

Sitzungsvorlage Nr. 281/2018

Verkehrsausschuss

am 04.07.2018



Verband Region
Stuttgart

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

14.06.2018 – VA-28118

235 - VA-Ö - 281/2018

Zu Tagesordnungspunkt 4

Regionale Mobilitätsplattform

I. Sachvortrag

1. Ausgangslage

Das Projekt *Regionale Mobilitätsplattform* (RMP) wurde als Leuchtturmprojekt im RegioWIN-Wettbewerb um Fördermittel der EU und des Landes im Jahr 2016 ausgewählt; es wurde eine Förderung von rund 5,6 Mio. € bei einem Gesamtprojektvolumen von rund 9,5 Mio. € gewährt. Das Projekt ermöglicht dem Verband Region Stuttgart, Aufgaben der Koordinierung und Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements wahrzunehmen, wie sie im ÖPNV-Pakt 2025 und im Gesetz über den VRS beschrieben sind. Der Verkehrsausschuss hatte am 11.11.2015 (Vorlage VA 085/2015) die Geschäftsstelle mit der Antragsstellung beauftragt. Die Komplementärfinanzierung wurde in den Haushalt aufgenommen.

Gemäß der mit dem Fördergeber vereinbarten Projektstruktur umfasst die erste Projektphase (siehe Anlage 1, Nr. 1) ausschließlich Planungsleistungen und Abstimmungen mit den Akteuren des Straßenverkehrs, den Kommunen, den Landkreisen, der Straßenbauverwaltung des Landes und weiteren Vertretern relevanter Einrichtungen, um Grundlagen für Strategien und deren Projektierung zu erarbeiten sowie eine Abstimmung zwischen den Beteiligten in ihren jeweiligen Zuständigkeiten zu erwirken. Die zweite Projektphase sieht die Ausführung und Umsetzung der in Projektphase I entwickelten, zuständigkeitsübergreifend abgestimmten Verkehrsmanagementstrategien im motorisierten Individualverkehr und im straßenengebundenen ÖPNV sowie die Implementierung der dafür notwendigen verkehrs- und systemtechnischen Infrastrukturen vor.

2. Projektstand / Projektentwicklung

In der Region Stuttgart wurden zur Umsetzung der Planungsergebnisse der Projektphase I relevante Teilnetze aus dem strategischen Straßennetz (siehe Anlage 1, Nr. 2) ausgewählt. Grundlage dafür waren

- dokumentierte Verkehrsprobleme mit starken regionalen Auswirkungen (Ergebnisse von Expertengesprächen und Verkehrsdatenanalysen),
- zuständigkeitsübergreifende Zusammenarbeit,
- Interessensbekundung der Partner zur operativen Beteiligung in der Projektphase II und zur Umsetzung der Ergebnisse der Strategieplanungen.

In diesen Teilnetzen wurden Verkehrslenkungsstrategien (Beschreibung siehe Anlage 1, Nr. 3+4) als Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastungen sowie zur Steigerung der Effizienz der Straßeninfrastrukturen in definierten Verkehrssituationen konzipiert. Der Fokus liegt dabei auf einem Kapazitätsmanagement der innerstädtischen Straßennetze. Die von den beteiligten Akteuren vertretenen Kommunen und Landkreise haben die Möglichkeit „operative Partner“ im Rahmen einer Pilotanwendung in der Region zu werden und durch technische und organisatorische Vernetzung Schaltzustände der Lichtsignalanlagen auf die Ver-

kehrssituation abzustimmen. Weitere Teilnetze sollen in zukünftigen Ausbaustufen des regionalen Verkehrsmanagements nach Bedarf miteinbezogen werden. Alle Beteiligten in der Projektphase I erhalten die Möglichkeit, an den im Weiteren zu erarbeitenden Projektergebnisse zu partizipieren und „Monitoring-Partner“ im strategisch-taktischen Verkehrsmanagement des Projektes zu werden. Dabei geht es um die Aufnahme verkehrsrelevanter Ereignisse (u.a. Baustellen, Veranstaltungen und unplanbare Störfälle) in eine gemeinsame regionale Verkehrsinformationsbasis und um die Bereitstellung bzw. den Abruf von relevanten Informationen aus der regionalen Verkehrsinformationsbasis. In der Projektphase I wurde ein Expertenforum der Fachleute mit etwa monatlichen Treffen aufgebaut, das von den Teilnehmern als Austauschplattform sehr geschätzt wird und fortgeführt werden soll.

Im operativen Bereich wurden folgende Maßnahmen für den straßengebundenen Verkehr entwickelt:

- Netzbeeinflussung, dynamische Verkehrsinformationen zur erwarteten Reisezeit
- dynamische Lichtsignalsteuerungen im Rahmen eines situationsabhängigen Kapazitätsmanagements zur Erreichung und Wahrung der gewünschten Verkehrsqualität in städtischen Straßennetzen unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsqualität im ÖPNV
- dynamische Empfehlungen zur Nutzung von P+R entsprechend des aktuellen Auslastungsgrades und der aktuellen S-Bahn-Anschlüsse
- Übermittlung von standortspezifischen Verkehrsinformationen an die Verkehrsteilnehmer über virtuelle Kanäle wie z.B. durch die Implementierung in Apps, Webportale, Fahrzeuge und Navigationsgeräte sowie über vorhandene Informationstafeln.

Um den Verkehr im Bedarfsfall gezielt zentral beeinflussen oder Handlungsvollzüge auf der Basis der vorabgestimmten Strategien empfehlen zu können, bedarf es einer entsprechend ausgestatteten Straßenverkehrstechnik vor Ort in den strategierelevanten Teilnetzen, die mit einer **regionalen Verkehrsmanagementzentrale** vernetzt sind. Dabei bleiben die Steuerungskompetenzen der beteiligten Akteure aufgrund vorab fixierter Strategievereinbarungen gewahrt. In der Projektphase II zeichnen sich nach aktuellem Planungsstand Kooperationen mit folgenden „operativen Partnern“ ab: Städte Ludwigsburg, Waiblingen, Fellbach, Böblingen, Leonberg und Ditzingen, der Rems-Murr-Kreis und der Landkreis Böblingen sowie die Straßenverkehrszentrale *Baden-Württemberg* (SVZ BW), das Regierungspräsidium Stuttgart sowie die *Integrierte Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart* (IVLZ LHS).

Aufbau einer Verkehrsmanagementzentrale der Region Stuttgart

Für die Umsetzung der Schaltzustände der Verkehrsmanagementstrategien auf den Gebieten der oben genannten Kommunen soll eine regionale Verkehrsmanagementzentrale (Beschreibung siehe Anlage 1, Nr. 5) schwerpunktmäßig für die Landkreise und Kommunen im „Ring“ um Stuttgart aufgebaut und anschließend als dauerhafte regionale Zusammenarbeit der Akteure im zuständigkeitsübergreifenden dynamischen Verkehrsmanagement etabliert werden. Sie wird in enger Zusammenarbeit mit den bestehenden Einrichtungen, SVZ BW und IVLZ LHS, Verkehrsmanagementaufgaben wahrnehmen. Diese „Ring-Zentrale“ mit den regionalen Systemen zur Verkehrsinformation und Verkehrslenkung sowie zur Verkehrssteuerung mit einem Zugriff auf die lokale Verkehrstechnik vor Ort kann auf die Verkehrsstörungen im Straßennetz, abgestimmt mit der SVZ BW und der IVLZ LHS, reagieren.

Das technische System lässt sich grob in zwei Ebenen gliedern (siehe Abbildung 1 sowie Anlage 1, Nr. 6). Die übergeordnete Ring-Zentrale mit Informationsebene beinhaltet aus prozessbezogener Sicht zum einen das planende und umsetzende *strategisch-taktische Verkehrsmanagement* und zum anderen das betriebliche *operative Verkehrsmanagement*. Die Ebene der lokalen Systeme umfasst die verkehrstechnische Infrastruktur der beteiligten Partner vor Ort (z. B. Detektoren, Lichtsignalanlagen und Lichtsignalsteuerungszentralen) und deren monozentrische technische Vernetzung mit der Ring-Zentrale. Auf übergeordneter

Ebene kann die Ring-Zentrale Strategieanfragen an die SVZ BW und die IVLZ LHS stellen und entgegennehmen. Auf diese Weise können Strategien über das gesamte Straßennetz zuständigkeitsübergreifend wirksam werden.

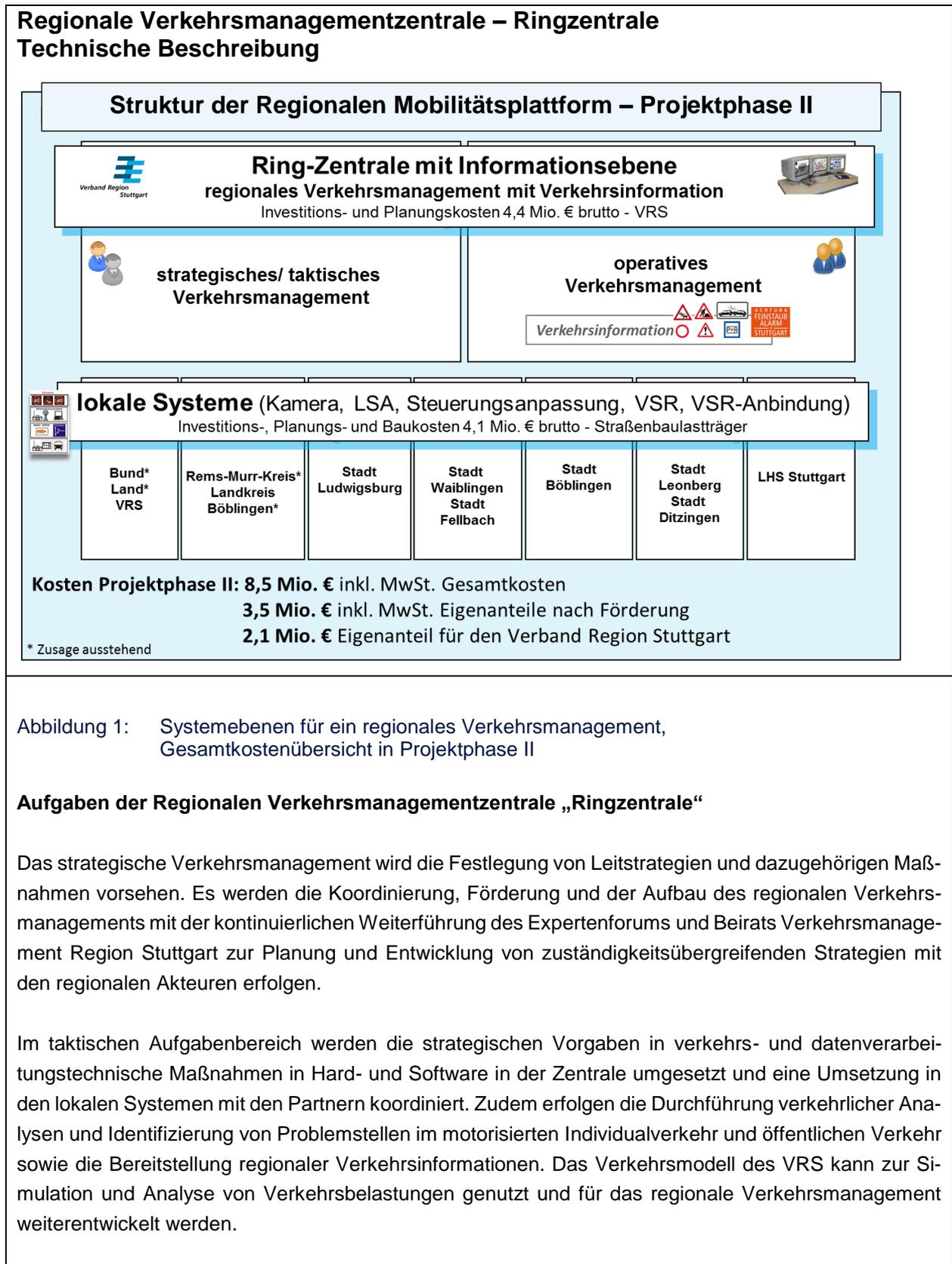


Abbildung 1: Systemebenen für ein regionales Verkehrsmanagement, Gesamtkostenübersicht in Projektphase II

Aufgaben der Regionalen Verkehrsmanagementzentrale „Ringzentrale“

Das strategische Verkehrsmanagement wird die Festlegung von Leitstrategien und dazugehörigen Maßnahmen vorsehen. Es werden die Koordinierung, Förderung und der Aufbau des regionalen Verkehrsmanagements mit der kontinuierlichen Weiterführung des Expertenforums und Beirats Verkehrsmanagement Region Stuttgart zur Planung und Entwicklung von zuständigkeitsübergreifenden Strategien mit den regionalen Akteuren erfolgen.

Im taktischen Aufgabenbereich werden die strategischen Vorgaben in verkehrs- und datenverarbeitungstechnische Maßnahmen in Hard- und Software in der Zentrale umgesetzt und eine Umsetzung in den lokalen Systemen mit den Partnern koordiniert. Zudem erfolgen die Durchführung verkehrlicher Analysen und Identifizierung von Problemstellen im motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr sowie die Bereitstellung regionaler Verkehrsinformationen. Das Verkehrsmodell des VRS kann zur Simulation und Analyse von Verkehrsbelastungen genutzt und für das regionale Verkehrsmanagement weiterentwickelt werden.

Das operative Verkehrsmanagement sieht die Durchführung derzeit knapp 20 zur Verfügung stehenden Strategien und Maßnahmen(bündel) im laufenden Betrieb vor. Die Erfassung und Bewertung von Echtzeit-Verkehrslagen und Ereignissen für die Verkehrsträger sowie die interne und externe Abstimmung zur Vorbereitung und Schaltung von Strategien zählen zum Aufgabengebiet. Hinzu kommen der Austausch situations- und ereignisgerechter Verkehrsinformationen mit den bestehenden Verkehrsleitzentralen SVZ BW und IVLZ LHS. Die Ring-Zentrale gilt fortlaufend in Fragen zum Verkehrsmanagement als Ansprechpartner für die Betreiber der lokalen Systeme vor Ort in den gesteuerten Teilnetzen, SVZ BW und IVLZ LHS, Polizei und Verkehrsunternehmen.

Werkzeuge der Ring-Zentrale für ein regionales Verkehrsmanagement

Die Ring-Zentrale setzt für das strategisch-taktische und operative Verkehrsmanagement Planungs- und Steuerungswerkzeuge ein, z.B. auf der Basis des regionalen Verkehrsmodells. Die Verbreitung in der Region vorhandener Werkzeuge sowie die Vernetzung mit den bestehenden Einrichtungen SVZ und IVLZ werden in der Auswahl berücksichtigt. Insbesondere werden Synergien mit den derzeit im Ausbau befindlichen Projekten des Landes und der Kommunen entwickelt (z.B. Baustelleninformationssystem des Verkehrsministeriums).

Mit dem Baustein *Verkehrslage* wird unter Einbeziehung öffentlicher Strategien, Verkehrsmeldungen, der in der Region vorhandenen Messstellendaten und Floating-Car-Daten die aktuelle Verkehrslage zur Verfügung gestellt. Diese bildet die Grundlage für Reisezeitberechnungen unterschiedlicher Routen, Erkennung von Schwachstellen im Straßennetz der Region und Wirkungsanalysen von Verkehrsmanagementstrategien.

Weiterhin ist es vorgesehen, sich zur Kommunikation der Verkehrsmanagementstrategien des Mobilitätsdatenmarktplatzes (MDM) zu bedienen. Als Deutschlands nationaler Zugangspunkt für Verkehrsdaten gewährleistet der MDM, angesiedelt bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, dass Informationen diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen und im Rahmen der Strategien zu erwartende Schaltzustände bereits von Navigationsanbietern im Routing berücksichtigt werden können.

Nutzen für die beteiligten Partner an der Ring-Zentrale

Neben einer kontinuierlichen zuständigkeitsübergreifenden Abstimmung und der Etablierung eines zentralen Ansprechpartners im regionalen Verkehrsmanagement ergeben sich sowohl im jeweiligen eigenen Verantwortungsbereich als auch übergreifend Verbesserungen der Umwelt- und Umfeldverträglichkeit mit einer Emissionsminderung in den Siedlungsbereichen durch die situationsbedingte Steuerung des Verkehrs.

Übergeordneter Nutzen:

- Bessere Abstimmung und Koordinierung situationsbedingter Verkehrssteuerungen
- Schaffung eines Organisationsrahmens zur Vernetzung der Verkehrssysteme
- Schaffung regionaler Grundlagen für die Planung
- Online-Zugang zum Verkehrsmanagementsystem für die Partner
- Differenzierte Verkehrslageinformation als Entscheidungsgrundlage

Operativer Nutzen:

- Situationsbedingte Steuerung des Verkehrsangebots im eigenen Verantwortungsbereich
- Verbesserung des Verkehrsflusses mit verbesserter Netzauslastung

- Reduzierung von Luftschadstoffemissionen, CO₂- und Lärmemissionen sowie Verbesserung der Umfeldverträglichkeit
- Online-Zugang zum Verkehrsmanagementsystem für die Partner mit Informationen zur Verkehrslage und zu Strategien

Ausgehend von den skizzierten pilothaft umzusetzenden Strategien ist eine Ausweitung in die Region durch die Beteiligung weiterer Partner vorgesehen. Durch die regionsweite Beteiligung der Partner am regionalen Verkehrsmanagement mit zuständigkeitsübergreifenden Strategien können die bisher entwickelten positiven Wirkungen ausgeweitet werden. Erste Modellrechnungen der Projektphase I konnten dies bestätigen.

Der Aufbau der Ringzentrale soll im zeitlichen und finanziellen Rahmen des RegioWIN-Projektes bis Ende 2020 als Pilotvorhaben mit den bisher gewonnenen Interessenten erfolgen. Zeitlich parallel wird der Bund die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesautobahnen zentralisieren. Dies wird auch zu einer Neuaufstellung der Straßenverkehrszentrale des Landes (SVZ BW) führen. In gemeinsamer Abstimmung mit dem Land können ggf. künftige Verkehrsmanagementaufgaben des Landes und der regionalen Ebene perspektivisch zusammengeführt bzw. entwickelt werden.

Kosten und Finanzierung

Bezogen auf das RegioWIN-Projekt wird sich das bisher im Haushalt veranschlagte Projektvolumen um den Anteil der bei den operativen Partnern anfallenden Projektanteile verringern. Die Region übernimmt die Finanzierung der zu erwartenden Investitions-, Planungs- und Betriebskosten für das strategisch-taktische und operative Verkehrsmanagement in der regionalen Verkehrsmanagementzentrale zu 100 %. Die Investitions-, Planungs- und Baukosten der lokalen Systeme für die Projektphase II im Jahr 2019 und 2020 werden vollständig im eigenen Zuständigkeitsbereich der beteiligten Partner getragen. Die Kosten der Ring-Zentrale mit Informationsebene bis 2020 belaufen sich auf ca. 4,4 Mio. € (brutto). Die Kosten der lokalen Systeme für die Projektphase II werden mit ca. 4,1 Mio. € (brutto) veranschlagt. Alle genannten Kosten stehen unter Vorbehalt derzeit noch laufender Projektoptimierungen, Einzelfallprüfungen und -freigaben der beteiligten Partner in ihrem Zuständigkeitsbereich, den erforderlichen Gremienbeschlüssen jeden Partners und der abschließenden Bewilligung des Fördergebers.

Der förderfähige Projektrahmen von 9,5 Mio. € wird unter Einbeziehung der Kosten aus der Projektphase I und der Förderung der durchlaufenden Projektkoordination (Personalkosten) ausgeschöpft. Auf den VRS entfällt ein Eigenanteil von ca. 2,1 Mio. € aus den Maßnahmen der Projektphase II. Sofern weitere Mittel zur Umsetzung der regionalen Verkehrsmanagementzentrale insbesondere bei Erweiterung um weitere Partner notwendig werden, sollen im Haushalt aus den bisher eingeplanten Mitteln Anteile für diese Bedarfe vorgesehen werden.

Für den Aufbau der Ring-Zentrale mit den oben beschriebenen Aufgabenfeldern (siehe Kasten) und dem anschließenden stufenweisen Ausbau der Ring-Zentrale werden im strategisch-taktischen Verkehrsmanagement zunächst zwei Verkehrsingenieure ab Mitte 2020 erforderlich. Im operativen Zentralen-Betrieb müssen Operatoren (Verkehrstechniker) in den verkehrlich kritischen Zeiten die Systeme überwachen und bedienen. Zur Hebung von Synergien wird derzeit mit dem Land geklärt, ob die Ring-Zentrale in den Räumlichkeiten der SVZ BW aufgebaut werden könnte. Dabei wird auch eine personelle Kooperation mit den erfahrenen Operatoren der Landesverkehrszentrale in Betracht gezogen.

Die Betriebskosten der regionalen Verkehrsmanagementaufgaben werden nach heutigem Kenntnisstand mit knapp 1 Mio. € p.a. ab 2021 veranschlagt. Eine teilweise Refinanzierung der Betriebskosten für die

regionale Informationsebene der Ring-Zentrale soll durch jährliche Beiträge der beteiligten regionalen Partner erfolgen. Diese werden nach der Einwohnerzahl und der in Anspruch genommenen Leistung gestaffelt. Mit dem Betrieb der Ring-Zentrale ab 2021 werden anfangs Beiträge in Höhe von ca. 100.000 € pro Jahr erwartet, die von der Region zur Kostendeckung eingenommen werden. Die Höhe des Beitrages definiert sich bei diesem Vorschlag nach der Art der Beteiligung der regionalen Partner an der Ring-Zentrale und am regionalen Verkehrsmanagement. „Monitoring-Partner“, die sich ausschließlich am strategisch-taktischen Verkehrsmanagement der Ring-Zentrale beteiligen, sollen einen Beitrag – abhängig der Einwohnerzahl – von bis zu 2.000 € pro Jahr leisten. Für Partner, die sich darüber hinaus auch am operativen Verkehrsmanagement der Ring-Zentrale beteiligen, werden Beiträge – abhängig der Einwohnerzahl – in Höhe von bis zu 25.000 € pro Jahr vorgesehen.

Die Förderung durch EFRE-Mittel und Landesmittel Baden-Württemberg basiert auf einer Förderquote von bis zu 70% der zuwendungsfähigen Nettokosten. Umgerechnet auf Bruttokosten verbleibt ein Eigenanteil von 41 % (brutto). Die jährlich entstehenden Betriebskosten nach dem Ende des RegioWIN-Projektes sind von der Förderung ausgeschlossen.

Weiteres Vorgehen

Mit dem Beschluss des Verkehrsausschusses zur Fortsetzung des RegioWIN-Projektes in der Projektphase II kann der Projektänderungsantrag an die L-Bank gestellt werden und die konkrete Umsetzung der geplanten Maßnahmen und Strategien sowie der Ring-Zentrale vorbereitet und – vorbehaltlich eines positiven Zuwendungsbescheid - eingeleitet werden.

Wichtiger Schritt ist dabei der Aufbau einer regionalen Verkehrsmanagementzentrale und der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen dem VRS sowie den beteiligten Partnern, der die Region zu finanziellen Verpflichtungen über die Projektlaufzeit hinaus verpflichtet (mindestens für die Dauer der Fördermittelbindung – bis zu fünfzehn Jahre für Neu- und Umbauten).

Die Ausschreibung der Leistungen für die Projektphase II erfolgt nach Abschluss der vertraglichen Vereinbarungen mit den Partnern und der Förderbewilligung im Herbst 2018.

Für die Durchführung der Projektphase II gemeinsam mit den Kooperationspartnern sind vertragliche Vereinbarungen (öffentliche – rechtliche Verträge) zu schließen, die die **formale Zusammenarbeit im Förderprojekt** regeln – **Konsortialvertrag** - zwischen der Region und den „Operativen Partnern“ mit Anspruch auf Zuschüsse aus der RegioWIN-Förderung und die **inhaltliche Zusammenarbeit der Partner im Verkehrsmanagement** regeln – **Kooperationsvertrag** - als Rahmenvertrag zwischen der Region und allen operativen Partnern. Sich daraus ergebende Einzelverträge sind:

- a. die Strategievereinbarungen zwischen der Region und den „Operativen Partnern“ und
- b. die Vereinbarungen zum Informationsaustausch mit Dritten („Monitoring-Partner“) sowie
- c. ggf. Vereinbarungen zur Kooperation mit Landes- und Bundesinstitutionen (z.B. Landesstelle für Straßentechnik, Bundesanstalt für Straßenwesen).

Die Eckpunkte dieser Verträge sind in der Anlage 2 aufgeführt.

II. **Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Geschäftsstelle zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss stimmt dem Aufbau einer regionalen Verkehrsmanagementzentrale unter Federführung des Verband Region Stuttgart zu.
3. Der Verkehrsausschuss stimmt der Komplementärfinanzierung für Projektphase II in Höhe von ca. 2,1 Mio. € und der Fortsetzung des Projektphase II unter der Voraussetzung von voraussichtlichen Betriebskosten der Ring-Zentrale von bis zu 1 Mio. € jährlich ab 2021 zu.
4. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle, für das RegioWIN-Projekt Regionale Mobilitätsplattform Anträge mit ausgewählten Partnern zu stellen, und den Konsortialvertrag (gemäß Eckpunkten nach Anlage 2) abzuschließen.
5. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle, für den in der Sitzungsvorlage dargestellten Projektumfang der Regionalen Mobilitätsplattform und die Weiterführung in einer regionalen Verkehrsmanagementzentrale einen Kooperationsvertrag (gemäß Eckpunkten nach Anlage 2) und die sich daraus ableitenden weiteren Vereinbarungen auszuarbeiten und mit den jeweiligen Kooperationspartnern abzuschließen.
6. Die Geschäftsstelle berichtet über den Projektfortschritt und das Ergebnis des Projektänderungsantrags mit Vorliegen des Bescheids.



1 Status: Freigabe für Eintritt in Projektphase II

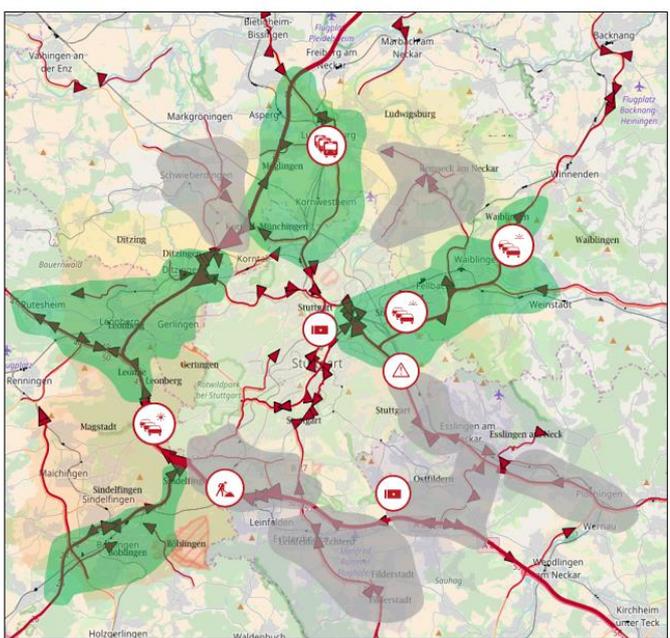


2 Konzeption Projektphase II



Auswahl relevanter Teilnetze mit Pilot-Umsetzung bis Ende 2020

- Weiterführung in Projektphase II zu empfehlen mit Kooperationspartner
 - » zuständigkeitsübergreifende Strategien
 - » technische und organisatorische Vernetzung
 - » virtuelle Verkehrsinformationen
- in Projektphase I untersucht und vorläufig zurückgestellt



3 Hauptverkehrszeiten - Grundzüge der Strategie

Ausgangslage:  **Stau**  

Hauptverkehrszeiten mit Überlastungen insbesondere in den **innerörtlichen** Siedlungsbereichen (hoher Durchgangs- und Pendlerverkehr).

Ziel:

- » **Verflüssigung des Verkehrs innerhalb der Siedlungsbereiche**
- » Vermeidung Verkehrsverlagerung zur Erreichung der **gewünschten Verkehrsqualität** des **innerstädtischen Straßennetzes** und der **Reduzierung der örtlichen Umweltbelastungen**

Strategie: „Verkehrlenkung und Verkehrssteuerung mit begleitender Straßenverkehrsinformationen“

- » dynamische Verkehrsinformationen mit der Empfehlung von Hauptrouten **auf dem überregionalen Straßennetz**
- » situationsabhängiges Kapazitätsmanagement zur **Erreichung** der **gewünschten Verkehrsqualität innerorts**

Steuerungshoheit bleibt gemäß den rechtlichen Zuständigkeiten bei den Straßenverkehrsbehörden. Ring-Zentrale schaltet lediglich festgelegter VM-Strategien.

4 unplanbares Ereignis - Grundzüge der Strategie

Ausgangslage:  **schwerer Unfall** 

Bei schweren **Unfällen** auf Bundesfernstraßen kommt zu **unkoordinierten** Verkehrsverlagerungen in innerörtliche Siedlungsbereiche.

Ziel:

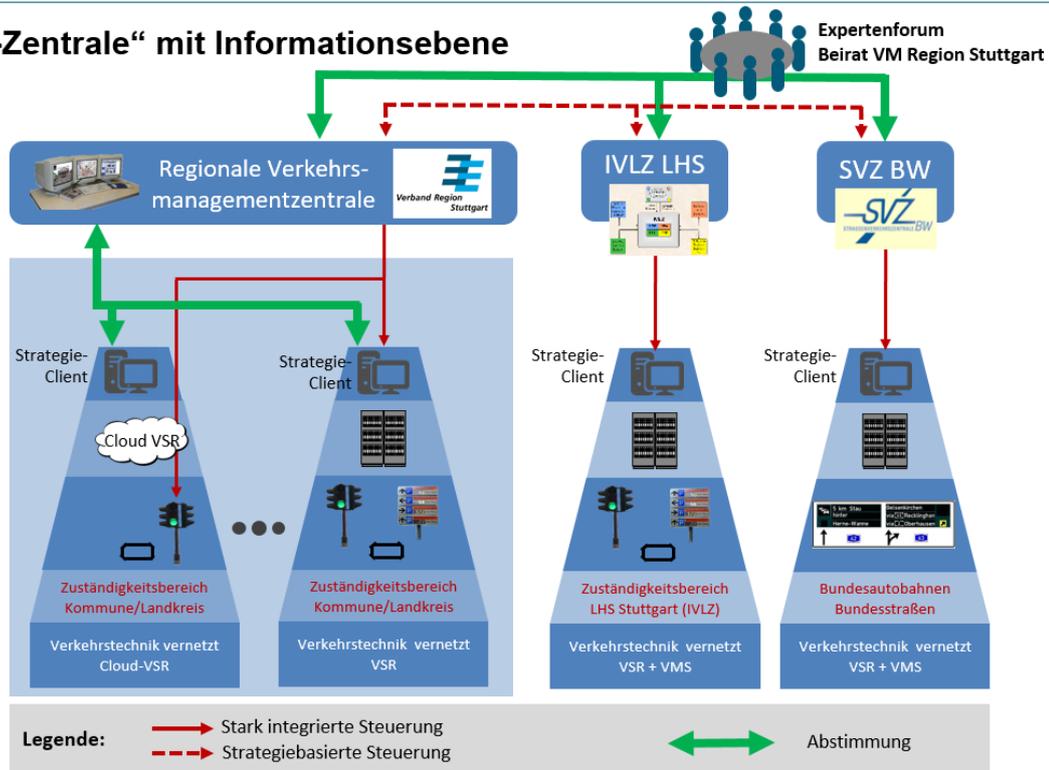
- » **Begrenzung der räumlichen Auswirkungen** und möglichst rascher **Stauabbau**
- » **Koordinierung** der Verkehrsverlagerungen unter **Wahrung der Verkehrsqualität** des **innerstädtischen Straßennetzes**

Strategie: „Verkehrlenkung und Verkehrssteuerung mit begleitender Straßenverkehrsinformationen“:

- » dynamische Verkehrsinformationen mit der Empfehlung von Routen **im ganzen Straßennetz**
- » situationsabhängiges Kapazitätsmanagement zur **Wahrung der Verkehrsqualität** des **innerstädtischen Straßennetzes**
- » Nutzung **freier Kapazitäten** im gesamten strategischen Verkehrsnetz zur Reduzierung langanhaltender Verkehrsbehinderungen im gestörten Netzbereich

5 Regionales Verkehrsmanagement

„Ring-Zentrale“ mit Informationsebene



6 Systemebenen

Projektphase II: Voraussichtliche Kooperationen und Kostenschätzung



Vertragliche Vereinbarungen zur Umsetzung des RegioWIN- Projektes Regionale Mobilitätsplattform

Für die Durchführung der Projektphase II gemeinsam mit den Kooperationspartnern sind vertragliche Vereinbarungen (öffentlich – rechtliche Verträge) zu schließen, die

die formale Zusammenarbeit im Förderprojekt regeln

– Konsortialvertrag zwischen der Region und den „operativen Partnern“ mit Anspruch auf Zuschüsse aus der RegioWIN-Förderung und

die inhaltliche Zusammenarbeit der Partner im Verkehrsmanagement regeln

– Kooperationsvertrag als Rahmenvertrag zwischen der Region und allen operativen Partnern. Sich daraus ergebende Einzelverträge sind:

- a. die Strategievereinbarungen zwischen der Region und den „operativen Partnern“ und
- b. die Vereinbarungen zum Informationsaustausch mit Dritten („Monitoring-Partner“) sowie
- c. ggf. Vereinbarungen zur Kooperation mit Landes- und Bundesinstitutionen (z.B. Landesstelle für Straßenverkehrstechnik, Bundesanstalt für Straßenwesen).

I. Eckpunkte des Konsortialvertrags RegioWIN

Der Konsortialvertrag ist Voraussetzung für die EFRE-Förderung und regelt die Zusammenarbeit aller Projektpartner zum Zweck der gemeinsamen Durchführung des Förderprojektes Regionale Mobilitätsplattform gemäß den Projektanträgen. In diesem Sinne werden grundlegende, wechselseitige Rechte und Pflichten festgelegt. Der Konsortialvertrag wird als Entwurf Teil des Projektantrags und ist nach der Förderzusage abzuschließen und einzureichen.

Vertragspartner sind der Verband Region Stuttgart als Konsortialführer, die Städte Böblingen, Leonberg....., der Kreis..., usw., die jeweils **eigene Anträge im RegioWIN-Förderprogramm** im Leuchtturmprojekt Regionale Mobilitätsplattform stellen werden.

Die Projektpartner verpflichten sich wechselseitig, das Förderprojekt entsprechend dem Förderbescheid durchzuführen. Die Inhalte des RegioWIN-Projektes sind in den Einzelanträgen der Projektpartner dargestellt. Anträge, Zeitpläne und Zuwendungsbescheide werden Anlage zum Konsortialvertrag.

Die Beantragung der Fördermittel, der Verwendungsnachweis und die Kofinanzierung liegen in der Verantwortung des jeweiligen Projektpartners. Jeder Projektpartner ist selbst verantwortlich, dass die von ihm im Projekt veranschlagten und beantragten Kosten förderbare Kosten sind und korrekt abgerechnet werden.

Der Konsortialvertrag regelt die Bildung und die Arbeitsweise des Projektgremiums aus Konsortialführer und Projektpartnern sowie die gegenseitigen Berichtspflichten.

Der Verband Region Stuttgart übernimmt als Konsortialführer

- die Koordination der Kommunikation zwischen den Projektpartnern, insbesondere auch bei geplanten Veröffentlichungen,

- die Verwaltung des Förderprojektes und Gesamtkoordination der betreffenden Projekte,
- die Überwachung des Projektfortschrittes anhand des Zeitplans sowie der inhaltlichen Vorgaben,
- die Organisation des Projektgremiums,
- die Vertretung gegenüber der L-Bank sowie Erfüllung der Berichterstattungspflichten gemäß Förderbescheid gegenüber der L-Bank.

II. Eckpunkte des Kooperationsvertrags – Regionale Mobilitätsplattform (Ring-Zentrale)

Der Kooperationsvertrag ist ein auf Dauer angelegter Rahmenvertrag aller operativen Partner und regelt die verkehrlich-fachliche Steuerung und den Betrieb des regionalen Verkehrsmanagements. Er soll die folgenden Eckpunkte beinhalten:

- Errichtung und Aufgaben der Ring-Zentrale und der lokalen Systeme sowie Regelungen zur Zusammenarbeit zwischen Ringzentrale und Vertragspartner einschließlich Kostenbeteiligung der Vertragspartner
- Entwicklung von Strategien für eine übergreifende regionale Verkehrsinformation durch die Vertragspartner
- Verpflichtung zum Abschluss von jeweils konkret umzusetzenden Strategievereinbarungen vor Ort
- Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur im Verantwortungsbereich der jeweiligen Eigentümer
- Regelungen zu Rechten und Pflichten zur Wissensvermittlung, Datenbereitstellung und Informationen für den operativen Betrieb
- Regelungen über Informationsweitergabe an Dritte („Monitoring-Partner“), Abschluss von Einzelverträgen
- Regelungen über die Zusammenarbeit der Vertragspartner einschließlich Bildung von Beschluss- und ggf. Beratungsgremien
- Aufnahme neuer Partner und Möglichkeiten zur Kündigung einzelner Vertragspartner