

Mitteilung des Senats vom 29. Januar 2002

Verkehrssicherheit im Lande Bremen stärken

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/920 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie hoch war die Zahl der Verkehrsunfälle von 1997 bis heute jeweils in Bremen und Bremerhaven, welche Ursachen (z. B. Geschwindigkeitsübertretung, Alkohol oder drogenbedingte Fahruntüchtigkeit, Nichtbeachtung von Verkehrsregeln etc.) und Folgen (Sach- und Personenschäden) hatten diese, und welche (Haupt-)Verursacherguppen lassen sich isolieren?

Die Angaben über die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle von 1997 bis zum Stichtag 30. November 2001 in Bremen und Bremerhaven sowie die Ursachen und Folgen entnehmen Sie bitte den nachfolgenden Tabellen:

Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Land Bremen:

	1997	1998	1999	2000	2001 (bis Nov.)
Bremen (Stadt)	14.721	15.218	15.401	15.310	14.129
Bremerhaven	3.921	3.757	3.904	3.997	3.768

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Hauptunfallursachen:

	1997		1998		1999		2000		2001 (bis Nov.)	
	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.
Geschwindigkeit/Abstand	4.110	1.074	4.377	1.076	4.052	985	4.098	1.144	3.859	1.035
Abbiegen/ Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren	2.149	564	2072	804	2352	496	2.113	668	1.933	522
Vorrang/Vorfahrt	1388	353	1490	377	1491	321	1.426	313	1.268	278
Alkohol/Drogen	425	119	414	124	387	119	405	102	386	84

Quelle: Verkehrslagebild der Polizei Bremen bzw. der Ortspolizeibehörde Bremerhaven

Verkehrsunfallfolgen:

	1997		1998		1999		2000		2001 (bis Nov.)	
	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.
VU mit Personenschaden	2.692	677	2.704	617	2.938	656	2.821	642	2.546	566
Verunglückte (insgesamt)	3.294	847	3.324	777	3.597	818	3.363	803	3.058	694
dabei										
Getötete	22	2	27	5	15	2	16	7	12	4
Verletzte	3.272	845	3.297	772	3.582	816	3.347	796	3.046	690
VU mit nur Sachschaden	12.029	3.244	12.514	3.140	12.463	3.248	12.489	3.355	11.583	3.081

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Verursacherguppen

Nach Art der Verkehrsbeteiligung lassen sich eindeutig die motorisierten Verkehrsteilnehmer als Hauptverursacherguppe isolieren.

Bei der Beurteilung der Verursacherguppen nach dem Lebensalter ist insbesondere die Altersgruppe der 18- bis 25-jährigen (junge Erwachsene) auffällig, da die Verursacherrate der von dieser Altersgruppe verursachten Verkehrsunfälle — nicht nur in Bremen und Bremerhaven, sondern bundesweit — (bezogen auf 100.000 Einwohner und die Gesamtunfälle) im Vergleich zu den übrigen Altersgruppen im Schnitt der letzten Jahre ca. 2,5-mal so hoch ist.

2. Welche Entwicklungen in der Unfallhäufigkeit und in den Unfallursachen und -folgen sind nach Einschätzung des Senats erkennbar, und welche örtlichen Unfallschwerpunkte haben sich herauskristallisiert (bitte getrennt nach Bremen und Bremerhaven darstellen)?

Entwicklung der Unfallhäufigkeit

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle bewegt sich im Land Bremen auf einem relativ gleichbleibenden Niveau von etwa 19.000 Verkehrsunfällen im Jahr.

Entwicklung der Ursachen

Als Hauptursache ist seit Jahren überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit festzustellen. Ein tendenzieller Rückgang der Alkoholunfälle wird weitgehend durch die schwerwiegenden Folgen aufgezehrt, da bei ca. ein Drittel dieser Unfälle Schwerverletzte zu beklagen sind.

Entwicklung der Unfallfolgen

Im Land Bremen erreichte die Zahl der Getöteten im Jahr 1999 den bisher niedrigsten Stand (100 in 1946 — 17 in 1999). Trotz eines Anstiegs im Jahr 2000 (23) wird in den nächsten Jahren von einem gleichbleibenden Niveau ausgegangen.

Die Zahl der Schwerverletzten und die der Leichtverletzten ist seit 1999 leicht rückläufig.

Der Anteil der verunglückten Kinder ist im Vergleich zu anderen Bundesländern relativ hoch. Auffällig ist die Tatsache, dass nahezu jeder dritte Verletzte aus der Gruppe der Radfahrer zu beklagen ist.

Unfallbrennpunktentwicklung

Bis zum Herbst 2000 wurden die Unfallhäufungspunkte in Bremen (Stadt) ausschließlich nach der Anzahl der Verkehrsunfälle ermittelt, ohne die Unfallfolgen zu berücksichtigen. Zur sicheren Beurteilung der Gefährlichkeit wurde die Betrachtung der Unfallörtlichkeiten nach der Unfallschwere eingeführt. Durch die Hinterlegung mit einer so genannten Gefahrenziffer, die sich an den Folgen des

Unfallgeschehens orientiert, ergibt sich ein vollkommen anderes Bild. Nicht die Häufigkeit, sondern die Auswirkungen des Unfallgeschehens stehen nunmehr im Mittelpunkt.

Unfallbrennpunkte Bremen (Stadt):

1. Tiefer/Altenwall
2. Universitätsallee/Spittaler Straße
3. Leher Heerstraße/Herzogenkamp
4. Christernstraße/Brüggeweg
5. Hansestraße/Steffensweg
6. Hans-Bredow-Straße 36
7. Kaufmannsmühlenkamp/Falkenstraße
8. Kaufmannsmühlenkamp/Friedrich-Rauers-Straße
9. Rembertiring/Rembertistraße
10. Bismarckstraße/St.-Jürgen-Straße
11. Kirchhuchtinger Landstraße/Oldenburger Straße
12. Kirchhuchtinger Landstraße/An der Höhpost
13. AB-Zubringer Hemelingen/Gewerbepark Hansalinie
14. Lüssumer Straße/Bereich Hakenwehrstraße und Godenweg
15. Lindenstraße/Vereinsstraße
16. Neuenlander Straße 105 bis 119

Quelle: Verkehrslagebild der Polizei Bremen

Unfallbrennpunkte Bremerhaven:

1. Cherbourger Straße/BAB-Auffahrt Richtung Bremen
2. Cherbourger Straße/Hans-Böckler-Straße
3. Columbusstraße/Borriesstraße
4. Elbinger Platz/Elbestraße/Columbusstraße
5. Georgstraße/Georg-Sebeck-Straße
6. Hafenstraße/Lloydstraße/Grimsbystraße
7. Hafenstraße/Melchior-Schwoon-Straße
8. Hafenstraße/Rickmersstraße
9. Langener Landstraße/Cherbourger Straße
10. Porisstraße/BAB-Abfahrt aus Richtung Cuxhaven
11. Stresemannstraße/Eisenbahnstraße
12. Stresemannstraße/Grimsbystraße
13. Stresemannstraße/Melchior-Schwoon-Straße
14. Stresemannstraße/Schlachthofstraße/Hinrich-Schmalfeldt-Straße
15. Stresemannstraße/Jan-Grön-Straße
16. Weserstraße/Hoebelstraße

Quelle: Unfallstatistik Ortspolizeibehörde Bremerhaven

3. Welche Maßnahmen z. B. straßenbaulicher Art, der Verkehrsregelung oder -überwachung hat der Senat mit welcher Häufigkeit seit 1997 unternommen, um die Häufigkeit von Unfällen an bestimmten örtlichen Schwerpunkten zu reduzieren oder bestimmten Unfallursachen durch Übertretung der Straßenverkehrsordnung und anderer für den Straßenverkehr relevanter Rechtsquellen (z. B.

Geschwindigkeitsübertretungen, Alkohol am Steuer, Übertretung der Lenk- und Ruhezeiten bei Lkw) entgegenzutreten, und wie beurteilt der Senat den Erfolg dieser Maßnahmen?

Bremen (Stadt):

Straßenbauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen:

In Bremen wurde seit 1997 durch eine Vielzahl von Maßnahmen straßenbaulicher Art (Umbau von Verkehrsknotenpunkten, Rückbau von Fahrbahnen) und der Verkehrsregelung (Installation einer Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der BAB 1, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten unfallträchtigen Straßen, Einrichtung von Tempo-30-Zonen) auf das Verkehrsunfallgeschehen Einfluss genommen.

Im Herbst 2000 wurde mit Mitarbeitern des Senators für Bau und Umwelt, des Amtes für Straßen und Verkehr und der Verkehrsabteilung der Polizei Bremen eine Unfallkommission eingerichtet. Die örtliche Unfallkommission hat die Aufgabe, durch die Auswertung der Verkehrsunfallstatistik und die örtliche Verkehrsunfalluntersuchung frühzeitig Unfallhäufungen und mögliche Zusammenhänge zwischen dem Unfallgeschehen und den örtlichen oder verkehrlichen Besonderheiten des Verkehrsraumes zu erkennen, um danach behördenübergreifend konkrete Vorschläge zur Beseitigung von Unfallhäufungen zu entwickeln und dafür zu sorgen, dass diese umgesetzt werden.

Bisher wurden 13 Unfallbrennpunkte bearbeitet — drei weitere sind in Vorbereitung.

Maßnahmen zur verkehrssicheren Gestaltung des Straßenraumes sind langfristig angelegt. Seriöse Aussagen über die Wirksamkeit können, bezogen auf die Unfallentwicklung der jeweils betroffenen Örtlichkeit, erst in langfristigen Vergleichszeiträumen von mindestens drei Jahren getroffen werden.

Verkehrsüberwachung:

Seit Februar 2001 wurde damit begonnen, die technische Verkehrsüberwachung stärker an Verkehrsunfallbrennpunkten zu orientieren und zu intensivieren. In Straßenzügen mit hoher Unfallbelastung und -schwere wurden Schwerpunktmaßnahmen durchgeführt.

Ebenso fanden Messungen vor Schulen und Kindergärten statt. Bezüglich der Unfallentwicklung gibt es bei Schulen und Kindergärten aber keine Auffälligkeiten. Kleinere Kinder verunglücken überwiegend in einem Radius von ca. 300 Metern ums Elternhaus. Größere Kinder auf dem Fahrrad.

Verkehrsüberwachung „Geschwindigkeit“

	1997	1998	1999	2000	2001 (bis Nov.)
Gemessene Fahrzeuge	516.123	548.968	544.162	602.014	457.820
Festgestellte Überschreitungen	51.317	52.796	50.379	49.130	24.936

Ursächlich für den Rückgang der gemessenen Fahrzeuge im Jahr 2001 ist der altersbedingte Ausfall von zwei Überwachungsgeräten Anfang 2001.

Der erhebliche Rückgang der festgestellten Überschreitungen im Jahr 2001 ist auf die, im Rahmen der ergebnisorientierten Steuerung, geänderte Kontrollart zurückzuführen. Seit Februar 2001 werden von der Polizei Bremen im Stadtgebiet aus Gründen der wirkungsvolleren Gesamtprävention überwiegend Anhaltekontrollen durchgeführt, das heißt, dass die Betroffenen unmittelbar nach der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung von der Polizei angehalten und zur Rede gestellt werden.

Verkehrsüberwachung „Alkohol“

Fallzahlen zur Erfassung von Alkoholkontrollen liegen nicht vor, da sie statistisch nicht erfasst werden.

Im Rahmen einer bundesweiten Untersuchung des Polizeitechnischen Instituts an der Polizei-Führungsakademie Münster zur beweissicheren Atemalkoholanalyse wurde in den Monaten April bis August 2001 Datenmaterial zu Alkoholverkehrsdelikten erhoben. Auch die Polizei Bremen hat im Rahmen dieser Untersuchung Datenmaterial gesammelt und der Polizei-Führungsakademie zur Verfügung gestellt.

Das Datenmaterial kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

	April 2001	Mai 2001	Juni 2001	Juli 2001	August 2001
Anzahl der Blutentnahmen	122	118	124	109	116
davon Straftat	119	117	120	99	113
Ordnungswidrigkeit (Owi)	3	1	4	2	3
Anzahl der Atemalkoholmessungen (Owi) (Dräger Evidential)	14	17	16	14	12

Verkehrsüberwachung des gewerblichen Güter- und Gefahrgutverkehrs:

Die Einrichtung einer Verkehrsüberwachungsgruppe bei der Polizei Bremen — Verkehrsbereitschaft — im Jahr 1999 machte eine verstärkte, gezielte und qualifizierte Überprüfungen des gewerblichen Gütertransport- und Schwerlastverkehrs möglich.

Die Fallzahlen für das Jahr 2001 liegen erst im März 2002 vor.

	1997	1998	1999	2000
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge:	1506	1154	3.082	2.089
davon Gefahrgutfahrzeuge	79	51	118	117
Verstöße gegen Fahrpersonalrecht (Lenkzeitüberschreitung etc.)	681	459	688	477
Geschwindigkeitsüberschreitungen	52	49	83	64
Verstöße gegen Gefahrgutvorschriften	39	36	105	43

Quelle: Berichtswesen zur Verordnung EWG 3820/85 sowie zur Gefahrgut-Kontrollverordnung des Senators für Inneres, Kultur und Sport

Erfolg der Maßnahmen:

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in Bremen (Stadt) von 20.225 im Jahr 1988 verringerte sich auf 14.721 im Jahr 1997. Die Wirkung dürfte in erheblichem Maße durch die Einführung und Intensivierung einer konzeptionell angelegten flächendeckenden Geschwindigkeitsüberwachung erzielt worden sein.

Das Unfallgeschehen stagniert derzeit auf leicht erhöhtem Niveau von ca. 15.000 Vorfällen.

Eine deutliche Intensivierung bzw. Fortsetzung der Effekte aus den Jahren 1988 bis 1997 soll künftig durch einen weiteren Ausbau insbesondere der konzeptionellen und technischen Verkehrsüberwachung erreicht werden.

Es ist beabsichtigt, für diesen Zweck die erforderliche Personal- und Sachmittelausstattung bereitzustellen und die notwendigen organisatorischen Veränderungen herbeizuführen.

Bremerhaven:

Im Rahmen der monatlich stattfindenden Verkehrsbesprechung mit den beteiligten Ämtern Schutzpolizei, Straßenverkehrsbehörde, Amt für Straßen- und Brückenbau, Stadtplanungsamt und den Bremerhavener Verkehrsbetrieben wird geprüft, durch welche Maßnahmen in Bremerhaven die Häufigkeit von Verkehrsunfällen an bestimmten Brennpunkten reduziert werden kann.

Auch in Bremerhaven ist die Errichtung einer Unfallkommission geplant.

Ein entsprechender gemeinsamer Erlass des Senators für Bau und Umwelt, des Magistrats der Stadt Bremerhaven und des Senators für Inneres, Kultur und Sport über die Errichtung und den Betrieb von örtlichen Unfallkommissionen in der Stadtgemeinde Bremen und der Stadtgemeinde Bremerhaven liegt im Entwurf vor und soll demnächst unterzeichnet werden.

Straßenbauliche Maßnahmen:

Straßenbauliche Maßnahmen können angesichts des engen Finanzrahmens nur im Rahmen von allgemeinen Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Verkehrsregelnde Maßnahmen:

Verkehrsregelnde Maßnahmen wie unter anderem die Anlage von Fußgängerüberwegen im Bereich von Schulen, Kindertagesstätten oder Seniorenheimen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen in diesen Bereichen werden als Ergebnis der o. g. Verkehrsbesprechungen angeordnet.

Verkehrsüberwachung:

Die Gesamtzahl der Maßnahmen, die von der Polizei im Rahmen der Verkehrsüberwachung an den jeweiligen örtlichen Unfallbrennpunkten durchgeführt hat, wird statistisch nicht erfasst.

Generell ist festzustellen, dass die Art der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen des Polizeivollzugsdienstes davon abhängt, welche Unfallursache jeweils an den erkannten örtlichen Brennpunkten dominiert. So werden beispielsweise geschwindigkeitsüberwachende Maßnahmen insbesondere an den Örtlichkeiten durchgeführt, wo eine nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptunfallursache identifiziert worden ist.

Verkehrsüberwachung „Geschwindigkeit“

	1997	1998	1999	2000	2001 (bis Nov.)
Gemessene Fahrzeuge	230.986	263.866	274.210	242.361	300.146
Festgestellte Überschreitungen	22.518	26.097	20.191	21.094	25.178

Verkehrsüberwachung „Alkohol“

Fallzahlen zur Erfassung von Alkoholkontrollen liegen nicht vor, da sie statistisch nicht erfasst werden.

Im Rahmen einer bundesweiten Untersuchung des Polizeitechnischen Instituts an der Polizei-Führungsakademie Münster zur beweissicheren Atemalkoholanalyse wurde in den Monaten April bis August 2001 Datenmaterial zu Alkoholverkehrsdelikten erhoben. Auch die Ortspolizeibehörde Bremerhaven hat im Rahmen dieser Untersuchung Datenmaterial gesammelt und der Polizei-Führungsakademie zur Verfügung gestellt.

Das Datenmaterial kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

	April 2001	Mai 2001	Juni 2001	Juli 2001	August 2001
Anzahl der Blutentnahmen	41	39	36	42	51
davon Straftat	41	39	36	42	50
Ordnungswidrigkeit	0	0	0	0	1
Anzahl der Atemalkoholmessungen (Owi) (Dräger Evidential)	19	34	17	27	38

Verkehrsüberwachung des gewerblichen Güter- und Gefahrgutverkehrs:

	1997	1998	1999	2000
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge:	608	766	911	1.237
davon Gefahrgutfahrzeuge	187	91	101	410
Verstöße gegen Fahrpersonalrecht (Lenkzeitüberschreitung etc.)	126	153	121	323
Geschwindigkeitsüberschreitungen	79	54	61	68
Verstöße gegen Gefahrgutvorschriften	47	25	27	121

Quelle: Berichtswesen zur Verordnung EWG 3820/85 sowie zur Gefahrgut-Kontrollverordnung des Senators für Inneres, Kultur und Sport

Die Fallzahlen für das Jahr 2001 liegen erst im März 2002 vor.

Erfolg der Maßnahmen:

In Übereinstimmung mit den Erfahrungen anderer Polizeidienststellen in der Bundesrepublik Deutschland ist auch in Bremerhaven festzustellen, dass eine deutliche Erhöhung des Überwachungsdrucks und die damit verbundene höhere Entdeckungswahrscheinlichkeit von Zuwiderhandlungen die Verkehrsteilnehmer zu einem rechtskonformeren Verhalten veranlasst.

Land Bremen:

Hinsichtlich der Verkehrsüberwachung beteiligen sich die Polizeibehörden des Landes Bremen seit Jahren an den gemeinsamen Kontrollen der nord- und ostdeutschen Bundesländer, der Niederlande und Dänemark sowie an den bundesweiten Kontrollen, an denen alle Bundesländer, die Niederlande, Dänemark und Großbritannien teilnehmen. Gegenstand dieser Kontrollen, die jeweils über einen Zeitraum von 24 Stunden durchgeführt werden, ist die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs sowie die Bekämpfung von Alkohol-, Drogen- und Aggressionsdelikten.

Eine Intensivierung dieser gemeinsamen Kontrollen wird von allen beteiligten Ländern angestrebt.

4. Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Rechtskonformität des Verhaltens im Straßenverkehr beabsichtigt der Senat zusätzlich zukünftig allgemein zu ergreifen?

Im Vordergrund steht die Absicht, die konzeptionell angelegte Verkehrssicherheitsarbeit deutlich zu intensivieren.

Zu einem ganzheitlichen und damit an Wirkung orientierten Konzept gehört der Ausbau der Verkehrssicherheitsberatung (Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit), der Beteiligung der Polizei an der Entwicklung eines verkehrssicheren Straßenraumes (Unfallkommissionsarbeit) sowie einer erheblichen Steigerung des Überwachungsdrucks.

Dieses Ziel soll insbesondere durch eine Bündelung der Aufgabenverantwortung und durch bereits im konkreten Planungsstadium befindliche organisatorische Maßnahmen erreicht werden. Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung für die Steigerung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Verhinderung von Verkehrsunfällen mit schwerwiegenden Folgen, sollen konzentriert werden.

5. Wie viele Verkehrsunfälle gab es von 1997 bis heute in Bremen und Bremerhaven unter Beteiligung von Fahrradfahrern und/oder Fußgängern (bitte Darstellung getrennt nach Jahren, Stadt Bremen und Bremerhaven und beteiligten Fahrradfahrern bzw. Fußgängern), und welche Folgen hatten diese für die Betroffenen?

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fahrradfahrern und/oder Fußgängern in Bremen und Bremerhaven sowie die Anzahl der Unfälle, die von den Fahrradfahrern bzw. Fußgängern selbst verursacht wurde, sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

Fahrradfahrerunfälle in Bremen und Bremerhaven von 1997 bis Nov. 2001 und deren Folgen

	1997		1998		1999		2000		2001 (bis Nov.)	
	Brem.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.
Gesamt-VU	1.200	254	1.146	181	1.447	238	1.419	228	1.305	216
Tote	3	0	6	1	2	1	2	0	4	1
Verletzte	922	176	892	119	1.000	168	1.010	165	939	148
Verursacher	514	169	503	70	606	110	605	112	566	116

Fußgängerunfälle in Bremen und Bremerhaven von 1997 bis Nov. 2001 und deren Folgen

	1997		1998		1999		2000		2001 (bis Nov.)	
	Brem.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.	Bre.	Brh.
Gesamt-VU	450	113	501	92	549	108	485	84	417	91
Tote	10	1	6	2	5	0	7	4	4	1
Verletzte	377	96	390	78	411	99	369	75	337	67
Verursacher	239	71	232	31	295	52	232	32	239	43

6. In wie vielen der Unfälle waren Fahrradfahrer bzw. Fußgänger Opfer bzw. Verursacher, und wie beurteilt der Senat die Sicherheit von Fahrradfahrern bzw. Fußgängern (insbesondere älteren Menschen und Kindern) in Bremen und Bremerhaven?

Die Anzahl der Fahrradfahrer bzw. Fußgänger, die Opfer von Verkehrsunfällen wurden bzw. diese selbst verursacht haben, sind den Tabellen der Antwort zu Frage 5 zu entnehmen.

Beurteilung der Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern in Bremen

Trotz der Zunahme der Motorisierung der fünfziger und sechziger Jahre ist Bremen traditionell eine fahrradfreundliche Stadt geblieben. Bereits 1979 verfügte diese Stadt über 610 km Radwege. Das waren immerhin schon 32,5 % des Gesamtstraßennetzes. Heute werden fast ein Viertel aller Wege (22 %) mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das hat zur Folge, dass sich die Zahl der Fahrradunfälle parallel entwickelt. Begünstigt wird diese Entwicklung durch einen Radfahrertypus, der im Verkehrsgeschehen zum Teil nicht angepasste Verhaltensweisen entwickelt hat.

Während Untersuchungen zur Funktionalität des Radverkehrs eine generelle Überlegenheit der Verkehrsentmischung (klassischer Radweg) nicht belegen, bereitet die heutige Vielfalt der Radverkehrsregelungen allgemein vielen jüngeren und älteren Radfahrern Probleme und teilweise auch Ängste.

Die Verpflichtung von Radfahrern bis zum vollendeten 8. Lebensjahr, den Gehweg benutzen zu müssen, und die Wahlmöglichkeit für Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr, schafft diesem Personenkreis zwar ein sinnvolles Mehr an Sicherheit, gleichwohl ist aber festzustellen, dass ältere Mitbürger sich durch die relativ schnell fahrenden Kinder verunsichert, ja geradezu bedroht fühlen.

Auch die Wahlmöglichkeit zwischen Radweg und Fahrbahn bei nicht beschilderten Radwegen führt bei älteren Kindern zu Problemen im Fahrbahnbereich. Zu diesen genannten Punkten ist noch viel Verkehrserziehungs- bzw. Informationsarbeit zu leisten.

Beurteilung der Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern in Bremerhaven

Die Bewertung der Sicherheit einzelner Verkehrsteilnahmeanlagen lässt sich am deutlichsten am Maßstab der Verkehrsunfälle mit Personenschaden vornehmen.

Im Vergleich der letzten fünf Jahre nehmen die Verkehrsunfälle, bei denen Radfahrer oder Fußgänger verletzt bzw. getötet worden sind, einen etwa gleichgroßen Anteil an den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ein. Eine gravierende Verschlechterung der Sicherheitslage ist somit nicht festzustellen.

Die Ende des Jahres 2000 in Bremerhaven durchgeführte Bürgerbefragung hat keine Hinweise darauf gegeben, dass das Sicherheitsgefühl von Fußgängern und Radfahrern besonders negativ beeinträchtigt ist. Allerdings besteht ein Bedarf an einer Verbesserung des vorhandenen Radwegenetzes insbesondere im Verlauf von Hauptstraßen durch straßenbauliche Maßnahmen.

7. Welche Ursachen hatten Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern bzw. Fußgängern, sind dem Senat Unfall- bzw. besondere Gefährdungspunkte bekannt, und welche Entwicklung haben Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern und Fußgängern bezogen auf Ursachen, Folgen, Häufigkeit und gegebenenfalls neuralgische Unfallpunkte genommen?

Die Auswertung der statistischen Daten der letzten Jahre lässt folgende Hauptunfallursachen der Radfahrer und Fußgänger und örtlichen Brennpunkte erkennen:

Bremen (Stadt):

Radfahrer als Verursacher in der Dreijahresbetrachtung 1998 bis 2000:

- allgemeine Fehler wie z. B. Fahrradsturz ohne Fremdbeteiligung,
- Fehler beim Abbiegen und Einfahren in den Fließverkehr,
- Vorfahrt- und Rotlichtmissachtung,
- Verbotswidrige gegenläufige Radwegbenutzung,
- Verkehrsuntüchtigkeit durch Alkohol/Drogen,
- Unfälle beim Überholen, Nebeneinanderfahren und Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot.

Gefährdungspunkte für Radfahrer (Örtliche Brennpunkte Bremen):

Stern, Bereich um den Bahnhof, Verteilerkreis Utbremen sowie weitere Straßenzüge mit stadtteilübergreifender Verbindungsfunktion, z. B. Hemmstraße, Gröpelinger Heerstraße, Duckwitzstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Vor dem Steintor, Tiefer, Osterdeich und Utbremer Ring.

Fußgänger als Verursacher in der Dreijahresbetrachtung 1998 bis 2000:

- falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn,
- Verkehrsuntüchtigkeit durch Alkohol/Drogen,
- falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an durch Lichtzeichen geregelten Örtlichkeiten.

Gefährdungspunkte für Fußgänger (Örtliche Brennpunkte Bremen):

Straßen mit Wohn- und Geschäftsbebauung sowie Kreuzungs- und Einmündungsbereiche von Straßen.

Bremerhaven:**Radfahrer als Verursacher in der Dreijahresbetrachtung 1998 bis 2000:**

- Benutzung des falschen Radweges/verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile,
- Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr,
- Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen,
- Nichtbeachten der Vorfahrt.

Gefährdungspunkte für Radfahrer (Örtliche Brennpunkte Bremerhaven):

	1998	1999	2000
Stresemannstraße	10	13	24
Hafenstraße	15	14	17
Langener Landstraße	6	9	11
Schiffdorfer Chaussee	5	10	10
Friedrich-Ebert-Straße	3	9	9

Fußgänger als Verursacher in der Dreijahresbetrachtung 1998 bis 2000:

- falsches Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fließverkehr zu achten,
- falsches Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgänger-verkehr durch Lichtzeichen geregelt war,
- falsches Überschreiten der Fahrbahn
 - in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen,
 - Lichtzeichenanlagen
 oder
 - Fußgängerüberwegen, bei dichtem Verkehr,
- falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Hindernissen.

Gefährdungspunkte für Fußgänger (Örtliche Brennpunkte Bremerhaven):

	1998	1999	2000	Gesamt
Hafenstraße	6	8	6	20
Friedrich-Ebert-Straße	4	9	5	18
Rickmersstraße	6	9	-	15
"Bürger"	7	4	-	11
Georgstraße	7	-	3	10

8. Welche Erfahrungen wurden nach Kenntnis des Senats mit der Regelung gemacht, nach der die Benutzung von Fahrradwegen auch gegen die Fahrtrichtung erlaubt und bei besonderer Beschilderung die Nutzung einer Einbahnstraße auch in Verbotsrichtung zulässig ist, welche Gefährdungspotenziale haben sich ergeben, und welche Konsequenzen will/hat der Senat aus den Erfahrungen ziehen/hat gezogen?

Gegenläufiges Radfahren in Einbahnstraßen hat sich in Bremen (Stadt) nicht unfallsteigernd ausgewirkt.

Allerdings wird von den hauptsächlich betroffenen Polizeirevieren Findorff und Neustadt beobachtet, dass Radfahrer Einbahnstraßen auch dort gegenläufig benutzen, wo es nicht erlaubt ist. Dieser Umstand bereitet in der Verkehrsüberwachung Probleme, da die diesbezügliche Normakzeptanz bei den Radfahrern nicht gegeben ist.

In Bremerhaven hat sich aus der Anwendung der Vorschriften, Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr in Verbotsrichtung zuzulassen, kein Gefährdungspotenzial ergeben.

Es werden deshalb auch zukünftig Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr in Verbotsrichtung zugelassen, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

9. Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Beteiligung von Fußgängern allgemein und insbesondere im Alter unter 14 Jahren und über 65 Jahren am Unfallgeschehen in Bremen und Bremerhaven, wie oft waren sie bezogen auf die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer Opfer von Unfällen, welche spezifischen Ursachen sieht der Senat, und welche besonderen Gefahrenpunkte oder Gefahrensituationen sind dem Senat in Bremen und Bremerhaven bekannt?

Ein Trend zur Missachtung von Verkehrsvorschriften ist unverkennbar. Es werden Querungshilfen ignoriert und Signalsteuerungen missachtet. Auch wirkt sich das falsche Vorbild Erwachsener nachteilig auf das verkehrsgerechte Verhalten der Kinder aus.

Erkenntnisse Bremen (Stadt):

Kinder

Von Januar bis November 2001 verunglückten 306 Kinder auf Bremens (Stadt) Straßen. Im Vergleichszeitraum Januar bis November 2000 waren es noch 315. Das bedeutet eine geringfügige Abnahme von rund 3 % gegenüber dem Vorjahr.

Im gleichen Zeitraum nahm die Zahl der Verursacher um 7 % zu während die Zahl der Beteiligten (Opfer) um 9,5 % sank.

Eine Untersuchung für den Zeitraum Mai bis November 2001 hat ergeben, dass, schon wie im vergangenen Jahr, relativ mehr ältere Kinder an Unfällen beteiligt sind. Ihr Anteil stieg um ca. 7 %.

Insgesamt können diese Erkenntnisse ein Indiz dafür sein, dass verkehrserzieherische Maßnahmen, speziell bei älteren Kindern ihre Wirkung nicht entfalten konnten. Eine Verstärkung einschlägiger Erziehungsmaßnahmen muss daher angestrebt werden.

Kinder als Radfahrer

Die meisten Kinder verunglückten, weil sie die Vorfahrt bzw. das Rotlicht missachteten oder Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr begingen. Wenige Kollisionen zwischen radfahrenden Kinder und anderen Verkehrsteilnehmern gab es im Abbiege- bzw. Begegnungsverkehr.

Kinder als Fußgänger

Die Hauptursache von Fußgängerunfällen waren Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn. Bei ca. 60 % war die Ursache in der Regel die Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge und nicht angepasste Geschwindigkeit der Kfz. Ca. 35 % sind so genannte Spontanunfälle, z. B. unvermitteltes Überqueren der Fahrbahn.

Kinder als Mitfahrer

Für den Zeitraum von Mai bis November 2001 wurden lediglich 14 Verkehrsunfälle registriert, bei denen sich Kinder mehr oder weniger verletzt hatten. Bei mehr als der Hälfte waren die Kinder ordnungsgemäß in den Rückhaltesystemen gesichert. Schulwegunfälle wurden nur wenige registriert.

Hauptunfallverursacher sind Kinder im Alter zwischen 12 und 14 Jahren = ca. 50 %. Danach folgen die 9- bis 11-jährigen mit ca. 30 %. 20 % verteilen sich auf die 1- bis 8-jährigen Kinder.

Quellen: Statistisches Bundes-/Landesamt, Verkehrslagebild der Polizei Bremen

Senioren

Die wachsende Gruppe älterer Fußgänger und Radfahrer ist — gemessen an ihrem Anteil an den Verunglückten und Getöteten — zunehmender Gefährdung ausgesetzt. Der ältere Mensch ist weniger aktiv Gefährdender, als vielmehr Gefährdeter. Durchschnittlich ist jeder zweite Fußgänger, der bei einem Verkehrsunfall ums Leben kam, über 60 Jahre alt.

Die heutige Verkehrswelt stellt sich vielen älteren Menschen als zu hektisch und zu technisch dar. Verkehrsabläufe sind ihnen oft zu komplex und schlecht durchschaubar. Nachlassende Konzentration und auch schwindende Seh- und Hörfähigkeit begründen überwiegend die hohe Gefährdung. Es werden Leistungseinbußen bei der Bewegungs- und Wahrnehmungsfähigkeit offenbar, die sich speziell beim Radfahren, aber auch bei der Teilnahme am Straßenverkehr insgesamt gefahrenerhöhend auswirken.

Am Info-Bus der Verkehrssicherheitsberater der Polizei Bremen wurden z. B. 1999 69 Sehtests mit Senioren durchgeführt. 52,3 % hatten eine für die Art ihrer Verkehrsteilnahme nicht mehr ausreichende Sehleistung.

Hauptunfallursachen Senioren:

als Fußgänger

- falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn,
- falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an durch Lichtzeichen geregelten Orten,
- Verkehrsuntüchtigkeit durch Alkohol.

als Radfahrer

- sonstige Fehler (z. B. Fahrradsturz ohne Fremdbeteiligung),
- Vorfahrts- und Rotlichtmissachtung,
- Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr,
- Benutzung des falschen Radweges,
- Verkehrsuntüchtigkeit durch Alkohol.

als PKW-Fahrer

- Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren o. Einfahren in den Fließverkehr,
- unangepasste Geschwindigkeit, zu geringer Sicherheitsabstand,
- Vorfahrtmissachtung/Rotlichtmissachtung,
- Fehler beim Fahrstreifenwechsel,
- Fehler beim Überholen und Vorbeifahren.

Erkenntnisse Bremerhaven:

Der nachfolgend aufgeführten Tabelle ist zu entnehmen, dass die Anzahl von Kindern als Fußgänger an Verkehrsunfällen im Jahr 2000 ihren Höchststand hatte, für das Jahr 2001 aber mit einem Rückgang gerechnet wird.

Die Anzahl der an Verkehrsunfällen beteiligten Senioren weist dagegen zumindest im Vergleich zum Vorjahr eine steigende Tendenz auf:

Beteiligte Fußgänger unter 14 Jahren und über 65 Jahren:

	1997	1998	1999	2000	2001 (bis Nov.)
Kinder	29	22	34	37	23
Senioren	18	18	16	11	21

Aussagen über den Anteil der an Verkehrsunfällen beteiligten Kindern und Senioren an der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer können für Bremerhaven wegen fehlenden Datenmaterials zur hierfür erforderlichen Vergleichszahl nicht gemacht werden.

Ursachen für Verkehrsunfälle von Kindern und Senioren als Fußgänger

Die Ursachen von Verkehrsunfällen dieser Risikogruppen entsprechen den in der Antwort zu Frage 6 dargestellten „allgemeinen“ Ursachen von Fußgängerunfällen.

Besondere örtliche Brennpunkte sind nach Auswertung der örtlichen Untersuchung der Verkehrsunfälle in Bremerhaven nicht zu erkennen.

10. Wie beurteilt der Senat die Rechtskonformität des Verhaltens von Fahrradfahrern und Fußgängern im Straßenverkehr zum gegenwärtigen Zeitpunkt und in seiner Entwicklung seit 1990?

Objektive, seriöse Daten zur Beurteilung der Rechtskonformität des Verhaltens von Radfahrern und Fußgängern liegen nicht vor.

Eine Auswertung der Straßenverkehrsunfälle in Bremen und Bremerhaven belegt jedoch, dass mehr als die Hälfte der Verkehrsunfälle, an denen Radfahrer und/oder Fußgänger beteiligt waren, von diesen zumindest durch Missachtung einer oder mehrerer Verkehrsvorschriften mitverursacht worden sind (siehe Antwort zu Frage 5). Vor diesem Hintergrund sollte erwähnt werden, dass die Hauptschuld der Unfälle bei den Kfz-Führern lag (bei deutlich über 50 %).

Hieraus jedoch eine Einschätzung der Veränderung der Verkehrsmoral von Fahrradfahrern und Fußgängern abzuleiten wäre nicht zuletzt aus diesem Grund unzulässig.

11. Wie beurteilt der Senat das gegenwärtige Rad- und Gehwegenetz in Bremen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, nach welchen Kriterien wurden seit 1997 insbesondere Fahrradwege gebaut, angelegt oder ausgewiesen, und welche Schwachstellen hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind dem Senat im gegenwärtigen Fahrrad- und Gehwegenetz allgemein und insbesondere im Bereich von Schulwegen einerseits und Seniorenwohnstätten andererseits bekannt?

Das Rad- und Gehwegenetz in Bremen (Stadt) wurde seit 1997 ständig erweitert und wird zurzeit weiterhin ausgebaut.

Durch die bessere Strukturierung des Wegenetzes im Rahmen der beim Senator für Bau und Umwelt zurzeit in Aufstellung befindlichen Zielplanung „Fahrrad für Bremen“ soll eine noch stärkere Bündelung des Fahrradverkehrs auf Hauptrouten erreicht werden, die mit einer Wegweisung versehen sind. Darüber hinaus sollen die Fahrradabstellmöglichkeiten entlang dieser Routen erweitert werden. Hiermit ist u. a. auch das Ziel verbunden, die Fußgänger- und Radfahrerströme stärker als bisher voneinander zu entflechten.

Gesicherte Erkenntnisse über Schwachstellen hinsichtlich der Verkehrssicherheit des Fahrrad- und Gehwegenetzes liegen zurzeit noch nicht vor.

In Bremerhaven wird das Rad- und Gehwegenetz im Rahmen des Ausbaus und der Sanierung von Straßenzügen erweitert und erneuert, beispielsweise Friedrich-Ebert-Str./Ludwigstr.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Bereich der geschwindigkeitsbeschränkten Zonen im Stadtgebiet Bremerhaven einen großen Raum einnimmt. Dies trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit bei und ermöglicht den Verzicht auf baulich anzulegende Radwege.

Der Straßenverkehrsbehörde und der Schutzpolizei Bremerhaven liegen keine Erkenntnisse über bauliche Schwachstellen im Rad- und Gehwegenetz vor, welche die objektive Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

12. Welche Maßnahmen hat die Polizei in den Jahren 1999, 2000 und 2001 (1. Jahreshälfte) zur Kontrolle des Verkehrs mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer und Fußgänger ergriffen, wie viele Verkehrskontrollen und Geschwindigkeitsmessungen wurden mit diesem spezifischen Ziel durchgeführt, wie beurteilt der Senat den Erfolg dieser Maßnahmen und ist eine Steigerung der Intensität von Kontrollen und der Ahndung von Rechtsverstößen geplant?

In Bremen (Stadt) fanden Schwerpunktkontrollen des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs nur vereinzelt statt. Ansonsten erfolgten polizeiliche Maßnahmen im Rahmen des Streifendienstes. Konkrete Zahlenangaben können nicht gemacht werden. Abgestimmte, langfristig angelegte Schwerpunktmaßnahmen sind in der Planung. Spezielle Kontrollen (Geschwindigkeitskontrollen) anderer Verkehrsarten zum Schutz des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs werden vorwiegend von den Polizeirevieren in 30-km/h-Zonen durchgeführt (Laserpistole).

Die Anzahl der in den Jahren 1997 bis 2000 von der Polizei Bremen durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen sind in der Antwort zur Frage 3 aufgeführt.

In Bremerhaven hat die Schutzpolizei in den Jahren 1999, 2000 und 2001 intensive Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit dem Schwerpunkt der Kontrolle von Radfahrern durchgeführt. Eine Vielzahl dieser Kontrollmaßnahmen sind im Rahmen des allgemeinen Verkehrssicherheitüberwachungsauftrags durch Beamte/-innen des Streifendienstes durchgeführt worden und daher zahlenmäßig nicht erfasst.

Spezielle Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen ausschließlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen von Fußgängern und Radfahrern sind nicht durchgeführt worden, da jede Geschwindigkeitsüberwachung ohnehin das Ziel hat, durch erhöhten Überwachungsdruck eine Verminderung der gefahrenen Geschwindigkeiten zu erreichen und damit das Unfall- und Verletzungsrisiko gerade der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Die Anzahl der in den Jahren 1997 bis 2001 durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen sowie die festgestellten Überschreitungen sind in der Antwort zur Frage 3 aufgeführt.

Die Überwachung der Geschwindigkeit mit mobilen Überwachungsgeräten (Traffipax) erfolgt nach Umsetzung der Reform ab dem 1. Dezember 2001 durch Angehörige der Verwaltungspolizei. Die Festlegung der Messorte erfolgt in Absprache mit der Schutzpolizei auf Basis einer Brennpunktanalyse. Die Geschwindigkeitsmessung mit der Laserpistole wird weiterhin von der Schutzpolizei durchgeführt.

13. Welche zusätzlichen präventiven, aber auch im repressiven Bereich liegenden Maßnahmen beabsichtigt der Senat zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu ergreifen, wird nach Auffassung des Senats das bestehende Rechtsinstrumentarium zur Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften konsequent genutzt, und welche Veränderungen im Rechtsrahmen (einschließlich der Möglichkeit der Erhöhung der Sanktionen durch Verwarnungen, Bußen und Strafen) hält der Senat für erforderlich?

Verkehrsunfälle sollen ganzheitlich bekämpft werden. Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, Verkehrserziehung/-beratung und die Mitgestaltung eines sicheren Verkehrsraumes sind in ihrer Wechselwirkung zu betrachten und somit konzeptionell anzulegen.

Verkehrsprävention

In Bremen sind derzeit zwei Verkehrssicherheitsberater in der Verkehrserziehung, -aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt. Ein Ausbau dieses Bereiches wird geprüft.

Darüber hinaus laufen zurzeit Projekte im Rahmen der ergebnisorientierten Steuerung für die Zielgruppen „Junge Erwachsene“ und „Senioren“ mit teilweise sehr gutem Erfolg (siehe auch Antwort zu Frage 15).

In Bremerhaven beabsichtigt die Schutzpolizei, nach Umsetzung der Reform die Verkehrssicherheitsberatung im Hinblick auf die so genannten Risikogruppen „Junge Erwachsene“ und „Senioren“ zu intensivieren, z. B. durch Vorträge im Rahmen der Fahrschul Ausbildung. Weiterhin soll die Verkehrserziehung von Kindern mit gleicher Intensität erfolgen. Die erforderliche Abstimmung dieser präventiven Maßnahmen zwischen dem Führungsstab und den Kontaktpolizisten soll nach Vorstellungen der Schutzpolizei durch einen Sachbearbeiter „Grundsatzangelegenheiten“ im Sachgebiet Verkehr erfolgen.

Verkehrsrepression

Für die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr ist eine effektive Verkehrsüberwachung unverzichtbar.

Die Erfahrungen zeigen, dass polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und das damit verbundene erhöhte Entdeckungsrisiko bei den Verkehrsteilnehmern grundsätzlich zu einer Verhaltensänderung hinsichtlich einer stärkeren Beachtung von Rechtsvorschriften führen.

Es sind deshalb konkrete Planungs- und Durchführungsschritte unternommen worden, über eine personelle und materielle Aufstockung der Verkehrsüberwachung sowie eine organisatorische Anpassung des Arbeitsprozesses wesentlich mehr Wirkung als bisher zu erzielen. Durch den Einsatz leistungsfähiger Überwachungstechnik und qualifizierten Personals wird eine Ausweitung der Ahndung von Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen sowie eine vermehrte Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs erfolgen.

Veränderungen im Rechtsrahmen

Von entscheidender Bedeutung für die Beachtung von verkehrsrechtlichen Normen ist auch die Höhe der angedrohten Sanktionen. Nach Einschätzung der Polizei sind insbesondere beim nicht ordnungsgemäßen Verstauen und Sichern der Ladung auf der Ladefläche von Nutzfahrzeugen des gewerblichen Güterverkehrs (Ladungssicherung — § 22 Abs. 1 StVO) die bestehenden Bußgelder in Höhe von 35 Euro nicht geeignet, eine Verhaltensänderung gerade bei den gewerblichen Fuhrunternehmen herbeizuführen, da eine „Kosten-Nutzen-Rechnung“ immer zugunsten des rechtswidrigen Verhaltens ausfallen dürfte. Hier wäre ein höherer Sanktionsrahmen wünschenswert.

Geschwindigkeitsverstöße stellen das Vorverhalten zu Verkehrsunfällen mit schwersten Folgen dar und haben, wenn die Geschwindigkeit in erheblichem Maß überschritten wird, den Unrechtsgehalt eines abstrakten Gefährdungsdelikt. Eine strafrechtliche Pönalisierung extremer Geschwindigkeitsverstöße ähnlich der folgenlosen Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB erscheint daher sinnvoll.

Zusammenfassend muss daher festgestellt werden, dass die derzeitigen Bußgeldsätze wenig geeignet sind, abschreckende Wirkung zu entfalten. Untersuchungen insbesondere auch aus anderen europäischen Ländern haben ergeben, dass eine sicherheitsfördernde Wirkung insbesondere über hohe Bußgelder und die Vollstreckung von Fahrverboten erreicht wird.

14. Welche Maßnahmen werden in Bremen und Bremerhaven zur Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen unternommen, welche Absichten gibt es, diese zu verändern und zu intensivieren, und wie beurteilt der Senat den Erfolg der Verkehrserziehung insbesondere in Kindergärten und Schulen?

Primarbereich (Grundschulen):

In den Bremer und Bremerhavener Grundschulen wird die Verkehrserziehung im Rahmen des Sachunterrichts durchgeführt. Die Arbeit der Lehrkräfte wird dabei durch die Kontaktpolizisten der örtlichen Reviere und durch die Landes-

verkehrswacht (hier insbesondere die Verkehrspädagogische Arbeitsstelle) tatkräftig unterstützt.

Ein deutlicher Schwerpunkt der Verkehrserziehung liegt in den 3. und 4. Klassen, wenn es heißt, mit einer Radfahrprüfung den Fahrradführerschein zu erwerben.

Sekundarbereich I:

Für die Orientierungsstufe bietet der ADFC regelmäßig einmal im Jahr den Bremer Fahrrad-Cup an. In den letzten Jahren war eine rege Beteiligung festzustellen.

Schülerinnen und Schüler der 9. und 10. Klassen können an einigen Schulen eine Mofa-Ausbildung (i. d. R. als Arbeitsgemeinschaft) absolvieren. Sie ist Voraussetzung für den Erwerb des Mofa-Führerscheins beim TÜV.

Der ADAC hat drei Mofas auf dem Verkehrsübungsplatz in Mahndorf zur Benutzung für die Schulen bereitgestellt. Über das Landesinstitut für Schule (LIS) werden die Mofa-Ausbilder aus Bremen und Bremerhaven regelmäßig aus- und fortgebildet.

Sekundarbereich II:

In den 12. und 13. Klassen wird im Januar diesen Jahres erstmals in einem Bremer Gymnasium in Zusammenarbeit mit der Bremer Polizei und dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr ein Fahrsimulator eingesetzt. Damit soll die Fahrtüchtigkeit der besonders von Unfällen betroffenen Gruppe der „Jungen Fahrer“ (= 18- bis 24-Jährige) verbessert werden. Einsätze des Fahrsimulators an weiteren Schulen im Sek. II-Bereich sind geplant.

Der Erfolg der oben beschriebenen Präventions-Maßnahmen zur Verkehrserziehung lässt sich nur schwer überprüfen, da Untersuchungen, ob ein signifikanter Unterschied zwischen Unfallverursachern mit oder ohne Verkehrserziehung besteht, nicht vorliegen. Es ist aber davon auszugehen, dass die schulische Sicherheitserziehung mit dazu beiträgt, die Unfallzahlen von Schülern zu senken.

Deshalb wird auch auf Bundesebene in einer Arbeitsgruppe, in der u. a. Bremen vertreten ist, mit Unterstützung des Bundesverkehrsministers und der Bundesanstalt für Straßenwesen versucht, die Verkehrserziehung weiter zu verbessern, um damit die Unfallzahlen insgesamt zu senken. Ein erstes Expertengespräch auf Bundesebene hat stattgefunden.

In den Kindergärten der beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven ist die Verkehrserziehung Teil der pädagogischen Konzeption. Als Bestandteil der Jahresplanung fließt das Thema Verkehrserziehung mit unterschiedlichen Schwerpunkten und in Abhängigkeit vom Alter der Kinder in die praktische Arbeit ein. Die Annäherung an das Thema erfolgt mit entsprechenden Materialien wie Bilderbücher und Kinderlieder. Das Kennenlernen der Straßen und Wege zum Kindergarten und das Einüben verkehrsgerechten Verhaltens sind Bestandteil der Verkehrserziehung. Parallel dazu werden themenbezogene Elternabende durchgeführt, häufig mit Beteiligung der Landesverkehrswacht.

Als besonders erfolgreich zu bewerten sind gemeinsam mit dem zuständigen Kontaktbereichsbeamten der Polizei durchgeführte Aktionen. Eine Intensivierung dieser Kontakte und Erweiterung der gemeinsamen einrichtungsbezogenen Aktionen zur Verkehrserziehung in den Kindergärten werden angestrebt.

15. Welche Maßnahmen wird der Senat insbesondere für ältere Mitbürger und Kinder zusätzlich ergreifen, um die Sicherheit dieses Personenkreises im Straßenverkehr zu erhöhen?

Bei der Polizei Bremen wird zurzeit eine personelle Aufstockung und organisatorische Konzentration der Verkehrserziehungsaufgaben an einer Stelle (Verkehrsabteilung) geprüft.

Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen — insbesondere für Kinder und Senioren — könnten dann unabhängig von den unterschiedlichen Einsatzlagen der Reviere planvoll und für die Adressaten verlässlich stattfinden.

Nur so können methodische und didaktische Fortbildungsstandards erreicht werden, die den Einsatz auch als befähigter und verlässlicher Partner der Erzieher/Lehrkräfte im vorschulischen/schulischen Bereich möglich machen.

Durch das Tandem Lehrkraft und Polizei würde vor allem in der schulischen Verkehrserziehung mehr Vielfalt, Tiefe und Kontinuität erreicht.

Zusätzlich zu den oben beschriebenen Maßnahmen bemüht sich die Bildungsbehörde darum, an geeigneten Schulen im Bereich der Sekundarstufe I mit Unterstützung durch die Bremer Ortsämter und mit Hilfe der Bremer Polizei Schülerlotsen auszubilden.

Damit soll bei interessierten Grundschulen an bestimmten Brennpunkten auf dem Schulweg die Verkehrssicherheit der besonders gefährdeten Vor- und Erstklässler erhöht werden.

Im Bereich der 10-Minuten-Wege (so genannter Erlebnisraum der Senioren) wird noch mehr Polizeipräsenz angestrebt. Die Reduzierung der Senioren-Verkehrsunfälle mit Personenschaden wurde im Rahmen eines Projektes der ergebnisorientierten Steuerung der Polizei Bremen als Ziel gesetzt. So wurden in der Zeit von Januar bis Juli 2001 neun Senioren-Bus-Einsätze, 32 Informationsveranstaltungen, drei Gefahrentrainings für Senioren, 1499 Intensivkontakte und 1310 flüchtige Kontakte (Ansprache auf der Straße, dem Markt pp.) registriert. Darüber hinaus wurde auch in Senioreneinrichtungen Aufklärungsarbeit geleistet.

Von Januar bis Juli 2001 konnte gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ein Rückgang von über 17 % der Seniorenunfälle mit Personenschaden verzeichnet werden. Die Aktionen wurden und werden fortgesetzt.

In Bremerhaven wird in den Herbst- und Wintermonaten die Bremerhavener Verkehrsunfall-Vorbeugungsaktion „Leuchti“ durchgeführt. Es handelt sich dabei um reflektierende Sicherheitskragen, die die Erkennbarkeit von Personen in der Dunkelheit wesentlich verbessern. Zielgruppe sind hier insbesondere Kinder und ältere Mitbürger. In den beiden letzten Jahren sind mit zahlreichen Sponsoren 19 Grundschulen und 32 Kindergärten in Bremerhaven mit 1275 „Superreflektoren“ ausgestattet worden. Im freien Verkauf wurden 2003 „Leuchtis“ für Kinder (Stand 6. Dezember 2001) über die Verkehrswacht Bremerhaven abgegeben. Diese Unfallschutzaktion soll auch in den kommenden Jahren fortgesetzt werden. Die Akzeptanz bei den Erwachsenen ist geringer. Zwei Senioreneinrichtungen erhielten von Sponsoren 30 „Leuchtis“. Im freien Verkauf waren es 215 Superreflektoren für Erwachsene.

Die Verkehrserziehung für Senioren wird durch die Verkehrswacht Bremerhaven geleistet.

Die Verkehrssicherheitsberatung der Risikogruppe „Senioren“ wird in Bremerhaven darüber hinaus durch die Kontaktpolizisten der Schutzpolizei durchgeführt, indem diese Altersgruppen aktiv an bevorzugten Aufenthaltsorten (Seniorentreffpunkte, Seniorenheime pp.) aufgesucht werden.

Repressive Verkehrsüberwachung wird weiterhin insbesondere im Hinblick auf die Hauptunfallursache Geschwindigkeit vor Schulen und Kindergärten durchgeführt. Darüber hinaus sind mehrere präventive Aktionen zusammen mit dem ADAC vor Grundschulen und Kindergärten geplant (Überwachung der Gurtanlagepflicht, Darstellung der gefahrenen Geschwindigkeit auf einem Display pp.)