

Temporäre Seitenstreifenfreigaben auf Autobahnen auch als dauerhafte Maßnahme zur Kapazitätserweiterung prüfen



Verkehrsschild für die temporäre Nutzung des Autobahn-Seitenstreifens und angewandte temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) auf der Bundesautobahn A3 östlich von Düsseldorf

Die Metropolregion Rheinland ist als nationaler und internationaler Verkehrsknoten in besonderem Maße auf eine funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen, damit Menschen und Güter zuverlässig und schnell ans Ziel kommen. Jedoch ist die Bestandsinfrastruktur vielerorts marode bzw. den heutigen Anforderungen an das tatsächliche Verkehrsaufkommen nicht mehr angemessen. Um diesen Zustand möglichst bald zu ändern, bedarf es einer Reihe von politischen, planerischen und administrativen Maßnahmen auf allen staatlichen Ebenen.

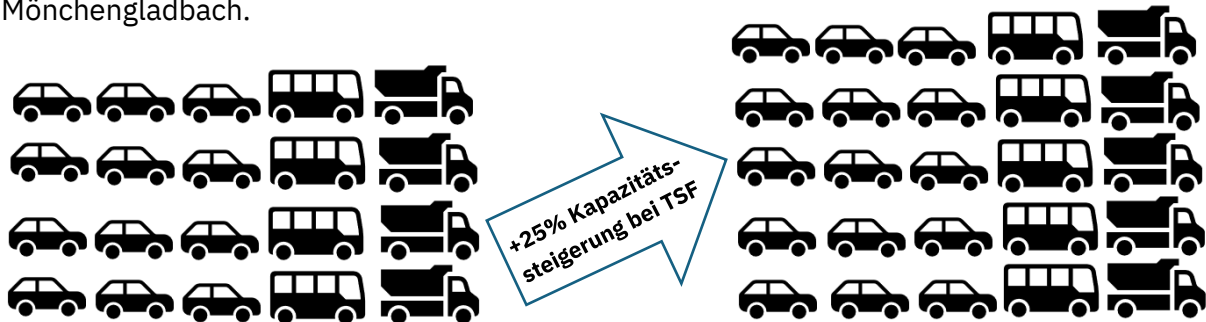
Insbesondere die meisten Autobahnabschnitte und -brücken wurden vor vielen Jahrzehnten für deutlich geringere Verkehrsmengen geplant und umgesetzt, als heute mittlerweile vorhanden sind. Die Folge: Verkehrsbeeinträchtigungen und Staus vor allem zu den täglichen Stoßzeiten morgens und nachmittags, welche sowohl klimaschädlich sind als auch hohen volkswirtschaftlichen Schaden nach sich ziehen.

Im Rheinland ist aktuell eine Vielzahl an Autobahnausbau- und Sanierungsprojekten vorgesehen. Jedoch wird absehbar auch die Realisierung der im Herbst 2023 höchst priorisierten Projekte noch viele Jahre dauern. Klar ist aber, dass im Sinne eines fließenden Verkehrs gerade an den neuralgischen Stau-Hotspots möglichst schnell Abhilfe geschaffen werden muss. Eine technische Möglichkeit hierfür ist bereits vorhanden.

Instrument der Temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF)

Die temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) ermöglicht durch digitale Wechselverkehrszeichen das zeitweise Befahren des Autobahnseitenstreifens bei Bedarf, also zu Zeiten mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Der Seitenstreifen darf dann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h befahren werden, die gleiche Höchstgeschwindigkeit gilt dann ebenfalls für die übrigen, regulären Fahrstreifen. Durch Nothaltebuchten und Videobeobachtungen / Telematik aus Verkehrsleitzentralen wird die

Verkehrssicherheit sichergestellt bzw. beibehalten. Durch das Instrument der TSF ist es möglich, die Kapazität auf dem ausgewählten Streckenabschnitt signifikant (in der Regel um rund 25%) zu erhöhen¹, damit Staus zu reduzieren bzw. ggfs. ganz zu vermeiden und somit wiederum staubedingte (Auffahr-)Unfälle ebenfalls zu reduzieren. Derzeit kommt bzw. kam die TSF auf diversen Streckenabschnitten im Rheinland zum Einsatz. So ist das System auf der A3 zwischen dem Kreuz Breitscheid bei Ratingen und Hilden seit 2018 etabliert. Bald soll es auf dem südlicheren Abschnitt zwischen Hilden und Opladen ebenfalls zum Einsatz kommen. Auf der A4 östlich von Köln wurde 1997 die erste TSF in Deutschland als Pilotprojekt in Betrieb genommen. Weitere Abschnitte, auf denen die Technik bereits zur Anwendung kommt oder kam, sind die A57 nördlich von Köln sowie die A52 nördlich von Mönchengladbach.



Allerdings: Aus regulatorischer Perspektive ist die temporäre Nutzung des Seitenstreifens aktuell lediglich als vorgreifende Maßnahme für einen späteren Vollausbau auf dem jeweiligen Streckenabschnitt vorgesehen und umsetzbar. Vor allem folgende fünf Punkte sprechen dafür, diese Vorgabe grundlegend zu überdenken und temporäre Seitenstreifenfreigaben künftig auch als dauerhafte Maßnahme ohne zwangsläufigen späteren Vollausbau zuzulassen.

1. Schnelle Kapazitätserweiterung erforderlich

Die im Februar 2024 veröffentlichte Staubilanz 2023 des ADAC zeigt auf, dass NRW auch im Jahr 2023 wieder ‚Stauland Nr. 1‘ in Deutschland war. Ein besonderer Fokus liegt hier auf den Strecken im Rheinland wie bspw. der A3 zwischen Köln und Oberhausen oder der A59 zwischen Bonn und Köln. Die Gesamtzahl der Stautunden tendiert dabei wieder in Richtung des Rekordwertes aus dem Jahr 2019.² Das zeigt: Der Bedarf an Kapazitätserweiterungen der Autobahnen ist grundsätzlich gegeben und sollte schnell mit allen verfügbaren Maßnahmen wie der TSF realisiert werden.

Hinzu kommt, dass die Deutsche Bahn durch ihre Konzerntochter DB InfraGO ab Sommer 2024 mit der Grundsanierung ihres Hochleistungs- / Kernnetzes beginnt. Von der Generalsanierung des Hochleistungsnetzes West, bei der der betroffene Streckenabschnitt für rund ein halbes Jahr vollgesperrt werden muss, sind auch einige Streckenabschnitte im Rheinland betroffen, bspw. im 2. Halbjahr 2026 die rechtsrheinische Strecke zwischen Troisdorf und Koblenz, im 1. Halbjahr 2028 die linksrheinische Strecke zwischen Köln und Bonn oder im 2. Halbjahr 2029 die Strecke zwischen Aachen und Köln. Hier bietet die TSF zum einen die Möglichkeit, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen und zum anderen eröffnet sie die Chance, eine Busspur für Schienenersatzverkehre einzurichten. Gleiches gilt aus Sicht der Kommunen für städtische Autobahnen (Seitenstreifen als Umweltspur im Berufsverkehr).

¹ <https://lbm.rlp.de/de/grossprojekte-themen/verkehrssteuerung/verkehrszentrale/temporaere-seitenstreifenfreigabe/>

² <https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/verkehr-sicherheit/stau-nrw-aktuell-2023/>

2. Sicherheit

Als Argument für den im Nachgang einer TSF obligatorischen Vollausbau wird seitens des zuständigen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) auf ein ‚Allgemeines Rundschreiben Straßenbau‘ aus dem Jahr 2002 verwiesen. Hierin heißt es u.a., dass „eine generelle oder flächendeckende Umnutzung des Seitenstreifens aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Frage“³ käme. Hier bedarf es nach über 20 Jahren einer grundlegenden Neubewertung. Zwar ist der Sicherheitsstandard der deutschen Autobahnen - auch international betrachtet - auch aufgrund der fast durchgehend vorhandenen Seitenstreifen sehr hoch. Praxis- und Forschungsergebnisse⁴ aus dem In- und Ausland zeigen jedoch, dass Sicherheitsaspekte nicht reduziert werden, wenn auch die Standspur temporär für den Verkehr freigegeben wird, um damit die Kapazität von besonders belasteten Abschnitten flexibel zu erhöhen. Im Großraum Frankfurt am Main haben Analysen gar ein vergleichsweise höheres Sicherheitsniveau im Gegensatz zu den Durchschnittswerten der Bundesautobahnen festgestellt. Zudem hat der wissenschaftliche Dienst des Bundestages im Februar 2023 herausgearbeitet, dass TSF auch international betrachtet kein höheres Sicherheitsrisiko darstellen.⁵ Auch eine wissenschaftliche Ausarbeitung im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem August 2023 kommt zum Ergebnis, dass „insgesamt durch die temporäre Freigabe des Seitenstreifens bei höheren Verkehrsbelastungen [...] von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen“ ist.⁶

3. Geringerer Flächenverbrauch

Zwar geht auch die Einrichtung einer Temporären Seitenstreifenfreigabe mit baulichen Maßnahmen bzw. Flächenversiegelungen einher, bspw. für zusätzliche Nothaltebuchten oder ggfs. erweiterte Lärmschutzwände. Dennoch ist der Grad des Flächenverbrauchs bzw. der Neuversiegelung von Fläche im Vergleich zu einem regulären Vollausbau des Autobahnabschnitts deutlich geringer. Dies ist vor allem bei Abschnitten relevant, die durch besonders schützenswertes Gebiet verlaufen.

4. Kapazitätserweiterung meistens nur zu bestimmten Tageszeiten notwendig

Wie ebenfalls u.a. vom ADAC in der „Staubilanz 2023“ festgestellt, konzentriert sich die Staugefahr in aller Regel auf die Tageszeiten zwischen 7 und 9 Uhr morgens sowie zwischen 15 und 19 Uhr am Nachmittag / Abend, wenn die meisten Menschen berufsbedingt unterwegs sind.⁷ Dies zeigt: Der Bedarf einer größeren Kapazität von viel-frequentierte Autobahnabschnitten ist ohnehin nicht 24/7 gegeben, sondern vor allem lediglich zu den Stoßzeiten an Werktagen. Auch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die als gemeinnütziger Verein als Ziel die Erstellung des Technischen Regelwerks für das gesamte Straßen- und Verkehrswesen sowie die Weiterentwicklung der technischen Erkenntnisse verfolgt, stellte in einer Ausarbeitung vom September 2023 ebenfalls fest: „Temporäre Seitenstreifenfreigaben und intelligente Verkehrssteuerungssysteme können den Verkehrsfluss verstetigen und im Einzelfall Ausbaubedarf reduzieren.“⁸

³ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/ars-aktuell/allgemeines-rundschreiben-strassenbau-2002-20.pdf?__blob=publicationFile

⁴ Helen Waleczek, Raumzeitliche Analyse der Sicherheitswirkungen der temporären Seitenstreifenfreigabe auf Autobahnen, Schriftenreihe, Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum, Heft 43, 2020, S. 107

⁵ <https://www.bundestag.de/resource/blob/938878/85f56f410c259bb1a56f418661167600/WD-5-007-23-pdf-data.pdf>

⁶ FE-Nr.: 02.0367/2013/EGB; Anlage zu TOP 3.2 Sitzung LA 3, 2023-10-25

⁷ <https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/verkehr-sicherheit/stau-nrw-aktuell-2023/>

⁸ https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/Steckbriefe_E_Klima.pdf

5. Kostengünstigere Lösung

Einhergehend mit deutlich geringerem baulichen Aufwand im Vergleich zum Vollausbau sind signifikante Kosteneinsparungen, was insbesondere in den aktuellen Zeiten knapper Haushaltskassen auf der einen Seite und immens steigender Baukosten auf der anderen Seite ein bedeutsamer Punkt ist. Hierbei eingesparte Mittel können an anderer Stelle zur Erhaltung bzw. zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur genutzt werden.

Fazit

Die Argumente, die temporäre Seitenstreifenfreigabe auf bestimmten Streckenabschnitten auch als dauerhafte Maßnahme einzusetzen und nicht nur als befristete Übergangslösung, sind wie zuvor ausgeführt vielfältig und gewichtig. Dies gilt vor allem in jenen Fällen, bei denen nach einer gewissen Evaluationszeit erkennbar ist, dass die zeitweise Kapazitätserweiterung durch eine TSF für die Verkehrsmengen in aller Regel ausreicht.

Das zuständige Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sollte daher im Zeitalter der Digitalisierung prüfen, ob die temporäre Seitenstreifenfreigabe auch als langfristiges Instrument zur Ertüchtigung der Autobahninfrastruktur anerkannt werden kann - bspw. durch eine entsprechende Anpassung der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RRA). Im Zuge dessen müssen allgemeine Kriterien festgelegt werden, wo und wann eine dauerhafte temporäre Seitenstreifenfreigabe sinnvoll sein kann.

Kontakt:

Christian Seul

Metropolregion Rheinland e.V.

E-Mail: christian.seul@metropolregion-rheinland.de

Tel.: +49 (0) 221 98 93 17 - 222

Anhang:

Über die Metropolregion Rheinland (MRR)

Die Metropolregion Rheinland (MRR) ist die Interessenvertretung des NRW-Rheinlands gegenüber den politischen Institutionen des Landes NRW, des Bundes und bei der EU. Im MRR e.V. haben sich sämtliche kreisfreie Städte, Kreise, Kammern sowie der Landschaftsverband der Region zusammengeschlossen, um dem Rheinland eine starke Stimme zu geben. Das Gebiet umfasst eine Fläche von rund 40% von NRW und hat knapp 9 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Die Mitglieder sind im Einzelnen:

Kreisfreie Städte:

- Stadt Aachen
- Landeshauptstadt Düsseldorf
- Stadt Köln
- Klingenstadt Solingen
- Stadt Mönchengladbach
- Stadt Wuppertal
- Bundesstadt Bonn
- Stadt Duisburg
- Stadt Krefeld
- Stadt Leverkusen
- Stadt Remscheid

Kreise:

- Kreis Düren
- Kreis Heinsberg
- Kreis Mettmann
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Rhein-Kreis Neuss
- Kreis Viersen
- Kreis Euskirchen
- Kreis Kleve
- Oberbergischer Kreis
- Rhein-Erft-Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis
- Kreis Wesel

Städteregionen:

- Städteregion Aachen

Handwerks- sowie Industrie- und Handelskammern:

- Handwerkskammer Aachen
- IHK Bonn/Rhein-Sieg
- IHK zu Düsseldorf
- IHK zu Köln
- Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve
- Bergische IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid
- IHK Aachen
- Handwerkskammer Düsseldorf
- Handwerkskammer zu Köln
- IHK Mittlerer Niederrhein

Landschaftsverband Rheinland (LVR)

www.metropolregion-rheinland.de

