



Region Hannover

Der Regionspräsident

Dezernat IV

► **Nr. 4390 (IV) AaA**

Hannover, 23. Juni 2021

Antwort auf Anfragen

öffentlich

Gremium	geplant für Sitzung am	Be-schluss		Abstimmung		
		Laut Vor-schlag	abwei-chend	Ja	Nein	Enthal-tung

Sachstand Strategie- und Handlungskonzept Verkehrssicherheit für die Region Hannover

Anfrage der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN vom 6. Mai 2021

Im aktuellen Verkehrssicherheitsbericht der Polizeidirektion Hannover heißt es, dass im Jahr 2020 2.217 Radfahrende verunfallten und dabei verletzt oder getötet wurden (2019: 1.782). Im Fünfjahresvergleich ist dies ein Anstieg von 29,6 % (+506) an verunglückten Radfahrenden (<https://www.pd-h.polizei-nds.de/verkehr/verkehrssicherheitsbericht-2020-115454.html>).

Im Juni 2018 hat die Regionsversammlung das Strategie- und Handlungskonzept Verkehrssicherheit für die Region Hannover beschlossen. Ziel ist die Reduzierung der Schwerverletzten- und Getöteten-Anzahlen um 40 % bis zum Jahr 2035.

Vor diesem Hintergrund haben wir folgende Fragen an die Regionsverwaltung:

1. Welche Maßnahmen des Strategie- und Handlungskonzepts Verkehrssicherheit sind bereits umgesetzt?
-

Die folgenden Maßnahmen wurden umgesetzt bzw. mit ihrer Umsetzung begonnen:

- Tote-Winkel-Warnsysteme für Fahrzeuge der Region Hannover und ihrer Tochterunternehmen
- Umbau von Kreuzungen: Verbesserung der Radverkehrsführung, z.T. getrennter Signalisierung von Rechtsabbiegern und Radverkehr
- Umbau von Ortsdurchfahrten, dabei insb. Verbesserung der Radverkehrsführung
- Aktionsprogramm „Sichere Querungsstellen“
- Neubau von Radwegen zwischen Ortschaften
- Einrichtung einer Fahrradstaffel bei der Polizeidirektion Hannover
- Barrierefreier und sicherer Umbau von Haltestellen
- Fortbildung von Verwaltungsmitarbeitenden als Sicherheitsauditorinnen und Sicherheitsauditoren
- Einrichtung eines Spiegeleinstellplatzes für Lkw-Fahrende
- Modellprojekt „Ideale Kreuzung“ mit Erstellung eines Leitfadens
- Modellprojekt „Stadtexperimente“ wie z.B. die Interkommunale Veloroute zwischen Laatzen und Hannover

Sind nach Umsetzung Unfallzahlen (um wieviel) zurückgegangen?

Die Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht fundiert beantwortet werden. Einerseits handelt es sich bei vielen der umgesetzten Maßnahmen um Verbesserungen von einzelnen Verkehrsanlagen bzw. Örtlichkeiten oder aber Modellprojekte. Signifikante Auswirkungen auf das Gesamtunfallgeschehen in der Region sind erst bei einer weitergehenden Verbreitung / Durchdringung dieser Maßnahmen in der Gesamregion zu erwarten. Zum anderen sind die Maßnahmen erst in den letzten 1-2 Jahren fertiggestellt worden bzw. aktuell noch in der Umsetzung befindlich. Die Wirkungszeiträume sind damit zu kurz, um belastbare Vergleiche der Unfallzahlen vor und nach Umsetzung der Maßnahmen vornehmen zu können. Angesichts der jährlichen Schwankungen der Unfallzahlen auch an einzelnen Örtlichkeiten sind Wirkungszeiträume von mindestens 3 Jahre erforderliche, um belastbare Aussagen treffen zu können.

2. Welche Maßnahmen wurden noch nicht umgesetzt? Warum nicht?

Die Umsetzung der folgenden Maßnahmen konnten bisher weder begonnen noch fertiggestellt werden:

- Sonderprüfung der Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen der Regionsstraßen
- Prüfung von ca. 20 Kreuzungen auf mögliche separate Signalisierung von bedingt verträglichen Strömen
- Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Sicherstellung der

Einhaltung angemessener Geschwindigkeiten. Das Innovationsprojekt Tempo 30 in Ortsdurchfahrten hat das Land beispielsweise „ausgebremst“.

- Detailprüfung von 5 gefährlichen Strecken außerorts
- Entwicklung eines regionalen Gefahrenatlas

Die bisherige Nichtumsetzung der Maßnahmen resultiert aus den folgenden Gründen bzw. Kombinationen von diesen:

- Die Regionsverwaltung ist nur für einen begrenzten Teil der Verkehrsanlagen in der Region zuständig und kann damit Maßnahmen eigenständig nicht flächendeckend umsetzen.
- Begrenzte Personalressourcen sowohl in der Regionsverwaltung wie auch in den Kommunalverwaltungen sowie bei der Polizei.
- Hemmende bzw. fehlende gesetzliche Regelungen, z.B. Anforderungen der StVO / VwV-StVO für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

3. Gibt es neue Erkenntnisse zu weiteren nötigen Maßnahmen, die aber noch nicht im Strategie- und Handlungskonzept Verkehrssicherheit enthalten sind?

Erste Analysen der Unfalldaten 2020 zeigen neben einer deutlichen Zunahme sowohl der verunglückten als auch der schwerverletzten Radfahrenden auch strukturelle Veränderungen beim Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung. So lagen die Verunglücktenzahlen wie auch die Zahl der Schwerverletzten vor allem beim Unfalltyp „Fahrerunfall“ deutlich über dem Mittel der Jahre 2011 bis 2019. Die Verunglücktenzahlen 2020 bei den häufigsten Unfalltypen „Einbiegen/Kreuzen“ und „Abbiege-Unfall“ entsprechen dagegen dem Mittel der Jahre 2011 bis 2019 bzw. liegen sogar etwas unter diesem.

Hinsichtlich der Unfallkonstellationen resultiert die Zunahme bei den verunglückten wie auch bei den schwerverletzten Radfahrenden in 2020 in erster Linie aus einer Zunahme der Alleinunfälle sowie der Unfälle zwischen Radfahrenden. Die Zahl der verunglückten wie auch schwerverletzt- und getöteten Radfahrenden bei der Unfallkonstellation Fahrrad-Kfz entsprach dagegen in 2020 weitgehend dem Mittel der Jahre 2011-2019.

Angesichts dieser Zunahmen sowie der verkehrspolitisch gewollten weiteren Steigerung des Radverkehrs ist das Strategie- und Handlungskonzept im Hinblick auf die Vermeidung bzw. Abmilderung von Alleinunfällen sowie Unfällen zwischen Radfahrenden zu überprüfen. Welche weiteren Maßnahmen ggf. in das Konzept aufzunehmen sind kann erst nach weitergehenden Analysen des Unfallgeschehens 2020 beurteilt werden.

4. Das Strategie- und Handlungskonzept Verkehrssicherheit sieht eine Reduzierung der Schwerverletzten- und Getöteten-Anzahlen um 40 Prozent bis zum Jahr 2035 vor.

- Bitte schlüsseln Sie die Unfallzahlen nach involvierten Verkehrsteilnehmenden, Schwere und ihrer Entwicklung (absolut und prozentual) von 2017 bis 2020 auf.

Die Unfall- und Verunglücktenzahlen sind durch erhebliche jährliche Schwankungen gekennzeichnet. Belastbare Aussagen zu Trends lassen sich daher nur aus der Betrachtung der Entwicklung über einen mehrjährigen Zeitraum ableiten. Die Betrachtung bzw. der Vergleich der Daten einzelner Jahre ist dagegen kaum geeignet, um Entwicklungen zu identifizieren.

Dies gilt umso mehr bei einem Vergleich mit den Unfallzahlen des Jahres 2020. Aus der Pandemiesituation resultierte ein grundlegend geändertes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, welches sich auch unmittelbar in einem veränderten Unfallgeschehen widerspiegelt. So sind nach ersten Auswertungen deutliche Veränderungen bei der Zusammensetzung der Unfall- und Verunglücktenzahlen nach der Verkehrsbeteiligung, Unfalltypen etc. festzustellen.

Entwicklung der Verunglücktenzahlen nach Art der Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere 2017-2019

		Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete + Schwer verletzte	Verunglückte insgesamt
2017	Kleinkrafttrad	0	20	101	20	121
	Elektrokleinstfzg.	Verkehrsart nicht erfasst				
	Krafttrad	5	58	209	63	272
	Pkw	12	164	2.479	176	2.655
	Bus	0	10	57	10	67
	Lfw	1	3	26	4	30
	Lkw	1	8	47	9	56
	Schiene f z g.	0	0	26	0	26
	Fahrrad	8	204	1.555	212	1.767
	Fußgänger	12	103	421	115	536
	Sonstiges	0	1	37	1	38
	Gesamt	39	571	4.958	610	5.568
2018	Kleinkrafttrad	0	25	107	25	132
	Elektrokleinstfzg.	Verkehrsart nicht erfasst				
	Krafttrad	4	66	251	70	321
	Pkw	10	179	2.393	189	2.582
	Bus	0	5	70	5	75
	Lfw	0	1	30	1	31
	Lkw	2	4	42	6	48
	Schiene f z g.	0	2	16	2	18

	Fahrrad	7	229	1.820	236	2.056
	Fußgänger	6	101	434	107	541
	Sonstiges	0	3	19	3	22
	Gesamt	29	615	5.182	644	5.826

		Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete + Schwer verletzte	Verunglückte insgesamt
2019	Kleinkrafttrad	0	17	113	17	130
	Elektrokleinstfzg.	0	5	28	5	33
	Krafttrad	1	47	219	48	267
	Pkw	18	143	2.396	161	2.557
	Bus	0	2	59	2	61
	Lfw	0	3	50	3	53
	Lkw	0	5	43	5	48
	Schiene f z g .	0	2	35	2	37
	Fahrrad	7	204	1.567	211	1.778
	Fußgänger	2	79	371	81	452
	Sonstiges	0	1	22	1	23
	Gesamt	28	508	4.903	536	5.439

2020	Kleinkrafttrad	0	14	113	14	127
	Elektrokleinstfzg.	0	5	66	5	71
	Krafttrad	2	51	211	53	264
	Pkw	15	101	1.966	116	2.082
	Bus	0	2	32	2	34
	Lfw	0	0	36	0	36
	Lkw	0	6	31	6	37
	Schiene f z g .	1	0	14	1	15
	Fahrrad	8	261	1.945	269	2.214
	Fußgänger	2	67	335	69	404
	Sonstiges	0	0	24	0	24
	Gesamt	28	507	4.773	535	5.308

		Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete + Schwer verletzte	Verunglückte insgesamt
Absolute Veränderung 2017-2020						
	Kleinkrafttrad	0	-6	12	-6	6
	Elektrokleinstfzg.					
	Krafttrad	-3	-7	2	-10	-8
	Pkw	3	-63	-513	-60	-573

	Bus	0	-8	-25	-8	-33
	Lfw	-1	-3	10	-4	6
	Lkw	-1	-2	-16	-3	-19
	Schiene f z g .	1	0	-12	1	-11
	Fahrrad	0	57	390	57	447
	Fußgänger	-10	-36	-86	-46	-132
	Sonstiges	0	-1	-13	-1	-14
	Gesamt	-11	-64	-185	-75	-260
Relative Veränderung 2017-2020						
	Kleinkraftrad	-	-30%	12%	-30%	5%
	Elektrokleinstfz g .					
	Kraftrad	-60%	-12%	1%	-16%	-3%
	Pkw	25%	-38%	-21%	-34%	-22%
	Bus	-	-80%	-44%	-80%	-49%
	Lfw	-100%	-100%	38%	-100%	20%
	Lkw	-100%	-25%	-34%	-33%	-34%
	Schiene f z g .	-	-	-46%	-	-42%
	Fahrrad	0%	28%	25%	27%	25%
	Fußgänger	-83%	-35%	-20%	-40%	-25%
	Sonstiges	-	-100%	-35%	-100%	-37%
	Gesamt	-28%	-11%	-4%	-12%	-5%

5. Wo sieht die Regionsverwaltung vornehmlichen Handlungsbedarf, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen?

Die Regionsverwaltung sieht weiterhin den ganzheitlichen Ansatz des Strategie- und Handlungskonzept als zielführenden Weg zur Reduzierung der Unfall- und Verunglücktenzahlen in der Region an.

Handlungsbedarf wird insbesondere in der stärkeren räumlichen Durchdringung der Maßnahmen im gesamten Regionsgebiet gesehen.

Inhaltlich wird Handlungsbedarf vor allem bei der sicheren Gestaltung der Verkehrsanlagen, der Reduzierung der Geschwindigkeiten insbesondere des Kfz-Verkehrs sowie einer verbesserten Kenntnis und Durchsetzung der Verkehrsregeln gesehen.

Anlage(n):