LUDWIGSBURG

# BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**
FB Tiefbau und Grünflächen

VORL.NR. 249/18

**Sachbearbeitung:**
Conte, Torsten
Heinz Handtrack
Geißendörfer-Lübbe, Susanne
**Datum:**
22.06.2018

| Beratungsfolge | Sitzungsdatum | Sitzungsart |
|---|---|---|
| Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt | 19.07.2018 | ÖFFENTLICH |

**Betreff:** Regionale Mobilitätsplattform - Beteiligung der Stadt Ludwigsburg
**Bezug SEK:** Masterplan 8 - Mobilität

**Beschlussvorschlag:**

1. **Dem vorgestellten Konzept zur Einrichtung einer Regionalen Mobilitätsplattform des Verbandes Region Stuttgart wird grundsätzlich zugestimmt.**

2. **Die Verwaltung wird beauftragt, entsprechende Kooperationsvereinbarungen mit den beteiligten Projektpartnern auszuarbeiten und sich an der Ausführung zu beteiligen.**

3. **Die Verwaltung wird beauftragt einen Förderantrag im RegioWIN-Programm zu stellen.**

   **Im Falle einer Förderung im RegioWIN-Programm (114.000 Euro) wird die Verwaltung die erforderlichen Mittel von 194.000 € in den Haushalten 2019/2020 einplanen.**

## Ausgangslage:

Die Region Stuttgart mit ihrer polyzentrischen Struktur und einer 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. Daraus resultiert eine regelmäßige Überlastung des Straßennetzes zu den Spitzenzeiten.

Der Verband Region Stuttgart (VRS) hat mit dem ÖPNV-Pakt 2025 die Aufgabe der Koordinierung 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.

## Allgemeines zum Projekt Regionale Mobilitätsplattform

Das Land Baden-Württemberg (WM) hat im RegioWIN-Wettbewerb das Leuchtturmprojekt Regionale Mobilitätsplattform (RMP) des Verbands Region Stuttgart zur Förderung ausgewählt.

Das Projekt gliedert sich in zwei Phasen. Die **Projektphase I** umfasst die Planung und Konzeption von zwischen den Beteiligten abgestimmten Verkehrsmanagementstrategien und in Wechselwirkung dazu eine Konzeption der Vernetzung sowie deren Projektierung.
Der Verband Region Stuttgart hat die Projektphase I der Regionalen Mobilitätsplattform RMP im Juni 2017 gestartet.

Der Fokus des Projekts liegt auf dem straßengebundenen Verkehr unter besonderer Berücksichtigung des ÖV. Aufgabe ist es, mittels einer Analyse der verkehrlichen Problemschwerpunkte sowie der Planung und Konzeption von möglichen Verkehrsmanagementstrategien wirksame abgestimmte Maßnahmen(bündel) zu entwickeln, die gemeinsam mit den Partnern des Landes, wie der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg und den Regierungspräsidien sowie der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stadt Stuttgart, der Landkreise, Städte und Gemeinden, durchgeführt werden können.

Wichtige Grundlagen zum Aufbau eines zuständigkeitsübergreifenden dynamischen Straßenverkehrsmanagements in der Region wurden von der vom VRS beauftragten Arbeitsgemeinschaft unter Federführung der Trafficon GmbH und mit wesentlicher Zuarbeit von Fachleuten aus den jeweiligen Verwaltungen (Expertenforum) erarbeitet.
Die Verwaltung, vertreten durch den Fachbereich Tiefbau und Grünflächen, war seither bei allen i.d.R. monatlich stattfindenden Expertenworkshops und den beiden Beiratssitzungen Verkehrsmanagement Region Stuttgart vertreten.

Den Abschluss der ersten Projektphase stellt die Ausschreibung der Planungsleistungen für die anschließende Projektphase II dar.
Die **Projektphase II** umfasst vor allem die Ausführung und Umsetzung der in Projektphase I entwickelten Verkehrsmanagementstrategien im motorisierten Individualverkehr und im straßengebundenen ÖPNV sowie die Implementierung der dafür notwendigen verkehrs- und systemtechnischen Infrastruktur.

### Ergebnis Projektphase I

Auf der Grundlage der Analyse von Staudaten sowie der Beiträge aus dem Expertenforum wurden Teilnetze in der Region Stuttgart ausgewählt, in denen Verkehrslenkungsstrategien als Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung und zur Steigerung der Effizienz der Verkehrsinfrastruktur in definierten Verkehrssituationen erreicht werden sollen.

Für diese Teilnetze wurden Strategien des dynamischen Verkehrsmanagements mit einer Auswahl von konkreten Maßnahmen definiert. Das Handlungsspektrum setzt sich aus Verkehrsinformationen, Verkehrsbeeinflussung mit Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung zusammen. Als Maßnahmen wurden für den straßengebundenen Verkehr Netzbeeinflussung, dynamische Verkehrsinformation zur erwarteten Reisezeit, dynamische Lichtsignalsteuerungen im Rahmen eines situationsabhängigen Kapazitätsmanagements zur Gewährleistung der Verkehrsqualität in städtischen Straßennetzen und Empfehlungen zur Nutzung von P+R entsprechend des aktuellen Auslastungsgrades und den S-Bahn-Anschlüssen benannt. Die Informationen sollen virtuell durch Implementierung in Apps, Webportale, Fahrzeuge/ Navigationsgeräte sowie vorhandene Informationstafeln an den Nutzer übermittelt werden.

Bei allen innerörtlichen Maßnahmen ist dabei besonders die Bevorrechtigung des ÖPNV zu berücksichtigen.

Um den Verkehr im Bedarfsfall gezielt beeinflussen zu können, bedarf es einer entsprechenden Ausstattung von Lichtsignalanlagen, die mit einer Verkehrsleitzentrale vernetzt sind. Dabei bleiben die Steuerungskompetenzen der beteiligten Akteure gewahrt. Vorab gemeinsam abgestimmte Strategien werden durch Strategievereinbarungen festgeschrieben.

So ist vorgesehen, eine gemeinsame regionale Verkehrsleitzentrale (VLZ) für die Landkreise und Kommunen im „Ring“ um Stuttgart im Projekt aufzubauen und anschließend als dauerhafte gemeinsame Aufgabe zu etablieren. Diese Ring-Zentrale mit den übergreifenden Systemen zur Verkehrsinformation und Verkehrslenkung sowie den lokalen Systemen (Lichtsignalanlagen, Verkehrsdetektion, Verkehrskameras, usw.) zur Verkehrssteuerung kann auf die Verkehrsstörungen im Straßennetz, abgestimmt mit der Straßenverkehrszentrale des Landes und der Integrierten Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart, reagieren.

Das Projekt der Regionalen Mobilitätsplattform wird im Rahmen der Sitzung durch einen Vertreter des Verbands Region Stuttgart ausführlich erläutert.

## Verkehrsstrategien im Bereich Ludwigsburg

Auf der A 81 von Heilbronn kommend in Richtung Dreieck Leonberg kommt es regelmäßig zu Verkehrsbehinderungen und Unfällen. Oftmals verlässt der Verkehr schon bei geringen Behinderungen die A 81 / B 27 bei der AS Ludwigsburg-Nord bzw. Ludwigsburg-Süd. Der Durchgangsverkehr fährt über die B 27 und die L 1140 durch Ludwigsburg. Dadurch kommt es zu Überlastungen in der Ortsdurchfahrt Ludwigsburg. Zudem kommt es im öffentlichen Verkehr durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs von der Autobahn auf das nachgeordnete innerstädtische Straßennetz zu Verlustzeiten.

Auf der B 10 und der A 81von Stuttgart kommend in Richtung Heilbronn kommt es ebenso regelmäßig zu Verkehrsbehinderungen und Unfällen. Oftmals verlagert sich der Durchgangsverkehr schon bei geringen Überlastungen auf der B 10 / A 81 in Richtung B 27 und verläuft durch die Städte Kornwestheim und Ludwigsburg in Richtung Heilbronn. Dadurch kommt es zu Überlastungen in den Ortsdurchfahrten Ludwigsburg und Kornwestheim. Zudem ist der öffentliche Verkehr durch die Verlagerung des MIV von der Autobahn auf das nachgeordnete innerstädtische Straßennetz ebenfalls behindert.

<u>Maßnahmen für den alltäglichen Verkehrsablauf zu den Hauptverkehrszeiten</u>

Das Handlungsspektrum setzt sich vor allem aus der Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung mit begleitenden Verkehrsinformationen zusammen. Ziel der Strategie ist es, den Verkehr innerhalb von Ludwigsburg zu verflüssigen und die Leistungsfähigkeit des innerörtlichen Straßennetzes, insbesondere für den öffentlichen Verkehr, zu erhalten. Der Durchgangsverkehr soll möglichst auf der A 81 / B 10 verbleiben. Dies erfolgt durch ein abgestimmtes Kapazitätenmanagement (situationsabhängige Erhöhung des Widerstandes) an den Kreuzungen B 27 Stuttgarter Straße / Königinallee sowie B 27 Frankfurter Straße / L1138. Darüber hinaus sollen dem Verkehrsteilnehmer auf der A 81 / B 10 und B 27 Reisezeitinformationen auf den unterschiedlichen Routen in Richtung Dreieck Leonberg, Stuttgart und Heilbronn gegeben werden, wenn die Reisezeiten über die Autobahn A 81 / B 10 günstiger sind.

<u>Maßnahmen bei unplanbaren Ereignissen ( z. B. Unfall auf der A 81)</u>

Bei unplanbaren Ereignissen auf der A 81 und einer einhergehenden Verlagerung des Durchgangverkehrs in das nachgeordnete Netz wird die Zuflussregulierung, insbesondere bei freien Kapazitäten in den Nebenverkehrszeiten, soweit reduziert, dass die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes noch garantiert werden kann und darüber hinaus eine zusätzliche Kapazitätserhöhung zur Aufnahme des überregionalen Verlagerungsverkehrs möglich ist.

Es soll damit vermieden werden, dass Störungen auf der Autobahn in ihren verkehrlichen Auswirkungen in die Hauptverkehrszeiten hineingereichen.

Die o.g. Maßnahmen werden als Maßnahmenbündel durch begleitende virtuelle Verkehrsinformationen an relevanten Entscheidungspunkten unterstützt. Dem Verkehrsteilnehmer werden an den Anschlussstellen der A 81 und B 27 frühzeitig routenbezogene Informationen zu den Reisezeiten auf den unterschiedlichen Routen in Richtung Stuttgart bzw. Heilbronn auf die unterschiedlichen digitalen Medien (Navigationssysteme, Staumeldungen im Internet, Apps usw.) mitgeteilt.

## Gesamtkosten

Die seitens des VRS eingebundenen externen Fachplanungsbüros haben für die die Stadt Ludwigsburg betreffenden Verkehrssteuerungsmaßnahmen Investitionskosten in Höhe von ca. 194.000 € brutto angesetzt.

## Finanzielle Förderung

Die Förderung durch die EU und das Land Baden-Württemberg beträgt bis zu max. 59 % der Bruttokosten. Somit liegt der Eigenanteil bei ca. 41 %. Bei der Stadt Ludwigsburg würde für die Investitionskosten ein Eigenanteil von ca. 80.000,-- € brutto verbleiben.

| | |
|---|---|
| Gesamtkosten | ca. 194.000,-- € |
| Summe Förderungen | ca. 114.000,-- € |
| **Verbleibende städtische Belastungen** | **ca. 80.000,-- €** |

## Folgekosten

Die Schätzungen zu künftigen Betriebskosten ergeben für die Stadt Ludwigsburg ca. 11.000 € (brutto) / Jahr.

Als dauerhafte Beteiligung an den Leistungen der Regionalen Verkehrsleitzentrale ist ein jährlicher Betrag von 25.000,-- € ab 2021 vorgesehen.

## Finanzierung

Die Anpassungskosten an der Signaltechnik sowie die Neubeschaffung der technischen Bauteile werden im Haushalt 2019 und 2020 beantragt. Hierzu werden Mittel angemeldet. In 2018 fallen noch keine Projektausgaben an.

## Weitere Vorgehensweise und Empfehlung

Im April 2018 wurde der Beirat Verkehrsmanagement Region Stuttgart (besetzt durch Vertreter aus dem Verkehrsministerium, der Landesstelle für Straßentechnik, des Regierungspräsidiums, der Verkehrsdezernenten der Landkreise und der Baubürgermeister aus der Region Stuttgart) über den Projektstatus und die bevorstehende Entscheidungsphase näher informiert und die weiteren Schritte diskutiert. Der Beirat hat sich mehrheitlich für die Umsetzung des Projektes ausgesprochen.

Das Projekt RMP tritt nun in die Phase ein, in der die Beteiligten des regionalen Verkehrsmanagements die Weichen für die Realisierung und die Etablierung des zuständigkeitsübergreifenden Verkehrsmanagements in einem bis Ende 2020 zu realisierenden Pilotvorhaben stellen müssen.

In seiner Sitzung vom 4. Juli 2018 wird der Verkehrsausschuss des VRS über die Weiterführung der in Projektphase I entwickelten Szenarien mit den Strategien sowie dem Aufbau einer regionalen Verkehrsleitzentrale und den entsprechenden Kosten entscheiden. Damit würde der Weg in die Projektphase II freigemacht und die konkrete Umsetzung der Regionalen Mobilitätsplattform eingeleitet werden. Anschließend ist es erforderlich, dass die Gremien der beteiligten Partner zum Projektstart der Phase-II die entsprechenden Beschlüsse fassen.

Bis Juli 2018 sollen Kooperationsvereinbarungen entworfen und noch im Sommer die Entscheide zum Eintreten in die RegioWIN-Förderung in Projektphase II durch die politischen Gremien der Partner und im regionalen Verkehrsausschuss getroffen werden. Damit verbunden ist auch eine Zusage zur Mitantragstellung und zur Übernahme der Komplementärfinanzierung der erwarteten Zuschüsse.

Seitens der Verwaltung werden im Projekt Chancen gesehen, in der Stadt eine vernetzte Infrastruktur für die Verkehrsteuerung aufzubauen, die es erlaubt, gezielt auf Verkehrssituationen reagieren zu können. Aufgrund der angestrebten regionalen Vernetzung wird dies auch Einfluss auf den regionalen Verkehrsfluss haben. Das Projekt bedeutet den Einstieg in ein operatives Verkehrsmanagement für die beteiligten Partner, was durch den gemeinsamen Aufbau so erst für die Stadt Ludwigsburg und die Region als Ganzes ermöglicht wird.

Die Stadt Ludwigsburg kann als Projektpartner Fördermittel akquirieren, die den Grundstein für weitere Optimierungen im Bereich der Verkehrssteuerung in den nachfolgenden Jahren legen können. Zudem besteht für Ludwigsburg die Möglichkeit, das innerstädtische Straßennetz leistungsfähiger zu halten.

Die Verwaltung empfiehlt vor diesem Hintergrund die Beteiligung am Projekt. Die erforderlichen HH-Mittel sind im HH 2019/2020 einzuplanen.

Für die weitere Umsetzung des Projekts ist auch die Mitwirkung des Regierungspräsidiums Stuttgart erforderlich.

**Unterschriften:**

**Ulrike Schmidtgen**

| **Finanzielle Auswirkungen?** | | | |
|---|---|---|---|
| ☒ Ja | ☐ Nein | Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: | 194.000,-- EUR |

**Ebene: Haushaltsplan**

| | |
|---|---|
| Teilhaushalt 67 | Produktgruppe 5410-067 |
| ErgHH:Ertrags-/Aufwandsart | |
| FinHH:Ein-/Auszahlungsart | 78311000 Erwerb immat. Vermögen |
| Investitionsmaßnahmen | 754106700016 Beschaffungen Verkehrstechnik |
| Deckung | ☒ Ja, vorbehaltlich der Einstellung der Mittel im Haushalt 2019/2020<br>☐ Nein |

**Ebene: Kontierung (intern)**

| Konsumtiv | | | Investiv | |
|---|---|---|---|---|
| Kostenstelle | Kostenart | Auftrag | Sachkonto | Auftrag |
| | | | 78311000 | 754106700016 |

**Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erledigt?**

☐ Ja, vergleiche Beilage ☒ Nicht erforderlich

**Verteiler:**
DIII, FB 67, FB 60, FB 61, FB 14, FB 20

# NOTIZEN