

Ergebnisprotokoll der Auftaktveranstaltung des Forschungsvorhabens FE 77.480 „Kommunale integrierte Verkehrsnetzdokumentation“ OKSTRA kommunal

1. Begrüßung durch Herrn Bauer der BASt und Einführung zur Veranstaltung durch Herrn Stein (BASt)

2. Hintergrund, Motivation und Ausgangslage des Forschungsvorhabens

Präsentation durch Herrn Hettwer von interactive instruments mit anschließender Diskussion

- ➔ Für das eine Straßennetz existieren unterschiedliche Zuständigkeiten, so dass es keine zusammenhängende Verkehrsnetzbeschreibung und Datenhaltung auf den unterschiedlichen Verwaltungsebenen (Kommunen, Länder, Bund) gibt.
- ➔ Für die verschiedenen Geschäftsprozesse innerhalb der Kommunen und den damit verbundenen unterschiedlichen Software-Anwendungen gibt es zumeist keine standardisierten Schnittstellen, so dass ein Datenaustausch nicht verlustfrei oder gar nicht möglich ist.
- ➔ Zur Vermeidung von Mehrfacherfassung von Daten, zum verlustfreien Austausch von Daten zwischen unterschiedlichen Zuständigkeiten und unterschiedlichen Anwendungen, Reduzierung des Pflegeaufwands ist eine standardisierte Beschreibung des Straßennetzes und der darauf referenzierten Fachdaten notwendig. Das Vorhaben OKSTRA kommunal soll dieses Ordnungssystem und die Fachdatenmodelle für kommunale Anwendungen definieren.
- ➔ Der bestehende OKSTRA kann als Grundlage für „OKSTRA kommunal“ genutzt werden. Die Unterschiede des innerörtlichen Netzes zum Außerortsnetz, für den der OKSTRA originär entwickelt wurde, sollen in OKSTRA kommunal berücksichtigt werden.
- ➔ Die Unterschiede liegen vor allem in den kürzeren Knotenpunktabständen, den vielfältigen Knotenpunktsformen, der vielfältigen Straßenraumgestaltungen, der teilweise flächenhaften Ausprägung von kommunalen Verkehrsflächen (z.B. Parkplätzen) und den unterschiedlichen Möglichkeiten zur Referenzierung von Objekten auf die Straßen (z.B. durch Adresse oder Hausnummer).
- ➔ Das System von Knoten und Kanten bleibt aber auch im OKSTRA kommunal erhalten.
- ➔ Der OKSTRA kommunal beschränkt sich auf Objekte im Straßen- und Verkehrswesen, eine Erweiterung auf andere Anwendungen (z.B. Grünflächen) wäre denkbar ist aber nicht Bestandteil des Projektes.
- ➔ Der OKSTRA kommunal (und auch der OKSTRA) stellt keine Anwendung dar, sondern definiert und standardisiert das Ordnungssystem für das Straßennetz und Datenmodelle für Fachdaten im Straßen- und Verkehrswesen. Diese Datenmodelle müssen von den Anwendungsherstellern übernommen werden, um den Datenaustausch zwischen diesen zu ermöglichen.

3. Arbeitsprogramm des Forschungsvorhabens

Präsentation durch Herrn Kochs von momatec mit anschließender Diskussion

- ➔ Das Vorhaben wird in 2 Phasen durchgeführt.
- ➔ In der ersten Phase (Analysephase) wird die Ist-Situation in den Kommunen analysiert. Die Analyse erfolgt durch eine schriftliche Befragung oder durch ein intensives persönliches Interview vor Ort in der Kommune.
- ➔ Die Befragung und die intensive Analyse durch Interview umfasst die Analyse von

Zuständigkeiten und Organisationsstrukturen, die Analyse relevanter Geschäftsprozesse und vorhandener Anwendungen und Software-Produkte für die unterschiedlichen Geschäftsprozesse. Es werden die relevanten Fachdaten aus unterschiedlichen Bereichen des Straßen- und Verkehrswesens behandelt (Entwurf und Trassierung, Erhaltungsmanagement und Zustandserfassung, Unfallanalyse, Verkehrsmanagement usw.)

- ➔ Die Kommunen sollen ihre Anforderungen an OKSTRA kommunal definieren.
- ➔ Es werden die relevanten Standards analysiert (OKSTRA/ASB, GDF, TMC, Richtlinien, Empfehlungen und Hinweise aus dem Straßenverkehrswesen, ALKIS und ATKIS)
- ➔ Es wird eine Analyse der vorhandenen Produkte vorgenommen.
- ➔ Die Ergebnisse der Analysephase definieren die Grundlage für die Definition von Anwendungsfeldern und Diensten für OKSTRA kommunal und die technische und betriebliche Konzeption.
- ➔ In der zweiten Phase (Konzeptphase) wird ein technisches Konzept für das Ordnungssystem und die Datenmodelle für die wichtigsten und zentralen Fachdaten entwickelt.
- ➔ Das Ordnungssystem basiert auf dem OKSTRA und berücksichtigt die Anforderungen aus der Analysephase. Die Fachdatenmodelle des OKSTRA werden auf ihre Tauglichkeit für kommunale Anwendungen überprüft und ggf. Änderungen und Ergänzungen vorgenommen. Zusätzliche Fachdatenmodelle werden entwickelt.
- ➔ Die betrieblichen Konzepte umfassen Vorschläge für die Organisation und die Zuständigkeiten in der Kommune, Vorschläge für die Datenpflege, Vorschläge für Dienste zur Erzeugung von Mehrwert (z.B. Zusammenführung von unterschiedlichen Datenbeständen zu einem neuen „Produkt“, z.B. eine digitale Karte für die Fahrwegplanung von Sondertransporten oder die Übernahme von Zustandsdaten ins NKF)
- ➔ Es werden Szenarien für ein Prototyping entwickelt, welches die Alltagstauglichkeit der technischen und betrieblichen Konzeption beispielhaft aufzeigen soll.
- ➔ Die Ergebnisse des Prototypings werden ggf. zur Verbesserung der Konzeptionen benutzt.
- ➔ Die Kommunen und auch die Anbieter von Software sollen möglichst intensiv am Projekt beteiligt werden.

4. Mittagspause

5. Beteiligung der Kommunen an dem Vorhaben OKSTRA kommunal

Präsentation durch Herrn Kochs von momatec mit anschließender Diskussion

- ➔ Sowohl Kommunen als auch Hersteller von Produkten sind aufgerufen, zur Betreuung des Projektes Mitglieder im Betreuerkreis zu werden. Der Betreuerkreis tagt in den 18 Monaten Bearbeitungszeit ca. 5 bis 8 mal. Weitere mögliche Teilnehmer am Betreuerkreis sind Planungsbüros und Energieversorger.
- ➔ Der Betreuerkreis hat Einfluss auf die Ausrichtung des Projektes, so dass vor allem die Beteiligung der Kommunen von besonderer Wichtigkeit ist.
- ➔ In der Analysephase des Projektes werden die Ausgangssituation und die Anforderungen der Kommunen an OKSTRA kommunal untersucht. Bei der schriftlichen Befragung wird der Fragebogen möglichst von den verschiedenen Mitarbeitern in der kommunalen Verwaltung bearbeitet. Bei der intensiveren Analyse durch Interview besucht ein Mitarbeiter der Auftragnehmer die Kommune vor Ort und sucht das Gespräch mit möglichst vielen an den Geschäftsprozessen im Straßen- und

- Verkehrswesen beteiligten Mitarbeitern.
- ➔ Die Einbindung der Hersteller in der Analysephase wird zur Beschreibung der auf dem Markt verfügbaren Produkte angestrebt.
 - ➔ In der Konzeptphase werden die Ergebnisse der Konzeption den Kommunen zum Review in einem möglichst frühen Stadium zur Verfügung gestellt.
 - ➔ Das Prototyping soll die Kernaspekte von OKSTRA kommunal aufzeigen (Datenaustausch zwischen zwei Anwendungen, Datenaustausch mit Land, Zusammenführen von unterschiedlichen Datenquellen zur Erzeugung einer digitalen Karte, Web-Service).
 - ➔ Das Prototyping wird in Zusammenarbeit mit einer (oder mehreren) Kommunen durchgeführt. Interessierte Kommunen können ihre Vorschläge in das Projekt einbringen. Es gibt noch keine Festsetzungen für das Prototyping.
 - ➔ Die beteiligten Kommunen müssen bei der Konzeption, der Umsetzung und dem Betrieb des Prototypen mitwirken und neben der Mitwirkung der verantwortlichen Mitarbeiter auch die Daten in das Prototyping einbringen.
 - ➔ Alle öffentlich zugänglichen Dokumente des Projektes werden auf dem Internet-Server der OKSTRA-Pflegestelle veröffentlicht.
 - ➔ Es wurde vorgeschlagen, auch den ÖPNV in OKSTRA kommunal zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang könnten neben den Kommunen und Softwareherstellern auch die Beförderungsträger mit eingebunden werden.
 - ➔ Bei kleinen Kommunen übernehmen i.d.R. Ingenieurbüros die Aufgaben bei der Planung und Verwaltung des Straßennetzes. Um an Informationen aus diesem Bereich heranzukommen, sollte versucht werden, über die FGSV bzw. die Ingenieurkammern an entsprechende Büros heranzutreten.

6. Beispielanwendungen für OKSTRA kommunal

Präsentation durch Herrn Kochs von momatec mit anschließender Diskussion

- ➔ Der OKSTRA kommunal dient als Grundlage für die standardisierte Beschreibung des Straßennetzes sowie der darauf referenzierten Fachdaten. Dadurch wird ein verlustfreier Datenaustausch zwischen unterschiedlichen Anwendungen und Zuständigkeiten möglich.
- ➔ Beispiele für den Nutzen von OKSTRA kommunal sind Anwendungen, für die unterschiedliche Straßendaten notwendig sind, die aus anderen Geschäftsprozessen und Anwendungen übernommen werden können.
- ➔ Ein Beispiel ist die Zustandserfassung und das Erhaltungsmanagement und das Neue Kommunale Finanzmanagement. Hier werden für unterschiedliche Geschäftsprozesse Daten zum Straßennetz, zur Straßennetzgeometrie (Flächen), zum Straßenaufbau und zum Straßenzustand benötigt, die alle auch zur Bewertung des Straßennetzes für die Eröffnungsbilanz notwendig sind. Es gibt viele weitere Beispiele.

7. Abschließende Diskussion

- ➔ Die Thematik des Projektes wird als sehr wichtig angesehen. Die Kommunen sollten sich an dem Projekt beteiligen, um ihre Interessen zu vertreten.
- ➔ Es muss klar sein, dass OKSTRA kommunal nur die Rahmenbedingungen für eine standardisierte Straßennetzdokumentation bildet. Die Hersteller der Produkte müssen auf die Spezifikationen zurückgreifen und in ihren Produkten implementieren.
- ➔ OKSTRA kommunal stellt keine Anwendung dar, sondern nur eine Spezifikation. Mit OKSTRA kommunal wird keine allumfassende Datenbank geschaffen (eine Straßeninformationsbank, die bei allen Geschäftsprozessen die notwendigen Daten

vorhält). OKSTRA kommunal hat das Potential, Daten aus unterschiedlichen Datenhaltungen zu integrieren, d.h. bei Bedarf können die aktuell benötigten Daten aus einer Anwendung in die andere übernommen werden.

- ➔ Selbst wenn beispielsweise der Zeitplan für die Erstellung der Eröffnungsbilanz schon weit fortgeschritten ist und viele Kommunen schon aktiv geworden sind und Produkte und Lösungen angeschafft oder entwickelt haben, ist die Standardisierung doch sinnvoll. Es erfordert zwar Migrationsaufwand, wenn die in den bisherigen Produkten verwalteten Daten OKSTRA kommunal konform umorganisiert werden, dieser Migrationsaufwand würde aber in der Zukunft auch ohne OKSTRA kommunal anfallen. Der Aufwand, der in den kommenden Jahren in die Standardisierung gesteckt wird, wird sich im Betrieb durch die Vereinfachung von Geschäftsprozessen und die Vermeidung von Mehrfacherfassung von Daten schnell rechnen.
- ➔ Der Mehraufwand der Mitarbeiter durch eine Umorganisation der Datenerfassung, -verwaltung und -pflege wird in Zukunft zu vereinfachten Prozessen führen und damit zur Arbeits- und Kosteneinsparungen.

Die auf der Veranstaltung gezeigten Präsentationen werden als PDF-Dateien unter www.okstra.de verfügbar gemacht.

Als Termin für die erste Sitzung der Betreuungsgruppe wurde der 23. Mai 2005 in Münster vorgeschlagen (ein Tag vor Beginn des OKSTRA-Symposiums).

8. Auswertung der Fragebögen

Auf der Veranstaltung wurden kurze Fragebögen verteilt. Insgesamt 11 ausgefüllte Bögen konnten verwertet werden. Die Ergebnisse sind hier kurz dargestellt.

- ➔ Fast alle Kommunen führen eine Art von Straßeninformationsbank, wenn auch nicht im engeren Sinne. Einsatzbereich ist meistens der Straßenbetrieb, die Verwaltung der Ausstattung sowie das Erhaltungsmanagement und das NKF
- ➔ Als besonders relevant für die Anwendung einer standardisierten Straßennetzdokumentation wurden die Bereiche Erhaltungsmanagement, Verkehrsdatenverwaltung und Wegweisungsplanung und -verwaltung genannt, gefolgt vom Straßenbetriebsdienst. Am seltensten wurden genannt die Unfallanalyse, die Verkehrsmodellierung und Simulation sowie das Verkehrsmanagement.
- ➔ Der Datenaustausch zwischen den Zuständigkeiten innerhalb der Kommunen wird als besonders relevant für OKSTRA kommunal angesehen. Informationsaustausch zwischen Kommunen und Kommunen und dem Land/Bund werden nur als sehr wenig wichtig angesehen.
- ➔ Generell sollten alle Fachdaten im OKSTRA kommunal berücksichtigt werden. Besonders genannt werden u.a.:
 - i. Zustandsdaten
 - ii. Aufbruchkataster
 - iii. Versorgungsleitungen
 - iv. Beleuchtung
 - v. Straßenbäume
 - vi. Straßenklassifizierung und administrative Daten
 - vii. Verknüpfung mit aktuellen Verkehrsdaten
- ➔ Generell wird das Projekt als wichtig bewertet.