

Stuttgart, 01.07.2013

Weitere Entwicklung der Integrierten Verkehrsleitzentrale

Mitteilungsvorlage zum Haushaltsplan 2014/2015

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	16.07.2013
Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich	17.07.2013

Bericht:

1. Die IVLZ - Möglichkeiten mittels derzeitiger technischer Ausstattung

Die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) wurde 2001 als intermodale Mobilitätszentrale geplant. Sie hat sich seither als Institution im Rahmen des Verkehrsmanagements der Landeshauptstadt etabliert und leistet einen großen Beitrag in der Abwicklung des täglichen Verkehrs. Die Arbeit der IVLZ umfasst dabei die folgenden Themenfelder:

- Umwelt
- ÖPNV
- Motorisierter Individualverkehr
- Fußgänger
- Radverkehr
- Unterstützung von Rettungsdiensten

Bereits heute werden in all diesen Bereichen aus der IVLZ heraus Maßnahmen mit den zur Verfügung stehenden technischen Mitteln ergriffen. Die Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsarten und deren Zusammenspiel stellen dabei eine große Herausforderung dar, da diese durchaus zueinander in Konkurrenz stehen. In diesem Spannungsfeld ist die Struktur der IVLZ mit ihren vier Partnern ein entscheidender Erfolgsfaktor in der Entscheidungsfindung.

2. Weiterentwicklung der IVLZ

Wie bereits 2001 über die GRDRs 909/2001 vom Gemeinderat beschlossen, soll die IVLZ stufenweise ausgebaut werden.

Stand heute ist die IVLZ nur in den Bereichen Innenstadt, NeckarPark und z. T. in Feuerbach und Zuffenhausen operativ handlungsfähig. Hier hat die IVLZ seit Jahren bereits ihre Leistungsfähigkeit bewiesen und positive Effekte auf den Gesamtverkehrsablauf erreicht. Dies erfolgt im Zusammenspiel aller Verkehrsarten und der Umwelt. Von Beginn an war und ist es das erklärte Ziel, die IVLZ so auszubauen, dass die verkehrlichen Belange im gesamten Stadtgebiet berücksichtigt und die technischen Möglichkeiten in allen Bereichen der Stadt optimal genutzt werden können. Dies muss auch der Anspruch einer erfolgreichen Verkehrsleitzentrale sein.

Ein weiterer konsequenter Schritt ist nun der Ausbau über folgende Pakete:

Paket 1: „Verkehrsmanagement Vaihingen/Möhringen“

Das Paket umfasst den Aufbau eines Messstellen- und Kameranetzes zur Analyse des Verkehrsgeschehens in den verkehrlich hochbelasteten Bereichen Vaihingen und Möhringen. Dadurch wird die wichtige Grundlage geschaffen, um durch die bestehenden technischen Möglichkeiten und gezielte Verkehrsinformationen aktiv Einfluss auf den Verkehr nehmen zu können. Bisher kann in diesem Bereich auf sich verändernde Verkehrsverhältnisse weder kurzfristig noch vorausschauend reagiert werden.

Paket 2: „Verkehrsmanagement Degerloch/Waldau“

Das Paket umfasst den Aufbau eines Messstellen- und Kameranetzes zur Analyse des Verkehrsgeschehens im Veranstaltungsbereich Degerloch/Waldau. Dadurch wird auch in diesem Bereich die wichtige Grundlage geschaffen, um durch die bestehenden technischen Möglichkeiten und gezielte Verkehrsinformationen aktiv Einfluss auf den Verkehr nehmen zu können. Bisher kann in diesem Bereich auf sich verändernde Verkehrsverhältnisse im täglichen Verkehr, insbesondere aber den Veranstaltungsverkehr, weder kurzfristig noch vorausschauend reagiert werden.

Paket 3: „Verkehrsmanagement Umwelt“

Das Paket beinhaltet den weiteren Aufbau von zwei Verkehrsinformationstafeln zur gezielten Lenkung und Information des Verkehrs im Bereich des strategisch wichtigen Charlottenplatzes, was zu weniger Staus führt und damit im Kontext einer umweltgerechten Verkehrssteuerung steht. Dies ist nach der Installation des Messstellen- und Kameranetzes im Jahr 2009 eine konsequente Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements Innenstadt.

Paket 4: „Verkehrslenkung B10/B14 Bad Cannstatt / S-Ost“

Im Zuge des Baus des Rosensteintunnels wird für den Ausbau „B10/B14-Verbindung Leuze“ sowie für den täglichen Verkehr und den starken Veranstaltungsverkehr eine Lenkungsmöglichkeit benötigt. Dies soll über die Installation von vier Verkehrsinformationstafeln erfolgen.

Paket 5: „Busbevorrechtigung“

Für eine weitere Erhöhung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit des Bus- und Stadtbahnverkehrs ist es erforderlich, die Busbevorrechtigung im Stadtgebiet weiter auszubauen.

3. Personalsituation

Ausweitung der Dienstzeiten - zusätzliche Operatorenstelle

Um die derzeitige Qualität des operativen Verkehrsmanagements in Stuttgart aufrechterhalten zu können, ist es erforderlich, die Handlungsmöglichkeiten der IVLZ nicht nur technisch, sondern auch zeitlich zu erweitern. Notwendig wird dies zum einen dadurch, dass die IVLZ von Beginn an als Einsatzzentrale konzipiert war, zum anderen, dass sich die verkehrsrelevanten Zeiten im Vergleich zur Inbetriebnahme der IVLZ im Jahr 2006 deutlich verändert haben. Eine Verkehrsleitzentrale muss neben den planbaren vor allem bei nicht planbaren Ereignissen präsent sein, um die negativen Auswirkungen auf den städtischen Gesamtverkehr verhindern bzw. minimieren zu können. Schon heute können aufgrund der sehr hohen Überstundenbelastung der Mitarbeiter durch den ereignisorientierten Dienst außerhalb der Regelbesetzungszeiten nicht alle verkehrlich notwendigen Zeiten abgedeckt werden.

Für die Gewährleistung eines umfassenden Verkehrsmanagements und zur Reduzierung der Überstundenbelastung der Mitarbeiter ist eine Erweiterung der Besetzung auf folgende Zeiten erforderlich:

Montag – Freitag	06:00 Uhr - 24:00 Uhr
Samstag	09:00 Uhr - 24:00 Uhr
Sonntag	11:00 Uhr - 24:00 Uhr

Hierfür ist eine zusätzliche Operatorenstelle je für das Amt für öffentliche Ordnung und das Tiefbauamt erforderlich. Die Polizei und die SSB, die ebenfalls die Notwendigkeit sehen, sind bereit, im Sinne des Kooperationsmodells, in gleichem Umfang Personal bereitzustellen.

Kommunikator für Mobilitätsinformationen

Die IVLZ als intermodale Mobilitätszentrale muss sich auch dem Thema Kommunikation stärker annehmen. Der individuelle Informationsbedarf nimmt im privaten und wirtschaftlichen Bereich ständig zu. Ziel ist es, durch gezielte, nutzerselektive Informationsabgabe unter Verwendung aller Informationskanäle Verhaltensänderungen beim Verkehrsteilnehmer, wie die Änderung der Verkehrsmittelwahl, zu erreichen.

Um die Informationsflut sortieren und aufbereiten sowie die richtigen Informationen bereitstellen zu können, ist es für einen verbesserten Bürgerservice erforderlich, die Stelle eines Kommunikators für Mobilitätsinformationen neu zu schaffen.

Finanzielle Auswirkungen

<u>Ergebnishaushalt (zusätzliche Aufwendungen und Erträge):</u>						
<i>Paket 1: Verkehrsmanagement Vaihingen/Möhringen</i>	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Maßnahme/Kontengr.						

Unterhaltung von Verkehrseinrichtungen / 42120	0	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Finanzbedarf	0	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Paket 2: <i>Verkehrsmanagement Degerloch / Waldau</i>						
Maßnahme/Kontengr.						
Unterhaltung von Verkehrseinrichtungen / 42120	0	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Finanzbedarf	0	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Paket 3: <i>Verkehrsmanagement Umwelt</i>						
Maßnahme/Kontengr.						
Unterhaltung von Verkehrseinrichtungen / 42120	0	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Finanzbedarf	0	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Paket 4: <i>Verkehrslenkung B 10/B 14 Bad Cannstatt / S-Ost</i>						
Maßnahme/Kontengr.						
Unterhaltung von Verkehrseinrichtungen / 42120	0	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Finanzbedarf	0	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Paket 5: <i>Busvorrechtigung</i>						
Maßnahme/Kontengr.						
Finanzbedarf	0	0	0	0	0	0
(ohne Folgekosten aus Einzelmaßnahmen, Investitionen oder zusätzlichen Stellen – diese bitte gesondert darstellen)						

Für diesen Zweck im Haushalt/Finanzplan bisher bereitgestellte Mittel: - 0 -						
Maßnahme/Kontengr.	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
	0	0	0	0	0	0

--	--	--	--	--	--	--	--

Finanzhaushalt / Neue Investitionen (zusätzliche Ein-/Auszahlungen):							
Paket 1: Verkehrsmanagement Vaihingen/Möhringen				Möglicher Baubeginn im Jahr:			2015
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2016
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	866	18	477	371			
Finanzbedarf	866	18	477	371			
Paket 2: Verkehrsmanagement Degerloch / Waldau				Möglicher Baubeginn im Jahr:			2015
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2016
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	387	16	159	212			
Finanzbedarf	387	16	159	212			
Paket 3: Verkehrsmanagement Umwelt				Möglicher Baubeginn im Jahr:			2015
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2016
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	466	21	265	180			
Finanzbedarf	466	21	265	180			
Paket 4: Verkehrslenkung B 10/B 14 Bad Cannstatt / S-Ost				Möglicher Baubeginn im Jahr:			2014
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2015
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	1054	742	312				
Finanzbedarf	1054	742	312				
Paket 5: Busbevorrechtigung				Möglicher Baubeginn im Jahr:			2014
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2015
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	530	265	265				
Finanzbedarf	530	265	265				

Stellenbedarf (Mehrungen und Minderungen):			
Beschreibung, Zweck, Aufgabenbereich	Anzahl Stellen zum Stellenplan		
	2014	2015	später

1 Verkehrsingenieur (E 11), Operator IVLZ Amt für öffentliche Ordnung	1		
1 Verkehrsingenieur (E 11), Operator IVLZ Tiefbauamt	1		
1 Kommunikator für Mobilitätsinformationen (E 11), Amt für öffentliche Ordnung	1		

Folgekosten (aus oben dargestellten Maßnahmen und evtl. Stellenschaffungen):						
Kostengruppe	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Laufende Erlöse						
Personalkosten	237,6	237,6	237,6	237,6	237,6	237,6
Sachkosten	-	42,0	135,5	187,0	187,0	187,0
Abschreibungen	-	66,0	218,5	305,0	305,0	305,0
Kalkulatorische Verzinsung	-	22,0	68,0	92,0	92,0	92,0
Summe Folgekosten	237,6	367,6	659,6	821,6	821,6	821,6

(ersetzt nicht die für Investitionsprojekte erforderliche Folgelastenberechnung!)

Mitzeichnung der beteiligten Stellen

Referat S/OB
Referat StU

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG und das Polizeipräsidium Stuttgart haben der Vorlage zugestimmt.

Die Referate AK (mit Hinweisen s.u.) und WFB (mit Hinweisen s.u.) haben Kenntnis genommen. Haushalts- und stellenrelevante Beschlüsse können erst im Rahmen der Haushaltsplanberatungen erfolgen.

Von der Vorlage wird von Referat AK mit folgenden Hinweisen Kenntnis genommen:

"Hinsichtlich der Stelle des "Kommunikators für Mobilitätsinformationen" ist der Bedarf zum Stellenplan 2014 noch nicht ausreichend nachvollziehbar. Hierzu bitte ich, eine Abgrenzung der Tätigkeiten zu den bereits in der IVLZ bei anderen Stellen wahrgenommenen Kommunikations- sowie strategischen Aufgaben darzustellen.

Bei einer Ausweitung der Betriebszeiten der IVLZ und der damit verbundenen Aufstockung der Operatorenstellen ist davon auszugehen, dass in verkehrsrärmeren Zeiten Kapazitäten für diese Aufgaben zur Verfügung stehen. Zumindest ist dies anzunehmen, solange der Ausbau des Messstellennetzes nicht abgeschlossen ist. Eine Stellenschaffung wäre dann erneut zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen.

+ Anmerkung RSO und T:

Der strategische Bereich der IVLZ ist voll ausgelastet durch die Erarbeitung von Strategien, die Wahrnehmung der Beratungsfunktion in verkehrlichen Fragen sowie die Weiterentwicklung der IVLZ. Teile der Öffentlichkeitsarbeit werden von der Leitung der IVLZ übernommen. Dies ist aber zeitlich nur in Form von Presseauskünften und Pressemitteilungen möglich. Die Stelle des "Kommunikators für Mobilitätsinformationen" besitzt eine andere Qualität in Form einer ständigen und umfangreichen Datensammlung und -bereitstellung für die unterschiedlichsten Nutzergruppen. Dies alles im Sinne einer IVLZ als Informationsplattform Verkehr, die viele Informationsmedien in unterschiedlichem Umfang erreichen muss. Daher ist diese Aufgabe nicht nebenher durchführbar.

Die Berechnung der zusätzlichen Stellenbedarfe bezieht sich auf eine Ausweitung der Betriebszeiten der IVLZ, die bereits in GR Drs. 962/2010 zur weiteren Entwicklung der IVLZ dargestellt wurde.

Vorbehaltlich der Ausweitung im dargestellten Umfang kann der Stellenbedarf für Operatoren bestätigt werden."

Von der Vorlage wird von Referat WFB mit folgenden Hinweisen Kenntnis genommen:

"Bei den Abstimmungen zum bisherigen Stellenbedarf ist das beschlossene Betriebszeitenkonzept berücksichtigt (Mo.- Fr. 6-21 Uhr; Sa. 11:45-20:30 Uhr; 35 Sonderveranstaltungen) und daran der Dienstplan ausgerichtet. Damit waren, auch aus Sicht der Fachämter, die wesentlichen steuerungsrelevanten Zeiten abgedeckt. Eine Änderung dieser Betriebszeiten wurde bisher nicht beschlossen.

Ich bitte, die seitens der Fachverwaltung neben der als sinnvoll erachteten Betriebszeit, auch die Anzahl der als notwendig erachteten Sonderveranstaltungen in die Vorlage aufzunehmen und als Vorschlag der Fachämter zu formulieren. Auch sollte eine stufenweise Anhebung und/oder eine Erhöhung der Anzahl der zu betreuenden Sonderveranstaltungen geprüft werden, womit eine gewisse Verbesserung bei geringerem Personaleinsatz zu erzielen wäre.

Meines Erachtens ist eine Ausweitung der Regeldienst bzw. -betriebszeit derzeit allerdings nicht erforderlich. Insbesondere dann nicht, wenn der Individualverkehr um rund 20% reduziert werden soll.

+ Anmerkung RSO und T:

Die IVLZ war von Beginn an als Einsatzzentrale konzipiert und nicht, wie die Aufbauphase zur Weltmeisterschaft 2006 erscheinen ließ, als Veranstaltungszentrale. Die IVLZ ist im Sinne einer Verkehrsleitzentrale zeitlich und räumlich für den Gesamtverkehr der Stadt Stuttgart zuständig. Dies auch im Sinne aller Verkehrsarten, der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes. Gleichzeitig haben sich die verkehrsrelevanten Zeiten nachweislich stark geändert, so dass eine Anpassung der Besetzungszeiten erforderlich ist.

In der Vorlage wird auf die verschiedenen Möglichkeiten der ILVZ verwiesen, auf die Verkehrsströme einzuwirken. Die tatsächliche Wirksamkeit der Maßnahmen und die Verbesserungen sind nicht konkret beschrieben. Meines Erachtens sollte z.B. dargestellt werden, wie sich mit der Installation der dynamischen Verkehrsinformationstafeln an der B27 vor Degerloch die Auslastung des P+R Platzes "Degerloch Albstraße" entwickelt hat.

+ Anmerkung RSO und T:

Auf Seite 10 der GRDRs wird auf die Erfolge in Bezug auf die Auslastung des P+R-Parkhauses Albstraße beispielhaft hingewiesen.

Bei den finanziellen Auswirkungen sind lediglich die Investitionskosten der Maßnahmen angegeben. Eine Information über die nicht unerheblichen Folgekosten für die Unterhaltung und Betreuung der Anlagen fehlt. Aufgrund der Informationen aus dem Budgetgespräch mit dem Tiefbauamt sind diese Mehraufwendungen wohl nicht aus dem laufenden Budget zu decken. Daher bitte ich, die Vorlage um diese Angaben zu ergänzen (vergleiche auch Anlage 4 zu GRDRs 962/2010).

+ Anmerkung RSO und T:

Tabelle Ergebnishaushalt auf Seite 4 wurde ergänzt.

Im Entwurf zur GRDRs 89/2013 - B10 Rosensteintunnel, Vergabebeschluss Verbindung am Leuze und im Anschreiben zur Wunschliste des Tiefbauamtes wurde auf die dringend notwendigen dynamischen Verkehrsinformationstafeln hingewiesen. Ich bitte, diese als Paket 1 und Priorität 1 in der Mitteilungsvorlage und der Wunschliste darzustellen. Auch könnte dem Ziel des Oberbürgermeisters, den ÖPNV stärker zu fördern, durch eine höhere Priorität der "Busbevorrechtigung" Rechnung getragen werden.

+ Anmerkung RSO und T:

In diesem Zusammenhang wird aus Sicht von RSO und T keine Priorisierung vorgenommen

Abschließend möchte ich festhalten, dass m.E. unter dem vom Tiefbauamt geschilderten und in diversen Mitteilungsvorlagen dargelegten Zustand der Straßeninfrastruktur, die Unterhaltung und Erneuerung der bestehenden Anlagen Priorität hat."

Vorliegende Anträge/Anfragen

"Verkehrssteuerung der Integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ) im Stadtbezirk Degerloch"
Interfraktioneller Antrag der Degerlocher Bezirksbeiratsfraktionen CDU, SPD, FDP, Freie Wähler vom 18.04.2013

Erledigte Anträge/Anfragen

"Verkehrssteuerung (IVLZ) in Möhringen" CDU-Fraktion Bezirk Möhringen vom 17.01.2013

Dr. Martin Schairer
Bürgermeister

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen:

2

Begründung

1. Die IVLZ - Möglichkeiten mittels derzeitiger technischer Ausstattung

Die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) wurde 2001 durch einen Beschluss des Gemeinderats (GRDRs 909/2001) als stadtweite Mobilitätszentrale geplant. Hierbei wurde ein stufenweiser Aufbau beschlossen, der seither von der Verwaltung für die Entwicklung eines stadtweiten Verkehrsmanagements konsequent verfolgt wird. Das Aufgabenspektrum umfasst dabei die Berücksichtigung aller Verkehrsarten (ÖPNV, Fußgänger, Radverkehr und Motorisierter Individualverkehr), die durchaus auch in Konkurrenz zueinander stehen. Bei der Weiterentwicklung nimmt die Komponente Umwelt einen immer größeren Raum ein. Ziel der IVLZ ist es, Mobilität bei minimiertem Verbrauch an Energie, Verkehrsfläche und Reisezeiten nachhaltig zu gewährleisten. Dies erfolgt im Zusammenspiel aller Verkehrsarten.

Unter diesen Aspekten umfassen die operativen Maßnahmen der IVLZ folgende Themenfelder:

a. Umwelt:

Umweltthemen gewinnen auch in der IVLZ immer mehr an Bedeutung. Bereits von Beginn an ist ein Verkehrsmanagement aus Umweltgesichtspunkten als Ziel eines integrierten Verkehrsmanagements innerhalb der Betriebsordnung der IVLZ fixiert. Hierbei unterstützt die IVLZ auch den Auftrag von Herrn Oberbürgermeister Kuhn, die Umweltbelastungen im Stadtgebiet zu verringern und hierfür ein „Maßnahmenpaket Luftreinhaltung“ zu entwickeln. Die IVLZ ist dabei mit ihren unterschiedlichen Eingriffsmöglichkeiten eine wichtige Säule.

In diesem Zusammenhang sind zu unterscheiden:

- Umweltgerechte und
- immissionsabhängige Verkehrssteuerung

Bereits heute steuert die IVLZ umweltgerecht in Bereichen mit bestehenden technischen Systemen. Hierdurch soll eine Verstetigung des Verkehrs im Stadtgebiet erreicht werden. Dies erfolgt beispielsweise in Form von gezielten Schaltungen an Ampelanlagen, um die Kapazität der Verkehrsfläche optimal nutzen zu können. Dies kann auch dazu führen, dass je nach Verkehrsbelastung im Stadtgebiet der Zufluss am Stadteingang reguliert wird, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten.

Auch wird 2013 auf der Cannstatter Straße stadteinwärts eine Technik installiert, die dynamisch anzeigt, bei welcher Geschwindigkeit die nächste Ampelanlage bei Grün erreicht werden kann (siehe GRDRs 173/2012). Somit können unnötige Stop-and-go-Vorgänge verhindert werden mit positiven Wirkungen auf die Umwelt. Diese Maßnahme wird von der IVLZ begleitet und gesteuert.

Eine immissionsabhängige Verkehrssteuerung über die IVLZ ist derzeit noch nicht möglich, da hierzu aktuelle oder prognostizierte Umweltdaten, wie NO_x, Feinstaub, etc. benötigt werden. Erst dann wäre eine Grundlage geschaffen, um auf Basis einer Abschätzung zu erwartender Luftschadstoffimmissionen gezielt steuernd in den Verkehr eingreifen zu können. Die Möglichkeiten zur Bereitstellung und Nutzung dieser Daten, werden aktuell zusammen mit dem Amt für Umweltschutz ermittelt.

Im kommenden Jahr wird im Rahmen des EU-Fördervorhabens 2MOVE2 auf der B 14

zwischen Neckartor und Österreichischem Platz eine dynamische Geschwindigkeitsregelung installiert. Durch Entscheidungen der IVLZ kann die Geschwindigkeit auf dieser Strecke aus Umweltgesichtspunkten reduziert und der Verkehr verstetigt werden, was wiederum zu einer Reduzierung der negativen Umwelteinflüsse führt.

Gleichzeitig unterstützt die IVLZ seit Jahren im Rahmen ihrer Beratungstätigkeit die umweltverträgliche Abwicklung von planbaren Baustellen und Veranstaltungen. Unnötige Staus werden dadurch minimiert. In die Planung solcher Ereignisse fließt der hohe Erfahrungsschatz der IVLZ in Bezug auf das tägliche operative Verkehrsgeschehen ein.

Ein weiterer Aspekt in Bezug auf ein umweltgerechtes Verkehrsmanagement ist die Versorgung der Verkehrsteilnehmer mit aktuellen Verkehrsinformationen und Prognosemeldungen mit dem Ziel einer optimalen Verkehrsmittelwahl. Dies erfolgt in der Regel vor Fahrtantritt über von der IVLZ veröffentlichte Verkehrsinformationen und während der Fahrt zusätzlich über dynamische Verkehrsinformationstafeln. Insbesondere der Umstieg auf den ÖPNV und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel ist hierbei ein erklärtes Ziel des integrierten Verkehrsmanagements.

In allen Fällen ist hervorzuheben, dass der Verkehr aus Umweltgesichtspunkten nur dort sinnvoll gesteuert werden kann, wo die IVLZ über den täglichen Verkehrsablauf in Form von Kameras und Messstellen Erkenntnisse besitzt. Dies ist derzeit nur in der Innenstadt, dem NeckarPark und im Stuttgarter Norden (Feuerbach und Teile von Zuffenhausen) der Fall. Auswirkungen von Maßnahmen auf andere Bereiche des Stadtgebietes, zum Beispiel den Filderraum, können derzeit von der IVLZ nicht ermittelt werden. Diese sind allerdings für die Wirkungsanalyse von Maßnahmen dringend erforderlich.

b. ÖPNV:

Die IVLZ hat das Ziel, einen reibungslosen Ablauf des Gesamtverkehrs zu erreichen. Hierzu gehört in hohem Maße die Beobachtung und Einflussnahme auf den Betriebsablauf von Bussen und Stadtbahnen.

Aus diesem Grund unterstützt die IVLZ seit ihrer Inbetriebnahme 2006 erfolgreich die Busbevorrechtigung an Ampelanlagen. Bereits an vielen Stellen im Stadtgebiet konnte das gesetzte Ziel einer Erhöhung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit des Bus- und Stadtbahnverkehrs erreicht werden. Die IVLZ unterstützt diese Maßnahme zusätzlich durch gezielte Ampelschaltungen an den Stellen, wo die normale Busbevorrechtigung aufgrund von zu langen Staus nicht umfassend wirken kann. Bei besonderen Ereignissen wie Unfällen, Baustellen, Veranstaltungen oder Demonstrationen, bei denen durch Straßensperrungen ein Schienenersatzverkehr oder eine Umleitung von Buslinien erforderlich ist, unterstützt die IVLZ die Busse auf den Umleitungsrouten und gewährleistet einen reibungslosen Ablauf mit möglichst wenig Verlustzeiten.

Des Weiteren werden die Verkehrsinformationen aus der IVLZ ständig um aktuelle Informationen über den derzeitigen Betriebsablauf bei den Bussen und Stadtbahnen ergänzt. Bei den Radiosendern hat sich dabei ein Umdenken eingestellt, dass Verkehrsmeldungen nicht ausschließlich den Autoverkehr betreffen. Der Informationsgrad erhöht sich für den ÖPNV-Nutzer erheblich und damit die Kundenzufriedenheit und die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes.

Diese gezielten verkehrsträgerübergreifenden Informationen vor und während der Fahrt unterstützen das Ziel, Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV zu verlagern. Dabei ist eine umfassende Information besonders wichtig, um rechtzeitig Alternativen aufzeigen zu können. Beispielsweise wird Autofahrern durch gezielte Hinweise an strategisch günstigen Stellen das ÖPNV-Angebot als Alternative angezeigt. Die Installation von Verkehrsinformationstafeln an P+R-Plätzen sei hierfür genannt. Auswertungen haben ergeben, dass die Verkehrsinformationstafel im Bereich B 27 in Degerloch die Auslastung des P+R-Parkhauses Albstraße gesteigert hat.

Zur Unterstützung des Aufbaus der Stuttgart Service Card und der intermodalen Plattform innerhalb des Projektes „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ der Landesregierung stellt die IVLZ allgemeine Daten und aktuelle Verkehrsinformationen bereit, die in die dortigen Prozesse eingebunden werden, um die optimale Verkehrsmittelwahl zu begünstigen.

c. **Motorisierter Individualverkehr:**

In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr verfolgt die IVLZ das Ziel, Staus möglichst schon im Entstehen zu erkennen und somit zu verhindern oder bereits entstandenen Stau schnellst möglich wieder abzubauen. Die Detektion des Verkehrs erfolgt aus der IVLZ heraus über Messstellen und Kameras, so dass eine ständige Beobachtung des Verkehrsgeschehens erreicht wird. Insbesondere unvorhersehbare Ereignisse wie Unfälle, können sehr schnell erkannt und Maßnahmen eingeleitet werden, um Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Maßnahmen erfolgen über die bereits in der Innenstadt, im Stuttgarter Norden oder im NeckarPark vorhandenen technischen Einrichtungen wie die situationsabhängige Schaltung von Ampelprogrammen, die Umleitung des Verkehrs über Alternativrouten oder die dynamische Freigabe von Fahrstreifen. Hierdurch werden die Kapazitäten der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen möglichst optimal genutzt. Die IVLZ betrachtet das Zusammenspiel aller Verkehrsträger und ermittelt die für die Gesamtsituation beste Lösung. Im günstigsten Fall kann ein Stau klein gehalten und schnell wieder abgebaut werden. Negative Auswirkungen auf die Wohngebiete durch Umfahungsverkehr bzw. Schleichverkehr können damit reduziert werden.

Die IVLZ reguliert den Verkehr auch am Stadtrand, wenn auf Strecken im Stadtgebiet Überlastungen drohen oder diese bereits überlastet sind. Hierdurch wird eine Entspannung und Verstetigung des Verkehrsgeschehens auf den innerstädtischen Strecken erreicht. Beispiele hierfür sind die Zuflussregulierung in Degerloch und an der Friedrichswahl. Würde die IVLZ den Verkehr weiter ungebremst in die Stadt einfahren lassen, könnte der Stau über Stunden nicht mehr abgebaut werden, was zu erhöhten Schadstoffemissionen, einer gegenseitigen Behinderung von Verkehrsströmen und zu einem kompletten Zusammenbruch des Verkehrs führen kann. Dies wiederum würde einen hohen Verspätungsaufbau bei den Bussen im Stadtgebiet bewirken.

Um den Verkehrsteilnehmer schon sehr frühzeitig auf das Verkehrsgeschehen hinzuweisen, werden aktuelle Informationen aus der IVLZ übermittelt. Dadurch kann ein anderes Verkehrsverhalten bewirkt werden: Von der Änderung der Abfahrtszeit über die Anpassung der Routenwahl durch Umfahrung des Stuttgarter Stadtgebietes bis hin zum Umstieg auf den Umweltverbund. Mit diesen Meldungen werden auch die Navigationssysteme hinsichtlich eines stadtverträglichen Routings beeinflusst. Solche Informationen werden vom Bürger stark nachgefragt und müssen somit ständig aktuell sein.

d. Fußgänger

Die IVLZ steht im ständigen Spannungsfeld der einzelnen Verkehrsträger. Jede Verkehrsart will optimal bedient werden. Hierbei spielt natürlich auch der Fußgänger eine zentrale Rolle. Bereits heute schaltet die IVLZ die bestehende Technik für die Fußgänger.

Beispiele hierfür sind:

- **Anpassung an veränderte Fußgängerströme**

Durch die Baumaßnahmen im Umfeld des Hauptbahnhofs haben sich die Fußgängerströme am Überweg Schiller-/Lautenschlagerstraße deutlich erhöht. Durch Änderungen der Ampelprogramme unter Einschränkung der grünen Welle für den Kraftfahrzeugverkehr können die Fußgänger nun die Überwege in einem Zug überqueren.

- **Die Regelung an Haltestellen**

An vielen Stellen im Stadtgebiet erhält der wartende Fußgänger zum Überqueren der Straße rechtzeitig vor Ankunft der Stadtbahn Grün, so dass Wartezeiten verringert und Rotlichtverstöße verhindert werden. Angewendet wird dies unter anderem an der Haltestelle Himmelsleiter in Freiberg.

Umgekehrt erhalten aussteigende Fahrgäste dynamisch längere Grünzeiten zum Überqueren der Straße. Hierfür kann die Haltestelle Erwin-Schöttle-Platz in Heslach beispielhaft genannt werden.

- **Regelung im Zuge von Schulwegen**

Auf Schulwegen werden längere Grünzeiten zu Schulanfang und -ende geschaltet, um während der großen Schülerströme keine langen Wartezeiten mit der Gefahr von Rotläufern zu bewirken und damit die Sicherheit für die Schüler zu erhöhen. Ein Beispiel ist hierbei die Überquerung der Leobener Straße in Feuerbach.

- **Verkehrsversuch Fußgängerampeln Sophienstraße und Leonhardskirche**

Auch im Bereich der vielbefahrenen Bundesstraßen werden Maßnahmen zugunsten der Fußgänger durchgeführt. Zum Beispiel an der Fußgängerampel Sophienstraße zur Überquerung der B 14. Hier wird derzeit versuchsweise die Wartezeit für Fußgänger durch die flexible Schaltung von Ampelprogrammen unter Aufgabe der Grünen Welle auf der B 14 verkürzt. Gleichzeitig werden die Auswirkungen auf den Individualverkehr und den ÖPNV ermittelt, um Staus und damit negative Einflüsse auf die Umwelt zu verhindern.

Ein entsprechender Versuch am Überweg Leonhardskirche musste nach einem kurzen Probelauf abgebrochen werden. Der Grund lag in der starken Beeinträchtigung des Verkehrs auf den Nebenfahrbahnen und große Wartezeiten für die Busse der Linien 43 und 44. Die Signalprogramme werden derzeit entsprechend überarbeitet und dann der IVLZ zur Verfügung gestellt.

- **Grünzeitverlängerungen bei starken Fußgängerströmen**

Starke Fußgängerströme werden bereits heute im Alltag an verschiedenen Stellen durch dynamische Verlängerung der Grünzeiten bevorzugt. Hierfür werden die Fußgängerströme automatisch gemessen. Ein Beispiel ist hierfür die Fußgängerampel im Bereich der Haltestelle Eckartshaldenweg und in der Schwieberdinger Straße im Bereich der Firma Pflanzen Kölle.

Des Weiteren werden bei größeren Veranstaltungen in der Innenstadt und im NeckarPark bereits heute Ampelprogramme situationsabhängig so umgestellt, dass starke Fußgängerströme sicher über die Straße geführt werden. In der Theodor-Heuss-Straße werden hierzu an Wochenenden abends die Fußgänger durch Schaltungen der IVLZ bevorzugt.

Weitere Beispiele hierfür sind die Ampel Goerdelerstraße im Bereich der Planie während des Fischmarkts bzw. Weindorfs und die Ampeln Mercedes-/Daimlerstraße und Daimler-/Frachtstraße während des Volks- und Frühlingsfestes.

Ebenfalls werden nach Veranstaltungsende in der Mercedes-Benz-Arena von der IVLZ ganze Fahrstreifen zugunsten der starken Fußgängerströme gesperrt. Dies erfolgt zum Beispiel im Bereich der Talstraße über die dynamische Fahrstreifensignalisierung.

e. Radverkehr

Die IVLZ als Mobilitätszentrale sieht sich natürlich auch für den Radverkehr verantwortlich. Als Grundlage für ein weiterführendes Verkehrsmanagement unter Einbeziehung des Radverkehrs wurden hierzu unter Mitwirkung der IVLZ an zwei Stellen im Stadtgebiet Rad-Messschleifen installiert. Dies erfolgte in einem Pilotprojekt auf der König-Karls-Brücke und in der Böblinger Straße. Eine enge Abstimmung erfolgt dabei mit dem städtischen Radverkehrsbeauftragten. Die Installation dieser Messschleifen gibt Aufschluss darüber, zu welcher Zeit die ausgewählten Strecken von Radfahrern stärker befahren werden. Die IVLZ reagiert auf das erhöhte Radverkehrsaufkommen unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger mit der dynamischen Anpassung von Ampelprogrammen. Die Verkürzung der Wartezeiten an Ampelanlagen im Zuge von Radwegen ist dabei ein Ziel. So wird beispielsweise auf dem Neckarradweg im Zuge der Rosensteinbrücke Süd an Wochenenden für die dort auftretenden starken Radverkehrsströme ein spezielles Ampelprogramm geschaltet, welches dem Radfahrer deutlich mehr und öfter Grün gibt.

Für die Zukunft sind bereits weitere Rad-Messschleifen geplant, um aus Sicht der IVLZ adäquat auf die Bedürfnisse des Radverkehrs reagieren zu können. Damit erhält die IVLZ Kenntnis über den täglichen Ablauf des Radverkehrs. Darauf aufbauend wird die IVLZ dann Szenarien entwickeln, welche den Radverkehr stärker berücksichtigen können. Planungsgrundlage ist allerdings auch hierfür die kontinuierliche Erfassung des Radverkehrs.

f. Rettungsdienste

Eine weitere Säule der IVLZ ist die Zusammenarbeit mit den Rettungsdiensten der Feuerwehr und des DRK. Die räumliche Nähe der Rettungsleitstelle ILS zur IVLZ ermöglicht eine detaillierte Abstimmung und eine schnelle und effiziente Informationsweitergabe. Rettungseinsätze können damit effektiv verkehrstechnisch unterstützt und die Auswirkungen auf den Gesamtverkehrsablauf verringert werden.

Seit Anfang des Jahres werden die DRK-Fahrzeuge in einem Pilotprojekt mit direkten IVLZ-Informationen zur aktuellen Verkehrslage im Stadtgebiet versorgt. Diese Informationen fließen in ein speziell für Rettungsfahrzeuge konzipiertes Navigationssystem ein. Durch die Informationen aus der IVLZ können Einsatzfahrten optimiert und damit die Fahrzeiten zum Einsatzort verringert werden. Verkehrsinformationen für den Rettungsdienst können allerdings nur für die Gebiete herausgegeben werden, in denen der IVLZ die Verkehrslage genau bekannt ist. Dies

bedeutet, dass derzeit nur in den Bereichen Innenstadt, NeckarPark und dem Stuttgarter Norden zielgerichtet Verkehrsinformationen weitergegeben werden können. Unterstützung in anderen Bereichen des Stadtgebietes, zum Beispiel im Filderraum, kann die IVLZ derzeit aufgrund mangelnder Kenntnis über die Verkehrslage nicht geben.

2. Weiterentwicklung der IVLZ

Die IVLZ soll als wirkungsvolles Mittel einer umweltgerechten und verkehrsträger-übergreifenden Verkehrssteuerung ausgebaut werden. Erste Grundlagen wurden bereits in der Innenstadt, dem NeckarPark, in Feuerbach und zum Teil in Zuffenhausen geschaffen. Diese müssen jedoch noch weiter flächendeckend ausgebaut werden. Ziel der IVLZ ist es, die Eingriffsmöglichkeiten auf alle Bereiche des Stadtgebietes auszudehnen und bereits bestehende weiter zu optimieren. Dies soll weiterhin stufenweise erfolgen. Die in Kapitel 1 aufgezeigten Maßnahmen werden in den mit Verkehrstechnik ausgestatteten Bereichen bereits umgesetzt. Für die weiteren Stadtbezirke fehlt derzeit die technische Ausstattung als Grundlage, um auch dort ein adäquates und umweltgerechtes Verkehrsmanagement zu betreiben.

Für die Weiterentwicklung der IVLZ wurden Verkehrsmanagementpakete (Anlage 2) gebildet, die im Folgenden erläutert werden. Diese Pakete folgen konsequent dem Gemeinderatsbeschluss von 2001 eines stufenweisen Ausbaus der IVLZ zu einer stadtweiten Mobilitätszentrale.

Paket 1: „Verkehrsmanagement Vaihingen/Möhringen“

In den Bezirken Vaihingen und Möhringen kann die IVLZ derzeit nicht steuernd in das Verkehrsgeschehen eingreifen. Damit bleiben die in diesem Bereich stark belasteten Verkehrsbeziehungen innerhalb der Maßnahmen der IVLZ bisher unberücksichtigt. Grund hierfür sind die fehlenden Beobachtungs- und Auswertungsmöglichkeiten des täglichen Verkehrs. Dadurch können die bereits bestehenden technischen Systeme, wie die vorhandenen Ampelanlagen, nicht optimal genutzt werden. Eine dynamische situationsabhängige Schaltung ist derzeit nicht möglich. Insbesondere ist zu beachten, dass die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten sehr stark sind. Beispielsweise beeinflussen Staus im Individualverkehr negativ die Pünktlichkeit der Busse.

Ein weiteres Feld sind Verkehrsinformationen. Die Herausgabe ist bisher für dieses Gebiet nicht möglich, da die Kenntnis über das aktuelle Verkehrsgeschehen fehlt. Wird diese Informationslücke geschlossen, kann der heute vorhandene Schleichverkehr, beispielsweise bei Verkehrsbehinderungen auf den Autobahnen, reduziert werden. Ohne Kenntnis der aktuellen Verkehrslage leiten Navigationssysteme den Autobahnumfahrvverkehr durch Vaihingen und Möhringen. Aktuelle Informationen unterstützen auch ein verkehrsträgerübergreifendes Routing zur optimalen Verkehrsmittelwahl.

Für die künftige Bewältigung des Verkehrsaufkommens in den Bezirken Vaihingen und Möhringen ist es deshalb erforderlich, die Grundlagen für ein Verkehrsmanagement unter Einbeziehung aller Verkehrsarten und der Umweltaspekte zu schaffen.

Paket 1 umfasst die Installation von Messstellen und Kameras auf den Hauptverkehrsstraßen. Durch sie erhält die IVLZ Informationen über den täglichen Verkehrsablauf und kann dann mit bereits vorhandenen Ampelprogrammen gezielt auf

das Verkehrsgeschehen Einfluss nehmen. Weiterhin können Strategien entwickelt werden, um das Verkehrsmanagement weiter zu verbessern.

Die Notwendigkeit der Installation von Verkehrsbeobachtungs- und Auswerteeinrichtungen hat sich auch in Gesprächen mit den Bezirksbeiräten beider Bezirke gezeigt. Hierzu sei auf den Antrag des Bezirksbeirats Möhringen vom 17.01.2013 verwiesen. Ebenso haben sich die Vaihinger Bezirksbeiräte bei einem Besuch sehr beeindruckt über die Arbeit und die Leistungsfähigkeit der IVLZ geäußert. Beides hat auch die Presse sehr positiv aufgenommen.

Entsprechende Mittel für das Paket 1 in Höhe von 866.000 EUR (mit aktivierungsfähigen Eigenleistungen) werden zu den Haushaltsplanberatungen im Finanzhaushalt beantragt.

Paket 2: „Verkehrsmanagement Degerloch/Waldau“

Der Veranstaltungsbereich Waldau mit der Jahnstraße und der Mittleren Filderstraße ist durch die vielen Veranstaltungen verkehrlich sehr sensibel. Zusammen mit dem starken täglichen Verkehrsaufkommen stellt dieser Bereich eine große Herausforderung für den Veranstaltungs- und Alltagsverkehr dar. Die Anwohner sind bei Veranstaltungen starken verkehrlichen Belastungen ausgesetzt. Hier kann die IVLZ ihre Erfahrung aus dem NeckarPark einbringen, wo der Veranstaltungsverkehr bereits effizient abgewickelt wird. Dieses Wissen und die Handlungsmöglichkeiten sollen nun auch auf den Bereich Degerloch übertragen werden, um auch dort die vorhandenen Kapazitäten effektiv nutzen zu können.

Als Grundlagen für die Arbeit der IVLZ ist im Bereich Degerloch/Waldau die Installation von Messstellen und Kameras erforderlich, damit neben dem täglichen Verkehrsablauf dieser Bereich auch bei Veranstaltungen beobachtet und analysiert werden kann. Dadurch wäre es der IVLZ dann möglich dort Maßnahmen wie in Kapitel 1 beschrieben umzusetzen.

Die Notwendigkeit der Installation von Verkehrsbeobachtungs- und Auswerteeinrichtungen hat sich auch in Gesprächen mit den Degerlocher Bezirksbeiräten gezeigt. Hierzu sei auf den Antrag des Bezirksbeirats Möhringen vom 18.04.2013 verwiesen.

Entsprechende Mittel für das Paket 2 in Höhe von 387.000 EUR (mit aktivierungsfähigen Eigenleistungen) werden zu den Haushaltsplanberatungen im Finanzhaushalt beantragt.

Paket 3: „Verkehrsmanagement Umwelt“

Neben den in Kapitel 1 erwähnten Maßnahmen zu einer umweltgerechten Verkehrssteuerung, ist es erforderlich, dass die IVLZ im Innenstadtbereich weitere Handlungsmöglichkeiten erhält, um Information schneller an den Verkehrsteilnehmer weitergeben und damit den Verkehr besser lenken zu können. Hierzu ist es notwendig, für den strategisch wichtigen Charlottenplatz eine Möglichkeit zur Verkehrslenkung zu schaffen. Zwei Verkehrsinformationstafeln weisen im Bedarfsfall die Alternativroute B 27 (Planietunnel) oder B 14 aus. Hierdurch kann bei besonderen Ereignissen der Verkehr besser gesteuert werden, was zu weniger Staus und damit zu weniger Umweltbelastungen führt.

Die Zusammenarbeit mit dem Amt für Umweltschutz und dem Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung wird vertieft. Die Steuerung aus Umweltgesichtspunkten soll hier weiter detailliert betrachtet werden. Es ist geplant, in der IVLZ zusätzliche Strategien zu erarbeiten und damit zunächst zu ermitteln, wie der Verkehr sich im Straßennetz durch diese Maßnahme verteilen bzw. verlagern wird. Auf Grundlage der Verkehrssimulation unter Berücksichtigung dieser neuen Strategien wird das Amt für Umweltschutz eine Berechnung der Auswirkungen auf die Umwelt durchführen. Dabei soll auch geklärt werden inwieweit in den Straßenverkehr eingegriffen werden muss, um eine signifikante Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zu bewirken. Darauf aufbauend können dann technische Umsetzungen für eine effektive umweltsensitive Steuerung erarbeitet werden. Des Weiteren wird die Datenverknüpfung von Online-Daten über das aktuelle Verkehrsgeschehen aus den Messschleifen zwischen der IVLZ und dem Amt für Umweltschutz fertiggestellt.

Entsprechende Mittel für das Paket 3 in Höhe von 466.000 EUR (mit aktivierungsfähigen Eigenleistungen) werden zu den Haushaltsplanberatungen im Finanzhaushalt beantragt.

Paket 4: „Verkehrslenkung B 10/B 14 Bad Cannstatt/S-Ost“

Im Zuge des geplanten Rosensteintunnels stellt der Ausbau des Verkehrsknotens „B 10/B 14 Verbindung am Leuze“ einen massiven Eingriff in einen mit 170.000 Kfz täglich stark belasteten zentralen Stuttgarter Verkehrsknoten dar. Dies stellt für die IVLZ innerhalb des Verkehrsmanagements eine weitere große Herausforderung dar. Insbesondere muss dies im Zusammenhang mit dem in den letzten Jahren im Verkehrsbereich dynamisch wachsenden NeckarPark mit über 250 Veranstaltungen im Jahr und den nicht vorhersehbaren Störfällen auf der Bundesstraße B 10/B 14 und den dazugehörigen Tunnelbauwerken Leuze, Schwanenplatz und Berg gesehen werden. Zur Reduzierung der zu erwartenden Verkehrsbehinderungen ist geplant, mittels dynamischer Wegweiser die Verkehrsströme so zu lenken, dass Staus durch gezielte Verkehrsverlagerung auf parallele Strecken verringert werden.

Dazu werden dynamische Verkehrsinformationstafeln rechtzeitig und zielgerichtet die Verkehrsteilnehmer informieren und in besonderen Situationen Alternativrouten über den NeckarPark anbieten. Hierzu werden vier Standorte im Bereich der Bundesstraßen B10 und B14 benötigt. Dies ist für das tägliche Verkehrsmanagement der IVLZ in diesem Bereich, insbesondere während der Bauzeit mit vielen Baustufen und Umleitungsfällen, eine wichtige Möglichkeit zur Lenkung des Verkehrs. Das hiermit erweiterte Verkehrsleitsystem hat auch nach der Baumaßnahme B10-Rosensteintunnel mit B10/B14 Verbindung am Leuze für die Abwicklung des täglichen Verkehrs und des Veranstaltungsverkehrs eine hohe Bedeutung.

Entsprechende Mittel für das Paket 4 in Höhe von 1.054.000 EUR (mit aktivierungsfähigen Eigenleistungen) werden zu den Haushaltsplanberatungen im Finanzhaushalt beantragt.

Paket 5: „Busbevorrechtigung“

In den letzten Jahren wurde die Busbevorrechtigung im Stadtgebiet sehr erfolgreich ausgebaut. Dieser Ausbau soll weiter fortgesetzt werden, denn es bestehen in den äußeren Stadtbezirken weiterhin deutliche Verbesserungspotenziale bei der

Betriebsqualität der Buslinien. Ziel ist die weitere Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrsangebots in Stuttgart.

Bei den letzten Haushaltsplanberatungen wurden die Mittel für die Doppelhaushalte 2012/2013 und 2014/2015 jeweils halbiert. Der alte Stand soll wieder erreicht werden.

Entsprechende Mittel für das Paket 5 in Höhe von 530.000 EUR (mit aktivierungsfähigen Eigenleistungen) werden zu den Haushaltsplanberatungen im Finanzhaushalt beantragt.

3. Personalausstattung

Ausweitung der Dienstzeiten - zusätzliche Operatorenstelle

Die IVLZ wurde als Mobilitätszentrale für die Landeshauptstadt geschaffen. Die Zuständigkeit umfasst dabei, wie in Kapitel 1 dargestellt, alle Verkehrsarten sowie die Umwelt. Dies stellt eigentlich schon jetzt eine Daueraufgabe dar. Die IVLZ kann dieser Aufgabe derzeit allerdings nur zeitweise gerecht werden. Es ist deshalb erforderlich, alle verkehrsrelevanten Zeiten von der IVLZ abzudecken. Dies ist aktuell so nicht gegeben.

Die IVLZ muss sich auf geänderte Rahmenbedingungen einstellen und darauf reagieren. Das Mobilitätsverhalten der Bürger hat sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Die Ein-kaufs-, Freizeit- und Veranstaltungsverkehre haben sich an allen Wochentagen in die Tagesrandzeiten ausgedehnt. Die SSB als Partner der IVLZ hat darauf bereits mit ausgedehnten Betriebszeiten und Taktverdichtungen insbesondere am Wochenende reagiert. Ebenso hat der VVS von Freitag bis Sonntag einen durchgehenden S-Bahn- Betrieb eingeführt. Dies bedeutet, dass sich die verkehrsrelevanten Zeiten deutlich verschoben haben (siehe Abbildung 1). Diesen Entwicklungen darf sich die IVLZ nicht verschließen. In diesem Zuge muss auch die umweltgerechte Verkehrssteuerung beachtet werden. Ohne Besetzung der IVLZ kann diese wichtige Aufgabe nur unzureichend abgedeckt werden.

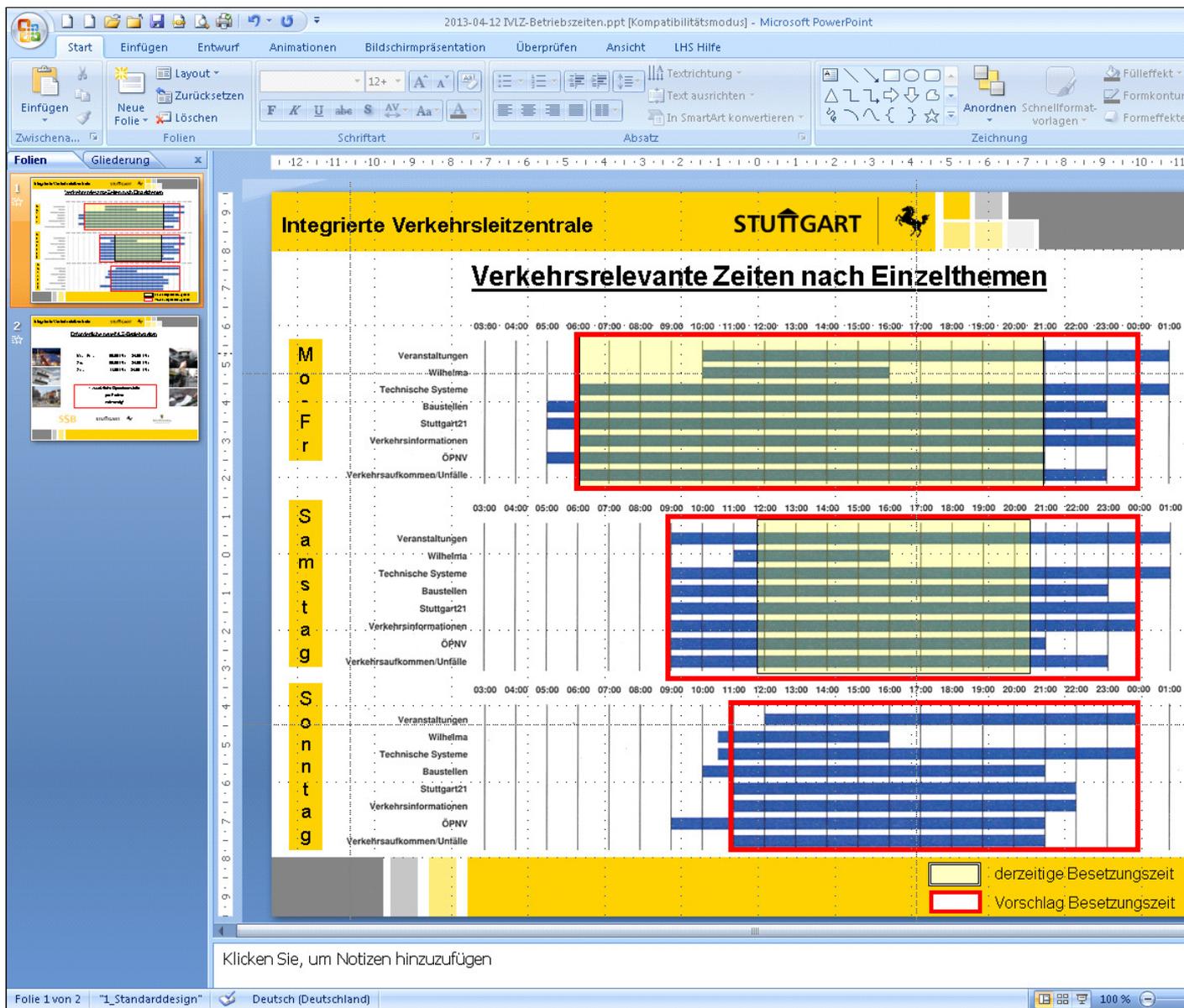


Abbildung 1: Gegenüberstellung derzeitige und erforderliche Besetzungszeiten

Der derzeitige Regelbetrieb umfasst folgende Zeiten:

- Montag bis Freitag: 06:00 Uhr – 21:00 Uhr
- Samstag: 11:45 Uhr – 20:30 Uhr

Alle weiteren Zeiten werden im Bedarfsfall ereignisorientiert besetzt. Die Besetzung ist über einen Kriterienkatalog festgelegt. Dieser wird ständig auf Aktualität überprüft, stellt aber lediglich eine Hilfskonstruktion dar, so dass nur planbare Ereignisse Grundlage einer Besetzung sein können. Mindestens ebenso wichtig ist, dass sich die IVLZ ständig um die verkehrliche Abwicklung von nicht planbaren Ereignissen kümmert. Dies sind unter anderem Verkehrsunfälle, nicht genehmigte Baustellen, hohes Verkehrsaufkommen z. B. durch Autobahnumfahrvorkehr oder Spontandemonstrationen. Im Rahmen der oben genannten Regelbesetzungszeit handelt die IVLZ bereits sehr erfolgreich. Darüber hinaus erfolgt diese wichtige Aufgabe jedoch nicht. Es ist daher nicht möglich, die derzeit hohe Qualität des Verkehrsmanagements für alle verkehrsrelevanten Zeiten zu halten.

Jeder ereignisorientierte Dienst bedeutet Überstunden für die Mitarbeiter. Bereits heute gibt es eine sehr hohe planbare Überstundenbelastung, die schon jetzt nicht mehr tragbar ist. Deshalb mussten bereits, unabhängig von jeglicher verkehrlicher Notwendigkeit, die Besetzungskriterien verschärft und auf diese Situation angepasst werden, was automatisch zu einer Verschlechterung der technischen Eingriffsmöglichkeiten führt. Massive Beschwerden von Seiten der Veranstaltungsbesucher und der Veranstalter sowie entsprechend negative Pressemeldungen waren die Folge. Insbesondere deshalb, weil die vorhandenen technischen Systeme bei unbesetzter IVLZ nicht genutzt werden können. Leitsysteme und Informationstafeln bleiben dunkel, Ampelprogramme können nicht situationsabhängig geschaltet werden. Möglichkeiten von Maßnahmen bleiben ungenutzt, obwohl die technischen und informellen Instrumente zur Verfügung stehen. Dies trifft alle Verkehrsarten gleichermaßen. So kann in Zeiten unbesetzter IVLZ zum Beispiel der Betriebsablauf des ÖPNV nicht unterstützt und die Aufgabe einer umweltgerechten Verkehrssteuerung nicht wahrgenommen werden. Die bekannt hohe Qualität des integrierten Verkehrsmanagements kann somit an Wochenenden und in den Abendstunden nicht geleistet werden. Dies ist dem Bürger nicht vermittelbar und bewirkt, dass die Akzeptanz der IVLZ in der Bevölkerung sinkt. Von einer Verkehrsleitzentrale wird erwartet, dass innerhalb der verkehrsrelevanten Zeiten auf verkehrliche Probleme schnell und adäquat reagiert wird.

Unter Berücksichtigung des derzeitigen Arbeitsumfangs und der erforderlichen Regelbetriebszeiten besteht der Mehrbedarf je einer Operatorenstelle für das Amt für öffentliche Ordnung und das Tiefbauamt. Dieser Personalmehrbedarf wirkt sich in gleicher Weise auf die Polizei und die SSB aus.

Für die Gewährleistung eines nachhaltigen integrierten Verkehrsmanagements ist eine Erweiterung der Besetzung auf folgende Zeiten erforderlich:

- Montag bis Freitag 06:00 Uhr – 24:00 Uhr
- Samstag 09:00 Uhr – 24:00 Uhr
- Sonntag 11:00 Uhr – 24:00 Uhr

Die Ausdehnung der Betriebszeiten ist ein weiterer konsequenter Schritt im stufenweisen Ausbau der IVLZ gemäß Gemeinderatsvorlage 909/2001 hin zu einer Einsatzleitzentrale.

Über die Stellenschaffungen wird im Rahmen der Haushaltsplanberatungen entschieden.

Kommunikator für Mobilitätsinformationen

Der individuelle Informationsbedarf der Bürger nimmt in den unterschiedlichsten Bereichen ständig zu. Dies stellt auch die Informationsbereitstellung bei verkehrlichen Themen vor eine große Herausforderung. Es ist nicht mehr zeitgemäß, allgemeine Meldungen für eine breite Masse herauszugeben. Vielmehr ist die individuelle Information mit sehr vielen Details der Schlüssel zum Erfolg. Diese müssen für jeden Nutzer auf seine Bedürfnisse filterbar sein, andernfalls wird er von der Informationsflut überrollt. Insbesondere im digitalen Zeitalter von mobilen Endgeräten wird eine hohe Aktualität der Informationen erwartet. Dies macht die Bereitstellung von Informationen im Vergleich zu früher deutlich komplizierter und aufwändiger. Dieser Entwicklung will

und darf sich die IVLZ nicht verschließen. Projekte, wie die Entwicklung der Stuttgart Service Card und „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ geben die Richtung vor. Die IVLZ beteiligt sich bereits heute aktiv an beiden Projekten. Hierbei wird auch ein verkehrsträgerübergreifendes Routing entwickelt, um die optimale Verkehrsmittelwahl unter Berücksichtigung aller zur Verfügung stehenden verkehrlichen Informationen zu ermitteln. Zu diesem Zweck und im Zuge einer weiteren Verbesserung des Bürgerservices werden auch tägliche Verkehrsprognosen in Bezug auf alle Verkehrsarten in großem Umfang benötigt. Dies umfasst beispielsweise neben den für den nächsten Tag zu erwartenden Verkehrsbehinderungen im Individualverkehr auch die Veröffentlichung von Streckensperrungen auf Radwegen mit Empfehlung einer Umleitungsrouten. Nur wer frühzeitig und detailliert informiert ist, welche Störungen im Stadtgebiet prognostiziert werden, kann sein Verkehrsverhalten oder auch die Wahl des Verkehrsmittels ändern und in den eigenen Tagesablauf einplanen. Informationen, die zu spät beim Bürger ankommen, sind kaum von Nutzen, da eine kurzfristige Verhaltensänderung nur sehr schwer möglich ist.

Des Weiteren werden von den Speditionen spezifische Informationen für eine effiziente Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs gefordert (siehe auch IHK-Studie „Innenstadtlogistik mit Zukunft“). Unnötige Fahrten bei der Belieferung sollen reduziert und ein stadtverträgliches Routing gewährleistet werden. Zu den Informationen gehören unter anderem Straßensperrungen durch Baustellen oder Veranstaltungen und vorübergehend umgekehrte Einbahnstraßen. Hierbei reicht es allerdings nicht aus, die Informationen wie bisher nur bei Auftreten des Ereignisses herauszugeben. Vielmehr wird auch hier eine Prognose mindestens einen Tag im Voraus benötigt, damit die Fahrtrouten der Speditionen entsprechend geplant und angepasst werden können.

Über die oben genannten Projekte hinaus muss die Öffentlichkeitsarbeit intensiviert und verbessert werden. Die IVLZ soll sich neben dem operativen Betrieb auch als Informationsplattform für den Verkehr etablieren. Hierfür ist der Internetauftritt auszubauen und mit aktuellen Informationen für alle Verkehrsarten zu versehen. Des Weiteren soll eine Verkehrs-App für Stuttgart entwickelt werden, welche den mobilen Informationskanal bedient, so dass auch unterwegs Informationen übermittelt und abgerufen werden können.

Diese Themenfelder sind eine wichtige Daueraufgabe für die IVLZ. Das erläuterte Aufgabenspektrum zeigt, dass die Bereitstellung von Informationen aus der IVLZ mit dem bestehenden Personal nicht mehr geleistet werden kann. Die Informationen müssen immer detaillierter sein und vor allem ständig aktualisiert werden. Die Herausgabe von korrekten und verifizierten Informationen ist der Schlüssel zum Erfolg, um die Akzeptanz beim Bürger zu erhalten und die Umweltbelastungen im Stadtgebiet zu reduzieren. Insbesondere die Herausgabe von verkehrsträgerübergreifenden Informationen ist dabei ein erklärtes Ziel.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, die Stelle eines Kommunikators für Mobilitätsinformationen neu zu schaffen.

Über die Stellenschaffungen wird im Rahmen der Haushaltsplanberatungen entschieden.

zum Seitenanfang