

**Stadtgebiet;
Abgleich von Navigationsdiensten mit der städtischen Verkehrsführung**

Gremium:	Verkehrssenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	4	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	29.04.2024	Stadt Landshut, den	11.04.2024
Sitzungsnummer:	21	Ersteller:	Stadler, Magnus

Vormerkung:

Navigationsgeräte und entsprechende Apps werden von Verkehrsteilnehmern vielfach für eine optimierte Routenplanung verwendet. Dabei werden unterschiedliche Daten und Informationen für die Routenberechnung der verschiedenen Anbieter berücksichtigt. Grundlage ist immer eine digitale Straßenkarte, in der die Geschwindigkeiten bzw. Widerstände der einzelnen Straßenkategorien hinterlegt sind. Dabei kann es gelegentlich vorkommen, dass einzelne Navigationsdienste eine von der offiziellen Routenführung oder Wegweisung abweichende Route ermitteln. Das ist dann problematisch, wenn Schleichwege durch Wohnstraßen vorgeschlagen werden oder gar Durchfahrtsverbote ignoriert werden.

Einzelne frei verfügbare Navigationsdienstleister, die erst seit wenigen Jahren zur Verfügung steht, berücksichtigt scheinbar im Gegensatz zu den klassischen Navigationsanbietern zusätzlich die Ortsveränderungen von Handys und Meldungen der Benutzer. Stau- und Unfallmeldungen erhalten sie nicht über Rundfunksignale (TMC-Meldungen), sondern durch Crowdsourcing: Standortinformationen über die Nutzer auf der Straße werden sofort verarbeitet, um Staus und stockende Verkehrsflüsse zu erkennen. Straßendaten z.B. zu Sperrungen, Baustellen etc. werden von Benutzern editiert. Zum Beispiel führt das Routing eines dieser frei verfügbaren Navigationsdienstleisters vom Regierungsplatz/Landshut zum Dreifaltigkeitsplatz trotz der Durchfahrtsbeschränkung im Balsgäßchen durch die Spiegelgasse. Auch eine durch das Tiefbauamt erfolgte Meldung, die das Balsgäßchen sperrt, wird trotz Rückmeldung einer „Veröffentlichung“ nicht im Routing berücksichtigt.

Die klassischen Hersteller von digitalen Karten und Navigationsdiensten beliefern besonders Kunden in der Autoindustrie. Sie arbeitet mit einer Kartengrundlage, in der alle Verkehrszeichen erfasst sind und beim Routing berücksichtigt werden. Das Ergebnis des Routings vom Regierungsplatz zum Dreifaltigkeitsplatz liefert im Gegensatz zum obigen Beispiel eine Route über den Tunnel und die Innere Münchener Straße. Falls in seltenen Fällen die Routenberechnung nicht mit der offiziellen städtischen Beschilderung übereinstimmt, kann seitens der Stadt eine Korrektur in die Kartengrundlage eingepflegt werden. Die Änderungen werden vom Kartenhersteller geprüft, so dass die Routenberechnung letztendlich angepasst wird.

Die Tests zeigen, dass auf bestimmte frei verfügbare Navigationsdienstleister höchstens beschränkt seitens der Stadt Einfluss auf die Routenberechnung genommen werden kann, während die Dienste der klassischen Kartenhersteller der Automobilindustrie Routenempfehlungen liefern, die mit der städtischen Routenführung übereinstimmt oder im Ausnahmefall durch die Stadt einfach angepasst werden können. Letztendlich gelten für die Verkehrsteilnehmer weiterhin die Beschilderungen an der Straße.

Beschlussvorschlag:

Vom Bericht über den Abgleich von Navigationsdiensten mit der städtischen Verkehrsführung wird Kenntnis genommen.

Anlagen:
