



1 Änderungsantrag

Änderung Nr.	A0001	Datum	03.02.2000
Kategorie	Erweiterung	Bearbeiter	Peter Rauen
Verfasser	Manfred Schäfer	Firma/Behörde	MWMTV NRW
Email	manfred.schaefer@mwmtv.nrw.de	Telefon	0211/837-4420
Kurzbeschreibung	Erweiterung bzgl. der Anforderungen an eine Fahrwegbestimmung (Routing) zur „Beförderung gefährlicher Güter“		
Ist-Zustand	1) Beschränkung auf das klassifizierte Straßennetz und seine Ordnungssysteme 2) Objekt „Gesperrt“ der Objektgruppe „Verkehrliche Beschränkung“ in Kombination mit Objekt „Fahrzeugart“ mit den Kategorien (nach GDF Nr. 6.3.65.2) - Vehicles with an explosive load - Vehicles with a water-polluting load - Vehicles with other dangerous loads“ Über das Zeichen 261 der StVO §41 - „Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern“ – besteht zudem ein Bezug zum Objekt „Statische verkehrsregelnde Beschilderung“ in Kap. 4.7.		
Soll-Zustand	1) Integration des nachgeordneten Netzes mit seinen Ordnungssystemen 2) Überarbeitung/Ergänzung der gefahrgutrelevanten Objektstrukturen im Rahmen einer Anforderungsanalyse unter Berücksichtigung zum Bsp. der OECD- und GGVS-Gefahrgut-Kategorisierung		
Bemerkungen	s.a. detailliertere Beschreibung in der Anlage		

2 Änderungsvorschläge

Bearbeiter	Dietmar König	Datum	
Vorschlag Nr.	1		
mögliche Maßnahme	Untersuchungen zu Stand und Anforderungen in den Kommunen; Erweiterung/Verallgemeinerung des Straßennetzes im OKSTRA [®]		
Umfang und Art der Änderungen	u.U. sehr umfangreich		
betroffene Produkte	insbesondere Schemata Straßennetz und Administration		
Auswirkungen	zunächst Erweiterung des Netzes um das kommunale Netz; später ggf. Erweiterung um weitere Fachobjekte		
Aufwand	u.U. sehr hoch		
Bewertung	Das Vorhaben ist bedeutend, um den Wirkungsbereich des OKSTRA [®] im Interesse einer einheitlichen Lösung auf die Kommunen auszudehnen.		



3 Änderungsentscheid

Verfasser	Dietmar König	Datum	09.08.2001
Entscheidung	Das Vorhaben erwies sich als zu umfangreich für die OKSTRA®-Pflege. Anstöße wurden gegeben. Die fachliche Bearbeitung wird laut Beschluss des Bund-/Länder-Fachausschusses "IT-Koordinierung" durch die BG1 weitergeführt.		

4 Änderungsmitteilung

Bearbeiter	Dietmar König	Datum	14.08.2001
Beschreibung der Änderung	Die Ergebnisse einer Befragung von Kommunen in NRW zum Stand der Erfassung und Verwaltung von Straßendaten mittels Fragebogen liegen in anonymisierter Form als Dokument N0020 auf den OKSTRA®-Webseiten vor.		
Version	÷		
Leitfaden zur Migration auf die neue Version	÷		
Bemerkungen	<p>Das Vorhaben ist damit nicht abgeschlossen, jedoch geht die weitere Bearbeitung in den Zuständigkeitsbereich der BG1 über.</p> <p>Ein Schwerpunkt des Änderungsantrags war die Erweiterung bzgl. der Anforderungen an eine Fahrwegbestimmung (Routing) zur „Beförderung gefährlicher Güter“. Zu diesem Thema wurde im Auftrag des BMVBW eine Studie "Erarbeitung der Struktur eines Gefahrgut-Routenplaners" von der PTV AG durchgeführt, deren Ergebnis inzwischen vorliegt (FE-Nr.:96.653/2000/). Der Bund-/Länder-Fachausschuss "Gefahrgut" unterstützt mehrheitlich die in der Studie vorgeschlagene, schrittweise Vorgehensweise zur Realisierung des Routing-Systems.</p> <p>Wir erwarten, dass z.B. bei der Anbindung des Routing-Systems an BISStra die Thematik erneut für den OKSTRA® aktuell wird.</p>		

5 Anhang

MWMTV NRW
625-00-32/00

Düsseldorf, den 7.1.1999

Beförderung gefährlicher Güter („Gefahrguttransport“) - Fahrwegbestimmung hier: Vorschlag zur Einbindung in den „Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen – OKSTRA“

Ausgangssituation. Im Zuge der Diskussion über eine Änderung der Regelungen zur Fahrwegbestimmung nach §7 GGVS – hier insbesondere bzgl. entzündbarer flüssiger Stoffe der Klasse 3 der Rn 2301 Ziffer 1 bi 5 des ADR - wird z.Z. die Einführung eines zentralen internetfähigen Routing-Systems für die Fahrwegbestimmung zur Beförderung gefährlicher Güter diskutiert.

Ungeachtet einer – aufgrund von EU-Vorgaben - möglicherweise bereits kurzfristig erforderlichen Entscheidung für eine System- und Netzdaten-Plattform (Ideenskizze „Gefahrgut-Routenplaner Internet und CD, PTV) kann in Hinsicht auf

- eine zukünftige ökonomisch vertretbare Pflege in dezentraler Verantwortung,



- die Vermeidung der Bevorzugung eines Anbieters digitaler Straßenkarten und eines Anbieters von Routingsystemen,
 - die Integrierbarkeit weiterer straßennetzbezogener Informationen
- u.E. langfristig ein bundeseinheitliches Gefahrgut-Routing-System nur auf dem zukünftigen bundesweiten Standard des „Objektkataloges für das Straßen- und Verkehrswesen - OKSTRA“ aufsetzen.

Der OKSTRA wurde gerade zu dem Zwecke entwickelt, in der öffentlichen Verwaltung und auch im privatwirtschaftlichen Bereich durch die Definition einheitlicher Objektstrukturen die Austauschbarkeit von Straßendaten zwischen allen Anwendersystemen zu gewährleisten. Der Bund und die Länder haben sich darauf verständigt, dass der OKSTRA zukünftig die Grundlage für den Datenaustausch zwischen ihren Informationssystemen bietet.

Dieses Konzept gewährleistet auf der pflegenden Seite (öffentliche Verwaltung)

- die dezentrale Bereitstellung digitaler Informationen zu gefahrgutrelevanten Strecken (Negativ-Netz, d.h. Strecken mit verkehrlicher Beschränkung) des klassifizierten und nachgeordneten Straßennetzes in standardisierter einheitlicher Form, also
- Plattform- und Netzdaten-Unabhängigkeit bzgl. der Pflege, d.h. die
- Möglichkeit zur Integration in vorhandene IT-Systeme (z.B. Straßendatenbanken der Länder und Kommunen, Bundesinformationssystem Straße – BISTRA etc.) und somit
- Vermeidung mehrerer parallel zu bedienender Systeme für die Pflege unterschiedlicher straßenbezogener Sachverhalte.

Auf der – vorzugsweise privatwirtschaftlich betriebenen – Anwendungsseite eröffnet dieser Weg die einheitliche Integration in vorhandene internet- oder CD-ROM-basierte Routing-, Verkehrslogistik- oder Fahrzeugnavigations-Systeme, sofern sich diese dem OKSTRA öffnen.

Die ebenfalls diskutierte Notwendigkeit der Akkreditierung derartiger Diensteanbieter - aufgrund der Übertragung der hoheitlichen Aufgabe der Fahrwegbestimmung - wäre ein weiteres Argument für die Verwendung eines offenen Standards gegenüber einer proprietären Lösung.

Dieser Ansatz erfordert eine Weiterentwicklung des OKSTRAs hinsichtlich:

- Integration des nachgeordneten Netzes und der dort üblichen Ordnungssysteme (Straßennamen/Hausnummern etc.) in die Netzbeschreibung des klassifizierten Netzes,
- Überarbeitung/Ergänzung der gefahrgutrelevanten Objektstrukturen

Der Anstoß zu dieser Weiterentwicklung kann z.B. in Form eines OKSTRA-Änderungsantrages an die OKSTRA-Pflegestelle erfolgen.

OKSTRA - Ist-Zustand. Das Straßennetz-Modell des OKSTRA sieht z.Z. keine Einbindung des nachgeordneten Netzes vor, sondern beschränkt sich auf das klassifizierte Netz und die dort verwendeten Ordnungssysteme.

Der in einer ersten Version 1.0 vorliegende OKSTRA enthält derzeit zum Straßennetz in Kap. 2.1.3 die Objektgruppe „Verkehrliche Beschränkung“. In dieser Objektgruppe sind Tatsachen aufgeführt, die den Verkehr auf Straßen einschränken. Die Definition orientiert sich im wesentlichen am GDF-Standard (Geographical Data File), dem i.Ü. auch die marktgängigen Routingsysteme und Fahrzeugnavigations-Systeme zugrundeliegen. Die Referenzierung der „Verkehrlichen Beschränkung“ zum Straßennetz wird über das Objekt „Streckenobjekt“ gewährleistet, das einen linear zusammenhängenden Straßenbereich definiert, der nicht auf einen einzelnen Straßenabschnitt begrenzt ist.



Die meisten Objekte der Objektgruppe wie z.B. „max. Breite“, „Max. Achsgewicht“ sind dabei eher für das Verfahrensmanagement von Großraum- und Schwerlasttransporten relevant.

Restriktionen bzgl. der Beförderung gefährlicher Güter werden durch die Kombination der Objekte „Gesperrt“ und „Fahrzeugart“ mit Angabe eines Fahrzeugtypes (gemäß GDF-Feature „Vehicle Type“, Nr. 6.3.65) abgedeckt. Der Katalog der „Vehicle Types“ enthält hierfür laut GDF Nr. 6.3.65.2 die folgende Kategorisierung der in diesem Zusammenhang relevanten Fahrzeugtypen:

- Vehicles with an explosive load
- Vehicles with a water-polluting load
- Vehicles with other dangerous loads

Zudem besteht über das Zeichen 261 der StVO §41 - „Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern“ - ein Bezug zum Objekt „Statische verkehrsregelnde Beschilderung“ in Kap. 4.7.



OKSTRA - Soll-Zustand. Das OKSTRA-Objektmodell ist bzgl. folgender Punkte zu ergänzen bzw. überarbeiten (s.o.):

- Integration des nachgeordneten Netzes und der dort üblichen Ordnungssysteme (Straßennamen/Hausnummern etc.) in die Netzbeschreibung des klassifizierten Straßennetzes.

Eine derartige Erweiterung zur Anbindung des relevanten nachgeordneten Netzes ist u.E. auch aufgrund anderer aktueller Entwicklungen wie z.B. Baustelleninformationssystem, Verkehrsinformationszentralen, Location Code Fortschreibung etc. – dringend erforderlich.

- Überarbeitung/Ergänzung der gefahrgutrelevanten Objektstrukturen im Rahmen einer Anforderungsanalyse - unter Berücksichtigung zum Bsp. der OECD- und GGVS-Gefahrgut-Kategorisierung.

Quellen

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Standardisierung graphischer Daten im Straßen- und Verkehrswesen, Teil 2 – Realisierung, Ergebnisse der Teilprojekte. Forschungsbericht FE-Nr. 09.092 G95D, Bonn 1999.
- Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen – Faltblatt, StB 14/12.02.00/51.98 vom 11.11.1998.
- CEN: ENV 14825, Geographic Data Files 3.0, 1996.
- Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) §7
- PTV Planung Transport Verkehr AG: Gefahrgut-Routenplaner Internet und CD. Ideenskizze. Karlsruhe, 1999.
- Straßenverkehrsordnung (StVO) §41