

Bezirksregierung Köln

Verkehrskommission des Regionalrates
<u>Sachgebiet:</u> IGVP
Drucksache Nr.: VK 33/2006
2. Sitzungsperiode

Köln, den 24. April 2006

Vorlage für die 7. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates am 19. Mai 2006

TOP 6: Landtagsvorlage zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW

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

Inhalt:	Erläuterung	2
	Finanzrahmen des Verkehrsinfrastrukturplans im Reg.-Bez. Köln	4
	Landtagsvorlage zur IGVP	
	Vorhabenlisten - Auszug Köln	6
	Beratungsvorlage	34

Beschlussvorschlag:

Die Verkehrskommission nimmt die Landtagsvorlage zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW mit den Einstufungen der Landesstraßen- und Schienenprojekten (SPNV, kommunale Schiene) zur Kenntnis.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	2

Erläuterung

Das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) NRW hat den Entwurf zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes Anfang April 2006 an den Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags übergeben.

Die Landtagsvorlage sowie einen Auszug der Vorhabenlisten hat die Bezirksregierung daraufhin zeitnah in elektronischer Form an die Geschäftsstellen der Fraktionen im Regionalrat Köln zur Kenntnis weitergeleitet.

Die vorliegende Drucksache enthält einen Auszug mit den Straßen- und Schienenprojekten im Regierungsbezirk Köln und wurde im Hinblick auf die entfallenden bzw. nicht eingeplanten Vorhaben um die Hinweise des MBV zum Einstufungsvorschlag ergänzt. Die Hinweise wurden den Listen entnommen, die das MBV bei der Vorstellung der Landtagsvorlage vor den Vorsitzenden der Regionalräte und der Verkehrskommissionen am 4. April 2006 in Papierform ausgegeben hatte.

Landesweit haben die Straßenvorhaben der Stufe 1 (indisponibel und disponibel bis 2015) ein Finanzvolumen von 1,045 Mrd. EUR. Darin enthalten ist eine Planungsreserve in Höhe von insgesamt 300 Mio. EUR. Damit geht das MBV in den nächsten 10 Jahren von einem verfügbaren Finanzrahmen in Höhe von 70 Mio. EUR jährlich aus. Die Stufen 1 und 2 ergeben zusammen rd. 1,6 Mrd. EUR.

Die indisponiblen Schienenprojekten (SPNV und kommunal) umfassen Ausgaben in Höhe von 1,878 Mrd. EUR (zzgl. weiterer indisponibler Vorhaben ohne Kostenangaben), die disponiblen der Stufe 1 (bis 2015) rd. 595,5 Mio. EUR, also insgesamt 2,473 Mrd. EUR. Hinzu kommen noch indisponible Vorhaben aus der Bundesverkehrswegeplanung mit 322 Mio. EUR (zzgl. weitere indisponibler Vorhaben ohne Kostenangaben). *[vgl. Tabelle auf Seite 78 der Vorlage]*

Für den **Regierungsbezirk Köln** beträgt der Finanzrahmen bei den disponiblen Straßenvorhaben der Stufe 1 rd. 128,0 Mio. EUR. Im Vergleich dazu hatte der Regionalrat Vorhaben mit einem Finanzvolumen von rd. 131,6 Mio. EUR beschlossen. Der ursprüngliche Bedarfsplan-Entwurf enthielt (unter Berücksichtigung der nachträglichen Änderungen durch das MBV) 130,8 Mio. EUR.

Dem Regionalratsbeschluss wurde bis auf zwei Vorhaben gefolgt: Nicht aufgenommen wurden die L 82 OU Zündorf (jetzt Stufe 2) und die L 113 OU Rheinbach/ Flerzheim (jetzt als L 163 mit gleichen Kosten in Stufe 2*, d.h., wie als Vorhaben der Stufe 1 ist eine Planung bis zum Baurecht möglich). Stufe 1 enthält jetzt u.a. die L 43 OU Leverkusen/Hitdorf, die L 207 OU Dreiborn, die L 263 OU Gut Ollesheim, die L 284 OU Rösrath und die L 336 OU Morsbach/Lichtenberg.

Im Hinblick auf die Vorhaben der Stufe 2 (= Realisierung nach 2015) ist das MBV dem Regionalratsbeschluss überwiegend nicht gefolgt. Hintergrund ist der Finanz-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	3

rahmen: Der Regionalrat hatte die zunächst vorläufig der Stufe 2 zugeordneten Vorhaben dem Finanzrahmen zugrunde gelegt, während das MBV die Kosten dieser Vorhaben nicht berücksichtigt hat. Im Vergleich zum aktualisierten Bedarfsplan-Entwurf des MBV enthält die Landtagsvorlage für die Stufe 2 dennoch einen um rd. 27,1 Mio. EUR höheren Finanzrahmen. Die nicht eingeplanten Vorhaben liegen oft unterhalb der Abschneidegrenze (Nutzen-Kosten-Quotient von mindestens 1,0), werden vom MBV als kommunale Lösung eingestuft oder sind Vorhaben in Parallel-lage.

Vorhaben der Stufe 2 können weiterhin bis zum Linienbestimmungsverfahren geführt werden. Zusätzlich wurde eine Stufe 2* eingeführt: die hier enthaltenen Vorhaben können - wie die Vorhaben der Stufe 1 - bis zum Baurecht beplant werden. Im Regierungsbezirk Köln gibt es in der Stufe 2* ein Vorhaben: die L 163 OU Rheinbach/ Flerzheim.

Für die disponiblen Schienvorhaben der Stufe 1 (SPNV und kommunale Schiene) im Regierungsbezirk Köln beträgt das Finanzvolumen 222,8 Mio. EUR. Im Vergleich dazu hatte der Regionalrat Vorhaben mit einem Finanzvolumen von rd. 245,0 Mio. EUR beschlossen. Der Bedarfsplan-Entwurf enthielt ebenfalls 245,0 Mio. EUR.

Im Hinblick auf die Stufe 1 (= Realisierung bis 2015) ist das MBV dem Regionalratsbeschluss weitgehend gefolgt. Eine Stufe 1/R (Planungsreserve) wurde nicht eingeführt, dafür sollen Vorhaben jedoch – analog zum Landesstraßenbedarfsplan – von Stufe 2 nach 1 nachrücken können. Zum Nahverkehrsanteil des Bahnknotens Köln geht das MBV davon aus, dass die Finanzverantwortung für den Umbau des Bahnknotens Köln vollständig beim Bund liegt. Nicht berücksichtigt wurde auch der Vorschlag, das Bonner Vorhaben zur Regiostadtbahn gegen die Unterfahrung des Bonner Hauptbahnhofs zu tauschen. Die Hardtbergbahn ist über ihre gesamte Länge in Stufe 2. Dagegen wurde die oberirdische Verlängerung der Kölner Stadtbahnlinie 3 ins Görlinger Zentrum zusätzlich in Stufe 1 aufgenommen (vom Regionalrat als Stufe 1/R beschlossen).

Die Stufe 2 (= Realisierung nach 2015) enthält – bis auf den Nahverkehrsanteil des Knotens Köln und die o.g. Linie 3 (in Stufe 1) – alle vom Regionalrat als Planungsreserve oder weiterer Bedarf beschlossenen Vorhaben. Dazu gehören auch die nicht durch die IGVP bewerteten Kölner Vorhaben „3. BA Nord-Süd-Stadtbahn“ und „Ost-West-Stadtbahn“.

Der Regionalrat im Regierungsbezirk Arnsberg hat bzgl. des Ausbaus der Siegstrecke bei der Vorstellung der Landtagsvorlage am 4. April 2006 darum gebeten, dass das Land beim Bund initiativ werde. Das MBV betrachtet den Ausbau dieser Verbindung schon seit langem als Bundesangelegenheit, bisher aber ohne Erfolg.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 4
-----------------------------------	----------------------------------------	--------------------------

IGVP NRW

Finanzrahmen des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans im Regierungsbezirk Köln

Straße

	Bedarfsplan- Entwurf MBV 16.12.2004	Bedarfsplan- Entwurf MBV aktualisiert (Nachbewertung, indisp. Vorhaben)	Regionalrats- Beschluss 17.02.2006	Landtagsvorlage MBV 04.04.2006
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Stufe 1, indispl.	170,7	174,9	174,9	170,2
Stufe 1, disponibel	116,3	130,8	131,6	128,0
Stufe 2	108,0	} 268,3 145,7	241,2 *	172,8
Stufe 2, vorläufig	160,3			
S U M M E	555,3	451,4	547,8	471,0
<u>Nicht bedarfsplanrelevante Vorhaben</u>				
Erhaltungsorientierte Ausbauvorhaben	40,7	40,7	40,7	40,7
Kreuzungsvorhaben	17,6	17,6	17,6	23,8
Stufe 5, nicht ein- geplante Vorh.	261,7	361,0	232,2	

* incl. L 289 OU K/Dellbrück u. Bergisch Gladbach (2,9 Mio.EUR), gem. RR-Beschluss aber in UA IIa

Schiene

Stufe 1, disp., SPNV	186,5		186,4	186,4
Stufe 1, disp., komm. Schiene	58,5		58,6	36,4
Stufe 1/R, Pla- nungsreserve			153,8	
Stufe 2, SPNV			682,0	902,8
Stufe 2, komm. Schiene			345,6	345,6
S U M M E	245,0		1.426,4	1.471,2
Nicht eingeplante Vorhaben	2.376,8		1.063,2	

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	6

Tabellenverzeichnis

	<u>Seite</u>
<u>Straßenvorhaben</u>	
1. Einstufungsvorschlag Stufe 1 – indisponibel	8
2. Nicht berücksichtigte Vorhaben der Stufe 1 – indisponibel gemäß RR-Beschluss	12
3. Einstufungsvorschlag Stufe 1 – indisponibel	14
4. Nicht berücksichtigte Vorhaben der Stufe 1 – disponibel gemäß RR-Beschluss	16
5. Einstufungsvorschlag Stufe 2	18
6. Nicht berücksichtigte Vorhaben der Stufe 2 gemäß RR-Beschluss	20
7. Erhaltungsorientierte Ausbauvorhaben	22
8. Kreuzungsvorhaben	24
<u>Schienvorhaben</u>	
9. Indisponible Vorhaben BVWP, SPNV, kommunale Schiene	26
10. Einstufungsvorschlag Stufe 1 – disponibel, SPNV und komm. Schiene	30
11. Nicht berücksichtigte Vorhaben der Stufe 1 – disponibel gemäß RR-Beschluss	31
12. Einstufungsvorschlag Stufe 2, SPNV und kommunale Schiene	32
13. Nicht berücksichtigte Vorhaben der Stufe 2 gemäß RR-Beschluss	33

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 8
-----------------------------------	----------------------------------------	--------------------------

1. STRASSE: Einstufungsvorschlag Stufe 1 – indisponible Straßenvorh. (Auszug Köln aus Anlage 1)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.2006
								NKQ	NWP		
11	OU Dürwiss (B 264 - L 238)	25035	AC	indisp.	3,90	9,20	1/A			Stufe 1	Stufe 1
12	OU Luchem	24005	AC	indisp.	3,10	8,10	1/-			Stufe 1	Stufe 1
14	OU Jülich/Koslar (A 44 bis L 14)	25058	AC	indisp.	4,00	4,35	1/-			Stufe 1	Stufe 1
16	Ausbau St.Augustin/Meindorf bis - /Menden	23105	BN	indisp.	1,00	5,65	1/A			Stufe 1	Stufe 1
19	Neubau Ersatzstraße BT Garzweiler II (OU Immerath), 1. BA	24010	MG	indisp.	3,30	0,00	2/-			Stufe 1	Stufe 1
19	Neubau Ersatzstraße BT Garzweiler II (OU Immerath), 2. BA	24011	MG	indisp.	6,10	0,00	2/-			Stufe 1	Stufe 1
33	OU Weilerswist (Süd- und Westumge- hung L 33 / L 163)	21131	EU	indisp.	6,00	6,25	1/R			Stufe 1	Stufe 1
48	Neubau Bedburg/Kirchherten bis- /Frimmersdorf (L 279 - L 116)	24021	EU	indisp.	4,65	0,00	1/-			Stufe 1	Stufe 1
50	OU Setterich (K 27 - L 50)	24023	AC	indisp.	2,10	4,40	1/-			Stufe 1	Stufe 1
81	OU Radevormwald/Honsberg (B 229 - L 412)	25088	GM	indisp.	1,43	3,70	1/A			Stufe 1	Stufe 1
83	OU Bonn/Bechlinghoven	25061	BN	indisp.	1,20	0,71	1/A			Stufe 1	Stufe 1
101	Ausbau zw. Wermelskirchen- Dreibäumen und -/Stumpf, BA KVP Habenichts	22076	GM	indisp.	0,34	3,03	1/A			Stufe 1	Stufe 1
101	Ausbau zw. Wermelskirchen- Dreibäumen und -/Stumpf, BA OD Stumpf	24037	GM	indisp.	0,90	2,00	1/A			Stufe 1	Stufe 1

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 9
-----------------------------------	----------------------------------------	--------------------------

Fortsetzung: Einstufungsvorschlag Stufe 1 – indisponible Straßenvorhaben (Auszug aus Anlage 1)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.2006
								NKQ	NWP		
103	Neubau in Hürth L 103 alt und B 265	24041	EU	indisp.	2,15	0,00	1/-			Stufe 1	Stufe 1
103	OU Brühl/Nord bis Hürth/Kendenich (B 51 bis B 265)	24042	EU	indisp.	3,30	21,70	1/-			Stufe 1	Stufe 1
115	Neubau Blankenheim/Lommers-dorf, L115 bis LGr.	21023	EU	indisp.	1,30	1,20	1/R			Stufe 1	Stufe 1
117	OU Hückelhoven/Ratheim und -Millich	24057	MG	indisp.	4,28	20,00	1/-			Stufe 1	Stufe 1
147	OU Windeck/Leuscheid	24066	BN	indisp.	1,31	4,23	1/A			Stufe 1	Stufe 1
158	Ausbau Bonn/Bad Godesberg - Wat- tendorfer Mühle	25064	BN	indisp.	1,80	0,14	1/A			Stufe 1	Stufe 1
164	OU Würselen/Broichweiden von L 136 bis L 164	23088	AC	indisp.	0,70	0,04	1/A			Stufe 1	Stufe 1
164	OU Würselen/Broichweiden von L 136 bis A 44	25067	AC	indisp.	1,00	0,16	1/A			Stufe 1	Stufe 1
183	OU Köln/Roggendorf	21005	BN	indisp.	2,10	3,85	1/R			Stufe 1	Stufe 1
183	OU Bornheim/Roisdorf (L 118 bis L 183)	24087	BN	indisp.	2,20	8,84	1/R			Stufe 1	Stufe 1
183	Ausbau bei Frechen mit AS A4, B 264 bis B 55	25016	EU	indisp.	3,80	5,10	1/A			Stufe 1	Stufe 1
213	OU Köln/Lövenich (L 34 - L 213)	22101	BN	indisp.	4,80	0,20	1/R			Stufe 1	Stufe 1
223	OU Würselen/Euchen zw. B 57 und L 164	21111	AC	indisp.	1,20	0,01	1/A			Stufe 1	Stufe 1

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	10

Fortsetzung: Einstufungsvorschlag Stufe 1 – indisponible Straßenvorhaben (Auszug aus Anlage 1)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.2006
								NKQ	NWP		
223	Ausbau Birk – Herzogen- rath/Schulzentrum	24100	AC	indisp.	3,70	3,10	1/A			Stufe 1	Stufe 1
238	Neubau Ersatzstraße BT Inden	25037	AC	indisp.	5,50	0,01	1/A			Stufe 1	Stufe 1
238	OU Eschweiler, BA K 15 (Odilienstra- ße) – L 238 (Pumpe)	25043	AC	indisp.	1,80	6,90	1/A			Stufe 1	Stufe 1
240	OU Alsdorf, BA Herzogen- rath/Merkstein (L 232) bis B 57	23017	AC	indisp.	3,10	0,04	1/R			Stufe 1	Stufe 1
249	Ausbau zwischen Nideggen/Blens und Heimbach/Hausen	24120	AC	indisp.	1,30	1,35	1/R			Stufe 1	Stufe 1
264	OU Nörvenich/Frauwüllesheim		AC	indisp.	2,10	2,00	1/A			Stufe 1	Stufe 1
269	OU Niederkassel/Ranzel (L 82) bis - /Mondorf (L 332), OU Niederkassel	21080	BN	indisp.	4,80	0,82	1/A			Stufe 1	Stufe 1
276	Wiederherstellung zwischen Elsdorf und Niederzier, Tagebau Hambach	24141	EU	indisp.	4,15	2,50	1/-			Stufe 1	Stufe 1
284	Neubau in Rösrath, BA A 3 – L 288	22087	GM	indisp.	1,00	0,08	1/R			Stufe 1	Stufe 1
332	OU Troisdorf (innerstädtische Umge- hung), BA A 59 – L 143	22010	BN	indisp.	3,00	0,16	1/A			Stufe 1	Stufe 1
332	OU Siegburg (innerstädtische Umge- hung), BA L 143 – B 8	22077	BN	indisp.	2,00	0,70	1/A			Stufe 1	Stufe 1
332	OU Eschmar bis Troisdorf/Sieglar (A 59)	25104	BN	indisp.	3,89	8,80	1/R			Stufe 1	Stufe 1

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	11

Fortsetzung: Einstufungsvorschlag Stufe 1 – indisponible Straßenvorhaben (Auszug aus Anlage 1)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.2006
								NKQ	NWP		
333	OU Hennef/Dondorf (B 8 bis L 333 alt)/Hossenberg	25085	BN	indisp.	0,80	0,26	1/A			Stufe 1	Stufe 1
359	Ausbau Leichlingen/Wacholder bis - /Herscheid, BA Wacholder bis Bennert	23097	GM	indisp.	1,20	1,42	1/A			Stufe 1	Stufe 1
361	Bedburg bis Kerpen (B 55), BA Bed- burg/Süd - B 477N	25024	EU	indisp.	3,70	0,30	1/A			Stufe 1	Stufe 1
361	Bedburg bis Kerpen (B 55), BA Bed- burg/Nord - Bedburg/Süd	25029	EU	indisp.	2,20	4,00	1/A			Stufe 1	Stufe 1
364	OU Hückelhoven, BA L 117 - Rhein- straße	24028	MG	indisp.	3,10	7,00	1/A			Stufe 1	Stufe 1
364	OU Hückelhoven/Hilfarth, BA Rhein- straße - L 364alt	24190	MG	indisp.	2,35	5,70	1/-			Stufe 1	Stufe 1
364	OU Hückelhoven, BA A 46 - L 117	25025	MG	indisp.	3,20	9,49	1/A			Stufe 1	Stufe 1
409	Ausb.zw.Kürten/Laudenberg u Wer- melskirchen/Dhünn, BA Laudenberg (B 506)-Stauwurzel	24068	GM	indisp.	1,70	0,15	1/R			Stufe 1	Stufe 1
409	Ausb.zw.Kürten/Laudenberg u Wer- melskirchen/Dhünn, BA Stauwurzel - Halzenberg	25045	GM	indisp.	1,70	2,60	1/R			Stufe 1	Stufe 1

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 12
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

2. Nicht berücksichtigte Vorhaben, die im Beschluss des Regionalrats vom 17.02.2006 in Stufe 1, indisponibel enthalten waren

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06
								NKQ	NWP	
92	OU Hürth/Hermülheim mit Bes.von 2 BÜ, BA Max-Pl.-Str.bis L 92alt		EU	indisp.	1,80	0,11	1/A			BUE/P
113	Bes. BÜ in Alfter	24109	BN	indisp.	0,80	1,12	1/R			BUE/P

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 14
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

3. STRASSE: Einstufungsvorschlag Stufe 1 – disponible Straßenvorhaben (Auszug Köln aus Anlage 1)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.2006
								NKQ	NWP		
43	OU Leverkusen/Hitdorf, BA L 43 - A 59 (früher L 293)	24018	GM	disp.	1,60	3,19	2/-	3,7	-109,3	Stufe 1	Stufe 1
93	OU Pulheim/Stommel - Berg- heim/Büsdorf, BA K 20 bis B 477 mit OU Bergheim/Büsdorf	24032	EU	disp.	6,40	6,70	1/R	8,7	319,8	Stufe 1	Stufe 1
122	Ausbau bei Kerpen-Sindorf, AS A 4 bis Südkreisel	24062	EU	disp.	0,95	3,10	neu	3,1	-120,0	Stufe 1	Stufe 1
150	Ausbau von Brühl bis Köln/Godorf (A 553 - A 555)	24067	K	disp.	3,50	8,00	1/-	6,6	6,4	Stufe 1	Stufe 1
178	OU Euskirchen/Billig	24082	EU	disp.	2,30	3,50	2/-	3,8	-87,6	Stufe 1	Stufe 1
183	OU Pulheim/Sinnersdorf (Westumge- hung) und OU Pulheim	24212	EU	disp.	2,92	3,30	1/-; 2/-	2,3	305,0	Stufe 1	Stufe 1
207	OU Dreiborn		EU	disp.	3,10	0,80	neu			Stufe 1	Stufe 1
221	Neubau Aachen-Eilendorf bis Geis- berg (L 236), incl. AS an A 44	24098	AC	disp.	2,50	6,90	1/-	15,9	184,9	Stufe 1	Stufe 1
228	OU Linnich - Linnich/Rurdorf	24220	AC	disp.	3,20	2,59	neu	3,3	115,5	Stufe 1	Stufe 1
238	OU Eschweiler, BA L 238 (Pumpe) - L 238 (Steinfurt)	24112	AC	disp.	1,20	1,80	neu	9,6	-95,5	Stufe 1	Stufe 1
257	OU Düren/Arnoldsweiler	24125	AC	disp.	2,30	1,80	neu	11,7	160,4	Stufe 1	Stufe 1
263	OU Eschweiler über Feld	24129	AC	disp.	1,54	1,65	2/-	5,7	22,8	Stufe 1	Stufe 1
263	OU Gut Ollesheim	24130	AC	disp.	0,80	0,00	neu	0,1	-178,1	Stufe 1	Stufe 1
264	OU Vettweiß/Kelz	24132	AC	disp.	2,95	2,90	2/-	1,8	-106,4	Stufe 1	Stufe 1

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 15
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Fortsetzung: Einstufungsvorschlag Stufe 1 – disponible Straßenvorhaben (Auszug aus Anlage 1)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u>	Beschluss <u>RR</u>
								NKQ	NWP	17.03.06	17.02.2006
269	OU Niederkassel/Ranzel (L 82) bis - /Mondorf (L 332), OU Rheidt und Mondorf	24134	BN	disp.	3,18	6,75	1/R	8,8	328,5	Stufe 1	Stufe 1
271	OU Nörvenich/Binsfeld	24135	AC	disp.	1,80	1,58	neu	9,2	20,1	Stufe 1	Stufe 1
274	Neubau Niederkassel bis Trois- dorf/Spich, BA K 24 bis B 8 (ohne DB- Brücke)	24137	BN	disp.	3,10	7,80	1/-	1,3	-92,0	Stufe 1	Stufe 1
284	OU Rösrath (Innere Umgehung)	24150	GM	disp.	0,70	3,03	neu	6,0	322,6	Stufe 1	Stufe 1
286	OU Bergisch Gladbach/Refrath (1. BA, L 286 - L 136)	24222	GM	disp.	3,20	16,15	neu	3,6	5,8	Stufe 1	Stufe 1
321	Neubau Wiehl/Bielstein bis - /Oberbantenberg	24164	GM	disp.	0,85	2,18	1/R	3,0	-135,8	Stufe 1	Stufe 1
333	OU Hennef/Greuelsiefen	24172	BN	disp.	1,42	4,58	neu	3,0	-230,2	Stufe 1	Stufe 1
336	OU Morsbach/Lichtenberg	24174	GM	disp.	0,65	1,98	1/-	1,9	-118,0	Stufe 1	Stufe 1
361	Bedburg bis Kerpen (B 55), BA B 477alt - K 22	24181	EU	disp.	2,50	8,50	1/A	2,5	29,1	Stufe 1	Stufe 1
361	Neubau in Frechen/Königsdorf (B 55 - A 4)	24184	EU	disp.	0,80	8,30	2/-	7,9	393,3	Stufe 1	Stufe 1
361	Neubau von Bergheim Kenten (K 22) bis Frechen-Königsdorf (B 55)	24185	EU	disp.	7,45	6,10	neu	3,4	-357,2	Stufe 1	Stufe 1
364	OU Gerderhahn und Golkrath (Erke- lenz)	24187	MG	disp.	5,50	10,00	neu	3,1	-60,5	Stufe 1	Stufe 1
366	OU Linnich/Hottorf	24191	AC	disp.	1,50	1,07	neu	6,6	-106,4	Stufe 1	Stufe 1

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 16
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

4. Nicht berücksichtigte Vorhaben, die im Beschluss des Regionalrats vom 17.02.2006 in Stufe 1, disponibel enthalten waren

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u>
								NKQ	NWP	17.03.06
82	OU Zündorf (1. BA)	24025A	K	disp.	1,80	0,00	neu			Stufe 2 Kosten von 0,0 auf 9,0 Mio. €
163	OU Rheinbach/Flerzheim (im Entwurf als <u>L 113</u>)	24207	BN	disp.	1,50	3,60	neu	2,5	-268,5	Stufe 2* Vorhaben wird als L 163 weiter- geführt; Aufstufung der K53 zur L163 und Abstufung der L163alt

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 18
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

5. STRASSE: Einstufungsvorschlag Stufe 2 (Auszug Köln aus Anlage 2)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.2006
								NKQ	NWP		
12	OU Niederzier	24006	AC	disp.	1,60	1,31	neu	3,0	-120,2	Stufe 2	Stufe 2
23	OU Aachen/Verlautenheide	24012	AC	disp.	1,70	4,32	neu	0,1	23,8	Stufe 2	Stufe 2
23	OU Stolberg/Atsch	24013	AC	disp.	1,90	4,35	neu	0,1	-180,1	Stufe 2	Stufe 2
42	Ortsumgehung Geilenkirchen und Ü- bach-Palenberg/Scherpenseel	24221	MG	disp.	3,05	4,40	neu	2,1	-391,9	Stufe 2	Stufe 2
43	Neubau L 43 zwischen AS Worringen und Neusser Landstraße (B 9)	24017	K	disp.	3,95	6,63	neu	2,8	-133,7	Stufe 2	Stufe 2
47	Innere OU Herzogenrath und OU Her- zogenrath/Merkstein	24208	AC	disp.	3,20	3,77	neu	2,3	-196,5	Stufe 2	Stufe 2
82	OU Zündorf (1. BA)		K	disp.	1,80	9,00	neu			Stufe 2	Stufe 1, disp.
93	OU Bergheim-Oberaufsem	24029	EU	disp.	2,90	3,60	neu	7,2	194,8	Stufe 2	Stufe 2
101	OU Hückeswagen/Scheideweg	24204	GM	disp.	1,40	2,55	neu	2,0	-89,0	Stufe 2	Stufe 2
113	Entlastungsstraße Rheinbach Höhe- norte	24049	BN	disp.	8,80	26,97	neu	1,3	-219,7	Stufe 2	Stufe 2
113	OU Alfter/Witterschlick	24050	BN	disp.	3,74	6,90	2/-	1,0	-225,3	Stufe 2	Stufe 2
113	OU Rheinbach/Flerzheim und Ra- mershoven	24051	BN	disp.	2,65	8,10	neu	2,4	-220,5	Stufe 2	Stufe 2
163	OU Rheinbach/Flerzheim (im Entwurf als L 113)	24207	BN	disp.	1,50	3,60	neu	2,5	-268,5	Stufe 2* , Vorh. wird als L163 weiterge- führt; Aufstufung der K53 zur L163 und Abstufung der L163alt	Stufe 1, disp.

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	19

Fortsetzung: Einstufungsvorschlag Stufe 2 (Auszug aus Anlage 2)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.2006
								NKQ	NWP		
163	OU Köttingen - Kierdorf	24077	EU	disp.	4,10	4,10	neu	14,0	186,8	Stufe 2	Stufe 2
163	OU Swisttal/Dünstekoven	24078	BN	disp.	1,63	4,87	1/-	1,7	-284,2	Stufe 2	Stufe 2
228	OU Geilenkirchen/Lindern	24104	MG	disp.	3,20	5,20	neu	2,6	-159,3	Stufe 2	Stufe 2
236	OU Atsch	24218	AC	disp.	0,60	4,15	neu	2,9	-215,5	Stufe 2	Stufe 2
240	NB von der L 47 (Übach-Palenberg) bis zur L 42n (Scherpenseel)	24221	MG	disp.	4,90	8,10	neu	2,1	-391,9	Stufe 2	Stufe 2
240	Neubau in Übach-Palenberg, BA L 47 bis L 232 (Boscheln)	24221	MG	disp.	3,10	10,00	2/-	2,1	-391,9	Stufe 2	Stufe 2
249	OU Nideggen	24123	AC	disp.	1,80	2,68	neu	4,1	-157,2	Stufe 2	Stufe 2
274	OU Lülsdorf und Langel mit Rheinquerung bei Godorf (L 150/L 300 bis L 274n/K 24)	24139	BN	disp.	7,09	0,00	neu	7,4	803,2	Stufe 2	Stufe 2
279	OU Bedburg/Kirchherten	24146	EU	disp.	2,15	1,90	neu	2,1	95,0	Stufe 2	Stufe 2
279	OU Bedburg/Rath	24147	EU	disp.	2,30	3,50	2/-	3,3	-122,4	Stufe 2	Stufe 2
286	OU Bergisch Gladbach/Refrath (2. BA, L 136 - A 4)	24219	GM	disp.	1,00	15,16	neu	1,5	-4,7	Stufe 2	Stufe 2
286	Querspange A 4 Merheim		K	disp.	1,80	2,90	neu			Stufe 2	Stufe 2
288	Neubau in Leverkusen, BA Feld- /Borsigstraße bis Ostring	24152	GM	disp.	2,40	7,73	2/-	8,6	531,2	Stufe 2	Stufe 2
320	OU Nümbrecht/Bierenbachtal, BA OU Bierenbachtal	24163	GM	disp.	1,80	3,33	2/-	3,9	-197,3	Stufe 2	Stufe 2
333	OU Windeck/Dattenfeld und - /Schladern (K 55 - B 256)	24173	BN	disp.	3,10	12,30	2/-	1,9	-250,7	Stufe 2	Stufe 2
490	Bonn, Neulage parallel zur B 42 bis L 268 (Grüner Weg)	24197	BN	disp.	0,45	1,33	neu	4,9	-164,4	Stufe 2	Stufe 2

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 20
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

6. Nicht berücksichtigte Vorhaben, die im Beschluss des Regionalrats vom 17.02.2006 in Stufe 2 enthalten waren

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06
								NKQ	NWP	
82	OU Zündorf mit AS an die A59, 2. BA	24025B	K							entfällt keine finanzielle Kompensation
92	OU Köln / Immendorf	24027	K	disp.	2,65	7,34	neu	1,2	-85,6	entfällt kommunale Lösung (K15); Neubewertung nicht erforderlich
101	OU Köln / Dünnwald	24039	K	disp.	1,10	4,99	2/-	0,9	6,4	entfällt städtisches Konzept; keine überregionale Bedeutung
119	OU Euskirchen-Stotzheim bis Kreuzung L11 / K51	24061	EU	disp.	4,45	7,80	neu	1,3	-123,5	entfällt anbaufreie K24 in Parallellage vorhanden; keine ausreichenden Entlastungswirkungen
184	OU Wesseling / Berzdorf	24091	EU	disp.	3,20	5,30	neu	3,0	167,0	entfällt Netzkonzept nicht schlüssig; Entlastung der BAB; kein sinnvolles überregionales Vorhaben
194	Neubau Euskirchen bis Weilerswist, L 210 bis neue AS A61 / L 163	24093	EU	disp.	8,00	7,20	neu	2,6	-100,7	entfällt Ergänzung des Landesstraßennetzes nicht erforderlich; keine Entlastungswirkungen der Ortslagen; Lösung bei unvorhergesehenem Bedarf nach §5 LStrAusbauG möglich
221	OU Stolberg/Buschmühle	24099	AC	disp.	0,80	1,51	neu	-1,8	-488,1	BUE/P punktuelles Vorhaben
227	Ortsumgehung Gangelt von der L227 bis zur B56	24103	MG	disp.	0,70	1,80	neu	-1,5	-147,0	entfällt mangels Entlastungswirkung
228	OU Selfkant / Tüddern	24205	MG	disp.	1,15	2,50	neu	0,1	-45,7	entfällt

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 21
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Fortsetzung: Nicht berücksichtigte Vorhaben, die im Beschluss des Regionalrats vom 17.02.2006 in Stufe 2 enthalten waren

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge	Kosten Land künftig	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u>
					[km]	[Mio €]		NKQ	NWP	17.03.06
231	OU Aachen / Richterich	24107	AC	disp.	0,90	0,74	neu	0,2	-238,0	entfällt Lösung im Zusammenhang mit B258 über Anbindung der L259
249	Neubau Heimbach mit Bes. BUE	24122	AC	disp.	0,60	3,03	neu	0,4	-346,2	BUE/P Bes. BUE, Umbenennung in L249 Neubau Heimbach mit Bes. BUE
302	Neubau Hämmern (B237) - Unter- weinbach (L286)	24203	GM	disp.	3,20	6,50	neu	1,2	-172,6	entfällt Vorhaben des Bundesfernstra- ßennetzes; Übereckverbindung im Bundesfernstraßennetz
324	OU Waldbröl	24165	GM	disp.	5,00	32,38	1/-	0,7	-91,4	entfällt Vorhaben des Bundesfernstra- ßennetzes; Entlastungswirkun- gen insbesondere auf der B256; Neubewertung nicht erforderlich

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	22

7. STRASSE: Erhaltungsorientierte Ausbauvorhaben (Auszug Köln aus Anlage 3)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge	Kosten Land künftig	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u>	Beschluss <u>RR</u>
								NKQ	NWP		
					[km]	[Mio €]				17.03.06	17.02.2006
101	AB zw. Wermelskirchen-Dreibäumen und -/Stumpf, BA Dreibäumen - Habenichts und AB zw. Wermelskirchen-Dreibäumen und -/Stumpf, BA Habenichts - Stumpf	24209	K		4,85	5,24	1/A	0,5	-72,7	ABE	ABE
113	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	24210	K		8,10	8,10	1/R	-0,1	-182,3	ABE	ABE
196	AB Marienheide/Himmerkusen - Marienh./Kotthäuser Höhe	24094	K		2,44	3,13	neu	-0,3	-136,8	ABE	ABE
279	Ausbau Kirchherten bis Millendorf mit Rad- /Gehweg	24145	K		3,80	3,10	neu	0,0	-29,8	ABE	ABE
306	L 306 Ausbau Gummersbach/Nochen - Gummersbach/Herreshagen	24213	K		4,25	1,21	1/A;1	0,7	-72,2	ABE	ABE
333	Ausbau Hennef/Dondorf - Eitorf/Bach	24170	K		6,80	6,29	neu	0,9	-189,1	ABE	ABE
351	Ausbau Reichshof/Wildbergerhütte - Reichshof/Heidelberg	24175	K		3,58	3,47	neu	0,1	-240,1	ABE	ABE
359	AB Leichlingen/Wacholder bis - /Herscheid	24214	K		5,20	6,13	1/R	1,0	-121,0	ABE	ABE
409	AB zw. Kürten/Laudenberg u Wermelskirchen/Dhünn	24215	K		2,70	4,03	1/R	1,0	-134,8	ABE	ABE

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 24
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

8. STRASSE: Kreuzungsvorhaben (Auszug Köln aus Anlage 4)

L-Str. Nr.	Projekt Bezeichnung	Vorh. Nr.	NL	indisp./ disp.	Länge [km]	Kosten Land künftig [Mio €]	BPL '93	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.2006
								NKQ	NWP		
11	Bes. BÜ Mechernich/Satzvey	24001	EU		0,85	4,31	neu	2,8	-115,4	BUE/P	BUE/P
34	Ausbau Kreuzung Militärring-straße mit Dürener Straße	24014	K		0,60	0,86	neu			BUE/P	BUE/P
34	Ausbau Kreuzung Militärringstraße mit Luxemburger Str. (B 265)	24015	K		0,50	3,08	neu			BUE/P	BUE/P
92	OU Hürth/Hermülheim mit Bes.von 2 BÜ, BA Max-Pl.-Str.bis L 92alt		EU	indisp.	1,80	0,11	1/A			BUE/P	Stufe 1,indisp.
99	NB Bauwerk Steinstraße in Köln/Porz (ICE-Strecke)	24033	BN	indisp.	0,10	0,35	1/A			BUE/P	---
113	Bes. BÜ in Alfter	24109	BN	indisp.	0,80	1,12	1/R			BUE/P	Stufe 1,indisp.
117	Querspange Hückelhoven/Doveren	24058	MG		0,32	0,75	neu	7,3	-125,0	BUE/P	BUE/P
118	Bes. BÜ in Bornheim (KBE, Rhein- uferbahn)	24060	BN		0,30	0,85	2/-	-3,0	-332,6	BUE/P	BUE/P
125	Bes. BUE in Hennef (Bröltalstraße)	24063	BN		0,46	3,00	2/-	0,4	-137,5	BUE/P	BUE/P
163	Meckenheim, Bes. BÜ Baumschulen- weg	24073	BN		0,60	1,83	neu	0,1	-104,6	BUE/P	BUE/P
221	OU Stolberg/Buschmühle	24099	AC		0,80	1,51	neu	-1,8	-488,1	BUE/P punktueller Vorhaben	Stufe 2
249	Neubau Heimbach mit Bes. BUE	24122	AC		0,60	3,03	neu	0,4	-346,2	BUE/P	Stufe 2
288	Bes. BUE in Rösrath	24148	GM		0,60	1,65	1/R	1,6	-117,9	BUE/P	BUE/P
364	Bes. BUE zw.Geilenkirchen und Süg- gerath	24186	MG	indisp.	1,06	1,30	1/-			BUE/P	BUE/P

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 26
----------------------------	---------------------------------	--------------------

9. SCHIENE: Indisponible Vorhaben (Auszug Köln aus Anlage 5)

a) Vorhaben aus dem BVWP

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	(Rest-) Kosten*	Vorschlag MBV	Beschluss RR
			[Mio. €]	17.03.06	17.02.06
13114	Mönchengladbach, Hbf	Wegberg, Dalheim, Grenze D/NL		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14015	Köln	Aachen, Grenze D/B		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14261	Köln, Bahnknoten			indisponibel	

* nur Landesmittel

b) Vorhaben des SPNV

Die Umsetzung nachfolgender, indisponibler Vorhaben wird davon abhängig gemacht, dass die Aufgabenträger die erforderlichen Bestellgarantien abgeben und die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	(Rest-) Kosten	Vorschlag MBV	Beschluss RR
			[Mio. €]	17.03.06	17.02.06
11080	Gummersbach	Lüdenscheid, Brügge	25,0	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14001	Aachen, Abzweig Quinx	Würselen, Aachener Kreuz	145,8	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14020	Aachen, Nord	Aachen, Bushof		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14021	Aachen, Prager Ring	Aachen, Nord		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14032	Alsdorf, Begau	Stolberg, Hbf		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14084	Eschweiler, Weisweiler	Langerwehe		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14096	Geilenkirchen, Lindern	Heinsberg	14,3	indisponibel	Stufe 1,indisp.

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	27

Fortsetzung: Indisponible Schienenvorhaben (Auszug aus Anlage 5), Vorhaben des SPNV

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	(Rest- Kosten	Vorschlag <u>MBV</u>	Beschluss <u>RR</u>
			[Mio. €]	17.03.06	17.02.06
14104	Herzogenrath	Alsdorf, Begau		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14123	Jülich	Heimbach	3,4	indisponibel	---
14124	Jülich	Linnich	4,2	indisponibel	---
14135	Köln	Düren	15,0	indisponibel	---
14158	Köln, Deutz	Troisdorf	90,0	indisponibel	---
14207	Köln, Trimbornstraße	Au (Sieg) 1. Stufe	26,9	indisponibel	---
14208	Köln, Weiden Bonnstraße	Kerpen, Buir	10,6	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14237	Stolberg, Hbf	Eschweiler, Weissweiler		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14238	Stolberg, Hbf	Stolberg, Altstadt	3,0	indisponibel	---
14240	Troisdorf	Bonn, Oberkassel	272,0	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14250	Würselen, Aachener Kreuz	Würselen, Aquana		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14251	Würselen, Aquana	Aachen, Prager Ring		indisponibel	Stufe 1,indisp.

--- = kann aus Liste entfallen, da das Vorhaben (weitgehend) fertiggestellt ist

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	28

Fortsetzung: Indisponible Schienenvorhaben (Auszug aus Anlage 5)

c) Vorhaben der kommunalen Schiene

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	(Rest-) Kosten	Vorschlag MBV	Beschluss RR
			[Mio. €]	17.03.06	17.02.06
14055	Bornheim	Bonn, Dransdorf	24,0	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14059	Brühl, Mitte	Brühl, Schwadorf		indisponibel	Stufe 1,indisp.
14146	Köln, Bocklemünd	Köln, Ollenhauerring	47,9	indisponibel	---
14149	Köln, Bonner Wall	Köln, Schönhauser Straße	40,0	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14151	Köln, Breslauer Platz/Hbf	Köln, Marktstraße	413,1	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14160	Köln, Deutzer Freiheit	Köln, Zündorf Wahner Straße	23,3	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14167	Köln, Eifelstraße	Köln, Zollstock Südfriedhof	15,2	indisponibel	Stufe 1,indisp.
14185	Köln, Junkersdorf	Köln, Weiden Schulstraße	7,9	indisponibel	---
14186	Köln, Keupstraße	Köln, Odenthaler Straße	3,2	indisponibel	---
14209	Köln, Weiden Schulstraße	Köln, Weiden Bonnstraße	10,7	indisponibel	Stufe 1,indisp.

--- = kann aus Liste entfallen, da das Vorhaben (weitgehend) fertiggestellt ist

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	30

10. SCHIENE: Einstufungsvorschlag Stufe 1 – disponible Schienenvorh. (Auszug Köln aus Anlage 6)

a) Vorhaben des SPNV

Die Umsetzung nachfolgender, disponibler Vorhaben wird davon abhängig gemacht, dass die Aufgabenträger die erforderlichen Bestellgarantien abgeben und die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	Kosten [Mio. €]	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u>	Beschluss <u>RR</u>
				NKQ	NWP	17.03.06	17.02.06
13116	Mönchengladbach, Hbf	Wegberg, Dalheim, Grenze D/NL	4,35	2,91	-690,13	Stufe 1	Stufe 1
14016	Aachen, Hbf	Herzogenrath	75,30	2,59	-462,44	Stufe 1	Stufe 1
14025	Aachen, Rothe Erde	Aachen, Hbf		3,73	-221,49		
14027	Aachen, Rothe Erde	Stolberg, Hbf		1,02	-370,83		
14217	Langerwehe	Düren		-0,57	-432,05		
14103	Herzogenrath	Herzogenrath, Grenze D/NL		0,61	-208,64		
14092	Euskirchen	Meckenheim	29,97	0,03	-294,02	Stufe 1	Stufe 1
14225	Meckenheim	Bonn	14,09	5,66	-185,34	Stufe 1	Stufe 1
14153	Köln, Dellbrück	Bergisch Gladbach	28,26	2,03	-267,48	Stufe 1	Stufe 1
14172	Köln, Frankfurter Straße	Gummersbach	34,47	1,46	-365,70	Stufe 1	Stufe 1

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	31

Fortsetzung: Disponible Schienenvorhaben (Auszug aus Anlage 6)

b) Vorhaben der kommunalen Schiene

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	Kosten [Mio. €]	IGVP - Bewertung		Vorschlag MBV	Beschluss RR
				NKQ	NWP	17.03.06	17.02.06
14062	Brühl	Alfter	8,40	2,27	-192,69	Stufe 1	Stufe 1
14118	Hürth, Hermülheim	Hürth, Zentrum	18,00	2,79	6,08	Stufe 1	Stufe 1
14198	Köln, Ollenhauerring	Köln, Görlinger Zentrum	10,00	-0,37	-328,23	Stufe 1	Stufe 1/R

11. Nicht berücksichtigte Vorhaben, die im Beschluss des Regionalrats vom 17.02.2006 in Stufe 1 enthalten waren

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	Kosten [Mio. €]	IGVP - Bewertung		Vorschlag MBV
				NKQ	NWP	17.03.06
14276A	Bonn Hbf - Bonn Hardthöhe (Südwa- che) 1. BA, Oxfordstr. -	Poppelsdorfer Allee	32,15			1. BA und 2. BA als ein Vorhaben (bewertes Vorh. 14276) in Stufe 2

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	32

12. SCHIENE: Einstufungsvorschlag Stufe 2 – disponible Schienenvorh. (Auszug Köln aus Anlage 7)

a) Vorhaben des SPNV

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	Kosten [Mio. €]	IGVP - Bewertung		Vorschlag <u>MBV</u> 17.03.06	Beschluss <u>RR</u> 17.02.06
				NKQ	NWP		
13074	Hilden	Leverkusen, Opladen	26,00	0,80	-506,44	Stufe 2	Stufe 2
13091	Leverkusen-Rheindorf	Leverkusen-Küppersteg	23,79	0,57	-479,33	Stufe 2	Stufe 1/R
13190	Düsseldorf, Hbf	Kerpen, Horrem	49,23	2,75	-137,83	Stufe 2	Stufe 2
14050	Bonn, Oberkassel	Bad Honnef, Grenze NRW/RP	20,00	0,09	-70,43	Stufe 2	Stufe 2
14052	Bonn, Ramersdorf	Bonn	32,15	0,71	-179,25	Stufe 2	Stufe 2, kommunal
14073	Düren, Bf	Euskirchen, Bf	14,04	-0,06	-419,73	Stufe 2	Stufe 2
14121	Hürth, Kalscheuren	Bonn, Mehlem (-Remagen)	165,90	0,61	-219,00	Stufe 2	Stufe 2
14180	Köln, Hansaring	Hürth, Kalscheuren	249,50	-0,24	-261,91	Stufe 2	Stufe 2
14234	Solingen, Ohligs	Köln, Mülheim	142,40	-0,57	-625,83	Stufe 2	Negativliste, NKQ < 0
14241	Troisdorf	Köln, Wahn	64,20	-1,80	-513,45	Stufe 2	Stufe 2
14258	Siegen, Hbf	Köln, Hbf	73,00	-0,98	-726,87	Stufe 2	Stufe 2
14259	Linnich	Hückelhoven, Baal	20,10	-0,42	-517,86	Stufe 2	Stufe 2, ein Vorhaben
14260	Linnich	Hückelhoven, Brachelen	22,50	-0,48	-521,35	Stufe 2	Stufe 2, ein Vorhaben

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 33
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Fortsetzung: Einstufungsvorschlag Stufe 2 – disponible Schienenvorhaben (Auszug aus Anlage 7)

b) Vorhaben der kommunalen Schiene

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	Kosten [Mio. €]	IGVP - Bewertung		Vorschlag MBV	Beschluss RR
				NKQ	NWP	17.03.06	17.02.06
14213	Köln, Zündorf Wahner Straße	Köln, Zündorf Ranzeler Straße	18,61	0,69	-186,06	Stufe 2	Stufe 2
14272	Bonn, Beuel	Köln, Zündorf Wahner Straße	140,01	0,64	-411,70	Stufe 2	Stufe 2
14276	Bonn, Hbf	Bonn, Hardthöhe (Südwest)	187,00	0,54	-175,77	Stufe 2	1. BA Stufe 1 2. BA Stufe 2, kom.
	Köln, Arnoldshöhe	Köln, Marktstraße				Stufe 2	Stufe 2
	Köln, Ost-West-U-Bahn					Stufe 2	Stufe 2

13. Nicht berücksichtigte Vorhaben, die im Beschluss des Regionalrats vom 17.02.2006 in Stufe 2 enthalten sind

Vorh. Nr.	LageVon	LageNach	Kosten [Mio. €]	IGVP - Bewertung		Vorschlag MBV
				NKQ	NWP	17.03.06
14276B	Bonn Poppelsdorfer Allee	Bonn Hardthöhe (Südwest), 2. BA	154,85			1. BA und 2. BA als ein Vorhaben (bewertetes Vorhaben 14276) in Stufe 2

Abweichende Einstufungen im Vergleich mit dem Beschluss des Regionalrats Köln vom 17.02.06 sind grau hinterlegt.

Stufe 1: Bedarf bis 2015 **Stufe 2:** Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei Fortschreibung), Planung bis Linienbestimmung **Stufe 2*:** Planung bis Baurecht

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	34

Beratungsvorlage für den Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP NRW)

Gliederung:		Seite
		<i>auf den folgenden Seiten rechts unten</i>
I	Gesetzliche Grundlage	2
II	Arbeitsschritte der IGVP	2
III	Organisatorische Abläufe	4
IV	Arbeitspakete	5
V	Bedarfsplanung	41
VI	Finanzierung	43
VII	Bedarfsplanstufen	44
VIII	Projektübersicht	45
IX	Beschlussvorschlag	46

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	35

I

Gesetzliche Grundlage

Mit dem Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP-G) hat der Landtag im Mai 2000 dem damaligen Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr den gesetzlichen Auftrag erteilt, eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung für die Fortschreibung der Bedarfspläne für Schiene und Straße und deren Zusammenfassung in einem Infrastrukturbedarfsplan durchzuführen.

§ 1 (2) IGVP-G stellt ab auf die Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel, die Abstimmung mit den Planungsbeteiligten und die Integration der verschiedenen gesellschaftlichen Planungsbeläge.

§ 2 beschreibt die zu verfolgenden Ziele in allgemeiner Form und bildet die Grundlage des im IGVP-Verfahren erstellten Ziel- und Bewertungssystems.

§ 3 schreibt die Beachtung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung bei der Aufstellung der Bedarfs- und Ausbaupläne für ÖPNV und Straße vor. Diese sind bei der nächsten Fortschreibung in einem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan zusammenzuführen.

Der gesetzliche Auftrag vom Mai 2000 ist zwischenzeitlich von dem Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr, dem Ministerium für Verkehr Energie und Landesplanung und dem Ministerium für Bauen und Verkehr erfüllt worden, so dass nunmehr die Integrierte Gesamtverkehrsplanung und der auf Ihrer Grundlage erstellte ÖPNV-Bedarfsplan, sowie die Maßnahmenlisten zur gesetzlich vorgeschriebenen Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans dem Ausschuss für Bauen und Verkehr zur Herstellung des Einvernehmens vorgestellt werden können.

II

Arbeitsschritte der IGVP

Grundlage jeder Verkehrsplanung bildet das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Im Jahr 2000 wurde deshalb das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik (LDS NRW) mit einer Studie zum Verkehrsverhalten 2000 der nordrhein-westfälischen Bevölkerung beauftragt, die dem Landtag im September 2001 vorgelegt wurde.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	36

Die dort ermittelten Daten sind Eingangsgrößen für das sämtlichen Berechnungen zugrunde liegende Verkehrsmodell der IGVP. Im Jahr 2001 wurde das Ingenieurbüro IVV-Aachen mit der Überarbeitung der Verkehrszelleneinteilung (rund 4600 Verkehrszellen in NRW; rund 500 Umlandzellen) und der Ermittlung der so genannten raumbezogenen Grundlagendaten für die Zeitpunkte 2000 bzw. 2015 und für jede Verkehrszelle innerhalb NRW beauftragt. Die Ergebnisse wurden mit den 396 Gemeinden des Landes rückgekoppelt.

Nach einer europaweiten Ausschreibung zur IGVP wurde im Dezember 2001 der Auftrag zur Durchführung der ingenieurwissenschaftlichen Arbeiten zur IGVP an ein Gutachterkonsortium des Unternehmens Kessel und Partner, Freiburg, vergeben. Die Gutachtergruppe hat danach folgende Arbeitsschritte zur Erarbeitung einer integrierten Gesamtverkehrsplanung durchgeführt:

- Aufnahme der Verkehrsnetze für Schiene (SPNV, kommunal) und Straße (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen, bedeutende kommunale Straßen).
- Aufbau von Verflechtungsmatrizen für die Beziehungen zwischen den Verkehrszellen (rund 25 Mio. Relationen).
- Umlegungsrechnungen zur Ermittlung der Analysebelastungen 2000 für die aufgenommenen Verkehrsnetze mit Rückkopplung zu den Gemeinden.
- Aufbau eines Ziel- und Bewertungssystems der IGVP auf den Ebenen Gesamtzusammenhang (Analyse, Prognose) bzw. Einzelvorhaben.
- Erarbeitung eines NRW-Szenarios 2015 unter Beachtung der Luftverkehrskonzeption, des Wasserstraßen- und Hafenkonzeptes und der Belange von Rad- und Fußverkehr unter Einbindung aller planungsrelevanten Gruppen.
- Ermittlung der Verkehrsbelastungen 2015 unter Anwendung des NRW-Szenarios 2015.
- Meldeverfahren zum Infrastrukturbedarfsplan (Schiene, Straße) mit Prüfung und Ergänzung von Meldedaten durch Aufgabenträger (Zweckverbände, Kommunen, Landesbetrieb Straßenbau).

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	37

- Bewertung der Vorhaben auf Grundlage der Ergebnisse der vorlaufenden Planungsschritte.

III

Organisatorische Abläufe

Der Gesamtprozess der IGVP wurde durch das für die IGVP zuständige Fachreferat gesteuert, die erforderlichen Arbeiten wurden durch das beauftragte Gutachterkonsortium durchgeführt. Dem Planungsauftrag zur Integration der Planungsbeteiligten folgend, wurden im Verfahren ein wissenschaftlicher Beirat, ein ressortübergreifender Lenkungskreis sowie 5 regionale Arbeitskreise bei den Bezirksregierungen eingerichtet, die den Planungsprozess intensiv begleitet und durch ihre Beiträge maßgebend beeinflusst haben.

Über die Zusammensetzung der Arbeitskreise mit Vertretern aus Landesverkehrsministerium, Bezirksregierungen, Landesbetrieb Straßenbau, Kreisen und kreisfreien Städten, Verkehrsverbänden und Zweckverbänden, Industrie- und Handelskammern, Deutscher Bahn AG, Flughafenbetreibern und Umweltverbänden wurde eine breitestmögliche Beteiligung erzielt. In jeweils 6 Sitzungen der Arbeitskreise und des Lenkungsausschusses, in 4 Sitzungen des wissenschaftlichen Beirates wurden die Planungsbeteiligten intensiv in die Arbeiten zur IGVP einbezogen.

Daneben wurden die wichtigen Teilarbeitsschritte, Ermittlung der raumbezogenen Grundlagen, Verkehrsnetze und Verkehrsnachfrage 2000 und das Meldeverfahren für Vorhaben der Bedarfsplanung in enger Abstimmung mit den Kommunen und Kreisen durchgeführt, indem den Planungsbeteiligten jeweils Möglichkeiten zur Einbringung der örtlichen Planungsgrundlagen eingeräumt wurden.

Der Aufbau des Zielsystems zur IGVP und der Indikatorensammlung zum Bewertungsverfahren ist unter Mitarbeit sämtlicher Arbeitsgruppen erfolgt. Eine Unterrichtung zum Ziel- und Bewertungssystem der IGVP fand auf Einladung der Landtagsfraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN am 7. Juli 2004 statt.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	38

Die Regionalräte wurden durch die bei den Bezirksregierungen eingerichteten IGVP-Dezernate 58 über die Verfahrensabläufe informiert – darüber hinaus hat das seinerzeitige MVEL NRW sämtliche Regionalräte vor dem Start der Bewertungsdurchläufe zu den bedarfsplanrelevanten Einzelvorhaben im Februar und März 2005 über das Ziel- und Bewertungsverfahren zur IGVP intensiv unterrichtet.

Zur Sicherung des Informationsaustauschs, der Realisierung der umfänglichen Beteiligung und nicht zuletzt auch angesichts des Umfangs der einzelnen Arbeitspakete war die Nutzung des Internets zwingend geboten. In diesem Zusammenhang wurde eigens eine Internetplattform eingerichtet (www.igvp.nrw.de), in die sämtliche Arbeitsinhalte öffentlich zugänglich eingestellt wurden. Hierauf wurde bereits mit Bericht des damaligen Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr vom 3. September 2001 und im Verkehrsausschuss des Landtags am 16.09.2004 verwiesen.

IV

Arbeitspakete

Die beschriebenen Arbeitspakete sind Bestandteil der Integrierten Gesamtverkehrsplanung und konnten und können auf der Internetseite der IGVP abgerufen und ausgedruckt werden.

Die für die Integrierte Gesamtverkehrsplanung relevanten Arbeitspakete sind im Wesentlichen:

- [Raumeinteilung und raumbezogene Grundlagendaten](#) (50 Seiten)
- [Verkehrsverhalten 2000](#) (31 Seiten)
- [Rahmenbedingungen](#) (28 Seiten)
- [Zielsystem](#) (11 Seiten)
- [Situationsanalyse](#) (87 Seiten)
- [Verkehrsnetze](#) (Kartendarstellungen je Bez.Reg.)
- [Verkehrsnachfrage](#) (Kartendarstellungen je Bez.Reg.)
- [Bewertungsverfahren](#) (137 Seiten)

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	39

- [Szenarienbericht](#)

(175 Seiten)

Die wesentlichen Ergebnisse der Teilarbeitspakete werden nachfolgend dargestellt:

Raumeinteilung und raumbezogene Grundlagendaten

Bezogen auf die Landesebene ist bis zum Prognosezeitpunkt eine stagnierende Gesamtbevölkerung zu unterstellen, die sich im Jahr 2015 auf knapp 18 Mio. Einwohner belaufen wird.

Gegenüber der heutigen räumlichen Verteilung wird sich die Bevölkerung vermehrt aus den Ballungskernen hin in ländlich geprägte Räume orientieren und damit den Trend zur Suburbanisierung auch im Prognosezeitraum fortsetzen.

Der Anteil der altersbedingt nicht automobilen Bevölkerungsgruppen (bis 18 Jahre) ist stark rückläufig und geht im Prognosezeitraum von 19,4 % auf 17,8 % zurück. Gleichzeitig steigt der Anteil der in zunehmendem Maße auch bis ins hohe Alter mit dem eigenen PKW mobilen älteren Menschen (ab 65 Jahre) von 16,3 % auf 18,4 % deutlich an, was bei absoluter Betrachtung einem Zuwachs in der Größenordnung der Gesamtbevölkerung der Stadt Wuppertal (rund 370.000 Menschen) entspricht.

Der Besitz eines PKW wird für immer mehr Menschen selbstverständlich. Auf Landesebene nimmt der PKW-Bestand im Prognosezeitraum um rund 1,25 Mio. PKW zu. Damit steigt der Motorisierungsgrad im Landesdurchschnitt von 500 auf 573 PKW/1000 EW (bezogen auf die Gesamtbevölkerung), bzw. von 620 auf 697 PKW/1000 EW (bezogen auf die Bevölkerung über 18 Jahren) ebenfalls deutlich an. An dieser Entwicklung partizipiert der ländlich strukturierte Raum weit überdurchschnittlich. Hinzukommt, dass hier in vielen Fällen gleichzeitig ein absoluter Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen ist.

Bei kleinräumiger Betrachtung, insbesondere der Kreis- und Gemeindeebene, kann in vielen Fällen eine Entkopplung von Arbeitsplätzen (Beschäftigten) und Wohnorten

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	40

(Erwerbstätige) der Arbeitnehmer festgestellt werden, was einen Anstieg der (gemeindeübergreifenden) Pendleraufkommen darstellt.

Verkehrsverhalten 2000

Für den Betrachtungszeitraum 1989 bis 2000 sind die folgenden Veränderungen im Verkehrsverhalten der Bevölkerung festgestellt worden:

- Die Mobilitätsnachfrage steigt nach wie vor. Gegenüber der letzten Untersuchung zum Verkehrsverhalten im Jahr 1989 ergibt sich eine Zunahme der (werktäglichen) Mobilitätsraten um rund 14 % auf 3,3 Wege pro Tag. Unter Berücksichtigung der Bevölkerungssituation entspricht dies auf Landesebene einem verkehrlichen Mehraufwand von rund 7 Mio. Wegen pro Werktag.
- Der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zeigen in den Ballungsräumen beachtenswerte Erfolge. Hier ist der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen seit 1989 deutlich angestiegen (16,5 % gegenüber 14,7 %). In den ländlichen Bereichen ist der Anteil des ÖPNV dagegen leicht zurückgegangen (6,0 % gegenüber 6,9 %).
- Der Anteil der Personen mit Führerschein und derjenigen, die regelmäßig über einen PKW verfügen, ist stark angestiegen. Diese Entwicklung zeigt sich insbesondere bei Frauen und älteren Menschen. Im Landesdurchschnitt verfügen knapp 20 % der Haushalte über keinen Pkw.
- Obwohl nach wie vor signifikante Unterschiede bestehen, gleicht sich das Mobilitätsverhalten der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen (Frauen/Männer, Ältere/Jüngere) sowohl hinsichtlich der Intensität der Nutzung als auch der Verkehrsmittelwahl in zunehmendem Maße an. Als wesentliche Kriterien für individuelles Mobilitätsverhalten sind Führerschein- und Pkw-Besitz nicht mehr Privileg der jüngeren, männlichen Bevölkerungsteile, sondern kennzeichnen vermehrt alle gesellschaftlichen Gruppen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	41

- Die durchschnittliche Geschwindigkeit hat sich besonders im Berufsverkehr im Vergleichszeitraum deutlich um 13,5 % erhöht. Der damit mögliche Zeitgewinn wird allerdings nicht realisiert. Er wird für mehr Freiheit bei der Wahl des Arbeitsplatzes genutzt. Ähnliche Tendenzen gibt es auch bei neuen Einkaufs- und Kulturmöglichkeiten. Die Menschen weiten ihren Aktionsradius aus – sie werden mobiler. Allerdings wird dadurch der Geschwindigkeitsvorteil kompensiert, so dass beispielsweise im Berufsverkehr die Wegelängen um 31,1 % angestiegen sind.
- Der Trend zur Mehrfachmotorisierung (Zweit-/Drittwagen) hält unvermindert an. Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt ergibt sich ein Anstieg des Anteils der Haushalte mit mehr als einem Pkw von 19,7 % auf 26,6 %.
- Die Bedeutung des Freizeitverkehrs für das Gesamtverkehrsaufkommen ist im Vergleichszeitraum stark gewachsen, gleichzeitig ist in diesem Segment eine deutliche Verschiebung zugunsten des motorisierten Individualverkehrs festzustellen.
- Knapp 45% der zurückgelegten Wege sind kürzer als 3, rund 60% aller Wege kürzer als 5 km, so dass erhebliche Verlagerungspotentiale zugunsten einer Nutzung des Fuß -und Radverkehrs durchaus unterstellt werden können.
- Die strukturellen Entwicklungen (Suburbanisierung, Zunahme der Single-Haushalte) führen zu signifikanten Veränderungen des Verkehrsverhaltens und begünstigen tendenziell die Pkw-Nutzung.

Rahmenbedingungen

Aus den verschiedenen nationalen und internationalen Ansätzen zur Aufstellung und Erprobung von Indikatoren für eine nachhaltige und integrative Verkehrsentwicklung sind folgende verkehrsbezogene Indikatoren als Diskussionsgrundlage für die Erstellung des Zielsystems und der Bewertung zusammengestellt worden:

- Erreichbare Ziel/Personen/Gütermengen in einer Zeiteinheit
- Länge der Fußwege bezogen auf die Gesamtlänge der Straßen

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	42

- Zahl der Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner
- Prozentualer Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche/Entwicklung
- Anteil von Tempo-30-Zonen im Verkehrswegenetz
- Verkehrssicherheit/Zahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen pro 1000 Kinder und Jugendliche bzw. Zahl der Verkehrsoffer insgesamt zw. Getrennt nach Selbstfahrer, Verletzung Dritter
- Anteil begleiteter Grundschüler auf Schulweg
- ÖPNV-Bedienung/Zahl der Bus- und Bahnlinien im Stadtgebiet, Gesamtlänge der Linien und Zahl der mittleren Fahrten pro Tag bezogen auf die Fläche der Stadt
- Modal Split/Anteil des Umweltverbundes bzw. ÖPNV an Zahl der zurückgelegten Wege insgesamt – Wegezähl pro Einwohner/in im ÖPNV
- Nutzerkosten für den ÖPNV (z.B. durchschnittl. Kosten pro gefahrenem km)
- Wohnungsnahe Grundversorgung (Einwohner, die weniger als 500 m entfernt zu Angebot für Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs wohnen, in % bzw. Anteil der Siedlungsfläche mit Grundversorgung)
- Anteil neuer Wohnsiedlungsflächen (FNP) ohne Anschluss an Grundversorgung/ÖPNV-Anbindung
- Anteil neuer Gewerbeflächen (FNP) ohne ÖPNV-Anschluss
- Anteil neuer Gewerbeflächen ohne stadtverträgliche Anbindung an Güterverkehrsnetz
- Pendlersaldo
- Aufenthaltsqualität (Anteil der (öffentlichen) Plätze, die mind. 250 qm umfassen und nicht von Verkehrswegen zerschnitten sind an der Siedlungsfläche)
- Anteil der Einwohner mit einer überdurchschnittlichen Lärmbelastung (Anwohner von Straßen und Bahnlinien, für die eine überdurchschnittliche Belastung/größer 35 dB(A) nachts und 55 dB/(A) tagsüber anzunehmen ist in %)
- Luftqualität/mittlere Konzentration von verkehrsbedingten Luftschadstoffen
- CO₂-Emissionen des Verkehrs in Kilogramm pro Einwohner/in und Jahr
- Anteil unzerschnittener Flächen mit bestimmten Mindestgrößen in ha oder km² (z.B. 3-5 Kategorien).

Ziel- und Bewertungssystem

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	43

Das Zielsystem der IGVP ist aus den in § 2 IGVP Gesetz aufgeführten Oberzielen einer nachhaltigen Mobilität abgeleitet und trifft Aussagen über die mit einem Ausbau der Verkehrsnetze gewünschten Effekte:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote mit einem Vorrang der öffentlichen Verkehrsträger,
- Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für besonders gefährdete Personengruppen,
- Gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV und stadtverträgliche Ortsdurchfahrten,
- Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und Verbesserung der Umweltqualität,
- Sicherung der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen von Personen und Gütern.

Zu den Oberzielen wurden 35 Teilziele wie z.B. die Verkehrsbeteiligungsdauer, Schadstoffimmissionen, Unfälle, Bau- und Unterhaltungskosten etc. und drei gleichrangig nebeneinander stehende Wirkungsbereiche definiert:

- Individuelle und gesellschaftliche Belange
- Wirtschaft
- Umwelt.

Aus dem Zielsystem wurde das Bewertungssystem entwickelt, in dem die Ziele mit Indikatoren und Messgrößen sowohl für monetarisierbare Teilziele als auch für mit Punkten quantifizierbare Teilziele hinterlegt sind.

Für die monetarisierbaren Teilziele wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt. Dadurch wird, nach Maßgabe der Haushaltsvorschriften des Bundes und des Landes, die Gesamtwirtschaftlichkeit eines Infrastrukturprojektes dokumentiert. Sie ist bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von mindestens eins erreicht.

In der Nutzwertanalyse finden Indikatoren sämtlicher Ausprägungen (monetarisierbar, quantifizierbar, qualitativ) Eingang. Sie kommt sowohl bei den Vorhaben als auch bei den Prognosen und dem NRW-Szenario zur Anwendung. Dadurch sollte

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	44

sichergestellt werden, dass stark positive Wirkungen (Nutzen) eines Vorhabens, die nicht monetarisiert werden können (z.B. die Bedienungshäufigkeit zentraler Orte im ÖV), nicht unberücksichtigt bleiben.

Aus den Ergebnissen der Nutzwertanalyse wurden Stärken-Schwächen-Profile abgeleitet, die eine Übersicht über die Wirkungen von Vorhaben, Prognosen und Szenarien geben.

Vergleich von Analyse 2000 und NRW-Szenario 2015

Im Rahmen der Arbeiten zur IGVP wurde das Verkehrsgeschehen 2000 in Nordrhein – Westfalen modelltechnisch ermittelt. Aus den Handlungsansätzen für ein NRW-Szenario 2015 sind Prognoseergebnisse generiert worden. Damit liegt ein für die Bedarfsplanermittlung geeignetes Mengengerüst vor. Aus dem Vergleich zwischen Analyse und Prognose kann abgeleitet werden, in welchem Umfang die prognostizierte Entwicklung einen Beitrag zur Erreichung der im Zielsystem der Integrierten Gesamtverkehrsplanung festgelegten Ziele erbringen wird und wie groß dieser Beitrag in den jeweiligen Zielkategorien voraussichtlich ist.

Die Verkehrsnachfrage aus der Prognose bildet zudem die maßgebliche Grundlage zur Bewertung der im Rahmen der IGVP gemeldeten Vorhaben.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	45

Rahmenbedingungen des NRW-Szenarios

Die Formulierung des NRW-Szenarios wurde in 6 Einflussbereiche unterteilt, mit denen eine mögliche Zukunftsentwicklung bis zum Jahr 2015 beschrieben werden kann. Die Bereiche werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.

Raumbezogene Grundlagen, Strukturdaten, Bevölkerung, Demographie

Für jede der 4621 Verkehrszellen des Landes NRW wurden auf der Grundlage vorhandener Statistiken Einwohnerzahl, Zahl der Arbeitsplätze nach Sektoren sowie Zahl der Schul- und Studienplätze für den Analysezustand ermittelt und anhand vorliegender Prognosen und unter intensiver Einbeziehung aller 396 Gemeinden auf das Jahr 2015 hochgerechnet. Diese Zahlen sind – gemeinsam mit den im Rahmen der LDS Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2000 ermittelten Ergebnissen – wesentliche Grundlage für die modelltechnische Verkehrserzeugungsrechnung innerhalb der IGVP.

Auf der Landesebene stellen sich die Ergebnisse wie folgt dar:

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung NRW

			[Mio. Einwohner]
Bisherige Entwicklung	1980		17,044
	1985		16,674
	1988		16,874
	1990		17,350
	1992		17,510
IGVP NRW	Analyse	2000 *	18,064
	NRW-Szenario	2015	17,955

* 1998

[Quelle: Bericht_Strukturdaten_251002.pdf]

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	46

Tabelle 2: Beschäftigtenentwicklung NRW

			[Mio. Beschäftigte]
Bisherige Entwicklung			
	1980		6,767
	1985		6,470
	1988		7,054
	1990		7,369
	1992		7,504
IGVP NRW			
	Analyse	2000 *	7,155
	NRW-Szenario	2015	7,339

* 1998

[Quelle: Bericht_Strukturdaten_251002.pdf]

Tabelle 3: Motorisierungsentwicklung NRW

			[PKW/1000EW]	[Mio. PKW]
Bisherige Entwicklung				
	1980		371	6,326
	1985		416	6,932
	1988		456	7,693
	1990		468	8,118
	1992		481	8,422
IGVP NRW				
	Analyse	2000 *	500	9,039
	NRW-Szenario	2015	573	10,288

* 1998

[Quelle: Bericht_Strukturdaten_251002.pdf]

Verkehrsinfrastruktur

Für den Analysezustand 2000 wurden die relevanten Verkehrsnetze aus überörtlichem Straßennetz, Bundesstraßen, Landesstraßen sowie bedeutsamen Kreis- und Kommunalstraßen einerseits sowie das gesamte Schienennetz mit der Kommunalen

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	47

Schiene andererseits aufgenommen und für das Szenario 2015 durch den vordringlichen Bedarf aus der Bundesverkehrswegeplanung sowie die in den Förderprogrammen des Landes NRW befindlichen Landesstraßen- und ÖPNV-Vorhaben ergänzt. Sie bilden zusammen mit dem Bestandsnetz 2000 die Grundlage für Verkehrsumlegungsrechnungen im Modellsystem. Danach ergeben sich für das Land umfängliche Netzergänzungen, die in Tabelle 4 dargestellt sind:

Tabelle 4: Infrastrukturausbau NRW

Verkehrsart und Kategorie		Analyse	NRW-Szenario	Einheit	Veränderung
Schiene	elektrifiziert	5.611	5.919	[km]	+ 5,5%
	nicht elektrifiziert	2.771	2.805	[km]	+ 1,2%
	Total	8.382	8.724	[km]	+4,1%
Straße	Autobahn	4.368	4.683	[km]	+7,2%
	Bundesstraße	10.333	11.487	[km]	+11,2%
	Landesstraße	25.616	25.955	[km]	+1,3%
	Kreisstraße	18.395	18.517	[km]	+0,7%
	Sonstiges	8.126	8.356	[km]	+2,8%
	Total	66.838	68.998	[km]	+3,2%

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Wirtschaftsentwicklung

Die durchschnittliche Wachstumsrate des Bruttoinlandproduktes wurde mit 1,7 % angenommen. Dies führt im Betrachtungszeitraum bis 2015 zu einer gegenüber 2000 um 30 % höheren Wirtschaftsleistung. Bei den Haushaltseinkommen wird von konstanten Anteilen der Mobilitätskosten ausgegangen.

Die wöchentlichen Arbeitszeiten sind im Szenario als konstant unterstellt, allerdings wird von einer Flexibilisierung der Arbeitszeiten mit höheren Anteilen an Teilzeitbeschäftigten und sich daraus ergebenden Veränderungen der Tagesganglinien als auch einer Zunahme der Weglängen im Berufsverkehr ausgegangen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	48

Politische Handlungsfelder

- Europa

Bei der Schieneninfrastruktur wird der Abbau von grenzüberschreitenden Hemmnissen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr unterstellt. Hier gehen der Wegfall von langen Grenzaufenthalten, die ungehinderte Zugabfertigung sowie einheitliche Trassenvergabemodalitäten und –kosten in die Verkehrsmodellierung ein.

- Bund

Vor dem Hintergrund der seinerzeit aktuellen Diskussionen zur schrittweisen Reduzierung der Entfernungspauschale als steuerlicher Vergünstigung für den Weg zur Arbeit wird, im Gegensatz zum Szenario der Bundesverkehrswegeplanung, von einem Wegfall bis zum Jahr 2015 ausgegangen. Die zwischenzeitlich erfolgte Abschaffung der Eigenheimzulage ist im Szenario ebenso berücksichtigt wie auch die ebenfalls inzwischen realisierte LKW-Maut.

- Land NRW

Die Beschreibung der NRW-spezifischen Handlungsansätze beruht auf der Sammlung von Handlungsvorschlägen, die im Rahmen des umfassenden Beteiligungsprozesses in den regionalen Arbeitskreisen, dem Lenkungskreis und dem wissenschaftlichen Beirat durchgeführt wurde. Die eingereichten Vorschläge zur Szenariengestaltung wurden im Hinblick auf ihre modelltechnische Umsetzbarkeit und ihre möglichen Beiträge zur Gestaltung eines verkehrlichen Zukunftsbildes geprüft und ins Verkehrsmodell eingearbeitet. Berücksichtigt wurden nur Vorschläge, deren Umsetzbarkeit im Betrachtungszeitraum möglich ist und als wahrscheinlich angenommen werden konnte. Die spezifischen Einflussgrößen sind nachfolgend beschrieben.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	49

A. Informationstechnologien, Informatrische Instrumente, Mobilitätsberatung

- Austausch von Verkehrsinformationen zwischen allen Verkehrsträgern mit der Verkehrsinformationszentrale NRW und den Kommunen.
- Einsatz von Telematikanwendungen: Förderung/Schaffung von landesweiten Verkehrsbeeinflussungs- und Informationssystemen; Einsatz von Zuflussregelungsanlagen zur Verbesserung der Verkehrssituation an hochbelasteten Autobahnen mit einem geringen AS-Abstand und einem hohen Anteil an Kurzstreckenverkehr; Einführung dynamischer Verkehrsinformationseinrichtungen.
- Verbreitung von OnBoard-Navigationssystemen zur Fahrerunterstützung hinsichtlich Zielfindung und Routenwahl.
- Fahrplaninformationssysteme für Jedermann (z.B. via Handy, PDA); Förderung und Einführung eines Reisendeninformationsportals für den ÖPNV mit Anzeige von Anschlüssen und aktuellen Verspätungen im Internet/WAP; Telematikeinsatz bei der Routenplanung.
- Mobilitätsberatung von Betrieben hinsichtlich ihrer Güterverkehrsabwicklung durch Logistikdienstleister.
- Telematik im Güterverkehr: z.B. internetbasierte Sendungsverfolgung und Steuerung; internetbasierte Frachtbörsen; Verkehrsleitsysteme zu Güterverkehrszentren und Gewerbegebieten; Kompatibilität der Buchungssysteme; Vernetzung der Transportbeteiligten.

B. Verkehrsorganisation/Organisatorische Instrumente

- Parkraumbewirtschaftung: Flächendeckende Anwendung in Gebieten mit Stellplatzdefiziten; Einflussnahme auf das Stellplatzangebot in den Innenstädten durch die Stellplatzverordnung; Bewirtschaftung von PKW-Stellflächen öffentlicher Einrichtungen
- Vertaktung und Vernetzung im Öffentlichen Verkehr (ÖV) unter Einbeziehung flexibler nachfrageorientierter Verkehrsangebote (Anruf-Sammeltaxi, Rufbus, Bürgerbus etc.); leistungsstarke Schnittstellen zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln (P+R an Verknüpfungspunkten, Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, Ausbau der Radstationen, etc.); Verknüpfung von Bussen und Bahnen, Bürger-, Stadt- und Rufbussen, Anruf-Sammeltaxis zu einem Mobili-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	50

tätsverbund; flexible Verkehrsangebote auch in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage; Verbesserung der Angebotsqualität und angemessene Fahrzeugflotte.

- NRW-Card als landesweit einheitliches Zugangs- und Abrechnungsinstrument für Busse und Bahnen, Bürger- und Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis und Car-Sharing; Überwindung der Aufspaltung der DB in Nah- und Fernverkehr durch Akzeptanz von Monatstickets mit der Einführung von Zuschlägen für die Nutzung von IC/ICE; möglichst gleichartige Tarif- und Preisstruktur der Verbände.
- Verbessertes Kundenservice im ÖV; Bereitstellung von Kapazitäten zum Fahrrad- und Warentransport im ÖV; Förderung der Nutzung von ÖPNV und Fahrrad im Ausbildungsverkehr.
- Landesweite Ausdehnung der Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten im Alltags- und Freizeitverkehr über das Internet; Förderung einer stärkeren PKW-Belegung durch Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten.
- Stärkere Kooperation der kommunalen Verkehrsgesellschaften.
- Flexibilisierung von Arbeits-, Ladenöffnungs- und Unterrichtszeiten zum Abbau von Verkehrsspitzen.
- Einführung neuer Techniken im Schienenverkehr (hybride Fz, KLV-Technik, Cargo Sprinter, automatische Kupplung und Fahrzeugidentifikation, Sendungsverfolgung mit GPS, etc.).
- Unterstützung Förderung von Stadtlogistikkonzepten; Last Mile Logistic; Optimierung der Fahrzeugauslastung, Routenoptimierung, City-Terminals/Kleindepots zur Sammlung/Verteilung von Gütern.
- innovative Güterverteilkonzepte
- Grenzübergreifende Eisenbahnbetriebs- und Güterverkehrsgesellschaften (z.B. mit den ARA-Häfen / Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen).
- Ergänzung von Verkehrsleistungen durch logistische Dienstleistungen v.a. im Schienengüterverkehr.
- Unterstützung verkehrssparender Strukturen und Kooperationen in Wirtschaft und Handel.
- Sicherstellung nutzerorientierter Abfahrts-/Ankunftszeiten der Bahn im KLV auf Hauptverbindungen; Schaffung von mehr Nachtsprungverbindungen.
- Bildung von logistischen Clustern z.B. für Bauindustrie, Entsorgung etc.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	51

- Wirtschaftsförderung von regionalen Produktions- und Wirtschaftsstrukturen.
- Hol- und Bringdienste

C. Ordnungsrecht, Ordnungsrechtliche und umweltpolitische Instrumente

- Verbesserung des Lärmschutzes für Wohnbebauung: Unterstützung der Bundesaktivitäten zur Verstärkung der Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen.
- Verringerung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe: Unterstützung der Bundesaktivitäten zum Abbau verkehrsbedingter Luftschadstoffe an bestehenden Verkehrswegen und zur Einhaltung der Immissionswerte der TA Luft 2002 bzw. der EU-Tochtrichtlinien.
- Sicherung des Wettbewerbs im Schienenverkehr z.B. durch Übernahme des Schienennetzes in staatliche Hände.
- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen bzw. Sicherung des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr z.B. durch modifiziertes Trassenpreissystem.

D. Preispolitik, Preisliche Instrumente (Steuern, Abgaben)

- Abschaffung der Eigenheimzulage bis 2015
- Abschaffung der Entfernungspauschale bis 2015
- Steuergesetzgebung: Kostenneutrale Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer
- Keine flächendeckende Einführung einer PKW-Maut

E. Finanzpolitik, Finanzierungsinstrumente

- Klare Kriterien für die Vergabe von Finanzmitteln an Städte und Kreise (GVFG) zur Unterstützung einer verkehrssparsamen Raumstruktur. Kopplung aller verkehrlichen Fördermittel an raum- und verkehrspolitische Rahmensetzungen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	52

F. Raum- und Stadtplanung, Planerische Instrumente

- Definition landesplanerischer Mindestvoraussetzungen (im LEPro) hinsichtlich der Arbeitsplatz-, Infrastruktur- und Verkehrsausstattung der Gemeinden für die Ausweisung neuer Wohngebiete.
- Konzentration der Siedlungsentwicklung; Verhinderung einer Zersiedlung; Förderung der Funktionsfähigkeit von Innenstädten, Stadtteil- und Ortszentren; Konzentration großflächigen Einzelhandels und anderer publikumsintensiver Einrichtungen an wohnungsnahen, integrierten Standorten; Wiedernutzung von Flächen für Wohnen und Gewerbe; keine isoliert liegende Flächenentwicklung für Wohnen und Gewerbe.
- Bindung von Städtebau-/Wohnungsbauförderung an die Verbesserung der Versorgungsangebote (Nahversorgung, Ausbildungsstätten, Kinderbetreuung, wohnungsnaher Grünflächen, Freizeit, etc.) bestehender Stadtviertel und Ortslagen.
- Zielvorgaben der Landesplanung für Standorte publikumsintensiver, regional bedeutsamer Freizeiteinrichtungen hinsichtlich der städtebaulichen Integration, Infrastruktur- und Verkehrsausstattung; Erschließung von Freizeit- und Erholungsschwerpunkten durch einen attraktiven ÖV und ein attraktives Radfernetz; infrastrukturelle Unterstützung des Tourismusstandortes NRW.
- Entwicklung von Wohnquartieren an integrierten Standorten.
- Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten mit ÖPNV- und Gleisanschluss unter Nutzung des Gleisanschlussprogramms des Bundes für Güterverkehre.
- Große Industrie-/Gewerbegebiete und Bürostandorte (Bestand) an den ÖPNV und die Schiene.
- Entwicklung regionaler Schienengüterverkehrskonzepte unter Nutzung des Gleisanschlussprogramms des Bundes, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der NRW-Studie „Schienenkonzept für den Güterverkehr“ und des DST-Berichts „Gleisanschlüsse in den Städten“.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	53

G. Ausgestaltung der Mobilitäts- und Verkehrsangebote

Die Ausgestaltung der Mobilitäts- und Verkehrsangebote ist im Hinblick auf deren Nutzung von überragender Bedeutung. Transportpreise sind neben Zeit- und Qualitätsaspekten ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl. Es bleibt abzuwarten, wie sich die aktuelle Ölpreisentwicklung auf das Verkehrsmittelwahlverhalten im Personen- und Güterverkehr auswirken wird. Für die Szenarienbeschreibung wurden die Grundannahmen der Bundesverkehrswegeplanung auf das NRW-Szenario übertragen. Ihnen liegen folgende Eckwerte zugrunde:

- Die Nutzerkosten im Straßenpersonenverkehr werden um 15% zunehmen.
- Die Nutzerkosten im Straßengüterverkehr werden um 4% zurückgehen.
- Die Nutzerkosten im Schienenpersonenfernverkehr werden um 30% zurückgehen. Der Schienenpersonennahverkehr verteuert sich gemäß der durchschnittlichen Teuerungsrate (Durchschnitt der letzten 5 Jahre).
- Die Nutzerkosten im Schienengüterverkehr sinken um 18%.
- Die Nutzerkosten der Binnenschifffahrt (reiner Transportpreis ohne Vor- und Nachlauf) werden um 25% zurückgehen. Die Nutzerkosten der küstenparallelen Seeverkehre (reiner Transport ohne Vor- und Nachlauf) sinken um 40%.
- Bei den Landeentgelten gewinnen die passagierbezogenen Anteile an Bedeutung gegenüber den gewichtsbezogenen. Es ist damit zu rechnen, dass schadstoffabhängige Komponenten eingeführt werden. Sinkende Preise aufgrund einer höheren Durchdringung der Low-Cost-Carrier sind zu erwarten.
- Langfristiger moderat steigender Weltrohölpreis mit einer jahresdurchschnittlichen Steigerungsrate gegenüber 1997 von gut 1,5 %.
- Als Bedienungskonzept für den SPNV wurde der Endausbau zum Integralen Taktfahrplan unterlegt.
- Der Bund wird auch künftig Maßnahmen zur Verbesserung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern fördern. Hierzu gehören neben Investitionen in die Eisenbahnen auch die bedarfsgerechte Anbindung von Flughäfen mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Im einzelnen: Kombiniertes Ladungsverkehr-Ausbau (KLV-Ausbau) gemäß Güterverkehrskonzept NRW; Wasserstraße/Schiene: Effizienzsteigerung im Binnenschiffsumschlag; Terminalförderung und verbesserte Anlagenauslastung; Flughäfen/Schiene: Schienenanbindung-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	54

gen von Flughäfen: Köln und Düsseldorf; langfristig Münster/Osnabrück (NRW-Luftverkehrskonzeption); Straße/Schiene: Fortführung von Maßnahmen in kommunaler Baulastträgerschaft wie P+R, B+R, Bahnhof/ÖPNV-Anschluss; Seehafen/Schiene/Wasserstraße: Funktionsgerechter Erhalt und Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen für die deutschen und ARA-Seehäfen, Anpassung an die sich aus dem internationalen Wettbewerb ergebenden maßgeblichen Erfordernisse; From Road to Sea/Waterway; Fördermaßnahmen für ein erweitertes KV-Konzept.

- Bilaterale Vereinbarungen zwischen der DB AG und den Nachbarbahnen sowie Anpassung und Harmonisierung technischer Vorschriften und Normen auf internationaler Ebene werden die Interoperabilität der Eisenbahn verbessern.
- Betriebsablauf des NRW-Luftverkehrs wird zunehmend abgestimmt, nicht aber eine mögliche Aufteilung von Flugangeboten; letztere wäre luftverkehrs- und kartellrechtlich nicht zulässig. Der Anteil der Low-Cost-Carrier steigt und führt zu einer stärkeren Zunahme des Luftverkehrs auch auf Regionalflughäfen.
- Im Bereich der deutschen Flugsicherung werden Innovationsmaßnahmen realisiert, so dass die Flugsicherung keinen Engpassfaktor darstellt.
- Verstärkte internationale Kooperation über Eurocontrol.

H. Technische Weiterentwicklung

- Der Straßengüterverkehr wird effizienter: die Produktivität steigt aufgrund verbesserter Auslastung und Verringerung des Leerfahrtenanteils um 18%.
- An der Ausrüstung der Autobahn mit Streckenbeeinflussungsanlagen wird kontinuierlich gearbeitet. Es ist davon auszugehen, dass bis 2015 alle staugefährdeten Abschnitte im Autobahnnetz mit derartigen Anlagen ausgestattet sind.
- Systeme und Dienste individueller Verkehrsbeeinflussung befinden sich überwiegend noch in der Erprobungsphase. Weitere Verbreitung von Zielführungssystemen, die offline arbeiten, finden sich zunehmend in Kfz der gehobenen Klasse; im Straßengüterverkehr wird es unterschiedliche Systeme geben, die auf einen effizienteren Transportablauf und eine bessere Informationsbereitstellung für den Kunden zielen. Derartige Maßnahmen richten sich ganz überwiegend an den motorisierten Straßenverkehr. Hierzu gehören der Ver-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	55

kehrsfunk (seit Herbst 1997 auch der automatisierte Verkehrswarndienst mit RDS/TMC) und Parkleitsysteme (für Parkhäuser und P+R-Anlagen). Der Ruhrpilot und andere Maßnahmen werden in Ballungsgebieten eingeführt.

- Für den ÖPNV ist davon auszugehen, dass rechnergestützte Betriebsleitsysteme flächendeckend in allen Großstädten eingeführt sein werden. Sie räumen dem ÖPNV an den Lichtsignalanlagen konsequenten Vorrang ein.
- Soweit außerhalb des unmittelbaren Verkehrsbereichs im Einsatz, entfalten "Teleshopping" und "Teleworking" nach neueren Erkenntnissen zwar substituierende Wirkungen, jedoch keine Reduzierungen des Verkehrs.
- Ausbau der Informations- und Serviceleistungen des ÖV wird forciert, bleibt aber ohne direkten Einfluss auf die Nachfrage und den Modal-Split.
- PKW: Rückgang des mittleren spezifischen Kraftstoffverbrauchs der PKW-Flotte um 26% (2015: 6,5 l/100km).
- LKW: Rückgang des mittleren spezifischen Kraftstoffverbrauchs um 9% (2015: 30,4l/100km).
- Eisenbahn: Verbesserungen der Leistungsgewichte durch Leichtbau.
- Luftverkehr: Reduzierung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs um 10-20% gegenüber modernen, z. Zt. im Einsatz befindlichen Triebwerken.
- Binnenschifffahrt: Rückgang des spezifischen Kraftstoffverbrauchs um 10-15% durch den Einsatz technisch verbesserter Motoren.
- Auf der Grundlage von Umweltvereinbarungen mit der europäischen Automobilindustrie, verbesserten Überwachungssystemen und Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch kann davon ausgegangen werden, dass die fahrleistungsspezifischen Kraftstoffverbräuche langfristig sinken werden. Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie beziehen sich auf neue PKW (Ziel: 120 gCO₂/km in 2010).
- Übernahme verschiedener EU-Richtlinien für Emissionen (z.B. Tochterrichtlinien in die TA-Lärm/Luft).
- Rückgang der Emissionen (CO₂, Luftschadstoffe) durch verbesserte Motoren
- Weitere Lärmschutzmassnahmen an Infrastruktur und Fahrzeugen/Flugzeugen; Übernahme verschiedener EU-Richtlinien für Emissionen (z.B. Umgebungslärmrichtlinie) in Bundesrecht.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	56

- Technik und Anwendung der Telekommunikation, automatisierter Umschlag-techniken, neuer Schiffstypen werden im Rahmen der Forschungs- und Innovationspolitik des Bundes und der Länder zur Effizienzsteigerung der Häfen gefördert. Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs mit Binnenschiffen (u.a. Ausbau der Binnenhäfen zu trimodalen Umschlaganlagen, z.B. in Duisburg).
- Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Rad-Schiene-Technik fokussieren sich auf Umspuranlagen; Ansätze zur Herstellung von Schnittstellen zwischen Schmalspur-Straßenbahnnetz und Regelspur-Eisenbahnnetzen sind denkbar.
- Alternative Kraftstoffe erreichen bundesweit einen Marktanteil von 8%, die ohne Einfluss auf die Nutzerkosten des Verkehrs bleiben.

Unter Anwendung der beschriebenen Rahmenbedingungen ergibt sich modelltechnisch die nachfolgende Entwicklung des Verkehrs und seiner Wirkungen bis zum Jahr 2015:

Personenverkehr

1 Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Das Personenverkehrsaufkommen wird im Wesentlichen durch die Bevölkerungsgröße und -struktur sowie das für Mobilität aufzuwendende Finanz- und Zeitbudget beeinflusst. Von Bedeutung ist zudem die Verfügbarkeit eines Kfz. Mit der bis 2015 noch als konstant angenommenen Bevölkerungsgröße, einer deutlichen Verschiebung in den Altersgruppen zugunsten älterer Verkehrsteilnehmer, einer zunächst als konstant angenommenen täglichen Arbeitszeit und gleichbleibenden Mobilitätsbudgets wird bis zum Jahr 2015 von einem ebenfalls nahezu konstanten oder nur wenig wachsenden Verkehrsaufkommen auszugehen sein. Die Entwicklung im Einzelnen ist in nachfolgenden Tabellen dokumentiert:

Tabelle 5: Motorisierungsentwicklung NRW (nach Altersgruppen)

	[PKW/1000EW]				
	Gesamt	18 bis 24	25 bis 44	45 bis 64	über 64

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 57
-----------------------------	----------------------------------	---------------------

Bisherige Entwicklung	1990	468	310	680	670	340
IGVP NRW						
Analyse	2000	500	355	723	720	389
NRW-Szenario	2015	573	371	769	787	611

		[Mio. PKW]				
		Gesamt	18 bis 24	25 bis 44	45 bis 64	über 64
Bisherige Entwicklung	1990	8,118	0,530	3,631	3,048	0,877
IGVP NRW						
Analyse	2000	9,039	0,479	4,109	3,306	1,144
NRW-Szenario	2015	10,288	0,596	3,453	4,218	2,022

[in Raumbezogenen Grundlagendaten originär nicht enthalten; abgeleitet aus Datenlieferung PTV „Verhaltenshomogene Gruppen“ mit Anpassungsfaktor]

Tabelle 6: Entwicklung des Gesamtverkehrsaufkommens im Personenverkehr NRW

Gesamt		[Mio. Wege und Fahrten pro Werktag]							
		IV		ÖV		Fuß/Rad		Summe	
		abs	[%]	abs	[%]	abs	[%]	abs	[%]
Bisherige Entwicklung	1990	28,093	52,99	5,747	10,84	19,173	36,17	53,013	100,0
IGVP NRW									
Analyse	2000	30,885	55,60	6,361	11,45	18,281	32,90	55,538	100,0
NRW-Szenario	2015	29,784	53,30	6,465	11,56	19,650	35,15	55,901	100,0

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	58

2. Entwicklung der Personenverkehrsleistung

Über die Einflussfaktoren des Verkehrsaufkommens hinaus, wird die Verkehrsleistung durch die mögliche Reisegeschwindigkeit und damit die benötigte Zeit für den Weg, das Verkehrsangebot - kann der Zielort überhaupt und in angemessener Zeit erreicht werden - sowie die vorhandene Infrastruktur beeinflusst. Insbesondere der bis 2015 unterstellte infrastrukturelle Ausbau und das unterstellte, verbesserte Verkehrsangebot führen zu moderaten Verkehrszuwächsen auf Schiene und Straße, die im Wesentlichen durch erhöhte Reiseweiten zustande kommen. Die folgenden Tabellen dokumentieren die Leistungsveränderungen für die jeweiligen Verkehrsträger zwischen 2000 und 2015, wobei hinsichtlich der Berechnung nur die auf NRW entfallenden Verkehrsleistungen berücksichtigt wurden:

Tabelle 7: Fahrleistungen im Personenverkehr

Verkehrsart	Analyse	NRW-Szenario	Einheit
Pkw	95.615	105.217	[Mio. Fzg-km/a]
ÖV (Schiene)	163	181	[Mio. Fzg-km/a]

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Tabelle 8: Verkehrsaufkommen und -leistung im Personenverkehr

Verkehrsart	Analyse			NRW-Szenario			Veränderung		
	Wege	Pkm	Weglänge	Wege	Pkm	Weglänge	Wege	Pkm	Weglänge
	[Mrd/a]	[Mrd/a]	[km/Weg]	[Mrd/a]	[Mrd/a]	[km/Weg]	[%]	[%]	[%]
Fuß	3,6	0,5	0,1	4,1	0,5	0,1	13	8	-5
Rad	2,4	5,1	2,1	2,4	5,0	2,1	-1	-2	-1
MIV	10,2	117,6	11,6	9,9	131,5	13,2	-3	11	14
ÖV	1,9	21,5	11,0	2,0	27,4	14,0	1	27	27
Gesamt	18,2	144,7	8,0	18,3	164,4	9,0	1	13	12

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 59
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Güterverkehr

1. Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens

Das Güterverkehrsaufkommen wird als abgeleitete Größe aus Wirtschaftstätigkeit und Warenströmen ermittelt. Die im Rahmen der Globalisierung und der weitergehenden Spezialisierung zur Waren- und Dienstleistungserstellung verbundene Abnahme der Fertigungstiefe und Verlagerung von Fertigungsstandorten führt zu weiterem Wachstum im Güterverkehr, das nur durch die seit Jahren niedrige Wachstumsrate bei hohem Wirtschaftsniveau gebremst wird. Die Aufkommensentwicklung in Tonnen ist in Tabelle 9 dargestellt, die Anzahl der werktäglichen LKW- Fahrten in Tabelle 10.

Tabelle 9: Entwicklung des Gesamtverkehrsaufkommens im Güterverkehr NRW

Gesamt	[Mio. Tonnen/a]							
	LKW		Bahn		Schiff		Summe	
	abs	[%]	abs	[%]	abs	[%]	abs	[%]
Bisherige Entwicklung 1990	844,0	71,05	160,5	13,51	183,5	15,44	1.188,0	100,00
IGVP NRW Analyse 2000	863,2	73,45	123,0	10,47	189,0	16,08	1.175,2	100,00
NRW-Szenario 2015	1.044,8	74,46	128,4	9,15	230,0	16,39	1.403,2	100,00

Tabelle 10: Entwicklung des LKW-Aufkommens an Werktagen in NRW nach Binnen- und Externverkehr

Gesamt	1000 LKW/Werntag		
	Gesamtverkehr	Binnenverkehr	Externverkehr
Bisherige Entwicklung 1990	1.089,4	895,3	194,1
IGVP NRW Analyse 2000	1.972,5	1.767,7	204,8
NRW-Szenario 2015	2.331,4	2.055,2	276,2

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 60
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Tabelle 11: Fahrleistungen im Güterverkehr

Verkehrsart	Analyse	NRW-Szenario	Einheit
Lkw	12.764	15.629	[Mio. Fzg-km/a]
GV** (Schiene)	30	43	[Mio.Fzg-km/a]]

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Bis 2015 wird prognostisch mit folgenden Zunahmen gerechnet:

Binnenverkehr 3%

Quell-Zielverkehr 31%

Transitverkehr 43 %

Gesamtverkehr 19%

Die Zuwächse verteilen sich unterschiedlich auf die verschiedenen Verkehrsträger:

LKW 21%

Bahn 4,4%

Binnenschiff 21,7%

Die nur geringe Zunahme im Bahnbereich ist durch die immer noch starken Veränderungen mit unterschiedlichen Entwicklungen in den Güterbereichen begründet. Die den Bahngütertransport bevorzugenden montanen Güterbereiche nehmen weiter ab und werden durch Investitions- und Verbrauchsgüter substituiert, die durch Containerisierung auf langen Strecken auch für den Bahntransport geeignet sind. Diese Entwicklung ist deutlich an der Aufteilung des Bahntransports im Verhältnis von Binnen- zu Quell-Ziel bzw. Transittransporten ablesbar und spezifisch für Nordrhein-Westfalen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	61

Tabelle 12: Modale Teilung Aufkommen NRW

Mio. t/a	Analyse			NRW-SZENARIO		
	Straße	Bahn	Binnenschiff	Straße	Bahn	Binnenschiff
Binnen NRW	507,8	56,2	8,2	549,8	32,9	5,6
Q/Z NRW	242,4	46,4	107,9	326,2	67,0	127,4
Transit	113,0	20,4	72,8	168,8	28,5	97,0
TOTAL	863,2	123,0	188,9	1044,8	128,4	230,0
Anteil (in %)	73,4	10,5	16,1	74,5	9,2	16,4

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

2. Entwicklung der Güterverkehrsleistung

Im Hinblick auf die Inanspruchnahme der Verkehrsinfrastrukturen sind die Verkehrsleistungen und deren Veränderungen maßgeblich. Die Zunahme der Güterverkehrsleistung von 97,9 auf 126,1 Mrd. tkm oder 28 % verteilt sich wie folgt auf die Verkehrsträger:

LKW 31%

Bahn 22%

Binnenschiff 27%

Für den LKW und Bahnverkehr erklären sich die über dem Aufkommenszuwachs liegenden prozentualen Leistungszunahmen aus den steigenden Reiseweiten, deren Ursprung im Wachstum des Quell-Ziel und Transitverkehrs liegt. Die stetige Zunahme der Kapazitätsauslastung in Volumen und Gewicht sowie die Vermeidung von Leerfahrten wird durch die Reiseweitenzunahme überkompensiert.

Tabelle 13: Verkehrsleistung NRW (Mio. tkm/a)

Mio. tkm/a	Analyse				NRW-Szenario			
	Straße	Bahn	Binnenschiff	Summe	Straße	Bahn	Binnenschiff	Summe
Binnen NRW	18.759	2.703	486		19.926	1.732	356	
Q/Z NRW	24.878	6.270	9.684		34.024	8.674	11.682	
Transit	16.488	3.755	14.905		24.656	5.206	19.846	
TOTAL	60.125	12.728	25.075		78.606	15.612	31.884	

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 62
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Tabelle 14: Verkehrsleistung NRW (Mio. LKWkm/a)

Mio. LKWkm p.a.	
Analyse	NRW-Szenario
12.764	15.629

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Szenarienergebnisse im Hinblick auf Einzelaspekte

Wirkungsbereich A: individuelle und gesellschaftliche Belange (Auswahl)

Reisezeitentwicklung zu Mittel- und Oberzentren

Die Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren in NRW wurde anhand des rechenfähigen Modellnetzes der IGVP für ÖV und Individualverkehr (IV für den Analysezustand 2000 und das Szenario 2015 ermittelt. Die Bewertung erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN). Die Klasseneinteilung kann nachfolgender Tabelle 14 entnommen werden

Tabelle 15: Bewertungskonzept IV und ÖV für Mittel- und Oberzentren

Reisezeit- klasse	Reisezeit zu Zentralen Orten in Minuten		
	Mittelzentren	Oberzentren	RIN-Vorgabe
1	bis 30	bis 60	RIN-Vorgabe erfüllt
2	über 30 bis 45	über 60 bis 90	bis 50 % über RIN-Vorgabe
3	über 45	über 90	über 50 % über RIN-Vorgabe

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Insgesamt wird die Erreichbarkeit sowohl im IV als auch im ÖV als „gut“ bewertet. So können die Mittelzentren des Landes von 97% der Einwohner mit dem IV in einer Zeit von unter 30 Minuten erreicht werden. Der Wert für den ÖV liegt bei 63%, für eine Erreichbarkeit in 30 Minuten und bei 32% für eine Erreichbarkeit zwischen 30 und 45 Minuten. Lediglich 5 % der Einwohner benötigen mehr als 45 Minuten oder mehr als 3 Umsteigevorgänge zur Erreichung des nächsten Mittelzentrums. Die Oberzentren erreichbarkeit mit einer Fahrzeit von unter 60 Minuten ist im IV für 97% im ÖV für 69 % der Einwohner sichergestellt. Weitere 23% der Einwohner erreichen im ÖV das nächste Oberzentrum mit einer Fahrzeit von 60-90 Minuten.

Die Erreichbarkeitsunterschiede sind zwischen Analyse 2000 und Szenario 2015 nur gering, weil die Netzveränderungen des Szenarios im Wesentlichen ihren Nieder-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	63

schlag innerhalb der Bewertungsgruppen finden und im Betrachtungszeitraum keine völlige Neugestaltung der Verkehrsnetze möglich ist oder unterstellt werden kann.

Verkehrsbeteiligungsdauer im IV und ÖV

Die Verkehrsbeteiligungsdauer wird im IV über stündliche Pkw Belastungen anhand von Tagesganglinien ermittelt. Die sich daraus ergebenden Belastungswerte werden durch die belastungsabhängige Geschwindigkeit geteilt. Als Ergebnis stehen Fahrzeiten je Streckenabschnitt zur Verfügung, aus denen die Verkehrsbeteiligungsdauer im Modellnetz ermittelt wird. Sie beträgt im Analysejahr 1,223 Mrd. Fzg.-h pro Jahr und steigt im Jahr 2015 auf 1,276 Mrd. Fzg.-h pro Jahr an. Die Zunahme beträgt 4,3%.

Tabelle 15 zeigt die modelltechnisch ermittelten Auswirkungen auf das Straßennetz für die Spitzenzeiten zwischen 6.00 und 8.00 Uhr sowie 16.00 und 18.00 Uhr.

Tabelle 16: Verteilung der Verkehrssituationen in den Spitzenstunden

Verkehrssituation	Analyse	NRW-Szenario	Einheit
Frei	34.163	38.532	[Mio. Kfzh/a]
Teilgebunden	3.447	3.860	[Mio. Kfzh/a]
Gebunden	1.060	935	[Mio. Kfzh/a]
Stau	695	373	[Mio. Kfzh/a]

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Modelltechnisch kann also unter den Prämissen des Szenarios von einer erheblichen Verflüssigung des Verkehrsablaufs bis 2015 ausgegangen werden.

Die Verkehrsbeteiligungsdauern im ÖV werden über die fahrplanmäßigen Reisezeiten für alle Quell-Ziel Beziehungen ermittelt. Sie steigt von 164 auf 216 Mio.Pers.-h pro Jahr (+31,6%). Die erhebliche Zunahme ist auf die szenarienbedingten Prämissen, die günstig auf die ÖV Nutzung wirken zurückzuführen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	64

Verkehrsbedingte Emissionen

Die verkehrsbedingten Emissionen NO_x, VOC, Partikel und CO werden im Rahmen der IGVP untersucht und in NO_x –Äquivalente umgerechnet. Danach ist im Betrachtungszeitraum mit einer Reduzierung der Emissionen von 138.000 t/a auf 57.000 t/a zu rechnen. Die Ergebnisse sind in nachfolgenden Tabellen im Einzelnen dargestellt.

Tabelle 17: Ausgewählte Emissionen des Straßenverkehrs nach Kfz-Arten

Kfz-Art	Analyse	NRW-Szenario	Einheit
NO _x			
Pkw	44.196	17.562	[t/a]
Lkw	64.830	22.613	[t/a]
VOC in NO _x -Äquivalenten			
Pkw	15.979	9.525	[t/a]
Lkw	10.330	6.445	[t/a]
Partikel in NO _x -Äquivalenten			
Pkw	613	146	[t/a]
Lkw	1.202	85	[t/a]
CO in NO _x -Äquivalenten			
Pkw	464	370	[t/a]
Lkw	41	19	[t/a]

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Für den Schienenverkehr sind z. Zt. keine belastbaren Minderungsfaktoren verfügbar, weshalb hier zunächst von einer Konstanz der Belastungen auszugehen ist.

Tabelle 18 verdeutlicht dies für die NO_x Emissionen des Schienenverkehrs.

Tabelle 18: NO_x-Emissionen des Schienenverkehrs nach Verkehrsart

Verkehrsart	Analyse	NRW-Szenario	Einheit
NO _x			
PV* (Schiene)	3.278	3.857	[t/a]
GV** (Schiene)	2.686	2.885	[t/a]
Gesamt	5.964	6.743	[t/a]

* PV: Personenverkehr; ** GV: Güterverkehr

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 65
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Die zu erwartenden Minderungen bei den Emissionen karzenogener Stoffe sind in Tabelle 19 wiedergegeben:

Tabelle 19: Emissionen kanzerogener Stoffe nach Kfz-Arten

Kfz-Art	Analyse	NRW-Szenario	Einheit
Benzol			
Pkw	558	277	[t/a]
Lkw	131	82	[t/a]
Partikel			
Pkw	1.428	339	[t/a]
Lkw	2.802	199	[t/a]
Benz(A)Pyren			
Pkw	37	36	[kg/a]
Lkw	129	138	[kg/a]

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Lärmimmissionen in bewohnten Gebieten

Die Ermittlung der Lärmimmissionen in bewohnten Gebieten basiert auf der Streckenerfassung durch in den Gebietsentwicklungsplänen ausgewiesenen Allgemeinen Siedlungsbereichen ohne Berücksichtigung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten. Die Ergebnisse sind deshalb ausschließlich zur Beurteilung von Entwicklungstendenzen im Zusammenhang mit der prognostizierten Verkehrsentwicklung geeignet. Maßstab für die Bewertung ist das in Tabelle 20 dargelegte Bewertungskonzept.

Tabelle 20: Bewertungskonzept Lärmimmissionen Straße und Schiene

Klasse	Beurteilungspegel 22-6 h	Beurteilungspegel 6-22 h	Bemerkung
1	bis 45 dB(A)	bis 55 dB(A)	Der Orientierungswert der DIN 18005 Teil 1 für Allgemeine Wohngebiete wird nicht überschritten
2	über 45 dB(A) bis unter 60 dB(A)	über 55 dB(A) bis unter 70 dB(A)	Der Orientierungswert der DIN 18005 wird überschritten; der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete wird nicht erreicht
3	ab 60 dB(A)	ab 70 dB(A)	Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete wird erreicht oder überschritten

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	66

Die Bewertung basiert im Bereich Straßen auf einer Streckenlänge von 9300 km im Analysefall und 9475 km im Szenarienfall. Zwischen 6h und 22h werden im Analysefall 3,7% der Strecken gut, 71,3% mittel und 19,7% schlecht bewertet.

Die Zahlen für das Szenario 2015 sind 4,9% gut, 68,6% mittel und 19,9% schlecht. Insgesamt ergibt sich ein differenziertes Bild, die prognostizierten Belastungszunahmen wirken sich im Wesentlichen auf den Fernstraßen aus.

Veränderungen in großräumigen Ruhegebieten

Unter den Rahmenbedingungen des NRW – Szenarios mit einem deutlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2015 und zunehmenden Verkehrsbelastungen insbesondere auf den überörtlichen Verkehrswegen ist mit einer Reduzierung der Flächenanteils für großräumig Ruhegebiete zu rechnen. Ihr Anteil an der Landesfläche sinkt von 6,73 auf 6,18 % und damit um 8,2 %. Die Definition dieser Flächen basiert auf der Annahme einer Flächengröße oberhalb 20 km² und Schallintensitäten < 40 dB(A) Typ 1 bzw. <50 dB(A) Typ 2.

Unfälle mit Sach- und Personenschäden

Auf Basis der unterschiedlichen Straßenkategorien und in Abhängigkeit von der prognostizierten Fahrleistung wurden für das NRW-Szenario Schadens- und Unfallraten ermittelt und mit den Werten für den Analysezustand 2000 verglichen. Danach ergeben sich für den Bereich Straße leichte Abnahmen im Betrachtungszeitraum mit einer Reduktion bei den Personenschäden um 2,4 % und bei den Sachschäden um 1,06 %. Die Zahlen im Schienenbereich weisen wegen der eindeutigen Zuordnung auf die Verkehrsleistung und deren Zunahme im Betrachtungszeitraum Zuwächse bei den Personenschäden von 8 % und bei den Sachschäden von 32 % bezogen auf die Anzahl aus.

Wirkungsbereich B: Wirtschaft (Auswahl)

Erreichbarkeit zentraler Orte

Für den Wirtschafts- und Güterverkehr ist die Erreichbarkeit zentraler Orte, die über Umschlagmöglichkeiten verfügen oder als Quell-Zielorte für den Warenaustausch von übergeordneter Bedeutung sind entscheidend. Mithilfe des IGVP-Modells lassen sich die Erreichbarkeiten solcher Orte in Korridoren für jede der 4621 Verkehrszellen

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	67

abbilden. Daraus resultiert ein Gesamtbild der Erreichbarkeit, das sowohl für den Analysezustand als für das Prognosejahr 2015 gute Erreichbarkeiten für die Straße und mittlere Werte für die Schiene ausweist, wobei für beide Verkehrsträger die Werte guter Erreichbarkeit von 80 auf 90% (Straße) bzw. 51 auf 60 % (Schiene) ansteigen.

Auslastung der Verkehrssysteme

Für die Auslastung des Verkehrssystems werden im Modellnetz die Belastungen im Tagesdurchschnitt und in Spitzenstundenzeiten ermittelt und so rechnerisch staugefährdete und teilgebundene Bereiche im Verhältnis zur Netzlänge ermittelt. Danach werden sich die Anteile der überlasteten Abschnitte zwischen 2000 und 2015 im Tagesdurchschnitt und zu Spitzenstundenzeiten von 1,57 bzw. 2,9 % auf 1,23 bzw. 2,69 % verringern. Für die Bahn wird der Überlastungsanteil im Tagesdurchschnitt von 1,79 auf 2,12 % ansteigen.

Verkehrsbeteiligungsdauer (Transport)

Im Rahmen der Untersuchungen zur IGVP wurden für die landgebundenen Verkehrsmittel Schiene und Straße modelltechnische Durchschnittsgeschwindigkeiten ermittelt und mit Standardwerten für die Transportarten Straße, KLV und Einzelwagenverkehr verglichen. Danach ergeben sich in allen Verkehrsarten leichte Verbesserungen bei der Verkehrsbeteiligungsdauer zwischen Analyse und NRW-Szenario.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 68
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Tabelle 21: Vergleich Sollgeschwindigkeit – Ist-Geschwindigkeit

Analyse							
		TKm	Th	km/h	Soll-geschw.	rel. Abw. [%]	Bewertung
Straße	Binnen	18.759.000.000	317.949.152	59			
	NRW-D	24.878.000.000	378.123.076	65			
	TOTAL	43.637.000.000	696.072.228	63	55	14,55	gut
KLV	Binnen	0	0	0			
	NRW-D	1.382.260.352	17.261.024	80			
	TOTAL	1.382.260.352	17.261.024	80	70	14,40	gut
Einzelwagen	Binnen	649.101.184	65.737.352	10			
	NRW-D	5.472.977.408	178.145.456	31			
	TOTAL	6.122.078.592	243.882.808	25	25	0,41	gut
NRW-Szenario							
		TKm	Th	km/h	Soll-geschw.	rel. Abw. [%]	Bewertung
Straße	Binnen	19.925.000.000	316.269.841	63			
	NRW-D	34.024.000.000	531.625.000	64			
	TOTAL	53.949.000.000	847.894.841	64	55	16,32	gut
KLV	Binnen	0	0	0			
	NRW-D	2.362.950.144	29.523.780	80			
	TOTAL	2.362.950.144	29.523.780	80	70	14,34	gut
Einzelwagen	Binnen	578.909.120	54.145.576	11			
	NRW-D	6.638.144.512	204.299.776	32			
	TOTAL	7.217.053.632	258.445.352	28	25	11,70	gut

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Verkehrsmittelnutzerkosten

Die modellhafte Ermittlung der Verkehrsmittelnutzerkosten ergibt für das Prognosejahr 2015 durchgängig Reduzierungen, die infolge von Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen sowie Optimierungen von logistischen Abläufen und Transportvorgängen sowie einzelner Maßnahmen des NRW – Szenarios zustande kommen.

Sachgebiet: IGVP	Drucksache VK 33/2006	Seite 69
-----------------------------------	----------------------------------------	---------------------------

Tabelle 22: Vergleich Kosten Analyse – NRW-Szenario

Analyse					
	TKM	Kosten	Kosten/tkm		
Straße	92.344.279.040	8.255.460.864	0,0894		
Bahn	26.375.626.752	952.457.664	0,0361		
Binnenschiff	29.230.462.976	553.523.712	0,0189		
TOTAL	147.950.368.768	9.761.442.240	0,0660		
NRW-Szenario					
	TKM	Kosten	Kosten/tkm	rel. Änderung [%]	Bewertung
Straße	138.831.413.248	11.527.288.832	0,0830		
Bahn	38.779.047.936	1.207.182.208	0,0311		
Binnenschiff	35.081.760.768	501.433.856	0,0143		
TOTAL	212.692.221.952	13.235.904.896	0,0622	-5,68	sehr gut

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Jährliche Unterhaltungskosten Straße/Schiene

Die jährlichen Unterhaltungskosten für die Schienen - und Straßeninfrastruktur steigen proportional mit dem Ausbau der Infrastruktur. Die anhand von Kostensätzen ermittelten Unterhaltungskosten steigen demnach für das Schienennetz von 92 auf 96 Mio. €/a und für die Landesstraße von 160 auf 162 Mio. €/a.

Aufkommensentwicklung bei verkehrsträgerübergreifenden Umschlaganlagen, KLV, Häfen

Im KLV werden Aufkommenszuwächse im Betrachtungszeitraum 2000 -2015 von 81 % durch eine Zunahme von 7,0 auf 12,5 Mio. t/a prognostiziert. Für den Umschlag Container/Schiff wird ein Zuwachs von 33 % prognostiziert, dem eine Aufkommensveränderung von 3,0 auf 4,0 Mio. t/a zugrunde liegt.

Wirkungsbereich C: Umwelt

Zerschneidung/Inanspruchnahme von Natura 2000 - Gebieten

Über geographische Informationssysteme (GIS) wurden die Schutzgebiete mit der Topologie der Verkehrsnetze verschnitten und ihre Beeinflussungsintensität in Abhängigkeit von der Zerschneidungslänge und -häufigkeit sowie der Verkehrsstärke beurteilt. Zwischen Analyse 2000 und NRW- Szenario 2015 verändern sich die Gebietsklassen wie folgt.

Tabelle 23: Szenarienvergleich Indikator IX.28.1: NATURA 2000-Gebiete

Klassen der Beeinflussungsintensität in NATURA 2000-Gebieten	Anzahl Gebiete in den Klassen	Veränderungen in den Klassen der Beeinflussungsintensität gegenüber Ist-Situation absolut und in %	
		NRW-Szenario	
	Analyse	abs.	%
Klasse hoher Beeinflussung	56	+ 7	+ 12,5
Klasse mittlerer Beeinflussung	76	- 2	- 2,6
Klasse geringer Beeinflussung	145	- 3	- 2,1
Klasse ohne Beeinflussung	230	- 2	- 0,9
Kriterien zur Ermittlung der Beeinflussungsintensität:		Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) Zerschneidungslänge Zerschneidungshäufigkeit	

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Die Veränderungen resultieren zu einem erheblichen Teil aus Vorhaben des BVWP 2003; lediglich 2 Strecken betreffen das nachgeordnete Landesstraßennetz. In der Summe handelt es sich um Zerschneidungen von 16 km Länge.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	71

Entwicklung des Kraftstoff- und Stromverbrauchs

Der Energieverbrauch des Straßenverkehrs wird über die Kraftstoffverbrauchsfunktionen der aktualisierten Bundesverkehrswegeplanung 2003 ermittelt, die für den Prognosezeitpunkt Minderungsfaktoren beinhalten. Der Kraftstoffverbrauch umfasst nicht den zusätzlichen Verbrauch in der Kaltstartphase und ebenso wenig die Verdunstungsmengen. Über die Heizwerte von Diesel- und Ottokraftstoff wird der Kraftstoffverbrauch in die Energieeinheit Tetra-Joule (TJ) überführt, um eine Vergleichbarkeit für die nutzwertanalytische Bewertung herzustellen.

Für den Schienenverkehr werden die Energieverbrauchsfaktoren für Diesel- und Elektrotraktion dem TREMOD-Modell (Transport Emission Estimation Model) des Umweltbundesamtes entnommen. Sie berücksichtigen bei der Dieseltraktion, wie bei der Straße, den Energiebedarf für die Raffinierung des Dieselmotorkraftstoffs nicht. Für die Elektrotraktion wird die Primärenergie berechnet, da die Übertragungsverluste vom Kraftwerk bis zur Abnahme am Fahrdraht durch die Lokomotive über 60% betragen. Analog zur Berechnung der NO_x-Emissionen liegen für den Energieverbrauch des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr) keine Minderungsfaktoren vor. Der Energieverbrauch von Schiene und Straße entwickelt sich im Betrachtungszeitraum gemäß nachfolgender Tabelle.

CO₂-Emissionen der Verkehrsträger

Die CO₂ Emissionen der Verkehrsträger entwickeln sich im Betrachtungszeitraum wie folgt:

Tabelle 24: CO₂-Emissionen nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	Analyse	NRW-Szenario	Einheit
Pkw	15.885	15.641	[kt/a]
Lkw	8.195	9.848	[kt/a]
Schiene PV	1.808	1969	[kt/a]
Schiene GV	320	396	[kt/a]

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Bezogen auf den CO₂-Wert je Personenkilometer weisen Schiene und Straße etwa gleich große Emissionswerte auf: Analysejahr 2000: Straße 135g/Pkm ; Schiene

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	72

143,1 g/Pkm. Ursache hierfür ist der schlechte Besetzungsgrad der Schienenverkehrsmittel im Tagesdurchschnitt, der durch den Zwang eines Linienangebotes zu verkehrsschwachen Zeiten verursacht wird. Im NRW Szenario 2015 verbessert sich der Wert des IV durch den abgesenkten spez. Verbrauch und den verstärkten Dieselanteil bei PKW auf 118,9 g/Pkm. Dem stehen bei der Schiene mit wesentlich gesteigerten Verkehrsleistungen ein spezifischer Verbrauchswert von 107g/Pkm gegenüber. Dieses Ergebnis wird durch die gestiegenen Personenverkehrsleistungen bei konstanten Energieverbrauchswerten erzielt, da gegenüber dem IV keine Informationen zu Energieverbrauchsreduzierungen im Schienensektor bis 2015 vorliegen. Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass von einem umweltbezogenen Vorsprung der Schiene, von dem seit Jahrzehnten in der öffentlichen Meinung ausgegangen wird, nicht mehr gesprochen werden kann.

Anteil unzerschnittener Landschaftsräume (ULR)

Unzerschnittene Landschaftsräume wurden in den Kategorien 10-50 qkm (Anzahl 539) und 50-100 qkm (Anzahl 16) untersucht. Im Ergebnis wird durch die Flächeninanspruchnahme bis 2015 die Anzahl auf 484 bzw. 13 Flächen reduziert. Die entspricht einer prozentualen Veränderung von -3,5 %. Bezogen auf die Gesamtfläche verringert sich diese durch verkehrliche Inanspruchnahme von 8974 auf 8766km² oder-2,3 %. Damit liegt der Anteil der unzerschnittenen Landschaftsräume bei 25,7 %.

Flächeninanspruchnahme

Die Flächeninanspruchnahme durch Verkehrswege ohne Gemeindestraßen steigt zwischen 2000 und 2015 um 3,4% oder 21 km². Die Aufteilung auf die Verkehrsträger kann beigefügter Tabelle entnommen werden:

Tabelle 25: Szenarienvergleich für Indikator IX.32.1: Flächeninanspruchnahme

Verkehrsträger (ohne Flughäfen)	Flächen IGVP-Netze in km ² (gerundet)	
	Analyse	NRW-Szenario
Straße (im wesentlichen ohne Gemeindestraßen)	402	422
Schiene	78	79
Binnenschifffahrt	130	130
Summe	610	631
Veränderungen gegenüber Ist-Situation mit Summe = 100 %		+ 3,4%
Zum Vergleich: die Landesfläche beträgt rd. 34.081 km ²		

[Quelle: IGVP_Szenarienbericht_V2_1105.pdf]

Mit den ermittelten Werten werden die Nachhaltigkeitsziele der ehemaligen Bundesregierung nicht nur erreicht, sondern erheblich überschritten.

Für verkehrliche Zwecke (ohne Gemeindestraßen) werden in Nordrhein-Westfalen 1,85% der Landesfläche genutzt.

Radverkehr

Der Radverkehr wurde als Ableitung aus der Verkehrsverhaltensbefragung 2000 im Szenarienansatz mit berücksichtigt. Das Radverkehrsnetz wird als eigenständiges Angebot in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen weiterentwickelt. Es stellt ein eigenständiges Netz zur Deckung der Nachfrage nach Radwegeinfrastruktur dar und wird als Projekt durch die Landesregierung weiterverfolgt.

Wasserstraßen und Häfen

Für die Wasserstraßen besteht keine Handlungshoheit des Landes NRW. Sie sind, wie die Häfen über das Wasserstraßen- und Hafenkonzept des Landes (Lt. Vorlage 13/2613) als Eingangsgröße in das Szenario 2015 eingegangen und bilden für den landesseitigen Bodenverkehr Einspeisungspunkte im Modellnetz.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	74

Die daraus resultierenden Aufkommenszuwächse wurden im Modellnetz berücksichtigt; eine eigenständige Bedarfsplanberücksichtigung erfolgte nicht, weil das Land den Ausbau von Häfen und Wasserstraßen nicht selbst betreibt.

Luftverkehr

Die aufkommensrelevanten Flughäfen wurden im NRW-Szenario als Eingangsgrößen für den Personen – und Güterverkehr berücksichtigt. Die Luftverkehrskonzeption des Landes (Lt. Vorlage 13/350) liegt der Szenarienbetrachtung zugrunde. Eine eigenständige Bedarfsplanberücksichtigung ist nicht erfolgt, weil der Ausbau von Flughäfen von den jeweiligen Betreibern veranlasst wird.

V

Bedarfsplanung

Die durch Zweckverbände, Kommunen und den Landesbetrieb Straßenbau zur Bewertung gemeldeten Vorhaben wurden - soweit Bedarfsplanrelevanz bestand - der IGVP-Bewertung zugeführt. Die Vorhabendaten wurden dabei mehrfach mit den Meldern rückgekoppelt.

Die Bewertungsergebnisse von insgesamt 423 Straßen- und 201 Schienenvorhaben wurden am 16. Dezember 2005 im Internetauftritt der IGVP veröffentlicht und der ÖPNV-Bedarfsplanentwurf sowie der Entwurf der Maßnahmenliste zur gesetzlich vorgeschriebenen Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans den Bezirksregierungen zur Unterrichtung der Regionalräte übermittelt. Diese wurden aufgefordert, ihre Voten dem MBV bis Ende Februar 2006 abzugeben.

Die Voten liegen dem IGVP-Entwurf des Ministeriums für Bauen und Verkehr zugrunde, wobei aufgrund der bis 2015 nur begrenzt verfügbaren Mittel nicht alle Vorschläge der Regionalräte berücksichtigt werden konnten.

Die Landesregierung hat sich für den Schienenbereich den Voten der Regionalräte angeschlossen und stellt aus Gründen der Planungssicherheit und der Planbarkeit

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	75

von Vorhaben neben die indisponiblen Maßnahmen und die Bedarfsplanmaßnahmen bis 2015 die Kategorie der Maßnahmen nach 2015 mit dem Ziel der Neubewertung bei Fortschreibung der IGVP.

Vorhaben der Schiene, deren Investitionsvolumen 3 Mio. € nicht überschreitet, unterliegen gemäß VV-ÖPNVG NRW der Zuständigkeit der Bezirksregierungen unter Beteiligung der Regionalräte. Für derartige Vorhaben hat das Ministerium für Bauen und Verkehr bis 2015 ein Mittelvolumen von 600 Mio. € eingeplant.

Damit wird ein Rahmen zur Verfügung gestellt, der es den Regionalräten ermöglicht, in eigener Zuständigkeit Vorhaben umzusetzen, für die keine Bedarfsplanpflicht besteht (Haltepunkte, Ausweichgleise, Wechselanlagen, Bahnhofsumbauten).

Vorhaben für die Zeit nach 2015, die als Summe von Kleinvorhaben zur Gesamtbewertung angemeldet wurden, können so ebenfalls sukzessive einer Umsetzung zugeführt werden, soweit in den Regionalräten jeweils ein regionaler Konsens gefunden wird.

Ersatzinvestitionen im Schienenbereich sind einer Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Bundesregionalisierungsgesetz und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) nicht zugänglich. Damit besteht bisher keine Möglichkeit, dem immer dringlicher werdenden Bedarf nach Ersatzinvestitionen insbesondere der Kommunalen Schiene gerecht zu werden

Die Maßnahmenlisten für den Bereich Straße berücksichtigen die Ergebnisse der IGVP und die Voten der Regionalräte. Der Entwurf orientiert sich an der Systematik des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004. Analog hierzu sind erhaltungsorientierte Ausbaumaßnahmen und Punktmaßnahmen (Beseitigung von Bahnübergängen, kreuzungsbedingte und sonstige punktuelle Maßnahmen) nicht bedarfsplanpflichtig und damit nicht Gegenstand des Bedarfsplans. In Anlehnung an die Bedarfsplanstruktur des Bundes ist vorgesehen, für einige Maßnahmen (*) nach 2015 – wegen ihrer besonderen Bedeutung – das Planungsrecht bis zur Baureife einzuführen. Die übrigen Maßnahmen nach 2015 können wie bisher auch bis zum Abschluss der Linienbestimmung geplant werden.

Das Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz) einschließlich des geltenden Bedarfs- und Ausbauplans für

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	76

die Landesstraßen wird auf der Grundlage der beigefügten Maßnahmenlisten in Kürze fortgeschrieben.

VI Finanzierung

Finanzierungsbasis für alle schienengebundenen Vorhaben sind das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das Regionalisierungsgesetz (ÖPNV-G NRW) und der Landesanteil aus Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG). Hieraus stehen kalkulatorisch, unter Fortschreibung der derzeitigen Finanzierungsgrundlage 4,517 Mrd. € bis 2015 zur Verfügung, von denen 4,050 Mrd. € gebunden sind (laufende und indisponible Vorhaben; Folgevereinbarung Bahnhofsmmodernisierung (MOF); Ausfinanzierung der laufenden Sammelvereinbarung; Nachteilsausgleich nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz; Förderung von Investitionen bis zu 3 Mio. €). Mit den verbleibenden Mitteln in Höhe von 467 Mio. € können bei einem Fördersatz von maximal 85% Investitionen in Höhe von bis zu 550 Mio.€ gefördert werden.

Für die Straßenvorhaben stehen originäre Landesmittel aus dem Landeshaushalt zur Verfügung, die in ihrer Höhe durch den Landesgesetzgeber beeinflussbar sind. Der Etatentwurf für den Haushalt 2006 sieht Ausbaumittel in Höhe von 67 Mio. € und Erhaltungsmittel in Höhe von 53,3 Mio. € vor.

Für Straßenbauvorhaben der Gemeinden steht ein jährliches Mittelvolumen von 125 Mio. € aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung.

Die Komplementärfinanzierung von Bundeswasserstraßen im Wasserstraßennetz des Landes Nordrhein-Westfalen wird in Höhe von 6,0 Mio. € pro Jahr aus Landesmitteln geleistet.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	77

VII

Bedarfsplanstufen

Die Planungen für die Teilbereiche Schiene und Straße sind in 2 Stufen dargestellt:

Stufe 1	Bedarf bis 2015
Stufe 2	Bedarf nach 2015 (Neubewertung bei nächster Fortschreibung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung)

Die Vorhaben der Stufen 1 und 2 für Schiene und Straße sind den Anlagen 1-7 zu entnehmen.

Die Anlagen enthalten neben der Projektnummer/Straßennummer und Projektbezeichnung den Nutzen-Kosten-Quotienten, die Nutzwertpunkte der Nutzwertanalyse und die Investitionssumme. Über die Vorhabenummer sind Detailinformationen der Bewertung aus den im Internet abgebildeten Dossiers abrufbar.

Für die Planaufstellung waren als finanzielle Vorbelastung die indisponiblen Vorhaben zu berücksichtigen. Sie sind im Bereich der Straße Teil der Stufe 1 (siehe Anlagen 1 und 4) und im Bereich Schiene separat (Anlage 5) ausgewiesen.

Mit dem Stufenvorschlag wird sichergestellt, dass Vorhaben der Stufe 1 keiner erneuten Bedarfsplanuntersuchung unterliegen, soweit ihre Umsetzung oder ihre Aufnahme in die Förderprogramme bis 2015 erfolgt ist.

Daneben besteht mit der Stufe 2 die Möglichkeit, Trassen in Gebietsentwicklungsplänen zu sichern und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine spätere Umsetzung zu schaffen.

Für die Schiene ist keine Planungsreserve in der Stufe 1 eingeplant. Stattdessen wird wegen der hohen Kosten für Schienenvorhaben der Vorschlag unterbreitet, bei freien Finanzierungskapazitäten über eine Aufnahme einzelner Vorhaben der Stufe 2 in die Stufe 1 durch Einvernehmensherstellung im Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags zu entscheiden.

Für die Straße ist eine Planungsreserve eingeplant.

VIII

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	78

Projektübersicht

Die Landesregierung hat im Bedarfsplanentwurf den Umfang der Stufe 1 auf die Basis der bis 2015 voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel gestellt.

Danach ergeben sich folgende Finanzrahmen:

	Anzahl	Maßnahmenvolumen Mio. €
<u>Straße</u>		
Bedarfsplanstufe 1	263	1045
hiervon:		
Indisponible	182	500
neue Vorhaben	81	545
Bedarfsplanstufe 2	72	555
hiervon		
Stufe 2*	10	55
<u>Schiene</u>		
Indisponible Vorhaben	51	2199,80
Bedarfsplanstufe 1		
SPNV	22	380,85
kommunal	14	214,65
Bedarfsplanstufe 2		
SPNV	67	3.970,11
kommunal	59	2.989,00

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
IGVP	VK 33/2006	79

IX

Beschlussvorschlag

Beschlussvorschlag

Der Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags stellt auf der Grundlage dieser Vorlage das Einvernehmen her

1. zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung
2. zum ÖPNV- Bedarfsplan gemäß § 7 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen.

Er nimmt darüber hinaus den Maßnahmenkatalog der straßenbedarfsplanrelevanten Vorhaben sowie den Hinweis auf die Einbringung des Landesstraßenbedarfsplans in das Gesetzgebungsverfahren des Landtags zur Kenntnis.