

Bezirksregierung Köln

Verkehrskommission des Regionalrates
<u>Sachgebiet:</u> Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP)
Drucksache Nr.: VK 172/2005
2. Sitzungsperiode

Köln, den 20. Dezember 2005

Vorlage für die 6. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates am 10. Februar 2006

TOP 6: Ergebnisse der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW – Priorisierung durch den Regionalrat

Berichterstatter: Herr Fritsch, Dezernat 58, Tel.: 0221 / 147 - 2336

Inhalt: **Erläuterung (S. 2)**

Anlagen: Separate Drucksachen:

- 1 Bedarfsplan-Entwurf des MBV, Auszug Reg.-Bez. Köln, mit Schreiben des MBV vom 16.12.2005
- 2a Vorhabendossiers (Kurzdossiers) Straße
- 2b Vorhabendossiers (Kurzdossiers) Schiene

Hier enthalten:

- 3 Schreiben der Bezirksregierung vom 15.12.05 (**S. 8**)
- 4 Ergebnisübersicht zur Vorhabenbewertung: Straße (**S. 9**)
- 5 Ergebnisübersicht zur Vorhabenbewertung Schiene (**S. 16**)

Beschlussvorschlag:

Die Verkehrskommission nimmt die Ergebnisse der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW zur Kenntnis.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 172/2005	Seite 2
-----------------------------------	---	--------------------------

Erläuterung

1. Einführung

Gemäß § 7 Abs. 3 und 4 Landesplanungsgesetz kann der Regionalrat Vorschläge für Fördermaßnahmen von regionaler Bedeutung unterbreiten. **Der Regionalrat nimmt eine Prioritätensetzung vor und beschließt über die Vorschläge der Region für die Verkehrsinfrastrukturplanung.** Hierunter fallen auch die beiden Bedarfspläne des Landes für die Landesstraßen sowie für die Schienenvorhaben des kommunalen ÖPNV (Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Bezirksregierung stellt dem Regionalrat die hierzu erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

Der Landesstraßenbedarfsplan und der ÖPNV-Bedarfsplan werden derzeit unter Beachtung der **Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP)** fortgeschrieben. Hierzu hat eine Gutachtergruppe im Auftrag des Landes und auf der Grundlage des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung vom 9. Mai. 2000 und anerkannter Bewertungsverfahren eine Methodik entwickelt, bei der bedarfsplanrelevante Verkehrsinfrastrukturvorhaben der Straße und der Schiene einer weitestgehend einheitlichen, standardisierten und verkehrsmittelübergreifenden **gesamtwirtschaftlichen** Bewertung unterzogen werden.

Durch die Methodik der IGVP wurden landesweit 423 Landesstraßen- und 200 Schienenvorhaben bewertet. Von den angemeldeten Vorhaben verlaufen 123 Straßenvorhaben und 54 Schienenvorhaben durch den Regierungsbezirk Köln.

Für jedes bewertete Vorhaben haben die Gutachter ein **Dossier** mit einer Vorhabensbeschreibung, einer Karte und den Bewertungsergebnissen erstellt (vgl. Kurzfassungen in Anlagen 2a und b sowie Langfassungen auf CD-ROM und im Internet). **Das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) NRW hat den Bezirksregierungen mit Schreiben vom 16.12.05 einen ersten Bedarfsplan-Entwurf zur Weiterleitung an die Regionalräte per E-Mail zukommen lassen (vgl. Anlage 1).**

Das MBV erwartet die Priorisierungsvorschläge der Regionalräte bis zum 1. März 2006.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 172/2005	Seite 3
----------------------------	----------------------------------	-------------------

Eine Ergebnisübersicht, sortiert nach Nutzen-Kosten-Quotient, ist für die Vorhaben im Regierungsbezirk Köln in den Anlagen 4 (Straße) und 5 (Schiene) dieser Drucksache enthalten.

Die Anlage 3 enthält das Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 16.12.2005 mit dem **Vorschlag, in der zweiten Januarhälfte 2006 einen interfraktionellen Arbeitskreis unter Hinzuziehung der Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau und des Betriebssitzes Gelsenkirchen einzuberufen.**

2. Grundzüge der Bewertungsmethodik und Bedeutung der Anmeldungen

Die Bewertungsmethodik der IGVP¹ setzt sich aus der für die Aufnahme der Vorhaben in den Bedarfsplan maßgeblichen Nutzen-Kosten-Analyse sowie einer Nutzwertanalyse zusammen. Es handelt sich um eine gesamt- bzw. volkswirtschaftliche Bewertung auf der Grundlage anerkannter Verfahren². Die Bewertung bezieht sich dabei nicht nur auf die Vorhabenstrecke selbst, sondern auf das von ihr beeinflusste Teilnetz (bei der Schiene das Netz des ÖV's und des IV's).

Für die Straßenvorhaben wurden dabei die Veränderungen durch den Personen- und Güterverkehr und für die Schienenvorhaben die Veränderungen durch den Personenverkehr im Vergleich der Jahre 2000 und 2015 bewertet.

Die Nutzen-Kosten-Analyse basiert auf 16 (Schiene) bzw. 17 (Straße) monetär bewerteten Indikatoren.

Die als Punktebewertung angelegte Nutzwertanalyse enthält die Indikatoren der Nutzen-Kosten-Analyse und zusätzlich 15 weitere Indikatoren. Sie ermöglicht eine ergänzende Einschätzung der Vorhaben. Die Indikatoren wurden in die drei Wirkungsbereiche (1) individuelle und gesellschaftliche Belange bzw. in den Tabellen „Gesellschaft“, (2) Wirtschaft und (3) Umwelt aufgeteilt. Die Ergebnisse der Nutzwertanalyse sind in den Dossiers (Langfassungen) als Stärken-Schwächen-Profil veranschaulicht.

¹ vgl. Methodenband unter www.igvp.nrw.de

² Bewertungsverfahren zur Bundesverkehrswegeplanung (BVWP), Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs, Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	4

Grundlage der Vorhabenbewertungen waren die Anmeldungen der Aufgabenträger (Verkehrsverbünde und Gebietskörperschaften mit kommunalem ÖPNV) und Bau- lastträger (Landesbetrieb Straßenbau) in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrs- unternehmen bzw. den Kommunen. Das heißt, dass die Vorhaben wie angemeldet (Lage, Kosten, Betriebskonzept Schiene, Betriebskonzept Bus) von der Gutachter- gruppe bewertet worden sind bzw. nachträglich noch Veränderungen im Rahmen mehrerer Beteiligungen aufgenommen wurden.

Bei vielen Straßenvorhaben wurden die Investitionskosten nach der Bewertung aktu- alisiert. Dies führt zu Abweichungen zwischen dem Bedarfsplanentwurf und den Vorhabendossiers bzw. Ergebnisübersichten.

3. Fortschreibung der Bedarfspläne (vgl. auch Anlage 1)

Der Landesstraßenbedarfsplan 1993 und der ÖPNV-Bedarfsplan 1998 werden auf der Grundlage des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung als Verkehrs- infrastrukturbedarfsplan fortgeschrieben. Es wird aber weiterhin zwei separate Teil- pläne geben.

Die Regionalräte werden in diesem Verfahren über einen regionalen Priorisierungs- vorschlag beschließen. Grundsätzlich sind sie bei der Abgabe ihrer Voten nicht an die Vorschläge des MBV zur Maßnahmeneinstufung gebunden.

Der vorgegebene Finanzrahmen für den Landesstraßenbedarfsplan in Höhe von 1.000 Mio. € (Stufe 1 einschl. Planungsreserve; plus 600 Mio. € für Bedarf nach 2015 in Stufe 2) und für den ÖPNV-Bedarfsplan in Höhe von 600 Mio. € (nur neue Vorhaben) bis 2015 ist allerdings zu beachten.

Für die Aufnahme neuer bzw. zu überprüfender (disponibler) Vorhaben der Stufe 1 des Bedarfsplan-Entwurfs zu den Landesstraßen wurde ein Nutzen-Kosten-Quotient von mindestens 2,2 zu Grunde gelegt.

12 Straßenvorhaben mit einem Gesamtvolumen von rd. 191 Mio. € werden derzeit noch nachbewertet und erst nach Vorliegen der Ergebnisse im Januar einer Stufe zugeordnet; sie sind z.Z. noch ohne Angabe in der Spalte „Stufe“ in der Liste zu Stu-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	5

fe 2 mit enthalten.

Bei den **SPNV-Vorhaben** ist zu beachten, dass die Umsetzung davon abhängig gemacht wird, dass die Aufgabenträger die erforderlichen Bestellgarantien abgeben und die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund sind nicht alle Vorhaben mit einem guten Nutzen-Kosten-Quotienten in den Bedarfsplan-Entwurf aufgenommen worden.

Bestands-/erhaltungsorientierte Ausbaumaßnahmen sowie Kreuzungsvorhaben (Beseitigung von Bahnübergängen und sonstige kreuzungsbedingte Punktmaßnahmen) sind – wie im BVWP-Verfahren – nicht Gegenstand des Bedarfsplans. Zur Unterrichtung der Regionalräte sind sie dennoch beigefügt.

Das Ministerium für Bauen und Verkehr wird nach Vorliegen der Regionalratsvorschläge einen neuen Bedarfsplanentwurf erstellen und gemäß o.g. Gesetz das Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ausschuss herstellen. Die Fortschreibung soll bis Mitte 2006 abgeschlossen sein. Dazu soll für den Landesstraßenbedarfsplan im Frühjahr 2006 das Gesetzgebungsverfahren für die Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes eingeleitet werden. Für den ÖPNV-Bedarfsplan wird das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags hergestellt.

Aus den Bedarfsplänen erstellt das zuständige Ministerium für einen Zeitraum von (Straße: mindestens) 5 Jahren die Ausbaupläne sowie auf deren Grundlage – und unter Beteiligung des Regionalrats – die jährlichen Ausbau- und Förderprogramme.

4. Erste Anmerkungen zum Bedarfsplan-Entwurf des MBV sowie zu den Bewertungsergebnissen insgesamt

Insgesamt wurden durch die IGVP landesweit 423 Straßen- und 200 Schienenvorhaben bewertet. Davon liegt in beiden Kategorien knapp jedes dritte Vorhaben im Regierungsbezirk Köln bzw. tangiert diesen.

Im Hinblick auf das Investitionsvolumen enthält der Bedarfsplan-Entwurf des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) NRW für den Regierungsbezirk Köln (einschl.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 172/2005	Seite 6
-----------------------------------	---	--------------------------

tangierender Vorhaben) bei der Schiene (nur neue Vorhaben) Ausgaben in Höhe von rd. 245 Mio. € (40 %) und bei der Straße (nur disponible Vorhaben der Stufe 1) rd. 116 Mio. € (25 %).

Für die bewerteten Straßen- und Schienenvorhaben wurden folgende **Kennwerte** ermittelt:

Kennwert	Straßen- vorhaben	Schienen- vorhaben	Bemerkung
Anzahl bewerteter (= disponibler) Vorhaben	423	200	
davon mit einem NKV $\geq 1,0$	213	31	
Anteil der Vorhaben mit NKV $\geq 1,0$	50,4%	15,5%	
durchschn. NKV der Vorhaben mit NKV $\geq 1,0$	3,7	2,8	
durchschnittliche Gesamtausgaben pro Vorhaben	6,7 Mio. €	45,8 Mio. €	alle bewerteten Vorhaben
durchschnittliche Vorhabenlänge	3,6 km	15,4 km	alle disp. Vorhaben der Vorhabendatenbank
durchschn. Gesamtausgaben/km	1,9 Mio. €	3,0 Mio. €	alle bewerteten Vorhaben
durchschnittliche Nutzwertpunkte im Wirkungsbereich I Individuelle u. gesellsch. Belange	121	90	
durchschnittliche Nutzwertpunkte im Wirkungsbereich II Wirtschaft	90	-4	nur Vorhaben mit NKV $\geq 1,0$
durchschnittliche Nutzwertpunkte im Wirkungsbereich III Umwelt	-224	-261	

Die Haupteinflussgrößen der Bewertung der Vorhaben durch die Nutzen-Kosten-Analyse der IGVP sind

bei den Straßenvorhaben

- die Verkehrsbeteiligungsdauern Personenverkehr und Lkw-Verkehr,
- die Unfälle mit Personenschäden sowie
- die Betriebskostengrundwerte Pkw.

Und bei den Schienenvorhaben

- die Verkehrsbeteiligungsdauer Personenverkehr ÖV
- die Unterhaltungskosten pro Jahr (nur zusätzliche des Vorhabens) sowie
- die Warte-/Anschlusszeiten.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	7

Positiv wirkt sich bei den Straßen- wie auch bei den Schienenvorhaben vor allem die Verringerung der Verkehrsbeteiligungsdauer (etwa 50 % der positiven Wirkung aller bewerteten Vorhaben) aus.

Negativ wirken sich bei den Straßenvorhaben vor allem die Betriebskostengrundwerte Pkw, die Unterhaltungskosten und die Unfälle mit Personenschäden sowie bei den Schienenvorhaben fast zu 100 % die aus der Investitionssumme abgeleiteten Unterhaltungskosten aus (Grundlage = alle bewerteten Vorhaben).

Bei einem „guten“ ($NKV \geq 1,0$) durchschnittlichen Schienenvorhaben ist der monetäre Nutzen – unabhängig von den Investitionskosten – etwa 3 1/2mal so hoch wie bei einem durchschnittlichen Straßenvorhaben. Ein „gutes“ Straßenvorhaben zeichnet sich durch einen positiven Nutzen vor allem bei den Verkehrsbeteiligungsdauern im Personenverkehr und Lkw-Verkehr aus. Darüber hinaus sind Unfälle mit Personenschäden, Lärmimmissionen in bewohnten Gebieten und Schadstoffeinwohnergleichwerte von Bedeutung. Auch ein „gutes“ Schienenvorhaben ist in erster Linie durch den monetär positiven Nutzen aus der Verringerung der Verkehrsbeteiligungsdauer im Personenverkehr gekennzeichnet. Darüber hinaus wirken sich insbesondere die Verringerung der Warte-/Anschlusszeiten und die durch Umsteiger vom IV auf den ÖV gesunkenen Betriebskostengrundwerte Pkw positiv aus. Negativ hingegen schlagen über das Betriebsangebot (Taktverkehr) der Energieverbrauch und damit auch die CO₂-Emissionen sowie die Betriebskosten ohne Energieverbrauch auf das Bewertungsergebnis durch. Dagegen spielen die Investitionskosten aufgrund der zugrunde gelegten Annuitäten (wegen der angenommenen Nutzungsdauer von 90 Jahren für den Fahrweg und 50 Jahren für Ingenieurbauwerke) eine eher geringe Rolle.

Bei der **Nutzwertanalyse** wird das Gesamtergebnis überwiegend durch den Wirkungsbereich Umwelt geprägt und dies insbesondere bei der Schiene. Bei Betrachtung allein der positiven Nutzen spielt der Umweltbereich weder für die Straßenvorhaben noch für die Schienenvorhaben eine Rolle. Bei der Straße kommt etwa die Hälfte der positiven Nutzwertpunkte (alle bewerteten Vorhaben) aus dem Wirkungsbereich Wirtschaft, der bei der Schiene nur durch die (negativ wirkenden) Unterhaltungskosten vertreten ist. Die Summe der negativen Nutzen ist zu 70 % durch die Indikatoren des Wirkungsbereichs Umwelt geprägt.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 172/2005	Seite 8
-----------------------------------	---	--------------------------

ANLAGE 3

Bezirksregierung Köln

- Elektronische Post -

Bezirksregierung, 50606 Köln

An die Geschäftstellen
der Fraktionen
im Regionalrat Köln

Zeughausstraße 2-10, 50667 Köln

Auskunft erteilt:

H. Fritsch

Holger.Fritsch@bezreg-koeln.nrw.de

Zimmer: **K 625**

Durchwahl: (0221) 147 - **2336**

Telefax: (0221) 147 - **3332**

Aktenzeichen (bitte bei Antwort angeben):

58.01.01-Fr

Datum: 16.12.2005

Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW

Veröffentlichung der Bewertungsergebnisse

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bitte um Kenntnisnahme, dass die Dossiers (Langfassung) zu den durch die IGVP bewerteten Straßen- und Schienenvorhaben am Montag, den 19.12.05 im Internet zur Ansicht bzw. zum Download freigeschaltet werden.

<http://www.igvp.nrw.de>, Menüpunkt „Bewertung“

Eine Übersicht zu den Bewertungsergebnissen der Vorhaben im Regierungsbezirk Köln ist als E-Mail-Anhang beigefügt.

Weitere Informationen zu den Ergebnissen der IGVP sowie zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans und des ÖPNV-Bedarfsplans erhalten alle Mitglieder des Regionalrats bis Mitte nächster Woche als Drucksache und auf CD-ROM.

Sofern im Vorfeld der Verkehrskommission am 10.02.06 Ihrerseits Beratungsbedarf zur IGVP besteht, schlage ich für die zweite Januarhälfte 2006 die Einberufung eines **interfraktionellen Arbeitskreises** unter Hinzuziehung der Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau und des Betriebssitzes Gelsenkirchen vor. Mit der Bitte um Antwort bzw. Terminabstimmung verbleibe ich

mit freundlichem Gruß

Im Auftrag

gez. Fritsch

Sprechzeiten:

persönlich: donnerstags von 8:30 - 15:00 Uhr
und nach Vereinbarung

telefonisch: montags - donnerstags von 8:00 - 16:30 Uhr,
freitags von 8:00 - 15:00 Uhr

Telefon: (0221) 147-0

E-Mail: poststelle@bezreg-koeln.nrw.de

Internet: <http://www.bezreg-koeln.nrw.de>

Zu erreichen mit: Überweisungen an LK Köln:

DB bis Köln Hbf

U-Bahn Linien

3,4,5,16,18,19

bis Appellhofplatz

Deutsche Bundesbank, Filiale Köln

BLZ 370 000 00, Kontonummer 370 015 20

WestLB, Düsseldorf

BLZ 300 500 00, Kontonummer 965 60

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 172/2005	Seite 9
----------------------------	----------------------------------	-------------------

ANLAGE 4

Ergebnisübersicht zur Vorhabenbewertung: Straße (Auszug für den Reg.-Bez. Köln, sortiert nach NKQ)

Vorh.-Nr.	Straße	Bezeichnung	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
24098	L0221	NB Aachen-Eilendorf bis Geisberg (L 236), incl. AS an A 44	6,9	2,5	15,9	185	424	-44	-195
24077	L0163	OU Köttingen – Kierorf	4,1	4,1	14,0	187	201	196	-209
24125	L0257	OU Düren/Arnoldsweiler	1,8	2,3	11,7	160	172	130	-141
23107	L0079	NB in Langenfeld, Querspange von der L 79/L 288 zur B 229n	1,4	0,5	10,3	-18	102	47	-167
24112	L0238	OU Eschweiler, BA L 238 (Pumpe) - L 238 (Steinfurt)	1,8	1,2	9,6	-96	19	125	-240
24135	L0271	OU Nörvenich/Binsfeld	1,6	1,8	9,2	20	113	70	-162
24134	L0269	OU Niederkassel/Ranzel (L 82) bis - /Mondorf (L332), OU Rheidt und Mondorf	7,5	3,2	8,8	328	252	214	-138
24032	L0093	OU Pulheim/Stommel - Bergheim/Büsdorf, BA K 20 bis B 477 mit OU Bergheim/Büsdorf	6,7	6,4	8,7	320	273	212	-165
24152	L0288	NB in Leverkusen, BA Feld- /Borsigstraße bis Ostring	7,7	2,4	8,6	531	401	446	-316
24005	L0012	OU Luchem	8,1	3,1	8,0	127	336	56	-265
24184	L0361	NB in Frechen/Königsdorf (B 55 - A 4)	9,9	0,8	7,9	393	259	231	-96
24118	L0240	NB von der L 47 (Übach-Palenberg) bis zur L 42n (Scherpenseel)	7,0	4,9	7,6	-284	196	-74	-405
24003	L0011	OU Eschweiler/Hastenrath	2,5	2,2	7,5	14	152	65	-203
24139	L0274	OU Lülsdorf und Langel mit Rheinquerung bei Godorf (L 150/L 300 bis L 274n/K 24)	56,1	7,1	7,4	803	555	670	-422
24058	L0117	Querspange Hückelhoven/Doveren	0,6	0,3	7,3	-125	-24	2	-103
24029	L0093	OU Bergheim-Oberaußem	3,6	2,9	7,2	195	146	247	-198
24067	L0150	Ausbau von Brühl bis Köln/Godorf (A 553 - A 555)	6,9	3,5	6,6	6	168	233	-395

NKQ = Nutzen-Kosten-Quotient (>1,0: gesamtwirtschaftlich sinnvoll; wenn der Gesamtnutzen negativ ist, ist auch der NKQ negativ, negative NKQ's sind nicht vergleichbar); **NWP** = Nutzwertpunkte

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	10

ANLAGE 4

noch: Ergebnisübersicht Straße (sortiert nach NKQ)

Vorh.-Nr.	Straße	Bezeichnung	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
24191	L0366	OU Linnich/Hottorf	1,1	1,5	6,6	-106	59	3	-168
24007	L0014	OU Jülich/Merzenhausen	1,3	1,3	6,1	-101	15	43	-158
24150	L0284	OU Rösrath (Innere Umgehung)	3,0	0,7	6,0	323	97	351	-125
24044	L0108	NB Leverkusen bis -/Rheindorf, Teilstrecken Kreuzungsbereich L 108/L 293	3,9	1,3	6,0	308	154	415	-261
24129	L0263	OU Eschweiler über Feld	1,7	1,5	5,7	23	69	157	-203
24126	L0260	NB Aachen B 264 - L 260	1,9	0,6	5,5	22	99	43	-121
24085	L0182	OU Kessenich (Kreuzung L 182/K 11 bis B 56)	2,1	1,9	5,1	-117	61	-27	-152
24197	L0490	Bonn, Neulage parallel zur B 42 bis L 268 (Grüner Weg)	1,2	0,5	4,9	-164	-29	70	-205
24087	L0183	OU Bornheim/Roisdorf (L118 bis L183)	7,6	2,2	4,6	285	224	238	-177
24151	L0286	OU Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach	55,7	6,9	4,5	699	609	354	-264
24123	L0249	OU Nideggen	2,7	1,8	4,1	-157	68	-9	-216
24163	L0320	OU Nümbrecht/Bierenbachtal, BA OU Bierenbachtal	3,3	1,8	3,9	-197	69	5	-272
24082	L0178	OU Euskirchen/Billig	3,5	2,3	3,8	-88	94	-11	-170
24066	L0147	OU Windeck/Leuscheid	3,6	1,3	3,7	-138	83	16	-237
24018	L0043	OU Leverkusen/Hitdorf, BA L 43 - A 59 (früher L 293)	3,2	1,6	3,7	-109	88	12	-210
24021	L0048	NB Bedburg/Kirchherten bis -/Frimmersdorf L 279 - L 116	4,6	4,7	3,5	-90	91	62	-243
24185	L0361	NB von Bergheim Kenten (K 22) bis Frechen-Königsdorf (B 55)	6,1	7,5	3,4	-357	85	-46	-396
24074	L0163	OU Brüggen, Balkhausen, Türnich	3,6	3,9	3,4	-212	104	-232	-84
24147	L0279	OU Bedburg/Rath	3,5	2,3	3,3	-122	37	2	-161
24187	L0364	OU Gerderhahn und Golkrath (Erkelenz)	9,1	5,5	3,1	-60	222	1	-284

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	11

ANLAGE 4

noch: Ergebnisübersicht Straße (sortiert nach NKQ)

Vorh.-Nr.	Straße	Bezeichnung	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
24062	L0122	AB bei Kerpen-Sindorf, AS A 4 bis Südkreisel	3,1	1,0	3,1	-120	14	99	-232
24091	L0184	OU Wesseling/Berzdorf	4,7	3,2	3,0	167	120	200	-153
24164	L0321	NB Wiehl/Bielstein bis -/Oberbantenberg	2,3	0,9	3,0	-136	51	-11	-176
24172	L0333	OU Hennef/Greuelsiefen	4,0	1,4	3,0	-230	72	43	-345
24006	L0012	OU Niederzier	1,3	1,6	3,0	-120	6	41	-168
24096	L0213	OU Bergheim/Glessen	1,9	1,2	3,0	-151	20	-7	-164
24218	L0236	OU Atsch	4,2	1,8	2,9	-215	111	-47	-280
24017	L0043	NB L 43 zwischen AS Worringen und Neusser Landstraße (B 9)	5,6	4,0	2,8	-134	102	79	-315
24001	L0011	Bes. BÜ Mechernich/Satzvey	4,3	0,9	2,8	-115	81	12	-209
24092	L0190	OU Bornheim/Sechtem	2,2	0,9	2,7	-103	53	16	-172
24143	L0277	OU Elsdorf Bandanlage bis L 276	4,4	4,2	2,7	-189	4	-8	-184
24104	L0228	OU Geilenkirchen/Lindern	4,5	3,1	2,6	-159	62	9	-231
24093	L0194	NB Euskirchen bis Weilerswist, L 210 bis neue AS A 61/L 163	7,2	8,0	2,6	-101	225	-75	-250
24181	L0361	Bedburg bis Kerpen (B 55), BA B 477alt - K 22	5,3	2,5	2,5	29	104	1	-76
24207	L0113	OU Rheinbach/Flerzheim	3,1	1,5	2,5	-268	53	16	-338
24211	L0162	OU Erftstadt-Lechenich/Dirmerzheim, Abschnitt B 265 bis Konradsheim und Abschnitt Dirmerzheim bis L 495	5,5	5,1	2,4	-41	129	-42	-128
24051	L0113	OU Rheinbach/Flerzheim und Ramershoven	7,0	2,7	2,4	-220	137	-15	-343
24212	L0183	OU Pulheim/Sinnersdorf (Westumgehung) und OU Pulheim	3,3	2,9	2,3	305	117	398	-210
24053	L0113	Süd-Umgehung Rheinbach (zwischen L 113 und L 471)	6,3	2,2	2,3	-244	170	52	-466

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	12

ANLAGE 4

noch: Ergebnisübersicht Straße (sortiert nach NKQ)

Vorh.-Nr.	Straße	Bezeichnung	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
24208	L0047	Innere OU Herzogenrath und OU Herzogenrath/ Merkstein	3,8	3,2	2,3	-196	61	42	-299
24217	L0331	OU Königswinter/Ittenbach	35,3	2,6	2,2	215	308	302	-395
24069	L0158	Bahnparallele Innerortsumgehung Rheinbach	6,4	1,9	2,1	-32	47	76	-155
24146	L0279	OU Bedburg/Kirchherten	1,9	2,2	2,1	95	145	71	-121
24204	L0101	OU Hückeswagen/Scheideweg	2,6	1,4	2,0	-89	126	-23	-192
24174	L0336	OU Morsbach/Lichtenberg	2,0	0,7	1,9	-118	31	-5	-144
24173	L0333	OU Windeck/Dattenfeld und -/Schladern (K 55 - B 256)	10,6	3,1	1,9	-251	109	16	-376
24132	L0264	OU Vettweiß/Kelz	2,9	2,9	1,8	-106	133	-61	-179
24023	L0050	OU Setterich (K 27 - L 50)	1,0	1,2	1,8	-28	116	11	-154
24078	L0163	OU Swisttal/Dünstekoven	4,2	1,6	1,7	-284	15	15	-315
24064	L0136	Würselen, NB zwischen B 264 und L 240	3,8	4,1	1,7	-151	109	-84	-176
24148	L0288	Bes. BUE in Rösrath	4,9	0,6	1,6	-118	33	-28	-122
24056	L0117	OU Erkelenz/Katzem	2,7	2,1	1,4	-181	9	-26	-165
24040	L0101	Verbindung OU Köln-Dünnwald zur Autobahnausfahrt Köln-Mühlheim (BAB A 3)	4,1	1,1	1,3	92	-4	263	-168
24137	L0274	Neubau Niederkassel bis Troisdorf/Spich, BA K 24 bis B 8 (ohne DB-Brücke)	6,7	3,1	1,3	-92	167	-15	-244
24061	L0119	OU Euskirchen-Stotzheim bis Kreuzung L 11/K 51	7,8	4,5	1,3	-123	151	-35	-239
24049	L0113	Entlastungsstraße Rheinbach Höhenorte	23,3	8,8	1,3	-220	285	30	-534
24027	L0092	OU Köln/Immendorf	6,3	2,7	1,2	-86	91	15	-192
24203	L0302	NB Hämmer (B 237) - Unterweinbach (L 286)	6,5	3,2	1,2	-173	23	-19	-177
24196	L0471	OU Rheinbach/Wormersdorf	5,4	2,1	1,1	-197	21	12	-231

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 172/2005	Seite 13
-----------------------------------	---	---------------------------

ANLAGE 4

noch: Ergebnisübersicht Straße (sortiert nach NKQ)

Vorh.-Nr.	Straße	Bezeichnung	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
24214	L0359	AB Leichlingen/Wacholder bis -/Herscheid	6,1	5,2	1,0	-121	88	3	-212
24215	L0409	AB zw. Kürten/Laudenberg u Wermelskirchen/Dhünn	4,0	2,7	1,0	-135	-45	148	-237
24050	L0113	OU Alfter/Witterschlick	7,4	3,7	1,0	-225	99	27	-351
24113	L0238	OU Roetgen/Mulartshütte	3,2	1,5	1,0	-247	18	-1	-265
24075	L0163	OU Heimerzheim – Dünstekoven	13,4	5,1	1,0	-181	72	61	-314
24216	L0499	OU Mechernich Weiler am Berge und OU Mechernich-Rißdorf	2,2	2,4	0,9	-203	54	-40	-218
24039	L0101	OU Köln/Dünnwald	4,3	1,1	0,9	6	35	212	-240
24190	L0364	OU Hückelhoven/Hilfarth, BA Rheinstraße - L 364alt	7,5	2,4	0,8	-151	88	10	-250
24042	L0103	OU Brühl/Nord bis Hürth/Kendenich (B 51 bis B 265)	31,2	3,3	0,8	298	129	324	-154
24213	L0306	L 306 Ausbau Gummersbach/Nochen – Gummersbach/Herreshagen	3,9	4,3	0,7	-72	13	3	-88
24198	L0492	OU Rheinbach/Todenfeld	1,2	0,5	0,7	-50	6	6	-62
24206	L0286	OU Bergisch Gladbach/Refrath	65,2	4,2	0,7	311	319	131	-139
24076	L0163	OU Heimerzheim - Dünstekoven – Miel	15,4	5,6	0,7	-316	67	-40	-343
24165	L0324	OU Waldbröl	32,4	5,0	0,7	-91	92	54	-238
24041	L0103	NB in Hürth L 103alt und B 265	3,2	2,2	0,7	-56	38	137	-230
24144	L0278	OU Elsdorf/Oberembt	0,9	0,4	0,6	-80	6	-7	-79
24117	L0240	NB in Übach-Palenberg, BA L 47 bis L 232 (Boscheln)	9,3	3,1	0,6	-165	56	-42	-179
24209	L0101	AB zw. Wermelskirchen-Dreibäumen und -/Stumpf, BA Dreibäumen - Habenichts und AB zw. Wermelskirchen-Dreibäumen und -/Stumpf, BA Habenichts - Stumpf	5,2	4,9	0,5	-73	-71	97	-99
24122	L0249	Neubau Heimbach bis BÜ	3,0	0,6	0,4	-346	5	-5	-346

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	14

ANLAGE 4

noch: Ergebnisübersicht Straße (sortiert nach NKQ)

Vorh.-Nr.	Straße	Bezeichnung	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
24063	L0125	Bes. BUE in Hennef (Bröltalstraße)	7,8	0,5	0,4	-137	-6	8	-140
24016	L0042	Ortsumgehung Geilenkirchen und Übach-Palenberg/ Scherpenseel	3,8	3,1	0,4	-468	33	-78	-423
24105	L0228	OU Linnich - Linnich/Rurdorf	2,6	3,2	0,3	-27	46	151	-224
24084	L0181	OU Lommersum	2,9	2,5	0,3	-179	15	6	-199
24170	L0333	AB Hennef/Dondorf - Eitorf/Bach	5,4	6,8	0,2	-184	-19	-23	-142
24095	L0207	OU Dreiborn	4,5	5,1	0,2	-646	-118	-81	-447
24107	L0231	OU Aachen/Richterich	0,7	0,9	0,2	-238	-76	-40	-122
24186	L0364	Bes.BUE zw.Geilenkirchen und Süggerath	3,0	1,1	0,2	-190	-39	2	-154
24013	L0023	OU Stolberg/Atsch	4,4	1,9	0,1	-180	30	-36	-174
24130	L0263	OU Gut Ollesheim	0,7	0,8	0,1	-178	1	-8	-171
24079	L0163	OU Weilerswist/Metternich	2,7	2,7	0,1	-193	21	7	-221
24199	L0492	Süd-West-Umgehung Rheinbach (zwischen L 113 und L 493)	3,9	1,5	0,1	-188	-9	21	-199
24175	L0351	AB Reichshof/Wildbergerhütte - Reichshof/Heidberg	3,5	3,6	0,1	-240	-2	-47	-191
24073	L0163	Meckenheim, Bes. BÜ Baumschulenweg	4,7	0,6	0,1	-105	0	-12	-92
24012	L0023	OU Aachen/Verlautenheide	4,3	1,7	0,1	24	60	112	-149
24205	L0228	OU Selfkant/Tüddern	2,1	1,2	0,1	-46	65	-8	-102
24116	L0238	OU Stolberg/Zweifall	0,7	0,7	0,1	-296	-41	-44	-212
24145	L0279	AB Kirchherten bis Millendorf mit Rad- /Gehweg	3,1	3,8	0,0	-30	0	1	-31
24057	L0117	OU Hückelhoven/Ratheim und -Millich	17,2	4,3	0,0	-218	42	-14	-247
24025	L0082	OU Zündorf	29,9	5,6	0,0	-304	201	-174	-331

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	15

ANLAGE 4

noch: Ergebnisübersicht Straße (sortiert nach NKQ)

Vorh.-Nr.	Straße	Bezeichnung	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
24210	L0113	AB in Bad Münstereifel/Wasserscheide - OU Scheuren, L 165 bis L 234 und AB in Bad Münstereifel/Wasserscheide - OU Scheuren, L 234 - OU Scheuren und OU Scheuren	8,5	9,0	-0,1	-182	-6	-2	-173
24094	L0196	AB Marienheide/Himmerkusen - Marienh./Kotthäuser Höhe	3,1	2,4	-0,3	-137	-28	4	-112
24100	L0223	AB Birk - Herzogenrath	3,2	3,7	-0,3	-161	-13	-24	-123
24124	L0253	OU Linnich-Ost	0,6	0,7	-0,5	-217	-12	-7	-199
24103	L0227	Ostumgehung Gangelt von der L 227 bis zur B 56	1,6	0,7	-1,5	-147	22	-20	-149
24099	L0221	OU Stolberg/Buschmühle	1,5	0,8	-1,8	-488	-60	-32	-397
24060	L0118	Bes. BÜ in Bornheim (KBE, Rheinuferbahn)	2,2	0,3	-3,0	-333	-21	-29	-283
24202	L0302	NB Oberweinbach (L 286) - Niedergaul (L 284)	4,1	1,8	-4,6	-231	-41	60	-250

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 172/2005	Seite 16
-----------------------------	-----------------------------------	---------------------

ANLAGE 5

Ergebnisübersicht zur Vorhabenbewertung: Schiene (Auszug für den Reg.-Bez. Köln)

Vorh. Nr.	Von	Nach	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
14225	Meckenheim	Bonn	14,1	17,3	5,7	-185	115	-2	-298
14025	Aachen, Rothe Erde	Aachen, Hbf	17,7	2,1	3,7	-221	45	-2	-264
13116	Mönchengladbach, Hbf	Wegberg, Dalheim, Grenze D/NL	4,4	25,0	2,9	-690	13	-1	-703
14118	Hürth, Hermülheim	Hürth, Zentrum	18,0	1,7	2,8	6	173	-4	-163
13190	Düsseldorf, Hbf	Kerpen, Horrem	49,2	52,7	2,8	-138	282	-10	-410
14016	Aachen, Hbf	Herzogenrath	13,3	14,2	2,6	-462	-7	-2	-453
14062	Brühl, Schwadorf	Bornheim	8,4	7,5	2,3	-193	78	-2	-269
14153	Köln, Dellbrück	Bergisch Gladbach	28,3	3,8	2,0	-267	224	-5	-486
14172	Köln, Frankfurter Straße	Gummersbach	34,5	50,0	1,5	-366	101	-6	-461
14027	Aachen, Rothe Erde	Stolberg, Hbf	57,6	8,0	1,0	-371	66	-9	-428
13074	Hilden	Leverkusen, Opladen	26,0	13,2	0,8	-506	53	-5	-555
14052	Bonn, Ramersdorf	Bonn	32,2	7,6	0,7	-179	189	-4	-364
14213	Köln, Zündorf Wahner Straße	Köln, Zündorf Ranzeler Straße	18,6	1,5	0,7	-186	-16	-4	-166
14272	Bonn, Beul	Köln, Zündorf Wahner Straße	140,0	19,2	0,6	-412	219	-28	-603
14121	Hürth, Kalscheuren	Bonn, Mehlem (-Remagen)	165,9	31,9	0,6	-219	166	-28	-357
14103	Herzogenrath	Herzogenrath, Grenze D/NL	5,1	1,3	0,6	-209	63	-1	-271
14045	Bonn, Hbf	Bonn, Euskirchener Str.	140,0	3,5	0,6	-123	150	-19	-254
13091	Leverkusen-Rheindorf	Leverkusen-Küppersteg	23,8	35,2	0,6	-479	6	-4	-481
14276	Bonn, Hbf	Bonn, Hardthöhe (Südwest)	187,0	8,0	0,5	-176	171	-29	-318

NKQ = Nutzen-Kosten-Quotient (>1,0: gesamtwirtschaftlich sinnvoll; wenn der Gesamtnutzen negativ ist, ist auch der NKQ negativ, negative NKQ's sind nicht vergleichbar); **NWP** = Nutzwertpunkte

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 172/2005	Seite 17
-----------------------------------	---	---------------------------

ANLAGE 4

noch: Ergebnisübersicht Schiene (sortiert nach NKQ)

Vorh. Nr.	Von	Nach	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
14271	Köln, Zündorf Wahner Straße	Köln, Langel	36,0	4,2	0,5	-254	-14	-7	-233
14246	Wermelskirchen	Remscheid, Lennep	15,7	8,4	0,4	-190	9	-3	-196
14269	Bonn Dottendorf, Quirinicusplatz	Bonn Hochkreuz, Hochkreuz/Deutsches Museum Bonn	42,4	2,7	0,2	-146	92	-8	-230
14115	Hückelhoven, Ratheim	Hückelhoven, Baal	3,3	8,3	0,2	-29	80	-1	-108
14050	Bonn, Oberkassel	Bad Honnef, Grenze NRW/RP	20,0	11,0	0,1	-70	-65	-2	-3
14092	Euskirchen	Meckenheim	30,0	17,0	0,0	-294	13	-5	-302
14275	Leverkusen, Opladen	Remscheid, Lennep	74,8	27,9	0,0	-537	-89	-16	-433
14048	Bonn, Landesbehördenhaus	Bonn, Ramersdorf	215,6	2,9	0,0	-266	0	-25	-242
14073	Düren, Bf	Euskirchen, Bf	14,0	30,3	-0,1	-420	-23	-3	-393
14274	Waldbröl	Bergneustadt	36,7	38,9	-0,1	-269	72	-8	-332
14232	Remscheid, Bergisch Born	Marienheide	29,7	25,8	-0,1	-887	-240	-6	-641
11002	Bergneustadt	Olpe	26,2	18,2	-0,2	-429	-117	-6	-306
14180	Köln, Hansaring	Hürth, Kalscheuren	249,5	10,0	-0,2	-262	40	-47	-255
14203	Köln, Bocklemünd	Köln, Widdersdorf Süd	44,0	3,3	-0,2	-310	-68	-9	-233
14266	Bonn, Bahnhof Beuel	Bonn, Kohlkaul	23,7	4,1	-0,3	-160	86	-4	-241
14255	Aachen, Grenze NL/D	Aachen, Brand	91,7	12,4	-0,3	-389	-72	-18	-300
14267	Bonn Bad Godesberg, Stadthalle	Bonn Mehlem, Meckenheimer Straße	51,0	3,3	-0,3	-266	-10	-10	-247
14198	Köln, Ollenhauerring	Köln, Görlinger Zentrum	46,2	0,9	-0,4	-328	-111	-11	-206

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 172/2005	18

ANLAGE 4

noch: Ergebnisübersicht Schiene (sortiert nach NKQ)

Vorh. Nr.	Von	Nach	Investition in Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	NWP Gesellsch.	NWP Wirtschaft	NWP Umwelt
14220	Leverkusen, Opladen	Burscheid, Hilgen	34,7	13,6	-0,4	-543	-128	-7	-408
14259	Linnich	Hückelhoven, Baal	20,1	6,6	-0,4	-518	-146	-4	-368
14093	Frechen, Benzelrath	Frechen, Grube Carl	17,8	1,0	-0,5	-183	-112	-4	-67
13118	Wegberg	Wegberg, Prüfzentrum Wildenrath	7,4	7,1	-0,5	-208	5	-1	-212
14260	Linnich	Hückelhoven, Brachelen	22,5	6,8	-0,5	-521	-146	-4	-371
14270	Bonn Auerberg, Kopenhagener Straße	Bornheim, Hersel Bahnhof	30,3	3,0	-0,6	-287	-42	-7	-238
14217	Langerwehe	Düren	29,7	9,7	-0,6	-432	-13	-5	-414
14234	Solingen, Ohligs	Köln, Mülheim	142,4	23,9	-0,6	-626	-102	-23	-501
14254	Aachen, Laurensberg	Aachen, Hbf	52,8	4,8	-0,6	-376	-106	-11	-260
14067	Gummersbach, Dieringhausen	Bergneustadt	10,9	10,0	-0,7	-277	-2	-2	-273
14258	Siegen, Hbf	Köln, Hbf	73,0	72,0	-1,0	-727	-99	-12	-616
14122	Jülich	Baesweiler, Merzenhausen	11,9	15,5	-1,2	-538	-56	-3	-479
14128	Kall	Hellenthal	9,1	17,6	-1,2	-305	-17	-2	-286
14256	Engelskirchen, Osberghausen	Waldbröl	19,5	23,5	-1,4	-386	51	-4	-432
14273	Engelskirchen, Osberghausen	Waldbröl / Morsbach	27,0	33,8	-1,5	-499	52	-6	-545
14022	Aachen, Richterich (neuer Bf/HP)	Aachen, Horbach Grenze D/NL	14,1	5,7	-1,7	-459	-162	-2	-295
14241	Troisdorf	Köln, Wahn	64,2	7,2	-1,8	-513	49	-7	-555