



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR  
PRESSESTELLE

## Anlage 1: Maßnahmenpaket zur effizienten Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur

- Durchführung eines strategischen Straßenverkehrsmanagements
- Kontinuierliche Modernisierung der Verkehrsrechnerzentrale sowie Einbindung weiterer Systeme, Anlagen und Anwendungen, z.B. durch die Datenerfassung aus mobilen Stauwarnanlagen
- Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung und Einbindung der Verkehrsdaten aus Tunneln
- Konzipierung und Aufbau einer Staustatistik Baden-Württemberg
- Konzeptionelles und operatives Strategiemangement an Nationalstaats- und Bundesländergrenzen, sowie in Ballungsgebieten an Regierungsbezirks- und Kommunalgrenzen
- Erweiterung der bestehenden Netzbeeinflussungsanlagen Leonberg - Walldorf
  - Neubau der Streckenbeeinflussungsanlagen
    - A 8 Leonberg – Wendlingen (im Betrieb)
    - A 81 Mundelsheim – Leonberg (im Betrieb)
    - A 5 Heidelberg/Schwetzingen – Dossenheim
    - A 5 Karlsruhe-Durlach - Baden-Baden
    - A 8 Wendlingen - Kirchheim/Teck
  - Erneuerung der Streckenbeeinflussungsanlagen
    - A 8 Hohenstadt - Ulm
    - B 14 Waiblingen – Stuttgart
    - B 27 Stuttgart - Aichtal
- Neubau der temporären Seitenstreifenfreigabe
  - A 8 zw. AK Stuttgart und AS Möhringen (beide Fahrtrichtungen), sowie zw. S-Degerloch und AS Esslingen
  - A 81 zw. AS Ludwigsburg-Nord und AS Zuffenhausen (beide Fahrtrichtungen)
- Studie zur Festlegung des Bedarfs von zusätzlichen oder Erweiterung bestehender
  - Streckenbeeinflussungsanlagen
  - temporären Seitenstreifenfreigaben
- Studie zur Festlegung des Bedarfs von Zuflussregelungsanlagen
- Zuflussregelungsanlagen im Zuge der B 27 an den Anschlussstellen Stetten, Plattenhardt und Bonlanden (im Betrieb)

- Prüfung der Einrichtung einer Knotenpunktbeeinflussungsanlage an der AS Stuttgart-Zuffenhausen (A81/B10)
- Einsatz von LED-Textanzeigen an den Streckenbeeinflussungsanlagen A 8 und A 81
- Anpassung des Internetangebots an mobile Endgeräte
- Erweiterung der Verkehrslage durch eine Prognose-Funktion
- Erweiterung der Webcams an Autobahnen und Bundesstraßen
- Integration der Straßenverkehrslage in ein multimodales Auskunftsportale auf Basis der Beobachtung der Marktentwicklung bei den privaten Verkehrsinformations-Dienstleistungen
- Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten mit Radiosendern und anderen Medien sowie mit privaten Verkehrsinformations-Dienstleistern
- Weiterentwicklung des Baustelleninformations- und koordinierungssystem (BIS)
- Erweiterung der Ausstattung von fahrbaren Absperrtafeln mit GPS-Ortungmodulen
- Einbindung von Verkehrsdaten aus mobilen Stauwarnanlagen in die VRZ
- Neufassung der bestehenden Einzelregelungen zur Stauvermeidung bei Arbeitsstellen kürzerer Dauer
- Kontinuierliche Umsetzung des Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen
- Umsetzung Kooperativer Systeme unter Beteiligung am Pilotprojekt „Baustellenwarner“ des Bundes zur Erprobung von kooperativen Systemen im Straßenverkehr

### **Weitere Informationen:**

#### **Netzbeeinflussungsanlagen:**

Durch Netzbeeinflussungsanlagen kann der Verkehr von Netzabschnitten mit aktuellen Störungen auf leistungsfähige Alternativstrecken umgeleitet werden. Dies geschieht durch Wechselwegweiser, mit denen situationsangepasste Umleitungsempfehlungen angezeigt werden. Hierzu werden vor allem die bundesweit einheitlichen **dynamische Wegweiser** mit integrierten **Stauinformationen** (dWiSta) eingesetzt. Die dWiSta-Technik ermöglicht es, die Verkehrsteilnehmer über Ausweichstrecken sowie über die Störung, die Staulänge und Gefahrensituationen verkehrsabhängig zu informieren.

### **Streckenbeeinflussungsanlagen:**

Streckenbeeinflussungsanlagen harmonisieren den Verkehrsablauf durch flexible Geschwindigkeitsbeschränkungen und warnen vor Gefahren. Über Wechselverkehrszeichen können fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen, sowie verkehrabhängige und witterungsbedingte Anzeigen geschaltet werden. Dadurch ist es möglich, die Verkehrsteilnehmer vor auftretenden Störungen, wie beispielsweise Stau oder Nebel, zu warnen.

### **Temporäre Seitenstreifenfreigaben:**

Bei der temporären Seitenstreifennutzung wird durch Wechselverkehrszeichen das zeitweise Befahren des Seitenstreifens gestattet, sobald die regulären Fahrstreifen zu hoch belastet sind. Gleichzeitig wird die Geschwindigkeit auf allen Fahrstreifen auf höchstens 100 km/h begrenzt. Dadurch wird die Gesamtkapazität der Richtungsfahrbahn gesteigert. Trotz Wegfall des Seitenstreifens bleibt durch Nothaltebuchten, Videoüberwachung und Geschwindigkeitskontrolle die Verkehrssicherheit weiterhin auf einem hohen Niveau.

### **Zuflussregelung:**

An hochbelasteten Anschlussstellen zweibahniger Straßen drängen oft große Fahrzeugpuls gleichzeitig auf die Hauptfahrbahn. Bei der Zuflussregelung werden die Fahrzeugpuls durch eine Ampel auf der Zufahrtsrampe der Anschlussstelle in kleinere Gruppen von 1-3 Fahrzeugen aufgelöst. Dadurch können kritische Fahrsituationen, Stau- und Unfallgefahren entschärft werden.

### **Knotenpunktbeeinflussungsanlage:**

Knotenpunktbeeinflussungsanlagen stellen mit Hilfe verkehrstelematischer Einrichtungen an hochbelasteten Knotenpunkten den Verkehrsfluss gesonderter Verkehrsbeziehungen sicher. Rückstaus ins das nachfolgende Netz sollen dadurch verringert werden.