



# 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

Regionalratssitzung am:	09.03.05	Vorlage:	11/01/05
Vorberatung in:	PK..... <input type="checkbox"/>	SK..... <input type="checkbox"/>	VK..... <input checked="" type="checkbox"/>
TOP: 16	Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW -Verfahren und Bewertungmaßstäbe für den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan		
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Information</li></ul>		
Berichterstatter/-in:	AD Eickhoff		
Bearbeiter/in:	LRD Vogel RBOI zA Allefeld		

### Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.

## **Begründung:**

### **Einführung und Sachstand zur IGVP**

#### Allgemeines

Der ÖPNV-Bedarfsplan 1998 und der Landesstraßenbedarfsplan 1993 – 1997 werden derzeit durch die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP NRW) fortgeschrieben. Als IGVP wird dabei die Entwicklung und Anwendung von Methoden und Verfahren zur Ermittlung des Infrastrukturbedarfs an linienbezogenen Straßen- und Schienenvorhaben (Landesstraßen, Schienenwege des SPNV und kommunale Schienenwege) bezeichnet. Grundlage ist das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung vom 9. Mai 2000.

Gemäß dem gesetzlichen Auftrag schließt die Gesamtverkehrsplanung die Integration aller Verkehrsträger und der Verkehrsmittel, die Abstimmung mit den Planungsbeteiligten und die Integration der verschiedenen gesellschaftlichen Planungsbelange ein. Dabei werden Infrastrukturvorhaben auf der Basis eines abgestimmten Zielsystems durch eine landesweit einheitliche Bewertungssystematik verkehrsträgerübergreifend miteinander verglichen und bewertet. Hierdurch soll ein effektiver und optimierter Einsatz der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel ermöglicht werden.

Das angestrebte Ergebnis der IGVP ist die Zusammenführung der bisher sektoralen Bedarfspläne für die Landesstraßen- und die Schienenvorhaben des ÖPNV (SPNV, Stadtbahn / Straßenbahn) zu einem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan sowie die Erstellung eines Handlungskonzeptes.

Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung wird in folgenden Arbeitsschritten umgesetzt:

- 1. Entwicklung der Methoden zur IGVP**
- 2. Bestandsaufnahme zum Verkehr in NRW**
- 3. Analyse 2000**
- 4. Prognosen und NRW-Szenario 2015**
- 5. Bewertung der bedarfsplanrelevanten Vorhaben und des NRW-Szenarios**
- 6. Beteiligung der Regionalräte bei der Bedarfsplanaufstellung**
- 7. Bedarfsplanerstellung für NRW.**

Die Arbeitsschritte zur IGVP werden durch ein beauftragtes Gutachterkonsortium ("Projektgruppe IGVP") erarbeitet. Dabei werden die Art und der Umfang der heutigen Verkehrsströ-

me im Personen- und Güterverkehr ebenso berücksichtigt, wie die künftig zu erwartenden Entwicklungen. Auch wechselseitige Beziehungen innerhalb der Verkehrsträger oder zwischen ihnen fließen in die Bewertungen ein.

### Wesentliche Neuerungen der IGVP gegenüber der bisherigen Bedarfsplanung

Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung unterscheidet sich wesentlich von der Aufstellung bisheriger Bedarfspläne. So werden erstmals Straßen- und Schienenvorhaben in **einem** Bewertungssystem betrachtet. Bei der Bewertung werden zusätzlich **nicht-monetarisierbare Kriterien** berücksichtigt. Die unterschiedlichen **gesellschaftlichen Belange** (Soziales, Wirtschaft, Umwelt) werden dabei gleich gewichtet.

Das der IGVP zu Grunde liegende Verkehrsmodell und die einfließenden Daten sind detailliert wie nie zuvor in einer Landesverkehrsplanung. Dies bezieht sich beispielsweise auf den Umfang der Verkehrszellen, die Berücksichtigung aller Verkehrsträger sowie die differenzierte Darstellung des Güter- und Personenverkehrs.

Ein weiterer Unterschied zur bisherigen Bedarfsplanung besteht darin, dass die IGVP als offener und öffentlicher Erarbeitungsprozess durchgeführt wird. Dazu wurde bei der fachlichen Erarbeitung der IGVP in jedem Regierungsbezirk ein regionaler Arbeitskreis eingerichtet, der sich wie folgt zusammensetzt:

- Landesverkehrsministerium
- Bezirksregierung
- Landesbetrieb Straßenbau NRW
- Kreise und kreisfreien Städte
- Verkehrsverbände / SPNV-Zweckverbände
- Industrie- und Handelskammer / Logistikverband
- Deutsche Bahn AG
- Flughafenbetreiber
- Naturschutzverband

In den regionalen Arbeitskreisen informiert die Projektgruppe IGVP über den Aufbau, die Fortschritte und die Ergebnisse der IGVP. Die Arbeitskreise sind auch ein Angebot an die Region, Vorschläge und Kritikpunkte im persönlichen Austausch einzubringen.

Die Beteiligung der Fachministerien, des Landesbetriebs Straßenbau, der Bezirksregierungen und der kommunalen Spitzenverbände findet über einen **Lenkungskreis** statt. Zusätzlich wurde ein **wissenschaftlicher Beirat** eingerichtet, in dem verschiedene Universitätsinstitute mit verkehrlicher Ausrichtung vertreten sind.

Auch in politischer Hinsicht wird die regionale Ebene erstmals aktiv in den Entscheidungsprozess einer Bedarfsplanung eingebunden. So beschließen die **Regionalräte** auf der Grundlage der Ergebnisse der IGVP über die Priorisierung der Infrastrukturvorhaben des Regierungsbezirks.

Der Umfang dieses Beteiligungsprozesses ist nicht zuletzt erst durch das Internet möglich geworden. Die Mitglieder der Arbeitskreise und die Öffentlichkeit können sich hier zeitnah informieren.

Die Internetadresse lautet: [www.igvp.nrw.de](http://www.igvp.nrw.de)

### Ziel- und Bewertungssystem

Eine zentrale Rolle nimmt das Zielsystem der IGVP ein. Es wurde aus den in § 2 des IGVP-Gesetzes enthaltenen sechs Oberzielen – den "allgemeinen Zielen einer nachhaltigen Mobilität" – abgeleitet und enthält als eine Art Checkliste Aussagen über die mit einem Ausbau der Verkehrsnetze gewünschten Effekte. Die sechs Oberziele sind (verkürzt):

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

Zu den Oberzielen wurden 35 Teilziele und drei gleichrangig nebeneinander stehende Wirkungsbereiche definiert:

- Individuelle und gesellschaftliche Belange
- Wirtschaft
- Umwelt

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

Die monetarisierbaren Teilziele wie z.B. die Verkehrsbeteiligungsdauer, Schadstoffimmissionen und Unfälle werden mit den Bau- und Unterhaltungskosten zu einem **Nutzen-Kosten-Verhältnis** zusammengefasst. 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 die **Nutzwertanalyse** (als zentralem Bewertungsverfahren) 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 soll 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 werden **Stärken-Schwächen-Profile** abgeleitet, die eine Übersicht über die Wirkungen von Vorhaben, Prognosen und Szenarien geben sollen.

Der Bewertungsmaßstab der einzelnen Schienen- und Straßenvorhaben ergibt sich schließlich rechnerisch aus dem Verhältnis der Nutzwertpunkte zu den Investitionskosten, dem sogenannten **Wirksamkeits-Kosten-Quotienten**.

#### Verkehrssimulationsmodell

Damit die Wirkungen neuer Verkehrsinfrastrukturen beurteilt werden können, wird das gesamte Verkehrsgeschehen in einem Verkehrsmodell mathematisch analysiert. Es basiert auf

einer feinen räumlichen Gliederung von NRW durch insgesamt rd. 4.600 Verkehrszellen und weiteren rd. 450 Verkehrszellen außerhalb von NRW, d.h. im gesamten übrigen Europa. Aus der Anzahl der Verkehrszellen ergeben sich als Grundlage der Berechnung der Verkehrsnachfrage rechnerisch 21,3 Mio. Verkehrsbeziehungen.

Die Verkehrszellen sind Quellen bzw. Ziele der Verkehrsströme. Über die Verkehrszellen wurden die im Jahr 2000 bestehenden Verkehrsnetze aller Verkehrsträger als Bestandsnetz eingebracht:

- alle Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), Kreis- und Landesstraßen
- verkehrswichtige kommunale Straßen
- alle Eisenbahnstrecken
- alle kommunale Schienenstrecken
- wichtige Busstrecken
- alle Wasserstraßen

Im Modell sind die Verkehrsnetze abschnittsweise mit ihren Eigenschaften beschrieben.

Ausgehend von der Struktur der Verkehrszellen (Einwohner, Erwerbstätige, Schulplätze, Pkw, etc.), großen verkehrserzeugenden Einrichtungen (große Freizeitparks, Flughäfen, Einkaufszentren usw.) und Verkehrsstatistiken des Personen- und Güterverkehrs wurden das Verkehrsaufkommen und anschließend die Verkehrsströme rechnerisch ermittelt. Nach der Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split) wurden die Verkehre innerhalb der verschiedenen Verkehrsnetze auf geeignete Routen umgelegt. Im Hinblick auf den Individualverkehr wurde das Rechenmodell u.a. mit 12.000 aus der Straßenverkehrszählung 2000 zugeordneten Zählwerten geeicht.

Als Prognosehorizont ist das Jahr 2015 festgelegt. Das sogenannte **NRW-Szenario 2015** enthält landespolitische Handlungsoptionen und baut auf einer Prognose auf, die von der Annahme einer abgeschwächten Abwanderung der Bevölkerung aus den Ballungsgebieten ins Umland ausgeht. Zu den Handlungsoptionen gehören beispielsweise die Umsetzung verkehrspolitischer Konzepte (Schienengüterverkehr, Luftverkehr, Wasserstraßen/Häfen) oder veränderte steuerliche Rahmenbedingungen (Ökosteuer, Entfernungspauschale).

Die Verkehrsnetze des NRW-Szenarios enthalten alle als **indisponibel** festgelegten Verkehrsvorhaben, d.h. alle Vorhaben des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswe-

geplan 2003, Landesstraßenbauvorhaben, für die im Jahr 2002 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde und ÖPNV-Schienenvorhaben die bereits baulich begonnen wurden oder für die eine finanzielle Absicherung besteht. Das Analysenet 2000 und alle bis 2015 realisierten bzw. indisponiblen Vorhaben bilden somit das Bezugsfallnetz für die Bewertung des NRW-Szenarios im Vergleich zur Situationsanalyse und für die Bewertung der **disponiblen** Infrastrukturvorhaben.

#### Beschlussfassungen zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

Nach der Bewertung der disponiblen Verkehrsinfrastrukturvorhaben und der sich daraus ergebenden fachlich fundierten regionalen Prioritätenreihung der Projekte werden diese mit einem Vorschlag der Bezirksregierung zur Beratung und Beschlussfassung in die **Regionalräte** gegeben. Grundlage ist § 7 Abs. 4 Landesplanungsgesetz NW.

Anschließend wird das Landesverkehrsministerium den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan für NRW erstellen und zur Beratung und Beschlussfassung in den **Verkehrsausschuss des Landtages** einbringen.

#### Ausbaupläne, Jahresbauprogramme und Bedarfsplanfortschreibung

Der **Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan** ist der erste Teil der dreistufigen Landesverkehrsplanung. Er stellt den Bedarf an Landesstraßen und Schienenwegen des SPNV und der kommunalen Schiene bis zum Jahr 2015 dar. Der Bedarfsplan ist im Rahmen der IGVP alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben.

Aus dem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan werden die **Ausbaupläne** für die Landesstraßen und die Schienenwege des SPNV und ÖPNV entwickelt, die als mittelfristiges (5 Jahre) Handlungsprogramm die Umsetzung des Bedarfsplans konkretisieren.

Die **jährlichen Bauprogramme** konkretisieren die Umsetzung der Ausbaupläne. Die Bauprogramme sind Anlage zum Haushaltsplan und enthalten die Mittelveranschlagung für die baureifen neuen Vorhaben und für die Fortführungsmaßnahmen.

Bei der Aufstellung und Fortführung der Ausbaupläne und Jahresbauprogramme werden gemäß §7Abs. 4 Landesplanungsgesetz die **Regionalräte** maßgeblich beteiligt.

### Zeitlicher Ablauf zur Bedarfsplanerstellung

Mit der Vorlage von Bewertungsergebnissen zur IGVP ist zur Mitte des Jahres 2005 zu rechnen.

Zu diesem Zeitpunkt werden dem Regionalrat die Bewertungsergebnisse zur Einordnung in eine regionale Prioritätenliste zur Verfügung gestellt. Bis zum Herbst 2005 sollten die regionalen Prioritätenlisten zur Verabschiedung gelangen, so dass der Infrastrukturbedarfsplan für NRW zum Jahresende 2005 erstellt werden kann.

Zur weiteren Information verweise ich auf die Sitzungsvorlagen 36/03/04, 02/01/04 und 30/02/02.