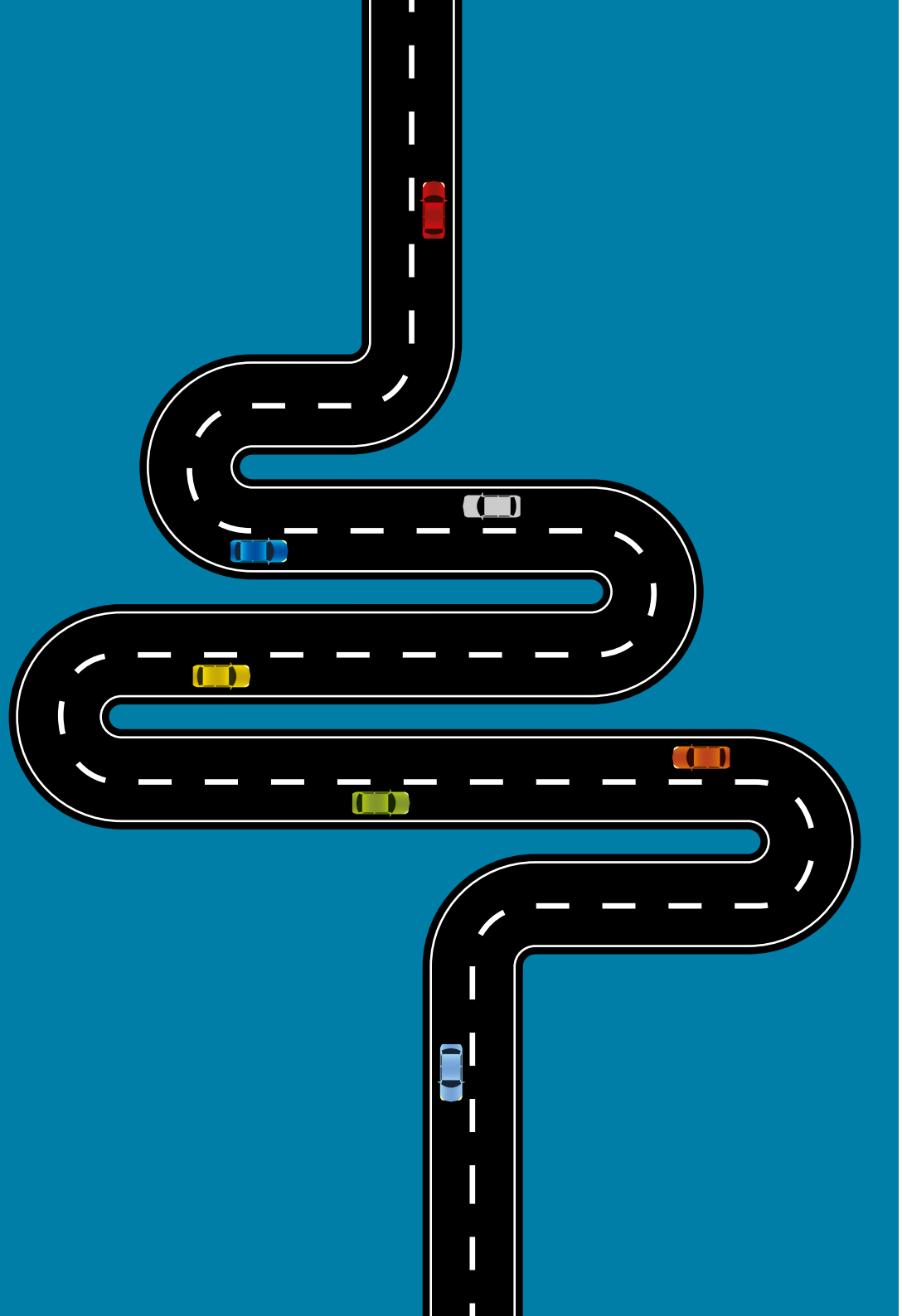
Bessere Nutzung – Weniger Stau

Effiziente Straßen 2020

Rahmenkonzept für Straßenverkehrstelematik und Straßenverkehrsmanagement

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort 4

1. Strategische Grundlagen 5
- 1.1 Strategisches Straßenverkehrsmanagement 5
- 1.2 Verkehrsrechnerzentrale 6
- 1.3 Zuständigkeitsübergreifendes Strategiemanagement 7
- 1.4 Störungs- und Qualitätsmonitoring 7

2. Verkehrssteuerung mit intelligenten Verkehrssystemen 8
- 2.1 Netzbeeinflussung 9
- 2.2 Streckenbeeinflussung 10
- 2.3 Temporäre Nutzung von Seitenstreifen 11
- 2.4 Zuflussregelung 12
- 2.5 Knotenpunktbeeinflussungsanlagen 12

3. Verkehrsinformation 13
- 3.1 Verkehrsinformation an der Straße 13
- 3.2 Verkehrsinformation im Internet und auf mobilen Endgeräten 14
- 3.3 Kooperationen mit Rundfunk, Medien und privaten Dienstleistern 15

4. Stauvermeidung durch Baustellenmanagement 15
- 4.1 Baustelleninformationssystem 15
- 4.2 Mobile Stauwarnanlagen 16
- 4.3 Arbeitsstellen kürzerer Dauer (Tagesbaustellen) 16
- 4.4 Baustellen und Bauzeiten 16

5. Demonstrations- und Pilotprojekte 17
- 5.1 Stauvermeidung durch forciertes Störfallmanagement 17
- 5.2 Kooperative Systeme zur Infrastruktur-Fahrzeug-Kommunikation 17
- 5.3 Einsatz der C2X-Kommunikation auf Autobahnen im Großraum Stuttgart 18
- 5.4 Move BW – Wettbewerb zur Mobilitätsinformation und Verkehrssteuerung 18

Impressum 19

Farbsymbolik Maßnahmenkatalog:

In Planung | In Vorbereitung | In Umsetzung | In Betrieb | Daueraufgabe | ✓ Abgeschlossen

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Bürgerinnen und Bürger,

Baden-Württemberg soll zum Pionierland nachhaltiger Mobilität werden. Dazu müssen heutige Mobilitätsbedürfnisse künftig in Einklang mit Mensch und Umwelt gebracht werden. Dies schließt eine intakte Straßeninfrastruktur ein. Das Land ist von einem dichten Straßennetz durchzogen, das es instandzuhalten gilt. Aufgrund des finanziellen Aufwandes, aber auch aus ökologischen Gesichtspunkten wie beispielsweise einer Reduzierung des Flächenverbrauchs, ist es nötig, die bestehenden Straßen möglichst effizient zu nutzen. Dies bedeutet auch, deren Um- oder Neubau nur noch in begründeten Fällen zu realisieren.

Damit liegt der Fokus zukünftig verstärkt auf dem Straßenverkehrsmanagement. Dabei werden Räume für innovative Problemlösungen mit der vorhandenen Infrastruktur geschaffen und technologische Entwicklungen zur Steigerung der Verkehrseffizienz unterstützt. Es kommt hierbei vor allem darauf an, dass es gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren gelingt, Straßenverkehrsmanagement und den Einsatz von Straßenverkehrstelematik als wichtigen Bestandteil der Bereitstellung von Straßeninfrastruktur zu begreifen. Die Erfahrungen in Deutschland und Europa zeigen, dass damit Verbesserungen bei der Stauvermeidung und Verkehrssicherheit erreicht werden.

Winfried Hermann
Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg

1. STRATEGISCHE GRUNDLAGEN

1.1 STRATEGISCHES STRASSENVERKEHRS-MANAGEMENT

Baden-Württemberg beteiligt sich aktiv an der Entwicklung und Umsetzung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS). Der Einsatz neuester Technologien sorgt für eine effiziente Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur. Die übergreifende Zusammenarbeit aller Beteiligten in den verschiedenen Gremien und Organisationen fördert den Wissensaustausch und stärkt den Erkenntnisgewinn. Das strategische Straßenverkehrsmanagement muss als Daueraufgabe durchgeführt werden, nur so trägt es wesentlich zum zielgerichteten Einsatz von Ressourcen bei.

Maßnahme Nr. 1
Durchführung eines Strategischen Straßenverkehrsmanagements. (Daueraufgabe)

1.2 VERKEHRSRECHNERZENTRALE

Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsrechnerzentrale (VRZ) sorgt für eine koordinierte und qualitativ hochwertige Steuerung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Baden-Württemberg verfügt in Stuttgart über eine Verkehrsrechnerzentrale auf dem neusten Stand, wobei die eingesetzte Hard- und Software kontinuierlich angepasst wird.

Die wichtigste Grundlage einer VRZ sind möglichst lückenlose und aktuelle Informationen zur Verkehrssituation. Nur so können Verkehrsbeeinflussungsanlagen im operativen Betrieb optimal gesteuert und eine Qualitätssicherung betrieben werden. Umso wichtiger ist eine stärkere Erfassung von Verkehrsdaten, insbesondere auf Autobahnen. Neben den konventionellen Erfassungstechniken müssen auch innovative Technologien und Datenquellen zum Einsatz kommen (z.B. Floating Car Data).

Maßnahme Nr. 2
Kontinuierliche Modernisierung der Verkehrsrechnerzentrale sowie Einbindung weiterer Systeme, Anlagen und Anwendungen.
(Daueraufgabe)

Maßnahme Nr. 3
Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung und Einbindung der Verkehrsdaten aus Tunneln.
(In Umsetzung)

Maßnahme Nr. 4
Konzipierung und Aufbau einer „Staustatistik Baden-Württemberg“.
(In Umsetzung)

1.3 ZUSTÄNDIGKEITSÜBERGREIFENDES STRATEGIEMANAGEMENT

Maßnahmen des Straßenverkehrsmanagements enden in vielen Fällen nicht an den Grenzen der Zuständigkeit. Nationalstaats-, Bundesländer-, Regierungsbezirks- und Kommunalgrenzen sind davon betroffen. Eine Abstimmung der Straßenverkehrsmanagementstrategien zwischen den Beteiligten ist deshalb unabdingbar. Dieses grenzübergreifende Strategiemanagement soll auch Lkw-Parkraumkonzepte und die Möglichkeit der gemeinsamen Betreuung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen umfassen. Die Maßnahmen bauen auf bereits bestehenden Kooperationen auf.

Maßnahme Nr. 5
Konzeptionelles und operatives Strategiemanagement an Nationalstaats- und Bundesländergrenzen.
(Daueraufgabe)

Maßnahme Nr. 6
Konzeptionelles und operatives Strategiemanagement in Ballungsgebieten an Regierungsbezirks- und Kommunalgrenzen. (Daueraufgabe)

1.4 STÖRUNGS- UND QUALITÄTS-MONITORING (SQM)

Eine kontinuierliche Analyse der Störungen des Verkehrsflusses ist notwendig, um neue, notwendige Maßnahmen zu identifizieren und bestehende Maßnahmen zu optimieren. Die Analyse soll zu einem großen Anteil auf Basis der Daten aus der Verkehrsrechnerzentrale in Verbindung mit einer Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung erfolgen (siehe Kapitel 1.2).

Maßnahme Nr. 7
Erstellung von Störungs-/Qualitätsanalysen für das strategische Straßennetz (Aktualisierung im Turnus von etwa 5 Jahren).
(Daueraufgabe)

2. VERKEHRSSTEUERUNG DURCH INTELLIGENTE VERKEHRSSYSTEME (IVS)

Unter dem Begriff „Intelligente Verkehrssysteme“ werden seitens der Straßeninfrastruktur im Wesentlichen die gängigen Verkehrsbeeinflussungsanlagen verstanden. Diese steuern – abhängig von der aktuellen Verkehrssituation – Straßennetze (Netzbeeinflussung), Streckenabschnitte (Streckenbeeinflussung und temporäre Seitenstreifenfreigaben) sowie Anschlussstellen von zweibahnigen Straßen (Zuflussregelung). Die positiven Wirkungen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen sind wissenschaftlich bestätigt. Folgendes kann mit ihrem Einsatz erreicht werden:

- → bis zu 15 % höhere Leistungsfähigkeit,
- → bis zu 20 % weniger Staus,
- → bis zu 20 % kürzere Reisezeiten und
- → bis zu 30 % weniger schwere Unfälle.

2.1 NETZBEEINFLUSSUNG

Netzbeeinflussungsanlagen leiten bei Störungen den Verkehr auf leistungsfähige Alternativstrecken um („Wechselwegweisung“). Zum Einsatz kommen vor allem die bundesweit einheitlichen dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta).

Die dWiSta-Technik ermöglicht es, die VerkehrsteilnehmerInnen über Alternativrouten (Ausweichstrecken) sowie über die Störung, die Staulänge und Gefahrensituationen verkehrsabhängig in Echtzeit zu informieren.

Der Einsatz der Netzbeeinflussungsanlagen erhöht die Verkehrssicherheit, verringert die Reisezeit und optimiert die Verkehrskapazität. Insgesamt werden die Kapazitätsreserven im Straßennetz besser ausgenutzt.

Maßnahme Nr. 8 ■
Betrieb der Netzbeeinflussungsanlage A 5/6/61/656/659 im Ballungsraum Rhein-Neckar. (In Betrieb)

Maßnahme Nr. 9 ■
Erweiterung der bestehenden Netzbeeinflussungsanlage Leonberg – Walldorf. (In Vorbereitung)

2.2 STRECKENBEEINFLUSSUNG

Streckenbeeinflussungsanlagen verbessern die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit auf definierten Streckenabschnitten. In erster Linie wird dies durch die Harmonisierung des Verkehrsablaufs (flexible Geschwindigkeitsbeschränkungen) und durch die Warnung vor Gefahren erreicht. Vor allem der Einsatz an hochbelasteten und stauanfälligen Streckenabschnitten von zweibahnigen Straßen ist sinnvoll. Über Wechselverkehrszeichen können fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen, verkehrsabhängige und witterungsbedingte Anzeigen geschaltet werden. Dadurch ist es möglich, die Verkehrsteilnehmer vor auftretenden Störungen, wie beispielsweise bei einem Unfall, einer Panne oder bei Nebel, zu warnen. Eine Streckenbeeinflussung an einer Baustelle kann helfen, die Leistungsfähigkeit der Behelfsfahrstreifen zu erhöhen.

Ziele:

- → Erhöhung der Verkehrssicherheit durch aktuelle Gefahrenwarnungen (z. B. Unfall- und Stauwarnung, Warnung vor Nebel/Nässe/Glätte, Hinweis auf Arbeitsstellen).
- → Optimierung des Verkehrsablaufs durch Harmonisierung des Verkehrs (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung, Lkw-Überholverbot).

Maßnahme Nr. 10 ■
Betrieb der Streckenbeeinflussungsanlage A 8 Leonberg – Wendlingen.

Maßnahme Nr. 11 ■
Betrieb der Streckenbeeinflussungsanlage A 81 Mundelsheim – Leonberg.

Maßnahme Nr. 12 ■
Erneuerung der Streckenbeeinflussungsanlage A 8 Hohenstadt – Ulm.

Maßnahme Nr. 13 ■
Neubau der Streckenbeeinflussungsanlage A 5 Heidelberg – Ladenburg.

Maßnahme Nr. 14 ■
Neubau der Streckenbeeinflussungsanlage A 5 Karlsruhe-Durlach – Baden-Baden.

Maßnahme Nr. 15 ■
Neubau der Streckenbeeinflussungsanlage A 8 Wendlingen – Kirchheim/Teck.

Maßnahme Nr. 16 ■
Erneuerung der Streckenbeeinflussungsanlage B 14 Waiblingen – Stuttgart.

Maßnahme Nr. 17 ■
Erneuerung der Streckenbeeinflussungsanlage B 27 Stuttgart – Aichtal.

Maßnahme Nr. 18 ✓
Studie zur Festlegung des Bedarfs von zusätzlichen oder Erweiterung von bestehenden Streckenbeeinflussungsanlagen.

2.3 TEMPORÄRE NUTZUNG VON SEITENSTREIFEN

Wenn reguläre Fahrstreifen bis zur Kapazitätsgrenze belastet sind, führt die temporäre Nutzung der Seitenstreifen zu Entlastungen im Verkehr. Eingesetzt werden dabei bundesweit einheitlichen Wechselverkehrszeichen. Die Geschwindigkeit auf allen Fahrstreifen wird begrenzt. Trotz Wegfall des Seitenstreifens als Standstreifen bleibt durch Nothaltebuchten, Videoüberwachung und Geschwindigkeitskontrolle die Verkehrssicherheit weiterhin auf einem hohen Niveau.

Im Vergleich zu einem Ausbau ist dies eine relativ kostengünstige sowie schnell realisierbare Maßnahme zur Staureduzierung im Vorgriff auf den regelgerechten Ausbau von hoch belasteten Autobahnen. Berücksichtigt werden muss dabei, dass regelmäßig umfangreiche technische Anlagen (Wechselverkehrszeichen, Videokameras, Detektoren) installiert werden müssen. Im Einzelfall ist ein Ausbau des Standstreifens notwendig.

Maßnahme Nr. 19 ■
Betrieb der temporären Seitenstreifenfreigabe A 8 zwischen AK Stuttgart und AS Möhringen (beide Fahrtrichtungen), sowie zwischen S-Degerloch und AS Esslingen.

Maßnahme Nr. 20 ■
Neubau der temporären Seitenstreifenfreigabe A 81 zwischen AS Ludwigsburg Nord und AS Zuffenhausen (beide Fahrtrichtungen).

Maßnahme Nr. 21 ✓
Studie zur Festlegung des Bedarfs von zusätzlichen oder Erweiterung von bestehenden temporären Seitenstreifenfreigaben.

Farbsymbolik Maßnahmenkatalog:
■ In Planung ■ In Vorbereitung ■ In Umsetzung ■ In Betrieb ■ Daueraufgabe ✓ Abgeschlossen

2.4 ZUFLUSSREGELUNG

An hochbelasteten Anschlussstellen von zweibahnigen Straßen drängen oftmals große Fahrzeugpulks nacheinander auf die Hauptfahrbahn. Ursache dafür können u.a. Ampeln von vorgelagerten Kreuzungen sein. Die damit verbundenen Fahrstreifenwechsel und Bremsmanöver auf der Hauptfahrbahn führen oftmals zu kritischen Fahrsituationen. Bei einer hohen Verkehrsbelastung kann dies zu stockendem Verkehr führen, die häufigen Folgen sind Stau oder Unfälle.

Durch eine Ampel an der Anschlussstelle werden bei der Zuflussregelung die Fahrzeugpulks in kleinere Gruppen von 1 bis 3 Fahrzeugen auf die Fahrbahn gelassen. Die genannte Problematik wird dadurch entschärft.

Maßnahme Nr. 22
Betrieb der B 27-Zuflussregelungsanlagen AS Stetten, Plattenhardt und Bonlanden. (In Betrieb)

Maßnahme Nr. 23
Studie zur Festlegung des Bedarfs von Zuflussregelungsanlagen. (Abgeschlossen)

2.5 KNOTENPUNKTBEEINFLUSSUNGS-ANLAGEN (KBA)

Mit Hilfe der Knotenpunktbeeinflussungsanlagen können Überlastungen an Knotenpunkten vermieden werden. Durch den Einsatz verschiedener verkehrstelematischen Einrichtungen kann der Verkehrsfluss neu ausgerichtet werden. Rückstaus ins das nachfolgende Netz sollen dadurch verringert werden. Durch den Einsatz von Knotenbeeinflussungsanlagen können beispielsweise einzelne Fahrstreifen den jeweils stärksten Strömen zugeordnet werden.

Maßnahme Nr. 24
Prüfung der Einrichtung einer KBA an der AS Stuttgart-Zuffenhausen – A 81/B 10. (In Planung)

3. VERKEHRSINFORMATION

Durch Echtzeit-Verkehrsinformationen können VerkehrsteilnehmerInnen bei Stausituationen entscheiden, ob sie ihre Fahrt räumlich oder zeitlich ändern oder auf andere Verkehrsmittel umsteigen.

3.1 VERKEHRSINFORMATION AN DER STRASSE

Die Nachfrage nach Verkehrsinformationen steigt – auch dank der technischen Möglichkeiten – kontinuierlich an.

Baden-Württemberg setzt im Großraum Stuttgart eine Kombination von LED-Textanzeigen mit standardisierten Streckenbeeinflussungsanlagen ein, um den Einsatz von Verkehrsinformationen an der Strecke zu erweitern. Insbesondere soll damit frühzeitig auf besondere Situationen hingewiesen und die Akzeptanz der Anzeigen verbessert werden.

Maßnahme Nr. 25
Einsatz von „LED-Textanzeigen bei den Streckenbeeinflussungsanlagen A 8 (Leonberg – Wendlingen) und A 81 (Mundelsheim – Leonberg)“. (In Betrieb)

3.2 VERKEHRSINFORMATION IM INTERNET UND AUF MOBILEN ENDGERÄTEN

Die Internetseite der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (www.svz-bw.de) ist die zentrale Plattform für Straßenverkehrsinformationen. NutzerInnen können dort Echtzeitinformationen über die Verkehrslage (Stau, stockend, fließend) in Form von Straßenkarten und über Webcams jederzeit abrufen. Die mobile Version (m.svz-bw.de) erreicht die VerkehrsteilnehmerInnen auch während der Fahrt. Kurzfristige Verhaltensänderungen die zur Stauvermeidung beitragen können so bewirkt werden.

Neben der besseren Auslastung des Straßennetzes durch Verkehrsinformationen ist die Vernetzung der Echtzeitinformationen Verkehrsträger übergreifend von Bedeutung. Umfassende Informationen sind die Grundlage für VerkehrsteilnehmerInnen, das am besten geeigneten Verkehrsmittels auszuwählen.

Maßnahme Nr. 26
Anpassung des Internetangebots an mobile Endgeräte. (In Betrieb)

Maßnahme Nr. 27
Erweiterung der Verkehrslage durch eine Prognose-Funktion. (In Vorbereitung)

Maßnahme Nr. 28
Erweiterung der Webcams an Autobahnen und Bundesstraßen. (In Vorbereitung)

Maßnahme Nr. 29
Integration der Straßenverkehrslage in ein multimodales Auskunftsportal auf Basis von EFA-BW (Federführung NaMoReg-Geschäftsstelle). (Abgeschlossen)

Maßnahme Nr. 30
Beobachtung der Marktentwicklung bei den privaten Verkehrsinformations-Dienstleistungen. (Daueraufgabe)

3.3 KOOPERATION MIT RUNDFUNK, MEDIEN UND PRIVATEN DIENSTLEISTERN

2010 und 2011 gab es bereits eine Kooperation zwischen der Straßenverkehrszentrale und einem regionalen Radiosender. Ein Verkehrsredakteur des Senders war dabei in den Morgenstunden in der Verkehrsrechnerzentrale anwesend und hat zeitweise live über das Verkehrsgeschehen berichtet. Kooperationsmöglichkeiten mit privaten Verkehrsinformations-Dienstleistern können genutzt werden.

Maßnahme Nr. 31
Prüfung und ggf. Erprobung von Kooperationsmöglichkeiten mit Radiosendern und anderen Medien. (In Planung)

Maßnahme Nr. 32
Prüfung und ggf. Erprobung von Kooperationsmöglichkeiten mit privaten Verkehrsinformations-Dienstleistern. (In Planung)

4. STAUVERMEIDUNG DURCH BAUSTELLENMANAGEMENT

Baustellen verursachen etwa ein Drittel der Staus auf Autobahnen. Damit Staus vermieden bzw. reduziert werden können, führt Baden-Württemberg ein intensives Baustellenmanagement durch.

4.1 BAUSTELLENINFORMATIONS-SYSTEM (BIS)

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg betreibt seit 2004 ein dv-gestütztes Baustelleninformations- und -koordinierungssystem (BIS). Das BIS optimiert einerseits die Baustellenplanung innerhalb der Straßenbauverwaltung, andererseits dient es der Information der Öffentlichkeit über Baustellen. Das System muss ständig weiterentwickelt werden, sowohl im Informations- als auch im Koordinationsteil.

Das BIS ist auf aktuelle Daten angewiesen. Gerade bei Baustellen von kürzerer Dauer sind oftmals kurzfristige Änderungen erforderlich. Hilfreich für die Aktualität des BIS sind beispielweise fahrbare Absperrtafeln, die mittels GPS geortet werden können.

Maßnahme Nr. 33
Weiterentwicklung des Baustelleninformations- und -koordinierungssystem (BIS). (In Vorbereitung)

Maßnahme Nr. 34
Erweiterung der Ausstattung von fahrbaren Absperrtafeln mit GPS-Ortungsmodulen. (In Vorbereitung)

4.2 MOBILE STAUWARNANLAGEN

Bereits heute werden mobile Stauwarnanlagen an Autobahnbaustellen eingesetzt. Die Erfahrungen im Hinblick auf die Vermeidung von Unfällen am Stauende sind positiv. Mobile Stauwarnanlagen gehören zur Standardausstattung bei Autobahnbaustellen. In einer weiteren Phase wird die Einbindung der hierbei erfassten Verkehrsdaten in die VRZ angestrebt. Siehe auch Kapitel 1.2.

Maßnahme Nr. 35
Einbindung der Verkehrsdaten aus mobilen Stauwarnanlagen in die VRZ.
(In Umsetzung)

4.3 ARBEITSSTELLEN KÜRZERER DAUER (TAGESBAUSTELLEN)

Für Arbeitsstellen kürzerer Dauer des Straßenbetriebsdienstes und privater Auftragnehmer existieren bereits Regelungen zur Stauvermeidung. Diese werden regelmäßig überprüft und fortgeschrieben.

Maßnahme Nr. 36
Neufassung der bestehenden Einzelregelungen zur Stauvermeidung bei Arbeitsstellen kürzerer Dauer.
(In Umsetzung)

4.4 BAUSTELLEN UND BAUZEITEN

Die Straßenbauverwaltung gibt als Auftraggeber bei Autobahnbaustellen die Rahmenbedingungen für einen möglichst optimalen Bauablauf und Verkehrsführung vor. Schon heute stellt das Land sicher, dass alle Behelfsfahrstreifen in Baustellen eine Breite von mindestens 2,60 Meter, Schutzeinrichtungen sowie Nothaltebuchten haben. Dabei wird stets versucht, alle Fahrsteifen trotz der Baumaßnahme aufrecht zu erhalten. Mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h innerhalb der Baustelle wird ein bestmöglicher Verkehrsfluss sichergestellt. Bauzeiten von mehr als acht Tagen Dauer werden – unabhängig von der Verkehrsbelastung – nur noch unter Ausnutzung des Tageslichtes sowie unter Einbeziehung der Samstage ausgeschrieben.

Die Ausschreibungen geben vor, wie die Verkehrsführungen in der Baustelle auszusehen haben. In den besonderen Vertragsbedingungen werden mit Bonus-/Malus

Maßnahme Nr. 37
Kontinuierliche Umsetzung des Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen (ARS 04/2011).
(Daueraufgabe)

Regelungen für die Bieter Anreize geschaffen, mit Nebenangeboten Bauzeiten noch weiter zu reduzieren. Die Bauzeit wird zur Beschleunigung der Bauarbeiten auf hochbelasteten Betriebsstrecken somit dem Wettbewerb unterworfen und als Vergabekriterium berücksichtigt. Das Land hat diese Möglichkeiten im Oktober 2009 auf zweibahnige Bundesstraßen mit einer Verkehrsbelastung von > 30.000 Kfz/Tag ausgeweitet.

5. DEMONSTRATIONS- UND PILOTPROJEKTE

5.1 STAUVERMEIDUNG DURCH FORCIERTES STÖRFALLMANAGEMENT

Die Polizei führte 2012 einen Pilotversuch für ein verbessertes Störfallmanagement auf Autobahnen im Großraum Stuttgart durch. Dabei ging es vor allem um schnelleres Bergen und Abschleppen von Unfall- oder Pannenfahrzeugen. Ob der Einsatz von Autobahnmeistereien dazu beitragen kann, Unfallstellen schneller zu räumen (z. B. durch eigene Ausstattung mit Reinigungsgeräten), muss noch näher untersucht werden.

Maßnahme Nr. 38
Prüfung von Beiträgen der Autobahnmeistereien zur schnelleren Räumung von Unfallstellen. (In Planung)

5.2 KOOPERATIVE SYSTEME ZUR INFRASTRUKTUR-FAHRZEUG-KOMMUNIKATION

Als „kooperative Systeme“ werden Entwicklungen bezeichnet, mit denen zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur Daten ausgetauscht werden können. Erste Pilotprojekte gab es im Raum Frankfurt (SIM TD – Sichere und intelligente Mobilität, Testfeld Deutschland). Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses wurden durch diese Entwicklung erreicht. Mit der Ausstattung von fahrbaren Absperrtafeln mit Baustellenwarn-Modulen ist es zukünftig erstmals möglich, die VerkehrsteilnehmerInnen vor Ort vor einer Tagesbaustelle

Maßnahme Nr. 39
Beteiligung am Pilotprojekt „Baustellenwarner“ des Bundes zur Erprobung von kooperativen Systemen im Straßenverkehr.
(In Vorbereitung)

zu warnen. Durch die Übertragung der Baustellendaten in die Fahrzeug können sich die VerkehrsteilnehmerInnen auf die geänderte Verkehrssituation einstellen.

5.3 EINSATZ DER C2X-KOMMUNIKATION AUF AUTOBAHNEN IM GROSSRAUM STUTTGART

Zukünftig wird es auch möglich sein, die bei Tagesbaustellen eingesetzte Technik auch für die Kommunikation zwischen Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Autobahnen und den Fahrzeugen zu nutzen. Die Fahrzeuge nehmen die Informationen aus den Wechselverkehrszeichen auf und zeigen sie den FahrerInnnen an bzw. steuern das Fahrzeug selbst. Die Ausnutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur und die Verkehrssicherheit können dadurch spürbar steigen. In Zusammenarbeit mit der Fahrzeugindustrie sind dies Meilensteine auf dem Weg zum autonomen Fahren. Die Streckenbeeinflussungsanlagen im Zuge der A 8 und A 81 bieten mit ihrer modernen Technik hierfür beste Voraussetzungen.

Maßnahme Nr. 40
Einsatz der C2X-Kommunikation auf Autobahnen im Großraum Stuttgart.
(In Vorbereitung)

5.4 MOVE BW – WETTBEWERB ZUR MOBILITÄTSINFORMATION UND VERKEHRSSTEUERUNG

Das Land hat im Mai 2015 „move BW“ , den Wettbewerb zur Mobilitätsinformation und Verkehrssteuerung Baden-Württemberg gestartet. Bei move BW sind Unternehmen und Forschungseinrichtungen gefragt, IKT-gestützte Mobilitätslösungen auf das nächste Innovationslevel zu heben. Ein Konsortium aus großen Unternehmen, kleinen/mittleren Unternehmen und Forschungseinrichtungen soll eine gemeinsame, öffentliche (Verkehrs-)Datenplattform und Schnittstelle zur nachhaltigen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und zur übergreifenden Information für alle Verkehrsarten erarbeiten. Die beste Projektidee soll im Raum Stuttgart umgesetzt werden.

Maßnahme Nr. 41
Move BW – Wettbewerb zur Mobilitätsinformation und Verkehrssteuerung in Baden-Württemberg.
(In Umsetzung)

Weitere Informationen:

www.mvi.baden-wuerttemberg.de
www.svz-bw.de
www.svz-bw.de/verkehrslage.html
www.baustellen.strassen.baden-wuerttemberg.de
www.verkehrsmeldungen.polizei-bw.de

Impressum:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart
Fax 0711 231-5899 · E-Mail: poststelle@mvi.bwl.de
www.mvi.baden-wuerttemberg.de

Bildnachweise:

S. 2: istockphoto.com, S. 5: Miredi / fotolia.com, S. 6, 7: SVZ Baden-Württemberg; S. 8, 9, 10, 11, 12, 13: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, S. 13: Tanja Berger/fotolia.com, S. 14: Glaser/fotolia.com, S. 17: picture alliance/Winfried Rothermel

Herausgeber:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart

Stand: Juli 2015

Gestaltung und Produktion: AD Rainer Haas, Stuttgart

Gedruckt auf Circle Silk Premium White, 100 % Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen, EU Eco-Label.

Auf 100 % Recyclingpapier gedruckt

Ökodruckfarben auf Basis nachwachsender Rohstoffe

Energie-Effizienz-Produktionskonzept

Klimaneutral und emissionsarm gedruckt

Für diese Druckproduktion wird ein Baum gepflanzt

Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität

Baden-Württemberg

NEUE MOBILITÄT
bewegt nachhaltig

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart · www.mvi.baden-wuerttemberg.de