

Sitzungsvorlage Nr. 314/2019

Verkehrsausschuss

am 27.02.2019



Verband Region
Stuttgart

04.02.2019 - VA-31419.docx

476 - VA-Ö - 314/2019

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 4

Verstärkte Nutzung der Seitenstreifen – Mittelfristige Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsprobleme in der Region Stuttgart

Antrag der CDU-Fraktion vom 23.10.2017

I. Sachvortrag

Einführung

Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Verkehrsbeeinflussungsanlagen können zielgerichtet verkehrsrelevante Informationen an die Verkehrsteilnehmer über Anzeigetafeln, dynamische Verkehrsschilder, Wechselverkehrszeichen etc. übermitteln. Diese Anlagen kommen auf hochbelasteten Bundesautobahnen zum Einsatz. Vereinzelt werden diese in Baden-Württemberg auch auf Bundesstraßen installiert und betrieben.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen werden unterschieden in Streckenbeeinflussungsanlagen, Anlagen für temporäre Seitenstreifenfreigabe, Netzbeeinflussungsanlagen und Zuflussregelungsanlagen. Die Abbildung 1 stellt die Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen in der Region Stuttgart in einer Übersicht differenziert in Planung, Erneuerung und Bestand dar.

Streckenbeeinflussungsanlage

Eine Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) hat die Aufgabe, die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Sie wird an hochbelasteten und stauanfälligen Streckenabschnitten installiert. Über Wechselverkehrszeichen können fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen, verkehrabhängige und witterungsbedingte Anzeigen geschaltet werden. Dadurch ist es möglich, die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig vor auftretenden Störungen, wie beispielsweise Stau oder Nebel, zu warnen¹. SBA gibt es ohne und mit einer temporären Seitenstreifenfreigabe.

Temporäre Seitenstreifenfreigabe

Mittels einer temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) wird das zeitweise Befahren des Seitenstreifens an hochbelasteten Streckenabschnitten auf Bundesautobahnen ermöglicht. Über Wechselverkehrszeichen wird dann der Seitenstreifen für den Verkehr freigegeben. Dies kann die Verkehrskapazität um bis zu 25 % erhöhen und ist im Gegensatz zu einem Ausbau, eine vergleichsweise kostengünstige sowie schnell realisierbare Maßnahme zur Verbesserung des Verkehrsflusses.²

¹ Aus <<http://www.svz-bw.de/sba.html>> abgerufen 01.02.2019

² Aus <<http://www.svz-bw.de/tsf.html>> abgerufen 01.02.2019

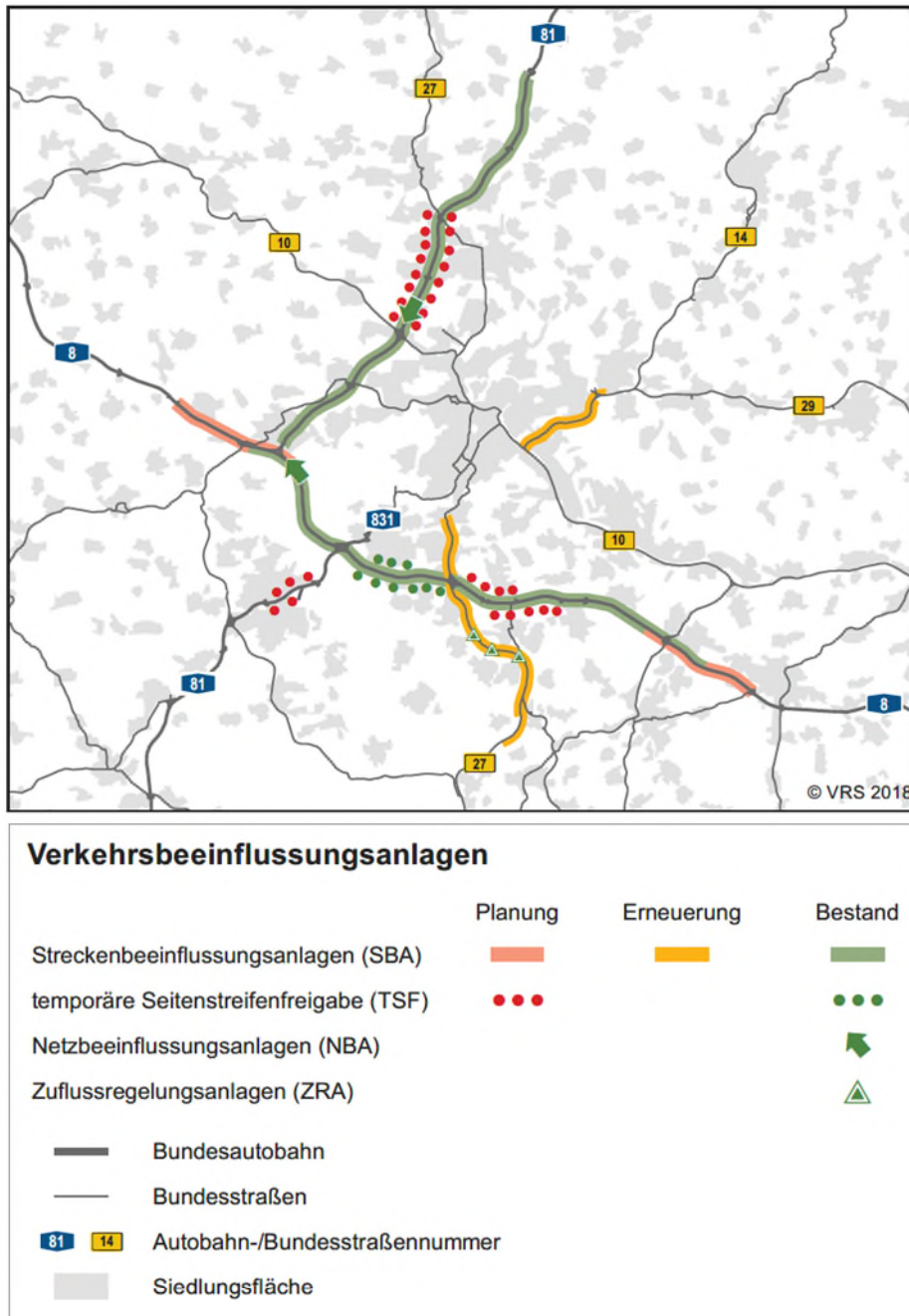


Abbildung 1: Verkehrsbeeinflussungsanlagen Bundesfernstraßen – Planung, Erneuerung, Bestand;
Quelle: VM und Erhebung VRS, Stand 07/2018

Seitenstreifen an Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen dienen in erster Linie der Verkehrssicherheit in ihrer Funktion als Pannestreifen im Falle eines liegengebliebenen Fahrzeugs. Das Bundesverkehrsministerium hat in seinem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2002 geregelt, dass eine flächendeckende Umnutzung der Seitenstreifen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Betracht kommt und die Verwendung als zusätzlicher Fahrstreifen nur sehr restriktiv angewendet werden darf. Überdies hat das Bundesverkehrsministerium generelle Voraussetzungen für die Umnutzung des Seitenstreifens geschaffen, wie zum Beispiel die vorliegende Berücksichtigung des Ausbaus der betroffenen Strecke im Bedarfsplan, einem Mindest-DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von mehr als 65.000 Fz/24h auf einem bereits vorhandenen 4-streifigen Querschnitt, ausreichende Breite und Standfestigkeit des Standstreifens.

Die Einrichtung von TSF bietet sich an chronischen Staustrecken als relativ kurzfristige Übergangslösung an, um die Zeit bis zu einem letztendlichen Streckenausbau gemäss Bedarfsplan zu überbrücken. Vorbereitend können auch durchgängige Verflechtungsstreifen von einer Einfahrt einer Anschlussstelle bis zur nächsten Ausfahrt mehr Verkehrskapazität anbieten. Dies ist im Rahmen des bestehenden Regelwerks im Einzelfall zu prüfen. In bestimmten Fällen stellt die räumlich begrenzte TSF auch eine ergänzende Maßnahme zu einem Ausbauprojekt dar. Und schließlich kann die Umnutzung eines Seitenstreifens auch als eigenständige Maßnahme in besonderen Fällen vorgesehen werden, z. B. an Steigungsabschnitten oder an solchen Abschnitten, die übermäßig stark von lokalem Verkehr belastet sind. Eine TSF soll dabei auf die Bewältigung der Verkehrsspitzen beschränkt bleiben. So bleibt gewährleistet, dass die Seitenstreifen während den übrigen Zeiten ihre eigentliche Funktion wahrnehmen können.

Für die Einrichtung einer TSF müssen für den sicheren und zuverlässigen Betrieb umfassende bauliche und betriebliche Maßnahmen ergriffen werden: Die Tragfähigkeit des Seitenstreifens muss wo nötig erhöht werden (Verstärkung des Unterbaus), Nothaltebuchten müssen gebaut und der betroffene Abschnitt muss mit den nötigen technischen Ausrüstungen (Verkehrsdetektoren, Videokameras, Steuerungselemente und Signalanlagen) ausgestattet werden. Sobald die Detektoren eine hohe Verkehrsbelastung registrieren, erhält die Straßenverkehrszentrale des Landes eine Meldung, dass der Seitenstreifen freizugeben ist. Mittels Videokameras überprüft der Operator hintereinander auf ganzer Länge, ob sich keine Objekte auf dem Seitenstreifen befinden. Voraussetzung für diese visuelle Prüfung ist ausreichendes Tageslicht, was die möglichen Betriebszeiten vor allem über die Wintermonate einschränkt. Bei einer Freigabe wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung wirksam und der Operator überwacht permanent den freigegebenen Seitenstreifen.

In der Regel gut realisierbar ist die TSF auf Abschnitten zwischen zwei Anschlussstellen, auf denen die Seitenstreifen möglichst durchgängig und in der nötigen Breite vorhanden sind. Die Umnutzung von Seitenstreifen über mehrere Anschlussstellen hinweg bedingt in aller Regel eine umfassende Neugestaltung der betroffenen Anschlussstellen. Auf den am stärksten von Verkehrsüberlastungen betroffenen Bundesfernstraßen in der Region Stuttgart ist eine solche Neugestaltung aus räumlichen Gründen oft nur mit einem sehr großen baulichen Aufwand möglich. Die damit verbundenen Verfahren sind zeitintensiv und mit erheblichen Risiken verbunden. Ähnliches gilt für Teilabschnitte, auf denen die Seitenstreifen beispielsweise auf Grund von Brücken oder Tunnel in einer eingeschränkten Breite vorhanden sind.

Auf Grund dieser Einschränkungen kommt in der Region Stuttgart insbesondere die TSF auf Abschnitten zwischen zwei benachbarten Anschlussstellen mit einem hohen Anteil an zu- und abfließendem Verkehr in Frage. Auf solchen Abschnitten kann die Einrichtung von TSF lokal bedingte Verkehrsbehinderungen verringern, zu einem gleichmäßigeren und flüssigeren Verkehr beitragen und so die Verkehrssicherheit erhöhen. Eine TSF oder ein durchgängiger Verflechtungsstreifen zwischen Ein- und Ausfahrten soll die Behinderungen durch Fahrstreifenwechsel der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge reduzieren und im Überlastungsfall zusätzlichen Stauraum schaffen. Insgesamt kann die Umnutzung von Seitenstreifen drohenden Stau verhindern und stockenden Verkehr verflüssigen. Gefährliche Fahrstreifenwechsel sowie Brems- und Beschleunigungsmanöver können vermieden werden.

Umsetzungskonzeption für den Bedarfsplan 2016 – Fahrplan zur Umsetzung

Am 20. März 2018 wurden vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg die Ergebnisse der Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016 des Bundesverkehrswegeplans 2030 für Baden-Württemberg vorgestellt³. Mit der Umsetzungskonzeption erfolgt eine Priorisierung der anstehenden Planungen der Straßenbauprojekte. Nachfolgend werden in Auflistung 1 die Planungen für die großen **Ausbaumaßnahmen** (Bauziele 2 auf 4, 4 auf 6 und 6 auf 8 Fahrstreifen) in der Region Stuttgart aufgeführt, die nachfolgend den vorgesehenen Planungs- und Erneuerungsprojekten der Verkehrsbeeinflussungsanlagen gegenübergestellt werden und daraus Vorschläge der Geschäftsstelle zur weiteren Betrachtung (siehe Tabelle 1) abgeleitet werden.

1 erste Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – **Maßnahmen in Planung**

- a. A 81 AS Sindelfingen-Ost – AS Böblingen-Hulb; Stand Planfeststellung
- b. A 81 AK Stuttgart – AS Sindelfingen-Ost; Stand Vorentwurf
- c. B 10 Enzweihingen – Schwieberdingen; Stand Vorentwurf
- d. B 10 Schwieberdingen – AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81); Stand Vorplanung
- e. B 27 AS Leinfelden-Echterdingen-Nord – AS Aich; Stand Vorplanung

2.1 zweite Stufe Umsetzungskonzeption – **Planungsbeginne bis 2025**

- f. B 10 AS Stuttgart-Zuffenhausen (A81) – AS Stuttgart-Neuwirtshaus

2.2 zweite Stufe Umsetzungskonzeption – **Planungsbeginne ab 2025**

- g. B 10 Dreieck Stuttgart-Neckarpark – Plochinger Dreieck

A Planung durch den Bund in **Planung ab 2021**

- h. A 8 AD Leonberg – AK Stuttgart
- i. A 8 AK Stuttgart – AS Stuttgart-Degerloch
- j. A 8 AS Stuttgart-Degerloch – AS Esslingen
- k. A 8 AS Esslingen – AS Wendlingen
- l. A 81 AS Pleidelsheim – AS Stuttgart-Zuffenhausen

Auflistung 1: Disposition Planung – Umsetzungskonzeption Ausbau in der Region Stuttgart

Aktueller Sachstand

In der Region Stuttgart sind aktuell folgende Planungs- und Erneuerungsprojekte betreffend Verkehrsbeeinflussungsanlagen vom Land Baden-Württemberg vorgesehen (siehe auch Abbildung 1):

Streckenbeeinflussungsanlagen in Planung:

- m. SBA A 8 Erweiterung Heimsheim (beide Richtungen)
- n. SBA A 8 Erweiterung Kirchheim unter Teck (beide Richtungen)

Streckenbeeinflussungsanlagen zur Erneuerung:

- o. SBA B 14/B 29 Stuttgart-Dreieck Neckarpark – Waiblingen (beide Richtungen)
- p. SBA B 27 Stuttgart-Degerloch – Aichtal (beide Richtungen)

³ < <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/verkehrspolitik/bundesverkehrswegeplan-bvwp/bundesfernstrasse-bvwp/> >

Temporäre Seitenstreifenfreigabe in Planung:

- q. TSF A 8 AS Stuttgart-Flughafen/Messe bis AS Esslingen in Fahrtrichtung München
- r. TSF A 8 AS Stuttgart-Plieningen bis AS Stuttgart-Flughafen und TSF A 8 AS Stuttgart-Flughafen bis AS Stuttgart-Degerloch/Stuttgart-Möhringen in Fahrtrichtung Karlsruhe
- s. TSF A 81 AS Ludwigsburg-Nord – AS Stuttgart-Zuffenhausen (beide Richtungen)
- t. TSF A 81 AS Böblingen/Sindelfingen – AS Böblingen-Ost (beide Richtungen)

Auflistung 2: Planungs- und Erneuerungsprojekte Verkehrsbeeinflussungsanlagen in der Region Stuttgart

Eine Studie zur Festlegung des Bedarfs von zusätzlichen oder die Erweiterung von bestehenden SBA und TSF auf Bundesautobahnen (ohne Bundesstraßen) wurde im Jahr 2013 im Auftrag des Landes Baden-Württemberg erstellt. Des Weiteren klärte diese Studie den Bedarf von Zuflussregelungsanlagen an den Anschlussstellen der Autobahnen ab. Maßnahmen an Bundesstraßen waren nicht Teil der Studie 2013.

Die letzte netzweite Untersuchung (mit Bundesstraßen) zur Errichtung von SBA im Raum Stuttgart, die der Geschäftsstelle vorliegt, datiert auf das Jahr 2008. Darin wurde aus Sicht der Gutachter auf der Bundesstraße B 10 aus Richtung Plochingen kommend eine anschließende detailliertere Untersuchung bezüglich der Installation einer SBA vorgeschlagen. Die Einrichtung von TSF wurden im Gutachten 2008 nicht explizit untersucht. Es wird daher angenommen, dass es bisher keine Untersuchung zur Einrichtung von TSF auf Bundesstraßen in der Region Stuttgart gab.

Das Verkehrsministerium gibt an, dass bei der Planung der (I) SBA A 8 Erweiterung Heimsheim die Errichtung einer TSF mit untersucht wurde; diese ist hier entsprechend den Bundesvorgaben in beiden Fahrtrichtungen nicht erforderlich. Für die (II) SBA A 8 Erweiterung Kirchheim unter Teck ist eine zusätzliche Einrichtung einer TSF derzeit noch vom Land in Erwägung. Die Planung und Umsetzung anderer Verkehrsbeeinflussungsanlagen im Autobahnnetz geht gegenüber diesen Erweiterungen vor. Beim Ausbau (III) B 10 Enzweihingen – Schwieberdingen ist für den zukünftigen Ausbauzustand eine zu geringe Verkehrsstärke, die eine SBA erforderlich machen würde, zu erwarten. Auch eine auf insgesamt dann 6 Fahrstreifen ausgebaut (IV) B 27 zwischen AS Leinfelden-Echterdingen-Nord – AS Aich hat eine dann im Verhältnis zu geringe Verkehrsbelastung für eine TSF. Die SBA wird auf der B 27 in diesem Abschnitt erneuert und weiterbetrieben.

Notwendige Maßnahmen

Bei allen großen Ausbauplanungen (siehe Auflistung 1) sollten dabei die Einrichtung von SBA mit/ohne TSF für den zukünftigen Ausbauzustand in den Planungen stets mit betrachtet werden. Die Einrichtung von SBA mit/ohne TSF als ergänzende Maßnahme zum Ausbau oder als **Übergangslösung** hängt davon ab, ob und wie rasch die Ausbaumaßnahmen zur Ausführung kommen. Übergangslösungen durch die Errichtung von SBA mit TSF an Streckenabschnitten mit einer spät disponierten Planung (und somit auch einem späten Ausbau) sollten vom Land Baden-Württemberg in Betracht gezogen werden. Hierfür kommen vor allem alle Streckenabschnitte in Betracht, deren zukünftige Ausbauplanungen noch nicht begonnen wurden (zweite Stufe und Planung durch den Bund ab 2021).

Zunächst sollte vom Land in einer aktualisierten netzweiten Untersuchung (d. h. inkl. der Bundesstraßen) die Errichtung von SBA mit/ohne TSF mit den Ausbaumaßnahmen gemäß Umsetzungskonzept zum Bedarfsplan abgestimmt werden. In diesem ersten Schritt sollte geprüft werden, auf welchen Abschnitten die Umnutzung des Seitenstreifens aufgrund der vorherrschenden verkehrlichen Verhältnisse überhaupt sinn-

voll ist. Im Anschluss daran müssen die technischen Verhältnisse (Vorhandensein und Breite der Seitenstreifen, Fahrbahnaufbau, Lichtraumprofile, erforderliche Lärmschutzmaßnahmen etc.) im Detail geprüft werden.

In der nachfolgenden Tabelle 1 werden die Disposition der Planung der Umsetzungskonzeption (siehe Auflistung 1) und die gesetzten Planung- und Erneuerungsprojekte von SBA mit/ohne TSF (siehe Auflistung 2) in den jeweiligen Abschnitten gegenübergestellt. Die Vorschläge der Geschäftsstelle an das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg zur weiteren Prüfung sind in der rechten Spalte dargestellt.

Disposition Planung Umsetzungskonzeption Ausbau siehe Auflistung 1	Gesetzte Planung/Erneuerung von SBA mit/ohne TSF siehe Auflistung 2	Vorschlag zur weiteren Prüfung
	m. Planung SBA A 8 Erweiterung Heimsheim. <i>(I) Land: Zusätzliche TSF nicht erforderlich</i>	
	n. Planung SBA A 8 Erweiterung Kirchheim unter Teck. <i>(II) Land: Zusätzliche TSF wurde vom Land betrachtet. Status „in Erwägung“</i>	Zur geplanten SBA wird die Errichtung einer zusätzlichen TSF unterstützt.
	o. Erneuerung SBA B 14/B 29 Stuttgart-Dreieck Neckarpark – Waiblingen <i>Zusätzliche TSF nicht möglich</i>	
1 erste Stufe Maßnahmen in Planung		
a. A 81 AS Sindelfingen-Ost – AS Böblingen-Hulb / Planfeststellung	t. Planung TSF A 81 AS Böblingen/Sindelfingen – AS Böblingen-Ost	
b. A 81 AK Stuttgart – AS Sindelfingen-Ost / Vorentwurf		Errichtung von SBA mit/ohne TSF sollte geprüft werden.
c. B 10 Enzweihingen – Schwieberdingen / Vorentwurf	<i>(III) Land: SBA nicht erforderlich</i>	
d. B 10 Schwieberdingen – AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) / Vorplanung		Errichtung von SBA mit/ohne TSF sollte geprüft werden.
e. B 27 AS Leinfelden-Echterdingen-Nord – AS Aich / Vorplanung	p. Erneuerung SBA B 27 Stuttgart-Degerloch – Aichtal. <i>(IV) Land: Zusätzliche TSF nicht erforderlich.</i>	
2.1 zweite Stufe Planungsbeginne bis 2025		
f. B 10 AS Stuttgart-Zuffenhausen (A81) – AS Stuttgart-Neuwirtshaus		* Errichtung von SBA mit/ohne TSF sollte in einer Untersuchung geprüft werden.
2.2 zweite Stufe Planungsbeginne ab 2025		
g. B 10 Dreieck Stuttgart-Neckarpark – Plochinger Dreieck		* Errichtung von SBA mit/ohne TSF sollte in einer Untersuchung geprüft werden.
A Planung durch den Bund in Planung ab 2021		
h. A 8 AD Leonberg – AK Stuttgart	<i>Bestand SBA</i>	* Zur bestehenden SBA sollte eine zusätzliche Errichtung TSF geprüft werden.
i. A 8 AK Stuttgart – AS Stuttgart-Degerloch	<i>Bestand SBA mit TSF</i>	
j. A 8 AS Stuttgart-Degerloch – AS Esslingen	q. Planung TSF A 8 AS Stuttgart-Flughafen/Messe bis AS Esslingen in Fahrtrichtung München	

Disposition Planung Umsetzungskonzeption Ausbau siehe Auflistung 1	Gesetzte Planung/Erneuerung von SBA mit/ohne TSF siehe Auflistung 2	Vorschlag zur weiteren Prüfung
	r. Planung TSF A 8 von AS Stuttgart-Plieningen bis AS Stuttgart-Flughafen und TSF A 8 von AS Stuttgart-Flughafen bis AS Stuttgart-Degerloch/Stuttgart-Möhringen in Fahrtrichtung Karlsruhe	* Zur bestehenden SBA sollte die zusätzliche Errichtung TSF ab AS Esslingen bis AS Stuttgart-Plieningen geprüft werden.
k. A 8 AS Esslingen – AS Wendlingen	<i>Bestand SBA</i>	* Zur bestehenden SBA sollte eine zusätzliche Errichtung TSF geprüft werden.
I. A 81 AS Pleidelsheim – AS Stuttgart-Zuffenhausen	s. Planung TSF A 81 AS Ludwigsburg-Nord – AS Stuttgart-Zuffenhausen	* Ausweitung TSF bis AS Pleidelsheim sollte geprüft werden. Möglichkeiten zur Weiterführung TSF bis AS Mundelsheim sollten geprüft werden.

*** Prüfung auch als Übergangslösung**

Tabelle 1: Vorschlag der Geschäftsstelle an das Verkehrsministerium zur weiteren Prüfung

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Geschäftsstelle zu Kenntnis.
2. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, dem Ministerium für Verkehr die in Tabelle (rechte Spalte) genannten Abschnitte für die temporäre Seitenstreifenfreigabe zur Prüfung vorzuschlagen.
3. Der Antrag der CDU vom 23.10.2017 wird für erledigt erklärt.