

FE 77.480 „OKSTRA kommunal“

Besprechungsdatum:

23.05.2005

Protokoll erstellt am:

06.07.2005

Besprechungsort:

Stadthaus 3 der Stadt Münster, Münster

Protokoll erstellt von:

Andreas Kochs

Teilnehmer:

Hr. Prof. Bahndorf, FH Bielfeld, Abtl. Minden
Hr. Berthold, Lehmann + Partner GmbH
Fr. Borgwardt, Stadt Münster
Hr. Grafenhorst, Senatsverwaltung Berlin
Hr. Grosch, Stadt Düsseldorf
Hr. Hargina, Stadt Villingen-Schwenningen
Hr. Hauling, GIS Consult GmbH
Hr. Hettwer, interactive instruments
Hr. Kochs, momatec GmbH
Hr. König, interactive instruments
Hr. Möllers, regioIT Aachen
Hr. Pott, Stadt Münster
Hr. Schreyer, techscan
Hr. Schüller, Landesbetrieb Straßenbau.NRW
Hr. Socina, Heller Ingenieurgesellschaft mbH
Hr. Stein, Bast
Hr. Vielsack, Stadt Pforzheim
Hr. Zarth, Stadt Münster

Verteiler:

Teilnehmer und Mitglieder des Betreuerkreis

A= Aufforderung

B=Beschluss

E=Empfehlung

F=Feststellung

Thema: 1. Betreuerkreissitzung

Termin Zuständig

TOP 1: Begrüßung

		Termin	Zuständig
1/F	Herr Grimm begrüßt als Amtsleiter des Tiefbauamtes der Stadt Münster die Teilnehmer des Betreuerkreises und stellt die Stadt Münster und die Verwaltung kurz vor.		
2/F	Herr Stein begrüßt die Teilnehmer der Sitzung als Vertreter der BAST.		
3/F	Alle Teilnehmer des Betreuerkreises stellen sich kurz vor.		

TOP 2: Vorstellung Vorgehensweise

		Termin	Zuständig
4/F	Herr Kochs stellt die Vorgehensweise des Projektes anhand einer Power-Point-Präsentation vor. Den Teilnehmern liegt eine Vorhabensbeschreibung aus der Antragstellung vor.		

FE 77.480 „OKSTRA kommunal“

5/F	<p>Herr Kochs geht auf den aktuellen Stand der Ist-Analyse ein:</p> <p>Mit den Interviews der Kommunen wurde begonnen, die Städte Dormagen, Villingen-Schwenningen, Pforzheim, Berlin (nur Verkehrsmanagement), Aachen und Münster wurden bereits befragt, mit den Städten Düsseldorf und Wuppertal wurden bereits Termine vereinbart.</p> <p>Es ist geplant im Juni noch weitere Interview-Partner zu gewinnen. Herr Socina versucht den Kontakt zur Stadt Erfurt und Hamburg herzustellen. Weitere Partner werden gesucht. Alle Teilnehmer des Betreuerkreises sind aufgefordert, mögliche Kontakte so schnell wie möglich zu nennen.</p> <p>Die an den Interviews beteiligten Kommunen füllen auch den Fragebogen aus. An weitere Kommunen wurde der Fragebogen versandt (Bottrop, Braunschweig, Bremen, München und Plön). Hier gibt es auch nach Nachfrage noch keine Reaktion außer einer Absage aus München.</p> <p>Der Fragebogen sollte auch über die Kommunalverbände, Städtetag usw. verteilt werden. Hier konnte noch kein Kontakt hergestellt werden. Dies muss, um erfolgreich zu sein, von offizieller Seite durch die BASt erfolgen. Es hat schon Kontakte zwischen momatec und der Bast bezüglich dieser Fragestellung gegeben.</p>	a.s.a.p.	Socina, Alle
6/F	<p>Die bereits durchgeführten Interviews und die ausgefüllten Fragebögen liefern wichtige Informationen und priorisierte Handlungsschwerpunkte für die Konzeption im Projekt, ohne dass eine bundesweite Repräsentativität erreicht werden konnte. Die erreichten Kommunen stellen aber ein breites Feld von unterschiedlichen Größen und Ausrichtungen hinsichtlich der Nutzung von Straßendaten dar.</p>		
7/F	<p>Es wurde eine Internet-Recherche zu den Softwareanbietern und eine kurze Befragung ausgewählter Anbieter durchgeführt.</p>		
8/F	<p>Die in der Präsentation dargestellten Standards und Regelwerke wurden hinsichtlich relevanter Aussagen für die Straßennetzdokumentation analysiert. Diese Analyse ist weitgehend abgeschlossen.</p>		
9/F	<p>Die Vorstellung der Vorgehensweise für die Konzeptphase und das Prototyping wurde zugunsten einer inhaltlichen Diskussion abgebrochen. Es wird auf die Inhalte der Präsentation verwiesen. Die Präsentationen werden als Anhang zu diesem Protokoll mit verschickt.</p>		

TOP 3: Vorschlag für ein Ordnungssystem

10/F	<p>Herr König stellt den Vorschlag für ein Ordnungssystem anhand einiger PowerPoint-Folien vor. Es wird über diesen Vorschlag diskutiert.</p>		
11/F	<p>Basis des Ordnungssystems muss ein Knoten-Kanten-System sein. Zusätzlich müssen Flächen im Ordnungssystem vorgesehen werden. Das einschlägige Regelwerk sowie die Erkenntnisse aus der Abfrage von Besonderheiten des Netzes werden bei der Entwicklung des Ordnungssys-</p>		

FE 77.480 „OKSTRA kommunal“

	tems berücksichtigt.		
12/F	Es wird ein System bevorzugt, bei dem es für jeden Abschnitt nur eine Achse gibt. Der Vorschlag von mehreren Achsen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel wurde nicht begrüßt, da er zu kompliziert erscheint. Der einen Achse müssen unterschiedliche Nutzungen für unterschiedliche Flächen zugeordnet werden können. Die Nutzung von Flächenbereichen durch unterschiedliche Verkehrsteilnehmer sollte über Attribute und nicht über eigene Achsen realisiert werden.		
13/B	Der Gleiskörper des schienengebundenen ÖPNV sollte höchstens nachrichtlich in georeferenzierter Form in das Ordnungssystem übernommen werden.		
14/F	Es ist wichtig, dass die gesamte Stadtverwaltung ein zentrales und einheitliches Ordnungssystem nutzt.		
15/B	Punktobjekte müssen in das Ordnungssystem übernommen werden können (neben Flächen- und Linienobjekten)		
16/F	Das Problem der „abhängigen Pflege“ muss bedacht werden. Was ist mit den Fachdaten, wenn beispielsweise eine Straße wegfällt?		
17/E	Da sich das Ordnungssystem in einen Teil mit Netzknoten und Kanten und einen Flächenteil gliedert, muss es eine Master-Slave-Beziehung dieser Teile geben. Der Knoten-Kanten-Teil sollte der Master sein.		
18/F	Das Ordnungssystem muss „heilig“ sein, es darf nur von einer zentralen autorisierten Stelle geändert werden.		
19/F	Im kommunalen Bereich sind die „Mischbereiche“ von besonderem Interesse, da wo das klassifizierte Netz im kommunalen Bereich verläuft. Die Baulastverhältnisse (auch geteilte Baulast) müssen berücksichtigt werden.		
20/F	Die Achsen des klassifizierten Netzes müssen unbedingt in der kommunalen Straßennetzdokumentation vorhanden sein.		
21/F	Es muss eine Relation von klassifiziertem Netz und untergeordnetem Netz vorhanden sein. Die Netze müssen „miteinander reden können“.		
22/F	Die Genauigkeit der Daten zu Straßen des klassifizierten Netzes, die in kommunaler Baulast sind, ist eher gering (Aussage aus NRW). Hier können keine detaillierten Daten verfügbar gemacht werden.		
23/F	Bei der Bildung von Straßenabschnitten durch die Definition von Netzknoten sollte berücksichtigt werden, dass diese Abschnitte auch im Anlagebuch beim NKF genutzt werden, d.h. dass möglichst sinnvolle Unterteilungen eines Straßenzuges erfolgen. Die Definition von Netzknoten sollte nur da geschehen, wo reale Knotenpunkte vorliegen. Mögliche Positionen für weitere Netzknoten wären z. B. der Wechsel des Straßennamens oder der Fahrstreifenanzahl ohne das Vorhandensein eines Knotenpunktes.		
24/F	Bei der Referenzierung auf einen Netzteil sollte nicht über mehrere Netzelemente hinausgegangen werden (Referenz mit Verlauf), da sonst der		

FE 77.480 „OKSTRA kommunal“

	Pflegeaufwand zu kompliziert wird.		
25/E	Es sollte möglich sein, mehrere Detailebenen zu definieren. Es sollte verschiedene Sichten auf ein Netz geben, (z.B. Knoten + Kanten und Flächen + verkehrliche Beziehungen)		
26/E	Das Routing sollte in ähnlicher Form wie bei GDF 3.0 erfolgen.		
27/E	Knoten sollten wirklich nur bei Kreuzungen gesetzt werden, keine willkürliche Definition von Netzknoten.		
28/E	Es sollte ein einfaches Modell entwickelt werden, auch wenn damit einige Anwendungen nicht realisiert werden können.		
29/B	momatec und interactive instruments werden einen oder mehrere Vorschläge für ein Ordnungssystem erstellen. Diese Vorschläge werden per E-Mail an den Betreuerkreis zur Diskussion verschickt.		

TOP 4: Weitere Diskussion

30/F	Die Berücksichtigung der Richtung bei den Netzelementen ist wichtig.		
31/F	Die einzelnen Querschnittselementen/Fahstreifen und Elemente im Nebenraum sind sehr von Interesse.		
32/F	Bei der Benutzung von Breiten für Fahstreifen u. ä. muss definiert werden, welche Breite genutzt wird (z.B. minimale, mittlere, maximale)		
33/F	ALKIS-Daten haben wenige Gemeinsamkeiten mit dem Verkehrswesen. Eine Auswertung der Flächen für den Verkehr könnte als erste Näherung und Erstversorgung für die Erstellung eines Netzes genutzt werden. Die Erfahrung zeigt häufig, dass ATKIS-Daten zu ungenau sind. Katasterdaten haben eine ausreichende Genauigkeit.		
34/F	Jeder Fläche muss zugeordnet werden, zu welcher Straße sie gehört. Für das Verkehrswesen sind die Realflächen von Interesse.		
35/F	Eine digitale Stadtkarte mit hoher Genauigkeit (z.B. mit Topographie und Bordsteinen) ist meistens nur in größeren Städten als Grundlage verfügbar. Diese Stadtkarten liegen auch häufig nicht flächendeckend in einer Kommune vor.		
36/F	Die Nutzung von Abrechnungsdaten (Einmessung) zur Erstellung von Stadtkarten könnte ein Ausweg sein. Diese Daten sind aber bei Instandsetzungsmaßnahmen dann nicht mehr in dieser Form vorhanden.		
37/F	ALK-Daten könnten durch Verschneidung mit Fachdaten durch Desktop-Mapping System genutzt werden. ALK/ALKIS-Daten könnten zur Kontrolle und Überprüfung von Daten eingesetzt werden.		
38/F	Die Netzknoten des klassifizierten Netzes sollten von den Landesbehörden zur Verfügung gestellt werden. Bisher erfolgt eine Integration in kommunale Anwendungen nur nachrichtlich.		
39/F	Die Pflege des Netzes muss „ganz nebenbei“ möglich sein. Systeme, die		

FE 77.480 „OKSTRA kommunal“

	eine aufwendige Datenpflege mit sich bringen, setzen sich in der Praxis nicht durch.		
40/F	Hinsichtlich der Nutzung von Straßennetzdokumentationen für NKF sollte nicht nur die Erstellung der Eröffnungsbilanz, sondern auch die Aufstellung weiterer Bilanzen in der Folgezeit, also die Berücksichtigung der Abschreibung und die Aktualisierung der Bewertung, berücksichtigt werden.		
41/F	Es müssen die Lebenszyklen der Straßen definiert werden. Zu berücksichtigen sind z. B. Veränderungen der Achse. Dies hat Auswirkungen auf die Historisierung und Änderungsdienste. Die „Geburt“ einer Straße ist nicht der Bau, sondern bereits die Planung. Berücksichtigung von Planungsstraßen und Varianten müsste möglich sein.		
42/F	Wichtiges Regelwerk, welches berücksichtigt werden sollten sind z. B. die Ortsdurchfahrtrichtlinie, Regelwerk für Straßenbegleitgrün oder die Straßenkreuzungsverordnung.		
43/F	Der Zwischenbericht sollte Aussagen zur Analyse der vorhandenen Anwendungen, zur Nutzung von OKSTRA kommunal beim NKF machen.		
44/F	Eine wichtige Routing-Aufgabe ist das Fahrradrouting.		
45/B	Die strukturellen Unterschiede zwischen dem Innerortsnetz und dem klassifizierten Netz sollen dargestellt werden (z: B. Besonderheiten bei Kreisverkehren, Bypassen, Dreiecksinseln usw.)		

TOP 5: Weiteres Vorgehen

46/B	Durchführung weiterer Interviews bis Ende Juni.	Bis Ende Juni	mmt
47/B	Abfragen von Besonderheiten im kommunalen Verkehrsnetz im Vergleich zum klassifizierten Netz bei den Kommunen.	Bis Ende Juni	mmt
48/B	Erstellung des 1. Zwischenberichtes bis Ende Juli und Verteilung an die Mitglieder des Betreuerkreises	Ende Juli	mmt/i.i.
49/B	Erstellung eines Vorschlags für das Ordnungssystem durch interactive instruments und momatec und Verschicken an die Mitglieder des Betreuerkreises zur Diskussion bei der nächsten Betreuerkreissitzung.	bis 15.08.05 (6 Wochen vor Betreuerkreissitzung)	mmt/i.i.
50/B	Vorschlag für die im Projekt zu bearbeitenden Fachdaten als Ergebnis der Ist-Analyse und Verteilung an die Mitglieder des Betreuerkreises zur Diskussion bei der nächsten Betreuerkreissitzung	bis 15.08.05 (6 Wochen vor Betreuerkreissitzung)	mmt/i.i.

FE 77.480 „OKSTRA kommunal“

		sitzung)	
51/B	Anmerkungen zum Zwischenbericht an momatec und interactive instrum- ments bis spätestens 15.09.05	15.09.05	Betreu- erkreis
52/B	Nächste Betreuerkreissitzung am 28.09.2005 in Düsseldorf. Themen: Zwi- schenbericht, Ordnungssystem, Priorität der Fachdatenbereiche	28.09.05	alle

TOP 6: Sonstiges

53/A	Herr Möllers von der regio IT und Herr Socina von der Heller Ingenieurge- sellschaft haben zu dieser Sitzung keine Einladung bekommen, werden aber in den Verteiler des Betreuerkreises aufgenommen.		
------	--	--	--