

HANNOVER



 MOBIL
NETZWERK
HANNOVER

Region Hannover in Zusammenarbeit mit Mobilnetzwerk Hannover

STRATEGIE- UND HANDLUNGSKONZEPT VERKEHRSSICHERHEIT

Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 156



Region Hannover

PLANUNGSINSTRUMENT VERKEHRSSICHERHEIT

Dieses Strategie- und Handlungskonzept ist ein Planungsinstrument, um eine verbesserte Verkehrssicherheit in der Region Hannover zu bewirken und dient als politische Entscheidungsgrundlage. Auf den folgenden Seiten finden Sie eine Zusammenfassung der Verkehrsunfallanalyse, die Vision des Mobilnetzwerks und das Handlungskonzept. Wir beschreiben Maßnahmenansätze und Modellprojekte, die auf Grundlage der Verkehrsunfallanalyse empfohlen werden. Und stellen das Mobilnetzwerk und seine Arbeits- und Wirkungsweise vor, mit einem Ausblick in die Zukunft.

3

-40%

WIR WOLLEN 40 PROZENT WENIGER VERKEHRSTOTE UND SCHWERVERLETZTE BIS INS JAHR 2035 BEWIRKEN.

INHALT

	Seite
Verkehrsunfallanalyse	4
Vision für 2035	6
Konzept	8
Maßnahmenprogramm	10
Modellprojekte	20
Evaluation & Wirkungsweise	22
Mobilnetzwerk Hannover: Struktur & 10 Grundsätze	24
Ausblick & Gesamtkosten	26

**Warum wir handeln
müssen ...**



VERKEHRSUNFALLANALYSE WARUM WIR HANDELN MÜSSEN

4

Projekte für mehr Verkehrssicherheit sind notwendig. Die Auswertung der Unfallzahlen aus den Jahren 2011 bis 2017 zeichnet ein eindeutiges und leider ernüchterndes Bild:

100 Fast 100 Unfälle passieren pro Tag in der Region Hannover. Das sind vier Unfälle pro Stunde.
**UNFÄLLE
AM TAG**

Im Jahr 2017 gab es hier in der Region 38 Getötete bei Verkehrsunfällen. 2016 waren es 39. Die Zahlen stagnieren.

40 GETÖTETE

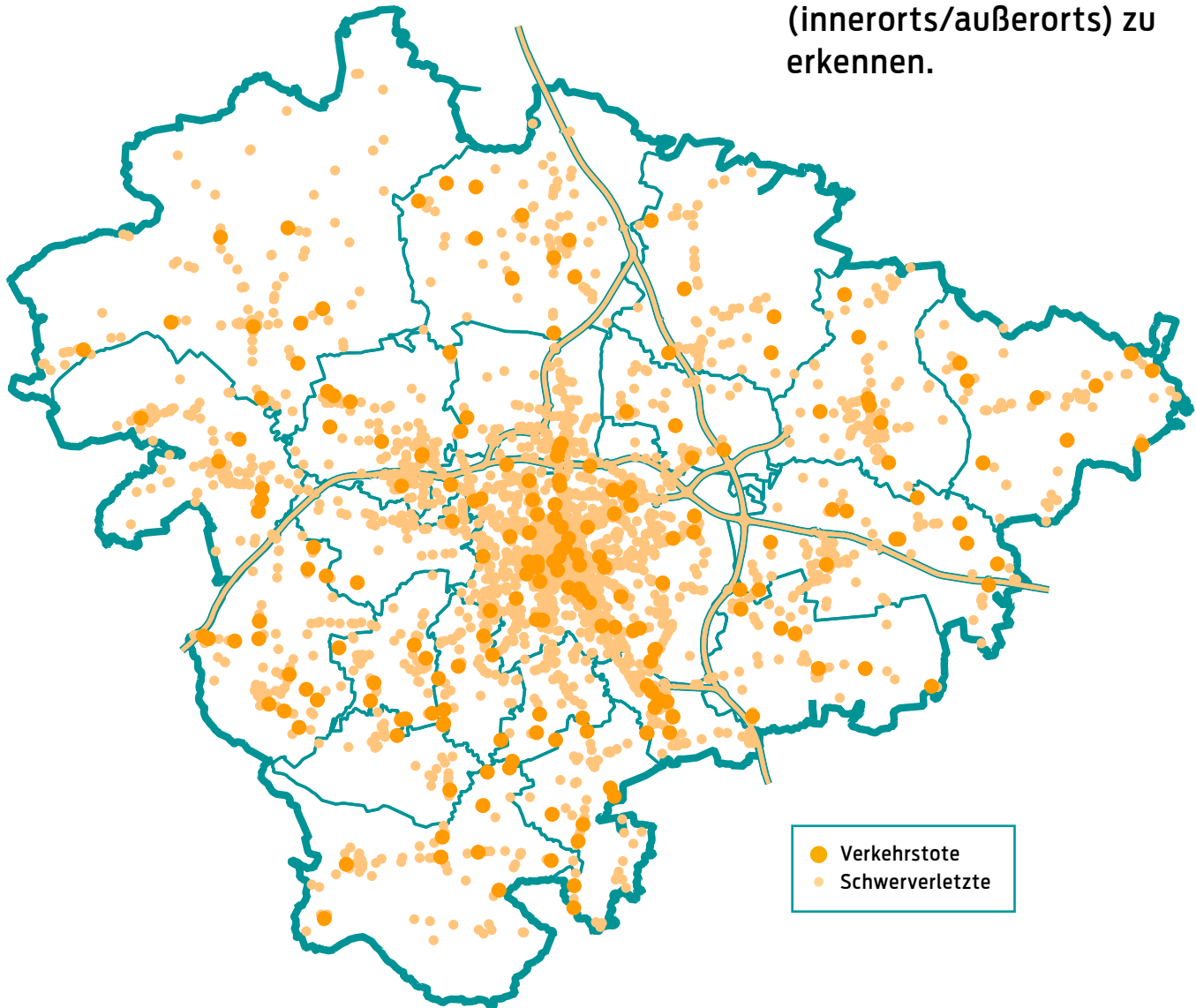
550 Im Jahr gibt es hier in der Region über 550 Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen.
SCHWERVERLETZTE

**MEHR ALS 33.000
VERKEHRSUNFÄLLE
INSGESAMT**

Im Jahr 2017 haben sich insgesamt 33.123 Verkehrsunfälle in der Region ereignet.

Die Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen in der Region Hannover stagniert – teilweise ist in den letzten Jahren sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Die Entwicklung ist unabhängig von der Ortslage (innerorts/außerorts) zu erkennen.



Es ist ein flächendeckendes Problem: Unfälle mit getöteten und schwerverletzten Personen gibt es im gesamten Gebiet der Region Hannover.

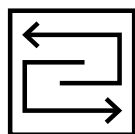
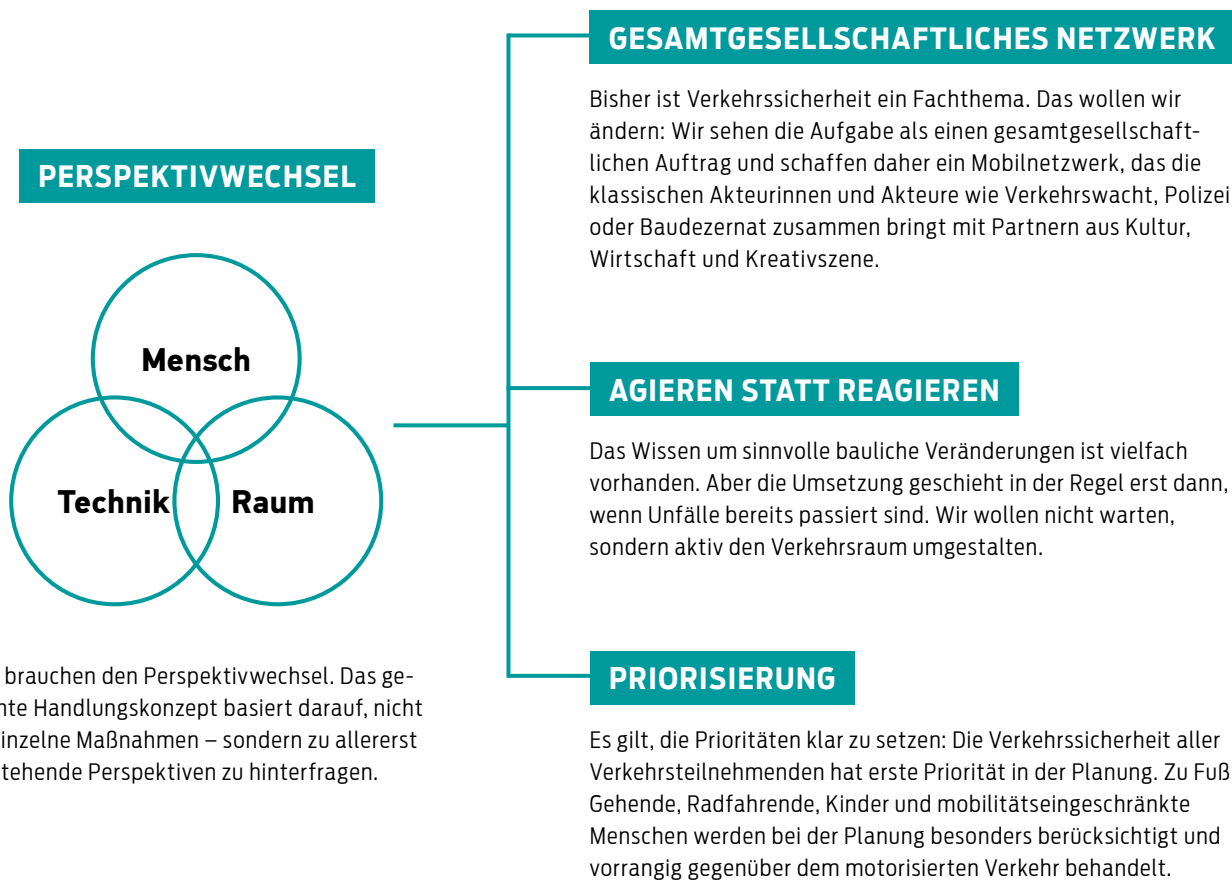
Was wir erreichen wollen ...

VISION FÜR 2035

WAS WIR ANDERS MACHEN

6

Die Verkehrsunfallzahlen stagnieren. Es ist an der Zeit umzudenken und konsequent neue Lösungswege zu beschreiten, um bis 2035 die Vision einer umweltverträglichen, nachhaltigen und spürbar sichereren Mobilität in der Region zu erreichen.



UMDENKEN



GRUNDLAGE

Mobilnetz Hannover

2035 haben wir ein Netzwerk, in dem alle gesellschaftlichen Gruppen vertreten sind. Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität sind zentrale Themen in der öffentlichen Wahrnehmung.

Lebensfreundlicher Verkehrsraum

2035 haben wir den Verkehrsraum umgestaltet und lebensfreundlicher gemacht. Maßnahmen werden konsequent umgesetzt.

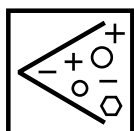


-40%

VERKEHRSTOTE UND
SCHWERVERLETZTE
BIS INS JAHR 2035

Kreative Innovationen

2035 haben wir zahlreiche kreative Innovationen etabliert. Die Zusammenarbeit mit kreativen Querdenkenden, Bürgerinitiativen und mutigen Start-Ups führt zu ungewohnten Lösungsansätzen.



VISION

Wie wir vorgehen
wollen ...



KONZEPT

WIE WIR HANDELN

8

Um die Vision bis 2035 zu erreichen, haben wir ein Konzept entwickelt, das auf drei Ebenen konkrete Maßnahmen mit dem Anspruch an eine lebensfreundlichere Mobilität verbindet.

1

VIER HANDLUNGSFELDER

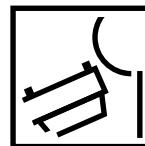
Wir setzen dort an, wo es wirkt. Abgeleitet aus der Verkehrsunfallanalyse haben wir vier Handlungsfelder benannt, in denen wir mit der konsequenten Umsetzung bestehender Maßnahmen sowie der Einführung neuer Maßnahmen eine spürbare Verbesserung bewirken können:



INNERORTS

Zentrale Maßnahmen:

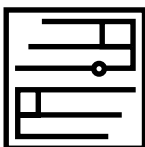
- Mehr, besser gesicherte Querungsstellen
- Sichere Kreuzungen und Einmündungen
- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur verbessern
- Mobilitätsausbildung ausbauen



AUSSERORTS

Zentrale Maßnahmen:

- Baumunfälle verhindern
- Angepasste Geschwindigkeiten erreichen
- Kreuzungen und Einmündungen sichern
- Fuß- und Radverkehrsunfälle reduzieren



ÖPNV

Zentrale Maßnahmen:

- Querungsstellen an Stadtbahntrassen zusätzlich baulich sichern
- Innovative Fahrzeugtechnik einsetzen
- Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit
- Barrierefreie und sichere Haltestellen einrichten
- Fortbildungen des Fahrpersonals



VERHALTEN

Zentrale Maßnahmen:

- In neue Kommunikationskonzepte investieren
- Analyse des Geschwindigkeitsniveaus
- Für das Thema Ablenkung sensibilisieren
- Verkehrsverlagerung für mehr Verkehrssicherheit
- Neue Partnerschaften initiieren
- Aktionen im Stadtraum inszenieren

2 ÜBERGREIFENDE MASSNAHMEN

Die Maßnahmen in den vier Handlungsfeldern ergänzen wir durch grundlegende Investitionen zur Stärkung der Verkehrssicherheit:

- Wissenstransfer über das Mobilnetzwerk schaffen
- Verstärkt auf neue Technologien setzen
- Bildungsangebote ausbauen
- Sicherheitsaudits einführen
- Arbeit der Unfallkommission unterstützen
- Regionalen Gefahrenatlas etablieren
- Unfallzahlen zugänglich machen

3 MODELLPROJEKTE

In den Modellprojekten entwickeln und erproben wir gemeinsam mit dem Mobilnetzwerk innovative Konzepte für eine umweltverträgliche, nachhaltige und sichere Mobilität. Vier konkrete Modellprojekte sind dazu als erstes geplant:

1. Ideale Kreuzung

Wir entwickeln ein konkretes Konzept für eine ideale Kreuzung, mit dem Fokus auf Verkehrssicherheit und die Stärkung von zu Fuß Gehenden und Radfahrern im Straßenraum.

2. Kinderprojekt

Wir entwickeln ein Beteiligungsformat für Kinder als besondere Gruppe der Verkehrsteilnehmenden.

3. Datenverknüpfung

Wir bringen Akteure und Akteurinnen, die über Daten verfügen, an einen Tisch, mit dem Ziel, verschiedene Quellen und Plattformen zu verknüpfen und die Daten neu zu nutzen.

4. Perspektivwechsel

Wir entwickeln Konzepte für Kommunikationsmaßnahmen im öffentlichen Raum, die zum Perspektivwechsel einladen.


Erfahren Sie die
Details zum Konzept ...



MASSNAHMENPROGRAMM HANDLUNGSFELD: INNERORTS

10

WIE OFT KREUZEN SICH DIE WEGE?

18 GETÖTETE pro Jahr bei Unfällen innerorts in der Region Hannover
UND 399 SCHWERVERLETZTE

7 VON 10

der Getöteten oder Schwerverletzten verunglücken bei Unfällen innerorts.

**KREUZUNGS-
UNFÄLLE**

machen fast 30% der Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten innerorts aus.

**UNGESCHÜTZTE
VERKEHRSTEILNEHMENDE**

wie zu Fuß Gehende oder Radfahrende sind besonders betroffen: 90% der Getöteten und 70% der Schwerverletzten bei Kreuzungsunfällen.

KFZ UND FAHRRAD 54 % der Kreuzungsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten sind Zusammenstöße zwischen Kfz und Fahrrad.

Im Jahr 2035 gibt es mehr Sicherheit durch eine verständliche und sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden.

Mit unseren kombinierten Maßnahmen haben wir etwa **120 Getötete und Schwerverletzte pro Jahr weniger** bewirkt.

Das entspricht etwa **-37 %**.

MASSNAHMENANSÄTZE



1. Mehr, besser gesicherte Querungsstellen

- 25 zusätzliche gesicherte Querungsstellen
- **Höchstgeschwindigkeit** an wichtigen Querungsstellen kurzfristig herabsetzen
- **Innovative Elemente und Technologien** einsetzen und testen (wie Fahrassistenz-, Bremssysteme)
- **Perspektivwechsel und mehr Aufmerksamkeit:** monatlich 2 gezielte Aktion an Kreuzungen und Querungsstellen (Beispiele: AudioSit – Hochsitz zur Verkehrsbeobachtung, Notfallkonzerte)

Wirkungsvoll:

2 Getötete und 30 Schwerverletzte pro Jahr weniger

2. Sichere Kreuzungen und Einmündungen

Verkehrssicherheit geht vor Leistungsfähigkeit! Wir wollen aktuelle Qualitätsstandards und gute Sichtverhältnisse gewährleisten. Und eine verständliche und sichere Verkehrsführung **für alle Verkehrsteilnehmenden** erreichen:

- 20 Konfliktpunkte bis Ende 2019 **optisch, akustisch** und/oder **haptisch** hervorheben
- Innovative Elemente: Restrotanzeige für zu Fuß Gehende und Radfahrende, dynamische Bodenmarkierungen
- **Abbiegeunfälle vermeiden:** separate Signalgebung für Links- und Rechtsabbieger
- Vor LSA-Anlagen **ausreichende Aufstellflächen** für zu Fuß Gehende und Radfahrende

3. Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur verbessern

- **Konfliktsituationen vermeiden:** klare Trennung von Radverkehrsanlagen und Gehbereichen
- Nachfragegerechte Dimensionierung der Fuß- und Radverkehrsanlagen
- Keine Kombination von Mindestmaßen
- **Sicherheitsabstände** zwischen den verschiedenen Verkehrsräumen schaffen (Dooring-Unfälle vermeiden!)
- **Barrierefreiheit** im Straßenraum herstellen
- Zweirichtungsradwege nur bei ausreichender Dimensionierung und besonders gesicherter Führung ausweisen
- **Verkehrsberuhigung** durch bauliche Maßnahmen: Mittelinsel, Stadtmobiliar, Verengung, Aufpflasterung
- **Zuparken von Geh- und Radwegen vermeiden:** stärkere Kontrollen und Einrichten von Lieferzonen

Kontrolliert durch eine **Fahrradstaffel der Polizei** für mehr gegenseitige Rücksichtnahme.

Wirkungsvoll:

3 Schwerverletzte und 190 Leichtverletzte durch gesicherte Zweirichtungsradwege pro Jahr weniger
38 Verletzte durch bessere Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz pro Jahr weniger

4. Mobilitätsausbildung ausbauen

- **Mehr Bildungsangebote in Kooperation mit neuen Akteurinnen und Akteuren** wie Stadtteilkultur Hannover, Kreativwirtschaft, Theater etc.
- **Aktionsnetzwerk movidu** verstetigen und unterstützen
- **Förderung von selbstständiger Mobilität:** Aktion für weniger „Elterntaxi“ an 20 weiteren Schulen, Schulwegpläne für alle Grundschulen, Radschulwegpläne und Kinder- und Jugend-Stadtpläne für ältere Klassen, mind. 10 Schülerlotsen pro Grundschule je Jahrgang
- **Sicherheitstrainings für ältere Verkehrsteilnehmende** verstetigen und ausbauen: Programm „Fit im Auto“



Die Region Hannover investiert jährlich **5,1 Mio. Euro** für eine sichere Infrastruktur innerorts (Ortsdurchfahrtenprogramm, Aktionsprogramm „Sichere Querungsstellen“, Handlungskonzept Radverkehr „umsteigen: aufsteigen“).

Wir empfehlen diese Pilotmaßnahmen:

- Sonderprüfung der Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen der Regionsstraßen durch externe Dienstleister. **50.000 Euro**
- Gutachten: Ca. 20 Kreuzungen mit LSA-Anlagen auf mögliche separate Signalisierung überprüfen. **75.000 Euro** (folgend bis 2019 Anpassungen)
- Tote-Winkel-Warnsystem inkl. Zu-Fuß-Gehende- und Radfahrende-Notbremssysteme für Fahrzeuge der Straßenmeistereien, Region Hannover und ihrer Tochterunternehmen. **45.000 Euro**



MASSNAHMENPROGRAMM HANDLUNGSFELD: AUSSERORTS

12

WEISS EIN AUTO IMMER, WO ES HIN SOLL?

20 GETÖTETE UND 145 SCHWERVERLETZTE

jährlich bei Unfällen außerorts in der Region Hannover

BAUM- UNFÄLLE

60% der Getöteten und ca. 1/3 der Schwerverletzten bei Streckenunfällen verunglücken bei einem Zusammenstoß mit einem Baum.

FAHRFEHLER

Bei 40% der Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten sind Fahrfehler ohne Einwirkung anderer mitverursachend.

Bei der Hälfte der Streckenunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten spielt „nicht angepasste oder überhöhte“ Geschwindigkeit eine Rolle.

GESCHWINDIGKEIT

STRECKEN- UNFÄLLE

17% aller Getöteten und Schwerverletzten bei Streckenunfällen in der Region Hannover

Im Jahr 2035 gibt es mehr Sicherheit durch geringere Geschwindigkeit außerorts.

Mit unseren kombinierten Maßnahmen haben wir etwa **55 Getötete und Schwerverletzte pro Jahr weniger** bewirkt.

Das entspricht etwa **-32 %**.

MASSNAHMENANSÄTZE



1. Baumunfälle verhindern

Wir haben eine umfassende Strategie für Straßen mit dichtem Baumbestand entwickelt.

Verkehrswichtige Straßen

Neubau außerhalb von Alleen

- Schutzplanken und elastische Kurvenleittafeln
- Abstandsflächen

Weniger verkehrswichtige Straßen

- **Höchstgeschwindigkeit senken:** 70 km/h oder weniger!
- Mehr Überholverbote

Unterstützt durch **regionalisierte Führerscheinvorbereitung** (Bsp. Land Brandenburg) und der Analyse des Geschwindigkeitsniveaus. (**Handlungsfeld Verhalten**)

Begleitet durch **Öffentlichkeitsarbeit** – für mehr Verständnis und Akzeptanz

Wirkungsvoll:

3 Getötete und knapp 12 Schwerverletzte pro Jahr weniger

2. Geschwindigkeit anpassen

Geschwindigkeit auf problematischen Strecken reduzieren:

- Schmale Straßenquerschnitte und häufige Einmündungen
- Geschwindigkeitskontrollen (**Handlungsfeld Verhalten**)
- Zusätzliche Assistenzsysteme einbauen (neue Technologien, übergreifende Maßnahmen)
- **Unfalldaten kommunizieren** (**Modellprojekt Daten**, Regionaler Gefahrenatlas)

3. Kreuzungen und Einmündungen sichern

- Bessere Sichtverhältnisse herstellen
- Mehr separate Linksabbieger einführen
- Höchstgeschwindigkeit vor Kreuzungen herabsetzen
- **Fuß- und Radverkehr sicher gestalten:** Einbau taktiler und akustischer Elemente und neuer Technologien, **Barrierefreiheit** herstellen und zusätzliche Achtungssignale oder LED-Pfade an Furten integrieren.

Wirkungsvoll:

2 Getötete und 14 Schwerverletzte pro Jahr weniger

4. Fuß- und Radverkehrsunfälle reduzieren

- Radwege zwischen Ortschaften neu bauen (vgl. Handlungskonzept Radverkehr „umsteigen: aufsteigen“, Baumaßnahmenprogramm)
- Flächendeckend sichere Querungsstellen für zu Fuß Gehende und Radfahrende schaffen
- Winterdienst und ausreichende Beleuchtung bereitstellen (vgl. neue Technischelemente, **übergreifende Maßnahmen**)

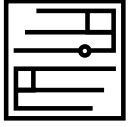


Die Region Hannover investiert jährlich **1 Mio. Euro** in sichere Straßeninfrastruktur (Bau- und Instandhaltungsprogramm).

Wir empfehlen diese Pilotmaßnahmen:

- Für **5 gefährliche Strecken außerhalb** pro Jahr: Detailprüfung und Maßnahmenvorschläge, Bearbeitung durch externe Dienstleister. **200.000 Euro**





MASSNAHMENPROGRAMM HANDLUNGSFELD: ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

14

DARF MAN EINE BAHN VON RECHTS ÜBERHOLEN?

120 UNFÄLLE

mit Personenschaden unter Beteiligung eines Fahrzeugs des ÖPNV (Linienbus, Schulbus, Stadtbahn) pro Jahr in der Region Hannover

3 GETÖTETE UND 20 SCHWERVERLETZTE

pro Jahr in der Region Hannover bei Unfällen im ÖPNV

70% verunglücken bei Unfällen mit Stadtbahnfahrzeugen. DER GETÖTETEN UND SCHWERVERLETZTEN

QUEREN DER GLEISE

80% aller Getöteten und 45% der Schwerverletzten sind zu Fuß Gehende und Radfahrende, die beim Queren der Stadtbahntrasse verunglücken.

ABBIEGEN UND WENDEN

Kfz-Fahrende verunfallen häufig in Folge von Fehlern beim Abbiegen und Wenden.

Im

BUSVERKEHR

kommt es zu leichteren Verletzungen, die im Fahrzeug bei Gefahrenbremsungen und bei der Anfahrt von Haltestellen entstehen.

Im Jahr 2035 setzen wir auf innovative Technik, sichere und barrierefreie Haltestellen und mehr Öffentlichkeitsarbeit.

Mit unseren kombinierten Maßnahmen haben wir **8 Getötete und Schwerverletzte** pro Jahr weniger bewirkt.

Das entspricht ca. **-34%**.

MASSNAHMENANSÄTZE



1. Querungsstellen an Stadtbahntrassen zusätzlich baulich sichern

- **Überprüfung der Querungsstellen** und ggf. fehlender gesicherter Querungsstellen (Unfalldaten nutzen)
- 2 bis 3 gesicherte Querungsstellen pro Jahr zusätzlich einrichten (basierend auf Unfalldaten)
- Sichtbeziehungen und Barrierefreiheit gewährleisten
- Optische und akustische Warnelemente
- Aufstellflächen vor LSA oder Gleisübergängen vergrößern, um mehr ein- und aussteigenden Fahrgästen Platz zu bieten

Wirkungsvoll:

3 Schwerverletzte und eine getötete Person pro Jahr weniger durch kombinierte Maßnahmen

2. Innovative Fahrzeugtechnik einsetzen

- **Fahrassistenzsysteme** im Busverkehr: Bremsassistent, Toter-Winkel-Überwachung etc.
- Fahrassistenzsysteme bei der Stadtbahn zur Überwachung des vorausliegenden Gleisbereichs (Video- Radar oder Lasertechnik)
- **Sicherungssysteme für den Ein- und Ausstieg:** Verbesserte Überwachung des Türbereichs und des unmittelbaren Fahrzeugumfelds mithilfe neuer Technologien
- **Überwachungssysteme für den Kupplungsbereich** bei Stadtbahnzügen (Automatisierungs-Lichtgitter, Distanzsensoren oder Kupplungsvorhang, der das Klettern über Kupplungen verhindert)

Wirkungsvoll:

5 Getötete und Schwerverletzte aufgrund von Fahrzeugtechnik pro Jahr weniger

3. Mehr Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

- **Vorhandene Angebote bekannter** machen (z.B. FrauenNachttaxi)
- Regiobus: **Fortbildung** für Busbegleiter und -begleiterinnen „Weniger Stress im Bus“
- **Fahrsimulator** für Fahrgäste oder Fahrschulen nutzen

- Führungen an Haltestellen und im ÖPNV mit Perspektivwechsel ausbauen (für Senioren und Seniorinnen, Kinder oder Neubürger und Neubürgerinnen)

Wirkungsvoll:

150 Schulklassen kommen im Jahr auf das üstra-Werkgelände, um den richtigen Umgang mit Bus und Bahn zu lernen.

4. Barrierefreie und sichere Haltestellen einrichten

- Prüfung der **Haltestellenstandards** (Anforderungskatalogs der Region Hannover)
- Integration zusätzlicher Elemente (haptisch, optisch, technisch etc.)
- Innovative Bahnsteigtechnik (LED-Lauf-/Blinkstreifen zur Warnung vor ein- und ausfahrenden Zügen)

5. Fortbildungen des Fahrpersonals

- **Daten der Unfallanalyse** nutzen und vermitteln
- Stadtbahn-Fahrsimulator für Aus- und Fortbildung einsetzen
- Regelmäßige **Trainings** im Realbetrieb für das gesamte Fahrpersonal (auch andere Verkehrsmittel für mehr **Perspektivwechsel** einbeziehen)



Die üstra setzt auf den Einsatz moderner Fahrzeuge und Technologien. Der GVH hat Ende 2017 die Broschüre „Sicher in Bus und Bahn“ herausgegeben. Im Nahverkehrsplan der Region Hannover ist die „idealtypische Bushaltestelle“ aufgeführt.

Wir empfehlen diese Pilotmaßnahme:

- Umbau von **2 - 3 Querungsstellen** bis Ende 2019 inkl. Ausrüstung mit zusätzlicher Technik und Evaluation. Zusätzliche Kosten. **150.000 Euro**





MASSNAHMENPROGRAMM

HANDLUNGSFELD: VERHALTEN

16

IST KONTROLLE ALLES?

BLIND- FLUG

Wer bei Tempo 50 eine Sekunde aufs Smartphone schaut, legt 14 Meter blind zurück. Bei Tempo 100 sind es in zwei Sekunden schon 56 Meter.

EMOTIONEN

wie Wut oder Weinen steigern das Unfallrisiko um das 10-fache.

TEMPO

Jeder 4. Unfall mit Getöteten wird durch überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit mitverursacht.

Bei 80 % der Unfälle, bei denen Alkohol und andere

DROGEN

eine Rolle spielten, sind Männer Unfallverursacher.

Im Jahr 2035 gibt es mehr Bewusstsein, Rücksichtnahme und eine Verkehrsverlagerung.

Mit unseren kombinierten Maßnahmen haben wir etwa **70 Getötete und Schwerverletzte pro Jahr weniger** bewirkt.

Diese Maßnahmen spielen bei einem überwiegenden Teil der Unfälle eine Rolle. Eine genaue Abgrenzung wie bei den drei anderen Handlungsfeldern ist daher nicht möglich.

MASSNAHMENANSÄTZE

Wir schlagen Maßnahmen vor, die einem allgemeinen Fehlverhalten entgegenwirken und in den drei Handlungsfeldern innerorts, außerorts und ÖPNV greifen:

1. Mehr Rücksicht!

- **Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit** verbessern
- **Bessere Regelkenntnis und -befolgung** durch Aufklärungsarbeit und Kampagnen fördern
- Verständliche Beschilderungen
- **Toolbox Perspektivwechsel** für Workshops, Veranstaltungen und Schulungen
- **Unfalldaten** im Raum sichtbar machen (Beispiel: Aufstellen von Ghost Bikes)

2. Überwachung

- Gezielte Analyse des **Geschwindigkeitsniveaus** (Unfalldaten nutzen, neue Technologien einsetzen)
- Ausweitung der Alkohol- und Drogenkontrollen mit **Aufklärungsarbeit** (Inszenierungen und Kampagnen)
- Fokus: Junge Erwachsene (18 bis 25 Jahre) und zu Fuß Gehende

Wirkungsvoll:

2 Getötete und 27 Schwerverletzte pro Jahr weniger

3. Für Ablenkung sensibilisieren

- Initiativen oder Kampagnen (Beispiel: „Ein Unfall – und mehr als 100 Betroffene“, Unfallberichte im Theater, Abgelenkt... ist NEBEN der Spur!, etc.)

4. Verkehrsverlagerung

- Verlagerung von **Kfz-Verkehren** auf den Umweltverbund
- Mit begleitenden Maßnahmen für nachfragegerecht dimensionierte und sichere Infrastruktur

5. Neue Partnerschaften fördern

- Kooperationen mit **Kunst, Kultur und Kreativwirtschaft** fördern
- Austausch zwischen Akteurinnen und Akteuren im **Mobilnetzwerk Hannover**

6. Aktionen im Stadtraum

- Überraschende Performances, Beteiligungsaktionen, Inszenierungen (Beispiele: Notfallkonzerte, Mahnwachen) **Modellprojekt Perspektivwechsel**

Achtung!

Entscheidend ist, Inszenierungen und Aktionen nicht als einzelne Maßnahmen, sondern als Teil der **Gesamtkommunikationsstrategie** zu denken (siehe 10 Grundsätze, Seite 25).



Die Region Hannover unterstützt die Polizei bei der Anschaffung eines neuen Reaktionstestgerätes (Abgelenkt... ist NEBEN der Spur!).

Wir empfehlen diese Pilotmaßnahme:

- Budget für Fokuskampagnen (z.B. im 1. Jahr: Baumunfälle). **100.000 Euro**



ÜBERGREIFENDE MASSNAHMENANSÄTZE



18

WELCHE ANSÄTZE WIRKEN IN ALLEN HANDLUNGSFELDERN?

Arbeit der Unfallkommission unterstützen

- Zusätzliche Treffen und regelmäßige Fortbildungen mit Perspektivwechsel (Ressourcenplanung)

Wissenstransfer schaffen

- **Austausch, Fortbildungen und Wissenstransfer** über das Mobilnetzwerk Hannover
- Einbeziehen von **Akteuren und Akteurinnen aus anderen Themenfeldern** (z.B. Psychologie, Blinden- und Sehbehindertenverbände)
- Schnittstellen intensivieren: Projekte und Initiativen ins Netzwerk einbinden, die bereits bestehen, wie movidu, VEP Pro Klima oder umsteigen: aufsteigen

Bildungsangebote ausbauen

- **Integration neuer Perspektiven** in Fahrsicherheitstrainings, bei Kfz (Lkw-, Bus-, Kleintransporter-, Pkw) sowie klassischen Fahrrädern, E-Bikes oder Pedelecs
- **Verständnis** für andere Verkehrsteilnehmende fördern (Rücksichtnahme)
- Beispiel: „Online-Portal für regionalisierte Fahranfängervorbereitung“ (wie „Regio-Protect“ Brandenburg)

Sicherheitsaudits einführen

- Flächendeckende **Sicherheitsaudits**: Straßen- und Wegenetz inkl. Baustellenmanagement fortlaufend anhand von definierten Indikatoren überprüfen

Unfallzahlen zugänglich machen

- **Unfallzahlen** zur Wirkungsabschätzung und Evaluation nutzen
- **Unfalldaten** öffentlich machen (Aktionen und Kampagnen)
- Sicherheitsanalysen für Straßennetze: standardisierte Analyse der Unfallzahlen und Gegenüberstellung mit den für ihre Reduzierung erforderlichen baulichen und betrieblichen Maßnahmen

Regionalen Gefahrenatlas entwickeln

- Mithilfe der Unfalldaten über Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte nach Unfallursachen und -typen (Zuständigkeit: Verkehrsmanagementzentrale der Region Hannover)
- Weiterentwicklung des Online-Angebots für Mobilfunkgeräte

Einsatz neuer Technologien fördern

- Fahrzeugflotte der Region Hannover auf Nachrüstungsmöglichkeiten überprüfen
- Serienmäßigen Einbau **moderner Assistenzsysteme** in Kfz unterstützen, z.B. ISA (Intelligent Speed Assistance), Spurhalte- und Spurwechselassistenten, Abstandsregler, Lichtsysteme, Nachsichtassistenten oder Verkehrszeichenassistenten
- Systeme prüfen und testen, die über eine **automatisierte Gesichtserkennung** u.a. Müdigkeit oder Ablenkung verfügen
- Neues Technikzubehör für Radfahrende und zu Fuß Gehende ausweiten: Beleuchtung mit Laserprojektion, vernetzte Fahrradhelme mit Anrufweiterleitung, Sensor-Armbänder für zu Fuß Gehende, die an vernetzte Kfz oder Radfahrende Achtungssignale senden, etc.
- **Weitergehende Fahrzeuglösungen** testen und weiterdenken („Alkohol-Zündschlossperren“, „Schlüsselschloß fürs Handy“ bzw. „Sicherheitsmodus“, ohne die das Motorstarten nicht möglich sind)



Die Region Hannover will im Bereich neuer Technologien eine Vorreiterrolle einnehmen und die Arbeit des Mobilnetzwerks Hannover unterstützen.

Wir empfehlen diese Pilotmaßnahmen:

- Fortbildung eines Sicherheitsauditors als Service-Stelle für die Regionalkommunen: einmalig **20.000 Euro + jährlich 1.000 Euro**
- Aufbau Regionaler Gefahrenatlas/Online-Portal für regionalisierte Fahranfängervorbereitung: **einmalig 50.000 Euro, jährlich 10.000 Euro**
- 2 - 5 zusätzliche Spiegeleinstellplätze für Lkw-Führende (Werkshöfe, Raststätten oder Betriebe). **15.000 Euro**

Hinweis

Die hier aufgeführten Handlungsansätze sind nicht abschließend und sollen vom Mobilnetzwerk fortlaufend ergänzt und weiterentwickelt werden (siehe Wirkungsabschätzung und Evaluation).



MODELLPROJEKTE INNOVATION ERMÖGLICHEN

20

DÜRFEN WIR AUF DER STRASSE SPIELEN?

Im Folgenden werden vier Modellprojekte vorgestellt, die das Mobilnetzwerk kurzfristig unter Beteiligung unterschiedlicher Akteure und Akteurinnen in die Umsetzung bringen möchte.



Die Finanzierung der Konzeptentwicklung ist im Rahmen der Anschubfinanzierung für die Umsetzung dieses Handlungskonzeptes Verkehrssicherheit gesichert.

Modellprojekte werden evaluiert. Da es sich um integrierte und neuartige Ansätze handelt, kann eine Wirkungsabschätzung im Vorfeld nicht sinnvoll vorgenommen werden.

Kriterien der Modellprojekte

1. Das Netzwerk initiiert Modellprojekte, die als Pionierarbeit im Bereich der Verkehrssicherheit gelten können.
2. Modellprojekte sind integrierte, kooperative Lösungsansätze, denen das Netzwerk eine besondere Wirksamkeit zuschreibt.
3. Modellprojekte sind im Prozess und offen für Veränderungen.

Modellprojekt: Die ideale Kreuzung

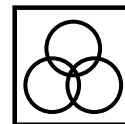
Das Modellvorhaben vereint an einer Kreuzung in der Region Hannover unterschiedliche Maßnahmen und kann als Leuchtturmprojekt Strahlkraft entwickeln. Das Spektrum reicht von baulichen Maßnahmen, mehrfarbigen Visualisierungen oder einem Hochsitz zur Verkehrsbeobachtung – mit Beteiligungsprozess und kommunikativen Maßnahmen.

Kurzbeschreibung

- Verschiedene Maßnahmen werden an einer Kreuzung modellhaft realisiert
- Alle Verkehrsteilnehmenden werden berücksichtigt (Auto, Fahrrad, ÖPNV und zu Fuß Gehende)
- Mit öffentlichem Beteiligungsprozess

Maßnahmen: Haptisches Feedback, 3D-Zebrastreifen, getrennte Rotphasen, Hochsitz zum Perspektivwechsel, Beteiligungsprozess, Kommunikationsmaßnahmen, etc.





Modellprojekt: Perspektivwechsel

Das Mobilnetzwerk wird sichtbar und plant Aktionen, die zum Perspektivwechsel einladen. Konzipiert und realisiert werden die Aktionen von den Mitgliedern des Netzwerks, die ihre verschiedenen Perspektiven zum Thema einbringen – für ein öffentliches Publikum zur Sensibilisierung für die Verkehrssicherheit.

Kurzbeschreibung

- Aktionen des Netzwerks zum Perspektivwechsel
- Gedacht und durchgeführt von den Akteuren und Akteurinnen des Netzwerks
- Öffentlichkeitswirksam

Maßnahmen: Führungen, Lesungen, Interaktionen mit Besuchenden, Diskussionsplattformen, Informationsvermittlung, Thementag, etc.

Modellprojekt: Kinderprojekt

Das Modellprojekt entwickelt ein Beteiligungsformat für Kinder und Jugendliche, um ihre Perspektiven besonders zu berücksichtigen und gemeinsam Konzepte für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu finden. Umgesetzt wird das Projekt unter Mitwirkung verschiedener Akteure und Akteurinnen aus dem kulturellen und pädagogischen Bereich in Zusammenarbeit mit der Region Hannover und anderen Initiativen, die Angebote für Kinder und Jugendliche entwickeln (wie Landesverkehrswacht oder Polizei).

Kurzbeschreibung

- Beteiligungsformat für Kinder als besondere Gruppe der Verkehrsteilnehmenden
- Perspektive von Kindern und Jugendlichen im Fokus

Maßnahmen: Workshops für Kinder zur Entwicklung von Ideen und Maßnahmen

Modellprojekt: Datenverknüpfung

Die Daten aus der Unfallanalyse sollen für neue Plattformen genutzt und sichtbar gemacht werden. Dazu gehört eine Verknüpfung der unterschiedlichen Quellen und eine Zusammenführung des Datenpools, der zu Verkehrsunfällen zurzeit an unterschiedlichen Stellen vorliegt (Region Hannover, Verkehrsmanagementzentrale etc.). Angestrebt wird ein Konzept für eine Schnittstelle der verschiedenen Daten sowie die Entwicklung innovativer Ansätze zur Nutzung der Daten.

Kurzbeschreibung

- Nutzung der Daten aus der Unfallanalyse
- Verknüpfung verschiedener Quellen und Plattformen
- Ideenentwicklung zu Schnittstellen
- Sichtbarmachung von Daten

Maßnahmen: Öffentliche Plattform mit zielgruppenspezifischen Daten, Koordinierungsstelle zur Meldung von Gefahren und Mängeln im Straßenverkehr, Gefahrenatlas, Unfalldatenanalyse, App- und Schnittstellenentwicklung, etc.



EVALUATION UND WIRKUNGSWEISE

WIE RECHNET MAN MIT EINEM VERKEHRSunFALL?

Wie kann man die Wirkung abschätzen?

Eine Wirkungsabschätzung stellt besondere methodische Anforderungen und kann nur für einen Teil der Maßnahmen empirisch abgesichert erfolgen. Daher wurden aus bereits umgesetzten Projekten in anderen Regionen soweit möglich Annahmen übernommen und auf die Region Hannover übertragen. Wir haben eine Methodik gewählt, die die Wechselwirkungen und Überschneidungen von Maßnahmen berücksichtigt. Entscheidend für die Wirkungsabschätzung einzelner Maßnahmenansätze ist eine regelmäßige Erfolgskontrolle, um Kurskorrekturen oder neue Schwerpunktsetzungen zu ermöglichen.

Wie oft sollte eine Evaluation stattfinden?

Im Sinne des -40%-Zieles muss die Gesamtunfallentwicklung fortwährend betrachtet werden, auch um externe Trends im Blick zu behalten. Vor dem Hintergrund der jährlichen Schwankungen bei den Unfallzahlen, v.a. bezogen auf die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten, erscheint ein regelmäßiger Turnus etwa alle fünf Jahre sinnvoll.

Erfolgskontrolle auf drei Ebenen

Einzelmaßnahmen

Unfallzahlen nach Unfalltyp, Interviews, Kontrollgruppen

Handlungsfelder

Unfallzahlen im Handlungsfeld, Messen der Wissensveränderung, Einstellungen, Handeln

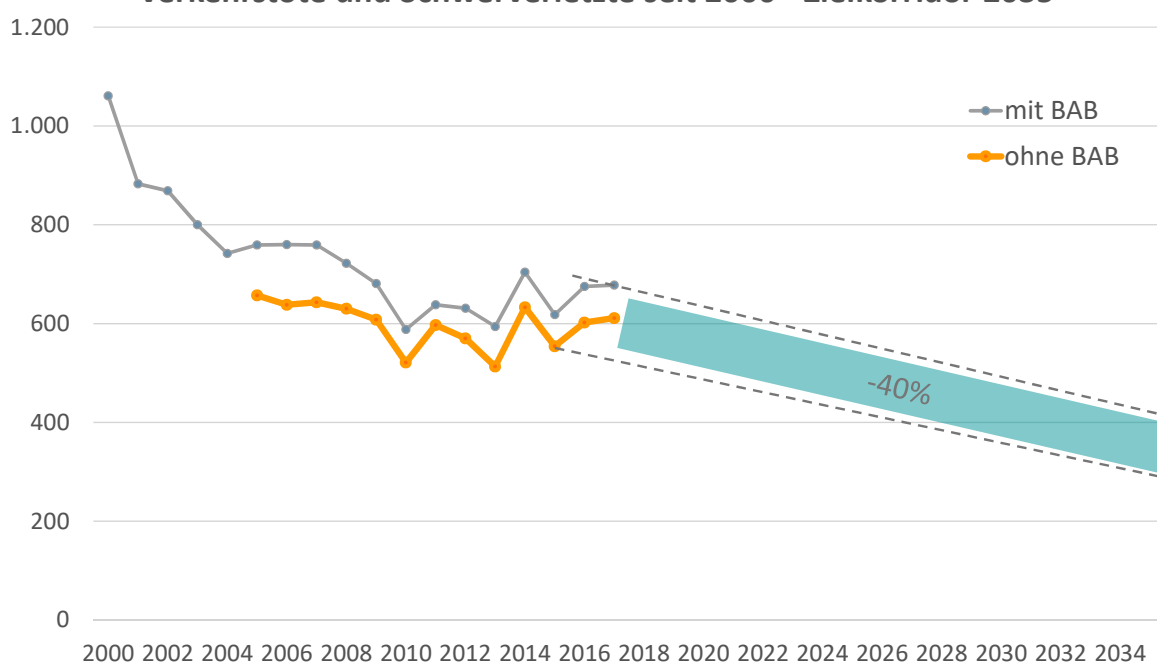
Gesamtunfallentwicklung

Entwicklung der Getöteten und Schwerverletzten

WIRKUNG	
=	
maximales Potential	<p>Wie viele Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten können pro Jahr durch die Maßnahme verhindert bzw. hinsichtlich ihrer Folgen gemindert werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Differenzierte Auswertungen der Unfalldaten 2011 bis 2016 und Berücksichtigung von Überschneidungen und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen <p>Beispiel: Ca. eine getötete Person, 17 Schwerverletzte und 175 Leichtverletzte pro Jahr bei Unfällen von nicht separat signalisieren Linksabbiegern an Kreuzungen.</p>
×	
Durchdringung	<p>In welchem Umfang kann die Maßnahme in der Region Hannover bis zum Jahr 2035 umgesetzt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Annahme unter Berücksichtigung vertiefender räumlicher Unfallanalysen, geplanter Bautätigkeiten der Region sowie Auswertungen von Fachliteratur <p>Beispiel: Anteil der Kreuzungen, an denen eine separate Signalisierung von Linksabbiegern umsetzbar wäre. Annahme: 50%</p>
×	
Wirkungsgrad	<p>In welchem Umfang kann die Einzelmaßnahme ihre Wirkung entfalten?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung, dass z.B. beabsichtigte Verhaltensänderungen nicht bei allen Verkehrsteilnehmenden wirken und es weiterhin Fälle von unbeabsichtigtem menschlichem Versagen geben wird. ▪ Aussagen basieren – soweit verfügbar – auf den empirischen Ergebnissen von Wirkungsmessungen bei vergleichbaren, bereits umgesetzten Maßnahmen bzw. Strategien. <p>Beispiel: Anteil der bei Linksabbieger-Unfällen Verunglückten, die durch eine separate Signalisierung an einer Kreuzung verhindert/abgemildert werden können. Annahme: 100%</p>

Wir können 250 bis 260 Schwerverletzte und Getötete **weniger** bis 2035 bewirken.

Entwicklung der Unfallzahlen in der Region Hannover:
Verkehrstote und Schwerverletzte seit 2000 - Zielkorridor 2035

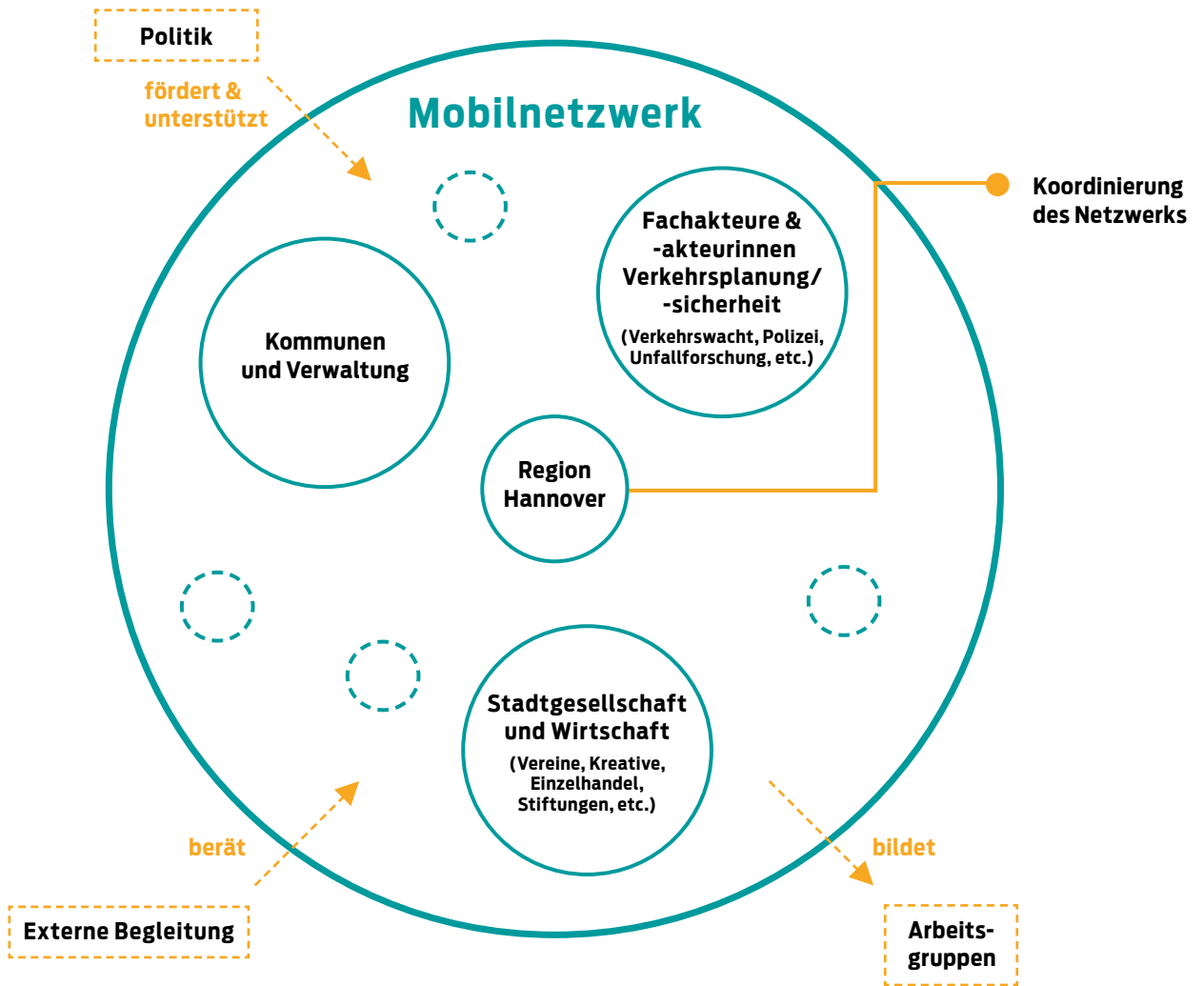


MOBILNETZWERK HANNOVER STRUKTUR



24

Das Mobilnetzwerk ist ein offener und freiwilliger Zusammenschluss.



€ Das Mobilnetzwerk Hannover wurde 2017/18 über die Region Hannover mit **250.000 Euro** finanziert.

Wir empfehlen ab 2019 folgende Mittel bereitzustellen:

Fortbildungen: **jährlich 30.000 Euro**
Veranstaltungen: **jährlich 30.000 Euro**

10 GRUNDSÄTZE

Die Zusammenarbeit der Mitglieder basiert auf zehn Grundsätzen.

25

1

Plattform für Impulse & Wissensaustausch:

Das Mobilnetzwerk schafft einen fachübergreifenden Austausch zum Themenbereich Verkehrssicherheit und Mobilität.

6

Datengestützte Arbeit:

Die Arbeit des Netzwerks basiert auf der detaillierten Analyse der Unfalldaten der Region Hannover sowie weiteren Datenquellen und Evaluationen.

2

Aktives Netzwerk:

Der Anspruch des Netzwerks an die Mitglieder ist eine aktive Beteiligung an Netzwerktreffen, Arbeitsgruppen, Veranstaltungen oder Aktionen.

7

Initiierung von Modellprojekten:

Die gemeinsame Initiierung von Modellprojekten mit Leuchtturmcharakter ist ein zentrales Anliegen, für die Sichtbarkeit des Netzwerks.

3

Verkehrssicherheit & nachhaltige Mobilität:

Das Ziel sind 40 Prozent weniger Verkehrstote und Schwerverletzte bis ins Jahr 2035, ergänzt durch den Anspruch einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

8

Offenheit für Beteiligung:

Das Mobilnetzwerk steht für offene Projektstrukturen und Beteiligungsprozesse. Das Netzwerk soll stetig weiterwachsen.

4

Gesamtgesellschaftlicher Ansatz:

Das Mobilnetzwerk sieht Verkehrssicherheit als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und verbindet die Perspektiven Mensch, Raum und Technik.

9

Transparenz:

Für das gegenseitige Verständnis der einzelnen Perspektiven ist Transparenz in Prozessen und Entscheidungen ein wesentliches Anliegen.

5

Technische & nicht technische Innovation:

Das Mobilnetzwerk folgt dem aktuellen Diskurs zum Innovationsverständnis und fokussiert und fördert ebenso nichttechnische Innovationen.

10

Kontinuierliche Entwicklung:

Projekte und Maßnahmen werden im Prozess kontinuierlich weitergedacht und angepasst sowie Weiterbildungen für und durch die Mitglieder organisiert.

Kommunikation & Prozessgestaltung

Eine umfassende Kommunikationsstrategie ist wichtig! Für **mehr Sichtbarkeit**, um die **Akzeptanz von Maßnahmen** zu steigern, um den **Perspektivwechsel** einzuleiten und **Multiplikatorinnen und Multiplikatoren** zu gewinnen.

Design frühzeitig einbinden:

Kommunikationsfachleute, Designer und Designerinnen werden von Beginn an in Planungsprozesse eingebunden.

Kommunikation ist ganzheitlich und crossmedial:

Einzelnen Maßnahmen werden kommunikativ zusammengeführt und über verschiedene Kanäle vermittelt.

Prozesse sind nutzerzentriert und interdisziplinär:

In der Umsetzung von Maßnahmen und Projekten werden die jeweiligen Zielgruppen eingebunden und es wird interdisziplinär gearbeitet.

Kommunikation ist digital und interaktiv:

Kommunikationsmaßnahmen werden sich nicht auf Flyer, Plakate und Webseite beschränken, sondern aktuelle Trends wie Gamification oder computergestützte Erweiterung der Realitätswahrnehmung (sog. Augmented Reality) aufgreifen.

AUSBLICK DIE ZUKUNFT DES MOBILNETZWERKS

26

IN DER ZUKUNFT WÜNSCHEN WIR UNS AUF EINE VERKEHRSINSEL.

LEITTHEMA

Jedes Jahr soll ein Leitthema formuliert werden, das die Aktivitäten des Netzwerks rahmt – und den langen Weg bis ins Jahr 2035 in erfolgreiche Einzelschritte teilt.

2017

**Perspektiven verbinden.
Netzwerkgründung**

2018

**Ins Handeln kommen.
Maßnahmenumsetzung & Modellprojekte**

→ ...2035

€

GESAMTKOSTEN 2019

Die Region Hannover stellt jährlich 6 Mio. Euro für die Verkehrssicherheit bereit. Wir empfehlen zusätzliche Mittel für Pilotmaßnahmen, Modellprojekte und das Mobilnetzwerk in Höhe von

765.000 Euro



**Stirbt ein Mensch
bei einem Verkehrsunfall
hinterlässt er**



**11 Angehörige
4 enge Freunde**



56 Freunde und Bekannte



**Ganz zu schweigen von
42 involvierten Einsatzkräften,
Kosten und Folgen.**



**Und das ist nur
ein Durchschnittswert.**



Region Hannover

REGION HANNOVER DER REGIONSPRÄSIDENT

FACHBEREICH VERKEHR

Hildesheimer Straße 20
30169 Hannover

Telefon: +49 (0) 511 616 23 - 410
Telefax: +49 (0) 511 616 23 - 456

melanie.saraval@region-hannover.de

Koordination/Redaktion:

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement
Klaus Geschwinder, Melanie Saraval

Fotos:

Region Hannover (S. 13 und 15)
Identitätsstiftung GmbH (alle weiteren Seiten)

Konzept und Text:

Identitätsstiftung GmbH: Lutz Woellert, Johanna Worbs
Gertz Gutsche Rümenapp GbR: Jens Rümenapp, Christine Walther

Gestaltung:

Identitätsstiftung GmbH: Patrick Bädje

Druck:

Team Medienservice & Post
gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Stand:

Mai 2018

Mobilnetzwerk Hannover (alphabetische Reihenfolge)

ADAC-Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, ADFC Region Hannover e.V., ADFC Langenhagen, Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e.V., Bürgerinitiative Umweltschutz e.V. (BIU), DEKRA Automobil GmbH, Deutsche Verkehrswacht Niedersachsen, Feuerwehrverband Region Hannover e.V., Freundeskreis Hannover, Friedrich Cordes Bestattungen, Historisches Museum Hannover, IST Mobility Nord, kreHtiv Netzwerk Hannover, Landes-hauptstadt Hannover Seniorenbeirat, Landeshauptstadt Hannover Bereich Stadtteilkultur, Landeshauptstadt Hannover Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport, Orchester im Treppenhaus, Platz da! – für eine lebenswerte Stadt, Politik zum Anfassen e.V., Polizeidirektion Hannover, Schauspiel Hannover, Soulstyle, Stadt Springe, Urban Invention, VCD Kreisverband Region Hannover, üstra, Verkehrsmanagementzentrale Nieder-sachsen/Region Hannover, Verkehrswacht in der Region Hannover e.V., Wert der Dinge – Studio für räumliche Gestaltung

Eine Initiative der Region Hannover, Fachbereich Verkehr

Gedacht und umgesetzt von Identitätsstiftung GmbH und Gertz Gutsche Rümenapp - Stadtentwicklung und Mobilität GbR

www.hannover.de

Grafische Abbildungen:

Identitätsstiftung GmbH
Gertz Gutsche Rümenapp GbR

Datenauswertung:

Gertz Gutsche Rümenapp GbR

Die Unfalldaten wurden freundlicherweise von der Polizeidirektion Hannover zur Verfügung gestellt.