

	Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen Änderungsantrag	Seite: 1 von 10 Stand: 27.11.2008
--	---	--

Das Ausfüllen eines Änderungsantrages zur Behebung von Fehlern oder zur Erweiterung des fachlichen oder informationstechnischen Umfangs im OKSTRA ist ganz einfach:

1. Alle weißen Felder in der Tabelle zum Änderungsantrag ausfüllen. Umfangreichere Texte oder Abbildungen können als Anhang am Ende des Dokuments eingefügt werden.
2. Die Datei per Email an Antrag.OKSTRA@interactive-instruments.de schicken.

Innerhalb einer Woche sollten Sie eine Email-Bestätigung über den Eingang des Antrags einschließlich einer Änderungsnummer erhalten und den Antrag auf dem Server www.okstra.de wiederfinden. Ist dies nicht der Fall, so wenden Sie sich bitte an die OKSTRA-Pflegestelle (siehe <http://www.okstra.de/kontakt.htm>).

1 Änderungsantrag

Änderung Nr.	A0065	Datum	16.07.2007
Kategorie	Erweiterung	Bearbeiter	Hettwer
Verfasser	Markus Weise	Firma/Behörde	Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen
Email	markus.weise@isv.uni-stuttgart.de	Telefon	0711/685-66431
Kurzbeschreibung	Erweiterung des OKSTRA® um die fachliche Bezeichnung von Straßenachsen		
Ist-Zustand	Bei der Übernahme von Achsinformationen aus den CAD-Systemen der Straßenplanung in die Straßeninformationsbank besteht ein Medienbruch. Achsinformationen werden in der Regel erneut von Hand digitalisiert. Dies erfolgt entweder auf der Grundlage von Plänen oder durch Vermessung bereits gebauter Strecken. Für die teilautomatisierte Übernahme von Straßeninformationen in die Straßeninformationsbank wurde ein neues Konvertierungstool namens StraGIS entwickelt, das den OKSTRA®-Standard nutzt, um Achsinformationen in das Dateiformat der Straßeninformationsbank (*.mif) zu konvertieren. Das Tool beseitigt dabei weitestgehend den oben beschriebenen Medienbruch. In der Entwurfsphase einer Straßenplanung entsteht eine Vielzahl von Achsen, wobei die zugehörige fachliche Bezeichnung einer einzelnen Achse (z. B. ASB-Bestandsachse, Hauptachse, Randachse, Achse für Fahrstreifen, Achse für Markierungen etc.) bei einem OKSTRA®-Export weder zwingend noch eindeutig zugeordnet ist. Es bleibt den Entwurfsplanern selbst überlassen, die Achsen zu benennen.		



Soll-Zustand	Die Konvertierung mit StraGIS wird wesentlich vereinfacht, wenn die fachliche Bezeichnung der Entwurfsachsen bei der Übergabe bekannt ist. Für jeden Straßenabschnitt soll eine Hauptachse existieren, die der Definition einer Bestandsachse nach der ASB entspricht (s. Anhang). Dies gilt ebenfalls für Rampen und Kreisverkehre. Bei baulich getrennten Richtungsfahrbahnen verläuft die Bestandsachse in der Mitte der baulichen Trennung. Zufälligerweise ist oftmals die Planungshauptachse mit der ASB-Bestandsachse identisch. Jedoch muss die Durchgängigkeit der Definition der Bestandsachse nach ASB gewährleistet sein. Aufgrund der oben genannten Gründe sollen schon im Entwurf die Bestandsachsen der Straßen, Rampen und Kreisverkehre mit einer standardisierten Form benannt werden. Die Form könnte folgendes Muster aufweisen: „Bezeichnung_Funktion_Straßenklasse_Straßenname_Sonstiges“. Beispiele: „ASB-Bestandsachse_Straße_Bundesautobahn_A81“, „ASB-Bestandsachse_Rampe_Bundesautobahn_A81_AusfahrtOst“, „ASB-Bestandsachse_Kreisverkehr_Landesstraße_L1141_Außenradius Im Schema Entwurf des OKSTRA® soll das Objekt Achse um die Pflichtinformation „Achsbenennung“ erweitert werden, wobei für eine vorhandene Hauptachse im Feld Bezeichnung der Text „ASB-Bestandsachse“ zwingend ist. Diese „Achsbenennung“ soll beim Export über die OKSTRA®-Schnittstelle übergeben werden. Dies ermöglicht dem Tool StraGIS die für die Übernahme relevanten Achsen (Bestandsachsen der Straßen/Bestandsachsen der Rampen/Bestandsachsen der Kreisverkehre) automatisch zu identifizieren.
Bemerkungen	In den einschlägigen Entwurfsprogrammen ist die Möglichkeit der Achsbenennung schon gegeben. In einem Handlungsleitfaden wird das oben beschriebene Übergabeformat dokumentiert. Es soll bei Ausschreibungen der Straßenbauverwaltung mit den zuständigen Ingenieurbüros als Vertragsgrundlage festgelegt werden. Das Programm StraGIS wird im Rahmen eines Forschungsprojektes zur Zusammenführung von Straßen- und Umweltinformationen entwickelt und soll in Baden-Württemberg für die Pflege der Straßeninformationsbank zur Anwendung kommen.

	Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen Änderungsantrag	Seite: 3 von 10 Stand: 27.11.2008
--	---	--

2 Änderungsvorschläge

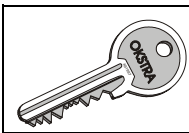
Bearbeiter	Hettwer	Datum	16.07.2007
Vorschlag Nr.	1		
mögliche Maßnahme	Ergänzung von Informationen bei der Objektart <i>Achse</i> , um die automatisierte Übernahme von Achsgeometrien in die Bestandsdaten zu unterstützen		
Umfang und Art der Änderungen	Geringer Umfang		
betroffene Produkte	Objektart <i>Achse</i> aus dem Schema „Entwurf“		
Auswirkungen	Die Übernahme von Entwurfsdaten in den Bestand würde vereinfacht		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Bewertung	Der Änderungsantrag ist vor dem Hintergrund der Diskussion über die Harmonisierung von Entwurfs- und Bestandsdaten zu sehen: Hier wird vorgeschlagen, die Überführbarkeit von Entwurfsdaten in den Bestand hinein zu verbessern – wobei die Überführung deswegen nötig ist, weil Entwurfs- und Bestandsbereich momentan unterschiedliche Datenstrukturen verwenden. Neben dieser „kleinen“ Variante einer Harmonisierung sind auch andere Strategien denkbar; eine maximale Harmonisierung würde durch die Schaffung gemeinsamer Datenstrukturen für die beiden Bereiche erreicht.		

3 Änderungsentscheid

Verfasser	Hettwer	Datum	27.11.2008
Entscheidung	Die vorgeschlagenen Änderungen wurden umgesetzt.		

4 Änderungsmitteilung

Bearbeiter	Hettwer	Datum	27.11.2008
Beschreibung der Änderung	Die vorgeschlagenen Änderungen zur Erweiterung der Objektart <i>Achse</i> wurden gemäß Dokument N0109 umgesetzt.		
Version	1.013		
Leitfaden zur Migration auf die neue Version	N0113		
Bemerkungen			



5 Anhang

Auszug aus der Anweisung Straßeninformationsbank (ASB)

Teilsystem: Netzdaten, Mai 2007

1.4 Nullpunkt

Die Gliederung des gesamten Straßennetzes in Abschnitte und Äste erfordert eine exakte und eindeutige Festlegung ihrer Anfangs- und Endpunkte an denen die Stationierung beginnt und bzw. endet. Diese Anfangs- und Endpunkte werden als Nullpunkte bezeichnet und sind einem Netzknoten zugeordnet.

[...]

1.4.2 Achsen

Für die Festlegung von Nullpunkten spielen die Bestands- und Fahrbahnachsen eine besondere Rolle.

Bestandsachse

Die Bestandsachse verläuft grundsätzlich in der Mitte der aufzunehmenden Straße.

- Bei nachträglich asymmetrischer Querschnittsänderung infolge von Baumaßnahmen (z. B. Zusatzfahstreifen) verschiebt sich die Bestandsachse in die neu entstandene Mitte der Fahrbahn. Links- und Rechtsabbiegestreifen sind hierbei nicht zu berücksichtigen.
- Bei Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen verläuft die Bestandsachse in der Mitte der baulichen Trennung. In den Abbildungen ist die Bestandsachse strich-punktiert in rot dargestellt.

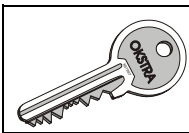
Fahrbahnachse

Die Fahrbahnachse verläuft grundsätzlich in der Mitte der durchgehenden Fahrbahn.

Sie wird gebildet aus den Querschnittstreifenarten

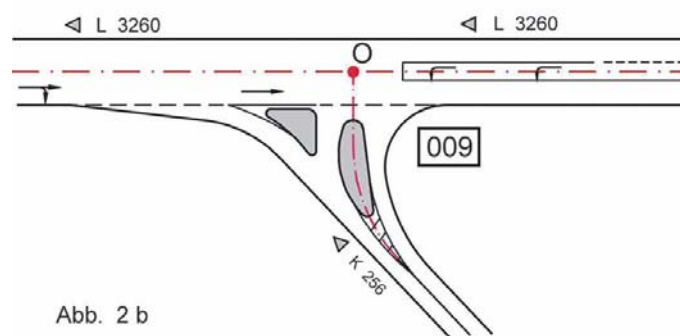
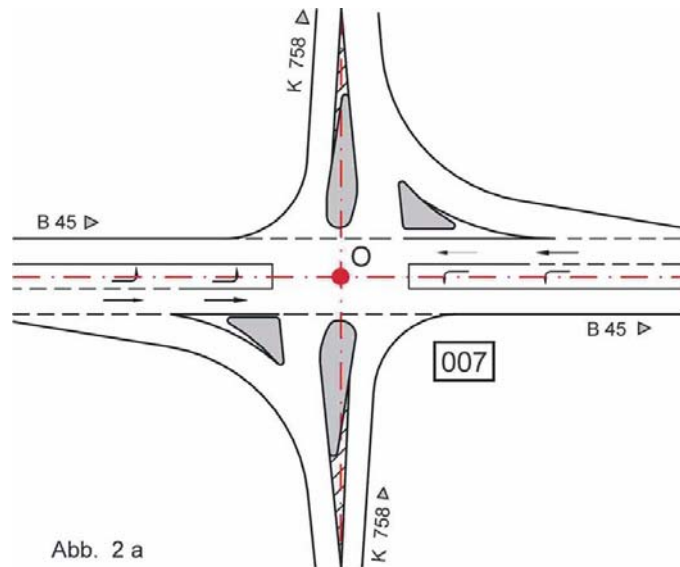
- Fahrbahn (zukünftig wegfallend) oder
- Hauptfahstreifen, 1. - 3. Überholstreifen und Zusatzstreifen,

d. h. ohne Berücksichtigung von weiter außen liegenden Streifen – z. B. Einfahr- und Ausfahrbereiche (Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren), Links- und Rechtsabbiegestreifen, Mehrzweck- und Seitenstreifen oder Rand- und Leitstreifen. Durch diese Verfahrensweise wird die Abbildung eines möglichst weitgehend kontinuierlichen Verlaufs der Fahrbahnachse ermöglicht. Bei einbahnigen Straßen ist die Bestandsachse lageidentisch mit der Fahrbahnachse. In den Abbildungen wird die Fahrbahnachse punktiert in blau dargestellt.

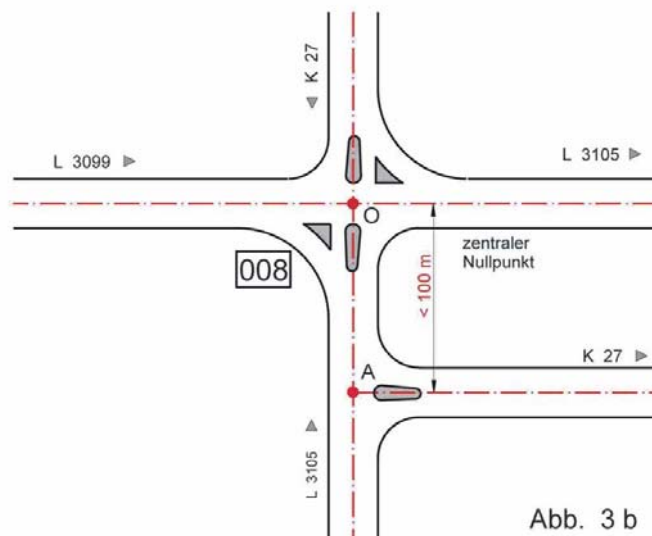
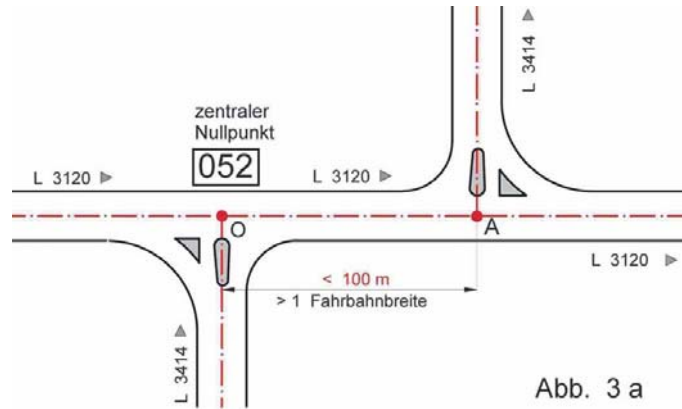


Die folgenden Abbildungen machen deutlich, wie die ASB-Bestandsachse definiert ist:

Bestandsachse	
Fahrbahnachse	



Festlegung von zentralen Nullpunkten



Nullpunkte an versetzten Kreuzungen

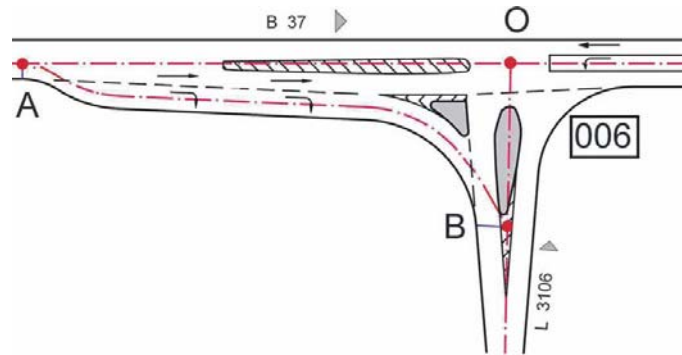


Abb. 4 a

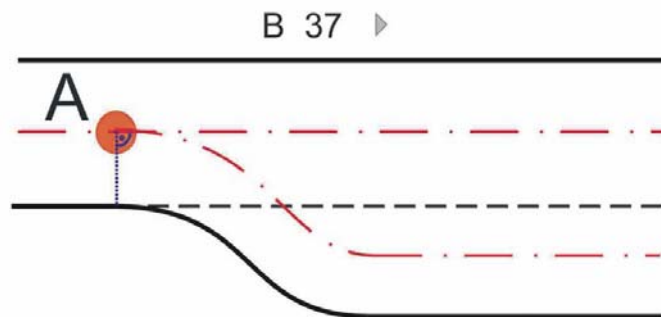
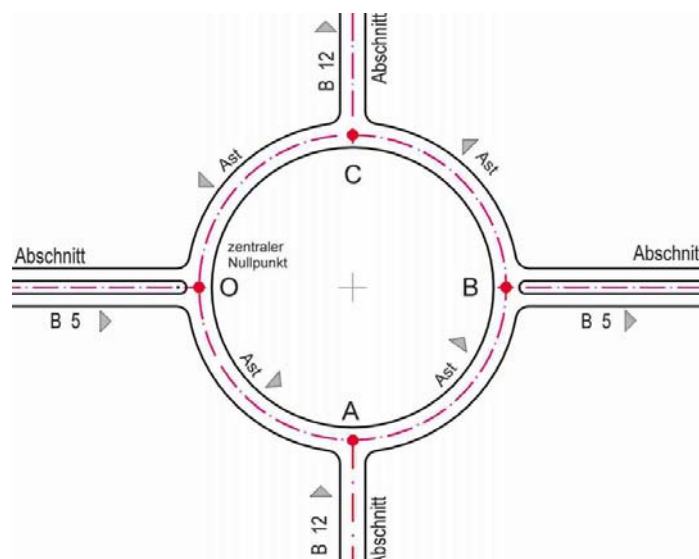
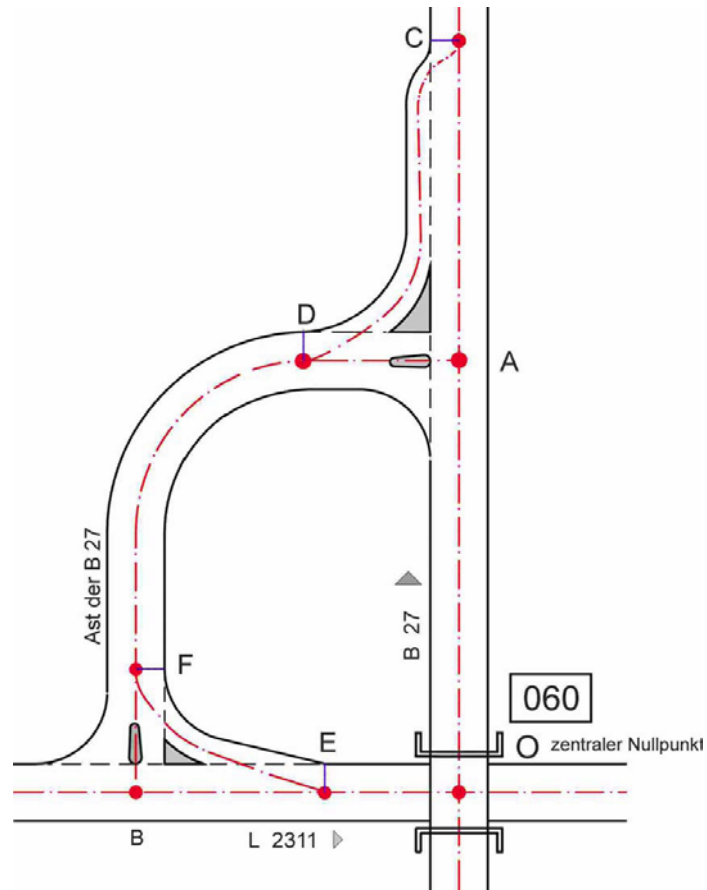


Abb. 4 b

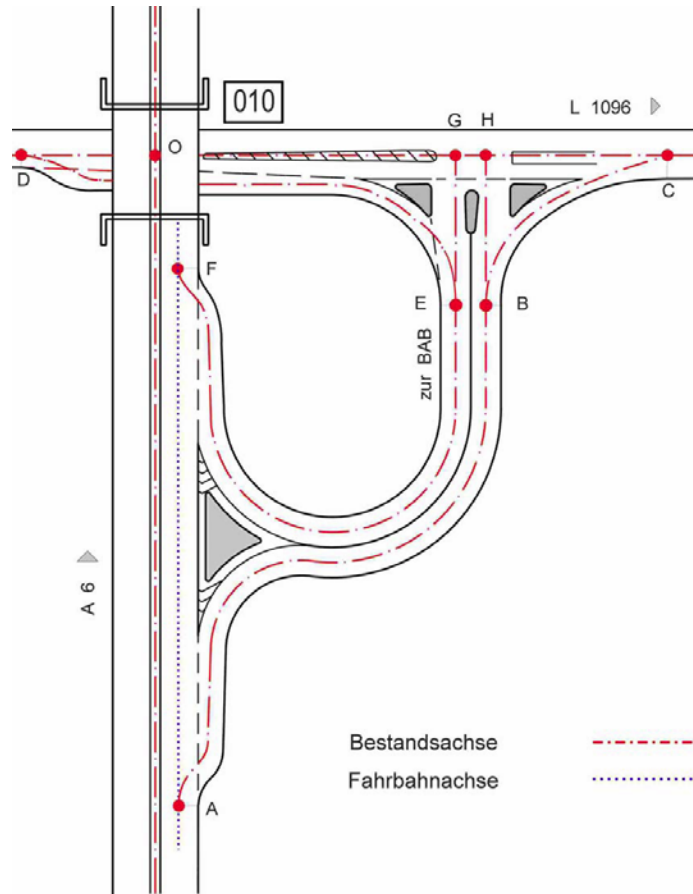
Nullpunkte an plangleichen Kreuzungen und Einmündungen



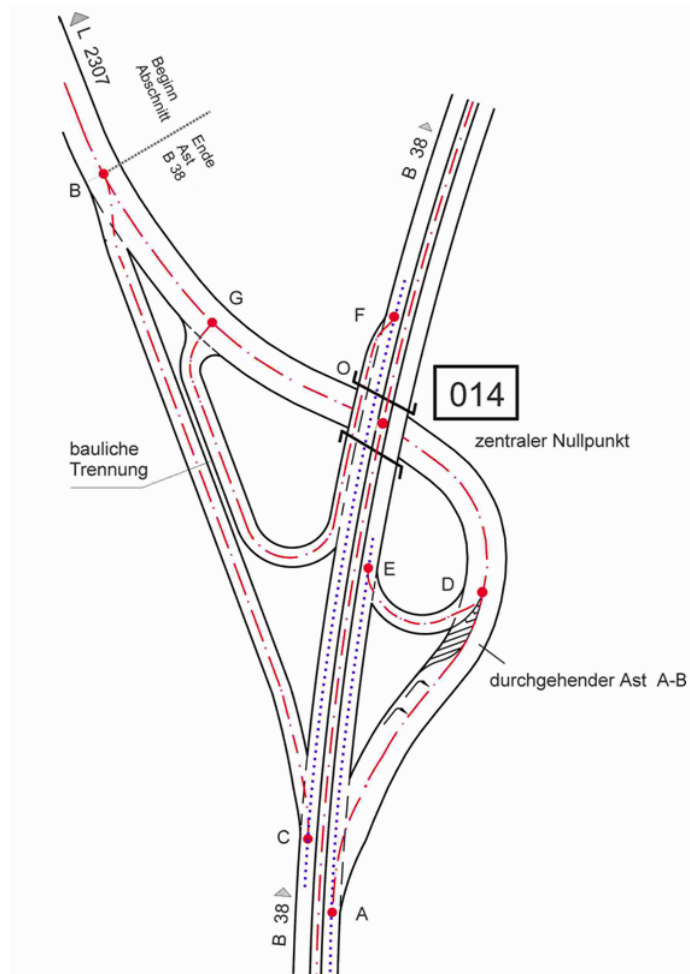
Nullpunkte am Kreisverkehr



Nullpunkte an planfreien Knotenpunkten



Nullpunkte an Anschlussstellen



Nullpunkte an planfreier Anschlussstelle