

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 20. September 2011**Verkehrsunfälle im Land Bremen**

Ein Verkehrsunfall ist ein zumindest für einen Beteiligten unvorhersehbares plötzliches Ereignis, das im ursächlichen Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren steht und einen Sachschaden, der nicht völlig belanglos ist oder einen Personenschaden zur Folge hat. Verkehrsunfälle beruhen zumeist auf Verstößen gegen Verkehrsregeln, können allerdings auch auf einem technischen Versagen beruhen. Durch die Personen- und Sachschäden, die meistens mit einem Verkehrsunfall verbunden sind, entsteht jährlich ein enormer volkswirtschaftlicher Schaden, ganz zu schweigen von dem hohen immateriellen Leid für die Opfer und deren Familien. Verkehrsunfälle sollten daher so weit wie möglich verhindert werden.

Wir fragen den Senat:

1. Wie haben sich die Anzahl der Verkehrsunfälle sowie die Anzahl der Toten und Verletzten aufgrund von Verkehrsunfällen in den letzten fünf Jahren im Land Bremen entwickelt?
2. Wo liegen die Unfallschwerpunkte?
3. Gibt es regionale oder sachliche Gründe für die Unfälle?
4. In wie vielen Fällen unter 1. waren Alkohol bzw. Drogen (mit-)ursächlich für den Verkehrsunfall?
5. Wie hat sich die Anzahl der Verkehrsstraftaten und -ordnungswidrigkeiten, aufgeteilt nach den einzelnen Normen, in den letzten fünf Jahren entwickelt?
6. Wie viele Kinder waren an den Verkehrsunfällen in den letzten fünf Jahren, aufgeteilt nach den einzelnen Jahren, beteiligt?
7. Wie viele Radfahrer und Fußgänger waren an den Verkehrsunfällen in den letzten fünf Jahren, aufgeteilt nach den einzelnen Jahren, beteiligt?
8. Wie viele Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs waren an den Verkehrsunfällen in den letzten fünf Jahren, aufgeteilt nach den einzelnen Jahren, beteiligt?
9. Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere die Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen, auf die Zahl der Verkehrsunfälle?
10. Welche Präventionsprojekte gibt es im Land Bremen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen und Verkehrsstraftaten bzw. -ordnungswidrigkeiten?

Wilhelm Hinners,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

Antwort des Senats vom 15. November 2011

1. Wie haben sich die Anzahl der Verkehrsunfälle sowie die Anzahl der Toten und Verletzten aufgrund von Verkehrsunfällen in den letzten fünf Jahren im Land Bremen entwickelt?

Die Unfallentwicklung für das Jahr 2011 wird im Frühjahr 2012 durch den Innensenator veröffentlicht.

In den Jahren 2006 bis 2010 ist die Zahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle im Land Bremen von 18 664 auf 20 213 gestiegen. Die Anzahl der Verkehrsunfalltoten und die Anzahl der Verletzten sind im Land Bremen seit 2006 rückläufig. Die konkreten Zahlen werden im Folgenden in Tabellen dargestellt.

	2006	2007	2008	2009	2010
VU gesamt	18 664	19 313	19 313	19 649	20 213
Bremen	14 771	15 321	15 399	15 707	16 085
Bremerhaven	3 893	3 992	3 914	3 942	4 128
VU-Tote gesamt	16	13	12	14	12
Bremen	13	11	10	11	9
Männlich/weiblich	10/3	7/4	8/2	6/5	7/2
Bremerhaven	3	2	2	3	3
Männlich/weiblich	3/0	1/1	2/0	1/2	1/2
Verletzte gesamt	3 591	3 796	3 687	3 702	3 404
Bremen	2 913	3 076	2 954	2 986	2 782
Männlich/weiblich	1 658/1 255	1 703/1 373	1 666/1 288	1 636/1 350	1558/1224
Bremerhaven	678	720	733	716	622
Männlich/weiblich	342/336	394/326	398/335	370/346	340/278

2. Wo liegen die Unfallschwerpunkte?

Unfallbrennpunkte verändern sich jährlich. Die Rangfolge ergibt sich aus der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden und/oder schwerwiegenden Sachschäden. Im Jahr 2010 waren es in der Stadt Bremen an erster Stelle die Straße Am Stern, gefolgt von der Hans-Böckler-Straße und dem Herdentorsteinweg/Breitenweg. In Bremerhaven an erster Stelle die Langener Landstraße/Cherbourger Straße, gefolgt von der Weserstraße/Ostrampe und der Stresemannstraße/Grimsbystraße.

3. Gibt es regionale oder sachliche Gründe für die Unfälle?

Grundsätzlich wird für die Entstehung von Verkehrsunfällen angenommen, dass sie insbesondere als Folge der Missachtung von Verhaltensvorschriften entstehen und darüber hinaus der Straßenraum und das Verkehrsmittel unfallbegünstigende Faktoren sind. Im Jahr 2010 waren die Hauptunfallursachen ein Fehlverhalten in den Bereichen „Geschwindigkeit/Abstand“, „Alkohol/Drogen“, „Abbiegen/Wenden“, „Vorfahrt/Vorrang“, „Überholen“ und „Fahrstreifenwechsel“. Auch hier gibt es analog zu den Unfallbrennpunkten jährliche Veränderungen. Durchgängig größte Bedeutung haben jedoch nicht angepasste Geschwindigkeit und zu geringer Abstand.

Unfallbrennpunkte werden in Bremen und Bremerhaven von Unfallkommissionen systematisch untersucht. Dabei werden zunächst Unfallhäufungen, die punktuell, linien- oder flächenhaft auftreten, analysiert. Bei der Beseitigung von Unfallbrennpunkten werden zunächst Voruntersuchungen eingeleitet. Stellt sich dabei heraus, dass die Unfälle Gemeinsamkeiten aufweisen, wird diese Örtlichkeit weiterbearbeitet.

Hinsichtlich der in Frage 2 genannten Unfallbrennpunkte waren folgende Gründe ursächlich:

Stadtgebiet Bremen

a) Am Stern

Bei der Unfallstelle handelt es sich um einen stark befahrenen Kreisverkehr mit sechs Straßeneinmündungen. Über den Mittelpunkt queren Straßenbahnen den Kreis, welche durch eine Lichtsignalanlage geregelt werden.

Buslinien werden über den Kreisverkehr geführt. Der Kreisverkehr nimmt u. a. Verkehre aus der Innenstadt, der Bürgerweide und der Universität auf. Insbesondere die Fahrbeziehung zwischen ausfahrenden Kraftfahrzeugführern in Richtung Hermann-Böse-Straße und Radfahrern, die in den Kreisverkehr aus Richtung Hollerallee einfahren, ist kritisch. Aber auch die querende Straßenbahn führte häufig zu Auffahrunfällen, da das Rotlicht nicht oder zu spät erkannt wurde.

Durch intensive Verkehrsunfallkommissionsarbeit wurde versucht, die Fahrbeziehung zu entspannen. Umfängliche Bau- und Markierungsarbeiten wurden daraufhin Am Stern durchgeführt. Der Stern ist auch weiterhin im Fokus der Unfallkommission. Positive Ergebnisse werden im Jahr 2012 erwartet.

b) Hans-Böckler-Straße

Bei diesem Unfallbrennpunkt handelt es sich um eine nicht nur zu den Verkehrsspitzenzeiten stark befahrene Straße im Bremer Westen. Sie ist in beiden Fahrtrichtungen zweispurig ausgebaut und stellt eine Hauptverbindung zwischen der Oldenburger Straße, B 75 (Delmenhorst, Oldenburg, GVZ und A 1), den Hafengebieten und der A 27 dar. Aus diesem Grund ist auch die Verkehrsbelastung durch Lkw erheblich. Insbesondere dort, wo der Verkehr von der Hochstraße auf die Hans-Böckler-Straße mündet, wurden viele Verkehrsunfälle durch Fahrstreifenwechsel verzeichnet. Aber auch in Höhe der Lloydstraße im Baustellenbereich wurden Unfallhäufungen sichtbar.

Mit Veränderungen in den Fahrbeziehungen und nach Beendigung der Baustelle wird eine Reduzierung der Unfallzahlen erwartet. Zwischen Lloydstraße und Hansestraße kam es zu erheblichen Verkehrsunfallzahlen durch Lkw-Fahrstreifenwechsel. In Höhe Volkshaus wurde daher eine Ummarkierung der Fahrstreifen durchgeführt, um bereits hier die Lkw auf den rechten Fahrstreifen zu führen.

c) Herdentorsteinweg/Breitenweg

Hier handelt es sich um einen zentralen und sehr stark befahrenen Verkehrsknoten in der Innenstadt. Der Hauptbahnhof und der ZOB befinden sich in unmittelbarer Nähe. Weiterhin bildet dieser Knotenpunkt die Zufahrt zum Innenstadtkern. In östlicher Richtung gelangt man über den Knoten zur sogenannten Disco-Meile, wodurch zusätzlicher Fußgänger- und Radfahrerverkehr in den Abend- und Nachtstunden stattfindet. Auffällig ist die Häufung von Verkehrsunfällen in der Fahrbeziehung Linksabbieger in Richtung Rembertiring mit dem Gegenverkehr. Danach folgt eine Häufung von Verkehrsunfällen durch sogenannte U-Turn-Verkehrsteilnehmer (Überkopfwendung) aus Richtung Bahnhofplatz mit dem Gegenverkehr und seitliche Kollisionen zwischen Rechtsabbiegern aus dem Herdentorsteinweg.

Durch verbesserte Fahrbahnmarkierungen und Veränderung der Phasen der Lichtsignalanlagen wird versucht, die Zahl der Unfälle zu reduzieren.

Stadtgebiet Bremerhaven

d) Langener Landstraße/Cherbourger Straße

Bei dieser großen Kreuzung stößt ein starker in ostwestlicher oder westöstlicher Richtung fahrender Verkehr, mit einem erheblichen Anteil des Schwerlastverkehrs zum und vom Hafen, auf den starken Verkehr in Nord-süd- oder Süd-nord-Richtung. Vier Linksabbiegerfahrstreifen, jeweils zwei Geradeausspuren und querender Fahrrad- und Fußgängerverkehr führen zu Konflikten in allen Kreuzungsbereichen. Als Ursache dominiert der Auffahrunfall, meist mit nur geringen Sach- oder Personenschäden.

Durch Veränderung der Schaltphasen der Lichtsignalanlage wird versucht, die Unzahlen zu senken.

e) Weserstraße/Ostrampe

Ursache für diesen Brennpunkt war die Überforderung einiger aus der Ostrampe in die Weserstraße nach links einfahrenden Fahrzeugführer. Dies

wurde durch einen Umbau der Kreuzung mit Lichtsignalanlage beseitigt. Positive Ergebnisse werden für 2011 erwartet.

f) Stresemannstraße/Grimsbystraße

Die auf zwei Ebenen verlaufende Kreuzung (Überführung der Stresemannstraße) hat sehr viele Unterkreuzungen und Einmündungen.

Unfallbrennpunkte sind die beiden noch vorhandenen Tangenten, die das Einfließen in den Verkehr erleichtern sollen. An einer anderen Stelle, wo eine solche Tangente zurückgebaut wurde, hat es eine drastische Reduzierung der Verkehrsunfälle, insbesondere der mit Leichtverletzten gegeben. Es gibt zurzeit Überlegungen, auch diese Tangenten zurückzubauen, um die Unfälle zu reduzieren.

4. In wie vielen Fällen unter 1. waren Alkohol bzw. Drogen (mit-)ursächlich für den Verkehrsunfall?

	2006	2007	2008	2009	2010
VU gesamt	18 664	19 313	19 313	19 649	20 213
Davon Alkohol/Drogen	410	471	378	434	334
Bremen	328	355	287	348	266
Bremerhaven	82	116	91	86	68
Dabei Verletzte	114	148	112	163	138
Bremen	99	110	90	143	121
Männlich/weiblich	90/9	89/21	80/10	120/23	97/24
Bremerhaven	15	38	22	20	17
Männlich/weiblich	15/0	36/2	18/4	20/0	13/4
Dabei Getötete	1	0	1	0	1
Bremen	0	0	1	0	1
Männlich/weiblich	0/0	0/0	1/0	0	1/0
Bremerhaven	1	0	0	0	0
Männlich/weiblich	1/0	0	0	0	0

5. Wie hat sich die Anzahl der Verkehrsstraftaten und -ordnungswidrigkeiten, aufgeteilt nach den einzelnen Normen, in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Nachfolgend wird die Entwicklung der wesentlichen Verkehrsstraftaten aufgezeigt. § 142 StGB beinhaltet das unerlaubte Entfernen vom Unfallort. In diesen Fällen ist es immer zum Verkehrsunfall, dem schädigenden Ereignis, gekommen. § 315 b StGB „Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr“ beinhaltet nicht zwingend das schädigende Ereignis. Hier reicht auch der Versuch aus. § 315 c StGB „Gefährdung des Straßenverkehrs“ muss ebenfalls nicht zwingend einen Verkehrsunfall zur Folge haben. § 316 StGB „Trunkenheit im Verkehr“ wurde hier mit aufgenommen, da es sich um ein klassisches Verkehrsdelikt handelt.

Verkehrsstraftaten	2006	2007	2008	2009	2010
§ 142 StGB gesamt	3 631	3 932	4 084	4 324	4 506
Bremen	2 902	3 177	3 320	3 591	3 706
Bremerhaven	729	755	764	733	800
§ 315 b StGB gesamt	138	115	132	142	116
Bremen	110	85	105	96	73
Bremerhaven	28	30	27	46	43
§ 315 c StGB gesamt	285	263	268	230	191
Bremen	211	175	180	158	127

Verkehrsstraftaten	2006	2007	2008	2009	2010
Bremerhaven	74	88	88	72	64
§ 316 StGB gesamt	621	570	580	511	497
Bremen	476	432	427	355	378
Bremerhaven	145	138	153	156	119

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ordnungswidrigkeiten aufgelistet, die im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall ausgesprochen wurden.

Ordnungswidrigkeiten	2006	2007	2008	2009	2010
Verwarnungsgeld	6 381	6 688	6 612	6 996	7 594
Bremen	4 199	4 490	4 394	4 707	5 154
Bremerhaven	2 182	2 198	2 218	2 289	2 440
Bußgeld	3 039	3 007	3 193	3 058	2 724
Bremen	2 670	2 643	2 898	2 774	2 429
Bremerhaven	369	364	295	284	295

6. Wie viele Kinder waren an den Verkehrsunfällen in den letzten fünf Jahren, aufgeteilt nach den einzelnen Jahren, beteiligt?

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern ist seit 2006 rückläufig. Jungen sind häufiger an Unfällen beteiligt als Mädchen.

	2006	2007	2008	2009	2010
Kinder gesamt	365	364	396	348	295
Bremen	284	274	305	254	219
Männlich/weiblich	184/100	180/94	194/111	157/97	127/92
Bremerhaven	81	90	91	94	76
Männlich/weiblich	45/36	52/38	47/44	59/44	43/25

7. Wie viele Radfahrer und Fußgänger waren an den Verkehrsunfällen in den letzten fünf Jahren, aufgeteilt nach den einzelnen Jahren, beteiligt?

Während die Anzahl der beteiligten Radfahrer an Verkehrsunfällen rückläufig ist, ist die Anzahl der beteiligten Fußgänger mit durchschnittlich 460 eher konstant geblieben. Männer sind häufiger als Radfahrer und Fußgänger beteiligt als Frauen.

	2006	2007	2008	2009	2010
Radfahrer gesamt	1 777	1 778	1 806	1 755	1 454
Bremen	1 542	1 492	1 538	1 490	1 225
Männlich/weiblich	964/578	918/574	932/606	874/616	742/483
Bremerhaven	235	286	268	265	229
Männlich/weiblich	154/81	209/77	187/81	176/89	161/68
Fußgänger gesamt	422	473	431	450	434
Bremen	360	381	371	370	352
Männlich/weiblich	196/164	208/173	206/165	213/157	181/171
Bremerhaven	62	92	60	80	82
Männlich/weiblich	36/26	49/43	26/34	40/40	40/42

8. Wie viele Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs waren an den Verkehrsunfällen in den letzten fünf Jahren, aufgeteilt nach den einzelnen Jahren, beteiligt?

Durchschnittlich waren in den letzten fünf Jahren pro Jahr 444 Fahrzeuge des ÖPNV an Verkehrsunfällen beteiligt.

	2006	2007	2008	2009	2010
ÖPNV gesamt	458	427	438	443	453
Bremen	382	367	375	382	382
Bremerhaven	76	60	63	61	71

9. Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere die Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen auf die Zahl der Verkehrsunfälle?

Die Hauptunfallursache im Land Bremen ist „Geschwindigkeit/Abstand“. Dabei spielen nicht nur überhöhte, sondern auch nicht angepasste Geschwindigkeiten eine Rolle. Geschwindigkeitsbegrenzungen reduzieren grundsätzlich die Gefahr, besonders schwer verletzt zu werden. Im Land Bremen sind Straßen im untergeordneten Netz, insbesondere Wohnstraßen sowie Straßen mit Ansiedlung von Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen, grundsätzlich Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche. Es sind keine schwerwiegenden oder tödlichen Verkehrsunfälle in Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen bekannt.

10. Welche Präventionsprojekte gibt es im Land Bremen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen und Verkehrsstraftaten bzw. -ordnungswidrigkeiten?

Die Präventionsprojekte in Bremen und Bremerhaven sind breit angelegt und richten sich an alle Zielgruppen im Straßenverkehr. Angefangen bei den Kindern wird in der Stadt Bremen z. B. das Projekt „Gelbe Füße“ durchgeführt. Gemeinsam mit Lehrern, Eltern, Kindern und der Polizei werden sichere Schulwege gesucht und durch sogenannte gelbe Füße markiert. Zusätzlich werden auch Verkehrssicherheitstage an Grundschulen im Rahmen des Projektes „Schulwegexpress“ durchgeführt. Kinder sollen gemeinsam zu Fuß zur Schule gehen, werden an bestimmten neuralgischen Punkten von den Eltern abgeliefert und gehen später ohne Aufsicht von diesen Punkten in Gruppen zur Schule. Ähnliche Projekte gibt es auch in Bremerhaven.

Die am 5. November 2010 gemeinsam mit der Senatorin für Bildung und dem Senator für Inneres unterzeichnete Rahmenvereinbarung zur Verkehrserziehung in der Grundschule, hier Radfahrausbildung, gewährleistet, dass alle Schulkinder in der Stadt Bremen eine fundierte Radfahrausbildung erhalten.

Bei der Zielgruppe der jungen Fahrer und Fahranfänger wird zurzeit das Projekt „Gelbe Karte“ umgesetzt. Bei diesem Projekt werden Fahrerlaubnisinhaber sowie Fahrerlaubnisbewerber präventiv angeschrieben, die durch besonders aggressives Verhalten auch außerhalb des Straßenverkehrs aufgefallen sind, um ihnen mitzuteilen, dass ihr Verhalten dazu führen kann, dass ihnen durch die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis entzogen oder im Zweifel gar nicht oder verzögert erteilt wird. Mit einem Ergebnisbericht ist im Oktober 2012 zu rechnen.

Dieses Projekt wird auch in Bremerhaven durchgeführt. Bremerhaven führt zusätzlich noch das Projekt „Schutzengel“ durch. Hierbei werden Beifahrer, insbesondere junge Frauen, dazu bewegt, nicht bei solchen Fahrern einzusteigen bzw. wenn möglich, deren Fahrt zu verhindern, die alkoholisiert sind, unter dem Einfluss von Drogen stehen oder auch eine besonders aggressive Fahrweise haben.

Vier Verkehrssicherheitsprogramme („Kinder im Straßenverkehr“, „Fahr Rad, aber sicher“, „Mobil bleiben, aber sicher“, „Aktion junge Fahrer“) sind durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) zertifiziert, vom Bundesministerium für Verkehr gefördert und werden von der Verkehrssicherheitsberatung der Polizeien bei Öffentlichkeitsveranstaltungen umgesetzt.

Das Land Bremen hat sich an der Kampagne „Runter vom Gas“ des DVR beteiligt. Dabei wurden z. B. Banner an bestimmten Örtlichkeiten aufgehängt, aber auch Sicherheitswesten an Motorradfahrer ausgehändigt. Das verkehrserzieherische Gespräch hatte dabei stets Vorrang.

Einmal jährlich findet in Bremen der Motorradfrühling statt, der von der Polizei Bremen organisiert und ausgeführt wird. Dabei werden Motorradfahrer auf die kommende Saison vorbereitet. In Bremerhaven gibt es eine vergleichbare Veranstaltung.

Alle genannten Projekte verbindet das Ziel, Verkehrsunfälle bzw. deren besonders schwere Folgen zu verhindern. Kindern soll gezeigt werden, wie sie sich richtig verhalten, sie werden auf die Gefahren des Straßenverkehrs hingewiesen, damit sie sicher von einem Punkt zum anderen gelangen. Diese Verkehrssicherheitsarbeit setzt sich fort bei den jungen Fahranfängern, die über die Gefahren im Umgang mit Alkohol und Drogen sowie über zu hohe Fahrgeschwindigkeiten aufgeklärt werden, bis hin zur gezielten Verkehrssicherheitsberatung für Senioren, bei der z. B. Reaktions- oder Sehtests angeboten werden.

Die Mobilität ist ständigen Änderungen unterworfen. Das erfordert von der polizeilichen Prävention eine ständige Betrachtung der Zielgruppen hinsichtlich ihrer Problem- und Gefahrenfelder. Die Aufklärung über Gefahren, Risiken und Folgen muss sich dem Wandel immer wieder neu anpassen. Die Polizei klärt dabei über rechtliche Folgen auf, zeigt aber auch Alternativen, wie man sich anders verhalten kann.