Fellbach

Beschlussvorlage **Nr. 068/2021**

Federführung	Dezernat III Bürgermeisterin Soltys, Beatrice

AZ./Datum:	/11.03.2021		
Gremium	**Behandlung**	**Sitzungsart**	**Sitzungsdatum**
Bau- und Verkehrsausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	15.04.2021
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	27.04.2021

Regionale Mobilitätsplattform - Beteiligung der Stadt Fellbach
- Planungs- und Baubeschluss des RMP-Kernumfangs

Bezug: Gemeinderat 073/2018

Beschlussantrag:

1. Dem vorgestellten Konzept (RMP-Kernumfang & RMP-Ausbaustufe) zur Einrichtung einer Regionalen Mobilitätsplattform des Verbands Region Stuttgart wird zugestimmt.

2. Die Verwaltung wird beauftragt:
   - die erforderlichen Planungs- und Umsetzungsleistungen bei Ingenieurbüros und Signalbaufirmen zu beauftragen
   - mit der Region einen Vertrag zur Weiterleitung von Mitteln aus dem RegioWIN-Programm zu schließen.

Sachverhalt/Antragsbegründung:

<u>Ausgangslage</u>

Die Städte Fellbach und Waiblingen sowie der Rems-Murr-Kreis haben bereits im Jahr 2018 beschlossen, Projektpartner der Regionalen Mobilitätsplattform (RMP) zu werden. Auf die Sitzungsvorlage 073/2018 wird verwiesen.
Dies ist ein Pilotprojekt der Region Stuttgart, bei dem Fördermittel des RegioWIN-Programms (EFRE und Land) eingesetzt werden, um durch die technische Vernetzung der Lichtsignalanlagen, der kommunalen Verkehrsrechner und weiterer verkehrstechnischer Infrastrukturen gemeinsam besser auf Störungen im Verkehrsablauf (Staus und

Überlastungen) reagieren zu können. Weitere Projektpartner in anderen Pilotkorridoren sind neben der Straßenbauverwaltung des Landes auch Stadt und Landkreis Böblingen, Leonberg, Ditzingen, Ludwigsburg sowie die Landeshauptstadt Stuttgart (siehe dazu Anlage 1 Abb. 1).

Nach der ersten Phase bis Ende 2019 konnte festgestellt werden, dass ausreichend Projektpartner für ein Pilotvorhaben auf der Basis freiwilliger Beteiligung ihr Interesse bekundet haben, am dynamischen Verkehrsmanagement teilzunehmen. Besonderheit des Projekts ist es, dass sich mehrere Straßenbaulastträger wie benachbarte Städte zu gemeinsamen Strategien zusammengefunden haben. Das ist bundesweit in dieser Form einmalig. Der Fördergeber honoriert dies, indem er durch Mittelweiterleitung vom Verband Region Stuttgart an die kommunalen Projektpartner diese an den Fördermitteln teilhaben lässt, so wie es 2018 bereits angedacht war. Das Fördervorhaben ermöglicht es, in der Region auch eine Verkehrsmanagementzentrale aufzubauen, über welche die Strategien ausgelöst werden. Diese befindet sich derzeit im Aufbau und wird räumlich bei der kooperativen Verkehrsleitzentrale des Landes angesiedelt. Voraussetzung im örtlichen Straßennetz ist die technische Vernetzung der Lichtsignalanlagen in den betrachteten Straßenzügen und die erklärte Bereitschaft aller Beteiligten entlang eines Strategiekorridors, die vordefinierten Strategien zu Bedarf zu schalten.

RMP-Kernumfang

Unter den erschwerten Bedingungen im letzten Jahr sind die Planungen mit den Projektpartnern nicht wie notwendig vorangekommen. Dazu zählen u. a. die hohe Komplexität bei der Ausformulierung übergreifender Verkehrsstrategien sowie die gemeinschaftlich angegangene Vorbereitung der Ausschreibung der Planungsleistungen von Fellbach, Waiblingen und dem Rems-Murr-Kreis. Diese erforderten umfangreiche Abstimmungsprozesse zwischen den kommunalen Partner sowie mit der Region und den Planungsbüros. Es besteht nun die Notwendigkeit, die o.g. Anpassungen an den Lichtsignalanlagen durchzuführen, um rechtzeitig einen Anschluss an die Regionale Verkehrsmanagementzentrale (Ringzentrale) herzustellen. Die Hersteller sind beauftragt ab Oktober 2021 in den Probebetrieb zu gehen, damit das Gesamtsystem rechtzeitig vor dem Ende des Bewilligungszeitraums der Förderung abgenommen werden kann. Der Bewilligungszeitraum, innerhalb dessen Ausgaben zur Förderung geltend gemacht werden können, endet im April 2022.

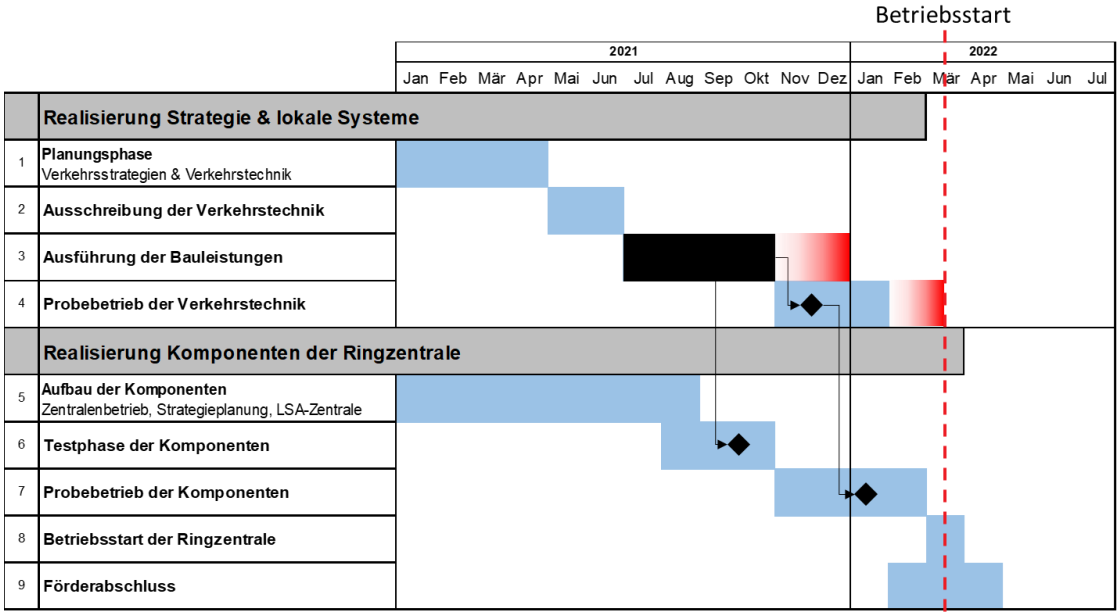
Die Bestätigung der Teilnahme an der Regionalen Mobilitätsplattform ist somit eine Entscheidung über die Möglichkeit, an der Förderung teilzunehmen und insbesondere den konstruktiven Prozess mit den Projektpartnern im Korridor Waiblingen – Fellbach – Stuttgart zum Erfolg zu führen. Im Planungsprozess hat daher eine Optimierung des Umfangs stattgefunden, mit dem die Pilotphase begonnen werden soll. (siehe dazu Anlage 2 Abb. 2)

Der beschriebene **RMP-Kernumfang** entspricht für Fellbach den bereits beschlossenen Maßnahmen der Steuerungsstrategien „Überlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes" und „ unplanbare Ereignisse". (Siehe Vorlage 073/2018)

Der Fokus der Umsetzung der nächsten 13 Monate liegt auf dem Kernumfang, eine Ausweitung gemäß der Ausbaustufe wird zu einem späteren Zeitpunkt von der Region und den Projektpartnern angestrebt, sobald Erfahrungen aus dem Betrieb vorliegen.

Folgende Schritte sind nun in den kommenden etwa 13 Monaten erforderlich:

- **Beauftragung eines Planungsbüros** für die Anpassung der LSA-Programme und die Ausschreibungsvorbereitung im März/April 2021.
- **Ausschreibung der Verkehrstechnik** für die Beschaffung der Anlagen bzw. der Komponenten für den Anlagenausbau von Mai bis Juni 2021.
- **Ausführung der Bauleistungen** von Juli 2021 bis Dezember 2021. Ziel der Bauphase ist der Anschluss der LSA an die Ringzentrale für die Testphase der Komponenten der Ringzentrale.
- **Probebetrieb** der ertüchtigten Anlagen mit Anschluss an den Probebetrieb der Ringzentrale.



Zeitplan zur Umsetzung der Regionalen Mobilitätsplattform ausgehend von der Ringzentrale

Sofern diese Arbeitsschritte nicht im vorgegebenen Zeitrahmen des Aufbaus der Ringzentrale und der RegioWIN-Förderung erfolgen, würde eine Chance interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit nicht wahrgenommen. Gleichzeitig würde die Chance ausgelassen, innerhalb der Stadt eine verbesserte Steuerung der Verkehrssituation mit Fördermitteln der EU umzusetzen, da das Einreichen von Abrechnungen nach dem Förderzeitraum nicht mehr möglich hist.

Beteiligte Knotenpunkte und Straßenverkehrstechnik

Für die Umsetzung der innerhalb des Kernumfangs konzipierten Verkehrsmanagementstrategien werden die in der Anlage 3 Abbildung 4 dargestellten verkehrstechnischen Infrastrukturen erforderlich. Um den Verkehr im Bedarfsfall gezielt beeinflussen zu können, bedarf es insbesondere einer entsprechenden Ausstattung von Lichtsignalanlagen mit neuen strategischen Signalprogrammen, Detektoren zur Ermittlung der aktuellen Verkehrszustände im städtischen Netz Waiblingens und Fellbachs sowie Verkehrskameras an neuralgischen Knotenpunkten zur Verkehrsflussüberwachung.

Im Zuge der intensiven Abstimmungen und Planungsprozesse zwischen den beteiligten Akteuren zur Ausarbeitung der Verkehrsmanagementstrategien im Pilotkorridor, ergaben sich im Rahmen des Kernumfangs sowohl Änderungen als auch Neuerungen im Gesamtkonzept der Strategien. Somit finden die Maßnahmen der Zuflusssteuerung auf der L 1198 am Kreisverkehr AGIP in Rommelshausen (L 1198 / K 1857) und an der L 1198 - Untertürkheimer Str. / Esslinger Str. in Zuständigkeiten des Landes keine Anwendung mehr. Auch die Zuflussregelungsanlage (ZRA), in Zuständigkeit des Bundes, auf der B 14 Rampe, von der Westumfahrung kommend in Richtung Stuttgart, wird im weiteren Planungsprozess nicht weiterverfolgt.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Verkehrsmanagementstrategien im Kernumfang sind hingegen folgende Lichtsignalanlagen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers bzw. dessen Vertreters von Bedeutung:

- **Rems-Murr-Kreis:**
    - WN03 - K 1859 An der Talaue / K 1859 Beinsteiner Straße, Waiblingen
    - WN43 - K 1911 Winnender Straße / K 1858 Sörenbachstraße, Waiblingen
- **Straßenbauamt in Vertretung für Bund und Land:**
    - WN44 - L 1193 Schorndorfer Straße / Oberer Ring, Waiblingen
    - WN45 - B 14 Rampe AS Waiblingen-Mitte, Waiblingen
- **Stadt Waiblingen:**
    - WN01 - An der Talaue / Henri-Dunant-Straße (DRK)
    - WN02 - Alte Bundesstraße / An der Talaue / Neustädter Straße (Hallenbad)
    - WN04 - Neustädter Straße / An der Talaue / Winnender Straße (Feuerwehr)
    - WN25 - Alte Bundesstraße / Schorndorfer Straße (AOK)
    - WN42 - Korber Straße / Stauferstraße
- **Stadt Fellbach:**
    - FE29 - Bühlstraße / Eberhardstraße
    - FE32 - Schorndorfer Straße / Eberhardstraße
    - FE34 - Schorndorfer Straße / Waiblinger Straße
    - FE43 - Stuttgarter Straße / Höhenstraße
    - FE54 - Rommelshauser Straße / Bühlstraße
    - FE64 - Stuttgarter Straße / Steinbeisstraße

Darüber hinaus sind in der Anlage 3 Abbildung 4 die Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen der Ausbaustufe gekennzeichnet, die in einer Weiterführung der Planungen über das Pilotvorhaben hinaus für weitere Strategien konzeptionell angedacht sind.

Anlagen in Fellbach sind davon nicht betroffen.

Steuerungsstrategien im Pilotkorridor Rems-Murr-Kreis - Waiblingen – Fellbach - Stuttgart

Insgesamt umfasst das Pilotprojekt Regionale Mobilitätsplattform Steuerungsstrategien, Informationsstrategien und Strategien zur Verlagerung auf den ÖPNV (P+R). Im Folgenden werden insbesondere die Steuerungsstrategien beschrieben, die eine planerische und finanzielle Beteiligung in der Raumschaft erfordern. Insgesamt sind im Detail 6 Steuerungsstrategien in Vorbereitung, die in die folgenden 2 Kategorien eingeordnet werden können.

Ziel der **Strategie bei Überlastungen des innerstädtischen Verkehrsnetzes** der Städte Waiblingen und Fellbach (vgl. Anlage 4 Abbildung 5) ist es, den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit dieser, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, für den Individualverkehr und den ÖPNV zu erhalten sowie die häufig auftretenden Verkehrsverlagerungen von der B 14 / B 29 gezielt zu regulieren und somit die örtlichen Umweltbelastungen zu reduzieren. Dazu soll der Verkehr aus Richtung Winnenden und Schorndorf kommend auf der B 14 bzw. B 29 verbleiben und eine Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs in die innerstädtischen Siedlungsbereiche mit Hilfe eines situationsabhängigen Kapazitätsmanagements an bestimmten Lichtsignalanlagen (Zuflusssteuerung) vermieden werden.

Unterstützend werden virtuelle Straßenverkehrsinformationen zu Reisezeiten dem Verkehrsteilnehmer auf der B 14 / B 29 vor Waiblingen-Nord, Waiblingen-Mitte und Waiblingen-Süd sowie Stetten-Beinstein und Fellbach-Süd in Form virtueller Infotafeln mitgeteilt. Ziel der Strategie ist der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der innerstädtischen Verkehrsqualität.

Ziel der **Strategie bei unplanbaren Ereignissen** (vgl. Anlage 5 Abbildung 6), wie einem schweren Unfall auf der B 14 bzw. B 29 im Fahrverlauf in Richtung Stuttgart ist es, eine schnellstmögliche Reduzierung der Auswirkungen zu erzielen, indem der sich vom übergeordneten Netz verlagernde Verkehr während der Dauer des Ereignisses (zeitlich begrenzt) über strategische Routen geführt wird und freie Kapazitäten im nachgeordneten Netz der Städte Waiblingen und Fellbach zur Verfügung gestellt werden (Leistungsoptimierung). Ein geordneter Verkehrsfluss sowohl im übergeordneten als auch im nachgeordneten Straßennetz soll zügig wiederhergestellt werden.

Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität des innerstädtischen Straßennetzes der Städte Waiblingen und Fellbach wird weiterhin gewahrt. Die Strategie stellt somit im Zuge der optimierten Verkehrssteuerung auf strategischen Routen zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung. Unterstützend werden virtuelle Straßenverkehrsinformationen dem Verkehrsteilnehmer an den Anschlussstellen B 14 bzw. B 29 in Form virtueller Infotafeln (über die Navigationsgeräte in den Fahrzeugen) mit Hinweisen zum Unfall mitgeteilt.

RMP-Ausbaustufe

Darüber hinaus wurden bereits weitergehende Konzepte entwickelt, die über den Rahmen des aktuellen Förderprojektes hinausgehen. Diese werden im Einvernehmen mit den Projektpartnern und der Region als Ausbaustufe zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

Die **RMP- Ausbaustufe** betrifft Anlagen in Waiblingen und im Kreis, Fellbach ist aus heutiger Sicht nicht betroffen.

Kosten und Finanzierung

Gemeinsam mit den Partnerkommunen, den Planungsbüros und der Region, wurden die aktuell vorliegenden Kosten ermittelt und den 2018 geschätzten Kosten unter Berücksichtigung auch inhaltlicher Veränderungen gegenübergestellt. Alle Werte sind als Bruttowerte in der Systematik der förderfähigen Kosten (Sachkosten, Investitionskosten, Baukosten) dargestellt. Zuwendungsfähig sind die Nettokosten mit einem Anteil von bis zu 70%, überschlägig können damit über die Hälfte der ausgegebenen Mittel als Zuschuss erwartet werden. Evtl. zusätzliche Unterhaltungskosten sind vom Betreiber der Infrastruktur zu tragen. Für die dauerhafte Beteiligung am Betrieb der Regionalen Mobilitätsplattform, d. h. zur Schaltung und Weiterentwicklung der Strategien, wird ein laufender Kostenbeitrag ab 2022 erforderlich- wie bereits 2018 dargestellt.

Investitions- und Betriebskosten

Planungskosten (Sachaufwendungen) in Höhe von ca. 69.000 €
Investitionskosten in Höhe von ca. 54.950 €
Baukosten in Höhe von ca. 8.000 €

Bei der Stadt Fellbach verbleibt voraussichtlich ein **Eigenanteil von ca. 54.332 €. 2018** lag der erwartete **Eigenanteil bei ca. 45.000 €.** (Vorlage 073/2018)

Als dauerhafte Beteiligung an den Leistungen der regionalen Verkehrsmanagementzentrale ist unverändert ein **jährlicher Beitrag von 10.000 € ab 2022** anteilig vorgesehen.
(Vorlage 073/2018)

Kostenplan:

	Gesamt	**Zuwendungsfähig**
Sachkosten	69.000,00 EUR	57.983,19 EUR
Investitionen in Ausstattung	54.950,00 EUR	46.176,47 EUR
Baukosten	8.000,00 EUR	6.722,69 EUR
Summe:	131.950,00 EUR	110.882,35 EUR

Finanzierungsplan:
Die Finanzierung des Projekts setzt sich zusammen aus EFRE Mitteln von ca. 55.000 €, Landeszuschüssen von ca. 22.000 €. Circa 54.000 € sind Eigenmittel, die von der Stadt Fellbach nach Abzug der Zuschussmittel zu finanzieren sind.

Finanzielle Auswirkungen:

☐ keine

☒ einmalige Kosten von ca. 131.950,00 €
einmalige Erträge von ca. 77.000,00 €

☒ lfd. jährliche Kosten ab 2022 von 10.000 €
lfd. jährliche Erträge von _____ €

☐ bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil. Folgekostenberechnung

☒ Haushaltsmittel bei Produktsachkonto 5100100102.7831100 vorhanden

☐ über-/außerplanmäßige Ausgabe von _____ € notwendig

☐ Sonstiges

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Abbildung 1: Pilotkorridore für die Umsetzung der Strategien
- Anlage 2: Abbildung 2: Knotenpunkte zur Vernetzung mit der regionalen Mobilitätsplattform
- Anlage 3: Abbildung 4: Übersicht der strategierelevanten Verkehrstechnik nach Kernumfang und Ausbaustufe
- Anlage 4: Abbildung 5: Verkehrsmanagementstrategie bei Überlastungen des innerstädtischen Verkehrsnetzes
- Anlage 5: Abbildung 6: Verkehrsmanagementstrategie bei unplanbaren Ereignissen auf der B 14 / B 29