

Datum: 17.01.2006

Az.: frei-na

Beschlussvorlage – öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung	31.01.2006
2.		
3.		
4.		

Betreff:

Integrierte Gesamtverkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen;
hier: Bewertung der Vorhaben in Bergkamen

Bestandteile dieser Vorlage sind:

1. Das Deckblatt
2. Die Sachdarstellung und der Beschlussvorschlag
3. 3 Anlagen

Der Bürgermeister In Vertretung Dr.-Ing. Peters Techn. Beigeordneter	
---	--

Amtsleiter i. V. Boden	Sachbearbeiter Hans-Georg Freimund	
-------------------------------	---	--

Sachdarstellung:

1. Aufgabe und Inhalt der integrierten Gesamtverkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen:

Die integrierte Gesamtverkehrsplanung in NRW (IGVP) soll die verschiedenen sektoralen Verkehrsplanungsbereiche zusammenführen und die Planungsebenen von den Kommunen über die Landschaftsverbände bis hin zu den Bezirksregierungen und Ministerien integrieren, um ein ganzheitliches Denken in ökonomischen, ökologischen und sozialen Zusammenhängen zu fördern. Sie ersetzt den bisherigen Landesstraßenbedarfsplan sowie den Schienenwegeausbauplan auf Landesebene. Gegenstand der IGVP sind die in der unmittelbaren Baulast des Landes liegenden Straßen und Schienenbauvorhaben.

2. Stand des Verfahrens:

Das Verfahren zur Aufstellung des IGVP wurde im Jahre 1999 eingeleitet. Von der Stadt Bergkamen wurden über den Kreis Unna folgende Projekte angemeldet:

- **L 821 n**
- **Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der L 821 (Jahnstraße)**
- **erhaltungsbedingter Ausbau der L 821 (Jahnstraße) zwischen Königslandwehr und Westenhellweg sowie**
- **die Regionalstadtbahn Dortmund-Lünen-Bergkamen-Werne-Hamm.**

Das Verfahren zur Aufstellung des IGVP in NRW muss nunmehr beschleunigt bis zum 01.07.2006 zu Ende geführt werden, weil sonst für alle Vorhaben nach neuem Europäischen Recht eine strategische Umweltprüfung durchzuführen ist. Die gemeldeten Projekte wurden zwischenzeitlich bewertet. Des Weiteren wurde ein erster Einstufungsvorschlag des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW veröffentlicht. Danach werden **Straßenbauvorhaben** unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten des Landes in fünf Kategorien eingeteilt:

- **Indisponible Vorhaben**
das sind Vorhaben mit deren Bauausführung bereits begonnen wurde oder deren Planfeststellung bereits einen fortgeschrittenen Stand erreicht hat.
- **Disponible Vorhaben der Stufe 1**
das sind Vorhaben, die in den IGVP aufgenommen werden sollen und mit deren Realisierung oder Baubeginn bis 2015 zu rechnen ist.
- **Disponibile Maßnahmen der Stufe 2**
das sind Vorhaben, deren verkehrliche Bedeutung nachgewiesen ist, mit deren Baubeginn jedoch erst nach 2015 zu rechnen ist.
- **Vorhaben, die nicht in den IGVP aufgenommen werden sollen.**
- **Erhaltungsorientierte Ausbauvorhaben,**
die in den IGVP aufgenommen werden sollen.

Der **Verkehrsinfrastruktur-Bedarfsplan, Teil Schiene**, umfasst folgende Kategorien:

- **Indisponible Vorhaben**
 - a) Vorhaben aus dem Bundesverkehrs-Wegeplan

- b) Vorhaben des SPNV
- c) Kommunale Vorhaben
- **Disponibile Vorhaben, deren Umsetzung davon abhängig gemacht wird, dass die Aufgabenträger die erforderlichen Bestellgarantien abgeben und die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.**
 - a) Vorhaben im Netz der DB AG
 - b) Kommunale Vorhaben
- **Bewertete und nicht im Verkehrsinfrastruktur-Bedarfsplan enthaltene Schienenvorhaben**
- In einer letzten Liste sind **Kreuzungsvorhaben Schiene/Straße** erfasst, die wegen der Kostenbeteiligung Dritter grundsätzlich nicht in den IGVP aufgenommen werden sollen.

Der Regionalrat wird sich in seiner Sitzung Anfang Februar mit den Vorschlägen des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW befassen und eine verbindliche Einstufung der einzelnen Vorhaben in die o. g. Kategorien sowie eine Priorisierung für den Regierungsbezirk Arnsberg vornehmen.

3. Projekte in Bergkamen

Die o. g. von der Stadt Bergkamen für die Aufnahme in den IGVP vorgeschlagenen Projekte sind wie folgt bewertet worden:

- **L 821 n**

Die L 821 n wurden wegen des fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahrens in die Kategorie „indisponibel“ aufgenommen. Damit wird sie entsprechend im IGVP dargestellt. Das Vorhaben ist im Januar 2005 über eine Ausnahmegenehmigung nach § 5 Landesstraßenausbaugesetz in den Landesstraßenausbauplan aufgenommen worden.

- **Bahnübergang der L 821 (Jahnstraße) in Bergkamen-Heil**

Die Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der Jahnstraße wurde mit dem sehr geringen Nutzen-Kosten-Quotienten von 0,03 bewertet. Sie wurde in die Liste der Kreuzungsvorhaben aufgenommen. Der marginale Nutzenkostenquotient kommt zustande, weil bei der Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen der Maßnahme weder die geplante „Wasserstadt“ noch die geplante Freizeitanlagen im Bereich der Bergehalden in die Betrachtung eingeflossen sind.

Das ehemalige Bergbaubetriebsgelände Haus Aden wurde vielmehr als Industriebrache und die Bergehalden als Deponiegelände bewertet. In einer Stellungnahme, die dem Regionalrat als Tischvorlage gereicht werden wird, hat die Verwaltung auf die geplanten Nutzungen im Umfeld des Bahnüberganges hingewiesen und die besondere Bedeutung der Bahnübergangsbeseitigung für die zukünftige Erschließung der „Wasserstadt Haus Aden“ und der Freizeitanlagen im Kanalband erläutert (**Anlage 1**).

Das Vorhaben ist wegen seiner besonderen Bedeutung für die infrastrukturelle Erschließung der „Wasserstadt Haus Aden“ im Landesstraßenausbauplan mit möglichem Baubeginn ab 2007 enthalten (s. Beschluss des Regionalrates vom 08.12.2005, Vorlage 40/04/05).

- **Regionalstadtbahn Dortmund-Lünen-Bergkamen-Werne-Hamm**

Die Regionalstadtbahn ist mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von -0,49 bewertet worden und in die Liste der bewerteten und nicht im Verkehrsinfrastruktur-Bedarfsplan enthaltenen Schienenvorhaben aufgenommen worden.

Nach bisherigem Erkenntnisstand kommt die für eine Förderung der Regionalstadtbahn maßgebliche standardisierte Nutzenkostenuntersuchung, die zurzeit erarbeitet wird, zu einem anderen Ergebnis. Nach Vorliegen des Endberichts der standardisierten Nutzenkostenuntersuchung wird der Ausschuss über deren Ergebnisse beraten.

Der Kreis Unna wird dem Regionalrat vorschlagen, auch bei Schienenvorhaben eine Stufe II analog den Straßenvorhaben einzuführen, die als Reserveprojekte auch die Regionalstadtbahn Dortmund-Lünen-Bergkamen-Werne-Hamm enthalten sollten.

- **Nordabschnitt der L 821 (Jahnstraße)**

Die Maßnahme ist bisher nicht bewertet worden. Die Verwaltung hat in einer Stellungnahme, die dem Regionalrat als Tischvorlage gereicht werden soll, den Regionalrat gebeten, das Vorhaben in die Liste der erhaltungsorientierten Ausbauvorhaben aufzunehmen (**Anlage 2**).

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Integrierte Gesamtverkehrsplanung in Nordrheinwestfalen

L821 – BÜ Bergkamen-Heil

Vorhaben: 21115

Die Bewertung des Vorhabens stellt auf die heutige Interimsbrache auf dem ehemaligen Bergwerk Haus Aden (ca. 54 ha) und die derzeitigen Schüttungen auf den Bergehalden ab (**Anlage 1**). Das Osttor Haus Aden (**Anlage 2**) unmittelbar nördlich des Bahnübergangs ist dabei die einzige Anbindung der Berghalden. Das Leitprojekt der Regionalinitiative Fluss-Stadt-Land Wasserstadt Haus Aden ist darüber hinaus nur noch über das ca. 2 km weiter westlich liegende Westtor Haus Aden erreichbar (**Anlage 3**). Eine weitere Anbindung ist durch die Hamm-Osterfelder-Bahn im Süden und den Datteln-Hamm-Kanal im Norden nicht möglich.

Die notwendigen Planungsschritte zur Reaktivierung der Zechenbrache Haus Aden schreiten voran. Die Projektgesellschaft mit Stadt und Eigentümer wird im Februar 2006 gegründet. Der Bewilligungsbescheid für weitere konkretisierende Planungen liegt vor. Mit ersten Baumaßnahmen ist vor 2010 zu rechnen.

Das Freizeitinfrastrukturkonzept für die Bergehalden ist zwischen Stadt, Planungsbüro, Eigentümer und Bergamt abgestimmt. Erste Maßnahmen sollen 2006 umgesetzt werden. Geplant ist ein regional bedeutsamer Freizeit und Erholungsschwerpunkt für zahlreiche Aktivitäten und eine Freiluft-Veranstaltungsarena. Die o.g. Aktivitäten werden zu einem erheblichen Anwachsen des Verkehrs auf der L 821 führen.

Die mit dem Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Hagen abgestimmte Lösung sieht eine Straßenüberführung anstelle des Bahnübergangs vor. Die Anbindung der Wasserstadt und der Bergehalden soll über einen Kreisverkehr erfolgen. (**Anlage 4**)

Sollte bis zum Beginn der Neubesiedelung Haus Adens der Bahnübergang nicht beseitigt worden sein, wird die heutige Situation mit der verkehrlich bedenklichen Lage für Linksabbieger aus Richtung Süden kaum noch zu beseitigen sein, weil dann Wasserstadt und Halden während der Bauzeit nur noch über das ehemalige Westtor Haus Aden erreichbar blieben.

Die Stadt Bergkamen bittet den Regionalrat, die dringliche Notwendigkeit der Beseitigung des Bahnübergangs der L 821 in Bergkamen Heil in seiner Stellungnahme zum IGVP deutlich zu machen.

Integrierte Gesamtverkehrsplanung in Nordrheinwestfalen

L821

Erhaltungsorientiertes Ausbauvorhaben

Vorhaben: 21115

Der ca. 500m lange Nordabschnitt der L 821 zwischen dem Ende der nördlichen Brückenrampe über den Datteln-Hamm-Kanal und der L 736 muss dringend erneuert werden. Der Straßenabschnitt weist erhebliche Straßenschäden auf. Ein Geh- und Radweg fehlt völlig. Auch alternative Schutzräume für Rad- und Fußverkehr wie Suggestivstreifen oder Mehrzweckspuren sind nicht vorhanden. Die Straße hat eine wichtige Funktion als Zubringer zum Naturfreibad Heil. (**s. Anlage**)

Die Stadt Bergkamen bittet den Regionalrat, das Vorhaben in die Anlage 3 des MBV aufzunehmen.

Kreis Unna • Der Landrat

Kreis Unna • Postfach 21 12 • 59411 Unna



Koordinierungsstelle
für Planungsaufgaben

An den
Regionalrat
im Regierungsbezirk Arnsberg

Sie erreichen uns mo. - do. 8.00 - 16.30 Uhr
fr. 8.00 - 12.30 Uhr
und nach Vereinbarung

über
Geschäftsstelle bei der
Bezirksregierung Arnsberg

Auskunft Herr Dürholt
Raum 710
Telefon (0 23 03) 27 - 2261
Fax (0 23 03) 27 - 22 96
eMail kp.duerholt@kreis-unna.de

Unser Zeichen 171404-IGVP
Datum 8. Februar 2006

Betreff

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP) Stellungnahme des Kreises Unna zu den Bewertungsergebnissen bzw. zu den Einstufungsvorschlägen des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den Einstufungsvorschlägen des MBV NRW für den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan in Verbindung mit den Bewertungsergebnissen der IGVP nehme ich nach Abstimmung und im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden des Kreises Unna wie folgt Stellung:

Einstufungsvorschläge für den Infrastrukturbedarfsplan - Teil Straße

Gesamtkonzept OWilla/Westtangente Unna (Vorhaben Nr. 21044, 21149, 21150)

Für den Kreis Unna, die Städte Unna und Kamen sowie die Gemeinde Holzwickede genießt die zügige Realisierung des Gesamtkonzeptes OWilla/Westtangente Unna vorderste Priorität. Auch die Stadt Dortmund möchte den Straßenzug OWilla (auch L 663n) zeitnah realisiert wissen und unterstützt die Bestrebungen der Städte Unna und Kamen sowie des Kreises Unna, die im Rahmen der IGVP untersuchten Bauabschnitte **zeitgleich** zu realisieren.

Gemäß dem momentan vorliegenden Einstufungsvorschlag würde das Vorhaben 21044 (L 663 n, 3. BA OU Asseln und Wickede, NKQ 2,6, Stufe 1) zeitnah realisiert werden können, jedoch die weiteren Abschnitte

- Vorhaben 21149 (L 663n, OU Unna-Massen (Nordumgehung) 4. BA, L 663 alt – K 39, NKQ 0,5, Stufe 2) und
- Vorhaben 21150 (L 663n, OU Unna (Westtangente), 5. BA, K 39 – L 678, NKQ 0,1, "nicht eingeplant")

könnten – wenn überhaupt - voraussichtlich erst nach bzw. weit nach 2015 realisiert werden.

Kreishaus:
Friedrich-Ebert-Straße 17
59425 Unna

VKU-Linien S80, R81, 144, 149
bis Haltestelle Kreishaus
Bahnhof Unna: 7 Min. Fußweg

Sparkasse Unna
BLZ 443 500 60
Konto 7500

Telefon: (0 23 03) 27 - 0
Telefax: (0 23 03) 27 13 99

Internet: www.kreis-unna.de
eMail: post@kreis-unna.de

Dieser Zustand ist für die gesamte Region Kreis Unna/Dortmund/Kamen/Unna nicht akzeptabel. Demzufolge wird diesen Einstufungsvorschlägen mit aller Deutlichkeit widersprochen.

Begründung:

1. Die Städte Dortmund und Unna sowie die Gemeinde Holzwickede hatten in einem eigenständigen gemeinsamen Gutachten die verkehrlichen Verhältnisse in diesem Bereich ausführlich untersuchen lassen. Die Ergebnisse der IGVP weichen bereits in der Beschreibung der Ausgangslage (Prognose-0-Fall) im Ortskern Massen (Massener Hellweg östlich der Kleistraße) drastisch voneinander ab (DTV 4.000 gegenüber DTV 11.000). Das vorgenommene Bewertungsverfahren, die Abschnitte dieser Verkehrsverbindung einzeln und zusammenhanglos gegenüber der Ist-Situation zu analysieren, ist fachlich haltlos, da die Streckenabschnitte miteinander in Verbindung stehen und eine durchgängige neue Straßenverbindung ergeben. Von daher sind auch die angegebenen zu erwartenden Verkehrsstärken auf der Nordspange Unna-Massen bzw. auf der Westtangente Unna und die daraus resultierende „Nutzen-Kosten-Bewertung“ in der IGVP nichtssagend. **Im Ergebnis sollte das fachliche Bewertungsverfahren dieser Trasse in der Form wiederholt werden, dass die gesamte Trasse in ihren Verkehrsauswirkungen zu beurteilen ist.**
2. Eine Realisierung dieser Trasse nur im Sinne der Ortsumgehung Dortmund-Wickede bis zur Dortmunder Straße würde die vorhandene, bereits heute nicht mehr tolerable Verkehrsbelastung im Ortskern Unna-Massen weiter erhöhen. Bei vorzeitiger Realisierung des Vorhabens 21044 (L 663n, 3. BA) würden der Unnaer Ortsteil Massen zum einen und der Kamener Ortsteil Südkamen zum anderen mit beträchtlichen zusätzlichen Verkehrsmengen belastet, was für die dortigen Bereiche in jeder Hinsicht unverträglich wäre. Diese Entwicklung wurde im übrigen im Rahmen der o. g. gutachterlichen Szenarienuntersuchungen nachgewiesen.
3. Zudem hatten sich nach langen Jahren des Planungsstillstandes die Stadt Dortmund, der Kreis Unna und die Städte Kamen und Unna im Jahre 2002 auf eine gemeinsame Konzeption für die Verlängerung der OWIIa (L 663n) geeinigt. Die Einigung zwischen den Kommunen und dem Kreis Unna bezog sich auf die Neukonzeption der OWIIa mit unbedingt zeitgleich zu realisierender Verlängerung der L 663 n entlang des Nordrandes von Unna-Massen bis zur Unnaer Westtangente unmittelbar östlich der BAB A1 mit einem Verlauf der Westtangente zum einen in Richtung Norden bis zur L 678 (ex B 233) und zum anderen in südlicher Richtung als K 39n (mit Bahnübergangsbeseitigung), Afferder Weg. In diesem Zusammenhang sollten wegfallen: Vorhaben 21048 und 21118.
4. All diese Überlegungen zur Neuführung der L 663n zur Lösung unterschiedlichster Probleme haben die Städte bereits Anfang 2004 mit Schreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Dortmund bzw. der Bürgermeister der Städte Kamen, Holzwickede und Unna dem Minister mit der Bitte um Unterstützung vorgetragen.
5. Die genannten Trassierungen auf dem Stadtgebiet Unna stehen in der Stadt Unna auch in einem Stadtentwicklungszusammenhang: durch den Bau der „Westtangente“ und den Ausbau der K 39 mit Anschluss an die neue Westtangente soll auch - wie im Gutachten nachgewiesen – der Stadtteil Königsborn entlastet und ein großflächiges neues Gewerbegebiet an der Stadtgrenze zu Kamen in das Hauptverkehrsnetz integriert werden.
6. Die Stadt Unna hat in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Strassen NRW inzwischen umfangreiche Vorarbeiten aufgenommen, um die Realisierung des Abschnittes „Westtan-

gente“ voranzutreiben: die Trasse ist im FNP verankert, die Vorplanung wurde beauftragt und erstellt, eine Satzung zur Ausübung des Vorkaufsrechtes für landwirtschaftliche Flächen wurde verabschiedet, das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan wird Anfang 2006 eingeleitet und mit Nachdruck betrieben, um das Planungsrecht bis 2008 herzustellen.

7. Diese Gesamtkonzeption, welche auch in den Flächennutzungsplänen der Städte Unna und Dortmund dargestellt ist, findet sowohl auf der politischen als auch auf der Verwaltungsebene in der gesamten Region einvernehmliche Zustimmung.

Die in der Region abgestimmte Konzeption ist – im Vergleich zur Darstellung des Einstufungsvorschlages des Landes (Bild 1a) dieser Stellungnahme als Bild 1b nachfolgend dargestellt:

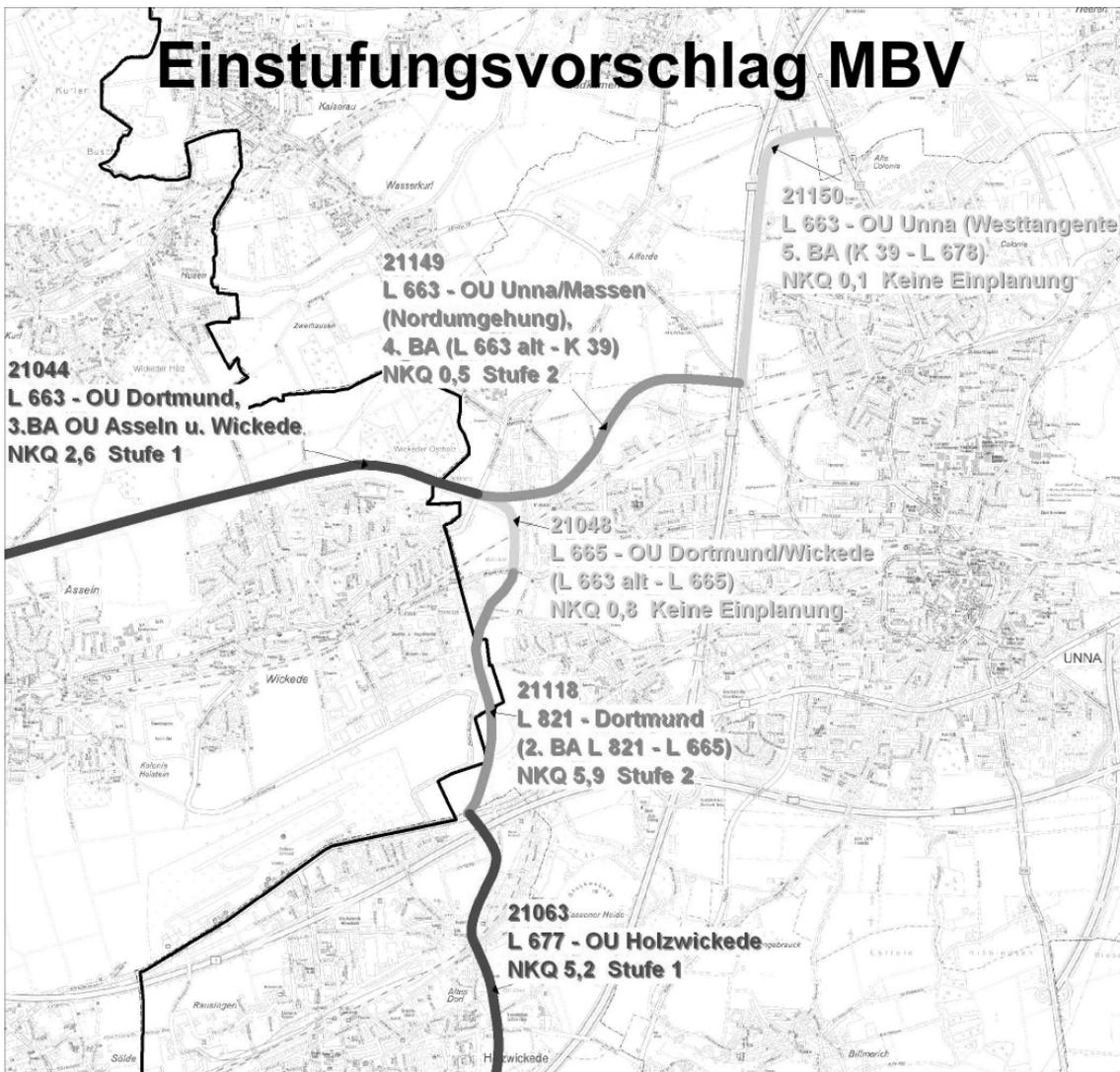


Bild 1a Einstufungsvorschlag des MBV

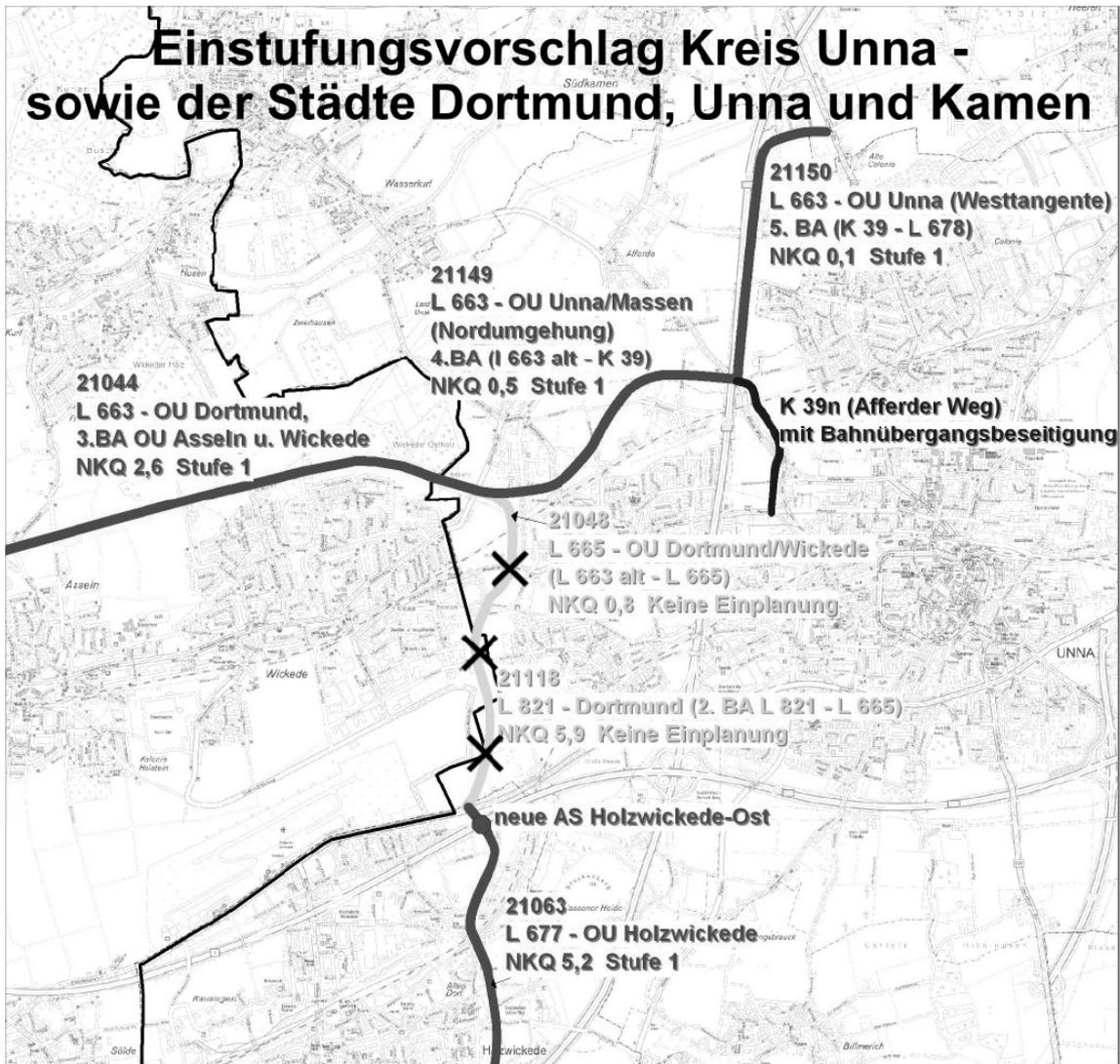


Bild 1b Einstufungsvorschlag Kreis Unna

Für den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan fordert der Kreis Unna somit:

- die Einstufung der Vorhaben 21149 und 21150 in die Stufe 1
- bei einer etwaigen, rechnergestützten Neubewertung müssen die benannten Vorhaben unbedingt im Zusammenhang und nicht – wie den Dossiers entnommen werden kann – einzeln für sich untersucht werden (diese unrealistischen Netzszenarien haben sicherlich auch zu den schlechten NKQs beigetragen); dabei ist unbedingt der südliche Abschnitt der Westtangente Unna, welcher vom Kreis Unna als K 39 n/BU-Beseitigung engagiert vorangetrieben werden wird, einzubeziehen.
- Das Vorhaben 21048 und insbesondere das in der Stufe 2 befindliche Vorhaben 21118 (2. BA L 821n) müssen entfallen. Diese Vorhaben waren ausdrücklich **nicht** Bestandteil der zwischen dem Kreis Unna, der Stadt Dortmund und den Städten Unna und Kamen getroffenen Verabredungen

Weitere Vorhaben in der Stufe 1

Die in der Stufe 1 eingeplanten Vorhaben

- 22017: L 518n, OU Werne, Nordumgehung
- 24168: L 518n, OU Werne, Westumgehung
- 21063: L 677n, OU Holzwickede
- 21119: L 821n, OU Bergkamen
- 24043: L 673n, NB Fröndenberg-Mitte, 2.2 BA, Weiterbau in östlicher Richtung

haben für diese Städte und für den Kreis Unna eine hohe Priorität und sind angemessen eingestuft. Alle Maßnahmen werden auch weiterhin seitens der betroffenen Städte gefordert. Hinsichtlich des Vorhabens 21063 (L 677n, OU Holzwickede) sei darauf hingewiesen, dass diese Maßnahme den Neubau einer BAB-Anschlussstelle Holzwickede-Ost einschließt, was dem Ergebnisdossier nicht eindeutig zu entnehmen ist. Der Bau der Anschlussstelle ist für die notwendige Entlastung der Ortsdurchfahrt Holzwickede von beträchtlicher Bedeutung, was auch Sichtweise des Landesbetriebes Straße/NL Hagen ist.

Vorhaben 21151 (L 665n, OU Unna, Osttangente, NKQ 2.5, Stufe 2)

Für dieses Vorhaben ist eine falsche Linienführung untersucht worden bzw. eine Linienführung, die bereits seit vielen Jahren für die Stadt Unna nicht mehr in Frage kommt und weder dem Planungsstand bzw. den Zielen der Stadtentwicklung der Stadt noch der Darstellung im GEP entspricht.

Diese Trasse würde den wertvollen Landschaftsraum der Uelzener Heide durchschneiden und ist deshalb in dieser Form für die Stadt Unna nicht akzeptabel. Das Bewertungsverfahren müsste insofern für die im FNP bzw. im GEP Dortmund/Kreis Unna/Hamm dargestellte Trasse (Anschluss an die Viktoriastraße) neu erfolgen. Aus Sicht des Kreises Unna wie auch der Stadt Unna genießt die Gesamtkonzeption L 663n gegenüber der Ostumgehung Unna deutliche Priorität. Die Einordnung dieser Maßnahme in Stufe 2 wird auch nach Übernahme der korrekten Trassenführung als angemessen angesehen.

Die korrekte Linienführung (s. a. Bild 2) war in der Phase der Datenerfassungen zur IGVP sowohl vom Kreis als auch von der Stadt Unna angemeldet worden. Darüber hinaus war mit Schreiben vom 15.3.2004 aufgrund der Aufforderung der Bezirksregierung Arnsberg zur Überprüfung der Dossiers dieser Fehler ebenfalls mitgeteilt worden.

Aufgrund der veränderten Trassenführung rege ich die kurzfristige Durchführung einer Neubewertung an. Diese Trasse stellt mit einem Kostenvolumen von 7,7 Mio. Euro darüber hinaus eine wesentlich kostengünstigere Lösung dar, als die bislang noch in der IGVP dargestellte (23 Mio. Euro).

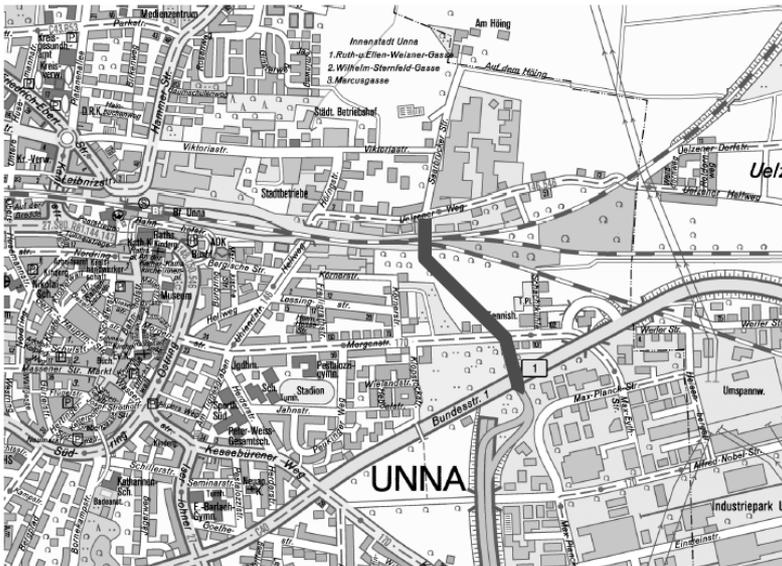


Bild 2: korrekte Trasse Osttangente Unna

Vorhaben 21060 (L 673 n, OU Schwerte)

Die Einstufung dieser für die Entlastung des Stadtkerns von Schwerte äußerst wichtigen Maßnahme in der Stufe 2 wird seitens der Stadt wie auch des Kreises als angemessen angesehen. Da zwischenzeitlich seitens der Stadt eine neue Trassenvariante (Westtangente) favorisiert wird, welche auch bereits im FNP dargestellt ist, muss eine Neubewertung erfolgen, deren Ergebnisse mir noch nicht vorliegen. Auf jeden Fall soll die Einordnung in Stufe 2 erhalten bleiben.

Vorhaben 21049 (L 665n, OU Kamen-Heeren-Werve, NKQ 4,2, „nicht eingeplant“)

Dieses Vorhaben lässt mit einem NKQ von 4,2 bei Realisierung ein überdurchschnittlich gutes Verhältnis von Nutzen und Kosten erwarten und ist trotzdem unter „nicht eingeplante Vorhaben“ eingestuft. Als Begründung wird angegeben: „Kommunale Lösung“. Diese Begründung kann weder von mir noch von der Stadt Kamen nachvollzogen werden. Der inzwischen erfolgte Umbau des Knotenpunktes L 663/L 665 zum Kreisverkehr sowie der stadtverträgliche Umbau der Ortsdurchfahrt haben nach meiner Auffassung bzw. nach Auffassung der Stadt Kamen keinen Einfluss auf den Bedarf nach einer Ortsumgehung. Diese Ortsumgehung ist sowohl im GEP als auch im FNP der Stadt Kamen dargestellt und wird von der Stadt Kamen weiterhin mit hoher Priorität gefordert. Eine Einordnung in die Stufe 2 wird für gerechtfertigt gehalten.

Vorhaben 21059 (L 673n, NB Unna/Süd – Fröndenberg/West, NKQ 0,1, „nicht eingeplant“)

Die Nichteinplanung dieser für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Fröndenberg sehr wichtigen Maßnahme ist aus Sicht des Kreises Unna und der Stadt Fröndenberg nicht nachvollziehbar, zumal gerade diese Stadt heute vergleichsweise außergewöhnlich schlecht an das überörtliche Straßennetz angebunden ist. Diese bereits seit Mai 1997 linienbestimmte Maßnahme soll in die Stufe 2 eingeordnet werden.

Erhaltungsorientierte Ausbautvorhaben

Die Umsetzung der in dieser Kategorie aufgeführten Maßnahmen im Zuge der L 673 in Schwerte und Fröndenberg sowie im Zuge der L 676 zwischen Schwerte-Villigst und Iserlohn-Rheinen wird ausdrücklich befürwortet. **Allerdings richten der Kreis Unna und die Städte und Gemeinden des Kreises den Appell an das Landesministerium, die in den letzten Jahren immer knapper gewordenen Mittel für Unterhaltungsmaßnahmen adäquat aufzustocken, damit zahlreiche dringend notwendige Vorhaben überhaupt zeitnah finanziert und durchgeführt werden können.**

Nachträgliche Anmeldung:

Der ca. 500m lange Nordabschnitt der L 821 zwischen dem Ende der nördlichen Brückenrampe über den Datteln-Hamm-Kanal und der L 736 muss dringend erneuert werden. Der Straßenabschnitt weist erhebliche Straßenschäden auf. Ein Geh- und Radweg fehlt völlig. Auch alternative Schutzräume für Rad- und Fußverkehr wie Suggestivstreifen oder Mehrzweckspuren sind nicht vorhanden. Die Straße hat eine wichtige Funktion als Zubringer zum Naturfreibad Heil. Der Kreis Unna schließt sich der Bitte der Stadt Bergkamen an, das Vorhaben unter der Kategorie „Erhaltungsbedingte Ausbautvorhaben“ aufzunehmen.

Kreuzungsvorhaben

Die in dieser Kategorie eingeordneten Maßnahmen im Kreis Unna

- a) haben 21187 (L 648, OD Schwerte, Ausbau der Einmündung B 236/L 648 mit Neubau der DB-Brücke, bewertet mit NKQ 2,57) und
- b) Vorhaben 21115 (L 821, Bahnübergangsbeseitigung Bergkamen-Heil, NKQ 0,03)

werden bereits seit vielen Jahren massiv gefordert und müssen dringend finanziell gesichert und mit höchster Priorität umgesetzt werden.

- a) Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der B 236 und der – aufgrund der außerordentlich hohen Verkehrsbelastungen im Knotenpunkt - damit verbundenen unabdingbar notwendigen Aufweitung des Robert-Koch-Platzes (Einmündung L 648/B 236) ist die seit vielen Jahren geforderte Beseitigung des durch die zu enge DB-Brücke hervorgerufenen Nadelöhrs mit hoher Priorität durchzuführen.
- b) Die sog. „Wasserstadt Haus Aden“ (zukünftige Anschlussnutzung des Zechengeländes Haus Aden) befindet sich bei der Stadt Bergkamen in einem konkreten Planungsstadium, die Umsetzung ist in den nächsten 5 Jahren vorgesehen (Wohn-, Gewerbe-, Freizeitnutzung). Die verkehrliche Erreichbarkeit hängt wesentlich von der Anbindung an die L 821 ab. Dies ist bedarfsangepasst nur möglich, wenn die Bahnübergangsbeseitigung durchgeführt ist, ansonsten verbleibt eine unterdimensionierte und unfallträchtige Anbindungssituation unmittelbar nördlich des heutigen niveaugleichen Bahnübergangs. Über die gleiche Anbindung sollen die Freizeitnutzungen im Bereich der Bergehalden im Kanalband erschlossen werden.

Nicht berücksichtigte Vorhaben

Die Gemeinde Bönen kritisiert, dass die angemeldete Maßnahme Beseitigung des innerörtlichen Bahnüberganges (BÜ) im Zuge der L 667, Neubau einer innerörtlichen Umgehungsstraße nicht berücksichtigt wurde.

Das Projekt ist für die Gemeinde Bönen von besonderer Dringlichkeit, da die häufigen Schließzeiten der Schrankenanlage schon heute langwierige Staus und Verzögerungen im innerörtlichen aber auch überregionalen Verkehr bedingen. Durch die Errichtung des neuen KLV-Terminals im Gewerbegebiet und die damit verbundenen steigenden Zahlen der Benutzungshäufigkeit des Gleises 10 (Auszugsgleis), wird sich diese Situation noch weiter verschlechtern.

Einstufungsvorschläge für den Infrastrukturbedarfsplan - Teil Schiene

Für den Kreis Unna haben zwei Vorhaben im Schienenbereich absolute Priorität:

- c) der Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Kamen – Hamm und
- d) das Projekt RegionalStadtBahn Dortmund – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm

Vor diesem Hintergrund halte ich es zunächst für unglücklich, dass diese Vorhaben in den Bewertungs- und Einstufungslisten mit der gleichen Bezeichnung „Dortmund – Hamm“ geführt werden. Hier entsteht ein völlig falscher Eindruck, da die Vorhaben absolut unterschiedliche Zielsetzungen verfolgen.

Deshalb wird zunächst vorgeschlagen, zukünftig die Bezeichnungen

- e) Vorhaben 11048 „Dortmund – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm“
oder zumindest (kürzer) „Dortmund – Bergkamen – Hamm“ und
- f) Vorhaben 11049 „Dortmund – Kamen – Hamm“

zu verwenden.

Vorhaben 11049 (Streckenausbau Dortmund – Kamen – Hamm)

Die schlechte Bewertung des wichtigsten Eisenbahnprojektes im östlichen Ruhrgebiet in der IGVP und der entsprechende Einstufungsvorschlag des MBV sind sachlich nicht nachvollziehbar. Die seit bereits über 20 Jahre andauernden Bemühungen der Region und des Landes um eine Aufwertung der östlichen Hauptzufahrt zum Ruhrgebiet werden in Frage gestellt.

Die IGVP berücksichtigt lediglich das zusätzlich erreichbare Fahrgastpotential im Nahverkehr und schätzt es dabei um 15 % niedriger ein als eine (sicherlich aussagekräftigere) Detailstudie von VRR und ZRL aus dem Jahr 2001.

Folgende entscheidende Aspekte für die Erforderlichkeit des Streckenausbaus werden bislang im Rahmen der IGVP außer Acht gelassen:

- Gegenseitige Behinderung von Nah-, Fern- und Güterverkehr wg. Kapazitätsengpässen. In der Folge Verspätungen im gesamten Bahnverkehr zwischen Köln und Bielefeld.
- Neue Haltepunkte an der Strecke in Hamm und Dortmund können nur mit zusätzlichen Streckengleisen realisiert werden.
- Die Strecke ist Bestandteil der Mitte-Deutschland-Fernverbindung nach Thüringen und der Schnellstrecke Dortmund – Kassel. Es ist sachlich nicht gerechtfertigt, den Abschnitt Hamm - Dortmund auszuklammern, während im gesamten weiteren Streckenverlauf Bahnübergänge beseitigt werden und ein Streckenausbau im Paderborner Land sowohl im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als auch im Einstufungsvorschlag des MBV (Projekt 11014) enthalten ist.
- Im Koalitionsvertrag der Landesregierung ist der Ausbau der Knoten Dortmund und Hamm enthalten. Diese sind integraler Bestandteil der nun in der IGVP deutlich zu schlecht bewerteten Gesamtmaßnahme.

Wegen der herausragenden Bedeutung der Strecke für den Nah-, Fern- und Güterverkehr ist eine kurzfristige Neubewertung der Maßnahme unter Einbeziehung der o.g. Gesichtspunkte m. E. unumgänglich. Dies kann sinnvollerweise nur in Zusammenarbeit mit der Region (VRR und ZRL) geschehen, da hier die für die Beurteilung wesentlichen Fakten vorliegen.

Die Maßnahme muss Bestandteil des nächsten Bundesverkehrswegeplanes werden. Hierfür ist eine höhere Einstufung in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans NRW/Teil Schiene unabdingbar. Ziel muss der Anstoß eines Gemeinschaftsprojektes von Bund und Land zum Streckenausbau sein. Ein solches gemeinsames Vorgehen wurde vom Land bereits für den Streckenausbau Kaldenkirchen – Rheydt erfolgreich eingeleitet.

Vorhaben 11048 (Regionalstadtbahn Dortmund – Lünen - Bergkamen – Werne – Hamm)

Der Kreis Unna (federführend), die Städte Dortmund, Lünen, Bergkamen, Werne und Hamm sowie der ZRL, der VRR, die DB AG und die Dortmunder Stadtwerke engagieren sich bereits seit einigen Jahren für die Wiederherstellung des Anschlusses der Stadt Bergkamen an den Schienenpersonennahverkehr sowie die Herstellung einer regionalen Schienenverbindung zwischen Lünen, Bergkamen, Werne und Hamm.

Das große Interesse an der Realisierung einer Regionalstadtbahn wird insbesondere angesichts bereits seit einigen Jahren knapper Kassen durch das trotzdem erfolgte finanzielle Engagement aller beteiligten Kommunen und Institutionen unterstrichen:

- Die grundsätzliche Machbarkeit einer Regionalstadtbahn zwischen Dortmund, Lünen, Bergkamen, Werne und Hamm wurde zunächst im Rahmen einer vom Kommunalverband Ruhrgebiet (heute RVR) im Jahre 2000 fertiggestellten Studie nachgewiesen.
- Zwischen 2002 und 2004 erstellten die Dortmunder Stadtwerke eine sog. „Technische Voruntersuchung“, die sich insbesondere auf den Abschnitt zwischen Dortmund und Bergkamen vertiefend konzentrierte und die zu dem Ergebnis kam, dass das Vorhaben auch finanziell in einem vertretbaren Rahmen bleibt.
- Gutachterliche Studien zur technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit einer Stadtbahn Hamm sind ebenfalls in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen.
- Im Jahre 2004 und 2005 erstellten die DSW21 eine weitere „Technische Voruntersuchung“, die sich mit dem Abschnitt Bergkamen – Werne – Hamm beschäftigte. Unmittelbar anschließend erfolgte durch die Gutachter die Erarbeitung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Methode der Standardisierten Bewertung, sowie die Aufstellung eines Betriebskonzeptes für die Gesamtstrecke, außerdem wurden die nachgeordneten Busnetze konzipiert. Im Rahmen dieses umfangreichen letzten Arbeitsschrittes unterstützte das Land NRW mit einer Förderung von über 42.000 Euro das Projekt aus dem Topf „Innovative ÖPNV-Vorhaben“.

Dieses Projekt ist nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Bergkamen von erheblicher Bedeutung sondern genießt in der gesamten Region Östliches Ruhrgebiet hohe Priorität. Die bislang in das Projekt in erheblichem Umfang geflossenen öffentlichen Mittel dürfen nicht umsonst gewesen sein, weil dieses Projekt im Rahmen der IGVP-Bewertung – wie viele andere wichtige Schienenvorhaben – nicht optimal abgeschnitten hat.

Verfahrenstechnischer Vorschlag

Am Beispiel dieser Maßnahme lässt sich nach Auffassung des Kreises Unna eine grundlegende Verfahrens- bzw. Methodikschwäche beim Einstufungsvorschlag der Schienenprojekte im Vergleich zu Straßenprojekten verdeutlichen.

Für die Schiene sind nur zwei Kategorien im Bedarfsplan vorgesehen. Während die erste Kategorie, analog zur Straße, die Maßnahmen des Bedarfsplans umfasst, trägt die zweite Kategorie bislang den Arbeitstitel „Nicht im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan enthalten“.

Damit wäre eine Weiterverfolgung und Realisierung dieser Projekte nach 2015, wie dies bei der Straße vorgesehen ist, bei der Schiene zunächst nicht möglich.

Grund für diesen Einstufungsvorschlag ist der geringe Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ), den das IGVP-Gutachten diesen Maßnahmen attestiert. Im Rahmen des laufenden Anhörungsverfahrens werden jedoch gerade die gutachterlich ermittelten NKQ der Schienenprojekte von den kommunalen Spitzenverbänden, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden m. E. zurecht heftig kritisiert.

Aufgrund erheblich abweichender Untersuchungsparameter und Fahrgastprognosen weichen die Bewertungen der IGVP oft deutlich von den bereits vorhandenen Gutachten und den vorherigen ÖPNV-Bedarfsplänen des Landes nach unten ab. Eine detaillierte Stellungnahme des Zweckverbandes SPNV Ruhr-Lippe (ZRL) zu dieser Problematik wird Ihnen von dort zugehen. Zu den Unterschieden in Verfahren und Methodik zwischen „IGVP-Bewertung“ und „Standardisierte Bewertung“ wurde anhand des Projektes RegionalStadtBahn Do – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm eine gutachterliche Expertise des ausführenden Ingenieurbüros SPIEKERMANN vorgelegt, die unter Anlage 1 dieser Stellungnahme beigelegt ist.

Eine komplette Neubewertung aller 200 Schienenprojekte unter Einbeziehung der jeweiligen Vorhabenträger ist im Rahmen des laufenden Beratungsverfahrens sicher nicht mehr leistbar.

Um dennoch für die betroffenen Vorhaben eine Entwicklungsperspektive aufrechtzuerhalten und eine Gleichbehandlung von Straße und Schiene im Bedarfsplan sicherzustellen, wird vorgeschlagen, dass den Regionen zugestanden wird, aus dem Reservoir an bisher nicht eingeplanten Maßnahmen (Vorschlag des Landes) bestimmte, besonders vordringliche und wichtige Maßnahmen melden zu können, insbesondere mit dem Ziel, einen Titel für die mittelfristig in Anspruch zu nehmenden Planungsmittel zu erhalten. Die Menge dieser besonders hervorgehobenen Maßnahmen entspricht einer Planungsreserve bzw. einem sog. „Weiteren Bedarf“ in Anlehnung an die Straßenvorhaben.

Das sind für den Kreis Unna die Vorhaben

- g) 10048 RegionalStadtBahn Do – Lünen - Bergkamen – Werne – Hamm und
- h) 10049 Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Kamen – Hamm.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Landrat Michael Makiolla

Anlagen

Durchschrift: Bezirksregierung Arnsberg, Dez. 58, z. H. Frau Jaehrling/Frau Linke

Anlage 1

Gutachterliche Expertise des Büros Spiekermann zum Vergleich der Methoden und Verfahrenstechnik zwischen der „IGVP“ und der „Standardisierten Bewertung“

Standardisierte Bewertung RegionalStadtBahn Dortmund – Lünen – Bergkamen – Werne - Hamm Methoden- und Ergebnisvergleich der volkswirtschaftlichen Bewertungen Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW – Standardisierte Bewertung

Durchführung:

Spiekermann GmbH

Beratende Ingenieure

Düsseldorf, Januar 2006

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Anke Berndgen

Dipl. Ing. Joachim Büscher

1. Anlass und Vorgehen

Der Kreis Unna und die Städte Dortmund und Hamm haben 2004 die Dortmunder Stadtwerke (DSW21) beauftragt die technische Machbarkeit einer Regional-StadtBahn zu prüfen, die die Städte Dortmund, Lünen, Bergkamen, Werne und Hamm (im Folgenden nur noch RegionalStadtBahn) miteinander verbindet. Diese Untersuchung verlief zweistufig und wurde im Herbst 2005 mit dem Abschnitt bis Hamm abgeschlossen. Die technische Machbarkeit konnte nachgewiesen werden. Es wurden zwei Varianten mit unterschiedlichen Anbindung der Stadt Lünen definiert.

An diese Untersuchung wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung angehängt. Diese sollte nach dem gültigen Verfahren prüfen, ob die formale Fördervoraussetzung für Zuwendungen aus den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gegeben ist.

Parallel zu diesen Untersuchungen stellt das Land NRW eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) mit dem Ziel auf, die in die Prüfung gebrachten Vorhaben zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger in einem einheitlichen Verfahren gemeinschaftlich zu bewerten.

Die Ergebnisse der IGVP wie der Standardisierten Bewertung liegen nun vor und weichen zuwendungsrelevant von einander ab. Hierbei ist hervorzuheben, dass das in der IGVP angemeldete Vorhaben RegionalStadtBahn im Wesentlichen der „DB-Variante“ aus der NKU entspricht.

Die nachfolgenden Vergleiche zeigen Unterschiede und Gemeinsamkeiten auf. Diese werden auf qualitative und quantitative Relevanz hinsichtlich der Unterschiede der Gesamtergebnisse geprüft. Abschließend werden die Ergebnisse in ein Fazit überführt.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Anmeldung der Vorhaben zur IGVP bereits 2003 erfolgten. Die Varianten der Standardisierten Bewertung entsprechen dem technisch Machbaren und stellen den politischen Willen dar.

2. Bewertungsverfahren / Methode

Das Verfahren einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der Standardisierten Bewertung korrespondiert methodisch mit der Nutzen-Kosten-Analyse der IGVP. Die Nutz-Wert-Analyse gibt es ebenfalls in beiden Verfahren, sie wurde allerdings für das vorliegende Vorhaben nur in der IGVP ermittelt. Die Anzahl der in die Bewertung eingehenden Teilindikatoren sind unterschiedlich. Gleiche Teilindikatoren entsprechen sich nicht immer vollständig. Nachfolgend werden die einzelnen Teilindikatoren der IGVP systematisch abgehandelt:

IGVP	Teilindikator	Einheit
	I.2.1:	Verkehrsbeteiligungsdauern, Personenverkehr ÖV
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> • Berechnungsweise zur Standardisierten Bewertung identisch • es wird nur Fahrzeit statt Reisezeit ermittelt; somit fehlen Fußwegzeiten und Warte-/Anschlusszeiten (⇒ I.4.1) • Kostensatz 5,8 €/Pers-h gegenüber 7 € für Erwachsene bzw. 2 € für Schüler in der Standardisierten Bewertung; somit entspricht der Kostensatz der IGVP einem durchschnittlichen Schüleranteil von 24 % 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	I.2.1:	Verkehrsbeteiligungsdauern, Personenverkehr IV
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> • wird in Standardisierter Bewertung nicht ermittelt 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	I.4.1:	Wartezeiten/Anschlusszeiten
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> • wird in Standardisierter Bewertung im Rahmen der Reisezeiteinsparung ermittelt • ergänzt somit I.2.1 ÖV (s.o) 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	II.8.2:	Betriebskosten ohne Energieverbrauch
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> • wird in ähnlicher Weise in Standardisierter Bewertung ermittelt • Energiekosten werden in IGVP separat ermittelt (⇒ IX.29 ff) • Personalkosten werden in IGVP gar nicht berücksichtigt 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	II.8.2: Betriebskostengrundwerte Pkw	[Mio. €/a]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird in ähnlicher Weise in Standardisierter Bewertung ermittelt Energiekosten werden in IGVP separat ermittelt (⇒ IX.29 ff) Kostensatz liegt mit 10,3 €/Pkw-km weit unter dem Kostensatz der Standardisierten Bewertung mit durchschnittlich 24 €/Pkw-km die Betriebskosten Pkw werden allerdings noch durch den Indikator IX.29 Energieverbrauch ergänzt (⇒ ~ 1,5 €/Pkw-km) 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	III.9.1: NO _x , VOC-Belastungen, NO _x -Äquivalente: Dieselfahrt, Elektrobereitstellung und IV	[t/a]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird mit anderem Verfahren (TREMODO) ermittelt Ergebnisse sind somit nur absolut zu vergleichen Indikator hat aufgrund seiner Ausprägung keine Relevanz auf das Ergebnis 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	III.9.2: Schadstoffimmissionen innerorts	[SEG]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird mit anderem Verfahren (TREMODO) ermittelt Ergebnisse sind somit nur absolut zu vergleichen Indikator hat aufgrund seiner Ausprägung keine Relevanz auf das Ergebnis 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	III.9.3: Lärmimmissionen bewohnten Gebieten	[LEG]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird in ähnlicher Weise in Standardisierter Bewertung ermittelt Indikator hat aufgrund seiner Ausprägung keine Relevanz auf das Ergebnis 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	III.10.1: Trennwirkungen	[h/a]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird in Standardisierter Bewertung (NKU) nicht ermittelt Indikator hat aufgrund seiner Ausprägung keine Relevanz auf das Ergebnis 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	III.14.1: Unfälle Personenschäden	[Anz. Unfälle]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird in ähnlicher Weise in Standardisierter Bewertung ermittelt 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	III.14.2: Unfälle Sachschäden	[Anz. Unfälle]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird in ähnlicher Weise in Standardisierter Bewertung ermittelt 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	VII.24.1: Unterhaltungskosten pro Jahr (zusätzliche Vorhaben)	[Anz. Unfälle]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird in gleicher Weise in Standardisierter Bewertung ermittelt Differenzierung der Anlagenteile in IGVP größer 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	IX.29.ff: Energieverbrauch	[GJ/a; t/a]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird mit anderem Verfahren (IV ⇒ BVWP; ÖV ⇒ TREMOD) ermittelt Ergebnisse sind somit nur absolut zu vergleichen 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	X.35.1: CO ₂ -Emissionen der Verkehrsmittel in NRW	[kt CO ₂ /a]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> wird mit anderem Verfahren (IV ⇒ BVWP; ÖV ⇒ TREMOD) ermittelt Kostensatz sind mit 217 € zu 231 € ähnlich Umrechnungsfaktor der Elektrotraktion (MJ ⇒ g CO₂) ist beim IGVP-Verfahren etwa um den Faktor 2,0 größer; ist allerdings an die BVWP bzw. an die Werte des europäischen UCTE-Mixes (<i>Union for the Coordination of Transmission of Electricity</i>) angelehnt 		

IGVP	Teilindikator	Einheit
	VII.24.1: Investitionskosten pro Jahr	[Mio. €/a]
Analyse:		
<ul style="list-style-type: none"> • wird in gleicher Weise in Standardisierter Bewertung ermittelt • Differenzierung der Anlagenteile in IGVP größer 		

Durch die Anwendung verschiedener Verfahren bei der Bestimmung der originären Größen der Teilindikatoren entstehen ohne Berücksichtigung der Unterschiede in den Grundlagendaten (s.u.; Anmeldung IGVP bzw. aktuelle Konzepte) Abweichungen. Die Algorithmen z.B. zur Bestimmung der verkehrlichen Wirkung der Vorhaben weichen in einigen Punkten ab. Ein maßgeblicher Unterschied ist die Berücksichtigung so genannter induzierter Verkehre im Verfahren der Standardisierten Bewertung. Sie führen im positiven Fall zu einem Anstieg der ÖPNVKunden. Sie bewirken allerdings keine für die NKU der Standardisierten Bewertung relevanten Nutzen.

3. Grundlagen, Vorhabendefinition und Konzept

Ein Vergleich der jeweiligen technischen, betrieblichen, konzeptionellen und investiven Randbedingungen gemäß Anmeldung zur IGVP und der aktuellen und abgestimmten DB-Variante der Standardisierten Bewertung hat folgende Erkenntnisse gezeitigt:

- Die Linienführung weicht im Bereich der Stadt Bergkamen ab. Die aktuell in der Standardisierten Bewertung untersuchte Trassenführung verläuft über die Landwehrstraße zentral durch Bergkamen. Die in der IGVP angemeldete Variante beinhaltet noch die alternative Führung im Süden Bergkamens am Rande der Bebauung.
- Die Investitionen weichen mit 164,5 Mio.€ (IGVP) zu 137,1 Mio.€ Standardisierte Bewertung inkl. Planungskosten erheblich voneinander ab. Der Unterschied liegt in der Hauptsache darin, dass die IGVP 15 % Planungskosten und 10 % Unvorgesehenes berücksichtigt, wohingegen in der Standardisierten Bewertung nur 10 % Planungskosten angesetzt werden.
- Die Fahrzeiten weichen mit 68 Minuten in IGVP gegenüber 77 Minuten in der Standardisierten Bewertung erheblich voneinander ab.
- Für die Untersuchung der IGVP wurde wahrscheinlich ein nicht im Detail an das Vorhaben angepasstes Busnetz berücksichtigt.

4. Ergebnisse

Übersicht

In der nachfolgenden Tabelle werden die Nutzenindikatoren beider Verfahren gegenüber gestellt:

Zum Verständnis der folgenden Ausführungen ist nachstehende, beiden Verfahren immanente, Definition zu beachten. Die volkswirtschaftlich relevanten Nutzen setzen sich aus den Positionen 5 bis 12 der Tabelle zusammen. Entstehen dabei Kosten werden diese als negative Nutzen angesetzt. Die Kosten werden allein durch die Investitionskosten Fahrweg definiert.

Kennwert	NKA IGVP	NKU StB
1. Fahrzeit RegionalStadtBahn	68 Min.	77 Min.
2. Saldo Fahrgastzahlen	6.800 Fahrten	6.900 Fahrten
3. Investitionen inkl. Planungskosten	164,5 Mio.€	137,1 Mio.€
4. Investitionskosten Fahrweg = Kosten	+7,847 Mio.€/a	+5,826 Mio.€/a
5. Unterhaltungskosten Fahrweg	-3,253 Mio.€/a	-2,286 Mio.€/a
6. Betriebskosten ohne Energie	-0,408 Mio.€/a	-1,740 Mio.€/a
7. Personalkosten	-	+0,897 Mio.€/a
8. Energiekosten	-0,892 Mio.€/a	-0,071 Mio.€/a
9. Reisezeitvorteil	+2,061 Mio.€/a	+5,499 Mio.€/a
10. Betriebskosten Pkw	+0,420 Mio.€/a	+2,778 Mio.€/a
11. Umwelt	-2,059 Mio.€/a	+0,213 Mio.€/a
12. Unfall	+0,276 Mio.€/a	+1,040 Mio.€/a
13. Summe 5 bis 12 = Nutzen	-3,855 Mio.€/a	+6,330 Mio.€/a
14. Nutzen-Kosten-Quotient	-0,49	+1,09

Abb. 1: Vergleichende Übersicht der Teilindikatoren

Auswertung der Übersicht

Die unterschiedlich hohen Investitionen führen auch zu abweichenden jährlichen Investitionskosten und Unterhaltungskosten.

Ein Vergleich der Streckenbelastungen zeigt eine sehr gute Überstimmung in beiden Verfahren. Im Bereich der internen Verflechtungen der Stadt Hamm weichen die Belastungen jedoch ab. Die verkehrlichen Wirkungen in Form verlagerter Fahrten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV können aufgrund fehlender Angaben im Dossier nicht verglichen werden. Es ist allerdings aufgrund der daraus abgeleiteten Indikatoren zu vermuten, dass der entsprechende Wert unterhalb dessen der Standardisierten Bewertung liegt. So ist die ableitbare Summe der eingesparten Pkw-Kilometer pro Jahr sehr viel geringer. Die Nutzenstiftung aus verkehrlichen Effekten des in der IGVP untersuchten Konzeptes sind sehr viel geringer. Besonders der Indikator zur Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes ergibt eine extrem gegensätzliche Aussage.

5. Fazit

Die gegensätzlichen Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Untersuchungen gemäß IGVP bzw. Standardisierter Bewertung ergeben sich im Wesentlichen aus drei Gründen:

I. Investitionen

Die veranschlagten Investitionen weichen voneinander ab. Dies hängt maßgeblich mit dem Anteil der angesetzten Planungskosten und Kosten für Unvorhergesehenes zusammen. Aufgrund einer anderen Verteilung der Investitionen auf die verschiedenen Baugruppen (Kunstbauwerke, Betriebstechnik, u.a.) ergeben sich dabei Abweichungen bei der Berechnung der Investitionskosten und Unterhaltungskosten Fahrweg in Höhe von 35 % (Investitionskosten) bzw. 42 % (Unterhaltungskosten).

II. Betriebskonzepte

Die Auflistung des Betriebskonzeptes im Vorhabendossier weist keine Maßnahmen für den Busverkehr aus. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Anpassungen im Busnetz bei Einführung des Vorhabens unterstellt worden sind. Aus der Betrachtung der Verkehrsbelastungen ergibt sich allerdings die Vermutung, dass dies gerade in den zwischenörtlichen Relationen geschehen ist und in den Bereichen der internen Erschließung der anliegenden Gemeinden nicht in dem Maße erfolgen konnte, wie bei den optimierten Netzen der Standardisierten Bewertung. Gerade die starken Abweichungen im Bereich der Stadt Hamm stützen diese Aussage.

Dadurch ist der Schluss zulässig, dass zum Einen im Vorhabenfall der IGVP zuviel Busbetriebsleistung belassen wurde und so die Betriebskosten nicht im gleichen Maße wie im Mitfall der Standardisierten Bewertung sinken. Zum anderen sind dadurch die wesentlich geringeren verkehrlichen Wirkungen zu erklären, die die Unterschiede der relevanten Nutzenindikatoren zeitigen.

III. Verfahren

Schlussendlich führen verfahrensbedingte Abweichungen bei Berechnungsmodellen aber auch bei den angesetzten Kostensätzen zu erheblichen Abweichungen. So entstehen sehr hohe negative Nutzen im Bereich der Umweltwirkungen – vor allem bei der Bewertung des CO₂-Ausstoßes.

Zusammenfassung

Der spezielle Vergleich für das Vorhaben RegionalStadtBahn Dortmund – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm zwischen IGVP und Standardisierter Bewertung ergibt wesentliche Unterschiede in der Methodik und deren Ansätzen, die zu hohen absoluten Abweichungen einzelner Teilindikatoren führen. Darüber hinaus weisen die untersuchten Vorhaben in maßgeblichen Bereichen (Investitionen und Betriebskonzepten) signifikante inhaltliche Unterschiede auf, die ebenfalls einen hohen absoluten Einfluss auf die Teilindikatoren besitzen.