

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
D - 10173 Berlin Abt. VI

Herrn
Martin Doering

Bearbeiter: Hr. Klein

Zeichen: VII E 31

Dienstgebäude:
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin-Mitte



Zimmer R 320
Telefon (030) 9025 1345
Fax (030) 9025 1680
intern: (925)

Datum . Januar 2003

Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Bundesautobahnen im Land Berlin Ihr Schreiben vom 2. Dezember 2002

Sehr geehrter Herr Doering,

ich bedanke mich für Ihr Schreiben vom 2. Dezember 2002 und möchte gern zu den von Ihnen gestellten Fragen Stellung nehmen.

Durch den Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen soll die Anzahl und die Dauer von Verkehrsstörungen auf hochbelasteten Bundesautobahnen (BAB) reduziert werden, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf positiv zu beeinflussen.

Damit dieses Ziel erreicht werden kann, wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen grundlegende bundesweit geltende Festlegungen über die Funktionsweise und die Anzeigenehalte von Verkehrsbeeinflussungsanlagen getroffen.

Aufgrund einhergehender Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesens gilt als erwiesen, dass Verkehrsbeeinflussungsanlagen in erheblichem Maße zur Reduzierung von Unfällen beitragen. Die Anlagen haben darüber hinaus positive Auswirkungen auf den Verkehrsablauf, da sie den Verkehrsfluss auch bei großen Verkehrsstärken z.B. durch die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit stabilisieren können.

Sprechzeiten
nach telefonischer Vereinbarung

E-Mail
poststelle@senstadt.verwalt-berlin.de

Internet
www.stadtentwicklung.berlin.de

Fahrverbindungen

 2 Märkisches Museum
 8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Str.
 3, 5, 6, 7, 75, 9 Jannowitzbrücke
 147, 240, 265 Märkisches Museum

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:

Postbank Berlin	Kto.Nr. 58-100	BLZ 100 100 10
Berliner Sparkasse	Kto.Nr. 0 990 007 600	BLZ 100 500 00
Berliner Bank	Kto.Nr. 9-919 260 800	BLZ 100 200 00
Landeszentralbank	Kto.Nr. 10 001 520	BLZ 100 000 00

Punktuell betrachtet könnte man zu dem Ergebnis kommen, dass der Nutzen der Anlagen nur gering ist. Betrachtet man jedoch das gesamte Verkehrsgeschehen über einen längeren Zeitraum, stellt sich heraus, dass Stauerscheinungen je nach Verkehrstärke erst später auftreten, weniger lang sind oder teilweise völlig verhindert werden.

Die Anzeigehalte sind auf die unterschiedlichsten Verkehrssituationen abgestimmt und müssen auch für kritische (schwankende) Übergangszustände sinnvoll und eindeutig sein. So ist auch die von Ihnen dargelegte Anzeigesituation, dass bei Stau die zul. Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert und zusätzlich das Staupiktogramm gezeigt wird, zu sehen. Natürlich sollen Sie bei Stau nicht 60 km/h fahren (das können Sie im Übrigen unabhängig von Verkehrsbeeinflussungsanlagen bei Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit mit fester Beschilderung im Stau auch nicht) und Sie wissen auch ohne das gezeigte Staupiktogramm, dass Sie im Stau stehen, aber der Stau löst sich meist kurzfristig in Teilabschnitten wieder auf oder verlagert sich. Damit bei diesen Vorgängen das Fahrzeugkollektiv nicht sofort wieder schlagartig beschleunigt, um auf das nächste Stauende aufzufahren, werden die Kraftfahrer durch die Anzeigehalte zu einem langsameren, gleichmäßigeren und damit für den Streckenabschnitt zu einem insgesamt leistungssteigernden Fahrverhalten aufgefordert. Durch diese Harmonisierung werden zusätzliche Stauerscheinungen reduziert.

Ähnliche positive Auswirkungen entstehen durch das Anzeigen von Dauerlichtzeichen mit grünen Pfeilen, die ausschließlich im Bereich von Tunnelanlagen und Autobahnkreuzen/-dreiecken (Knotenpunktbeeinflussung) eingesetzt werden, bei denen die Möglichkeit besteht Fahrstreifen verkehrs- oder situationsabhängig – ohne den Einsatz von kostenintensivem Absperrmaterial - freizugeben oder zu sperren. Bitte bedenken Sie, dass Dauerlichtzeichen nicht zum Anzeigen von starren Fahrstreifenaufteilungen eingesetzt werden. Vielmehr dienen sie insbesondere für eine - von der jeweiligen Verkehrssituation abhängigen - sinnvolle variable Fahrstreifenzuteilung, um z.B. eine kapazitätsangepasste Zusammenführung von zeitlich unterschiedlich starken Verkehrsströmen in Autobahnkreuzen/-dreiecken - zur Reduzierung oder Vermeidung von Stauerscheinungen - zu ermöglichen.

Diese variablen Eingriffe in den Verkehrsablauf müssen den Verkehrsteilnehmern, die in Tunneln und Autobahnkreuzen/-dreiecken insgesamt eine fahrpsychologisch schwierige Aufgabe bewältigen müssen, frühzeitig angezeigt werden. Der Einsatz von Dauerlichtzeichen dient einer sicheren und intuitiv eindeutigen Führung der Verkehrsteilnehmer. Die Steuerung und Überwachung der Anlagen erfolgt aus der Verkehrsregelungszentrale der Polizei.

Die Anschaffung und Instandhaltung der verkehrsbeeinflussenden Systeme auf hochbelasteten störanfälligen BAB-Strecken in Berlin wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen finanziert.

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen ausreichend beantworten und Sie von der fehlerfreien Funktion der neuen Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den BAB-Strecken überzeugen konnte.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Dr. Kalender