

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- 66 -

Kassel, 20. September 2017
Dr. Thorsten Miltner
Tel.: 787 - 30 36

- VI -

Dezernat VI	
Eing.:	20. Sep. 2017
Anl.:	<i>No</i>

Stadtverordneten-Versammlung Kassel	
ing.:	27. SEP. 2017

Antrag der SPD-Fraktion zur direkten Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 21. September 2017, Vorlage Nr.: -101.18.433-

Erstellung eines Nutzungskonzeptes von kooperativen Systemen für den Schwerverkehr

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird gebeten, ein Nutzungskonzept von kooperativen Systemen für den Schwerverkehr zu erstellen. Durch die technischen Möglichkeiten soll das sogenannte vernetzte Fahren dazu beitragen, negative Umweltwirkungen des Verkehrs zu reduzieren und die Infrastruktur effizienter auszunutzen. Mögliche Projektziele sollen sein:

1. Eine Verknüpfung mit dem Autobahnleitsystem, um Verkehr in der Stadt zu vermeiden.
2. Eine dynamische Optimierung der LKW-Routenführung zur Verminderung von Lärm- und Schadstoffbelastung.
3. Eine automatische Erkennung von LKW-Pulks an Ampelanlagen, um die Schaltung anzupassen und zu optimieren.
4. Eine Kooperation mit den Logistik- und Wirtschaftsunternehmen und deren Interessenvertretungen am Standort.

Das Konzept soll im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr vorgestellt werden.

Stellungnahme:

Von kooperativen Verkehrssystemen wird u.a. erwartet, dass durch den Informationsaustausch zwischen Verkehrsteilnehmern sowie unter der Einbeziehung zusätzlicher Informationen von den Verkehrsbetreibern der Verkehr sicher, effizient und umweltfreundlich abläuft. Aus Sicht des Verkehrsbetreibers wird angestrebt das sog. Systemoptimum zu erreichen, d.h. die Summe aller Unfälle, Reisezeiten und Umweltwirkungen soll möglichst gering sein. Demgegenüber steht das Nutzeroptimum, das der einzelne Verkehrsteilnehmer in der Regel anstrebt, d.h. seine persönliche Route soll effizient und sicher sein, die Situation auf anderen Routen ist ihm egal.

Eine Aufgabe des Verkehrsmanagements ist es, die Verkehrsteilnehmer so umfassend über die Verkehrslage zu informieren, dass die Verkehrsteilnehmer sich systemoptimal verhalten. Tun sie dies nicht (weil sie z.B. keine ausreichenden Informationen haben), kommt es ggf. zu einem Verkehrszusammen-

bruch (Stau) an einer oder mehreren Stellen. Eine frühzeitige Information an die Verkehrsteilnehmer kann dazu führen, dass ein Verkehrszusammenbruch vermieden wird oder dass die Auswirkungen nach einem Verkehrszusammenbruch minimiert werden. In der Regel wird dies durch Verkehrsverlagerungen erzielt.

Verkehrsverlagerungen von den Autobahnen sind immer dann zu erwarten, wenn auf Autobahn-Streckenabschnitten Störungen auftreten. Navigationssysteme leiten dann Verkehre auf voraussichtlich schnellere Routen. Grundlage dafür ist die aktuelle Verkehrslage, die die Navigationsbetreiber selbst erstellen.

Bei individueller Umlenkung der Verkehrsteilnehmer durch Navigationssysteme muss beachtet werden, dass in der Regel Routen berechnet werden, die für den Pkw-Verkehr geeignet sind. Lkw-Fahrer müssen ggf. zusätzlich auf Lkw-Durchfahrtsverbote achten. Für sie wären Informationen von Interesse, auf welchen Strecken Lkw behinderungsfrei fahren können.

Lkw-Führungsnetze, auf denen Lkw vorrangig fahren sollen, enthalten die für Lkw geeigneten Strecken. Sie sind in verschiedenen Regionen aufgestellt worden. Für Kassel hat es 2010 eine entsprechende Untersuchung von der LK Argus für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes gegeben. Darin ist man zu dem Ergebnis gekommen, dass sich Lkw-Verkehr in Kassel schlecht verlagern lässt, weil es sich oft um Quell- und Zielverkehre handelt oder es keine geeigneten Alternativrouten gibt. Im VEP 2030 der Stadt Kassel ist ein Lkw-Führungsnetz angegeben, in das die Ergebnisse der Untersuchung aus dem Jahr 2010 eingeflossen sind.

Selbst wenn es Alternativrouten gäbe, müssten sie geeignet kommuniziert werden; solche Informationen werden heute in der Regel elektronisch, d.h. über Navigationssysteme verbreitet. Relevante Daten dafür müssen in die Datenbanken der Navigationsdienstleister gelangen. Daran arbeitet das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt im Rahmen des Konzeptes VMMS (Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsystem Kassel) nicht speziell für Lkw, sondern für den gesamten Kfz-Verkehr (Lkw sind dann eingeschlossen).

Im BAB Netz südlich von Kassel beabsichtigt HessenMobil Informations- bzw. Leittafeln zu errichten. Bei Störungen auf einer der beiden Autobahnabschnitte (A 49 Südtangente oder A44 Bergshäuser Brücke) wird der Verkehr über die jeweils störungsfreie Alternativstrecke umgeleitet. Dies ist auch aus Sicht der Stadt Kassel nicht zu beanstanden.

Der Ausbau der A 49 von vier auf sechs Fahrstreifen wurde per Gesetz nur in den sog. Weiteren Bedarf gegenüber dem vordringlichen Bedarf eingeordnet. Bei einem entsprechendem Ausbau würde es sich um eine wesentliche Änderung der BAB handeln, für die dann die gegenüber der Lärmsanierung im Bestand niedrigeren Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung anzuwenden wären. Dies würde zu einer deutlichen Verbesserung des Lärmschutzes gegenüber dem Bestand in den angrenzenden Stadtteilen führen. Die Stadt Kassel hat die Aufnahme in den weiteren Bedarf im Rahmen der Anhörung zum Bundesverkehrswegeplan befürwortet. Aufgrund der örtlichen Situation besteht kein Anlass zur Befürchtung, dass Verkehr, insbesondere Schwerverkehr regelmäßig Streckenzüge durch das nachgeordnete Netz der Stadt Kassel sucht. Die o.g. Untersuchungen zur Lärmaktionsplanung haben ergeben, dass auf den Kasseler Hauptverkehrsstraßen weit überwiegend geringe Anteile von Ziel- und Quellverkehr vorliegen, die nicht verlagerbar sind.

Die Stadt Kassel hat wenig Einflussnahmemöglichkeiten auf das Land Hessen bzw. die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der BAB 44 hinsichtlich einer gewünschten beschleunigten Planung und Realisierung des Neubaus der Bergshäuser Brücke. Dennoch wird sie als anzuhörender Träger öffentlicher Belange die Interessen der Bevölkerung bei der Aufstellung der Planung und einem anschließenden straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren vertreten.

Im Rahmen von VMMS wurde in den Jahren 2012-2015 ein Verkehrsmanagementsystem (VMS) in Betrieb genommen, in dem Baustellen georeferenziert gepflegt werden, die Verkehrsbehinderungen verursachen können. Zwei Datenschnittstellen wurden eingerichtet um die Information an Dritte und schließlich dem Verkehrsteilnehmer weiterzuleiten:

- a) Über den MDM (Mobilitätsdatenmarktplatz) der Bundesanstalt für Straßenwesen bezieht die Fa. tomtom Daten für ihre Navigationssysteme; mit den Firmen INRIX und here ist das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt in Abstimmung, damit auch diese Navigationsdienstleister die Informationen an die Verkehrsteilnehmer weiterleiten.
- b) Die Landesmeldestelle Hessen erhält entsprechende Daten. Rundfunkanbieter, wie der Hess. Rundfunk und Radio FFH greifen auf diese Daten zu; sie publizieren die Informationen auf Ihren Websites, melden sie ggf. in ihrem laufenden Rundfunkprogramm und senden diese per RDS-TMC an kompatible Geräte.

Damit dieser Datenfluss effizient und fehlerfrei organisiert werden kann, wird in 2017 bei der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kassel eine neue Software zur elektronischen Verwaltung von straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Betrieb genommen. Diese hat eine Datenschnittstelle zum VMS, so dass die Daten direkt ausgetauscht werden können.

Strategien zur Verkehrslenkung werden anlassbezogen mit Hessen Mobil abgestimmt. Für das VMS sind abgestimmte Strategien vorgesehen, die automatisch aktiviert werden können. Dabei ist es denkbar, dass auch für den Schwerverkehr spezielle Strategien abgestimmt werden.

Für die Information der Verkehrsteilnehmer über aktuelle Verkehrsinformationen plant das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt neben den oben angegebenen Datenkanälen in den kommenden Jahren die Errichtung von 14 Verkehrsinformationstafeln an strategisch geeigneten Standorten im Stadtgebiet. Dieses Vorhaben wurde in das mehrjährige Planungsprogramm zur Verkehrsinfrastrukturförderung des Landes Hessen aufgenommen.

Darüber hinaus werden weitere Techniken für den Austausch von Daten zwischen Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugen erprobt. Das vom BMVI geförderte Projekt VERONIKA (01.01.2017-30.06.2019) fokussiert zwar den Datenaustausch zwischen Fahrzeugen des ÖPNV und der Verkehrsinfrastruktur. Die dort eingesetzte Technik erlaubt es jedoch auch Daten mit anderen Verkehrsteilnehmern auszutauschen. Mit Fahrzeugen des Schwerverkehrs könnten damit gezielt Daten ausgetauscht werden (z.B. für eine automatische Erkennung an Lichtsignalanlagen).

In einem weiteren Projekt HERCULES (01.07.2017-30.06.2020, ebenfalls gefördert vom BMVI) werden Leitstrategien für Großraum- und Schwertransporte auf einer Teststrecke in Kassel getestet. Im Rahmen dieses Projektes sind Abstimmungen mit der Logistikbranche vorgesehen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden: das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt arbeitet in mehreren Projekten im Rahmen von VMMS daran über neue technische Möglichkeiten Verkehrsteilnehmer über Verkehrsstörungen und Alternativrouten zu informieren. Dabei werden alle Verkehrsarten (auch der Schwerverkehr) adressiert.



Dr. Georg Förster