

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Baustellenmanagement der Landesregierung

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP), eingegangen am 25.07.2018 - Drs. 18/1334
an die Staatskanzlei übersandt am 27.07.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 20.08.2018,

gezeichnet

Dr. Bernd Althusmann

Vorbemerkung des Abgeordneten

In der *Hannoverschen Allgemeinen Zeitung* vom 24. Juli 2018 wurden die Untersuchungsergebnisse von Unfallforschern der Medizinischen Hochschule Hannover zur Baustellensituation auf der Bundesautobahn A 2 präsentiert. Demnach liegen die Unfallschwerpunkte häufig an den Stauenden. In der Folge müssten Baustellen verringert und Arbeiten möglichst gebündelt ausgeführt werden. Laut statistischen Angaben im Artikel gab es auf dem A-2-Abschnitt in Niedersachsen im vergangenen Jahr 3 538 Unfälle, bei denen in mehr als der Hälfte der Fälle Lastwagen verwickelt waren. Die Zahl der Todesopfer im Jahr 2017 betrug acht Personen, 2018 sind laut Polizei bereits zehn Todesopfer zu verzeichnen.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung stellte am 24. Mai 2018 Eckpfeiler des Baustellenmanagements zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der A 2 vor (siehe Pressemitteilung des Ministeriums vom 24. Mai 2018).

1. **Wie viele Unfälle gab es in den Jahren 2016, 2017 und bisher im Jahr 2018 auf dem niedersächsischen Abschnitt der Bundesautobahn A2 insgesamt? Bitte nach Unfällen mit Personenschaden, nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden im engeren Sinne und sonstigen Schadensunfällen aufschlüsseln.**

	2016	2017	2018 * 1. Halbjahr
Unfälle gesamt **	3 516	3 538	1 485
Unfälle mit Personenschaden	474	394	219
Unfälle mit Sachschaden gesamt**	3 042	3 144	1 266
- davon schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)	123	142	67

Quelle: Polizeiliche Auswertesysteme

* vorläufige Werte zu 2018

** weiterführende Analysen zu den nachfolgenden Werten sind nicht bzw. nicht in der vorgegebenen Zeit möglich

2. Wie viele davon waren innerhalb von Baustellen bzw. beim Auffahren auf den Baustellenbeginn entstanden?

Hierzu liegen keine bzw. keine validen Daten vor. Geographisch differenzierte Werte zu den Unfällen sind in den polizeilichen Auswertesystemen grundsätzlich vorhanden, jedoch keine dazugehörigen Angaben zu örtlichen und zeitlichen Baustellensituationen.

3. Wie viele davon waren in einem Bereich mit einem bestehenden Tempolimit entstanden?

Der niedersächsische Abschnitt der Bundesautobahn (BAB) A 2 ist durchgängig mit einer elektronischen Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) ausgestattet. Diese SBA dient u. a. zur Stabilisierung des Verkehrsflusses und beinhaltet eine Anlage zur Geschwindigkeitshomogenisierung mithilfe von Wechselverkehrszeichen. Infolgedessen werden im Regelfall automatisiert und in Abhängigkeit zur jeweiligen Verkehrssituation etc. geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen im jeweils erforderlichen Umfang vorgenommen. Ergänzend dazu können im Einzelfall auch temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen mithilfe stationärer Verkehrszeichen bestehen (z. B. im Vorfeld und im Bereich von Baustellen).

Zu den einzelnen Unfalllagen werden diese Daten in den polizeilichen Auswertesystemen nicht erfasst, sodass keine validen Daten vorliegen. Ein Abgleich mit den Daten aus der SBA müsste für jeden einzelnen Unfall händisch erfolgen. Dies steht in keinem Verhältnis zum Erkenntnisgewinn, da insbesondere für Lkw ohnehin eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt.

4. Wie viele Personen verunglückten in den Jahren 2016, 2017 und bisher im Jahr 2018 auf dem niedersächsischen Abschnitt der Bundesautobahn A 2 insgesamt? Bitte nach Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten aufschlüsseln.

	2016	2017	2018 * 1. Halbjahr
Anzahl der Verunglückten gesamt	790	618	340
davon Getötete	17	11	12
davon Schwerverletzte	94	82	61
davon Leichtverletzte	679	525	267

Quelle: Polizeiliche Auswertesysteme/*vorläufige Werte zu 2018

5. Wie viele davon waren innerhalb von Baustellen bzw. beim Auffahren auf den Baustellenbeginn entstanden?

Hierzu liegen keine bzw. keine validen Daten vor. Geographisch differenzierte Werte zu den Unfällen sind in den polizeilichen Auswertesystemen grundsätzlich vorhanden, jedoch keine dazugehörigen Angaben zu örtlichen und zeitlichen Baustellensituationen.

Unabhängig dazu liegen zu Verkehrsunfällen an der A 2 im Zusammenhang mit Stau (innerhalb einer Stausituation und an dessen Ende) folgende Werte zu verunglückten Personen vor. Weiterführende Erkenntnisse zur jeweiligen Ursache der Stausituationen sind nicht vorhanden:

	2016	2017	2018 * 1. Halbjahr
Anzahl der Verunglückten im Stau bzw. am Stauende gesamt	391	300	111
davon Getötete	11	8	8
davon Schwerverletzte	41	25	19
davon Leichtverletzte	339	267	86

Quelle: Polizeiliche Auswertesysteme/*vorläufige Werte zu 2018

6. Wie viele davon waren in einem Bereich mit einem bestehenden Tempolimit entstanden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Wie viele Baustellen gab es in den Jahren 2016, 2017 und bis Juni 2018 in Niedersachsen insgesamt? Bitte nach Landesstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen aufschlüsseln.

	2016	2017	bis 06/2018	Summe
Bundesautobahn	79	81	58	218
Bundesstraße	161	139	145	445
Landesstraße	348	177	199	724

8. Wie viele der Baustellen aus Frage 8 wurden rund um die Uhr (24-Stunden-Baustelle) betrieben? Bitte namentlich nach Landesstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen aufschlüsseln.

Für Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen auf den verkehrstechnisch hochbelasteten Autobahnen (Schwer-, Ferienerreise-, Pendlerverkehr) A 1, A 2 und A 7 werden Baustellen regelmäßig so ausgeschrieben, dass Arbeiten in der Baustelle grundsätzlich rund um die Uhr stattfinden können und sollen (Betriebsform IV: Arbeiten rund um die Uhr). Dabei ist jedoch in der Bauzeitabschätzung zu berücksichtigen, dass nicht alle Arbeiten auch zu jeder Tages- bzw. Nachtzeit durchgeführt werden können. Dazu müssen die bautechnologischen bzw. bauablauftechnischen Rahmenbedingungen intensiv betrachtet werden. Dazu zählen z. B. Betriebszeiten der Mischwerke/-anlagen, schwierige Sichtverhältnisse für Baustellenleistungen bei Dunkelheit, Lärmbeeinträchtigungen und das angestrebte Qualitätsniveau der Bauleistungen.

Die genaue Disposition, welche Arbeiten zu welchen Zeiten ausgeführt werden, obliegt aber allein dem Auftragnehmer. Dabei haben die Auftragnehmer und deren Lieferfirmen (Asphaltwerke, Baustoffhändler etc.) außerdem Randbedingungen (z. B. Arbeitszeitgesetz, Arbeitsschutzgesetz, maximale Lenkzeiten, Lärmbelästigung, Auflagen Gewerbeaufsicht usw.) zu beachten, die das Arbeiten an 24 Stunden am Tag erschweren oder sogar teilweise unmöglich machen.

9. Bei wie vielen Baustellen auf Bundesautobahnen wurde trotz Baumaßnahmen die vorhandene Zahl an Fahrstreifen aufrechterhalten?

Bei insgesamt 35 Baustellen auf Bundesautobahnen wurde in den Jahren 2016, 2017 und bis einschließlich 07/2018 trotz Baumaßnahmen die vorhandene Zahl an Fahrstreifen aufrechterhalten. Betrachtet wurden nur größere Baumaßnahmen.

10. Welche Maßnahmen wurden vor der im Mai 2018 berufenen „Werkstatt Autobahnen“ bereits umgesetzt bzw. sind in Planung?

Die „Werkstatt Autobahnen“ tagt seit dem Jahr 2007 in unregelmäßigen Abständen. In der letzten Sitzung am 18.06.2018 wurde auch über die laufenden Baumaßnahmen beraten. Vor der Werkstatt Autobahnen wurden in den Jahren 2017 und 2018 die nachstehenden Maßnahmen umgesetzt. Die in der Planung befindlichen Maßnahmen sind der Antwort auf die Frage 11 zu entnehmen.

BAB Nr.	zwischen Anschlussstelle	und Anschlussstelle	Länge (km)	Beginn	Ende
1	Maschener Kreuz	A 1, Grz. NI-HH (südl. HH-Harburg)	0,10	3.3.2017	29.4.2017
1	AS Hittfeld	Horster Dreieck	0,20	2.5.2017	9.7.2017
1	AS Groß Ippener	AS Bremen/Brinkum	9,20	23.3.2017	7.12.2018
2	AS Hannover-Herrenhausen	AS Hannover-Bothfeld	11,59	22.5.2017	25.9.2017

BAB Nr.	zwischen Anschlussstelle	und Anschlussstelle	Länge (km)	Beginn	Ende
2	AS Braunschweig-Hafen	AS Braunschweig-Ost	8,20	30.8.2017	7.11.2017
2	AS Hämelerwald	AS Braunschweig-Watenbüttel	9,25	1.5.2017	28.7.2017
2	AS Bad Nenndorf	AS Wunstorf-Luthe	7,34	2.5.2017	24.5.2017
2	AS Lehrte	AS Hämelerwald	5,90	21.9.2017	26.1.2018
2	AS Bad Eilsen (Ost-abfahrt)	AS Rehren	4,50	12.6.2017	2.8.2017
7	A 7, Grz. NI-HE	AS Göttingen	7,99	14.8.2017	21.10.2017
7	A 7, Grz. NI-HE	Dreieck Drammetal	24,34	7.8.2017	25.8.2017
7	AS Rhüden (Harz)	AS Derneburg/Salzgitter	12,30	28.2.2017	10.6.2017
7	AS Rhüden (Harz)	AS Derneburg/Salzgitter	11,70	15.1.2017	21.12.2017
7	AS Hildesheim-Drispentstedt	Dreieck Hannover-Süd	0,15	4.9.2017	30.9.2017
7	A 7, Grz. NI-HE	Dreieck Drammetal	1,00	28.8.2017	29.9.2017
7	AS Schwarmstedt	Raststätte Allertal	0,10	19.11.2016	31.3.2017
7	A 7, getr. Verl., Mitte (nördl. Walsrode)	AS Bad Fallingbostal	6,15	15.1.2017	20.8.2018
7	Horster Dreieck	AS Fleestedt	0,20	24.7.2017	8.9.2017
27	AS Walsrode-West	AS Verden-Ost	0,10	16.10.2017	3.11.2017
27	AS Stotel	AS Bremerhaven-Süd	0,20	4.9.2017	29.9.2017
27	AS Debstedt	AS Nordholz	0,35	11.9.2017	16.9.2017
27	AS Nordholz	AS Altenwalde	0,35	18.9.2017	23.9.2017
28	AS Filsum	AS Westerstede-West	9,40	3.5.2017	15.7.2017
29	AS Sande	AS Jaderberg	12,50	3.4.2017	29.12.2017
29	Kreuz Oldenburg-Nord	AS Oldenburg-Ohmstede	0,62	15.5.2017	29.6.2018
30	AS Osnabrück-Hellern	AS Natbergen	6,61	24.4.2017	11.9.2017
30	AS Nordhorn/Bad Bentheim	AS Salzbergen	6,03	6.3.2017	26.6.2017
31	AS Meppen-Nord	AS Haren (Ems)	8,00	27.11.2016	13.1.2017
31	AS Geeste	AS Wesuwe	7,75	6.3.2017	15.12.2017
31	Kreuz Schüttorf	AS Lingen	2,16	11.9.2017	11.12.2017
31	Dreieck Bunde	AS Jemgum	0,74	19.6.2017	10.11.2017
31	AS Veenhusen	AS Riepe	10,15	4.10.2016	31.12.2018
31	AS Emden-Wolthusen	AS Emden-West	4,31	6.7.2017	17.7.2017
31	AS Jemgum	Dreieck Leer	7,21	22.8.2017	29.9.2017
33	AS Osnabrück-Schinkel	AS Osnabrück-Lüstringen	2,06	28.4.2016	5.7.2018
33	AS Borgloh/Kloster Oesede	AS Borgholzhausen	8,50	13.3.2017	31.8.2017
33	AS Dissen/Bad Rotenfelde	AS Borgholzhausen	4,99	2.5.2017	5.12.2017
33	AS Borgloh/Kloster Oesede	A 33, Grz. NI-NW (östl. Dissen-Süd)	6,80	10.8.2017	5.10.2017
39	AS Salzgitter-Lebenstedt-Süd	AS Salzgitter-Thiede	5,10	31.10.2016	25.11.2017
39	AS Baddeckenstedt	AS Salzgitter-Lichtenberg	6,01	20.9.2017	27.5.2018
39	A 39, B 4	AS Winsen-Ost	6,82	16.10.2017	14.7.2018
39	Kreuz Wolfsburg/Königsutter	AS Wolfsburg-Mörse-Süd	6,05	14.8.2017	24.11.2017

BAB Nr.	zwischen Anschlussstelle	und Anschlussstelle	Länge (km)	Beginn	Ende
261	Buchholzer Dreieck	AS Tötensen (Rosen-garten)	3,77	4.10.2017	15.12.2017
293	Dreieck Oldenburg-West	AS Oldenburg-Nadorst	0,15	20.2.2017	31.12.2018
395	AS Flöthe	AS Lengde	4,80	4.7.2016	30.6.2017
395	AS Braunschweig-Stöckheim	AS Wolfenbüttel-West	5,65	30.8.2017	30.11.2017
395	AS Schladen-Süd	AS Vienenburg	0,10	2.10.2017	30.10.2017

BAB Nr.	zwischen Anschlußstelle	und Anschlußstelle	Länge (km)	Beginn	Ende
2	AS Lehrte	AS Hämelerwald	5,90	19.11.2017	16.2.2018
2	AS Braunschweig-Wa-tenbüttel	Kreuz Braunschweig-Nord	4,70	28.4.2018	26.6.2018
28	Dreieck Leer	AS Apen/Remels	6,25	12.3.2018	24.4.2018
29	AS Sande	AS Varel/Bockhorn	4,00	4.9.2017	15.6.2018
29	Kreuz Oldenburg-Nord	AS Oldenburg-Ohm-stede	0,62	20.11.2017	30.11.2018
31	A 31, Grz. NW-NI (nördl. Ochtrup-Nord)	AS Emsbühren	2,80	26.2.2018	31.5.2018
31	AS Papenburg	AS Jemgum	5,45	9.4.2018	18.6.2018
39	AS Baddeckenstedt	AS Salzgitter-Lichten-berg	6,01	1.11.2017	27.5.2018

11. Wann ist mit der Umsetzung der in Planung befindlichen Maßnahmen zu rechnen? Bitte einzeln aufschlüsseln.

In der nachstehenden Tabelle sind die geplanten Maßnahmen der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung (Stand 31.07.2018) aufgelistet. Die Maßnahmen der Infrastrukturgesellschaft Autobahnen ab 01.01.2021 sind nicht bekannt.

BAB	Abschnitt/Bereich	Maßnahme	2019	2020
1	AS* Lohne/Dinklage - AS Bramsche	6-streifiger Ausbau	X	X
2	AK Hannover Buchholz - AS Bothfeld	Fahrbahnerneuerung km 218 bis 221 Richtungsfahrbahn (RF) Dortmund	X	
2	AS Bad Eilsen AS Rehren	Fahrbahnerneuerung km 272 bis 277 RF Berlin	X	
7	AD** Horst	Verstärkung, Bauwerk 7402 Seevetal	X	X
7	AD Walsrode - AS Fallingbostel	6-streifiger Ausbau	X	
7	AD Walsrode-AS Mellendorf	Grunderneuerung 2019: km 118,6 bis 124,5 RF Kassel 2019: km 106,4 bis 111,5 RF Hamburg 2020: km 106,4 bis 118,6 RF Kassel	X X	X
7	AS Großburgwedel- AS Adernten	Punktueller Erhaltungs Betonplatten	X	X
7	AS Hildesheim - AD Hannover Süd	Grunderneuerung km 181,0 bis 174,5 beide RF		X
7	Derneburg	Ersatzneubau Bauwerk 3075	X	X
7	Derneburg	Ersatzneubau Bauwerk 3075a	X	X
7	Derneburg	Ersatzneubau Bauwerk 3076 Innerste	X	X

BAB	Abschnitt/Bereich	Maßnahme	2019	2020
7	Derneburg	Ersatzneubau Bauwerk 3081 Wöhlerlertal	X	X
7	AS Bockenem - AS Göttingen	ÖPP-Projekt 6-streifiger Ausbau	X	
27	AS Altenwalde - AS Debstedt	Grunderneuerung beide RF		X
27	AS Verden/Ost.- AS Achim/Ost	Fahrbahnerneuerung 32,06 bis 49,45 RF Bremen	X	
27	Walsrode	Ersatzneubau Bauwerke 3352/3353/3354		X
28	Delmenhorst	Ersatzneubau Bauwerk Del 22		X
28	AS Zwischenahner Meer bis AD Oldenburg-Ost	Grunderneuerung km 71,7 bis 76,3 beide RF km 76,3 bis 78,4 beide RF	X	X
30	AS Bissendorf - AS Gesmold	Deckenerneuerung km 82,2 bis 87,3 beide RF	X	
30	Hakenhof	Verstärkung Bauwerk 7606		X
30	Bruchmühlen	Verstärkung Bauwerk 7606 WL Else		X
31	AS Neermoor - AS Riepe	Fahrbahnerneuerung/Standstreifenanbau 215,2 bis 225,4 RF Emden	X	
31	AS Leer/West - AS Leer/Ost	Grunderneuerung km 203,2-209,4 RF Leer km 203,2-209,4 RF Delmenhorst	X	X
31	AS Twist - AS Wittmarschen	Grunderneuerung km 124,0 bis 131,9 beide RF	X	
33	Landesgrenze Nordrhein-Westfalen bis AS Osnabrück - Schinkel	Grunderneuerung km 74,0-77,7 beide RF km 70,6-74,3 beide RF	X	X
37	AS Burgdorf - AS Misburg	Grunderneuerung km 27,4 bis 22,0 beide RF		X
39	Binder	Ersatzneubau Bauwerk Z1	X	X
39	AD Salzgitter	Ersatzneubau Bauwerk 3070	X	X
39	Braunschweig	Ersatzneubau Bauwerk BS 1		X
39	Braunschweig	Ersatzneubau Bauwerk BS 2	X	X
39	AS Weyhausen - AS Wolfsburg-West	Fahrbahnerneuerung km 136,5 bis 139,1 beide RF		X
39	Wolfsburg	Ersatzneubau Bauwerk WO 1	X	X
39	Wolfsburg	Instandsetzung Bauwerk 6924 Wo 2	X	X
39	AS Handorf - AS LG	Grunderneuerung km 25,5 bis 30,1 RF Lüneburg	X	
392	Braunschweig-Watenbüttel	Verstärkung Bauwerk BSN 4 WL Oker	X	X

* Anschlussstelle

** Autobahndreieck

12. Wie ist der Umsetzungszeitplan der Bundesregierung zur verpflichtenden Einführung von modernen Fahrassistenzsystemen von schweren Nutzfahrzeugen (vgl. Bundesrat-Drucksache Nr. 138/18)?

Niedersachsen hatte im Mai 2018 gemeinsam mit Brandenburg einen erneuten Entschließungsantrag zur Anpassung der Vorschriften für Notbremsassistenzsysteme in den Bundesrat eingebracht (BR-Drs. 138/18). Dieser wurde einstimmig angenommen. Mit der Entschließung fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, sich gegenüber der EU-Kommission dafür einzusetzen, die bestehenden EU-Typgenehmigungsvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge in Bezug auf Notbremsassistenten anzupassen. Die Verordnungen (EG) Nr. 661/2009 und (EU) Nr. 347/2012 sollen u. a. dahin gehend geändert werden, dass

- Auffahrkollisionen nicht nur bei bewegten, sondern auch bei stehenden Vorausfahrzeugen möglichst vermieden werden,

- ein manuelles „Ausschalten“ durch Fahrzeugführende grundsätzlich technisch nicht mehr möglich ist,
- auch kleinere Fahrzeuge inklusive Motorräder erkannt werden und bei Bedarf entsprechende Warnungen und Notbremsungen ausgelöst werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat auf Basis der bisher noch nicht veröffentlichten Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen einen weiteren Änderungsvorschlag zur UN-ECE-Richtlinie Nr. 131 (technische Anforderungen an Notbremsassistentensysteme) eingereicht, der am 16.07.2018 veröffentlicht wurde und auf der nächsten Arbeitsgruppensitzung der UN-ECE (Weltforum zur Harmonisierung der Kraftfahrzeugvorschriften) im September diskutiert wird. Die Verordnungen der Europäischen Kommission beziehen sich hinsichtlich technischer Einzelvorschriften für Kraftfahrzeuge in der Regel auf die Richtlinien der UN-ECE. Dem Weltforum gehören ca. 50 Vertragsstaaten an, die den Richtlinien jeweils zustimmen müssen. Für die Hersteller bietet dies aber den Vorteil, dass sie ihre Fahrzeuge in allen Vertragsstaaten nach einheitlichen technischen Spezifikationen anbieten können.

Der aktuelle Antrag des BMVI nimmt die Vorschläge zur Verbesserung der Notbremsassistentensysteme bzw. des EU-Rechts, die Niedersachsen im Bundesratsverfahren eingefordert hatte, im Wesentlichen auf.

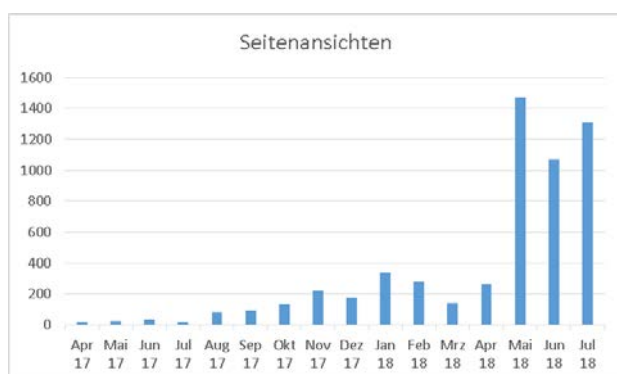
Für eine verpflichtende Einführung kommt es darauf an, wie die Vorschläge Deutschlands in der UN-ECE-Arbeitsgruppe aufgenommen werden. Sollten sie die Zustimmung der anderen Vertragsstaaten finden, wird es erfahrungsgemäß bis zur endgültigen Veröffentlichung der Richtlinienänderung einige Zeit dauern. Durch angemessene Übergangsfristen bei der Festlegung des Umsetzungstermins muss den Herstellern ausreichend Zeit eingeräumt werden, um die neuen Spezifikationen in die Entwicklung der neuen Systeme einfließen zu lassen. Auch wenn die deutschen Hersteller entwicklungstechnisch sehr weit sind, wird sich der Umsetzungstermin an den „langsameren“ Herstellern orientieren, um deutsche Unternehmen im Wettbewerb nicht zu bevorzugen.

13. Wie haben sich die Seitenaufrufe der Website www.a2.niedersachsen.de seit der Freischaltung monatlich entwickelt?

Die Internetseite www.a2.niedersachsen.de wurde im Frühjahr 2017 eingerichtet. Bei Betrachtung der Entwicklung lässt sich eine signifikante Steigerung der Zugriffszahlen feststellen.

Die monatlichen Zugriffe auf diese Seite im Internetauftritt der Straßenbauverwaltung haben sich wie folgt entwickelt:

Monat	Seitenansichten
Apr 17	17
Mai 17	24
Jun 17	33
Jul 17	21
Aug 17	82
Sep 17	91
Okt 17	136
Nov 17	219
Dez 17	176
Jan 18	335
Feb 18	279
Mrz 18	143
Apr 18	263
Mai 18	1 474
Jun 18	1 072
Jul 18	1 309



14. Sind weitere Angebote (z. B. Verkehrsinformations-Apps) geplant?

Die Homepage der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) wurde 2015 insbesondere im Hinblick auf die Nutzerfreundlichkeit neu gestaltet. So gibt es nun eine auch für mobile Endgeräte nutzbare kartenbasierte Darstellung der Baumaßnahmen sowie Filtermöglichkeiten für die räumliche und inhaltliche Darstellung. Somit können die mehrheitlich vorhandenen Nutzer von Smartphones (rund 60 % der aktuellen Zugriffszahlen) die für sie relevanten Informationen leichter selektieren. Zusätzliche technische Erweiterungen haben insgesamt zu Verbesserungen der Datensicherheit, Geschwindigkeiten beim Datenaufwurf und der grafischen Darstellung geführt.

Um Akzeptanz sicherzustellen, ist es wichtig, die vorhandenen Informationen stets auf dem aktuellen Stand zu halten. Dies gilt uneingeschränkt auch für die Webseite www.a2.niedersachsen.de und ist angesichts der Vielzahl von Informationen aus unterschiedlichen Quellen durchaus eine Herausforderung.

Insofern liegt aktuell der Schwerpunkt in der Qualitätssicherung der vorhandenen Angebote. Im Übrigen haben private Dritte eine Vielzahl von Apps und Informationsplattformen entwickelt, sodass für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein breites Angebot am Markt ist, um sich über die aktuelle Verkehrslage zu informieren.

15. Wie evaluiert die Landesregierung die zentralisierte Koordination des Baustellenmanagements für bestimmte Autobahnabschnitte (z. B. A-2-Koordinatorin Kirsten Hauk)?

Die A 2 ist die höchstbelastete Autobahn in Niedersachsen. Insofern kommt der vorab vorgenommenen sorgfältigen Planung der Arbeitsstellen für das laufende Jahr besondere Bedeutung zu. Diese wird mit dem zuständigen Geschäftsbereich Hannover und den zentralen Geschäftsbereichen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) intensiv erörtert. Zudem finden nach Einrichten der Arbeitsstellen Bereisungen statt, um die Verständlichkeit der Verkehrsführungen und Baustellenbeschilderungen zu überprüfen und gegebenenfalls zu ergänzen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen werden diese retrospektiv betrachtet - auch unter Einbeziehung der Unfälle -, um daraus gewonnene Erkenntnisse für künftige Arbeitsstellen positiv mit einzubringen.

16. Sind Ausweitungen auf andere Abschnitte geplant? Wenn ja, auf welche?

Eine länderübergreifende Baustellenkoordination wird in Niedersachsen in den verschiedenen Ballungsräumen seit vielen Jahren durch die direkte Abstimmung der Verkehrs-, Bau- und Polizeibehörden vor Ort geleistet. Diese Arbeit soll zukünftig durch den Einsatz einer Stabsstelle in der Zentrale der NLStBV weiter optimiert werden. Durch die neue Stabsstelle werden die Erkenntnisse der Großräume Hamburg und Bremen mit den Erfahrungen aus Hannover zusammengeführt sowie die Verfahren und Standards weiterentwickelt. Dadurch werden die durchzuführenden Baumaßnahmen stärker als bisher auf eine möglichst hohe Verfügbarkeit des Verkehrsnetzes hin optimiert.

17. Welche straßenverkehrstelematischen Anlagen sind auf den niedersächsischen Autobahnabschnitten im Einsatz? Bitte nach Typ und Autobahnabschnitt aufschlüsseln.

1. Bestand Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) in Niedersachsen zum 20.11.2017
 - 1.1. Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) - Beeinflussung des Längsverkehrs:
 - BAB 2:
 - in Niedersachsen durchgehend zwischen den Landesgrenzen nach Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt
 - dynamische LED-Tafeln in Ergänzung zur Streckenbeeinflussungsanlage A 2 im Bereich des Verflechtungsstreifens zwischen AK Hannover-Ost und AS Lehrte in beiden Fahrrichtungen
 - BAB 7:
 - AD Hannover-Nord bis AD Hannover-Süd
 - BAB 1:
 - AD Stuhr bis AS Oyten (Errichtung und Betrieb durch das Land Bremen)
 - 1.2 Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) - Kapazitätserhöhung der Richtungsfahrbahn:
 - A 7: zwischen der AS Soltau- Ost bis AS Fallingbostel
2. Netzbeeinflussungsanlagen (NBA) - Umleitungsempfehlungen im Störfall:
 - A 2/A 39/A 391/B 6/A 7: Netzbeeinflussung in der Netzmasche Hannover-Braunschweig-Salzgitter mit der Teilnetzmasche A 2/A 39/A 391 im Raum Braunschweig
 - BAB im Raum Hannover: Ausführung als WWW (Wechselwegweisung) Autobahnweichen in Prismentechnik
 - A 1/A 7/A 21/A 261/B 205: Netzbeeinflussung im Raum Hamburg (wird durch das Land Schleswig-Holstein betrieben)
3. Glättemeldeanlagen:

Daten werden in das Straßenzustands- und Wetterinformationssystem (SWIS) eingespeist:
Anzahl im Zuge von Autobahnen: 121 Stück
4. Dauerzählstellennetz- Erfassung von Verkehrsdaten, wie Fahrzeuganzahl und -art:

Anzahl im Zuge von Autobahnen: 74 Stück

18. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind bei den straßenverkehrstelematischen Anlagen an niedersächsischen Autobahnen seit Anfang 2018 bereits umgesetzt bzw. in der nächsten Zeit geplant? Bitte nach Maßnahme, Kosten und Autoabschnitt aufschlüsseln.

In 2018 gibt es keine Bautätigkeiten an den verkehrstelematischen Anlagen.

Folgende Projekte sind in Planung:

1. Streckenbeeinflussungsanlagen - Beeinflussung des Längsverkehrs:
 - A 2: Erneuerung der Streckenbeeinflussungsanlage im Zuge der A 2 in den Streckenabschnitten zwischen AK Wolfsburg/Königslutter und der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt sowie zwischen AS Wunstorf-Luthe und AK Hannover-Buchholz.

Baukosten: 19,900 Millionen Euro (brutto)

- A 1: Errichtung einer neuen Streckenbeeinflussungsanlage im Zuge der A 1 zwischen AS Hittfeld und der Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg.
Baukosten: 2,845 Millionen Euro (brutto)
 - A 7: Erweiterung der SBA im Bereich AD Hannover-Nord und der AS Mellendorf:
Baukosten: 1,172 Millionen Euro (brutto)
2. Netzbeeinflussungsanlagen - Umleitungsempfehlungen im Störfall:
- NBA LDC Nord A 1/A 2/A 7/A 352/A 27 (Hamburg- Dortmund):
Geplanter Realisierungszeitraum: 2020/2021
Baukosten: Teil NI: 4,156 Millionen Euro (brutto)/Teil HH: 0,751 Millionen Euro (brutto)
3. Achslastmessstellen:
- Erneuerung der Achslastmessstelle A 2 in Essehof Fahrtrichtung Berlin sowie Neukonzeption in Fahrtrichtung Dortmund
 - Neukonzeption von Achslastmessstellen auf der A 1
- Baukosten können derzeit noch nicht benannt werden.

19. Welche Veränderungen hat es seit Mai 2018 an den bestehenden Baustellenabsicherungen auf Bundesautobahnen gegeben, die zu einer höheren Verkehrssicherheit führen sollen? Bitte einzeln auflühren.

Alle Verkehrsabläufe in Baustellen unterliegen grundsätzlich einer permanenten besonderen Beobachtung in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf. Bei auftretenden Problemen werden in Abstimmung mit allen Beteiligten (Verkehrsbehörde, Polizei, Bauverantwortliche, gegebenenfalls Rettungskräfte etc.) unverzüglich Maßnahmen zur Verbesserung der Situation erörtert, gegebenenfalls beschlossen und umgesetzt.

Maßnahmenübersicht:

- verbesserte Koordination von Baumaßnahmen untereinander,
- Beibehalten von Fahrstreifen und flexiblere Verkehrsführungen: Die schweren Unfälle ereignen sich überwiegend am Stauende. Jede Subtraktion einer Fahrspur auf hochbelasteten Autobahnen erzeugt Stau. Insofern wird in Baustellen je nach örtlichen Gegebenheiten geprüft, möglichst viele Fahrstreifen offenzuhalten. In der Regel geschieht das durch Überleiten von Fahrstreifen auf die Gegenfahrbahn und Reduktion der Fahrstreifenbreiten. Einschränkungen des Baufeldes werden hier für den Sicherheitsgewinn in Kauf genommen.
- konsequentes Aufstellen von mobilen Stauwarnanlagen in Abhängigkeit zuvor berechneter Staulage,
- Nutzung der dWiSta (dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen) und zusätzlicher LED-Tafeln mit entsprechenden Informationen für den Verkehrsteilnehmer,
- verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung/Erläuterung von Baumaßnahmen und Erklärungen der Verkehrsführungen,
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Polizei,
- Befahrungen mit dem ADAC.

(Verteilt am 22.08.2018)