

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 24.05.2012

Dauer der Staus auf Autobahnen in Bayern

In Hessen hat sich seit 2003 die Anzahl der jährlichen Stautunden auf den Autobahnen von 88.000 Stunden auf 16.000 Stunden im Jahr 2011 verringert.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie hat sich seit 2003 die Dauer der Staus auf den Autobahnen in Bayern entwickelt (bitte aufschlüsseln nach verkehrsbedingtem Staus, Staus durch Unfälle, Staus durch Baustellen, Staus durch Pannen)?
2. Inwieweit sieht die Staatsregierung Handlungsbedarf zur Senkung der Stautunden?
3. Inwieweit konzentriert sich der Ausbau der Autobahnen in Bayern auf Stauschwerpunkte?
4. Auf wie vielen Kilometern gibt es auf den Autobahnen in Bayern temporäre Seitenstreifenfreigaben?
5. Welchen Einfluss haben temporäre Seitenstreifenfreigaben auf das Unfallgeschehen?
6. Auf wie vielen Richtungskilometern wurden Verkehrsleitsysteme eingerichtet?
7. An welchen Standorten wurden welche Systeme zur Netzbeeinflussung wie beispielsweise Streckenbeeinflussungsanlagen oder dynamische Wechselwegweiser installiert?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern**

vom 15.07.2012

Vorbemerkung:

Den Einzelfragen sind Angaben zur Stausituation auf den Autobahnen in Hessen vorangestellt, die in einer Pressemitteilung von Hessen Mobil im Internet vom 21.05.2012 mit der Überschrift: „Weniger Stautunden trotz wachsenden Verkehrs“ publiziert wurden.

„Stau“ ist dort wie folgt definiert: „Ein Stau auf einer Autobahn liegt gemäß der Bewertung durch die Verkehrszentrale Hessen dann vor, wenn die mittlere Kfz-Geschwindigkeit in einem Minutenintervall unter 35 km/h abfällt, gleichzeitig

die dadurch bestimmte Staulänge mindestens 1 km beträgt und dieser Zustand mindestens fünf Minuten anhält. Verkehrsdaten werden über automatische Systeme entlang der hessischen Autobahnen in der Verkehrszentrale Hessen (VZH) erfasst und ausgewertet. Aus diesen Daten generiert Hessen Mobil die Staubilanz, deren Maßeinheit die Stautunde ist. Dies ist die Zeit, in der sich der Verkehr auf einem definierten Autobahnabschnitt staut.“

Vorstehende Staudefinition gilt nur für Hessen. Eine bundesweit einheitliche Staubeschreibung und Stauerfassung ist bisher nicht festgelegt und wird bisher nicht angewandt. Ab wann man von „Stau“ spricht und ab welcher Länge und Zeitdauer ein „Stau“ statistisch erfasst wird, handhaben die einzelnen Bundesländer ebenso unterschiedlich wie die privaten Informationsdiensteanbieter:

- In Bayern erfolgt eine automatische Stauerfassung, wenn die Kfz-Geschwindigkeit auf einer Länge von mindestens 1 km unter 40 km/h (Hessen erst ab 35 km/h) absinkt und dieser Zustand mindestens 2 Minuten (Hessen mindestens 5 Minuten) anhält. Im Vergleich zu Hessen werden daher bei gleichem Verkehrsgeschehen in Bayern mehr Staus erfasst.
- In Nordrhein-Westfalen beginnt die automatische Stauerfassung, wenn die Kfz-Geschwindigkeit an einer Messstelle unter 30 km/h absinkt. Die Stauerfassung endet, wenn die Kfz-Geschwindigkeit wieder über 45 km/h ansteigt. Beide Zustände müssen jeweils mindestens 5 Minuten anstehen. Eine Mindeststaulänge ist dabei nicht gefordert.

Die Möglichkeit der automatischen Stauerfassung ist dabei beschränkt auf die Autobahnabschnitte, die mit Verkehrsmesseinrichtungen ausgestattet sind. In Bayern sind dies rd. 20 % des Netzes. Im restlichen Netz werden die Staumeldungen von Lageeinschätzungen der Polizei vor Ort und von privaten Anrufern bei der Polizei, den Rundfunkanstalten oder dem ADAC gespeist, die „Stau“ nach ihrer subjektiven Einschätzung definieren. Ein erhebliches Problem in der Praxis ist dabei, dass angetroffene Verkehrsstörungen oftmals gemeldet werden, die Information über die erfolgte Stauauflösung aber unterbleibt. Zusammengeführt werden die automatisiert und „manuell“ erfassten Staus für ganz Bayern bei der Verkehrsmeldestelle des Polizeipräsidiums Oberbayern Süd. Nach Plausibilisierung und Aufbereitung werden die Meldungen dort als offizielle Staumeldungen über TMC (traffic message channel) an die Rundfunkanstalten und die Navigationsgeräte verbreitet. Auf Basis dieser TMC-Staumeldungen wird in Bayern die offizielle Staustatistik erstellt. In den TMC-Staumeldungen sind also neben den automatisch erfassten und damit genau detektierten Staus in erheblichem Umfang die manuell gemeldeten Staus enthalten. (In-

wieweit in Hessen neben den automatisch detektierten Staus auch die „manuell“ gemeldeten Staus in den statistischen Zahlen enthalten sind, ist nicht bekannt.)

Die privaten Verkehrsinformationsanbieter verwenden z. T. generell abweichende Definitionen:

- Der ADAC verwendet für seine Staustatistik die TMC-Staumeldungen der Verkehrsmeldestellen und ergänzt diese durch Meldungen aus eigenen Quellen wie z. B. FCD-Daten (FCD = floating car data) oder ADAC-Staumelder. Bei den FCD-Daten wird ein Stau dann zugrunde gelegt, wenn die Kfz-Geschwindigkeit unter 20 km/h absinkt und die Staulänge mindestens 1 km erreicht.
- TOMTOM geht dann von einem Stau aus, wenn außerhalb der Geschwindigkeit unter 50 % der „normalen Geschwindigkeit nachts“ bzw. unter 60 km/h bzw. innerorts unter 15 bis 20 km/h absinkt.

Dieses unterschiedliche Verständnis bringt mit sich, dass laut ADAC die Staus in Hessen im letzten Jahr sogar gestiegen sind. Nach der Staustatistik des ADAC vom Dezember 2011 betrug die Anzahl der Staus in 2011 in Hessen 14.657, das waren 1.500 mehr als im Vorjahr.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass wegen der genannten unterschiedlichen Annahmen und Vorgehensweisen zur Staufferfassung aussagefähige Vergleiche der Staustatistiken der Länder wie auch die des ADAC oder privater Anbieter wie TOMTOM bisher nicht möglich sind.

Zu 1.:

Die Staudauer wird in der offiziellen Staustatistik in Bayern erst seit 2008 erfasst. Vorher wurde nur die Anzahl der Staus statistisch festgehalten. „Staudauer“ ist dabei die Zeit ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Aussendung einer TMC-Staumeldung durch die Verkehrsmeldestelle im Polizeipräsidium Oberbayern Süd bis zum Abmeldezeitpunkt. Die Staustunden nach Ursachen auf den Autobahnen in Bayern verteilen sich wie folgt:

Jahr	Stauzeiten aufgrund von Baustellen	Stau aufgrund von Unfällen	Stau aufgrund defekter FZGe	Sonstige Ursachen	Stauzeiten gesamt
2008	1.650	4.360	990	11.200	18.200
2009	2.900	5.080	1.050	3.000	12.030
2010	1.744	4.040	462	4.770	11.016
2011	1.659	3.828	653	3.368	9.508

Die Gesamtstaustunden auf Autobahnen sind demnach auch in Bayern in den letzten Jahren stetig zurückgegangen und haben sich von 2008 bis 2011 annähernd halbiert.

Ergänzend wurde für den Zeitraum 2003 bis 2008 die Anzahl der Staueignisse auf den Autobahnen zusammengestellt:

Jahr	Anzahl der Staueignisse (ohne stockenden Verkehr oder Staugefahr)
2003	13.156
2004	13.756
2005	15.172
2006	16.366
2007	16.416

Zu 2.:

Grundlegendes Ziel einer modernen Verkehrspolitik ist es, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst umweltverträglich zu gestalten. Angesichts des erheblichen Verkehrswachstums und der knappen Haushaltsmittel muss deshalb die Effizienz des Gesamtverkehrssystems weiter erhöht und die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich ausgeschöpft werden. Für die Straßenverkehrsinfrastruktur heißt das, dass alle Störungen und Behinderungen im Verkehrsablauf durch Optimierung des Straßennetzes und Maßnahmen der Verkehrssteuerung (Verstärkung des Verkehrsflusses) auf ein Minimum reduziert werden müssen. Daneben sind weitere Maßnahmen zur Entlastung des Straßenverkehrs, vor allem die Stärkung öffentlicher Verkehrsangebote, erforderlich.

Um diese Ziele zu erreichen setzt die Bayerische Straßenbauverwaltung seit Jahren auf die innovativen Möglichkeiten der Verkehrstelematik. Den Schwerpunkt bildet dabei die Ausstattung der hoch belasteten Autobahnstrecken mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Hierzu gehören die Streckenbeeinflussungsanlagen mit temporärer Standstreifenutzung, die Netzbeeinflussungsanlagen und die Zuflussregelungsanlagen an Knotenpunkten. Die Systeme zur Verkehrssteuerung werden ergänzt durch ein breites und allgemein zugängliches Angebot an verlässlichen Verkehrsinformationen. Diese werden im Internet unter www.bayerninfo.de kostenlos allgemein zugänglich angeboten. Kostenlose Apps für Smartphones und iPad ergänzen das Angebot, sodass das Angebot auch unterwegs optimal genutzt werden kann. Diese Plattform für multimodale Verkehrsinformationen in Echtzeit für den Individualverkehr (IV) und öffentlichen Verkehr (ÖV) ist in seiner Art Vorreiter in Deutschland. Die Verkehrsteilnehmer haben damit die Möglichkeit, eigenverantwortlich die vorhandene Verkehrsinfrastruktur möglichst effizient zu nutzen und beispielsweise Reisen auf stark belasteten Routen zu vermeiden oder in verkehrsschwächere Zeiten zu verlagern. Die bestehenden Systeme und Dienste zur Verkehrssteuerung und -information haben sich bewährt und tragen zu mehr Sicherheit, weniger Staus und geringeren Umweltbelastungen bei.

Weitere Maßnahmen für eine möglichst störungsfreie und umweltgerechte Abwicklung des Straßenverkehrs enthält der Rahmenplan Verkehrsmanagement Bayern 2015 (<http://www.abdsb.bayern.de/imperia/md/content/stbv/abdsb/aktuelles/weitereinfos/rahmenplan.pdf>). Zur Umsetzung dieser Aktivitäten wurde bei der Autobahndirektion Südbayern eine Zentralstelle Verkehrsmanagement

(ZVM) eingerichtet. Zu deren Arbeitsschwerpunkt gehören die weitere Optimierung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die Entwicklung eines intelligenten Arbeitsstellenintegrationssystems zur besseren Planung und Abwicklung von planbaren Baustellen, die Umsetzung einer koordinierten Lichtsignalsteuerung auf den Außerortstraßen für einen gleichmäßigen Verkehrsfluss sowie die Weiterentwicklung der Dienste von [bayerninfo](#).

Die bayerische Polizei plant eine Verbesserung der Übertragungswege für punktgenaue Verkehrsinformationen. Bislang erfolgt die Angabe von Staubereichen und anderer Gefahrenstellen mit TMC relativ ungenau. Das ist in erster Linie dadurch bedingt, dass derzeit auf analogem Übertragungswege nur relativ geringe Datenmengen übertragen werden können und die Ortsangabe nur „zwischen Anschlussstelle A und Anschlussstelle B“ erfolgen kann. Der Abschnitt zwischen zwei Anschlussstellen kann aber viele Kilometer lang sein, sodass Informationen wie z. B. Staubereiche (Anfang und Ende) nicht genau abgebildet werden können. Mit dem Nachfolgeprotokoll von TMC, dem TPEG (Transport Protocol Expert Group), können dagegen punktgenaue Informationen erfolgen; dies erfordert aber eine digitale Übertragungstechnik oder Mobilfunktechnik. Beispielsweise kann so die lokale Gefahrenwarnung durch Übermittlung der exakten Position der mit GPS ausgestatteten Warnleitanhänger der bayerischen Autobahnmeistereien wesentlich verbessert werden, wodurch Unfälle und damit Staus weiter reduziert werden können.

Immer mehr an Bedeutung wird die berührungslose Datenkommunikation zwischen Straße und Fahrzeug erhalten, die beispielsweise sicherheitsrelevante Informationen an die Verkehrszentrale, aber auch direkt an andere Fahrer übermitteln kann. Diese kooperativen Systeme können künftig einen weiteren Beitrag zur kollektiven und individuellen Verkehrssteuerung und damit zur Vermeidung von Staus beitragen.

Die Verkehrstelematik wird aber nicht alle Probleme lösen können. Ein bedarfsgerechter Ausbau von hoch belasteten Strecken des Bundesfern- und Staatsstraßennetzes wird auch künftig bei kapazitiven Engpässen erforderlich sein.

Ziel aller Maßnahmen ist dabei nicht nur die Minderung der Stautunden, da diese ebenso wie die Anzahl der Stauereignisse als Maßstab zur Beurteilung der Qualität der Verkehrsabläufe bzw. der Notwendigkeit von baulichen oder verkehrstelematischen Maßnahmen alleine nicht wirklich aussagekräftig sind. Ein 10 km langer und 1 Stunde anhaltender Stau wird z. B. statistisch dabei nämlich gleich bewertet wie z. B. ein 1 km langer ebenfalls 1 Stunde andauernder Stau. Gleiches gilt für die bloße Betrachtung der Anzahl der Stauereignisse. Es muss vielmehr ergänzend auch nach den Staulängen differenziert werden, um belastbare Vergleiche für unterschiedliche Autobahnstrecken machen zu können. Nur so kann die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge abgeschätzt und über deren staubedingte Zeitverluste die volkswirtschaftlichen Auswirkungen abgeschätzt werden.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung arbeitet deshalb an ei-

ner Methode zur Offline-Ermittlung von Kfz-Stautunden, mit der die Zeitdauer und die „vom Stau betroffenen Fahrzeuge“ erfasst werden können. Betrachtet wird dabei das komplette Autobahnnetz. Außerhalb der Abschnitte mit ausreichend dichter, automatischer Verkehrsdetektion werden dazu aus FCD-Daten die Stauereignisse mithilfe geeigneter, noch zu entwickelnder Softwaretools ermittelt. Das Ergebnis soll nicht nur einer Objektivierung von Ländervergleichen, Erfolgskontrollen und Aussagen zu volkswirtschaftlichen Stauauswirkungen dienen, sondern auch als Grundlage zur Analyse und gezielten Beseitigung von Schwachstellen im Autobahnnetz herangezogen werden.

Zu 3.:

Der Ausbau der Autobahnen in Bayern erfolgt nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Die dort enthaltenen vordringlichen 6- und 8-streifigen Ausbaustrecken sind alle (bzw. waren, soweit mittlerweile bereits ausgebaut) aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und/oder ihres Ausbauzustandes besonders stauanfällig (z. B. A 3 Schlüsselfeld – Aschaffenburg, A 6 bei Nürnberg, A 8 Ulm – München, A 8 Rosenheim – Bernau, A 9 AK Neufahrn – AS Frankfurter Ring). Aufgrund der finanziellen Situation im Bundesfernstraßenbau kann ein erheblicher Teil dieser vordringlichen Projekte während der Laufzeit des derzeitigen Bedarfsplanes voraussichtlich nicht verwirklicht werden.

Zu 4.:

Derzeit gibt es auf rd. 62 Richtungskilometern temporäre Seitenstreifenfreigaben. Auf rd. 55 Richtungskilometern sind temporäre Seitenstreifenfreigaben derzeit im Bau.

Zu 5.:

Nach den bisher in Bayern vorliegenden Erfahrungen beeinflussen temporäre Seitenstreifenfreigaben das Unfallgeschehen tendenziell positiv. Es sind weder gravierende Unfälle durch die temporäre Seitenstreifenfreigabe noch ein Anstieg des Unfallgeschehens bekannt geworden. Grund dafür ist zum einen, dass bauliche Vorkehrungen wie der Umbau der Anschlussstellen und die Anlage von Nothaltebuchten getroffen werden, um den zeitweisen Entfall des Standstreifens zu kompensieren. Zusätzlich wird beim Betrieb der Seitenstreifenfreigabe die Geschwindigkeit auf 100 bzw. 120 km/h begrenzt. Außerdem wird der Seitenstreifen vor der Freigabe, beim Räumen und während der Freigabe von den Operatoren der Verkehrs- und Betriebeszentralen in Nord- bzw. Südbayern überwacht, sodass Gefahren beispielsweise durch ein liegen gebliebenes Fahrzeug sofort erkannt und der Seitenstreifen wieder gesperrt werden kann. Andererseits wird durch die höhere Kapazität die Anzahl der Staus erheblich vermindert und entsprechend die Gefahr staubedingter Auffahrunfälle reduziert.

Eine gezielte Auswertung der Streckenbeeinflussungsanlage A 73 Erlangen mit temporärer Standstreifenutzung hat ergeben, dass seit Inbetriebnahme der Anlage Anfang 2008 die Unfälle mit Personen- und Sachschäden um rd. 50 % zurückgegangen sind. Diese sehr positive Entwicklung hängt unmittelbar damit zusammen, dass gefährliche Rückstauereignisse während des Berufsverkehrs abgebaut werden

konnten. Die Stauereignisse konnten bis auf wenige Fälle (etwa 5 %), wenn eine Standstreifenfreigabe wegen eines Pannenfahrzeugs, wetterbedingt oder wegen sonstigen Behinderungen nicht möglich ist, praktisch vollständig beseitigt werden.

Zu 6.:

Das Autobahnnetz von Bayern umfasst rd. 2.503 km bzw. 5.006 Richtungskilometer. Derzeit sind auf rd. 624 Richtungskilometern Streckenbeeinflussungs- und Stauwarnanlagen installiert. Auf rd. 97 Richtungskilometern werden solche Anlagen derzeit um- bzw. neu gebaut und für rd. 156 Richtungskilometer werden in den nächsten Jahren Neu- bzw. Umbaumaßnahmen geplant. (Angaben zu den temporären Seitenstreifenfreigaben siehe Ziffer 4.) Die temporären Seitenstreifenfreigaben sind i. a. mit Streckenbeeinflussungsanlagen kombiniert.

Die bestehenden Netzbeeinflussungsanlagen umfassen derzeit rd. 1.211 beeinflussbare Richtungskilometer. Mit einer großräumig geplanten dynamischen Netzsteuerung soll ab 2013 stufenweise bis über 70 % der Autobahnen in Bayern als Wechselwegweisungsrouten zur Verfügung stehen. Außerdem gibt es Kooperationen mit dem städtischen Verkehrsmanagement in den Ballungsräumen München und Nürnberg, sodass die Netzbeeinflussung hier auch das nachgeordnete Straßennetz einbeziehen kann.

Zu 7.:

Die Verkehrsbeeinflussungsanlagen wurden insbesondere auf den hoch belasteten Autobahnabschnitten und in den Ballungsräumen München und Nürnberg errichtet. Weitere Ausbaumaßnahmen sind im Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015 des Bundes enthalten. Eine Übersicht der bestehenden Anlagen ist in der beiliegenden Anlage enthalten.

OBB/ SG IID4

Stand 26.06.2012

Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesautobahnen in Bayern

Maßnahmen, Daten, Termine

(Bei Streckenbeeinflussungsanlagen beziehen sich die Längen auf BAB-Richtungs-km vom ersten bis letzten Anzeigequerschnitt. Bei Netzsteuerungsanlagen beziehen sich die Längen auf die beeinflussbaren Haupt- und Alternativrouten. Die im Betrieb beeinflussbaren Streckenlängen liegen i.a. etwas über den hier angegebenen Längenangaben).

Inhalt:

1. Fertig gestellte SBA
2. Fertig gestellte TSF
3. Fertig gestellte WWW

1) Bereits fertig gestellte Streckenbeeinflussungs- und Stauwarnanlagen

• Bereich ABD Nordbayern

Streckenbeeinflussung A 3 Frankfurt–Nürnberg „Aschaffenburg“ von AD Seligenstädter Dreieck bis AS Hösbach mit Einhausung Hösbach und		
- von AS Weibersbrunn bis AS Rohrbrunn (Richtung Nürnberg)	Länge 24,9 km	
- von AS Hösbach bis AS Aschaffenburg-Ost mit Einhausung Hösbach (Richtung Frankfurt)	Länge 6,7 km	
insgesamt		Länge 31,6 km
Streckenbeeinflussung A 3 Frankfurt–Nürnberg „Würzburg“		
- von AS Markttheidenfeld bis Wertheim/Lengfurt (Richtung Nürnberg)	Länge 16,1 km	
- von AS Heidingsfeld bis AS Randersacker (ebenfalls Richtung Nürnberg)	Länge 4,6 km	
insgesamt		Länge 20,7 km
Streckenbeeinflussung A 3 Nürnberg–Frankfurt „Erlangen“ von AS Nürnberg-Nord bis AS Erlangen-West (Richtung Frankfurt)		
insgesamt		Länge 21,4 km
Streckenbeeinflussung A 6 Heilbronn–Nürnberg „Schwabach“		
- von AS Schwabach-Süd bis AK Nürnberg-Ost (Richtung Nürnberg)	Länge 14,0 km	
- von AK Nürnberg-Ost bis AS Roth (Richtung Heilbronn)	Länge 12,7 km	
insgesamt		Länge 26,7 km
Streckenbeeinflussung A 9 Berlin–Nürnberg „Münchberger Senke“ von AS Münchberg-Nord bis AS Münchberg-Süd		
- Richtung Nürnberg	Länge 7,7 km	
- Richtung Berlin	Länge 5,2 km	

OBB/ SG IID4

Stand 26.06.2012

insgesamt		Länge 12,9 km
Streckenbeeinflussung A 9 Nürnberg–Berlin „Nürnberg-Fischbach“		
- von AK Nürnberg-Ost bis AS Lauf/Hersbruck (Richtung Berlin)	Länge 15,0 km	
- von AS Schnaittach bis AD Nürnberg/Feucht (Richtung München)	Länge 24,5 km	
insgesamt		Länge 39,5 km
Streckenbeeinflussung A 70 Schweinfurt–Bamberg „Tunnel Schwarzer Berg“		
von AS Knetzgau bis AS Eltmann		
- Richtung Bamberg	Länge 4,7 km	
- Richtung Schweinfurt	Länge 7,4 km	
insgesamt		Länge 12,1 km
Streckenbeeinflussung A 73 Suhl–Nürnberg „Nürnberg-Süd“		
vom AD Nürnberg/Feucht bis AS Nürnberg-Königshof		
- Richtung Bamberg	Länge 9,5 km	
- Richtung München	Länge 9,2 km	
insgesamt		Länge 18,7 km
Streckenbeeinflussung mit Temporärer Seitenstreifenfreigabe		
A 73 Suhl–Nürnberg „Erlangen“		
von AS Baiersdorf-Nord bis Erlangen-Zentrum (Richtung Nürnberg)		Länge 8,4 km
		<hr/>
Zwischensumme Nordbayern		Länge 192,0 km

- **Bereich ABD Südbayern**

Streckenbeeinflussung A 7 Ulm–Füssen mit Tunnelkette		
- von AS Nesselwang bis Grenzübergang Füssen/Reutte (FR Füssen/Reutte)	Länge 17,9 km	
- von Grenzübergang Füssen/Reutte bis Tunnel Reinertshof (FR Ulm)	Länge 5,9 km	
insgesamt		Länge 23,8 km
Streckenbeeinflussung A 9 Nürnberg–München		
- von AD Holledau bis AS M.-Freimann (Richtung München)	Länge 47,1 km	
- von AS M.-Freimann–AK Neufahrn (Richtung Nürnberg)	Länge 14,9 km	
insgesamt		Länge 62,0 km
Streckenbeeinflussung A 8 München–Salzburg		
von AK München-Süd bis AS Bad Aibling		
- in Richtung Salzburg:	Länge 39,3 km	
- in Richtung München:	Länge 37,8 km	
(mit Seitenstreifenfreigabe im Abschnitt AS Hofoldingen Forst bis AS Holzkirchen (Richtung Salzburg) und AS Holzkirchen bis AK München-Süd (Richtung München)		
insgesamt:		Länge 77,1 km
Streckenbeeinflussung A 8 München–Salzburg		

OBB/ SG IID4

Stand 26.06.2012

von AS Grabenstätt bis Grenzübergang Bad Reichenhall		
- in Richtung Salzburg:	Länge 29,0 km	
- in Richtung München:	Länge 33,6 km	
insgesamt:		Länge 62,6 km
Streckenbeeinflussung A 94 München–Mühldorf von M.-Steinhausen bis AS Parsdorf einschließlich variabler Wechselwegweisung Messe Riem		
- in Richtung Passau:	Länge 9,0 km	
- in Richtung München:	Länge 11,0 km	
insgesamt:		Länge 20,0 km
Streckenbeeinflussung A 8 West/A 99 München–Stuttgart		
- A 8 von AK M.-West bis AS Dachau/Fürstenfeldbruck (Richtung Stuttgart)	Länge 8,3 km	
- A 99 Eschenrieder Spange von AD Allach bis AD Eschenreid (Richtung Stuttgart):	Länge 4,6 km	
- A 99 Eschenrieder Spange von AD Eschenried bis AD Allach (Richtung Salzburg):	Länge 0,8 km	
insgesamt:		Länge 13,7 km
Streckenbeeinflussung A 99 Autobahnring München		
- von AD M.-Süd/West bis AK M.-Süd (Richtung Salzburg)	Länge 52,8 km	
- von AK M.-Süd bis AD M.-Süd/West (Richtung Lindau)	Länge 52,7 km	
- Zulauf von A 995 auf AK München-Süd (mit Seitenstreifenfreigabe im Abschnitt AK M.-Nord bis AS Haar in beiden Richtungen)	Länge 0,8 km	
insgesamt:		Länge 106,3 km
Streckenbeeinflussung A 92 München–Deggendorf von AD M.-Feldmoching bis AS Freising-Ost mit Abzweig Flughafen		
- in Richtung Deggendorf	Länge 27,3 km	
- in Richtung München	Länge 29,8 km	
insgesamt:		Länge 57,1 km
Stauwarnanlage A 93 Nord Tunnel Pfaffenstein		
- von AS Regenstauf bis AS Regensburg-Nord (Richtung München)	Länge 6,4 km	
- von AS Bad Abbach bis Regensburg (Richtung Hof)	Länge 3,1 km	
insgesamt		Länge 9,5 km
Zwischensumme Südbayern		Länge 432,1 km
Summe in Bayern gesamt rd.		Länge 624,0 km

2. Bereits fertig gestellte Temporäre Seitenstreifenfreigaben auf BAB in Bayern• **Bereich ABD Nordbayern**

A 73 Richt. Nürnberg: AS Baiersdorf-Nord bis AS Erlangen-Nord
Länge 9 km

Zwischensumme Nordbayern

Länge 9 km

OBB/ SG IID4

Stand 26.06.2012

- **Bereich ABD Südbayern**

A 8 Ost Richt. Salzburg:	AS Hofoldingen Forst bis AS Holzkirchen	9,7 km
A 8 Ost Richt. München:	AS Holzkirchen bis AK München-Süd	12,1 km
A 99 Richt. Salzburg:	AK München-Nord bis AS Haar	15,4 km
A 99 Richt. Stuttgart:	AS Haar bis AK München-Nord	15,1 km

Zwischensumme Südbayern Länge 52,3 km

Summe in Bayern gesamt rd.

Länge 62 km

3. Bereits fertig gestellte Wechselwegweisungen

(mehrfach beeinflussbare Strecken werden nur einfach gezählt)

- **Bereich ABD Nordbayern**

WWW „Nürnberg–Würzburg“

A 3–A 6/A 7 AK Würzburg/Biebelried über AK Feuchtwangen/Crailsheim

zum AD Nürnberg/Feucht bzw.

zum AK Altdorf und umgekehrt.

Anzahl Standorte: 4 (mit 13 Wechselwegweisern)

Beeinflussbare Richtungs-km: Länge 548 km

WWW „Nürnberg-Ost“

A 9–A 6/A 3 AK Nürnberg-Ost über

AK Altdorf zum AK Nürnberg

und umgekehrt

Anzahl Standorte: 4 (mit 25 Wechselwegweisern)

Beeinflussbare Richtungs-km: Länge 46 km

WWW „Nürnberg–Schweinfurt“

A 7/A 3–A 70/A 73 AD Schweinfurt/Werneck über

AK Bamberg zum AK Fürth/Erlangen und umgekehrt

Anzahl Standorte: 3 (mit 8 Wechselwegweisern)

Beeinflussbare Richtungs-km: Länge 489 km

Dynamisches Verkehrsleitsystem Nürnberg (VLS)

zu Fernzielen und innerstädtischen Zielen

(Zentrum, Messe, Stadion, ARENA)

auf den Autobahnen A 3, A 6, A 9, A 73

Anzahl Standorte: 20 (mit 81 Wechselwegweisern)

Beeinflussbare Richtungs-km: Länge 86 km

Zwischensumme Nordbayern (ohne doppelt beeinflussbare Strecken) Länge 880 km

- **Bereich ABD Südbayern**

WWW Großraum München zu städtischen Zielen (Zentrum, Messe/ICM, Stadion und Flughafen München) und Fernzielen

OBB/ SG IID4

Stand 26.06.2012

mit Wegweisungsstandorten auf der A 8 West, A 8 Ost, A 9,
A 92, A 94, A 96 und A 99

Anzahl Standorte: 37 (mit 102 Wechselwegweisern)

Beeinflussbare Richtungs-km:

Länge 237 km

Teile der WWW „München-Nord-West“ bei Sperrung Tunnel Allach
mit Wegweisungsstandorten auf der A 8 West und A 92

Anzahl Standorte: 2 (mit 3 Wechselwegweisern und 1 dWiSta-Tafel)

Beeinflussbare Richtungs-km:

Länge 27 km

Punktuelle Netzbeeinflussung (additive D'Wista-Tafeln)

auf der A 8 Ost vor dem AD Inntal in Richtung Salzburg

(Vorwegmaßnahme aus dem Projekt „Dynamische Netzsteuerung Bayern“)

Anzahl Standorte: 1 (mit 3 dWiSta-Tafeln)

Beeinflussbare Richtungs-km:

Länge 94 km

Zwischensumme Südbayern (ohne doppelt beeinflussbare Strecken)

Länge 331 km

Summe in Bayern gesamt rd.

Länge 1.211 km

