

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4738 –**

Verkehrs-Modellprojekte auf Bundesautobahnen

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) führt auf Bundesautobahnen (A) unterschiedliche Modellprojekte durch; weitere sind geplant. Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 35 des Abgeordneten Oliver Krischer auf Bundestagsdrucksache 18/4730 geht hervor, welche Modellprojekte im Verkehrsbereich durchgeführt werden und welche geplant sind. Die Antwort ist nicht abschließend.

Das BMVI beabsichtigt unter anderem, auf der A 9 das Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“ durchzuführen. Der Internetseite des BMVI ist zu entnehmen, dass hier unter anderem auch das automatisierte Fahren erprobt werden soll.

1. In welchem Zeitraum wird das Projekt „Aufrüstung von Notrufsäulen zur V2I Kommunikation an Autobahnen“ (ANIKA) auf der A 2 durchgeführt?
2. Durch wen wird das Projekt ANIKA durchgeführt?
3. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt ANIKA bisher angefallen?
4. Mit welchen Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt ANIKA ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen?
5. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung schon heute aus dem Projekt ANIKA?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt Aufrüstung der Notrufsäulen zur V2I Kommunikation an Autobahnen (ANIKA) wird derzeit von zwei Konsortien im Auftrag der Länder Nieder-

sachsen und Sachsen-Anhalt durchgeführt. Daher sind dem BMVI weder die Kosten, die bisher im Zusammenhang mit dem Projekt ANIKA angefallen sind, noch die möglichen Gesamtkosten nach Abschluss des Projektes bekannt. Das BMVI verfolgt das Projekt ANIKA aufmerksam. Seitens des BMVI wird ein Folgeprojekt entlang der Bundesautobahn (BAB) A 9 Autobahn geprüft. Gesicherte Erkenntnisse zum Projekt können jedoch erst nach Vorliegen des Schlussberichtes gewonnen werden.

6. In welchem Zeitraum wird das Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kompaktparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ durchgeführt (bitte jeweils nach Standort auflisten)?
7. Durch wen wird das Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kompaktparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ durchgeführt?
8. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kompaktparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ bisher angefallen?
9. Mit welche Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kompaktparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen (bitte jeweils nach Standort auflisten)?
10. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung schon heute aus dem Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kompaktparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ (bitte jeweils nach Standort auflisten)?
11. In welchem Zeitraum wird das Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kolonnenparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ durchgeführt (bitte jeweils nach Standort auflisten)?
12. Durch wen wird das Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kolonnenparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ durchgeführt?
13. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kolonnenparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ bisher angefallen?
14. Mit welchen Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kolonnenparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen (bitte jeweils nach Standort auflisten)?
15. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung schon heute aus dem Projekt „Telematisch gesteuertes LKW-Kolonnenparken auf der T+R Montabaur an der A 3, auf der T+R Hunsrück-West an der A 61 und auf der T+R Inntal-West an der A 93“ (bitte jeweils nach Standort auflisten)?

Die Fragen 6 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf den Tank- und Rastanlagen Montabaur (A 3), Hunsrück-West (A 61) und Inntal-West (A 93) wurde bzw. soll das telematisch gesteuerte Kolonnenparken umgesetzt werden, nicht das telematisch gesteuerte Kompaktparken.

Die Straßenbauverwaltungen der Länder planen, bauen und betreiben im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 des Grundgesetzes) u. a. die Rastanlagen und deren telematische Ausstattung wie z. B. das telematisch gesteuerte Kolonnenparken. Daher sind dem BMVI die Planungskosten der Länder, die bisher angefallen sind, nicht bekannt.

Das telematisch gesteuerte Kolonnenparken hat das Ziel, die zur Verfügung stehenden Flächen auf Rastanlagen durch das hintereinander Aufstellen der Lkw entsprechend ihrer Abfahrtszeit effektiver zu nutzen. Es wurde im Jahr 2005 erstmals auf der Rastanlage Montabaur durch die Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz pilothaft umgesetzt. Im Ergebnis liegen Erkenntnisse zur grundsätzlichen Funktionalität vor. Insgesamt fielen in den Jahren 2005 bis 2009 rund 740 000 Euro und in den Jahren 2012 bis 2013 nochmals rund 800 000 Euro Baukosten für die Umrüstung auf das telematische Kolonnenparken in Montabaur an.

Für den Bau einer Anlage zum Kolonnenparken auf der Rastanlage Hunsrück-West liegt dem BMVI ein Entwurf der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz vor. Danach betragen die Baukosten für die Umrüstung auf das telematische Kolonnenparken 910 000 Euro. Für den Umbau der Rastanlage Inntal-West ist der Entwurf vorabgestimmt. Danach betragen die Baukosten für die Umrüstung auf das telematische Kolonnenparken 2 000 000 Euro. Erkenntnisse zu Einsatzkriterien werden erst nach der Umsetzung der beiden Maßnahmen in den Folgejahren erwartet.

16. Was wird bei dem Projekt „Automatische Ausleitung des BAG (Bundesamt für Güterverkehr) im Pilotbetrieb an insgesamt sechs Kontrollstellen“ erprobt?
17. In welchem Zeitraum wird das Projekt „Automatische Ausleitung des BAG im Pilotbetrieb an insgesamt sechs Kontrollstellen“ durchgeführt?
18. Durch wen wird das Projekt „Automatische Ausleitung des BAG im Pilotbetrieb an insgesamt sechs Kontrollstellen“ durchgeführt?
19. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt „Automatische Ausleitung des BAG im Pilotbetrieb an insgesamt sechs Kontrollstellen“ bisher angefallen?
20. Mit welchen Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt „Automatische Ausleitung des BAG im Pilotbetrieb an insgesamt sechs Kontrollstellen“ ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen?
21. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung schon heute aus dem Projekt „Automatische Ausleitung des BAG im Pilotbetrieb an insgesamt sechs Kontrollstellen“?

Die Fragen 16 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein erheblicher Teil der Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) werden als sogenannte Standkontrollen durchgeführt. Bei solchen Standkontrollen ist es bislang notwendig, dass das Kontrollpersonal des BAG die Fahrbahn der Autobahn im Zulaufbereich eines Kontrollplatzes betritt und Verkehrsteilnehmer über entsprechende Sichtzeichen (mit „Anhaltekele“) auffordert, die Autobahn zu verlassen. Das Betreten der Autobahn, insbesondere unter Berück-

sichtigung des stetig zunehmenden Verkehrs, ist jedoch mit erheblichen Gefahren für die Kontrolleure und Kontrolleurinnen, aber auch für den Verkehr auf der Straße verbunden.

Vor diesem Hintergrund ist es deshalb das Ziel, das klassische Ausleitverfahren mit auf der Autobahn stehendem Personal sukzessive durch eine personenunabhängige technische Ausleitmethode zu ersetzen. Dazu wurde im Rahmen des Forschungsprojektes „Sicheres Ausleiten“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersucht, mit ausschließlich technischen Hilfsmitteln zu kontrollierende Fahrzeuge gezielt anzusprechen und auszuleiten. Die Ergebnisse zeigten, dass seitlich neben der Autobahn aufgestellte frei-programmierbare, fernbedienbare und selbstleuchtende Anzeigen grundsätzlich sehr gut geeignet sind, Fahrzeuge zwecks Kontrolle auszuleiten.

Bei dem jetzt geplanten Pilotbetrieb wird eine weitestgehend automatisierte Ausleitmethode, bestehend aus Kameratechnik, LED-Ausleitanzeige und Bedienstation (inklusive Stromversorgung und mobiler Datenübertragung) erprobt.

Es ist geplant, den Pilotbetrieb bis Ende des Jahres 2017 abzuschließen. Daran anschließend wird eine gründliche Evaluierung des Verlaufs und der Ergebnisse erfolgen, bevor über eine flächendeckende Ausweitung der sicheren Ausleitmethode zu entscheiden sein wird. Für den Pilotbetrieb selber sind bisher keine Kosten angefallen. Die Gesamtkosten für das Projekt im Pilotbetrieb werden auf insgesamt ca. 600 000 Euro veranschlagt.

22. Was wird innerhalb des Konzepts „Digitales Testfeld Autobahn“ an der A 9 erprobt, und was soll künftig erprobt werden (bitte nach einzelnen Testfeldern aufschlüsseln)?
23. In welchem Zeitraum wird das Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“ an der A 9 durchgeführt (bitte einzeln nach Testfeldern aufschlüsseln)?
24. Durch wen wird das Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“ an der A 9 durchgeführt bzw. durchgeführt werden (bitte einzeln nach Testfeldern auflisten)?

Die Fragen 22 bis 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem „Digitalen Testfeld“ auf der A 9 sollen Projekte zur Digitalisierung der Straßeninfrastruktur und der Verbesserung der Straßendatenerfassung, der Nutzung der Daten zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer und Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Straßenausstattung sowie zum automatisierten und vernetzten Fahren erprobt und getestet werden. Neben dem Bund soll es auch der Industrie als Angebot dienen, auf Basis einer angepassten Infrastruktur (Strom- und Datenanbindung, Geräteträger, Stellflächen für Container etc.) dem Bund eigene Entwicklungen vorzustellen und zu optimieren.

Details des Konzepts werden derzeit noch abgestimmt.

25. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“ an der A 9 bisher angefallen (bitte einzeln nach Testfeldern aufschlüsseln)?
26. Mit welchen Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“ an der A 9 ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen (bitte einzeln nach Testfeldern aufschlüsseln)?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtkosten des Projekts hängen in sehr starkem Maße von der genauen Ausgestaltung der Pilotprojekte und den Aktivitäten der Industrie auf dem geplanten Testfeld ab. Die hierfür erforderlichen Abstimmungen finden aktuell statt und haben je nach Maßnahme einen unterschiedlichen Zeithorizont. Deshalb kann zu den Gesamtkosten des Projekts noch keine Angabe gemacht werden.

27. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung schon heute aus dem Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“ an der A 9 (bitte einzeln nach Testfeldern aufschlüsseln)?

Die Pilotanlagen werden aktuell errichtet bzw. konzipiert. Die Evaluierung der einzelnen Pilotanlage und Anwendungen steht noch aus.

28. In welchem Zeitraum wird das Projekt zur Optimierung des Winterdienstes durchgeführt?
29. Durch wen wird das Projekt zur Optimierung des Winterdienstes durchgeführt?
30. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt zur Optimierung des Winterdienstes bisher angefallen?
31. Mit welchen Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt zur Optimierung des Winterdienstes ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen?
32. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung schon heute aus dem Projekt zur Optimierung des Winterdienstes?

Die Fragen 28 bis 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Optimierung des Winterdienstes ist eine Daueraufgabe des Straßenbetriebsdienstes und wird gemeinsam von Bund (BMVI, BAST) und Ländern durchgeführt. Die BAST betreut seit dem Jahr 2012 Projekte mit einem Volumen von rund 1,31 Mio. Euro zur Optimierung des Winterdienstes. Dies beinhaltet abgeschlossene, laufende und im Jahr 2015 in Vergabe befindliche Projekte. Abschließenden Gesamtkosten können für die Daueraufgabe nicht genannt werden. Verbesserungsprozesse und technologische Weiterentwicklung des Straßenbetriebsdienstes werden kontinuierlich in die Praxis überführt.

33. In welchem Zeitraum wird das Projekt „Solarer Lärmschutz“ im Zuge des Ausbaus der A 10 vom Autobahndreieck (AD) Nuthetal bis zum AD Potsdam durchgeführt?
34. Durch wen wird das Projekt „Solarer Lärmschutz“ im Zuge des Ausbaus der A 10 vom AD Nuthetal bis zum AD Potsdam durchgeführt bzw. durchgeführt werden?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit läuft bei der gemäß Grundgesetz zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg das Vergabeverfahren für solaren Lärmschutz. Bei wirtschaftlichen Angeboten privater Lärmschutzbetreiber wird ein Vertragsabschluss – auf den Streckenausbau abgestimmt – noch in diesem Jahr angestrebt.

35. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt „Solarer Lärmschutz“ im Zuge des Ausbaus der A 10 vom AD Nuthetal bis zum AD Potsdam bisher angefallen?

Die Höhe der vom zuständigen Land aufzuwendenden Planungskosten ist dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht bekannt.

36. Mit welchen Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt „Solarer Lärmschutz“ im Zuge des Ausbaus der A 10 vom AD Nuthetal bis zum AD Potsdam ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen?

Für Bau und Betrieb des solaren Lärmschutzes stellt der Bund eine dem Wettbewerb unterliegende Anschubfinanzierung zur Verfügung, deren maximale Höhe sich aus seinen Aufwendungen für konventionellen, den gesetzlichen Anforderungen genügenden Lärmschutz ergibt.

37. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung schon heute aus dem Projekt „Solarer Lärmschutz“ im Zuge des Ausbaus der A 10 vom AD Nuthetal bis zum AD Potsdam?

Erkenntnisse liegen noch nicht vor.

38. In welchem Zeitraum wird das „Pilotprojekt zur Minderung der Stickoxidbelastung mittels Anwendung von Titandioxid (Beschichtung von Lärmschutzwänden mit Titandioxid-Suspension an der A 1, Einbau eines Titandioxid versetzten Straßenbelages an der B 433 in Hamburg und Einsatz von Titandioxid zur Stickstoffreduzierung im Tunnel, Voruntersuchung im Tunnel Rudowerhöhe“ durchgeführt?
39. Durch wen wird das Projekt „Pilotprojekt zur Minderung der Stickoxidbelastung mittels Anwendung von Titandioxid“ durchgeführt (bitte einzeln nach Standorten auflisten)?
40. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt „Pilotprojekt zur Minderung der Stickoxidbelastung mittels Anwendung von Titandioxid“ bisher angefallen (bitte einzeln nach Standorten auflisten)?
41. Mit welchen Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt „Pilotprojekt zur Minderung der Stickoxidbelastung mittels Anwendung von

Titandioxid“ ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen (bitte einzeln nach Standorten auflisten)?

42. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung schon heute aus dem Projekt „Pilotprojekt zur Minderung der Stickoxidbelastung mittels Anwendung von Titandioxid“ (bitte einzeln nach Standorten auflisten)?

Die Fragen 38 bis 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der BAST in Zusammenarbeit mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr durchgeführte „TiO₂ Pilotstudie A1“ (A 1 in Osnabrück) läuft seit Januar 2011 und soll voraussichtlich im September 2015 abgeschlossen werden. Die Gesamtmittel für das Forschungsvorhaben inkl. Investitionsmittel in Höhe von insgesamt rund 1,3 Mio. Euro sind bereits abgeflossen. Ergebnisse liegen erst nach Abschluss des Forschungshabens vor.

Die von der BAST in Zusammenarbeit mit der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) durchgeführte „TiO₂ Pilotstudie Krohnstieg“ (B 433 in Hamburg) läuft seit Mai 2011 und soll voraussichtlich im September 2015 abgeschlossen werden. Bis heute sind für das Forschungsvorhaben 328 000 Euro der Gesamtmittel in Höhe von 380 000 Euro abgeflossen. Investitionskosten sind in dieser Summe enthalten. Ergebnisse liegen erst nach Abschluss des Forschungshabens vor.

Das von der BAST beauftragte Büro WB Engineering hat im Dezember 2012 die Ergebnisse der Voruntersuchung zur Studie „Wirksamkeit von Tunnelwänden als Träger photokatalytischer Oberflächen zur Minderung der NO_x-Belastung im Vergleich zu Lärmschutzwänden und Fahrbahnoberflächen“ (A 113 in Berlin) vorgelegt. Die Erkenntnisse der Voruntersuchung waren technische Unterlagen, die in die derzeit laufende Ausschreibung einer Hauptuntersuchung eingeflossen sind. Die Kosten für die Voruntersuchung betragen 75 000 Euro.

43. Was konkret soll bei dem Projekt „duraBAST“ (Demonstrations-, Untersuchungs- und Referenzareal der Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST) im Autobahnkreuz (AK) Köln-Ost erprobt werden?

Die Entwicklung neuer, innovativer Baustoffe und Bauverfahren erfolgt zunächst in kleinmaßstäblichen Laborversuchen. Bevor diese ihren Einsatz im Straßennetz finden, sind realitätsnahe großmaßstäbliche Untersuchungen auf geeigneten Testflächen notwendig. Derartige Flächen stehen aber nicht immer im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Das duraBAST im AK Köln-Ost soll diese Möglichkeit für den Bund und die Partner aus Industrie und Forschung schaffen, da hier unter Realbedingungen getestet werden kann. Es ist als eine dauerhafte Einrichtung vorgesehen.

Zum einen sind hier Demonstrations- und Untersuchungsabschnitte für eine Anwendung neuer Materialien und Technologien vorgesehen. Konkret werden innovative Straßenbaustoffe, alternative Bindemittel, Recyclingprodukte, neuartige Deckschichten und Straßenkonstruktionen maschinell hergestellt, simuliert belastet und mit den Standardbauweisen verglichen.

Des Weiteren werden für die Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der eingesetzten Messfahrzeuge Referenzabschnitte auf dem duraBAST, z. B. zur Erfassung des Zustandes der Bundesfernstraßen gebaut. Konkret sind dies Oberflächeneigenschaften wie Ebenheit, Griffigkeit, Geräuschemission und Rollwiderstand.

44. In welchem Zeitraum wird das Projekt „duraBAST“ durchgeführt?

Die baupraktische Realisierung des Areals erfolgt von Mai 2015 bis März 2016. Dazu zählen die Erdbauarbeiten, Entwässerung, Lärm- und Sichtschutzeinrichtungen, die Ausstattung und die Referenzstrecke sowie ein Betriebsgebäude. Ab März 2016 soll das Areal genutzt werden.

45. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit dem Projekt „duraBAST“ bisher angefallen?

Bisher sind Kosten für Planung und die Vorbereitung des Geländes in Höhe von etwa 480 000 Euro entstanden. Hinzu kommt Personalaufwand bei der BAST.

46. Mit welchen Gesamtkosten im Zusammenhang mit dem Projekt „duraBAST“ ist nach Abschluss des Projekts zu rechnen?

Das duraBAST ist als dauerhafte Einrichtung mit einem Nutzungszeitraum von etwa 30 Jahren vorgesehen. Die Errichtung des Areals umfasst einschließlich des Betriebsgebäudes ein Kostenvolumen von etwa 7,5 Mio. Euro. Weiterhin sind für die Unterhaltung und den Betrieb des Areals jährlich etwa 150 000 Euro vorgesehen.

47. Welche weiteren Verkehrs-Modellprojekte an Bundesautobahnen gibt es, und mit welchen Mitteln fördert die Bundesregierung diese?

Über die in der Antwort auf die Schriftliche Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 18/4730 genannten Modellprojekte im Verkehrsbereich an Autobahnen hinaus gibt es keinen neueren Kenntnisstand.