

**Maßnahmen für einen sicheren und leistungsfähigen Verkehrsablauf auf der A2 in Niedersachsen**

v2

**Sicherheit - Unfälle / Belastungsfaktoren**

Maßnahmen		Ausgangslage	Priorisierung - Ort	Umsetzung <sup>1)</sup>	Aufwand <sup>2)</sup>	Wirkfeld <sup>3)</sup>	Priorität <sup>4)</sup>	Aufwand Begründung / Querverweis	Untersuchungsbedarf	
Betrieb	Strecke	E/S/1: „Fahrstreifenwechselverbote“ nach rechts an KP	Fahrstreifenwechsel/-fehler	Liste E/S/1	kurzfristig	gering / mittel	mittel	2.63 Aufwand gering, Wirkfeld mittel, da die meisten Spurwechselunfälle ohne Personenschäden		
		E/P/1: Verlängerung von Ein- und Ausfahrten	Trassierungsparameter im Grenzbereich	Liste E/P/1	mittelfristig	mittel	gering	1.75 bzgl. Umsetzung: mittelfristig, da die Standortmarkierungen eine Markierungsänderung nicht hergeben, es müsste also gebaut werden		
		E/P/2: Bau einer durchlaufenden Verteilerfahrbahn	Fahrstreifenwechsel/-fehler	Liste E/P/2	mittel- / langfristig	hoch / sehr hoch	hoch	2.25 Beinhaltet die Möglichkeit des Ausbaus in Richtung eines Transitfahrstreifen		
		E/P/3: Bau von Lkw-Parkständen	Ermüdung und Unaufmerksamkeit	keine Priorisierung TuR	kurz- / mittelfristig	mittel / hoch	mittel	2.25 Beurteilung des Wirkfelds schwer, da zwar wenige Müdigkeitsunfälle von LKW-Fahrern. Wahrscheinlich hohe Dunkelziffer und unbekannte Vernetzungen zwischen Einflussfaktoren		
Bau	Strecke	Bau/S/1: Profilierte Randmarkierungen	Ermüdung und Unaufmerksamkeit	Liste Bau/S/1	kurzfristig	gering	mittel	2.75 Wirkfeld mittel, da insgesamt zwar wenige, dafür aber häufig schwere Unfälle vermieden werden könnten		
Betrieb	Strecke	B/S/1: Qualitätsanalyse und -Management der VBA	Schnelles Fahren, geringer Abstand, Nässe, Akzeptanz		kurzfristig	mittel	sehr hoch	3.50 Personalbedarf hoch, da Prozessentwicklung; allerdings geringe Anschaffungskosten		
		B/S/2: Geschwindigkeitskontrollen, Enforcement	Schnelles Fahren, geringer Abstand, Nässe, Akzeptanz	VBA-Bereich	kurz- / mittelfristig	gering / mittel	hoch	3.00 Hinweis: Problematik der Sensorik ist bekannt		
		B/S/3: Section Control	Schnelles Fahren, geringer Abstand, Nässe, Akzeptanz	VBA-Bereich	langfristig	hoch	hoch	2.25 Hinweis: Problematik der Sensorik ist bekannt		
		B/S/4: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit VBA (Nässe)	Schnelles Fahren, geringer Abstand, Nässe, Akzeptanz	VBA-Bereich	kurz- / mittelfristig	gering / mittel	hoch	3.00 Hinweis: Problematik der Sensorik ist bekannt		
		B/S/5: Anordnung von Lkw-Überholverböten								
			Schnelles Fahren, geringer Abstand, Nässe, Akzeptanz	gesamter Bereich	kurzfristig	gering	mittel	2.75 Hinweis: automatische Kontrolle, d.h. Fokus auf Wahrnehmungsaspekt und somit Transparenz der Maßnahme		
		B/S/6: Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ausfahrbereichen / Verbindungsrampen	Abkommens-Unfälle (besonders bei Nässe und überhöhte Geschwindigkeit)	Liste B/S/6	kurzfristig	gering	gering	2.25 Voraussetzung: Klärung rechtlicher Voraussetzungen		
B/S/7: Ausstattung kritischer Punkte mit Videokameras zum Verkehrs- und Störfallmanagement	Verkehrssicherheit allgemein, Störfallmanagement	Bereich BS bis WOB-Koenigsutter	kurzfristig	mittel	mittel	2.50 Voraussetzung: Funktionieren von B/S/1				
Zusätzliche	Strecke	Z/S/1: Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrserziehung, Infos VBA	Schnelles Fahren, geringer Abstand, Nässe, Akzeptanz		sehr kurzfristig	gering	gering	2.50 Querverweise zu allen Maßnahmen		
		Z/S/2: Baustellenmanagement	Baustellen, Auffahrunfälle Stauende Lkw		kurz- / mittelfristig	gering	mittel	2.63 "Mehr agieren als reagieren"; Wirkfeld der Maßnahme wird als gering eingeschätzt, da über Pressemitteilungen nicht alle Fahrer erreichbar; zudem bewirken allgemeine Appelle seltener Verhaltensänderungen als direkte Ansprachen und sind weiterhin nicht mit (negativen) Konsequenzen im Gegensatz zu Geldbußen infolge von Geschwindigkeitsübertretungen verbunden; trotzdem sinnvolle Maßnahme, um Informationen zu verbreiten (wichtige Vorbedingung für Verhaltensänderungen)		
		Z/S/3: Reißverschlussverfahren vor Baustellen „erzwingen“	Baustellen, Auffahrunfälle Stauende Lkw		kurz- / mittelfristig	mittel	mittel	2.38 Wirkfeld mittel, da Potenzial an Baustellen zwar hoch, d. h. es gab sehr viele vermeidbare Unfälle; diese sind jedoch zum großen Teil auf eine bestimmte Baustelle zurückführbar, zudem lassen sich mit Baustellenmanagement auch nicht alle Baustellenunfälle vermeiden		
		Z/S/4: Mobile Stauwarnanlagen	Baustellen, Auffahrunfälle Stauende Lkw		kurzfristig	mittel	mittel	2.50 Begründung für Wirkfeld wie bei Z/S/2		
		Z/S/5: LKW-Kontrollen	Verkehrssicherheit allgemein	TuR Anlagen allgemein	sehr kurzfristig	mittel	gering	2.25 Einfluss der Maßnahme auf die Unfallvermeidung gering; da Anteil der betroffenen Unfälle auch recht klein ist, darunter viele Sachschäden		
		Z/S/6: Störfallmanagement	Auffahrunfälle Stauende, Leistungsfähigkeitsbeschränkung		kurzfristig	mittel	mittel	2.50 Begründung für Wirkfeld wie bei Z/S/5, obgleich die Unfälle häufiger zu den schweren Unfällen mit Personenschäden gehören		
		Z/S/7: Alkoholkontrollen	Verkehrssicherheit allgemein	Raum H und Raum BS	sehr kurzfristig	mittel	gering	2.25 Wirkfeld wird als gering eingeschätzt, da Hinweisschilder weniger verhaltenssteuernd wirken als Gebotsschilder, trotzdem gute Hilfe für den Fahrer z. B. bei Ortskenntnis		
		Z/S/8: Kurventafeln, Auffahrunfallwarnung	Abkommen, Warnung vor Auffahrunfälle vor Kuppe	Liste Z/S/8	kurzfristig	gering	gering	2.25 hohes Wirkfeld, da hoher Anteil an Auffahrunfällen		
		Z/S/9: Abstandskontrollen (durch Polizei)	Unangepasste Sicherheitsabstände		kurzfristig	gering	hoch	2.50 Potential ist schwer abzuschätzen, da es abhängig von der Verbreitung, Wirkfeld betrifft v. a. schwere Unfälle mit PKW-Beteiligung (Abstandstempomaten, Unterfahrschutz)		
		Z/S/10: Unterstützung: Fahrzeugtechnik, Fahrerassistenzsystemen	Auffahrunfälle, Spurwechsel, Ermüdung		mittelfristig	sehr hoch	sehr hoch	2.75 Untersuchungsbedarf vorhanden, z. B. auch hinsichtlich des Zusammenwirkens baulicher, betrieblicher Maßnahmen mit Potentialen von Fahrerassistenz		

**Leistungsfähigkeit - Engpassanalyse**

Maßnahmen		Ausgangslage	Priorisierung - Ort	Umsetzung <sup>1)</sup>	Aufwand <sup>2)</sup>	Wirkfeld <sup>3)</sup>	Priorität <sup>4)</sup>	Aufwand Begründung / Querverweis	Untersuchungsbedarf
Entwurf	Strecke	E/S/2: Achtstreifiger Ausbau der A2	Engpassanalyse	langfristig	sehr hoch	sehr hoch	2.50		
	punktuell	B/P/1: Zufussteuerung	Einfahrende Fahrzeugpuls bei hohen Verkehrsstärken	Liste B/P/1	mittelfristig	mittel	mittel	2.25	
Betrieb	Strecke	E/P/4: Um- bzw. Ausbau von Knotenpunktelementen	Engpassanalyse	Liste E/P/4	mittel- / langfristig	hoch	mittel / hoch	2.13	
		E/P/5: Umbau von Knotenpunktsystemen	Engpassanalyse	Liste E/P/5	langfristig	sehr hoch	hoch	2.00	
		B/S/8: Dynamische Seitenstreifenfreigabe	Engpassanalyse	Liste B/S/8	mittel- / langfristig	sehr hoch	sehr hoch	2.63	

<sup>1)</sup> **Umsetzung U\_Kod.**

sehr kurzfristig	4	< 1 Jahr
kurzfristig	3	1 bis 3 Jahre
mittelfristig	2	3 bis 10 Jahre
langfristig	1	> 10 Jahre

<sup>2)</sup> **Aufwand A\_Kod.**

gering	4
mittel	3
hoch	2
sehr hoch	1

<sup>3)</sup> **Wirkfeld W\_Kod.**

gering	1
mittel	2
hoch	3
sehr hoch	4

<sup>4)</sup> **Priorität Mittelwert = Umsetzung + Aufwand + (2\*Wirkfeld)**

Minimum	1	geringe Priorität
Maximum	4	sehr hohe Priorität