



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **2 0 - V - 6 6 - 0 0 0 6**
(Jahr - V - Amt - Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/66

Umsetzung der Konzepte DIGI-L

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung Ausschuss	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
		<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol
Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich
 Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
 → siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz
Stadtkämmerer

B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Vor dem Hintergrund des drohenden Dieselfahrverbots hat die Landeshauptstadt Wiesbaden 2018 verschiedene Maßnahmen zur Luftreinhaltung auf den Weg gebracht. Ziel des Förderprogramms des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Digitalisierung der Logistik (DIGI-L), ist eine Reduktion der Stickstoffdioxid-Belastung aus dem Wirtschaftsverkehr in der Stadt zu erreichen. Zur Umsetzung des Arbeitspakets 3 (AP3) des Projekts werden investive Mittel benötigt, die zur Hälfte vom BMVI bereitgestellt werden und zur anderen Hälfte (357.000 Euro) als Eigenmittel der Landeshauptstadt Wiesbaden aufgebracht werden müssen.

Anlagen

1. Änderungsantrag auf Mittelumwidmung
2. DIGI-L Zeitplan
3. Beschluss Nr. 0161 vom 23.05.2019
4. Zuwendungsbescheid
5. Vorhabenbeschreibung DIGI-L Wiesbaden

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass zur Umsetzung des Konzeptes für DIGI-L AP 3 Mittel in Höhe von 714.000 € benötigt werden.
2. Es liegt ein Förderbescheid mit einer Förderquote von 50 % vor (357.000 €).
3. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 714.000 € werden außerplanmäßig genehmigt. Die Finanzierung erfolgt gemäß Förderbescheid aus Fördermitteln in Höhe von 357.000 € und aus Mitteln aus dem IM-Projekt I.04600 „66 WIN Kasteler Straße“ im Haushalt 2019 in Höhe von 357.000 €. Die Durchführung der Maßnahme erfolgt beim IM-Projekt I.05309 „66 WIN Urbane Logistik“.
4. Da es bei der Fördermaßnahme DIGI-L zu Verschiebungen der Projektmittel kommen kann und 50 % aus Einnahmen refinanziert sind, sind die Projekte I.05308 (INS) und I.05309 (INV) ausnahmsweise gegenseitig deckungsfähig.
5. Der Magistrat (Dezernat III/20) wird mit der haushaltsmäßigen Bereitstellung der Mittel beauftragt.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

Vor dem Hintergrund des drohenden Dieselfahrverbots hat die Landeshauptstadt Wiesbaden 2018 verschiedene Maßnahmen zur Luftreinhaltung auf den Weg gebracht. Unter anderem bewarb sie sich für verschiedene Förderprogramm des Bundes. Ziel des Förderprogramms „Digitalisierung der Logistik“ (DIGI-L) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist eine Reduktion der Stickstoffdioxid-Belastung aus dem Wirtschaftsverkehr in der Stadt.

Die Vorhabenbeschreibung für den Förderantrag erläutert drei Arbeitspakete (AP). AP1 beschreibt die Entwicklung eines Stufenkonzepts Urbane Logistik, AP2 den Aufbau eines DIGI-L Kompetenzzentrums und AP3 die Durchführung eines Pilotvorhabens zur Digitalisierung der LKW-Zufahrtkontrolle. Am 12.12.2018 erhielt die Landeshauptstadt Wiesbaden einen Förderbescheid des Bundes für das Projekt DIGI-L.

Zur Umsetzung des Arbeitspakets 3 (AP3) des Projekts werden investive Mittel benötigt, die zur Hälfte vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Fördermaßnahme bereitgestellt werden.

Um den Anteil des Lieferverkehrs und somit die Bedeutung an der Gesamtverkehrs- und Schadstoffbelastung in einer Stadt zu kennen, werden valide und aktuelle Daten benötigt. Die Datensammlung dient anschließend als Grundlage für ein innovatives Verkehrsmanagement. Auch für die Evaluierung des Stufenkonzepts (AP1) können die Daten herangezogen werden. Außerdem könnte die Erprobung der Technik wertvolle Hinweise für die Durchführung anderer verwandter Projekte, wie beispielsweise „WI-Load - intelligente Lieferzonen“ geben.

Die Datenerfassung in Echtzeit erlaubt eine aktuelle ortsabhängige Verkehrsmengenanalyse. 24 Stunden an 365 Tagen können mit Kameras Daten erfasst und verarbeitet werden. Völlig neu und einzigartig an dem skizzierten Ansatz ist, dass er ohne KFZ-Zeichenerkennung (was aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht möglich ist) die Nachverfolgung von KFZ erlaubt. Das bereits im Zuge von DIGI-V eingesetzte Videomanagementsystem wird über eine Weiterentwicklung befähigt, einzelne Videobilder mittels einer künstlichen Intelligenz zu analysieren, so dass anhand von Detailbetrachtungen der Fahrzeuge (Farbe, Marke, Schmutz, Maße...) eine Wiedererkennung möglich ist. Hierbei werden statistische Berechnungen mit einbezogen.

Mit dem Pilotprojekt würde es erstmals möglich, detaillierte Erkenntnisse über Quell- und Zielverkehre, Aufenthaltsdauer in der Stadt etc. bestimmter Fahrzeugklassen zu erlangen ohne KFZ-Kennzeichen zu erfassen. Die Daten sind eine wichtige Grundlage beispielsweise für zielgerichtete Maßnahmen für die nachhaltige Stadtlogistik oder das LKW-Verkehrsmanagement.

Kennt man die Bedeutung des Lieferverkehrs und die Abhängigkeit von zeitlichen Faktoren (Tages- oder Jahreszeitlich) oder bestimmten Ereignissen (Events, Baustellen, usw.), können Maßnahmen darauf abgestimmt werden. Auch für die Erfolgsmessung von Maßnahmen liefern die Daten wertvolle Hinweise. Aufgrund der zeitlichen Änderungen in der Zusammensetzung der Fahrzeugtypen innerhalb bestimmter Verkehrsflüsse können Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von Maßnahmen für den Lieferverkehr gezogen werden. Wie entwickelt sich das Emissionsgeschehen in Abhängigkeit vom Lieferverkehrsaufkommen? Das Pilotprojekt kann somit einen Beitrag zur Evaluierung des Stufenkonzepts nachhaltige Stadtlogistik leisten. Es ist ein Bindeglied zum Stufenkonzept, das die lückenhafte Empirie zum Wirtschaftsverkehr voranbringt.

Neben der „Analyse des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt der Landeshauptstadt Wiesbaden“ der Professoren Schäfer (UAS Frankfurt) und Bierwirth (HSRM Wiesbaden) gibt es keine aktuellen gemessenen oder gezählten Daten zum Wirtschaftsverkehr. Die großen Zählungen im Zusammenhang mit dem LKW-Durchfahrverbot sind einige Jahre alt. Die Daten für das Stufenkonzept nachhaltige Stadtlogistik sind synthetisch über Schleifendaten generiert.

Im VEP 2030 ist ein LKW-Vorrangroutennetz aufgeführt (S.142). Das Pilotprojekt könnte einen Beitrag zur Evaluierung der Vorrangrouten leisten und eine Weiterentwicklung und Adaption des Netzes bzgl. der Wirksamkeit zur Schadstoff- und Lärmreduzierung befördern. Für ein LKW-Verkehr Management-Konzept braucht die Stadt Daten, die Fragen nach dem Aufkommen sowie Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren beantworten können. Ohne Analyse können keine zielgerichteten Maßnahmen ergriffen werden. Es ist davon auszugehen, dass zum Thema LKW-Durchgangsverkehr das letzte Wort noch nicht gesprochen ist, eine aktuelle Datengrundlage kann die Argumentation unterfüttern.

Nicht zuletzt ist das Pilotprojekt eine zukunftsweisende Investition. Daten sind der Rohstoff der Zukunft. Kommunen kaufen teure Mobilfunkdaten, als Grundlage für die Entwicklung von Mobilitätskonzepten. Die Landeshauptstadt Wiesbaden verfolgt bislang die Strategie Daten selbst zu erheben und nicht von kommerziellen Anbietern anzukaufen.

Ein Pilotprojekt, das derart innovativ ist, wie das hier geplante, ist immer auch ein vielbeachteter Leuchtturm. In Wiesbaden werden bereits zahlreiche und zum Teil technisch sehr anspruchsvolle Pilotprojekte erprobt (z.B. DIGI-V, DIGI-L oder EMILIE) realisiert. Auf die Erfahrungen aus diesen Prozessen kann die Verwaltung z.B. bei Genehmigungsprozessen und Projektsteuerung aufbauen. Wiesbaden kann damit dazu beitragen, dass auch andere Kommunen, daraus Erkenntnisse ziehen können. Zudem sollten die Projekte und ihre Erfolge überregional vermarktet werden, um Wiesbaden bundesweit oder gar international als lohnenswerten Anwendungsfall innovativer Logistikkonzepte zu promoten. Bereits im Rahmen von DIGI-V haben Mitarbeitende und die Amtsleitung des Tiefbau- und Vermessungsamtes Vorträge im internationalen Rahmen gehalten. Die Amtsleiterin hat den Green City Masterplan und das Projekt DIGI-V beispielsweise auf dem Urban Transport Forum in Manila 2019 vorgestellt. Projektleitung und Mitarbeiter von DIGI-L/nachhaltige Stadtlogistik traten bereits als Speaker bei (internationalen) Konferenzen (NaKoMo, UTC) auf und sind Mitglieder im AK Wirtschaftsverkehr der FGSV sowie beim BVL e.V.

Kommunale forschungsbetonte Projekte bringen die Vernetzung der Kommunen untereinander voran. Wiesbaden etabliert sich als Vorreiterin für eine smart City.

Die zukünftigen rechtlichen Möglichkeiten sind heute nicht bekannt. Mit DIGI-L wären wir für alle Fälle gewappnet, beispielsweise für die Einführung von City-Maut-Modellen, bzw. Pfortnerung nach Verkehrsaufkommen, jeweils spezifisch für den Liefer- oder Schwerverkehr. Temporäre Sperrungen von Straßen zur lokalen Reduzierung von Schadstoffen könnten möglich werden.

Die Laufzeit des Projekts DIGI-L ist noch bis September 2021. Da DIGI-L auf der Infrastruktur des Projekts „Digitalisierung des Verkehrs“ (DIGI-V) aufbaut, kann die Umsetzung erst im nächsten Jahr erfolgen, wenn die DIGI-V-Kameras an den vorgesehenen Standorten installiert sind.

Bis September 2021 werden Ergebnisse aus dem AP3 DIGI-L erwartet. Eine Evaluierung erfolgt im Anschluss und wird den Gremien vorgestellt.

II. Demografische Entwicklung

(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)

Die Maßnahme betrifft alle Altersgruppen gleichmäßig.

III. Umsetzung Barrierefreiheit

(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)

Die Maßnahme betrifft Menschen mit und ohne Behinderung gleichmäßig.

IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

Das BMVI hat der Landeshauptstadt Wiesbaden am 12.12.2018 den Zuwendungsbescheid für das Projekt 16DKV30151 „Digitalisierung der Logistik in der Landeshauptstadt Wiesbaden“ (DIGI-L) erteilt. Die ausführende Stelle wechselte vom Amt für Wirtschaft und Liegenschaften in das Tiefbau- und Vermessungsamt, was mit Änderungsbescheid des Fördergebers vom 12.03.2019 bestätigt wurde.

Im April 2020 hat der Fördergeber den Antrag auf Laufzeitverlängerung des Projekts DIGI-L bis zum 30.09.2021 positiv beschieden.

Sofortmaßnahmen, wie das Einrichten von Mikro-Hubs und die Ausweisung von Liefer- und Ladezonen sind nicht explizit Bestandteil von DIGI-L, sondern sind auf die Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung zurückzuführen. Sie werden schnellstmöglich umgesetzt, sobald die Finanzierung gesichert ist.

Infos unter: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/verkehrsentwicklung/nachhaltige-stadtlogistik.php>

Da es beim Förderantrag nicht absehbar war, welche Mittel konkret der Instandhaltung und der Investition zuzuordnen sind, sind Verschiebungen der Projektmittel innerhalb der Projekte I.05308 (INS) und I.05309 (INV) ausnahmsweise zulässig.

V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

Mit Verkehrsmengenzählungen als Alternative zur digitalen Echtzeiterfassung könnten zwar mit hohem Aufwand Erkenntnisse über orts-, zeit- und ereignisabhängige Verkehre generiert werden, aber die Datenqualität einer 24 Stunden Erfassung über 365 Tage ist mit klassischen Verkehrszählungen nicht zu erreichen. Auch ereignisbezogene Steuerungsmöglichkeiten wären nicht gegeben. Verkehrszählungen sind zeitlich und örtlich punktuell und entsprechen nicht dem Status quo der Wissenschaft. Sie sind zu beauftragen und zu bezahlen.

Der Datenankauf von kommerziellen Anbietern wäre prinzipiell auch möglich, kann die Stadt Wiesbaden jedoch in Abhängigkeiten bringen und ist politisch umstritten. Die Preise der Datenhändler sind hoch, so dass es langfristig im Interesse der Stadt ist, (Verkehrs-)Daten selbst zu erheben und zu verarbeiten. Beide Möglichkeiten sind nicht förderfähig im Rahmen von DIGI-L.

Wiesbaden, 30. November 2020

Andreas Kowol
Stadtrat