

Dialog zum achtspurigen Ausbau der A3 zwischen der Anschluss- stelle Leverkusen Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden

3. Sitzung Dialogforum

am 14.12.2021, 17.00 - 20.00 Uhr, via Cisco WebEx

Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse



IKU GmbH · Olpe 39 · 44135 Dortmund · Tel. 0231_931103-0 · Fax. 0231_931103-50
mail@dialoggestalter.de · www.dialoggestalter.de

Geschäftsführer: Marcus Bloser · HRB 9583 · Amtsgericht Dortmund

Dortmunder Volksbank · Konto 2606066900 · BLZ 44160014 · Sparkasse Dortmund · Konto 231004335 · BLZ 44050199

Steuernummer: 314/5701/4494 · UID (VAT): DE124654039

Inhalt

Hintergrund.....	3
Ergebnisse	5
Eingangsbefragung	5
Vorträge	5
Rückfragen zur Machbarkeitsstudie (TSF) Fragen und Antworten nach den Vorträgen von Ahmed Ben Moallem, Autobahn GmbH, und Johan von Karstedt, Afry	6
Rückfragen zur Verkehrssteuerung Fragen und Antworten nach dem Vortrag von Andrea Stallmann, Verkehrszentrale (Autobahn GmbH).....	7
Nächste Schritte.....	8
Ausgangsbefragung	9
Anhang	10
Teilnahmeliste.....	10
Präsentation der Autobahn GmbH „Konzeption Öffentlichkeitsbeteiligung 2022“	11
Präsentation der Autobahn GmbH „Machbarkeitsstudie zur temporären Seiten-streifenfreigabe (TSF)“	11
Präsentation Verkehrszentrale (Autobahn GmbH) „Betriebliche Aspekte einer Anlage zur Temporären Seitenstreifenfreigabe“	11

Hintergrund

Ausbau der A3 im gesetzlichen Auftrag

Die Autobahn GmbH Rheinland plant im gesetzlichen Auftrag des Bundes den Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden von sechs auf acht Fahrspuren. Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung, bei der die Autobahn GmbH verschiedene Ausbaumöglichkeiten untersucht.

Planungsbegleitende Dialogaktivitäten

Die Autobahn GmbH begleitet die Planungen durch unterschiedliche Dialogaktivitäten, um frühzeitig zu informieren sowie Anregungen und Hinweise zu planerischen Zwischenergebnissen zu erhalten.

Konstituierung Dialogforum

Eines der Dialogformate ist ein nicht-öffentlich tagendes Dialogforum, das einen Querschnitt der Interessenlandschaft abbildet. Es setzt sich nach Stellvertreterprinzip aus organisierten Interessenvertreter*innen zusammen. Die Interessen und Blickwinkel der nicht-organisierten Bevölkerung werden über eine Zufallsauswahl von Bürger*innen (im Folgenden Zufallsbürger*innen) aus den Anrainerkommunen eingebracht.

Ziele 3. Sitzung Dialogforum

Am 14. Dezember 2021 fand die dritte Sitzung des Dialogforums statt; aufgrund der Pandemie als digitales Format. Ziel der dritten Sitzung war es,

- Transparenz zum Entscheidungs- und Planungsprozesses gewährleisten,
- Arbeitsstand seit dem 2. Dialogforum darstellen,
- Informationen zum Sachstand der Machbarkeitsstudie zur Temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF).

Programm

Aufgrund der Erkrankung von Maurice Müller (Autobahn GmbH) musste das Programm kurzfristig angepasst werden.

Zeit	Thema
17:00	Begrüßung durch die Moderation Gregor Schnittker, IKU / Moderation
17:15	Begrüßung Friederike Schaffrath, Autobahn GmbH
17:30	Planungsstand 3 Fragen an Andreas Früh Gregor Schnittker, IKU / Moderation
17:40	Sachstand: Machbarkeitsstudie Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) Ahmed Ben Moallem, Autobahn GmbH Leo Hoffmann, IKU / Moderation

Zeit	Thema
	<p><i>Entfallen:</i></p> <p><i>TSF Landespflege / Umwelt</i></p> <p><i>Maurice Müller, Autobahn GmbH</i></p> <p>Ersatzvortrag:</p> <p>Weiteres Vorgehen der Landespflege</p> <p>Johan von Karstedt, Afry</p>
18:05	<p>Klärungsfragen und Diskussion</p> <p>Gregor Schnittker, IKU / Moderation</p> <p>Für Rückfragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Johan von Karstedt, Afry • Kai Kutschki, Obermeyer
18:35	PAUSE
18:50	<p>Verkehrssteuerung</p> <p>Andrea Stallmann, Verkehrszentrale (Autobahn GmbH)</p> <p>Leo Hoffmann, IKU / Moderation</p>
19:05	<p>Klärungsfragen und Diskussion</p> <p>Leo Hoffmann, IKU / Moderation</p>
19:30	<p>Ausblick und nächste Schritte</p> <p>Andreas Früh, Friederike Schaffrath, Autobahn GmbH</p> <p>Gregor Schnittker, IKU / Moderation</p>
19:45	<p>Resümee und Abschluss</p> <p>Autobahn GmbH</p> <p>Gregor Schnittker, IKU / Moderation</p>
19:55	<p>Verabschiedung</p> <p>Friederike Schaffrath, Autobahn GmbH</p>
20:00	ENDE

Ergebnisse

Nachfolgend sind die Ergebnisse des Austausches dokumentiert: Fragen, Antworten und Rückmeldungen zu den drei Vorträgen sowie gemeinsame Vereinbarungen. Die Präsentationsfolien der Vorträge sind als Anhang (extern) beigefügt.

Eingangsbefragung

Mit welchen Erwartungen kommen Sie heute her?

A. Nach der langen Zeit bin ich gespannt, Neues zu erfahren.	10/26 (38%)
B. Mich wird heute kaum etwas überraschen können.	0/26 (0%)
C. Auch wenn nichts Neues zu erfahren sein dürfte, ist dieses Format wichtig. Deshalb nehme ich gerne teil.	4/26 (15%)
D. Ich fürchte, dass meine sowieso geringe Erwartung enttäuscht wird, und stehe dem Format grundsätzlich skeptisch gegenüber.	0/26 (0%)
Keine Antwort	12/26 (46%)

Vorträge

Andreas Früh (Autobahn GmbH) zum Planungsstand

Andreas Früh stellte die in diesem Jahr durchgeführten Beteiligungsformate und den aktuellen Stand im Verfahren vor. Nach dem 2. Dialogforum (Januar 2021) und dem digitalen Infomarkt (März 2021) ist die Planung weiter vorangeschritten: Die Grundlage und maßgeblichen Aspekte zur Temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) wurden detaillierter ausgearbeitet (etwa Querschnitt, Anordnung und Anzahl von benötigten Nothaltebuchten). Außerdem wurde die Variantenauswahl und -untersuchung für den achtspurigen Ausbau des fraglichen Autobahnabschnitts weiter vertieft (der Verschnitt der trassennahen Varianten 6.1 und 6.2 mit der Umwelt ist nun abgeschlossen). Die Ergebnisse sollen am 31.01.2022 den Entscheidungsträgern vorgestellt werden. Der geplante Ausbau befindet sich damit in der letzten Phase der Vorplanung.

Ahmed Ben Moallem (Autobahn GmbH) zur Machbarkeitsstudie TSF

Die Präsentation zu Ahmed Ben Moallem's Vortrag (*Machbarkeitsstudie zur Temporären Seitenstreifenfreigabe [TSF]*) ist separat angehängt.

Johan von Karstedt (Afry) zur Umweltuntersuchung zur Machbarkeitsstudie TSF

Nach dem Vortrag von Herrn Ben Moallem zur Machbarkeitsstudie TSF gab Johan von Karstedt vom Gutachterbüro Afry den Teilnehmenden einen Einblick in die Umweltuntersuchung zur Machbarkeitsstudie und erläuterte das weitere Vorgehen der Landespflege. Im Prozess befinden sich die externen Gutachter*innen und die Mitarbeiter*innen der Autobahn GmbH bezogen auf die TSF momentan noch auf der Ebene der Machbarkeitsstudie (vor der Vorplanung). Ziel der Untersuchung des beauftragten Gutachterbüros ist das Darstellen der wesentlichen Umweltauswirkungen, um einerseits eine informierte Entscheidung und Beteiligung der Betroffenen zu ermöglichen und andererseits Hinweise zur Optimierung der Planung zu geben. Die Untersuchung baut auf die Grundlage der Bestandsbeschreibung und -bewertung der UVU auf und betrachtet wesentliche anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren. Hierfür wird ein Verschneiden der Planung mit der Umwelt zum Beschreiben von Auswirkungen durchgeführt.

Andrea Stallmann (Autobahn GmbH) zu betrieblichen Aspekten der Anlage zur TSF

Die Präsentation zu Andrea Stallmanns Vortrag (*Betriebliche Aspekte einer Anlage zur Temporären Seitenstreifenfreigabe*) ist separat angehängt.

Rückfragen zur Machbarkeitsstudie (TSF)

Fragen und Antworten nach den Vorträgen von Ahmed Ben Moallem, Autobahn GmbH, und Johan von Karstedt, Afry

- Mittlerweile gibt es Untersuchungen, welche die TSF als dauerhafte Lösung anerkennen. Warum werden diese nicht berücksichtigt?

Antwort (Hr. Bauer): Das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2002 gestattet die TSF nur zur Entlastung der Strecke im Vorgriff auf einen geplanten Ausbau. An dieses Rundschreiben sind wir rechtlich weiter gebunden. Verantwortlich für eine Änderung wäre das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Ergänzung (Fr. Schaffrath): Wir sind an den Auftrag gebunden und werden unsere Planung anpassen, falls sich die Vorgaben ändern.

- Wie massiv müsste in die Umwelt eingegriffen werden?

Antwort (Hr. von Karstedt): Momentan können wir noch nicht sagen, welche Biotope betroffen sein werden. Grundsätzlich werden das u.a. Böschungen, Beholzungen und Freiflächen sein.

- Was wird am 31. Januar 2022 entschieden?

Antwort (Hr. Früh): Es wird entschieden, ob die Planung der TSF weiter vorangetrieben wird, es also in die Vorplanung geht, oder nicht.

- Welchen Stellenwert haben die Kosten bei der Entscheidung am 31. Januar 2022?

Antwort (Hr. Früh): Die Kosten haben einen entscheidenden Einfluss. Die Kosten einer TSF sind aber nicht mit einem regulären Ausbau zu vergleichen, da ganz andere Ergebnisse bei der Leistungsfähigkeit der Strecke erzielt werden.

- Beim letzten Dialogforum wurde eine Tabelle mit Staustunden gezeigt. Wurde diese überarbeitet?

Antwort (Hr. Ben Moallem): Die Tabelle ist weiter aktuell.

Rückfragen zur Verkehrssteuerung

Fragen und Antworten nach dem Vortrag von Andrea Stallmann, Verkehrszentrale (Autobahn GmbH)

- Seit über einem halben Jahr haben wir nach einer Baupanne eine 2x2-spurige A3 bei Langenfeld. Wie wird das von der der Verkehrszentrale gemanaget, insbesondere mit Blick auf Unfälle?

Antwort (Fr. Stallmann): Wir haben grundsätzlich ein Baustellenmanagement im Hause. Es handelt sich bei dieser Baustelle jedoch nicht um eine Baustelle der Autobahn GmbH, da die Baupanne und die daraus folgende Baustelle durch eine dritte Partei verursacht wurde.

Ergänzung (Fr. Schaffrath): Der Schaden muss rechtlich durch den Dritten behoben werden, der den Schaden verursacht hat. Wir versuchen natürlich, die Schadensbehebung zeitlich voranzutreiben.

Warum wurden bei der genannten Baupanne keine Mikrotunnel gebaut, statt die Spülbohrung durchzuführen?

Antwort (Hr. Bauer): Es wurde das Mikrotunnel-Verfahren durchgeführt, keine Spülbohrung.

- Gibt es keine allgemein gültige Regelung, die dafür Sorge trägt, dass z. B. im Falle eines Unfalls / einer Panne ein freigegebener Seitenstreifen sofort nicht mehr befahren werden darf? Ähnlich der Rettungsgasse?

Antwort (Fr. Stallmann): Dafür gibt es bei der TSF vorgesehene Maßnahmen zur Noträumung (Räumpeile etc.). Es besteht aber bei einer dauerhaft als Lösung eingesetzten TSF die Gefahr, dass Autofahrende den Seitenstreifen auch außerhalb der Freigabe weiter nutzen und so andere gefährden.

- **Wie lang sind die Schichten eines Operators?**

Antwort (Fr. Stallmann): Acht Stunden im Dreischichtbetrieb.

- **Erfolgt die Erfassung des Seitenstreifens ausschließlich über Video oder auch über Sensoren?**

Antwort (Fr. Stallmann): Wir nutzen zur Überwachung sowohl Video als auch Messschleifen auf der Strecke, über welche die Verkehrslage erfasst wird. Aus der Verkehrslage lassen sich ggf. auch Rückschlüsse auf etwaige Unfallsituationen ziehen.

- **Wie wird bei hohem Verkehrsaufkommen mit dem Verkehrsmanagement umgegangen?**

Antwort (Fr. Stallmann): Der Verkehr wird z. B. mit Streckenbeeinflussungsanlagen gesteuert, um den Verkehr zu harmonisieren. Außerdem werden sogenannte dWiSta-Tafeln (dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen) eingesetzt – diese sind aber für die Verkehrsteilnehmer nicht verpflichtend und dienen nur zur Information.

- **Gibt es Studien zur Wirksamkeit von dWiSta-Tafeln?**

Antwort (Hr. Bauer): Möglicherweise hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) weitergehende Informationen hierzu.

- **Welche Optimierungsmaßnahmen zur Verkehrssteuerung gibt es?**

Antwort (Fr. Stallmann): Die Strecken werden regelmäßig begutachtet und darauf geprüft, ob z. B. die Automatikprogramme noch aktuell sind. Es werden auch Informationen von Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Außerdem gibt es einen monatlichen Jour fixe mit der Polizei, in dem Optimierungsmöglichkeiten besprochen werden.

Nächste Schritte

Pressemitteilung

Der Text der Pressemitteilung wurde mit den Teilnehmenden des Dialogforums abgestimmt.

Umfragen Pressemitteilung

Soll die Pressemitteilung den Satz zur Lärmvorsorge beinhalten?

Ja	5/28 (18%)
Nein	9/28 (32%)
Keine Antwort	14/28 (50%)

Sollen wir die Pressemitteilung in dieser Form veröffentlichen?

Ja	7/28 (25%)
Nein	1/28 (4%)
Keine Antwort	20/28 (71%)

Die Gegenstimme konnte im Gespräch überzeugt werden. Die Pressemitteilung wird in der abgestimmten Fassung veröffentlicht. Sebastian Bauer (Autobahn GmbH) übernimmt den Versand.

Beteiligung 2022

Für das Frühjahr 2022 ist zunächst das vierte Dialogforum geplant, in dem die Mitglieder über die Vorzugsvariante, den Stand zur TSF sowie zum Thema Lärmschutz informiert werden. Danach folgt ein öffentlicher digitaler Infomarkt. Außerdem berichtete die Autobahn GmbH, dass sie eine Infotour in den betroffenen Kommunen plant. Abhängig von dem Pandemie-Geschehen möchte sie dann auf öffentlichen Plätzen über die Planungen informieren.

Ausgangsbefragung

Wie bewerten Sie den heutigen Termin unter dem Aspekt der Informationsvermittlung?

1 - sehr gut	3/28 (11%)
2 - gut	7/28 (25%)
3 - befriedigend	0/28 (0%)
4 - ausreichend	3/28 (11%)
5 - mangelhaft	0/28 (0%)
6 - ungenügend	0/28 (0%)
Keine Antwort	15/28 (54%)

Protokoll: Katrin Grothus

Dortmund, den 15.12.2021

Anhang

Teilnahmeliste

Vorname	Nachname	Organisation/Funktion
Stephan	Anhalt	Stadt Langenfeld, Leiter des Planungsreferates
Jörg	Baade	NABU Kreis Mettmann Ortsgruppe Monheim
Karl Wilhelm	Bergfeld	BI "3reicht!"
Christian	Bruch	Bergische Industrie- und Handelskammer
Daniel	Düppel	Zufallsbürger Solingen
Frank	Giesche	Zufallsbürger Leichlingen
Nicole	Dr. Grasse	Zufallsbürgerin Solingen
Sebastian	Holthus	IHK zu Köln
Carsten	Knoch	Stadt Solingen, Leiter Mobilität
Stefanie	Krüger-Witte	Stadt Leverkusen
██████	██████	██████████
Andrea	Raddatz	Handwerkskammer Düsseldorf
Birgit	Radke	BUND NRW, Ortsgruppe Langenfeld
Thomas	Vieten	IHK Düsseldorf

Autobahn GmbH		
Friederike	Schaffrath	Autobahn GmbH
Andreas	Früh	Autobahn GmbH
Ahmed	Ben Moallem	Autobahn GmbH
Frederik	Garbe	Autobahn GmbH
Sebastian	Bauer	Autobahn GmbH
Thomas	Boie	Autobahn GmbH
Andrea	Stallmann	Autobahn GmbH

Gäste		
Johan	Von Karstedt	Afry
Kai	Kutschki	Ingenieurbüro Obermeyer
Karl-Alfred	May	Ingenieurbüro Obermeyer
Lea	Wilke	Ingenieurbüro Obermeyer

IKU_DIE DIALOGGESTALTER		
Gregor	Schnittker	Moderation
Leo	Hoffmann	Moderation
Katrin	Grothus	Projektassistenz

Präsentation der Autobahn GmbH „Konzeption Öffentlichkeitsbeteiligung 2022“

siehe separate Anlage

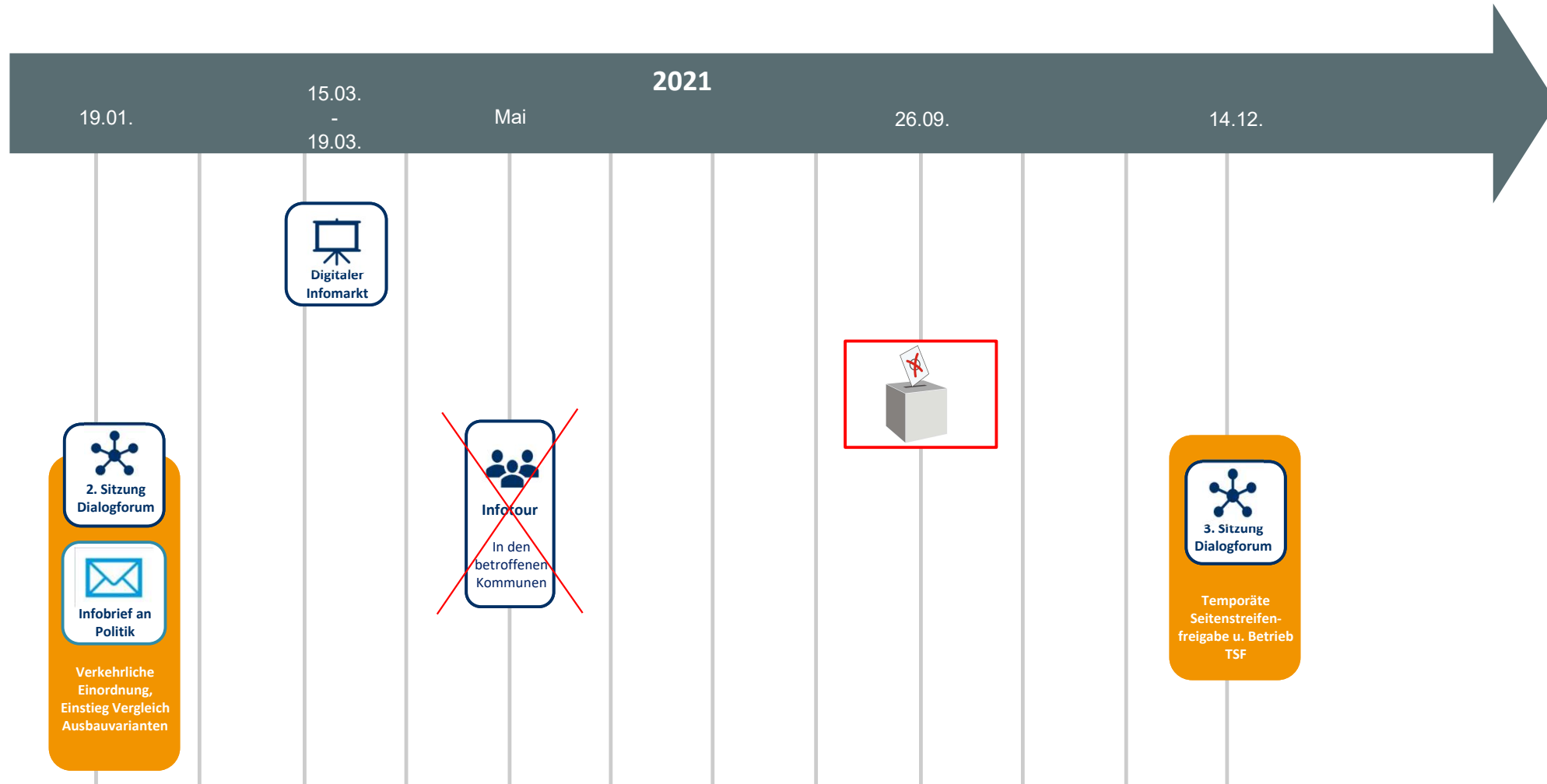
Präsentation der Autobahn GmbH „Machbarkeitsstudie zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF)“

siehe separate Anlage

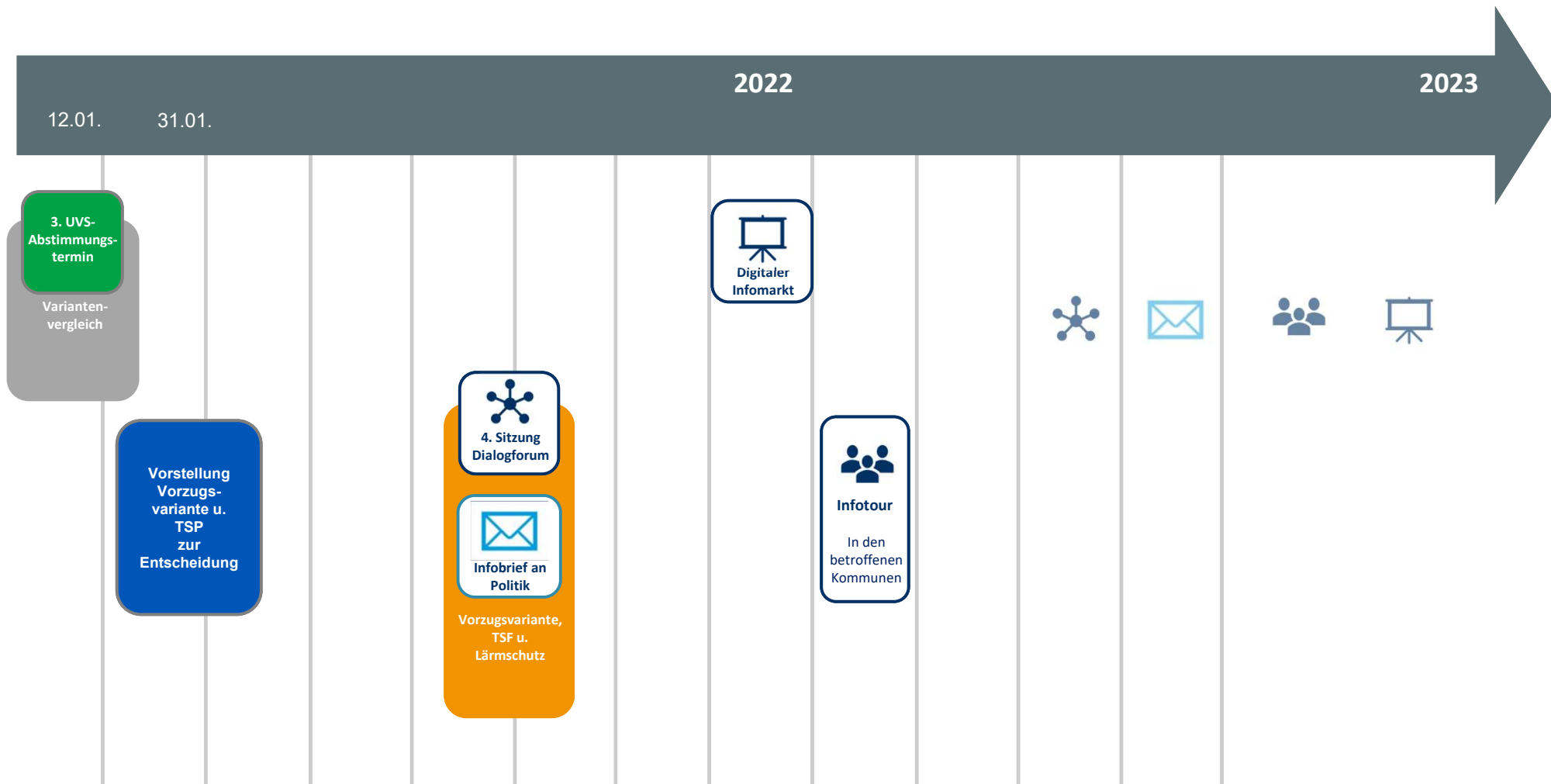
Präsentation Verkehrszentrale (Autobahn GmbH) „Betriebliche Aspekte einer Anlage zur Temporären Seitenstreifenfreigabe“

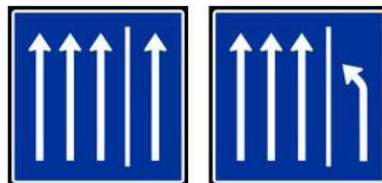
siehe separate Anlage

Konzeptionelle Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbau der A3 AS Leverkusen-Opladen – AK Hilden



Konzeptionelle Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbau der A3 AS Leverkusen-Opladen – AK Hilden





Machbarkeitsstudie zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF)

Untersuchungsauftrag

- Untersuchungsauftrag „TSF“ des Landesverkehrsministeriums an Straßen.NRW:
Prüfung, ob eine temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen der Anschlussstelle (AS) Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz (AK) Hilden bis zum endgültigen Ausbau realisierbar ist.

Ziel der TSF:

- Übergangslösung zur Verbesserung des Verkehrsflusses bis zum endgültigen Ausbau.
- Ein kurzfristiges Reagieren auf aktuelle Leistungsengpässe.
- Bewältigung von hohen Verkehrsspitzen während des Berufsverkehrs.



Foto: Fotolia

Gesetzliche Verankerung

- Gemäß des Allgemeinen Rundschreibens **Straßenbau Nr.20/2002** kommt eine Seitenstreifennutzung nur im Vorgriff auf den regelgerechten Ausbau von überlasteten BAB-Strecken in Betracht.
(Hierzu ist es unabdingbar, dass der Ausbau der betroffenen Strecke im Bedarfsplan vorgesehen ist.
Verankerung der Maßnahme in der höchsten von vier Kategorien, „**Vordringlicher Bedarf- Engpassbeseitigung**“)
- Basierend auf Ergebnissen von Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen kommt eine dauerhafte Umnutzung des Seitenstreifens aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Frage.



BAB A7, Foto: dpa

Maßgebende Aspekte für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe

Maßgebende Aspekte für die Realisierung einer temporären Seitenstreifenfreigaben „TSF“

Geometrische Aspekte

- Fahrstreifenbreiten
- Nothaltebuchten
- Anschlussstellen und Knotenpunkte
- Rastanlagen
- Bauwerke
- Sichtverhältnisse

Bauliche Aspekte

- Tragfähigkeit des Oberbaus für LKW Nutzung
- Querneigung
- Ausreichende Entwässerung

Betriebliche Aspekte

- Geschwindigkeitsbegrenzung (100 km/h)
- Ggf. LKW-Überholverbot
- Videoüberwachung und Steuerung
- Errichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Rechtliche Aspekte

- UVP-Verfahren
- Baurecht

Machbarkeitsstudie zur temporären Seitenstreifenfreigabe

Was wurde untersucht?

- Geometrische Untersuchung der Bauwerke auf Durchführbarkeit
- Prüfung und Festlegung von Standorten für Nothaltebuchten unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkte
- Prüfung von Standorten der Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA)
- Prüfung von möglicher Flächeninanspruchnahme
- Kostenschätzung für die Umsetzung der Vorzugsvariante

➤ Errichtung von Nothaltebuchten für das kurzfristige Halten und Abstellen von defekten Fahrzeugen

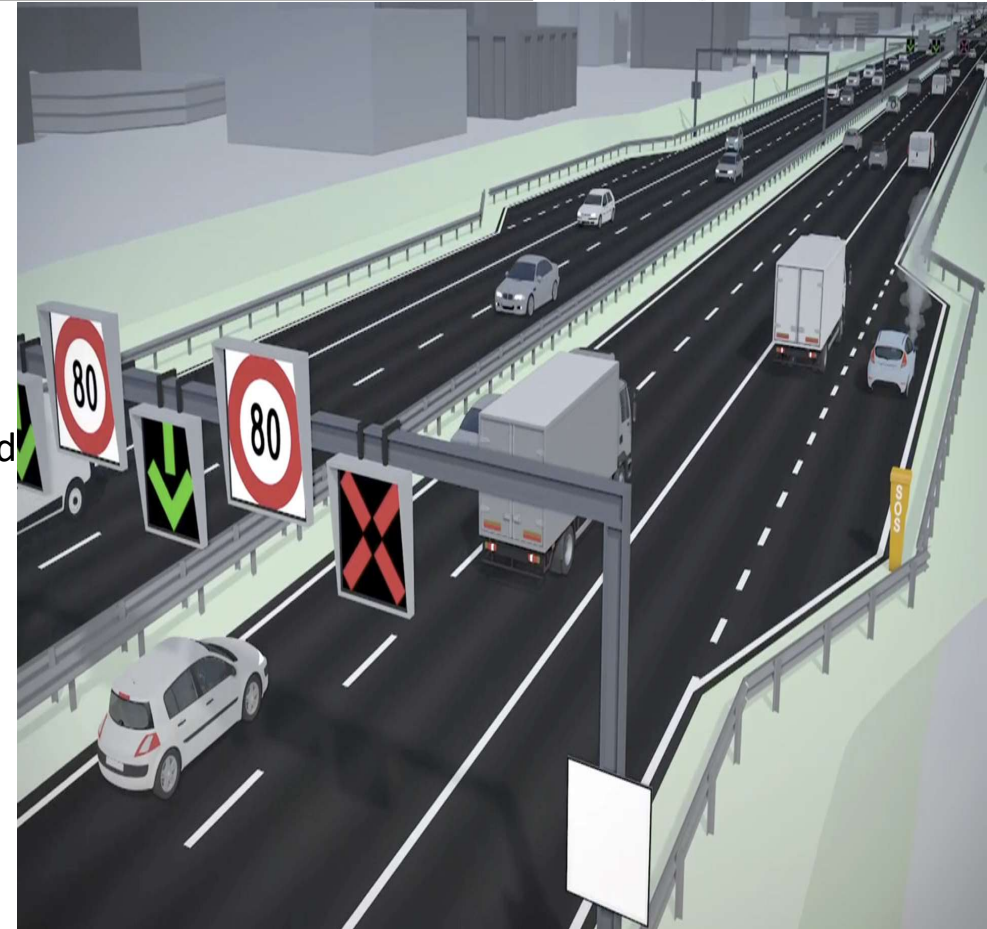
- Die Stationen der neu zu bauenden Nothaltebuchten sind durch die festgelegten Abstände von etwa 1000 m (nach Regelwerk) weitestgehend vorgegeben
- Eine Grundvoraussetzung der Planung ist die Vermeidung von Grunderwerb (Zeitverzögerung, potentielle Verlängerung des Planungsprozesses, etc.)
- Herstellung der Nothaltebuchten nach Möglichkeit auf Grundstücken des Bundes oder des Landes
- Die Geometrie der Nothaltebuchten orientiert sich an der Barrierefreiheit



BAB A3, Foto: Tobias Matern

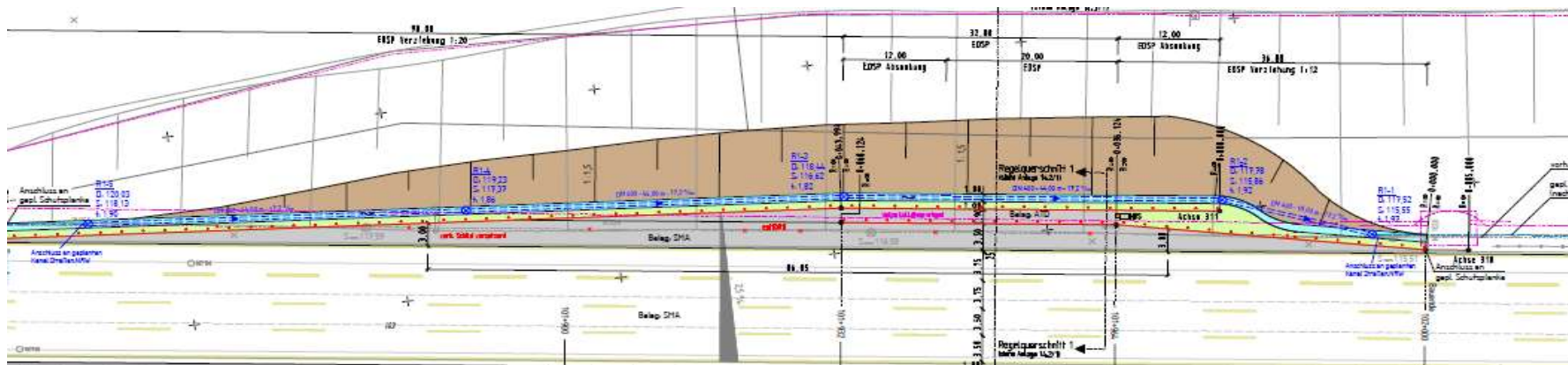
➤ Errichtung von Nothaltbuchten

- Keine Notrufsäulen oder Nothaltbuchten auf Brückenbauwerken
- Anpassung der vorhandenen Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- 18 Notrufsäule je Fahrrichtung:
 - Je eine Notrufsäule auf der Tank & Rastanlage Ohligser Heide West und Ost
 - Eine Notrufsäule auf der Rastanlage Reusrather Heide in Fahrrichtung Hilden
 - Jeweils eine Notrufsäule vor und hinter dem Tunnel Further Moor je Fahrrichtung
- **In Summe werden 27 Nothaltebuchten neugebaut**



Quelle: Bundesamt für Straßen ASTRA CH

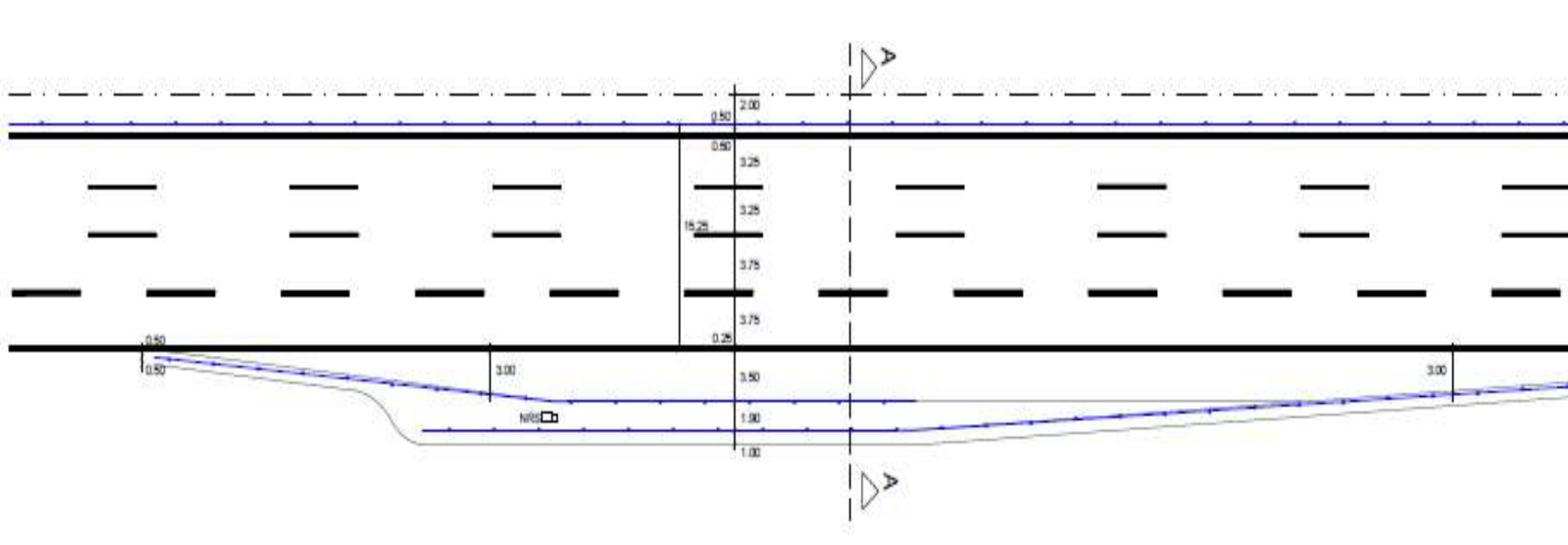
Geometrie der Nothaltebucht



- Generell besteht eine Nothaltebucht aus:
 - einem Aufweitungsbereich zur Ausfädelung und Verzögerung
 - einem geradlinigen Aufstellbereich mit einer Breite von 3,50 m inkl. 0,50 m Entwässerungsrinne
 - einem Verjüngungsbereich zur Einfädelung in den Verkehr
 - ein 1,90 m breiter Streifen als Zugang zur Notrufsäule

- In der Regel sind Nothaltebuchten aufgrund der notwendigen Mindestlänge der Schutzeinrichtungen **166 m lang.**

Geometrie der Nothaltebucht



- Mindestflächeninanspruchnahme ca. 750 m² pro Nothaltebucht zzgl. Flächen für Böschungen oder Geländeanpassungen, davon ca. 350 m² befestigt
- In Summe ergeben sich ca. 19.000 m² zusätzlich versiegelte Fläche für die Nothaltebuchten

Ausstattung einer Nothaltebucht

- Notrufsäule mit barrierefreier Erreichbarkeit
- Passive Schutzeinrichtungen:
 - Um die Sicherheit bei der Benutzung der barrierefreien Notrufsäulen zu gewährleisten werden zwei Fahrzeugrückhaltesysteme aufgestellt

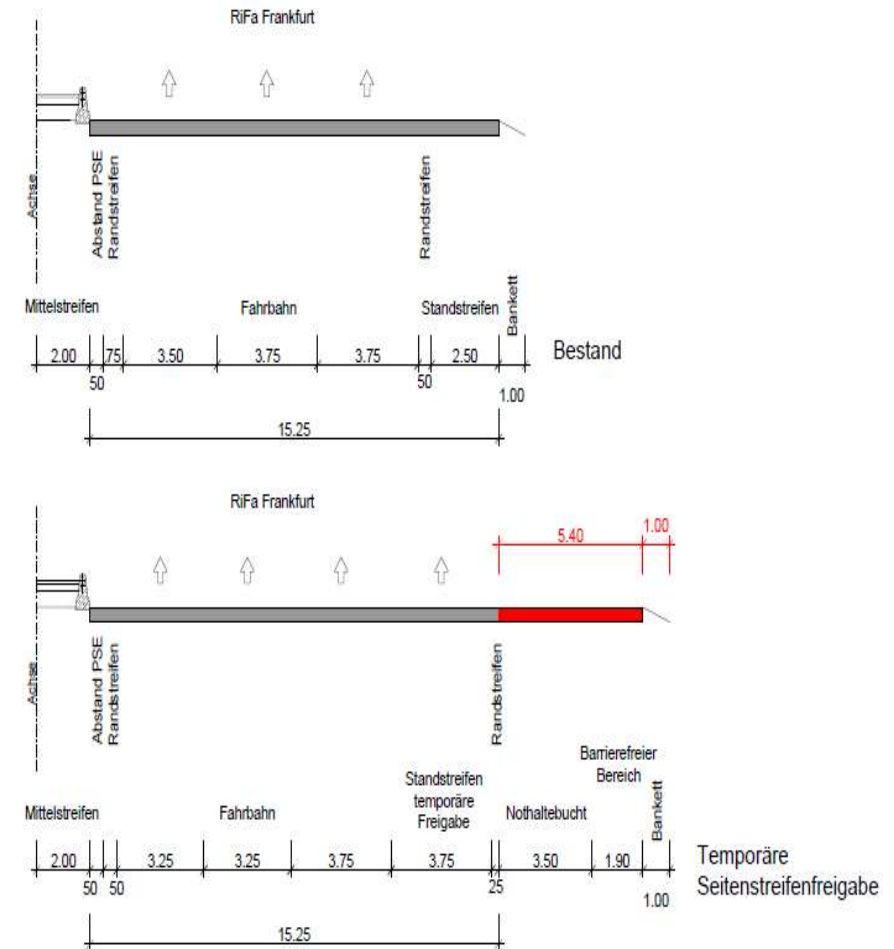


Quelle: Wikimedia

Besondere Herausforderungen

➤ neue Markierung des Querschnittes

- 3,75 m Breite für von Schwerkehr benutzten Fahr-und/oder Seitenstreifen
- Eine Mindestbreite von 3,25 m für die übrigen Fahrstreifen (dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100km/h gemäß VwV-StVO*)
- Verbreiterung der Fahrbahn für die Errichtung der Nothaltebuchten
- Überprüfung der Tragfähigkeit des Seitenstreifens ggf. bauliche Maßnahme zu Erhöhung der Tragfähigkeit



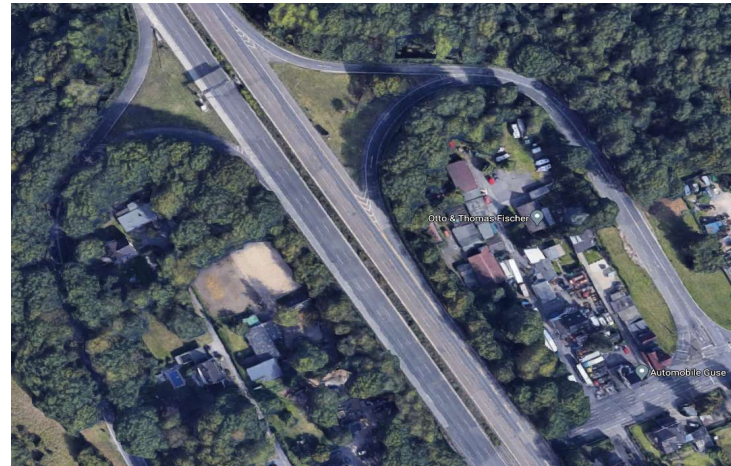
Quelle: Autobahn GmbH, BAB A3

*Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

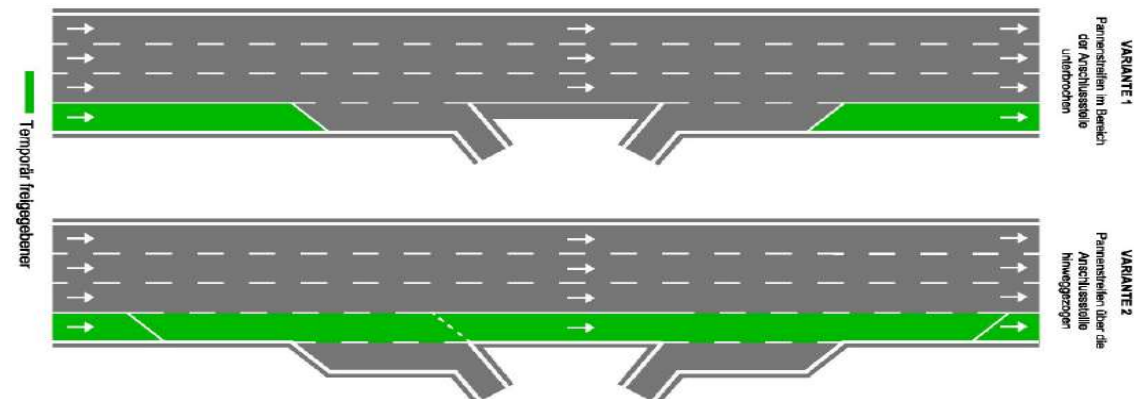
Besondere Herausforderungen

AS Solingen

- Durchgängige Führung der Seitenstreifen im Bereich der Abschlussstelle Solingen
- Ziel: hohe Wirksamkeit einer TSF und kein Fahrspurwechsel für Lkw erforderlich
- ✓ Bei Abschnitten mit temporär freizugebenden Seitenstreifen müssen zusätzlich Ein- und Ausfahrten zur Verfügung stehen, was einen ein Anbau nach außen erfordert.
- ✓ Vorhandene Brücke müssten aufgrund der Fahrstreifenverbreiterung neu geplant werden



BAB A3, AS Solingen, Foto: Google Maps



Quelle: Alexander Graf

Besondere Herausforderungen

Tank- und Rastanlage „Ohligser Heide“ Hilden

- Die T & R „Ohligser Heide“ liegt dicht zur Fahrbahn der A3.
- Unmittelbar angrenzendes FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) Ohligser Heide auf der Ostseite.
- Nach Möglichkeit keine Nothaltebuchten in unmittelbarer Nähe zu Schutzgebieten



BAB A3, Foto: Straßen.NRW



BAB A3, Foto aus der Visualisierung: Autobahn GmbH

Besondere Herausforderungen

- Steuerung- und Überwachungssysteme für die Regelung der temporären Freigabe des Seitenstreifens

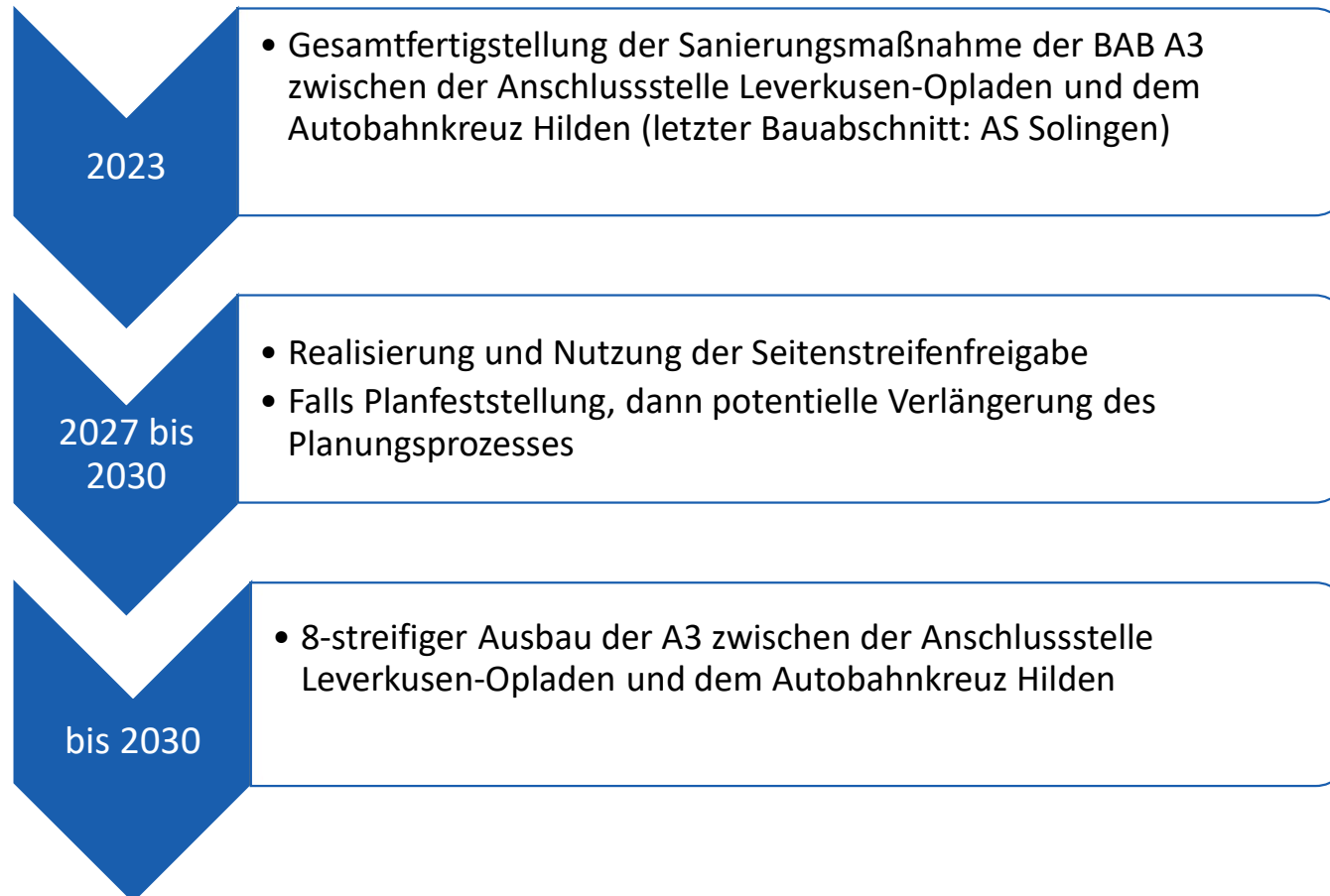


Verkehrsbeeinflussungsanlage A 9 TSF, Foto: Vössing Ingenieurgesellschaft mbH



Verkehrsbeeinflussungsanlage A 9 TSF, Foto: Vössing Ingenieurgesellschaft mbH

Zeitfenster für den Bau und die Nutzung einer TSF



3 Jahre



**Weitere Informationen finden Sie unter:
www.Autobahn.de**



Betriebliche Aspekte einer Anlage zur Temporären Seitenstreifenfreigabe

Andrea Stallmann

Verkehrszentrale Leverkusen, 14.12.2021

Prinzip Seitenstreifenfreigabe

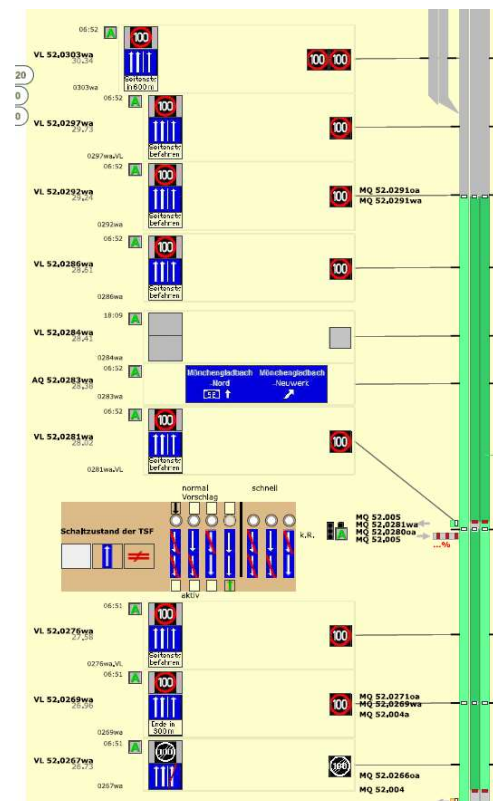
- **Ansatz:**
Temporäre Nutzung des Seitenstreifens als zusätzlichen Fahrstreifen in den Spitzenstunden
→ Kapazitätserhöhung auf hochbelasteten Abschnitten
- **Nutzungskonflikte:**
Seitenstreifen dient als
 - Abstellraum für Unfall- und Pannenfahrzeuge
 - Manövrierraum für den Betriebsdienst etc.→ zeitliche Beschränkung der Freigabe aus Sicherheitsgründen



TSF/SBA A3 Fahrtrichtung Oberhausen

Funktionsweise

- Verkehrsabhängige Steuerung durch die Operatoren der Verkehrszentrale
- Der Verkehrsrechner schlägt die Seitenstreifenfreigabe vor, wenn die Verkehrsstärke festgelegte Schwellwerte überschreitet
- Prüfung und Überwachung der Hindernisfreiheit vor und während der Freigabe
 - Kontrolle der Hindernisfreiheit durch schwenkbare Kameras
- Temporäre Seitenstreifennutzung nur zu Zeiten mit erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs



TSF A52 Screenshot Zustandsdarstellung

Voraussetzungen

- Überprüfung der Software und Kameras auf Defekte
- Vor der Freigabe muss die Hindernisfreiheit überprüft werden
- Während der Freigabe muss die Hindernisfreiheit regelmäßig überprüft werden
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf max. 100km/h
- Signalisierung der Seitenstreifenfreigabe durch seitlich angebrachte Spurlenkungstafeln (Befahren (Zeichen 223.1 StVO), Nicht-Befahren (223.2 StVO) und Räumen (223.3 StVO))



TSF A52 Fahrtrichtung Düsseldorf

Tägliche Herausforderungen

- Wetter
- Dunkelheit im Winter
- Winterdienst
- Hindernisse
- Unterhaltungsdienst
- Nothaltebuchten



Kontrollraum der Verkehrszentrale in Leverkusen

Anlagen zur Temporäre Seitenstreifenfreigabe im Betrieb der Verkehrszentrale Leverkusen

- A4 AS Refrath – AS Köln-Merheim, Fahrtrichtung Köln
- A57 AS Köln-Longerich – AS Köln-Bickendorf, Fahrtrichtung Köln
- A3 AK Hilden bis AS Mettmann, beide Fahrtrichtungen
- A3 AS Mettmann bis AK Ratingen, beide Fahrtrichtungen (Bau)
- A45 AK Hagen – AK Westhofen, Fahrtrichtung Dortmund
- A52 AK Neersen bis Mönchengladbach Nord, beide Fahrtrichtungen