



# Bezirksregierung Arnberg

## Geschäftsstelle des Regionalrates

**E-Mail-Adresse:** geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de

**Tel.:** 02931/82-2341, 2324, 2306 od. 2839 **Fax.:** 02931/82-3427 od. 40495

---

### Vorlage 02/01/04

Sitzung des Regionalrates am 25.03.2004

TOP 6:                                    Zwischenbericht der IGVP – aktueller Stand des Aufstellungsprozesses für den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

Berichterstatter/-in:    AD Eickhoff

Bearbeiter/in:                tAng'e Hölz

### Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat nimmt die Informationen zur Kenntnis.

## Begründung:

### 1. Informationen aus dem Regionalen Arbeitskreis

#### Sachstand

Seit der letzten Unterrichtung des Regionalrates der Bezirksregierung Arnsberg (Vorlage 30/2/02) fanden auf der Ebene der fünf Bezirksregierungen je drei Sitzungen der regionalen Arbeitskreise zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) statt. Im Regierungsbezirk Arnsberg waren die Termine am 10. Juli 2002, am 12. Februar 2003 und am 25. Juli 2003. Daher können nun erste Zwischenergebnisse präsentiert werden. Dabei handelt es sich um das **Zielsystem** der IGVP (abgeschlossen), einen ersten Entwurf des **Bewertungssystems** und die **Situationsanalyse**.

Das **Zielsystem** der IGVP, das aus den im Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung genannten Oberzielen entwickelt wurde, dient als Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in NRW ([Anlage 1](#)).

Das **Bewertungssystem** der IGVP zur Beurteilung der zukünftigen Infrastrukturvorhaben wird zur Zeit noch überarbeitet und hat daher nur Entwurfscharakter ([Anlage 2](#)).

Generell soll die Bewertung der Vorhaben aus zwei Komponenten bestehen. Dies ist zum einen eine Nutzen-Kosten-Analyse der monetär bewertbaren Indikatoren und zum anderen eine Nutzwertanalyse der nur qualitativ messbaren Indikatoren. Hierbei soll es unterschiedliche Qualitätsstandards geben, um z.B. städtische und ländliche Regionen gleichrangig bewerten zu können. Zusätzlich wird zu jedem Vorhaben ein Projektdossier angelegt, in dem die Bewertungsergebnisse zu jedem Indikator als Stärken-Schwächen-Profil aufgeführt werden soll. Für das spätere Ranking der Vorhaben durch den Regionalrat kann das Dossier für jedes Vorhaben herangezogen und eine regionsspezifische Entscheidung getroffen werden. Die Bewertungsergebnisse werden dabei lediglich als Grundlage zur Priorisierung der Vorhaben dienen ([Anlage 3](#)).

Im Dezember 2003 wurde die **Situationsanalyse** fertiggestellt (Weitere Informationen auf der Internetseite der IGVP, s. Punkt 3 der Vorlage). Diese beschreibt neben der Verkehrssituation im Jahr 2000 auch relevante sozioökonomische Rahmenbedingungen sowie Umweltaspekte. Datengrundlagen sind die Strukturdaten, das Verkehrsaufkommen (Mengengerüst in Form von Nachfragematrizen), die Verkehrsnetze und Fahrpläne sowie die ermittelten Netzbelastungen mit Fahrzeugen für das Jahr 2000. Des Weiteren werden statistische Daten zur Sozial-, Bevölkerungs-, Arbeitsstätten-situation, zur Raumstruktur sowie Fachinformationen im Hinblick auf Umweltbelange ausgewertet.

Weiterhin wird zur Zeit ein **NRW-Szenario** zur Abbildung der erwarteten Rahmenbedingungen der zukünftigen Verkehrsentwicklung erarbeitet. Eine abgestimmte aktuelle Fas-

sung liegt derzeit noch nicht vor.

Die nächste Sitzung des regionalen Arbeitskreises soll voraussichtlich im März 2004 stattfinden.

## **2. Anmeldung der Straßen- und Schienenvorhaben**

### **a) Sachstand**

In den Jahren 2002 und 2003 wurde durch die Bezirksregierung (Schienenvorhaben) und den Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßenvorhaben) bei den Aufgaben- bzw. Baulastträgern eine Abfrage hinsichtlich der von ihnen beabsichtigten Infrastrukturvorhaben durchgeführt. Im Juli 2003 endete für die Aufgaben- bzw. Baulastträger die Frist zur Anmeldung der Straßen- und Schienenvorhaben für die IGVP. Die Meldungen werden derzeit von den Gutachtern für das Verkehrs- und Prognosemodell der IGVP ausgewertet und erfasst. Parallel dazu besteht zu einzelnen Straßen- wie auch Schienenvorhaben noch Abstimmungsbedarf zwischen den Aufgaben- bzw. Baulastträgern, der Bezirksregierung, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem Verkehrsministerium. Eine Übersicht über alle Vorhabenmeldungen erhält der Regionalrat nach Klärung der noch offenen Fragen. Darüber hinaus beabsichtigt das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW (MVEL NRW), alle Meldungen auf der Website der IGVP zu veröffentlichen.

### **b) Definition der in-/disponiblen Straßenvorhaben**

Die Straßenvorhaben wurden bis Ende Juli 2003 vom Landesbetrieb Straßenbau NRW erhoben und mit den Baulastträgern abgestimmt. Die sog. indisponiblen Vorhaben wurden zur Vervollständigung bzw. Aktualisierung der Analysenetze und die sog. disponiblen Vorhaben zur Bewertung durch die IGVP erhoben. In das Analysenetz der IGVP gehen als indisponibel alle Landesstraßenvorhaben ein, für die die Planfeststellung bis Ende 2002 eingeleitet worden war sowie alle Landesstraßenvorhaben des geltenden Bauprogramms (2003). Alle anderen Landesstraßenvorhaben gelten als disponibel. Darüber hinaus wurden für das Analysenetz auch verkehrswichtige, netzrelevante kommunale Vorhaben als indisponibel erfasst, deren Umsetzung nach derzeitigem Kenntnisstand als sicher gilt (im Bau, Baurecht liegt vor, Verfahren bis 31.12.02 nach BauGB bzw. Straßenwegegesetz eingeleitet).

### **c) Definition der in-/disponiblen Schienenvorhaben**

Das MVEL NRW hat die Definition der indisponiblen Schienenvorhaben des ÖPNV und SPNV mit Erlass vom 6. Juni 2003 gefasst: Danach sind die Vorhaben indisponibel, d.h.

sie gelten für den Bedarfsplan als gesetzt und gehen in die Analysenetze ein, die begonnen bzw. deren Finanzierung gesichert ist. Als finanziell grundsätzlich gesichert gelten alle Vorhaben die Bestandteil der zur Zeit gültigen Förderprogramme 2002 – 2006 sind. Alle anderen Vorhaben gelten als disponibel und werden – sofern diese für den Bedarfsplan relevant und mit ausreichenden Angaben gemeldet worden sind – dem Bewertungssystem der IGVP zugeführt. Die Bezirksregierung hatte alle Aufgabenträger um eine dem o.a. Erlass entsprechende Meldung der Vorhaben gebeten.

Vorhaben im Rahmen der kommunalen Beschleunigungskonzepte auf der Grundlage des entsprechenden Teilprogramms des ÖPNV-Landesprogramms 2001 – 2005 sind nicht Gegenstand des auf die konzeptionelle Netzentwicklung ausgerichteten Bedarfsplanverfahrens.

### 3. IGVP NRW im Internet

Der öffentlich zugängliche Teil der IGVP-Website enthält unter der Adresse <http://www.igvp.nrw.de/> umfangreiche Informationen zur IGVP sowie weiterführende Links. Nachfolgende Tabelle enthält eine aktuelle Auswahl zu den Inhalten:

| Was?   | Wo?                                 |
|--|-------------------------------------|
| <u>Zielsystem</u> : Erläuterungsbericht mit Anhängen   | „Vorgehen, Ergebnisse - Ergebnisse“ |
| <u>Verkehrsnetze</u> , Analysenetze ÖV, IV, Schienennetz Güterverkehr  | „Vorgehen, Ergebnisse - Ergebnisse“ |
| <u>Verkehrsnachfragen</u> : Verkehrsstärken im IV-Netz – und Streckenbelastungen im ÖV-Netz – Analyse  | „Vorgehen, Ergebnisse - Ergebnisse“ |
| <u>Situationsanalyse</u> : Verkehrssituation im Jahr 2000 unter relevante sozioökonomische Rahmenbedingungen sowie Umweltaspekte                           | „Vorgehen, Ergebnisse - Ergebnisse“ |
| <u>ÖPNV-Bedarfsplan u. –Ausbauplan</u> , <u>Landesstraßenbedarfsplan</u>   | „Grundlagen, Daten, Fakten“         |
| Handlungskonzepte NRW: Integriertes <u>Schiene</u> -konzept für den Güterverkehr in NRW, NRW- <u>Luftverkehrskonzeption</u> , <u>Radverkehrskonzeption</u> | „Grundlagen, Daten, Fakten“         |
| <u>Fragen und Antworten zur Organisation sowie zu den Abläufen und Verfahrensschritten der IGVP</u> (Stand 5. August 2003)                                 | „Fragen und Antworten“              |

---

# Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

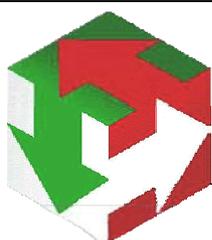
---

Ziele der IGVP NRW

---

Schlussfassung April 2003

---



Integrierte  
Gesamtverkehrsplanung NRW  
Projektgruppe IGVP

---



| <b>Inhalt</b>  | <b>Seite</b> |
|--|--------------|
| 1. Ausgangssituation   | 1            |
| 2. Ziele und ihre Strukturierung im Prozess der IGVP NRW                             | 2            |
| 2.1 Ziele der IGVP NRW   | 2            |
| 2.2 Strukturierung der Ziele   | 3            |
| 3. Wirkungsbereiche, zugeordnete Zielbereiche und Teilziele                          | 4            |
| 3.1 Wirkungsbereiche   | 4            |
| 3.2 Zielbereiche, Teilziele, Indikatoren und Messgrößen                              | 4            |
| 3.2.1 Zielbereiche zum Wirkungsbereich A: Individuelle und gesellschaftliche Belange | 5            |
| 3.2.2 Zielbereiche zum Wirkungsbereich B: Wirtschaft                                 | 5            |
| 3.2.3 Zielbereiche zum Wirkungsbereich C: Umwelt                                     | 6            |
| 4. Ausblick auf das Bewertungsverfahren  | 7            |

**Anhänge:**

- Anhang 1: Zusammenhang der Teilziele mit den Oberzielen des IGVP-Gesetzes sowie weiteren gesetzlichen Zielvorgaben
- Anhang 2: Ziele und zugeordnete Indikatoren und Messgrößen
- Anhang 3: Verzeichnis Gesetze, Verordnungen, Sonstiges

## 1. AUSGANGSSITUATION

In den §§ 1,2 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP-Gesetz) sind die für die Integrierte Gesamtverkehrsplanung verbindlichen Grundsätze und Ziele vorgegeben.

### §1 Grundsätze

In §1 Abs. 1 und 2 IGVP-G sind die in der Gesamtverkehrsplanung zu integrierenden Aspekte genannt:

- **Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel,**
- **Abstimmung mit den Planungsbeteiligten** und
- **Integration der verschiedenen gesellschaftlichen Planungsbelange.**

Insbesondere sind die „Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung“, sowie die „Belange der Wirtschaft, der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus“ bei der Erarbeitung der IGVP zu beachten. Die integrierende Betrachtung der Verkehrsträger ist Voraussetzung für die Umsetzung dieser Vorgaben.

### § 2 Ziele

Das IGVP-G gibt sechs allgemeine Ziele einer nachhaltigen Mobilität vor, die im weiteren als Oberziele bezeichnet werden:

Oberziel 1: Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger sowie deren Vernetzung und Schnittstellenoptimierung, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt;

Oberziel 2: Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen;

Oberziel 3: Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der im Verkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs;

Oberziel 4: gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und die Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV, durch den stadtverträglichen Bau von Ortsumgehungen und durch den stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten;

Oberziel 5: Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und die Verbesserung der Umweltqualität, insbesondere durch Schutz vor Lärm und Abgasen sowie durch Schutz der Gewässer einschließlich des Grundwassers, der Natur, der Landschaft und der Denkmäler;

Oberziel 6: Sicherung wirtschaftlicher Austauschbeziehungen von Personen und Gütern bei Minimierung der Folgebelastungen.

## **2. Ziele und ihre Strukturierung im Prozess der IGVP NRW**

### **2.1 Ziele der IGVP NRW**

Für die IGVP werden aus den gesetzlich vorgegebenen Oberzielen verschiedene Wirkungs- und Zielbereiche abgeleitet (siehe Kapitel 3), die um Teilziele mit zugehörigen Indikatoren und Meßgrößen erweitert werden.

Aus den Oberzielen und Planungsbelangen des IGVP-Gesetzes lassen sich im Sinne einer nachhaltigen Mobilität die 3 Wirkungsbereiche

- Individuelle und gesellschaftliche Belange
- Wirtschaft sowie
- Umwelt

ableiten (siehe Kapitel 3.1).

Bei der Formulierung des Zielsystems wird davon ausgegangen, dass das Gesamtverkehrssystem eine dienende Funktion erfüllt. Die drei oben genannten Wirkungsbereiche – Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt – stellen die primären politischen Zielbereiche dar. Dementsprechend ist das Verkehrssystem so zu gestalten, dass die bestmöglichen Beiträge zur Zielerreichung geleistet werden können. Integrierte Planung betrachtet deshalb alle relevanten Bereiche im Zusammenhang. Deshalb kann z.B. die „Verkehrsverlagerung“ auf umweltfreundliche Verkehrsträger Ergebnis der Betrachtung sein, nicht aber als explizites Ziel vorgegeben werden.

Das nunmehr abschließend vorliegende Zielsystem ist das Ergebnis eines mehrstufigen Prozesses zwischen

- der Arbeitsgruppe IGVP, in der die Gutachter und das MVEL vertreten sind,
- dem Lenkungskreis
- dem wissenschaftlichen Beirat,
- den regionalen Arbeitskreisen
- den Bezirksregierungen.

## 2.2 Strukturierung der Ziele

Den aus den Zielvorgaben des IGVP-Gesetzes hergeleiteten drei Wirkungsbereichen sind Zielbereiche zugeordnet. Diese Zielbereiche werden durch Teilziele konkretisiert. Die Teilziele werden durch Indikatoren und Messgrößen so operationalisiert, dass sie bei der Bewertung von Szenarien bzw. Vorhaben herangezogen werden können. Demzufolge sind zwei Bewertungssysteme zu erstellen.

Die Struktur des so abgeleiteten Zielsystems für die IGVP NRW ist bis auf die Ebene der Teilziele in Abbildung 1 schematisch dargestellt.

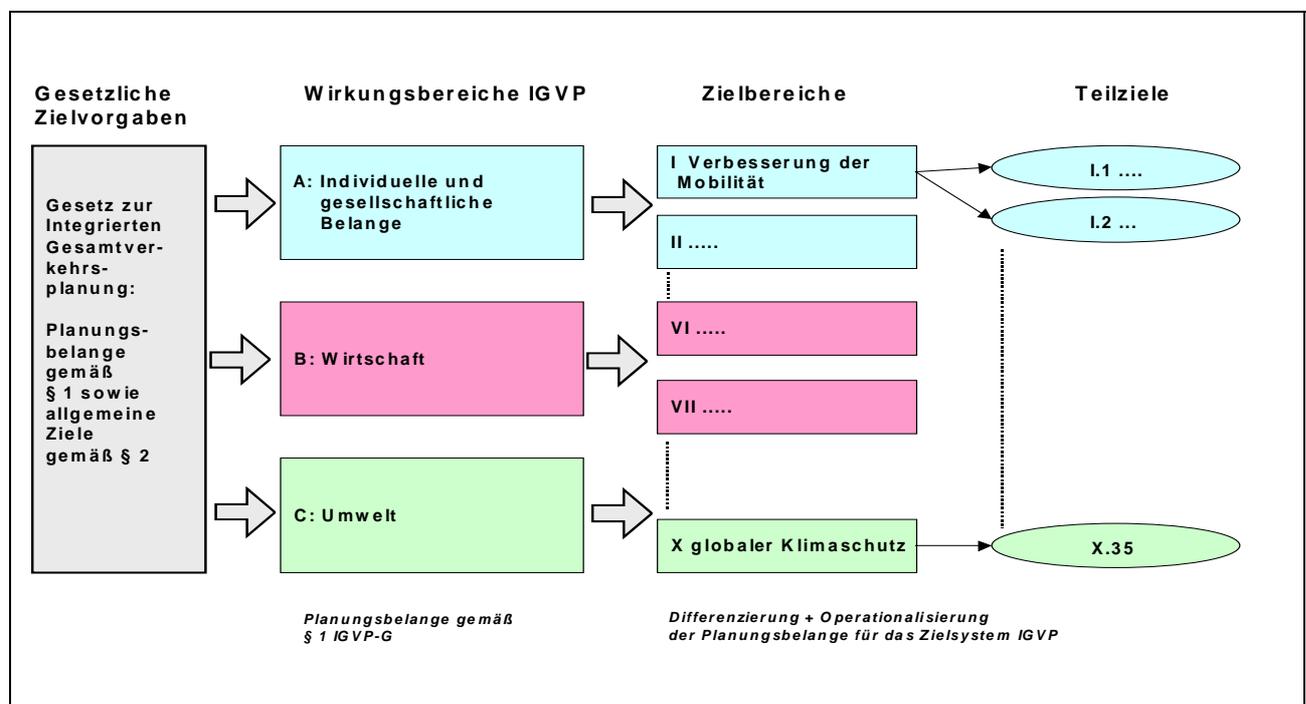


Abb. 1: Struktur des Zielsystems IGVP NRW

Die Umsetzung der Ziele in die Bewertungssysteme (vgl. Kapitel 4) erfolgt vor dem Hintergrund der Sicherstellung eines größtmöglichen verkehrs- und volkswirtschaftlichen Nutzens bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Folgewirkungen.

### **3. WIRKUNGSBEREICHE, ZUGEORDNETE ZIELBEREICHE UND TEILZIELE**

#### **3.1 Wirkungsbereiche**

Die Wirkungsbereiche erfassen alle für eine landesverkehrliche Planung relevanten Belange (siehe §1 Abs. 2 IGVP-G). Die drei Wirkungsbereiche stehen gleichrangig nebeneinander. Im Wirkungsbereich „individuelle und gesellschaftliche Belange“ sind die Aspekte der Chancen der Mobilitätsbeteiligung, soziale Aspekte sowie die des Städtebaus und der Raumordnung aufgrund ihrer engen inhaltlichen Verknüpfung zusammengefasst.

#### **3.2 Zielbereiche, Teilziele, Indikatoren und Messgrößen**

Mittels 10 gleichrangig einzuschätzender Zielbereiche werden die Wirkungsbereiche unter sachbezogenen Gesichtspunkten aufgeteilt.

Die Teilziele differenzieren die Zielbereiche in operable Größen und dienen als Grundlage für die Bewertung. Ihnen sind Indikatoren und Messgrößen zugeordnet, die zu einem Bewertungssystem zusammengeführt eine landesweit einheitliche Betrachtung von Szenarien bzw. Vorhaben sicherstellen.

Den 10 Zielbereichen sind insgesamt 35 Teilziele zugeordnet. Von diesen sind 28 Teilziele für die Diskussion der Szenarien geeignet, ebenfalls 28 Teilziele sind quantitativ oder qualitativ so fassbar, dass sie für die Bewertung der Infrastrukturvorhaben herangezogen werden können.

Einige Teilziele sind weder auf der Ebene der Szenarien noch derjenigen der Vorhaben zu operationalisieren und können lediglich in die Ableitung der Handlungsempfehlungen einbezogen werden. Im Anhang 1 „Zielsystem“ (Ziele der IGVP NRW) sind die „Relevanzbereiche“ der einzelnen Teilziele sowie der zugeordneten Indikatoren dargestellt.

Zusätzlich wird auf weitere gesetzliche Zielvorgaben, die bei der Ableitung der Ziele berücksichtigt worden sind, verwiesen.

### 3.2.1 Zielbereiche zum Wirkungsbereich A: Individuelle und gesellschaftliche Belange

Originäre Aufgabe des Verkehrssystems ist es, die Wechselbeziehungen zwischen den verschiedenen Lebensbereichen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung, Behörden, Freizeit und Erholung) im Sinne der Daseinsvorsorge zu gewährleisten sowie die vielschichtigen Verflechtungen durch Ortsveränderung angemessen zu ermöglichen.

#### Allgemeiner Zielhorizont für den Wirkungsbereich A

Das Verkehrssystem wird dauerhaft funktionsgerecht im Sinne der Daseinsvorsorge, des Gesundheitsschutzes und der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung und Förderung verkehrssparsamer Raumstrukturen organisiert und gestaltet. Es erfüllt damit akzeptierte gesellschaftliche Mobilitätsbedürfnisse bei größtmöglicher Sicherheit.

Für den Wirkungsbereich A, individuelle und gesellschaftliche Belange, sind folgende 5 Zielbereiche mit insgesamt 18 Teilzielen für die IGVP von Bedeutung:

- I Verbesserung der Mobilität im Personenverkehr
- II Herstellung gleichwertiger Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen
- III Verbesserung der Lebensbedingungen durch Weiterentwicklung stadtverträglicher Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote
- IV Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung besonders gefährdeter Personengruppen
- V Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen

### 3.2.2 Zielbereiche zum Wirkungsbereich B: Wirtschaft

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist Voraussetzung für das Funktionieren der Wirtschaft. Es ermöglicht den wirtschaftlichen Austausch von Gütern und ist ein wichtiger Standortfaktor im nationalen und internationalen Wettbewerb im Hinblick auf die Sicherung und Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen sowie Absatz- und Beschaffungsmärkten. Das IGVP-Gesetz formuliert im Zusammenhang mit der Sicherung der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen eine Minimierung der Folgebelastungen. Neben der Reduzierung der Kosten für Anlage, Betrieb, Erhaltung, Erneuerung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems geht es hier auch um die Minimierung ökologischer und sozialer Folgebelastungen.

### **Allgemeiner Zielhorizont für den Wirkungsbereich B**

Das Verkehrssystem trägt zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes NRW – auch durch Integration in den europäischen Raum - bei. Es sollen faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger geschaffen werden bei gleichzeitiger Effizienzerhöhung des Gesamtverkehrssystems und weitestgehender Internalisierung der externen Kosten.

Bezogen auf die Operationalisierung des Wirkungsbereichs B sind folgende 3 Zielbereiche mit insgesamt 9 Teilzielen für die IGVP von Bedeutung:

- VI Sicherung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Standortqualität sowie Verbesserung und Sicherung der einzelbetrieblichen Effizienz aus Nutzer- und Betreibersicht
- VII Verbesserung und Sicherung der gesamtwirtschaftlichen Effizienz der Verkehrsträger
- VIII Verbesserung der Mobilitätsangebote im Wirtschaftsverkehr

### **3.2.3 Zielbereiche zum Wirkungsbereich C: Umwelt**

Der Wirkungsbereich Umwelt umfasst den Gesamtzusammenhang, der über den Beitrag des Verkehrssystems NRW zum Klimaschutz gegeben ist sowie landesweite, vorwiegend raumbezogene Wirkungen des Verkehrs und in Bezug auf die Vorhaben auch kleinräumige Zusammenhänge.

### **Allgemeiner Zielhorizont für den Wirkungsbereich C:**

Das Verkehrssystem ist so auszurichten, dass die Wirkungen hinsichtlich des Klimaschutzes verbessert und der Ressourcenverbrauch (Energie) reduziert wird.

Dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung ist Rechnung zu tragen. Einer weiteren Zerschneidung und Verkammerung der Landschaft ist entgegenzuwirken.

Bezogen auf die Operationalisierung des Wirkungsbereichs C sind folgende 2 Zielbereiche mit insgesamt 8 Teilzielen für die IGVP von Bedeutung:

- IX Gewährleistung der Umweltverträglichkeit von Verkehrsinfrastruktur (Anlage, Betrieb) und Mobilitätsangeboten in NRW
- X Beachtung und Unterstützung der globalen Anstrengungen zum Klima- und Ressourcenschutz

#### **4. AUSBLICK AUF DAS BEWERTUNGSVERFAHREN**

Auf der Grundlage des beschriebenen Zielsystems ist nachfolgend ein Bewertungsverfahren für Szenarien und Vorhaben abzuleiten, welches einem auf einer Wirkungsanalyse basierenden Abwägungsprozess gleichkommt. In diesem Zusammenhang sind, soweit sinnvoll bzw. möglich, Elemente gängiger Nutzen-/Kosten-Analysen (z. B. standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im ÖPNV, BVWP-Bewertungsverfahren) insbesondere für die Bewertung einzelner Vorhaben ebenso einzubinden wie Aspekte einer Nutzwertanalyse, bei der verbal qualitative Argumente integriert werden.

## Anhang 3: Verzeichnis Gesetze, Verordnungen, Sonstiges

### 1. Bundesgesetze

|                 |   |
|-----------------|---|
| Abkürzung       | Bundesgesetz  |
| BauROG'98       | Bau- und Raumordnungsgesetz '98   |
| BBodSchG        | Bundesbodenschutzgesetz   |
| BImSchG         | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge |
| BNatschG        | Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege   |
| BNatschGNeuregG | Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften        |
| BWaldG          | Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft   |
| FluLärmG        | Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm  |
| GVFG            | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz   |
| PBefG           | Personenbeförderungsgesetz  |
| RegG            | Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs  |
| WHG             | Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts  |

### 2. Landesgesetze

|                 |   |
|-----------------|---|
| Abkürzung       | Landesgesetz                                    |
| LStrAusbauG NRW | Landesstraßenausbaugesetz                       |
| ÖPNVG           | Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr |
| LG NRW          | Landschaftsgesetz NRW                           |

### 3. Sonstiges

|              |   |
|--------------|---|
| Abkürzung    | Pläne, Richtlinien  |
| GEP          | Gebietsentwicklungsplan   |
| LEP NRW      | Landesentwicklungsplan NRW  |
| LEPro NRW    | Landesentwicklungsprogramm NRW  |
| RL2001/42/EG | EG-Richtlinie zur Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme |

| Ziele           |  |              |   | Oberziel gemäß §2 IGVP-G |  |   |  |  |   | Weitere berücksichtigte gesetzliche Zielvorgaben, verbindliche RO-Vorgaben   | Politische Absichtserklärungen mit Relevanz für IGVP, sonstiges  |  |                 |                                     |  |  |
|-----------------|--|--------------|---|--------------------------|--|---|--|--|---|--|--|--|-----------------|-------------------------------------|--|--|
| Wirkungsbereich |  | Zielbereiche |   | Teilziele                |  | 1 | 2  | 3  | 4   | 5  | 6  |  |                 |                                     |  |  |
| Nr.             | Bezeichnung                                | Nr.          | Bezeichnung   | Nr.                      | Bezeichnung  |   |  |  |   |  |  |  |                 |                                     |  |  |
|                 |  |              |   |                          | Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger sowie deren Vernetzung und Schnittstellenoptimierung, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt |   | Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen | Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der im Verkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs | gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und die Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV, durch den stadtverträglichen Bau von Ortsumgehungen und durch den stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten | Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und die Verbesserung der Umweltqualität, insbesondere durch Schutz vor Lärm und Abgasen sowie durch Schutz der Gewässer einschließlich des Grundwassers, der Natur, der Landschaft und der Denkmäler | Sicherung wirtschaftlicher Austauschbeziehungen von Personen und Gütern bei Minimierung der Folgebelastungen | Erläuterungen zu Abkürzungen siehe Anlage 3      |                 |                                     |  |  |
| A               | Individuelle und gesellschaftliche Belange | I            | Verbesserung der Mobilität im Personenverkehr   | I.1                      | Dauerhafte Gewährleistung einer bedarfsorientierten Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur (Personenverkehr)   | X |  | X  | X   |  | X  | BauROG '98, LEPro NRW, LEP NRW, PBefG, ÖPNVG NRW |                 |                                     |  |  |
|                 |  |              |   | I.2                      | Reduzierung der Verkehrsbeteiligungsdauer im Gesamtsystem im Personenverkehr differenziert nach Verkehrsträgern  | X |  |  |   |  | X  | X  | LStrAusbauG NRW |                                     |  |  |
|                 |  |              |   | I.3                      | Verbesserung der Mobilitätsangebote zu Zeiten geringer Verkehrsnachfrage oder in Räumen mit geringer Verkehrsnachfrage   | X |  |  |   | X  |  |  | X               | ÖPNVG NRW, LStrAusbauG NRW          |  |  |
|                 |  |              |   | I.4                      | Verbesserung der Abstimmung und Optimierung der Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern (Vernetzung) im Personenverkehr  | X |  |  |   |  | X  | X  | X               | LStrAusbauG NRW, ÖPNVG NRW          |  |  |
|                 |  |              |   | I.5                      | Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit von NRW im europäischen / weltweiten Verkehrsnetz  | X |  |  |   |  |  |  |                 | X                                   | LEPro NRW, LEP NRW, GEP's                    | NRW - Luftverkehrskonzeption 2010          |
|                 |  | II           | Herstellung gleichwertiger Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen   | II.6                     | Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen  | X |  |  | X   | X  |  |  |                 | ÖPNVG NRW, LEP NRW, GVFG            |  |  |
|                 |  |              |   | II.7                     | Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern und Senioren  | X |  |  | X   | X  |  |  |                 |                                     |  |  |
|                 |  |              |   | II.8                     | Sozialverträgliche Kostengestaltung des ÖV und des IV  |   |  |  |   |  |  | X  |                 |                                     | PBefG  |  |
|                 |  | III          | Verbesserung der Lebensbedingungen durch Weiterentwicklung stadtverträglicher Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote      | III.9                    | Verbesserung des Gesundheitsschutzes in Siedlungsgebieten/im Freiraum einschl. Minderung der Luft- und Lärmbelastung   |   |  |  |   |  | X  | X  | X               | LStrAusbauG NRW, BImSchG            |  |  |
|                 |  |              |   | III.10                   | Vermeidung/Verringerung der Trennwirkung von Verkehrsstrassen (Erhalt gewachsener Funktionsräume, Entlastung stark befahrener Ortslagen vom Straßenverkehr)  |   |  |  | X   | X  | X  | X  | X               | LStrAusbauG NRW, LEPro NRW, LEP NRW |  |  |
|                 |  |              |   | III.11                   | Erhalt von (siedlungsnahem) Freiraum und regionalen Grünzügen in Verdichtungsgebieten  |   |  |  | X   | X  | X  | X  | X               | LEPro NRW, LEP NRW                  |  |  |
|                 |  |              |   | III.12                   | Sicherstellung einer stadtverträglichen Gestaltung von Verkehrsanlagen   |   |  |  | X   | X  |  |  |                 |                                     | LStrAusbauG NRW                              | Landesplanungsbericht 2001                 |
|                 |  |              |   | III.13                   | Schutz von Kulturgütern vor Luftverunreinigungen und Erschütterungen   |   |  |  |   |  |  |  | X               | X                                   | LStrAusbauG NRW, LEPro NRW, LEP NRW, BImSchG |  |
|                 |  | IV           | Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung besonders gefährdeter Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs | IV.14                    | Reduzierung der Unfälle und ihrer Folgen   |   |  |  |   | X  |  |  | X               | PBefG, LStrAusbauG NRW              |  |  |
|                 |  |              |   | IV.15                    | Erhöhung der Sicherheit gegenüber Behinderungen und Gefährdungen durch den Kfz-Verkehr   |   |  |  |   | X  | X  |  |                 |                                     |  | Tagung zum Verkehrssicherheitsprogramm NRW |
|                 |  | V            | Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen  | V.16                     | Integration von regionalen Siedlungsstrukturen und Verkehrssystemen  | X |  | X  |   |  |  |  | X               | BauROG '98, LEP NRW                 |  |  |
|                 |  |              |   | V.17                     | Vermeidung überflüssigen Verkehrs durch Zuordnung und Mischung unterschiedlicher Raumnutzungen (Wohnen und Arbeiten)   |   |  |  | X   |  |  | X  |                 |                                     | BauROG '98                                   |  |
|                 |  |              |   | V.18                     | Unterstützung einer dezentralen Raumstruktur mit einer Vielzahl leistungsfähiger Zentren   |   |  |  | X   |  |  |  |                 | X                                   | BauROG '98, LEP NRW                          |  |

| Ziele           |  |              |   | Oberziel gemäß §2 IGVP-G |  |       |  |   |   | Weitere berücksichtigte gesetzliche Zielvorgaben, verbindliche RO-Vorgaben   | Politische Absichtserklärungen mit Relevanz für IGVP, sonstiges  |   |                                    |                                      |  |
|-----------------|--|--------------|---|--------------------------|--|-------|--|---|---|--|--|---|------------------------------------|--------------------------------------|--|
| Wirkungsbereich |  | Zielbereiche |   | Teilziele                |  | 1     | 2  | 3   | 4   | 5  | 6  |   |                                    |                                      |  |
| Nr.             | Bezeichnung  | Nr.          | Bezeichnung   | Nr.                      | Bezeichnung  |       |  |   |   |  |  |   |                                    |                                      |  |
|                 |  |              |   |                          | Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger sowie deren Vernetzung und Schnittstellenoptimierung, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt |       | Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen   | Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der im Verkehr besonders gefährdeten Personen- und Fußgänger-Verkehr | gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und die Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV, durch den stadtverträglichen Bau von Ortsumgehungen und durch den stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten | Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und die Verbesserung der Umweltqualität, insbesondere durch Schutz vor Lärm und Abgasen sowie durch Schutz der Gewässer einschließlich des Grundwassers, der Natur, der Landschaft und der Denkmäler | Sicherung wirtschaftlicher Austauschbeziehungen von Personen und Gütern bei Minimierung der Folgebelastungen | Erläuterungen zu Abkürzungen siehe Anlage 3 |                                    |                                      |  |
| B               | Wirtschaft   | VI           | Sicherung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Standortqualität sowie Verbesserung und Sicherung der einzelbetrieblichen Effizienz aus Nutzer- und Betreibersicht | VI.19                    | Dauerhafte Gewährleistung einer bedarfsorientierten Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr  | X     |  | X   |   |  | X  | BauROG '98, LEPro NRW, LEP NRW, PBefG       |                                    |                                      |  |
|                 |  |              |   | VI.20                    | Reduzierung der Verkehrsbeteiligungsdauer im Gesamtsystem im Wirtschaftsverkehr, differenziert nach Verkehrsträgern  | X     |  |   |   | X  | X  | LStrAusbauG NRW                             |                                    |                                      |  |
|                 |  |              |   | VI.21                    | Verbesserung und Sicherung der Anbindung regional oder überregional bedeutsamer Gewerbestandorte   | X     |  | X   | X   |  | X  | Landesplanungsbericht 2001                  |                                    |                                      |  |
|                 |  |              |   | VI.22                    | Verbesserung der logistischen Standortqualität   | X     |  |   |   |  | X  | BauROG '98, LEPro NRW, LEP NRW              | Landesinitiative Logistik NRW 2000 |                                      |  |
|                 |  |              |   | VI.23                    | Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Transport- und Logistikwirtschaft  | X     |  |   |   |  | X  | X   | BauROG '98, LEPro                  | Landesinitiative Logistik NRW 2000   |  |
|                 |  | VII          | Verbesserung und Sicherung der gesamtwirtschaftlichen Effizienz der Verkehrsträger  | VII.24                   | Gesamtwirtschaftliche Optimierung der Kosten für die Verkehrsinfrastruktur (Neubau, Ausbau, Erhalt)  | X     |  |   |   |  |  | X   | PBefG                              |                                      |  |
|                 |  |              |   | VII.25                   | Reduzierung des gesamtwirtschaftlichen Aufwands für den Einsatz der Verkehrsmittel   | X     |  |   |   |  | X  | X   | PBefG                              |                                      |  |
|                 |  | VIII         | Verbesserung der Mobilitätsangebote im Wirtschaftsverkehr   | VIII.26                  | Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit von NRW im europäischen / weltweiten Verkehrsnetz  | X     |  |   |   |  |  |   | X                                  | LEPro NRW, LEP NRW                   | NRW - Luftverkehrskonzeption 2010                              |
|                 |  |              |   | VIII.27                  | Verbesserung der Abstimmung und Optimierung der Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern (Vernetzung) im Wirtschaftsverkehr   | X     |  |   |   |  |  | X   | X                                  | LEP NRW                              | RL zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs |
|                 |  | C            | Umwelt  | IX                       | Gewährleistung der Umweltverträglichkeit von Verkehrsinfrastruktur (Anlage und Betrieb) und Mobilitätsangeboten in NRW   | IX.28 | Verbesserung des Schutzes der Belange von Natur und Landschaft bei der Inanspruchnahme für Verkehrsinfrastruktur |   |   |  |  | X   | X                                  | LStrAusbauG NRW, LEPro NRW, LEP NRW  |  |
| IX.29           | Reduzierung des Energieverbrauchs  |              |   |                          |  |       |  |   |   |  | X  | X   | LStrAusbauG NRW, ÖPNVG NRW         | Klimaschutzkonzept NRW               |  |
| IX.30           | Erhalt unzerschnittener Funktions-/ Ruheräume sowie Wälder                             |              |   |                          |  |       |  |   |   |  |  | X   | X                                  | BNatSchG, LEPro NRW, LEP NRW         | RL 2001/42/ EG   |
| IX.31           | Unterstützung des landesweiten Biotopverbundes   |              |   |                          |  |       |  |   |   |  |  | X   | X                                  | LEPro NRW, LEP NRW                   |  |
| IX.32           | Erhalt der Regulations-/Lebensraumfunktion von Böden                                   |              |   |                          |  |       |  |   |   |  |  | X   | X                                  | BBodSchG, LEPro NRW, LEP NRW, BWaldG |  |
| IX.33           | Schutz von Trinkwasserressourcen vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungsrisiken        |              |   |                          |  |       |  |   |   |  |  | X   | X                                  | LEPro NRW, LEP NRW, WHG              |  |
| IX.34           | Sicherstellung der Belange des Fließgewässerschutzes                                   |              |   |                          |  |       |  |   |   |  |  | X   | X                                  | LStrAusbauG NRW                      |  |
| X               | Beachtung und Unterstützung der globalen Anstrengungen zum Klima- und Ressourcenschutz |              |   | X.35                     | Minderung klimaschutzrelevanter Emissionen   |       |  |   |   |  |  | X   | X                                  | LStrAusbauG NRW, ÖPNVG NRW           | Klimaschutzkonzept NRW   |

| Wirkungsbereiche, Zielbereiche und Teilziele                         |   |           |   | Nr.    | Indikator/en   | Messgröße/n  | Szenarien   | Vorhaben   |   |            |
|--|---|-----------|---|--------|--|--|---|--|---|------------|
| Zielbereiche   |   | Teilziele |   |        |  |  |   |  |   |            |
| Nr.  | Bezeichnung   | Nr.       | Bezeichnung   |        |  |  |   |  |   |            |
| <b>Wirkungsbereich A: Individuelle und gesellschaftliche Belange</b> |   |           |   |        |  |  |   |  |   |            |
| I  | Verbesserung der Mobilität im Personenverkehr         | I.1       | Dauerhafte Gewährleistung einer bedarfsorientierten Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur (Personenverkehr)              | I.1.1  | Verteilung personengewichteter Reisezeiten zu Zentren und ausgewählten regional bedeutsamen Zielen                     | Mittelwert   | x   | x  |   |            |
|  |   |           |   | I.1.2  | Häufigkeit der Bedienung der Wohnbevölkerung im ÖV   | Anzahl Linienfahrten (8-20h) pro 1000 Einwohner  | x   | x  |   |            |
|  |   | I.2       | Reduzierung der Verkehrsbeteiligungsdauer im Gesamtsystem im Personenverkehr differenziert nach Verkehrsträgern         | I.2.1  | Verkehrsbeteiligungsdauer differenziert nach MIV und öffentlichem Verkehr  | Fzg.-h/Jahr bzw. Pers.-h/Jahr  | x   | x  |   |            |
|  |   |           |   | I.3    | Verbesserung der Mobilitätsangebote zu Zeiten geringer Verkehrsnachfrage oder in Räumen mit geringer Verkehrsnachfrage | I.3.1  | Bedienungskomfort für alternative Bedienungsformen (z.B. Anrufsammeltaxi) | Exemplarische Darstellung der Bedienungskonzepte, qualitativ |   |            |
|  |   | I.4       | Verbesserung der Abstimmung und Optimierung der Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern (Vernetzung) im Personenverkehr | I.4.1  | Wartezeiten (Anschlusszeiten) im ÖV bzw. Modal-Split, differenziert nach Entfernungsklassen                            | Warte-h/Jahr   |   | x  |   |            |
|  |   |           |   | I.4.2  | Mitfahrerparkplätze an BAB (betrifft Schnittstellenoptimierung im Motorisierten und nicht-motorisierten IV)            | Anzahl, Ausstattung, Ausschilderung, Lage im Netz, Kapazität                               |   |  |   |            |
|  |   |           |   | I.4.3  | P + R, B + R, K + R (betrifft Schnittstellenoptimierung zwischen IV und ÖV)  | Anzahl, Ausstattung, Ausschilderung, Lage im Netz, Kapazität                               |   |  |   |            |
|  |   | I.5       | Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit von NRW im europäischen / weltweiten Verkehrsnetz                         | I.5.1  | (direkte) Erreichbarkeit europäischer / weltweiter Ziele   | Anteil direkter Ziele, Anzahl regelmäßiger Frequenzen jeweils in verschiedene Zielregionen | x   | x  |   |            |
|  |   | II        | Herstellung gleichwertiger Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen                                 | II.6   | Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen  | II.6.1   | Behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen            | qualitativ   |   |            |
|  |   |           |   |        |  | II.7   | Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern und Senioren             | II.7.1   | Sichere und kindgerechte Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen | qualitativ |
| II.8   | Sozialverträgliche Kostengestaltung des ÖV und des IV |           |   | II.8.1 | Anteil der Mobilitätskosten am Haushaltsbudget ausgewählter Personengruppen  | %-Anteil; qualitativ   | x   |  |   |            |

| Wirkungsbereiche, Zielbereiche und Teilziele |  |           |   | Nr.      | Indikator/en   | Messgröße/n   | Szenarien  | Vorhaben   |   |   |
|--|--|-----------|---|----------|--|---|--|------------|---|---|
| Zielbereiche                                 |  | Teilziele |   |          |  |   |  |            |   |   |
| Nr.  | Bezeichnung  | Nr.       | Bezeichnung   |          |  |   |  |            |   |   |
| III  | Verbesserung der Lebensbedingungen durch Weiterentwicklung stadtverträglicher Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote | III.9     | Verbesserung des Gesundheitsschutzes in Siedlungsgebieten / im Freiraum einschl. Minderung der Luft- und Lärmbelastung                                      | III.9.1  | NOx, VOC-Belastungen; bei Szenarien auch summarisch für NRW als Indikator für Gefährdung durch Sommersmog  | t/a   | x  | x          |   |   |
|  |  |           |   | III.9.2  | verkehrsbedingte Emissionen kanzerogener Stoffe (Benzol, Dieselrußpartikel, PAK als Benzo(A)pyren)   | Emissionen in Gewichtseinheit / Jahr: Benzol: kg/a Dieselrußpartikel: t/a Benzo(A)Pyren: kg/a | x  | x          |   |   |
|  |  |           |   | III.9.3  | Lärmimmissionen in bewohnten Gebieten Szenarien: Summe der Streckenabschnitte mit hoher Konfliktintensität hinsichtlich der Lärmbelastung von empfindlichen Nutzungen Vorhaben: Lärmeinwohnergleichwerte (LEG) | Szenarien: km Vorhaben: LEG   | x  | x          |   |   |
|  |  |           |   | III.9.4  | Lärmimmissionen in großräumigen Ruhegebieten (30 und 50 qkm), charakterisiert durch definierte maximal zulässige dB(A) (40 und 50)   | Veränderungen von Lage und Größe der großräumigen Ruhegebiete                                 | x  | x          |   |   |
|  |  | III.10    | Vermeidung/Verringerung der Trennwirkung von Verkehrsstrassen (Erhalt gewachsener Funktionsräume, Entlastung stark befahrener Ortslagen vom Straßenverkehr) | III.10.1 | Summe der Streckenabschnitte mit hoher Trennwirkung in Siedlungsräumen   | km  | x  | x          |   |   |
|  |  | III.11    | Erhalt von (siedlungsnahem) Freiraum, regionalen Grünzügen in Verdichtungsgebieten  | III.11.1 | Summe der Streckenabschnitte mit hoher Trennwirkung im Freiraum / Grünzügen  | km  |  | x          |   |   |
|  |  | III.12    | Sicherstellung einer stadtverträglichen Gestaltung von Verkehrsanlagen  | III.12.1 | Veränderung der Gestaltqualitäten im Siedlungsraum   | qualitativ  |  | x          |   |   |
|  |  | III.13    | Schutz von Kulturgütern vor Luftverunreinigungen und Erschütterungen  | III.13.1 | Distanz von Verkehrsstrassen zu empfindlichen regional bedeutsamen Kulturgütern / Denkmalbereichen   | km  |  | x          |   |   |
|  |  | IV        | Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung besonders gefährdeter Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs                           | IV.14    | Reduzierung der Unfälle und ihrer Folgen   | IV.14.1   | Verletzte, Verkehrstote, Sachschäden   | dito       | x | x |
|  |  |           |   | IV.15    | Erhöhung der Sicherheit gegenüber Behinderungen und Gefährdungen durch den Kfz-Verkehr   | IV.15.1   | sicherheitsgerechte Gestaltung von Bahnhöfen, Haltestellen, Parkhäusern usw., Ausstattung mit Notrufsystemen, separate Führung von Rad- und Gehwegen | qualitativ |   |   |
| V  | Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen   | V.16      | Integration von regionalen Siedlungsstrukturen und Verkehrssystemen   | V.16.1   | Reisezeit von geplanten Siedlungsgebieten zum nächsten Mittelzentrum   | min   | x  |            |   |   |
|  |  | V.17      | Vermeidung überflüssigen Verkehrs durch Zuordnung und Mischung unterschiedlicher Raumnutzungen (Wohnen und Arbeiten)  | V.17.1   | Verhältnis Beschäftigte/Einwohner  | Veränderung des Verhältnisses in %  | x  |            |   |   |
|  |  | V.18      | Unterstützung einer dezentralen Raumstruktur mit einer Vielzahl leistungsfähiger Zentren  | V.18.1   | Teilräume des Landes mit nicht zumutbaren Reisezeiten zum nächsten Mittelzentrum   | ja / nein (Zugehörigkeit zur Gruppe der zumutbaren / nicht zumutbaren Reisezeiten)            |  |            |   |   |

| Wirkungsbereiche, Zielbereiche und Teilziele |   |           |  | Nr.        | Indikator/en  | Messgröße/n  | Szenarien | Vorhaben |
|--|---|-----------|--|------------|---|--|-----------|----------|
| Zielbereiche                                 |   | Teilziele |  |            |   |  |           |          |
| Nr.  | Bezeichnung   | Nr.       | Bezeichnung  |            |   |  |           |          |
| <b>Wirkungsbereich B: Wirtschaft</b>         |   |           |  |            |   |  |           |          |
| VI   | Sicherung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Standortqualität sowie Verbesserung und Sicherung der einzelbetrieblichen Effizienz aus Nutzer- und Betreibersicht | VI.19     | Dauerhafte Gewährleistung einer bedarfsorientierten Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr  | VI.19.1    | Erreichbarkeiten zwischen zentralen Orten (Wirtschaftszentren u.a.) im Wirtschaftsverkehr   | Attraktivitätsmass, gewichtet über Verkehrsträger  | x         | x        |
|  |   |           |  | VI.19.2    | Erreichbarkeiten von Gewerbegebieten, KLV-Terminals, Häfen, Flughäfen   | Attraktivitätsmass, gewichtet über Verkehrsträger  | x         | x        |
|  |   |           |  | VI.19.3    | Auslastung der Verkehrssysteme  | Anteil der Streckenkilometer mit Kapazitätsüberlastungen, differenziert nach Straße (je Kategorie) und Schiene   | x         | x        |
|  |   | VI.20     | Reduzierung der Verkehrsbeteiligungsdauer im Gesamtsystem im Wirtschaftsverkehr, differenziert nach Verkehrsträgern  | VI.20.1    | Verkehrsbeteiligungsdauer (Transport) differenziert nach Verkehrsarten und Verkehrsträgern  | Fzg.-h/Jahr  | x         | x        |
|  |   | VI.21     | Verbesserung und Sicherung der Anbindung regional oder überregional bedeutsamer Gewerbestandorte   | VI.21.1    | Ausstattung großer ausgewählter Gewerbestandorte mit Schienen-, Wasser- und ÖV-Anschluss, ortsdurchfahrtfreie Straßen-anbindung   | ja/nein, Anteil an der Grundgesamtheit   | x         |          |
|  |   |           |  | VI.21.2    | Größe des Einzugsgebiet ausgewählter Gewerbestandorte in Abhängigkeit von der Reisezeit   | qkm  | x         |          |
|  |   | VI.22     | Verbesserung der logistischen Standortqualität   | VI.22.1    | Investitionsvolumen zur Verbesserung der logistischen Standortqualität im Hinblick auf Güterverkehrszentren, Kooperationen, innovativen Technologien usw.   | qualitativ   |           |          |
|  |   | VI.23     | Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Transport- und Logistikwirtschaft  | VI.23.1    | Betriebs- und Nutzerkosten  | Gütersegmentspezifische Transportkosten pro Entfernungsklasse [€/Fzg-km]; Kostendeckungsgrade [%]  | x         |          |
|  |   |           |  | VI.23.2    | Kooperationen und Kooperationsformen von Eisenbahnunternehmen, Häfen, Flughäfen sowie im übrigen Transportgewerbe   | qualitativ   |           |          |
| VII  | Verbesserung und Sicherung der gesamtwirtschaftlichen Effizienz der Verkehrsträger  | VII.24    | Gesamtwirtschaftliche Optimierung der Kosten für die Verkehrsinfrastruktur (Neubau, Ausbau, Erhalt)  | VII.24.1   | Bau-/Unterhaltungskosten pro Jahr   | Bausumme in Euro/Jahr; Unterhaltungskosten/a   | x         | x        |
|  |   |           |  | VII.24.2   | Nutzung innovativer Finanzierungsformen   | qualitativ   |           |          |
|  |   | VII.25    | Reduzierung des gesamtwirtschaftlichen Aufwands für den Einsatz der Verkehrsmittel   | VII.25.1   | gesamtwirtschaftlicher Aufwand für Transportleistungen im Personen-/Wirtschaftsverkehr unter Berücksichtigung messbarer und den einzelnen Fahrzeugen zuordbarer externer Effekte  | Euro/Pkw-km, Euro/Lkw-km; Euro/Zugkilometer (Personen- und Wirtschaftsverkehr); jeweils Gesamtkosten   | x         |          |
| VIII   | Verbesserung der Mobilitätsangebote im Wirtschaftsverkehr   | VIII.26   | Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit von NRW im europäischen / weltweiten Verkehrsnetz  | VIII.26.1  | (direkte) Erreichbarkeit europäischer / weltweiter Ziele  | Anteil direkter Ziele, Anzahl regelmäßiger Frequenzen jeweils in verschiedenen Zielregionen  | x         | x        |
|  |   |           |  | VIII.27.1  | Ausstattung von NRW mit Umschlagsanlagen zwischen Verkehrsträgern: KLV, Häfen, Flughäfen; Qualität der Information entlang der Transportkette; Anwendung von Systemen für die Sendungsverfolgung von Gütern; Güte der Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern | Umschlagsentwicklung in KLV-Anlagen, Häfen und Flughäfen differenziert nach Verkehrsmittel; Informationstechnologie sowie Güte der Abstimmung qualitativ | x         |          |
|  |   | VIII.27.2 | Investitionsvolumen zur Weiterentwicklung von Umschlagstechnologien und Logistikstandorten im Güterverkehr und der Informations und Kommunikationstechnologien zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der transportierenden Wirtschaft | qualitativ |   |  |           |          |

| Wirkungsbereiche, Zielbereiche und Teilziele |  |           |  | Nr.     | Indikator/en  | Messgröße/n  | Szenarien | Vorhaben |
|--|--|-----------|--|---------|---|--|-----------|----------|
| Zielbereiche                                 |  | Teilziele |  |         |   |  |           |          |
| Nr.  | Bezeichnung  | Nr.       | Bezeichnung  |         |   |  |           |          |
| <b>Wirkungsbereich C: Umwelt</b>             |  |           |  |         |   |  |           |          |
| IX   | Gewährleistung der Umweltverträglichkeit von Verkehrsinfrastruktur (Anlage und Betrieb) und Mobilitätsangeboten in NRW | IX.28     | Verbesserung des Schutzes der Belange von Natur und Landschaft bei der Inanspruchnahme für Verkehrsinfrastruktur | IX.28.1 | Zerschneidung/Inanspruchnahme von Natura 2000- und IBA-Gebieten (EU-Schutzgebietskategorien)  | Zerschneidungslänge in km und -häufigkeit (zentral, randlich), bei Bedarf ergänzend qualitative Einschätzung | x         | x        |
|  |  |           |  | IX.28.2 | Zerschneidung/Inanspruchnahme von NSG (nationale Schutzgebietskategorie)  | Zerschneidungslänge in km und ggf. -häufigkeit, bei Bedarf ergänzend qualitative Einschätzung                |           | x        |
|  |  |           |  | IX.28.3 | Zerschneidung/Inanspruchnahme raumordnerisch gesicherter Gebiete auf Landes- und Regionalebene: Gebiete bzw. Bereiche für den Schutz der Natur (GSN bzw. BSN) | Zerschneidungslänge in km und ggf. -häufigkeit   |           | x        |
|  |  | IX.29     | Reduzierung des Energieverbrauchs  | IX.29.1 | Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs und des Stromverbrauchs  | Zu-/Abnahme in t Kraftstoffe/Jahr; Zu-/Abnahme Stromverbrauch [TJ/a]; % von Gesamt                           | x         |          |
|  |  | IX.30     | Erhalt unzerschnittener Funktions-/Ruheräume sowie Wälder  | IX.30.1 | Anteil unzerschnittener Landschaftsräume (ULR) > 10 qkm an der Gesamtfläche NRW   | Veränderung in % an der Gesamtfläche NRW, differenziert nach ULR-Größenklassen                               |           | x        |
|  |  | IX.31     | Unterstützung des landesweiten Biotopverbundes   | IX.31.1 | Zerschneidung von Flächen mit Bedeutung für den landesweiten Biotopverbund  | Zerschneidungslänge in km und ggf. -häufigkeit, diff. nach Kategorien und ggf. Schutzstatus                  |           | x        |
|  |  | IX.32     | Erhalt der Regulations-/Lebensraumfunktion von Böden   | IX.32.1 | Flächeninanspruchnahme  | qkm, % der Landesfläche  | x         | x        |
|  |  |           |  | IX.32.2 | Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden pro Jahr   | % der Fläche von IX.32.1   |           | x        |
|  |  | IX.33     | Schutz von Trinkwasserressourcen vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungsrisiken                                  | IX.33.1 | Inanspruchnahme von raumord. gesicherten Flächen für die Trinkwassergewinnung, differenziert nach Belastungsintensität  | Zerschneidungslänge und ggf. -häufigkeit diff. nach Schutzstatus   |           | x        |
|  |  | IX.34     | Sicherstellung der Belange des Fließgewässerschutzes   | IX.34.1 | Inanspruchnahme/Querung von Fließgewässern, Inanspruchnahme von Hochwasserrückhalteräumen, differenziert nach Gewässerstrukturgüteklasse                      | Art und Häufigkeit der Querungen   |           | x        |
| X  | Beachtung und Unterstützung der globalen Anstrengungen zum Klimaschutz   | X.35      | Minderung klimaschutzrelevanter Emissionen   | X.35.1  | CO <sub>2</sub> -Emissionen der Verkehrsmittel in NRW   | t CO <sub>2</sub> , differenziert nach Verkehrsmitteln   | x         | x        |

---

# Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

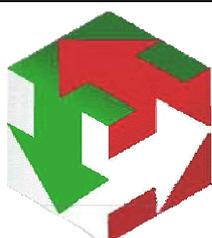
---

Bewertungssystem

---

Mai 2003

---



Integrierte  
Gesamtverkehrsplanung NRW  
Projektgruppe IGVP

---



| <b>Inhalt</b>   | <b>Seite</b> |
|---|--------------|
| 1. DEFINITION UND ZUSAMMENHANG VON ZIEL- UND BEWERTUNGSSYSTEM | 4            |
| 2. VORSCHLAG FÜR EIN BEWERTUNGSSYSTEM DER IGVP                | 4            |
| 2.1 Bewertungskomponente I: Nutzen-Kosten-Analyse             | 4            |
| 2.2 Bewertungskomponente II: Nutzwertanalyse                  | 4            |
| 3. Zusammenfassung  | 7            |

### **Abbildungsverzeichnis:**

Abbildung 1: Stärken-Schwächen-Profil

Abbildung 2: Häufigkeitsverteilung der Beurteilungen nach Wirkungsbereichen

## 1. DEFINITION UND ZUSAMMENHANG VON ZIEL- UND BEWERTUNGSSYSTEM

Das im Rahmen der IGVP NRW erarbeitete und abschließend vorliegende Zielsystem basiert auf den grundsätzlichen Zielvorgaben des IGVP-Gesetzes. Auf dieser Basis setzt die Entwicklung eines Bewertungssystems auf, welches sowohl zur Bewertung von Szenarien als auch zur Bewertung von Einzelvorhaben herangezogen werden kann. Dabei unterscheiden sich die Ziele hinsichtlich ihres möglichen Einsatzes zur Bewertung dahingehend, dass monetarisierbare und verbal beschreibbare Ziele vorliegen. Monetarisierbare Ziele sind zur Aufstellung von Nutzen-Kosten-Bewertungen geeignet, während verbal beschriebene Ziele einem nutzwertanalytischen Ansatz zugänglich sind. Bewertungssysteme, die bei der öffentlichen Finanzierung von Infrastrukturvorhaben eine Rolle spielen unterliegen den Vorgaben von Haushaltsordnungen, die von Bund und Ländern gleichermaßen aufgestellt wurden und zwingend zu beachten sind. Insofern ist die Auswahl des Bewertungssystems nicht beliebig.

## 2. VORSCHLAG FÜR EIN BEWERTUNGSSYSTEM DER IGVP

Die Ausführung in Kapitel 1 machen deutlich, dass ein Bewertungssystem im wesentlichen aus zwei Komponenten zu bestehen hat - einer Nutzen-Kosten- und einer nutzwertanalytischen Komponente. Diesem Grundsatz trägt der hier unterbreitete Vorschlag Rechnung.

### 2.1 Bewertungskomponente I: Nutzen-Kosten-Analyse

Bei Nutzen-Kosten-Analysen bilden die Bewertungsansätze (Nutzen, Kosten, Preise) die Gewichtungsfaktoren für die einzelnen Teilziele. Hierfür liegen die anerkannten Kostensätze aus der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) sowie aus der Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs vor, die im wesentlichen aufeinander abgestimmt sind. Diese bilden die Grundlage für die Bewertungskomponente I.

### 2.2 Bewertungskomponente II: Nutzwertanalyse

Die Vielzahl der im Rahmen des Zielsystems der IGVP angewendeten Indikatoren, die nicht monetarisierbar aber quantifizierbar oder auch nur qualitativ beschreibbar sind, erfordert ein über die Nutzen-Kosten-Analyse hinausgehendes Verfahren zur Zusammenführung der

Einzelergebnisse, welches auf den Grad der Erfüllung von Qualitätskriterien oder allgemeinen Standards der Indikatoren abhebt. Diese graduellen Ausprägungen können als "niedrig", "mittel" und "hoch" angegeben werden. Anhand dieser Einstufungen kann für jedes zu bewertende Szenario und für jedes Einzelvorhaben ein "Stärken-Schwächen-Profil" oder auch "Wirkungsprofil" angelegt werden. Die einzelnen Kriterien stehen dabei ungewichtet und damit gleichrangig nebeneinander. Damit wird sichergestellt, dass unabhängig von „ideologischen Betrachtungsweisen und Präferenzen“ jedes Einzelvorhaben einer sachgerechten Beurteilung unterzogen werden kann.

| Szenario oder Vorhaben                           |                  | BEWERTUNG |        |           |       |
|--|------------------|-----------|--------|-----------|-------|
| ZIELBEREICH                                      | Indik. Nr.       | NIEDRIG   | MITTEL | HOCH      |       |
| Individuelle und gesellschaftliche Belange (I+G) | I+G <sub>1</sub> | x         |        |           |       |
|  | I+G <sub>2</sub> |           | x      |           |       |
|  | I+G <sub>3</sub> |           |        | x         |       |
|  | .                | x         |        |           |       |
|  | .                |           |        | x         |       |
|  | .                |           | x      |           |       |
|  | .                |           |        | x         |       |
|  | I+G <sub>n</sub> |           |        | x         |       |
| Wirtschaft (W)                                   | W <sub>1</sub>   |           |        | x         |       |
|  | W <sub>2</sub>   |           | x      |           |       |
|  | W <sub>3</sub>   |           | x      |           |       |
|  | .                |           |        | x         |       |
|  | .                | x         |        |           |       |
|  | W <sub>m</sub>   |           |        | x         |       |
| Umwelt (U)                                       | U <sub>1</sub>   | x         |        |           |       |
|  | U <sub>2</sub>   |           | x      |           |       |
|  | U <sub>3</sub>   |           | x      |           |       |
|  | .                | x         |        |           |       |
|  | .                | x         |        |           |       |
|  | U <sub>p</sub>   | x         |        |           |       |
| NUTZEN-KOSTEN-ANALYSE                            |                  | NKA       | NKQ<1  | 1<=NKQ<=3 | NKQ>3 |

Abb. 1 Stärken-Schwächen-Profil

Eine Synthese dieser Ergebnisse kann durch Aufsummierung der Nennungen "hoch", "mittel" und "niedrig" nach Wirkungsbereichen erzielt werden.

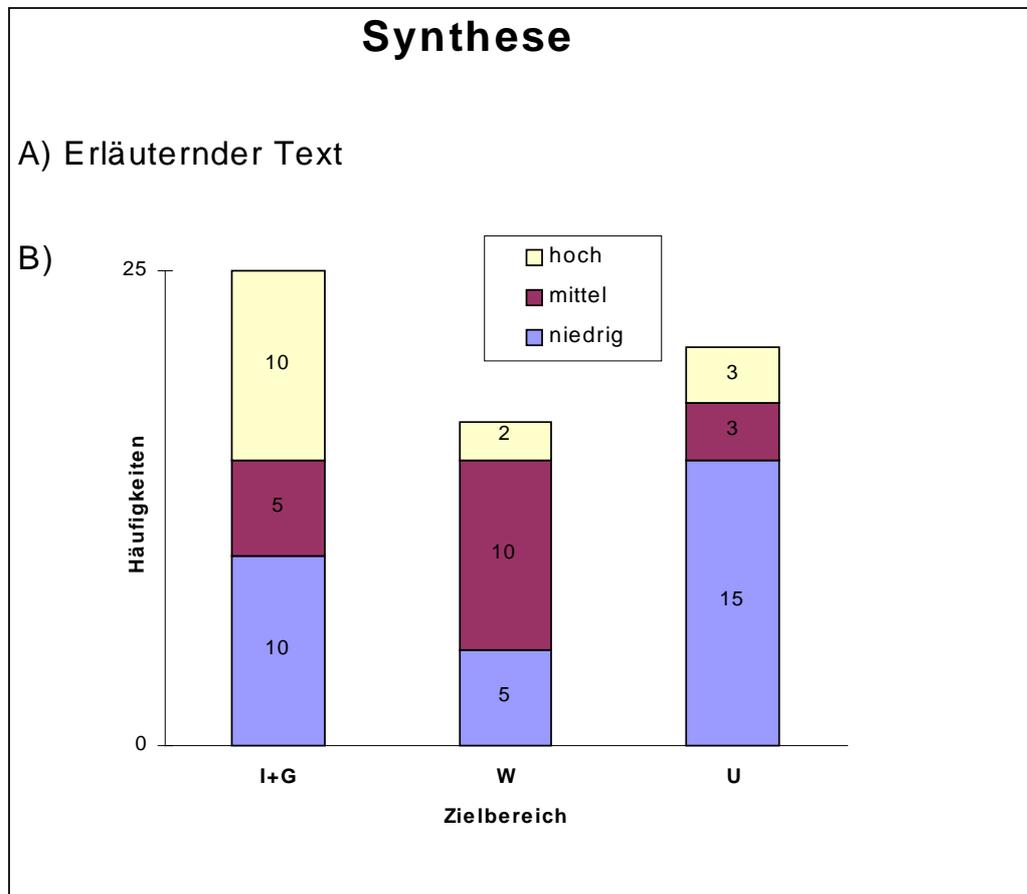


Abb. 2: Häufigkeitsverteilung der Beurteilungen nach Wirkungsbereichen

Dem nutzwertanalytischen Ansatz können damit Informationen insbesondere für solche Kriterien entnommen werden, die einer monetarisierten Betrachtung nicht zugänglich sind.

### **3. ZUSAMMENFASSUNG**

Mit dem vorgeschlagenen Bewertungssystem wird folgenden Ansprüchen Rechnung getragen:

1. Individuell entwickeltes Zielsystem- und Indikatorengestaltung gemäß den besonderen Anforderungen des IGVP-Gesetzes.
2. Verwendung standardisierter Bewertungsverfahren oder anerkannter Regelwerke (Richtlinien) für Indikatoren oder Teilindikatoren) innerhalb der Nutzen-Kosten-Analyse.
3. Bewertung der Szenarien ausschließlich durch nutzwertanalytische Komponente
4. Bewertung der Einzelvorhaben durch Nutzen-Kosten- sowie nutzwertanalytischen Ansatz

# Aufstellungsverfahren des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans

(gemäß §1 Abs. 1 und §3 Abs. 1 IGVP-Gesetz und §7 Abs. 4 LPIG)

