

Anlage 1

Beschreibung:

Die Region Köln/Bonn zeigt aktuell ein sehr heterogenes Bild bei der Verkehrslage. Auf der einen Seite der Großraum der Städte Köln und Bonn, die durch ihre Bedeutung und Größe täglich mit massivem Verkehrsaufkommen kämpfen müssen, auf der anderen Seite eher ländlich strukturierte Regionen im Randbereich des Kreises Euskirchen oder im Oberbergischen Kreis, die ganzjährig überwiegend staufrei sind. Für diese Gemeinden sind häufig Mobilitätsinformationen im Freizeitbereich von hoher Bedeutung.

Die derzeit vorhandenen lokalen Mobilitätsinformationssysteme in der Region Köln/Bonn bieten bereits einen hohen Versorgungsgrad, aber lediglich mit rein ortsbezogenen Mobilitätsinformationen.

mobil-im-rheinland greift den nahe liegenden Schritt auf, die bisher räumlich voneinander unabhängigen Mobilitätsinformationssysteme in der Region zu einem regionalen Mobilitätsmanagementsystem zu verknüpfen, in sinnvoller Weise zu ergänzen und durch eine räumliche Integration dieser Systeme, einen Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in der Region Köln/Bonn zu leisten.

Intentionen und Ziele:

- Grundversorgung der Bürger und Besucher mit kostenlosen Mobilitätsinformationen auf der Basis vielfältiger kommunaler und regionaler Mobilitätsdaten und weiterer Informationen durch Nutzung aller zur Verfügung stehenden Medien zur flächenhaften Verbreitung der Informationen
- Attraktivitätssteigerung durch Einbeziehung von Freizeit- und Tourismusdaten
- Invest in kundenorientierte Erfassungssysteme für den fließenden Verkehr
- Dynamisierung der Parkdaten
- Integration von Baustelleninformationen und weiteren verkehrlichen Störeinflüssen
- Bereitstellung eines intermodalen dynamischen Routings, d. h. verkehrsmittelübergreifende Routingempfehlungen auf der Basis von Solldaten und in einem weiteren Schritt von Istdaten.
- Aufbau einer dauerhaften Betreiberstruktur
- Entwicklung einer Mobilitätskultur und eines regionalen Verkehrsmanagements

Durch das Mobilitätsportal mobil-im-rheinland wird für die Region Köln/Bonn eine flächendeckende Verkehrsinformationsplattform geschaffen, die die Grundlage für eine effizientere Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die Verkehrsmittel und damit auch zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bietet.

Insgesamt führt der Einsatz von Mobilitätsinformationssystemen zu Einsparungen an volkswirtschaftlichen Ressourcen (Reisezeitersparnisse, verringerter Kraftstoffverbrauch, Unfallkostensenkung, Lärmreduktionen, geringerer Fahrzeugbetriebsaufwand, Reduktion der Schadstoffemissionen und der CO²-Emissionen). Neben diesen verkehrs- und umweltpolitischen Zielen liegt in der Entwicklung eines Mobilitätsmanagements eine überregionale standortpolitische Bedeutung.

Das Entwicklungspotential einer Wirtschaftsregion wird von den regionalen Strukturmerkmalen beeinflusst. Dabei ist das Mobilitätsmanagement in der Region ein wesentlicher Bestimmungsfaktor. Ein qualitativ hochwertiges Angebot von Mobilitätsdienstleistungen leistet einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit bis hin zum Alleinstellungsmerkmal der Region.

Eine verbesserte Erreichbarkeit der Städte und Gemeinden in einer Region sowie die Optimierung des Verkehrsflusses erhöhen die Attraktivität des Standortes bei Bevölkerung, Wirtschaft und Handel.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und ein effizientes Mobilitätsmanagement sind daher auch von wesentlicher Bedeutung für die Standortwahl von Unternehmen und Menschen. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Region erhöht die Chancen zur Vermarktung der Region bei Großveranstaltungen und Events im Wettbewerb mit anderen Ballungsräumen in Deutschland.

Der Ansatz des Projektes hat bundesweit und auf europäischer Ebene großes Interesse hervorgerufen. Beispielhaft seien der WDR, der den Themenkreis Verkehrsinformation innerhalb der ARD bearbeitet und die Vereinigung der europäischen Rundfunkanstalten (EBU) genannt. Gleichzeitig hält das Projekt über die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Kontakt zum Vorhaben der Bundesregierung, eine bundesweite Metaplattform für Verkehrsinformation zu schaffen. mobil-im-rheinland sieht sich selbst als eine Mikroplattform dieser Idee.

mobil-im-rheinland sieht die hier beschriebenen Aufgaben als verkehrs- um umweltpolitisch bedeutende Ziele an. Als logische Folge ist die öffentliche Hand dauerhaft federführend im zukünftigen Betrieb des Mobilitätsportals.

mobil-im-rheinland verfolgt seit den Anfängen konsequent den Weg des bottom-up Prinzips. Die kommunalen Partner der Region sollen sich gleichrangig zusammenfinden und ihre vorhandenen Möglichkeiten bündeln. Dies stärkt den regionalen Gedanken, steuert Kirchturmdenken entgegen und schafft Akzeptanz für das System in der gesamten Region.

mobil-im-rheinland bietet zukünftig kostenlose Mobilitätsinformationen für unterschiedliche Zwecke auf Basis vielfältiger kommunaler und regionaler Daten an. Die kostenlose Verbreitung der Informationen orientiert sich auch an dem Ziel der Europäischen Union aus dem Jahre 2003 im Rahmen des e-Safety Programms, die Zahl der Unfalltoten ihrer Mitgliedsländer bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Dies bedingt unter anderem umfassende Verkehrsinformationen.

Status innerhalb der Regionale 2010:

Das Projekt „mobil-im-rheinland“ ist Teil der Projektfamilie innerhalb der Regionale 2010 und besitzt den Projektstatus A (höchste Stufe).

Projektbeteiligte:

Die Region:



Das Konsortium:



Initiatoren der Mobilitätsinitiative Rheinland sind die Städte und Kreise der Region Köln/Bonn und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Als weiterer kommunaler Partner konnte der Kreis Euskirchen gewonnen werden. Somit ist das gesamte Verbandsgebiet des VRS durch mobil-im-rheinland abgedeckt. Die Projektleitung liegt bei der Stadt Köln.

Wichtige Partner sind der ADAC als bundesweit führende Institution im Bereich des Parkinfo-Service, der WDR Köln mit regions- und landesweiten Informationen zum öffentlichen Verkehr sowie der Flughafen Köln/Bonn als einer der bedeutendsten deutschen Flughäfen mit weltweiter Anbindung.

Aus dem Bereich der Wissenschaft und Forschung sind die Universität zu Köln, das Institut für Verkehrstechnik (IfV Köln) und das Fraunhofer Institut Autonome Intelligente Systeme (IAIS), Sankt Augustin Projektpartner.

Der VRS schließlich betreibt derzeit das Portal und übernimmt den technischen Support.

Im Juni 2008 konnte mobil-im-rheinland die offizielle Unterstützung des Landes durch den Minister für Bauen und Verkehr, Herrn Oliver Wittke, verzeichnen. Damit steht gleichzeitig der Landesbetrieb Straßenbau NRW (LBS-NRW) als maßgeblicher Straßenbaulasträger innerhalb der Kreise als weiterer wichtiger Partner fest.

Seitens des LBS-NRW werden die Verkehrslage und Baustellendaten aus dem Bundesfernstraßennetz zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus befinden sich ca. 75 % der Streckenabschnitte des untergeordneten klassifizierten Straßennetzes, zu denen eine Abbildung der Verkehrslage erfolgen soll, in der Baulast des LBS-NRW. Hier erfolgt ein entsprechender Ausbau der zur Erfassung der Verkehrslage notwendigen Infrastruktur.

Ein weiterer entscheidender Schritt zur Sicherung der hohen Qualität der Verkehrsinformationen ist die Einbeziehung polizeilicher Daten aus dem nachgeordneten Straßennetz. In mehreren Gesprächen konnte die oberste Polizeibehörde des Innenministeriums des Landes NRW gewonnen werden. Die hier auflaufenden Verkehrsstörungen außerhalb des Autobahnnetzes werden zukünftig an mobil-im-rheinland weitergeleitet.

mobil-im-rheinland entwickelt sich aus den Kompetenzen und Kapazitäten ihrer Partner. Durch die sukzessive Einbindung neuer Partner und deren jeweiligem hohen Engagement entsteht die solide Basis für ein „echtes“ gemeinsames Ziel.

Derzeitiger Projektstand, Arbeitspakete, Zeit-/Maßnahmenplan:

Projektstand

Bereits im Sommer 2006 wurde die erste Stufe des Internetportals präsentiert und zur öffentlichen Nutzung frei geschaltet.

Hierbei handelte es sich zunächst im Wesentlichen um eine Verlinkung zu bereits bestehenden Internetinhalten von Verkehrsinformationen innerhalb der Region. Dies hat für den Nutzer den Vorteil, dass für die gesamte Region lediglich ein Link bekannt sein muss. Über ein entsprechendes Menü erfolgt die Weiterleitung zu anderen Informationsangeboten.

Mittel- und langfristig bietet diese Lösung jedoch keinen ausreichenden Informationsgehalt und entspricht nicht den gesetzten Qualitätsansprüchen. Das Portal ist daher völlig neu konzipiert und gestaltet worden. Die zuvor beschriebenen Verlinkungen entfallen. Zukünftig werden auf der Basis von Roh- bzw. Basisdaten alle Mobilitätsinformationen einheitlich dargestellt. Die Datenstruktur entspricht dem zukunftsweisenden TPEG-Format (Transport Protocol Experts Group, Erläuterung siehe Anlage). Hierbei handelt es sich um das Nachfolgeformat von TMC (Traffic Message Chanel) mit dessen Hilfe zurzeit Verkehrsmeldungen seitens der Rundfunkanstalten ausgestrahlt werden.

Gegenüber TMC können bei TPEG wesentlich mehr Informationen in höherer Qualität übertragen werden. TPEG wird zukünftig sowohl für Meldungen im MIV als auch im ÖV verwendet. Verkehrslagemeldungen sowie die Belegungsdaten der Parkhäuser, Tiefgaragen sowie P+R-Plätze und alle verkehrlichen Störeinflüsse können dadurch schnell auf verschiedene mobile Endgeräte übertragen werden. Somit gelangen zukünftig nicht nur die Verkehrsmeldungen aus dem Autobahnnetz in die mobilen Endgeräte sondern auch die vg. Verkehrsdaten aus dem untergeordneten Netz der Region Köln/Bonn. Darüber hinaus erhält der Verkehrsteilnehmer die Informationen aus dem ÖPNV-Netz des VRS.

Hierdurch wird die Basis für das vorgesehene dynamische intermodale Routing (verkehrsmittelübergreifende Routenempfehlungen) geschaffen.

Im Rahmen einer Pressekonferenz in der WDR 2 Arena wird das neue Portal Ende August 2008 der Öffentlichkeit präsentiert. Gleichzeitig wird ein deutschlandweit einmaliges Pilotprojekt durch den WDR gestartet. Erstmals werden TMC-basierte Staumeldungen aus dem Stadtgebiet Köln auf Navigationsgeräte übertragen. Dies ist bisher nur für das Bundesfernstraßennetz möglich.

Arbeitspakete:

Dynamisierung der Parkdaten:

Ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsportals ist die Frage nach den zur Verfügung stehenden (freien) Parkplatzkapazitäten der einzelnen Kommunen. Vereinzelt verfügen kommunale Partner bereits über ein dynamisches Parkleitsystem (und zeigen diese auch im Internet an) bzw. bauen dieses gegenwärtig auf. Andere Gemeinden hingegen besitzen Informationen über statische Parkdaten.

Um zu einer flächendeckenden Information über die Parkraumsituation in der Region zu gelangen und den Verkehr entsprechend leiten zu können, ist die vollständige Einbindung aller Parkhäuser, Tiefgaragen und P+R-Plätze erforderlich.

Sämtliche Parkdaten der Region werden dem Nutzer zukünftig als dynamische Informationen vorliegen und dem neuen Routingsystem des Portals zur Verfügung stehen. Unter Berücksichtigung der vom Routingsystem ermittelten Ankunftszeit wird auf der Grundlage der vorhandenen Belegung und der daraus ableitbaren Belegungsprognose vor (Pre-Trip) und während der Fahrt (On-Trip) die im gewünschten Zielkorridor optimale Parkierungsanlage ausgewählt. Darüber hinaus bietet der intermodale, also verkehrsmittelübergreifende, Router durch Reisezeitvergleich eventuell günstigere Verbindungen durch die ausschließliche oder mit dem IV kombinierte Nutzung des ÖPNV an.

Entwicklung und Bau der Mobilitätsdatenbank:

Hierbei handelt es sich um den Kern des Portals. In dieser Datenbank werden alle verkehrsrelevanten Informationen aus der Region gesammelt und zu hochwertigen Informationsdiensten verknüpft. Hierzu gehören u. a. die bereits erwähnte Abbildung der Verkehrslage in der Region Köln/Bonn und das intermodale Routingsystem.

Der Projektleitung ist es im Dezember 2007 gelungen, eine entsprechende Finanzierung zur Entwicklung und zum Bau der Mobilitätsdatenbank durch den VRS sicherzustellen.

Die Entwicklungsarbeiten für die Bereitstellung der Verkehrsinformationen werden vom Büro side by site GmbH & Co. KG in Zusammenarbeit mit der Ingenieurgruppe IVV-Aachen vorgenommen. Side by site übernimmt hierbei die Portalgestaltung sowie die Entwicklung der Datenbank. Durch IVV-Aachen erfolgt die Konzeption der verkehrstechnischen Applikationen. Das Büro side by site hat bereits innerhalb der Regionale 2010 die Datenbank des Freizeitplaners entwickelt. Diese wird ebenfalls in das Portal von mobil-im-rheinland integriert.

In den folgenden Arbeitsschritten werden die verkehrstechnischen Module zur Sammlung und Aufbereitung von Mobilitätsdaten unterschiedlichster Herkunft in das Mobilitätsportal integriert.

Besonders hervorzuheben ist hierbei das Verkehrs- oder Störungsmodul. Verkehrsabläufe werden häufig und in erheblichem Maße von Störungen verschiedenster Art beeinflusst. Dabei spielen Baustellen im Verkehrsraum eine wesentliche Rolle. Aber auch Veranstaltungen wie Stadtfeste, Konzerte oder Sportevents können Sperrmaßnahmen erforderlich machen, die sich auf einen geregelten Verkehrsfluss auswirken.

Entwickelt unter Beteiligung aller kommunalen Partner wird dieses vollständig neu entwickelte Modul den Gemeinden und Kreisen kostenlos zur Verfügung gestellt. Erstmals können so viele Gemeinden Störungen in ihrem Verkehrsnetz georeferenziert erfassen und über ihren Internetauftritt sämtliche Informationen hierzu anzeigen.

mobil-im-rheinland schafft mit diesem Angebot einen weiteren Baustein im Hinblick auf umfassende Mobilitätsinformation und unterstützt die kommunalen Partner im Sinne der Kundenorientierung ihre Qualität zu steigern.

Zusätzlich erfolgt eine georeferenzierte Kartendarstellung. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, diese Informationen auf den kommunalen Internetseiten darzustellen. Bereits im September 2008 ist gemeinsam mit der Freischaltung des Portals auch die Freigabe des Störungsmoduls vorgesehen.

Weiteres zentrales Projekt des Portals ist das bereits erwähnte intermodale und dynamische Routingsystem. Diese Applikation bietet eine verkehrsmittelübergreifende, also intermodale, Routingempfehlung an.

Alle generierten Verkehrsinformationen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.

Detektion innerhalb der Region:

In diesem Arbeitspaket werden für bedeutende Netzabschnitte innerhalb der Region die infrastrukturellen Defizite zur Erfassung der Verkehrslage ermittelt und beseitigt. Ziel ist eine bewertende Abbildung der Verkehrslage für dieses Netz. Die daraus gewonnenen Informationen sind wesentliche Eingangsgrößen für die Routingempfehlungen.

Die Ingenieurgruppe IVV hat zu diesem Zweck das gesamte klassifizierte Netz der Region mit über 4.000 km Straßenlänge untersucht. Gemeinsam mit Kreisen und Kommunen wurden anschließend die für eine Detektion in Frage kommenden Streckenabschnitte festgelegt.

Die klassische Detektion mittels Schleifen- oder Infrarottechnik ist eine Erfassungsmöglichkeit, die sich vorwiegend in den Ballungsräumen entsprechend großer Städte anbietet. Der technische Aufwand hierfür ist nicht unerheblich und im Betrieb mit laufenden Kosten, u. a. für die vor Ort vorhandene Messeinrichtung, verbunden. Eine flächendeckende Ausstattung mit klassischen Detektionseinrichtungen ist aus ökonomischen Gesichtspunkten nicht vertretbar.

Vor diesem Hintergrund wird in Zusammenarbeit mit der Oberbergischen Verkehrsgesellschaft OVAG, dem VRS und dem Fraunhofer Institut IAIS innerhalb eines Pilotprojekts der Einsatz der FCD-Technologie (Erläuterung siehe Anlage) zur Bestimmung der Verkehrslage untersucht. Bei dieser Technologie werden über die in den Bussen der OVAG eingebaute GPS-Sende- und Empfangseinheiten die Positionsdaten der Busse an die Leitzentrale gesendet. Aus diesen Positionsdaten lassen sich die fahrdynamischen Eigenschaften des Einzelfahrzeuges ablesen. Über die Reisezeiten sollen zukünftig gleichzeitig Informationen über die Verkehrsdichte generiert werden.

Im Zuge einer zukünftigen und vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW unterstützen Kooperation mit dem zweiten großen Verkehrsportal in NRW, dem RUHRPILOT, wird durch die Universität Duisburg eine hochwertige Software entwickelt, die eine erhebliche Verbesserung bei der Darstellung von Verkehrslagen und Reisezeiten außerhalb der Bundesfernstraßen bietet.

Betreiberstruktur:

Die Entwicklung und der dauerhafte Betrieb von mobil-im-rheinland erfordert nachhaltige organisatorische Konzepte.

Bis Ende 2008 wird das Konzept des zukünftigen Betriebes vorliegen. Die Aufnahme dieses Betriebes wird nach derzeitiger Planung im Laufe des Jahres 2009 erfolgen.

Zeit-/Maßnahmenplan:

	3 07	4 07	1 08	2 08	3 08	4 08	1 09	2 09	3 09	4 09	1 10	2 10	3 10	4 10	1 11
AP 1 - Dynamisierung der Parkdaten															
Pilotversuch P&R Weiden West, 1. + 2. Stufe															
Finanzierungsanträge, Erklärungen der kommunalen Partner. Termin BR: 01.06.08															
Baumaßnahmen P&R															
Dynamisierung der Parkhäuser															
AP 2 – Entwicklung und Bau der Mobilitätsdatenbank															
Entwicklung Datenbank einschl. Testphase															
Entwicklung Verkehrsmodul + intermodales Routing, Einbindung Daten LBS, Stadt Köln, Freizeitplaner und Polizei															
Einbindung Parkhaus Detektion, P&R Detektion															
Entwicklung für mobile Browser															
Modul FCD															
Relaunch / Freischaltung der neuen Internetseite www.mobil-im-rheinland.de															
AP 5 - Detektion															
Ermittlung Detektionslücken															
Ausbau Detektion															
AP 8 - Betreibermodell															
Entwicklung Betreibermodell															
Gründung Betreiberstruktur															
												abge-	in	optionale	
												schlossen	Planung	Zeitplanung	

Abbildung: Zeit-/Maßnahmenplan des Projektes unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung.

Finanzierung:

Die Gesamtkosten des Projekts in Bezug auf die kommunalen Partner und deren vorgesehene Verteilung auf die Haushaltsjahre 2009 und 2010 zeigen folgende Tabellen (bei den angegebenen Kosten handelt es sich um Bruttokosten):

Maßnahmen Haushaltsjahr 2009	Gesamtkosten	Umsetzung 2009	Gesamtkosten 2009	Eigenanteil 2009
Dynamisierung der Parkdaten der Parkhäuser und Tiefgaragen (gesamte Region) (Förderquote nach GVFG 70 %)	82.925 EUR	22 Parkhäuser und Tiefgaragen	82.925 EUR	24.878 EUR
Dynamisierung der Parkdaten der P+R-Plätze (gesamte Region) (Förderquote nach ÖPNVG 85 %)	1.102.059 EUR	20 P+R-Plätze	348.780 EUR	52.317 EUR
Ausbau der Detektion (gesamte Region) (Förderquote nach GVFG 70 %)	1.018.509 EUR	40 %	407.404 EUR	122.221 EUR
Summe:	2.203.493 EUR		839.109 EUR	199.416 EUR

Maßnahmen Haushaltsjahr 2010	Gesamtkosten	Umsetzung 2010	Gesamtkosten 2010	Eigenanteil 2010
Dynamisierung der Parkdaten der Parkhäuser und Tiefgaragen (gesamte Region) (Förderquote nach GVFG 70 %)	82.925 EUR	in 2009 abgeschlossen	0	0
Dynamisierung der Parkdaten der P+R-Plätze (gesamte Region) (Förderquote nach ÖPNVG 85 %)	1.102.059 EUR	43 P+R-Plätze	752.199 EUR	112.830 EUR
Ausbau der Detektion (gesamte Region) (Förderquote nach GVFG 70 %)	1.018.509 EUR	60 %	611.105 EUR	183.332 EUR
Summe:	2.203.493 EUR		1.363.304 EUR	296.161 EUR

Demnach belaufen sich die Gesamtkosten für die kommunalen Partner auf 2.203.493 EUR. Die Summe der Eigenanteile für die Haushaltsjahre 2009/2010 beträgt 495.577 EUR.

Die Finanzierung des Projektes verteilt sich auf alle beteiligten Kommunen der Region Köln/Bonn sowie den Landesbetrieb Straßenbau NRW auf der Grundlage der noch abzuschließenden Projektvereinbarung. Inwieweit die Kosten nach NKF dem konsumtiven Bereich oder dem investiven Bereich zuzuordnen sind, muss in den nächsten Planungsschritten noch inhaltlich festgelegt werden.

Die Projektbeteiligten beabsichtigen zur Finanzierung der notwendigen Einzelmaßnahmen Fördermittel in Anspruch zu nehmen. Abstimmungs- und Einplanungsgespräche mit Vertretern der Bezirksregierung Köln als zuständiger Bewilligungsbehörde wurden bereits geführt. Weiterhin wurden im Juni 2008 die zugehörigen Finanzierungsanträge gestellt.

Als Projektträger stellt die Stadt Köln im Auftrag der kommunalen Partner einen gemeinsamen Zuschussantrag für die Maßnahmenpakete zur Dynamisierung der Parkdaten der Parkhäuser und Tiefgaragen sowie zum Ausbau der Detektion.

Für die Dynamisierung der Parkdaten der P+R-Plätze wird vom VRS ein gemeinsamer Förderantrag gestellt. Dieser wird bis zum 11.08.2008 beim Zuschussgeber eingereicht.

Die notwendigen Nachweise zur Sicherstellung der Finanzierung seitens der kommunalen Partner befinden sich derzeit in Bearbeitung und werden in Kürze beim Projektträger bzw. beim VRS erwartet.

Somit ist vorbehaltlich der schriftlichen Erklärungen zu den Kostenbeteiligungen für die Haushaltsjahre 2009 und 2010 die Finanzierung der in den Tabellen enthaltenen Gesamtkosten zu den Arbeitspaketen Dynamisierung der Parkhäuser und Tiefgaragen sowie zum Ausbau der Detektion seitens der Stadt Köln sicherzustellen.

Hinzu kommt die Finanzierung zur Dynamisierung der 17 P+R-Plätze auf dem Stadtgebiet der Stadt Köln. Hierzu muss die Stadt Köln die Sicherstellung der Finanzierung gegenüber dem VRS nachweisen.

Für die Haushaltsjahre 2009 und 2010 müssen somit seitens der Stadt Köln die in den folgenden Tabellen unter Gesamtkosten aufgeführten Beträge bereitgestellt werden:

In 2009 betragen die Gesamtkosten 577.794 EUR und in 2010 ist ein Betrag von 821.021 EUR bereitzustellen (Summe 2009 + 2010: 1.398.815 EUR):

Maßnahmen Haushaltsjahr 2009	Gesamtkosten	Umsetzung 2009	Gesamtkosten 2009	Eigenanteil 2009
Dynamisierung der Parkdaten der Parkhäuser und Tiefgaragen (gesamte Region) (Förderquote nach GVFG 70 %)	82.925 EUR	22 Parkhäuser und Tiefgaragen	82.925 EUR	24.878 EUR
Dynamisierung der Parkdaten der P+R-Plätze (nur Eigenanteil Stadt Köln) (Förderquote nach ÖPNVG 85 %)	297.381 EUR	5 P+R-Plätze	87.465 EUR	13.120 EUR
Ausbau der Detektion (gesamte Region) (Förderquote nach GVFG 70 %)	1.018.509 EUR	40 %	407.404 EUR	122.221 EUR
Summe:	1.398.815 EUR		577.794 EUR	160.219 EUR

Maßnahmen Haushaltsjahr 2010	Gesamtkosten	Umsetzung 2010	Gesamtkosten 2010	Eigenanteil 2010
Dynamisierung der Parkdaten der Parkhäuser und Tiefgaragen (gesamte Region) (Förderquote nach GVFG 70 %)	82.925 EUR	in 2009 abgeschlossen	0	0
Dynamisierung der Parkdaten der P+R-Plätze (nur Eigenanteil Stadt Köln) (Förderquote nach ÖPNVG 85 %)	297.381 EUR	12 P+R-Plätze	209.916 EUR	31.487 EUR
Ausbau der Detektion (gesamte Region) (Förderquote nach GVFG 70 %)	1.018.509 EUR	60 %	611.105 EUR	183.332 EUR
Summe:	1.398.815 EUR		821.021 EUR	214.819 EUR

Auf die Maßnahmen in Bezug auf die Stadt Köln entfallen Gesamtkosten in Höhe von 511.310 EUR.

Diese verteilen sich auf die Haushaltsjahre 2009 und 2010 wie folgt:

Maßnahmen Haushaltsjahr 2009	Gesamtkosten	Umsetzung 2009	Gesamtkosten 2009	Eigenanteil 2009
Dynamisierung der Parkdaten der P+R-Plätze (Stadt Köln , Förderquote 85 %)	297.381 EUR	3 P+R-Plätze	52.479 EUR	7.872 EUR
Ergänzung der bestehenden Detektion (Stadt Köln , Förderquote 70 %)	213.929 EUR	40 %	85.572 EUR	25.671 EUR
Summe:	511.310 EUR		138.051 EUR	33.543 EUR

Maßnahmen Haushaltsjahr 2010	Gesamtkosten	Umsetzung 2010	Gesamtkosten 2010	Eigenanteil 2010
Dynamisierung der Parkdaten der P+R-Plätze (Stadt Köln , Förderquote 85 %)	297.381 EUR	14 P+R-Plätze	244.902 EUR	36.735 EUR
Ergänzung der bestehenden Detektion (Stadt Köln , Förderquote 70 %)	213.929 EUR	60 %	128.357 EUR	38.507 EUR
Summe:	511.310 EUR		373.259 EUR	75.243 EUR

Die Belegungsdaten der Parkhäuser und Tiefgaragen werden bereits erfasst.

Zur Dynamisierung der Belegungsdaten der P+R-Plätze verbleibt unter Berücksichtigung der Förderquote von 85 % nach ÖPNVG ein Eigenanteil von 44.607 EUR.

Zum Ausbau der bereits bestehenden Detektion in Köln ist die Installation von insgesamt 48 Messquerschnitten erforderlich. Davon entfallen 23 Standorte in die Baulast der Stadt Köln und 25 Querschnitte in die Baulast des LBS-NRW.

Zur Finanzierung der 23 Standorte in Kölner Baulast werden 213.929 EUR benötigt. Bei einer Förderung nach GVFG reduziert sich diese Summe auf einen Eigenanteil von 64.178 EUR.

Somit ergibt sich aus den beiden vg. Eigenanteilen für die Stadt Köln insgesamt ein Eigenmittelbedarf von 108.785 EUR.

Weitere Maßnahmen im Projekt werden von anderer Stelle aus finanziert.

Die Finanzierung der Mobilitätsdatenbank ist bereits durch den VHS erfolgt (280.000 EUR).

Der WDR stellt die für den laufenden Betrieb notwendige Hardware zur Verfügung.

Die Finanzierung zur Ausschreibung und Bauleitung zum Ausbau der Detektion wird derzeit von der Regionale 2010 Agentur geprüft.

Aufgrund der vorgesehenen Betreiberstruktur zwischen VRS und Stadt Köln werden nur geringe Mittel für die Gründung einer kommunalen Betreibergesellschaft erwartet. Konkrete Aussagen können erst bei Festlegung der Betreiberstruktur getroffen werden.

Insgesamt beträgt der Finanzbedarf zur Realisierung des Projektes mobil-im-rheinland voraussichtlich ca. 4,2 Mio. EUR.

Um das vg. Förderprogramm nutzen zu können, ist es von besonderer Bedeutung, dass das Projekt mobil-im-rheinland von den politischen Entscheidungsgremien der projektbeteiligten Kommunen befürwortet und unterstützt wird.