



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr  
Postfach 22 12 53 • 80502 München .....

Präsidentin  
des Bayer. Landtags  
Frau Barbara Stamm, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4254-2/2813 I  
04.01.2018

Unser Zeichen  
IID4-4310/17

München  
10.04.2018

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Rinderspacher vom  
03.01.2018 betreffend Stau in Bayern 2017**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung:

Am 29. August 2017 wurde die Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Rinderspacher vom 22. Juni 2017 betreffend Staus auf bayerischen Autobahnen seit 2012 beantwortet. Die dort aufgeführten Stauauswertungen erfolgten für die Jahre 2012 bis 2016 sowie für die ersten vier Monate des Jahres 2017 auf Basis der bei der Polizei angesiedelten Verkehrsmeldestelle Bayern generierten Traffic Message Channel (TMC)-Verkehrsmeldungen.

In der nun vorliegenden Schriftlichen Anfrage wird die Stauauswertung für das gesamte Jahr 2017 vorgelegt. Aufgrund einer Softwareumstellung erfolgt die Auswertung auf der nachfolgend erläuterten veränderten Datenbasis.

- a.) Für die nun vorgelegte Stauauswertung für das Jahr 2017 wurden ebenfalls die TMC-Meldungen der Verkehrsmeldestelle herangezogen. Allerdings konnte während der Softwareumstellungsphase die Verkehrsmeldestelle Bayern seit Mai 2017 die automatisch generierten Verkehrsmeldungen der Verkehrsinformationszentrale Bayern, die der Verkehrsmeldestelle als zusätzliche Information zur Generierung ihrer TMC-Meldungen zur Verfügung gestellt werden, nicht verarbeiten. Insofern fällt der TMC-Meldungsumfang zwischen Mai und Dezember 2017 geringer aus als in den Vorjahren. Das kann sich auf die Angaben zur Stauanzahl, Staulänge und Staudauer sowie auf die Verteilung der Stauursachen und Stauereignisse nach Uhrzeiten, Wochentagen und Saisons/Monaten auf den betrachteten Strecken für 2017 auswirken. Um die Stauauswertung des Jahres 2017 mit den vorangegangenen Jahren vergleichen zu können, wurde daher der Umfang von Stauanzahl, Staudauer und Staulänge für die Zeiträume Januar bis April bzw. Januar bis Dezember der Vorjahre ermittelt. Es zeigt sich, dass der Umfang von Stauanzahl, Staudauer und Staulänge für die Monate Januar bis April eines Jahres jeweils rd. 25 % des Gesamtjahres ausmachen. Auf dieser Basis wurden, ausgehend von den TMC-Meldungen der Monate Januar 2017 bis April 2017, Staudauer und Staulänge für das gesamte Jahr 2017 abgeschätzt.
- b.) Generell liegen für Bundesstraßen keine automatisch generierten TMC-Meldungen zur Stauauswertung vor.

*Zu 1.1 Wie lange standen Autofahrer im Jahr 2017 auf Bayerns Autobahnen durchschnittlich im Stau (bitte Angabe in Stunden)?*

Auf Bayerns Autobahnen wurden im Jahr 2017 rd. 16.000 Staustunden ermittelt. Es handelt sich dabei um die Summe, wie viele Stunden es auf Bayerns Autobahnen jährlich Staus gegeben hat und nicht, wie viele Stunden die Verkehrsteilnehmer in Staus zugebracht haben. Informationen darüber, wie lange der einzelne Verkehrsteilnehmer in Bayern durchschnittlich von einem Stau betroffen war, liegen nicht vor.

*Zu 1.2 Wie lange standen Autofahrer im Jahr 2017 auf Bayerns Bundesstraßen durchschnittlich im Stau (bitte Angabe in Stunden)?*

*Zu 2.2 Wie viele Staukilometer gab es auf Bayerns Bundesstraßen im Jahr 2017?*

*Zu 3.2 Wie hoch war die Anzahl der Staus auf bayerischen Bundesstraßen im Jahr 2017?*

*Zu 4.2 Wie viele Staus gab es auf bayerischen Bundesstraßen im Jahr 2017 durchschnittlich am Tag?*

*Zu 5.2 Welche Abschnitte von Bundesstraßen waren in Bayern 2017 besonders häufig von Staus betroffen?*

Die Fragen 1.2, 2.2, 3.2, 4.2 und 5.2 betreffen Staus auf Bundesstraßen und werden daher gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor, da Staudaten von Bundesstraßen nicht erfasst werden (siehe Vorbemerkung b.)).

*Zu 1.3 Wie hoch war die verkehrsbedingt verursachte durchschnittliche Stauzeit (bitte aufgeteilt nach Autobahnen/Bundesstraßen, verkehrsbedingten Ursachen, Pannen/Unfälle, Baustellen/Tagesbaustellen, Grenzkontrollen etc.)?*

In der nachfolgenden Übersicht werden die Hauptursachen für die Stauentwicklung auf Autobahnen in Bayern, basierend auf der durchschnittlichen Stauzeit für Verkehr, Unfall, Baustelle, Pannenfahrzeuge, Hindernisse und Sonstiges, in Prozent angegeben. Staus können oft mehrere Ursachen haben, was eine eindeutige Zuordnung erschwert. Verkehrs- und unfallbedingte Staus können z. B. durch Baustellen hervorgerufen werden.

Verkehr [%]	Unfall [%]	Baustelle [%]	Panne [%]	Hindernisse [%]	Sonstiges [%]
50	33	14	2	0	1

*Zu 2.1 Wie viele Staukilometer gab es auf Bayerns Autobahnen im Jahr 2017?*

Auf Bayerns Autobahnen wurden im Jahr 2017 rd. 78.000 Staukilometer ermittelt.

*Zu 3.1 Wie hoch war die Anzahl der Staus auf bayerischen Autobahnen im Jahr 2017?*

Auf Bayerns Autobahnen wurden im Jahr 2017 rd. 9.000 Staus ermittelt.

*Zu 4.1 Wie viele Staus gab es auf bayerischen Autobahnen im Jahr 2017 durchschnittlich am Tag?*

Auf Bayerns Autobahnen wurden im Durchschnitt 25 Staus pro Tag ermittelt.

*Zu 5.1 Welche Autobahnabschnitte waren in Bayern 2017 besonders häufig von Staus betroffen?*

Folgende Autobahnabschnitte waren bayernweit in 2017 am häufigsten von Stauungen betroffen. Der Abschnitt von / bis gibt die betreffende Fahrtrichtung an; AS bedeutet Anschlussstelle, AK bedeutet Autobahnkreuz, AD bedeutet Autobahndreieck:

<b>Autobahnabschnitt</b>
A 3 AS Weibersbrunn bis AK Biebelried
A 3 AK Biebelried bis AS Hösbach
A 3 AK Fürth/Erlangen bis AS Geiselwind
A 6 AS Neuendettelsau bis AK Altdorf
A 6 AK Nürnberg Süd AS Ansbach
A 8 AD Inntal bis AK München Süd
A 8 AK München Süd bis AD Inntal
A 9 AD Holledau bis München
A 99 AK München Ost bis AD München-Allach
A 99 AD München Süd/West bis AK München Nord

*Zu 5.3 Zu welchen Zeitpunkten (Uhrzeiten, Wochentagen und Saison) war das Staurisiko mit Blick auf die Fragen 5.1 und 5.2 am größten?*

In der nachfolgenden Tabelle sind die vom Stau am stärksten betroffenen Streckenabschnitte dargestellt und angegeben, zu welchen Zeitpunkten (Uhrzeit, Tag, Monat) das Staurisiko am größten war.

<b>Autobahnabschnitt</b>	<b>Uhrzeit</b>	<b>Wochentag</b>	<b>Monat</b>
A 3 AS Weibersbrunn bis AK Biebelried	17 – 19	Fr.	Okt.
A 3 AK Biebelried bis AS Hösbach	7	Do.	Feb. <sup>1)</sup>
A 3 AK Fürth/Erlangen bis AS Geiselwind	12 – 14	Di.	Jul.
A 6 AS Neuendettelsau bis AK Altdorf	14	Fr.	Apr. <sup>1)</sup>
A 6 AK Nürnberg Süd bis AS Ansbach	15 – 16	Mo., Di.	Mrz. <sup>1)</sup>
A 8 AD Inntal bis AK München Süd	15	Sa., So.	Jan. <sup>1)</sup>
A 8 AK München Süd bis AD Inntal	10 – 13	Sa.	Feb. <sup>1)</sup>
A 9 AD Holledau bis München	7	Sa.	Feb. <sup>1)</sup>
A 99 AK München Ost bis AD München-Allach	16 – 18	Di., Do., Fr.	Mrz. <sup>1)</sup>
A 99 AD München Süd/West bis AK München Nord	7 – 8	Di., Do., Fr.	Mrz. <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Bezogen auf die Monate Januar 2017 bis April 2017 (siehe Vorbemerkungen)

*Zu 6.1 Welche Hauptursachen sieht die Staatsregierung zur Stauentwicklung im Jahr 2017?*

Hauptursache für die Stauentwicklung im Jahr 2017 ist das hohe Verkehrsaufkommen. In 33 % der Fälle werden Staus durch Unfälle verursacht, in 14 % der Fälle sind es Baustellen. Da Unfälle auch baustellenbedingt auftreten, ist davon auszugehen, dass der Anteil von Staus durch Baustellen höher ist. Durch die stetige Verkehrszunahme und den begrenzten Verkehrsraum wirken sich Unfälle, Baustellen und erhöhtes Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten stärker auf den Verkehrsfluss aus. Insbesondere in Ballungsräumen sind die Autobahnen durch die Berufspendler hoch belastet. Unabhängig aus welchem Grund (Unfall, Baustelle, Pannenfahrzeug etc.) eine Einschränkung der Straßenkapazität vorliegt, ist für die Entstehung eines Staus letztlich die Höhe des Verkehrsaufkommens entscheidend. In verkehrsarmen Zeiten wirken sich kapazitätseinschränkende Ereignisse deutlich weniger auf den Verkehrsfluss aus.

*Zu 6.2 Wie hoch beziffert die Staatsregierung den volkswirtschaftlichen Schaden durch staubedingte Verzögerungen in Bayern im Jahr 2017?*

Die volkswirtschaftlichen Kosten werden mit Hilfe eines Auswertetools für Floating Car Data (FCD) in Kombination mit Verkehrsmengen aus Dauerzählstellen ermittelt. Die dafür erforderlichen Daten für 2017 liegen noch nicht vor. Die Auswertung wird voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte 2018 abgeschlossen.

*Zu 6.3 Welche Stauschwerpunkte erwartet die Staatsregierung für 2018?*

Neben den in den vergangenen Jahren schon immer hoch belasteten Autobahnabschnitten, wie z. B. dem Autobahnring A 99 sowie den ein- und ausfallenden Autobahnen in den Ballungsräumen, wird aufgrund von größeren Baumaßnahmen in folgenden Bereichen mit temporären Verkehrsbehinderungen gerechnet:

<b>Autobahnabschnitt</b>
A 3 AS Aschaffenburg – AS Bessenbach/Waldaschaff (Instandsetzung)
A 3 AS Regensburg-Universität – AS Regensburg-Ost (6-streifiger Ausbau)
A 9 AS Denkendorf – AS Lenting (grundhafte Erneuerung)
A 73 AK Nürnberg-Süd – AS Nürnberg-Hafen-Ost (6-streifiger Ausbau)
A 96 AS Germering – AS Oberpfaffenhofen (6-streifiger Ausbau)

*Zu 7.1 Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung 2017 ergriffen, Staus auf bayerischen Bundesfernstraßen zu vermeiden?*

Zur Vermeidung von Staus müssen leistungsschwache Autobahnabschnitte verkehrsgerecht ausgebaut sowie die Verkehrsabwicklung durch intelligente Verkehrssteuerungsmethoden weiter verbessert werden.

Ausbaumaßnahmen zur Kapazitätserweiterung:

Im Jahr 2017 wurden folgende von 4 auf 6 Fahrstreifen ausgebaute Autobahnabschnitte für den Verkehr freigegeben:

- A 6 AK Nürnberg-Süd – AK Nürnberg-Ost
- A 3 AS Marktheidenfeld – AS Helmstadt

Verkehrstelematische Systeme:

Seit Mitte 2017 ist die temporäre Seitenstreifenfreigabe auf der Autobahn A 9 von der Tank&Rast-Anlage Holledau bis AK Neufahrn vollständig in Betrieb genommen.

In der dynamischen Verkehrsbeeinflussung werden die eingesetzten Algorithmen laufend optimiert und qualitätsgesichert, um die Schaltungen der Verkehrs- und Streckenbeeinflussungsanlagen noch besser an die jeweilige Verkehrssituation anzupassen und damit den Verkehrsfluss zu verbessern.

Verkehrsinformation:

Als weiterer Aspekt des Verkehrsmanagements und damit auch der Stauvermeidung informiert die Staatsregierung mit dem Verkehrsinformationsportal Bayern-Info stets über die aktuelle Verkehrslage, Staus, Baustellen etc.

Arbeitsstellenintegrationssystem:

Mit Einführung des neuen Arbeitsstellenintegrationssystem (ArbIS) werden Baumaßnahmen noch effizienter koordiniert und abgewickelt, so dass Verkehrsbehinderungen reduziert und der Verkehrsfluss weiter verbessert werden können.

*Zu 7.2 Welche konkreten Haushaltsmittel hat die Staatsregierung seit 2013 zur Stauvermeidung in Bayern zur Verfügung gestellt?*

Von 2013 bis einschließlich 2017 wurden insgesamt Haushaltsmittel in Höhe von 2 Mrd. € zur Stauvermeidung in Bayern investiert. Diese Mittel setzen sich zusammen aus Planungs- und Baumitteln für Neu- und Ausbaumaßnahmen auf Bundesfernstraßen zur Kapazitätserweiterung sowie für Verkehrsbeeinflussungsanlagen einschließlich temporärer Standstreifenfreigabe sowie weitere Verkehrstelematikprojekte, wie z. B. telematisch gesteuerte Lkw-Parkraummanagementsysteme auf Autobahnen, Bereitstellung von intermodalen Verkehrsinformationen unter [www.bayerninfo.de](http://www.bayerninfo.de), Arbeitsstellenintegrationssystem, Landesverkehrsmodell Bayern für Verkehrsuntersuchungen etc.

*Zu 7.3 Welche konkreten Haushaltsmittel wird die Staatsregierung in den Jahren 2018 ff zur Stauvermeidung in Bayern zur Verfügung stellen?*

Für das Jahr 2018 gilt bis zur Verkündung des Bundeshaushaltes 2018 durch die neue Bundesregierung eine vorläufige Haushaltsführung nach Art. 111 des Grundgesetzes, wonach keine neuen Maßnahmen begonnen werden dürfen. Die tatsächlichen Mittel für neue Maßnahmen werden daher u. a. vom weiteren Verlauf der parlamentarischen Behandlung des Bundeshaushalts abhängen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Josef Zellmeier  
Staatssekretär