

Baulastträgerübergreifendes Strategiemangement

In Dmotion wurde zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Düsseldorf ein baulastträgerübergreifendes Strategiemangement und somit eine Verkehrssteuerung über die Grenzen von Hoheitsgebieten hinaus geschaffen. Dazu wurden auf den Autobahnen dWiSta-Tafeln und im städtischen Netz Variotafeln für eine kooperative Alternativroutensteuerung aufgebaut. Über Anfragen können die Leitzentralen des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt Düsseldorf vorab vereinbarte, abgestimmte Schaltungen im Netz des jeweils anderen Baulastträgers auslösen.

Eine regelbasierte Situationserkennung führt unter definierten verkehrlichen Bedingungen zur Auslösung einer Strategie, die workflowbasiert abläuft. Über die Strategie werden, unter Berücksichtigung der aktuellen Schaltbarkeit, Anforderungen an die eigene Aktorik sowie an das Strategiemangementsystem auf Seiten des anderen Baulastträgers versendet. Die Kommunikation zwischen den Baulastträgern reduziert sich neben dem Austausch von Maßnahmenanforderungen auf die Übertragung von Schaltbarkeit und Schaltzustand der vorab abgestimmten Maßnahmen. Die Entscheidungshoheit der Betreiber wird bei dem realisierten Konzept bewahrt und gleichzeitig eine hohe Flexibilität der Leitstrategien sichergestellt.

In einem detaillierten Planungsprozess sind neben auslösenden Bedingungen je Strategie auch die Gesamtheit aller Strategien einschließlich ihrer gegenseitigen Auswirkungen zu berücksichtigen. Ergebnis ist eine allgemeine und übertragbare Lösung für die Aufgabenstellung „Verkehrsleitstrategien unter Einbeziehung verschiedener Baulastträger“.

Aufgabe: Entwicklung und Einrichtung eines baulastträger- und privatwirtschaftsübergreifenden Daten-, Informations- und Strategieverbunds für die Region Düsseldorf

Bearbeitungszeitraum: April 2005 - Dezember 2008

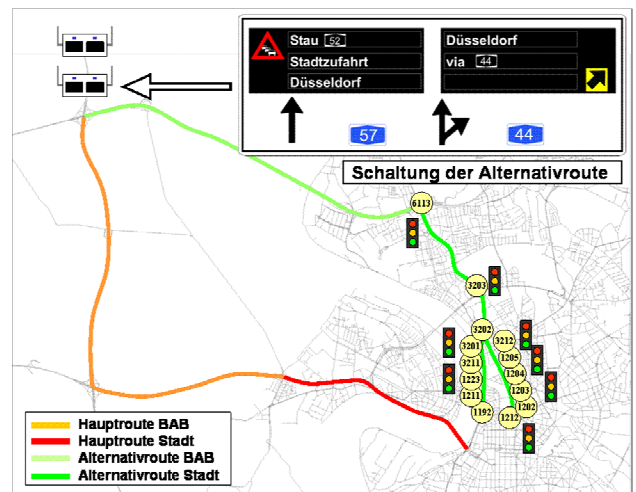
Volumen: 10 Mio € (Gesamtprojekt)

Partner: Landeshauptstadt Düsseldorf, OCA e.V., GEVAS software GmbH, ifak e.V. Magdeburg, Leibniz Universität Hannover (ivh), PTV AG

Infoline: www.vm2010.de, www.dmotion.info

Dieses Projekt wird gefördert vom:

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie



Kommunikation der Zentralen von Stadt und Land

Ziele

- ▷ Einrichtung eines durchgängigen Verkehrsmanagementsystems über die Grenzen von Baulastträgern hinweg
- ▷ Entscheidungshoheit: keine Einschränkung der hoheitlichen Kompetenzen bei der Umsetzung von Schaltungen

Lösungsbeiträge

- ▷ Einfaches, symmetrisches Rollenmodell: Die Abläufe für aktive und passive Baulastträger sind klar definiert und wechselseitig anwendbar.
- ▷ Kapselung der Sensorik: Die Systeme detektieren Verkehrsstörungen ausschließlich im eigenen Hoheitsbereich.
- ▷ Kapselung der Aktorik: Die Systeme müssen zur Laufzeit keine Informationen darüber berücksichtigen, was sich hinter einer angeforderten Maßnahme verbirgt. Die Abstimmung geschieht vorab bei der Strategieplanung.
- ▷ Erhaltung der lokalen Prioritätenmodelle: Zur Laufzeit ist kein globales Prioritätenmodell erforderlich. Die Abstimmung geschieht wiederum bei der Planung.
- ▷ Fortlaufende Zustandsübermittlung/Prognosefähigkeit: Die Schaltbarkeit und der Schaltzustand der wechselseitig angeforderten Maßnahmen wird ständig aktuell bekannt gemacht.