**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Bezirksregierung Arnsberg
59821 Arnsberg

Bezirksregierung Detmold
32756 Detmold

Bezirksregierung Düsseldorf
40474 Düsseldorf

Bezirksregierung Köln
50667 Köln

Bezirksregierung Münster
48128 Münster

Regionalverband Ruhr
45128 Essen

go.Rheinland GmbH
50679 Köln

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
45879 Gelsenkirchen

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
59423 Unna

Aktenzeichen 7A3 58.11.01
bei Antwort bitte angeben

Dr. Raoul Rothfeld
Telefon: 0211 4566-238
raoul.rothfeld@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

– per elektronischer Post –

Ankündigung der (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Derzeit wird im Auftrag des Landes ein multimodales Landesverkehrsmodell 2035 (LVM 2035), mit dem Prognosehorizont des Jahres 2035, erstellt. Auf der Grundlage des LVM 2035 werden dann die verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen für ÖPNV, Landesstraßen sowie erstmalig für Radschnellverbindungen des Landes erstellt:

- Der gültige **ÖPNV-Bedarfsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen stammt aus dem Jahr 2006. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sieht gemäß § 7 Absatz 1 vor, dass der ÖPNV-Bedarfsplan bei Bedarf

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße

fortzuschreiben ist. Derzeit angewendet wird eine Übergangsregelung um, dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen nicht zu verzögern (vgl. Landtagsvorlage 17/258).

- Der bestehende **Landesstraßenbedarfsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen stammt aus dem Jahr 2007. Im Landesstraßenausbaugesetz (LStrAusbauG) ist in § 1 Absatz 4 die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans per Gesetz gefordert.

- Der **Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes** soll gemäß § 19 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW) erstmalig aufgestellt werden.

Die Bedarfspläne sind Grundlage für die langfristigen Entscheidungen über Infrastrukturmaßnahmen auf Grundlage von Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen. Für die drei genannten Bedarfspläne des Landes wird die jeweilige (Neu-)Aufstellung derzeit aktiv vorbereitet und soll jeweils im Jahr 2024, voraussichtlich jedoch zu unterschiedlichen Zeitpunkten, beginnen. So wird die Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans auf Grund der Anforderung aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz aktuell priorisiert. Im Folgenden möchten wir über die Planungen zur (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne informieren, welche u. a. die Einbindung der kommunalen Gebietskörperschaften, der Zweckverbände, der Bezirksregierungen und der regionalen Planungsträger (d. h. den Regionalräten und dem Ruhrparlament) vorsehen. In diesem Zusammenhang möchten wir ebenso über den Stand der für den ÖPNV geltenden Übergangsregelung und der Einführung eines Vorbereitungsverfahren für die Planung von Radschnellverbindungen informieren.

Planungen zur (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne

Aktuell befindet sich die (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne in Vorbereitung. Die Vergaben für den ÖPNV-Bedarfsplan und Landesstraßenbedarfsplan sollen möglichst zeitnah beginnen. Zur Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans läuft aktuell bereits ein Vergabeverfahren. Nach derzeitiger, vorläufiger Zeitplanung soll mit den Dienstleistenden je ein Bedarfsplanentwurf für ÖPNV und Landesstraßen idealerweise noch im nächsten Jahr fertig gestellt werden. Die Aufstellung eines Bedarfsplanentwurfs für Radschnellverbindungen des Landes wird priorisiert und soll idealerweise zeitlich vor den Entwürfen der Bedarfs-

pläne für Landesstraßen und ÖPNV vorliegen. Die jeweiligen „Strategischen Umweltprüfungen“, die Beschlüsse der regionalen Planungsträger, die Beschlüsse des Landtags bzw. dessen Verkehrsausschusses und, abschließend, die Veröffentlichung der finalen Bedarfspläne folgen anschließend den jeweiligen Bedarfsplanentwürfen.

Diesem Schreiben zeitnah folgend, sollen die initialen Maßnahmenlisten je verkehrlichem Bedarfsplan (d. h. konkret für SPNV, ÖSPV und Seilbahnen, Landesstraßen sowie Radschnellverbindungen) seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr an die Bezirksregierungen übergeben werden. Die kommunalen Gebietskörperschaften und Zweckverbände sollen diese initialen Maßnahmenlisten daraufhin aufarbeiten, indem sie zu den Maßnahmenlisten Stellung nehmen. Die gesammelten Stellungnahmen sollen anschließend durch die Bezirksregierungen dem jeweiligen regionalen Planungsträger, d. h. dem entsprechenden Regionalrat oder dem Ruhrparlament, gemäß § 9 Absatz 4 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen, zur Beschlussfassung über die Vorschläge der Region vorgelegt werden. Die Erstellungsmethode und der Verfahrensablauf der initialen Maßnahmenlisten unterscheiden sich hierbei geringfügig je verkehrlichem Bedarfsplan.

Für den **ÖPNV-Bedarfsplan** wurden vorhandene Maßnahmenanmeldungen, welche einer Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung aus den Jahren 2015/2016 entstammen, durch das für Verkehr zuständige Ministerium auf Relevanz geprüft. Im Folgenden werden diese Maßnahmenanmeldungen den Zweckverbänden (für SPNV-Maßnahmen) und den kommunalen Gebietskörperschaften über die Bezirksregierungen (für alle anderen ÖPNV-Maßnahmen) zur Stellungnahme vorgelegt.

Bezüglich des **Landesstraßenbedarfsplans** werden den kommunalen Gebietskörperschaften über die Bezirksregierungen die Vorhaben des derzeit gültigen Bedarfsplans zur Stellungnahme vorgelegt. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) wird im Prozess der Bedarfsplanaufstellung kontinuierlich durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr eingebunden.

Beim **Radschnellverbindungsbedarfsplan** werden Routenvorschläge aus der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr den kommunalen Gebietskörperschaften über die Bezirksregierungen zur Stellungnahme vorgelegt. Auch beim Radschnellverbindungsbedarfsplan erfolgt eine

kontinuierliche Einbindung von Straßen.NRW durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr.

Die Fristen zur Rückmeldung je verkehrlichem Bedarfsplan werden gemeinsam mit den initialen Maßnahmenlisten und der Bitte zur Stellungnahme über die Bezirksregierungen an die kommunalen Gebietskörperschaften und direkt an die Zweckverbände kommuniziert. Hierbei können die Rückmeldungen separiert nach verkehrlichem Bedarfsplan oder auch gebündelt erfolgen. Vorläufige Planungen sehen momentan eine Rückmeldungsfrist bis Mitte des Jahres vor.

Aktualisierung der für den ÖPNV geltenden Übergangsregelung

Seit dem Jahr 2017 gilt die eingangs erwähnte Übergangsregelung zur Aufnahme von Maßnahmen in den bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan. Nach erbrachtem und abgestimmtem Nachweis der Wirtschaftlichkeit (als „Standardisierte Bewertung“), sowie Anmeldung durch den jeweiligen Aufgabenträger gemäß Landesplanungsgesetz über die regionalen Planungsträger für den ÖPNV-Bedarfsplan, legt das zuständige Ministerium dem Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen die Maßnahmen mit der Bitte um Einvernehmensherstellung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes vor. Gemäß der Landtagsvorlage 17/258 ist geplant, bis zum Beginn der Maßnahmenbewertung für den neu aufzustellenden ÖPNV-Bedarfsplan entsprechend zu verfahren.

Das Vergabeverfahren für die zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans notwendigen Dienstleistungen soll zeitnah veröffentlicht werden. Nach erfolgter Vergabe, d. h. zu Beginn der Erarbeitung, wird ein Zeitplan erstellt, welcher spezifiziert wann, mit der Maßnahmenbewertung voraussichtlich begonnen wird – dieser Zeitpunkt ist für die Beendigung der Übergangsregelung maßgebend.

Nach vorläufiger Planung ist davon auszugehen, dass die Gültigkeit der Übergangsregelung somit im Laufe des Jahres 2025 enden könnte. Ist die standardisierte Bewertung einer dringenden Maßnahme, in Abstimmung mit dem Land und mit einem auskömmlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis (größer 1), vor dem Ende der Übergangsregelung abgeschlossen, so kann diese Maßnahme noch den jeweiligen regionalen Planungsträgern zum Beschluss – und im Nachgang dem Verkehrsausschuss des Landtags zur Einvernehmensherstellung – vorgelegt werden.

Zur Bewahrung der Handlungsfähigkeit soll, in der Zeit nach Ende der Übergangsregelung und vor Inkrafttreten des neuen ÖPNV-Bedarfsplans, eine **Ausnahmeregelung bei besonderer Dringlichkeit** gelten. Im Einzelfall sollen Maßnahmen bei besonderer Dringlichkeit auf Antrag der Zweckverbände zur Aufnahme in den bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan vorgeschlagen werden können. Das für Verkehr zuständige Ministerium entscheidet, ob die vorgeschlagene Maßnahme zur Anwendung der Ausnahmeregelung bei besonderer Dringlichkeit zugelassen wird. Diese Ausnahmeregelung orientiert sich funktional und verfahrenstechnisch an der Übergangsregelung, zusätzlich müssen hierbei jedoch folgende Kriterien erfüllt sein:

- Der Beschluss der regionalen Planungsträger zur Aufnahme einer Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan per Übergangsregelung, muss mindestens eine Sitzung und zugleich mindestens ein halbes Jahr vor dem Beschluss der regionalen Planungsträger bzgl. des neu aufgestellten ÖPNV-Bedarfsplans, gemäß § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen, erfolgt sein.

- Die Zweckverbände haben eine Erläuterung der besonderen Dringlichkeit vorzulegen. Aus dieser Erläuterung muss hervorgehen, aus welchen Gründen die Aufnahme der Maßnahme vor der Fertigstellung des neu aufgestellten ÖPNV-Bedarfsplan erfolgen soll.

- Bei Maßnahmen, welche zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans angemeldet wurden, muss die im Rahmen der Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans durchgeführte Bewertung ebenso ein auskömmliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (größer 1) aufweisen.

- Bei Maßnahmen, welche nicht zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans angemeldet wurden, müssen die Zweckverbände eine Erläuterung des unvorhersehbaren Bedarfs vorlegen. Aus dieser Erläuterung muss hervorgehen, aus welchen Gründen die Maßnahme nicht zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans angemeldet werden konnte.

Vorbereitungsverfahren für die Planung von Radschnellverbindungen

Bis zur Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans wird die kommunale Planung von zusätzlichen Radschnellverbindungen seitens des Landes durch ein sogenanntes Vorbereitungsverfahren unterstützt werden. Hierbei können kommunale Planungen wie bisher mit einem Prozentsatz von bis zu 95% gefördert werden. Zusätzlich kann nunmehr eine **Beratung der kommunalen Planungsträger durch Straßen.NRW** erfolgen. Hierfür können sich die kommunalen Planungsträger an die für sie jeweils zuständige Regionalniederlassung von Straßen.NRW wenden. Dabei kann die Art der Beratung von grundlegenden Hinweisen beispielsweise zum Projektzuschnitt oder dem Ablauf des Planungsprozesses bis hin zu konkreter Beratung beispielsweise zur Fertigstellung von Ausschreibungsunterlagen reichen.

Mit dem Vorbereitungsverfahren soll sichergestellt werden, dass diese kommunalen Planungen eine möglichst solide Grundlage bilden für ggf. auf die Bedarfsplanaufstellung folgende Planungsphasen. Selbst im Falle, dass ein Projekt keine spätere Berücksichtigung im Radschnellverbindungsbedarfsplan finden sollte, könnten die Planungen ohne zeitlichen Verzug als kommunale Radschnellverbindungen fortgeführt und in die Umsetzung gebracht werden.

Ein praktisches Beispiel hierfür ist eine Kommune, die mit einer kommunalen Planung für eine Radschnellverbindung (z. B. Machbarkeitsstudie) an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen herantritt und dabei den Wunsch formuliert, dass der Landesbetrieb die weitere Planung übernehmen möge. Hierfür besteht jedoch kein Planungsauftrag. Insofern kann der Landesbetrieb die weitere Planung nicht übernehmen. Mit Vorliegen des Bedarfsplans wird jedoch eine Grundlage bestehen, auf derer der Landesbetrieb einen Planungsauftrag für diese Verbindung erhalten könnte. Aus diesem Grund besteht ein Landesinteresse, dass die kommunale Planung nach den entsprechenden rechtlichen und technischen Vorgaben für Radschnellverbindungen des Landes fortgesetzt werden. Um dies sicherzustellen, begleitet der Landesbetrieb den kommunalen Planungsprozess. Die Art der Begleitung hängt hierbei vom jeweiligen Einzelfall und insbesondere dem Stand sowie der Qualität der vorgelegten, kommunalen Planung ab. Für den Fall, dass die Radschnellverbindung in den Bedarfsplan aufgenommen wird, erhält der Landesbetrieb einen Planungsauftrag und plant die Relation als Radschnellverbindung

des Landes weiter. Für den Fall, dass die Radschnellverbindung nicht in den Bedarfsplan aufgenommen wird, hat die Kommune nichtsdestotrotz die Möglichkeit, die Relation als kommunale Radschnellverbindung weiterzuverfolgen.

Bekanntgabe der Planungen zur (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne

Diese Ankündigung der (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen wurde zuvor dem Verkehrsausschuss des Landtags als schriftlicher Bericht zur Verfügung gestellt und soll anschließend den jeweiligen Verkehrsausschüssen der regionalen Planungsträger vorgestellt werden. Hierzu hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr entsprechende Tagesordnungspunkte für kommende Sitzungen der Verkehrsausschüsse bzw. -kommissionen der regionalen Planungsträger angemeldet.

Gerne können Sie dieses Schreiben bei Bedarf für eine Vorabinformation an die kommunalen Gebietskörperschaften verwenden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez. Thomas Plück