

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, dass wegen der guten Erschließungslage der Gewerbegebiete Hildens im übergeordneten Straßennetz und der noch ungeklärten Nutzungssituation der Kartendaten derzeit eine Beteiligung an dem Projekt „stadtverträgliche LKW-Navigation“ nicht erfolgt.

Erläuterungen und Begründungen:**1. Einführung****1.1 Ruhrgebiet**

Der Schwerlastverkehr in den Städten des Ruhrgebiets hatte oftmals negative Auswirkungen durch Lärm, Abgase, Straßenschäden und festgefahrene Lkw unter Brücken bzw. engen Straßenquerschnitten. Dies liegt vor allem daran, dass Lkw-Fahrer nur über rudimentäre Ortskenntnisse verfügen oder marktgängige Navigationssysteme nutzen, die nicht auf die Bedürfnisse des Schwerlastverkehrs ausgerichtet sind.

Vor diesem Hintergrund hat die Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr gemeinsam mit den Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets das Projekt „stadtverträgliche Lkw-Navigation“ in der Metropole Ruhr entwickelt. Die Festlegung von den örtlichen Gegebenheiten angepassten Lkw-Vorrangrouten soll es ermöglichen, den Schwerlastverkehr über gewünschte Strecken zu leiten und damit bestimmte Siedlungsbereiche zu entlasten und Unfälle im Straßenraum zu verringern.

Damit die von den Kommunen erstellten Vorrangrouten von den Lkw-Fahrern auch tatsächlich genutzt werden, müssen diese in marktgängige Navigationssysteme überführt werden. Mit HERE/Nokia und Teleatlas/TomTom gibt es weltweit zwei wesentliche Hersteller von Navigationskarten. Die Navigationskarten sind das Ausgangsprodukt jeder Navigation und damit auch die Basis für jede weitere Veredelung, sei es durch Lkw-Hersteller, Spediteure oder andere. Im Rahmen eines Projektes haben sich die teilnehmenden kreisangehörigen Gemeinden und kreisfreien Städte verpflichtet, Lkw-Vorrangrouten für ihr Gemeindegebiet zu entwickeln und in die marktgängigen Navigationskarten einzupflegen.

Diese kommunalen Daten werden in einer Datenbank abgelegt, damit zum einem die Hersteller von Navigationskarten und zum anderem weitere Interessenten im Rahmen von Verkehrslenkungs- und Managementkonzepten das Datenmaterial nutzen können. Ziel des Vorhabens ist es, dass die kommunalen Daten kostenfrei von der Datenbank abrufbar sind, damit eine möglichst breite Verwendung und Veredelung der Geodaten erfolgen kann.

Derzeit sind 40 Kommunen, darunter alle 11 kreisfreien Städte im Gebiet des Regionalverbandes Ruhr, Partner des Projektes. Die Erfassung der Lkw-Restriktionen sowie die Aufstellung und Erfassung der Lkw-Vorrangrouten wurde an vielen Stellen abgeschlossen. In einigen Kommunen wird noch an der Eingabe gearbeitet. Auch prüfen weitere Kommunen die Mitwirkung bei dem Projekt.

1.2 Rheinland

Für die Metropolregion Rheinland wurde in 2015 ein vergleichbares Projekt gestartet. Die Projektleitung liegt bei der IHK Aachen und die Projektsteuerung beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Nach dortiger Angabe haben zwischenzeitlich 42 Kommunen eine verbindliche Kooperationsvereinbarung abgeschlossen.

Die im Ruhrgebiet entwickelte und dort eingesetzte Software (Datenbank und Erfassungstool) als unverzichtbare fachliche Grundlage kann nach Angabe des VRS nicht eingesetzt werden und wird derzeit noch entwickelt. Eine Fertigstellung ist für Herbst 2015 geplant. Eine Bereitstellung der Daten für Kartenhersteller, Logistikfirmen etc. soll Mitte 2016 erfolgen. Im Kreis Mettmann gibt es un-

ter Leitung des Kreises einen Arbeitskreis der kreisangehörigen Städte zu dieser Thematik. Folgende Städte haben bisher die Vereinbarung unterzeichnet: Haan, Heiligenhaus, Langenfeld, Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen und Velbert.

1.3 Hilden

Die Stadtverwaltung Hilden hat bisher die Kooperationsvereinbarung noch nicht unterzeichnet. Dies vor folgendem Hintergrund:

- Es handelt sich um eine dauerhafte freiwillige Leistung, welche mit zusätzlichen Kosten (Haus-halt) verbunden ist. Insofern ist eine politische Beschlussfassung nötig.
- Die Tragfähigkeit/ der Nutzen des Projektes erscheint zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht abschließend gesichert (wird erläutert).
- Die Lage der Gewerbegebiete in Hilden innerhalb des Straßennetzes stellt eine Beteiligungs-notwendigkeit in Frage (wird erläutert).

1.4 Umfang der Datenerfassung

Um die Nutzung in Navigationskarten sinnvoll zu ermöglichen und das unter 1.1 beschriebene Ziel zu erreichen bzw. die Probleme zu lösen, sollen 2 Aspekte in der Datenerfassung/-Bereitstellung bearbeitet werden:

- Es sollen sogenannten Lkw-Vorrangrouten festgelegt werden. Über diese Straßen soll der Lkw-Verkehr geführt werden.
- Es sollen die Einschränkungen auf dem Straßennetz erfasst werden. Dies sind: Beschränkungen für Geschwindigkeit (z.B. Tempo 30 Zonen), Gewicht, Breite, Höhe, Länge, Durchfahrt, Umweltzonen.

Letztlich bedeutet dies, dass das **gesamte Straßennetz** mit allen o.a. Beschilderungen (= Beschränkungen) lagerichtig erfasst und **dauerhaft** aktuell gehalten werden muss (s. Anlage Erfassungsbeispiel Essen).

1.5 Kooperationsvereinbarung

Die teilnehmenden Kommunen verpflichten sich dauerhaft 2mal jährlich ein Datenupdate zur Verfügung zu stellen. Eine Beendigungsklausel enthält der Vertrag nicht (s. Anlage).

1.6 Datennutzung durch Dritte

Nach Angabe der IHK Aachen gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt (noch) keine verbindlichen Vereinbarungen mit Kartenherstellern oder Logistikern, dass die erzeugten Daten auch in Navigationssoftware eingespeist wird. Ein besonderes Problem stellt dabei der Umstand dar, dass wohl eher nicht davon auszugehen ist, dass die Daten in normale Pkw-Navigationsgeräte eingespeist werden. Spezielle Lkw- oder Speditionsnavigationsgeräte nutzen jedoch nur 16% bzw. 2% der Fahrer (s. Anlage).

Insofern geht man mit der Datenerfassung sehr umfangreich in Vorleistung ohne sicher zu sein, dass die Nutzung auch im erhofften/notwendigen Umfang stattfindet. Ein besonderes Problem dürften hier die ausländischen Speditionen darstellen.

2. Weiteres Vorgehen

2.1 Kosten

Weil das neben den analogen Straßenakten bestehende Straßenkataster der Stadt Hilden keine Ausweisung der Straßenbeschilderung beinhaltet – der hierfür erforderliche Daueraufwand stünde in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzen - müssen die sich hieraus ergebenden Restriktionen im Straßennetz und eine Definition von Straßen als LKW-Vorrangrouten erfasst werden. Da die Personalkapazitäten im Fachamt derzeit ausgelastet sind, müsste ein externer Dienstleister mit den Aufgaben betraut werden.

Die Kosten der Ersterfassung werden nach vorliegenden Richtpreisangeboten auf ca. 10.000 € geschätzt. Die jährlich anfallenden Kosten für Updates der Daten werden auf 3.000€ geschätzt.

2.2 Zeitplanung

Nach Angaben der IHK ist eine Bereitstellung von Daten für die Kartenhersteller für Mitte 2016 und eine Bereitstellung der Software für die Kooperationspartner für Herbst 2015 geplant. Wenn eine Teilnahme der Stadt Hilden stattfinden soll, so erscheint es als ausreichend, wenn eine Datenerfassung erst im 2. Quartal 2016 stattfindet. Finanzmittel wären dann dafür in den Haushalt 2016ff einzustellen.

2.3 Beteiligung der Stadt Hilden

In vielen der teilnehmenden Städte gibt es wegen der Lage der Gewerbegebiete im Stadtgebiet Probleme mit dem Lkw-Verkehr. Eine Analyse der Situation in Hilden zeigt hier im Vergleich ein anderes Bild. Bis auf ganz wenige Gewerbebereiche (z.B. Hofstraße) liegen die fraglichen Gebiete am überregionalen Straßennetz (Landes- oder Bundesstraßen). Besondere Erkenntnisse über Problembereiche im Straßennetz bezüglich der Abwicklung des Lkw-Verkehrs liegen nicht vor. Auch der Verkehrsentwicklungsplan aus 2004 hat hier nicht auf besondere Problemlagen hingewiesen.

Unter diesen Randbedingungen und angesichts der entstehenden Kosten wird eine Beteiligung der Stadt Hilden aus verkehrlichen Gesichtspunkten für nicht erforderlich gehalten.

Gez.
Birgit Alkenings
Bürgermeisterin

Finanzielle Auswirkungen

| | | | | |
|--|---------------------|-----------------------------|-------------------------|---|
| Finanzielle Auswirkungen (ja/nein) | je nach Beschluss | | | |
| Produktnummer / - bezeichnung | 120101 | Verkehrsflächen und Brücken | | |
| Investitions-Nr./ -bezeichnung: | | | | |
| Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme | Pflicht- aufgabe | (hier ankreuzen) | freiwillige Leistung | x |

| Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt: (Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen) | | | | |
|--|-------------------------------------|-------|-------------|----------|
| Haushaltsjahr | Kostenträger/ Investiti- ons-Nr. | Konto | Bezeichnung | Betrag € |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue (zusätzliche) Ansätze: (Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen) | | | | |
|---|-------------------------------------|--------|---------------------|---------------|
| Haushaltsjahr | Kostenträger/ Investiti- ons-Nr. | Konto | Bezeichnung | Betrag € |
| 2016 | 1201010010 | 521151 | Straßenunterhaltung | 10.000 |
| 2017ff | 1201010010 | 521151 | " | 3.000 |
| | | | | |

| Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch: | | | | |
|---|-------------------------------------|-------|-------------|----------|
| Haushaltsjahr | Kostenträger/ Investiti- ons-Nr. | Konto | Bezeichnung | Betrag € |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| | | |
|--|------------------------|--------------------------|
| Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein) | ja (hier ankreuzen) | nein x |
| Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet. Die Befristung endet am: (Monat/Jahr) | 31.12.2018 | |
| Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV? | ja (hier ankreuzen) | nein (hier ankreuzen) |
| Finanzierung/Vermerk Kämmerer | | |
| In Kenntnis der Finanzlage sollten keine weiteren neuen Projekte beschlossen werden. Gesehen Klausgrete | | |