

Telematische Falschfahrerwarnung

Ausgangslage / Motivation

Falschfahrten stellen ein erhöhtes Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Eine schnelle und zuverlässige Detektion von Falschfahrten sowie deren Meldung kann das Risiko verringern.

Maßnahmenziel

Ziel der Maßnahme war es, mit Hilfe moderner Erfassungssysteme Falschfahrer im Bereich von Anschlussstellen automatisch und zuverlässig zu erkennen sowie die Falschfahrer gezielt zu warnen. In einem weiteren Schritt war geplant, entsprechende Warnungen an andere Verkehrsteilnehmer auf der Hauptfahrbahn im Bereich der Anschlussstelle weiterzuleiten.

Maßnahmenumsetzung

An drei Anschlussstellen der A9 wurden seit Mitte 2015 infrastrukturseitige, telematische Falschfahrerwarnsysteme erprobt. Dabei kamen drei unterschiedliche technische Konzepte zum Einsatz:

- Funkfeld,
- Kombination aus Radar und Induktionsschleife,
- Trackingradar.

Die Untersuchung erfolgte unterteilt in Kurz- und Langzeitbeobachtungen. Im Rahmen der Kurzzeitbeobachtungen wurden zu zwei unterschiedlichen Zeitpunkten kontrollierte Falschfahrten in Abstimmung mit der Bayerischen Staatsbaubauverwaltung und unter Sperrung der jeweiligen Anschlussstelle durchgeführt.



Quelle: BMVI

Aktueller Stand

Basierend auf den Ergebnissen der Maßnahme wurde von der BAST ein Auswertebereich erstellt, der über die BAST-Internetseite zum Download zur Verfügung steht.

Unter Berücksichtigung der dargelegten Fakten und Ergebnisse aus den Erprobungen auf dem Digitalen Testfeld Autobahn wird der Einsatz von telematischen Falschfahrerwarnanlagen als nicht sinnvoll eingeschätzt. Auch eine weitere Erprobung ist als nicht zielführend zu bewerten. Hinsichtlich einer netzweiten „Ausstattung“ wird auch unter Berücksichtigung von Nutzen-Kosten-Aspekten der Einsatz von kooperativen und vernetzten Systemen zur Erkennung von Falschfahrten auf Basis der Fahrzeugsensoren sowie der hinterlegten Kartendaten als am zielführendsten erachtet.

Daher wird die Förderung des Einsatzes von kooperativen

intelligenten Systemen zur Falschfahrererkennung und -warnung sowohl automobil- als auch ggf. infrastrukturseitig angestrebt.



Quelle: Bayerisches Straßeninformationssystem (BAYSIS)

Standorte

An drei Anschlussstellen der A9 Fahrtrichtung München:

Betr.-km 514,7:
AS Eching

Betr.-km 518,8:
AS Garching-Nord

Betr.-km 520,4:
AS Garching-Süd

Ansprechpartner: TÜV Rheinland Consulting GmbH; E-Mail: infrastruktur-dta@de.tuv.com