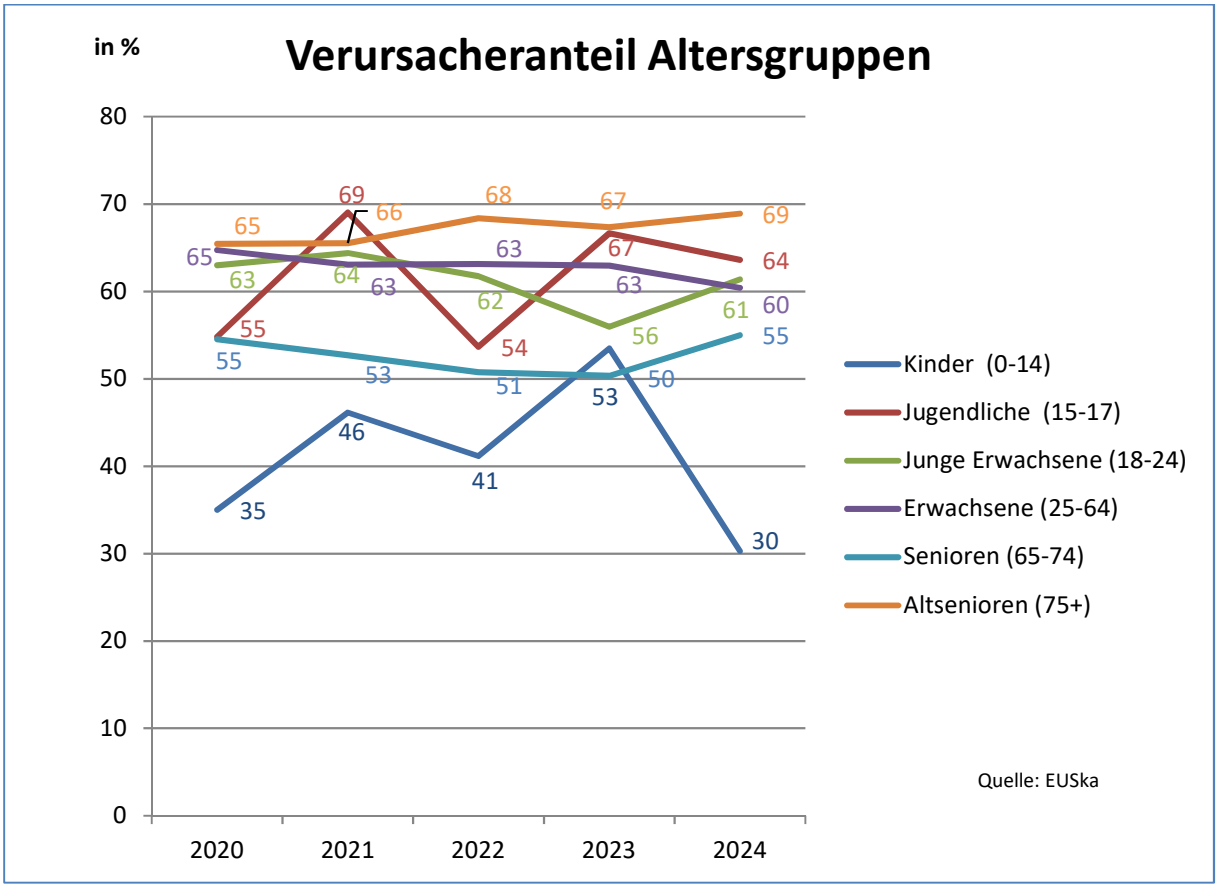
Anteil der Verursacher nach Altersgruppen

Die Gruppe „Erwachsene“[7] (25-64) ist mit 49 % die größte Altersgruppe der Unfallverursachenden. Den zweiten Platz nimmt die Gruppe „Junge Erwachsene“ (18-24) mit 13 % ein. „Senioren“ (65-74) und „Altsenioren“ (75+) folgen mit jeweils 7 %. „Kinder“ und „Jugendliche“ haben jeweils einen Verursacheranteil von weniger als einem Prozent.
Die Gruppe „Ohne Angaben“ resultiert u.a. aus den Verkehrsunfallfluchten, bei denen keine Verursachenden ermittelt werden konnte.

[7] Der Anteil der Gruppe „Erwachsene“ am Bevölkerungsbestand Bremerhavens betrug 51,7 Prozent. Quelle: Magistrat der Stadt Bremerhaven, Bürger- und Ordnungsamt – Statistik und Wahlen, Stand: 01.01.25

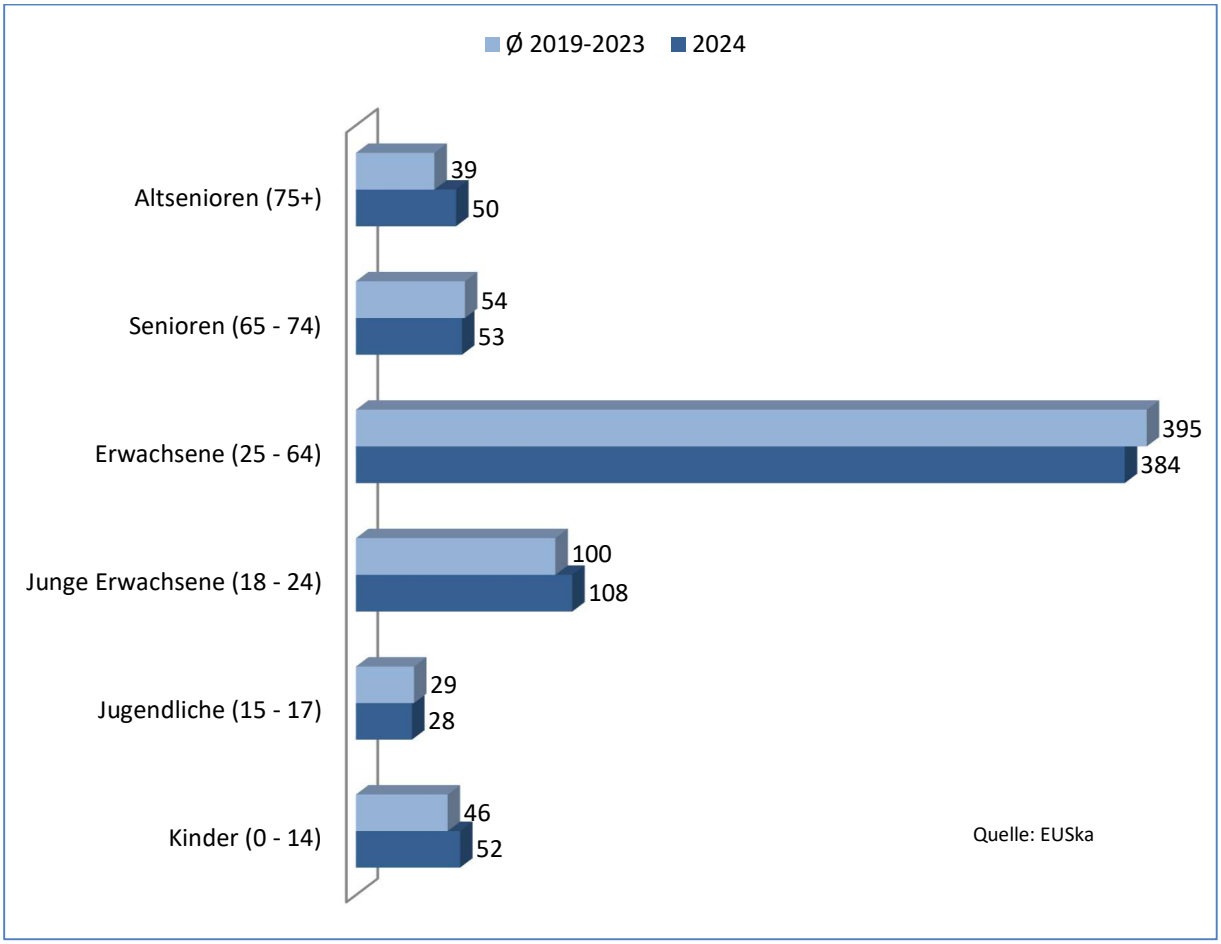
4.3 Verursacheranteil nach Altersgruppen

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



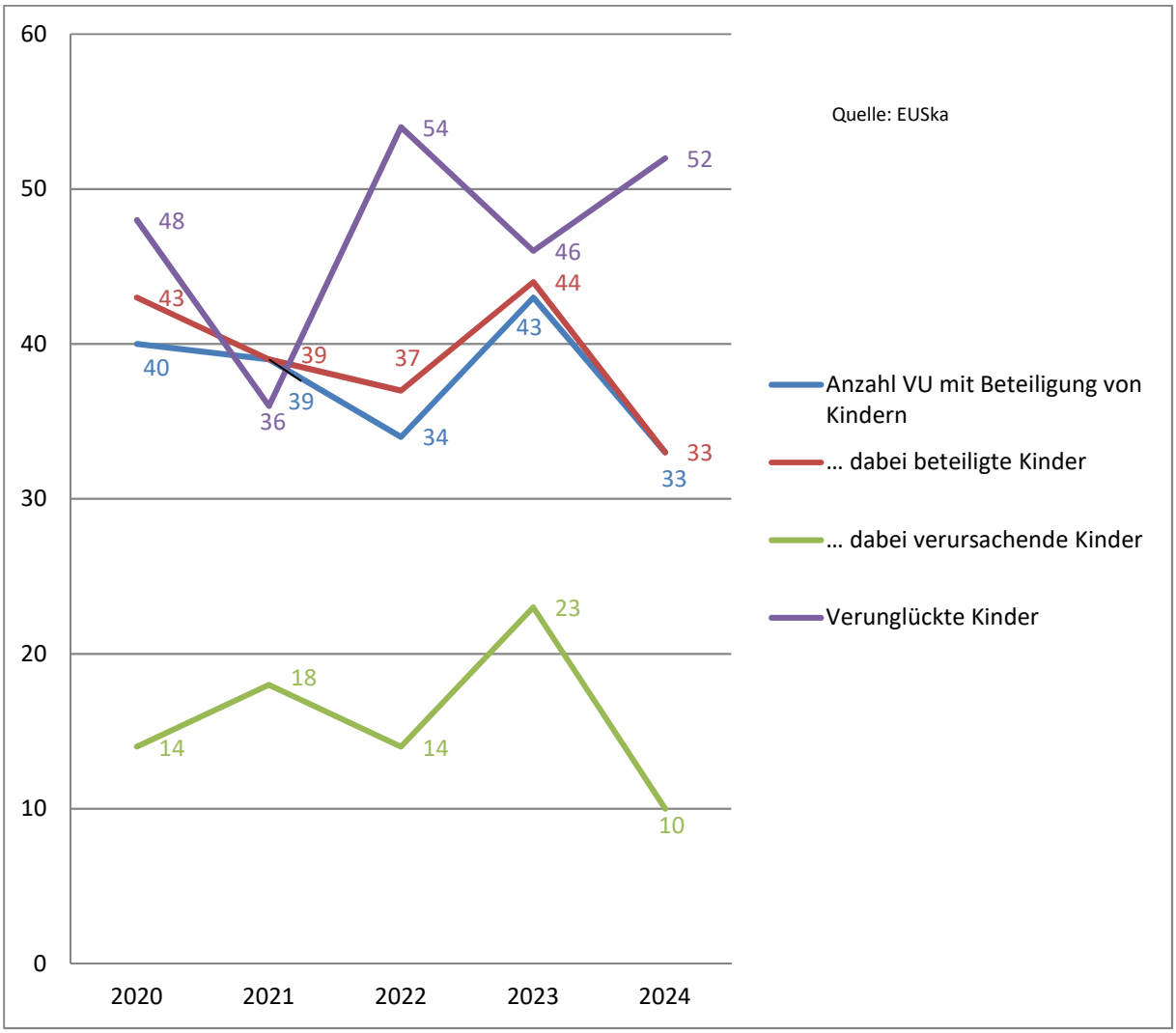
Verunglückte nach Altersgruppen

Die Anzahl der Verunglückten hat sich im Jahr 2025 zum Durchschnitt der letzten fünf Jahre unterschiedlich entwickelt. Steigerungen sind bei den Altersgruppen „Kinder“, Junge Erwachsene“ und „Altsenioren“ zu verzeichnen.

4.5 Ausgewählte Altersgruppen

4.5.1 Kinder (0-14 Jahre)

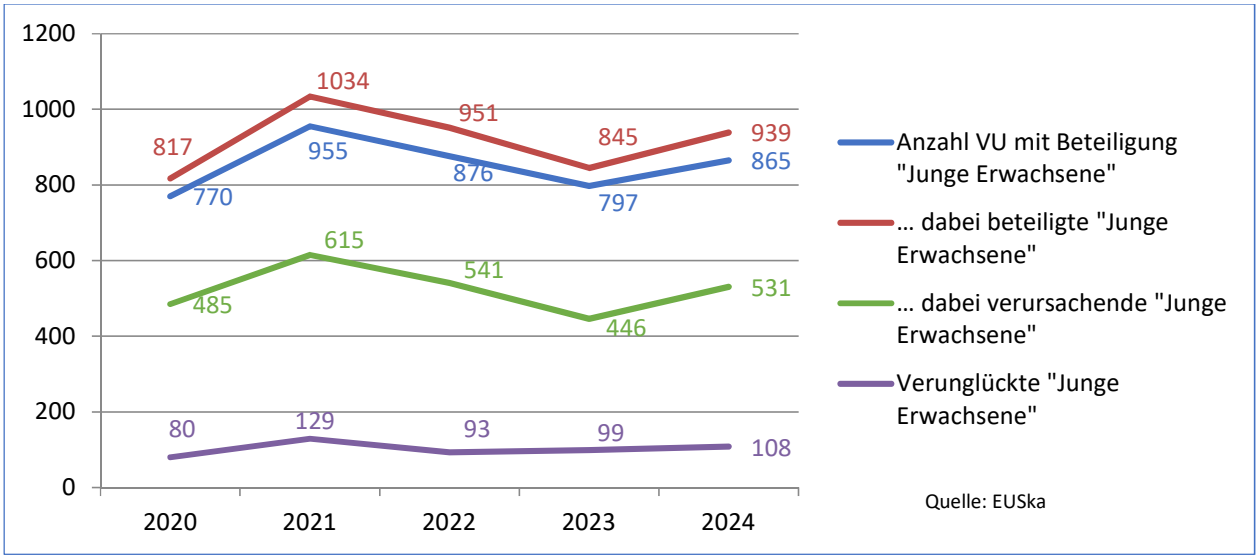
Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern hat sich zum Vorjahr deutlich verringert und den niedrigsten Stand der letzten fünf Jahre erreicht. Die Anzahl der verunglückten Kinder hat sich zum Vorjahr erhöht.



Entwicklung der Unfalllage mit Beteiligung von Kindern

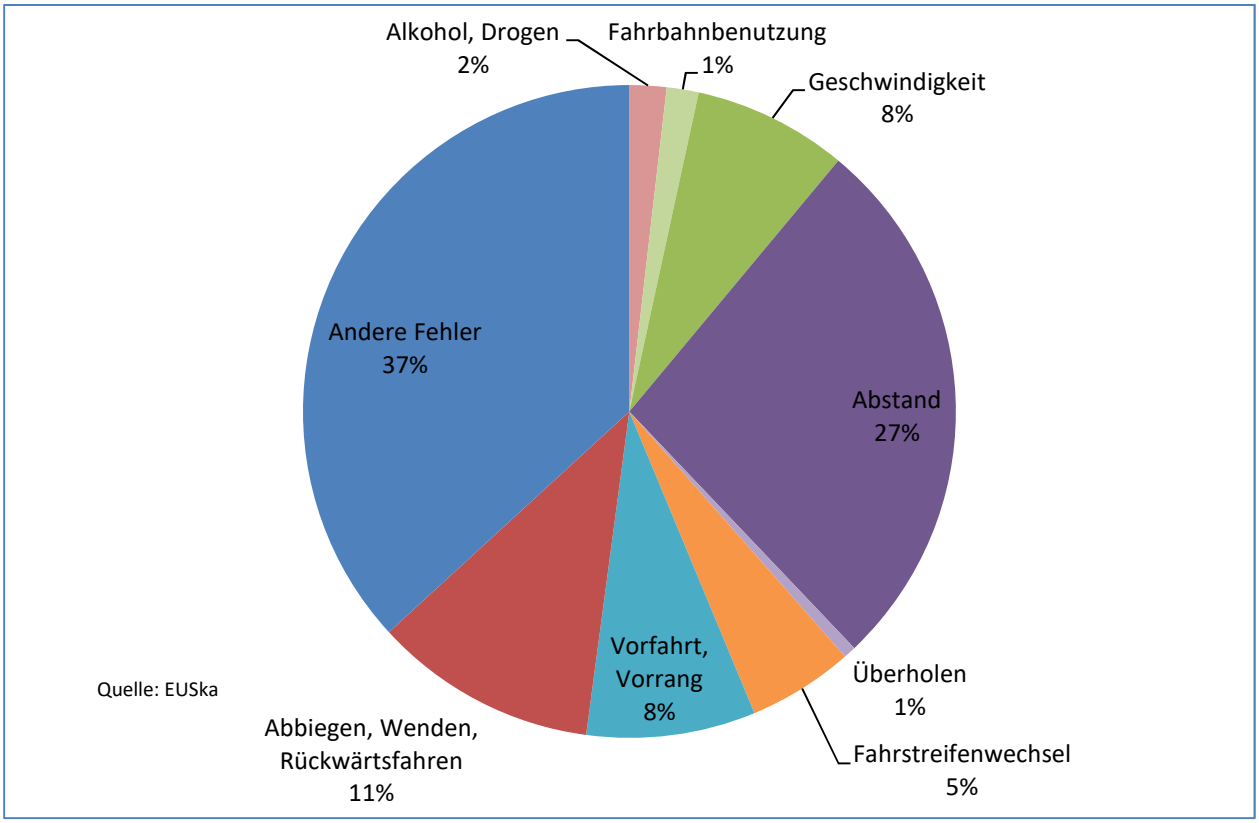
4.5.2 Junge Erwachsene (18-24 Jahre)

In der Altersgruppe „Junge Erwachsene“ haben sich die Werte der dargestellten Parameter zum Vorjahr erhöht.



Entwicklung der Unfalllage mit Beteiligung der Gruppe „Junge Erwachsene“

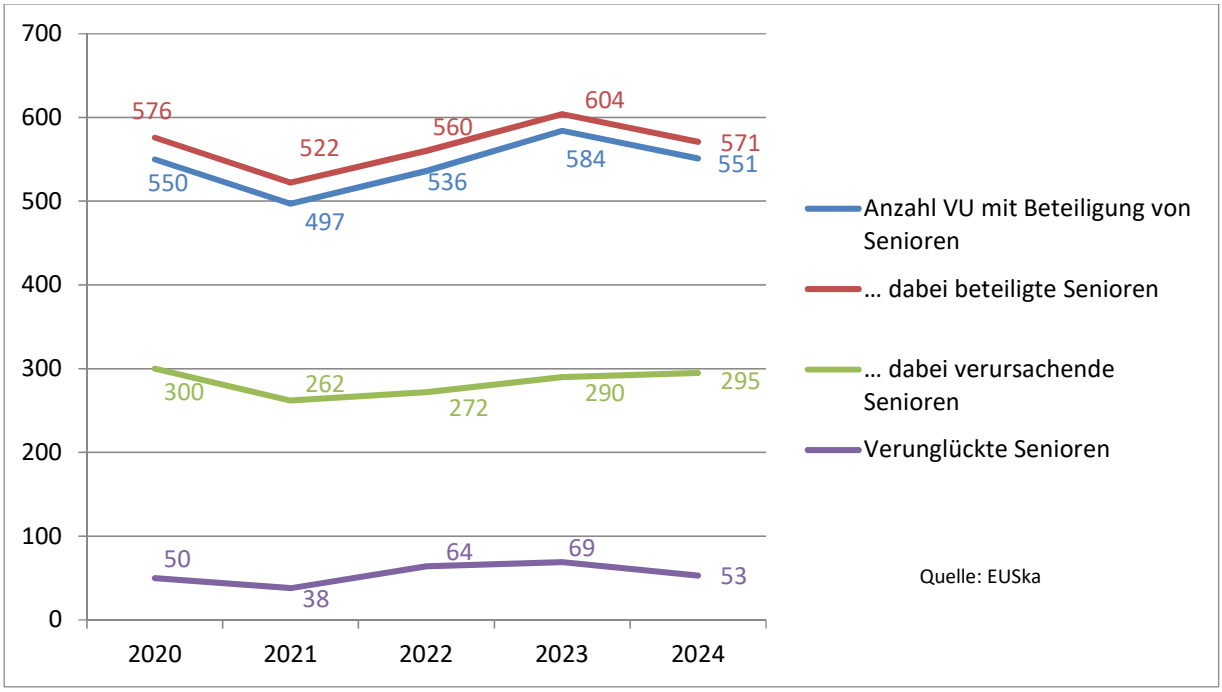
Die Ursache „Andere Fehler“ ist mit 37 % die häufigste Unfallursache in der Gruppe „Junge Erwachsene“, „Abstand“ und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ folgen mit 27 % und 11 %.



Hauptunfallursachen bei VU mit Beteiligung der Gruppe "Junge Erwachsene"

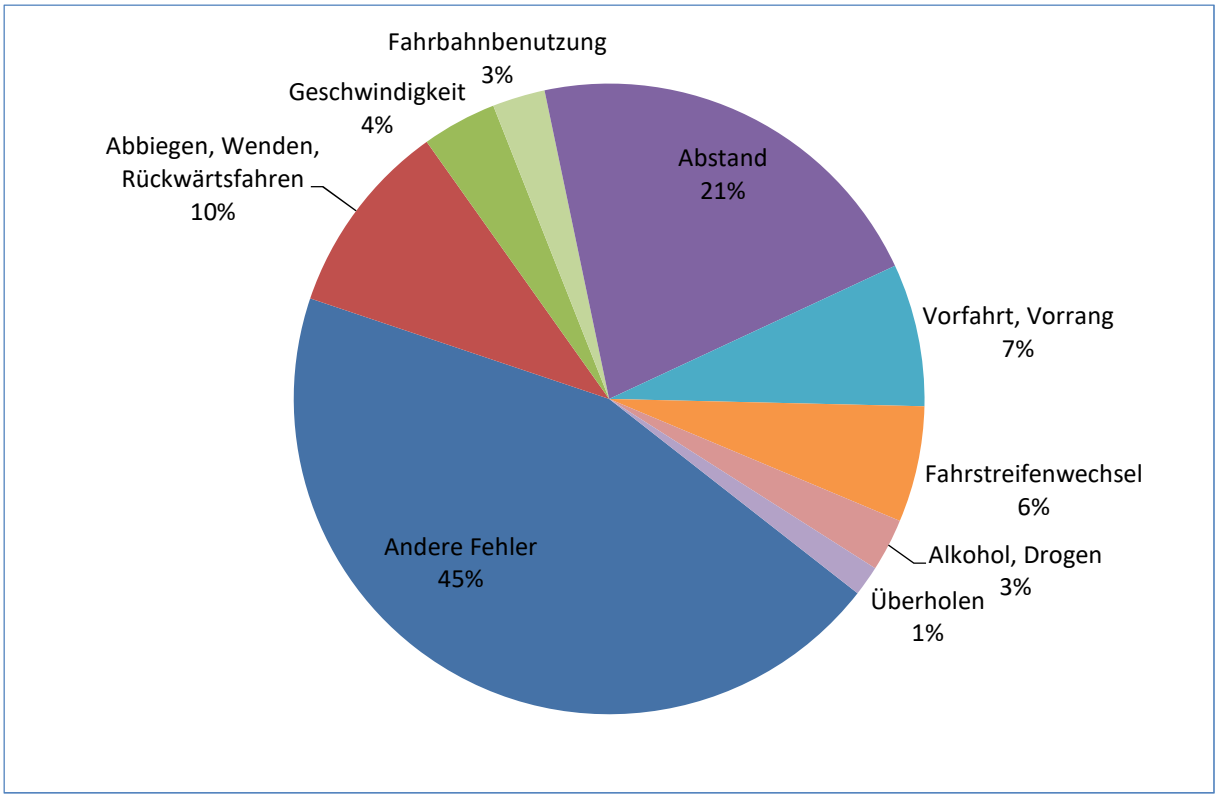
4.5.3 Senioren (65-74 Jahre)

Die im Schaubild dargestellten Kennzahlen haben sich zum Vorjahr überwiegend positiv entwickelt.



Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung der Gruppe „Senioren“

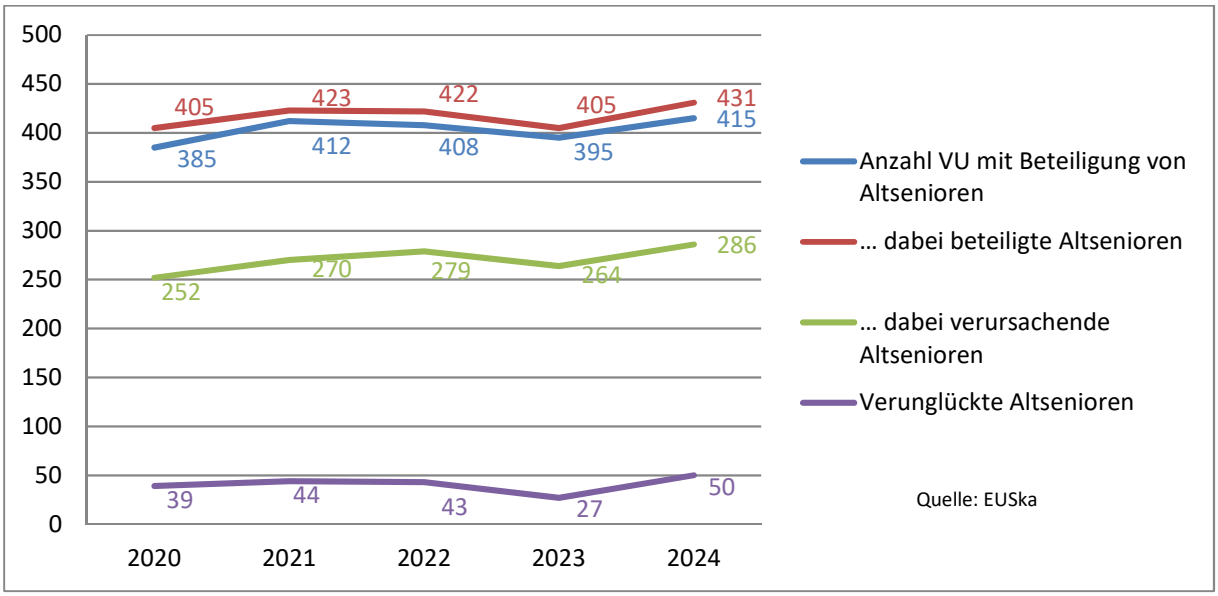
In der Altersgruppe „Senioren“ sind die häufigsten Unfallursachen „Andere Fehler“ mit 45 %, „Abstand“ mit 21 % und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 10 %.



Hauptunfallursachen der Gruppe "Senioren"

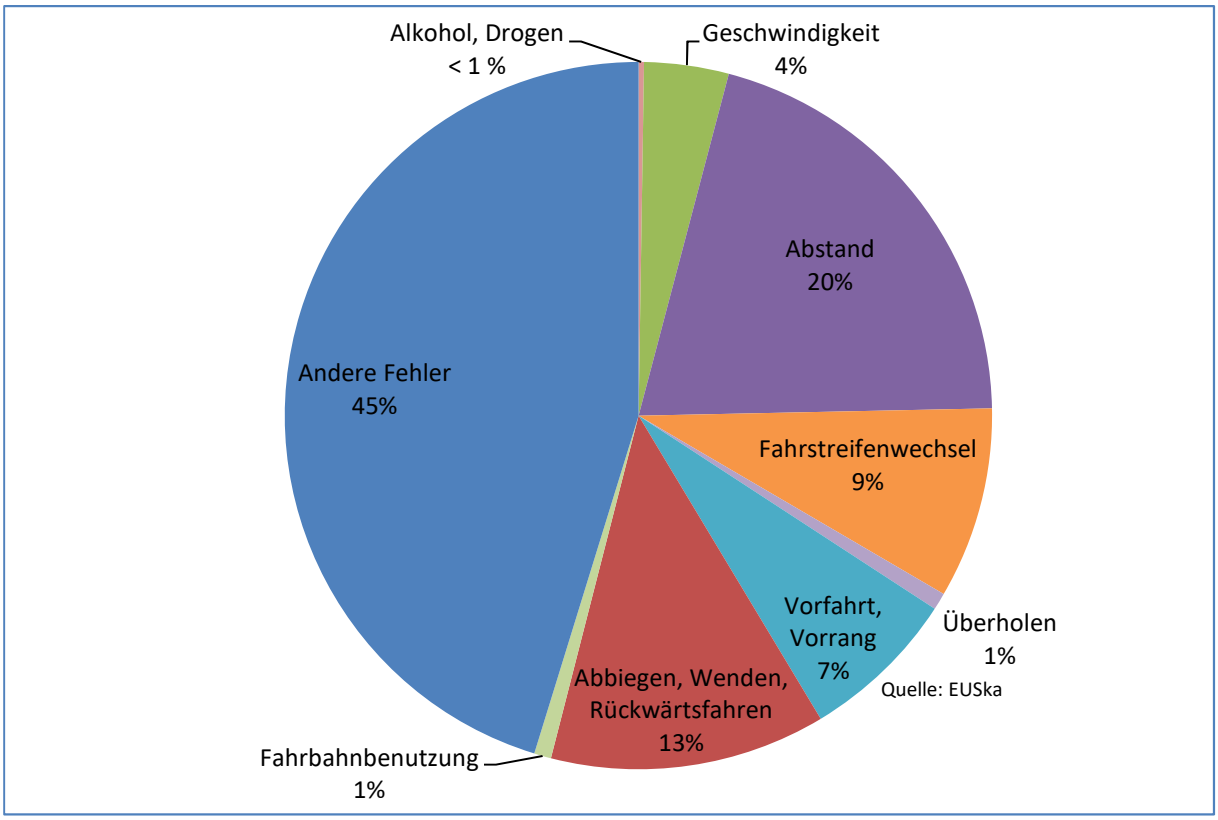
4.5.4 Altsenioren (75+ Jahre)

Die abgebildeten Werte haben sich allesamt erhöht. Auffällig ist der signifikante Anstieg bei den verunglückten Altsenioren.



Entwicklung der Verkehrsunfälle der Gruppe „Altsenioren“

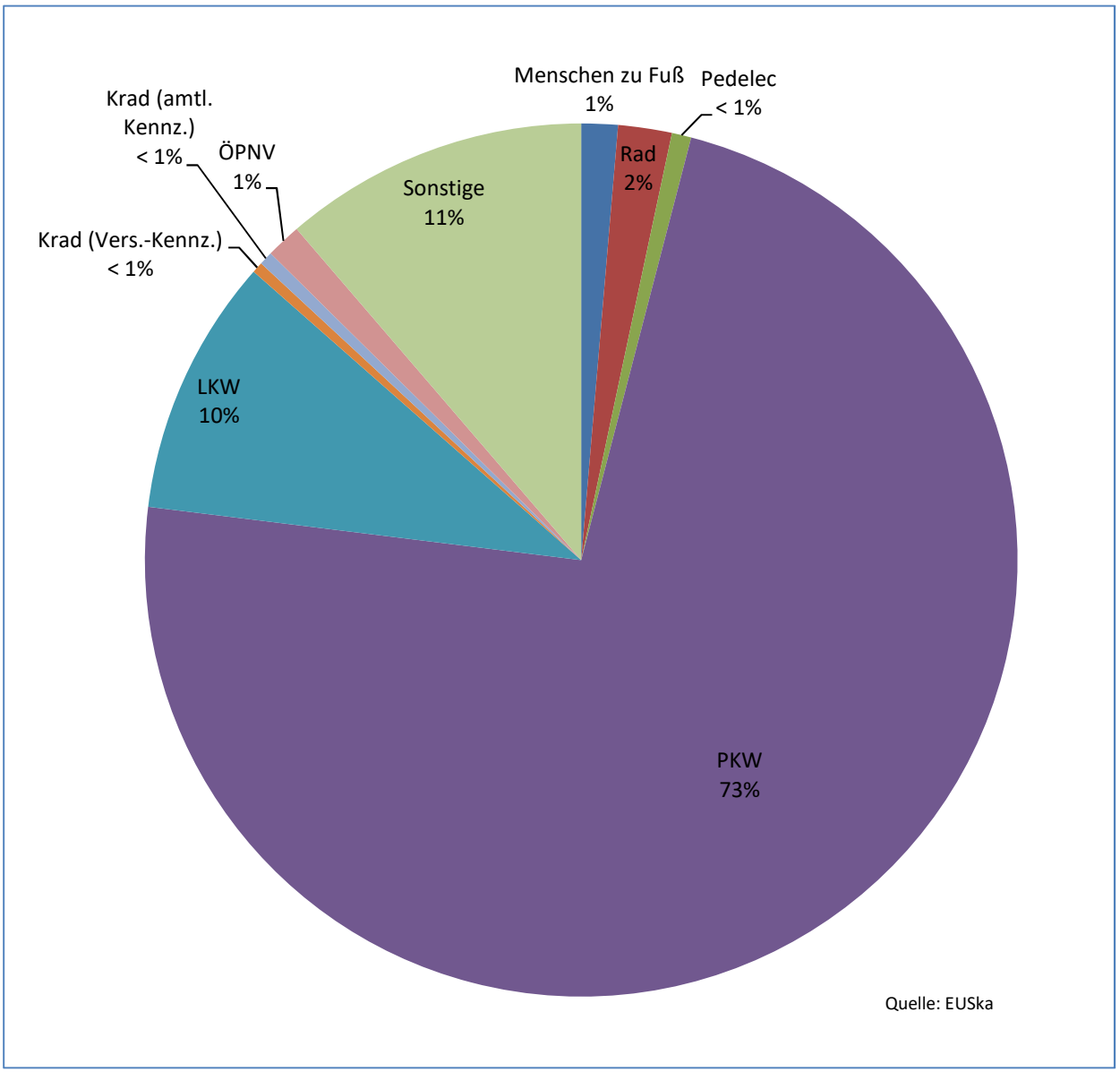
Das folgende Diagramm zeigt die Hauptunfallursachen der Gruppe „Altsenioren“ bei einer Beteiligung an einem Verkehrsunfall.
Die häufigste Ursache ist mit 45 % „Andere Fehler“. Es folgen „Abstand“ und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 20 % bzw. 13%.



Hauptunfallursachen der Gruppe "Altsenioren"

5. Verkehrsunfälle nach Verkehrsbeteiligung

5.1 Verkehrsbeteiligung aller Unfallbeteiligten

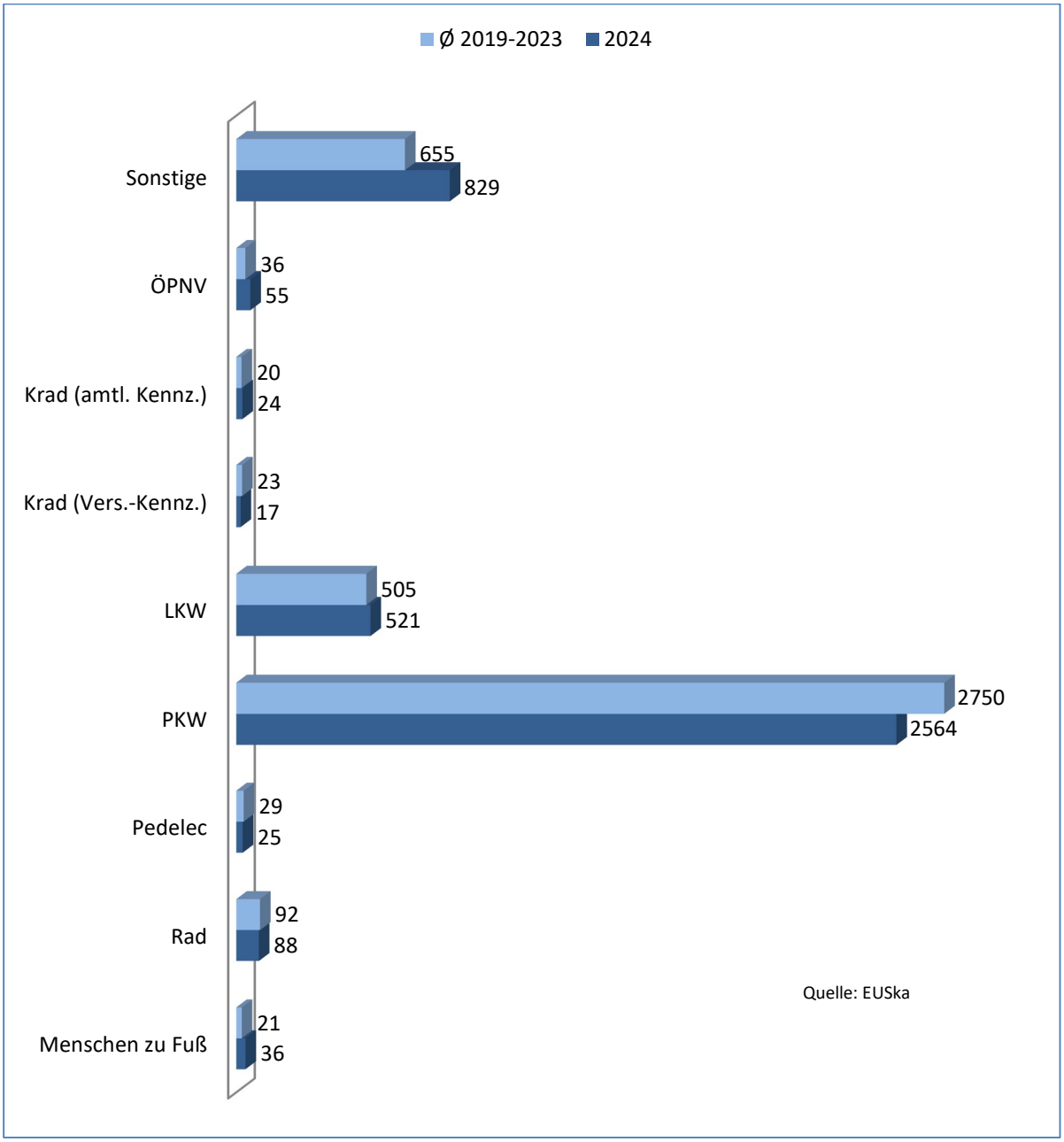


Unfallbeteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Der Personenkraftwagen (Pkw) ist mit einer bundesweiten Inländerfahrleistung von 591,1 Milliarden[8] 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.

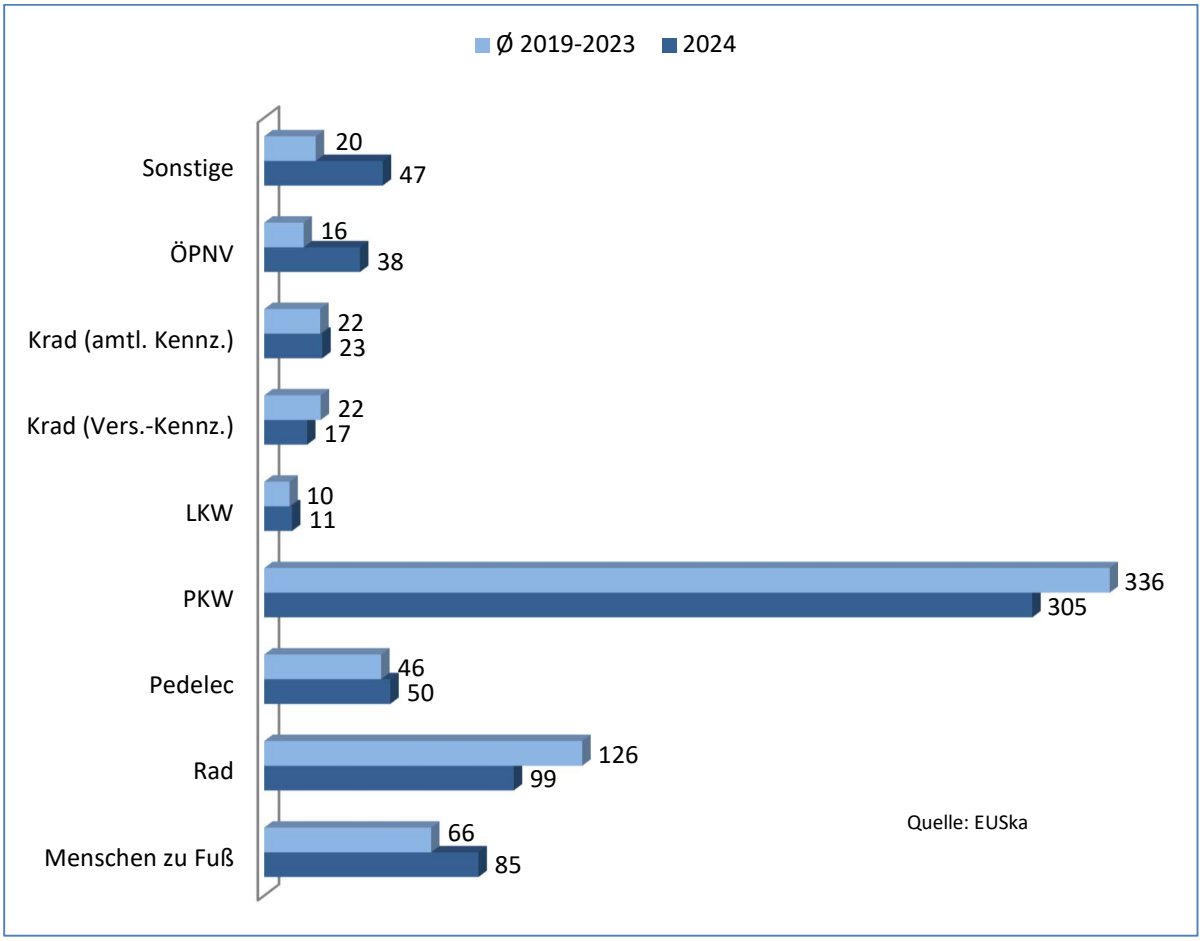
[8] Kraftfahrt-Bundesamt, Kraftverkehrsstatistik, Fahrleistungen 2023, Stand: Juni 2024

5.2 Verkehrsbeteiligung der Verursachenden



Unfallverursachende nach Art der Verkehrsbeteiligung

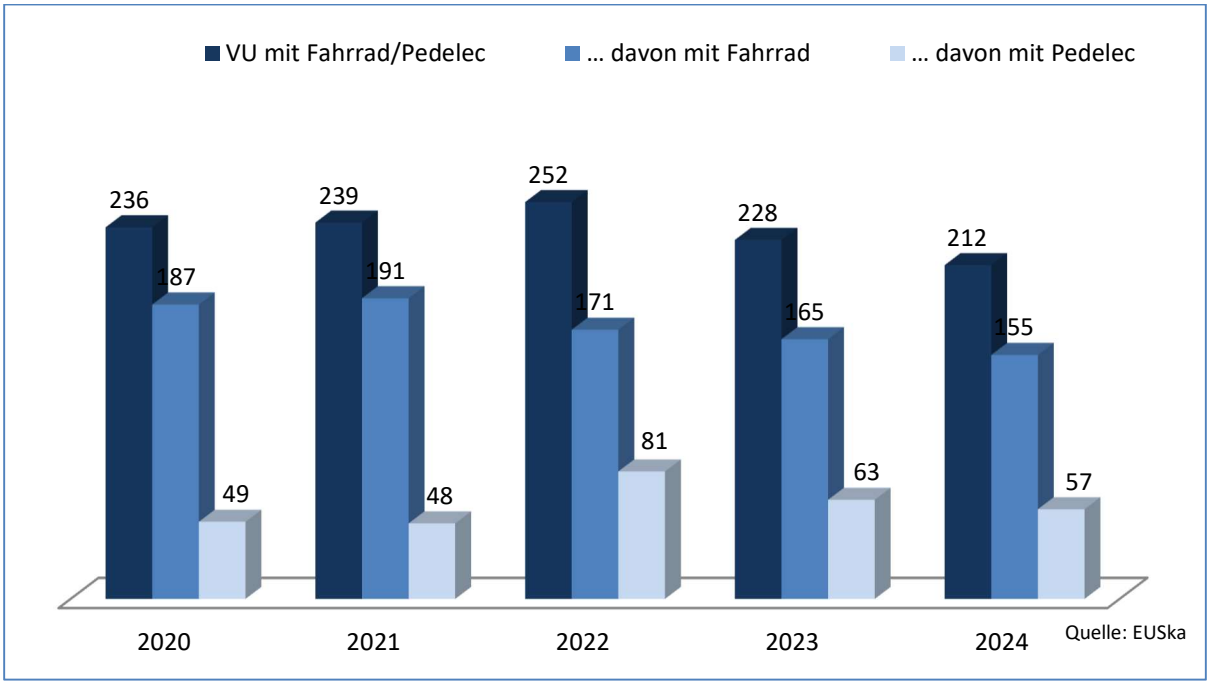
5.3 Verkehrsbeteiligung der Verunglückten



Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

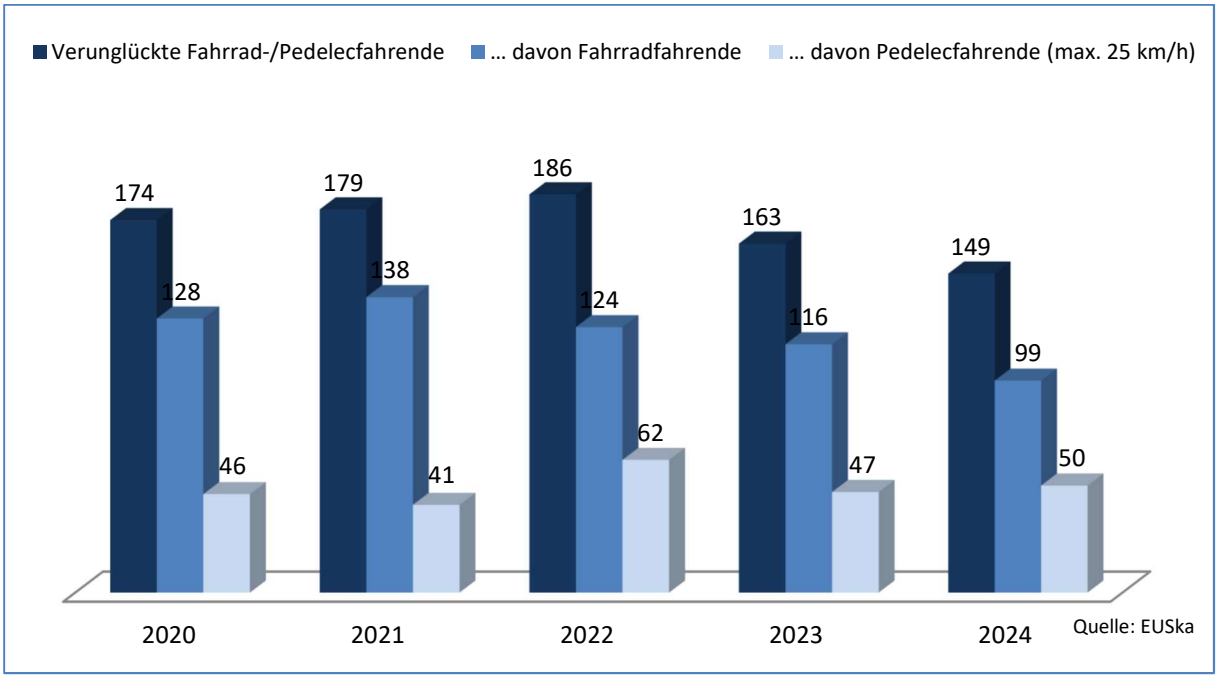
Die meisten Verunglückten waren erwartungsgemäß die Pkw-Führenden, deren Anzahl unter dem angegebenen Mittelwert der letzten fünf Jahre liegt. Während die Anzahl der verunglückten Pedelecfahrenden bei niedriger absoluter Häufigkeit über dem Mittelwert liegt, bleibt die Verunglücktenanzahl der Radfahrenden unter der Vergleichszahl.
Im Jahr 2024 sind bei Verkehrsunfällen deutlich mehr Menschen zu Fuß verunglückt als im Fünf-Jahres-Schnitt.
Die Anzahl der Verunglückten mit Beteiligung des ÖPNV hat sich zum Mittelwert mehr als verdoppelt.

5.4 VU mit Beteiligung von Fahrrädern / Pedelecs



Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fahrrad- und Pedelecfahrenden

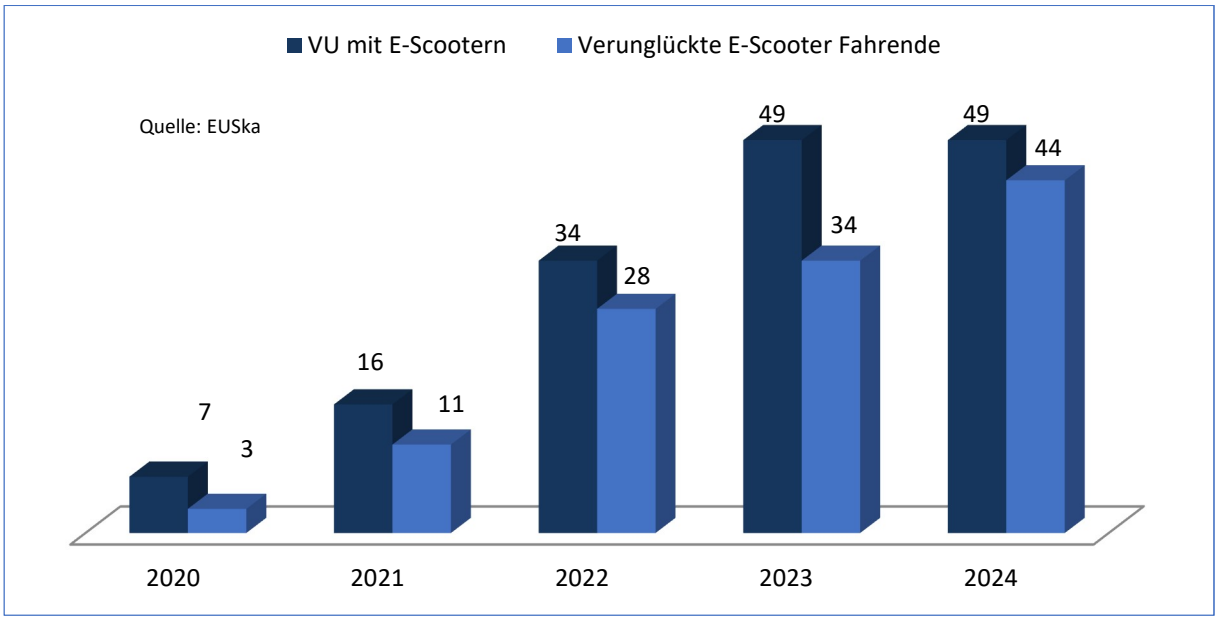
Die Anzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fahrrad- und Pedelecfahrenden ist erneut gesunken und hat den niedrigsten Stand der letzten fünf Jahre erreicht.
Auch die Anzahl der verunglückten Fahrrad- und Pedelecfahrenden ist zum Vorjahr zurückgegangen.



Entwicklung der verunglückten Fahrrad- und Pedelecfahrenden

5.5 VU mit Beteiligung von E-Scootern

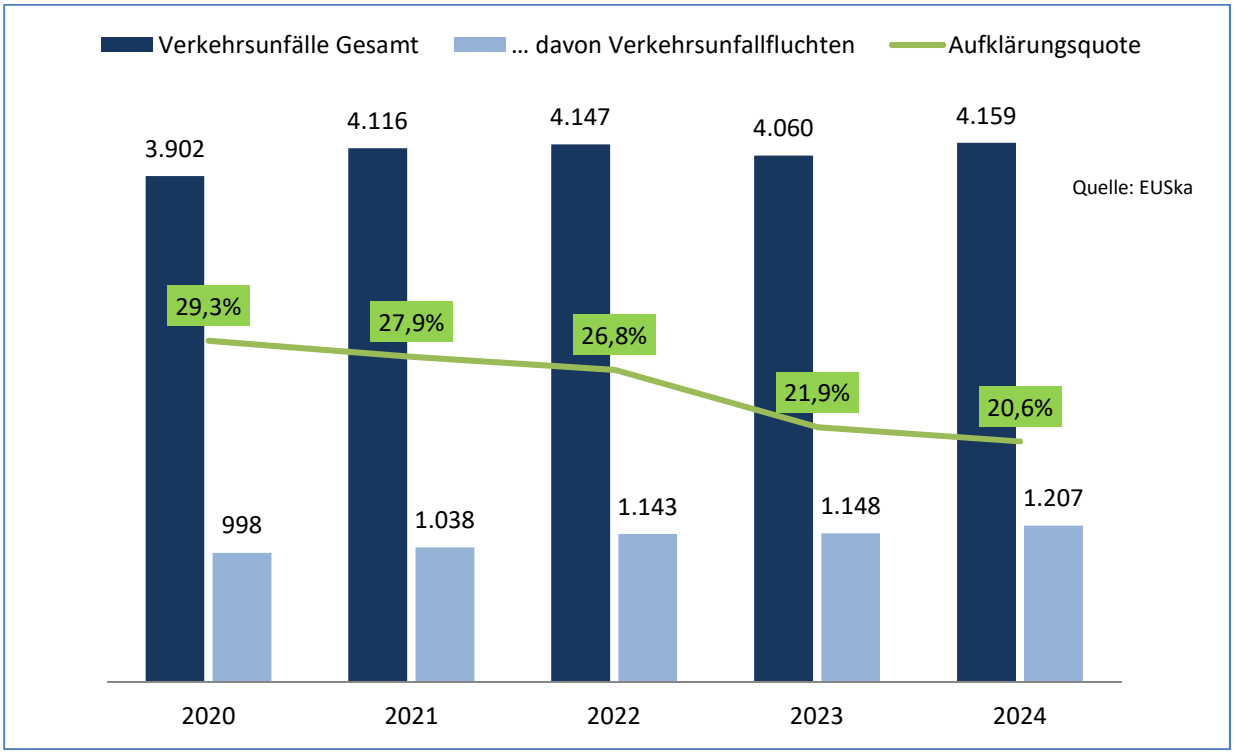
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern werden erst seit 2020 statistisch erfasst.



Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern ist zum Vorjahr konstant geblieben, die Anzahl der verunglückten E-Scooter Fahrenden steigt weiterhin an.

6. Verkehrsunfallfluchten



Entwicklung der Anzahl der Verkehrsunfallfluchten und deren Aufklärungsquote

Die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten ist seit 2020 stetig gestiegen. Im Jahr 2024 sind 29 % aller registrierten Verkehrsunfälle mit einem „Unerlaubten Entfernen vom Unfallort“ verbunden. Die Aufklärungsquote ist auf dem niedrigsten Stand der letzten fünf Jahre.

7. Unfallhäufungsstellen

Als *Unfallhäufungsstelle (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, Langener Landstraße / Parkstraße / Debstedter Weg und Columbusstraße / Borriesstraße sind im vergangenen Jahr durch eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen aufgefallen und belegen die vorderen Plätze in der Auswertung.

Der Knotenpunkt Cherbourger Straße / Langener Landstraße, der regelmäßig durch hohe Unfallzahlen auffiel, weist im Jahr 2024 eine niedrige Anzahl (12) von Verkehrsunfällen auf. Der Mittelwert der letzten vier Jahre lag bei 31 Verkehrsunfällen.
Die in 2023 neu installierte Lichtzeichenanlage mit separaten Signalisierungen für die Abbiegebeziehungen könnte sich positiv auf die Verkehrsunfallentwicklung ausgewirkt haben.

7.1 Stresemannstraße / Grimsbystraße

Unfallzahlen				
2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
35	40	34	29	33

Verkehrsunfälle nach…

…Unfallkategorien (siehe Seite 4)	
Anzahl Kategorie 1:	
Anzahl Kategorie 2**:**	2
Anzahl Kategorie 3:	6
Anzahl Kategorie 4:	1
Anzahl Kategorie 5:	24
Anzahl Kategorie 6:	

…Verkehrsbeteiligung	
Menschen zu Fuß	
Fahrrad / Pedelec	2
Personenkraftwagen	61
Liefer- und Lastkraftwagen	5
Motorisierte Zweiräder	
Busse	
Ohne Angaben	
Sonstige Verkehrsbeteiligung	

Ausgewählte Unfallursachen	
Geschwindigkeit	12
Abstand	12
Fahrstreifenwechsel	12
Missachtung der Verkehrs-regelung durch Lichtzeichen	5

7.2 Langener Landstraße / Parkstraße / Debstedter Weg

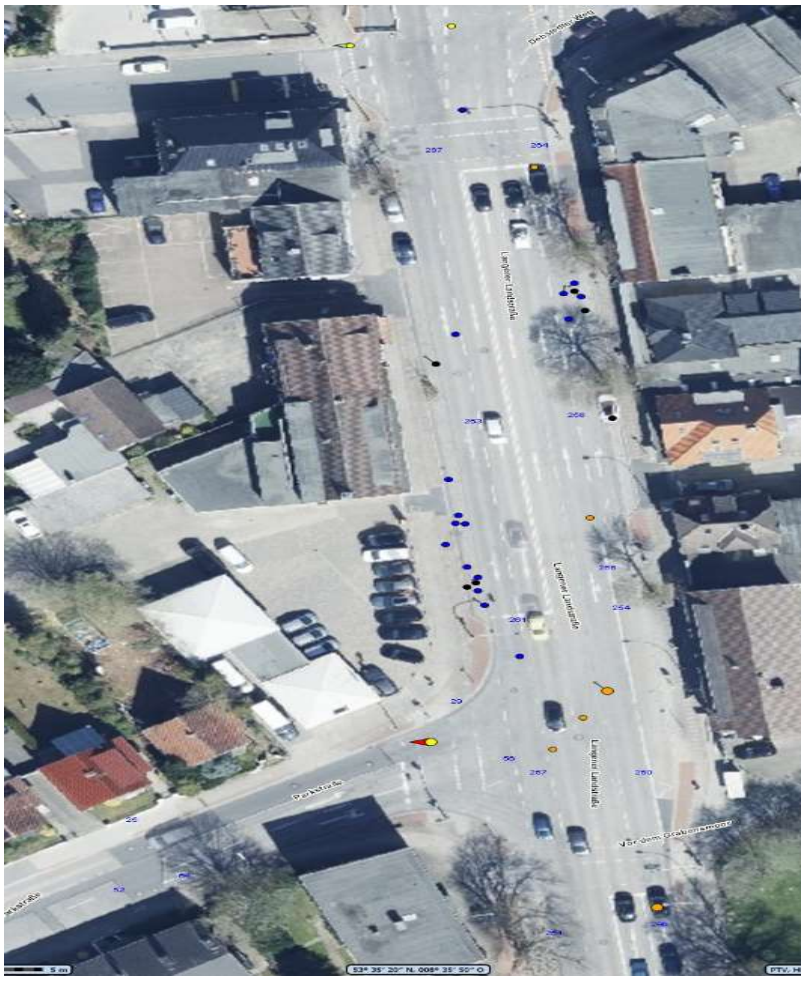
Unfallzahlen				
2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
20	16	22	14	21

Verkehrsunfälle nach…

…Unfallkategorien (siehe Seite 4)	
Anzahl Kategorie 1:	
Anzahl Kategorie 2:	
Anzahl Kategorie 3:	1
Anzahl Kategorie 4:	
Anzahl Kategorie 5:	20
Anzahl Kategorie 6:	

Ausgewählte Unfallursachen	
Geschwindigkeit	11
Fahrstreifenwechsel	5

…Verkehrsbeteiligung	
Menschen zu Fuß	
Fahrräder / Pedelec	
Personenkraftwagen	31
Liefer- und Lastkraftwagen	4
Motorisierte Zweiräder	
Busse	4
Ohne Angaben	
Sonstige VK-Beteiligung	2



7.3 Columbusstraße / Borriesstraße

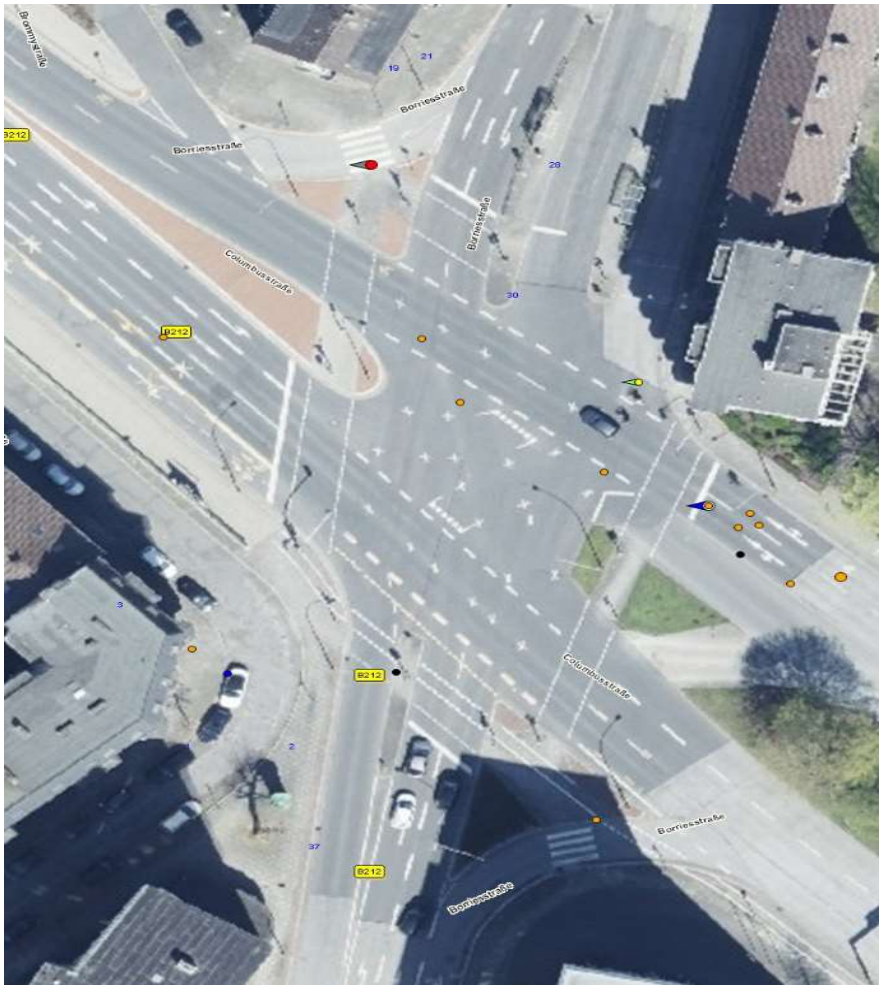
Unfallzahlen				
2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
19	22	16	11	15

Verkehrsunfälle nach…

…Unfallkategorien (siehe Seite 4)	
Anzahl Kategorie 1:	
Anzahl Kategorie 2:	
Anzahl Kategorie 3:	1
Anzahl Kategorie 4:	
Anzahl Kategorie 5:	13
Anzahl Kategorie 6	1

Ausgewählte Unfallursachen	
Geschwindigkeit	7
Abstand	7

…Verkehrsbeteiligung	
Menschen zu Fuß	
Fahrräder / Pedelec	1
Personenkraftwagen	25
Liefer- und Lastkraftwagen	1
Motorisierte Zweiräder	1
Busse	
Ohne Angaben	
Sonstige VK-Beteiligung	1



Impressum

Herausgeber:

Ortspolizeibehörde Bremerhaven
Hinrich-Schmalfeldt-Straße 31
27576 Bremerhaven

Redaktion:

Ortspolizeibehörde Bremerhaven
Sachgebiet Verkehrsdienste

Tel.: +49 (471) 953 3113
E-Mail: verkehr@polizei.bremerhaven.de