

Auf dem Weg zum intelligenten Verkehrsmanagement

(dav) Während sich eine Stadt im Kreis Gernersheim demnächst an zwei Zufahrtsstraßen mit elektronischen Verkehrsschranken vom Strom der Berufspendler durch die Kommune befreien will – Pendler umfahren Staus auf den großen Straßen und stauen sich dann im Ort – beteiligt sich die Stadt Waiblingen lieber an der „Regionalen Mobilitätsplattform“, die der Verband Region Stuttgart konzipieren wird. Diesem Vorgehen hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vor der Sommerpause einstimmig seine Unterstützung zugesagt.

Wenn Städte attraktiv und effizient bleiben wollen, müssen sie „smart“ werden, müssen sie clever vorgehen und unterschiedliche Bereiche digitalisieren, um den Herausforderungen der Zeit gerecht zu werden. Bis zum Jahr 2050 sollen einer Statistik der Vereinten Nationen zufolge zwei Drittel der Bevölkerung in Ballungsräumen leben. Intelligentes Verkehrsmanagement ist ein wichtiger Faktor auf dem Weg zur „Smart City“. Starker Straßenverkehr und unkontrollierter Abfluss des Verkehrs in die Städte führen immer häufiger zu unerwünschten Staus auf städtische Straßen, was die Lebensqualität der Bewohner verringert und nicht zuletzt auch die Luftverschmutzung erhöht. Also: raus aus der Stadt mit dem Verkehr, der die innerstädtischen Straßen als Abkürzung nutzen will. Aber wie? Das hat Diplom-Ingenieur Martin Schmid den Mitgliedern des Gemeinderats erläutert: der Referent für Verkehrsmanagement beim Verband Region Stuttgart berichtete über zahlreiche Vorberatungen und Experten-Workshops, um das Problem gründlich anzugehen. Auch der Fachbereich Stadtplanung der Stadt Waiblingen war bei allen monatlichen Workshops vertreten und den beiden Beiratssitzungen „Verkehrsmanagement Region Stuttgart“ vertreten.

Die Region Stuttgart mit ihrer polyzentrischen Struktur und der 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. Die Folge: regelmäßige Überlastung des Straßenverkehrs zu Spitzenzeiten. Mobilität und Erreichbarkeit sollen aber gewährleistet werden – so nachhal-

tig wie möglich und so, dass die Region Stuttgart als Lebens- und Wohnstandort attraktiv bleibt.

Der Durchgangsverkehr soll also auf den Fernstraßen bleiben, betonte Martin Schmid. Wie aber den Verkehr verflüssigen? Auch bei Unfällen soll Waiblingen schließlich nicht im „Umgehungsverkehr“ untergehen. Mit folgendem Paket: Verkehrsinformation und Verkehrsbeeinflussung mit Verkehrslenkung sowie -steuerung. Information ist das A & O. Infos, die via Apps über das Smartphone beim Fahrer eintreffen, über das Navigationsgerät oder den Hörfunk. Außerdem: dynamische Lichtsignalsteuerungen „im Rahmen eines situationsabhängigen Kapazitätsmanagements zur Gewährleistung der Verkehrsqualität in städtischen Straßennetzen“.

Verkehrsmanagement zentral

Will heißen, es bedarf einer entsprechenden Ausstattung mit Ampelanlagen, die mit einer Verkehrsleitzentrale vernetzt sind. Die Steuerungshoheit bleibe stets bei der Stadt Waiblingen, versicherte der Fachmann des Verbands. Vorgesehen ist vielmehr, eine gemeinsame regionale Verkehrsleitzentrale für die Landkreise und Kommunen in einem Ring um Stuttgart aufzubauen und als dauerhafte gemeinsame Aufgabe zu etablieren.

Diese Ring-Zentrale mit ihren übergreifenden Systemen zu Verkehrsinformation und -lenkung sowie den lokalen Systemen wie Ampeln, Verkehrsdetektion (die kleinen Geräte, die auf dem Ampelmasten stehen, erfassen das haltende Auto, schalten erst dann bei Bedarf die Ampel) und Kameras kann auf Störungen im Straßennetz reagieren. Bei einem Stau würden die Ampeln also den gewünschten Zustand herstellen: die Information lautet zudem: „Bleib auf der Bundesstraße!“ oder „Hier hat es Parkplätze, steig auf die S-Bahn um, sie fährt in den nächsten x Minuten!“

Dort soll das Programm greifen

Belastungsschwerpunkte in Waiblingen sind:

- die Kreuzung Sörenbachstraße/Winnender Straße;
- die Kreuzung An der Talaue/Neustädter Straße (Beinstein in Richtung Hallenbad);
- Alte Bundesstraße/Schorndorfer Straße (Oberer Ring);
- Schorndorfer Straße/Endersbacher Straße.

Der Verband koordiniert und fördert

Der Verband Region Stuttgart hat mit dem „ÖPNV-Pakt 2025“ die Aufgabe der Koordi-

nierung 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.

Für den Aufbau eines dynamischen Straßenverkehrsmanagements hat der Verband unter der Federführung der Trafficon GmbH und mit wesentlicher Zuarbeit der Fachleute aus den jeweiligen Kommunalverwaltungen eine Arbeitsgemeinschaft beauftragt, die aus den Partnern des Landes besteht. Dazu gehören die Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg, die Regierungspräsidien, die Integrierte Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart, Landkreise, Städte und Gemeinden.

Regionale Mobilitätsplattform

Das Projekt bezieht sich zunächst auf einen Radius von 15 Kilometern um Stuttgart herum. Allein dort wurden auf Basis umfangreicher Analysen von Verkehrsdaten 200 wichtige Probleme im Straßennetz erkannt. Mit externer Unterstützung wird diese Liste von den Projektpartnern Punkt für Punkt abgearbeitet, bis die eingangs beschriebenen Detailplanungen und Maßnahmen vorliegen. Die regionale Mobilitätsplattform ist ein Leuchtturm-Projekt, für das der Verband Region Stuttgart aus dem Landeswettbewerb RegioWIN (Regionale Wettbewerbsfähigkeit durch Innovation und Nachhaltigkeit) eine EU-Förderung erhält. Das Projektvolumen beläuft sich auf etwa 9,5 Millionen Euro, dafür stellen die EU und das Land rund 5,7 Millionen Euro zur Verfügung.

Das Projekt

Laufzeit:

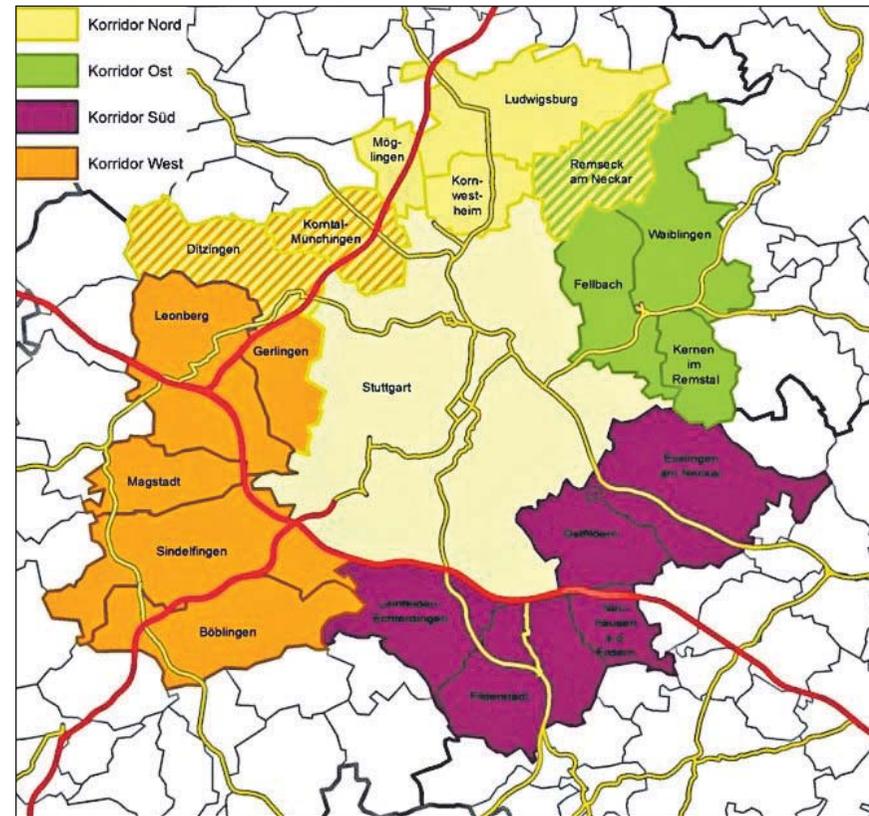
Phase I - Strategieentwicklung seit Juni 2017 bis Ende 2018: Planung und Konzeption von zwischen den Beteiligten abgestimmten Verkehrsmanagement-Strategien; in Wechselwirkung dazu Konzeption der Vernetzung.
Phase II - Strategieumsetzung bis Ende 2020: Ausführung und Umsetzung der Strategien im motorisierten Individualverkehr und im straßengebundenen ÖPNV sowie Einrichtung der notwendigen systemtechnischen Infrastruktur.

Gesamtvolumen:

9,5 Millionen Euro; bewilligte Fördermittel: 5,7 Mio. Euro (4,1 Mio. Euro Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, 1,6 Mio. Euro Landesmittel)

Kosten für die Stadt Waiblingen

Für die Investition ein Eigenanteil von etwa



15 Kilometer groß ist der Radius um die Landeshauptstadt herum gezogen.

Skizze: VRS

65 000 Euro; künftige Betriebskosten pro Jahr: etwa 14 000 Euro; dauerhafte Beteiligung an den Leistungen der Regionalen Verkehrsleitzentrale pro Jahr: ca. 10 000 Euro von 2020 an.

Projektleitung:

Verband Region Stuttgart
Partner: Regierungspräsidium Stuttgart, Landkreise Rems-Murr, Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg, Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) und Straßenverkehrszentrale Stuttgart (SVZ), 20 Kommunen (siehe Grafik) VVS, Verkehrsunternehmen, Polizei, Verkehrsexperten

Ziele des Projekts

- Verkehrsangebot situationsbedingt steuern
- Stabiler Verkehrsfluss mit gleichmäßiger Netzauslastung sicherstellen
- Erreichbarkeit sicherstellen

- Verkehrsaufkommen verringern
- Organisationsrahmen zur Vernetzung von Verkehrssystemen schaffen
- Nachhaltige und vernetzte Mobilität fördern
- Bessere Entscheidungshilfen für Verkehrsteilnehmer
- Multimodale Verkehrsinformationen bereitstellen
- Intelligente und nachhaltige Mobilität durch Digitalisierung gestalten
- Stärkere Unfallprävention

Die Stadtverwaltung wird nun entsprechende Kooperationsvereinbarungen mit den beteiligten Projektpartnern ausarbeiten und sich an der Ausführung der Pläne beteiligen. Die notwendigen Finanzmittel werden in den Haushalt 2019/2020 eingeplant.

Und das sagten die Stadträtinnen und Stadträte – lesen Sie weiter auf Seite 2.