

Verkehrsbeeinflussung

Funktioniert das Anti-Stau-Programm?

Weniger Staus, weniger Unfälle, weniger CO₂-Ausstoß. Das war das Ziel des Projektplans Straßenverkehrstelematik 2015, den der damalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer Anfang 2011 an den Start brachte. Gut vier Jahre sind seither vergangen und viele Gelder in die „intelligente“ Verkehrslenkung geflossen. Die Frage ist nur: Was wurde bisher umgesetzt und hat es etwas gebracht?

Seit Mitte März steuert auf der A9 in Fahrtrichtung Nürnberg zwischen der Anschlussstelle Allershausen und dem Autobahndreieck Holledau eine moderne Streckenbeeinflussungsanlage kombiniert mit temporärer Seitenstreifenfreigabe den Verkehr. Gut 20 km ist dieser Autobahnabschnitt lang, der als hochbelastet und stauanfällig gilt. Insgesamt 75 Sensoren erfassen hier nun den Verkehr und die aktuellen Umweltbedingungen, sodass aus diesen Daten die Anzeigen auf zwölf Schilderbrücken errechnet und geschaltet werden. Eine ähnliche Anlage ist seit Anfang Februar auf der A3 zwischen der Anschlussstelle Limburg-Nord und der hessischen Landesgrenze nach

Rheinland-Pfalz in Betrieb. Auf dem 8 km langen Autobahnabschnitt wurden zwölf Signalbrücken errichtet, die den Autofahrern je nach Situation Tempobeschränkungen, Lkw-Überholverbote und Stauwarnungen anzeigen. Außerdem wurden Messgeräte installiert, die Verkehrsdaten sammeln sollen. In Richtung Norden kann zudem der Seitenstreifen freigegeben werden. Die beiden aktuellen Maßnahmen auf der A9 und der A3 stehen beispielhaft für zahlreiche andere, die im Rahmen des „Projektplans Straßenverkehrstelematik 2015“ vom Bund gefördert werden. Etwa 50 Mio. € stellt dieser seit 2011 den Ländern jährlich zur Realisierung von telematischen Maßnahmen

zur Verfügung, um die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahnen ohne einen Ausbau der Strecken zu erhöhen. Insgesamt rund 140 solcher Projekte zum Bau von Verkehrslenkungsanlagen insbesondere auf hoch belasteten oder unfallträchtigen Autobahnabschnitten schloss der ehemalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer 2011 in den Projektplan ein, die bis 2015 durch die Länder umgesetzt werden sollten. Dazu erklärte er im Februar 2011 in einer Pressemeldung: „Mit dem Anti-Stau-Programm treiben wir den Einsatz von Verkehrslenkungsanlagen weiter voran. Der Verkehr wird intelligent gelenkt, läuft

flüssiger und die Leistungsfähigkeit der Autobahnen steigt deutlich. Das Ergebnis: Weniger Staus, weniger Unfälle, weniger CO₂-Ausstoß. Damit leisten wir einen großen Beitrag für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz.“ Im Detail waren verschiedene Maßnahmen geplant, darunter auch Streckenbeeinflussungsanlagen für rund 1 000 zusätzliche Fahrbahnkilometer. Das bedeutet, dass elektronische Anzeigetafeln verkehrsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkungen und Gefahrenwarnungen anzeigen, um so die Staugefahr zu reduzieren. In der Theorie soll auf diese Weise

Streckenbeeinflussungsanlagen versprechen 30 bis 50 % weniger Unfälle

1 000 zusätzliche Fahrbahnkilometer.



Mit dem Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015 plant man die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahnen via Telematik ohne einen Ausbau der Strecken zu erhöhen. Foto: Evobus

die Zahl der Unfälle um 30 bis 50 % gesenkt und die Kapazität der Strecken um bis zu 10 % gesteigert werden.

Vorgesehen waren im Projektplan ebenfalls die temporäre Seitenstreifenfreigabe für insgesamt rund 350 Fahrbahnkilometer, um die Leistungsfähigkeit einzelner Streckenabschnitte in den Spitzenverkehrszeiten zu erhöhen, sowie Netzbeeinflussungsanlagen an rund 90 weiteren Standorten vor Autobahnkreuzen bzw. -dreiecken, um Verkehrsströme auf alternative Routen umzuleiten und dadurch die Haupttrouten zu entlasten. Außerdem geplant waren Zuflussregelungsanlagen an rund 30 zusätzlichen Anschlussstellen. Hierbei wird durch Ampelanlagen die Auffahrt der Fahrzeuge auf die Autobahn gesteuert, wodurch die Dauer von Verkehrsstörungen sowie das Unfallrisiko sinken sollen. Mit Ausnahme der neuen Zuflussregelungsanlagen, von denen nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mittlerweile 34 Stück in Betrieb genommen wurden, weichen die tatsächlich realisierten Maßnahmen aber noch deutlich von der Zielsetzung aus dem Jahr 2011 ab: Laut BMVI wurden im November 2014 insgesamt 3 050 Fahrbahnkilometer in Deutschland über Streckenbeeinflussungsanlagen gesteuert. Im Vergleich zum Jahr 2010 sind damit 560 km hinzugekommen, anvisiert waren 1 000 km. Im Bereich der Seitenstreifenfreigaben hat man sich mit 310 Straßenkilometern immerhin den beabsichtigten 350 km angenähert, während bei den geplanten Netzbeeinflussungsanlagen bislang nur etwa die Hälfte umgesetzt wurde.

Die Pressestelle des BMVI lässt jedoch verlauten, dass das Ministerium derzeit gemeinsam mit den Ländern daran arbeitet, den Projektplan Straßenverkehrstelematik fortzuschreiben. Dafür seien die Bundesländer in einem ersten Schritt aufgefordert worden, sowohl die noch nicht in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen des Projektplans Straßenverkehrstelematik 2015 erneut auf Erforderlichkeit zu überprüfen, als auch neue Maßnahmen zur Aufnahme in den Projektplan vorzuschlagen. In welcher Höhe der Bund dafür weitere Gelder zur Verfügung stellen wird, ist derzeit noch nicht bekannt. Nach Angaben des BMVI habe der Bund im Rahmen des Projektplans bis zum 31.12.2014 rund 215 Mio. € für Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgegeben. Geplant waren ursprünglich 300 Mio. €. Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr

Die Stauanzahl ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen

und digitale Infrastruktur, betont: „Die Bewältigung der rapide steigenden Verkehrsnachfrage und die Umsetzung relevanter verkehrspolitischer Ziele erfordern verstärkt intelligente technische Lösungen. Durch den strategischen Einsatz von Telematikeinrichtungen verbessert das Bundesverkehrsministerium die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit der Bundesautobahnen stetig weiter. Kapazitätsreserven im Straßennetz können durch den Verkehrsfluss beeinflussende dynamische Maßnahmen – etwa Überholverbote, Höchstgeschwindigkeiten, Seitenstreifenfreigabe und Wechselwegweisung – bedarfsorientiert und effizienter genutzt werden.“ Inwieweit die bislang umgesetzten

Maßnahmen diesbezüglich aber auch eine Wirkung gezeigt haben, lässt das BMVI offen. Hingegen spricht die ADAC Staubilanz 2014 eine sehr deutliche Sprache: 475 000 Staus mit einer Gesamtlänge von 960 000 km auf deutschen Autobahnen ist ein neuer Negativrekord. Zum Vergleich: Im Jahr 2013 wurden „nur“ 415 000 Staus mit einer Länge von 830 000 km registriert, im Jahr 2010 waren es 185 000 Staus mit einer Gesamtlänge von rund 400 000 km. Der ADAC räumt jedoch ein, dass die Ursache für diese deutliche Erhöhung nicht nur eine Verschärfung der Verkehrssituation auf den Fernstraßen sei, sondern vielmehr eine laufend verbesserte und genauere Erfassung der Verkehrslage.

Doch auch ein Blick auf die Unfallstatistik zeigt, dass es in Sachen Sicherheit auf Deutschlands Autobahnen noch einiges zu tun gibt: Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden hat sich die Anzahl der polizeilich erfassten Unfälle auf Autobahnen seit dem Jahr 2008 kaum verändert. Mit Ausnahme des Jahres 2010, in dem fast 165 000 solcher Vorfälle verzeichnet wurden, bewegt sich die Statistik zwischen 2008 und 2013 relativ stabil zwischen 150 000 und 152 000. Wobei anzumerken ist, dass die meisten Straßenverkehrsunfälle generell innerorts und auf Land-

straßen registriert werden. Bleibt noch der energiebedingte CO₂-Ausstoß durch den Verkehr, der aber generell seit der Jahrtausendwende eine sinkende Tendenz hat: Insgesamt gingen die Emissionen im Personen- und Güterverkehr von rund 161 Mio. t im Jahr 2001 auf rund 140 Mio. t im Jahr 2012 zurück. Inwiefern die Straßenverkehrstelematik in den vergangenen Jahren daran ihren Anteil hatte, lässt sich nicht beziffern. Fest steht aber: Der Kraftfahrzeugbestand – und somit auch das Verkehrsaufkommen – ist in Deutschland in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Wurden im Jahr 2008 noch 49,3 Mio. Kraftfahrzeuge (inkl. Motorräder) gezählt, so waren es am 1. Januar 2015 bereits rund 53,7 Mio. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes waren Anfang 2015 allein in Deutschland 44,4 Mio. Pkw registriert. Angesichts dieser Zahlen lässt sich vermuten: Rein statistisch gesehen scheint das Anti-Stau-Programm keine Wirkung zu zeigen. Unter Berücksichtigung des gestiegenen Verkehrsaufkommens muss jedoch die Frage erlaubt sein: Wie hoch wäre das Stauaufkommen wohl ohne den Einsatz der Straßenverkehrstelematik? Es bleibt aber auch festzuhalten: Ein echtes „Anti-Stau-Programm“ kann ohne den verstärkten Ausbau des deutschen Autobahnnetzes nicht greifen.

Claudia Rothkamp ■

