



# HESSISCHER LANDTAG

28. 10. 2014

## Kleine Anfrage

des Abg. Gremmels (SPD) vom 04.09.2014

betreffend Verkehrs- und Unfallentwicklung auf der BAB A 7

und

## Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

### Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Im hessischen Gebiet der A7 werden sowohl die Verkehrs- als auch die Unfallzahlen im Wesentlichen geprägt durch den Ballungsraum um Kassel. Im weiteren Verlauf nach Süden nehmen beide Werte gleichermaßen ab. Der Anteil des Lkw-Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen liegt nahezu konstant bei 20 %.

In Beantwortung der Fragen wurden daher vier Teilabschnitte nach der Unfallhäufung und der Verkehrsbelastung gebildet. Innerhalb dieser Teilabschnitte sind diese ähnlich stark ausgeprägt.

Abschnitt 1: Landesgrenze (LG) Niedersachsen bis Anschlussstelle (AS) Guxhagen

Abschnitt 2: AS Guxhagen bis Kirchheimer Dreieck

Abschnitt 3: Kirchheimer Dreieck bis Hattenbacher Dreieck

Abschnitt 4: Hattenbacher Dreieck bis LG Bayern

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie haben sich die Nutzerzahlen der A7 auf hessischem Gebiet in den letzten 10 Jahren in den einzelnen Teilabschnitten entwickelt? (bitte separat nach PKW und LKW ausweisen).

Die Nutzerzahlen liegen aus den Straßenverkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen für die Jahre 2000, 2005 und 2010 vor. Die nächste Zählung ist für 2015 vorgesehen. Im zeitlichen Verlauf der Nutzerzahlen ist im Abschnitt AS Guxhagen - Kirchheimer Dreieck und südlich des Hattenbacher Dreiecks ein abnehmender Trend erkennbar, die übrigen Abschnitte lassen keine eindeutige zeitliche Entwicklung erkennen. Die Prognosen für das Jahr 2025 auf der Grundlage der Bedarfsplanprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) liegen etwa 30 % über dem bisherigen Verkehrsaufkommen, mit Ausnahme des Abschnitts Guxhagen - Kirchheimer Dreieck.

DTV Kfz (Gesamtverkehr) [Kfz/24h]	2025 mit A49	2025 o. A49	2010	2005	2000
Landesgrenze - AS Guxhagen	98.500	101.200	72.900	69.700	76.900
AS Guxhagen - Kirchheimer Dreieck	52.000	73.200	62.900	68.000	72.300
Kirchheimer Dreieck - Hattenbacher Dreieck	95.300	116.800	87.500	97.900	89.000
Hattenbacher Dreieck - LG Bayern	53.300	53.000	39.900	41.200	43.500

Beim Lkw-Aufkommen ist im Bereich nördlich des Kirchheimer Dreiecks eine Tendenz zur Zunahme erkennbar, südlich davon sind keine wesentlichen Änderungen beim Lkw-Aufkommen erkennbar. Das für 2025 prognostizierte Lkw-Aufkommen liegt in allen Abschnitten deutlich über den bisherigen Zählwerten.

DTV Lkw [Lkw/24 h]	2025 mit A 49	2025 o. A 49	2010	2005	2000
Landesgrenze - AS Guxhagen	24.100	25.500	14.100	11.600	11.300
AS Guxhagen - Kirchheimer Dreieck	16.800	21.400	12.900	10.300	9.200

Kirchheimer Dreieck - Hattenbacher Dreieck	30.300	35.100	18.500	19.800	12.900
Hattenbacher Dreieck - LG Bayern	17.200	17.000	8.900	8.300	8.500

Zum Vergleich: Die aktuellen (2010) durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen betragen auf den sechsstreifigen Autobahnabschnitten, auf denen zusätzlich der Seitenstreifen zum Befahren freigegeben werden kann, zwischen 114.505 und 125.935 Kfz/24h bzw. zwischen 12.027 und 17.089 Lkw/24h.

Frage 2. Wie hat sich die Anzahl der Staus/der Verkehrsbeeinträchtigungen in dieser Zeit in den Teilabschnitten entwickelt?

Gemäß der Staubilanz Hessen gab es im Jahr 2005 insgesamt 49.000 Staustunden, davon entstanden 2.600 Staustunden auf der A7. Bei einem Längenanteil der A7 am hessischen Autobahnnetz von etwa 14 % lag der Anteil Staustunden der A7 am Autobahnnetz im Jahr 2005 bei 5,4 %, im Jahr 2010 entfielen von 17.000 Staustunden auf dem hessischen Autobahnnetz 1.050 auf die A7, entsprechend einem Anteil von 6,2 %. Ausgehend von einem niedrigen Gesamtniveau hat sich die Anzahl der Staus auf der A7 deutlich verringert, aber etwas weniger stark als in Hessen insgesamt.

Nur im Abschnitt zwischen Kirchheimer und Hattenbacher Dreieck war das Staugeschehen überdurchschnittlich. Entsprechend der Darstellung in folgender Tabelle lassen sich ansonsten keine Besonderheiten in der abschnittsfeinen Betrachtung erkennen:

	Länge [km]	Längenanteil	Anteil Staustunden A7	
			2010	2005
LG Niedersachsen - AS Guxhagen	22,0	2,3 %	1,4 %	1,3 %
AS Guxhagen - Kirchheimer Dreieck	47,3	4,9%	1,7 %	1,5 %
Kirchheimer Dreieck - Hattenbacher Dreieck	6,0	0,6 %	1,0 %	1,8 %
Hattenbacher Dreieck - LG Bayern	57,4	5,9 %	2,1 %	0,8 %
<b>Gesamt</b>	<b>132,7</b>	<b>13,7 %</b>	<b>6,2 %</b>	<b>5,4 %</b>

Im Jahr 2005 gab es auf der A7 im Vergleich zum Landesdurchschnitt deutlich weniger Staus durch Verkehrsüberlastung als im Landesdurchschnitt. Im Jahr 2010 haben sich die Anteile der Stau-Ursachen an den Landesdurchschnitt angenähert.

Anteile Ursachen	2010		2005	
	A7	Hessen	A7	Hessen
Unfall	25 %	21 %	43 %	24 %
Panne	9 %	5 %	5 %	2 %
Baustelle	21 %	18 %	31 %	22 %
Verkehrsaufkommen	45 %	56 %	21 %	51 %

Frage 3. Wie hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten und Toten in dieser Zeit in den jeweiligen Teilabschnitten entwickelt?

Die Anzahl der Verkehrsunfälle zeigt in den letzten 10 Jahren eine gleichbleibende Tendenz.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten und Toten beläuft sich im Gesamtverlauf der A7 auf hessischem Gebiet auf 1117 Unfälle mit Leichtverletzten, 485 Unfälle mit Schwerverletzten und 36 Unfälle mit Toten. Unterteilt man diese Strecke in 4 maßgebliche Abschnitte, so zeigt sich das in folgender Tabelle dargestellte Bild:

Anzahl der Unfälle mit Toten(T)/Schwerverletzten(SV)/ Leichtverletzten(LV)												
Teilabschnitt	LG Niedersachsen - AS Guxhagen (bis km 320,700)			AS Guxhagen - Kirchheimer Dreieck (km 320,700 - 523,000)			Kirchheimer Dreieck - Hattenbacher Dreieck (km 523,000 - 529,00)			Hattenbacher Dreieck - Landesgrenze Bayern (km 529,000 - 586,400)		
Länge (km)		22			47,3			6			57,4	
Jahr	T	SV	LV	T	SV	LV	T	SV	LV	T	SV	LV
2006	2	20	31	1	21	67	0	2	15	1	16	26
2007	0	21	43	0	16	58	1	6	18	0	11	25
2008	3	26	40	4	20	38	0	3	13	1	8	31
2009	1	26	41	2	19	54	0	4	16	1	17	24
2010	2	22	30	1	25	51	1	4	13	0	20	26
2011	1	18	46	1	25	55	0	3	14	2	12	29
2012	1	18	34	0	20	43	2	5	10	2	10	28
2013	1	10	29	3	18	68	0	4	11	1	13	36
2014 (6Mon.)	0	4	19	0	5	22	0	1	3	1	12	10
<b>Gesamt:</b>	<b>11</b>	<b>165</b>	<b>313</b>	<b>12</b>	<b>169</b>	<b>456</b>	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>113</b>	<b>9</b>	<b>119</b>	<b>235</b>
Unf./Teilab.		489			637			149			363	

Unfälle Gesamtstrecke	T	36
	SV	485
	LV	1.117
<b>Summe:</b>		1.638

Dabei ist zu beachten, dass die Länge der Teilabschnitte verschieden ist und somit die Anzahl der Unfälle mit Verletzten und Toten nicht direkt vergleichbar ist. Die Tendenz, also in diesem Falle eine weitgehende Stagnation, ist aber in allen Teilabschnitten ablesbar.

Frage 4. Welches waren die Hauptursachen für die Staus/ Verkehrsbeeinträchtigungen?

Auf die Antwort zur Frage 2 wird verwiesen.

Frage 5. Welche Unfallschwerpunkte gibt es auf hessischem Gebiet der A7?

Bei der Unfallbearbeitung hat Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement im letzten Untersuchungszeitraum 10/2012 - 09/2013 10 Unfallhäufungsstellen identifiziert. Bei der Auswertung werden jeweils Streckenabschnitte von 1 km zugrunde gelegt. Von diesen Unfallhäufungsstellen ergaben sich 5 innerhalb von Baustellen und 3 auf Tank- und Rastanlagen.

Zwei Unfallhäufungsstellen befanden sich zwischen den AS Malsfeld und Homberg in einem direkt aufeinanderfolgenden 2-km-Abschnitt.

Frage 6. Welche Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallschwerpunkte wurden bisher bereits ergriffen?

Frage 7. Welche Überlegungen /Planungen gibt es für die Beseitigung dieser Unfallschwerpunkte?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unfallhäufungsstellen in Baumaßnahmen sind regelmäßig schon während der Laufzeit der Baumaßnahme bekannt und es werden wenn möglich Gegenmaßnahmen sofort ergriffen.

Die Unfallhäufungsstellen auf Tank- und Rastanlagen ergeben sich meistens durch Parkvorgänge mit nur geringen Folgen, selten mit Verletzten. Hier kann durch Maßnahmen nur in geringem Maße gegengewirkt werden.

Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement hat den Streckenabschnitt zwischen AS Malsfeld und Homberg einer Griffigkeitsmessung unterzogen. Da die Werte sich als nicht mehr ausreichend erwiesen, erfolgte im Anschluss daran ein Abfräsen des Asphalts, wodurch die Griffigkeit mittelfristig wieder hergestellt werden konnte.

Unabhängig von der turnusmäßigen Unfallauswertung und -bearbeitung geht Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement sich andeutenden Unfallhäufungen jederzeit nach und überprüft diese auf Lösungsmöglichkeiten hin.

Für das Jahr 2015 ist im Abschnitt AS Malsfeld - Homberg eine Fahrbahnsanierung vorgesehen, wodurch eine dauerhafte Wiederherstellung der Griffigkeit gewährleistet wird.

Frage 8. Welche Planungen gibt es für das nordhessische Autobahnnetz in Bezug auf Telematik, Standspurfreigaben etc. wie es im Rhein-Main-Gebiet mittlerweile üblich ist?

Im Bereich des Kasseler Rings (A7/A44/A49) ist eine Netzbeeinflussungsanlage mit dWiSta-Tafeln vorgesehen (dWiSta ist das Akronym für "dynamische Wegweiser mit integrierter Stauinformation"). Weitere Telematik-Maßnahmen im Bereich der A7 sind derzeit nicht geplant.

Frage 9. Wie sieht die Verkehrsprognose für die A7 bezogen auf die hessischen Teilabschnitte für die nächsten zehn Jahre aus?

Auf die Antwort zur Frage 1 wird verwiesen.

Wiesbaden 14. Oktober 2014

**Tarek Al-Wazir**