

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6747 –**

Aktueller Stand Telematikanlagen, automatisiertes Fahren und Verkehrssicherheit auf der Bundesautobahn 8 in Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesautobahn (A) 8, insbesondere der Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Augsburg-West und Ulm/Elchingen, gilt als eine der meistbefahrenen Autobahnen in Deutschland mit einem erheblichen Anteil an Schwerlastverkehr und ist zugleich regelmäßig von langen Staus, stockendem Verkehr und teils schweren Verkehrsunfällen betroffen. Jeder schwere Verkehrsunfall bedeutet großes menschliches Leid für die Betroffenen und deren Angehörige. Schon seit Jahren wird aufgrund der zahlreichen Unfälle über den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme, streckenbezogener Verkehrsbeeinflussung durch Telematikanlagen sowie ein dauerhaftes Tempolimit auf diesem Streckenabschnitt diskutiert.

In den vergangenen Jahren wurden auf dem Abschnitt Adelsried und Burgau an mehreren Gefahrenstellen sogenannte Telematik-light-Anlagen installiert. Damit sind mobile LED-Anzeigen gemeint, die das Tempolimit manuell an Gefahrenlagen wie Stau oder Unfälle anpassen (www.augsburger-allgemeine.de/augsburg-land/Landkreis-Augsburg-Auf-der-A8-zwischen-Augsburg-und-Ulm-kommt-Telematik-light-id60010561.html).

Anfang 2020 kündigte der damalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, an, dass der Abschnitt Ulm–München der Bundesautobahn 8 Teststrecke für autonomes Fahren werden soll. Außerdem sollten Telematikanlagen aufgebaut und ein „intelligentes Tempolimit“ eingeführt werden (www.augsburger-allgemeine.de/guenzburg/Augsburg-Guenzburg-Die-A8-wird-zur-Teststrecke-fuer-automatisiertes-Fahren-id56917176.html). Bis heute ist über diese Ankündigung hinaus öffentlich kein Fortschritt bekannt.

1. Welche konkreten Telematik- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen sind derzeit auf der A8 in Bayern in Betrieb?
 - a) Auf welchen Streckenabschnitten sind diese in Betrieb?
 - b) Um welche Art von Anlagen handelt es sich konkret?
 - c) Bei welchen dieser Anlagen handelt es sich um „Telematik-light“-Anlagen?
 - d) Seit wann sind diese Anlagen in Betrieb?
 - e) Wie hoch ist die tatsächliche Verfügbarkeit der Anlagen im Durchschnitt pro Jahr?
 - f) Wie viele Stunden im Jahr werden die Anlagen im Schnitt zur Verkehrsbeeinflussung genutzt?

Die Fragen 1 bis 1f werden gemeinsam beantwortet.

Die in der Fragestellung verwendete Bezeichnung „Telematik-light“ ist kein fachlich definierter Begriff. Im Kontext der vorliegenden Kleinen Anfrage wird darunter eine pilothaft betriebene telematische Anlage verstanden, die mittels eines reduzierten Anlagenumfangs nur grundlegende Möglichkeiten der Verkehrssteuerung bietet, die nicht identisch mit denen einer vollumfänglichen Verkehrsbeeinflussungsanlage sind.

Auf der A8 in Bayern sind Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA), teilweise in Kombination mit Temporärer Seitenstreifenfreigabe (TSF), Geschwindigkeitsanzeigen nach voreingestelltem Programm, Netzbeeinflussungsanlagen Dynamischer Wegweiser (dWista) und eine Nebelwarnanlage im Einsatz. Im Übrigen wird auf die Anlage verwiesen.

2. Welche Telematik- oder Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen sind auf der A8 in Bayern geplant, genehmigt oder im Bau, und auf welchen Streckenabschnitten sind diese geplant?
 - a) Um welche Art von Anlagen handelt es sich konkret?
 - b) Bei wie vielen dieser Anlagen handelt es sich um „Telematik-light“-Anlagen?
 - c) Wann sollen die Anlagen in Betrieb gehen?
6. Welche technischen Systeme sollen auf der A8 in Bayern zur Unfallreduzierung eingesetzt werden?

Die Fragen 2 bis 2c und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der A8 West ist zwischen dem Autobahndreieck München-Eschenried und der Anschlussstelle (AS) Neusäß eine SBA geplant, die voraussichtlich bis Ende 2030 in Betrieb gehen soll.

Auf der A8 Ost ist zwischen der AS Bad Aibling und der AS Rosenheim als Lückenschluss ebenfalls eine SBA geplant, die im Rahmen des Baus einer SBA an der A93, voraussichtlich 2029 in Betrieb gehen soll. Bei beiden Anlagen an der A8 handelt es sich um vollumfänglich ausgebaute Verkehrsbeeinflussungsanlagen.

3. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für Betrieb und Wartung der bisher installierten Telematikanlagen?

Für die sogenannte „Telematik-light“- Pilot-Anlage fallen Mietkosten in Höhe von 200.000 Euro pro Jahr an. Alle anderen Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben in Summe jährliche Wartungs- und Instandhaltungskosten in Höhe von ca. 190.000 Euro pro Jahr.

4. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für Planung, Bau, Betrieb und Wartung der vorgesehenen Telematikanlagen?

Gemäß den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE) werden für die SBA auf der A8 West unter Annahme von zehn Jahren Betrieb Gesamtkosten in Höhe von 5,7 Mio. Euro pro Jahr veranschlagt.

Für die SBA auf der A8 Ost werden gemäß dem genehmigten RE-Entwurf für die SBA auf der A93 und A8 unter Annahme von zehn Jahren Betrieb anteilige Gesamtkosten in Höhe von 0,87 Mio. Euro pro Jahr veranschlagt.

5. Aus welchen Haushaltstiteln sollen die in den Fragen 3 und 4 erfragten Maßnahmen jeweils finanziert werden?

Mit der Erteilung des Gesehenvermerks zu den RE-Entwürfen durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) wird die Finanzierung aus dem Bundeshaushalt, Kap. 1201, Titel 742 15 genehmigt.

7. Welche konkreten Verbesserungen des Verkehrsflusses erwartet die Bundesregierung durch die Installation und den Betrieb von Telematikanlagen auf der A8 in Bayern?

Mit der SBA soll das Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern, erreicht werden. Mit Hilfe von SBA kann der Verkehrsfluss entsprechend der Verkehrsmenge harmonisiert werden, der Verkehrsteilnehmer wird vor kritischen Situationen (Schleudergefahr, Stauende) und schwer einzuschätzenden Witterungsverhältnissen (Regen, Nebel) gewarnt, Arbeitsstellen des Betriebsdienstes können abgesichert werden. Das gesamte Fahrzeugkollektiv wird dadurch sicherer und effizienter durch den Autobahnabschnitt geführt.

8. Welche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit werden prognostiziert, und wie wird die prozentuale Reduzierung von Staus durch Anbringung von Telematik auf der A8 in Bayern gerechnet?

Beispielhaft ist hier die Berechnung der Verkehrssicherheit aus dem RE-Entwurf der SBA A8 West zu nennen. Der auf die Verkehrssicherheit bezogene Nutzen (Unfallreduktion, vermiedene Stautunden) wird darin mit 4,6 Mio. Euro pro Jahr angegeben.

9. Wie haben sich die Unfallzahlen auf vergleichbaren Autobahnabschnitten mit Telematiksystemen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Ein Vergleich mit anderen Autobahnabschnitten liegt derzeit nicht vor.

Die 2015 veröffentlichte Studie „Zuverlässiger Betrieb von Streckenbeeinflussungsanlagen auf Basis einer antizipierenden, regelbasierten Steuerung“ (Riegelhuth, G. und Glatz, M.) zeigt, dass auf unfallauffälligen Strecken mit Hilfe von Streckenbeeinflussungsanlagen in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen die Unfallzahlen um 20 bis 30 Prozent gesenkt werden.

10. Wie haben sich die Unfallzahlen auf den Abschnitten der A8 in Bayern, auf denen bereits Telematikanlagen im Einsatz sind, in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Eine der Fragestellung entsprechende Betrachtung und Auswertung der Unfallzahlen durch die Autobahn GmbH des Bundes liegt dem BMV nicht vor.

11. Wie haben sich die Unfallzahlen auf den Abschnitten der A8 in Bayern, auf denen Telematikanlagen geplant oder in Bau befindlich sind, in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Eine der Fragestellung entsprechende Betrachtung und Auswertung der Unfallzahlen durch die Autobahn GmbH des Bundes liegt dem BMV nicht vor.

12. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Wirkung genereller Tempolimits auf Autobahnen hinsichtlich Unfallvermeidung und Verkehrssicherheit vor?
13. Wurde geprüft, ob ein generelles Tempolimit auf der A8 ähnliche oder bessere Effekte auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss erzielen könnte als die Installation von Telematikanlagen?

Die Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Deutsche Autobahnen gehören zu den sichersten Straßen in Deutschland sowie weltweit. Auf Autobahnabschnitten, auf denen aus Gründen der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderlich sind, können diese angeordnet werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 21/6457 auf die Frage 162 verwiesen.

14. Wie lautet der aktuelle Planungsstand der Teststrecke für automatisiertes Fahren auf der A8 im Streckenabschnitt Ulm–München?
15. Welche Maßnahmen wurden zur Durchführung eines Pilotprojekts für automatisiertes Fahren auf der A8 seit 2020 unternommen?
16. Auf welche Dauer ist das Pilotprojekt für automatisiertes Fahren auf der A8 angelegt?
17. Aus welchen Haushaltstiteln sollen die Maßnahmen zur Durchführung eines Pilotprojekts für automatisiertes Fahren auf der A8 finanziert werden?
18. Welche Mittel wurden seit 2020 zur Durchführung eines Pilotprojekts zum automatisierten Fahren auf der A8 bereitgestellt und genehmigt?

Die Fragen 14 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Teststrecke für Automatisiertes Fahren auf der A8 besteht nicht. Im Rahmen des BAST-Projekts DG.0001 „Modellierung des Mischverkehrs von automatisierten und nicht-automatisierten Fahrzeugen auf BAB bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten“ [Start: 17. Januar 2022, geplantes Ende: 30. September 2026, Haushaltstitel: Kapitel 1204 Titel 686 02] wurden auf der BAB A 2 in Niedersachsen zwischen Lehrte und Braunschweig (Testfeld Niedersachsen) sowie auf der BAB A 8 in Bayern zwischen Günzburg und Augsburg empirische Erhebungen zum Interaktionsverhalten konventioneller Fahrzeuge durchgeführt. Die Erhebungsdaten bildeten die Grundlage für die anschließende Simulationsmodellierung.

Für ein parallel bzw. nachfolgend geplantes Projekt war die Durchführung von Fahrversuchen mit automatisiert fahrenden Fahrzeugen auf den genannten Streckenabschnitten vorgesehen. Nach aktuellem Kenntnisstand der BAST wird dieses Vorhaben jedoch nicht realisiert, da die erforderlichen Fahrzeuge der Automatisierungsstufe SAE-Level 3 derzeit nicht verfügbar sind.

Zu 1a)		Zu 1b)	Zu 1c)	Zu 1d)	Zu 1e)	Zu 1f)	Hinweis
A8 Ost	AK München-Süd – AS Bad Aibling (BAB-km 9,100 – 48,404), beide Fahrtrichtungen (FR)	SBA mit TSF	nein	SBA ca. 1996 TSF: ca. 2005	99%	24/7	
A8 Ost	AS Grabenstätt – LGr. Walserberg (Österreich) (km 89,660 – km 123,768), beide FR	SBA mit TSF	nein	SBA ca. 1996 TSF: ca. 2005	99%	24/7	
A8 West	AS Langwied – Dachau/Fürstenfeldbruck (FR Stuttgart)	SBA	nein	1998	99%	24/7	
A8 Burgau	Bereich AS Jettingen – AS Zusmarshausen (BAB-km ca. 84,000 – 72,000), beide FR (Stuttgart (S), München (M))	Geschwindigkeits- anzeige nach voreingestelltem Programm	ja	2021	90%	FR S: ca. 2.968h/a FR M: ca. 1.113h/a	
A8 Inntaldreieck	AS Bad Aibling – AD Inntal	dWista	nein	2010	90%	24/7	
A8	Dachau/FFB AD Eschenried, FR M	dWista	nein	2002	90%	24/7	
A8	Albabstieg	Nebelwarnanlage	nein	1990	-	-	Derzeit Erneuerung wg. 6-streifigem Ausbau

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.