

KT-Drucks. Nr. 156/2018

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernentin
Roseli Eberhard
Telefon 07031-663 1559
Telefax 07031-663 1962
r.eberhard@lrabb.de

Az:
25.06.2018

Regionale Mobilitätsplattform - Beteiligung des Landkreises Böblingen

Anlage 1: Projektbeschreibung Regionale Mobilitätsplattform
Anlage 2: Präsentation Regionale Mobilitätsplattform - Landkreis Böblingen
Anlage 3: Sitzungsvorlage Verkehrsausschuss VRS am 04.07.2018

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

09.07.2018
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Landkreis Böblingen beteiligt sich an dem Projekt „Regionale Mobilitätsplattform“ des Verbands Region Stuttgart.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Kooperationspartnern entsprechende vertragliche Vereinbarungen (gemäß der in Anlage 3 dargestellten Eckpunkte) zu schließen, die die formale Zusammenarbeit im Förderprojekt und die inhaltliche Zusammenarbeit der Partner im Verkehrsmanagement regeln.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Förderantrag im Rahmen des RegioWIN-Programms zu stellen und entsprechende Mittel (einmalige Investitionskosten **60.000 Euro** abzgl. Fördermittel in Höhe von **35.000 Euro** im Jahr 2019, jährlicher Verwaltungsbeitrag und Unterhaltungskosten ab 2020 in Höhe von **8.000 Euro**) für die Projektphase II im Haushalt 2019/2020 zu veranschlagen.

III. Begründung

1. Ausgangslage

Die Region Stuttgart mit ihrer polyzentrischen Struktur und einer daraus resultierenden Vielzahl an hochverdichteten Wohn- und Arbeitsstätten zeichnet sich durch ein besonders stark ausgelastetes Straßennetz aus. Interkommunale Pendlerströme und ein bedeutender Wirtschaftsverkehr überlagern sich mit starken Strömen des Fernverkehrs. Daraus resultiert eine regelmäßige Überlastung des Straßennetzes zu den Spitzenzeiten.

Der Verband Region Stuttgart (VRS) hat mit dem ÖPNV-Pakt 2025 die Aufgabe der Koordination und Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements übernommen, um ein koordiniertes Vorgehen im regionalen Verkehrsmanagement trotz verteilter Verwaltungsstrukturen und teils fehlender Schnittstellen zwischen den Akteuren zu ermöglichen.

2. Projektbeschreibung

Das Land Baden-Württemberg (WM) hat im RegioWIN-Wettbewerb das Leuchtturmprojekt Regionale Mobilitätsplattform (RMP) des Verbands Region Stuttgart zur Förderung ausgewählt. Das Projekt gliedert sich in zwei Phasen.

2.1 Projektphase I

Die Projektphase I umfasst die Planung und Konzeption von zwischen den Beteiligten abgestimmten Verkehrsmanagementstrategien und in Wechselwirkung dazu eine Konzeption der Vernetzung sowie deren Projektierung. Der Verband Region Stuttgart hat die Projektphase I der Regionalen Mobilitätsplattform RMP im Juni 2017 gestartet (Anlage 1).

Der Fokus des Projekts liegt auf dem straßengebundenen Verkehr unter besonderer Berücksichtigung des ÖV. Aufgabe ist es, mittels einer Analyse der verkehrlichen Problem-schwerpunkte sowie der Planung und Konzeption von möglichen Verkehrsmanagementstrategien, wirksame, abgestimmte Maßnahmen(-bündel) zu entwickeln, die gemeinsam mit den Partnern des Landes, wie der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg und den Regierungspräsidien sowie der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stadt Stuttgart, der Landkreise, Städte und Gemeinden, durchgeführt werden können.

Wichtige Grundlagen zum Aufbau eines zuständigkeitsübergreifenden dynamischen Straßenverkehrsmanagements in der Region wurden von der vom VRS beauftragten Arbeitsgemeinschaft unter Federführung der Trafficon GmbH und mit wesentlicher Zuarbeit von Fachleuten aus den jeweiligen Verwaltungen (Expertenforum) erarbeitet. Die Verwaltung,

vertreten durch das Straßenbauamt, war seither bei allen i.d.R. monatlich stattfindenden Expertenworkshops und den beiden Beiratssitzungen Verkehrsmanagement Region Stuttgart vertreten.

Auf der Grundlage der Analyse von Staudaten sowie der Beiträge aus dem Expertenforum wurden Teilnetze in der Region Stuttgart ausgewählt, in denen Verkehrslenkungsstrategien als Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung und zur Steigerung der Effizienz der Verkehrsinfrastruktur in definierten Verkehrssituationen erreicht werden sollen.

Für diese Teilnetze wurden Strategien des dynamischen Verkehrsmanagements mit einer Auswahl von konkreten Maßnahmen definiert. Das Handlungsspektrum setzt sich aus Verkehrsinformationen, Verkehrsbeeinflussung mit Verkehrslenkung und -steuerung zusammen. Als Maßnahmen wurden für den straßengebundenen Verkehr Netzbeeinflussung, dynamische Verkehrsinformation zur erwarteten Reisezeit, dynamische Lichtsignalsteuerungen im Rahmen eines situationsabhängigen Kapazitätsmanagements zur Gewährleistung der Verkehrsqualität in städtischen Straßennetzen und Empfehlungen zur Nutzung von P+R entsprechend des aktuellen Auslastungsgrades und den S-Bahn-Anschlüssen benannt. Die Informationen sollen virtuell durch Implementierung in Apps, Webportale, Fahrzeuge/ Navigationsgeräte sowie vorhandene Informationstafeln an den Nutzer übermittelt werden. Bei allen innerörtlichen Maßnahmen ist dabei besonders die Bevorrechtigung des ÖPNV zu berücksichtigen.

Um den Verkehr im Bedarfsfall gezielt beeinflussen zu können, bedarf es einer entsprechenden Ausstattung von Lichtsignalanlagen, die mit einer Verkehrsleitzentrale vernetzt sind. Dabei bleiben die Steuerungskompetenzen der beteiligten Akteure gewahrt. Vorab gemeinsam abgestimmte Strategien werden durch Strategievereinbarungen festgeschrieben.

So ist vorgesehen, eine gemeinsame regionale Verkehrsleitzentrale (VLZ) für die Landkreise und Kommunen im „Ring“ um Stuttgart im Projekt aufzubauen und anschließend als dauerhafte gemeinsame Aufgabe zu etablieren. Diese Ring-Zentrale mit den übergreifenden Systemen zur Verkehrsinformation und -lenkung sowie den lokalen Systemen (Lichtsignalanlagen, Verkehrsdetektion, Verkehrskameras, usw.) zur Verkehrssteuerung kann auf die Verkehrsstörungen im Straßennetz, abgestimmt mit der Straßenverkehrszentrale des Landes und der Integrierten Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart, reagieren.

Den Abschluss der ersten Projektphase stellt dann die Ausschreibung der Planungsleistungen für die anschließende Projektphase II dar.

2. 2 Projektphase II

Die Projektphase II umfasst vor allem die Ausführung und Umsetzung der in Projektphase I entwickelten Verkehrsmanagementstrategien im motorisierten Individualverkehr und im straßengebundenen ÖPNV sowie die Implementierung der dafür notwendigen verkehrs- und systemtechnischen Infrastruktur.

3. Verkehrsstrategien im Bereich des Landkreises Böblingen

Den planungsrelevanten Situationen wie periodische Belastungsschwankungen, planbare (z. B. Veranstaltungen, Baustellen) und unplanbare (z. B. Unfälle, Wetterbehinderungen) Ereignisse werden im Landkreis Böblingen gemeinsam mit den Städten Böblingen, Sindelfingen und Leonberg Strategien entgegengesetzt, die mit der Auslösung vorab koordinierter Maßnahmen die Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet steuern und die Negativauswirkungen im Rahmen halten sollen (Anlage 2).

Im Einzelnen werden im Landkreis Böblingen durch die Maßnahmenauswahl folgende Ziele verfolgt:

- Erhalt der Funktionsfähigkeit des Verkehrsraums;
- Verbesserung der Erreichbarkeit und Reduzierung der streckenbezogenen Reisezeit im Zielverkehr Stuttgart, Karlsruhe, Heilbronn bei unplanbaren Ereignissen;
- Reduzierung von Staus und Störungen in den überlasteten Siedlungsbereichen in Böblingen, Sindelfingen und Leonberg. Verkehrsverflüssigung und Erreichung bzw. Wahrung der gewünschten Verkehrsqualität;
- Senkung der Schadstoff- und Lärmemissionen in den Siedlungsbereichen Böblingen, Sindelfingen und Leonberg und Verbesserung der Umfeldsituation.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen decken eine Verkehrsbeeinflussung durch intelligente Informationssysteme über Reisezeiten, alternative Routen oder Verkehrsmittel, Zuflussregulierung ins Stadtgebiet, freie P+R-Plätze u.v.m. ab. Nachfolgend ist beispielhaft jeweils eine der Maßnahmen des dynamischen Verkehrsmanagements im Raum Böblingen – Sindelfingen und Leonberg dargestellt. Die übrigen Maßnahmenvorschläge können der Präsentation in Anlage 2 (Folien 11-18) entnommen werden.

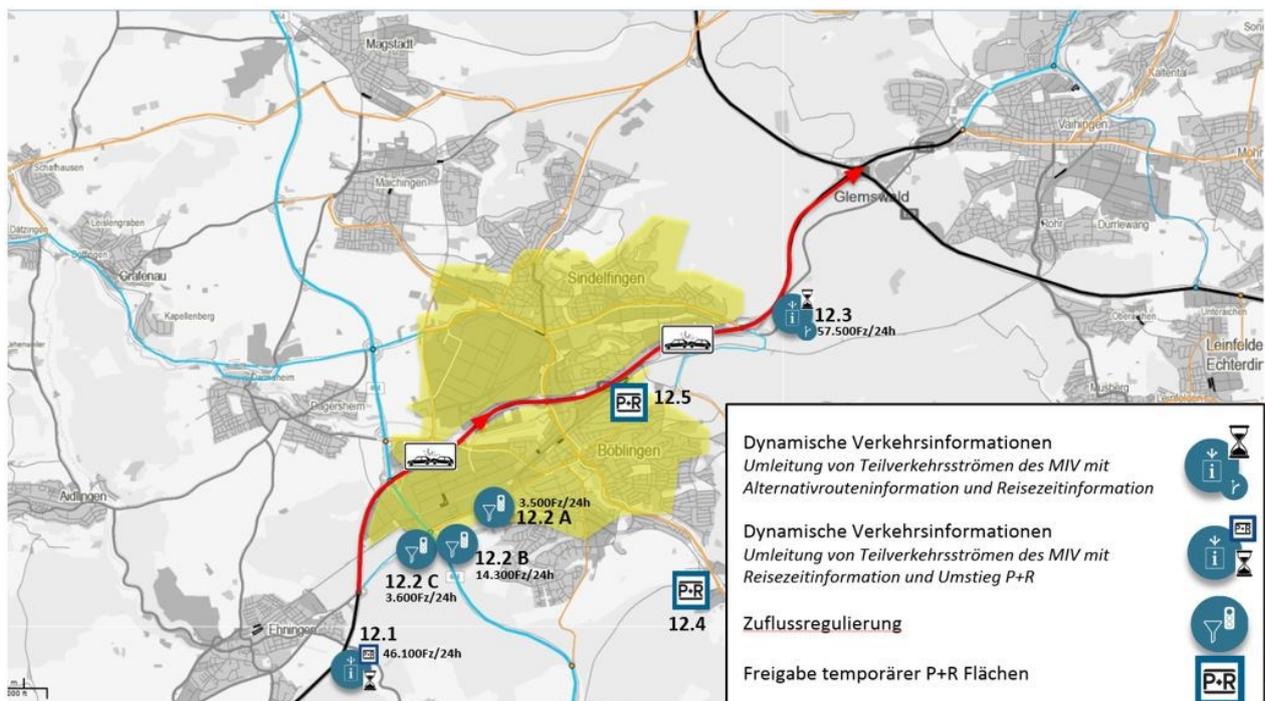


Bild 1: Verkehrsmanagement-Maßnahmen im Bereich Böblingen

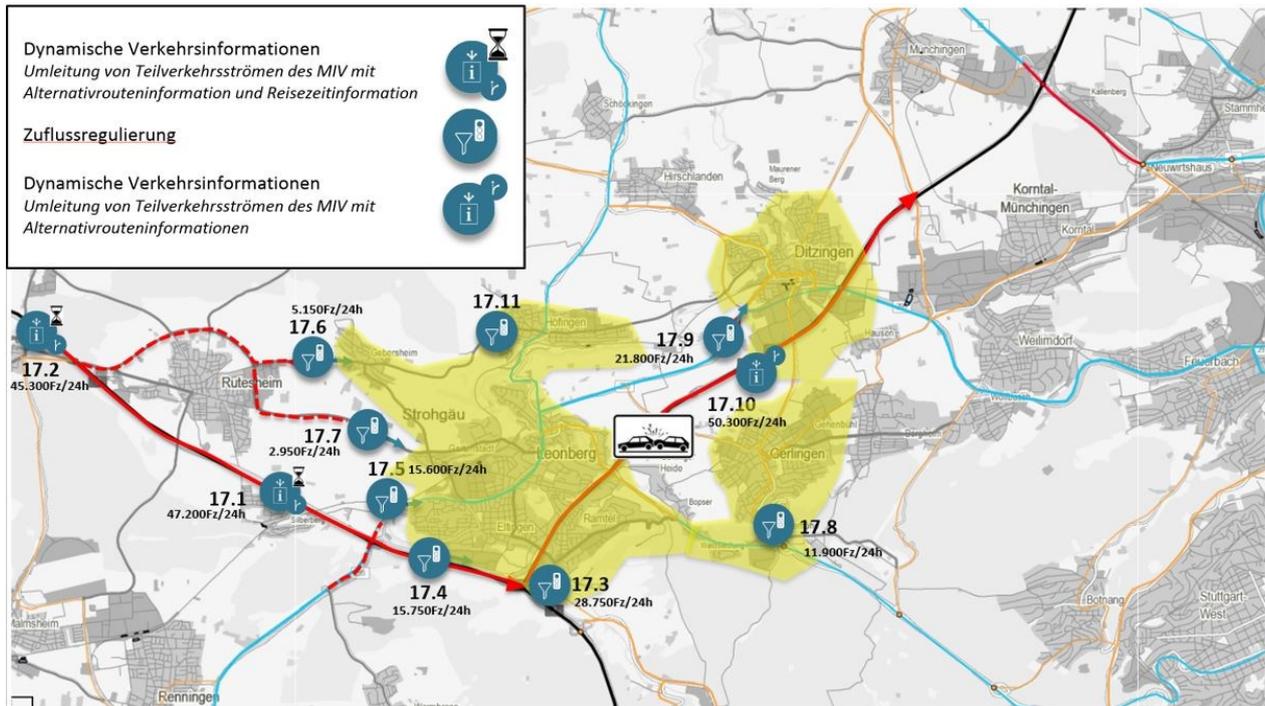


Bild 2: Verkehrsmanagement-Maßnahmen im Bereich Leonberg

4. Investitions- und Betriebskosten

Gesamtkostenübersicht, brutto geschätzt, Stand 14.06.2018	RMP Projektphase I bis Ende 2018	RMP Projektphase II bis Ende 2020	Betriebskosten 2020	Betriebskosten 2021	Betriebskosten 2022
Investitionen					
<i>lokale Systeme</i>		ca. 60.000 €	0 €	ca. 3.000 €	ca. 3.000 €
davon Eigenanteil Landkreis Böblingen		ca. 25.000 € ca. 41 %			
Beitrag für operatives Verkehrsmanagement Ring-Zentrale			0 €	5.000 €	5.000 €

Die vom VRS eingebundenen externen Fachplanungsbüros haben für die den Landkreis Böblingen in seiner Zuständigkeit betreffenden Verkehrssteuerungsmaßnahmen Investitions- und Planungskosten in Höhe von ca. 60.000 € brutto errechnet, die bis zu 59 % förderfähig sind. Die Eigenbeteiligung der Landkreis Böblingen läge somit bei ca. 25.000 € brutto.

Als dauerhafte Beteiligung an den operativen Leistungen der Regionalen Verkehrsleitzentrale (Personal, Räume, technische Ausstattung) ist für die Landkreise vorläufig ein jährlicher Betrag von 5.000 € ab 2021 vorgesehen. Für die investiven Anlagenteile wird mit ca. 3.000 € jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten gerechnet.

Da die Regionale Mobilitätsplattform vor Beginn des Ausbaus der A 81 ab 2020 in Betrieb gehen soll, müssen für deren Aufbau bereits im Haushalt 2019 entsprechende Investitionsmittel eingestellt werden.

5. Weitere Vorgehensweise und Empfehlung

Im April 2018 wurde der Beirat Verkehrsmanagement Region Stuttgart (besetzt durch Vertreter aus dem Verkehrsministerium, der Landesstelle für Straßentechnik, des Regierungspräsidiums, der Verkehrsdezernenten der Landkreise und der Baubürgermeister aus der Region Stuttgart) über den Projektstatus und die bevorstehende Entscheidungsphase informiert und die weiteren Schritte diskutiert. Der Beirat hat sich mehrheitlich für die Umsetzung des Projektes ausgesprochen.

Das Projekt RMP tritt nun in die Phase ein, in der die Beteiligten des regionalen Verkehrsmanagements die Weichen für die Realisierung und die Etablierung des zuständigkeitsübergreifenden Verkehrsmanagements in einem bis Ende 2020 zu realisierenden Pilotvorhaben stellen müssen.

In seiner Sitzung vom 4. Juli 2018 wird der Verkehrsausschuss des VRS über die Weiterführung der in Projektphase I entwickelten Szenarien mit den Strategien sowie dem Aufbau einer regionalen Verkehrsleitzentrale und den entsprechenden Kosten entscheiden (Anlage 3). Damit würde der Weg in die Projektphase II freigemacht, die konkrete Umsetzung der Regionalen Mobilitätsplattform eingeleitet werden. Anschließend ist es erforderlich, dass die Gremien der beteiligten Partner zum Projektstart der Phase II die entsprechenden Beschlüsse fassen.

Bis Juli 2018 sollen die notwendigen Vereinbarungen entworfen und noch im Sommer die Beschlüsse zum Eintreten in die RegioWIN-Förderung in Projektphase II durch die politischen Gremien der Partner und im regionalen Verkehrsausschuss gefasst werden. Damit verbunden ist auch eine Zusage zur Mittragstellung und zur Übernahme der Komplementärfinanzierung der erwarteten Zuschüsse.

Die Verwaltung empfiehlt vor diesem Hintergrund die Beteiligung am Projekt. Die erforderlichen Haushaltsmittel sind im Haushalt 2019 einzuplanen.

Für die weitere Umsetzung des Projekts ist auch die Mitwirkung der Stadt Böblingen, Stadt Leonberg und des Regierungspräsidiums Stuttgart erforderlich.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Die einmaligen Investitionskosten in Höhe von **60.000 Euro** sowie die erwartete RegioWIN-Förderung in Höhe von 35.000 Euro werden im Finanzhaushalt 2019 im Rahmen der Haushaltsplanung 2019 veranschlagt.

Der jährliche Beitrag für operative Leistungen der Regionalen Verkehrsleitzentrale (Personal, Räume, technische Ausstattung) in Höhe von **5.000 Euro** sowie jährliche Betriebs- und

Unterhaltskosten der investiven Anlagen in Höhe von **3.000 Euro** werden ab 2021 im Budget des Amtes für Straßenbau geplant.

A handwritten signature in blue ink, reading "R. Bernhard". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Roland Bernhard