



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2199**

A11

Oliver Krischer

26.01.2024

Seite 1 von 5

Aktenzeichen
58-11-03

Kathrin Goldmann
Telefon 0211 4566-167
Telefax 0211 4566-388
Kathrin.goldmann@
munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Sachstand zum Landesverkehrsmodell 2035

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht zum Sachstand Landesverkehrsmodell 2035 mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

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



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

Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags Nordrhein-
Westfalen
am 31.01.2024

Schriftlicher Bericht

Sachstand zum Landesverkehrsmodell 2035

Im Dezember 2014 hat das damalige Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes eine Landesverkehrsuntersuchung 2030 (MLVU 2030) beauftragt. Diese beinhaltete sowohl die Erstellung eines Verkehrsmodells sowie die Erstellung des ÖPNV-Bedarfsplans. Während der Projektlaufzeit stellten sich Qualitätsprobleme heraus, welche die Prognosefähigkeit des Verkehrsmodells erheblich beeinträchtigten, sodass zu befürchten war, dass kein solides Verkehrsmengengerüst für die Bewertung der Bedarfsplanmaßnahmen zur Verfügung stehen wird. Aus diesem Grund wurde der Werkvertrag mit dem Gutachterkonsortium nach gründlicher Abwägung im August 2017 gekündigt.

Nach entsprechender Vorbereitung und der anschließenden Neuausschreibung der Erstellung eines Landesverkehrsmodells (LVM) mit Analysejahr 2015 und angepasstem Prognosejahr 2035 wurde Ende 2018 mit dem Aufbau des LVM begonnen. Bei dem LVM handelt es sich um eines der größten Verkehrsmodelle in Deutschland und es umfasst knapp 7.500 Verkehrszellen.

Dem LVM liegen zahlreiche Datenquellen zugrunde. Eine der wichtigsten Datenquellen ist die Erhebung Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017) zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Weitere Daten stammen zum Beispiel von IT.NRW. Zur Modellkalibrierung wurden Zählraten beispielsweise von Straßen.NRW und Verkehrsunternehmen sowie die bereits genannten Daten aus der MiD 2017 verwendet.

Bei einem Modell in dieser Größenordnung handelt es sich um ein sehr komplexes Projekt, welches auch Herausforderungen in der Aufstellungsphase mit sich bringt. Die Modellaufstellung befindet sich in der finalen Phase. Unter anderem nachfolgende Gründe haben zu Verzögerungen des Projektes geführt.

Im Land vorhandene Datensätze, insbesondere zu den Arbeitsplätzen, Studierenden und zu künftigen Siedlungsentwicklungen – den sogenannten Strukturdaten – waren nicht detailliert genug für die Verwendung im LVM, so dass Nacherhebungen erforderlich geworden sind. Für die räumlich korrekte Verortung geplanter Siedlungs- und Gewerbegebiete wurden beispielsweise alle Kommunen in NRW angeschrieben, damit konkrete bereits existierende Planungen in entsprechender Größe im Modell berücksichtigt werden konnten.

Weitere wichtige Eingangsdaten sind die des Verkehrsverhaltens. Die Verzögerungen bei der Veröffentlichung von regionalisierten Daten hat auch zu Verzögerungen in der Aufstellung des LVM geführt. Im Weiteren führte die Pandemie zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens, welche teilweise dauerhaft Bestand haben, z.B. die vermehrte Nutzung von Homeoffice sowie der dienstliche Einsatz von Videokonferenzen als Substitut zu Präsenztreffen. Diese Veränderungen wurden in der Prognose 2035 berücksichtigt. In die Prognosebetrachtung gehen wesentliche und für das Land wichtige Veränderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen während der Projektlaufzeit, z.B. die Einführung des Deutschlandtickets, ein.

Für die Verkehrsprognose 2035 müssen zahlreiche Annahmen darüber getroffen werden, welche Veränderungen sich z.B. in den sozioökonomischen Rahmenbedingungen, bei den Preisen oder im Mobilitätsverhalten ergeben werden. Diese Annahmen haben Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in 2035. Auch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat von einem Gutachterkonsortium Prämissen für die Bundesverkehrsprognose erarbeiten lassen. Da sich die Veröffentlichung dieser Prämissen verzögerte, aber ein Abgleich der NRW-Prämissen mit denen des Bundes zwecks Harmonisierung der Planungsgrundlagen für erforderlich erachtet wurde, ergab sich auch an dieser Stelle eine leichte Projektverzögerung.

Der aktuelle Sachstand des LVM stellt sich wie folgt dar: Das Analysemodell 2015 ist fertiggestellt. Die Arbeiten an der Prognose 2035 sollen im ersten Quartal 2024 abgeschlossen werden. Das fertige LVM kann nach derzeitiger Planung im zweiten Quartal 2024 vorgestellt werden. Zu diesem Zeitpunkt sollen die Modell-Dateien auch interessierten Dritten – nach Unterzeichnung eines Datenüberlassungsvertrags sowie ggf. Lizenzbedingungen bei der Nutzung der Straßennetzdatenbank – zur Verfügung gestellt werden.

Da sich die politischen, gesellschaftlichen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen fortlaufend ändern, ist eine Fortschreibung des LVM ab Mitte 2025 geplant. Zu diesem Zeitpunkt werden unter anderem die Ergebnisse der Erhebung Mobilität in Deutschland 2023 sowie die neue Bevölkerungsvorausberechnung des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIKE) vorliegen.

Die geopolitische Lage der letzten zwei Jahre hatte bisher nach hiesiger Erkenntnis keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Alltagsmobilität der Menschen in NRW. Die durch die Krisen bedingte vermehrte Zuwanderung und die mittel- bis langfristigen Auswirkungen werden erst in der kommenden Bevölkerungsvorausberechnung des MIWKE abgebildet sein. Auf diese kann jedoch für die Aufstellung dieses Modells nicht mehr gewartet werden. Sie gehen in die oben genannte Fortschreibung ein.

Die zeitlichen Verzögerungen reduzieren den zeitlichen Abstand zwischen der Fertigstellung des LVM und dem Prognosejahr. Der Prognosehorizont 2035 wird allerdings weiterhin als ausreichend angesehen.

Von der verzögerten Fertigstellung des LVM ist die Fertigstellung der Bedarfspläne bisher nicht betroffen. Die Arbeiten an den Ausschreibungen der Bedarfspläne konnten durch Stellenvakanzen erst im zweiten Halbjahr 2023 forciert werden. Hätte hingegen der seinerzeitige Auftrag zur MLVU 2030 erfolgreich abgeschlossen werden können, wäre ein aktualisierter ÖPNV Bedarfsplan bereits seit einigen Jahren fertiggestellt.

Aktuell befinden sich die (Neu-)Aufstellungen der verkehrlichen Bedarfspläne in konkreter Vorbereitung. Die Vergaben für den ÖPNV-Bedarfsplan und Landesstraßenbedarfsplan sollen Anfang 2024 beginnen. Zur Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans läuft aktuell bereits ein Vergabeverfahren. Im Laufe des Jahres 2024 sollen so die jeweiligen Zuschläge erfolgen können und die entsprechenden (Neu-)Aufstellungen mit der planerischen Aufarbeitung initialer Maßnahmenlisten beginnen. Nach derzeitiger, vorläufiger Zeitplanung soll mit den aus den Vergabeverfahren hervorgehenden Dienstleistenden je ein Bedarfsplanentwurf für ÖPNV und Landesstraßen bis Ende 2025 fertig gestellt werden. Die Aufstellung eines Bedarfsplanentwurfs für Radschnellverbindungen des Landes wird hier priorisiert und soll bereits bis Mitte 2025 vorliegen. Die jeweiligen gesetzlich vorgeschriebenen „Strategischen Umweltprüfungen“, die Voten der regionalen Planungsträger, die Beschlüsse des Landtags bzw. dessen Verkehrsausschusses und – abschließend – die Veröffentlichung der finalen Bedarfspläne soll dann im Jahr 2026 (für ÖPNV und Landesstraßen) bzw. bis Ende 2025 (für Radschnellverbindungen des Landes) erfolgen.