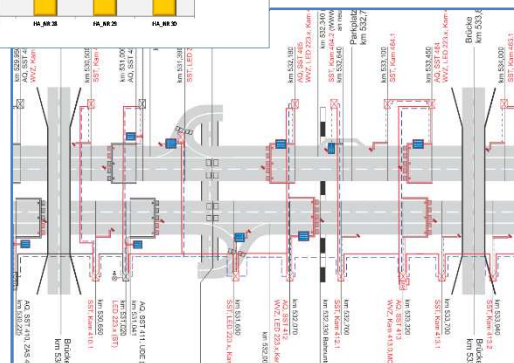
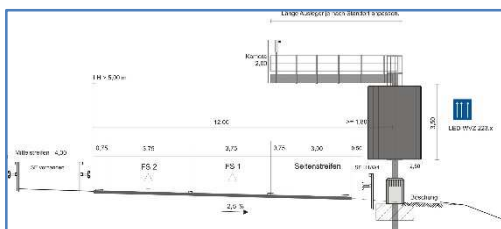
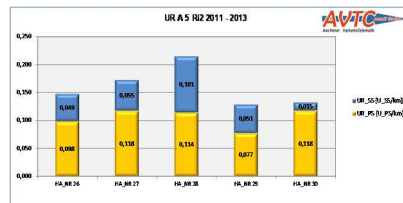
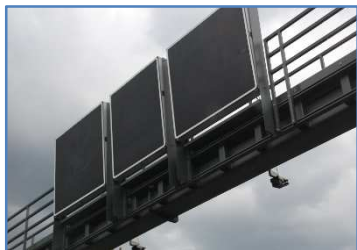


SBA/ TSF A5 Darmstadt – LGr. BW: Vorplanung, RE-Entwurf



Auftraggeber:

HessenMobil, Frankfurt, Hr.
Schulz
viktor.schulz@mobil.hessen.de

Bearbeitungszeitraum:

06/2014 – 01/2015

Leistungen AVT-Consult:

- AVTC** Projektkoordination (Dr. Feldges)x
- AVTC** Analyse Verkehr/ Staus
- AVTC** Bestandsaufnahme vor Ort, Voruntersuchung
- AVTC** RE-Entwurf inkl. Kosten und Wirtschaftlichkeit.

Projektdaten:

- AVTC** 35 AQ (SBA),
- AVTC** 38 LED-VLT (TSF)
- AVTC** 43 MQ, 68 Kameras
- AVTC** 24 SST neu
- AVTC** 21 EV-ÜP
- AVTC** 70 km EV- und DK-Kabel
- AVTC** Ergänzung UZ Darmstadt in sowie VZ Hessen(Frankfurt)
- AVTC** Nutzung vorh. Komponenten VDE, UZ

Herstellungskosten:

- AVTC** ca. 6,970 Mio.€ (SBA)
 - AVTC** ca. 10,290 Mio.€ (TSF)
- Stand:12/2014

Projektbeschreibung:

Die BAB A 5 ist im ca. 30 km langen Bereich Darmstadt – Landesgrenze BW 4-streifig ausgebaut und mit DTV-Werten von 69.000 bis 80.000 Kfz/24h hoch belastet. Dies führt zu erhöhten Unfallraten und unzureichender Kapazität mit regelmäßigen Überlastungen. Im nördlichen Abschnitt Darmstädter Kreuz bis AS DA-Eberstadt ist daher seit 2011 eine SBA mit TSF in Betrieb, bis zur AS Seeheim- Jugenheim wurde eine reine SBA errichtet. Dort verbesserte sich die Situation nach Inbetriebnahme der VBA deutlich.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion der Verkehrsstörungen im restlichen Bereich der A 5 plant HessenMobil, die SBA und TSF auf ca. 46 km Richtungsfahr- bahn bis zur LGr. BW zu verlängern.

Hierbei werden verschiedenen Sensoren (Schleifen, Radar) zur VDE und zoom-/ schwenkbare (PTZ-) Kameras auf Masten, Auslegern und VZB zur Überwachung der Seitenstreifen- freigabe eingesetzt. Die Datenkommunikation erfolgt über ein neues LWL-Kabel zur bestehenden UZ Darmstadt und von dort zur VZH in Frankfurt. Das Steuerungskonzept sieht neben Standardverfahren zur Harmonisierung, Gefahren- und Witterungswarnung die verkehrsabhängige Freigabe des Seitenstreifens vor. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ergibt sich aus der Verringerung von Staus (TSF) und Unfällen (SBA) sowie den nach Muster-AKS VBA abgeschätzten Kosten.

AVTC (Dr. Feldges) hat die Koordination der Beteiligten, die Datenanalyse, die Bestandsaufnahme vor Ort, die Vor-/ Variantenuntersuchung durchgeführt, Kosten und Wirtschaftlichkeit ermittelt und den RE-Entwurf aufgestellt.