

Funktionsweise VBA

Auf der Westautobahn in Salzburg, mit einem durchschnittlichen Verkehr von bis zu 100.000 Kfz/Tag sind Staus in den Morgen- und Abendspitzen vorprogrammiert. Zur Erhöhung der Sicherheit und Harmonisierung des Verkehrsflusses sowie der Verringerung der Schadstoffbelastung wurde daher von der ASFiNAG eine VBA im Großraum Salzburg errichtet.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) erhöhen nachweislich die Sicherheit auf Autobahnen, indem sie auf plötzliche Ereignisse reagieren und den Verkehrsfluss über Anzeigenquerschnitte regulieren. **Mehr Verkehrssicherheit, weniger Staus** und eine **geringere Umweltbelastung** sind daher die Ziele beim Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Die VBA im Salzburger Zentralraum mit Überkopfanzeigen auf der West- und der Tauernautobahn umfasst eine Strecke von rund 52 Kilometern, wovon knapp zwei Drittel dieser Strecke im Luftsanierungsgebiet liegen. Die VBA ging Anfang März 2015 in Vollbetrieb und wird von der Verkehrsleitzentrale der ASFiNAG in St. Michael im Lungau überwacht.

Auf welchen gesetzlichen Grundlagen kann ein Tempolimit aktiviert werden?

Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L)

Schaltungen aufgrund hoher Schadstoffbelastung basieren auf dem Immissionsschutzgesetz-Luft und sind für Autofahrer durch den Hinweis „IG-L“ ersichtlich. Die Änderung einer IG-L Schaltung erfolgt höchstens einmal pro Stunde.



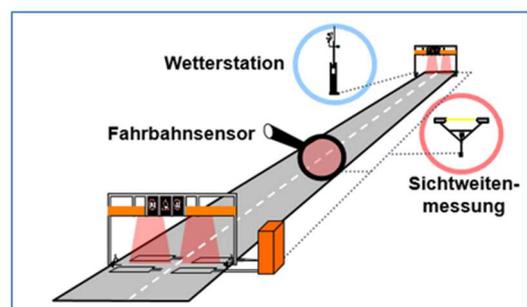
Straßenverkehrsordnung (StVO)

IG-L Schaltungen können durch Schaltungen nach der StVO überlagert werden. Durch Anpassung der Geschwindigkeiten wird in Gefahrensituationen die Verkehrssicherheit gesteigert und bei Verkehrsüberlastung der Verkehrsfluss harmonisiert und damit Staus vermieden. Der Zusatz „IG-L“ wird dabei nicht angezeigt.



Wie funktioniert die StVO Steuerung?

Die Verkehrssensoren erfassen im **Minutenintervall** unterschiedliche verkehrstechnische Daten (z.B. Verkehrsstärke, Geschwindigkeit und Fahrzeugdichte). Die Wetterstationen erfassen ebenfalls im Minutenintervall Daten zu den aktuellen Witterungsbedingungen (Niederschlag, Wind, Sichtweite u.v.m.). Nach Ablauf dieser Minute entscheidet die Steuerung, ob die erhobenen Daten eine automatische Schaltung auf den Anzeigen auslösen sollen - dies geschieht innerhalb weniger Sekunden. Der Autofahrer sieht letztlich das Ergebnis der Berechnungen, nämlich keine oder eben eine Geschwindigkeits- oder Informationsanzeige. Danach beginnt der Kreislauf wieder von vorne.



Es gibt dabei im Gegensatz zum IG-L keine **Mindestschaltdauer**. Die Schaltungen werden automatisch deaktiviert, sobald die Sensorik wieder eine Entspannung der Verkehrssituation detektiert hat. Bei Bedarf können auch manuelle Schaltungen durch einen Operator in der Verkehrsleitzentrale zur Absicherung von Unfällen, Pannen, Baustellen und ähnlichen Ereignissen aktiviert werden.

Wie funktioniert die IG-L Steuerung?

Die Luftmessstelle des Landes übermittelt halbstündlich die gemessene Schadstoffbelastung an die ASFiNAG. Diese Werte werden mit Verkehrsdaten kombiniert und ergeben die Anforderung, die IG-L Schaltung ein- bzw. auszuschalten. Der zugrunde liegende Algorithmus wurde dabei vom Land vorgegeben. Für Autofahrer sind Schaltungen nach dem IG-L durch den Hinweis „IG-L“ ersichtlich. Die Änderung einer IG-L Schaltung erfolgt im Gegensatz zur StVO höchstens einmal pro Stunde.



Warum gibt es unterschiedliche Geschwindigkeiten auf einem Autobahnabschnitt?

Die IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten nicht, wenn nach der StVO niedrigere oder gleich hohe Geschwindigkeiten angeordnet werden. Liegt z.B. eine Anzeige von 100km/h aufgrund IG-L sowie gleichzeitig eine Anzeige von 100km/h oder niedriger aufgrund der StVO an, überlagert die StVO- die IG-L-Anzeige und der Zusatztext „IG-L“ verschwindet. Schaltungen nach der StVO sind anlassbezogen und können sich daher relativ schnell ändern. Dadurch kann es vorkommen, dass auf einem Autobahnabschnitt kurz hintereinander unterschiedliche Geschwindigkeiten (zB 80 km/h IG-L, 80 km/h StVO, etc.) angezeigt werden.

Wechselnde Geschwindigkeiten können auch an bekannten Konfliktpunkten auftreten - beispielsweise durch Stau in der Abfahrt Salzburg Nord: Um zu verhindern, dass der nachfolgende Verkehr auf langsam fahrende Fahrzeuge auffährt, wird schon im Vorfeld die Geschwindigkeit verringert und somit die Unfallgefahr reduziert. Den Verkehrsteilnehmern fallen hier oftmals verstärkt Schaltwechsel auf (z.B. eine „80 - 60 - 100“-Abfolge), da nach Passieren der Konfliktpunkte erfahrungsgemäß wieder die zulässige Höchstgeschwindigkeit gefahren werden kann und je nach Verkehrslage auch von der VBA angezeigt wird. Ziel ist es, die Geschwindigkeit nur dort zu reduzieren, wo es aufgrund des Gefahrenpotenzials auch nötig ist.