

Bezirksregierung Köln

Verkehrskommission des Regionalrates
<u>Sachgebiet:</u> IGVP
Drucksache Nr.: VK 5/2006
2. Sitzungsperiode

Köln, den 25. Januar 2006

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

ERGÄNZUNG zu TOP 6:

Ergebnis der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW – Priorisierung durch den Regionalrat
hier: Beschlussvorschlag und ergänzende Hinweise zur Priorisierung

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

Inhalt:

Grundlagen (S. 4)

- 1 Hinweise der Bezirksregierung zur Priorisierung (S. 7)
- 2 Aktualisierungen des MBV zum Bedarfsplan-Entwurf (S. 10)
- 3 Stellungnahmen (S. 12)
- 4 Allgemeine Hinweise zu den Vorhabendossiers (S. 15)

Anlage:

- 1 Tischvorlage für das interfraktionelle Informationsgespräch am 20.01.2006 mit ergänzenden Hinweisen der Bez.-Reg. u. NL Landesbetrieb Straßenbau zu ausgewählten Vorhaben als separate Drucksache

Beschlussvorschlag:

Die Verkehrskommission beschließt den Regionalen Vorschlag zum Verkehrsinfrastruktur-Bedarfsplan mit nachfolgenden Vorschlägen zum Bedarf bei der Schieneninfrastruktur und bei den Landesstraßen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 5/2006	2

Beschlussvorschlag zu Änderungen des Bedarfsplan-Entwurfs bei den Schienenvorhaben des ÖPNV und SPNV:

1. Die Verkehrskommission sieht die Vorhaben der Hauptachse Herzogenrath Hbf – Aachen Hbf – Stolberg Hbf – Düren Hbf als SPNV-Gesamtmaßnahme.

Die Verkehrskommission beschließt, die im Bedarfsplan-Entwurf (Anlage 7) enthaltenen Vorhaben Aachen Hbf – Aachen Rothe Erde – Stolberg Hbf (14025, 14027) kostenneutral unter Einbeziehung der Maßnahme 14016 Aachen Hbf – Herzogenrath Hbf auf den gesamten kritischen Bereich der Hauptachse des SPNV auszudehnen. Die veranschlagten Gesamtkosten von 75,3 Mio. € bleiben bestehen. Der Anteil des Bundes für die **ABS 4 Köln – Aachen ist nicht Bestandteil** dieser Maßnahme; es werden lediglich Verbesserungen für den Schienenpersonennahverkehr erfasst.

Im Einzelnen werden veranschlagt:

Aachen Hbf – Herzogenrath Hbf:	13,3 Mio €
Aachen Hbf – Langerwehe:	32,3 Mio €
Langerwehe – Düren Hbf:	29,7 Mio €

2. Die Verkehrskommission nimmt zur Kenntnis, dass das Vorhaben 14052 Bonn Ramersdorf – Bonn als Teil einer Regio-Stadtbahn mit Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an Bonn Hbf aus technischen (Flughafenbahnhof, Fahrzeuge) und rechtlichen (S-Bahn-Vertrag) Gründen bis 2015 nicht realisierbar ist.

Die Verkehrskommission beschließt, anstelle der Regio-Stadtbahn die Stadtbahn-Unterführung des Bonner Hauptbahnhofs (Teil der Hardtbergbahn, Vorhaben 14276) zwischen Bonn, Stadthaus – Bonn, Poppelsdorfer Allee mit gleichen Kosten in den Bedarfsplan aufzunehmen.

3. Die Verkehrskommission nimmt zur Kenntnis, dass der Aufgabenträger nur noch einen teilweisen zweigleisigen Ausbau der Gesamtstrecke der ehemaligen Vorgebirgsbahn zwischen Köln – Brühl – Bonn (Stadtbahnlinie 18) beabsichtigt. Die in die laufende Bundesmaßnahme noch aufzunehmenden Ausbaumaßnahmen grenzen nördlich und südlich an die Bedarfsplanstrecke und ermöglichen einerseits die vollständige Integration des Haltepunktes Bornheim Rathaus in den Fahrplan, andererseits den von der Stadt Brühl gewünschten 10-min-Takt zwischen Köln und Schwadorf. Daher sollte der Bedarfsplan auch den gesamten Abschnitt enthalten.

Die Verkehrskommission beschließt, das Vorhaben unter der Bezeichnung Brühl – Alfter mit gleichen Kosten in den Bedarfsplan aufzunehmen.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 5/2006	Seite 3
----------------------------	--------------------------------	-------------------

4. Die Verkehrskommission fordert die Landesregierung auf, Optionen zu sichern bzw. Problemlösungen insbesondere für folgende weitere (nicht im Bedarfsplan enthaltene) Vorhaben zu unterstützen:

- a) Leverkusen-Rheindorf – Leverkusen-Küppersteg (13091): Untersuchung einer S-Bahnmaßnahme „Köln-Nord“ im Zusammenhang mit dem Rhein-Ruhr-Express und den derzeit infrastrukturell nicht realisierbaren Haltepunkten „CFK-Gelände“ und „Berliner Straße“.
- b) Köln, Hansaring – Hürth-Kalscheuren (14180): Realisierung punktueller Maßnahmen auf dem Kölner Westring zur Entzerrung der Verkehre
- c) Düren – Zülpich – Euskirchen (14073): Erhalt als wichtige „Übereck-Verbindung“ für Güterverkehr und damit optional auch für SPNV

Die Verkehrskommission beschließt, diese Vorhaben in einen nachrichtlichen Teil unter „Strecken von strategischer Bedeutung für die Netzentwicklung des Personen- und Güterverkehrs“ aufzunehmen.

Beschlussvorschlag zum Bedarfsplan-Entwurfs für die Landesstraßenvorhaben:

1. Die Verkehrskommission nimmt zur Kenntnis, dass Landesstraßenvorhaben der Kategorien

Bestands-/erhaltungsorientierten Ausbaumaßnahmen (landesweit bis 2015: IGVP: 539,1 Mio. € bzw. rd. 54 Mio. €/Jahr) und

Kreuzungsvorhaben (landesweit bis 2015: IGVP 87,3 Mio. €) nicht Bestandteil des Bedarfsplans sind.

Insoweit steht bei den obigen Ausbaumaßnahmen dem Bedarf von jährlich rd. 54 Mio. € ein Haushaltsansatz 2005 für Erhaltungsinvestitionen an Landstraßen von lediglich 48 Mio. € gegenüber.

Die Kreuzungsvorhaben müssten aus dem allgemeinen Haushaltsansatz für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans bezahlt werden. Hier steht dann ein jährlicher Bedarf von 67 Mio. €/Jahr einem jährlichen Bedarf von 102,8 Mio. € (das sind Kreuzungsvorhaben plus alle Stufe 1-Maßnahmen) gegenüber.

Die Verkehrskommission bittet das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) NRW die für die Realisierung der Vorhaben dieser beiden Gruppen erforderlichen Mittel vollständig in die Finanzplanung mit einzubeziehen.

2. Die Verkehrskommission nimmt die zusätzlichen Hinweise (in Anlage 1) zu ausgewählten Landesstraßenvorhaben zur Kenntnis.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 5/2006	Seite 4
-----------------------------------	---------------------------------------	--------------------------

Grundlagen

Die Bezirksregierung hat dem Regionalrat mit der Drucksache VK 171/2005 im Dezember letzten Jahres den ersten Entwurf des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) NRW zum neuen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW vorgelegt. Das MBV erwartet die Beschlüsse der Regionalräte zur Priorisierung bis zum 1. März 2006. Mit dem engen Zeitrahmen soll die Durchführung einer ab Mitte diesen Jahres obligatorischen Strategischen Umweltprüfung¹ vermieden werden.

Schwerpunkte der nachfolgenden Ausführungen sind zusätzliche Hinweise zur Priorisierung der Vorhaben im Allgemeinen wie auch zu einzelnen Vorhaben.

Die Einstufung der Vorhaben im Entwurf orientiert sich an dem durch die IGVP ermittelten **Nutzen-Kosten-Quotienten** (NKQ). Zusätzlich wurden beim **Schiene-personennahverkehr die Vorhaben bevorzugt ausgewählt, die nicht zu einer Ausweitung der Betriebsleistung führen**². Darüber hinaus wurden einzelne Straßenvorhaben, die bereits im Landesstraßenbauprogramm 2005 enthalten oder baurechtlich weit fortgeschritten sind, als indisponibel eingestuft.

Die Nutzwertanalyse (NWA) bietet, insbesondere für den Umweltbereich, ergänzende Hinweise zu einem Vorhaben. Für die Einstufung eines Vorhabens in den Bedarfsplan ist sie ohne Bedeutung.

Die „Vorhabenbewertungen“ erfassen die Veränderung in einem für jedes Vorhaben definierten Teilnetz mit den Straßen- und Schienenwegen und dem Vorhaben selbst. Verglichen wird für das Prognosejahr 2015 der Zustand mit dem Vorhaben (Vorhabenfall) und ohne das Vorhaben (Bezugsfall).

¹ Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG (SUPG) vom 25. Juni 2005, Artikel 1 Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 19. (9) „Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor dem 21. Juli 2004 erfolgt ist und die später als am 20. Juli 2006 angenommen oder in ein Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden, unterliegen den Vorschriften des Teils 3 [...]“, Anm.: Teil 3 enthält die Voraussetzungen und Verfahrensschritte zur Strategischen Umweltprüfung (SUP)] Aus: Empfehlungen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 2. August 2004 für Vollzugshinweise der Länder zur unmittelbaren Anwendung der SUP-Richtlinie „Wird dagegen ein solcher Plan oder ein solches Programm, vor dem 21. Juli 2006 angenommen oder in ein Gesetzgebungsverfahren eingebracht, finden die Bestimmungen der SUP-Richtlinie generell keine Anwendung.“

² Das betrifft im Regierungsbezirk Köln die Strecke Düsseldorf Hbf – Kerpen Horrem. Der Bedarfsplan-Entwurf berücksichtigt jedoch keine möglichen negativen Folgen der bevorstehenden Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 5/2006	Seite 5
-----------------------------------	---------------------------------------	--------------------------

Die Grundlagen der Vorhabenbewertungen basieren auf den Anmeldungen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die Schiene und der Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau (in Abstimmung mit der kommunalen Ebene) für die Landesstraßen. Der Anmeldezeitraum endete im Juli 2003 (vgl. DS VK 160/2003).

Die beim Ministerium für Bauen und Verkehr NRW, beim Landesbetrieb Straßenbau sowie bei den Bezirksregierungen durchgeführten **Plausibilitätsprüfungen haben die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) der IGVP weitgehend bestätigt**. Angesichts der Zeitvorgaben für die Fertigstellung des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans wurden jedoch letztlich für die Ergebnisse unwesentliche Fehler im Verfahren oder der Herleitung akzeptiert.

Eine Vergleichbarkeit einzelner Ergebnisse mit Verkehrsuntersuchungen nach anderen Bewertungsmethodiken ist nur bedingt gegeben. Neben unterschiedlichen Indikatoren und Einheitswerten werden die Ergebnisse durch eine ggf. andere Abgrenzung des Untersuchungsraums, durch einen unterschiedlichen Zuschnitt der Verkehrszellen sowie durch Unterschiede in den zugrunde gelegten Verkehrsnetzen beeinflusst. **Maßstab für die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan des Landes sind – auch bei Vorliegen einer Standardisierten Bewertung mit abweichender Grundaussage – allein die Ergebnisse der IGVP.**

Sofern Vorhaben im Bedarfsplan-Entwurf nicht enthalten sind, sind diese entweder nicht für die Bewertung durch die IGVP angemeldet worden oder wurden als sonstige, d.h. nicht bewertete Vorhaben eingestuft (vgl. DS VK 22/2005). Eine Bewertung wurde nicht durchgeführt bzw. war nicht möglich bei Schienenvorhaben unter 3 Mio. € Gesamtkosten, bei punktuellen Vorhaben, bei Vorhaben innerhalb einer Verkehrszelle, bei nicht netzrelevanten Vorhaben, bei unvollständiger bzw. unplausibler Meldung oder bei einem Realisierungszeitraum nach 2015.

Die Gutachter der IGVP haben die Ergebnisse zu den landesweit über 600 Vorhabenbewertungen als Dossiers aufbereitet, die für jedermann zugänglich auf der Internetseite www.igvp.nrw.de eingestellt sind.

Der Beschlussvorschlag der Bezirksregierung zu den Schienenvorhaben ist die Quintessenz aus den Ergebnissen der IGVP, dem Bedarfsplan-Entwurf und der mittel- bis langfristig angestrebten Entwicklung des Schienenverkehrs im Regierungsbezirk Köln. Dabei werden sowohl die mit dem Regionalrat abgestimmten Maßnahmen

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 5/2006	Seite 6
-----------------------------------	---------------------------------------	--------------------------

des ÖPNV-Landesprogramms als auch die nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanzierten Maßnahmen(-planungen) berücksichtigt.

Konkrete Schwerpunkte der Ausrichtung der künftigen Entwicklung der Schienennetze sind der Bahnknoten Köln (Hbf, Messe/Deutz, NBS), die Verbesserung der Stadt-Umland-Verkehre von Köln und Bonn (Taktverdichtungen, Fahrplanstabilität, zusätzliche Haltepunkte), die Entzerrung der Verkehre im Aachener Raum (Güter-/ Fern-/ Nahverkehr), die Sicherung bisheriger Infrastrukturinvestitionen und die Verbesserung der Anbindung der Stadt bzw. der Region Bonn an den Flughafen Köln/Bonn. **Der o.a. Beschlussvorschlag wird bzgl. der SPNV-Vorhaben von beiden Verkehrsverbänden unterstützt.**

Zu den Landesstraßenvorhaben hat die Bezirksregierung mit allen Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau Gespräche geführt und für die Priorisierung durch den Regionalrat um zusätzliche Hinweise zu ausgewählten Vorhaben gebeten (vgl. Anlage 1). Neben der Priorisierung der Bedarfsplan-Vorhaben besteht die **Frage nach der Bereitstellung der Mittel für ausgewiesene bestands-/ erhaltungsorientierte Ausbaumaßnahmen und die Kreuzungsmaßnahmen.**

Aus den Gesprächen lassen sich für die Entwicklung des Landesstraßennetzes – neben dessen Erhaltung, Unterhaltung und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit – nachfolgende Schwerpunkte ableiten: Durchsetzbare (Umwelt, finanziell) Problemlösungen für Unfallhäufungspunkte, hochbelastete Ortslagen, unerwünschte Abkürzungsverkehre und Standortnachteile des Wirtschaftsverkehrs (z.B. Bahnübergang, kurvenreiche Trasse). Bei der Netzerweiterung stehen absehbare Veränderungen der Verkehrsströme (z.B. aufgrund von Fernverkehrsmaßnahmen), die grenzüberschreitende Vernetzung und die Verbesserung der Anbindung (Wirtschaftsstandorte, Nationalpark) im Vordergrund.

Es liegt in der Natur eines jeden komplexen Bewertungsverfahrens – dazu zählen beispielsweise auch die Standardisierte Bewertung und das BVWP-Verfahren, dass dieses ohne genaue Kenntnis des Verkehrsmodells nur begrenzt nachvollziehbar ist. Die IGVP erhebt nicht den Anspruch, eine Entscheidung über Investitionen zu ersetzen, sondern dient deren Vorbereitung.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 5/2006	7

1. Hinweise der Bezirksregierung zur Priorisierung

In der für die Einstufung in den Bedarfsplan maßgeblichen Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) wird das gesamtwirtschaftliche Ergebnis für die Wirkungen eines Vorhabens innerhalb des jeweiligen Teilnetzes (i.d.R. reicht dies bis zum übernächsten Mittelzentrum) auf Jahresbasis ermittelt. Die NKA enthält 15 (Straße) bzw. 16 (Schiene) Indikatoren. **Die Umweltwirkungen sind in der NKA mit 3 bzw. 4 Umweltindikatoren zum Energie- bzw. Kraftstoffverbrauch und zu CO₂-Emissionen erfasst.** Alle weiteren Umweltwirkungen (Inanspruchnahme von Flächen, Zerschneidung etc.) sind in der Nutzwertanalyse enthalten, die damit ergänzende Hinweise zur Durchsetzungsfähigkeit bzw. zu ggf. erforderlichen Alternativen gibt.

Hauptinflussfaktoren der NKA sind bei den Straßenvorhaben die Verkehrsbeteiligungsdauern Personenverkehr und Lkw sowie die Unfälle, bei den Schienenvorhaben ebenfalls die Verkehrsbeteiligungsdauer Personenverkehr, die Warte- und Anschlusszeiten sowie vor allem negativ wirkenden Kriterien wie die Betriebskostengrundwerte, Unterhaltungskosten und CO₂-Emissionen. **Das Gesamtergebnis (Nutzen-Kosten-Quotient) wird durch die Höhe der Investitionskosten dagegen nur unwesentlich beeinflusst:** So würde beispielsweise beim S-Bahn-Westring eine Verringerung der Investitionskosten (165,9 Mio. €) um 30 % den Nutzen-Kosten-Quotienten nur um 0,08 (!) verändern. Grund für diese geringe Abweichung sind die für die Berechnung der Annuitäten angenommenen Nutzungsdauern (z.B. 90 Jahre für den Fahrweg, 50 Jahre für Ingenieurbauwerke).

Ein Vorhaben ist gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn der Nutzen-Kosten-Quotient über 1,0 liegt. Im Bedarfsplan-Entwurf des MBV liegt im Regierungsbezirk Köln allein das Vorhaben Bonn Ramersdorf – Bonn (Regio-Stadtbahn zum Flughafen) mit einem NKQ von 0,7 unterhalb dieses Wertes. Vorhaben mit Werten unter 0 sind anhand des NKQ nicht vergleichbar (je höher – bei gleichen Nutzen – die Investition ist, desto näher liegt der NKQ an 0). Für die Straßenvorhaben wurde eine Abschneidegrenze bei einem NKQ $\geq 2,2$ für die Stufe 1 und $\geq 1,0$ für die Stufe 2 definiert.

Der Bedarfsplan-Entwurf orientiert sich in erster Linie am Nutzen-Kosten-Quotienten der Vorhaben und an der Realisierbarkeit (keine wesentliche Betriebsmehrung). Ein Kostenschlüssel zur Aufteilung der Mittel auf die Regierungsbezirke ist nicht vorgesehen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 5/2006	8

Auf den Regierungsbezirk Köln entfallen tatsächlich folgende Mittel und Anteile:

Art		Land	Reg.-Bez. Köln	
Straße	Stufe 1, indisponibel	472,0 Mio. €	170,7 Mio. €	36 %
	Stufe 1, disponibel	468,5 Mio. €	116,3 Mio. €	25 %
	Stufe 2	515,3 Mio. €	126,2 Mio. €	24 %
	Nachbewertungen	190,6 Mio. €	142,2 Mio. €	75 %
	Erhaltungsorientierte Ausbaumaßnahmen	539,1 Mio. €	40,7 Mio. €	8 %
	Kreuzungsvorhaben	87,3 Mio. €	17,6 Mio. €	20 %
	Keine Einplanung	883,5 Mio. €	261,7 Mio. €	30 %
Schiene	disponibel	600,0 Mio. €	245 Mio. €	40 %

Der Bedarfsplan-Entwurf des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) NRW unterscheidet die aufgenommenen Vorhaben nur bei den Landesstraßen in weitere Kategorien: Die Maßnahmen der Stufe 1 sollen bis 2015 abgeschlossen bzw. eingeleitet sein. Die Stufe 1 enthält zudem eine Planungsreserve. Die Stufe 2 enthält nur Maßnahmen mit einem Realisierungshorizont nach 2015.

Die **bestands- bzw. erhaltungsorientierten Ausbauvorhaben und die Kreuzungsvorhaben sind nicht Bestandteil des Bedarfsplans** und damit auch nicht Gegenstand der Priorisierung der Vorhaben durch den Regionalrat. Ausgehend von dem Haushaltsansatz 2005 für Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen (48 Mio. €) würde die Durchführung der im Bedarfsplan-Entwurf enthaltenen Erhaltungsmaßnahmen bis 2015 eine Aufstockung der Finanzmittel erfordern. Weitere Finanzmittel werden ebenso für die Realisierung der Kreuzungsmaßnahmen bis 2015 benötigt. Sie würden – zusätzlich zu den Bedarfsplan-Maßnahmen der Stufe 1 – aus dem Titel für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans bereit gestellt werden müssen.

Für die Schienenvorhaben enthält der Bedarfsplan-Entwurf zusammen mit den indisponiblen Vorhaben ausschließlich Vorhaben, die dem Haushaltsansatz des Landes bis 2015 entsprechen. Es ist – anders als bei den Landesstraßenvorhaben – weder ein Bedarf nach 2015, noch eine Planungsreserve definiert. Das über das Jahr 2015 hinaus bestehende Landesinteresse an der Entwicklung des Schienennetzes sollte dennoch im Bedarfsplan dokumentiert sein. Nicht damit gemeint ist jedoch die Fortsetzung der Kategorie „möglicher späterer Bedarf“ des noch geltenden ÖPNV-Bedarfsplans 1998.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 5/2006	9

Die Bezirksregierung schlägt vor, ausgewählte Schienenstrecken, die von strategischer Bedeutung für die Netzentwicklung des Personen- und Güterverkehrs sind, in einen noch zu definierenden nachrichtlichen Teil des Bedarfsplans aufzunehmen.

Voraussetzung für die Realisierung aller im Bedarfsplan enthaltenen Schienenprojekten des SPNV ist die Bestellgarantie des jeweils zuständigen Aufgabenträgers und die Verfügbarkeit der entsprechenden Finanzmittel.

Größte Chancen auf Durchsetzung eines regionalen Vorschlags bestehen aus Sicht der Bezirksregierung grundsätzlich dann, wenn Konsens in der Region über die für die Region wichtigen Verkehrsvorhaben besteht. Vor dem Hintergrund der verfügbaren Betriebsmittel und der Diskussion um Kürzungen der Bundesregionalisierungsmittel sollten vordringlich Vorhaben berücksichtigt werden, für die die Verkehrsverbände eine Bestellgarantie abgeben können und die nicht zu Lasten des Verkehrsangebotes auf den Hauptachsen führen.

Der Kostenrahmen ist seitens des Ministeriums vorgegeben und sollte für die Schiene innerhalb des Regierungsbezirkes und für die Straße innerhalb der Niederlassungen nicht überschritten werden. Das heißt, dass ein Vorhabentausch innerhalb des Regierungsbezirks bei der Schiene bzw. innerhalb der Niederlassungsbereiche bei der Straße eher Akzeptanz erzielen kann als die Aufnahme zusätzlicher Vorhaben.

Bei den Vorhabenkategorien zu den Straßenvorhaben sind die – nicht zur Priorisierung anstehenden – erhaltungsorientierten Ausbaumaßnahmen und die Kreuzungsmaßnahmen eher realisierbar als die nach 2015 vorgesehenen Stufe 2-Maßnahmen.

In der Bedarfsplanung jetzt nicht berücksichtigte, aber wünschenswerte Vorhaben können für die nächste Fortschreibung angemeldet werden. Nach dem Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung vom 9. Mai 2000 ist die IGVP nach jeweils 5 Jahren fortzuschreiben.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 5/2006	10

2. Aktualisierungen des MBV zum Bedarfsplan-Entwurf

a) Indisponible Landesstraßenvorhaben der Stufe 1

Folgende Vorhaben sind im Bedarfsplan-Entwurf vom 16.12.05 versehentlich nicht oder an anderer Stelle berücksichtigt, sind aber nach Bestätigung durch das Ministerium für Bauen und Verkehr wegen des fortgeschrittenen Baurechts (Planfeststellungsverfahren läuft bzw. ist abgeschlossen) **in Stufe 1 als indisponible Straßenvorhaben enthalten:**

L 14 OU Jülich/Koslar (A 44 bis L 14)

L 101 AB zw. Wermelskirchen-Dreibäumen und -/Stumpf, BA OD Stumpf

L 147 OU Windeck / Leuscheid [Vorhaben 24066]

Weiterhin sind folgende 10 Vorhaben durch die IGVP bewertet worden (d.h. ursprünglich als disponibel eingestuft), aber dennoch mit nachfolgender Begründung im Bedarfsplan-Entwurf als indisponible Vorhaben in der Stufe 1 enthalten:

a) Vorhaben mit Einleitung des Baurechtsverfahrens vor dem 31.12.2005

L 12 OU Luchem [24005; AC]

L 50 OU Selterich (K 27 – L 50) [24023; AC]

L 117 OU Hückelhoven/Ratheim und –Millich [24057; MG]

L 183 OU Bornheim/Roisdorf (L 118 bis L 183) [24087; BN]

b) Vorhaben des Landesstraßenbauprogramms 2005

L 223 Ausbau Birk – Herzogenrath [24100; AC]

c) Bestehende vertragliche Bindung mit dem Kreis

L 364 OUHückelhoven/Hilfarth, BA Rheinstraße – L 364alt [24190; MG]

d) Vorhaben ist Teil der bergbaurechtlichen Ersatzverpflichtung im Rahmen der Braunkohlenplanung (RWE-Power-Vorhaben)

L 48 Neubau Bedburg/Kirchherten bis -/Frimmersdorf (L279 – L 16) [24021; EU]

L 103 Neubau in Hürth L 103 alt und B 265 [24041; EU]

L 103 OU Brühl/Nord bis Hürth/Kendenich (B 51 bis B 265) [24042; EU]

L 276 Wiederherstellung zwischen Elsdorf und Niederzier, Tagebau Hambach [24141; EU]

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 5/2006	11

**b) Ergebnisse zu den Landesstraßenvorhaben mit vorläufiger Einordnung
in Stufe 2**

Mehrere Landesstraßenvorhaben sind aus verschiedenen Gründen bisher nur vorläufig der Stufe 2 zugeordnet.

Darunter sind Vorhaben, die in Kombination auf Wechselwirkungen untersucht werden. Im Falle positiver Wirkungen wird jeweils ein neues Vorhaben generiert (Aggregation) und bewertet. Die anschließende Einstufung ist abhängig vom Ergebnis:

- L 42 Ortsumgehung Geilenkirchen und Übach-Palenberg/Scherpenseel [24016]**
- L 228 OU Linnich – Linnich/Rurdorf [24105]**
- L 240 Neubau von der L 47 (Übach-Palenberg) bis zur L 42n (Scherpenseel) [24118]**
- L 240 Neubau in Übach-Palenberg, BA L 47 bis L 232 (Boscheln) [24117]**

Folgende Vorhaben sind aus anderen Gründen vorläufig in Stufe 2 enthalten:

- L 82 OU Zündorf mit AS an die A 59 [24025]**
Anmerk. MBV: Neubewertung aufgrund neuen Netzkonzeptes erforderlich. Einstufung abhängig vom Ergebnis, welches bis Januar vorliegt.
- L 286 OU Bergisch Gladbach/Refrath [24206] und**
- L 286 OU Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach [24151]**
Anmerk. MBV: Neubewertung im Zusammenhang mit Vorhaben 24151 (OU Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach) bzw. 24206 (OU Bergisch Gladbach/Refrath). Aufnahme einer der Alternativen in den Bedarfsplan ist vorgesehen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 5/2006	12

Die Ergebnisse der Nachbewertungen wurden den Bezirksregierungen am 24.01.06 zur Verfügung gestellt:

Straße	Bezeichnung	Investition Mio. €	Länge in km	NKQ	NWP	Vorh. Nr. <u>neu</u>	Vorh. Nr. <u>alt</u>	Ein- stufung
L 82	OU Zündorf	29,9	5,6	0,6	-10	24025	24025	endgültiger Einstufungs- vorschlag des MBV folgt noch im Januar 2006
L 228	OU Jülich/Merzenhausen und OU Linnich – Linnich/Rurdorf	3,9	4,5	3,3	117	24220	24007 24105	
L 286	OU Bergisch Gladbach/Refrath	32,0	4,3	1,5	-5	24219	24206	
L 240	OU Geilenkirchen und Übach-Palenberg / Scherpenseel und NB in Übach-Palenberg	20,1	11,1	2,1	-320	24221	24016* 24117 24118	

* L 42 OU Geilenkirchen und Übach-Palenberg/Scherpenseel

Über die endgültige Einstufung der bisher in Stufe 2 geführten Vorhaben soll noch im Januar entschieden werden. Die Bezirksregierung wird den Regionalrat hierüber schnellstmöglich informieren.

3. Stellungnahmen

Das Dezernat 58 (Integrierte Gesamtverkehrsplanung, Personennahverkehr, Eisenbahnangelegenheiten) der Bezirksregierung hat den im Regionalen Arbeitskreis zur IGVP vertretenen Fachdezernaten

- 35 Bauaufsicht, Städtebau, Denkmalangelegenheiten
- 51 Landschaft, Fischerei
- 53 Verkehr
- 57 Förderung des kommunalen Straßenbaus, Straßenpläne und –programme
- 59 Luftverkehr
- 62 Durchsetzung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung

mit E-Mail vom 21.12.05 Gelegenheit gegeben, zu den Ergebnissen der IGVP und zum Bedarfsplan-Entwurf bis zum 13.01.06 Stellung zu nehmen. Angesichts der engen Fristsetzung wurde darum gebeten, das besondere Augenmerk auf solche fachlichen Aspekte zu legen, die einer Einordnung, die sich im Schwerpunkt am NKQ orientieren, im Einzelfall entgegenstehen. Eine angemessen detaillierte Betrachtung war vor diesem Hintergrund nicht machbar.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 5/2006	Seite 13
----------------------------	--------------------------------	--------------------

Ebenso wurden die Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW um Stellungnahme aus regionaler Sicht gebeten. Darüber hinaus wurden die Straßenvorhaben mit den Niederlassungen Aachen, Bonn (einschließlich der Kölner Vorhaben), Euskirchen, Gummersbach und Mönchengladbach besprochen.

Die Schienenvorhaben des SPNV wurden hinsichtlich des Bedarfsplan-Entwurfs und der IGVP-Ergebnisse in intensiven Gesprächen mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) erörtert. Insofern ist der **Beschlussvorschlag der Bezirksregierung zu den Vorhaben des SPNV mit den bei den Verkehrsverbänden fachlich vorbereitet und wird von ihnen unterstützt.**

Die Mitglieder des Regionalen Arbeitskreises zur IGVP im Regierungsbezirk Köln (Kreise, Kreisfreie Städte, IHK, DB AG, Verkehrsverbände, BUND u.a.) wurden am 21.12.05 per E-Mail über die Ergebnisse der IGVP in Kenntnis gesetzt.

Die **Anlage 1** enthält eine Zusammenstellung ausgewählter Straßen- und Schienenvorhaben mit zusätzlichen Hinweisen zur Priorisierung seitens der Bezirksregierung Köln und der Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau. Zur besseren Orientierung sind diese zusätzlichen Hinweise in eine kurze Gesamtdarstellung zum betreffenden Vorhaben eingebettet.

Hinweis zur betrieblichen Abhängigkeit von RB 25 und S 11

Die beiden im Bedarfsplan-Entwurf enthaltenen Schienenvorhaben **RB 25 Köln Frankfurter Straße – Overath – Gummersbach** (14172) und **S 11 Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach** (14153) sind betrieblich voneinander abhängig. Die Taktverdichtungen nach Bergisch Gladbach und Overath (20min-Takt) sind auf die auf der Stammstrecke verfügbaren Trassen abzustimmen.

Der im ÖPNV-Landesprogramm enthaltene Ausbau der RB 25 (Sicherung des 30min-Taktes Overath – Köln und Verlängerung des 30min-Taktes bis Engelskirchen) ist unabhängig von dem Bedarfsplanvorhaben zu betrachten; die Maßnahmen ergänzen einander.

Dennoch ist bei beiden Vorhaben vor einer tatsächlichen Realisierung der Bedarf sowie die Vor- und Nachteile einer Taktverdichtung im Vergleich zum heutigen Fahrplan abzuwägen (dies gilt vor allem für die RB 25).

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 5/2006	Seite 14
----------------------------	--------------------------------	--------------------

Bei wenigen Vorhaben der kommunalen Schieneninfrastruktur liegt eine aktuelle Standardisierte Bewertung vor. Das Verfahren der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV“ wendet Bund und Länder als einheitliche Entscheidungsgrundlage für den Einsatz von Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) an. Ihre Durchführung ist gem. VV-ÖPNVG NRW Voraussetzung für die Gewährung einer Förderung, wenn die voraussichtlichen zuwendungsfähigen Ausgaben über 25 Mio. EUR liegen (ggf. auch unter 25 Mio. EUR, wenn das für das zuständige Ministerium dies fordert). **Für die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan des Landes – und damit für die ergänzende Förderung des jeweils erforderlichen Landesanteils – ist jedoch das Ergebnis der IGVP maßgeblich.**

Die Stellungnahmen der Fachdezernate sind im folgenden jeweils mit Kommentierungen zusammengefasst:

a) Allgemein

- Die Belange des Natur- und Umweltschutzes haben keinen der ursprünglichen Intention der IGVP entsprechenden Entscheidungseinfluss, weil die nutzwertanalytischen Ergebnisse wegen methodischer Fehler nicht herangezogen werden (können). [Dez. 51]
- Den Kommunen sollte Gelegenheit gegeben werden, kostengünstigere Varianten vorzulegen, die eine Chance auf Berücksichtigung im Bedarfsplan besitzen. [Dez. 35]
Die Vorhaben wurden mit den Kosten und dem Betriebskonzept bewertet, wie dies von den Aufgabenträgern angemeldet worden ist. Es war nicht Aufgabe der IGVP Alternativen zu entwickeln und zu bewerten. Grundsätzlich könnte eine aufgrund der IGVP-Ergebnisse nun favorisierte Variante bei der nächsten Fortschreibung des Bedarfsplans eingebracht werden.
- Bei der IGVP wurde eine Reihe kleinerer Projekte wie Fahrstuhl-Einbau, Bahnsteiganhebungen u.a. nicht untersucht. Es ist sicherzustellen, dass ausreichend Gelder für Verbesserungen an Haltepunkten zur Verfügung stehen. [Dez. 35]
Vorhaben unter 3 Mio. € wie auch punktuelle (Haltestellen-)Vorhaben sind nicht bedarfsplanrelevant. Bei streckenbezogenen Vorhaben ist der Ausbau von Haltepunkten enthalten.
- Touristische (z.B. Oleftalbahn – Nationalpark) oder denkmalpflegerische Belange (z.B. Wiehltalbahn) sind bei der Entscheidung über die Zukunft dieser Schienenstrecken zu berücksichtigen. [Dez. 35]
Touristische Verkehre oder Güterverkehre sind in der IGVP (entsprechend der SPNV-/ÖPNV-Ausrichtung des Bedarfsplans) nicht mit bewertet worden und waren damit für die Einstufung in den Bedarfsplan-Entwurf auch ohne Belang.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 5/2006	15

b) Einzelne Vorhaben

- Bei einigen Straßenvorhaben bestehen von Seiten der Regionalplanung Bedenken, da der Regionalplan (GEP) hinsichtlich der Durchschneidungen von „Bereichen für den Schutz der Natur“ (BSN) und von „Bereichen für die Sicherung und Abbau oberflächennaher Bodenschätze“ (BSAB) entgegenstehende Darstellungen enthält. Für die Realisierung eines Vorhabens ist zu beurteilen, ob die Ziele der Regionalpläne hinsichtlich der Funktion der durchschnittlichen BSN gewahrt bleiben. Folgende Vorhaben stehen möglicherweise im Konflikt mit den Lagerstätten abbauwürdiger Bodenschätze: 24049, 24051, 24053, 24061, 24075, 24093, 24095, 24099, 24105, 24151, 24152, 24190, 24207, 24208, 24215, 24217. [Dez. 62]

Die Bedenken beziehen sich zum einen auf die Aussagen der Nutzwertanalyse, die für die Einstufung eines Vorhabens im Bedarfsplan-Entwurf ohne Relevanz ist. Zum anderen werden die unterschiedlichen Belange im Linienbestimmungsverfahren und später auch im Planfeststellungsverfahren abgewogen. Es würde das IGVP-Verfahren überlasten, diese Abwägung vorzuziehen.

- Der 3. Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Bonner Wall und Verteilerkreis (oberirdische Führung über die Bonner Straße) ist nicht im Bedarfsplan-Entwurf enthalten und sollte bei den indisponiblen Maßnahmen des Bedarfsplans Berücksichtigung finden. [Dez 35]
Das Vorhaben wurde in der IGVP unter „Sonstiges“ (Realisierung nach 2015, unvollständige Kostenangaben) eingestuft und nicht bewertet. Es sollte bei der Fortschreibung des Bedarfsplans erneut angemeldet werden.
- Der Eisenbahn-Westring Köln (14180) stellt zur Zeit einen Engpass im Schienennetz dar, der eine verbesserte Anbindung des südlichen Kölner Umlandes (Bonn, Euskirchen) verhindert. Durch die ausschnittsweise Untersuchung als S-Bahn-Ausbau Hansaring – Kalscheuren – ohne eine weitere Bedienung des südlichen Umlandes – wird der o.g. Nutzen des Projekts nicht erfasst. Die Beseitigung dieses Engpasses sollte spätestens im Rahmen des Ausbaus für den Rhein-Ruhr-Express in Angriff genommen werden. [Dez. 35]
Das Vorhaben sollte mit einem weiterführenden Betriebskonzept und in überarbeiteter / vereinfachter Form zur Fortschreibung des Bedarfsplans angemeldet werden.

4. Allgemeine Hinweise zu den Vorhabendossiers (Langfassung)

Die Vorhabendossiers enthalten in der Langfassung alle Informationen zum Vorhaben selbst sowie detailliert die Ergebnisse der Bewertung durch die IGVP in kartografischer und tabellarischer Form.

Die kartografischen Darstellungen zum Bezugsfall (Teilnetz ohne das Vorhaben), zum Vorhabenfall (Teilnetz mit dem untersuchten Straßen- oder Schienenvorhaben) und die Differenzdarstellung der beiden Netzzustände beziehen sich alle auf das

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 5/2006	Seite 16
-----------------------------------	---------------------------------------	---------------------------

Prognosejahr 2015. Durch die Möglichkeit der Vergrößerung und die farbliche Darstellung ist die Lesbarkeit der Karten am PC am ehesten gegeben.

In den Tabellen zur Nutzen-Kosten-Analyse und zur Nutzwertanalyse enthalten einzelne Felder keine Werte, da sich das Ergebnis hier aus mehreren Teilberechnungen zusammensetzt.

Die Tabelle unterhalb der Indikatoren bei der Nutzen-Kosten-Analyse enthält die Annuitätenberechnung auf der Grundlage der vom Anmelder angegebenen Investitionskosten.

Die in der Tabelle auf Seite 2 bei den Straßenvorhaben verwandten Abkürzungen zum Bearbeitungsstand sind in nachfolgender Tabelle erläutert:

Tab.: Erläuterung der Abkürzungen zu den Kenndaten der Landesstraßenvorhaben in den Vorhabendossiers unter Bearbeitungsstand

Stand	Erläuterung
LBE	Linie bestimmt
LE	Linienbestimmung eingeleitet
OP	Ohne Planungsbeginn
PB1	Planfeststellungsbeschluß ergangen
UVA	Umweltverträglichkeitsstudie bzw. Variantenuntersuchung hat begonnen.
UVE	Umweltverträglichkeitsstudie bzw. Variantenuntersuchung ist abgeschlossen.
VE	Vorentwurf hat begonnen
VP	Vorplanung hat begonnen.
VU, L	Vorbereitung Untersuchung für Linienabstimmung Verkehrsuntersuchung hat begonnen. Vorarbeiten (z.B. Verkehrsuntersuchung / Raumanalyse) im Vorfeld der UVS zur Festlegung von Planungskorridoren.

Weiterer Hinweis: Der Status „4“ steht für ein „disponibles“, also durch die IGVP bewertetes Vorhaben.