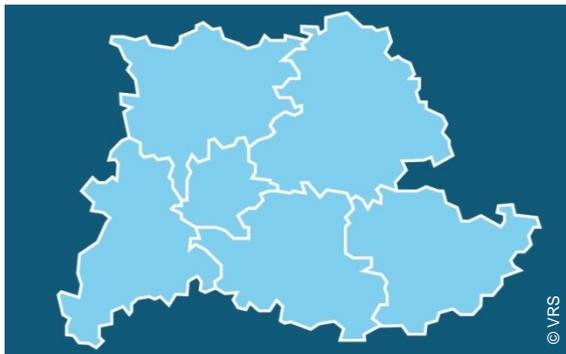


Regionale Mobilitätsplattform

Zuständigkeitsübergreifendes dynamisches Straßenverkehrsmanagement

Landkreis Böblingen

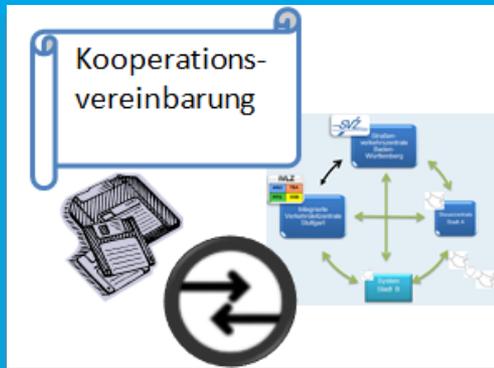
Umwelt- und Verkehrsausschuss 9. Juli 2018



Vernetzung, Entwicklung und Umsetzung von Verkehrsmanagementstrategien

Konzeption der Vernetzung

- Kooperationsvereinbarungen
- Mögliche Verbindungen, auszutauschende Daten
- Schnittstellen, Datenformate, Kommunikationstechnik



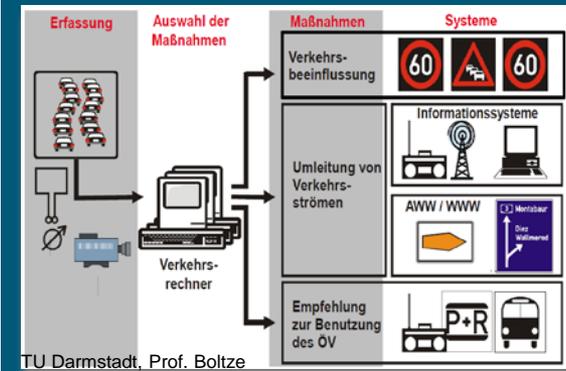
Offline-Strategieentwicklung



Planungen

Projektphase I

Online-Strategieumsetzung



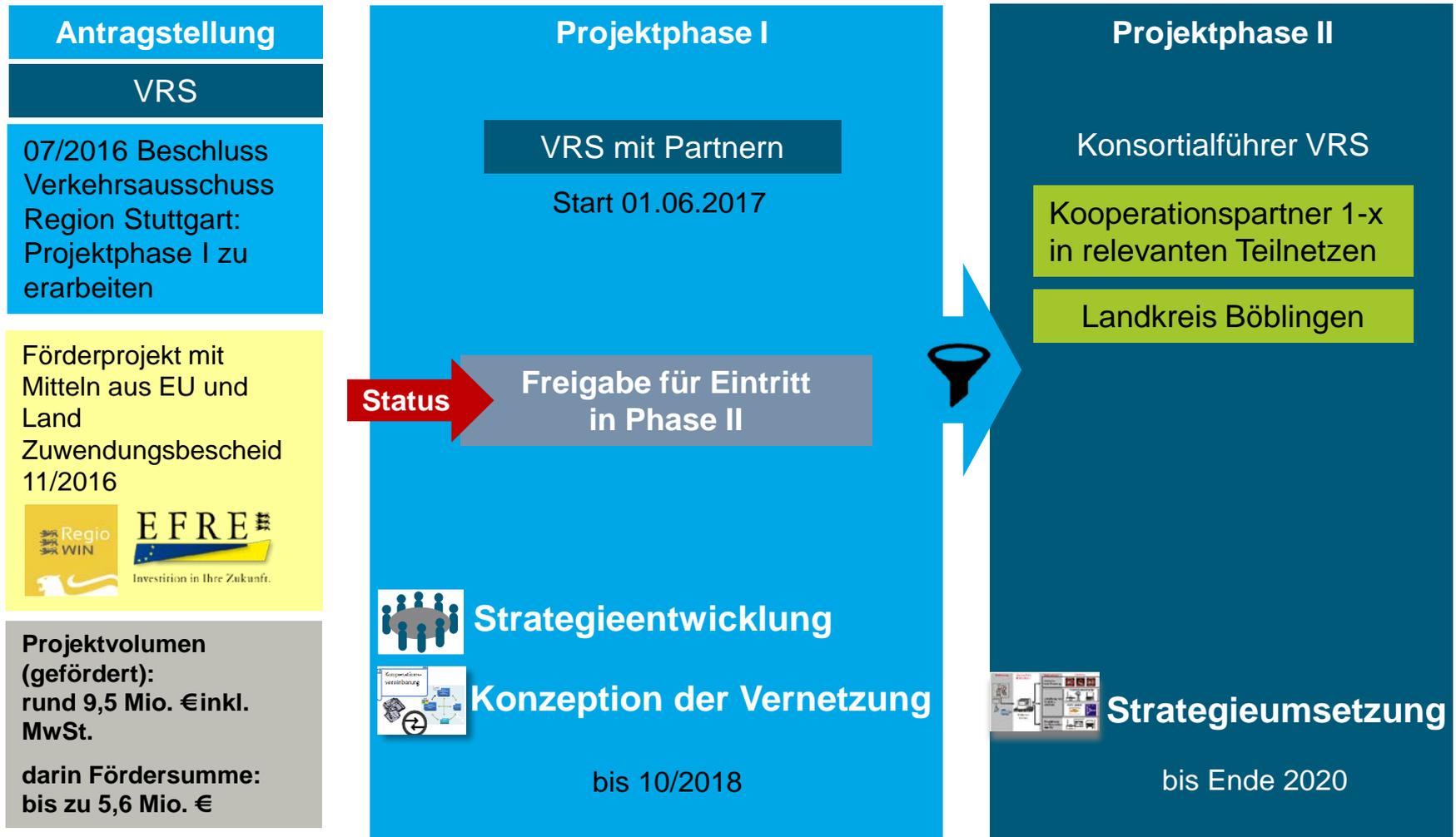
TU Darmstadt, Prof. Boltze

Umsetzung

Projektphase II

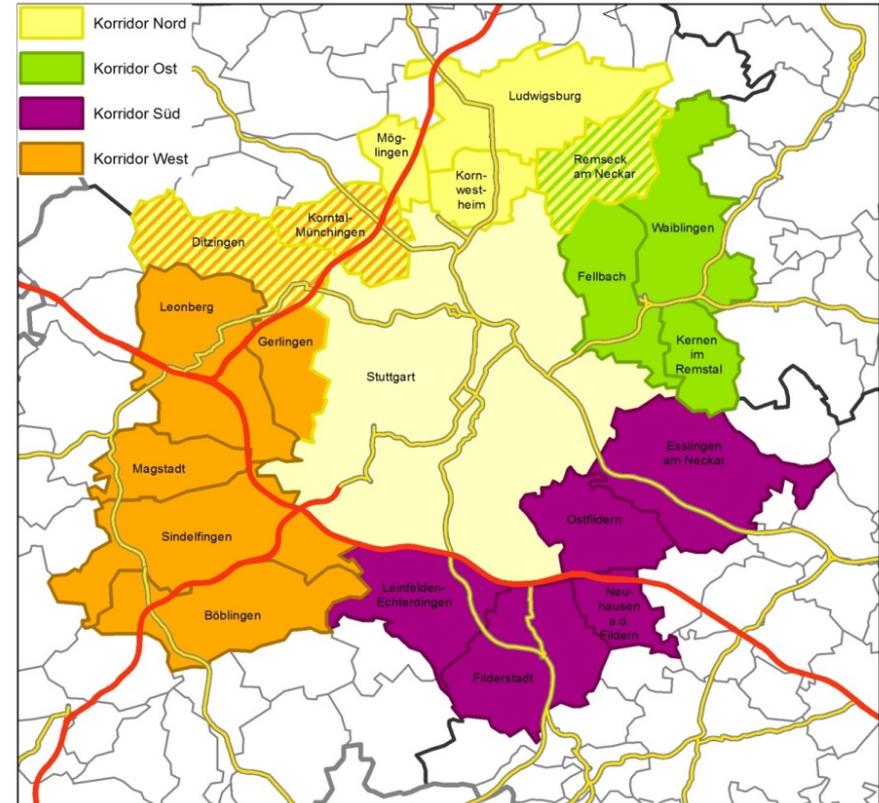
Zeitachse

Status: Freigabe für Eintritt in Projektphase II



Untersuchungsraum und Beteiligte

- » geografischer Untersuchungsraum: Stuttgart und umgebende Kommunen
- » bekannte Kooperation: Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) und Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ)
- » weitere Akteure: Regierungspräsidium Stuttgart, LK Böblingen, LK Esslingen, LK Ludwigsburg, Rems-Murr-Kreis sowie ca. 20 Kommunen, (VVS, Verkehrsunternehmen, Polizei)
- » direkte Beteiligung der Verkehrs-experten in Arbeitsgruppen
- » Beirat Verkehrsmanagement Region Stuttgart



© Verband Region Stuttgart 2016



Stau



Ausgangslage:

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: „Verkehrslenkung 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.

Ausgangslage:



schwerer Unfall



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

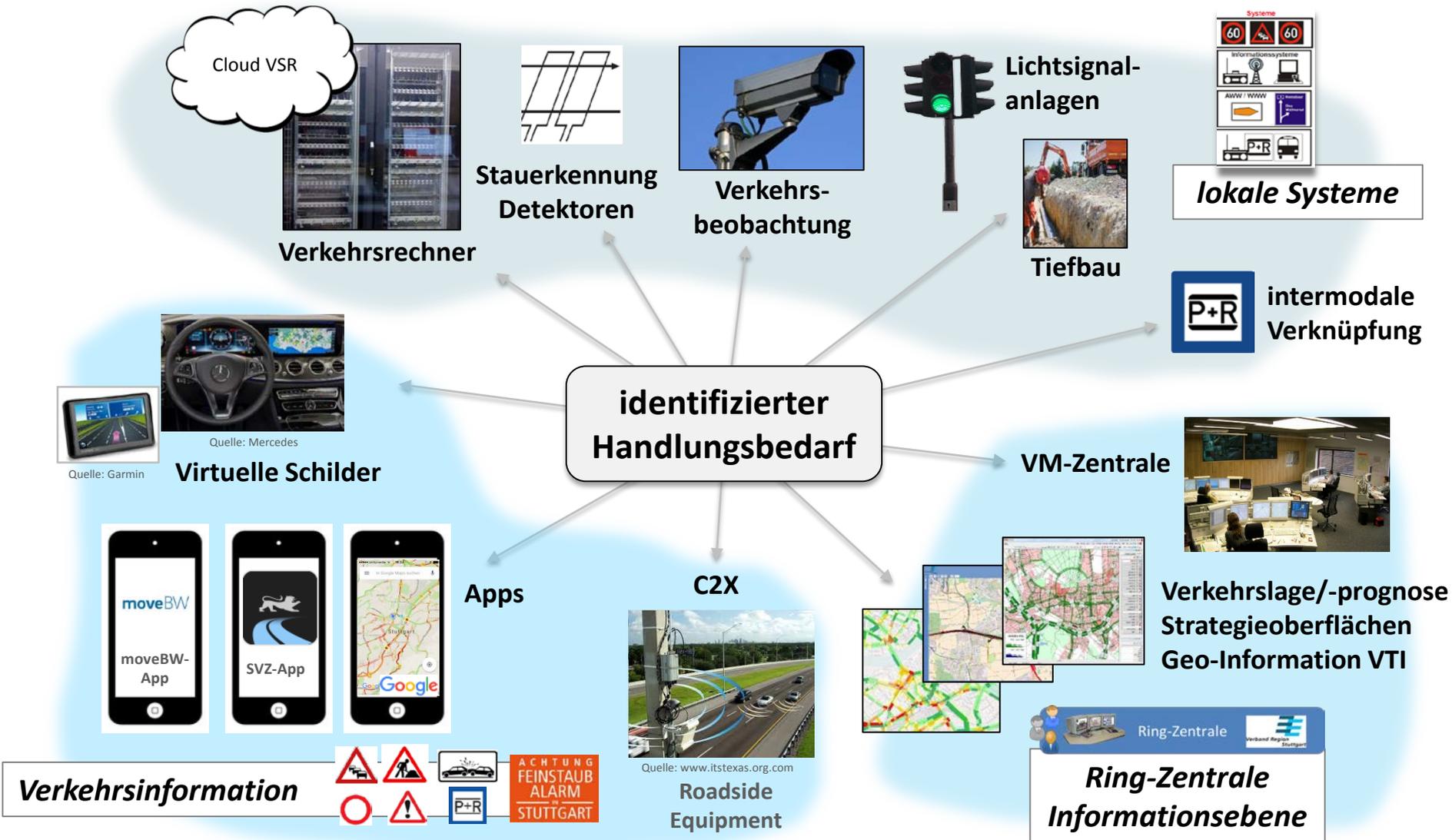
Ziel:

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

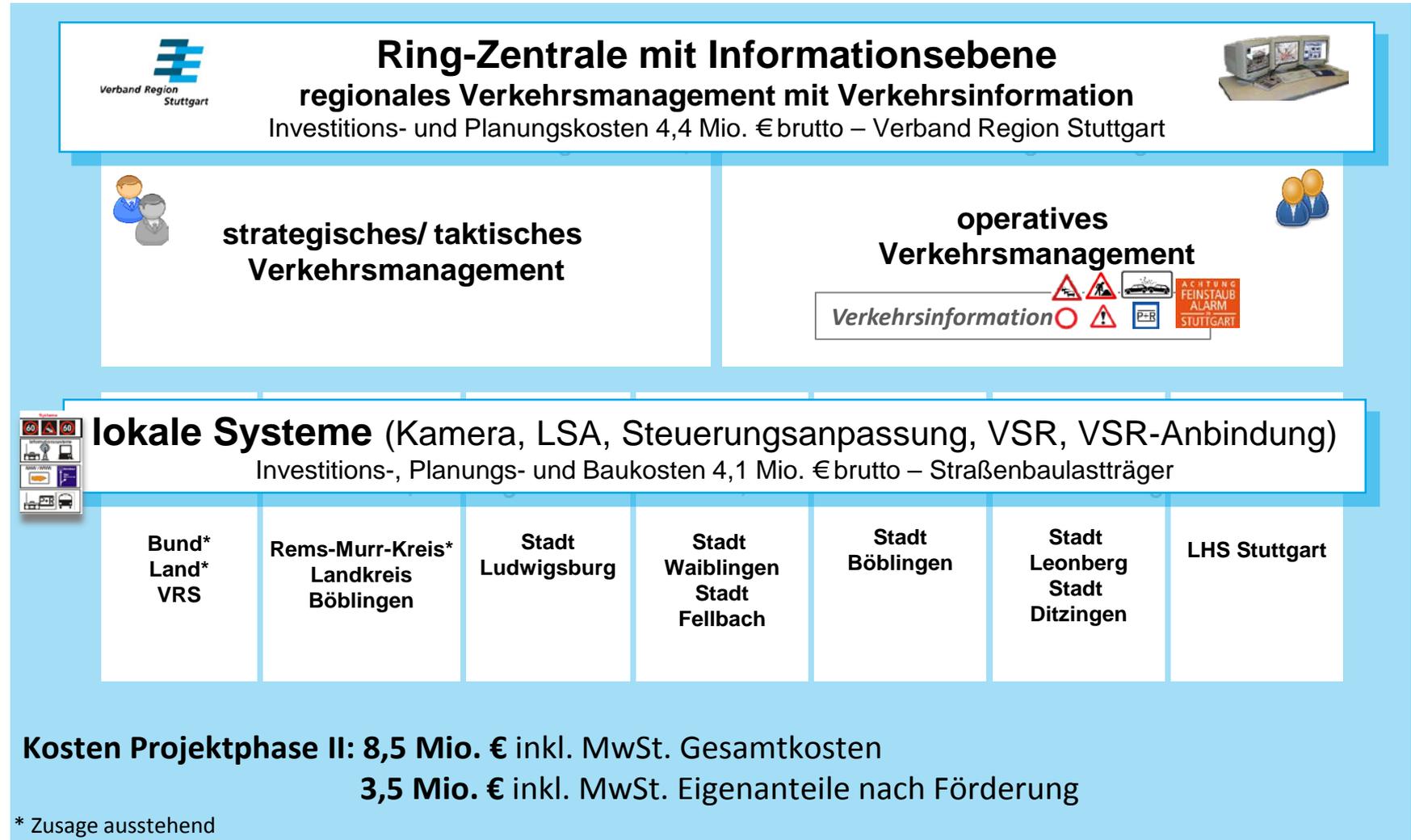
Strategie: „Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung mit begleitender Straßenverkehrsinformationen“:

- » 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

Identifizierter Handlungsbedarf Verkehrstechnische Infrastruktur

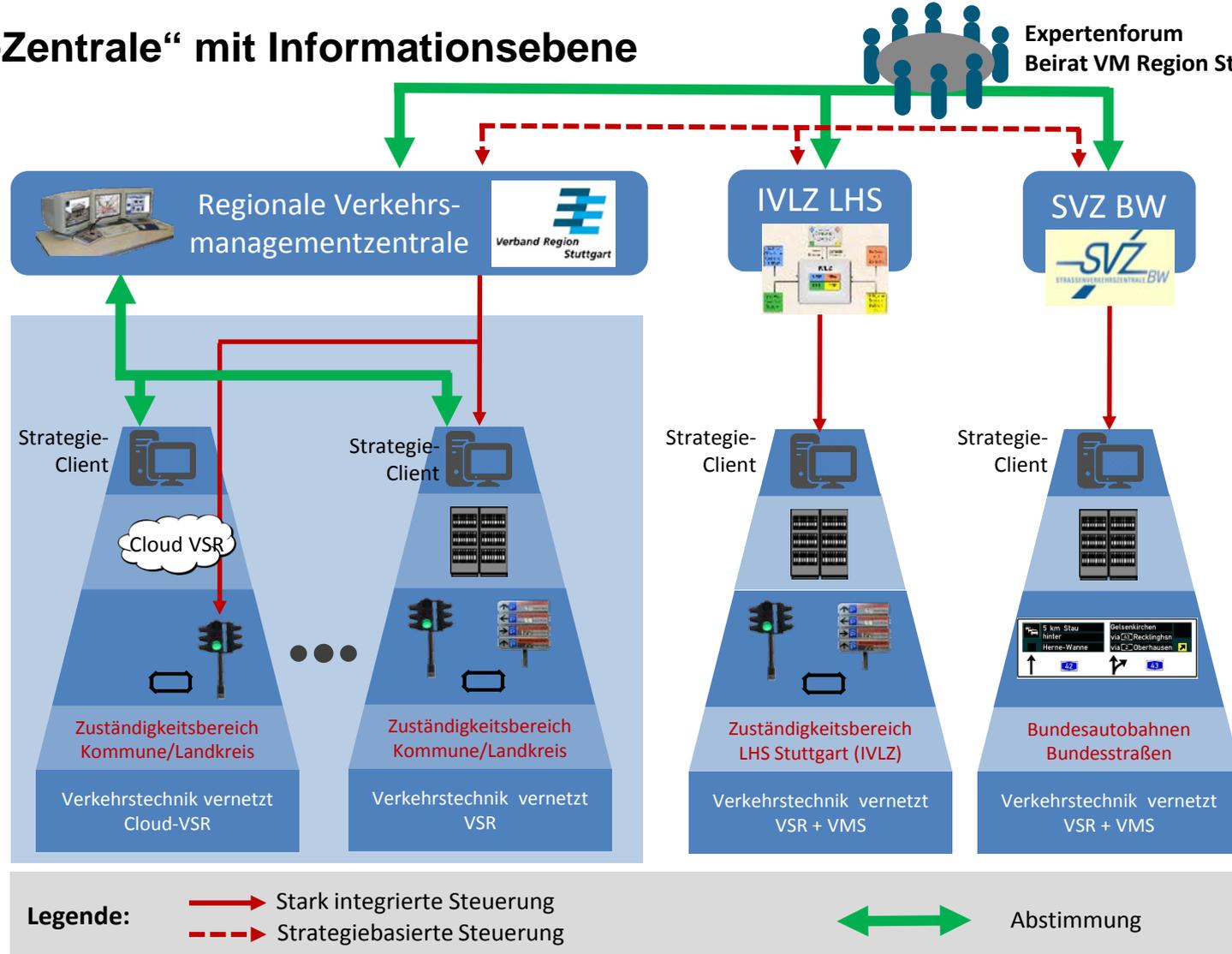


Projektphase II: Voraussichtliche Kooperationen und Kostenschätzung



Regionales Verkehrsmanagement

„Ring-Zentrale“ mit Informationsebene



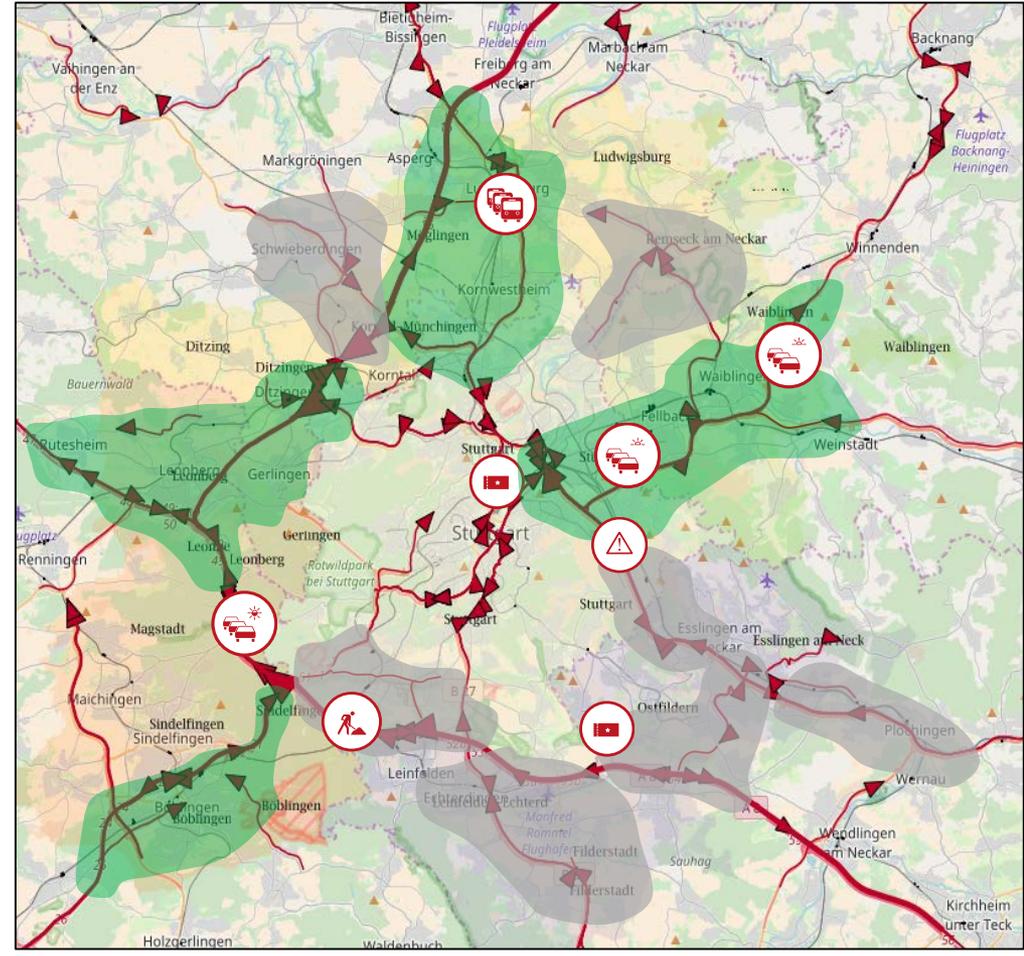
Auswahl relevanter Teilnetze mit Pilot-Umsetzung bis Ende 2020

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

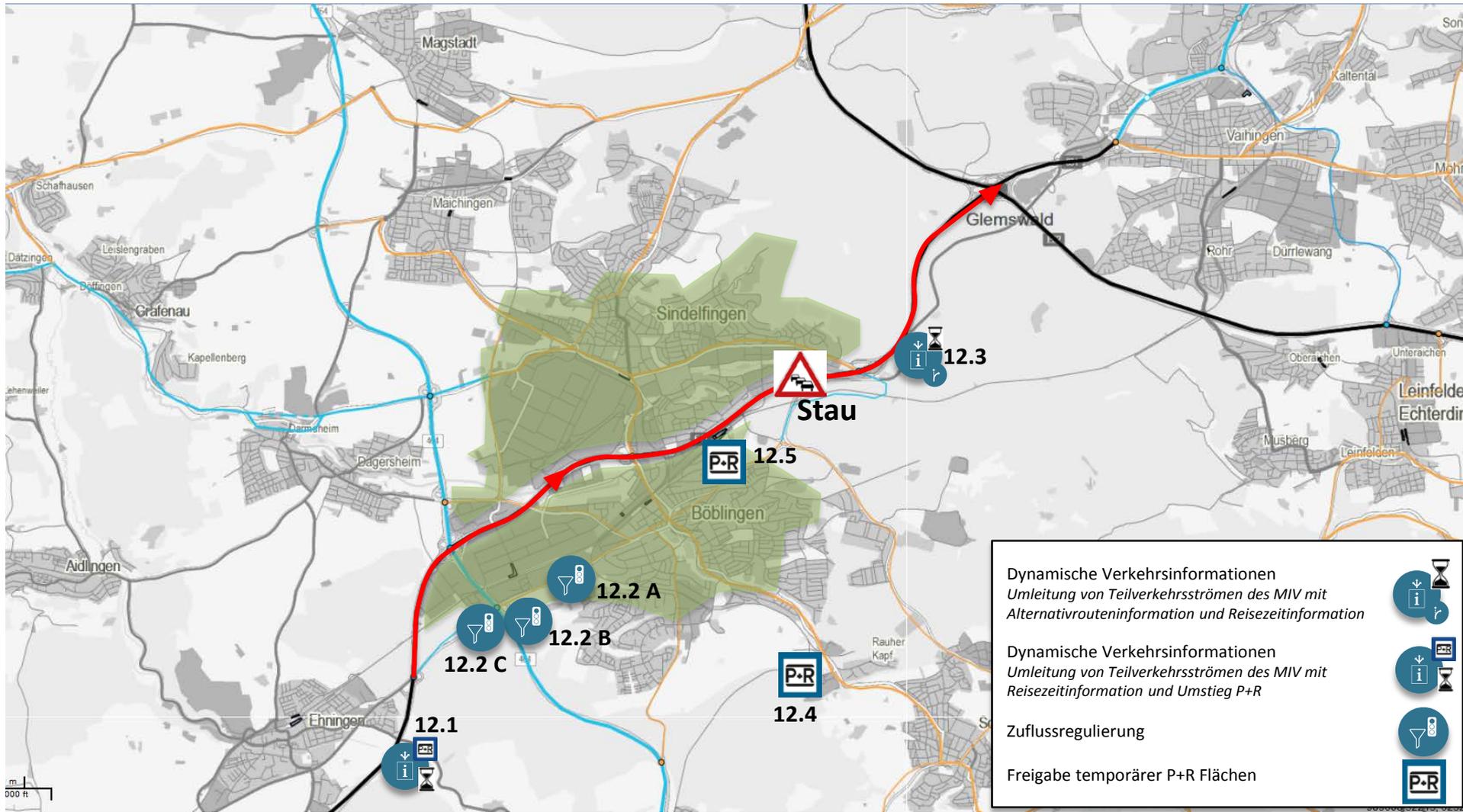
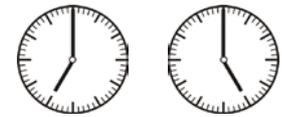
Mobilitäts Daten Marktplatz



in Projektphase I untersucht und vorläufig zurückgestellt

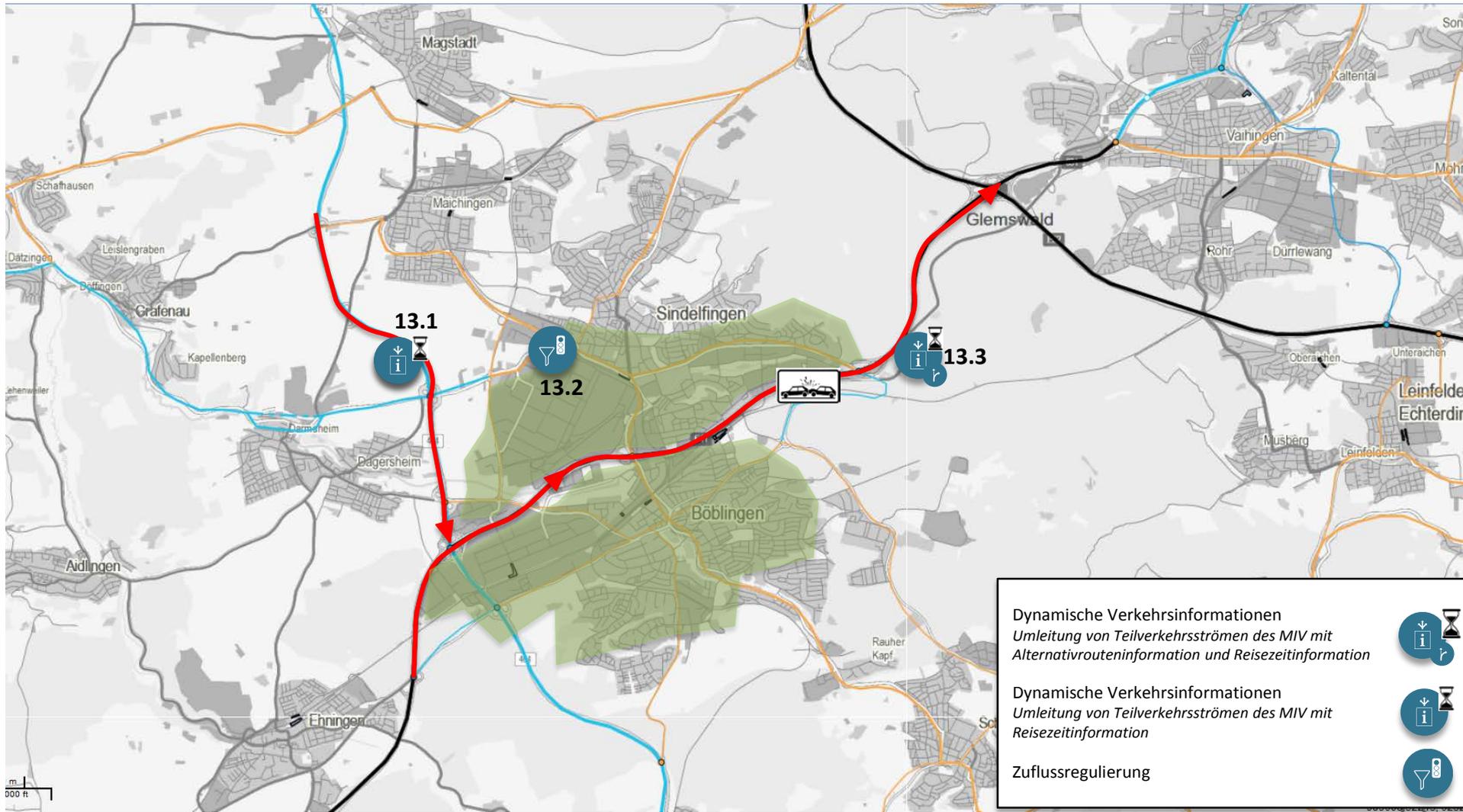


SITUATION 10 - MAßNAHMEN DES DYNAMISCHEN VERKEHRSMANAGEMENTS - BÖBLINGEN - SINDELFINGEN - SZENARIO 12
(VON HERRENBERG NACH AK STUTTGART)



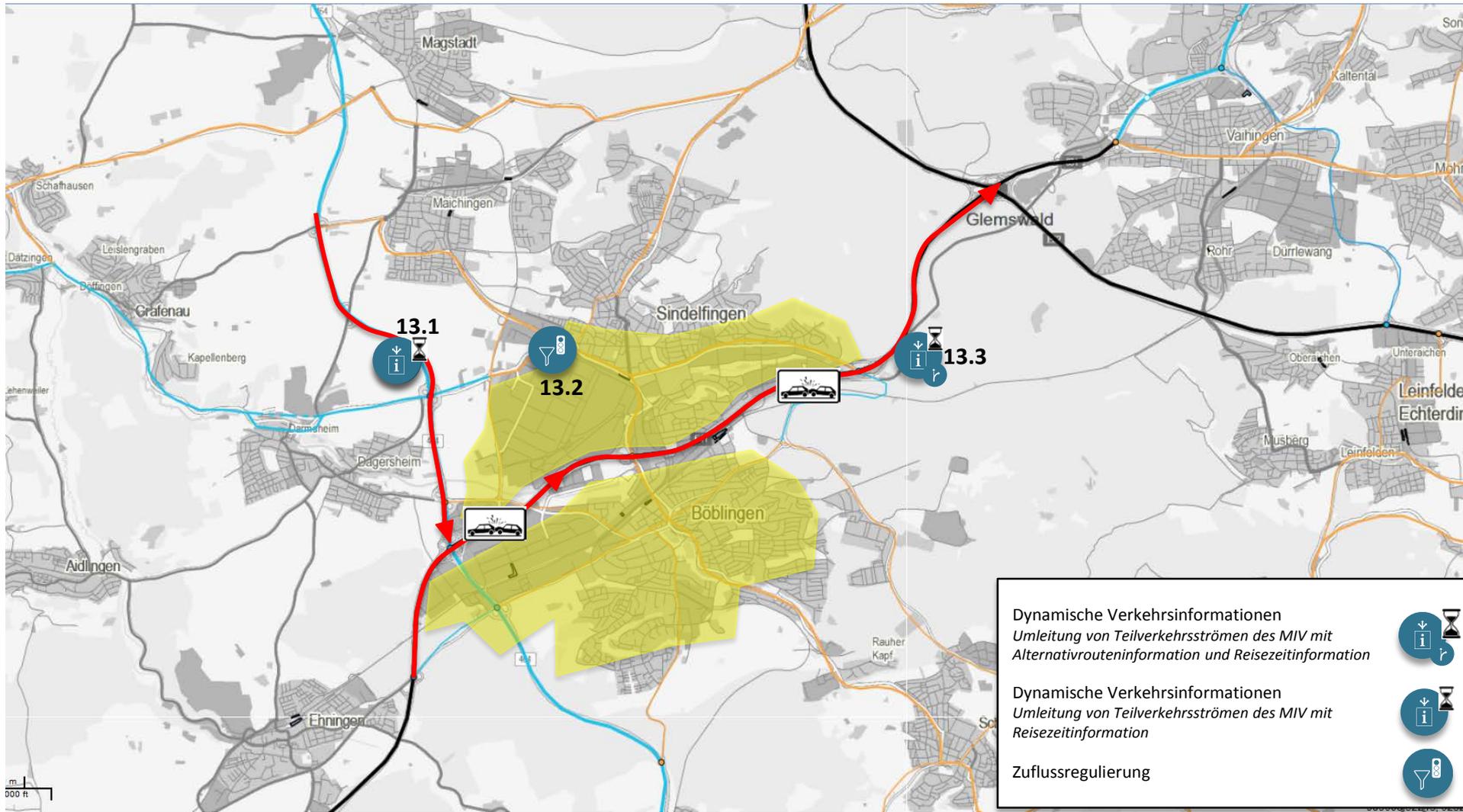


SITUATION 10 - MAßNAHMEN DES DYNAMISCHEN VERKEHRSMANAGEMENTS - BÖBLINGEN - SINDEFINGEN - SZENARIO 13 (VON RENNINGEN NACH AK STUTTGART)



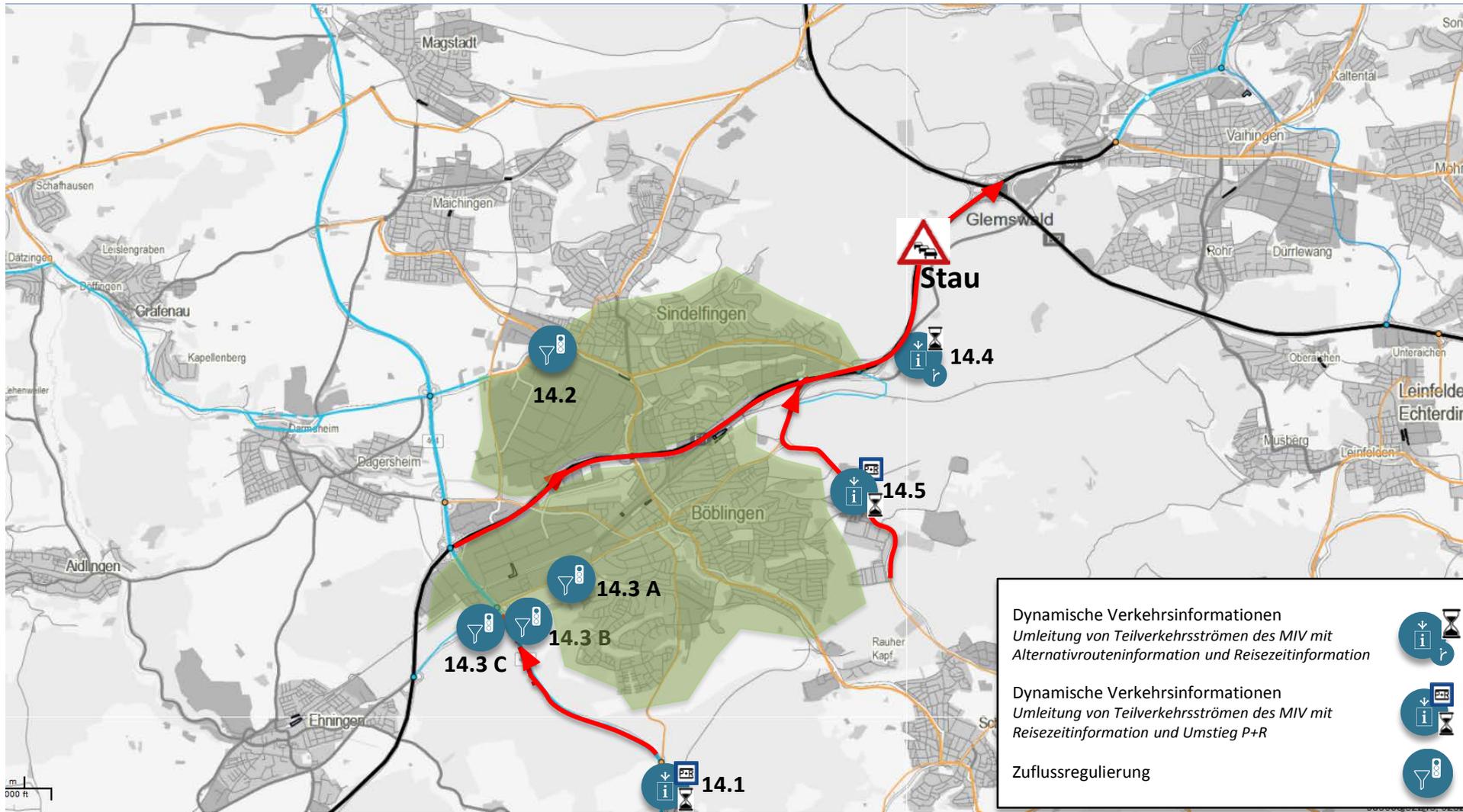


SITUATION 10 - MAßNAHMEN DES DYNAMISCHEN VERKEHRSMANAGEMENTS - BÖBLINGEN - SINDEFINGEN - SZENARIO 13 (VON RENNINGEN NACH AK STUTTGART)



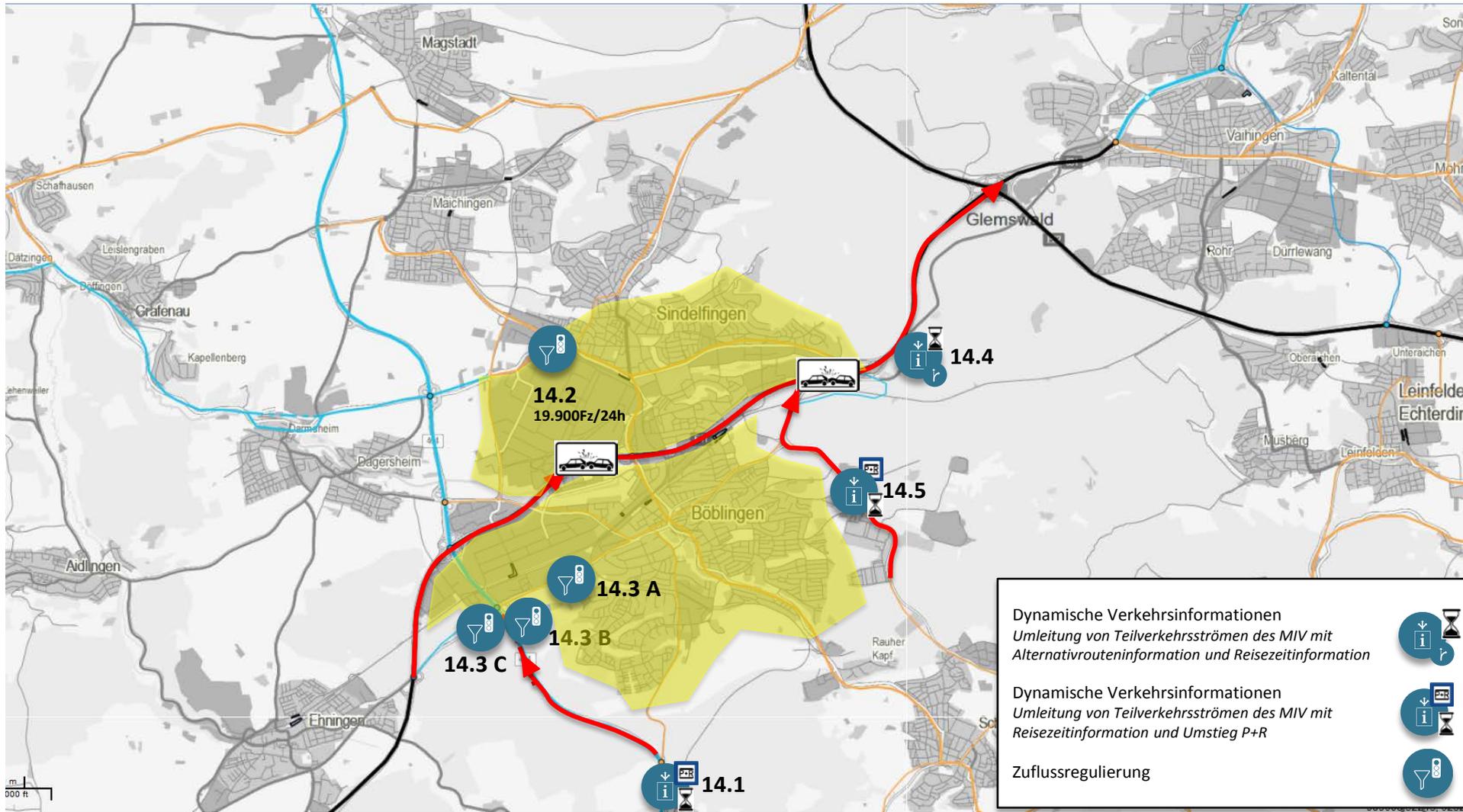


SITUATION 10 - MAßNAHMEN DES DYNAMISCHEN VERKEHRSMANAGEMENTS - BÖBLINGEN - SINDELFINGEN - SZENARIO 14 (VON HOLZGERLINGEN NACH AK STUTTGART)





SITUATION 10 - MAßNAHMEN DES DYNAMISCHEN VERKEHRSMANAGEMENTS - BÖBLINGEN - SINDELFINGEN - SZENARIO 14 (VON HOLZGERLINGEN NACH AK STUTTGART)





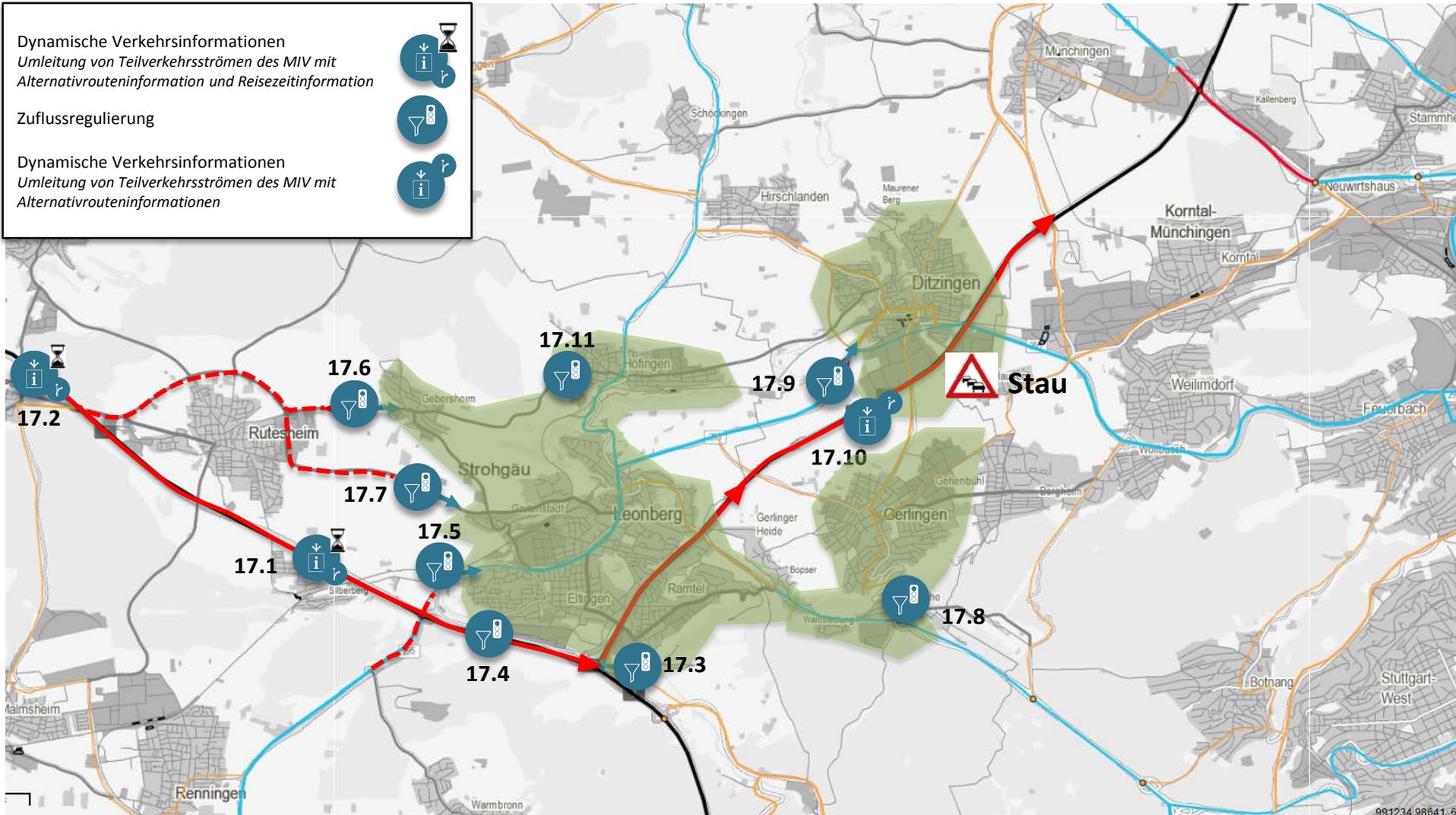
SITUATION 12 - MAßNAHMEN DES DYNAMISCHEN VERKEHRSMANAGEMENTS - LEONBERG - DITZINGEN - GERLINGEN - SZENARIO 17 (VON KARLSRUHE NACH STUTTART)



Dynamische Verkehrsinformationen
Umleitung von Teilverkehrsströmen des MIV mit
Alternativrouteninformation und Reisezeitinformation

Zuflussregulierung

Dynamische Verkehrsinformationen
Umleitung von Teilverkehrsströmen des MIV mit
Alternativrouteninformationen



991234.98841.6



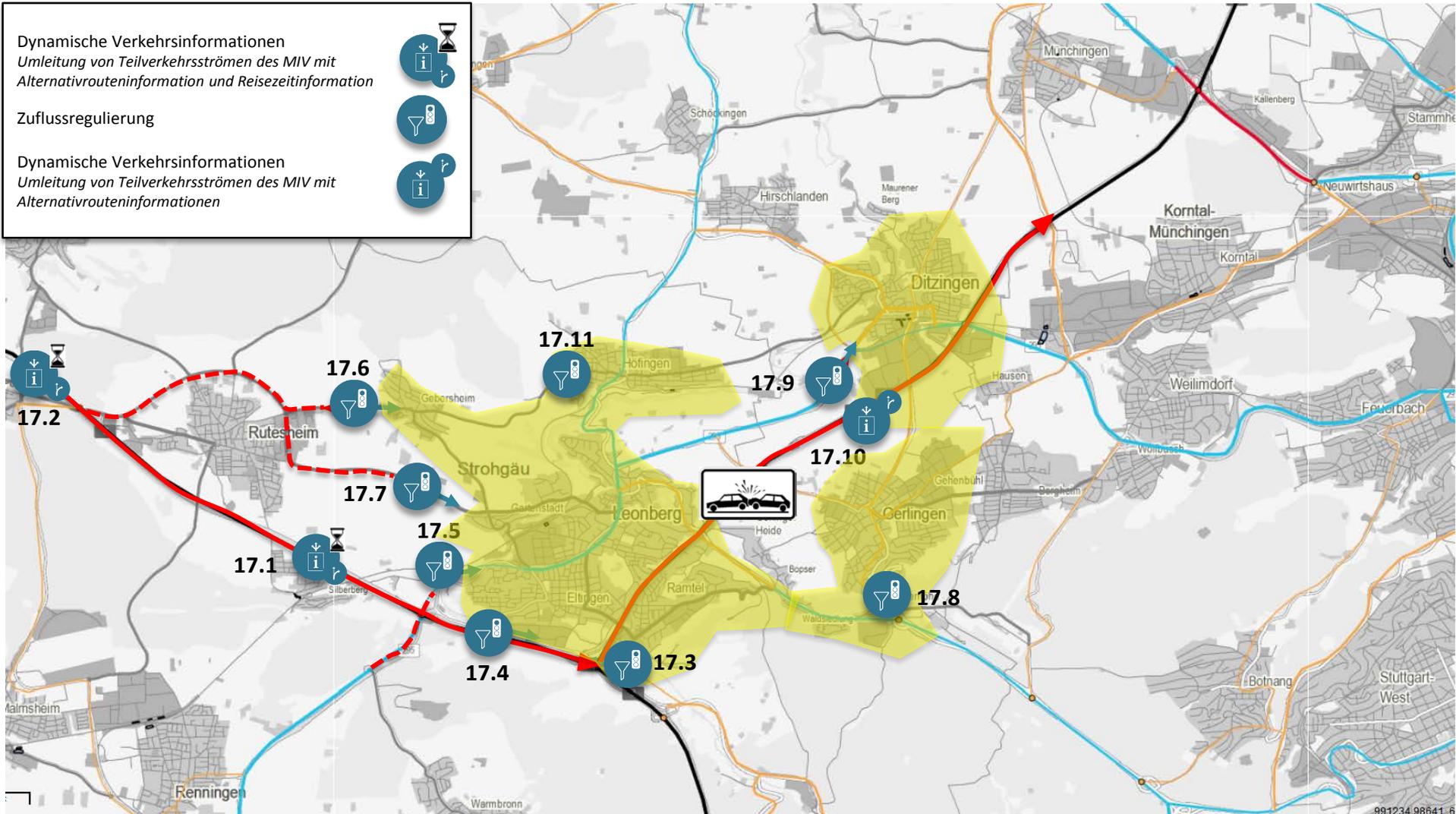
SITUATION 12 - MAßNAHMEN DES DYNAMISCHEN VERKEHRSMANAGEMENTS - LEONBERG - DITZINGEN - GERLINGEN - SZENARIO 17 (VON KARLSRUHE NACH STUTTGART)



Dynamische Verkehrsinformationen
Umleitung von Teilverkehrsströmen des MIV mit
Alternativrouteninformation und Reisezeitinformation

Zuflussregulierung

Dynamische Verkehrsinformationen
Umleitung von Teilverkehrsströmen des MIV mit
Alternativrouteninformationen



991234.98841.6

Kostenschätzung: RMP Projektkosten 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 €



Kostenbeteiligung unter Berücksichtigung der Fördermittel

- » Förderquote bis zu max. 59 % der Bruttokosten
- » Eigenanteil bei ca. 41 % der Bruttokosten

Ablauf zur Beantragung der Projektphase II

Projektantrag mit Konsortialvertrag und Kooperationsvereinbarung



Projektantrag an den Fördergeber

- » Gemeinsamer Projektantrag mit den beteiligten Partnern und dem VRS
- » Änderungsantrag erforderlich, da bislang VRS Hauptantragsteller
- » Beteiligte Partner stellen eigenständig Projektanträge und verifizieren selbst zu erwartende Kosten
- » Konsortialvertrag als Anlage zum Projektantrag

Kooperationsvereinbarung unter den Partnern

- » Kooperation zwischen den beteiligten Partnern: Strategie- und Aufgabenvereinbarungen
- » Bindung an die VM-Strategien
- » Beteiligte Partner je Strategie
- » Erhalt der Verantwortlichkeit an der eigenen verkehrstechnischen Infrastruktur
- » Kostenbeteiligungen



Weiteres Vorgehen

Darstellung der weiteren Vorgänge in zeitlicher Abfolge

- » 04.07.2018 Verkehrsausschuss Region Stuttgart:
Zustimmung zur Förderantragsstellung mit den Partnern
- » **09.07.2018 Ausschuss Landkreis Böblingen:
Zustimmung zur Förderantragsstellung** 
- » Fachliche Zustimmung vom Land (in Abstimmung)
- » Eingang Förderbewilligung Änderungsantrag
- » Start Projektphase II: Ausführungsplanung Frühjahr 2019

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

