



Bezirkssausschuss des 16. Stadtbezirkes
Ramersdorf-Perlach
Herr Thomas Kauer
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Postfach
80313 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstraße 9
schulwegsicherheit.mor@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

11.04.2022

Tempo-30-Zone Berger-Kreuz-Str./Hofangerstr.:

1. Vorschlag einer Anfrage der LHM, dass die Tempo-30-Zone nicht mehr als Vorschlag für den schnellsten Weg bei Routenplanungen verwendet wird
 2. Nachfrage zur Umsetzung der Dialog-Displays
- Antrag Nr. 20-26 / B 03506 des Bezirkssausschusses des Stadtbezirkes 16 - Ramersdorf-Perlach vom 13.01.2022

Sehr geehrter Herr Kauer,

mit o.g. Antrag wird eine Beschränkung gefordert, dass die Tempo-30-Zone bzw. die Hofangerstraße, sowie die Berger-Kreuz-Straße nicht mehr als Vorschlag für den schnellsten Weg bei Routenplanungen verwendet wird. Des Weiteren wird der aktuelle Sachstand bei der Umsetzung der Dialog-Displays abgefragt.

Das Sachgebiet Schulwegsicherheit des Mobilitätsreferates darf Ihnen dazu nunmehr Folgendes mitteilen:

Das Problem des Routings durch Wohngebiete findet im gesamten Stadtgebiet statt und müsste in diesem Kontext daher auch gesamtheitlich betrachtet und angegangen werden. Das Routing der Fahrzeuge wird jedoch nicht nur von Google selbst beeinflusst, vermutlich spielt Google beim Individualverkehr sogar eine untergeordnete Rolle, sondern von den großen Navigationsdienstleistern wie TomTom und Here welche in der Regel Erstausrüster der Automobilindustrie sind.

Daher stellen sich hier die Fragen, wie alle Beteiligten im Routingprozess (auch die Automobilindustrie) ins Boot geholt werden könnten, wie eine flächendeckende Regelung aussehen könnte und wie diese umzusetzen bzw. durchzusetzen wäre, um stadtweit Schleichverkehre durch Wohngebiete zu vermeiden.

Eine gesetzliche Regelung hierfür gibt es nicht und wäre auch im Bezug auf Kontrollen nicht umsetzbar. Ebenfalls stehen Navigationsdienstleister und auch Google nicht als Ansprechpartner in diesen Belangen zur Verfügung.

Eine mögliche Lösung, welche das MOR aktuell verfolgt, wäre es Anreize und neue Geschäftsmodelle für die Navigationsdienstleister und Automobilhersteller zu schaffen, um kommunale Routingstrategien zu berücksichtigen. Neben der schnellsten und kürzesten Route könnte dann beispielsweise auch eine „stadtverträgliche“ oder „grüne“ Route dem Fahrer angeboten werden.

Das MOR beteiligt sich aktuell am Forschungsprojekt SATURN welches genau solche Fragen in den Mittelpunkt stellt und versucht durch die Einbindung aller Beteiligten eine technische Lösung für die Anwendung von kommunalen Verkehrsstrategien zu schaffen. Am Ende der Projektlaufzeit sollen die technischen Voraussetzungen geschaffen sein, erste Kommunale Verkehrsstrategien in den Navigationsgeräten von Fahrzeugen anzuzeigen.

In einem weiteren parallel stattfindenden Forschungsprojekt namens TEMPUS werden die technischen Wege, welche im SATURN Projekt geschaffen wurden im städtischen Kontext angewendet.

Nach dem Ende beider Forschungsprojekte sollen die dort erarbeiteten Möglichkeiten in Form einer „digitalen Verkehrssteuerung“ in die Praxis umgesetzt werden und im täglichen Straßenverkehr zur Anwendung kommen.

Anbei eine nähere Erläuterung zu beiden Projektinitiativen:

1. SATURN Projekt

Das SATURN Projekt findet im Rahmen der Forschungsinitiative mFUND statt, in welcher das BMDV (ehemals BMVI) seit 2016 Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale datenbasierte Anwendungen für die Mobilität 4.0 fördert.

SATURN steht für „**Str**ATegiekonformes **mU**ltimodales **Rou**tin**g**“ und hat zum Ziel, Strategien des dynamischen Verkehrsmanagements der öffentlichen Hand in Einklang mit Informationssystemen von privaten Service-Providern (z. B. den Navigationsdienstleistern und Partnern HERE / TomTom) zu bringen. Das Projekt startete im März 2021 mit einer Laufzeit von 30 Monaten.

Zu der Fragestellung: Wie können Verkehrsstrategien der öffentlichen Hand in Zusammenarbeit mit den Navigationsdienstleistern geschaltet werden, gab es in der jüngeren Vergangenheit erste Ansätze und Forschungsergebnisse, um Verbesserungen hinsichtlich der Strategieverbretung erzielen zu können. Modellvorhaben wie SOCRATES [3], NAVIGAR[2], CITY2NAVIGATION[1] zeigen erste Lösungsansätze des strategiekonformen Routings, insbesondere im motorisierten Individualverkehr. Darüber hinaus zeigen Modellvorhaben wie MOVEBW[5], MOBIDATABW [6], VIELMOBIL[7] erstmalig Ansätze ausgewählter kommunaler Verkehrsmanagementstrategien in multimodale Reiseinformationsdienste.

Das SATURN Projekt knüpft daran an und will in drei Modellregionen erste Verkehrsstrategien bis zum Ende der Projektlaufzeit zur Anwendung bringen. In der Region Frankfurt-RheinMain wird umweltsensitives Verkehrsmanagement erprobt, in der Region Stuttgart die Lenkung von

veranstaltungs-basierten Verkehren und in der Region München und Umland der touristische Ausflugsverkehr.

Die Verkehrsstrategien werden dabei von den Projektpartnern entworfen und mit Hilfe eines Strategiemeldeclients in ein standardisiertes (DATEX II) Format überführt. Über den nationalen Zugangspunkt, den Mobilitätsdatenmarktplatz MDM, werden diese Strategien bereitgestellt und von den Navigationsdienstleistern in die Algorithmen zur Routenberechnungen integriert. In den Fahrzeugen könnte dann neben der schnellsten und der kürzesten Route beispielsweise eine umweltsensitive Route angeboten werden.

Die Strategien selbst werden durch ein kartenbasiertes Tool, dem oben genannten Strategiemeldeclient entworfen. Hier kann der Strategieplaner beispielsweise Widerstandszonen unterschiedlicher Stärke auf bestimmten Streckenabschnitten oder ganzen Wohnvierteln festlegen, welche dann bei der Routenberechnung im Fahrzeug Berücksichtigung finden.

Somit bekommt die LHM mit diesem Projekt ein Tool zu Planung kommunaler Verkehrsstrategien, welches außerhalb des Projektrahmens auch für innerstädtische Strategien verwendet werden kann (siehe TEMPUS Projekt). Ebenfalls wird die technische Anbindung über die Publikation dieser Strategien via Mobilitätsdatenmarktplatz und die Schaltung bis in die Fahrzeuge hinein mit diesem Projekt geschaffen.

2. TEMPUS Projekt

Im TEMPUS Projekt wird ab März 2021 ein Testfeld für automatisiertes und vernetztes Fahren im Münchner Norden aufgebaut. Hier werden mit Testfahrzeugen von BMW, der TU-München und mit Elektrobussen der Stadtwerke München Feldtests zu diesem Thema durchgeführt und verschiedene Anwendungsfälle für diese neue Technologie erprobt.

Einer dieser Anwendungsfälle ist, ähnlich wie im SATURN Projekt, die Entwicklung und Schaltung von kommunalen Verkehrsstrategien. Die Technologie dahinter ist dieselbe, nur sollen hier Strategien zur Anwendung kommen, welche aus verkehrsplanerischer Sicht den städtischen Belangen zugutekommen. Dies können neben dem im Antrag erwähnten Vermeiden von Schleichverkehren durch Wohngebiete auch Maßnahmen zur Vermeidung von Emissionen sein (virtuelle Drosselung) oder im Vorfeld geplante Strategien zu Umfahrung von Großveranstaltungen. Etwas weiter in die Zukunft gedacht, könnten auch aufgrund von aktuellen Störungen im Straßenraum, wie etwa bei Unfällen, spontane Verkehrsstrategien geschaltet werden. Die Grundlagen hierfür werden durch die Integration und Anwendung von Echtzeitverkehrsdaten und digitalen Baustellendaten ebenfalls im TEMPUS Projekt geschaffen.

[1] City2Navigation: Verknüpfung der kommunalen Verkehrssteuerung mit privaten Routinganbietern
<http://mobilitaet21.de/wpcontent/uploads/2017/01/77.0511.pdf> (URL vom 04.05.2020)

[2] ITS Baden-Württemberg e.V. – Projektvorstellung NAVIGAR: Nachhaltige Verkehrssteuerung mit integrierter Navigation in der Region Stuttgart [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/Namoreg_Tagung-](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/Namoreg_Tagung-160122_InnoH_Projekt-NAVIGAR.pdf)

160122_InnoH_Projekt-NAVIGAR.pdf (URL vom 04.05.2020)

[3] SOCRATES: System of Coordinated Roadside and Automotive Services for Traffic Efficiency and Safety <https://socrates2.org> (URL vom 04.05.2020)

- [4] BMVI – Projektbeschreibung „SCHOOL“: Strategiewechsel durch open-data-orientierte Lösungen
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/school-open-data-orientierte-loesung.html> (URL vom 04.05.2020)
- [5] Trafficon GmbH – Projektbeschreibung „moveBW“: Mobilitätsinformation und Verkehrssteuerung Baden-Württemberg
<http://movebw.de> (URL vom 04.05.2018)
- [6] Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg – „MobiDataBW“: <https://www.nvbw.de/aufgaben/digitale-mobilitaet/mobidatabw/> (URL vom 04.05.2020)
- [7] ivm GmbH – Projektbeschreibung „Vielmobil“: Intermodales Auskunftssystem
<https://www.ivm-rheinmain.de/intern/projektentwicklung/vielmobil-intermoduales-auskunftssystem/> (URL vom 04.05.2018)

Bezüglich des aktuellen Sachstandes zur Umsetzung der gewünschten Dialog-Displays kann das Mobilitätsreferat folgende Mitteilung machen:

Zu dem Thema Aufstellung von Dialog-Displays im Münchner Stadtgebiet läuft derzeit ein stadtweit einheitliches Abstimmungsverfahren, zu dem derzeit aktuell alle Bezirksausschüsse im Rahmen des Anhörungsverfahrens mit eingebunden sind. Eine endgültige Entscheidung zur zukünftigen Vorgehensweise steht derzeit noch nicht fest.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist somit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB2.213