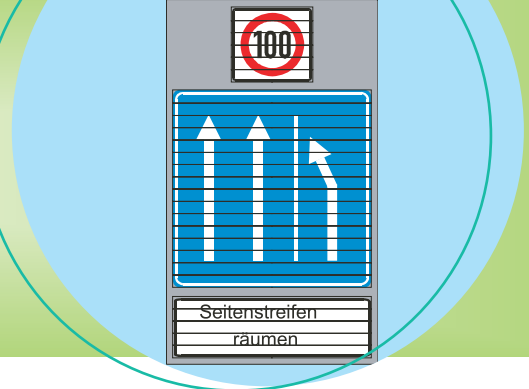


Seitenstreifen- freigabe



Seitenstreifen- freigabe.....

Der Verkehr auf deutschen Autobahnen nimmt stetig zu. Wo aus verkehrlichen Gesichtspunkten ein Neu- oder Ausbau kurzfristig notwendig wäre, sprechen oftmals finanzielle, ökologische oder planungsrechtliche Gesichtspunkte gegen einen raschen Ausbau. Die Seitenstreifenfreigabe, eine interessante Alternative, wurde in Politik und Wissenschaft in der Vergangenheit sehr kontrovers diskutiert, denn Seitenstreifen sind für die Verkehrs- und Betriebssicherheit der BAB von besonderer Bedeutung und generell unverzichtbar. Nach den Untersuchungen der BASt und den Auflagen des BMVBW kommt die Umnutzung eines Seitenstreifens aufgrund der damit nachgewiesenermaßen einhergehenden Einschränkungen für die Verkehrssicherheit nur in begründeten Ausnahmefällen und auch nur im Vorgriff auf einen regelkonformen Ausbau überlasteter BAB-Streckenabschnitte in Frage.

Um in diesen Fällen die Verkehrssituation in Zeiten kritischer Verkehrsbelastung temporär und punktuell zu entschärfen, werden beschränkt Seitenstreifen seit 1998 (geregelt seit 2002 durch das ARS: Umnutzung des Seitenstreifens für den fließenden Verkehr) zur Nutzung freigegeben, nachdem die betroffene Strecke mit Wechselverkehrszeichen und einer Videobeobachtung ausgestattet wurde. In Betracht kommen grundsätzlich nur regelmäßig überlastete Autobahnabschnitte mit hoher Anfälligkeit für Staus, die langfristig für den Ausbau vorgesehen sind. Durch die temporäre Freigabe des Seitenstreifens wird ein guter Kompromiss zwischen der Notwendigkeit der Mobilitätssicherung durch Stauvermeidung und den Belangen der Verkehrssicherheit erreicht. Einerseits steht ausreichend Kapazität zur Verfügung, wenn diese benötigt wird, andererseits kann der Seitenstreifen die weitaus meiste Zeit seine wichtige Funktion für die Verkehrssicherheit wahrnehmen. Darüber hinaus wird auch durch die Stauvermeidung bei Freigabe ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet; bleibt ein Fahrzeug während der Freigabe liegen, wird dies über die Videobeobachtung schnell erkannt und der Seitenstreifen kurzfristig wieder gesperrt.

Projekte.....

Auf dem Autobahnring München (A 99) wurde zum Beispiel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der häufigen Stauungen eine VBA eingerichtet. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeitseinbrüchen wird automatisch die Freigabe des Seitenstreifens vorgeschlagen. Daraufhin überprüft ein Operator mit dem zusätzlich installierten Videobeobachtungssystem die Hindernisfreiheit und somit die Befahrbarkeit des Seitenstreifens. Erst dann wird der Seitenstreifen unter einer situationsangepassten Geschwindigkeitsbegrenzung freigegeben. Die über dem Seitenstreifen angebrachten Wechselverkehrszeichen ermöglichen im Bedarfsfall die schnelle Sperrung. Weitere Anlagen in Bayern befinden sich auf der A 8 Ost Richtung Salzburg.

Auf der A 4 im Bereich Köln gibt seit 2000 eine Pilotanlage den Seitenstreifen temporär frei. Eine weitere ist für 2006 auf der A 57 zwischen Longerich-Ehrenfeld geplant. Auf der BAB A 7 wurde im südlichen Schleswig-Holstein eine tages- bzw. verkehrsstärkenabhängige Seitenstreifenfreigabe eingerichtet. Auf der gleichen Autobahn steht eine weitere Anlage nördlich von Hannover kurz vor der Fertigstellung.

In Hessen wird die temporäre Freigabe des Seitenstreifens im Regelfall mit einer SBA verbunden. Dies bietet den Vorteil einer noch eindeutigeren Freigabe, Räumung und Sperrung des Seitenstreifens und ermöglicht mit situationsabhängigen Schaltungen ein maximales Sicherheitsniveau. Temporär werden auf mehreren BAB-Abschnitten im Rhein-Main-Gebiet die Seitenstreifen freigegeben. So wird zum Beispiel auf der A 3 südlich des Frankfurter Kreuzes im Zuge der neuen SBA im Bedarfsfall mit Hilfe von Kameras und Wechselverkehrszeichen die sichere Seitenstreifenfreigabe in beiden Fahrrichtungen geregelt. Im Juni 2005 folgt ein 18 km langer Abschnitt auf der A 5 zwischen Friedberg und dem Nordwestkreuz Frankfurt.

Seitenstreifen- freigabe



Ergebnisse

In allen Bereichen, in denen der Seitenstreifen temporär freigegeben wurde, konnten deutliche Verbesserungen der Leistungsfähigkeit der Hauptstrecke festgestellt werden, ohne dass es dadurch zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit gekommen wäre. Auf dem Autobahnring München konnte durch die Seitenstreifenfreigabe beispielsweise die Leistungsfähigkeit der Richtungsfahrbahn in Spitzenzeiten um rd. 20% erhöht und der Verkehrsfluss homogenisiert werden. Die Erfahrungen auf der A 99 und der A 3 zeigen, dass die Staus erheblich reduziert werden konnten. Auch sind die Unfallzahlen, insbesondere Auffahrunfälle, zurückgegangen.

Es lassen sich allgemein folgende verkehrstechnische Auswirkungen feststellen:

- Reduzierung der Störanfälligkeit und Störhäufigkeit während der Spitzenverkehrszeiten,
- deutliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
- i. d. R. keine negativen Auswirkungen auf die Unfallsituation feststellbar,
- optimale und kostengünstige Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten im betroffenen Streckenabschnitt mit dem Ziel der Verflüssigung des Verkehrs,
- Minimierung der Umweltbelastungen durch Schadstoff- und Lärmemissionen.

Vorteile der europäischen Zusammenarbeit ..

Die Ergebnisse der temporären Seitenstreifenfreigabe stießen im Rahmen der Euroregionalen Projekte auf reges Interesse und trugen dazu bei, dass derartige Systeme mittlerweile auch im europäischen Ausland, zum Beispiel am Mestre Beltway nahe Venedig in Norditalien, angewendet werden. Die noch junge Technik wird unter verkehrlich und straßenverkehrsrechtlich unterschiedlichen Randbedingungen eingesetzt. Die internationale Akzeptanz und die Verständlichkeit derartiger Systeme sind zur Gewährleistung bzw. Erhöhung der Verkehrssicherheit von größter Bedeutung. Durch einen intensiven Austausch kann Deutschland im Gegenzug nun kurzfristig wertvolle Erfahrungen gewinnen und in die eigene Planung integrieren.

Ausblick

Gestützt auf die positiven Untersuchungsergebnisse der bisherigen Projekte wird die Entwicklung dieser Technik in Deutschland weiterverfolgt. Da die Wirtschaftlichkeit solcher Maßnahmen hoch und eine schnelle Realisierung möglich ist, wird damit gerechnet, dass in Zukunft derartige Anlagen besonders in Bereichen mit starken temporären Verkehrsspitzen vermehrt eingesetzt werden.

Summary

In order to relieve the traffic situation at least temporarily and in some locations at times when the traffic volume is critically high, hard shoulders on federal motorways have been made available for use under specified conditions and to a limited extent for a few years now. Before hard shoulders are opened to traffic, they are equipped with variable message signs and usually with a video surveillance system. The roads suitable for such measures are congested motorway sections which are very prone to traffic jams or serious traffic disruptions often leading to accidents. In such cases, the relief achieved through hard shoulder running is great enough to justify reduced safety and other disadvantages such as for example the lack of parking space for broken down vehicles or difficult access for rescue vehicles.

Hard shoulder running is an efficient instrument for rapidly achieving a significant improvement of the traffic flow at reasonable financial cost. In this way, road accidents, travel time and pollution can also be reduced. The results of the measures implemented so far are very promising even though these measures do not replace necessary upgrading measures.