

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 68 - Fachbereich Mobilität und Verkehr Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 68/0022/WP18 Status: öffentlich Datum: 15.05.2024 Verfasser/in: Dez.III/FB68/300	
Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
13.06.2024	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		x

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Erläuterungen:

Derzeit erstellt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) einen neuen ÖPNV-Bedarfsplan für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV in NRW. Der Bedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro.

Für die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen wurde das Beteiligungsverfahren über die Bezirksregierungen eingeleitet. Im Rheinland wird dieses Verfahren in Abstimmung der Bezirksregierung Köln mit dem Landesministerium federführend von go.Rheinland durchgeführt.

Auf Grundlage einer aus den Anmeldungen für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplan von 2015/2016 erstellten initialen Maßnahmenliste wird die Stadt in Abstimmung mit der Städteregion und dem AVV bis zum 28. Juni 2024 zu den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Vorhaben Stellung nehmen und Anpassungen vornehmen. In diesem Kontext können die bestehenden Maßnahmenanmeldungen kommentiert, ergänzt und angepasst werden.

Gemäß einer seit 2017 bestehenden Übergangsregelung können darüber hinaus neue Vorhaben zusätzlich in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen werden. Für die Aufnahme sind eine abgeschlossene standardisierte Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von mehr als 1,0, die Anmeldung durch den Aufgabenträger über den regionalen Planungsträger für den ÖPNV-Bedarfsplan sowie die Zustimmung des Verkehrsausschusses des Landtags zur Aufnahme sowohl in den ÖPNV-Bedarfsplan als auch in den Infrastrukturfinanzierungsplan erforderlich.

Unter Berücksichtigung einer abgestimmten und priorisierten Liste von Maßnahmen ist geplant, dass der Regionalrat Köln in seiner Sitzung am 11. Oktober 2024 über die regionalen Projektvorschläge entscheidet.

Über den aktuellen Sachstand zur regionalen Abstimmung von Maßnahmenanmeldungen für die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans wird die Verwaltung im Ausschuss berichten.

Anlage/n: