

Aufbau einer integrierten Leitzentrale zur Beeinflussung des Gesamtverkehrs und Entwicklung von Leitstrategien**Aufgabenstellung**

Am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main wurde aufbauend auf den dort existierenden Informations- und Leitsystemen eine integrierte städtische Gesamtverkehrsleitzentrale (IGLZ) konzipiert. Das Beispiel "IGLZ für Frankfurt/Main" ist exemplarisch zu sehen; d.h. die vorgesehene Konzeption soll auf andere Städte und Ballungsräume übertragbar sein. Der Konkretisierungsgrad des Vorhabens hatte sich am Niveau eines RE-Entwurfs für Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu orientieren.

Auftraggeber: Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Projekt: Aufbau einer integrierten Leitzentrale zur Beeinflussung des Gesamtverkehrs und Entwicklung von Leitstrategien

Bearbeitungszeitraum: 2 Jahre

Infoline: walter.maibach@ptv.de

Vorgehensweise

Nach der Bestandsaufnahme der vorhandenen Beeinflussungssysteme und -strategien wurden die Voraussetzungen für eine integrierte Leitzentrale und ihre Aufgaben definiert. Aus den Aufgaben ergab sich zwingend, welche Institutionen an einem städtischen Verkehrsmanagement zu beteiligen sind.

Anschließend wurde ein Ereigniskatalog aufgestellt, der alle Ereignisse mit größeren verkehrlichen Auswirkungen in zwölf Gruppen einteilt. Für diese Ereignisgruppen wurden konkrete Handlungsstrategien entwickelt und dargestellt, welche Maßnahmen im Falle des Eintretens der einzelnen Ereignisse zu ergreifen sind. Anhand von 6 Fallbeispielen wurden die Handlungsstrategien und die zu ergreifenden Maßnahmen exemplarisch ausgearbeitet und dargestellt.

Im nächsten Schritt wurde ein Konzept der Vernetzung der vorhandenen und der noch zu ergänzenden Rechnersysteme entworfen. Dieses Konzept wurde mit allen beteiligten Institutionen abgestimmt. Anschließend wurden die an den Schnittstellen auszutauschenden Daten in Arbeitsgruppen weiter spezifi-

ziert. Darüber hinaus wurden die Anforderungen an die Hardware und die Software einer integrierten Leitzentrale formuliert und dargelegt, dass eine digitale und attributierte Karte als Basis für die Datenhaltung erforderlich ist.

Im weiteren wurden Ausbaustufen einer integrierten Leitzentrale definiert und für Frankfurt ein konkreter Ausbauvorschlag unterbreitet sowie die möglichen Betriebsformen dafür dargelegt.

Für die Musterlösung einer integrierten Leitzentrale wurde eine Schätzung der Investitions- und Betriebskosten vorgenommen. Diesen Kosten gegenübergestellt wurde ein Nutzen, der qualitativ dargestellt und quantitativ in Form von Nutzenpotentialen abgeschätzt wurde.

Ergebnisse

Um dem Verkehrsteilnehmer eine Entscheidungsgrundlage zur Verkehrsmittelwahl zu bieten, ist eine intermodale Kooperation unumgänglich. Ein erster Schritt hierzu ist der Aufbau eines Datenverbundes.

Um in einem weiteren Schritt verkehrssteuernde Entscheidungen vorzunehmen, ist dringend eine Rahmenvereinbarung zwischen den beteiligten Institutionen erforderlich, in der der Handlungsrahmen einer integrierten Leitzentrale definiert wird.