

Vorlage Nr.: 02/069

31.10.2002

Beschlussvorlage

öffentlich

für den	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Landschaftsplanung, Umweltfragen und Bauangelegenheiten	Landrat	22.11.2002	4
Ausschuss für Verkehrsfragen und –entwicklung	Landrat	25.11.2002	4
Kreisausschuss	Landrat	10.12.2002	3
Kreistag	Landrat	16.12.2002	6

Beteiligung des Kreises Recklinghausen am Projekt Ruhrpilot“

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag spricht sich für die grundsätzliche Beteiligung des Kreises am Projekt „Ruhrpilot“ aus und beauftragt die Verwaltung alle organisatorischen und rechtlichen Schritte einzuleiten, damit der Kreis Recklinghausen am Projekt „Ruhrpilot“ teilnimmt.
2. Der Kreistag stimmt der für die Umsetzung des Ruhrpiloten notwendigen Einrichtung von 5 Messstellen an Kreisstraßen zu. Die hierfür erforderlichen Finanzmittel in Höhe von insgesamt 112.000,00 EUR werden im Haushalt 2004 bereitgestellt. Die Zustimmung zur Einrichtung der Messstellen erfolgt unter dem Vorbehalt einer mindestens 75 %igen Förderung durch Bund bzw. Land.
3. Ein darüber hinausgehendes finanzielles Engagement des Kreises am „Projekt Ruhrpilot“ ist aufgrund der aktuellen Haushaltssituation nicht vorgesehen. Dies gilt insbesondere für den Aufbau einer Ruhrpilot-Zentrale sowie für eine Beteiligung an den Betriebskosten der Ruhrpilot-Zentrale und der 5 Messstellen an Kreisstraßen.

Ämter	Amtsleiter/in	Dezernent	Kreisdirektor	Landrat
02	gez. Peetzen		gez. Scholze	gez. Schnipper
20	gez. Folz			
66	gez. Düwel			

Beratungsergebnis	☐ gemäß Beschlussvorschlag	☐ abweichender Beschluss		
	☐ einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:

Erläuterungen zur Sach- und Rechtslage:

(Bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf Umwelt, Gleichstellung oder Finanzen ist in den Erläuterungen darauf besonders einzugehen)

Projektidee / Ziele

Bei dem Projekt „Ruhrpilot“ handelt es sich um ein beispielhaftes regionales und intermodales Verkehrslenkungssystem, das federführend von der Projekt Ruhr GmbH aufgebaut wird.

Der „Ruhrpilot“ soll Verkehrsströme rechnergestützt und verkehrsabhängig leiten. Hierzu wird es notwendig

- die technische Infrastrukturen (z.B. Verkehrsrechner) zu integrieren,
- ein neues verkehrssystemübergreifendes Verkehrsmanagement (Ruhrpilot-Zentrale) zu errichten und
- die Nutzung der Infrastruktur zu koordinieren.

Eine Teilnahme möglichst aller Ruhrgebietskommunen ist aus verkehrlicher Sicht sinnvoll. Die teilnehmenden Kommunen werden den aktuellen Zugriff auf die Daten des Ruhrpiloten haben, um diese für eigene verkehrslenkende Zwecke oder Planungen zu nutzen. Daneben haben die Kommunen und natürlich auch der Kreis Zugriff auf die Daten, um diese beispielsweise als Tages- oder Jahresganglinie für bestimmte verkehrsplanerische Fragen auszuwerten.

Eine ausführliche Darstellung der Ausgangssituation, der Zielsetzung sowie des Bedarfs und des Nutzens wurde von der Projekt Ruhr erarbeitet und ist als Anlage beigefügt.

Notwendige Infrastruktur / Kosten

Im Zuge der Bestandsaufnahme durch die Projekt Ruhr GmbH wurde deutlich, dass das vorhandene technische Niveau in den einzelnen Städten des Ruhrgebietes und bei den Verkehrsunternehmen sehr unterschiedlich ist. Das heißt, um den vollen Umfang der Möglichkeiten des Verkehrsmanagements zu erreichen, sind unterschiedlich hohe Investitionen notwendig. Die genauen Kosten ermittelt die Projekt Ruhr GmbH.

Für folgende Elemente des Projektes werden Investitionskosten anfallen:

- Aufbau einer „Ruhrpilot-Zentrale“ (Die Projekt Ruhr GmbH strebt eine 100% Finanzierung durch das Land an).
- Erweiterung des Messstellennetzes im Ruhrgebiet. Der Großteil der zusätzlichen Messstellen wird an Landesstraßen eingerichtet. An kommunalen Straßen im Kreis Recklinghausen sind 12 Messstellen vorgesehen (davon sind 5 in der Baulast des Kreises Recklinghausen, 4 in der Baulast der Stadt Recklinghausen, 2 in der Baulast der Stadt Marl und eine in der Baulast der Stadt Herten). Die Kosten für die einzelne Anlage und deren Installation differieren stark in Abhängigkeit von der vorhandenen Infrastruktur. (Die Projekt Ruhr GmbH strebt eine 85 % Finanzierung durch das Land an).

- Die Infrastruktur der ÖPNV-Unternehmen soll so ausgebaut werden, dass die jeweiligen IST-Daten an die Verkehrszentrale übermittelt werden können. (Ein ursprünglich geplanter flächendeckender Aufbau eines Digitalfunknetzes im gesamten Ruhrgebiet und die Ausrüstung der Verkehrsunternehmen mit einem so genannten „RBL“ (rechnergestütztes Betriebsleitsystem) wurde zunächst zurückgestellt. Die IST-Daten der Verkehrsunternehmen sollen auf Basis der vorhandenen Technik des jeweiligen Verkehrsunternehmens weitergeleitet werden.

Daneben fallen jährliche Betriebs- und Wartungskosten für die Ruhrpilot-Zentrale und die Messstellen an. Für 2003 und 2004 werden die Betriebskosten des Systems von der Projekt Ruhr GmbH übernommen. Ziel der Projekt Ruhr GmbH ist es, dass die Kosten für den Betrieb und die Wartung der Ruhrpilot-Zentrale und der Messstellen vollständig und dauerhaft von einem privaten Betreiber übernommen werden. Eine entsprechende Betreiberausschreibung erfolgt durch die Projekt Ruhr GmbH. Sollte es nicht möglich sein, die Betriebskosten für die einzelnen Messstellen von dritter Seite zu finanzieren, dann wären diese Aufwendungen vom jeweiligen Baulastträger zu tragen (etwa 500 EUR/Jahr und Messstelle.).

Eine anteilige Finanzierung der Ruhrpilot-Zentrale durch die Kreise und kreisfreien Städte - wie dies zunächst vorgesehen war – stieß aufgrund der kommunalen Haushaltssituation bei den meisten Kommunen auf entschiedenen Widerstand und wird seitens der Projekt Ruhr GmbH nicht weiterverfolgt.

Bisher erfolgte Informationen / Beratungen

In der Sitzung des Ausschusses für Verkehrsfragen und –entwicklung am 25. Februar 2002 wurde vom verantwortlichen Projektleiter der Projekt Ruhr GmbH die Idee und die Ziele des Projektes „Ruhrpilot“ erläutert. Die Baudezernenten der kreisangehörige Städte wurden in der Baudezernentenkonferenz am 6. März 2002 vom Projektleiter über das Vorhaben informiert.

In der Bürgermeisterrunde am 6. September 2002 wurde das Projekt ebenfalls erörtert. Die BM-Konferenz wertete das Vorhaben als sinnvoll und stand nicht zuletzt aufgrund der relativ geringen zusätzlichen Kosten dem Vorhaben insgesamt positiv gegenüber.

Ergänzung des Messstellennetzes im Kreisgebiet

Zur Vervollständigung des Messstellennetzes im Ruhrgebiet ist auch eine Ausweitung der Messstellen im Kreisgebiet notwendig. Gemeinsam mit den von der Projekt Ruhr GmbH beauftragten Gutachtern haben die Verkehrsplaner aus den städtischen Verwaltungen und der Kreisverwaltung das notwendige Messstellennetz detailliert abgestimmt. Insgesamt werden danach im Kreisgebiet 51 zusätzliche Messstellen eingerichtet. Der Großteil (39) dieser Messpunkte wird an Bundes- oder Landesstraßen liegen. In die Baulast der kreisangehörigen Städte fallen 7 Punkte. An Kreisstraßen sind 5 Messstellen geplant.

Hierbei handelt es sich im Einzelnen um folgende Straßen:

- K 45 (Herner Straße) in Castrop-Rauxel
- K 35 (Schlägel- und Eisen-Straße) in Herten
- K 18 (Über dem Knöchel) in Herten
- K 19 (Oerweg) in Recklinghausen
- K 22 (Friedrich-Ebert-Straße) in Recklinghausen

Die Investitionskosten für die fünf Messstellen an Kreisstraßen sind durch ein von der Projekt Ruhr beauftragtes Ingenieurbüro mit insgesamt 112.000,00 € (brutto) kalkuliert worden. Die Anmeldung des Gesamtprojekts Ruhrpilot beim Zuschussgeber ist bereits durch die Projekt Ruhr in diesem Jahr erfolgt. Die Zuschussanträge werden von der Projekt Ruhr in Zusammenarbeit mit dem VRR kostenfrei für den Kreis vorbereitet und sollen voraussichtlich 2003 gestellt werden. Die Umsetzung der Messstellen an Kreisstraßen ist für 2004 vorgesehen.

Die entsprechenden Investitionskosten sind im Haushalt 2004 einzuplanen. Ziel der Projekt Ruhr ist es, dass die jeweiligen Kommunen nicht die Gesamtkosten vorfinanzieren, sondern nur ihren voraussichtlichen Eigenanteil von 15 % in den Haushalt einstellen müssen und die Zuschussmittel direkt bezahlt werden. Dies ist derzeit noch nicht endgültig geklärt.

Anlage

Ausführliche Begründung als Anlage zur Beschlussvorlage für kommunale Gremien (Quelle: Projekt Ruhr GmbH)

I. Ausgangssituation

Die Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet zählt zu den am stärksten ausgebauten Infrastrukturen Europas. Allerdings steht dem auch die heterogene polyzentrische Struktur des Ruhrgebiets gegenüber. Von den 5,5 Mio. Einwohnern im Ruhrgebiet mit etwa 3,0 Mio. Pkw pendeln jeden Tag ca. 1,1 Mio. Arbeitnehmer morgens von einer Stadt des Ruhrgebietes zur Arbeit in eine andere Stadt. Auf einer Fläche von ca. 4.400 km² befinden sich im Ruhrgebiet 600 km Bundesautobahn, 722 km Bundesstraßen, 1.989 km Landstraßen und 1.339 km Kreisstraßen. Zusammen mit den Schienenwegen und Gemeindestraßen haben die Verkehrsflächen heute schon einen Anteil von 10 % an der Gesamtfläche von ca. 4.400 km². Damit liegen fast 20% der nordrhein-westfälischen Verkehrsflächen im Ruhrgebiet!

Dennoch werden zu bestimmten Zeiten besonders auf Hauptstraßen und Bundesautobahnen die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht, mit der Folge von Staus, Umweltbeeinträchtigungen, Zeit- und volkswirtschaftlichen Verlusten. Im Hinblick auf das zukünftige Wachstum des Verkehrs bis zum Jahr 2015, mit Zuwachsraten von 20% im Personenverkehr und im Güterverkehr von bis zu 58 % ist hier noch von einer eminenten Verschlechterung der Lage auszugehen. Umfassende Mobilität stellt aber ein unverzichtbares Standbein der Gesellschaft und der wirtschaftlichen Entwicklung dar.

II. Zielsetzung

Die Projekt Ruhr GmbH verfolgt in Abstimmung mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen des Ruhrgebiets sowie den Fachressorts der Landesregierung das Ziel, mit der Initiierung und dem Aufbau eines Verkehrssystemmanagements im Ruhrgebiet alle relevanten Akteure des Verkehrssystems mit ihren dezentral vorhandenen Know-How-Potenzialen zu verknüpfen, um so:

- unnötigen Verkehr zu vermeiden,
- die Kapazität der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen,
- eine verbesserte Auslastung aller Verkehrsträger zu erreichen und
- eine intermodale Verknüpfung der Verkehrsträger herbeizuführen.

Dazu sollen vorhandene Strukturen genutzt, einheitliche Schnittstellen geschaffen und, wo nötig, neue Infrastrukturen errichtet werden, ohne die kommunale Eigenständigkeit oder hoheitliche Aufgaben zu beschneiden.

Das Verkehrssystemmanagement Ruhrpilot stellt somit eine Ergänzung zu den geplanten Ausbaumaßnahmen und Lückenschlüssen der Verkehrsinfrastruktur des Ruhrgebiets dar.

Die Ruhrpilotzentrale stellt auf Basis einer dynamischen Verkehrsdatenerfassung Informationen und Handlungsempfehlungen für Bürger, Kommunen, Verkehrsunternehmen und die Wirtschaft zur Verfügung.

III. Bedarf und Nutzen

Moderne Informations- und Kommunikationssysteme ermöglichen die Optimierung von Einzelsystemen und den kooperativen Betrieb des Gesamtsystems Verkehr. Sie tragen dazu bei, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen, den intermodalen Übergang zwischen

motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu erleichtern und den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen effizienter und somit störungsfreier zu gestalten. Die zu erwartenden positiven Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Ruhrgebiet zeigen sich u.a. in verringerten Parksuchverkehren, verändertem Fahrtenaufkommen, einer geänderten Verkehrsmittelwahl und der Verschiebung der Fahrtzeitpunkte. Dies führt zu einem weitreichenden Bürgernutzen und somit zu einer Steigerung der Lebensqualität im Ruhrgebiet.

Daraus abzuleiten sind ökonomische Wirkungen eines Verkehrssystemmanagements. Durch die verbesserten Verkehrsverhältnisse werden:

- die Zeitverluste durch Staus verringert und die Umwelt- und Unfallkosten gesenkt,
- die Abwicklung von Wirtschaftsverkehren verbessert,
- die Markterschließung für Hersteller und Dienstleistungsunternehmen im Telematikbereich gefördert,
- qualitativ hochwertige Arbeitsplätze geschaffen und das Image einer innovativen Technologieregion gefördert,
- durch Umsatzsteigerungen in Gewerbe und Handel die Wirtschaftsaktivitäten gesteigert,
- Einnahmesteigerungen im ÖPNV erzielt.

Zur Umsetzung des Projekts führt die Projekt Ruhr GmbH die Planung bis zur Umsetzung durch und schafft eine Organisation, die einen langfristigen ruhrgebietsweiten Betrieb garantiert. Zu diesem Zweck wird die private Wirtschaft eingebunden, die durch Vermarktung von Verkehrsdaten und individuellen Diensten Mehrwerte schafft, die eine Finanzierung des laufenden Betriebs garantieren. Dem gegenüber werden die Investitionskosten des Projektes Ruhrpilot über Mittel der öffentlichen Hand gedeckt.

Im Straßenverkehr (Individualverkehr, IV) werden die vorhandenen verkehrstechnischen Einrichtungen der Ruhrgebietskommunen (ca. 1.000 nutzbare Zählschleifen, Verkehrsrechner, Parkleitsysteme, etc.) vernetzt und an nicht erfassten Straßenabschnitten in der ersten Baustufe durch ca. 520 neue Messquerschnitte ergänzt. An diesen Messquerschnitten werden Anzahl, Art und Geschwindigkeit der Fahrzeuge ermittelt. Mit der Verkehrsdatenerfassung wird eine Analyse der Situation durchgeführt. Das Ergebnis ist die kurzfristige (30 bis 60 min) Prognose des Verkehrs im Straßennetz.

Die Daten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) stammen von Verkehrs- unternehmen, dem VRR, der DB AG und anderen SPNV-Betreibern, dem ÖPNV-Datenverbund (in NRW), dem KVR und weiteren wichtigen Quellen. Die Informationen betreffen z.B. Verspätungen, Anschlüsse, Verbindungen, Haltestellen, Linien, Tarife/Preise, Kapazitätsengpässe etc.

Informationsübermittlung an den Bürger

Abgegeben und somit den Bürgern und der Wirtschaft zugänglich gemacht, werden z.B. Informationen zur Verkehrslage, über Verspätungen so wie Anschlüsse im ÖV, Prognosen und Reisezeiten. Sie sind verfügbar über sämtliche Kommunikationsmedien, wie Internet, Radio, Fernsehen, Mobiltelefon, etc.. Über die hoheitliche Daseinsvorsorge mit kollektiven Informationen hinaus gibt es ein hohes Maß an individuellen Diensten, die aus der Ruhrpilotzentrale heraus von privaten Anbietern erbracht werden.

Der Nutzen des System Ruhrpilot ist zu charakterisieren durch verschiedene Funktionalitäten:

- Fahrten im Ruhrgebiet werden berechenbar und damit vorhersehbar und planbar durch aktuelle zuverlässige (nachvollziehbare) Informationen,
- Informationen beziehen sich gleichberechtigt auf IV/ÖV und verknüpfen diese miteinander.
- es entsteht eine Vernetzung der Planungen im IV/ÖV über Verwaltungs- und Betriebsgrenzen hinaus und eine Erweiterung der Planungsgrundlagen durch Bereitstellung von Mess- und Analysedaten, insbesondere für ländlich strukturierte Bereiche,
- die Effizienz des Güterverkehrs wird gesteigert durch qualifizierte Plandaten zur Infrastruktur und zum prognostizierten Verkehrsablauf,
- es findet eine Harmonisierung des Verkehrsablaufs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern statt (Straße und Schiene separat, sowie übergreifend).

Der Ruhrpilot

- integriert technische Infrastruktur (Verkehrsrechner, Wechselwegweisung, Leitsysteme des kommunalen Verkehrsmanagements etc.) und unterstützt deren Modernisierung,
- errichtet neue Systeme, wo sie für ein modernes, verkehrssystemübergreifendes Verkehrsmanagement notwendig sind (Ruhrpilot- Zentrale, Internetportal, Dynamische Fahrgastinformationssysteme etc.), und
- koordiniert die Nutzung von Infrastruktur (ÖV-Betriebsleitsysteme, IV-Leitsysteme, Wechselwegweisung, Parkhäuser und P&R- Anlagen, Internet-Mobilitätsauskunft etc.).

Insgesamt ist der Ruhrpilot ein Dienstleistungskonzept zur Optimierung der Verkehrsinfrastrukturnutzung auf der Basis eines technologie- gestützten Informationsmanagements.

Das Verkehrssystemmanagement Ruhrpilot ist eine gemeinschaftliche Aufgabe aller Verkehrsträger. Hoheitliche Aufgaben können und sollen aber nicht von der

Zentrale Ruhrpilot übernommen werden. Die Aufgaben des Ruhrpiloten liegen deshalb in der Kommunikation zwischen allen Beteiligten im Netzwerk und der Implementierung von Strategien so wie dem Austausch abgestimmter Steuerungsempfehlungen.

IV. Zeitplanung

Der Aufbau des ruhrgebietsweiten Verkehrssystemmanagements stellt komplexe Anforderungen an die Planung und Implementierung. Aus diesem Grunde sieht das Realisierungskonzept eine stufenweise Planung und Realisierung des Systems Ruhrpilot vor.

In der ersten Netzwerkstufe werden prototypisch die möglichen Konfigurationen zur Anbindung lokaler Systeme wie Verkehrsrechner, Parkleitsysteme an die Ruhrpilotzentrale realisiert. Die geschaffenen Schnittstellen sind exemplarisch auf die Infrastruktur anderer Kommunen übertragbar.

Zu dem sind die Netzwerkstufen so geschnitten, dass für Ausschreibungen der Umfang der Lose günstig umrissen werden kann. Die Netzwerkstufen stellen außerdem die Aufteilung in verkehrlich zusammenhängende und abgeschlossene Teilräume dar, die darüber hinaus weitestgehend identisch mit den Verkehrsgebieten der Verkehrsunternehmen sind.

Anmerkung:

Die Städte Castrop-Rauxel, Herten und Recklinghausen gehören zur Netzwerkstufe 2. Die Stadt Gladbeck zur Netzwerkstufe 3. Die anderen sechs kreisangehörigen Städte gehören zur Netzwerkstufe 4.

Die Betriebsaufnahme ist in den Netzwerkstufen 2 und 3 im Jahre 2004 geplant. In der Netzwerkstufe 4 im Jahre 2005.