



POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Projekt B4 Uelzen bis Melbeck



Chronik der (fast) unendlichen Geschichte
einer Unfallhäufungsline



POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Die Strecke

OA Tätendorf bis OE Melbeck

Länge ca. 16 KM

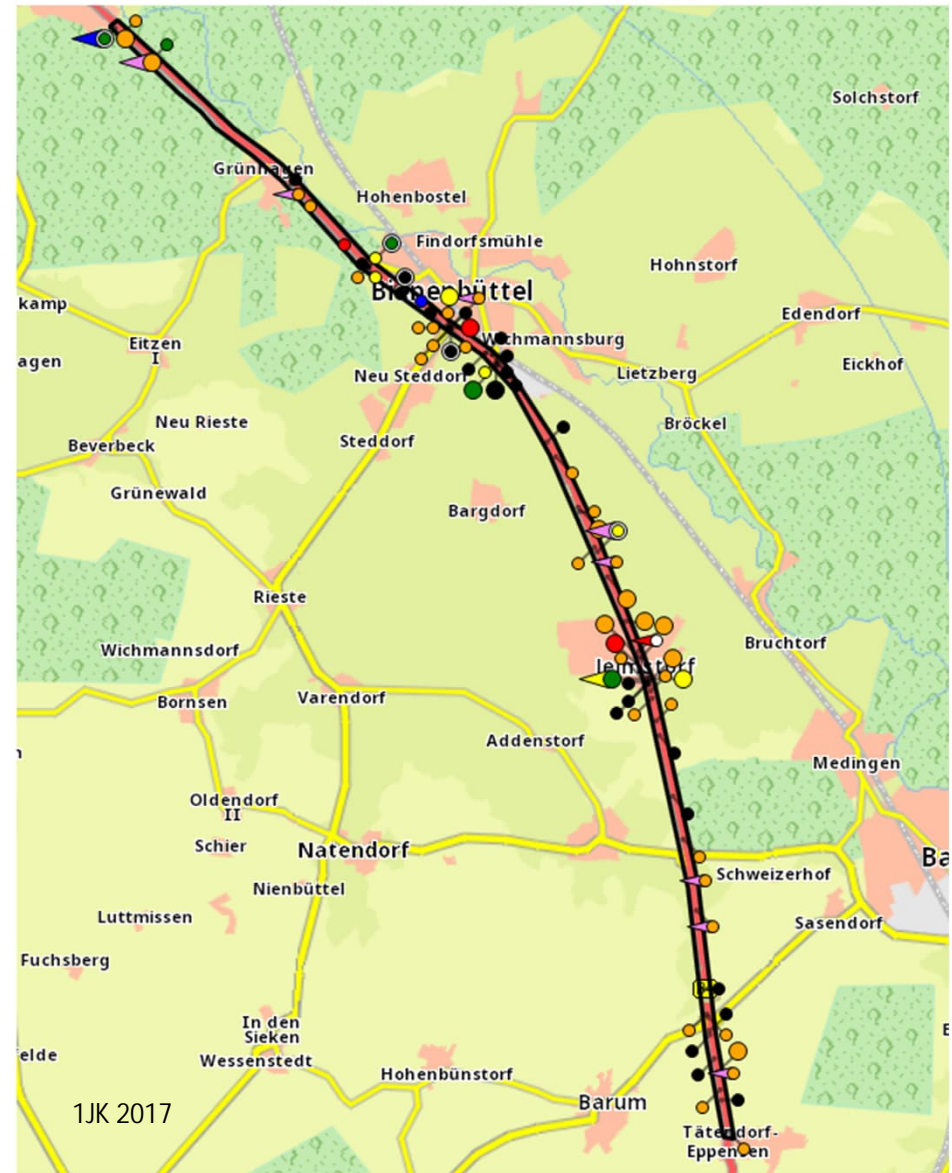
Über 2 Landkreise

DTV zw. 15.000 -19.000

Ursprünglich

Kirchweyhe bis OE Melbeck davon bereits erledigt:

1. Schritt OU Kirchweyhe (2014)
2. Schritt 2+1 – Verkehrsführung
Kirchweyhe – Tätendorf (2017)



Historie der Strecke

- Vor 1996 – Zweispurige Bundesstraße
- Schwersten VU wegen
 - Rübenkampagne
 - massiv steigender DTV wg. Wiedervereinigung
- 1996 Lösung Anbau Mehrzweckstreifen - ein Versuch!
- Schon 2000 Probleme sichtbar – „Wild West“ auf der Bundesstraße
 - Beschwerden füllen bis heute Ordner und Zeitungsseiten –
- Die B4 in diesem Bereich schaffte es sogar mehrfach bis ins WWW.





POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Ausgangslage Stand 2019



Ausgangslage Stand 2019

	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022
	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08
VU Gesamt	57	66	60	64	55	76	48	48	51	31
Getötete	1	1	0	0	1	0	1	3	0	0
Schwerverletzte	3	8	2	4	7	0	1	4	2	2
Leichtverletzte	26	43	27	22	15	22	21	25	11	1
Hauptunfallkategorie	4/68%	4*/53%	4*/68%	4*/67%	4*/65%	4*/72%	4*/63%	4*/56%	4*/78%	4*/84%
** Unfallkosten BAST 2010	1.461.000	2.561.000	1.094.000	1.634.000	1.930.000	679.000	1.045.000	1.609.000	883.000	712.000
***Volkswirtschaftl. Schaden	1.718.926	2.409.513	385.133	597.754	2.138.777	118.602	1.452.395	4.272.115	298.877	244.967
**** Hauptunfallursache	14*/10%	14*/26%	14*/31%	14*/31%	14*/16%	14*/35%	14*/29%	14*/31%	14*/27%	14*/18%

Legende:

4* = Sonstiger Sachschadenunfall ohne Alk./BTM

** in Euro

*** in EURO / Berechnungstabelle BAST 2020

**** 14 = Ungenügender Sicherheitsabstand

Datenquelle: EUSKa 2023

Erfasst alle VU -ohne Wild-

Empfehlung UK 2019

Die betroffenen Unfallkommissionen Uelzen und Lüneburg empfahlen ein
3-Stufenkonzept

- 1. Anordnung von 80 km/h, z.T. zeitlich begrenzt (Sofortmaßnahme)
 - Im zweispurigen Bereich weiterhin 100 km/h mit Überholverbot für Lkw
 - September 2020 erfolgt
- 2. Einziehung der Mehrzweckstreifen (Mittelfristige Maßnahme)
 - Hier mit Leitpfosten, um die Option auf Stufe 3 zu erhalten
 - September 2021 erfolgt
- 3. 2+1 - Verkehrsführung, wo noch möglich (Langfristige Maßnahme)
- Evaluation nach Umsetzung Stufe 2
 - Dezember 2022 erfolgt



POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Stufe 1.1 > 80km/h
z.T. zeitlich begrenzt





POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Stufe 1.2 > 2spurig 100km/h Überholverbot > 7,5t



OU Kirchweyhe bis Tätendorf bereits seit 2017 2+1 - Verkehrsführung



POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Stufe 2 > Einziehung der MZSt.

Einziehung Mehrzweckstreifen
durch Einbau von Leitpfosten



Weyhausen bei WOB





POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Stufe 3 > 2+1-Verkehrsführung

2+1 - Verkehrsführung, soweit machbar



Zum Vergleich: 2+1 B4 OU Uelzen



Erkannte Probleme nach Umsetzung

Touchierte Leitpfosten

- **vorsätzlich**
- Spurhalteanzeigen LKW
- Ablenkung
- Dummheit

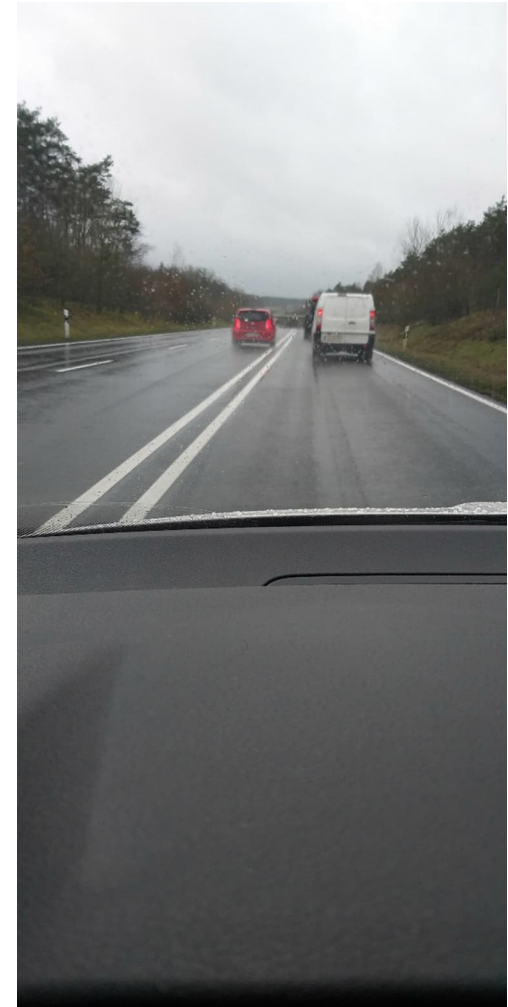




POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Erkannte Probleme nach Umsetzung

Regelverstöße





POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Der Weg war lang und steinig





POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Reaktionen nach Umsetzung

az-online.de > Leserbriefe > Uelzen

Leserbrief zu den Leitpfosten auf der B4

Erstellt: 07.09.2021 Aktualisiert: 08.09.2021, 09:14 Uhr

Kommentare

Teilen



Die gesetzten Begrenzungspfosten sind ein verkehrsplanerischer Schikbürgerstreich und werden zu mehr riskanten Überholmanövern führen, als sie zu unterbinden, meint Leserin Martina Neumann. © Lars Becker

Zu den Leitpfosten an der B4 erreichte uns diese weitere Zuschrift:

Ein verkehrsplanerischer Schikbürgerstreich: Todesfälle statt Verkehrssicherheit. Das klingt nach einem „Bild“-Titel, ist auf der B4 nun jedoch traurige Realität geworden. Über diese Bundesstraße gab es in der Vergangenheit wenig Positives zu vermelden: Ein viel zu hohes Verkehrsaufkommen aufgrund des fehlenden Lückenschlusses der A39. Viele Berufspendler, viel Schwerverkehr, hohe Unfall- und Todeszahlen. Dann ein Licht am Horizont: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h während der Hauptverkehrszeiten, zurückgehende Unfallzahlen. „Weiter so!“, wollte man den Verantwortlichen zurufen. Und nun gern noch eine Erweiterung der Streckenabschnitte mit doppelter Richtungsspur zum gefahrreduzierten Überholen, mehr mobile und feste Blitzanlagen, auch mal öffentlichkeitswirksame Polizeikontrollen. Aber nein.

Auf mehreren Abschnitten wurden nun beidseitig Begrenzungspfähle aufgestellt und die zuvor als Pannen- und Ausweichstreifen genutzten Standstreifen sind nicht mehr nutzbar – oder sollen hier neue Fernradwege entstehen? Brummis und landwirtschaftliche Fahrzeuge können nicht mehr rechtsversetzt den nachfolgenden Pkw Überholmöglichkeiten bieten, kilometerlange Staus sind die Folge. Ein Ausweichen nach rechts bei überholendem Gegenverkehr, der, wie so oft, die eigene und die fremde Geschwindigkeit falsch einschätzt: Nicht mehr möglich. Und wie, bitte schön, sollen künftig noch Rettungsgassen gebildet werden? Liebe Verkehrsplaner, habt Ihr wirklich geglaubt, die unverbesserlichen Raser und Dauer-Überholer mit dieser unsäglichen Maßnahme disziplinieren zu können?

Da wart Ihr wohl, um im Jargon zu bleiben, komplett neben der Spur. Durch die deutlich erhöhten Rückstaus wird es künftig noch mehr Anlässe für riskante Überholmanöver geben. Und dies ohne Ausweichmöglichkeit für den Gegenverkehr. Eingepfercht zwischen Begrenzungspfählen, gleich in doppelter Reihe. Eine tödliche Falle. Es gibt nur eine einzige Lösung für dieses Debakel: den sofortigen Rückbau der Leitpfosten und Rückkehr zum gesunden Menschenverstand – bevor es das erste Unfallopfer zu beklagen gibt. **Martina Neumann, Ebstorf**



Reaktionen nach Umsetzung

az-online.de > Leserbriefe > Uelzen

Leserbriefe zum Thema B 4: „Die Leitpfosten müssen weg“

Erstellt: 20.09.2021, 11:24 Uhr

Kommentare

Teilen



Die neu aufgestellten Leitpfosten auf der B 4 sorgen bei einigen Lesern für Unmut und Unverständnis. © Archivfoto: Becker

Das Aufstellen einer zusätzlichen Reihe von Leitpfosten zur Einengung der Fahrbahnbreite an der B 4 weckt Verwunderung. Haben bei der ursprünglichen Planung und Ausführung der Straßenbreite falsche Bedarfszahlen zum Verkehrsaufkommen zugrunde gelegen? Ist insofern mehr Fläche versiegelt worden als erforderlich, also unnütze Betonierung von Flächen und Verschwendung von Steuergeldern?

Die Einengung der nutzbaren Breite der Fahrbahn bewirkt jedenfalls eine Behinderung der Leichtigkeit des Verkehrs. Für eine Reglementierung der Fahrgeschwindigkeit sieht die Straßenverkehrsordnung kreisrunde, weiße Schilder vor, mit rotem Rand und schwarzen Ziffern. Eine öffentliche Verwaltung, die durch Bereiten von Hindernissen aktiv an Staubbildung mitwirkt, dürfte ihrer Aufgabe nicht entsprechen. Es stellt sich die Frage nach einer funktionierenden Dienst- und Fachaufsicht.

Es entsteht die Vermutung, dass durch den Unmut der Verkehrsteilnehmer auf der B 4 ein Argument für die Dringlichkeit des Baus der A 39 geschaffen werden soll. Eine Autobahn würde in unsere Region Lärm, Luftverschmutzung, Bodenverunreinigung und auch Kriminalität bringen.

Als größtes Übel erscheint die Bodenversiegelung in gigantischem Umfang. Stürme, Hochwasser, Dürreperioden, Brände, Eisschmelze sind deutliche Warnungen der Natur an die Menschheit. Steigende Meeresspiegel reduzieren die nutzbaren Landflächen.

Wir können weniger anbauen und ernten, wenn das nutzbare Land kleiner wird. Nachdem bereits vielfach die Gewässer und Ozeane verseucht und ausgeplündert sind, werden nun auch noch Acker- und Weideflächen betoniert. Die Menschheit lernt nur durch Schläge – leider.

Schon Johann Wolfgang von Goethe hat festgestellt: „Die Natur versteht gar keinen Spaß, sie ist immer wahr, immer ernst, immer streng, sie hat immer recht und die Fehler und Irrtümer sind immer des Menschen.“

Gerhard Trümper, Uelzen

Wegen der vielen schweren Verkehrsunfälle auf der B 4 mussten die verantwortlichen Behördenvertreter handeln. Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote waren die richtigen Maßnahmen. Der Aufbau von Leitpfosten auf dem Randstreifen ist ein teurer und gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr.

Die Hoffnung, dass sich die Pfosten nach dem Umfahren oder dem Überrollen mit den Reifen wieder aufrichten, war unrealistisch. Für dieses teure Experiment hätte man besser eine Fahrbahnmarkierung für eine 2-plus-1-Verkehrsführung aufbringen sollen. Ich vermute, dass die verantwortlichen Experten eine ganz andere Motivation haben. Die Mehrheit der Bevölkerung ist für den Ausbau der A 39. Um die Befürworterzahl zu erhöhen, muss man nur den Verkehrsfluss auf der B 4 massiv behindern. Das wird zum Beispiel erreicht, wenn der verärgerte Autofahrer über mehrere Kilometer hinter Erntemaschinen, Baufahrzeugen oder Treckern lange hinterher tuckern muss.

Hoffentlich überholen nicht verzweifelte Autofahrer in gefährlichen Situationen, sodass es zu schweren Unfällen kommt. Die Leitpfosten müssen weg. **Helmut Sorge, Uelzen**



Reaktionen nach Umsetzung

AZ 21.12.22

Weniger Unfälle auf der B4

Polizei: Temporeduzierung und bauliche Maßnahmen greifen

Tätendorf/Melbeck – Auf dem unfallträchtigen Abschnitt der Bundesstraße 4 von Tätendorf-Eppensen im Landkreis Uelzen bis Melbeck im Landkreis Lüneburg sind die Unfallzahlen stark zurückgegangen. Das teilen die Verkehrsunfallkommissionen Lüneburg und Uelzen mit.

Ausschlaggebend dafür seien die Maßnahmen der letzten Jahre gewesen: die Temporeduzierung tagsüber auf 80 Stundenkilometer, die Einziehung des Mehrzweckstreifens, die Installation von Leitpfosten und die Anpassung der Straßenmarkierung.

Im Rahmen einer Vier-Jahres-Darstellung – immer von September bis August des Folgejahres – habe die Polizei die Unfälle für den besagten B4-



Tagsüber Tempo 80, dazu Leitpfosten: Diese Maßnahmen haben die Unfallzahlen offenbar gedrückt. FOTO: BECKER

Abschnitt ausgewertet. Die Gesamtzahl der Unfälle habe sich von 48 (2018/2019) auf 31 (2021/2022) reduziert. Die Zahl der Leichtverletzten sei im Betrachtungszeitraum von 21 auf 1 gesunken. Und die Zahl der Verkehrstoten (0) sowie der Schwerverletzten

(2) stagniere seit 2021/2022 auf niedrigstem Niveau.

„Die Verantwortlichen haben weiterhin den Streckenabschnitt sowie die gesamte Bundesstraße 4 im Blick und legen den Fokus auf weitere bauliche Maßnahmen: die Fahrbahnerneuerung mit

Rückbau des Mehrzweckstreifens zwischen Grünhagen und Bienenbüttel in 2023, die Änderung in eine 2+1-Führung von Bienenbüttel bis Jelmstorf in 2024 und folgend im Abschnitt zwischen Jelmstorf und Tätendorf“, heißt es in einer Mitteilung weiter.

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 Stundenkilometer im September 2020 habe schon im ersten Jahr Wirkung gezeigt. „Insbesondere die Zahl der Personenschäden sank signifikant. Die Installation der Leitpfosten im September 2021 führte dann erneut zu einem signifikanten Rückgang – sowohl bei der Anzahl der Verkehrsunfälle selbst, als auch bei den Unfallfolgen“, teilt die Polizei mit.



POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Reaktionen nach Umsetzung

Landeszeitung 23.12.22

Fast eine Musterbundesstraße

Die Maßnahmen an der B4 haben die Zahl der Unfälle deutlich sinken lassen. Polizei ist sehr zufrieden mit der Entwicklung

VON WERNER KOLBE

Lüneburg. Viele Lastwagen, mit Zuckerrüben beladene Traktorgespänne, stockender Verkehr, waghalsige Überholmanöver: Die B4 zwischen Lüneburg und Uelzen ist seit Jahrzehnten ein Dauerärgernis. Und gefährlich. Immer wieder kommt es auf der stark befahrenen Strecke zu Unfällen mit Schwerverletzten und Getöteten. Doch nun ist die B4 auf dem Weg zur Vorzeige-Bundesstraße.

Andreas Dobslaw, Verkehrsexperte der Lüneburger Po-



Auf der B4 zwischen Lüneburg und Uelzen gibt es mehrere 2+1-Verkehrsführungen, die das Überholen ermöglichen. Das hat die Zahl der Unfälle sinken lassen. Foto: A/be

kehrsexperte der Lüneburger Polizei, wohnt im Landkreis Uelzen, kennt die Strecke gut. Sehr gut. Seit 1997 fährt er täglich nach Lüneburg und nach Dienstende zurück. Er hat schon viel erlebt, viel gesehen. Musste immer wieder Kritik einstecken, denn ein Teil der B4 fällt in seinen Zuständigkeitsbereich. Doch die jüngsten Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit haben sich gelohnt. „Unsere Erwartungen sind nicht nur erfüllt, sondern übererfüllt worden. Damit haben wir nicht gerechnet“, sagt Dobslaw.

Zu den Maßnahmen gehören Tempo 80, der Umbau der Fahrbahn zu einer sogenannten 2+1-Verkehrsführung und dort, wo das nicht möglich ist, eine Optimierung der Fahrbahn und der Begrenzungen. Die Ergebnisse sind verblüffend. Es gibt nicht nur einen besseren Verkehrsfluss, sondern deutlich weniger Unfälle, geringere Unfallkosten und weniger volkswirtschaftlichen Schaden, meldeten die Verkehrsunfallkommissionen Lüneburg und Uelzen, die Polizei und der Bund. Die Kosten ermittelte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Untersucht wurde der Abschnitt zwischen Tätendorf und Melbeck. Vier Zeiträume wurden aufgelistet: Vom 1. September 2018 bis 31. August 2019 und jeweils drei weitere Jahre, also bis zum 31. August dieses Jahres.

2019/2020 gab es insgesamt 48 Unfälle mit 3 Todesopfern, 4 Schwer- und 25 Leichtverletzten. 2021/2022 waren es nur 31 Unfälle. Es gab kein Todesopfer, zwei Schwer- und einen Leichtverletzten. „Der Rückgang ist enorm“, sagt Dobslaw. Auf einer Skala von 0 bis 10 – wie zufrieden ist er mit dieser Entwicklung? „Eine 9, denn es gibt immer noch Unfälle mit Verletzten. Sonst hätte ich eine 10 gegeben.“ Der volkswirtschaftliche Schaden bei den Unfallfolgen ist um mehr als 90 Prozent gesunken. Waren es 2019/2020 noch 4,27 Millionen Euro, sank die Summe 2021/2022 auf unter 244.967 Euro. Die Unfallkosten sanken von 1,6 Millionen auf nun 712.000 Euro. Und das alles auf einem nur 16 Kilometer langen Abschnitt.

Doch wie hat sich die Situation in so kurzer Zeit so gut ent-

wickeln können? „Wir haben uns vorher mit anderen Experten zusammengesetzt und berater“, sagt Dobslaw. Tempo 80 habe ganz klar für einen besseren Verkehrsfluss gesorgt. Das lässt sich mit Zahlen untermauern. 2019/2020 war mangelnder Sicherheitsabstand noch der Grund für 31 Prozent der Unfälle, zwei Jahre später nur noch bei 18 Prozent.

Einen großen Anteil hat auch die neue 2+1-Verkehrsführung. „Der Überholdruck hat nachgelassen“, betont der Verkehrsexperte. Früher war das Überholen zum Beispiel von Lastwagen oft risikoreich. Die wechselnden Überholspuren in beide Richtungen hätten für eine große Entspannung gesorgt. Allerdings sollten diese Überholspuren „mindestens 600 Meter lang sein“.

2023 und 2024 folgen weitere Maßnahmen

Die Maßnahmen auf und an der B4 sind aber noch nicht abgeschlossen. 2023 ist die Fahrbahnerneuerung mit Rückbau des Mehrzweckstreifens zwischen Grünhagen und Bienenbüttel geplant. 2024 ist dann die Entschärfung des Abschnitts zwischen Bienenbüttel und Jelmstorf geplant. Ab dem Frühjahr wird dann die Fahrbahn auch hier zu einer 2+1-Verkehrsführung mit wechselnden Überhol-

spuren in beide Richtungen umgebaut. Das hat kürzlich die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, bekannt gegeben. „Die Umsetzung unserer Baumaßnahme auf dem rund vier Kilometer langen Abschnitt wird die Verkehrssicherheit erhöhen und den Überholdruck zwischen Lüneburg und Uelzen weiter verringern“, sagte Geschäftsbereichsleiter Dirk Möller.

Bei der Umplanung der B4 zwischen Bienenbüttel und Jelmstorf will die Landesbehörde auch das von der Gemeinde geplante Gewerbegebiet und die Auswirkungen auf den Knotenpunkt B4/Kirchweg berücksich-

tigen. Geplant ist, den Bereich über eine Ampel zu steuern, um flexibel auf die jeweilige Verkehrsbelastung reagieren zu können, heißt es. Zudem sagte Möller: „Ein weiterer wichtiger Punkt ist hier die sichere Querung der Bundesstraße durch Radfahrer sowie Fußgänger.“ Wenn die Maßnahme umgesetzt ist, fehlt nur noch der kurze Abschnitt zwischen Jelmstorf nach Tätendorf.

Andreas Dobslaw ist schon jetzt „sehr froh“ über die Entwicklung der Situation entlang der B4 zwischen Lüneburg und Uelzen. Im Oktober kommenden Jahres kann der Polizeihauptkommissar also zufrieden in den Ruhestand gehen.

„Unsere Erwartungen sind übererfüllt worden. Damit haben wir nicht gerechnet.“

Andreas Dobslaw
Polizeihauptkommissar



POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Reaktionen nach Umsetzung

AZ 28.12.22

az-online.de > Leserbriefe > Uelzen

Leserbriefe zum Thema B 4: „Die Leitpfosten müssen weg“

Erstellt: 20.08.2021, 11:24 Uhr

Kommentare

Teilen



Die Redaktion erreichten weitere Leserbriefe zur Berichterstattung zum Thema B 4 und den auf den Seitenstreifen installierten Leitpfosten.

Ich hatte auf der Rückfahrt von Hamburg das Vergnügen, auf der B 4 vom Forellenhof bis Abfahrt Bienenbüttel/Gewerbegebiet hinter einem landwirtschaftlichen Fahrzeug zu fahren. Vor Bargdorf sorgte der nächste Trecker für die weitere Verkehrsentschleunigung.

Diese Art der Verkehrsberuhigung geht solange gut, bis ein Fahrer aus der Schlange die Nerven verliert und versucht, in einer vermeintlichen Lücke zu überholen. Da dies nur mit erheblicher Beschleunigung geht, ist der Unfall umso schwerer. Ist diese Art der Verlangsamung des Verkehrs mit der Montage der umklappbaren (ungefährlichen?) Leitpfosten beabsichtigt? (Fast-) Stillstand ist natürlich auch eine Art von Verkehrsberuhigung.

Einige Verkehrsteilnehmer scheinen meiner Meinung zu sein, dass die Ausgaben für Anschaffung und Aufstellung der Pfosten wohl doch nicht die erhoffte Wirkung zeigen. Ich vermisse übrigens die Wortmeldungen der Zeitgenossen, die immer dagegen sind. Vielleicht sind sie noch im Sommerurlaub. **Rolf Bartels, Bad Bevensen**

AZ 28.12.22

» BIENENBÜTTEL - LÜNEBURG

Nur knapp an der Bestnote vorbei

Verkehrsexperte Andreas Dobslaw über die Maßnahmen auf der B4

VON JANNIS WIEPCKE

Bienenbüttel/Tätendorf-Eppensen/Melbeck – Sei es die Einführung von Tempo 80, der Rückbau des Mehrweckstreifens oder das Aufstellen von Leitpfosten – die Maßnahmen, die die Verkehrsunfallkommissionen in den vergangenen Jahren auf der B4 zwischen Bienenbüttel, Melbeck und Tätendorf-Eppensen umgesetzt haben, wurden von AZ-Lesern kritisch beäugelt. Ihre größte Befürchtung: Dass Verkehrsteilnehmer durch sie zu noch riskanterem Fahrverhalten animiert werden und die Zahl schwerer Verkehrsunfälle ansteigt. Dem widerspricht der Verkehrsexperte der Polizei, Andreas Dobslaw, nun vehement. Er sieht sich und die Behörde im eingeschlagenen Weg bestätigt.

Nichts von all dem, was bisher angedroht wurde, ist eingetreten“, sagt Dobslaw angesichts der Verkehrsunfallzahlen, die die Polizei am Mittwoch für den Bereich veröffentlicht hat (AZ berichtete). Ihnen ist zu entnehmen, dass die Gesamtzahl der Unfälle wie auch die Zahl der Getöteten, Schwere und Leichtverletzte teilweise deutlich zurückgegangen sind. Ebenfalls erfreulich: Der Anteil der Sachschadensfälle an der Gesamtzahl der Unfälle hat signifikant zugenommen. Ausschlaggebend für diese Entwicklungen sind demnach die Verkehrsmaßnahmen, die im Beobachtungszeitraum von vier Jahren umgesetzt wurden.

■ Kritik an Einführung der Leitpfosten

„Das ist ein echter Erfolg für uns“, erklärt der Verkehrsexperte. Insbesondere bei der Einführung der Leitpfosten waren zuvor nämlich Befürchtungen laut geworden, dass es zu einer Zunahme von Unfällen kommen würde – etwa in Form von umherfliegenden Stre-



Lauf Auswertung der Verkehrsunfall-Statistik ist die Zahl schwerer Verkehrsunfälle auf der B4 zwischen Tätendorf-Eppensen und Melbeck deutlich zurückgegangen.

ckenbegrenzungen oder Kollisionen, weil für überholende Fahrzeuge keine Ausweichmöglichkeit auf dem Mehrweckstreifen nicht bestand. Beide Argumente entkräftet Dobslaw. „Es seien anfangs zwar häufig umgefahren Leitpfosten zu beobachten gewesen, doch habe sich die Anzahl der Vorkommnisse mittlerweile stark reduziert, sagt er. Gegenätzlich zur Kritik würden die Leitpfosten im Kollisionsfall meistens auf die in Fahrtrichtung rechts gelegene Seite fliegen und somit keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Und zu guter Letzt konnten die Streckbegrenzungen im Kollisionsfall sogar Leben retten.“

Dobslaw berieht sich hier auf einen Unfall, der sich am vergangenen Sonntag ereig-

nete: Auf der B4 zwischen den Abschnitten Jelmstorf und Tätendorf-Eppensen stieß ein Autofahrer mit einem Leitpfosten zusammen, weil er einem überholenden Ackerschlepper ausweichen musste. „Wenn der Fahrer bei den Witterungsbedingungen beim Ausweichen auf den Grünflächen gebündelt wäre, wäre er wahrscheinlich gegen einen Baum gefahren“, sagt er.

Auch andere Kritikpunkte spricht Dobslaw an: Dem Experten zufolge ist es durch die Maßnahmen allgemein nicht zum vermehrten Auftreten riskanter Überholmanöver gekommen. Rettungswagen haben sie die Durchfahrt demnach ebenfalls nicht erschwert. Für besonders positiv befindet er, dass die volkswirtschaftlichen Schäden bei den Unfällen folgen

von rund 4, 27 Millionen Euro um mehr als 90 Prozent auf rund 245 000 Euro gesenkt werden konnten. Im Vergleich mit anderen Unfallkommissionen sei das eine Entwicklung, die „ganz selten“ zu beobachten sei.

■ Weitere Maßnahmen geplant

Auf einer Skala von eins bis zehn bewertet der Verkehrsexperte den Erfolg der umgesetzten Maßnahmen daher mit einer 9. „Bei 10 kann ich erst sein, wenn ich keine Schwerverletzten habe“, sagt er. Zum Ende seiner Dienstzeit seien die Pfähle für einen sicheren Verkehr auf der B4 aber erfolgreich eingeschlagen worden.

Die Verantwortlichen haben weiterhin die gesamte Bundesstraße 4 im Blick und legen den Fokus auf weitere



Andreas Dobslaw
Verkehrsexperte

bauliche Maßnahmen: die Fahrbahn-Erneuerung mit Rückbau des Mehrweckstreifens zwischen Grünhagen und Bienenbüttel 2023, die Änderung der Verkehrsführung in eine 2+1-Führung von Bienenbüttel bis Jelmstorf 2024 und folgend im Abschnitt zwischen Jelmstorf und Tätendorf. In diesem Zuge würden die aufgestellten Leitpfosten dort laut Dobslaw auch schon wieder verschwinden.

Pfähle- Lösung schönreden?

Zum Artikel „Nur knapp an der Bestnote vorbei“:

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 Kilometer pro Stunde auf der B 4 wird wahrscheinlich einen Großteil der Überholunfälle verhindern. Aber wie die Pfähle, die die Benutzung der beidseitig vorhandenen Mehrweckspur verhindern, zur Verminderung der Unfälle beitragen sollen, oder wie die Pfähle die Bildung einer Gasse für Rettungsfahrzeuge ermöglichen sollen, ist mir ein Rätsel. Auch ist nicht zu erkennen, was die Zahlen der „anderen Unfallkommissionen“ mit den Pfählen auf der B4 zu tun haben, deren Beschaffung und Aufstellung immerhin eine sechsstelligen Summe gekostet hat. Es bleibt zu hoffen, dass die versprochene 2 + 1 Lösung baldmöglichst nicht nur geplant, sondern verwirklicht wird. Bis dahin wird wohl noch öfter versucht werden, uns die Pfähle-Lösung schönzureden.

Rolf Bartels
Bad Bevensen

IN
Sa
de
Lü
rei
wi
Wi
Se
Su
21
Wi
scl
ter
lac
_B
Mk
ka
lar
Re
de
ch
Mk
wi

O
ül
lä
Sc
ve
rei
fax
lot
po
rei
Sc
bo
nu
Int
ph
Jel
de
gr:
Ar
fo

F
W
Bl
de
set
Ne
de
„E
ub
de
Fä
l
an
be
So
26
Ul
ze
an



POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Reaktionen nach Umsetzung

Email vom 23.12.22

ACHTUNG!! Diese E-Mail erreicht Sie von einem Absender außerhalb der niedersächsischen Landesverwaltungs-Infrastruktur mit TLS-Verschlüsselung. Bitte klicken Sie auf keine Links oder öffnen Sie keine E-Mail-Anhänge, falls Sie den Absender nicht kennen und nicht wissen, ob der Inhalt sicher ist.

Guten Abend Herr Dobslaw,

herzlichen Glückwunsch zu Durchhaltevermögen und Gradlinigkeit in Sachen B 4 !! Die positiven Ergebnisse geben Ihnen Recht - Sie haben den exakten Blick auf die richtigen Entscheidungen und halten die nervigen und unsinnigen Kommentaren und Leserbriefen in der AZ hoffentlich aus.
Die Ergebnisse geben Ihnen Recht!

Toll!!!!

Ihnen und Ihrer Familie ein schönes Weihnachtsfest und ein gesundes und glückliches Neues Jahr!

Mit freundlichen Grüßen

Jörn

26123 Oldenburg



Reaktionen nach Umsetzung

AZ 27.12.22

VON WOCHE ZU WOCHE

„Schwerer Unfall auf B4: Frontalzusammenstoß nach Überholmannöver“. „Trümmerfeld auf der B4“. „Raser mit knapp 180 Stundenkilometern zwischen Tätendorf und Emmendorf gestoppt“. Die Liste solcher Schlagzeilen aus den letzten Jahren ließe sich beliebig verlängern. Immer wieder musste die AZ über schwere Unfälle auf der Bundesstraße 4 berichten, oft nahmen die ein tödliches Ende. Die Polizei, aber auch die Landkreise Uelzen und Lüneburg entwickelten zusammen mit der Landesstraßenbaubehörde deshalb ein Konzept, um vor allem den unfallträchtigen Bereich zwischen Tätendorf-Eppensen und Melbeck zu entschärfen.

Offenbar mit Erfolg: deutlich weniger Unfälle und Verletzte, besserer Verkehrsfluss und längst nicht mehr so viele Wild-West-Szenen wie noch vor einigen Jahren. So lautet das Fazit der Verkehrsunfallkommissionen, die den Zeitraum der letzte vier Jahre ausgewertet haben. Vor allem die Temporeduzierung tagsüber zwischen 6 und 19

Uhr auf 80 Stundenkilometer und die Installation der heftig umstrittenen Leitpfosten führen die Behörden als Erfolgsfaktoren an.

Wer im Internet stöbert, wird auf diversen Plattformen auf Videos vergangener Zeiten stoßen. Da wird trotz durchgezogener Linie und trotz Gegenverkehrs überholt, immer wieder kommt es zu haarsträubenden Szenen, die belegen, dass die Verantwortlichen die Reißleine ziehen mussten.

Das haben sie getan – und ihr Vorgehen auch gegen Pro-



Weniger Unfälle auf der B4

Fakten sprechen gegen jede Kritik

VON LARS BECKER

test von so manchem Verkehrsteilnehmer mit guten Argumenten verteidigt. Was kann es eine größere Bestätigung dafür geben als die nun vorgelegten Zahlen aus der Unfallstatistik, dass es richtig war, die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen und das Gefahrenpotenzial so zu minimieren?

Auch die Polizei weiß, dass weder Leitpfosten auf den Mehrzweckstreifen noch Tempo-80-Schilder jedes Harakiri-Überholmanöver verhindern. Immer wieder reißt dem einen oder andere Auto-

fahrer der Geduldsfaden, wenn sich ein Lastwagen oder ein landwirtschaftliches Fahrzeug nicht einfach so überholen lässt. Aber unterm Strich steht, dass etwas mehr Gelassenheit eingekehrt ist auf der stark befahrenen Bundesstraße.

Gerade jetzt zu Weihnachten sollten sich die Kritiker fragen, wie es sich anfühlen mag, an den Feiertagen auf einen Menschen verzichten zu müssen, der durch das unsinnige Überholmanöver eines anderen sein Leben verloren hat. Wer die B4 regelmäßig nutzen muss, der weiß, was dort los ist. Es kann mal wieder länger dauern – also mehr Zeit einplanen und Mut zu Gelassenheit!

Das Einschreiten von Polizei, zuständigen Kreisen und Kommunen war und ist alternativlos. Weitere bauliche Veränderungen sind angekündigt und sollen die Unfallzahlen weiter drücken. Jedes Leben zählt – Schlagzeilen über Tote und Verletzte auf der B4 will niemand. Darüber kann und darf es keine zwei Meinungen mehr geben.

Evaluation Dezember 2022

	Pandemie			
	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022
	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08	01.09. - 31.08
VU Gesamt	48	48	51	31
Getötete	1	3	0	0
Schwerverletzte	1	4	2	2
Leichtverletzte	21	25	11	1
Hauptunfallkategorie	4/63%	4*/56%	4*/78%	4*/84%
** Unfallkosten BAST 2010	1.045.000	1.609.000	883.000	712.000
***Volkswirtschaftl. Schaden	1.452.395	4.272.115	298.877	244.967
**** Hauptunfallursache	14*/29%	14*/31%	14*/27%	14*/18%

Ausblick 2023

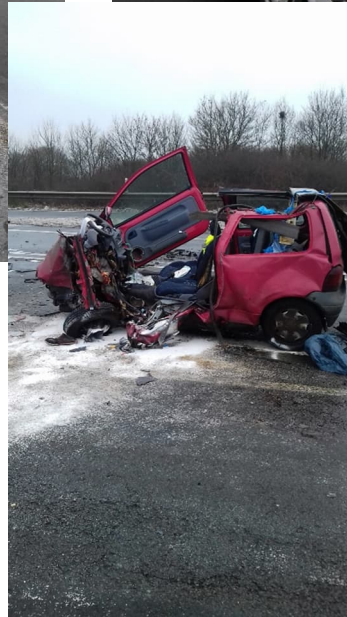
Bisherige Planung

- 2023 Sanierung Bereich Melbeck bis Bienenbüttel
- 2024 Sanierung und 2+1 - Verkehrsführung Bienenbüttel bis Jelmstorf
- 2025/ 2026 Sanierung und 2+1 - Verkehrsführung Jelmstorf bis Tätendorf (Lückenschluss)



POLIZEIINSPEKTION
LÜNEBURG/
LÜCHOW-DANNENBERG/
UELZEN

Vielen Dank für Ihr Interesse!



**Denn solche Bilder will
niemand mehr!**