

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen

Ausschuss für 30.06.2022 öffentlich Beschlussfassung
Technik und Um-
welt - gleichzeitig
Betriebsausschuss

Betreff: Regionales Verkehrsmanagement Region Stuttgart,
Kooperationsvertrag

Anlagen: Anlage 1_Kooperationsvertrag Ringzentrale
Anlage 2_Anlage A_Aufgaben Ringzentrale
Anlage 3_Anlage B1_Kooperation Ringzentrale - Mobilitätszentrale BW
Anlage 4_Anlage B2_Kooperation Ringzentrale - IVLZ Stadt Stuttgart
Anlage 5_Anlage C2.7_Landkreis Esslingen

BESCHLUSSANTRAG:

1. Der Landkreis Esslingen beteiligt sich am Projekt Regionale Mobilitätsplattform des Verbands Region Stuttgart.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, dazu mit den Kooperationspartnern die vertraglichen Vereinbarungen zu treffen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Für die Projektphase I - Strategisch-taktische beträgt die Beteiligung 1.000 Euro pro Kalenderjahr.

Für den Fall einer weiterführenden Beteiligung in der Projektphase II - operatives Verkehrsmanagement sind dies weitere 5.000 Euro pro Kalenderjahr.

Die Beiträge werden im Teilhaushalt 7, Ergebnishaushalt, bei Produktgruppe 5400 ab dem Jahr 2023 veranschlagt.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Zum aktuellen Zeitpunkt können hierzu keine Aussagen gemacht werden.

Sachdarstellung:

Der Verband Region Stuttgart (VRS) will mit dem Projekt **Regionale Mobilitätsplattform (RMP)** eine zuständigkeitsübergreifende regionale Verkehrszentrale (**Ringzentrale**) aufbauen und etablieren. Diese soll die vorhandene integrierte Verkehrsleitzentrale der Landeshauptstadt Stuttgart und die Straßenverkehrszentrale des Landes Baden-Württemberg (inkl. Autobahn) unter Einbezug der Verkehrsrechner der Städte – sofern vorhanden – einbeziehen.

Der VRS hat im Rahmen des ÖPNV-Pakts 2025 die Aufgabe der Koordination und Förderung einer RMP sowie der intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger innerhalb der Region Stuttgart als freiwillige Aufgabe zugeordnet bekommen. Der Verband erhält hierfür Zuwendungen der EU (EFRE) und des Landes Baden-Württemberg: Projektvolumen 9,56 Mio. € davon 5,67 Mio. € Zuwendungen.

Der Landkreis ist nun aufgefordert, eine Kooperationsvereinbarung zu unterschreiben.

Das Gesamtprojekt sieht eine Kooperationsvereinbarung in 2 Projektphasen vor:

- I. Strategisch-taktische Beteiligung:
Mitwirken bei der Entwicklung von Handlungsempfehlungen bei verkehrlichen Ereignissen (Baustellen, Stauungen, Veranstaltungen, Baustellen)
- II. Operative Beteiligung
Planerische und bauliche Umsetzung der Handlungsempfehlungen, die sich aus der strategisch-taktischen Beteiligung ergeben.

Die Projektphase I umfasst die Planung und Konzeption von abgestimmten Verkehrsstrategien und die dazu notwendige Vernetzung.

Der Fokus des Projekts liegt beim Straßenverkehr unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV. Aufgabe ist es, mittels Analyse der verkehrlichen Problemschwerpunkte abgestimmte Maßnahmen(-bündel) zu entwickeln. Diese sollen in der Projektphase II gemeinsam mit den Partnern, Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg sowie der Integrierten Verkehrsleitzentrale der Landeshauptstadt Stuttgart, der Landkreise, Städte und Gemeinden, umgesetzt werden.

Das Handlungsspektrum setzt sich aus Verkehrsinformationen sowie Verkehrsbeeinflussung mit Verkehrslenkung und -steuerung zusammen. Als Maßnahmen wurden für den Straßenverkehr Netzbeeinflussungen durch dynamische Lichtsignalsteuerungen zur Gewährleistung der Verkehrsqualität in städtischen Straßennetzen benannt. Die Informationen sollen künftig dem Nutzer auch digital in Apps, Webportale, Navigationsgeräte und Informationstafeln übermittelt werden.

Für den Landkreis Esslingen und die kreisangehörigen Großen Kreisstädte wurden

bislang keine Verkehrslenkungsstrategien als Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung und zur Steigerung der Effizienz der Verkehrsinfrastruktur in definierten Verkehrssituationen ausgearbeitet.

Zum aktuellen Zeitpunkt beabsichtigt der Landkreis, um Erfahrungen zu sammeln, sich vorerst nur an der Projektphase I zu beteiligen.

Es folgt die Projektphase II mit der Ausschreibung der Planungs- und Bauleistungen.

Um den Verkehr im Bedarfsfall gezielt beeinflussen zu können, bedarf es einer entsprechenden technischen Ausstattung der Lichtsignalanlagen (Änderung der Programme, Anschluss an Verkehrsrechner, zusätzliche Staudetektoren), die mit der Ringzentrale vernetzt werden. Dabei bleiben die Steuerungskompetenzen der beteiligten Akteure weitgehend gewahrt. Nur im Fall von Überlastungen im übergeordneten Netz (BAB A8, B 27, B 10) werden die bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA)-Steuerungen von der Ringzentrale übersteuert. Die entsprechenden Programme/Strategien sind vorab abgestimmt, vereinbart, verkehrsrechtlich angeordnet und werden durch eine jeweilige Strategievereinbarung festgeschrieben. Jede Strategievereinbarung muss von den Beteiligten unterzeichnet werden.

Der VRS sieht künftig vor, eine gemeinsame regionale Verkehrsleitzentrale (VLZ) für die Landkreise und Kommunen im „Ring“ um Stuttgart innerhalb des Projektes aufzubauen und anschließend als **dauerhafte gemeinsame Aufgabe** zu etablieren. Diese Zentrale mit den übergreifenden Systemen zur Verkehrsinformation und -lenkung sowie den lokalen Systemen (LSA, Verkehrsdetektion, Verkehrskameras, usw.) zur Verkehrssteuerung soll auf Verkehrsstörungen im Straßennetz, abgestimmt mit der Straßenverkehrszentrale des Landes und der Integrierten Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart, reagieren.

Die Operatoren in der bestehenden Straßenverkehrszentrale des Landes schalten bislang ausnahmslos nur vorher vereinbarte und von den Verkehrsbehörden angeordnete Strategien, d.h. es erfolgt keine situationsbedingte Steuerung und Regelung.

Das Vorhaben funktioniert auf dem Gebiet des Landkreises Esslingen allerdings nur, wenn sich der Landkreis und die Großen Kreisstädte entlang der A 8, der B 10 und der B 27 mit der Ringzentrale dauerhaft verkehrstechnisch sowohl bei der Entwicklung der Strategien (Projektphase I) als auch dynamisch operativ (Projektphase II) vernetzen.

Kosten

Die Stadt Stuttgart, das Land BW und die Autobahn GmbH zahlen keine Beiträge, da sie die Ressourcen ihren eigenen Verkehrsleitzentralen (Mitarbeiter und Infrastruktur) der Ringzentrale zur Verfügung stellen. Die Landkreise beteiligen sich mit 5.000 € jährlich am operativen Verkehrsmanagement (Projektphase II). Für den Fall einer rein strategischen Beteiligung wären dies 1.000 € jährlich (Projektphase I).

Die Kosten für den Aufbau der technischen Infrastruktur, hierzu zählen die anlagen-spezifischen notwendigen Steuerungssysteme an den LSA (Netzwerkanbindungen, Verkehrsdetektion, Verkehrskameras) sowie der aufgrund der erarbeiteten „Strategien“ notwendigen neuen Steuerungsprogramme, tragen die jeweiligen Straßenbau-lastträger. Bei den Anlagen des Bundes und des Landes ist der Kreis als Unterhaltungspflichtiger indirekt betroffen. Das Straßenbauamt des Kreises muss für die Bereitstellung/ den Abruf der notwendigen Haushaltsmittel bei Bund und Land sorgen.

Kündigungsrecht:

Die Vereinbarungen sehen eine Kündigungsmöglichkeit mit einer Frist von einem Jahr zum Ende des Kalenderjahres vor.

gez.
Heinz Eininger
Landrat