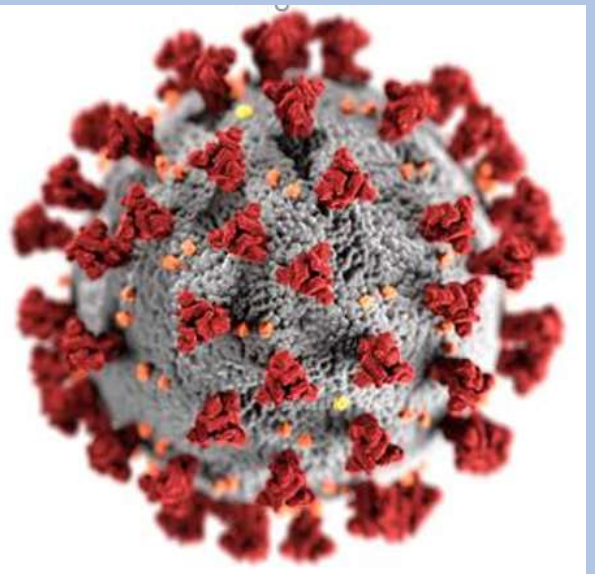
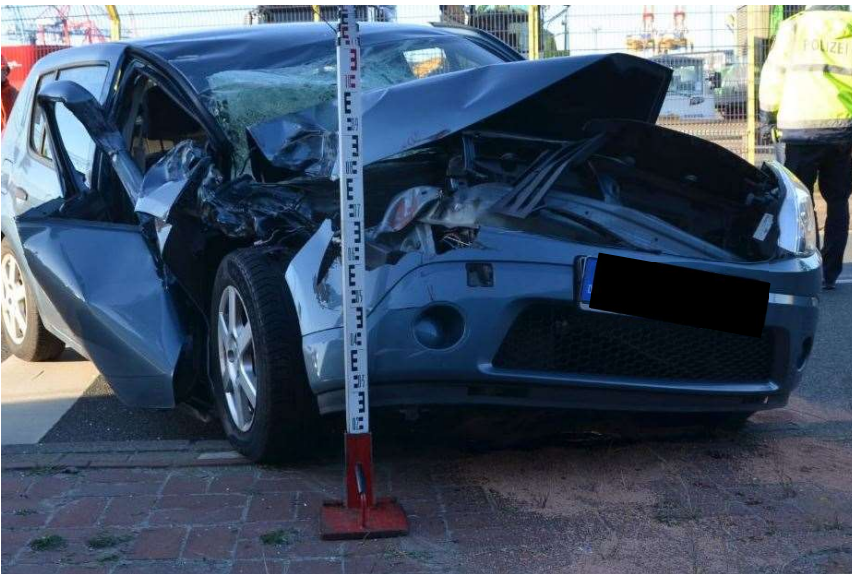


# 2020

## 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
2.6 Verkehrsunfälle der Kategorie 1 (VU mit Getöteten) .....	11
3. Hauptunfallursachen .....	12
3.1 Hauptunfallursachen (HUU) im Überblick .....	12
3.2 Entwicklung ausgewählter Hauptunfallursachen .....	13
3.3 Hauptunfallursache „Alkohol und Drogen“ .....	14
4. Verkehrsunfallbeteiligung nach Altersgruppen .....	15
4.1 Altersgruppen .....	15
4.2 Unfallverursacher nach Altersgruppen .....	16
4.3 Verursacheranteil nach Altersgruppen .....	17
4.4 Verunglückte nach Altersgruppen .....	18
4.5 Ausgewählte Altersgruppen .....	19
4.5.1 Kinder (0-14 Jahre) .....	19
4.5.2 Junge Erwachsene (18-24 Jahre) .....	20
4.5.3 Senioren (65-74 Jahre) .....	21
4.5.4 Altsenioren (75+ Jahre) .....	22
5. Verkehrsunfälle nach Verkehrsbeteiligung .....	23
5.1 Verkehrsbeteiligung aller Unfallbeteiligten .....	23
5.2 Verkehrsbeteiligung der Verursacher .....	24
5.3 Verkehrsbeteiligung der Verunglückten .....	25
5.4 Rad- und Pedelec-fahrende / Elektrokleinstfahrzeuge (E-Sooter) .....	26
6. Verkehrsunfallfluchten .....	27
7. Unfallhäufungsstellen .....	27
7.1 Stresemannstraße / Grimsbystraße .....	28
7.2 Cherbourger Straße / Langener Landstraße .....	29

Alljährlich veröffentlicht die Ortschaftspolizeibehörde Bremerhaven die Zahlen, Daten und Fakten des Verkehrsunfallgeschehens in der Stadt Bremerhaven.

Die Verkehrsunfallstatistik des Jahres 2020 zeigt, dass die COVID-19-Pandemie auch Auswirkungen auf die Unfalllage hatte.

Kernaussagen zur Unfalllage für das Jahr 2020:

- Im Jahr 2020 wurden in der Stadt Bremerhaven 3.902 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst und damit 528 (-12 %) weniger als im Vorjahr.
- 612 Personen verunglückten bei den Verkehrsunfällen.
- Die Verunglücktenhäufigkeitszahl<sup>1</sup> erreichte mit 520 den niedrigsten Stand seit 1996.
- Vier Menschen wurden bei drei Verkehrsunfällen tödlich verletzt.
- Die durch die Verkehrsunfälle entstandenen volkswirtschaftlichen Kosten betragen 41.372.955 Euro<sup>2</sup>. Hierin enthalten sind Personen- und Sachschäden.

In den zurückliegenden Jahren wurden die Verkehrsunfalldaten im Unfallbericht teilweise entsprechend der Zuständigkeiten ausgewertet. Die Bundesautobahn 27 verläuft durch die Stadtgemeinde Bremerhaven, die vollzugspolizeilichen Aufgaben übernimmt gemäß einem Verwaltungsabkommen allerdings die Polizei Niedersachsen. Für das übrige Stadtgebiet ist die Ortschaftspolizeibehörde Bremerhaven verantwortlich.

Die zum Teil differenzierte Darstellung führte zu leichten Irritationen, weshalb im vorliegenden Bericht darauf verzichtet wurde und sich nun alle Daten auf die Stadtgemeinde Bremerhaven beziehen, unabhängig von den vollzugspolizeilichen Zuständigkeiten. Eine Vergleichbarkeit mit den Berichten aus den Vorjahren ist somit nur bedingt möglich, auch wenn die Werte für die zurückliegenden Jahre entsprechend angepasst wurden.

---

<sup>1</sup> Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) ist die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner.

<sup>2</sup> Berechnung gem. Bundesanstalt für Straßenwesen 2018, Stand: 05/2020.

## 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 sind gem. § 2 StVUnfStatG meldepflichtige VU, die monatlich anonymisiert dem Statistischen Landesamt übermittelt werden. Die VU der Kategorie 5 werden nach dem StVUnfStatG nur zahlenmäßig erfasst und lediglich deren Gesamtzahl dem Statistischen Landesamt übermittelt. 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 2020 im Stadtgebiet Bremerhaven ereigneten VU wird in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Stadtgebiet Bremerhaven	... davon BAB 27
Kategorie 1	3	0
Kategorie 2	50	2
Kategorie 3	433	20
Kategorie 4	106	21
Kategorie 5	3.278	75
Kategorie 6	32	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 **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.

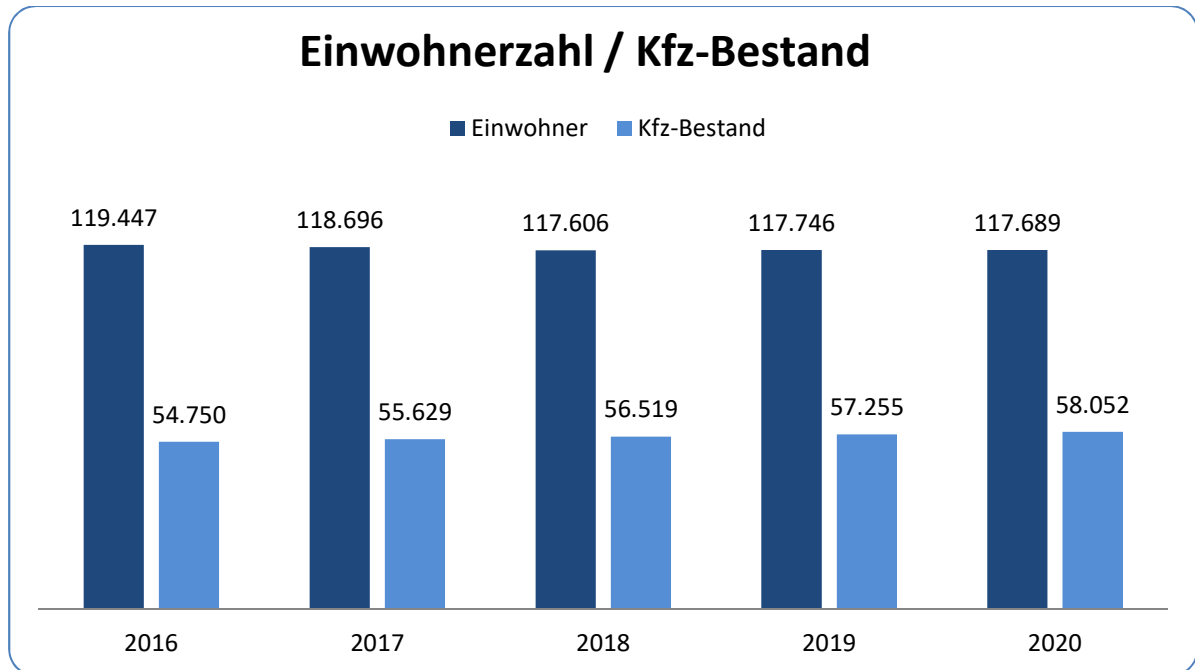
Die **Verunglücktenhäufigkeitszahl** (VHZ) ist die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner.

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 – Magistratsbericht 2020

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 **3.316 (UHZ)**. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl beziffert sich auf **520 (VHZ)**.

## 2. Verkehrsunfallentwicklung

### 2.1 Langzeitentwicklung

Jahr	Bevölkerung	Kfz	Kfz-Dichte	VU	UHZ <sup>3</sup>	Verunglückte	VHZ <sup>4</sup>
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 <sup>5</sup>	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 <sup>6</sup>	117.606	56.519	481	4.661	3.963	760	646
2019	117.746	57.255	486	4.430	3.762	676	574
<b>2020<sup>7</sup></b>	<b>117.689</b>	<b>58.052</b>	<b>493</b>	<b>3.902</b>	<b>3.316</b>	<b>612</b>	<b>520</b>

*Langzeitentwicklung ausgewählter Daten für die Stadt Bremerhaven*

<sup>3</sup> Die Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) ist die Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner.

<sup>4</sup> Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) ist die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner.

<sup>5</sup> Ab 2008 Änderung der statistischen Erhebung angemeldeter Kraftfahrzeuge.

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

<sup>7</sup> Quelle: Magistrat der Stadt Bremerhaven, Bürger- und Ordnungsamt – Magistratsbericht 2020.

## 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 2016 insgesamt sowie die Entwicklung innerhalb der Unfallkategorien und bei den Verunglückten.

	2016	2017	2018	2019	2020
VU Gesamt	4.406	4.538	4.661	4.430	3.902
... davon auf der BAB	133	117	187	151	118
Kat. 1	2	4	1	1	3
Kat. 2	54	67	61	51	50
Kat. 3	502	513	538	484	433
Kat. 4	84	87	119	116	106
Kat. 5	3.720	3.825	3.902	3.734	3.278
Kat. 6	44	42	40	44	32
Getötete Personen	2	4	1	1	4
... davon männlich	1	3	1	1	3
... davon weiblich	1	1	0	0	1
Schwer verletzte Personen	56	76	65	56	53
... davon männlich	37	40	39	30	32
... davon weiblich	19	36	26	26	21
Leicht verletzte Personen	630	667	694	619	555
... davon männlich	364	346	384	331	309
... davon weiblich	266	321	310	288	246

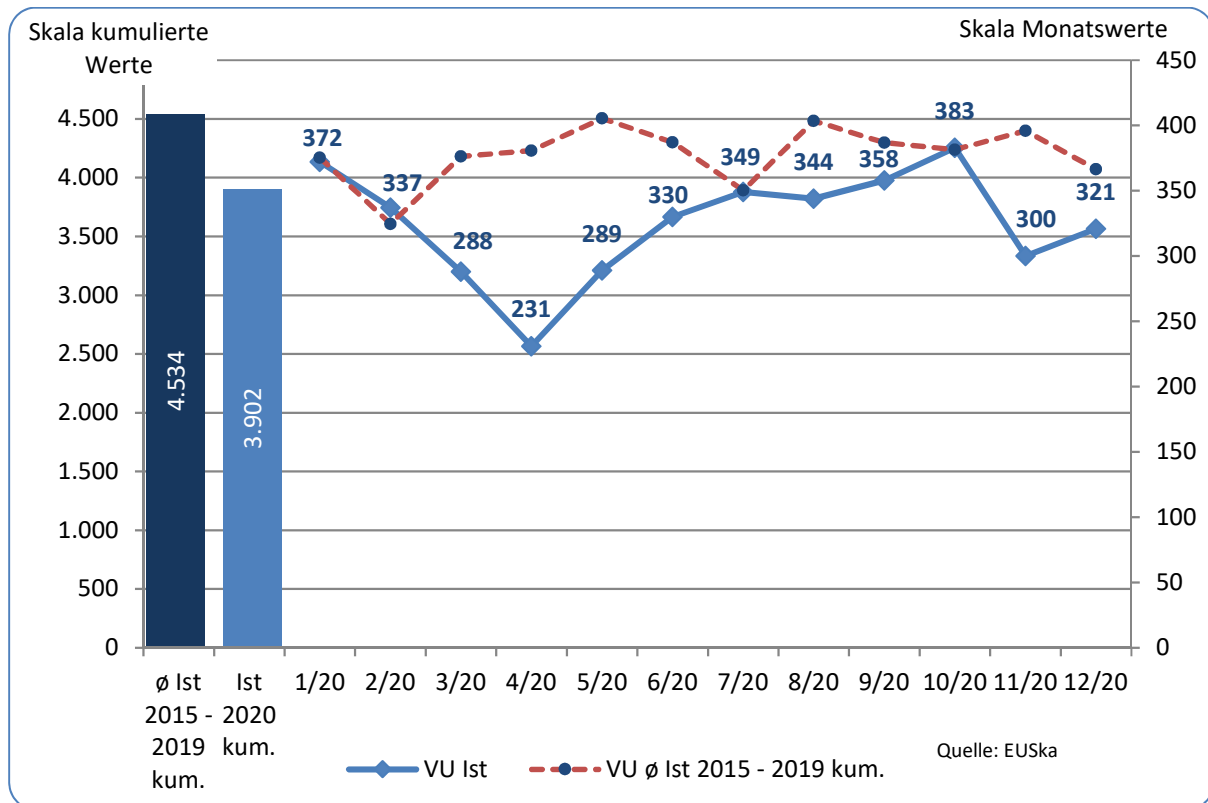
### VU-Entwicklung im Stadtgebiet Bremerhaven

Im Jahr 2020 hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle zum Vorjahr um 528 (-12 %) verringert. Während die Anzahl der leicht verletzten Personen zum Vorjahreszeitraum um 10 % zurückgegangen ist, hat sich die Anzahl der Schwerverletzten nur unwesentlich verändert und die Anzahl der Getöteten erhöht.



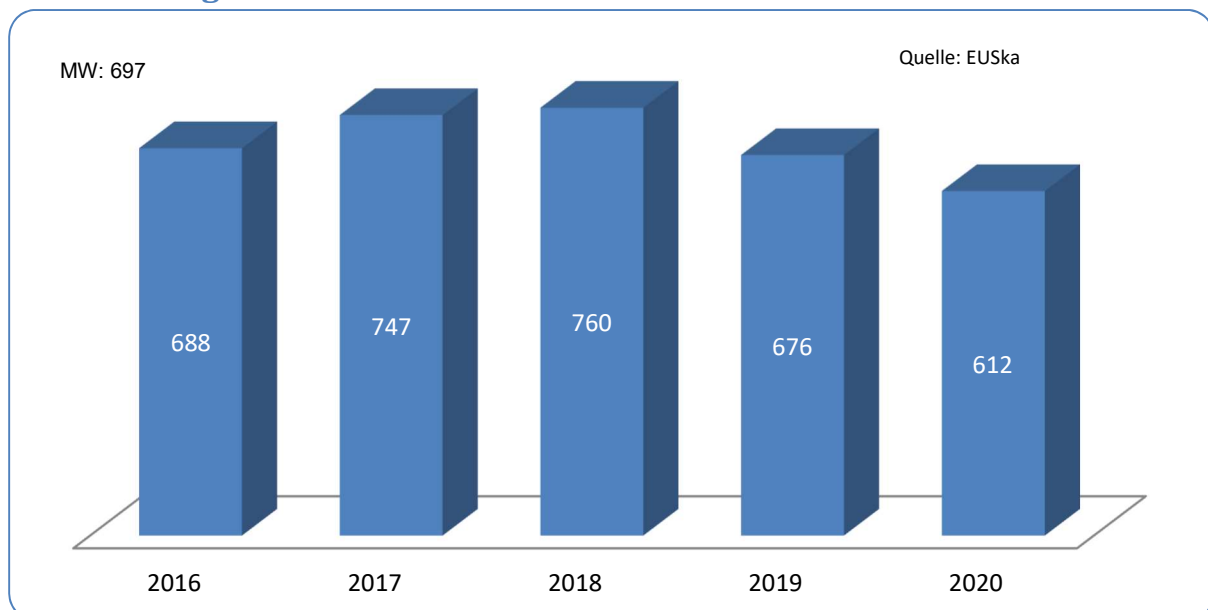
### 2.3 Entwicklung nach Monaten

Die folgende Grafik zeigt eine erhebliche Abweichung der Anzahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2020 vom kumulierten Durchschnittswert der Jahre 2015-2019. Besonders auffällig sind hierbei die Monate März bis Mai sowie der November. Ab März 2020 galten aufgrund der Covid-19-Pandemie umfassende Kontaktbeschränkungen, die im Mai 2020 gelockert wurden. Im November trat ein „Lockdown light“ in Kraft.



VU-Entwicklung im Stadtgebiet

### 2.4 Verunglückte

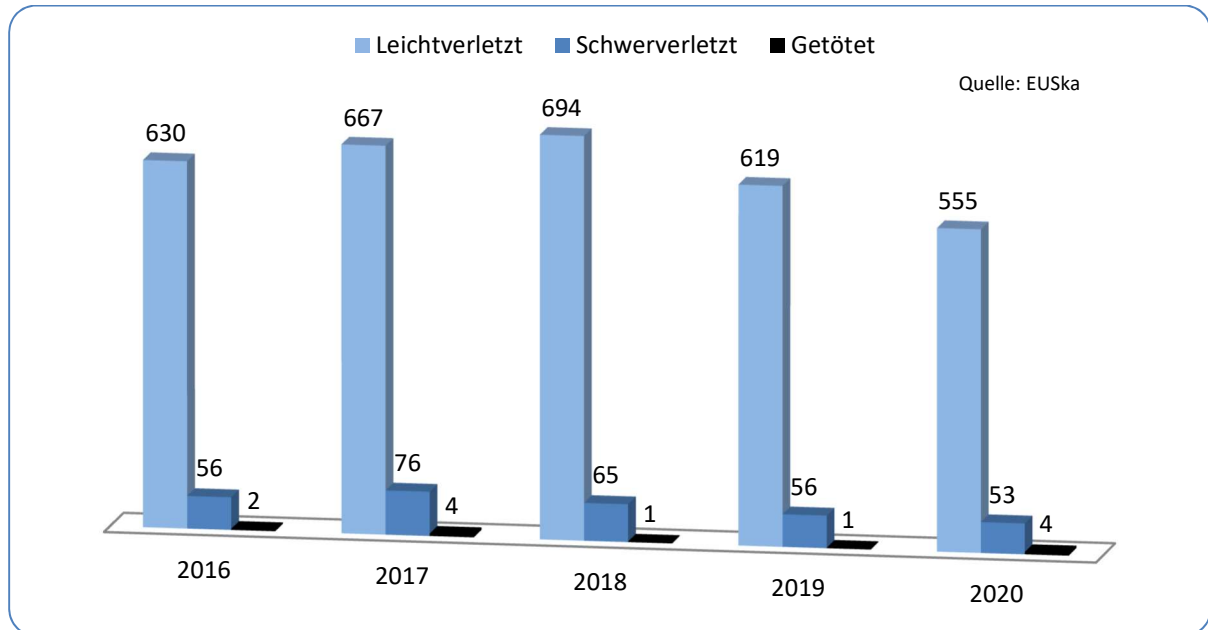


Entwicklung der Anzahl der Verunglückten in Bremerhaven

## Entwicklung

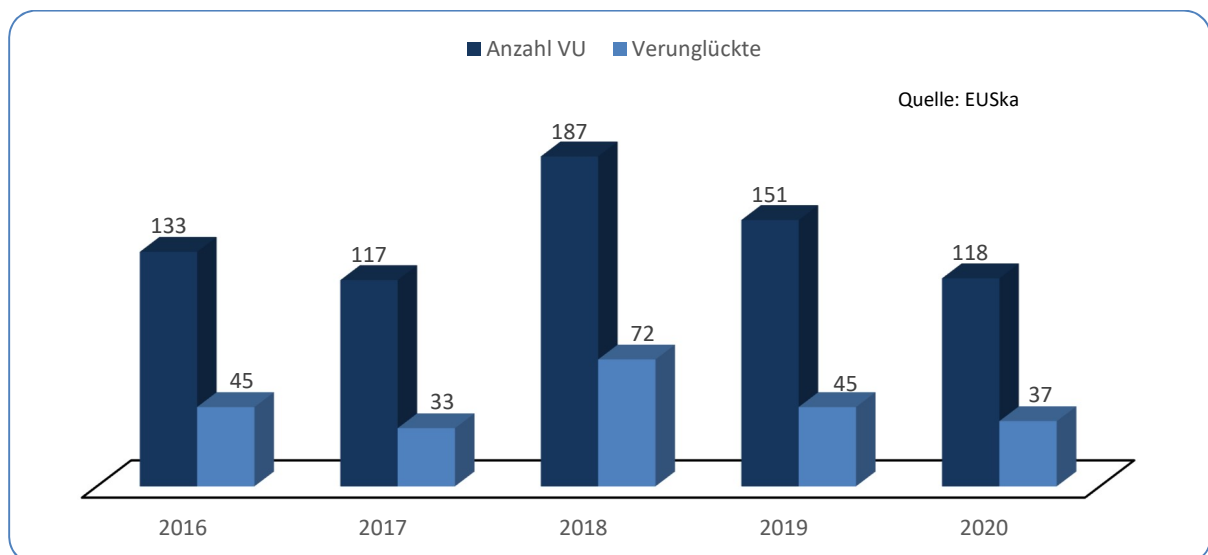
Die Zahl der Verunglückten ist zum Vorjahr um 9 % gesunken und liegt damit deutlich unter dem Mittelwert von 697 Verunglückten.

Es wurden **555 Personen leicht verletzt, 53 schwer verletzt und vier Personen getötet.**



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)

Im Jahr 2020 verstarben bei drei Verkehrsunfällen vier Menschen innerhalb des Stadtgebietes Bremerhaven.

06.01.20, 11.00 Uhr

Ein Pkw befährt die Labradorstraße und kollidiert dort mit einem bevorrechtigten Lkw, der auf der Straße Am Luneort unterwegs ist. Durch die Kollision wird der Pkw in den Seitenraum geschleudert. Der Fahrer des Pkw verstirbt an der Unfallstelle, die Beifahrerin später im Krankenhaus.

04.04.20, 18.00 Uhr

Ein Pkw befährt den Vieländer Weg. Im Kreuzungsbereich Im Weddel/Vieländer Weg kommt es zum Verkehrsunfall mit einer Person auf einem Fahrrad. Die Person wird dabei tödlich verletzt.

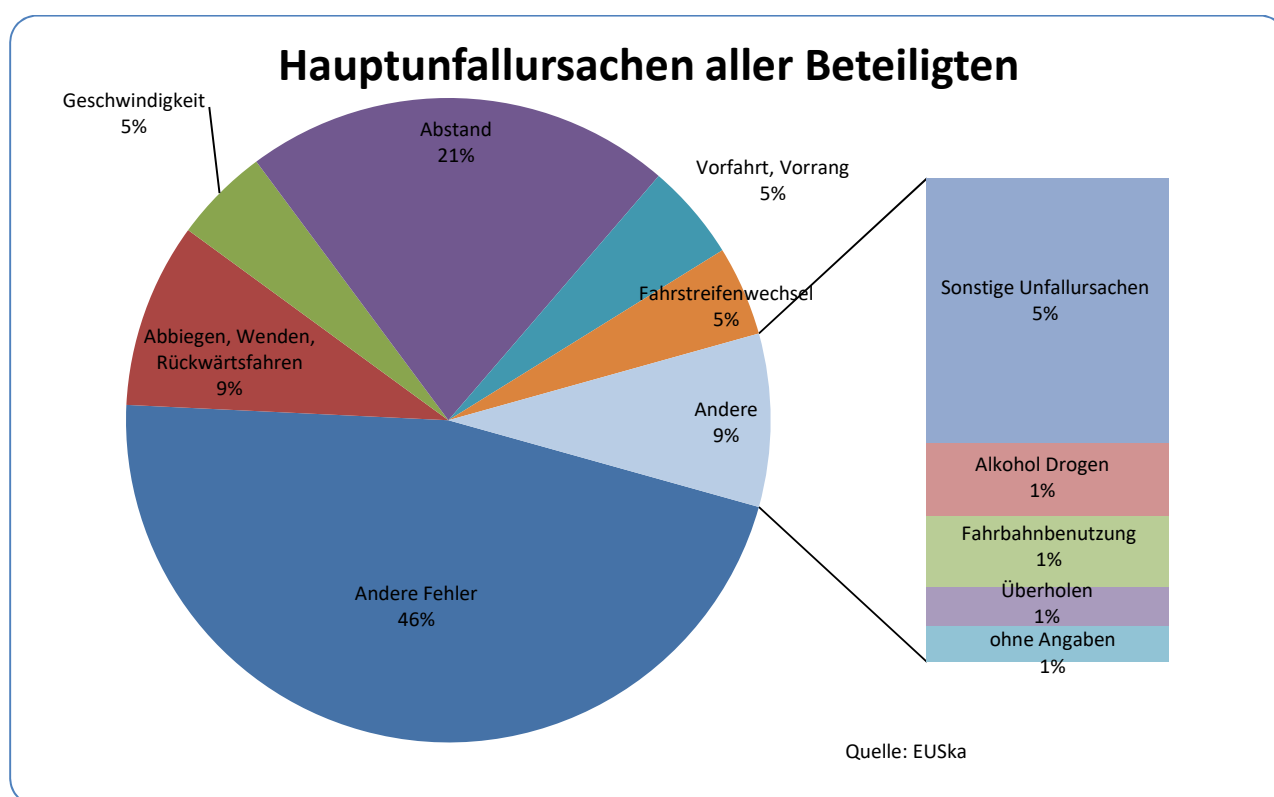
24.11.20, 14.40 Uhr

Ein Lkw befährt die Weserstraße und biegt an der Straße Seeborg ab. Im Kreuzungsbereich kommt es zur Kollision mit einer Person auf einem Fahrrad. Die Person erliegt ihren Verletzungen im Krankenhaus.

### 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



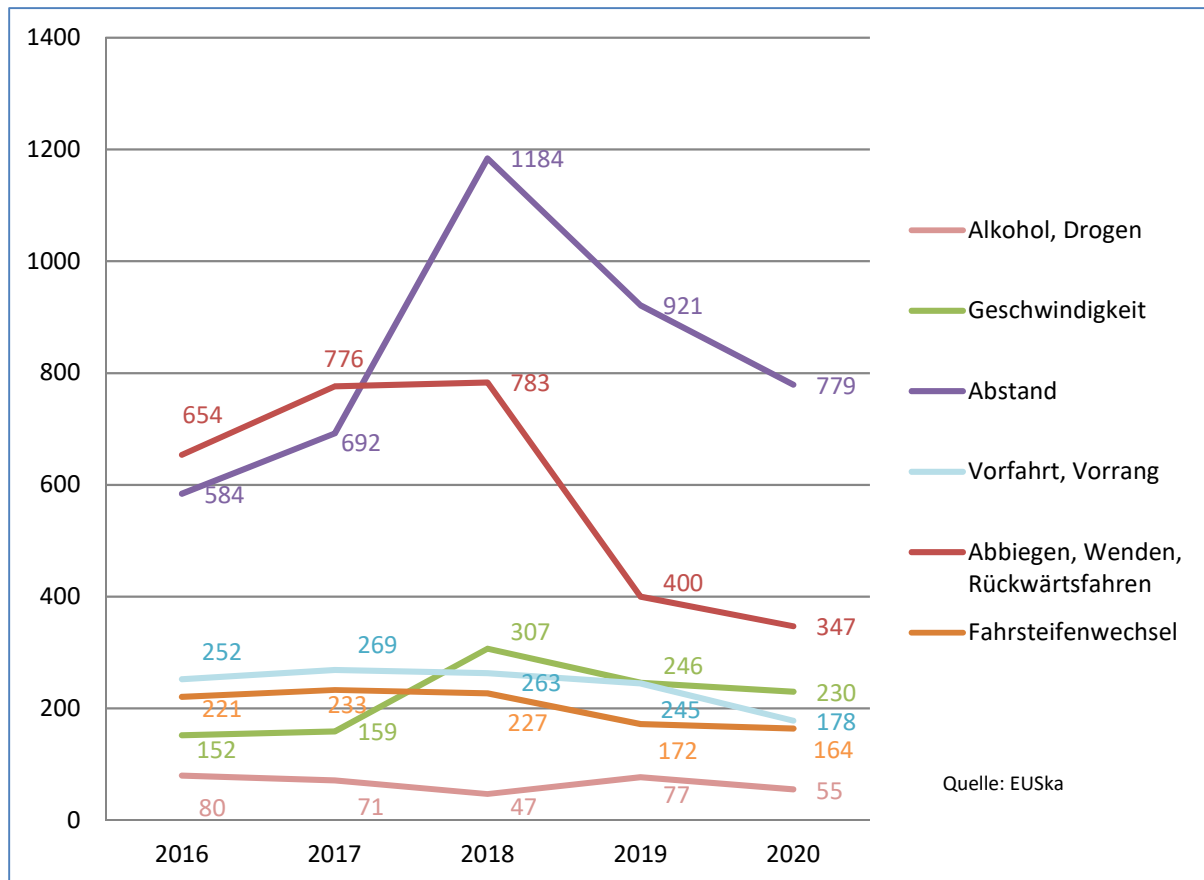
#### Hauptunfallursachen aller Beteiligten

Verkehrsunfälle können nicht immer auf einen einzigen Grund 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 21 % und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 9 % zählen zu den Hauptunfallursachen bei den Personen, die ein Fahrzeug führen. Danach folgen „Vorrang, Vorfahrt“, „Geschwindigkeit“ und „Fahrstreifenwechsel“ mit jeweils 5 %. „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

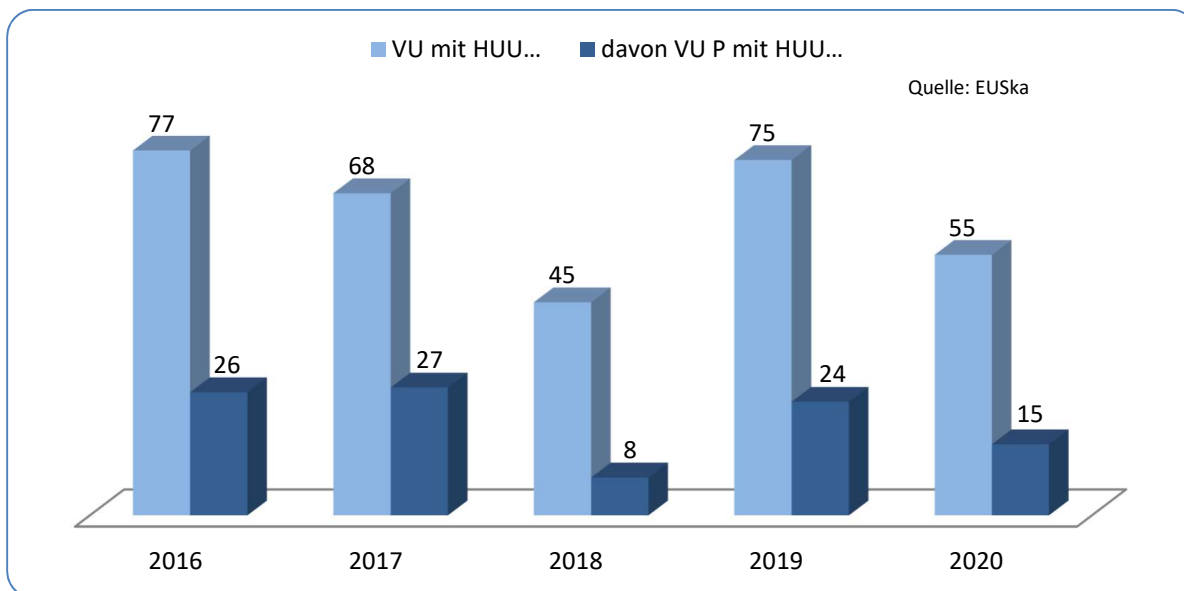
Die Häufigkeit der Unfallursachen „Abstand“ und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ hat sich zum Vorjahr verringert.

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 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“ hat sich zum Vorjahr deutlich verringert und liegt unter dem Mittelwert von 64 Verkehrsunfällen mit dieser Ursache. Die dabei registrierten Verkehrsunfälle mit Personenschaden haben sich zum Vorjahr ebenfalls reduziert.

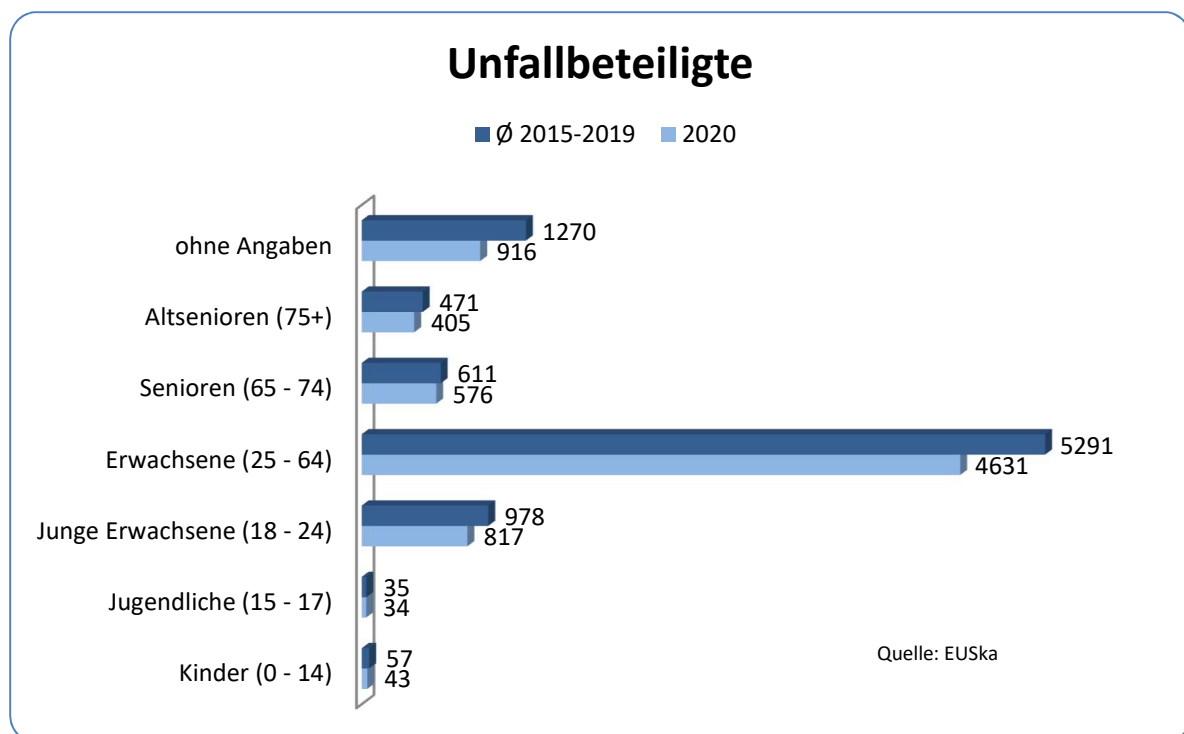


Entwicklung der Verkehrsunfälle mit der HUU „Alkohol und Drogen“

## 4. Verkehrsunfallbeteiligung nach Altersgruppen

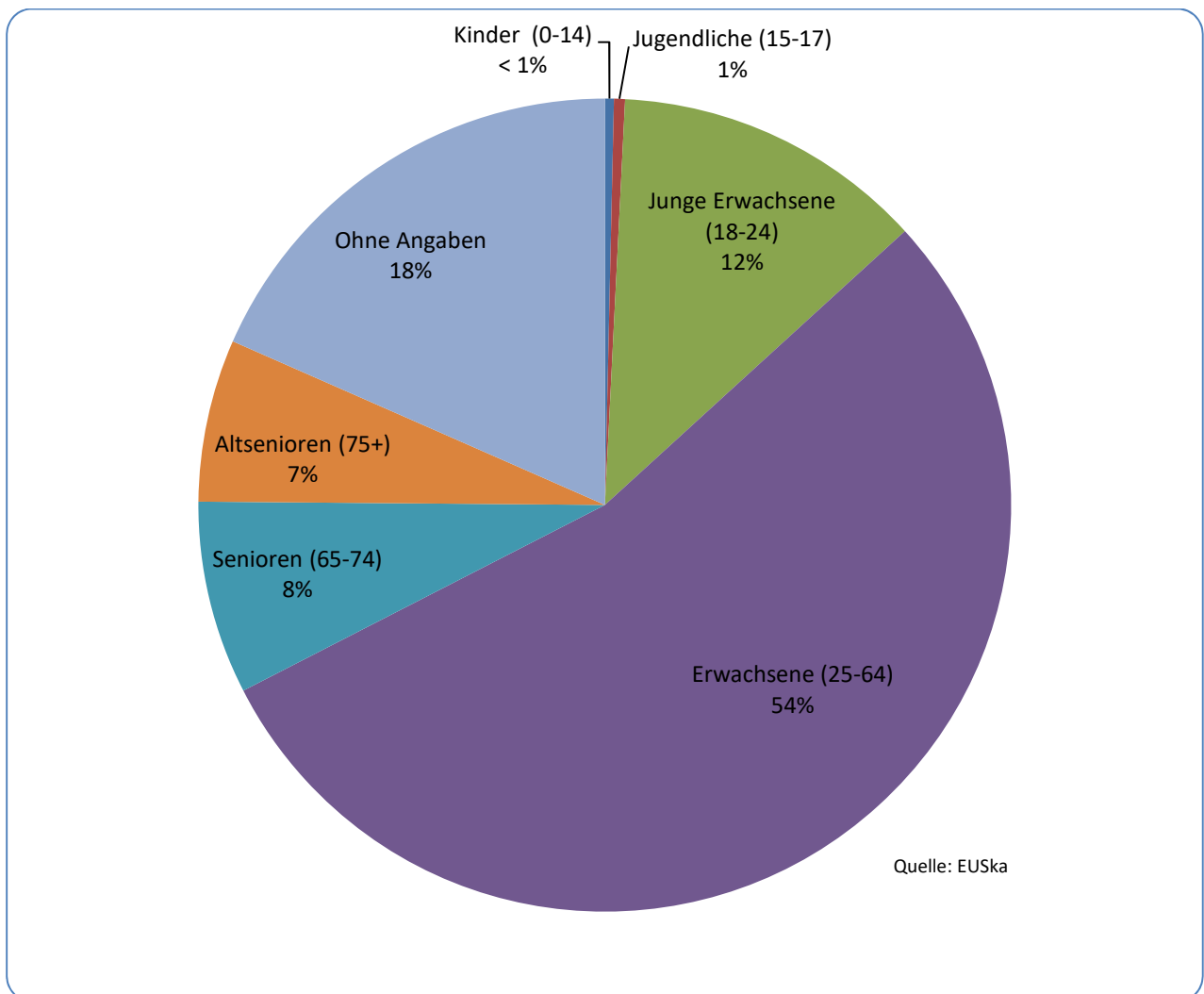
Unfallbeteiligte werden in Altersgruppen zusammengefasst. Die Gruppe der 0- bis 14-Jährigen werden als „Kinder“ erfasst, „Jugendliche“ sind 15-17 Jahre alt. Die Gruppe „Junge Erwachsene“ umfasst die Altersspanne von 18-24 Jahren. Als „Erwachsene“ werden die 25- bis 64-Jährigen gewertet. Die Gruppe „Senioren“ 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



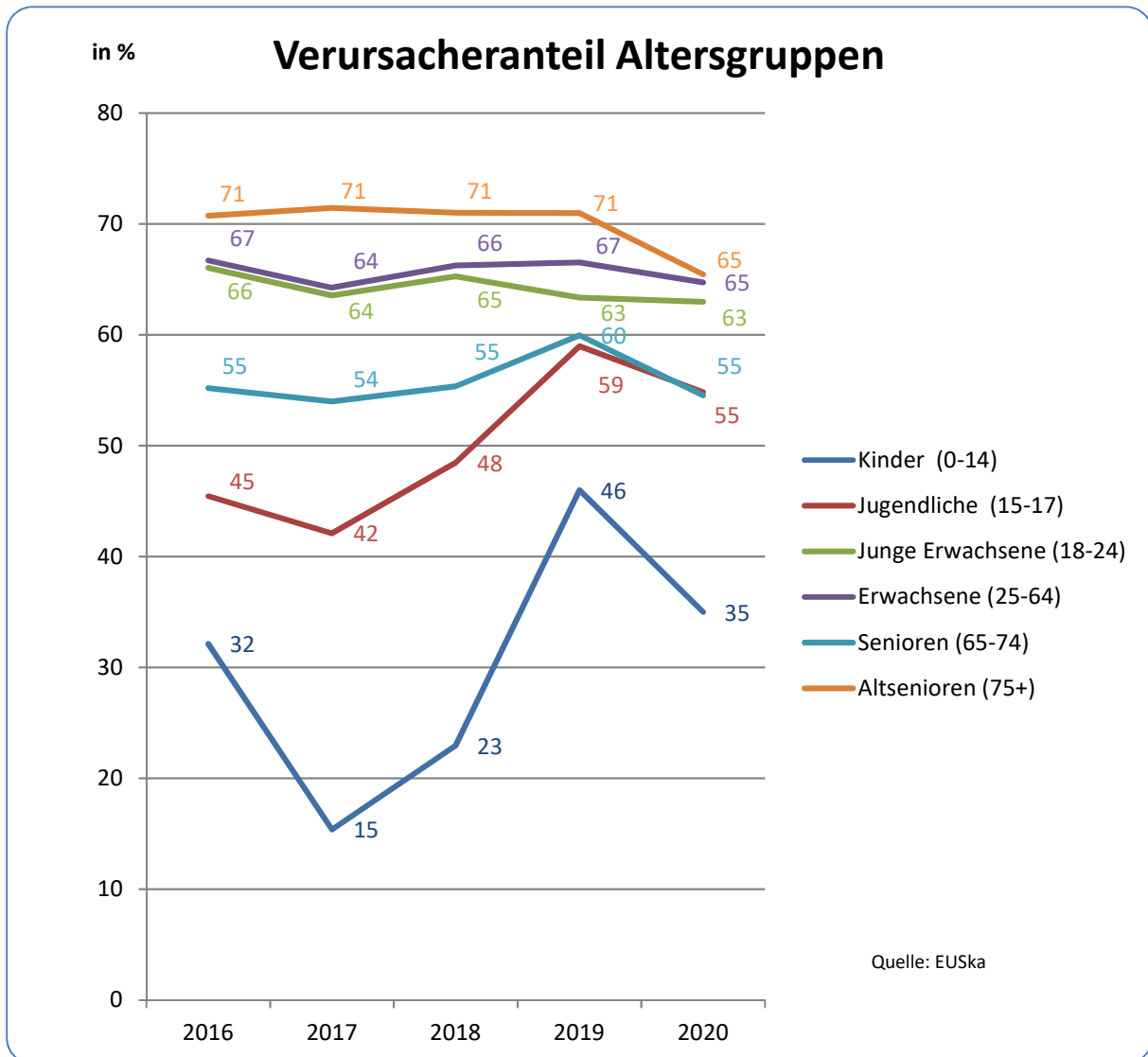
**Anteil der Verursacher nach Altersgruppen**

Die Gruppe „Erwachsene“ (25-64) ist mit 54 % die größte Altersgruppe der Unfallverursacher. Platz Zwei nimmt die Gruppe „Junge Erwachsene“ (18-24) mit 12 % ein. „Senioren“ (65-74) folgen mit 8 % und „Altsenioren“ (75+) mit 7 %. „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.



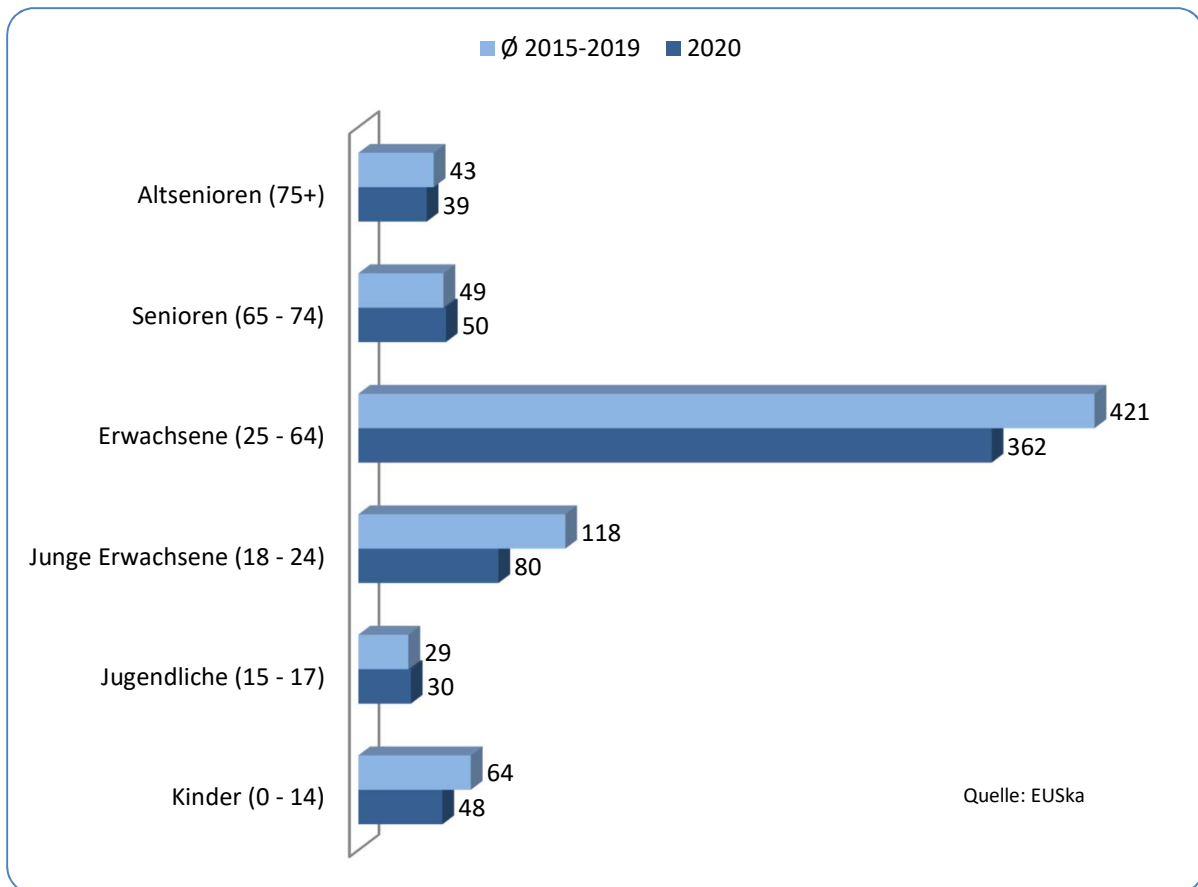
### 4.3 Verursacheranteil nach Altersgruppen

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

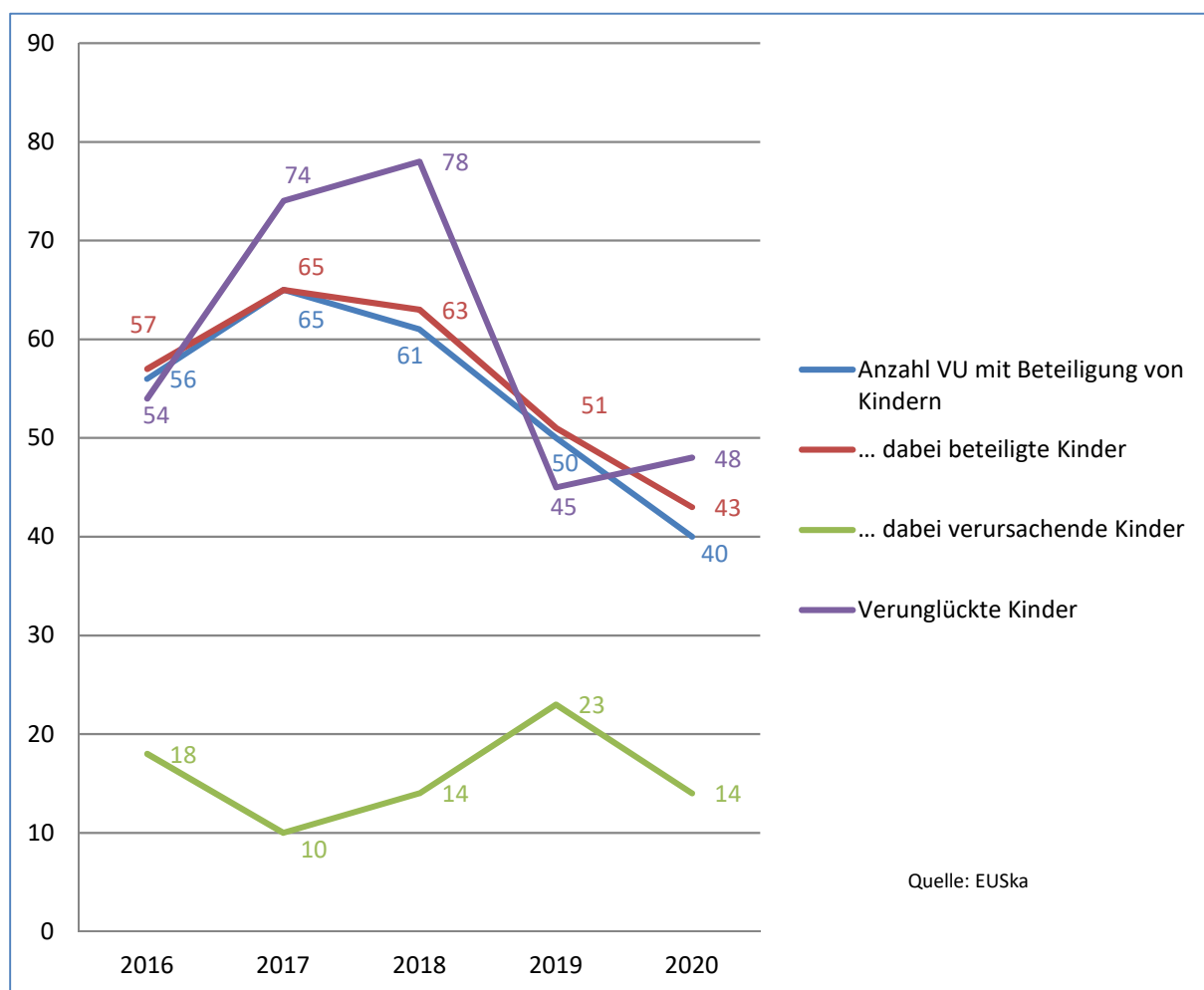
Der Rückgang der Anzahl der Verunglückten (siehe 2.4) zum Vorjahr spiegelt sich insbesondere in den Altersgruppen „Erwachsene“, „Junge Erwachsene“ und „Kinder“ wider. Die Anzahl in den Gruppen „Jugendliche“, „Senioren“ und „Altsenioren“ liegt auf dem Niveau des Durchschnitts der letzten fünf Jahre.

## 4.5 Ausgewählte Altersgruppen

### 4.5.1 Kinder (0-14 Jahre)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern hat sich in den letzten Jahren stetig verringert. Die Anzahl der beteiligten Kinder ist dabei auf den niedrigsten Stand der letzten fünf Jahre gesunken, die Anzahl der verursachenden Kinder auf den Stand von 2018.

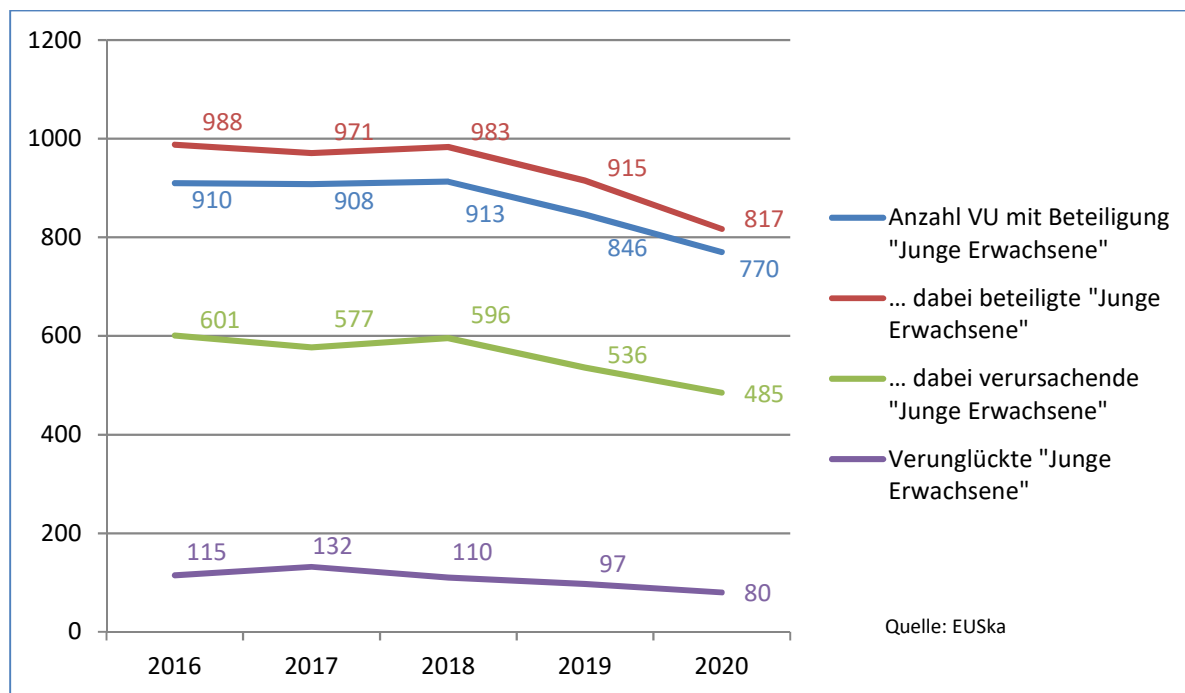
Die Zahl der verunglückten Kinder hat sich zum Vorjahr leicht erhöht, liegt aber unter dem Mittelwert von 60 Verunglückten. Zu den verunglückten Kindern werden sowohl die beteiligten als auch die mitfahrenden Kinder gezählt.



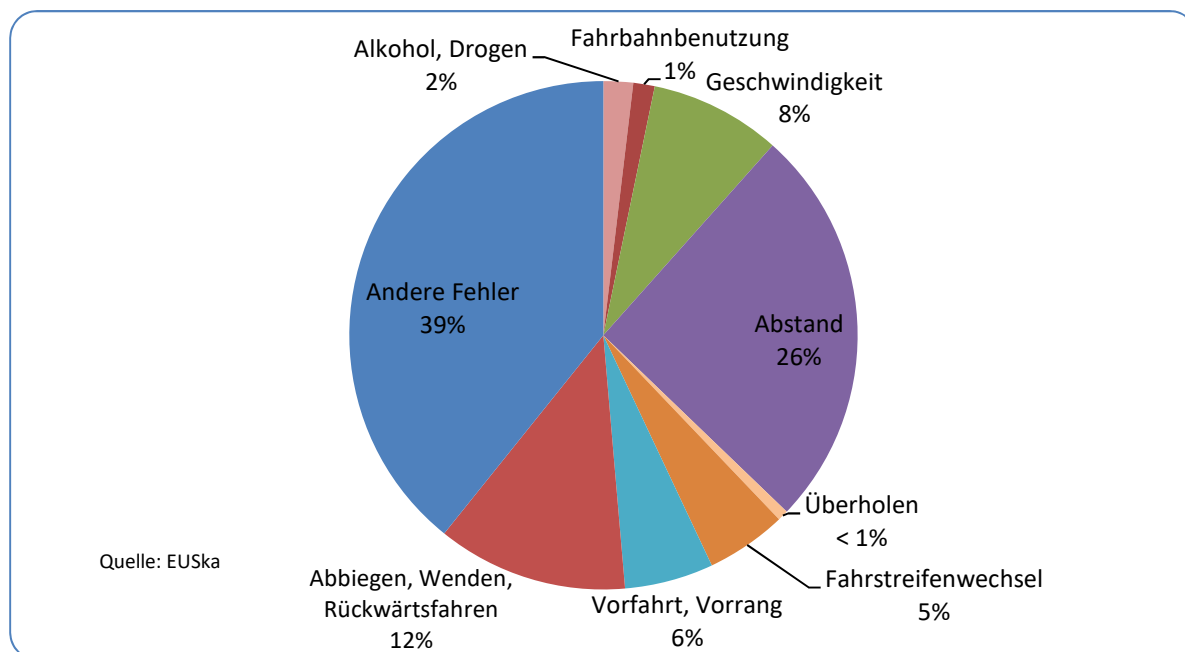
Entwicklung der Unfalllage mit Beteiligung von Kindern

#### 4.5.2 Junge Erwachsene (18-24 Jahre)

Die Unfalllage hat sich für die Gruppe „Junge Erwachsene“ hinsichtlich der im Schaubild dargestellten Parameter in den letzten Jahren positiv entwickelt.



Entwicklung der Unfalllage mit Beteiligung der Gruppe „Junge Erwachsene“

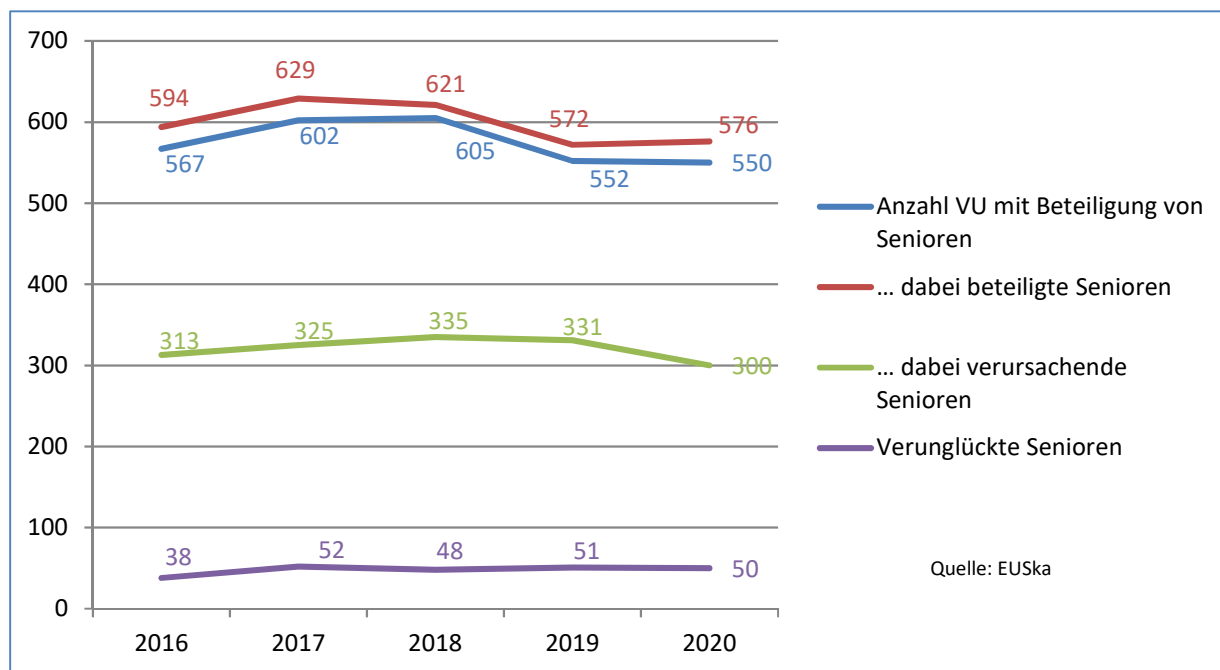


Hauptunfallursachen bei VU mit Beteiligung der Gruppe "Junge Erwachsene"

Die Ursache „Andere Fehler“ ist mit 39 % die häufigste Unfallursache in der Gruppe „Junge Erwachsene“, „Abstand“ und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ folgen mit 26 % und 12 %.

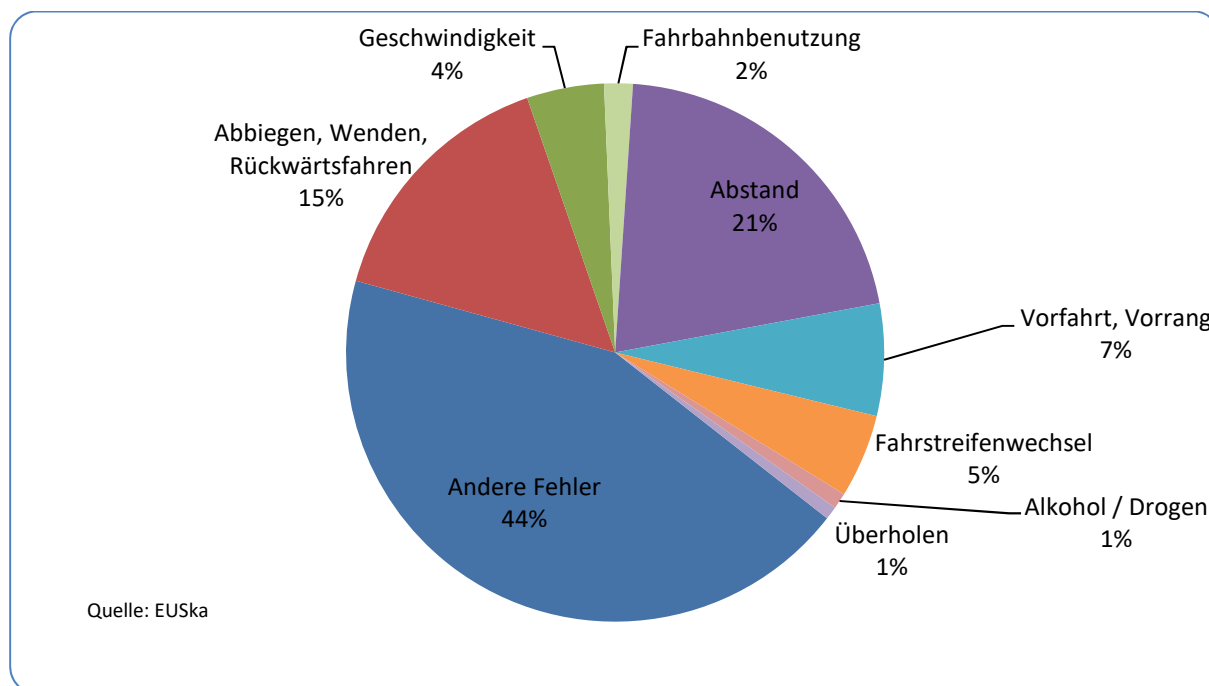
### 4.5.3 Senioren (65-74 Jahre)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren sowie die Anzahl der beteiligten Senioren liegen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Anzahl der verursachenden Senioren hat sich leicht verringert, so dass sich folgerichtig auch der Verursacheranteil reduziert hat (siehe 4.3). Die Anzahl der verunglückten Senioren bleibt stabil.



Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung der Gruppe „Senioren“

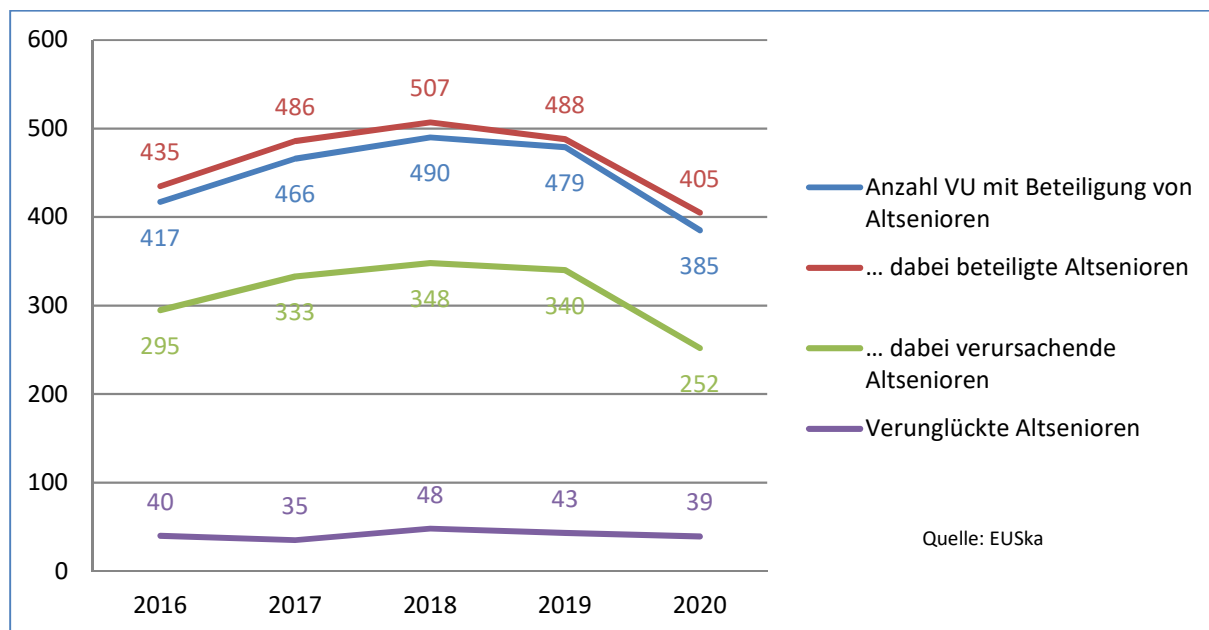
In der Altersgruppe „Senioren“ sind die häufigsten Unfallursachen „Andere Fehler“ mit 44 %, „Abstand“ mit 21% und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 15 %.



Hauptunfallursachen der Gruppe "Senioren"

#### 4.5.4 Altsenioren (75+ Jahre)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „Altsenioren“ ist zum Vorjahr um fast 20 % gesunken, während die Zahl aller Verkehrsunfälle um „nur“ 12 % gefallen ist.

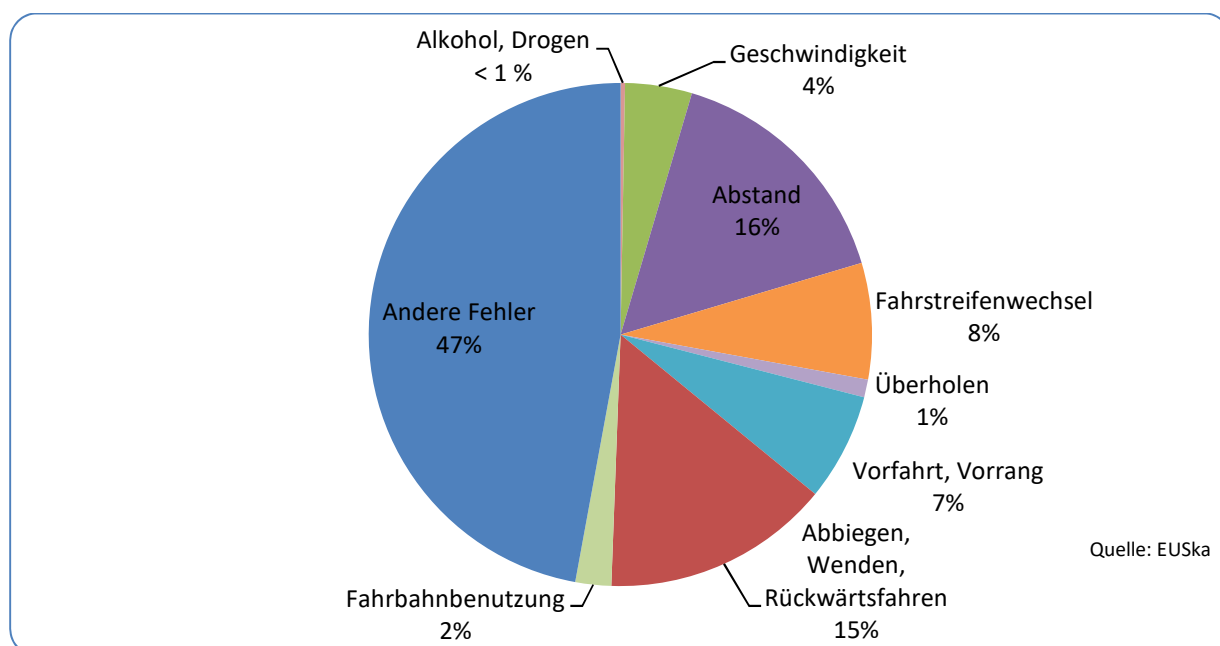


Entwicklung der Verkehrsunfälle der Gruppe „Altsenioren“

Die Zahl der Verunglückten „Altsenioren“ liegt mit 39 unter dem Mittelwert von 41 Verunglückten.

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

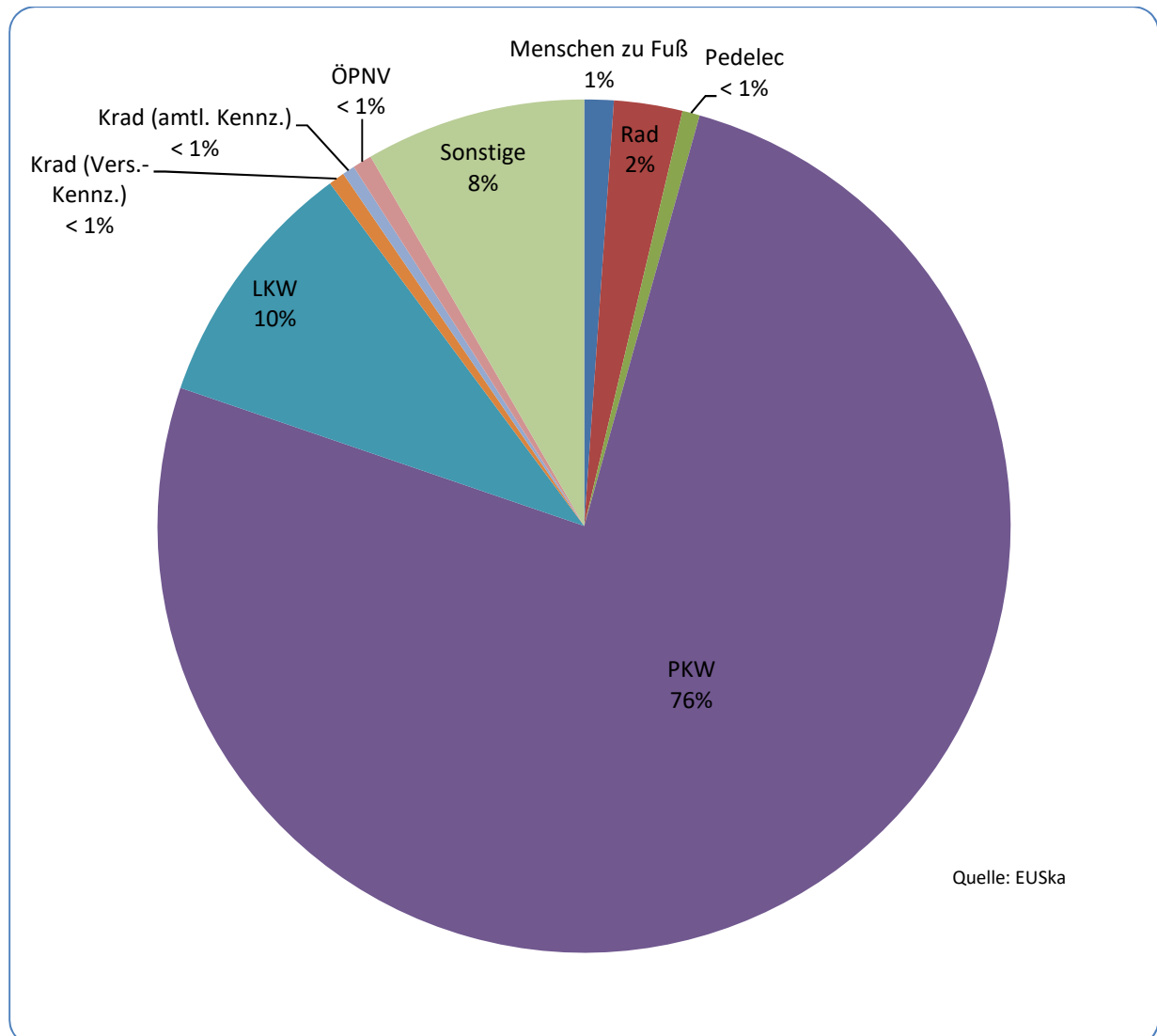
Die häufigste Ursache ist mit 47 % „Andere Fehler“. Es folgen „Abstand“ und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 16 % bzw. 15 %.



Hauptunfallursachen der Gruppe "Altsenioren"

## 5. Verkehrsunfälle nach Verkehrsbeteiligung

### 5.1 Verkehrsbeteiligung aller Unfallbeteiligten

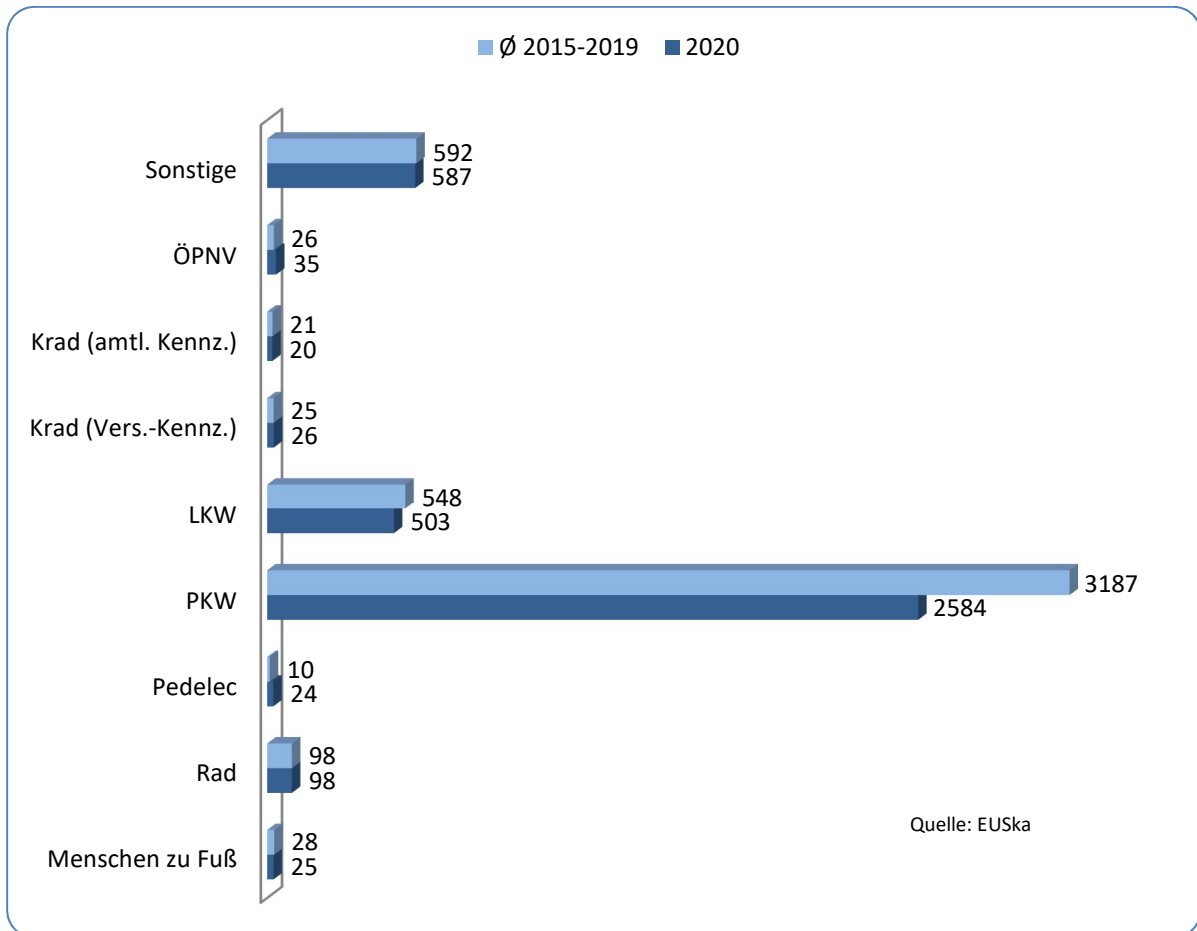


**Unfallbeteiligte nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Der Personenkraftwagen (Pkw) ist mit einer bundesweiten, jährlichen Fahrleistung von 644,8 Milliarden<sup>8</sup> 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.

<sup>8</sup> Verkehrs- und Unfalldaten, Bundesanstalt für Straßenwesen, Oktober 2020.

## 5.2 Verkehrsbeteiligung der Verursacher

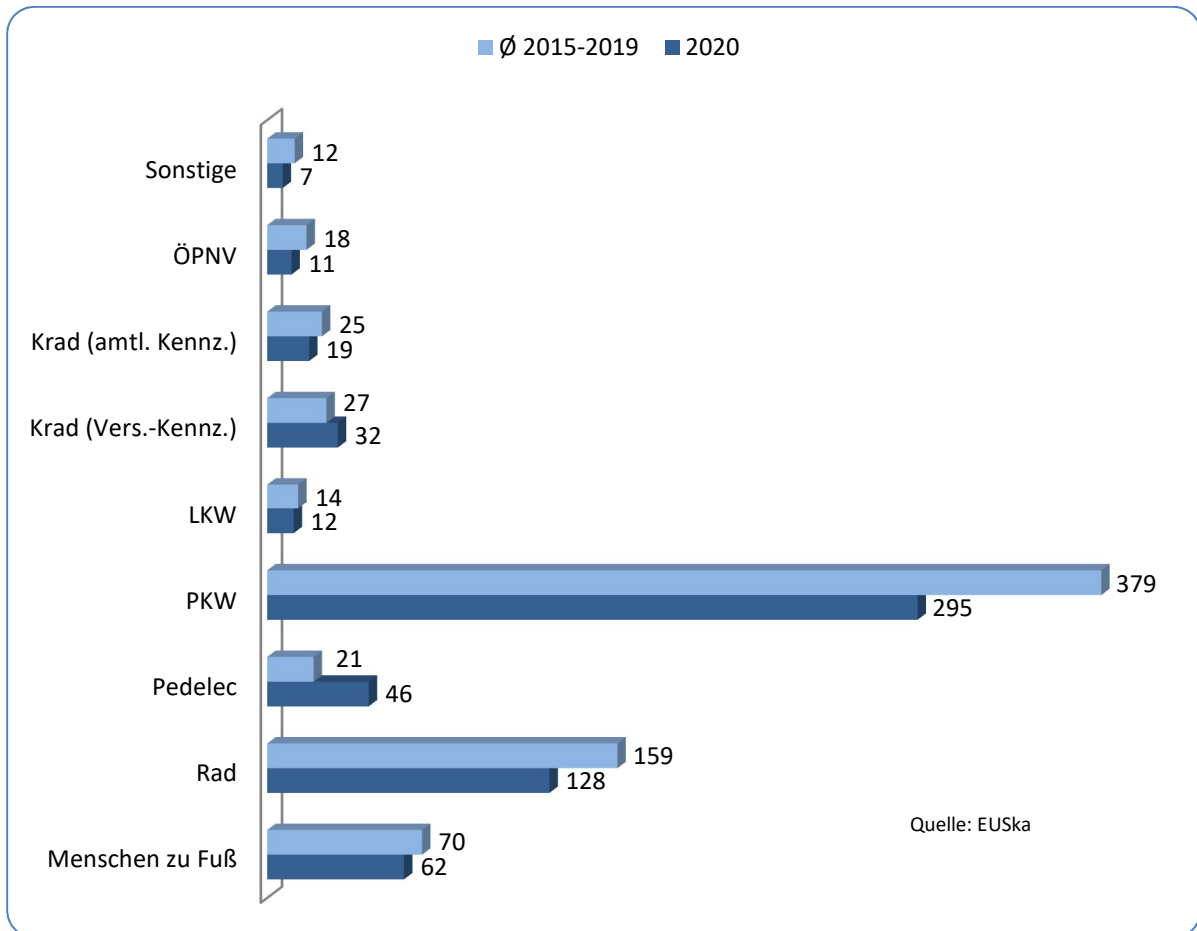


### Unfallverursacher nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die meisten Unfälle werden durch Personen, die einen Pkw führen, verursacht. Die Zahl der Verursacher in dieser Gruppe ist allerdings zum Fünfjahresschnitt deutlich zurückgegangen. Die Zahl der Personen, die mit einem Pedelec einen Verkehrsunfall verursacht haben, hat sich mehr als verdoppelt.



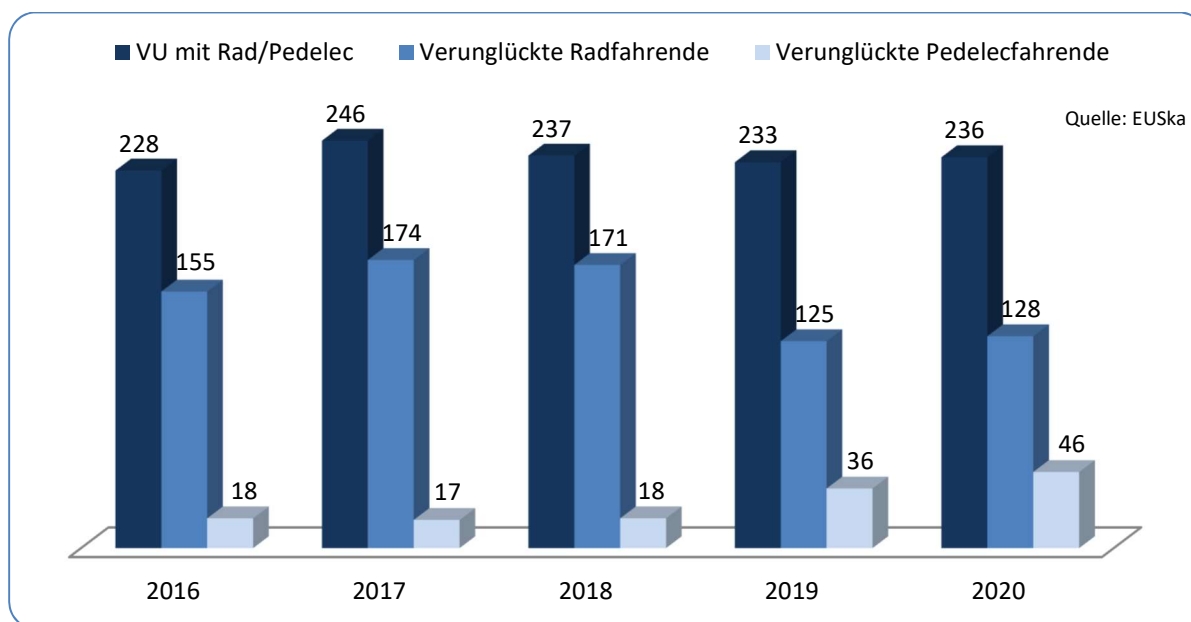
### 5.3 Verkehrsbeteiligung der Verunglückten



*Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung*

Die meisten Verunglückten waren erwartungsgemäß die Pkw-Führenden, allerdings mit einem beträchtlichen Rückgang zur Vergleichskennzahl. Auch Radfahrende sind weniger betroffen. Die Zahl der Menschen, die mit einem Pedelec verunglückten, hat sich hingegen mehr als verdoppelt.

## 5.4 Rad- und Pedelec-fahrende / Elektrokleinstfahrzeuge (E-Sooter)



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

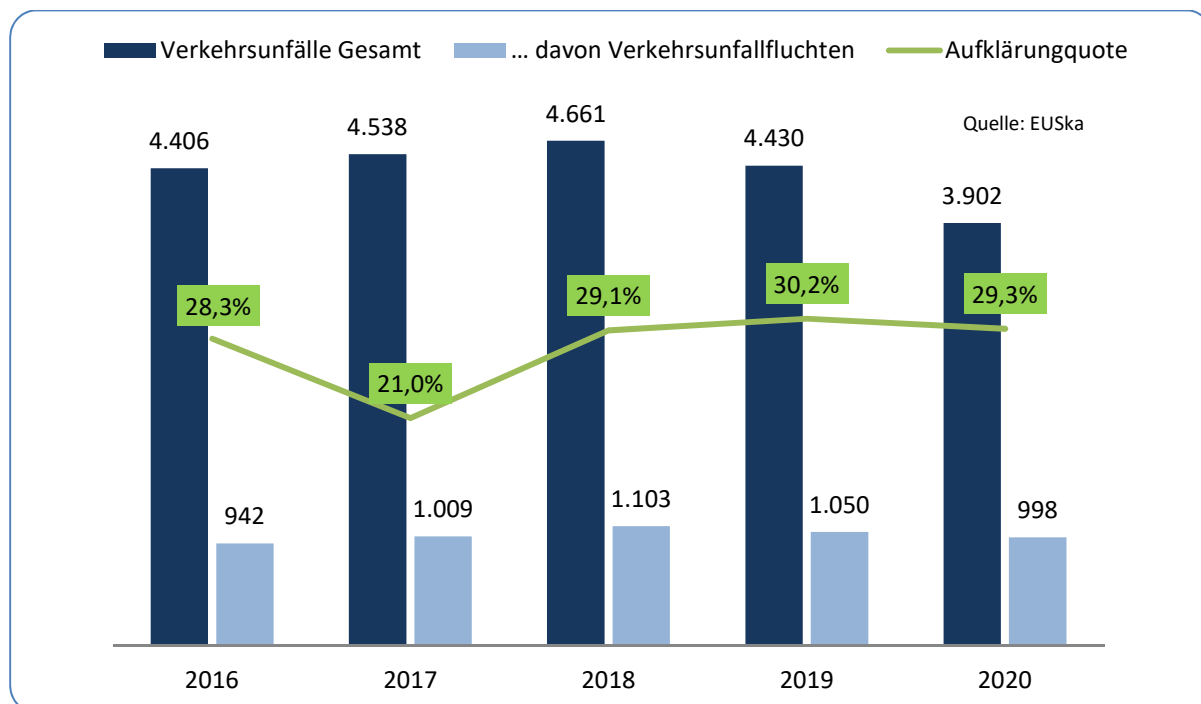
Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden liegt auf dem Vorjahresniveau. Die Zahl der dabei Verunglückten hat sich zum Vorjahr erhöht, liegt aber noch unter dem Mittelwert von 178 Verunglückten.

98 (97) Rad- und 24 (17) Pedelec-fahrende waren im Jahr 2020 Verursacher eines Unfalles. Die Werte in den Klammern sind die Daten aus dem Vorjahr.

Das Unfallgeschehen von Elektrokleinstfahrzeugen – so genannten „E-Scootern“ – wird erstmalig in 2020 erfasst<sup>9</sup>. In Bremerhaven ereigneten sich sieben Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „E-Scootern“. Drei Personen verletzten sich dabei leicht.

<sup>9</sup> Die Erfassung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen erfolgte ab dem 26.02.20.

## 6. Verkehrsunfallfluchten



Entwicklung der Anzahl der Verkehrsunfallfluchten und deren Aufklärungsquote

Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist zum Vorjahr um 12 % gesunken, die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten hingegen nur um 5 %. Die Aufklärungsquote liegt auf dem Niveau der beiden Vorjahre.

## 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 zwei Unfallhäufungsstellen/Unfallschwerpunkte dargestellt. Die Knotenpunkte Stresemannstraße / Grimsbystraße und Cherbourger Straße / Langener Landstraße 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:	2
Anzahl Kategorie 5:	27
Anzahl Kategorie 6:	

...Verkehrsbeteiligung	
Menschen zu Fuß	
Radfahrende	
Pedelec-fahrende	
Pkw-Führende	57
Lkw-Führende	8
Krad-Nutzende (Vers.-Kennz.)	
Krad-Nutzende (amtl. Kennz.)	1
ÖPNV-Fahrende	1
Ohne Angaben	
Sonstige VK-Beteiligung	1

Unfallzahlen				
2016	2017	2018	2019	2020
36	55	45	66	35

...Unfallursache	
Alkohol	
Drogen	
Fahrbahnbenutzung	1
Geschwindigkeit	15
Abstand	14
Überholen	
Fahrstreifenwechsel	12
Vorfahrt, Vorrang	
Abbiegen, Wenden, Rückw.	1
Andere Fehler	3
Missachtung Lichtzeichen	7
Sonstige Unfallursachen	5



## 7.2 Cherbourger Straße / Langener Landstraße

Unfallzahlen				
2016	2017	2018	2019	2020
29	34	25	24	27

Verkehrsunfälle nach...

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

...Verkehrsbeteiligung	
Menschen zu Fuß	
Radfahrende	1
Pedelec-fahrende	
Pkw-Führende	43
Lkw-Führende	4
Krad-Nutzende (Vers.-Kennz.)	
Krad-Nutzende (amtl. Kennz.)	1
ÖPNV-Fahrende	1
Ohne Angaben	
Sonstige VK-Beteiligung	1

...Unfallursache	
Alkohol	1
Drogen	
Fahrbahnbenutzung	2
Geschwindigkeit	11
Abstand	12
Überholen	
Fahrstreifenwechsel	3
Vorfahrt, Vorrang	1
Abbiegen, Wenden, Rückw.	6
Andere Fehler	2
Ohne Angaben	
Sonstige Unfallursachen	5



---

## 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](mailto:verkehr@polizei.bremerhaven.de)