

Zitate aus:

Bundesverkehrswegeplan 2015 – Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen
Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Prof. Dr.-Ing. Justin Geistefeldt, Ruhr-Universität Bochum
Dr.-Ing. Frank Weiser, Dipl.-Ing. Christina Riedl, BBW GmbH Dezember 2013

„Zur weiteren Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit auf Bundesautobahnen werden zunehmend Verkehrsbeeinflussungsanlagen eingesetzt, um bestehende Kapazitäts- und Sicherheitsdefizite mit einer intelligenten Verkehrssteuerung zu bewältigen. Zu den eingesetzten Anlagentypen zählen im Wesentlichen:

- Netzbeeinflussungsanlagen (NBA) zur Alternativroutensteuerung des Verkehrs im Fall von Störungen durch dynamische Wegweisung,*
- Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) zur linienhaften Steuerung des Verkehrs durch situationsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkungen und Gefahrenwarnungen,*
- Anlagen für die temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) zur bedarfsabhängigen Freigabe des Seitenstreifens für den fließenden Verkehr bei hoher Verkehrsnachfrage,*
- Zuflussregelungsanlagen (ZRA) zur Verbesserung des Verkehrsablaufs an Einfahrten durch Verstetigung des auf die Hauptfahrbahn zufließenden Verkehrs mittels Lichtsignalanlagen in der Einfahrtrampe mit kurzer Umlaufzeit.“*

„Zur Bewältigung streckenbedingter Kapazitätsengpässe im Autobahnnetz ist insbesondere die temporäre Seitenstreifenfreigabe geeignet.“

„Aufgrund der langen Planungs- und Umsetzungszeiträume für Ausbaumaßnahmen, der begrenzten finanziellen und ökologischen Ressourcen und der bislang sehr guten Erfahrungen mit dieser Betriebsform stellt die temporäre Seitenstreifenfreigabe prinzipiell aber auch eine längerfristige Lösung zur Behebung von Kapazitätsdefiziten dar.“

„Negative Sicherheitswirkungen einer temporären Seitenstreifenfreigabe sind bislang in keiner Untersuchung dokumentiert worden. Im Gegensatz zur dauerhaften Umnutzung des Seitenstreifens bietet die temporäre Freigabe den Vorteil, dass der Seitenstreifen außerhalb der Spitzenstunden als Sicherheitsraum erhalten bleibt und die Kapazität der Autobahn bedarfsgerecht gesteuert werden kann.“

„Dabei wurde eine Erhöhung der Kapazität von dreistreifigen Richtungsfahrbahnen außerhalb von Knotenpunkten durch die Seitenstreifenfreigabe um 20 bis 25 % ermittelt.“...“ Diese Erkenntnisse fließen in die zukünftige Fassung des HBS [Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)] ein.“