



Bezirksregierung Arnsberg

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. 4968

Vorlage 19/2/02

Sitzung des Regionalrates am 04. Juli 2002

TOP 6 : 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Teilabschnitt Dortmund/Unna/Hamm sowie 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen (Bochum, Herne, Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis) im Bereich der Städte Bochum und Dortmund – Darstellung einer Trasse für den Metrorapid von Düsseldorf nach Dortmund –
- Aufstellungsbeschluss

Berichterstatter : Abteilungsdirektor Schmitt

Bearbeiter : Regierungsdirektor Ehlert
Regierungsbauoberamtsrat Blumentrath

Beschlussvorschlag:

1. Der Regionalrat nimmt den Bericht der Bezirksplanungsbehörde über das Erarbeitungsverfahren zur
 - 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund/Unna/Hamm, im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede, zur
 - 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, im Bereich der Stadt Bochum und zur
 - 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet, im Bereich der Stadt Gelsenkirchen sowie die dargelegten Erörterungsergebnisse (Anlage 3) zur Kenntnis.
2. Der Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen der Metrorapidtrasse wird in der 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund/Unna/Hamm, im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede, nicht berücksichtigt.

3. Im Gebietsentwicklungsplan Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen wird im Ziel 35 (2) der 4. Spiegelstrich (S-Bahn Bochum-Langendreer – Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath) gestrichen.
4. Den Bedenken und Anregungen, über die kein Ausgleich der Meinungen erzielt werden konnte, wird entsprechend den Beschlussvorschlägen (Anlage 3) nicht gefolgt.
5. Die 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund/Unna/Hamm, im Bereich der Stadt Dortmund und die 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, im Bereich der Stadt Bochum, werden entsprechend dem als Anlage 1 und Anlage 2 beigefügten Entwurf beschlossen.

Begründung:

1. Anlass und Gegenstand der Änderungen

Anlass der GEP-Änderungen ist das Bestreben, durch den Einsatz der Magnetschwebebahn-Technologie auf der Strecke zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf als Ergänzung zur klassischen Rad-Schiene-Technik den Personennah- und -regionalverkehr zu stärken und auch für die Zukunft attraktiv zu gestalten.

Durch die angestrebte kurze Taktfolge des Metrorapid, die attraktive Erreichbarkeit und Verknüpfung mit dem übrigen ÖV-Netz ist eine Verlagerung des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene / Metrorapid zu erwarten.

Gerade die Rhein-Ruhr-Region als polyzentrische Metropolregion und einer der größten Ballungsräume Europas bietet die günstigste Voraussetzung für den Einsatz der Magnetschwebebahn-Technologie. Dabei verläuft die vorgeschlagene Vorzugstrasse des Metrorapid zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf zu ca. 98 % auf bestehenden Bahnanlagen oder in direkter Bündelung mit Bahnlinien und Straßen.

2. Ergebnis des Verfahrens und der Erörterung

Mit Beschluss des Regionalrates vom 28. September 2001 wurde das Erarbeitungsverfahren eingeleitet (vgl. Vorlagen 25/3/01, 25a/3/01, 25b/3/01). Innerhalb einer 5-monatigen Beteiligungsfrist bis zum 8. März 2002 wurden Bedenken und Anregungen sowie Hinweise zur Planung des Metrorapid vorgebracht. Auch die danach im März 2002 noch eingegangenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt.

Die Bedenken, Anregungen und Hinweise wurden von der Bezirksregierung in einer Synopse zusammengestellt und mit Ausgleichsvorschlägen versehen. Am 30. April 2002 wurden sie mit den Beteiligten in einem gemeinsam mit den Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster durchgeführten Termin gemäß § 15 Abs. 2 Landesplanungsgesetz mit dem Ziel erörtert, einen Ausgleich der Meinungen zu erreichen.

In der Synopse sind zusätzlich die Erörterungsergebnisse und bei nicht ausgeräumten Bedenken die Beschlussvorschläge enthalten (s. Anlage 3).

Zahlreiche der vorgebrachten Bedenken richten sich wegen der Durchschneidung eines Frei- raumes gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen. Zusätzlich ist hier eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Da dies auch in der Kürze der Zeit in diesem GEP-Änderungsverfahren nicht mehr geschehen konnte, ist den Beteiligten vorgeschlagen worden, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen zu diesem Abschnitt wurden in diesem Verfahren nicht erörtert. Mit dieser Vorgehensweise waren alle Beteiligten einverstanden. Folglich wird die Aussage "...bis Flughafen Dortmund..." aus den vorgeschlagenen zu ändernden Zielen herausgenommen

Im Beteiligungsverfahren wurde festgestellt, dass sich die im GEP Teilabschnitt Oberberei- che Bochum und Hagen im textlichen Ziel 35 enthaltene S-Bahn Bochum-Langendreer – Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath nicht mehr verwirklichen lässt. Die aus dem ÖPNV- Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen abgeleitete S-Bahn verläuft auf der Rheini- schen Bahn, die in Essen östlich von Essen-Kray, in Gelsenkirchen und in Bochum zwischen Wattenscheid und Günnigfeld für die Trasse des Metrorapid benötigt wird.

Als Folge ist in der textlichen Darstellung des GEP Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen im bisherigen Ziel 35 (2) der 4. Spiegelstrich (S-Bahn Bochum-Langendreer – Duis- burg-Wedau – Düsseldorf-Rath) zu streichen. Bis auf die Naturschutzverbände haben alle Beteiligten diesem Vorschlag zugestimmt.

In den vorgeschlagenen Zielen und Erläuterungen wird die Aussage zur Anbindung der Oberzentren an die Flughäfen herausgenommen. Dies ist das Erörterungsergebnis mit der Stadt Düsseldorf, da die Einbeziehung der Flughäfen eine Langfristkonzeption ist.

3. Bedenken und Anregungen, zu denen kein Meinungsausgleich erzielt werden konnte

Gegen die Darstellung einer Trasse für den Metrorapid haben in den Regierungsbezirken Arnsberg und Münster die Stadt Gelsenkirchen, die Landesanstalt für Ökologie, Bodenord-

nung und Forsten NRW und die Naturschutzverbände Bedenken erhoben. Zu den Bedenken dieser Beteiligten konnte kein Ausgleich der Meinungen erreicht werden. In der Synopse sind zu diesen Bedenken entsprechende Beschlussvorschläge enthalten.

Mehrere Beteiligte äußerten die Befürchtung, dass der Bau des Metrorapid und dessen Finanzierung Nachteile für den Schienenpersonenfern- und -nahverkehr, für den Güterverkehr, für die Tarifstruktur des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr und für die Finanzierung sonstiger Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen haben werden. In den Ausgleichsvorschlägen wurde festgestellt, dass diese Bedenken sich nicht auf den Regelungsgegenstand der GEP-Änderungen beziehen. Es wurde auf die der Synopse beiliegenden Ausführungen des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) des Landes NRW verwiesen. Gleichwohl wurden einige Bedenken hierzu aufrecht erhalten. Auch zu diesen Bedenken sind in der Synopse entsprechende Beschlussvorschläge enthalten.

Das Ergebnis der Erörterung wurde der Landesregierung mitgeteilt.

4. Weiteres Verfahren

Nach den Aufstellungsbeschlüssen durch die Regionalräte der Regierungsbezirke Arnsberg und Münster werden die

- 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund-Unna-Hamm, im Bereich der Stadt Dortmund

- 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, im Bereich der Stadt Bochum

- 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet, im Bereich der Stadt Gelsenkirchen

der Landesplanungsbehörde (Staatskanzlei) zur Genehmigung vorgelegt.

GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN REG.-BEZIRK ARNSBERG

Blatt 1

1. Änderung des GEP, im Bereich des Teilabschnittes Oberbereiche Bochum und Hagen

37. Änderung des GEP, im Bereich des Teilabschnittes Dortmund/Unna/Hamm

Verlauf der Metrorapidstrecke

Aufgestellt durch den Regionalrat des Regierungsbezirks Arnsberg am 04.07.2002

Anlage 1
Stand: 16.5.2002


-Auszug-
- Entwurf -



Legende siehe zeichnerischen Teil des GEP

Mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes NRW vom 24.08.1977, Kontroll-Nr D 5093, vervielfältigt durch die Bezirksregierung Arnsberg

Maßstab 1:50000

 Metrorapidstrecke mit Haltepunkt

Regierungsbezirk Münster

**27. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes für den
Regierungsbezirk Münster
-Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet-
Darstellung einer Trasse für den Metrorapid auf dem
Gebiet der Stadt Gelsenkirchen**

Aufgestellt durch den Regionalrat des Regierungsbezirks Münster am 8.Juli 2002



Änderungsentwurf

Stand: 24.09.2001

 M Metrorapidstrecke

Anlage 2 zur 1. GEP-Änderung (Erarbeitungsbeschluss) Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen zur Vorlage für die Sitzung des Regionalrates am 28. 09. 2001

Die Änderung des Gebietsentwicklungsplanes führt zu folgendem neuen Text:

~~Seite 129, zu Ziffer 3.1.2 Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, Ziel 30~~

~~Ziel 30 (1) neu:~~

~~Seite 87, zu Ziffer 4.1.2 Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, Ziel 35~~

Ziel 35 (1) neu:

Für die schnelle und leistungsfähige Erschließung der Region Rhein-Ruhr und die Anbindung ihrer Oberzentren an die ~~Zentren des internationalen und nationalen Flugverkehrs~~ und die Haltepunkte des europäischen und nationalen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes ist eine Magnetschwebbahn im Bereich der Hauptentwicklungsachse Düsseldorf-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund bis Flughafen Dortmund vorzusehen.

Das bisherige Ziel ~~30~~ 35 (1), (2) und (3) wird zu Ziel ~~30~~ 35 (2), (3) und (4).

In der Erläuterung auf Seite ~~430~~ 88 wird der zweite Absatz geändert und lautet wie folgt:

Um aber auch die angestrebte Verlagerung von Teilen des motorisierten Individualverkehrs auf die Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität zu erreichen, ist ein leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV erforderlich.

Durch die ~~Einbeziehung der international und regional bedeutsamen Flughäfen (Köln/Bonn), Düsseldorf und Dortmund~~ und durch Verknüpfung an den Haltepunkten des europäischen und nationalen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes stellt die Magnetschwebbahn als Metrorapid das leistungsfähige Bindeglied zwischen den europäischen, nationalen und überregionalen Personenfernverkehren (IC/ICE-Verkehr) und der Anbindung an die regionalen und örtlichen öffentlichen Personenverkehre (Regionalexpress, S-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Bus) dar. Eine Verlagerung der Personenverkehre von der Straße auf den Metrorapid und die Schiene ist durch die Zeitgewinne des Metrorapid zu erwarten.

Der Metrorapid soll überwiegend ebenerdig und parallel zum vorhandenen Schienenverkehr fahren.

Zu dem leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV gehört neben dem Metrorapid ein ausreichend bemessenes Schienen- und Busnetz mit koordiniertem und dichtem Taktverkehr. Wie beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erkennbar, ist der Gemeinschaftstarif, der sowohl für Schienenverkehr auf den Gleisen der DB AG als auch für Stadtbahnverkehr und Busverkehr gilt, von großer Bedeutung.

Im bisherigen Ziel 35 (2) wird der 4. Spiegelstrich gestrichen:

bisheriges Ziel 35 (2):

Der ÖPNV muss im Plangebiet in großem Umfang durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gestaltet werden. Im Märkischen Kreis ist dafür der Nah- und Regionalverkehr auf dem Schienennetz der DB AG vorzuhalten. Außerdem sollte auf der Strecke Brügge - Kierspe - Meinerzhagen - Gummersbach Personenverkehr eingeführt werden. In den Zentren Bochum, Hagen und Herne, im Ennepe-Ruhr-Kreis und im nördlichen Teil des Märkischen Kreises sind zusätzlich S-Bahn- und Stadtbahnstrecken zur Verfügung zu stellen. Folgende Strecken müssen dafür noch ausgebaut werden:

- S-Bahn Dortmund Hbf.-Castrop-Rauxel Hbf. - Herne - Gelsenkirchen Hbf./Recklinghausen Hbf.
- S-Bahn Dortmund Hbf. - Dorstfeld - Lütgendortmund - Castrop-Rauxel-Süd – Herne
- S-Bahn Dortmund - Witten - Wetter - Hagen über Bommern und Wengern
- ~~- S-Bahn Bochum Langendreer – Duisburg Wedau – Düsseldorf Rath~~
- Stadtbahn/Straßenbahn Gelsenkirchen - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer – Witten
- Stadtbahn/Straßenbahn Bochum Hbf. - Ruhruniversität - Kemnader See – Witten
- Stadtbahn/Straßenbahn Bochum-Gerthe - Bochum Hbf - Hattingen
- Stadtbahn/Straßenbahn Hagen Hbf. - Hagen Rathaus – Eilpe
- Stadtbahn/Straßenbahn Iserlohn - Hemer – Menden
- Stadtbahn/Straßenbahn Herne, Schloß Strünkede - Recklinghausen Hbf.
- Stadtbahn/Straßenbahn Dortmund, Bövinghausen - Bochum, Langendreer Denkmal
- Stadtbahn/Straßenbahn Bochum, Linden Mitte - Bochum, Am Ruhrort
- Stadtbahn/Straßenbahn Bochum, Freizeitzentrum Kemnade - Witten, Herbede Mitte
- Stadtbahn/Straßenbahn Witten, Bahnhofstraße - Witten, Bommern
- Stadtbahn/Straßenbahn Witten, Marienhospital - Witten, Annen Nord.

Anlage 2 zur 37. GEP-Änderung DO/UN/HAM (Erarbeitungsbeschluss) zur Vorlage für die Sitzung des Regionalrates am 28. 09. 2001

Seite 152, Ziffer 8.3. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Überschrift zu Ziffer 8.3.1 lautet:

8.3.1 **neu: *Metrorapid und*** System der S- und Stadtbahnen

Ziel 64 (1) **neu:**

Für die schnelle und leistungsfähige Erschließung der Region Rhein-Ruhr und die Anbindung ihrer Oberzentren an ~~die Zentren des internationalen und nationalen Flugverkehrs~~ und die Haltepunkte des europäischen und nationalen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes ist eine Magnetschwebbahn im Bereich der Hauptentwicklungsachse Düsseldorf-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund bis Flughafen Dortmund vorzusehen.

Als Erläuterung zu Ziel 64 (1) neu wird eingefügt:

Durch die ~~Einbeziehung der international und regional bedeutsamen Flughäfen (Köln/Bonn), Düsseldorf und Dortmund~~ und durch Verknüpfung an den Haltepunkten des europäischen und nationalen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes stellt die Magnetschwebbahn als Metrorapid das leistungsfähige Bindeglied zwischen den europäischen, nationalen und überregionalen Personenfernverkehren (IC/ICE-Verkehr) und der Anbindung an die regionalen und örtlichen öffentlichen Personenverkehre (Regionalexpress, S-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Bus) dar. Eine Verlagerung der Personenverkehre von der Straße auf den Metrorapid und die Schiene ist durch die Zeitgewinne des Metrorapid zu erwarten. Der Metrorapid soll überwiegend ebenerdig und parallel zum vorhandenen Schienenverkehr fahren.

Das bisherige Ziel 64 wird zu Ziel 64 (2).

**Anlage 2 zur 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes für den Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet: Darstellung einer Trasse für den Metrorapid auf dem Gebiet der Stadt Gelsenkirchen
Vorlage für die Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Münster am 24. 09. 2001 (Erarbeitungsbeschluss)**

Änderungsentwurf

Die **textliche Darstellung** zu Kap. 7.3 Eisenbahnstrecken wird auf S. 110 durch folgenden Absatz ergänzt (Abs. 6 neu):

„Metrorapid

Für die schnelle und leistungsfähige Erschließung der Region Rhein-Ruhr und die Anbindung ihrer Oberzentren an ~~die Zentren des internationalen und nationalen Flugverkehrs~~ und die Haltepunkte des europäischen und nationalen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes ist eine Magnetschwebbahn im Bereich der Hauptentwicklung Achse Düsseldorf-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund bis Flughafen Dortmund vorzusehen.“

Die Erläuterungen zu Kap. 7.3 Eisenbahnstrecken werden auf S. 112 durch folgenden Absatz ergänzt:

„Metrorapid

Durch die ~~Einbeziehung der international und regional bedeutsamen Flughäfen (Köln/Bonn), Düsseldorf und Dortmund~~ und durch Verknüpfung an den Haltepunkten des europäischen und nationalen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes stellt die Magnetschwebbahn als Metrorapid das leistungsfähige Bindeglied zwischen den europäischen, nationalen und überregionalen Personenfernverkehren (IC/ICE-Verkehr) und der Anbindung an die regionalen und örtlichen öffentlichen Personenverkehre (Regionalexpress, S-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Bus) dar. Eine Verlagerung der Personenverkehre von der Straße auf den Metrorapid und die Schiene ist durch die Zeitgewinne des Metrorapid zu erwarten. Der Metrorapid soll überwiegend ebenerdig und parallel zum vorhandenen Schienenverkehr fahren. Im Plangebiet verläuft die Trasse des Metrorapid parallel zur Stadtgrenze Gelsenkirchen/Bochum.“



**Koordinierte GEP-Änderung
für den
METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken
Arnsberg, Düsseldorf und Münster**

SYNOPSIS
der Bedenken und Anregungen
mit Ausgleichsvorschlägen,
Erörterungsergebnissen und
Beschlussvorschlägen

Arnsberg, Düsseldorf, Münster • Mai 2002

Gliederung zur Synopse der Stellungnahmen zu der koordinierten GEP-Änderung Arnsberg, Düsseldorf und Münster METRORAPID NRW

Gemeinsamer Teil: Düsseldorf, Arnsberg und Münster

Vorspann:

Informationen des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand,
Energie und Verkehr vom 25. März 2002

Anlage 3.1

Kapitel 1: Grundsätzliche Stellungnahmen zum Projekt Metrorapid

Kapitel 1.1 Allgemeines / Verschiedenes / Technik / Systemtechnik

Anlage 3.2

Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende
Verkehrssysteme

Anlage 3.3

Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkung auf Förderung anderer
Verkehrssysteme

Anlage 3.4

Regionaler Teil: Arnsberg und Münster

Kapitel 2: Stellungnahmen zu: Trassenführung/Variantenauswahl

Anlage 3.5

Kapitel 3: Stellungnahmen zu: Zeichnerische Darstellung
(dieser Punkt betrifft nur den GEP Düsseldorf und entfällt daher hier))

Kapitel 4: Stellungnahmen zu: Textliche Darstellung

Kapitel 4.4.1

Anlage 3.6

1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk
Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen,
im Bereich der Stadt Bochum

Kapitel 4.4.2

Anlage 3.7

37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk
Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm,
im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede

Kapitel 5: Stellungnahmen zu: Auswirkungen nach Trassenabschnitten

Auswirkungen auf den Freiraum

Anlage 3.8

Auswirkungen auf die Infrastruktur

Anlage 3.9

Auswirkungen auf den Siedlungsraum

Anlage 3.10

Genereller Hinweis zu Kapitel 1 „Grundsätzliche Stellungnahmen zum Projekt Anlage 3.1 Metrorapid“ der Synopse:

Anlässlich der koordinierten GEP-Änderung für den METRORAPID NRW in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster äußerten viele Beteiligte Fragen oder Bedenken grundsätzlicher Art zum Projekt Metrorapid (z.B. Finanzierung, Integration in den ÖPNV). Diese Stellungnahmen beziehen sich nicht auf den Regelungsgegenstand der GEP-Änderungen und sind daher im Rahmen dieser Verfahren auch nicht zu prüfen. Regelungsgegenstand der GEP-Änderungen ist lediglich die zeichnerische Darstellung einer Trasse für den Metrorapid, die Änderung der betroffenen textlichen Ziele und Erläuterungen.

Viele Beteiligte richteten ihre Stellungnahmen deshalb auch direkt an die Landesregierung. Das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr hat zu diesen Fragen am 25. März 2002 Stellung genommen. Diese Informationen werden hiermit allen Beteiligten zur Kenntnis gegeben:

Informationen des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr vom 25. März 2002 zur koordinierten GEP-Änderung für den METRORAPID NRW in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster

<u>Inhalt:</u>	<u>Seite:</u>
1. Allgemeines	1
1a. Technische Fakten	
1b. Finanzmittel des Bundes für die Magnetschwebetechnik	
1c. Vorteile der Region	
2. Die letzten wichtigen Entscheidungen / die nächsten Schritte	2
3. Finanzen	2
4. Angebote im ÖPNV	3
5. Folgekosten für Kommunen oder VRR	4
6. Ermittlung der Fahrgäste/Verlagerungspotentiale	4
7. VRR-Tarif ohne Zuschläge/Neuordnung des Nah- und Regionalverkehrs	5
8. Gestaltung des Personenfernverkehrs	5
9. Anbindung der Rheinschiene	5
10. Rheinische Bahn	5
11. Umsteigevorgänge	6
12. METRORAPID technisch nicht mit Rad-Schiene kompatibel	6
13. Magnetfelder	7
14. Gefährdung der Zielsetzung des GEP '99 durch das Änderungsverfahren	7

1. Allgemeines

1a. Technische Fakten:

Der METRORAPID wird auf einem Betonfahrweg, der zu über 95 Prozent auf bereits bestehenden Bahntrassen gebaut wird, von einem Magnetfeld gezogen.

Dieses kann den METRORAPID theoretisch auf über 400 Stundenkilometer beschleunigen, geplant ist hier aber eine Geschwindigkeit von 250 bis höchstens 300 Stundenkilometer.

Damit schafft der METRORAPID die 79 km lange Strecke Düsseldorf-Dortmund in 37 Minuten und damit mehr als 15 Minuten schneller als die jetzigen Regional-Expresse.

Er wird tagsüber im 10-Minuten-Takt fahren, in den Spitzenzeiten ist sogar ein 7,5-Minuten-Takt technisch möglich.

Da er alle 10 Minuten fährt, braucht er auch keine Anschlüsse abzuwarten - Verspätungen wird es also nicht geben.

Er ist extrem sicher, denn ein Entgleisen ist nicht möglich.

Im weitesten Sinne zu den technischen Fakten gehört natürlich auch, dass die Umsetzung der Magnetschwebetechnologie im Regionalverkehr Riesenpotenziale für den Export hat.

1b. Finanzmittel des Bundes für die Magnetschwebetechnik

*Ein immer wieder vorgebrachter Kritikpunkt betrifft das Geld. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Finanzmittel des Bundes für andere Maßnahmen als den Metrorapid **nicht zur Verfügung** stehen. Nordrhein-Westfalen erhält die Finanzmittel ausschließlich für die Magnetschwebetechnik.*

1c. Vorteile der Region

Auch die an das Ruhrgebiet angrenzenden Regionen profitieren von den wirtschaftlichen Vorteilen, die der METRORAPID mit sich bringt. Der METRORAPID unterstreicht den Anspruch des Landes Nordrhein-Westfalen als zukunftsweisender Technologiestandort. Das beeinflusst das wirtschaftliche Klima insgesamt und die Attraktivität des Landes als Standort für Unternehmen und Investoren.

2. Die letzten wichtigen Entscheidungen / die nächsten Schritte:

Am 21. Januar 2002 legten die Gutachter Bundesverkehrsminister Bodewig die Machbarkeitsstudie vor. Ergebnis: Sowohl das METRORAPID-Projekt in NRW als auch das Transrapid-Projekt in Bayern sind machbar.

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie für den METRORAPID sind, dass die Prognosewerte von fast 35 Millionen Personenfahrten im Jahr die ersten Schätzungen der Landesregierung von 25 Millionen deutlich übertreffen. Besonders wichtig ist auch, dass der METRORAPID nach Aussagen der Gutachter 24 Prozent neue Fahrgäste für den öffentlichen Personennahverkehr gewinnen wird, den Großteil davon Umsteiger vom PKW. Außerdem stellt die Machbarkeitsstudie fest, dass der METRORAPID im Nahverkehrstarifgefüge wirtschaftlich zu betreiben sei.

Am 23. Februar gab Minister Bodewig bekannt, dass von den für die Magnetschwebetechnologie zur Verfügung stehenden Bundesmitteln Bayern 550 Mio. € und NRW 1,75 Mrd. € als Zuschuss erhalten wird.

Am 1. März gab der Landtag NRW mit den Stimmen der Regierungskoalition grünes Licht für den METRORAPID und fasste den Beschluss, die Planungsmittel in Höhe von 24 Mio. € freizugeben.

Mit dem Landtagsbeschluss ist der Weg frei für die nächsten Schritte:

- *Es geht nun darum, schnellstmöglich die Projektgesellschaft zu gründen, die sämtliche Planungen einleiten und den Bau begleiten soll.*
- *Die Regionalräte werden sich kurzfristig mit der Änderung der Gebietsentwicklungspläne befassen; die Aufstellungsbeschlüsse sind im Sommer 2002 vorgesehen.*
- *Der Planfeststellungsbeschluss vom Eisenbahnbundesamt wird für Mitte 2003 erwartet.*
- *In 2002 können begleitende Arbeiten bereits aufgenommen werden und die Ausschreibung der Baumaßnahmen soll noch in diesem Jahr erfolgen.*

3. Finanzen

Vom gesamten Investitionsvolumen in Höhe von 3,189 Mrd. € wird für Infrastrukturkosten ein Betrag von 2,559 Mrd. € angesetzt.

Unter Berücksichtigung der Kosten, die nicht von der Projektgesellschaft zu tragen sind (sogenannte Sowieso-Kosten, die aus dem Bundesschienenwegeausbaumitteln finanziert werden und unentgeltlich von der DB AG bereitgestellte Grundstücke), sind die dem METRORAPID zuzurechnenden Infrastrukturinvestitionskosten auf 2,111 Mrd. € zu veranschlagen.

Durch den von der Bundesregierung zugesagten Zuschuss in Höhe von 1,75 Mrd. € ergibt sich ein zu finanzierender Betrag für die Infrastruktur von 361 Mio. €.

Über die vorgesehene Betreibergesellschaft erfolgt die Finanzierung der Fahrzeugkosten in Höhe von 573 Mio. € und der sonstigen Kosten von 14 Mio. €. Das macht eine Summe von 587 Mio. €.

Die Fahrzeuge würden nach dem derzeit gültigen Regionalisierungsgesetz des Landes in Höhe von 65 Prozent bezuschusst. Das entspräche einem Betrag von 372,5 Mio. €. Damit verbliebe auf der Betreiberseite ein zu finanzierender Betrag von 200,5 Mio. €.

Die von den Gutachtern ermittelten Einnahmeüberschüsse von 54,7 Mio. € pro Jahr erlauben ein Kreditvolumen von 860 Mio. €.

Für die Finanzierung der Infrastruktur ist ein Betrag von 361 Mio. € erforderlich. Damit verbliebe ein kalkulatorischer Überschuss in Höhe von 499 Mio. €. Dieser Überschuss wird der Betreibergesellschaft zu Finanzierungszwecken zugeführt. Diese verfügt somit über einen Finanzspielraum in Höhe von 499 Mio. €, der mehr als ausreicht, um den verbleibenden Betrag zur Finanzierung der Fahrzeuge zu decken.

4. Angebote im ÖPNV

Die immer wieder zu hörende Befürchtung, der METRORAPID werde für Nordrhein-Westfalen zu Leistungsausdünnungen im übrigen SPNV-Netz führen, insbesondere in den umliegenden Landesteilen, hat keine Grundlage:

- Der Metrorapid und der übrige SPNV werden in NRW parallel geplant. Diese Planungen stehen im stringenten Sachzusammenhang. Der SPNV in NRW stellt sich mit dem METRORAPID in einer ebenso effizienten wie harmonischen Produktfamilie neu auf. Der METRORAPID ist dabei Teil des Schnellverkehrsnetzes im SPNV.
- Der Interregio-Express (IRE) und der METRORAPID unterscheiden sich durch die Technik, aber nicht gegenüber dem Anspruch, das jeweils bestmögliche Verkehrsmittel für die schnelle Verbindung zu sein.
- Der IRE steht für die landesweite Verbindung überall in NRW, der METRORAPID ist das Premium-Produkt auf der Zentrumsachse.
- Zum 15. Dezember dieses Jahres wird das für das IRE-Netz vorgesehene Leistungsangebot bereits um 6,2 Mio. Zugkilometer ausgeweitet. Bis zur Einführung des METRORAPID im Jahr 2006 wird das IRE-Netz nochmals um 3 Mio. Zugkilometer angehoben.
- Die S-Bahnen in NRW sind in der Vergangenheit zu einem leistungsfähigen System ausgebaut worden, das 2002/2003 mit der Inbetriebnahme der S 13 und S 9 noch einmal um gut 3 Mio. Zugkilometer ausgeweitet wird.
- Darüber hinaus wird das S-Bahn-System 2005 auf einen 30-, 15-, bzw. 7,5-Minuten-Takt umgestellt. Das macht eine Mehrleistung von 3 Mio. Zugkilometern aus.

- *Die Regionalbahn nimmt mit knapp 39 Mio. Zugkilometern und 39% des Gesamtleistungsangebotes im SPNV heute bereits die Spitzenposition in der NRW-SPNV-Produktpalette ein. Sie wird mit der Einführung des METRORAPID noch einmal um 1,5 Mio. Zugkilometer zulegen.*
- *Alle SPNV-Leistungsangebote zusammen haben in den letzten Jahren einen Wachstumsschub von 32 % zu verzeichnen. Sie werden bis einschließlich 2006 mit der Einführung des METRORAPID um weitere 15 % und damit insgesamt um 47 % wachsen.*
- *Mit der Einführung des Integrierten Taktfahrplanes im Jahr 1998 hat das Land einen Ausgleich zwischen Ballungsraum und Fläche geschaffen und strukturelle Schwächen der ballungsraumfernen Gebiete gemildert. Vorher unterdurchschnittlich eingebundene Regionen sind durch Leistungsausweitungen erheblich besser erreichbar.*
- *Während in den Ballungsräumen das SPNV-Angebot in den Jahren 1998 bis 2003 um durchschnittlich 28 % ausgeweitet wurde, nahmen die SPNV-Angebote in der Fläche um 37 % zu. Die Zweckverbände Westfalen-Süd mit 53 %, Aachen mit 46%, Ruhr-Lippe mit 42 % und Ostwestfalen mit 40% stehen dabei in der ersten Reihe.*
- *Dieser Vorrang für die Fläche wird durch den METRORAPID nicht in Frage gestellt. Im Gegenteil. Die Fläche wird bis 2006 um knapp 15 % beim SPNV-Leistungsangebot zulegen, die Ballungsräume um knapp 10 %.*
- *Für dieses Gesamtkonzept – also einschließlich METRORAPID - erbringt NRW bereits zum kommenden Fahrplanwechsel erhebliche Vorleistungen. Sie belegen eindeutig den hohen Stellenwert der SPNV-Politik in NRW.*
- *Das angepeilte Gesamtvolumen von 109 Millionen Zugkilometern für 2006 setzt sich zusammen aus dem Grundangebot in Höhe von 98 Millionen Zugkilometer zuzüglich 6 Millionen Zugkilometer für den METRORAPID, zuzüglich den bereits erwähnten 3 Millionen Zugkilometern aus der Umstellung der S-Bahn-Takte und 1,5 Millionen Zugkilometern für lokale Schwerpunktmaßnahmen.*

5. Folgelasten für Kommunen oder VRR

s. Ziffer 3 (Finanzen)

6. Ermittlung der Fahrgäste/Verlagerungspotentiale

Sämtliche Fahrgastzahlen bzw. Verlagerungspotentiale sind in der Machbarkeitsstudie des Bundes ermittelt worden und liegen mit dem Erläuterungsbericht vor.

7. VRR-Tarif ohne Zuschläge/Neuordnung des Nah- und Regionalverkehrs

Bei der Veränderung des Tarifs im VRR bis zum Jahr 2006 wurde eine Inflationsrate von 1,5 % bei der Preisstufe C unterstellt. Die tatsächliche Entwicklung bleibt abzuwarten. Die Tarifierung des METRORAPID wird durch die "Neuordnung des Nah- und Regionalverkehrs in der Metropolregion Rhein-Ruhr" (Auftrag Zweckverband VRR) weiter untersucht und konkretisiert werden.

Der Zweckverband des VRR ist mit der "Neuordnung des Nah- und Regionalverkehrs in der Metropolregion Rhein-Ruhr" beauftragt. Das MWMEV erwartet im Jahr 2003 erste Aussagen.

8. Gestaltung des Personenfernverkehrs

Die Überlegungen zur Angebotsgestaltung im Schienenpersonenverkehr sind von den beauftragten Planungsbüros im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum METRORAPID für das Jahr 2015 angestellt worden. Für diesen Zeithorizont wurde zuerst ein Referenzmodell, welches das mögliche Angebot ohne den METRORAPID darstellt, erarbeitet. Der Referenzfall basiert auf den Bundesverkehrswegeplanungen sowie den Planungen des Landes zum Regionalverkehr und der S-Bahn. Dieses Angebotskonzept ist dann um den METRORAPID erweitert und an das neue Angebotsprodukt angepasst worden.

Es ist zu beachten, dass in den fast fünfzehn Jahren vom ersten Angebotskonzept bis zum publizierten Fahrplan 2015 noch viele Änderungen, Anpassungen und Detailkonzepte notwendig sind.

9. Anbindung der Rheinschiene

Eine Vorstudie soll die grundsätzlichen Chancen einer Realisierung klären.

Die Vorstudie ist in drei Untersuchungsabschnitte unterteilt:

Stufe 1 von Düsseldorf bis Köln-Deutz,

Stufe 2 von Düsseldorf über Köln-Deutz bis Flughafen Köln/Bonn,

Stufe 3 von Düsseldorf über Köln-Deutz, Flughafen Köln/Bonn bis Bonn.

10. Rheinische Bahn

Es werden für den METRORAPID keine dringend benötigten Güterverkehrsbahntrassen entfernt.

Für den Bau des METRORAPID werden die Trasse der sogenannten "Rheinischen Bahn" (DB-Streckenummer 2505) zwischen Mülheim Hbf und Mülheim-Heißen, zwischen Essen-Kray Nord und Gelsenkirchen-Wattenscheid sowie zwei bisherige Bahnhofsgleise im Bereich Dortmund-Lütgendortmund auf Dauer genutzt. Daneben gibt es zahlreiche Anpassungsmaßnahmen an DB-Anlagen, die aber nach Beendigung der Bauarbeiten keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit haben.

Durch strukturelle Änderungen des Güterverkehrs und Verschiebung der Verkehrsströme hat die Belastung der "Rheinischen Bahn" in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen und betrug zuletzt nur noch 17 Züge pro Tag. Darüber hinaus sind in der näheren Zukunft erhebliche Unterhaltungsinvestitionen in die Strecke erforderlich. Daher ist durch die DB AG vorgesehen, die Strecke zum 15.12.2002 stillzulegen. Für die Abwicklung des Güterverkehrs werden derzeit die Strecke Bottrop-Süd – Gelsenkirchen-Bismarck sowie der Bahnhof Bochum Nord ertüchtigt, wodurch auch in Zukunft ausreichende Reserven für den Güterverkehr im Kern des Ruhrgebiets angeboten werden können. Für den Güterfernverkehr steht die "Nordstrecke" (Oberhausen – Gladbeck West – Recklinghausen Ost – Hamm) zur Verfügung, die derzeit noch Reserven von 45 Zügen je Richtung bietet und somit auch für zukünftige Anforderungen gerüstet ist.

Für den Bereich Dortmund-Lütgendortmund wird durch die DB AG konstatiert, dass das heutige Betriebsprogramm problemlos abgewickelt werden kann und erhebliche Mehrverkehre in diesem Bereich auch in Zukunft nicht zu erwarten sind.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Stilllegung der "Rheinischen Bahn" zwar für den Bau des METRORAPID erforderlich ist, aber nicht dadurch bedingt ist. Der Rückbau im Bereich Lütgendortmund hat keine Auswirkungen auf den Güterverkehr.

11. Umsteigevorgänge

Der Zweckverband des VRR ist mit der "Neuordnung des Nah- und Regionalverkehrs in der Metropolregion Rhein-Ruhr" beauftragt. Das MWMEV erwartet im Jahr 2003 erste Aussagen.

Selbstverständlich muss auch beim Umstieg vom bzw. in den METRORAPID eine Umsteigezeit in Kauf genommen werden. Umstiegszeiten gibt es auch im konventionellen Schienenverkehr. Sie schmälern die Zeitvorteile des METRORAPID gegenüber der Rad/Schiene-Technik nicht und sind in den Analysen der Machbarkeitsstudie berücksichtigt.

Es wird davon ausgegangen, dass bei der nunmehr beginnenden ingenieurmäßigen Durchplanung und im Rahmen der VRR-Studie Vorschläge erarbeitet werden, die die Umsteigevorgänge so zeitsparend wie möglich gestalten.

12. METRORAPID technisch nicht mit Rad-Schiene kompatibel

Es handelt sich zwar um technisch unterschiedliche Systeme, die aber gemeinsam auf dem Fahrweg der DB AG Anwendung finden. Eine Verknüpfung ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie ausdrücklich angestrebt und möglich.

S. auch Umsteigevorgänge.

13. Magnetfelder

Die Intensität und Verteilung der elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder an der Magnetschnellbahn, System Transrapid (METRORAPID), sind von in- und ausländischen Institutionen an der Versuchsanlage im Emsland gemessen worden. Alle Messwerte innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs sind sehr deutlich unterhalb der relevanten Grenzwerte der einschlägigen Normen und der 26. BImSchV. Teilweise lagen die Messwerte sogar unterhalb der Nachweisgrenze der verwendeten Messgeräte.

Eine spezielle Untersuchung im Hinblick auf Risiken für Nutzer mit Herzschrittmachern kommt zu dem Ergebnis, daß Personen mit Schrittmachern das Fahrzeug ohne Einschränkung nutzen können.

14. Gefährdung der Zielsetzung des GEP '99 durch das Änderungsverfahren

Die Realisierung des METRORAPID wird – entsprechend den Zielen des GEP 1999 – dazu beitragen, die Verkehrsinfrastruktur umweltverträglich auszubauen und zu optimieren. Sollte sich herausstellen, dass gezielte Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich sind, so wird dem im weiteren Verfahren Rechnung getragen.

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 001</p> <p>Die regionalplanerische und raumordnerische Beurteilung des Vorhabens Metrorapid in den vorliegenden Unterlagen "Auswirkungen auf die Umwelt" und "Auswirkungen auf die sonstigen räumlichen Belange" ist unzureichend und blendet Problembereiche aus, die den Nutzen des Projektes in Frage stellen. Hierzu gehört auch, dass die notwendige konzeptionelle Alternativprüfung nicht erfolgt ist. Annahmen, auf denen die Beurteilung beruht und anhand derer die Erfüllung der regionalplanerischen Ziele belegt werden soll, sind weder transparent nachvollziehbar noch plausibel begründet.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/001 Die Auffassung der Stadt Düsseldorf wird nicht geteilt. Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt- und sonstige Belange sind in einer Form untersucht und dokumentiert worden, die in ihrer Detailschärfe deutlich über das im Rahmen des GEP-Änderungsverfahrens notwendige Maß hinausgeht. Die Prüfung von Alternativtrassen ist erfolgt und die Auswahl der Vorzugstrasse erschöpfend dokumentiert. Eine Prüfung von verkehrspolitischen Alternativkonzepten ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt. Die Stadt Düsseldorf hält die Prüfung verkehrspolitischer Alternativkonzepte für zwingend erforderlich, um dem Regionalrat eine sachgerechte Entscheidung über das Projekt zu ermöglichen. In der Stellungnahme der Stadt sind die vielfältigen möglichen Auswirkungen auf die Ziele der Landes- und Regionalplanung aufgezeigt worden. Die vorliegenden GEP-Verfahrensunterlagen stellen das Ausmaß der Auswirkungen nicht transparent dar.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Auffassung der Stadt Düsseldorf wird nicht geteilt. Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt- und sonstige Belange sind in einer Form untersucht und dokumentiert worden, die in ihrer Detailschärfe deutlich über das im Rahmen des GEP-Änderungsverfahrens notwendige Maß hinausgeht. Die Prüfung von Alternativtrassen ist erfolgt und die Auswahl der Vorzugstrasse erschöpfend dokumentiert. Eine Prüfung von verkehrspolitischen Alternativkonzepten ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 024</p> <p>Bei Beschreibung des Vorhabens sollte auch auf das Frachtaufkommen des Metrorapids eingegangen werden; (Hintergrund sind Pressemitteilungen im Wirtschaftsteil der Rheinischen Post.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/024 Die Stellungnahme zum Frachtaufkommen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 026</p> <p>Datengrundlagen bzw. Erhebungen des Ing. Büros sind für die ULB in Bezug auf andere Projekte von besonderem Interesse. Es wäre wünschenswert, wenn diese Daten zur Verfügung gestellt werden könnten.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/026 Das Interesse der Stadt Düsseldorf an den Datengrundlagen bzw. Erhebungen wird an die Gutachter weitergegeben.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 001</p> <p>Der Rat der Stadt sieht durch die Realisierung des Metrorapid keine wesentlichen Vorteile für den ÖPNV an Rhein und Ruhr, die den enormen finanziellen Aufwand rechtfertigen. Würden stattdessen Geldmittel in ähnlicher Höhe in den Ausbau der bestehenden ÖPNV-Verkehrssysteme (Bus, Straßenbahn, Zugverkehr) gesteckt, könnte eine spürbare Entlastung der Straßen erwartet werden. Damit wären deutliche Verbesserungen der Luftqualität und des Natur- und Landschaftsschutzes verbunden. Der Rat der Stadt erinnert in diesem Zusammenhang an seine einstimmige Forderung an die Landesregierung und die Essener Landtagsabgeordneten, eine klare Kosten-Nutzen-Analyse (Prüfung des volkswirtschaftlichen Nutzens) unter Einschluss von alternativen Entwicklungsszenarien für den öffentlichen Verkehr zu erstellen. Eine solche vergleichende Bewertung liegt nicht vor.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/001 Die Stellungnahme zum fraglichen volkswirtschaftlichen Nutzen und alternativen Entwicklungsszenarien des Projektes Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 1c verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zum fraglichen volkswirtschaftlichen Nutzen und alternativen Entwicklungsszenarien des Projektes Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 1c verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 003</p> <p><u>II. Allgemein</u> Gebietsentwicklungspläne sollen die regionalen Ziele für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen festlegen. Im Rahmen dieser GEP-Änderung wird zwar nur eine Maßnahme nämlich die Trassenführung des geplanten Metrorapid dargestellt, aber es müssen dennoch alle Aus- und Wechselwirkungen beachtet und untersucht werden. Gerade die Linienführung eines neuen Verkehrsmittels hat Auswirkungen auf die Raumnutzung der Region. Auswirkungen auf Raum-/GEP-Relevanz sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konflikte durch direkte Berührung der gepl. Trasse mit empfindlichen 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/003 Der Hinweis auf die zu beachtenden Auswirkungen wird zur Kenntnis genommen. Die Lösung konkreter Konflikte im Rahmen der Realisierung des Projektes bleibt dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Die Stellungnahme zur Ermittlung der Fahrgäste des Metrorapid und der Verlagerungspotentiale ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 6 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Nutzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veränderungen in den Verkehrsstrassen • Veränderte Nutzungen auf vorhandenen Trassen • Umweltbelastungen in der Region (positiv z.B. durch Reduzierung des Individualverkehrs und damit der Umweltbelastung, negativ z.B. durch Erhöhung des Individualverkehrs, der Lärmbelastung) <p>Die 9. Änderung des GEP's (Metrorapid) geht von der Voraussetzung aus, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Metrorapid positiv ausfallen. Aus den Unterlagen kann aber nicht entnommen werden, wie die erwarteten Zahlen von 29,3 Mio. Fahrgästen pro Jahr sowie die Verlagerung von 5,4 Mio. Autofahrten auf den Metrorapid ermittelt wurden.</p>	<p>sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Der Hinweis auf die zu beachtenden Auswirkungen wird zur Kenntnis genommen. Die Lösung konkreter Konflikte im Rahmen der Realisierung des Projektes bleibt dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Die Stellungnahme zur Ermittlung der Fahrgäste des Metrorapid und der Verlagerungspotentiale ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 6 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 006</p> <p>In diesem Kontext und auch im Hinblick auf die künftige Bedeutung des Metrorapids wird angeregt, die Trasse im GEP bis zum Verkehrsknoten Köln bzw. Köln-Deutz zu verlängern, da die wichtigen Fernverkehrsrelationen der Bahn über Köln gehen oder in Köln enden. Ein Umsteigen bei Fernfahrten nach Köln, z.B. in Düsseldorf, entspricht nicht den zeitgemäßen Anforderungen, die der Fahrgast von einem attraktiven ÖPNV erwartet. Die offensichtlich aus Kostengründen erfolgte Reduzierung der Strecke auf den Bereich zwischen Düsseldorf und Dortmund wird von der Stadt Essen abgelehnt. Dies führt zu erheblichen Problemen im Regionalverkehr, da die Verkehre nicht nur am internationalen Verkehrsknoten Köln sondern zusätzlich in Düsseldorf gebrochen werden. Dies führt zu zusätzlichen Umsteigezwängen und verschlechtert die Attraktivität des Angebots. Aus Sicht der Stadt Essen kann nur eine durchgängige Verbindung der Metropolregionen ernsthaft geprüft werden. Sollte dies aus Kostengesichtspunkten nicht machbar sein, sind Optimierungen im Bestand vorzuziehen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/006</p> <p>Der Anregung, die Trasse im GEP bis zum Verkehrsknoten Köln zu verlängern, wurde in der Erläuterung zum Ziel "Schienenwege" im Erarbeitungsbeschluss teilweise gefolgt.</p> <p>Die Verlängerung der Trasse des Metrorapid bis nach Köln in der zeichnerischen Darstellung ist nicht Gegenstand der 9. GEP-Änderung. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Anregung, die Trasse im GEP bis zum Verkehrsknoten Köln zu verlängern, wird konzeptionell gefolgt.</p> <p>Eine Verlängerung der Trasse des Metrorapid bis nach Köln ist Ziel der Landesverkehrspolitik und als 2. Baustufe vorgesehen. Die Festlegung des Trassenverlaufs kann jedoch erst in einem nachlaufenden GEP-Verfahren erfolgen. Um die durchgängige Verbindung der Zentren in der Metropolregion RheinRuhr noch deutlicher herauszustellen, lautet der eingefügte 3. Absatz der Erläuterung zu Ziel 4, Kapitel 3.3 Schienenwege nunmehr:</p> <p>"Durch die Verknüpfung an den Haltepunkten des nationalen und europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes stellt der Metrorapid das leistungsfähige Bindeglied zwischen den europäischen, nationalen und überregionalen sowie den regionalen und kommunalen öffentlichen Personenverkehren dar. Eine Verlagerung der Personenverkehre von der Straße auf die Schiene/den Metrorapid ist durch die Zeitgewinne des Metrorapid zu erwarten."</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 028</p> <p>Bereits in seiner Sitzung am 28.03.2001 hat der Rat der Stadt Essen über die Planungen zum Metrorapid beraten und die in der Anlage 1 beigefügte Resolution gefasst.</p> <p>Derzeit wird die Machbarkeit des Metrorapid untersucht. Um diesen Prozess im Sinne der Stadt konstruktiv zu unterstützen, beschließt der Rat der Stadt die folgende Resolution an die Landesregierung und die Essener Landtagsabgeordneten. Der Oberbürgermeister und die Verwaltung werden gebeten, diese Position im Rahmen der Beteiligung der Stadt Essen zu vertreten.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es wird eine klare Kosten-Nutzenanalyse erstellt. Diese Analyse schließt mögliche Alternativszenarien zur Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs ein. 2. Die Stadt Essen wird ihre Zustimmung zu dem Projekt am potentiellen Nutzen für den Fahrgast orientieren. Dabei darf nicht allein auf den Fahrgast in den Ballungszentren abgestellt werden. Der Metrorapid darf nicht zu Angebotsverschlechterungen in anderen Öffentlichen Verkehrsbereichen führen. 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/028</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stellungnahme zur Kosten-Nutzen-Analyse und Alternativszenarien ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 1c verwiesen. 2. Die Stellungnahme zu Angebotsverschlechterungen in anderen öffentlichen Verkehrsbereichen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8 verwiesen. 3. Die Stellungnahme zu den finanziellen Auswirkungen auf Kommunen oder VRR und den Angebotsverschlechterungen in anderen öffentlichen Verkehrsbereichen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, 4 und 7 verwiesen. <p>(Siehe auch AV zu 102/001 Kapitel 1.1, 102/023 Kapitel 1.2 und 102/002 Kapitel 1.3)</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>3. Der Metrorapid darf nicht zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung der Kommunen führen. Dies gilt auch für indirekte Belastungen über den VRR oder die örtlichen Verkehrsgesellschaften. Eine (Teil)finanzierung durch Ausdünnung vorhandener Angebote wird abgelehnt.</p> <p>Die vorstehenden Resolutionen vom 28.03. und 26.09.2001 stellen somit die bindende politische Grundposition der Stadt Essen zum Projekt "Metrorapid" dar.</p>	<p>sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stellungnahme zur Kosten-Nutzen-Analyse und Alternativszenarien ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 1c verwiesen. 2. Die Stellungnahme zu Angebotsverschlechterungen in anderen öffentlichen Verkehrsbereichen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8 verwiesen. 3. Die Stellungnahme zu den finanziellen Auswirkungen auf Kommunen oder VRR und den Angebotsverschlechterungen in anderen öffentlichen Verkehrsbereichen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, 4 und 7 verwiesen. <p>(Siehe auch AV zu 102/001 Kapitel 1.1, 102/023 Kapitel 1.2 und 102/002 Kapitel 1.3)</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 107 Oberbürgermeister der Stadt Remscheid Nummer: 004</p> <p>Gegen den Metrorapid als neues Nahverkehrssystem erhebt die Stadt Remscheid keine grundsätzlichen Bedenken, wenn das Land sicherstellt, dass</p> <p style="padding-left: 20px;">? für den Fall eines Erfolgs des Metrorapids der Ringschluss über Wuppertal optional planerisch zügig weiter betrieben wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 107/004</p> <p>Die Stellungnahme zum Ringschluss von Dortmund über Hagen und Wuppertal ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9 verwiesen.</p> <p>(Siehe auch AV zu 102/006)</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Stadt Remscheid teilt mit Schreiben vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zum Ringschluss von Dortmund über Hagen und Wuppertal ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9 verwiesen. (Siehe auch AV zu 102/006)</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 108 Oberbürgermeister der Stadt Solingen Nummer: 003</p> <p>Die Stadt Solingen hat erhebliche Bedenken, daß sich die Realisierung des Metrorapid als neuem Verkehrssystem im Nah- bzw. Regionalbereich zu Lasten des öffentlichen Personennahverkehrs im Bergischen Land auswirkt. Daher macht die Stadt Solingen nur dann keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Finanzierung des Metrorapid geltend, wenn seitens des Landes Nordrhein-Westfalen garantiert wird, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Land sich bereit erklärt, im weiteren Planungsverfahren einen Nachweis über Veränderungen der schienengebundenen Erschließungsqualität infolge der Einführung des Metrorapids (Mit-Fall) gegenüber dem status quo (ohne-Fall) zu erbringen. 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 108/003</p> <p>Die Stellungnahme zur Veränderung der schienengebundenen Erschließungsqualität durch den Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Stadt Solingen teilt mit Schreiben vom 10.05.2002 mit:</p> <p>In dem Anhörungsverfahren am 30.04.2002 wurden eingangs von Herrn Konze, auch im Zusammenhang mit den Einwendungen der Stadt Düsseldorf, folgende Ausführungen gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das GEP-Änderungsverfahren bezieht sich lediglich auf eine zusätzliche Trasse unabhängig von der Systemfrage. - Anregungen, die zu dem System „Metrorapid“ oder zu Finanzierungsfragen gemacht wurden, sind unabhängig vom GEP-Änderungsverfahren zu sehen. Für den Fall, dass die Räte der Städte nicht mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden sind, sollte direkt eine Resolution an das Verkehrsministerium oder an den Landtag geschickt werden. <p>Aus diesem Grund hat die Stadt Solingen keine weiteren Bedenken im Anhörungsverfahren geäußert.</p> <p>Es bleibt jedoch festzustellen, dass sich der Ausgleichsvorschlag auf eine Information des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr vom 25.03.2002 bezieht, in der zwar bestimmte Absichtserklärungen enthalten</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>sind, jedoch keine konkreten Ausführungen zu den betroffenen Schienenstrecken im Raum Solingen. Insofern können die Bedenken der Stadt Solingen erst als ausgeräumt gelten, wenn die VRR-Studie und somit die genaue Angebotsplanung auf den einzelnen Schienenstrecken vorliegt und daraus keine Verschlechterungen für den Raum Solingen resultieren.</p> <p>Die Stadt Solingen wird deswegen entsprechend Ihrer Empfehlung, den Ratsbeschluss zum GEP-Änderungsverfahren dem MWMTV und dem Landtag zukommen lassen.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Veränderung der schienengebundenen Erschließungsqualität durch den Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 004</p> <p>Gleichzeitig muss davon ausgegangen werden, dass die Frequentierung des Metrorapid Fahrgastverluste im ÖPNV/SPNV in erheblichem Umfang (Prognose: bis zu 76 % Umsteiger) zur Folge haben wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/004</p> <p>Die Stellungnahme zu Fahrgastverlusten für den ÖPNV durch den Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 2, 4 und 6, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu Fahrgastverlusten für den ÖPNV durch den Metrorapid ist</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 2, 4 und 6, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 005</p> <p>Der mit dem Metrorapid zu erzielende Zeitgewinn von 5 Minuten steht in keinem Verhältnis zu den in Aussicht gestellten gewaltigen Bundes- und Landeszuschüssen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/005 Die Stellungnahme zum Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projektes ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 1b und 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zum Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projektes ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 1b und 3, verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 007</p> <p>Es ist aufgrund der Finanzlage des Landes NRW nicht seriös, zu unterstellen, dass im Fall eines Erfolges des Metrorapid ein Ringschluss über Wuppertal realisiert werden kann.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/007 Die Stellungnahme zur fraglichen Finanzierung des Ringschlusses über Wuppertal ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Der Ringschluss von Dortmund über Hagen und Wuppertal bis Düsseldorf ist Ziel der Landesverkehrspolitik und als 3. Baustufe vorgesehen. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur fraglichen Finanzierung des Ringschlusses über Wuppertal ist nicht für das GEP-Verfahren relevant.</p> <p>Der Ringschluss von Dortmund über Hagen und Wuppertal bis Düsseldorf ist Ziel der Landesverkehrspolitik und als 3. Baustufe vorgesehen. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 010</p> <p>Der Anschluss des Metrorapid an einem Transrapid ist aufgrund der technischen Inkompatibilität beider Systeme nicht machbar.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/010</p> <p>Die Stellungnahme zum Anschluss des Metrorapid an einen Transrapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant.</p> <p>Hinweis: Bei Metrorapid und Transrapid handelt es sich um das gleiche technische System, weshalb weiterführende Strecken ohne Weiteres möglich sind.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zum Anschluss des Metrorapid an einen Transrapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant.</p> <p>Hinweis: Bei Metrorapid und Transrapid handelt es sich um das gleiche technische System, weshalb weiterführende Strecken ohne Weiteres möglich sind.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 011</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Die betroffenen Gebietskörperschaften erwarten vom Ministerium zeitnah und umfassend über den weiteren Projektverlauf informiert sowie frühzeitig und aktiv in die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie für den Metrorapid eingebunden zu werden. Für sie ist von Bedeutung, ob im Rahmen der Machbarkeitsstudie noch weitere Trassenoptionen (z. B. die Verbindung der Flughäfen Köln-Bonn und Düsseldorf oder die Verbindung Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Dortmund) untersucht werden? Hierbei ist es wesentlich, ob es gelingt, bisher nicht mehr gebrauchte Trassen für den Metrorapid zu aktivieren, wobei die Wirkungen auf die umgebenden bebauten Bereiche und für die dort lebenden Menschen in die Gesamtbewertung einbezogen werden sollten. In diesem Zusammenhang können wir uns zum Beispiel nicht vorstellen, dass beispielsweise für Städte wie Leverkusen, Langenfeld oder Monheim weitere Belastungen durch eine Metrorapidstrecke politisch durchsetzbar sind.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/011 Die Stellungnahme zur Weiterführung zum Flughafen Köln/Bonn oder zum Ringschluss Wuppertal – Hagen – Dortmund ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Der Ringschluss von Dortmund über Hagen und Wuppertal bis Düsseldorf ist Ziel der Landesverkehrspolitik und als 3. Baustufe vorgesehen. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 012</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Zieht man die Konsequenz in Betracht, "im Erfolgsfall" mit dem Metrorapid das Rad-Schiene-System auf Dauer zu ersetzen, oder wird der Metrorapid eine "Insellösung" bleiben? Existieren insofern perspektivische Überlegungen, die bisher angedachten Netzelemente für NRW mit den von der niederländischen Regierung projektierten Metrorapid-Vorhaben zu verknüpfen und darüber hinaus auch auf Langdistanz-Verbindungen etwa nach Brüssel oder Berlin und darüber hinaus auszudehnen?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/012 Die Stellungnahme zum Thema "Insellösung Metrorapid" ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9 verwiesen. Hinweis: Magnetschwebbahn und Eisenbahn ergänzen sich gegenseitig. Der Metrorapid und der Schienenpersonennahverkehr werden in NRW parallel geplant und als neue, effiziente Produktfamilie aufgestellt. Weiterführende Strecken sind ohne Weiteres möglich.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 139 Bürgermeister der Stadt Velbert Nummer: 003</p> <p>Für meine Stellungnahme zur GEP-Änderung ist auch maßgebend, dass auf Landes- und/oder Bezirksebene beachtet wird, dass die Entwicklungspotentiale in Velbert, insbesondere im Handels- und Dienstleistungssektor, weiter ausgeschöpft werden können angesichts bedenklicher Konzentrationsbewegungen auf Standorte im Ballungskern, die der Metrorapid auslösen dürfte, und trotz räumlicher Sogwirkungen, die der Metrorapid vermutlich entfaltet.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 139/003</p> <p>Die Stellungnahme zur Gefährdung der wirtschaftlichen Entwicklungspotentiale in der Stadt Velbert aufgrund der Sogwirkung des Metrorapid auf Standorte im Ballungskern ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1c, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Stadt Velbert teilt nach telefonischer Rücksprache vom 17.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Gefährdung der wirtschaftlichen Entwicklungspotentiale in der Stadt Velbert aufgrund der Sogwirkung des Metrorapid auf Standorte im Ballungskern ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1c, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 001</p> <p><u>Die anerkannten Naturschutzverbände lehnen die 9. Änderung des GEP Düsseldorf zur Darstellung der Trasse des METRORAPID im GEP `99 ab.</u></p> <p>Begründung:</p> <p>I. Grundsatzstellungnahme der Naturschutzverbände NRW</p> <p>Einführung</p> <p>Mit der politischen Entscheidung vom 5.2.2000 die bis zum Planfeststellungsbeschluss geplante Transrapid-Strecke zwischen Hamburg und Berlin nicht weiter zu verfolgen, war die Absichtserklärung verbunden, dass in Deutschland die Magnetschwebe-bahn-technik weiterhin zur Anwendung kommen solle. In einer Grundsatzvereinbarung zwischen Industrie, DB AG und Bundesregierung wurde u.a. festgehalten, eine kommerzielle Referenzstrecke der</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/001</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>neuen Verkehrstechnik zu installieren, denn die Entwickler der neuen Technik benötigen den Nachweis, dass sich diese neue Technik unter realistischen Bedingungen in der Praxis bewährt, nicht zuletzt, um überzeugende Verkaufsargumente zu haben (siehe Seite 1 Kurzfassung der Machbarkeitsstudie, Planungsgemeinschaft Metrorapid-Transrapid, Berlin 2002). Schließlich wurden in einer Vorstudie (Vorstudie Magnetschnellbahn Streckenauswahl, DB AG, 2000) fünf Alternativstrecken untersucht. Auf der Basis der Ergebnisse dieser Vorstudie wurde am 27.10.2000 entschieden, die beiden Strecken München-Hbf bis München-Flughafen und Düsseldorf-Hbf bis Dortmund-Hbf (mit der Option Ver-längerung zur Anbindung des Flughafens Dortmund/Wickede) weiter zu verfolgen. Für die weiteren Planungen in NRW mussten die vorhandenen Konzepte des Hochgeschwindigkeitsfahrzeuges Transrapid den geänderten Rahmenbedingungen des Korridors und der Verkehrsbedingungen im Ballungsraum angepasst werden. U.a. war es z.B. erforderlich, das bisherige Transrapid-Konzept mit Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h auf den Regionalverkehr mit seinen relativ kurzen Streckenabschnitten abzustimmen. Hierzu wurde ein geändertes Antriebskonzept mit dazugehörigen Stromversorgung entwickelt – der sog. "Metrorapid". Es handelt sich im übrigen um ein System, welches noch nicht abschließend erprobt werden konnte. Mit einer vertiefenden Machbarkeitsstudie, welche am 21.01.2002 dem Bundesverkehrsminister vorgelegt wurde, soll eine sachgerechte Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt werden, aus der ersichtlich wird, ob die näher betrachteten Strecken in Bayern und NRW unter Berücksichtigung vorgegebener Prämissen verkehrs-planerisch zweckmäßig und wirtschaftlich realisierbar sind. In der Machbarkeitsstudie werden verkehrliche, raumbedeutsame, technologische, umweltrelevante und wirtschaftliche Aspekte geprüft, die konkrete Auswirkungen auf die Realisierung einer kommerziellen Anwendungsstrecke haben. Bestandteil der Machbarkeitsstudie ist neben Untersuchungen zur Finanzierung und zum Verkehrswert des Metrorapid sowohl eine Umweltverträglichkeitsstudie als Beitrag zur Prüfung der Umweltverträglichkeit, als auch eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Raumverträglichkeitsprüfung. Die Klärung, inwieweit die Trasse und der Betrieb des Metrorapid Auswirkungen auf regionalplanerische und raumordnerische Belange hervorrufen kann, erfolgt auf der Grundlage der Raumverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Änderung der Gebietsentwicklungspläne in den Regierungsbezirken Düsseldorf und Arnsberg</p>	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>sowie Münster, mit dem Ziel der raumordnerischen Darstellung der Metrorapid-Trasse und der entsprechenden Zielformulierungen. Ob die Machbarkeitsstudie dem Regionalrat vorliegt ist hier nicht bekannt. Allerdings haben die Bezirksregierungen den Naturschutzverbänden inzwischen mitgeteilt, dass je zwei Ordner der Abschlussdokumentation (Machbarkeitsstudie) bei der Bezirksregierung zur Einsichtnahmen durch die Naturschutzverbände ausliegen (siehe auch Pkt. 1 dieser Stellungnahme).</p> <p>Im Zuge der Vorabwägung wurde aus einer Vielzahl von unterschiedlichen Trassen-varianten die den GEP-Änderungen zugrunde gelegte Präferenztrasse ermittelt: Die Strecke verbindet die Stationen Düsseldorf-Hbf – Düsseldorf-Flughafen – Duisburg-Hbf – Mülheim-Hbf – Essen-Hbf – Bochum-Hbf – Dortmund-Hbf (mit der Option der Anbindung des Flughafens Dortmund/Wickede) und soll eine schnelle und leistungsfähige Regionalverkehrsverbindung im Ballungsraum an Rhein und Ruhr anbieten.</p> <p>Der Metrorapid wird auf dieser Strecke als integraler Bestandteil des Schienenpersonennah- und -regionalverkehr angesehen. Entsprechend den betrieblichen Anforderungen wird die Strecke zweispurig ausgelegt. Die Trasse verläuft überwiegend auf bahneigenen Flächen, die zum Teil heute noch für den SPNV oder als Güterstrecken genutzt werden.</p> <p>Grundlage für die Bewertungen in den GEP-Unterlagen sind folgende verbindlichen Prämissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planungshorizont 2015 - Preisstand 2000 - Planungsmaßstab 1 : 5.000, in kritischen Bereichen 1:1.000 (gilt nicht für die Raumverträglichkeitsprüfung auf GEP-Ebene) - Inbetriebnahme 2006 <p>Folgende Kenndaten sind maßgeblich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10-Minuten-Takt (Hauptzeit: 5 bis 20 Uhr) und 20-Minuten-Takt (Nebenzeit: 20 bis 1 Uhr) in der Zeit von 1 Uhr bis 5 Uhr ist Betriebsruhe - 90 Fahrten pro Tag und Richtung (Hauptzeit) und 60 Fahrten pro Tag und Richtung (Nebenzeit) - 212 Fahrten pro Tag in beiden Richtungen - Fahrzeitverkürzung um 20 Minuten auf 37 Minuten gegenüber IC (ca. 57 Minuten Fahrzeit) und ca. 53 Minuten gegenüber der S-Bahn (ca. 91 Minuten Fahrzeit) auf der Gesamtstrecke zwischen Düsseldorf-Hbf – Dortmund-Hbf - verspätungsfreier Verkehr aufgrund der vom übrigen schienengebunden ÖPNV 	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>unabhängigen kreuzungsfreien Trassenführung</p> <ul style="list-style-type: none"> - komfortabel ruhiges Schweben mit bis zu 300 km/h Höchstgeschwindigkeit - Entlastung des Straßenverkehrs durch Verlagerung von über 5 Mio. Autofahrten pro Jahr auf den ÖPNV (Metrorapid) <p>Bei näherer und intensiverer Betrachtung sowohl der zu den GEP-Änderungsverfahren vorgelegten, als auch der inzwischen seit dem 21.01.2002 dem Bundesminister für Verkehr vorgelegten; der Öffentlichkeit jedoch nur in einer Kurzfassung bekannt gemachten Machbarkeitsstudie, ist allerdings der Nutzen für die Bevölkerung im Ballungsraum Rhein-Ruhr kritisch zu hinterfragen. Schließlich muss auch die Bedeutung des Metrorapid aus Sicht der Regionalplanung und Raumordnung einer Überprüfung unterzogen werden.</p> <p>Auf den hier geschilderten Grundlagen erfolgt im weiteren die Begründung, warum die Naturschutzverbände die GEP-Änderung zur Darstellung des Metrorapid im GEP ablehnen:</p>	
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 002</p> <p>1. Unterlagen zur GEP-Änderung nicht ausreichend und nicht mehr aktuell Mit Schreiben vom 25.02.2002 haben die Bezirksregierungen Düsseldorf und Arnsberg darauf hingewiesen, dass Gelegenheit besteht " ... unabhängig von den GEP-Änderungsverfahren ... " in 2 vom MWMEV zur Verfügung gestellten Bänden der Abschlussdokumentation (Machbarkeitsstudie) zum Teilprojekt Nordrhein-Westfalen bei der Bezirksregierungen einzusehen. Die gesamte Machbarkeitsstudie ist auch im Internet abrufbar (www.bmvwb.de). Die Bezirksregierungen teilen im gleichen Schreiben mit, dass nach Auffassung der Bezirksregierungen die Ergebnisse der seit dem 21.01.2002 vorliegenden und der Öffentlichkeit bislang nicht bekannt gemachten Langfassung der Machbarkeitsstudie in den GEP-relevanten Inhalten keine Abweichungen gegenüber den bisher im GEP-Verfahren vorgelegten Unterlagen bestehen würden.</p> <p>Diese Auffassung wird von den Naturschutzverbände nicht geteilt: Die der GEP-Änderung zugrunde gelegten Unterlagen (u.a. "Projekt Metrorapid Nordrhein-Westfalen Düsseldorf-Hbf – Dortmund-Flughafen Auswirkungen auf die Umwelt, Froelich & Sporbeck" sowie "Projekt Metrorapid Nordrhein-Westfalen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/002 Den Bedenken, dass die Unterlagen zur GEP-Änderung nicht ausreichend sind, weil zwischen der Machbarkeitsstudie und den GEP-Unterlagen erhebliche Unterschiede bestehen, kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Machbarkeitsstudie ist keine Verfahrensunterlage für die koordinierte GEP-Änderung für den Metrorapid NRW in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster. Die für das GEP-Verfahren relevanten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie weichen nicht von den Unterlagen, die den Beteiligten bisher zur Verfügung gestellt wurden ab. Abweichungen im Detail, die sich aus der weiteren Detaillierung der Planungen ergeben haben, bewegen sich im Rahmen der in der Gebietsentwicklungsplanung üblichen Parzellenunschärfe oder beziehen sich auf Themen, die nicht für das GEP-Verfahren relevant sind. Die Stellungnahme zu prognostizierten Fahrgastkapazitäten, kalkulierten Betriebskosten und Investitionskosten ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. (Siehe auch den generellen Hinweis zu Kapitel 1 und die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a und 3)</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten. Die Technik hat auch Auswirkungen auf regionalplanerische Ziele und muss deshalb behandelt werden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Düsseldorf-Hbf – Dortmund-Flughafen Auswirkungen auf die sonstigen räumlichen Belange, Froelich & Sporbeck) stammen aus September bzw. Oktober 2001. Inzwischen liegt jedoch die Langfassung der Machbarkeitsstudie vor. Bei Vergleich der Machbarkeitsstudie mit den Unterlagen, die im GEP-Verfahren vorgelegt wurden, sind erhebliche Unterschiede zu erkennen:</p> <p>? U.a. sind die prognostizierten Fahrgastkapazitäten deutlich nach oben korrigiert worden – und dieses obwohl die Züge nun kürzer sein sollen. Gegenüber den GEP-Unterlagen besteht ein Zug nunmehr aus 4 Segmenten mit einem Platzangebot von insgesamt 536 Plätzen, wovon 196 als Sitzplätze angeboten werden (vorher bei 4 Sektionen 172 Stehplätze). Diese 24 zusätzlichen Stehplätze pro Zug führen laut den Unterlagen zu einer Fahrgasterhöhung von 1,75 Millionen zusätzliche Fahrgäste pro Jahr !</p> <p>? Des weiteren sind die kalkulierten Betriebskosten für den Metrorapid um 17 % gegenüber den Unterlagen aus Oktober gesunken; die Investitionskosten sind um ca. 14 % geringer veranschlagt worden. Die Züge selber sollen kürzer und preiswerter werden und dabei auch noch mehr Fahrgäste befördern (siehe oben).</p>	<p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Den Bedenken, dass die Unterlagen zur GEP-Änderung nicht ausreichend sind, weil zwischen der Machbarkeitsstudie und den GEP-Unterlagen erhebliche Unterschiede bestehen, kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Machbarkeitsstudie ist keine Verfahrensunterlage für die koordinierte GEP-Änderung für den Metrorapid NRW in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster. Die für das GEP-Verfahren relevanten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie weichen nicht von den Unterlagen, die den Beteiligten bisher zur Verfügung gestellt wurden ab. Abweichungen im Detail, die sich aus der weiteren Detaillierung der Planungen ergeben haben, bewegen sich im Rahmen der in der Gebietsentwicklungsplanung üblichen Parzellenunschärfe oder beziehen sich auf Themen, die nicht für das GEP-Verfahren relevant sind. Die Stellungnahme zu prognostizierten Fahrgastkapazitäten, kalkulierten Betriebskosten und Investitionskosten ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. (Siehe auch den generellen Hinweis zu Kapitel 1 und die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a und 3)</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 003</p> <p>Bei Vergleich der Machbarkeitsstudie mit den Unterlagen, die im GEP-Verfahren vorgelegt wurden, sind erhebliche Unterschiede zu erkennen:</p> <p>? Auch soll die gesamte Strecke deutlich kostengünstiger herzustellen sein, als zunächst berechnet. Allerdings finden sich in den Unterlagen zur GEP-Änderung überhaupt gar keine Aussagen zu Fragen der Wirtschaftlichkeit des Metrorapid, obwohl der Verbrauch dieser Gelder für die Neuinstallation des Metrorapid erhebliche Auswirkungen haben kann, da möglicherweise damit Gelder für die Sanierung und den weiteren notwendigen Ausbau des übrigen ÖPNV im Ballungsraum Rhein-Ruhr fehlen werden. So liegen nach der Machbarkeitsstudie die Investitionen in NRW bei ca. 3,17</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/003</p> <p>Den Bedenken, dass die Unterlagen zur GEP-Änderung nicht ausreichend sind, weil zwischen der Machbarkeitsstudie und den GEP-Unterlagen erhebliche Unterschiede bestehen, kann nicht gefolgt werden. Kosten und Wirtschaftlichkeitsfragen sind nicht für das GEP-Verfahren relevant. (Siehe AV zu 205/002)</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Milliarden Euro. Die Planer sind bislang von einem Investitionsvolumen von ca. 3,6 Milliarden Euro ausgegangen. Die Betriebskosten sollen sich den aktuellen Zahlen zufolge auf ca. 53,7 Millionen Euro belaufen, während bisher von ca. 61 Millionen Euro pro Jahr ausgegangen wurde.</p>	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Den Bedenken, dass die Unterlagen zur GEP-Änderung nicht ausreichend sind, weil zwischen der Machbarkeitsstudie und den GEP-Unterlagen erhebliche Unterschiede bestehen, kann nicht gefolgt werden. Kosten und Wirtschaftlichkeitsfragen sind nicht für das GEP-Verfahren relevant. (Siehe AV zu 205/002)</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 004</p> <p>Bei Vergleich der Machbarkeitsstudie mit den Unterlagen, die im GEP-Verfahren vorgelegt wurden, sind erhebliche Unterschiede zu erkennen: ? Des weiteren finden sich in den Unterlagen zu den GEP-Änderungen keinerlei Aussagen zu der verkehrlichen Bedeutung des Metrorapid. Hierzu ist auf die Machbarkeitsstudie zu verweisen, in der auf der Grundlage einer umfangreichen Netzuntersuchung Aussagen zur Integration des Metrorapid unter Berücksichtigung des vorhanden und des zukünftigen gem. integralen Taktfahrplan (ITF 2) geplanten ÖPNV's getroffen werden. Zudem wird auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) berücksichtigt. Diese Angaben fehlen in den GEP-Unterlagen. Dieses hat um so mehr Bedeutung, da laut der Machbarkeitsstudie im Zusammenhang mit dem Metrorapid in der Summe insgesamt 883.000 Millionen km/Jahr im Fernverkehr entfallen werden und im Regionalverkehr (SPNV) 1.183.000 Millionen km/Jahr. Ausdrücklich ist allerdings von "Einsparungen zu Rede" – hier wird deutlich worum es geht: die Untersuchung in der Machbarkeitsstudie handelt nicht von einem echten Vergleich zwischen dem Magnetschwebbahnsystem und dem etablierten Rad-Schiene-System, vielmehr geht es lediglich um den (zweifelhafte) Nachweis, dass sich der Metrorapid in das bestehende ÖPNV-System integrieren lässt. Dieses geht aber offensichtlich zu Lasten von SPNV und SPFV.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/004</p> <p>Wie richtig angemerkt, sind Aussagen zur verkehrlichen Bedeutung des Metrorapid, zur Integration der Magnetschwebbahn in den Schienenpersonennah- und –fernverkehr etc. in der Machbarkeitsstudie enthalten. Angaben dieser Art sind jedoch nicht Gegenstand des GEP-Verfahrens.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Wie richtig angemerkt, sind Aussagen zur verkehrlichen Bedeutung des Metrorapid, zur Integration der Magnetschwebbahn in den Schienenpersonennah- und –fernverkehr etc. in der Machbarkeitsstudie enthalten. Angaben dieser Art sind jedoch nicht Gegenstand des GEP-Verfahrens.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 005</p> <p>Bei Vergleich der Machbarkeitsstudie mit den Unterlagen, die im GEP-Verfahren vorgelegt wurden, sind erhebliche Unterschiede zu erkennen:</p> <p>? Zum anderen fehlen in den GEP-Unterlagen Aussagen zu der Finanzierung der Kosten des Baues und vor allem des Betriebes des Metrorapid bzw. den damit einhergehenden zu erwartenden Umverteilungsprozessen. Laut der Machbarkeitsstudie sowie den von BMVBW und MWMEV NRW bislang zu vernehmenden Stellungnahmen zur Finanzierung sollen u.a. Gelder aus den für die Effizienzsteigerungen des ÖPNV bereitgestellten regionalen Strukturförderungsfonds für den weiteren notwendigen Ausbau des regionalen ÖPNV-Netzes zugunsten des Metrorapid entnommen werden. Damit besteht die Gefahr, dass die Sicherung und der Ausbau des bestehenden ÖPNV-Netzes, z.B. durch die Schaffung von attraktiveren Verbindungen bzw. der die notwendigen Attraktivitätssteigerung von Verknüpfungspunkten, nicht mehr umgesetzt werden kann. Dieses ist auf jeden Fall bei der Entscheidung des Regionalräte zu berücksichtigen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/005 Die Stellungnahme zur Finanzierung der Bau- und Betriebskosten und zu den Auswirkungen auf das ÖPNV-Netz ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 3 und 4 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung der Bau- und Betriebskosten und zu den Auswirkungen auf das ÖPNV-Netz ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 3 und 4 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 006</p> <p>Es ist somit festzustellen, dass die Unterlagen aus Oktober nicht mehr aktuell sind und daher keine Entscheidungsgrundlage für die Abwägung der regionalplanerischen und raumordnerischen Belange sein können. Dem Regionalrat fehlt damit die wesentliche Entscheidungsgrundlage. Darüber hinaus fehlen in den GEP-Unterlagen – für die Entscheidung des Regionalrates – abwägungs- und entscheidungsrelevante Angaben. Entscheidungsgrundlage für den Regionalrat für die Darstellung des Metrorapid im GEP sollte daher die am 21.01.2002 dem Bundesverkehrsminister vorgelegte Langfassung der Machbarkeitsstudie sein. Allerdings muss an dieser Stelle bereits angemerkt werden, dass die Grundlagen, Bewertungen und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie von den Naturschutzverbänden kritisch gesehen werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/006 Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Unterlagen, die den Beteiligten im GEP-Verfahren zur Verfügung gestellt wurden sind eine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die Änderung der Ziele der Raumordnung. Die Machbarkeitsstudie ist weder in der Kurz- noch in der Langfassung Grundlage des Verfahrens für die 9. Änderung des GEP 99 (siehe auch AV zu 205/002). Im Übrigen sind alle genannten Unterlagen für jedermann einzusehen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Unterlagen, die den Beteiligten im GEP-Verfahren zur Verfügung gestellt wurden sind eine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die Änderung der Ziele der Raumordnung. Die Machbarkeitsstudie ist weder in der Kurz- noch in der Langfassung Grundlage des Verfahrens für die 9. Änderung des GEP 99 (siehe auch AV zu 205/002). Im Übrigen sind alle genannten Unterlagen für jedermann einzusehen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 011</p> <p>2.2 Fahrgastprognosen sind unrealistisch In den Begründungen für den Metrorapid zwischen Düsseldorf und Dortmund wird völlig verkannt, dass im Ballungsraum Ruhrgebiet mit der hauptsächlichen Ausrichtung der gesamten überörtlichen Verkehrsachsen in Ost-West-Ausrichtung die Bedürfnisse der ÖPNV-Nutzer ganz andere sind, als die tatsächlichen Bedürfnisse:</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/011 Die Stellungnahme zu den prognostizierten Fahrgastzahlen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 6, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Im dicht besiedelten Ballungsraum Rhein-Ruhr ist das End-Ziel nicht der Hauptbahnhof oder der Flughafen, sondern der Arbeitsplatz, die Einkaufscenter oder Innenstädte, die Wohnung, das Hotel, die Disco, die Fußballstadien, die Veranstaltungshallen etc.. Untersuchungen zum Verhalten der Bevölkerung im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr haben gezeigt, dass der größte Teil der motorisierten Fahrten unter 10 km liegen, dass rund die Hälfte aller motorisierten Fahrten im Ruhrgebiet Freizeit – und Einkaufsfahrten sind und die Hälfte der Nutzer der A 40 die Autobahn nur bis zur vierten Ausfahrt nutzen. Das bedeutet, dass für die meisten der potentiellen Umsteiger vom Pkw auf den Metrorapid hier ein Angebot vorfinden, welche für Sie gar nicht in Frage kommen kann, denn der größte Teil der Pkw-Fahrten findet überwiegend im Raum zwischen den zukünftigen Metrorapid-Haltestellen statt. Dabei ist zusätzlich zu beachten, dass es - sollte der Metrorapid in Betrieb gehen – nach und nach zu Einsparungen im Nah- und Regionalverkehrsbereich kommen wird. Laut Machbarkeitsstudie wird die Verbindung von Hamburg nach Frankfurt jede zweite Stunde zukünftig über Wuppertal nach Köln geführt, anstatt über Essen.</p> <p>Offensichtlich ist also, dass mehrere bisherige zur Zeit bestehende SPFV- und SPNV-Verbindungen, die einen Teil dieser Metrorapid-Gesamtstrecke nutzen, zukünftig über andere Strecken geleitet werden sollen oder ganz entfallen. Dieses ist schon allein deshalb notwendig, um Platz für die Trasse des Metrorapid schaffen zu können. Zudem ist der Wegfall bestehender SPNV-Verbindungen schon alleine deshalb notwendig, um die heutigen und zukünftigen Fahrgäste quasi zur Benutzung des Metrorapid zu zwingen, um auf die Fahrgastzahlen zu kommen, die bislang prognostiziert wurden. Das heißt: unweigerlich wird der Betreiber, voraussichtlich die DB AG, tatsächlich die genannten Fernverbindungen im Bereich der Metrorapid-Strecke kürzen müssen, damit überhaupt die Möglichkeit geschaffen wird, dass der Metrorapid im SPV-Mix wirtschaftlich fahren kann. In all diesen Fällen müssen die Fahrgäste deutliche Verschlechterungen erwarten. Es ist daher davon auszugehen, dass nur knapp dreißig Prozent aller Fahrgäste der Gesamtstrecke zwischen Düsseldorf und Dortmund Route die volle Strecke befahren werden. Aufgrund der wenigen Haltepunkte des Metrorapid im Vergleich zu den heute bestehenden zahlreichen Haltepunkten zwischen Düsseldorf-Hbf und Dortmund-Hbf ist die geplante Schnellverbindung mit dem Metrorapid zudem für die meisten Pendler in der Region keine Alternative, zumal hier die angegebenen Zeitersparnisse dabei gar keine Rolle spielen.</p>	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu den prognostizierten Fahrgastzahlen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 6, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Der ÖPNV und damit auch der Metrorapid im Ballungsraum Rhein-Ruhr muss sich an den tatsächlichen Bedürfnissen der vorhandenen und der potentiellen Nutzer orientieren. Dieses gilt im übrigen auch für den motorisierten Individual-Verkehr, hier kann jeder der die Verkehrsachsen benutzt, schon allein anhand der Staubildungen und der Autokennzeichen sehen, dass keine überregionalen Verkehrsbeziehungen bestehen, sondern fast ausschließlich quasi innerstädtische Beziehungen. Die gesamte Reisekette von Haustür zu Haustür usw. ist im Rahmen einer zukunftsweisenden Verkehrsplanung zu betrachten.</p> <p>Dieses trifft auch auf den ÖPNV zu. Es ist nicht im Interesse des Reisenden, wenn er zwischen zwei Großstadtbahnhöfen ein paar Minuten gewinnt, durch mehrfaches Umsteigen und Warten an unattraktiven Bushaltestellen und Vorortbahnhöfen dagegen unzählige Minuten verliert. Ein besseres Nahverkehrsangebot für Rhein und Ruhr hat sich daher auf mehr Direktverbindungen für kleinere Städte am Nord- und Südrand des Ruhrgebietes zu konzentrieren, weil dort viel mehr Menschen wohnen als in Bahnhofsnähe von Großstädten.</p> <p>Nach den jetzigen Planungen wird der Fahrgast jedoch auch in Zukunft nicht von Lünen nach Essen, von Bottrop nach Bochum, von Hattingen nach Dortmund oder von Neuss nach Duisburg durchfahren können. Auch ein Zehnminuten-Takt wird niemanden zum Bahn- oder Metrorapid-Fahren bringen, wenn die Anschlusszüge oder – Busse trotzdem nur einmal die Stunde fahren. Die größten Fahrgaststeigerungen der letzten Jahre wurden durch die Einführung attraktiver Regionalschnellbahnen erreicht, die aus dem Umland direkt ins Ruhrgebiet fahren. Insgesamt gesehen muss es für Fahrgäste des ÖPNV attraktiver werden von Tür zu Tür in möglichst kurzer Zeit zu kommen, anstatt in möglichst kurzer Zeit von Düsseldorf-Hbf nach Dortmund-Hbf zu kommen.</p> <p>Es ist an dieser Stelle allerdings auch darauf hingewiesen werden, dass alle Bevölkerungsprognosen für die Großstädte des Ballungsraumes Rhein-Ruhr, insbesondere für das Ruhrgebiet von rapide sinkenden Bevölkerungszahlen und damit auch sinkenden tatsächlichen oder potentiellen Fahrgastzahlen ausgehen (siehe auch entsprechende Zahlen in zu den Neuaufstellungen der GEP's Düsseldorf / GEP '99, GEP Arnsberg Oberbereich Bochum / Hagen sowie der im Entwurf vorliegenden GEP für den Oberbereich Dortmund – westlicher Teil Dortmund/Unna/Hamm). So wird bei den Neuaufstellungen der GEP's, die den Raum Ruhrgebiet betreffen davon ausgegangen, dass die Einwohnerzahl des</p>	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Ruhrgebiets bis zum Jahr 2015 um 7 % schrumpfen wird, verbunden mit starken Vergreisungstendenzen. Selbst in der Machbarkeitsstudie wird von einem Sinken der Bevölkerungszahlen ausgegangen.</p> <p>Die für die nachzuweisende Berechtigung des Metrorapid prognostizierten Fahrgast-zahlen sind daher unrealistisch.</p> <p>Bereits die in den GEP-Unterlagen genannten prognostizierten Fahrgastzahlen sind unrealistisch. Um so mehr trifft dieses auf die Machbarkeitsstudie zu, in der die Zahlen noch nach oben korrigiert wurden. In der Fahrgastprognose werden nunmehr insgesamt 34,5 Mio. Fahrgästen (Fahrten) mit einem 15%-igen Wachstum des Nahverkehrs bis 2006 begründet. Die tatsächlichen Fahrgastzahlen zeigen jedoch ein anderes Bild und es ist nicht zu sehen, dass sich dieses allein durch den Betrieb des Metrorapid ändern sollte: Die Fahrgastzuwächse der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten 423 ÖPNV-Unternehmen und Verkehrsverbünde betragen im Jahr 1999 1,2%, im Jahr 2000 1,4%, im Jahr 2001 1,9%. Dieses liegt nicht zuletzt am völlig unattraktiven Zubringer-Verkehr in den Ballungsraum.</p>	
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 012</p> <p>2.3 Reisezeitgewinne werden überbewertet</p> <p>Über die Hälfte des vorgeblichen gesellschaftlichen Nutzens des Metrorapid besteht aus Reisezeitvorteilen. Als Vergleichsmaßstab für den Planungshorizont 2015 werden Eisenbahnfahrplandaten zugrunde gelegt, die jedoch schon zum Fahrplanwechsel 2002 überholt sein werden. Optimierungspotentiale der Schiene werden nicht untersucht.</p> <p>Insofern entsprechen die vorgelegten Unterlagen nicht den Ansprüchen, die an eine standardisierte Bewertung für Verkehrsinvestitionen zu stellen sind. Hier muss nicht der Ist-Zustand, sondern der "optimierte Null-Fall" als Vergleichsmaßstab herangezogen werden. D.h. in einer solchen Studie sind weitere Ausbaumaßnahmen mit einzubeziehen, die über die Takt-Frequenzen des ITF 2 hinausgehen und bereits in den GEP 's gefordert sind (Ausbau Bahnhöfe, Ausbau Park- u. Ride etc., Privatisierung von Strecken, Reaktivierung von stillgelegten Strecken etc.).</p> <p>Die berechnete Fahrzeit zwischen Düsseldorf-Hbf und Dortmund-Hbf liegt</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/012</p> <p>Die Stellungnahme zu den durch den Metrorapid zu erzielenden Reisezeitgewinnen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 6 und 11, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu den durch den Metrorapid zu erzielenden Reisezeitgewinnen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 6 und 11, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>zwischen 37 bis 38 Minuten, wobei noch nicht klar ist, ob die kalkulierten Haltezeiten von nur einer Minute ausreichen, insbesondere dann, wenn der Metrorapid vor dem Fahrgastwechsel auf den Fahrweg abgesenkt werden muss. Im Gespräch ist bereits eine Fahrzeit von 40 Minuten. Der heutige RE 1 soll hingegen mittels Beschleunigung auf 160 km/h und ohne Halt in Wattenscheid ab Dezember 2002 nur noch 50 Minuten Fahrzeit für die gleiche Distanz benötigen. Damit schrumpft der reine Fahrzeitvorteil des Metrorapid von 20 auf zehn Minuten. Zehn Minuten also für Investitionskosten in Höhe von 3,2 Mrd. Euro, die zum einen der Steuerzahler bezahlen muss und andererseits für die notwendige Modernisierung des bestehenden ÖPNV-Angebotes dringend erforderlich wären. Für die Mehrheit der Fahrgäste, die nicht die Gesamtstrecke von Düsseldorf-Hbf bis Dortmund-Hbf befahren, reduziert sich der Zeitgewinn allerdings nur auf wenige Minuten Zeitgewinn. Eine Studie der Uni Essen, welche die Reisezeiten zwischen prägnanten Punkten entlang der Metrorapid-Achse (Messen, Universitäten und Flughäfen) auf 60 Beziehungen untersucht hat, kam zu dem Ergebnis, dass ohnehin nur 32 % der Reisezeit im Verkehrsmittel des Hauptlaufes anfallen, der Rest geht zulasten von Vor- und Nachlauf sowie Umsteige- und Wartezeiten. Wer z. B. von Essen nach Köln fahren möchte, kann die Strecke zwischen Essen und Düsseldorf-Hbf zwar in Rekordzeit zurücklegen, er verliert die damit gewonnene Zeit jedoch auf jeden Fall beim Umsteigen in Düsseldorf. Die Gesamtreisezeit wird also keineswegs in jedem Fall kürzer, wie dieses in den Unterlagen dargestellt wird.</p> <p>Aufgrund der Ausrichtung des ÖPNV im Ruhrgebiet sowie den starken Pendlerströmen in bzw. aus dem Ballungsraum heraus, besteht zudem das Problem, dass der größte Teil der Metrorapid-Fahrgäste umsteigen muss aus dem sonstigen ÖPNV (SPFV, SPNV, Busse, Straßenbahn, U-Bahn). Insbesondere beim Umsteigen aus U-Bahn, Straßenbahn und Bussen können sich zwangsläufig zusätzliche erhebliche Umsteigeverzögerungen ergeben:</p> <p>? Während heute der Inter-Regio von Gelsenkirchen nach Düsseldorf 30 Minuten benötigt, müsste der Nutzer des Metrorapid in Essen in zwei Minuten umsteigen, um die gleiche Fahrzeit zu erreichen. Da der Metrorapid an allen Hauptbahnhöfen an eigenen Bahnsteigen halten soll, muss beim Umsteigen immer der Bahnsteig gewechselt werden. Dann wird der Fahrgast nach der Vorstudie der Deutschen Bahn jedoch bis zu sieben Minuten unterwegs sein. Weil der Metrorapid im Zehn-Minuten-Takt fahren soll, sind zudem keine</p>	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>direkten Anschlusszüge vorgesehen. Deshalb kann der Fahrgast beim Umsteigen leicht mehr als zehn Minuten verlieren.</p> <p>? Ein Pendler, der aus dem Hattingen zu den Büros in und um das Centro/Neue Mitte Oberhausen fahren möchte (z.B. zum überregional bedeutsamen Qualifizierungs-center TZU o.a.) benötigt für die Fahrt mit dem ÖPNV mind. 1,5 Stunden (Fahrplanauskunft des VRR). Mit dem PKW ist dieses Ziel in ca. 45 min. zu erreichen (Routenplaner map & guide). Dabei ist zu beachten, dass von Hattingen aus eine nach Oberhausen-Hbf durchgängige S-Bahnverbindung über Essen-Hbf besteht. Das auseinanderklaffende ungünstige Zeitverhältnis zu ungunsten des ÖPNV vergrößert sich sogar noch, wenn der Wohnort nicht an einer derartig relativ günstigen S-Bahn-Strecke liegt.</p> <p>? Ein Fahrgast aus Essen-Karnap, der zum Düsseldorfer Flughafen will, kann beim Umsteigen in den Zug in Essen-Altenessen acht Minuten U-Bahn-Fahrzeit und vier Minuten Fußweg gegenüber der Fahrt über Essen Hauptbahnhof einsparen. Das kann der Metrorapid anschließend nicht mehr aufholen.</p> <p>Fakt ist: Jede Minute Zeitersparnis im Metrorapid wird für die real nachgefragten Reiserelationen nur zu rund einem Drittel wirksam. Bei einer Stunde Gesamtreisezeit und einer Fahrzeiterparnis im Metrorapid von 20 % verkürzt sich die Gesamtreisezeit gerade mal um sieben Prozent, also um rund vier Minuten. Das Problem wird deutlich: für alle Fahrtbeziehungen, die nicht in konsequenter Ost-West-Ausrichtung liegen, bringt der Metrorapid gar nichts; im Gegenteil: durch das Umsteigen auf den Metrorapid auf einigen Strecken wird sich das ungünstige Zeitverhältnis zuungunsten des ÖPNV's noch weiter verschlechtern und damit im übrigen keinesfalls in den Ausmaßen wie prognostiziert zum Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV führen.</p> <p>Bei der Betrachtung der angeblichen Zeitvorteile, die sich durch die Benutzung des Metrorapid ergeben sollen, muss allerdings berücksichtigt werden, dass offensichtlich bei dem übrigen öffentlichen Verkehrsangeboten, insbesondere im Schienenverkehr Einsparungen geplant sind:</p> <p>Nach der Machbarkeitsstudie sollen durch den Metrorapid 1.183.000 km/Jahr im Schienenpersonennahverkehr eingeplant werden. Auch im Fernverkehr können nach der Machbarkeitsstudie ebenfalls Einsparungen von 883.00 km/Jahr eingespart werden.</p> <p>Weiter heißt es im Erläuterungsbericht, dass sich der "Metrorapid...für Fahrgäste im Korridor Düsseldorf – Dortmund auch als Alternative zum Fernverkehr" anbietet.</p>	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Dies bedeutet, dass es über kurz oder lang auch im Fernverkehr zu Einsparungen kommen wird. Eine Streichung der ICE-Haltepunkte Bochum, Essen und Duisburg ist bereits im Gespräch. Aus Kostengründen soll zudem die erfolgreiche Nahverkehrsverbindung, der NRW-Express von Bielefeld nach Aachen nicht mehr durchgängig weitergeführt werden und sogar der Fernverkehr soll reduziert werden, in dem zwischen Düsseldorf und Dortmund mindesten zwei Fernverkehrszüge zweistündlich entfallen sollen, u.a. die Verbindungen Hamburg, Frankfurt und München ebenso wie die heutige Direktverbindungen Dresden und Erfurt.</p> <p>Außerdem stellt sich die Frage, ob denn die geplanten Zugkapazitäten für den enormen Fahrgastandrang überhaupt reichen werden: Zwischen Düsseldorf-Flughafen und Düsseldorf sollen im Querschnitt 16,4 Mio. Personen pro Jahr befördert werden, d.h. durchschnittlich rund 45.000 Personen pro Tag oder 536 Personen (4 Sektionen) pro Zug (siehe Kurzfassung Machbarkeitsstudie Seite 4, 2002).</p>	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 013</p> <p>2.4 Verlagerungseffekte Straße - ÖPNV werden überschätzt Aus den unter Pkt. 2.2 geäußerten Gründen wird deutlich, dass auch die mit ca. 25 % genannten Verlagerungseffekte von der Straße auf den ÖPNV (also neue Fahrgäste) vor allem auf den Metrorapid stark überschätzt werden: Die Querschnittsbelastung des Metrorapid zwischen Essen und Bochum wird mit rund 12 Mio. Personenfahrten pro Jahr prognostiziert, d.h. bei einem verlagerten Anteil von 25 % stammen davon 2,4 Mio. Fahrten vom Auto. Pro Tag verkehren (bei einem Besetzungsgrad von 1,2 Pers./Kfz.) damit durchschnittlich 5.500 Pkw weniger pro Tag auf der Hauptverkehrsachse des Ruhrgebietes, der A 40 bei einer täglichen Verkehrsstärke von rund 100.000 Pkw/Tag entspricht dies einer Entlastung von gut 5 %. Unterstellt man einen jährlichen Straßenverkehrszuwachs von rund einem Prozent pro Jahr, so wird deutlich, dass der Metrorapid im Jahr 2006 gerade einmal in der Lage sein wird, die heutige verkehrliche Situation wieder herzustellen. Von einer tatsächlichen Entlastung gegenüber dem heutigen Zustand allein durch den Metrorapid kann keine Rede sein, wie bereits auch unter Pkt. 2.2 und Pkt 2.3 dieser Stellungnahme ausgeführt wird. Hierzu noch eine Zahl, welche die angeblichen Zeitersparnisse der Metrorapid-Fahrgäste relativiert: Im Vergleich zu den im Jahr 2000 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr beförderten 1,07 Mrd. Fahrgästen würde ein Zuwachs von 6 Mio. Fahrten gerade mal ein halbes Prozent ausmachen (gegenüber 33 % Fahrgastzuwachs seit 1990). Deutlich werden die, nach Auffassung der Naturschutzverbände zu hoch angesetzten Prognosen bezüglich des Verlagerungspotenzials auch vor dem Hintergrund der in dieser Stellungnahme unter Pkt. 2.2 bis 2.3 dargelegten Argumente. Insbesondere die Städte am Nord – und Südrand des Ruhrgebietes sind viel dringender auf eine attraktive ÖPNV/SPNV-Anbindung angewiesen, als der Metrorapid für diese Städte von Nutzen sein wird: Laut dem Landesamt für Statistik sind im Kreis Kleve jeden morgen mehr als 125.000 Pendler unterwegs. 55.389 von Ihnen verlassen täglich den Kreis, 40.407 fahren hinein. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bundesweit rein statistisch gesehen, jedes Kfz im Durchschnitt nur mit 1,2 Personen besetzt ist. Die Folgen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/013 Die Stellungnahme zu den Verlagerungspotenzialen von der Straße auf den Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 6, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zu den Verlagerungspotenzialen von der Straße auf den Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 6, verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>sind für jeden Bürger in den Verkehrsnachrichten zu hören. Wer morgens im Berufsverkehr auf der A 43 von Haltern kommend im Stau zwischen Recklinghausen-Nord und dem AK 43/A42 steht, den wird der Metrorapid nicht dazu verleiten können von Haltern aus mit dem ÖPNV zu fahren.</p> <p>Ganz im Gegenteil, möglicherweise fehlen durch die Umverteilung und Konzentration öffentlicher Gelder zum Metrorapid hin für den notwendigen Ausbau der attraktiven Anbindung der am Rand des Ballungsraumes Rhein-Ruhr gelegenen Kommunen an den ÖPNV das erforderliche Geld. Auch hier kann ein Beispiel genannt werden:</p> <p>Obwohl eine zweispurige, immer weniger als Güterstrecke genutzte Eisenbahnstrecke zentral (ehem. Bahnhof) über das Stadtgebiet von Herten im Kreis Recklinghausen führt, gibt es keine Planungen zu einer Anbindung der Stadt an den regionalen SPNV. Gerade Stadt Herten, ein Beispiel für eine völlig verfehlte Städtebauentwicklungs- und Verkehrspolitik, zeichnet sich durch die rapide Zunahme von reinen und ausschließlichen Wohnbauflächen aus. Die Stadt beabsichtigt, zukünftig weitere 70 ha (!) auszuweisen. Wie gesagt - ohne jegliche SPNV-Verbindungen und einen nur auf den unmittelbaren Umkreis ausgerichteten sonstigen ÖPNV. Dabei ist der überwiegende Teil der Berufstätigen als Pendler ausschließlich auf den PKW angewiesen, denn bis auf wenige Ausnahme einer Fleischwarenfabrik gibt es in Herten keine nennenswerten größeren Arbeitgeber.</p> <p>Die Situation auf den Straßen hat sich noch verschärft, nachdem inzwischen auch das letzte von ehemals drei Bergwerken geschlossen haben, was dazu führt, dass zahlreiche Bergarbeiter durch ihre Umsetzung auf andere Bergwerke den Anteil der Pkw-Pendler noch erhöht hat. Fakt ist auch, dass im Zuge des zunehmenden Outsourcing in der Wirtschaft mit einem weiter zunehmenden Pkw- und LKW-Verkehr zu rechnen ist.</p> <p>Der Metrorapid wird diese vermehrten und weiter zunehmenden Fahrten mit dem PKW aus den Ballungsrandbereichen nicht aufhalten können. Die Naturschutzverbände gehen davon aus, dass entgegen den Beteuerungen der Landesregierung, bestehende Nah- und Fernverkehrsverbindungen gestrichen oder unterbrochen werden, um einer-seits die prognostizierten Fahrgastzahlen überhaupt erreichen zu können und zum anderen um die Trasse des Metrorapid in den ÖPNV integrieren zu können. Auch dieses spricht dagegen, dass Pkw-Fahrten zugunsten des Metrorapid aufgegeben werden.</p>	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Für die meisten Pkw-Fahrer wird sich also die Attraktivität des ÖPNV durch den Metrorapid nicht steigern lassen. Und für die meisten bisherigen ÖPNV-Fahrgäste ergeben sich keine oder nur geringe Vorteile, die auch der herkömmliche SPNV für geringere Kosten leisten könnte.</p> <p>Neben den Milliarden vom Bund binden Bau und Betrieb des Metrorapid enorme Summen, die dann für eine flächendeckende Verbesserung des Schienenverkehrs fehlen. Anstatt den Metrorapid zu bauen und zu betreiben und hier erhebliche Summen an öffentlichen Geldern abzuziehen, wäre vielmehr der Ausbau der ÖPNV-Verbindungen von den Randzonen in die Ballungszone Rhein-Ruhr dringend notwendig; schon allein um den zum Teil bereits aufgetretenen Verkehrskollaps auf den Straßen zu verhindern.</p>	
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 017</p> <p>3. Verstöße gegen die Ziele der Regionalplanung und Raumordnung 3.1 Flächeninanspruchnahmen</p> <p>Bevor Stellung genommen wird zu der Nichtvereinbarkeit der Darstellung des Metrorapid aufgrund der festzustellenden Widersprüche zu den in den GEP's formulierten Zielen der Regionalplanung und Raumordnung sollen an dieser Stelle kurz die Kenndaten der Trasse des Metrorapid vorgestellt werden, um den Flächenbedarf für den Metrorapid zu verdeutlichen (die Angaben stammen aus den Unterlagen zu den GEP-Änderungen, Stand Oktober 2001):</p> <ul style="list-style-type: none"> ? Länge der Gesamt-Strecke zwischen Düsseldorf-Hbf und Dortmund-Hbf: ca. 78,9 km ? Länge der Strecke in Bündelung mit Bahntrassen u. Bundesfernstraßen: ca. 76,1 km ? Länge der Strecke in ebenerdiger Bauweise: ca. 57,66 km (Flächeninanspruchnahme bei ebenerdiger Bauweise: ca.1,2 ha pro km) ? Länge der Strecke in Hochlage: ca. 17,88 km (Flächeninanspruchnahme bei Aufständigung: ca. 0,15 ha pro km) , davon können ca. 0,8 ha pro km übererdet werden ? Tunnellage: ca. 4,03 km. ? Breite der Fahrwege: Pro Spur Spurbreite 4 m zuzüglich Spurmittelabstand von 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/017</p> <p>Die Angaben zur Flächeninanspruchnahme werden zur Kenntnis genommen. Dazu ist anzumerken, dass im Regierungsbezirk Düsseldorf die Metrorapidtrasse ausschließlich in enger Bündelung mit vorhandenen Schienenwegen verläuft und die beanspruchten Flächen daher ganz überwiegend im Besitz der Deutschen Bahn AG sind.</p> <p>Die über die Ableitung der aufgeführten Parameter berechnete Flächeninanspruchnahme erfasst nur die anlagebedingten Flächen von ca. 78 ha. Die in der GEP-Unterlage aufgeführte Gesamtflächeninanspruchnahme beinhaltet zusätzlich die zu diesem Zeitpunkt abzuschätzende und mit zu berücksichtigende Flächeninanspruchnahme durch mögliche Baustraßen und sonstige Bauplatzeinrichtungen.</p> <p>Zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf werden lediglich ca. 2 % der Gesamtstrecke frei trassiert. In den übrigen Trassenabschnitten kann eine neue Flächeninanspruchnahme durch die Trassierung auf Bahnanlagen, einen Anbau an bestehende Anlagen und die Bündelung mit Straßen verringert bzw. vollständig vermieden werden.</p> <p>Somit ist unter dem Aspekt der Flächeninanspruchnahme keine besondere regionalplanerische Relevanz gegeben.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>ca. 5 m, Lichtraumprofil ca. 10 m (es sind zwei Fahrspuren geplant) ? Flächeninanspruchnahme Unterwerke zur Spannungsumwandlung: ca. 4.000 qm. Erforderlich sind voraussichtlich 7 (Machbarkeitsstudie) Streckenunterwerke und 3 Rangierunterwerke. Für die Instandhaltungszentrale werden ca. 2 ha benötigt (voraussichtlich im Bereich Duisburg-Hbf) Hieraus ergeben sich folgende Gesamt-Flächeninanspruchnahme für den Bereich von Düsseldorf-Hbf bis Dortmund-Hbf: - Gesamtflächeninanspruchnahme ebenerdige Bauweise: 69,2 ha - Gesamtflächeninanspruchnahme Aufständigung: ca. 2,68 ha - Gesamtflächeninanspruchnahme Unterwerke: ca. 4 ha - Gesamtflächeninanspruchnahme Instandhaltung: ca. 2 ha</p> <p>- Summe Gesamtflächeninanspruchnahme: mind. 77,88 ha In den GEP-Unterlagen ist allerdings im Kap. 5.4.1.4 Gesamtbeurteilung die Rede von 120 ha Gesamtinanspruchnahme (siehe GEP-Unterlage "Projekt Metrorapid Nordrhein-Westfalen Düsseldorf-Hbf – Dortmund-Flughafen Auswirkungen auf die Umwelt, Froelich & Sporbeck" Seite 68). Bedauerlicherweise fehlt in sämtlichen Unterlagen eine Gesamt-zusammenstellung der Flächeninanspruchnahmen und -beeinträchtigungen, so dass nicht nachvollzogen werden kann, wie hoch der Flächenverbrauch tatsächlich sein wird. Allerdings sind sowohl 77,88 ha als auch 120 ha Gesamtflächeninanspruchnahme regionalplanerisch relevant.</p>	<p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 031</p> <p>4. Auswirkungen auf den regionalen Arbeitsmarkt Der Werbespruch "Der Metrorapid schafft Tausende von Arbeitsplätzen" kann durch nichts belegt werden. Demzufolge finden sich weder in den GEP-Unterlagen noch in der Machbarkeitsstudie keinerlei Aussagen zu der Frage neuer Arbeitsplätze. Es ist eher davon auszugehen, dass der Metrorapid – vor allem im Zusammenhang mit der Reduzierung des sonstigen SPFV- u. SPNV-Angebotes (siehe Pkt. 2.2 u. 2.3 dieser Stellungnahme) - sogar vermutlich zu einem Verlust von Arbeitsplätzen führen wird. Leider finden wurde bislang eine Studie zu den Auswirkungen des</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/031 Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den regionalen Arbeitsmarkt ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1c verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Metrorapid auf die Arbeitsmarktsituation nicht erarbeitet. Im Zusammenhang mit der Auflistung der operativen Betriebskosten in der Machbarkeitsstudie ist jedenfalls nicht zu erkennen, dass der Metrорapid nicht zu einer wesentlichen Schaffung von Arbeitsplätzen beitragen kann: Ohne die Instandhaltung werden ganze 118 Arbeitskräfte benötigt, mit Instandhaltung werden 156 Arbeitskräfte benötigt. Das heißt aber noch lange nicht, dass es sich dabei um neue Arbeitsplätze handeln muss.</p>	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den regionalen Arbeitsmarkt ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1c verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 034</p> <p>BUND Düsseldorf An einer Raumbedeutsamkeit der bisher insbesondere von Herrn Ministerpräsident Clement angestoßenen Entwicklungsperspektive Magnetschwebbahn Metrорapid besteht kein Zweifel. Dies ist auch festzustellen zum rechtssystematisch gültigen raumordnerischen Darstellungserfordernis im dafür verbindlichen Planwerk GEP 99.</p> <p>Trotzdem sind wir zornig über den bisherigen Planungsablauf hinsichtlich Planungsrecht und Begründung der Planung und wir erheben Bedenken, die wahrscheinlich nicht ausräumbar sein werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/034 Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 035</p> <p>BUND Düsseldorf 1. Gegen die 9. GEP-Änderung Metrорapid bestehen Bedenken. Sowohl die zeichnerische als auch die textliche Darstellung und Erläuterung für eine Magnetschwebbahn Metrорapid sollen entfallen. Grundlage jeder Plandurchführung ist ein solides Finanzierungskonzept und entsprechendes Betreiber- und Investorengremium. Diese Bedingungen gelten, aber sie sind entgegen aller Handlungsanweisungen für ein langfristig angelegtes und zu sicherndes Haushalts- und Planungssystem noch lange nicht zu erfüllen. Folgende Bedenken erheben wir gegen das Planungs- und</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/035 Die Stellungnahme zur Finanzierung und zur Begründung eines Einsatzes des Metrорapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 1b und 3.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Vorhabenkonzept für eine Magnetschwebbahn Metrorapid bzw. gegen die 9. GEP-Änderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Magnetschwebbahn Metrorapid ist verkehrspolitisch sinnlos. • Eine Magnetschwebbahn Metrorapid ist finanzpolitisch aus Finanzierungsgründen und zudem auch nach § 10 Landesentwicklungsprogramm (LEPro) geforderter Standortvoraussetzung für die Entwicklung von Erwerbsgrundlagen durch Strukturwandel bei Berücksichtigung der im Rahmen bestehender Planungen und Projekte für das Rad-Schiene-System zu gewinnenden vielseitigen Angebote an Arbeitsplätzen (vgl. 25 Absatz 2 LEPro) infolge bereits länger schon vorliegender verkehrszweigübergreifender Planungen (vgl. § 28 Abs. 1 LEPro) und unter Beachtung einer Verteuerung für das ÖPNV-System - hinsichtlich Strukturen und zusätzlich für ÖPNV-Kunden - ein Desaster. • Eine Magnetschwebbahn Metrorapid ist industriepolitisch, umweltpolitisch und planungspolitisch nur äußerst hilfswise bzw. eigentlich gar nicht begründbar, daher beschönigend. 	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung und zur Begründung eines Einsatzes des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 1b und 3.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 041</p> <p>BUND Düsseldorf 1.1.4 Die Magnetschwebbahn Metrorapid ist industriepolitisch, umweltpolitisch und planungspolitisch nicht begründbar</p> <p>Als Referenzstrecke ist dieser Magnetschwebbahnzug schon nach China abgefahren.</p> <p>Eine Magnetschwebbahn ist von der Sache her für einen Schnellverkehr zur Überbrückung weiter Entfernungen zur Verbindung weit auseinander liegender Großräume entwickelt. Die Magnetschwebbahn Metrorapid ist daher im "Innenstadtbereich" auf der Strecke Düsseldorf - Dortmund - und auch weiteren politisch angedachten Strecken - nicht zu verantworten. Dies gilt erst recht bei lediglich ein paar Minuten Zeitgewinn, wenn überhaupt, im Vergleich zu herkömmlichen Nahverkehrssystemen Rad - Schiene - Bus - Fahrrad - fußläufiger Verkehr - Park and Ride.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/041</p> <p>Die Stellungnahme zur industrie-, umwelt- und planungspolitischen Begründung eines Einsatzes des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 1b und 1c, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur industrie-, umwelt- und planungspolitischen Begründung eines Einsatzes des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a,</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Es ist aus guten Gründen für eine unabhängige gesetzmäßige Aufgabenerfüllung und für Allgemeinwohlfunktionen einer öffentlichen Verwaltung gesetzwidrig, als Land / Kommune aktiv als Betreiber / Gewerbebetrieb zu wirken. Die vorbereitenden Aktivitäten einer Landesverwaltung / -planung zum Metrorapid gehen weit über einen Verwaltungsvorgang zur Planung und landes- bzw. regionalen Förderung hinaus. Diese Aktivitäten weisen wir daher zurück. Die Magnetschwebebahn Metrorapid ist ein überflüssiges Verkehrsangebot, ist ein unzulässiger Eingriff in die Planungshoheit der Kommunen, weil diese staatlicherseits für ergänzende Planungen (Umbau Haltepunkte und Verknüpfungspunkte, verkehrliche Anbindungen Straße, Schiene, Stellplätze) gezwungen werden, die in den nächsten 10-15 Jahren nicht erforderlich wären und wofür das Geld fehlt.</p>	<p>1b und 1c, verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 043</p> <p>BUND Düsseldorf 2. Bürgerinnen und Bürger / Magnetschwebebahn Metrorapid / Metropolregion Rhein-Ruhr</p> <p><u>2.1</u> Wir können keinem politischen Ziel zustimmen, welches insbesondere mit der beabsichtigten 9. GEP-Änderung Metrorapid einen Funken zu zünden versucht, für ein Feuer zur Festlegung eines Standpunktes der Landesregierung zur Entwicklungsstrategie für die Metropolregion Rhein-Ruhr. Wir wünschen Ihnen, dass Sie einen nachvollziehbaren Standpunkt entwickeln können, der dem Allgemeinwohl dient. Dafür bedarf es gemeinsam erarbeiteter Vorschläge für voranzutreibende Projekte und sonstige Einzelmaßnahmen. Und es bedarf eines Konsenses darüber, was eine Metropolregion überhaupt sein soll.</p> <p><u>2.2</u> Wir fordern Sie dazu auf, einen für die Allgemeinheit nachvollziehbaren Prozeß einer Willensbildung für die Planung des Metrorapid in Gang zu setzen. Erst dann sollten Sie den Metrorapid als Ergebnis nachvollziehbarer öffentlicher Planung, Diskussionen und Willensbildung kennzeichnen. Erst nach dieser Willensbildung werden Sie erfolgreicher sein können, den Auftrag des Landeschefs Herrn Clement anzunehmen, den Metrorapid als Darstellung auszuweisen und als</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/043 Die Stellungnahme zur Entwicklung eines nachvollziehbaren Standpunktes, zur Durchführung von Diskussionsforen, zur Entwicklung einer preiswerten Alternativplanung mit dem klassischen Rad – Schiene – Bus – System im Rahmen einer integrierten Gesamtverkehrsplanung ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Sie richtet sich an die Landesregierung und den Landtag. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a-c und 2 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Entwicklung eines nachvollziehbaren Standpunktes, zur Durchführung von Diskussionsforen, zur Entwicklung einer preiswerten Alternativplanung mit dem klassischen Rad – Schiene – Bus – System im Rahmen einer integrierten Gesamtverkehrsplanung ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Sie richtet sich an die Landesregierung und den Landtag.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>durchzusetzendes Ziel der Raumordnung und Landesplanung zu erklären. <u>2.3</u> Wir sehen als Grundlage für die Ausgestaltung der Metropolregion Rhein-Ruhr bzw. ihre Manifestierung im öffentlichen Bewußtsein eine Verständigung auf gemeinsam zu verwirklichende Großprojekte an, wie es z. B. ein Metrorapid sein könnte. Er wird von uns keinesfalls als ein wesentliches Kennzeichen dieser Region anerkannt werden.</p> <p>Also schließen wir daraus, dass immer mehr Abstimmungen über die Regierungsbezirksgrenzen hinweg notwendig sind. Wir regen daher an, dass Sie unverzüglich im Jahr 2002 prozeßorientierte Diskussionsforen einschließlich Beteiligung der gesellschaftlich relevanten Gruppen, insbesondere der gemäß § 29 anerkannten Naturschutzverbände durchführen. Dies halten wir für notwendig zur Ermittlung eines raum- und landesentwicklungspolitischen Handlungskanons für die Metropolregion.</p> <p>Zum Forum Metrorapid bitten wir, unsere Experten und die des Wuppertal-Instituts, aus der kommunalen Ebene, den Regionen, Industrie- und Handelskammern, Verbänden, Unternehmen sowie den Nachbarstaaten und -ländern mit Erfahrungen über neustrukturierte und zu strukturierende Industrieregionen (z. B. Manchester) einzuladen.</p> <p>Die Ergebnisse der Foren sollten Sie anschließend auf Landes-, Regional- und Kommunalebene abstimmen. Erst entsprechend der Ergebnisse in den Foren, Landtags-, Kabinettsbeschlüssen und infolge des Prozesses weiterer Beratungen innerhalb des Landtages halten wir es überhaupt für möglich, dass die Landesregierung in die Lage versetzt wird, Sie anweisen zu können, den Metrorapid darzustellen bzw. als durchzusetzendes Ziel der Raumordnung und Landesplanung zu erklären. Inwieweit dann die Weichen für einen sauberen Planungsprozeß gestellt sein werden, ist dann zu klären. Erst so und mit dem Ziel Schaden vom Land NRW abzuwenden, halten wir es für möglich, dass Sie als Land NRW nachweisen, dass Sie ein wichtiges Planungs- und darüberhinaus Gewerbsgeschäft, in das Sie eintreten wollen wirklich verstehen.</p> <p>Insofern bitten wir Sie, auf ein abwegiges Imagegewinnstreben mit einem vermeintlichen Leuchtturmeffekt Metrorapid Düsseldorf - Dortmund zu verzichten.</p> <p>Den Standort Metropolregion Rhein-Ruhr als ökonomischen Bremsklotz zu kennzeichnen, der mit dem Verkehrsmodell Metrorapid beseitigt werden soll, ist als ein Schlag in's Gesicht gegen die hier lebenden Menschen gerichtet. Ein Leuchtturmprojekteffekt ist allein in der Seeschifffahrt von Bedeutung, um Klippen</p>	<p>Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a-c und 2 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>zu umschiffen oder den rechten Standort zu finden. Für diesen Zweck ist eine Magnetschwebbahn nicht geeignet, weil aufgrund des fehlenden eisernen Rheins parallel zur A 40 und unzureichenden Wasserwegeausbaus vor allem des Rheins, das Ruhrgebiet immer noch zu weit von Seeschiffahrtsstraßen entfernt "auf dem Trockenen" liegen bleibt.</p> <p><u>2.4</u> Als Schwerpunkte einer Raumentwicklungsstrategie in der europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr erkennen wir eine noch zu steigende innerregionale Mobilität z. B. durch Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und ggf. unterschiedliche und noch gemeinsam anzupassende/abzustimmende Stadtverkehrssysteme an. Die Metropolregion Rhein-Ruhr wird zwar bei den Planungen zum Metrorapid als Einheit betrachtet, jedoch ist es sicher besser, die bereits erkannten Defizite hinsichtlich eines verbindenden leistungsfähigeren und gleichrangigen Verkehrsverbundes aller Verkehrsmittel zu beseitigen. Hierfür bitten wir, insbesondere den ÖPNV zum Wohl der Allgemeinheit als eine preiswertere Alternative für einen Verbund der ehemaligen Industrieregion mit der Landeshauptstadt zu gestalten mit dem klassischen Rad - Schiene - Bus - System. Hierfür sollen soweit wie möglich öffentliche Gelder angeboten bzw. bereitgestellt werden. Nicht aber für eine ergänzende Insellösung Metrorapid, die wahrscheinlich ergänzend defizitär ist, ergänzende Kosten bringt und daher als wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Massentransportmittelsystems ungeeignet wirkt. Die Planung des Metrorapid ist demgemäß verfrüht. Ein noch zu definierender notwendiger Ausbau der Infrastruktur muss im Rahmen der integrierten Gesamtverkehrsplanung eine Neuausrichtung erfahren.</p>	
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 053</p> <p>BUND Düsseldorf</p> <p>5. Daher bitten wir mit Freundlichkeit abschließend, über folgende ergänzende, hoffentlich aber gar nicht notwendige Hinweise nachzudenken</p> <p>5.1 Die Bezirksplanungsbehörden und die Landesplanungsbehörde sollten ggf. bei Zuhilfenahme von dafür geltenden Gesetzen in einer demokratischen Verwaltungsstruktur remonstrieren bzw. bitten, die 9. GEP-Änderung für eine</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/053</p> <p>Die Forderung eine "Anweisung" des Ministerpräsidenten aufzuheben, geht von falschen Voraussetzungen aus. Die 9. GEP-Änderung beruht nicht auf einer Weisung, sondern auf einem Erarbeitungsbeschluss des dafür nach dem Landesplanungsgesetz zuständigen Regionalrates des Regierungsbezirks Düsseldorf.</p> <p>Die Forderung nach einer Einbindung des Metrorapid in ein räumlich integriertes Gesamtverkehrssystem ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Sie richtet sich an die Landesregierung und den Landtag.</p> <p>Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Durchsetzung der Magnetschwebbahn Metrorapid aufzuheben. Darüberhinaus bitten wir die für Raumordnung und Landes-, Regionalplanung zuständigen Amtsinhaber, bei Herrn Ministerpräsident Clement gegen eine Weisung seinerseits Werbung zu betreiben, um solche Planungsvorgänge weiterhin auf Dauer zu sichern, die nach den Gesetzesregeln unseres Rechtsstaates zu messen sind.</p> <p>5.2 Wir halten nichts davon, das Vorhaben Metrorapid als landesbedeutsam zu erklären und dementsprechend zu befördern. Aktuell wirkt diese Förderung des Metrorapid offenkundig schönfärberisch. Denn mit der 9. GEP-Änderung ist bisher als Ziel erklärt, eine Ergänzung Metrorapid mit entsprechender Inseleigenschaft zu planen. Dies aber schließt eine unumgängliche Planung für ein noch zu entwickelndes räumlich integriertes Gesamtverkehrssystem aus.</p> <p>Für eine Planung bzw. Durchführung des Metrorapid kann die Landesregierung die Bezirksregierung nicht anweisen, weil dies der Stärkung der Regionalräte bei Beachtung einer erforderlichen Umsetzung des 2. Modernisierungsgesetzes entgegenstehen würde.</p> <p>Wir wollen als § 29 BNatG Verband bzw. als Bürgerinnen und Bürger unseres Gemeinwesens aber nicht Bevölkerung einer Bananenrepublik sein, die "per Ordre de Mufti" landesherrliche Aktionen hinnehmen will.</p>	<p>1a-c und 2 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Forderung eine "Anweisung" des Ministerpräsidenten aufzuheben, geht von falschen Voraussetzungen aus. Die 9. GEP-Änderung beruht nicht auf einer Weisung, sondern auf einem Erarbeitungsbeschluss des dafür nach dem Landesplanungsgesetz zuständigen Regionalrates des Regierungsbezirks Düsseldorf.</p> <p>Die Forderung nach einer Einbindung des Metrorapid in ein räumlich integriertes Gesamtverkehrssystem ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Sie richtet sich an die Landesregierung und den Landtag.</p> <p>Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a-c und 2 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 056</p> <p>NABU Düsseldorf 2. Eine, mittlerweile von Herrn Clement geforderte Weiterführung nach Süden, über den Düsseldorfer Hauptbahnhof hinaus bis nach Köln, ist dabei ja verlaufsmäßig überhaupt noch nicht berücksichtigt.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/056 Der Anregung wird teilweise gefolgt. Die Verlängerung der Trasse des Metrorapid bis nach Köln in der zeichnerischen Darstellung ist nicht Gegenstand der 9. GEP-Änderung. In der Erläuterung zum Ziel "Schienenwege" wird der Anregung gefolgt. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Der Anregung, die Trasse im GEP bis zum Verkehrsknoten Köln zu verlängern,</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>wird konzeptionell gefolgt. Eine Verlängerung der Trasse des Metrorapid bis nach Köln ist Ziel der Landesverkehrspolitik und als 2. Baustufe vorgesehen. Die Festlegung des Trassenverlaufs kann erst in einem nachlaufenden GEP-Verfahren erfolgen. Da die Anbindung des Großraumes Köln nicht Gegenstand der 9. GEP-Änderung ist, lautet der eingefügte 3. Absatz der Erläuterung zu Ziel 4, Kapitel 3.3 Schienenwege nunmehr: "Durch die Verknüpfung an den Haltepunkten des nationalen und europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes stellt der Metrorapid das leistungsfähige Bindeglied zwischen den europäischen, nationalen und überregionalen sowie den regionalen und kommunalen öffentlichen Personenverkehren dar. Eine Verlagerung der Personenverkehre von der Straße auf die Schiene/den Metrorapid ist durch die Zeitgewinne des Metrorapid zu erwarten." Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 079</p> <p>III. Gesamtzusammenfassung der Stellungnahme der Naturschutzverbände Die Naturschutzverbände lehnen die Änderungen der GEP's Düsseldorf, Münster und Arnsberg zur Darstellung des Metrorapid ab. Sowohl die zeichnerische als auch die textliche Darstellung und Erläuterung für eine Magnetschwebbahn Metrorapid sollen daher entfallen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/079 Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Änderung der zeichnerischen Darstellung für die Trasse des Metrorapid und die entsprechenden Änderungen der textlichen Darstellungen sind raum- und umweltverträglich. Dies wird durch die Unterlagen zur koordinierten GEP-Änderung Metrorapid in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster nachgewiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Änderung der zeichnerischen Darstellung für die Trasse des Metrorapid und die entsprechenden Änderungen der textlichen Darstellungen sind raum- und umweltverträglich. Dies wird durch die Unterlagen zur koordinierten GEP-Änderung Metrorapid in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster nachgewiesen.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 080</p> <p>Die in den GEP-Verfahren vorgelegten Unterlagen sind nicht mehr aktuell, wie u.a. der Vergleich mit der Machbarkeitsstudie beweist. Die in den Unterlagen zur GEP-Änderung im Regierungsbezirk Arnsberg getroffenen Aussagen beruhen offensichtlich nicht auf dem rechtskräftigen GEP, Teilabschnitt Bochum und Herne. Zudem sind GEP-Unterlagen unzureichend: In den Unterlagen wird weder ein Verkehrswert des Projekts nachgewiesen, noch werden die Kosten und die Finanzierung geklärt, noch Alternativen und die verkehrspolitischen Auswirkungen des Metrorapid-Projekts geprüft. Die Unterlagen sind daher keine Entscheidungsgrundlage für die Abwägung der regionalplanerischen und raumordnerischen Belange. Nach Auffassung der Naturschutzverbände kann eine Entscheidung des Regionalrates auf dieser unzureichenden Grundlage nicht erfolgen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/080 Die Aussagen zum GEP Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen beziehen sich auf den Entwurf. Im nunmehr gültigen GEP sind die Ziele neu durchnummeriert worden. Änderungen in den Zielen gegenüber dem Entwurf haben keine Auswirkungen auf die Aussagen in der angesprochenen Anlage. Die Stellungnahme zum Verkehrswert, zu den Kosten, zur Finanzierung, zu den Alternativen und den verkehrspolitischen Auswirkungen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Aussagen zum GEP Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen beziehen sich auf den Entwurf. Im nunmehr gültigen GEP sind die Ziele neu durchnummeriert worden. Änderungen in den Zielen gegenüber dem Entwurf haben keine Auswirkungen auf die Aussagen in der angesprochenen Anlage. Die Stellungnahme zum Verkehrswert, zu den Kosten, zur Finanzierung, zu den Alternativen und den verkehrspolitischen Auswirkungen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 081</p> <p>Die mit dem LEP und den GEP's verfolgten Ziele der Strukturverbesserung im Ballungsraum Rhein-Ruhr können mit dem Metrorapid nicht erreicht werden. Im Gegenteil – die verkehrlichen Bedingungen werden eher verschlechtert als verbessert: Die Magnetbahntechnologie ist generell für Kurz- und Mittelstrecken ungeeignet, da sie keine nennenswerten Fahrzeitverkürzungen mit sich bringt, mehr Energie verbraucht und keinerlei Entlastung für die überlasteten Verkehrsinfrastruktureinrichtungen des Ballungsraumes mit sich bringt. Bedingt durch die Trassenführung im Ballungsraum kommt es zum Wegfall von Strecken des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs. In der Machbarkeitsstudie werden dem entsprechend "Einsparungen" prognostiziert (Fernverkehr: 883.000 Millionen km/Jahr, Regionalverkehr: 1.183.000 Millionen km/Jahr). Hinzu kommen Umliegungen von Strecken im Fern- und Nahverkehr. Der Metrorapid stellt eine Insellösung ohne Zusammenhang zum Eisenbahnnetz dar. Es entstehen erhöhte Umsteigezwänge aufgrund der Streichung von ganzen Zugverbindungen des Fern-u. Nahverkehrs und der gesamten Umstrukturierung des Schienennetzes im Ballungsraum. Als Folge steigen keinesfalls die erwarteten 5,4 Mio. Pkw-Fahrer pro Jahr auf den Metrorapid um. Eine Entlastung des Straßenverkehrs ist daher nicht ersichtlich.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/081 Die Stellungnahme zur Eignung der Magnetbahntechnoloie für Kurz- und Mittelstrecken, zu den Auswirkungen auf den Nah- und Fernverkehr und den Umsteigezwängen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, 8 und 11 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Eignung der Magnetbahntechnoloie für Kurz- und Mittelstrecken, zu den Auswirkungen auf den Nah- und Fernverkehr und den Umsteigezwängen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, 8 und 11 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 084</p> <p>Fazit Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, dass die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger verbessert und angeglichen werden, und dass durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird (vgl. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Juli 2001). Diese Anforderungen kann der Metrorapid nicht erfüllen. Verkehrsnetze sind eine zentrale Zukunftsaufgabe für die Entwicklung des</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/084 Die Stellungnahme zum Wettbewerb der Verkehrsträger, zur Vernetzung sowie zu den Umwelt- und sozialen Auswirkungen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Standortes Nordrhein-Westfalen. Von einer Vernetzung des Metrorapid mit dem bestehenden Verkehrsnetzen kann keine Rede sein, sondern stellt ein singuläres Transportmittel dar. Die Anforderungen an ein zukunftsweisendes preiswertes Massentransportmittel im Ballungsraum Rhein-Ruhr können mit dem Metrorapid nicht erfüllt werden. Der Metrorapid verschärft Umweltprobleme im Ballungsraum Rhein-Ruhr (Klima-, Lärm- u. Ressourcenschutz) und führt zu sozialen Unverträglichkeiten (bietet Mobilität für Wenige statt für Alle), kann die Verkehrsprobleme im Ballungsraum nicht entschärfen und verschleudert Steuergelder.</p>	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zum Wettbewerb der Verkehrsträger, zur Vernetzung sowie zu den Umwelt- und sozialen Auswirkungen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 085</p> <p>Grundlage jeder Plandurchführung ist ein solides Finanzierungskonzept und entsprechendes Betreiber- und Investorenngremium. Dieses liegt jedoch bis heute nicht vor. Entgegen der Koalitionsvereinbarung vom 13.06.2000 soll der Metrorapid – laut Finanzierungsstudie der Deutschen Bank – nun Investitionsmittel des Landes erhalten - ca. 48,5 Mio. € Mrd. Bestellerentgelt aus dem Regionalisierungstopf). Damit ist zu befürchten, dass das heutige und künftige Leistungsangebot der Bahn und des sonstigen ÖPNV eingeschränkt wird, denn hierfür dürften dann Regionalisierungsmittel nicht mehr in dem Umfang wie bisher zur Verfügung stehen. Voraussichtlich werden die Tarife des gesamten VRR aufgrund der immensen Kosten des Metrorapid angepasst werden müssen. Dies ist gegen das öffentliche Interesse gerichtet, weil u.a. noch höhere als die bisher durch den VRR geplanten Preisentwicklungen von plus ca. 10 % bis 2006 erfolgen werden. Daher richtet sich ein Imageprojekt Metrorapid gegen das Allgemeinwohl, weil auch diejenigen, die den Metrorapid nicht nutzen wollen können, dafür zahlen müssen.</p> <p>Die Verwirklichung des Metrorapid dient nicht einer zukunftsweisenden Verkehrs- und Umweltpolitik sondern es geht hierbei um eine interventionistische Industrie- und Subventionspolitik: Eine Referenzstrecke als Voraussetzung für den Export der Schwebebahn-Technologie wird gerade in Schanghai gebaut und von daher hier im Ballungsraum Rhein-Ruhr überflüssig. Ohnehin sind die Exportchancen dieser Technologie relativ gering: Die Schwebebahntechnik ist aufgrund ihrer Systemmerkmale eher für einzelne</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/085</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung, zu den volkswirtschaftlichen, finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b, 1c, 3 und 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die grundsätzlichen Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung, zu den volkswirtschaftlichen, finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b, 1c, 3 und 4, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Langstreckenrouten geeignet, während für den flächendeckenden Ausbau von Verkehrsnetzen der schienengebundene Hochgeschwindigkeitsverkehr eindeutig zukunftssträchtiger ist. Das beweisen seit Jahren bereits die TGV-Züge, die auf dem Weltmarkt inzwischen führend sind. In Deutschland dagegen ist die Weiterentwicklung entsprechender Systeme "sträflich vernachlässigt" worden. Stattdessen fordern die Naturschutzverbände den Ausbau des Regionalbahnnetzes an Rhein und Ruhr (z.B. 20-Min.-Takt für den Regionalexpress auf der Stammstrecke Dortmund bis Düsseldorf, Attraktivitätssteigerung des in den Ballungsraum führenden ÖPNV etc.). Für etwa ein Siebtel der Mittel, die der Metrorapid verschlingt, wäre dieser wirkliche verkehrspolitische Fortschritt möglich. Notwendig ist darüber hinausgehend die Untersuchung von alternativen zukunftsweisenden Bahnkonzepten wie das von PRO BAHN, VCD und BUND vorgelegte "realistische Wunschnetz".</p>	
<p>Beteiligter: 261 Stadtwerke Duisburg AG für Duisburger Verkehrsgesellschaft AG Nummer: 006</p> <p>Die vorgelegten Planunterlagen im Maßstab 1 : 50 000 sind für eine Detailplanung ungeeignet, sodass eine konkrete Betroffenheit bezüglich des DVG-Betriebsgebietes bzw. der betriebstechnischen Ausrüstung nur <u>schwer</u> erkennbar ist.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 261/006 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Detailplanung ist nicht Gegenstand der 9. GEP-Änderung, sondern wird im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren geregelt.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 261 Stadtwerke Duisburg AG für Duisburger Verkehrsgesellschaft AG Nummer: 007</p> <p>Aus Sicht der Verkehrsplanung bestehen zu den Änderungen des Gebietsentwicklungsplanes grundsätzlich keine Bedenken. Die geplante Trasse des Metrorapids verläuft auf zwei Streckenabschnitten parallel zu Straßen- bzw. Stadtbahntrassen der DVG. Auf dem Abschnitt Duisburg Hbf – Mülheim verkehrt die Straßenbahnlinie 901 auf Bestellung der Stadt Mülheim. Der Abschnitt Duisburg Hbf – Düsseldorf Hbf wird von der Stadtbahnlinie U 79 als Gemeinschaftslinie mit der RBG befahren. Bei Realisierung des Metrorapids werden aus unserer Sicht geringere Fahrgastabwanderungen von den Stadt-/Straßenbahnlinien erwartet. Metrorapid</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 261/007 Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>und Stadtbahn haben nach unserer Einschätzung unterschiedliche Verkehrsfunktionen. Die Linien U 79 und 901 dienen in erster Linie der innerstädtischen Erschließung. Der Metrorapid erfüllt (wie auch Regional- und S-Bahn) eine städteverbindende Verkehrsfunktion. Größere Fahrgastverlagerungen werden daher von Regional- und S-Bahnen erwartet. Auf die Gefahren für den innerstädtischen Schienenbetrieb während der Bauzeit durch Unterbrechungen, wird unter III 3. hingewiesen!</p>	
<p>Beteiligter: 300 Landschaftsverband Rheinland Dez. 2 Nummer: 001</p> <p>Das Rheinische Amt für Denkmalpflege begrüßt, dass der Trassenverlauf des Metrorapid sich weitgehend an bereits vorhandenen Verbindungen orientiert. Positiv möchten wir auch hervorheben, dass im Rahmen der Auflistung der Kulturgüter und der Bewertung der vom Vorhaben ausgehenden Auswirkungen eine zeichnerische Darstellung der eingetragenen Baudenkmäler vorgenommen wurde.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 300/001 Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 349 WINGAS GmbH Nummer: 001</p> <p>Unsere Erdgasleitungen sind von ihrem Vorhaben nicht betroffen. In der Begründung zum Projekt Metrorapid Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf Hbf – Dortmund Flughafen, Anlage 3, wird unter Punkt 1.3.2 "Die Trassenführung" auf eine potentielle Ergänzung der beschriebenen Basisstrecke um einen Abschnitt Düsseldorf – Köln sowie auf eine zur weiteren Vervollständigung des sog. Perspektivnetzes um einen Abschnitt Dortmund - Hagen - Wuppertal - Düsseldorf hingewiesen. Von diesen Maßnahmen werden unsere Erdgashochdruckleitungen mehrmals betroffen sein und sind in den Planungen der v. g. Projekte zu berücksichtigen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 349/001 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die genannten Streckenabschnitte Düsseldorf - Köln und Dortmund - Hagen - Wuppertal - Düsseldorf sind Gegenstand späterer Verfahren.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 401 Handwerkskammer Düsseldorf Nummer: 002</p> <p>Die Handwerkskammer Düsseldorf bedauert es deshalb, dass das Metrorapid-Projekt in den letzten Wochen eher kritisch diskutiert wurde. Die Gründe liegen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 401/002 Zur Stellungnahme hinsichtlich des Stellenwertes der Machbarkeitsstudie wird folgendes klargestellt: Die Machbarkeitsstudie ist keine Verfahrensunterlage für die koordinierte GEP-</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>nach unserer Kenntnis in Unklarheiten über den Stellenwert und die Verbindlichkeit der Machbarkeitsstudie und über die Frage, ob die Gesamtfinanzierung des Projektes gesichert ist.</p> <p>Ihr Schreiben vom 25.2.2002 zur Machbarkeitsstudie hat unsere Unsicherheiten eher noch verstärkt. Wir waren bis zu diesem Schreiben davon ausgegangen, dass die Machbarkeitsstudie Grundlage auch des Verfahrens für die 9. Änderung des GEP 99 ist. Schließlich wird in Ihrem Schreiben vom 1.10.2001 zur Einleitung des Erarbeitungsverfahrens ausdrücklich auf die Machbarkeitsstudie Bezug genommen. Weiter wird in den Verfahrensunterlagen verschiedentlich auf die Machbarkeitsstudie hingewiesen. Nach unserer Kenntnis ist die Frist für die Abgabe der Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten deshalb auf 5 Monate festgelegt worden, damit die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie berücksichtigt werden können. Wir haben über die 9. Änderung des GEP 99 im Vorstand der Handwerkskammer Düsseldorf auf der Basis der Machbarkeitsstudie diskutiert, die uns in der Kurzfassung vorlag, die vom Landesverkehrsministerium an Mitglieder des nordrhein-westfälischen Landtags verteilt worden ist.</p> <p>Die Frage der Gesamtfinanzierung des Vorhabens ist zwar nicht Bestandteil des Erarbeitungsverfahrens zur 9. Änderung des GEP 99; sie lässt sich aber auf der anderen Seite auch nicht vollständig ausklammern, da sie Auswirkungen insbesondere auf die Kongruenz mit den landesplanerischen Zielen hat.</p>	<p>Änderung für den Metrorapid NRW in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster. Die für das GEP-Verfahren relevanten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie weichen nicht von den Unterlagen, die den Beteiligten bisher zur Verfügung gestellt wurden ab. Abweichungen im Detail, die sich aus der weiteren Detaillierung der Planungen ergeben haben, bewegen sich im Rahmen der in der Gebietsentwicklungsplanung üblichen Parzellenunschärfe oder beziehen sich auf Themen, die nicht für das GEP-Verfahren relevant sind. (Siehe auch den generellen Hinweis zu Kapitel 1)</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Handwerkskammer Düsseldorf teilt nach telefonischer Rücksprache vom 15.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Zur Stellungnahme hinsichtlich des Stellenwertes der Machbarkeitsstudie wird folgendes klargestellt:</p> <p>Die Machbarkeitsstudie ist keine Verfahrensunterlage für die koordinierte GEP-Änderung für den Metrorapid NRW in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster. Die für das GEP-Verfahren relevanten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie weichen nicht von den Unterlagen, die den Beteiligten bisher zur Verfügung gestellt wurden ab. Abweichungen im Detail, die sich aus der weiteren Detaillierung der Planungen ergeben haben, bewegen sich im Rahmen der in der Gebietsentwicklungsplanung üblichen Parzellenunschärfe oder beziehen sich auf Themen, die nicht für das GEP-Verfahren relevant sind. (Siehe auch den generellen Hinweis zu Kapitel 1)</p>
<p>Beteiligter: 420 Industrie- und Handelskammer Düsseldorf Nummer: 007</p> <p>In der Begründung zur Änderung des Gebietsentwicklungsplanes heißt es auf Seite 8, dass auch durch die Ergänzung der Basisstrecke des Metrorapid um den Abschnitt Düsseldorf-Köln das Oberzentrum Köln mit dem zugehörigen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 420/007</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die konkrete Anbindung des Oberzentrums Köln ist nicht Gegenstand des jetzigen GEP-Verfahrens. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 9 verwiesen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Ballungsraum angebunden werden könne. Im Knotenpunkt Köln- Hauptbahnhof würde eine sehr gute Verknüpfung mit dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz hergestellt. Diese Aussage ist zu relativieren, da der Metrorapid nach unserem Kenntnisstand nur Köln-Deutz tangieren wird, wo diese Verknüpfung nicht gegeben ist.</p>	<p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: OB GELSE Oberbürgermeister der Stadt Gelsenkirchen Nummer: 001 – Bedenken</p> <p>Der Rat der Stadt Gelsenkirchen lehnt den Bau der geplanten Metrorapid-Strecke zwischen Dortmund und Düsseldorf ab.</p> <p><u>Begründung:</u> Der Metrorapid löst die Verkehrsprobleme des Ballungsraumes in der Rhein-Ruhr-Region nicht. Der verkehrliche Nutzen ist zweifelhaft. Insbesondere stehen die Gesamtkosten des Metrorapids in keinem vernünftigen Verhältnis zum Zeitgewinn der Nutzer. Bei einer durchschnittlichen Reiselänge von 27,8 Kilometer liegt der Zeitgewinn unter 5 Minuten. Die Finanzierung des Metrorapids ist immer noch unklar. Der in Aussicht gestellte Bundeszuschuss in Höhe von 1,75 Mrd. € ist von der Bundesregierung bisher haushaltsrechtlich nicht abgesichert worden. Ob sich die Restfinanzierung tatsächlich durch die Erlöse des Metrorapids decken lässt, ist zweifelhaft. Zudem ist zu befürchten, dass die enormen Investitionskosten für den Metrorapid zu einer Angebotsverschlechterung in anderen öffentlichen Verkehrsbereichen führt. Auch industriepolitisch macht eine Referenzstrecke durch einen Ballungsraum mit relativ vielen Halten wenig Sinn, da die Vorteile des Systems in dem schnellen Überbrücken größerer Entfernungen liegen. Da nach der gegenwärtigen Rechtssituation die kommunale Familie durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Besteller vom Schienenpersonennahverkehr ist und zumindest für die Stadt Gelsenkirchen kein Vorteil, sondern nur erhebliche Risiken beim Metrorapid erkennbar sind, wird das Projekt abgelehnt.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag: Die Finanzierung des Metrorapid und die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3, 4, 7).</p> <p>Erörterungsergebnis: Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt. Die Stadt Gelsenkirchen hält ihre grundsätzlichen Bedenken gegen das System Metrorapid aufrecht, weil es für den Emscher-Lippe-Raum nur Nachteile bringt und diese grundsätzlichen Bedenken im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren keine Rolle spielen werden.</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken der Stadt Gelsenkirchen kann nicht gefolgt werden. Die Finanzierung des Metrorapid und die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3, 4, 7). Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: BM Kamen Bürgermeister der Stadt Kamen Nummer: 002 – Kenntnisnahme</p> <p>Zur 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, gibt die Stadt Kamen – <u>vorbehaltlich der parlamentarischen Zustimmung</u> – folgende Stellungnahme ab: Auch kann davon ausgegangen werden, dass durch den Metrorapid positive Effekte auf die regionale Wirtschaft und auf den Wirtschaftsstandort NRW erzielt werden können.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag: Die Zustimmung zur GEP-Änderung im Hinblick auf die positive wirtschaftliche Entwicklung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Insofern befürwortet die Stadt Kamen die Planungen für den Metrorapid auf der Strecke zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf.</p>	
<p>Beteiligter: HWK DO Handwerkskammer Dortmund Nummer: 001 – Hinweis</p> <p>Zur beabsichtigten Änderung des GEP für die Planung eines Metrorapid auf der Strecke Dortmund-Düsseldorf bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken. Die Handwerkskammer Dortmund begrüßt den Einsatz eines Metrorapid als Ergänzung zu den bestehenden klassischen Eisenbahnverbindungen im Regional- und Nahverkehr. Wir sehen durch die Realisierung dieser Zukunftstechnologie eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes NRW. Durch Bau und Betrieb der Metrorapidstrecke werden insbesondere im Ruhrgebiet positive Arbeitplatzeffekte erzielt. Diese Stellungnahme erfolgt auch im Namen der Arbeitgebervereinigung Handwerk NRW.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: IHKMünst Industrie- und Handelskammer zu Münster Nummer: 001 – Hinweis</p> <p>Gegen das o. g. Änderungsverfahren bestehen seitens der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen begrüßt und unterstützt grundsätzlich alle Anstrengungen des Landes, die Verkehrsinfrastruktur im Land Nordrhein-Westfalen zu verbessern. Die Realisierung einer Metrorapid-Verbindung zwischen Düsseldorf bzw. Köln und Dortmund wird für das gesamte Ruhrgebiet einen erheblichen Innovations- und Entwicklungsimpuls mit sich bringen. Als infrastrukturelles Leuchtturmprojekt für das Land Nordrhein-Westfalen mit nationaler und internationaler Ausstrahlung wird eine zeitgerechte Umsetzung des Metrorapid-Projektes zu einem erheblichen Imagegewinn für das Ruhrgebiet und insgesamt zu einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen beitragen. Als sinnvolle Ergänzung und nicht als Konkurrenz zu den vorhandenen Verkehrsmitteln verstanden, bietet der Metrorapid nach unserer Auffassung die Chance, einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität im Ruhrgebiet zu leisten.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: IHKzuDO Industrie- und Handelskammer zu Dortmund Nummer: 001 – Kenntnisnahme</p> <p>Die Industrie- und Handelskammer zu Dortmund unterstützt den von der nordrhein-westfälischen Landesregierung geplanten Bau einer Metrorapid-Verbindung von Düsseldorf nach Dortmund.</p> <p>Das Projekt ist in seiner Größe, aber auch wegen seiner sehr kurzen Planungs- und Realisierungsphase einmalig in Deutschland. Viele sonst nur getrennt durchgeführte Schritte werden gleichzeitig in Angriff genommen, das Zusammenspiel der Akteure für einen reibungslosen Ablauf koordiniert, um den eng gesetzten Zeitplan einzuhalten. Diesbezüglich kann und sollte das Projekt Metrorapid daher beispielhaft für die Infrastrukturplanung und den Infrastrukturausbau in Nordrhein-Westfalen insgesamt sein.</p> <p>Die Industrie- und Handelskammer sieht erhebliche positive Effekte, die vom Metrorapid für den Strukturwandel und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung ausgehen. So sollen beispielsweise im Rahmen der Realisierung verstärkt regionale Unternehmen der Bauwirtschaft berücksichtigt werden. Für die Industrie, die bereits ein umfangreiches Know-how bezüglich dieses innovativen Verkehrsträgers besitzt, sind weitere Innovationsschübe zu erwarten.</p> <p>Die Machbarkeitsstudie des Bundes zum Metrorapid unterstreicht die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projektes. Die Untersuchung des Landes Nordrhein-Westfalen zur Finanzierung des Metrorapid zeigt darüber hinaus auch die einzelwirtschaftliche Tragfähigkeit des Vorhaben, sofern die Bundesmittel als Zuschüsse gewährt werden.</p> <p>Insgesamt gesehen ist darauf zu achten, dass der angestrebte Zeitplan eingehalten wird – nur dann kann der Metrorapid seinen innovativen Charakter voll entfalten.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 097 - Bedenken</p> <p>Gemeinsame Stellungnahme der Dortmunder Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU</p> <p><u>1. Allgemeines (Bedarf)</u></p> <p>Der T r a n s r a p i d ist geeignet, größere Strecken mit einem modernen, attraktiven, schnellen und relativ umweltverträglichen öffentlichen Verkehrsmittel zu überbrücken. Verlangsamt zu einem Nahverkehrsmittel Düsseldorf – Dortmund,</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Das Ersetzen des Metrorapid durch Expresszüge ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens.</p> <p>Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 verwiesen (s. Ziff. 1).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>dem M e t r o r a p i d, auf oder parallel zu der gut erschlossenen DB-Trasse ist er abzulehnen als ein zu teures, mit überflüssigen Eingriffen behaftetes Prestigeobjekt. Notwendige Verbesserungen und Zeiteinsparungen für Fahrgäste im Nahverkehr (vorwiegend Pendler, die meist nur ca. 20 km zwischen Wohn- und Arbeitsort fahren) lassen sich durch ein System von Expresszügen preiswerter ohne Eingriffe in die Landschaft (Freiraum, Siedlungsbereich) bewerkstelligen (vgl. VCD, BUND und PRO BAHN: "Die Alternative : Schienen statt Magnete" – taz, spezial nrw – Sonderausgabe, 31. 9. 2001).</p> <p><u>3 Schlussfolgerungen</u></p> <p>Den Metrorapid als Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zwischen Düsseldorf und Dortmund lehnen wir ab.</p>	<p>Die vorgetragenen grundsätzlichen Anregungen und Bedenken werden beibehalten; die angesprochenen grundsätzlichen Ausführungen zur Technik haben nach Auffassung der Naturschutzverbände Auswirkungen auf regionalplanerische Ziele und sind insofern in diesem GEP-Änderungsverfahren zu berücksichtigen.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken des Landesbüro der Naturschutzverbände NRW und der Dortmunder Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Das Ersetzen des Metrorapid durch Expresszüge ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens.</p> <p>Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 verwiesen (s. Ziff. 1).</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: OB Herne Oberbürgermeister der Stadt Herne Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Bisher liegt die Machbarkeitsstudie für den Metrorapid nicht in einer autorisierten Fassung der Öffentlichkeit vor. Die Stadt Herne behält sich daher Ergänzungen dieser Stellungnahme nach Veröffentlichung vor. Die Stadt Herne befürwortet die Realisierung des Metrorapid unter der Voraussetzung, dass hierdurch insgesamt eine Attraktivierung des Systems des öffentlichen Personenverkehrs im Ruhrgebiet erzielt und gleichzeitig wesentliche Impulse zur Förderung des wirtschaftsstrukturellen Wandels und zur verbesserten Außendarstellung des Ruhrgebietes gesetzt werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: LÖBF-NRW Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>1. Zur Änderung der o. g. Gebietsentwicklungspläne für den Regierungsbezirk Arnsberg im Bereich der Städte Dortmund, Hagen und Bochum</p> <p>Die Trassierung der Vorzugstrasse erfolgt überwiegend auf dem Gleiskörper der Rheinischen Bahn, in enger Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen (Hauptstrecke Essen – Bochum – Dortmund). In freier Trassierung verläuft die Trasse im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes Bochum-West (aufgeständert) und in den Freiraumbereichen östlich Dortmund-Brackel und südlich Dortmund-Asseln (ebenerdig).</p> <p>1.1 Zu erwartende Auswirkungen</p> <p>Die Bündelung mit vorhandenen Trassen oder die Nutzung vorhandener Schienenwege mindert die Auswirkungen auf raumbedeutsame Umweltbelange. Es verbleiben allerdings raumbedeutsame Auswirkungen, insbesondere durch Neuzerschneidung von bisher weitgehend unzerschnittenen Freiraumbereichen. Die Vorzugstrasse führt zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen insbesondere auf die Biotop- und Artenschutz-, die allgemeine Freiraumfunktion, das Landschaftsbild und die landschaftsorientierte Erholung. Nachfolgende Auswirkungen sind für den Bereich Naturschutz und Landschaftspflege insbesondere zu erwarten:</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die trotz weitgehender Bündelung mit vorhandenen Trassen und der Nutzung vorhandener Schienenwege verbleibenden Auswirkungen auf Umweltbelange werden im Planfeststellungsverfahren behandelt. Die im Zusammenhang mit dem Bereich Naturschutz und Landschaftspflege zu erwartenden Eingriffe werden im Planfeststellungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Regelwerken des Landschaftsgesetzes NRW sowie des Bundesnaturschutzgesetzes ermittelt und kompensiert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW hält die Bedenken aufrecht. Der Ausgleichsvorschlag trifft nicht die vorgetragenen Bedenken.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken der NRW Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW wird nicht gefolgt.</p> <p>Die von der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW vorgetragenen zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden durch die weitgehende Bündelung des Metrorapid mit vorhandenen Trassen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> • Neuzerschneidung und Trennung von Lebensräumen bzw. Populationen in isolierte Teilräume und –populationen durch die ebenerdige Anlage des Plattenfahrweges und die zeitlich geringe Taktfolge der Züge. Die lichte Höhe beträgt i. d. R. nur ca. 40 cm und die lichte Weite zwischen den Stützpfeilern im Schnitt ca. 3,00 m. Nach den Empfehlungen des Merkblattes für Amphibienschutz (MAMs) muss beispielsweise bis zu einer Durchlasslänge von 20 m die lichte Höhe des Durchlasses 75 cm betragen. Auch für bodengebundene größere Säugetiere stellt die Anlage der Trasse eine Barriere dar, so dass vom Gutachter festgestellte, zusammenhängende faunistische Funktionsräume hoher und sehr hoher Bedeutung getrennt werden und isolierte Teilflächen mit reduziertem Arten- und Individuenaustausch entstehen. • Durch den Betrieb kann es zu Tierkollisionen insbesondere bei Vögeln kommen. - Lärm, Luftturbulenzen (Druckwellen des Fahrtwindes bzw. Sogwirkungen) und optische Reize führen zu Störwirkungen und Verletzungsgefahren bei der Fauna. Nach HUMMEL, 2001 bewirken z. B. höhere Fahrtgeschwindigkeiten aerodynamische Belastungen, die zum Tode von Amphibien führen können. - Es kommt zu anlagebedingten Flächenverlusten von wertvollen Bereichen für den Naturschutz und die Landschaftspflege. <p>Die Trasse und der Betrieb des Metrorapid führen zu nachhaltigen Beeinträchtigungen von faunistisch bedeutsamen Funktionsräumen von sehr hoher bis hoher Bedeutung, von Biotopverbundflächen des Fachbeitrages des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 15a LG NRW sowie von schutzwürdigen Biotopen gemäß Biotopkataster NRW.</p> <p>1 HUMMEL (2001): Amphibienschutz durch Geschwindigkeitsbegrenzung – eine aerodynamische Studie, in Natur und Landschaft, 76. Jg. (2001) Heft 12</p>	<p>minimiert. Die gleichwohl noch verbleibenden Auswirkungen auf Umweltbelange werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Die im Zusammenhang mit dem Bereich Naturschutz und Landschaftspflege zu erwartenden Eingriffe werden im Planfeststellungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Regelwerken des Landschaftsgesetzes NRW sowie des Bundesnaturschutzgesetzes ermittelt und kompensiert.</p>
<p>Beteiligter: OB DO Oberbürgermeister der Stadt Dortmund Nummer: 002 - Hinweis</p> <p>Bewertung der Verwaltung, Stellungnahme der Stadt Dortmund Eine Verbesserung der Anbindung Dortmunds an das Ruhrgebiet durch eine zusätzliche leistungsfähige öffentliche Schienenverbindung und eine attraktive</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen. Die Auffassung, Lärmauswirkungen im Planfeststellungsverfahren zu behandeln, wird geteilt.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.1 Allgemeines/Verschiedenes/Technik/Systemtechnik**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>öffentliche Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof ist grundsätzlich zu befürworten. Wenn diese durch den Metrorapid hergestellt werden soll, werden seitens der Stadt Dortmund die folgenden Anregungen und Bedenken vorgebracht:</p> <p>4.1 Grundsätzliches</p> <p>Die Vorplanungen zum Bau des Metrorapids NRW basieren auf einer verkehrspolitischen und industriepolitischen Grundsatzentscheidung des Bundes und des Landes.</p> <p>In der Variantenvorauswahl wurden schalltechnische Aspekte bei der Definition von Raumwiderstandsklassen berücksichtigt. Eine detaillierte Betrachtung der Lärmauswirkungen und ein Vergleich der Varianten aus schalltechnischer Sicht ist erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Bemessung von Schallschutzmaßnahmen für die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte vorgesehen.</p> <p>Eine detaillierte Stellungnahme zu der festgelegten Trasse hinsichtlich der tatsächlich entstehenden Lärmbelastungen wird deshalb erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgegeben.</p>	<p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster**

Synopse Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 002</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Änderung sind für die Stadt Düsseldorf negativ zu beurteilen. Auf der Grundlage der vorliegenden Unterlagen ist absehbar, dass der optimale Direktanschluss an das Fernverkehrsnetz, wie er für die Landeshauptstadt als Oberzentrum und internationales Wirtschaftszentrum erforderlich ist, nicht mehr gewährleistet sein wird. Zu befürchten wäre ein Bedeutungsverlust oberzentraler Funktionen der Landeshauptstadt. Die Planung des Metrorapid und die damit einhergehenden Veränderungen im Verkehrsangebot stehen damit, entgegen der Aussagen in den Planungsunterlagen, im Widerspruch zu den im GEP `99 festgehaltenen Zielen der Regionalplanung. Nach heutigem Planungsstand sind künftig Lücken im Fernverkehr zu erwarten. Regionalverkehrsverbindungen sind kein Ersatz für Fernverkehrsverbindungen. Die in den GEP-Unterlagen als Grundsätze der Modifikation des Verkehrsangebotes genannten Veränderungen sind daher aus städtischer und regionaler Sicht nicht akzeptabel.</p> <p>Darüber hinaus ist nach dem jetzigen Stand der Planung offen, ob bei einem Verzicht auf den 6-gleisigen Ausbau zwischen Düsseldorf und Duisburg die Leistungsfähigkeit der Strecke im Hinblick auf die Realisierung eines nordwesteuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes (Amsterdam-Frankfurt / Brüssel) gewährleistet ist. Die Stadt Düsseldorf fordert daher im Rahmen der GEP-Änderung den Nachweis der Leistungsfähigkeit für künftige Entwicklungen im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz. Es müssen Kapazitätsreserven verbleiben, um die Qualität der Fernverbindungen weiterhin optimieren zu können.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/002 Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stadt Düsseldorf weist darauf hin, dass die oberzentrale Funktion der Stadt durch die Gefährdung des Direktanschlusses an das Fernbahnnetz beeinträchtigt wird. Damit geht ein Bedeutungsverlust der Landeshauptstadt als Oberzentrum einher. 2. Durch die Inanspruchnahme der zwei geplanten konventionellen Gleise durch den Metrorapid kommt es zu einer Zielkonfliktsituation hinsichtlich des Ausbaus des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 013</p> <p>Die Optimierung des bestehenden Systems durch den Metrorapid ist nicht überzeugend. Haltepunkte des Regionalverkehrs (Hauptbahnhöfe) sind aus der Region weder besser erreichbar noch in der Anzahl mehr. Zeitgewinne sind auch durch Verbesserungen im bestehenden System erreichbar (z. B. Taktverdichtung / Freigabe der IC-Nutzung). Diese "Null-Variante" ist bei den bisherigen Betrachtungen nicht berücksichtigt worden und daher im Rahmen des GEP-Änderungsverfahrens noch zu untersuchen. Finanzielle Mittel werden in erheblichem Umfang in ein zusätzliches Verkehrsmittel fließen, ohne dass bisher deutlich wurde, welche Wirkung ihr Einsatz im bestehenden System hätte und welche Konsequenzen ihr Fehlen für das bestehende System haben werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/013 Die Stellungnahme zur Null-Variante und der alternativen Verbesserung des bestehenden SPNV-Systems ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 1c verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt: Zu einer sachgerechten Prüfung der Raumordnungs- und Umweltverträglichkeit eines Vorhabens auf der Ebene der Regionalplanung gehört auch die Prüfung der Null-Variante, insbesondere dann, wenn zu erwarten ist, dass bei einer Realisierung des Vorhabens erhebliche Auswirkungen auf das bestehende System zu erwarten sind. Diese Prüfung ist unerlässlich, weil mit der Darstellung der Trasse im GEP die planungsrechtliche Linienbestimmung erfolgt.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Null-Variante und der alternativen Verbesserung des bestehenden SPNV-Systems ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 1c verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 014</p> <p>In den Unterlagen für das GEP-Änderungsverfahren sind bereits die erheblichen Modifikationen des Eisenbahnangebotes in Düsseldorf feststellbar. Fernverkehrszüge von Norden oder Süden werden zwischen Dortmund und Köln z. T. nicht über Düsseldorf, sondern über Hagen/Wuppertal geleitet. Damit entfällt ein Teil der wichtigsten Fernverkehrsverbindungen, da der Metrorapid die wegfallenden IC/ICE-Verbindungen zwischen Köln und Düsseldorf nicht ersetzt.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/014 Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt. Ziel der Landes- und Regionalplanung ist die Stärkung des großräumigen Verkehrsnetzes, zu dem auch die Fernverkehrslinien der Bahn zu zählen sind. Die</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Das zukünftige Fernverkehrsangebot darf nicht hinter der bisherigen Qualität zurückbleiben.</p> <p>Einige der im Ruhrgebiet endenden Fernverkehrslinien soll auf Düsseldorf oder Dortmund beschränkt werden. Für einen erheblichen Teil der Fernverbindungen wird dadurch zusätzliches Umsteigen erforderlich, was durch die ungünstige Zuordnung der Metrorapidgleise zu den Ferngleisen im Düsseldorfer Hauptbahnhof zu einem echten Qualitätsverlust führt, da der Reisende zu Fuß den gesamten Bahnhof durchqueren muss. Auch hier darf das Angebot nicht unter die bisherige Qualität rutschen.</p>	<p>Bedeutung der nationalen und internationalen Verbindungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist sehr hoch. Daher steht eine Reduzierung des Fernverkehrsangebotes im Widerspruch zu geltenden Zielen der Regional- und Landesplanung und ist damit aus Sicht der Stadt Düsseldorf auf jeden Fall GEP-relevant.</p> <p>Die Ausführungen des MWMEV gehen auf diese Reduzierungen nicht ein.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 015</p> <p>Im Hinblick auf die Einbindung der Stadt Düsseldorf in das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz und die Weiterentwicklung des Bahnangebotes ist die Leistungsfähigkeit der verbleibenden 4-gleisigen Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg zu prüfen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/015 Die Stellungnahme zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit von Bahnstrecken ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt (siehe unter 100/002, Nr.2) Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit von Bahnstrecken ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8, verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 017</p> <p>Im S-Bahn-Verkehr soll von der S 7, die zukünftig im 15-Minuten-Takt fahren soll, nur noch jeder 2. Kurs bis zum Flughafenterminal Düsseldorf durchgebunden werden, ansonsten endet die S 7 Am Wehrhahn. Die Stadt fordert, diese Taktverdichtung in vollem Umfang bis zum Flughafen-Terminal durchzuführen. Echte und bemerkenswerte Fahrzeitgewinne gegenüber dem bisherigen System haben nur die Nutzer, die an den Zubringerstrecken wohnen, die annähernd so oft bedient werden, wie die Metrorapidstrecke selbst. Ein 10-Minuten-Takt auf der Hauptstrecke ist unattraktiv, wenn auf der Zubringerstrecke nur 1-Stunden- oder 1/2-Stunden-Takt gefahren wird und Fahrzeitgewinne durch Wartezeiten wieder kompensiert werden. Fragwürdig ist eine modifizierte Tarifgestaltung für den Metrorapid (Komfortzuschlag), denn sie ist weder benutzerfreundlich, noch sind die Folgen bisher diskutiert worden. Jeder Zuschlag gegenüber dem Grundtarif führt dazu, dass kostenbewusste Fahrer das Verkehrsmittel nicht oder nur eingeschränkt nutzen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/017 Die Stellungnahme zum Takt der S 7 und der Tarifgestaltung ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 7 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Düsseldorf stimmt der GEP-Änderung unter der Voraussetzung zu, dass die übrigen Zielsetzungen zur Stärkung des ÖPNV und des schienengebundenen Fernverkehrs nicht nur erhalten, sondern auch in Zukunft in verbesserter Form durch die dafür zuständigen Stellen umgesetzt wird. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 019</p> <p>Im Rahmen der Planung der Zubringerverkehrsnetze sollte die Anbindung der Messe Düsseldorf an den Flughafenbahnhof berücksichtigt werden und die Messebesucher als Metrorapid-Benutzer in der Begründung zum Vorhaben ihren Niederschlag finden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/019 Der Anregung wird dadurch entsprochen, dass die zeichnerische Darstellung des GEP 99 bereits eine Schienenverbindung von der Messe Düsseldorf über den Flughafen zum Flughafenbahnhof darstellt.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Düsseldorf stimmt der GEP-Änderung unter der Voraussetzung zu, dass die übrigen Zielsetzungen zur Stärkung des ÖPNV und des schienengebundenen Fernverkehrs nicht nur erhalten, sondern auch in Zukunft in verbesserter Form durch die dafür zuständigen Stellen umgesetzt wird.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 005</p> <p>Die auf Seite 10 der Begründung (Froelich und Sporbeck, Stand 12.09.01) aufgeführten Änderungen, wie beispielsweise die Führung des Fernverkehrs über Wuppertal statt über Essen oder die Beschränkung der im Ruhrgebiet endenden Fernverkehrslinien auf Düsseldorf oder Dortmund, reduzieren und erschweren die wichtigen (inter-)nationalen Anbindungen des Fernverkehrs an die Metropolregion mit ihren Oberzentren (s. auch GEP 99 Infrastruktur Ziel 2: "Oberzentren in das Hochgeschwindigkeitsnetz einbinden").</p> <p>Die daraus entstehenden, erheblichen Verlagerungseffekte sowohl vom DB-Fernverkehr als auch vom VRR-Regionalverkehr auf den Metrorapid würden zur Folge haben, dass diese Verkehre ausgedünnt oder eingestellt werden. Für den Büro- und Wirtschaftsstandort Essen wäre ein Verlust von ICE-, EC- und IC-Verbindungen fatal. Für die Erreichbarkeit von Gewerbe- und Bürostandorten für Pendler würde eine Ausdünnung des Regionalverkehrs eine Verschlechterung bedeuten und so den Wirtschaftsstandort Essen schwächen. Ein Verlust an Erreichbarkeit und Zentralität für die Stadt wäre die Folge.</p> <p>Zudem steht dies im Gegensatz zur eigentlichen Zielsetzung des Metrorapids und den Zielen sowie Erläuterungen der GEP-Änderung, wonach</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Metrorapid als Ergänzung der klassischen Rad-Schiene-Technik und Träger eines beschleunigten Regionalverkehrs zwischen den Großstädten des Ruhrgebietes und der Rheinschiene vorgesehen ist, • der Metrorapid das leistungsfähige Bindeglied zwischen den europäischen, nationalen, überregionalen und kommunalen Personenverkehren darstellen soll, <p>der Metrorapid, als integrierter Bestandteil des Schienenverkehrs, für eine schnelle Erreichbarkeit der in den Siedlungsschwerpunkten verknüpften Linien des ÖPNV eingesetzt werden soll.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/005 Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 007</p> <p>Für den Wegfall der Rheinischen Bahn muss ein adäquater Ersatz geschaffen werden. In diesem Zusammenhang benötigt die Stadt Essen unter Berücksichtigung der Güterverkehrsstrecke "Eiserner Rhein" (Antwerpen/Duisburg) und der Betuwe-Linie (Rotterdam-Oberhausen) ein Konzept zur Optimierung des gesamten Güterverkehrs Ruhr.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/007 Die Stellungnahme zur Rheinischen Bahn ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 10, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zur Rheinischen Bahn ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 10, verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 009</p> <p>Der dargestellte Untersuchungsraum (siehe Anlage 4 der Unterlagen der BR Düsseldorf) ist jedoch zu klein gewählt. So werden die weitreichenden Auswirkungen auf das großräumige Schienen- und Straßennetz nur zum Teil erfasst. Beispielsweise fehlt die durchgehende Einbeziehung der Köln-Mindener-Bahnlinie (S2).</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/009 Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Der Untersuchungsraum zur Variantenvorauswahl wurde mit maximal 5 km beidseitig der im Rahmen der Vorstudie zur Magnetschnellbahn-Streckenauswahl MSB-Projekt 2 Metrorapid zu Grunde gelegten Basisvariante festgelegt, wobei die Haltepunkte in den Hauptbahnhöfen als Zwangspunkte anzusehen waren. Die Köln-Mindener Eisenbahnlinie kam dafür nie in Betracht.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Nach telefonischer Auskunft der Stadt Essen am 13.05.2002 gehört diese Stellungnahme nicht zu den sogenannten politischen Fragen.</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 010</p> <p>Die Auswirkungen des Metrorapids auf die Autobahnen und das innerstädtische Straßennetz sollten ebenfalls berücksichtigt und dargestellt werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/010 Die unmittelbaren Auswirkungen der Metrorapidtrasse auf das Autobahn- und innerstädtische Straßennetz sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu behandeln.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Nach telefonischer Auskunft der Stadt Essen am 13.05.2002 gehört diese Stellungnahme nicht zu den sogenannten politischen Fragen.</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 011</p> <p>Im Essener Stadtgebiet sind entlang der Trasse alle Brückenbauwerke betroffen, in welcher Weise, kann erst geprüft werden, wenn detaillierte Planungen vorliegen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/011 Betroffene Brückenbauwerke sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu behandeln.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Nach telefonischer Auskunft der Stadt Essen am 13.05.2002 gehört diese Stellungnahme nicht zu den sogenannten politischen Fragen.</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 012</p> <p>Ein Teil der dargestellten Veränderungen (siehe S. 10 der Begründung, Anlage 3 der BR Düsseldorf) des bisherigen Schienennetzes bei Einführung des Metrorapids führen zu vermehrten Umsteigevorgängen für einen Großteil der Fahrgäste. Insbesondere die Regelung, durchgehende Fernverkehrszüge über Wuppertal umzuleiten sowie Fernverkehrszüge, die im Ruhrgebiet enden, auf Düsseldorf bzw. Dortmund zu beschränken (s.a. Grundsätzliches), wird daher abgelehnt.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/012 Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zu den Auswirkungen auf den Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 013</p> <p>Zudem wird darauf hingewiesen, das die Magnetschwebbahn technisch mit der bisher verwendeten Rad-Schiene-Technik nicht kompatibel ist, was aus rein verkehrlicher Sicht nicht unproblematisch ist.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/013 Die Stellungnahme zur fehlenden Kompatibilität mit der Rad-Schiene-Technik ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 12 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur fehlenden Kompatibilität mit der Rad-Schiene-Technik ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 12 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 023</p> <p>ÖPNV Unstrittig ist, dass es dem ÖPNV hier im Ballungsraum Rhein-Ruhr an Attraktivität mangelt. Hier besteht ein dringender Handlungsbedarf der stetigen Zunahme des Individualverkehrs mit einer Trendwende zu begegnen. Das setzt ein vielfältiges und qualitatives ÖPNV-Angebot voraus. Da eine Verbesserung der Flächenerschließung durch das Metrorapid-Projekt nicht stattfindet, müssen die zu erwartenden Auswirkungen auf die anderen öffentlichen Verkehrsbereiche nachgewiesen werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/023 Die Stellungnahme, die Auswirkungen auf die anderen öffentlichen Verkehrsbereiche nachzuweisen, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b, 4 und 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme, die Auswirkungen auf die anderen öffentlichen Verkehrsbereiche nachzuweisen, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b, 4 und 8 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 027</p> <p>Zu der in der Presse veröffentlichten Überlegungen der Deutschen Bahn AG, als Folge des Projektes "Metrorapid" die ICE-Züge von und nach Hamburg/Berlin nicht mehr durch das zentrale Ruhrgebiet zu leiten, hat der Rat der Stadt Essen in seiner Sitzung am 26.09.2001 eine weitere Resolution gefasst (Anlage 2).</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Der Rat der Stadt nimmt mit großem Unverständnis die offenbar bei der Deutschen Bahn AG bestehenden Pläne zur Kenntnis, wonach als Folge des Projektes "Metrorapid" die bestehenden ICE-Verbindungen von und nach Hamburg bzw. Berlin nicht mehr durch das zentrale Ruhrgebiet geleitet werden sollen. - Der Rat der Stadt fordert die Deutsche Bahn AG auf, diese Überlegungen aufzugeben und dieses attraktive Fernverkehrsangebot aufrechtzuerhalten. - Der Rat der Stadt fordert die Landesregierung auf, in den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG diese Forderung durchzusetzen. <p><u>Begründung:</u> Eine Änderung des ICE-Streckenverlaufs würde das gesamte Ruhrgebiet schwächen, vor allem aber die Städte und Kreise des zentralen Ruhrgebietes. Sollten diese Pläne realisiert werden, dürfte damit die Akzeptanz des Projektes "Metrorapid" in der Bevölkerung in erheblichem Ausmaß sinken. Auch im Hinblick auf die beschlossene Bewerbung um die Olympischen Sommerspiele 2012, bei der angesichts der Größe der Region einem attraktiven und leistungsstarken Verkehrskonzept eine ganz besondere Bedeutung zukommt, wäre eine Änderung bei den ICE-Verbindungen in höchstem Maße kontraproduktiv." Die vorstehenden Resolutionen vom 28.03. und 26.09.2001 stellen somit die bindende politische Grundposition der Stadt Essen zum Projekt "Metrorapid" dar.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/027 Die Stellungnahme, die Auswirkungen auf die anderen öffentlichen Verkehrsbereiche nachzuweisen, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b, 4 und 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme, die Auswirkungen auf die anderen öffentlichen Verkehrsbereiche nachzuweisen, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b, 4 und 8 verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 103 Oberbürgermeister der Stadt Krefeld Nummer: 001</p> <p>Die Stadt Krefeld ist zwar räumlich von der oben genannten Änderung des Gebietsentwicklungsplanes nicht direkt betroffen. Dennoch kann dem Verfahren nur zugestimmt werden, wenn die untenstehende Frage seitens der Landesregierung positiv beantwortet wird:</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 103/001 Die Stellungnahme zur Beibehaltung von Übergängen aus der Region Linker Niederrhein an den ÖPNV-Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, 8 und 11 verwiesen.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Werden die derzeitigen Übergänge aus der Region Krefeld / Linker Niederrhein zum Personen-Fernverkehr zukünftig in Qualität und Anzahl erhalten?</p>	<p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 103 Oberbürgermeister der Stadt Krefeld Nummer: 003</p> <p>Die Stadt Krefeld ist zwar räumlich von der oben genannten Änderung des Gebietsentwicklungsplanes nicht direkt betroffen. Dennoch kann dem Verfahren nur zugestimmt werden, wenn die untenstehende Frage seitens der Landesregierung positiv beantwortet wird: Ist die für den Linken Niederrhein sehr wichtige Durchbindung der RE 10 (Kleve-Düsseldorf) zum Tiefbahnhof des Flughafens zukünftig noch möglich?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 103/003 Die Stellungnahme zur Durchbindung der RE-Verbindung Kleve-Düsseldorf über den Düsseldorfer Flughafen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 103 Oberbürgermeister der Stadt Krefeld Nummer: 005</p> <p>Die Stadt Krefeld ist zwar räumlich von der oben genannten Änderung des Gebietsentwicklungsplanes nicht direkt betroffen. Dennoch kann dem Verfahren nur zugestimmt werden, wenn die untenstehende Frage seitens der Landesregierung positiv beantwortet wird: Es wird eine Aussage der Landesregierung erwartet, wie sich die quantitative und qualitative Weiterentwicklung des SPNV darstellt vor dem Hintergrund der seitens der Region Düsseldorf / Mittlerer Niederrhein im April 2001 vorgelegten Entschlüsse zum Schienenverkehr.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 103/005 Die Stellungnahme zur Weiterentwicklung des SPNV im Land NRW ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 105 Oberbürgermeister der Stadt Mülheim Nummer: 002</p> <p>In der Region gibt es ein ausreichendes Verkehrspotential, um in Ergänzung zum vorhandenen Eisenbahnverkehr ein neues Regionalverkehrssystem zu plazieren. Der Metrorapid soll als neues Rückgrad des Gesamtverkehrssystems Rhein-Ruhr entwickelt werden. Dabei ist der Metrorapid als ergänzendes Angebot in das bestehende Regionalverkehrssystem zu integrieren.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 105/002 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er deckt sich mit der Formulierung der im 3. Absatz eingefügten Erläuterung zu Ziel 4 im GEP.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 105 Oberbürgermeister der Stadt Mülheim Nummer: 003</p> <p>Die durch die Einführung des Metrorapid erforderlichen Einschränkungen bei den Fernverkehrslinien im Rhein-Ruhr Bereich sollten sich auf ein unumgängliches Minimum beschränken. Dabei ist darauf zu achten, dass die Metropolregion Rhein – Ruhr nicht von den internationalen Verbindungen abgeschnitten wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 105/003 Die Stellungnahme zu Einschränkungen der Fernverkehrslinien in der Region Rhein-Ruhr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 107 Oberbürgermeister der Stadt Remscheid Nummer: 001</p> <p>Gegen den Metrorapid als neues Nahverkehrssystem erhebt die Stadt Remscheid keine grundsätzlichen Bedenken, wenn das Land sicherstellt, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> ? sich die Angebotsqualität beim Schienenpersonennah- und -fernverkehrs in der Region Bergisches Städtedreieck nicht verschlechtert, ? die mit dem Land und der DB AG bisher abgestimmten oder in Verhandlung befindlichen schienenbezogenen Planungen für die Region uneingeschränkt und in vollem Umfang berücksichtigt bzw. vom Land mitgetragen und unterstützt werden. <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Regio-Bahn Kaarst-Mettmann nach Wuppertal-Vohwinkel - Ausbau der KBS 458 / RB 47 (Der Müngstener) - Durchbindung der KBS 458 / S 7 bis Düsseldorf-Flughafen unter Wegfall des Umsteigepunktes SG-Ohligs als dieselbetriebene S-Bahn mit neuem Fahrzeugmaterial (z.B. Talent) - Verdichtung des IC(E)-Linienangebotes der DB AG auf der Wupperstrecke 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 107/001 Die Stellungnahme zu der Beibehaltung von Planungen für die Verbesserung des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs in den bergischen Städten ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Remscheid teilt mit Schreiben vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu der Beibehaltung von Planungen für die Verbesserung des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs in den bergischen Städten ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 107 Oberbürgermeister der Stadt Remscheid Nummer: 003</p> <p>Gegen den Metrorapid als neues Nahverkehrssystem erhebt die Stadt Remscheid keine grundsätzlichen Bedenken, wenn das Land sicherstellt, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> ? das Land sich bereit erklärt, im weiteren Planungsverfahren einen 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 107/003 Die Stellungnahme zur Veränderung der schienengebundenen Erschließungsqualität durch den Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Nachweis über Veränderungen der schienengebundenen Erschließungsqualität infolge der Einführung des Metrorapid (Mit-Fall) gegenüber dem Status Quo (Ohne-Fall) zu erbringen.</p>	<p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Remscheid teilt mit Schreiben vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Veränderung der schienengebundenen Erschließungsqualität durch den Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 108 Oberbürgermeister der Stadt Solingen Nummer: 001</p> <p>Die Stadt Solingen hat erhebliche Bedenken, daß sich die Realisierung des Metrorapid als neuem Verkehrssystem im Nah- bzw. Regionalbereich zu Lasten des öffentlichen Personennahverkehrs im Bergischen Land auswirkt. Daher macht die Stadt Solingen nur dann keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Finanzierung des Metrorapid geltend, wenn seitens des Landes Nordrhein-Westfalen garantiert wird, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • sich die Angebotsqualität beim Schienennah- und -fernverkehr in der Region bergisches Städtedreieck nicht verschlechtert; • die mit dem Land und der DB-AG bisher abgestimmten oder in Verhandlung befindlichen schienenbezogenen Planungen für die Region uneingeschränkt und in vollem Umfang berücksichtigt bzw. vom Land mitgetragen und unterstützt werden; • Verlängerung der Regio-Bahn Kaarst-Mettmann nach Wuppertal-Vohwinkel; • KBS 458/RB 47 (der Müngstener); • Durchbindung der KBS 458/S 7 bis Düsseldorf-Flughafen unter Wegfall des Umsteigepunktes Solingen-Ohligs als S-Bahn mit neuem Fahrzeugmaterial (z.B. Talent), Fahrverdichtung der S 7 auch über Düsseldorf-Wehrhahn hinaus im 15-Minuten-Takt; 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 108/001 Die Stellungnahme zu der Beibehaltung von Planungen für die Verbesserung des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs in den bergischen Städten ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Solingen teilt mit Schreiben vom 10.05.2002 mit:</p> <p>In dem Anhörungsverfahren am 30.04.2002 wurden eingangs von Herrn Konze, auch im Zusammenhang mit den Einwendungen der Stadt Düsseldorf, folgende Ausführungen gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das GEP-Änderungsverfahren bezieht sich lediglich auf eine zusätzliche Trasse unabhängig von der Systemfrage. - Anregungen, die zu dem System „Metrorapid“ oder zu Finanzierungsfragen gemacht wurden, sind unabhängig vom GEP-Änderungsverfahren zu sehen. Für den Fall, dass die Räte der Städte nicht mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden sind, sollte direkt eine Resolution an das Verkehrsministerium oder an den Landtag geschickt werden. <p>Aus diesem Grund hat die Stadt Solingen keine weiteren Bedenken im</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des IC(E)-Linienangebotes der DB AG auf der Wupperstrecke bei Erhalt von Solingen-Ohligs als grundsätzlichem IC(E)-Haltepunkt inklusive der dafür nötigen Investitionen baulicher Art. 	<p>Anhörungsverfahren geäußert.</p> <p>Es bleibt jedoch festzustellen, dass sich der Ausgleichsvorschlag auf eine Information des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr vom 25.03.2002 bezieht, in der zwar bestimmte Absichtserklärungen enthalten sind, jedoch keine konkreten Ausführungen zu den betroffenen Schienenstrecken im Raum Solingen. Insofern können die Bedenken der Stadt Solingen erst als ausgeräumt gelten, wenn die VRR-Studie und somit die genaue Angebotsplanung auf den einzelnen Schienenstrecken vorliegt und daraus keine Verschlechterungen für den Raum Solingen resultieren.</p> <p>Die Stadt Solingen wird deswegen entsprechend Ihrer Empfehlung, den Ratsbeschluss zum GEP-Änderungsverfahren dem MWMTV und dem Landtag zukommen lassen.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu der Beibehaltung von Planungen für die Verbesserung des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs in den bergischen Städten ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 108 Oberbürgermeister der Stadt Solingen Nummer: 004</p> <p>Die Stadt Solingen hat erhebliche Bedenken, daß sich die Realisierung des Metrorapid als neuem Verkehrssystem im Nah- bzw. Regionalbereich zu Lasten des öffentlichen Personennahverkehrs im Bergischen Land auswirkt. Daher macht die Stadt Solingen nur dann keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Finanzierung des Metrorapid geltend, wenn seitens des Landes Nordrhein-Westfalen garantiert wird, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine offenen oder versteckten Tariferhöhungen durchgeführt werden (z.B. mittels Einführung neuer Preiskategorien, die z.B. zu einer stärkeren Verteuerung der ÖPNV-Verkehrsverbindung Solingen – Düsseldorf führen. 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 108/004</p> <p>Die Stellungnahme zur Integration des Metrorapid in das Tarifsysteem des VRR ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 7, verwiesen.</p> <p>Die Stadt Solingen teilt mit Schreiben vom 10.05.2002 mit:</p> <p>In dem Anhörungsverfahren am 30.04.2002 wurden eingangs von Herrn Konze, auch im Zusammenhang mit den Einwendungen der Stadt Düsseldorf, folgende Ausführungen gemacht:</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<ul style="list-style-type: none"> - Das GEP-Änderungsverfahren bezieht sich lediglich auf eine zusätzliche Trasse unabhängig von der Systemfrage. - Anregungen, die zu dem System „Metrorapid“ oder zu Finanzierungsfragen gemacht wurden, sind unabhängig vom GEP-Änderungsverfahren zu sehen. Für den Fall, dass die Räte der Städte nicht mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden sind, sollte direkt eine Resolution an das Verkehrsministerium oder an den Landtag geschickt werden. <p>Aus diesem Grund hat die Stadt Solingen keine weiteren Bedenken im Anhörungsverfahren geäußert.</p> <p>Es bleibt jedoch festzustellen, dass sich der Ausgleichsvorschlag auf eine Information des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr vom 25.03.2002 bezieht, in der zwar bestimmte Absichtserklärungen enthalten sind, jedoch keine konkreten Ausführungen zu den betroffenen Schienenstrecken im Raum Solingen. Insofern können die Bedenken der Stadt Solingen erst als ausgeräumt gelten, wenn die VRR-Studie und somit die genaue Angebotsplanung auf den einzelnen Schienenstrecken vorliegt und daraus keine Verschlechterungen für den Raum Solingen resultieren.</p> <p>Die Stadt Solingen wird deswegen entsprechend Ihrer Empfehlung, den Ratsbeschluss zum GEP-Änderungsverfahren dem MWMTV und dem Landtag zukommen lassen.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Integration des Metrorapid in das Tarifsystem des VRR ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 7, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 004</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Mit dem Metrorapid-Projekt ist die Erhöhung der Anzahl gebrochener Verkehre (Verkehrsrelationen mit Umstieg) im Fernverkehr verbunden. Welche Effekte ergeben sich hierdurch für die Erreichbarkeitsqualität der nordrhein-westfälischen Zentren im und außerhalb des Rhein-Ruhr Raums?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/004 Die Stellungnahme zur Häufung von Umsteigevorgängen im Fernverkehr durch den Metrorapid und die Erreichbarkeit der Zentren in NRW ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 4 und 11, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 005</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Welche Effekte entstehen im raumgreifenderen bzw. grenzüberschreitenden Nahverkehr durch die Abnahme der Anzahl der Direktverbindungen zwischen den Oberzentren in NRW?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/005 Die Stellungnahme zu den Effekten des Metrorapid auf die Direktverbindungen der Oberzentren in NRW ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 4 und 11, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 006</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Angesichts der Bedeutungssteigerung der Metrorapid-Haltepunkte sollten die Zu- und Abbringersysteme auf diese ausgerichtet werden. Die Zubringersysteme sollten in ihrer Angebotsqualität dem anspruchsvollen System entsprechend verbessert werden. Werden diese Folgeaufgaben in die Machbarkeitsstudie einbezogen?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/006 Die Stellungnahme zur künftigen Angebotsqualität der Zubringersysteme ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 007</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Werden wichtige in Planung befindliche S-Bahn-Verbindungen wegfallen und welche Effekte sind damit verbunden? Induzieren kostspielige Überwertungsbaugeräte bei Parallelführung von Bahn- und Metrorapidstrecken den Wegfall abweigender Bahnstrecken?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/007 Die Stellungnahme zum Wegfall von in Planung befindlichen S-Bahn-Verbindungen und abweigender Bahnstrecken ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Details sind im Planfeststellungsverfahren zu regeln.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 009</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Wird in die Gesamtbewertung die Konkurrenzsituation zu bestehenden Rad-Schiene-System-Angeboten einbezogen?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/009 Die Stellungnahme zur Konkurrenzsituation des Metrorapid zu bestehenden Rad-Schiene-System-Angeboten ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a und 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 010</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Mit einer deutlichen Leistungssteigerung (Ausbau der Kapazitäten, Streckenbegradigung, optimierte Fahrzeugtechnik, beschleunigungsstarke und schnelle Züge) des klassischen Rad-Schiene-Systems auf den für den Metrorapid angedachten Relationen würde man vermutlich zwar nicht ganz die Geschwindigkeiten des Magnetschwebbahn-Systems fahren können. Allerdings bliebe mit dieser Strategie der wichtige Systemzusammenhang (z. B. Taktverdichtung im Rhein-Ruhr-Raum mit Durchbindungen in verschiedenen Zielrelationen für mehr Direktverbindungen und in die übrigen Landesteile von NRW) gewahrt. Spielen insofern das Modernisierungspotential und die Modernisierungskosten des klassischen Rad-Schiene-Systems als Vergleichsfall in der Machbarkeitsstudie eine Rolle?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/010 Siehe AV zu 130/009</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 133 Bürgermeister der Stadt Heiligenhaus Nummer: 001</p> <p>"Seitens der Stadt Heiligenhaus werden zu den durch die Bezirksregierung Düsseldorf vorgelegten Unterlagen zur 9. Änderung des GEP inhaltlich keine Bedenken und Anregungen zu der Trassenwahl und der Änderung der textlichen Ziele und Erläuterungen (Anlagen 1 und 2 der Beteiligungsunterlagen) vorgetragen. Jedoch wird seitens der Stadt Heiligenhaus gefordert, dass die textliche Darstellung im GEP 99, Nr. 3.4 Öffentlicher Personennahverkehr, Ziel 2, "die Engpässe und Lücken im S-Bahn-Netz beseitigen", genannte Maßnahmen "Wiederinbetriebnahme der Strecke Essen – Heiligenhaus – Velbert – Wülfrath – Wuppertal" durch die Einrichtung des Metrorapids nicht zeitlich verschoben oder infrage gestellt werden darf.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 133/001 Die Stellungnahme zur Aufrechterhaltung der Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme der ÖPNV-Strecke Essen-Wuppertal ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Heiligenhaus erklärt mit Schreiben vom 15.05.2002:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 133 Bürgermeister der Stadt Heiligenhaus Nummer: 002</p> <p>Zusätzlich ist sicherzustellen, dass durch die Einrichtung des Metrorapids keine Verschlechterung der Angebotsstruktur im flächendeckenden Nahverkehrsnetz und keine zusätzliche finanzielle Belastung der Kommunen eintreten darf."</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 133/002 Die Stellungnahme zu Auswirkungen des Metrorapid auf das ÖPNV-Angebot und finanzielle Folgelasten für die Kommunen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Heiligenhaus erklärt mit Schreiben vom 15.05.2002:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 139 Bürgermeister der Stadt Velbert Nummer: 001</p> <p>Für meine Stellungnahme zur GEP-Änderung ist auch maßgebend, dass auf Landes- und/oder Bezirksebene beachtet wird, dass das Straßenbauprojekt der A 44 im Niederbergischen Raum mit Nachdruck weiterhin zu verfolgen ist und weder verzögert noch untergraben wird, indem ein durch den Metrorapid verändertes Verkehrssystem der A 44-Realisierung entgegengehalten wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 139/001 Die A 44 im Niederbergischen Raum ist ein zu beachtendes Ziel des GEP 99 und wird durch die 9. GEP-Änderung nicht beeinträchtigt.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Velbert teilt nach telefonischer Rücksprache vom 17.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die A 44 im Niederbergischen Raum ist ein zu beachtendes Ziel des GEP 99 und wird durch die 9. GEP-Änderung nicht beeinträchtigt.</p>
<p>Beteiligter: 170 Landrätin des Kreises Wesel Nummer: 001</p> <p>Gegen die 9. Änderung des GEP 99 bestehen keine Bedenken, wenn sichergestellt wird, dass durch den Betrieb des Metrorapid keine nachteiligen Auswirkungen auf den schienengebunden ÖPNV im Kreisgebiet entstehen.</p> <p>Begründung: Möglicherweise könnte die DB zukünftig die Parallelführung von ÖPNV-Linien zwischen Duisburg und Düsseldorf (Köln) zugunsten des Metrorapid aufgeben. Für den Kreis Wesel ist jedoch die direkte RE-Verbindung Emmerich-Wesel-Duisburg-Düsseldorf-Köln von großer Bedeutung.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 170/001</p> <p>Die Stellungnahme zu Auswirkungen des Metrorapid auf den SPNV im Kreisgebiet Wesel, insb. die RE-Verbindung Emmerich-Köln, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Der Kreis Wesel teilt mit e-mail vom 17.05.2002 mit:</p> <p>Gegen den Ausgleichsvorschlag bestehen Bedenken. Ohne den gutachterlichen Nachweis einer sinnvollen Kombination von Metrorapid und bestehendem SPNV-Angebot kann meine Befürchtung nicht ausgeräumt werden.</p> <p>Begründung: Meine Befürchtung, "Möglicherweise könnte die DB zukünftig die Parallelführung von ÖPNV-Linien zwischen Duisburg und Düsseldorf (Köln) zugunsten des Metrorapid aufgeben", wird im Ausgleichsvorschlag nicht Rechnung getragen. Das die RE-Verbindung Emmerich-Köln-(Koblenz) für das GEP-Verfahren nicht relevant sei stimmt deshalb schon nicht, weil diese Verbindung auf dem Abschnitt zwischen Duisburg und Köln parallel zur geplanten Metrorapidstrecke verläuft. Da die wirtschaftlichen Interessen der DB AG zum heutigen Zeitpunkt nicht zu prognostizieren sind, ist es legitim die o.g. Befürchtung auf der Grundlage langjähriger Entwicklungen zu äußern.</p> <p>Der SPNV wurde in der Vergangenheit erheblich reduziert, bzw. der Erhalt allein durch die Kostenübernahme der Verkehrsverbände aufrechterhalten. Ein solchen Entwicklung stehen die Ziele 3.3 (1 und 4) und 3.4 (1) des GEP zunächst entgegen.</p> <p>Der Verweis auf die Information des MWMEV vom 25.3.02 ersetzt keine planerische Abwägung auf GEP-Ebene. Die Aussagen in Punkt 4 greifen zwar in hrem einleitenden Satz das Thema meiner Stellungnahme auf, zeigen weder eine</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>regionalplanisch abgesicherte Lösung auf, noch beinhalten sie eine verbindlich Zusage des Landes für den angenommenen Fall, dass zusätzliche finanzielle Mittel zur Aufrechterhaltung bestimmter Verbindungen für die Nahverkehrsverbände übernommen werden.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu Auswirkungen des Metrorapid auf den SPNV im Kreisgebiet Wesel, insb. die RE-Verbindung Emmerich-Köln, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 172 Bürgermeisterin der Stadt Dinslaken Nummer: 001</p> <p>Die Stadt Dinslaken steht dieser GEP-Änderung und damit dem Projekt Metrorapid NRW grundsätzlich positiv gegenüber, da Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs sinnvoll sind.</p> <p>Die Realisierung des Metrorapids darf allerdings nicht zu einer Verschlechterung der bestehenden Verhältnisse führen, weder auf Strecken, die parallel zur neuen Strecke liegen, noch auf anderen (Querverbindungen). Hier dürfen sich insbesondere die Takte und die Umsteigebeziehungen und -zeiten nicht verschlechtern.</p> <p>Damit der Metrorapid von den Fahrgästen angenommen wird, muss er in das bestehende Tarifsysteem des VRR eingebunden werden. Dies bedeutet, dass er nicht teurer sein darf als bislang auf dieser Strecke verkehrende zuschlagsfreie Verkehrsmittel.</p> <p>An diesen Punkten darf sich auch zukünftig nichts ändern, da eine dann existierende Verschlechterung nicht mit den Zielen zur Stärkung des ÖPNV des GEP übereinstimmt.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 172/001</p> <p>Die Stellungnahme zur Integration des Metrorapid in das ÖPNV- und Tarifsysteem ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 7, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 176 Bürgermeister der Stadt Moers Nummer: 001</p> <p>Gegen die 9. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes werden von Seiten der Stadt Moers keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Bau des Metrorapid und seine wirtschaftliche Nutzung ein gut funktionierendes großräumiges ÖPNV-Netz voraussetzt. Die Stadt Moers legt Wert darauf, dass die ÖPNV-Verbindungen zum Oberzentrum Duisburg weiter verbessert werden. Nur so ist auch aus dem linksrheinischen Bereich eine wirtschaftliche Nutzung des Metrorapid denkbar.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 176/001 Die Stellungnahme zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen der Stadt Moers zum Oberzentrum Duisburg ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 007</p> <p>2. Verkehrliche Belange der Region</p> <p>2.1 Verkehrsbeziehungen der Region werden missachtet</p> <p>Das Hauptproblem im Ballungsraum Ruhrgebiet zwischen Duisburg - Oberhausen – Mülheim – Essen - Bochum und Dortmund besteht in der überwiegenden Ausrichtung der Hauptträger sowohl des ÖPNV als auch des Straßennetzes in Ost-West-Richtung. Das schnelle SPNV-Angebot besteht dabei nur aus der einzigen stündlichen RE-Linie RE 1 (Bielefeld – Aachen), welche zwischen Düsseldorf und Bielefeld tagsüber durch die Linie RE 11 ergänzt wird.</p> <p>Nicht nur durch die Abhängigkeiten vom Fernverkehr sind Verspätungen an der Tagesordnung; Sitzplätze sind sowohl im Berufsverkehr als auch am Wochenende Mangelware.</p> <p>In der Machbarkeitsstudie wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die erforderliche Zusatztarifierung für die Benutzung von Fernverkehrszügen gegenüber dem VRR-Verbundfahrpreis zu der Überfüllung der beiden Zugverbindungen in erheblichem Masse beiträgt.</p> <p>Überlegungen zur Kapazitätssteigerung des SPNV werden schon seit Jahren von Verkehrsplanern und der Deutschen Bahn AG vorgenommen, doch die ohne Metrorapid nach dem Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen drei Fernverkehrszüge pro Stunde sowie drei Fernverkehrsverbindungen zweistündlich auf dem Streckenabschnitt lassen wenig Spielräume, zumal im Bereich zwischen Düsseldorf und Duisburg zum Teil nur insgesamt vier Gleise zur Verfügung stehen. Hinzukommen zusätzlich noch Regionalbahnverbindungen und die S-Bahn.</p> <p>Ein dichterer Takt - auch mit dem Metrorapid - zwischen Dortmund und Düsseldorf sollte zudem nicht mit Zügen befahren werden, die dort enden. So ist vorgesehen im Planungsfall die Verbindungen Dortmund – München zukünftig erst ab Düsseldorf nach München verkehren zu lassen. Auch die Änderungen im Regionalverkehr sind gravierend, insbesondere für die Nutzer, die aus dem Umland in den Ballungsraum ein- bzw. auspendeln. So ist bereits im Prognose-Null-Fall nach ITF 2 vorgesehen, bisherige bestehenden relativ schnelle RB-Verbindungen ganz aufzugeben und durch langsamere S-Bahn-Linien zu ersetzen (RB 49 Essen-Wuppertal, RB 40 Essen-Hagen, RB 43 Wanne-Eickel – Dortmund).</p> <p>Zukünftig gibt es dann auf dem Abschnitt zwischen Düsseldorf und Dortmund nur noch den IRE 1 (Bielefeld-Aachen), da bei Realisierung des Metrorapid die</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/007</p> <p>Die Stellungnahme zu den Auswirkungen des Metrorapid auf den Nah- und Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu den Auswirkungen des Metrorapid auf den Nah- und Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 8, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>geplante Regionalverbindung IRE 7 (Düsseldorf-Dortmund) entfallen soll. Die neue Verbindung IRE 3 von Bielefeld über Dortmund, Gelsenkirchen, Oberhausen nach Köln - wobei Bochum, Essen und Mülheim nördlich umfahren werden - kann die wegfallende Verbindung nicht ersetzen.</p> <p>Aufgrund der Nutzer-Ansprüche müssen alle Züge auch in's Umland weiterfahren, dessen Einwohnerzahl weiter wächst, während die Ruhrgebietsmetropolen einen Einwohnerschwind verzeichnen. Die Führung des Metrorapid zwischen Düsseldorf nach Dortmund kann daher nicht verhindern, dass die Ein- und Auspendler in den Ballungsraum weiter mit dem Auto in diesen Raum hineinfahren. Dieses gilt insbesondere für alle Außenbereiche, die überwiegend im Norden oder Süden liegen.</p>	
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 008</p> <p>2.1.1 Landesentwicklungsplan (LEP) Eindeutig ist hierbei ein Verstoß gegen das Ziel 2.1.1 des LEP. Im Ziel 2.2.1.2 des LEP ist festgehalten, dass nicht nur die Leistungsfähigkeit der Ost-West-Verbindungen zu verbessern sind, sondern auch die Nord-Süd-Verbindungen. Hierbei geht es laut LEP um die Verbesserung der Anforderungen an das großräumige Verkehrsnetz durch die europäische und die deutsche Einigung. Dieser Nachweis kann jedoch nicht erbracht werden: Der Metrorapid hat lediglich – wenn überhaupt regionale – Bedeutung.</p> <p>Die laut Machbarkeitsstudie notwendige Umorientierung des überregionalen Verkehrs führt zu einer Kilometer-Reduzierung ("Einsparung") von 883.000 Millionen km/Jahr im Fernverkehr und im Regionalverkehr sogar von 1.183.000 Millionen km/Jahr, u. a auch durch den Wegfall von Linien.</p> <p>Die hierfür als Ausgleich in Ansatz gebrachten Kilometer-Leistungen durch den Metrorapid sind jedoch hierfür nicht geeignet, da der Metrorapid keine Bedeutung für den Fernverkehr und höchstens untergeordnete Bedeutung für den Regionalverkehr aufweist, wie diese selbst in der Machbarkeitsstudie dargelegt wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/008 Die Stellungnahme zu den Auswirkungen des Metrorapid auf den Nah- und Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 4, 6 und 8, verwiesen. Ein Verstoß gegen Ziele des LEP ist nicht zu erkennen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu den Auswirkungen des Metrorapid auf den Nah- und Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 4, 6 und 8, verwiesen. Ein Verstoß gegen Ziele des LEP ist nicht zu erkennen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 009</p> <p>In den Zielen 2.1.4 bis 2.1.6 des LEP finden sich Anforderungen bezüglich der notwendigen Abstimmung der siedlungsräumlichen und verkehrsinfrastrukturellen Planung. Auch hier werden die Anforderungen durch den Metrorapid nicht erfüllt. Der Metrorapid wird lediglich als neues Verkehrssystem installiert. Dieses führt zu einer Umstrukturierung des herkömmlichen Schienenpersonenverkehrssystems. Der Metrorapid ersetzt lediglich schon bestehende Angebote. Von einer Verknüpfung der regionalen Verkehrsnetze kann keine Rede sein. Die prognostizierten Verlagerungen von der Straße auf den Metrorapid werden stark überschätzt, da den bestehenden Bedürfnissen der Bevölkerung im Ballungsraum Rhein-Ruhr nicht Rechnung getragen wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/009 Die Stellungnahme zur Abstimmung der siedlungsräumlichen und verkehrsinfrastrukturellen Planung bei Einsatz des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 6, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Abstimmung der siedlungsräumlichen und verkehrsinfrastrukturellen Planung bei Einsatz des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 6, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 014</p> <p>2.5 Integration des Metrorapid in den übrigen ÖPNV Die laut Gutachten angestrebte Integration des Metrorapid in das bestehende ÖPNV-Angebot ist ebenfalls kritisch zu sehen:</p> <p>2.5.1 Integration in die vorhandene ÖPNV-Trassenstrukturen Laut den GEP-Unterlagen soll der Metrorapid " ... zu ca. 98 % auf bestehenden Bahnanlagen oder in direkter Bündelung zu Bahnlinien und Straßen ..." verlaufen. Bei den " ... bestehenden Bahnanlagen..." handelt es sich allerdings keineswegs ausschließlich nur um stillgelegte Gleise. Vielmehr ist festzustellen, dass massiv in bestehende und heute noch befahrene Infrastrukturen eingegriffen wird. Wie die Untersuchungen zeigen, müssen, um überhaupt Platz für die Trasse des Metrorapid zu schaffen, große Teile vorhandener Trassen des Rad-Schiene-Systems für den Fahrweg des Metrorapid geräumt werden. Dieses betrifft auch</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/014 Die Stellungnahme zur Integration des Metrorapid in die vorhandenen ÖPNV-Trassenstrukturen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 6, verwiesen. Die Detailplanung wird im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren geregelt.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Integration des Metrorapid in die vorhandenen ÖPNV-Trassenstrukturen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>umfangreiche Umbauarbeiten in den vom Metrorapid als Haltepunkte angefahrenen Bahnhöfen.</p> <p>Es ist daher davon auszugehen, dass der vorhandene SPNV zwangsläufig in seinen Möglichkeiten durch den Metrorapid deutlich beschnitten werden muss, um überhaupt eine Integration in den bestehenden ÖPNV erzielen zu können. So muss der Fern- und Regionalverkehr in Bochum Hbf künftig mit drei Gleisen auskommen, in Essen entfallen die Kopfbahnhofgleise, im Zulauf auf Düsseldorf-Hbf werden die Ortsgleise verkürzt und zwischen Essen und Mülheim bedient man sich mangels Alternativen gleich der gesamten Trasse der Rheinischen Güterbahn, deren Ende durch das Metrorapid-Projekt nun sogar beschleunigt wird. Hoffnungen, man könne zumindest die Trasse dieser Ost-West-Güterbahn mitten im Ruhrgebiet für den anwachsenden SPNV-Bedarf oder den Schienengüterverkehr erhalten, werden damit obsolet.</p>	<p>Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 6, verwiesen. Die Detailplanung wird im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren geregelt.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 015</p> <p>2.5.2 Integration in die ÖPNV-Taktung</p> <p>Die jahrelangen Bemühungen, den SPNV in einem der dichtbesiedelsten Ballungsräume Europas weiter zu entwickeln, werden durch den Metrorapid jäh ausgebremst: Immerhin lagen bereits im Jahr 2000 die Entwürfe für den Integralen Taktfahrplan NRW (ITF 2) vor, wonach ein landesweites Leistungsvolumen von 120 - 130 Mio. Zugkilometern/Jahr ab dem Jahr 2003 vorgesehen war. Von 120 Mio. Zugkilometern ist schon lange nicht mehr die Rede, vielmehr scheinen sich die Planungen auf einem Niveau von 92 bis 93 Mio. Zugkilometern (gegenüber heutigen 85 Mio.) einzupendeln - künftige Metrorapid-Anteile nicht eingerechnet.</p> <p>Der ambitioniert gestartete "ÖPNV-Bedarfsplan" einschl. "ÖPNV-Ausbauplan" hat selbst Jahre nach Inkrafttreten noch keine sichtbaren Ergebnisse gebracht - Maßnahmen im langfristig vertraglich abgesicherten S-Bahn-Bereich ausgenommen. Gegenüber den Bürgern wird diese Vernachlässigung des konventionellen ÖPNV im allgemeinen und der Fläche im besonderen nicht dauerhaft durchzuhalten sein. Trotz der rechtlichen Einstufung des Metrorapid - wie oben bereits beschrieben - als ÖPNV, um die höchstmöglichen Förder- oder Subventionsebenen zu erreichen, wird irgendwann Klarheit bestehen über Wohl,</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/015</p> <p>Die Stellungnahme zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in NRW und zum Problem von Störfällen des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a und 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in NRW und zum Problem von Störfällen des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a und 4, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Wehe und Finanzierungsbedarf des Milliardenprojektes und damit auch wieder konzeptionelle Kapazität für andere Aktivitäten freigesetzt werden. Doch bis dahin ist und wird viel wertvolle Zeit vergangen sein; Zeit, in der das System Schiene oder gar der ÖPNV als ganzes nicht nur auf der Hauptachse einer Metropolregion hätte gestärkt und weiterentwickelt werden können.</p> <p>Im übrigen ist auf das Problem von Störfällen des Metrorapid hinzuweisen. Hierzu finden sich in den Unterlagen keine Aussagen. Fakt ist, dass der Metrorapid auf zwei Trassen verlaufen soll. Da es sich quasi um eine Insellösung handelt, die systembedingt nicht kompatibel ist mit dem vorhandenen Schienenverkehrssystem, stellt sich die Frage, was passiert in den Fällen, in denen die Fahrtrasse des Metrorapid blockiert ist. Ausweichstrecken wie im Falle des Schienengebundenen Personen- und -güterverkehrs gibt es nicht. Eine Integration in die entsprechende Taktung dürfte ebenfalls nicht möglich sein.</p>	
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 016</p> <p>2.5.3 Anpassung der Tarife des VRR Die Beantwortung der Frage, wie der Metrorapid in die Tarif-Struktur des VRR eingebunden werden kann, ist für die Entscheidung des Regionalrate mitentscheidend, da hier einerseits möglicherweise Kosten auf die im VRR zusammengeschlossenen Kommunen zukommen können.</p> <p>Andererseits besteht die Gefahr, dass zur Deckung der Betriebskosten des Metrorapid öffentliche Mittel für den notwendigen Ausbau und die Modernisierung des sonstigen ÖPNV's fehlen werden und daher die Kommunen bzw. Kreise künftig weniger Geld für die Bestellung von Verkehrsleistungen oder die Anschaffung neuer Fahrzeuge zur Verfügung haben dürften. Auch für die dringend notwendige Modernisierung des schienengebundenen Güterverkehrs werden Gelder fehlen.</p> <p>Laut den Prognosen für den Metrorapid sollen ca. 76 % der erwarteten ca. 35 Mio. Fahrgäste Umsteiger von Bussen oder Bahnen sein. D.h. allein zwischen Duisburg und Düsseldorf (16 Mio. Metrorapid-Fahrgäste pro Jahr) würde der Metrorapid im Schnitt 35.000 Fahrgäste pro Tag von der Bahn abziehen. Die restlichen 25 % soll der Metrorapid aus dem Lager der Autofahrer requirieren. Selbst NRW-Verkehrsminister Schwanhold geht davon aus, dass "zwischen Bahn und</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/016 Die Stellungnahme zur Einbindung des Metrorapid in die Tarifstruktur des VRR ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 7, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Einbindung des Metrorapid in die Tarifstruktur des VRR ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 7, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Metrorapid Kannibalismus stattfindet". Dies wird zwangsläufig dazu führen, dass die DB AG an anderer Stelle ihr Angebot im Nah- und Regionalverkehrsbereich, aber auch beim Fernverkehr reduzieren wird – entgegen den bisherigen Beteuerungen der Landesregierung.</p> <p>Treffen die Prognosen zu, so würde sich trotz Anpassungen im RE-Netz (Wegfall des RE 11 Dortmund - Düsseldorf) für alle weiterhin parallel zum Metrorapid verkehrenden Züge ein regelrechter Umsatzeinbruch ergeben, der im SPNV mittelfristig zu steigendem öffentlichen Zuschussbedarf führt - Kosten die eigentlich dem Metrorapid zugerechnet werden müssten.</p> <p>Unstrittig ist zum jetzigen Zeitpunkt jedenfalls, dass die Zahl potenzieller Umsteiger auf den Metrorapid sinken wird, wenn für die Benutzung des Metrorapid ein Top-Zuschlag erhoben werden sollte. Die bisherigen Zahlen lassen einen Metrorapid zum bisherigen VRR-Tarif ohne Zuschlag auch bei Eintreffen aller optimistischen Erwartungen nicht zu. Die für die Landesregierung erarbeitete Studie der Deutschen Bank zur Finanzierung und zur Wirtschaftlichkeit des Metrorapid rechnet grundsätzlich mit einem Zuschlag.</p> <p>Ob es einen solchen Zuschlag aber tatsächlich geben wird oder ob die Tarife des VRR insgesamt an den Metrorapid angepasst werden müssen, wie es z.B. in einem der Planfälle 2015 der Machbarkeitsstudie durchgerechnet wurde, ist allerdings noch völlig unklar. Allgemein ist jedoch von einer "Veränderung des VRR-Tarifs durch Erweiterung der Preisstufen" die Rede. Selbst Herr Minister Schwanhold hat in der 7. (öffentlichen) Sitzung des Unterausschusses "Metrorapid in NRW" des Verkehrsausschusses am 05.02.2002 bereits darauf hingewiesen, dass im nachfolgenden Planungsprozess beabsichtigt sei, durch den Zweckverbund Rhein-Ruhr eine " Neuordnung des Nah – und Regionalverkehrs in der Metropolregion Rhein-Ruhr untersuchen zu lassen. Damit verbunden ist auch ein vom Metrorapid unabhängiges grundsätzliches Nachdenken über die Neugestaltung der VRR-Tarifierung." Zur Zeit erarbeitet der VRR hierzu eine Studie, die aber noch nicht vorliegt. Das Land hat hierfür 3,5 Millionen bereitgestellt.</p> <p>Es ist also damit zu rechnen, dass für den Metrorapid allgemein die Preise erhöht werden. Das würde bedeuten, dass alle Fahrgäste, auch diejenigen, die den Metrorapid nicht nutzen, zuzahlen müssen. Die Beantwortung der Frage nach der tariflichen Einbindung der Metrorapid ist also ein herausragender Punkt bei der Entscheidung des Regionalrates. Schließlich können hier erhebliche Kosten auf die dem VRR angeschlossenen Kommunen zukommen. Da die Studie hierzu jedoch</p>	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>bislang nicht vorliegt, fehlt für die Entscheidung des Regionalrates für die GEP-Änderungen eine abwägungserhebliche Grundlage.</p>	
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 036</p> <p>BUND Düsseldorf 1.1.1 Die Magnetschwebbahn Metrorapid ist verkehrspolitisch sinnlos Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, dass die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden, und dass durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird, vgl. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Juli 2001. Wir erheben Bedenken gegen einen volkswirtschaftlichen Schwachsinn, mit der geplanten Magnetschwebbahneinrichtung das bestehende öffentliche VRR-System mit großer Akzeptanz in der Öffentlichkeit erheblich zu beeinträchtigen. Und wir erheben Bedenken gegen einen volkswirtschaftlichen Schwachsinn, die abgestimmten vorliegenden Planungen für die schienengebundenen Fernschnell-, Fern-, Regional- und für Ortsverkehre empfindlich zu stören und sogar zu verhindern, beachtlich noch zunehmender Bundes-, Landes-, Städtehaushaltsnöte mit dem Metrorapid eine weitere Not aufzusatteln.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/036 Die Stellungnahme zu einer volkswirtschaftlich sinnvollen Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsträgern ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 1c und 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu einer volkswirtschaftlich sinnvollen Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsträgern ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a, 1c und 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 047</p> <p>BUND Düsseldorf 3. Hinsichtlich einer Weiterführung einer 9. GEP-Änderung regen wir folgendes an: 3.1 Für eine neue textliche Zieldarstellung 3.1.1 Für eine räumliche integrierte Gesamtverkehrsplanung, bei Federführung durch die Bezirksregierung Düsseldorf aufgrund der überwiegenden räumlichen und inhaltlichen Betroffenheit, soll ein</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/047 Die Stellungnahme zu einer räumlichen integrierten Gesamtverkehrsplanung ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Die Umsetzung einer integrierten Gesamtverkehrsplanung ist Ziel der Landesverkehrspolitik in NRW.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>entsprechendes überregionales Projekt einschließlich Finanzierungskonzept im betroffenen Planungsraum Metropolregion Rhein-Ruhr eingeleitet werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu einer räumlichen integrierten Gesamtverkehrsplanung ist nicht für das GEP-Verfahren relevant.</p> <p>Die Umsetzung einer integrierten Gesamtverkehrsplanung ist Ziel der Landesverkehrspolitik in NRW.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 048</p> <p>BUND Düsseldorf</p> <p>3. Hinsichtlich einer Weiterführung einer 9. GEP-Änderung regen wir folgendes an:</p> <p>3.1 Für eine neue textliche Zieldarstellung</p> <p>3.1.2 Diese räumliche integrierte Gesamtverkehrsplanung im zu definierenden Planungsraum Metropolregion Rhein-Ruhr, soll eine Zieldarstellung Netzverbund - Rad-Schiene - Bus - Fahrrad - fußläufiger Verkehr - Park and Ride und Erläuterung von Schwerpunktmaßnahmen, insbesondere den Verbund der Städte Düsseldorf, Duisburg, Mülheim, Oberhausen, Essen - Dortmund sowie ggf. die Bergischen Großstädte konzeptionell umfassen bzw. hervorheben.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/048 Siehe AV zu 205/047</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu einer räumlichen integrierten Gesamtverkehrsplanung ist nicht für das GEP-Verfahren relevant.</p> <p>Die Umsetzung einer integrierten Gesamtverkehrsplanung ist Ziel der Landesverkehrspolitik in NRW.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 050</p> <p>BUND Düsseldorf</p> <p>3.2 Für Sie ist eine der anspruchsvollsten Aufgaben, für die Regionalräte die Entwicklung des Siedlungs- und Freiraumes mit der Ausgestaltung einer effizienten Verkehrsinfrastruktur in Einklang zu bringen. Die entstehenden textlichen Ziele und die Bereichsdarstellungen im Gebietsentwicklungsplan sind dann auch Gegenstand kommunaler</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/050 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Willensbildung und Planungshoheit. Die Raumplanung hat im Vorfeld von Investitionen in Gestalt von Standortvorsorge und kurzen Planungsverfahren beizutragen.</p> <p>Dies kann sie aber hinsichtlich von der geplanten Darstellung und Durchsetzung einer Magnetschwebbahn Metrorapid im GEP erst dann, wenn die Kommunen dies im Gremium Regionalrat beschließen.</p> <p>Erst somit setzen Sie die Mitwirkungsrechte der Kommunen an staatlichen Entscheidungen, an grundlegenden Vorleistungen des Staates für Förderungen im Verkehrsbereich in Stand.</p> <p>Verkehrsnetze sind eine zentrale Zukunftsaufgabe für die Entwicklung des Standortes Nordrhein-Westfalen. Aber diese Metrorapidplanung ist nicht als vernetzt, sondern diese erscheint aktuell als singuläres unnötiges Transportmittel, erfüllt die Anforderungen an ein notwendiges, dementsprechend preiswertes Massentransportmittel in der Metropolregion Rhein-Ruhr nicht. Hier stellt sich dann die Frage der Vereinbarkeit mit der Planungshoheit der Kommunen i. S. d. Art 28 Abs. 2 GG, ganz unabhängig von dem bisher verheerenden öffentlichen Echo und der Reaktion der zahlreichen betroffenen Grundeigentümer (Art. 14 GG).</p>	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Der Metrorapid wird in die bestehenden Verkehrssysteme im Sinne einer integrierten Gesamtverkehrsplanung eingegliedert. Er wird so konzeptionell dazu beitragen, das Verkehrssystem Rhein-Ruhr als neues, sinnvolles Ganzes zu entwickeln, mit dem Ziel, ein sich gegenseitig ergänzendes, integriertes System zu bilden, mit leistungsfähigen Schnittstellen an den Hauptbahnhöfen der großen Städte, an denen auch heute schon die Verkehrsträger zusammengeführt werden. Verfahrens- und entscheidungsmäßig sind Kommunen und Regionalräte von Beginn an mitverantwortlich einbezogen. Das hat zur Folge, dass auch bei einem positiven Beschluss des Regionalrates alle Hinweise, Anregungen und Bedenken abzuwägen und zu bewerten sind.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 086</p> <p>Empfehlung</p> <p>Unzweifelhaft ist es notwendig, die innerregionale Mobilität im Ballungsraum Rhein-Ruhr zu verbessern. Der Ballungsraum Rhein-Ruhr wird zwar bei den Planungen zum Metrorapid als Einheit betrachtet, jedoch ist es notwendig, die bereits erkannten Defizite hinsichtlich eines verbindenden leistungsfähigeren und gleichrangigen Verkehrsverbundes aller Verkehrsmittel zu beseitigen.</p> <p>Die Entwicklung des Siedlungs- und Freiraumes ist mit der Ausgestaltung einer effizienten Verkehrsinfrastruktur in Einklang zu bringen. Hierzu ist ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches die unterschiedlichen und noch gemeinsam anzupassenden bzw. abzustimmenden Stadtverkehrssysteme verbessert und weiterentwickelt. Ein noch zu definierender notwendiger zukunftsweisender Ausbau der Infrastruktur muss im Rahmen der integrierten Gesamtverkehrsplanung eine Neuausrichtung erfahren. Dafür bedarf es gemeinsam erarbeiteter Vorschläge für</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/086</p> <p>Die Forderung nach einer integrierten Gesamtverkehrsplanung und der Einrichtung von Diskussionsforen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Sie richtet sich an die Landesregierung und den Landtag.</p> <p>Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a-c und 2 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Forderung nach einer integrierten Gesamtverkehrsplanung und der Einrichtung von Diskussionsforen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Sie richtet sich an die Landesregierung und den Landtag.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>voranzutreibende Projekte und sonstige Einzelmaßnahmen. Ein Gesamtverkehrskonzept hat dabei Maßnahmen zu entwickeln, welche die Angebotsqualität im Zug - Nah- und Fernverkehr verbessert. Dabei sind auch Mittel für bereits abgestimmte bzw. im GEP dargestellte Planungen für Nahverkehrsprojekte im Ballungsraum Rhein-Ruhr bzw. in den Einzugsbereichen bereitzustellen bzw. zu sichern.</p> <p>Diese räumliche integrierte Gesamtverkehrsplanung im zu definierenden Planungsraum Rhein-Ruhr, soll eine Zielerstellung Netzverbund - Rad-Schiene - Bus - Fahrrad - fußläufiger Verkehr - Park and Ride und Erläuterung von Schwerpunktmaßnahmen, insbesondere den Verbund der Städte Düsseldorf, Duisburg, Mülheim, Oberhausen, Essen, Bochum, Dortmund konzeptionell umfassen. Die Beziehungen der außerhalb des Ballungsraum aber im Einzugsbereich liegenden Städte sind dabei umfassend einzubinden.</p> <p>Als Grundlage für die Ausgestaltung des Ballungsraumes Rhein-Ruhr bzw. ihre Manifestierung im öffentlichen Bewusstsein ist eine Verständigung auf gemeinsam zu verwirklichende ÖPNV-Projekte unumgänglich. Allerdings sind hierzu Abstimmungen über die Regierungsbezirksgrenzen hinweg notwendig.</p> <p>Es wird daher angeregt, dass unverzüglich im Jahr 2002 prozessorientierte Diskussionsforen einschließlich Beteiligung der gesellschaftlich relevanten Gruppen, insbesondere der gemäß § 29 anerkannten Naturschutzverbände durchgeführt werden. Dies halten wir für notwendig zur Ermittlung eines raum- und landes-entwicklungspolitischen Handlungsansatzes für den Stärkung des Gesamttraumes.</p> <p>Nicht zukunftsfähig halten die Naturschutzverbände die ergänzende Insellösung Metrorapid, die wahrscheinlich defizitär ist, ergänzende Kosten bringt und daher als wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Massentransportmittelsystems ungeeignet ist. Die Planung des Metrorapid ist demgemäss verfrüht.</p> <p>Die Naturschutzverbände fordern daher dazu auf, einen für die Allgemeinheit nachvollziehbaren Prozess einer Willensbildung für die Planung des Metrorapid im Zusammenhang mit einer zu planenden zukunftsweisenden Gesamtverkehrsplanung in Gang zu setzen. Erst dann kann der Metrorapid als Ergebnis nachvollziehbarer öffentlicher Planung, Diskussionen und Willensbildung gekennzeichnet werden.</p> <p>Zu einem "Forum Metrorapid" sollten sachkundige Experten, wie z.B. des Wuppertal-Instituts, aus der kommunalen Ebene, den Regionen, Industrie- und</p>	<p>Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1a-c und 2 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Handelskammern, Verbänden, Unternehmen sowie den Nachbarstaaten und -ländern mit Erfahrungen über neustrukturierte und zu strukturierende Industrieregionen (z. B. Manchester) einschl. der Naturschutzverbände eingeladen werden. Die Ergebnisse der Foren sind anschließend sinnvollerweise auf Landes-, Regional- und Kommunalebene abzustimmen.</p>	
<p>Beteiligter: 401 Handwerkskammer Düsseldorf Nummer: 003</p> <p>1. Sicherlich ist es von Vorteil, dass der Metrorapid in weiten Teilen auf wenig oder gar nicht genutzten Bahnarealen gebaut werden kann. Trotzdem besteht nach unserer Kenntnis die Möglichkeit, dass der Direktanschluß der Stadt Düsseldorf an das Fernverkehrsnetz beeinträchtigt werden kann. Insbesondere soll davon die sehr wichtige Verbindung von Amsterdam nach Köln betroffen sein. Dies würde einen Verstoß gegen das landesplanerische Ziel bedeuten, dass der Aus- und Neubau von Verkehrswegen vorrangig die großräumigen Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung an Rhein und Ruhr stärken soll (Anlage 3, Seite 2). Zu diesem Punkt müssen vor einer abschließenden Beurteilung des Metrorapid-Projektes belastbare Angaben der Deutsche Bahn AG vorliegen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 401/003 Die Stellungnahme zur Einbindung der Stadt Düsseldorf in das Fernverkehrsnetz ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Handwerkskammer Düsseldorf teilt nach telefonischer Rücksprache vom 15.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zur Einbindung der Stadt Düsseldorf in das Fernverkehrsnetz ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 420 Industrie- und Handelskammer Düsseldorf Nummer: 002</p> <p>Den Zielen des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) entspricht die Metrorapid-Planung weitgehend. Insbesondere dem Ziel, die Leistungsfähigkeit und die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV zu stärken, dient der Metrorapid mit täglich 106 Fahrten je Richtung in besonderer Weise. Das Ziel einer verbesserten Netzdichte muss über ein Optimierungsverfahren erreicht werden, in welches der VRR und die Verkehrsbetriebe eingebunden sind. Allerdings muss auch laut GEP eine solche Attraktivitätssteigerung als Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch begleitende verkehrliche, städtebauliche und organisatorische Maßnahmen unterstützt werden. Hier löst der Metrorapid entlang seines Laufweges einen komplementären Handlungsbedarf aus, der nach Inhalt und Kosten (-Übernahme) noch nicht definiert und bewertet ist. Wir weisen hier besonders auf Maßnahmen in den Bahnhöfen und notwendige Park-and-ride-Plätze hin.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 420/002 Die Hinweise werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 420 Industrie- und Handelskammer Düsseldorf Nummer: 003</p> <p>Der GEP bezeichnet als Knotenpunkte des innerdeutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes der Rhein-Ruhr-Region die Bahnhöfe Köln, Duisburg und Dortmund.</p> <p>Während in Köln die Schnellverkehrslinien auf die Trassen Köln-Düsseldorf-Duisburg und Köln-Wuppertal-Dortmund verteilt werden, findet in Duisburg eine Aufteilung in die Richtungen Dortmund, Amsterdam und Gelsenkirchen/Münster statt. Gefordert wird im GEP auch eine IC/ICE-Linienführung von Dortmund über Duisburg, Krefeld, Mönchengladbach, Aachen (Köln).</p> <p>In der Begründung zur beabsichtigten Änderung des Gebietsentwicklungsplanes zur Metrorapid-Planung heißt es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus dem Rhein-Ruhr-Raum bestehen mindestens zweistündlich umsteigefreie Verbindungen in die wichtigsten Ballungsräume der Bundesrepublik. • Durchlaufende Züge des Fernverkehrs werden nicht gebrochen, zum Teil jedoch über Wuppertal statt über Essen geführt. • Ein Teil der im Ruhrgebiet endenden Fernverkehrslinien wird auf Düsseldorf bzw. Dortmund beschränkt. 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 420/003 Die Stellungnahme zu etwaigen Änderungen der Fernverkehrsverbindungen der Stadt Düsseldorf durch den Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalverkehrslinien, die nur einen Teil der Metrorapid-Strecke bedienen, bleiben bestehen. • Parallel zum Metrorapid bleibt ein stündliches Regionalverkehrsangebot bestehen, das über Düsseldorf resp. Dortmund hinaus durchgebunden ist. <p>Diese Aussagen sind, um abschließend bewertet zu werden, zu konkretisieren. Die Machbarkeitsstudie ist ausdrücklich keine Verfahrensgrundlage für die 9. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes. Sie zeigt jedoch, dass Düsseldorf im Fernverkehr Frequenzen verliert, die durch Umsteigeverbindungen über Dortmund und Köln kompensiert werden sollen. Der Metrorapid wird damit auf der Relation Düsseldorf - Dortmund ab Dortmund auch zu einem Ersatzprodukt für den heutigen oder für das Jahr 2015 geplanten Fernverkehr. Dabei liegt ein Prognoserisiko darin, ob die Komfortverluste (Umsteigen, fehlende Platzreservierung, usw.) von den Fahrgästen akzeptiert bzw. ob verstärkt die verbleibenden Direktverbindungen genutzt werden.</p>	
<p>Beteiligter: 420 Industrie- und Handelskammer Düsseldorf Nummer: 004</p> <p>Laut Machbarkeitsstudie liegen konkrete Fahrplankonzepte im Fernverkehr nur für das Jahr 2003 vor. Zu diesem Zeitpunkt wird die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main in Betrieb genommen. Dies hat laut Machbarkeitsstudie für Nordrhein-Westfalen massive Auswirkungen. Eine Rolle spielen dabei auch die Eröffnung der Neubaustrecke Nürnberg-München und die Fertigstellung des Knotens Berlin. Die sich hieraus ergebenden Änderungen sind noch in der Bearbeitung, so dass sich die Machbarkeitsstudie mit dem Bezugsfall 2015 lediglich auf die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans beziehen kann und entsprechende Unsicherheiten enthält.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 420/004 Der Hinweis zu den Prognoseunsicherheiten im Fernverkehr ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 420 Industrie- und Handelskammer Düsseldorf Nummer: 005</p> <p>Die Auswirkungen im Regionalverkehr sind dagegen weniger gravierend, da die Durchbindung der Züge aus Wesel und Emmerich in den Spitzenzeiten des Pendlerverkehrs gesichert sein soll.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 420/005 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 420 Industrie- und Handelskammer Düsseldorf Nummer: 006</p> <p>Die Schienentrasse zwischen Düsseldorf und Duisburg ist heute bereits zeitweise bis an ihre Leistungsgrenze belegt. Die bisherige Absicht, die Strecke durchgängig sechsgleisig auszubauen (so auch ein Ziel des GEP), wird mit dem Bau des Metrorapid nicht mehr verfolgt. Sie ist dann auch nicht mehr möglich. Alternativen mögen auf der Strecke Köln-Wuppertal-Dortmund und eventuell auch auf der erwähnten IC/ICE-Trasse Duisburg-Krefeld-Aachen (Köln) liegen. Beide Trassen lassen allerdings Düsseldorf aus.</p> <p>Zur Klärung dieser Fragen erwarten wir eine belastbare Aussage der Deutschen Bahn AG. Düsseldorf kann, wie sich auch aus der Stellungnahme der Landeshauptstadt Düsseldorf ergibt, nicht auf eine bedarfsgerechte Einbindung in das nationale und europäische Schienenverkehrsnetz in Rad-Schiene-Technik verzichten. Die Aussage, Düsseldorf werde seine derzeitige Bedienungsqualität behalten, ist nach den oben zitierten Aussagen nur bedingt zutreffend. Sie enthält keinen Hinweis auf verbleibende Kapazitätsreserven des viergleisigen Trassenabschnittes für potenzielle Zuwächse im Regional- und Schnellverkehr. Wir gehen davon aus, dass im weiteren Verfahren die Einbindung Düsseldorfs in den nationalen und internationalen Schienenpersonenschnellverkehr weiter konkretisiert wird. Hierzu verweisen wir ausdrücklich auf die Textfassung des GEP 99 S. 68 "Die Oberzentren sind in das Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden". Hier sind beispielsweise denkbar: Taktverdichtung und Durchbindung des Thalys über Düsseldorf hinaus, Taktverdichtung des Metropolitan (oder eines Ersatzproduktes), Taktverdichtung der heutigen Amsterdam-Verbindung und weitere Angebote, die sich aus der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs ergeben.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 420/006: Die Stellungnahme zur Einbindung der Stadt Düsseldorf in das Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn AG ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die IHK Düsseldorf weist darauf hin, dass die Option des sechsgleisigen Ausbaus zugunsten des Metrorapid aufgegeben werden soll. Die IHK fordert Aussagen zur Kapazität dahingehend, dass Zuwächse für den Schienenpersonenverkehr sowohl im Nah- wie im Fernbereich auch für die Zukunft auf der vorhandenen Trasse mit den verschiedenen Gleisen möglich bleiben muss.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Einbindung der Stadt Düsseldorf in das Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn AG ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 8, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 703 Kommunalverband Ruhrgebiet Nummer: 001</p> <p>Der Fachausschuss des Kommunalverbandes Ruhrgebiet hat in seiner Sitzung am 19.02.2002 verfügt, dass zu der regionalen Projektplanung des Metrorapid und der Eingriff in Natur und Landschaft angesichts der ungesicherten Finanzierung und der nicht eindeutig geklärten Konsequenzen für den dringend erforderlichen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 703/001 Die Verfügung des Fachausschusses wird zur Kenntnis genommen. Der Kommunalverband wird auch im weiteren Verfahren beteiligt.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
Ausbau des "Öffentlichen Personennahverkehrs" zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Stellungnahme abgegeben wird. Um eine Beteiligung des Kommunalverbandes Ruhrgebiet im weiteren Verfahren wird gebeten.	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: BM Kamen Bürgermeister der Stadt Kamen Nummer: 001 - Kenntnisnahme</p> <p>Zur 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, gibt die Stadt Kamen – <u>vorbehaltlich der parlamentarischen Zustimmung</u> – folgende Stellungnahme ab: Die Stadt Kamen sieht in dem Projekt Metrorapid eine Möglichkeit, den ÖPNV nachhaltig zu attraktivieren und zu stärken. Hierdurch kann eine Verlagerung von Teilen des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene/Metrorapid erreicht werden. Insofern befürwortet die Stadt Kamen die Planungen für den Metrorapid auf der Strecke zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung im Hinblick auf die Attraktivierung des ÖPNV wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: BM Kamen Bürgermeister der Stadt Kamen Nummer: 003 - Anregung</p> <p>Der Bau des Metrorapides darf jedoch nicht zu Einschränkungen im Ausbau des weiteren schienengebundenen Nahverkehrs führen. Es muss gewährleistet sein, dass es aufgrund der finanzieller Verpflichtungen beim Bau des Metrorapides nicht die Landes- und Bundesmittel zum Ausbau vorhandener ÖV-Systeme verringert werden. Vielmehr muss auf den Zubringerstrecken im Regionalverkehr zu den Metrorapid-Haltepunkten, wie z. B. die Strecke Hamm – Dortmund Hbf ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Verkehrsangebot gewährleistet werden. Eine entsprechend notwendige Erweiterung der Gleisinfrastruktur sollte berücksichtigt werden. Die Stadt Kamen hat mit den Anliegerkommunen der Strecke Dortmund- Kamen – Hamm bereits 1990 und 1997 Resolutionen beschlossen, die den zügigen Ausbau der Gleisinfrastruktur auf dieser Strecke fordern. Dies ist notwendig, um ein leistungsfähiges Regional- bzw. Nahverkehrsangebot anbieten zu können, frei von den Zwängen, die durch den Fernverkehr entstehen. Mit der Realisierung des Metrorapides wird die Strecke Dortmund-Kamen-Hamm als Zubringer zum Metrorapid an Bedeutung gewinnen. Dies muss in den Planungen zum Metrorapid berücksichtigt werden. Als Verkehrsträger im Regionalverkehr muss der Metrorapid in das regionale Tarifsystem, dem VRR Tarif, eingebunden werden, d.h. für Fahrten mit dem</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Das Angebot auf den Zubringerstrecken und der Ausbau dieser Strecken sowie das Tarifsystem sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 verwiesen (s. Ziff. 4, 7).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Metrorapid kommt der VRR Tarif ohne Zuschläge zur Anwendung. Nur so kann in dieser Region das Ziel erreicht werden, möglichst viele Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.</p>	
<p>Beteiligter: HWK DO Handwerkskammer Dortmund Nummer: 002 – Anregung</p> <p>Mit dem Bau des Metrorapid sollte aber auch eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs in der gesamten Region erfolgen. Hierzu ist sowohl eine vollständige Integration des Metrorapid in das bestehende Netz notwendig, als auch der Ausbau und ggf. Lückenschließungen im gegenwärtig vorhandenen Nahverkehrsnetz. Nur durch eine leistungsfähige Anbindung des neuen Systems in der Fläche können zusätzliche Fahrgastströme gewonnen werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die sonstige Stärkung des ÖPNV ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 verwiesen (s. Ziff. 4).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: LR UN Landrat des Kreises Unna Nummer: 005 – Anregung</p> <p>Zentrale Aussagen für die Beurteilung des Metrorapids und seiner Auswirkungen auch auf den SPNV der Region Kreis Unna werden von der Machbarkeitsstudie erwartet. Für eine endgültige Stellungnahme des Kreises Unna fordert der Kreistag daher vom Land, dass ihm die Machbarkeitsstudie zur Verfügung gestellt wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Machbarkeitsstudie ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Sie ist aber zugänglich (s. Verfügung der Bezirksregierung Arnsberg vom 25. 2. 2002).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 099 – Hinweis</p> <p>Gemeinsame Stellungnahme der Dortmunder Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU</p> <p><u>1. Allgemeines (Bedarf)</u> Die DB plant zudem eine weitere schnelle Fernverbindung mit dem ICE 3 Dortmund – Frankfurt/Basel bzw. – München mit Anbindung der Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt, ab 2003 auch Köln / Bonn.</p> <p><u>3. Schlussfolgerungen</u> Den Metrorapid als Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zwischen Düsseldorf und Dortmund lehnen wir ab.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Gestaltung des Personenfernverkehrs ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 8).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt.</p> <p>Die vorgetragenen grundsätzlichen Anregungen und Bedenken werden beibehalten; die angesprochene Gestaltung des Personenfernverkehrs hat nach Auffassung der Naturschutzverbände Auswirkungen auf regionalplanerische Ziele und ist insofern in diesem GEP-Änderungsverfahren zu berücksichtigen.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken der Naturschutzverbände kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Gestaltung des Personenfernverkehrs ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 8).</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: OB Herne Oberbürgermeister der Stadt Herne Nummer: 002 – Hinweis</p> <p>Bisher liegt die Machbarkeitsstudie für den Metrorapid nicht in einer autorisierten Fassung der Öffentlichkeit vor. Die Stadt Herne behält sich daher Ergänzungen dieser Stellungnahme nach Veröffentlichung vor.</p> <p>Die erwartete positive Gesamtwirkung für das System des öffentlichen Personenverkehrs tritt jedoch nur dann ein, wenn durch den Bau des Metrorapids keine Schwächung des peripheren Verkehrsnetzes bewirkt, sondern dieses flächendeckend weiter ausgebaut und mit dem Metrorapid verknüpft wird.</p> <p>Die gleichmäßige, schienengebundene Fern- wie Nahverkehrs-erschließung des gesamten Ruhrgebietes darf nicht hinter den jetzigen Stand zurückfallen. Eine einseitige Orientierung auf den Korridor Dortmund - Essen - Düsseldorf ist abzulehnen.</p> <p>Auch in Zukunft muss die Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs im Ruhrgebiet - und hier vor allem in Nord-Süd-Richtung unter besonderer Berücksichtigung des nördlichen Ruhrgebietes - gewährleistet sein.</p> <p>Auch die Anbindung des Ruhrgebietes an die ICE-Fernverbindungen darf durch den Metrorapid nicht beeinträchtigt werden. Eine Reduktion der ICE-Halte z. B. im Hbf des Oberzentrums Bochum würde die Anbindung Hernes an das nationale Fernverkehrsnetz deutlich verschlechtern.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Entwicklung des Schienenpersonennah- und Fernverkehrs ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 4, 8).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: BM UN Bürgermeister der Stadt Unna Nummer: 002 – Anregung</p> <p>Der Metrorapid verläuft vielfach im Trassenbereich vorhandener Nahverkehrsmittel. Der Metrorapid darf zu keinen Einschränkungen oder Verschlechterungen des</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Gestaltung des sonstigen ÖPNV ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>ÖPNV's führen. Dies gilt sowohl für erforderliche Investitionen im ÖPNV-Bereich als auch für Unterhaltung/Betrieb und Bedienungsqualität.</p>	<p>hingewiesen (s. Ziff. 4).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Stadt Unna hält die vorgetragenen grundsätzlichen Anregungen und Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken der Stadt Unna kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Gestaltung des sonstigen ÖPNV ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens.</p> <p>Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 4).</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: IHKzuDO Industrie- und Handelskammer zu Dortmund Nummer: 006 - Hinweis</p> <p>Das neue Verkehrssystem Metrorapid darf keine Insellösung werden. Es müssen sinnvolle Verknüpfungen zu den anderen Verkehrsträgern gestaltet werden. Wichtige Bausteine einer solchen Vernetzung sind aus unserer Sicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kooperation der Verkehrsträger, • Optimierung des Zu- und Abganges, • Integration des PKW für den schnellen Zu- und Abgang, • Optimierung der Umstiege, • Informationsmanagement. 	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Bausteine zur Vernetzung des ÖPNV sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 verwiesen (s. Ziff. 4).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: OB BO Oberbürgermeister der Stadt Bochum Nummer: 001 - Anregung</p> <p>Die Stadt Bochum hat nicht darüber zu entscheiden, ob der Metrorapid verkehrspolitisch sinnvoll und wirtschaftlich zu betreiben ist. Die für den Bau des Metrorapid notwendigen Entscheidungen werden vom Bundestag und vom Landtag NRW getroffen. Falls Bund und Land den Bau des Metrorapid beschließen, sind bei der Planung folgende Hinweise und Forderungen zu berücksichtigen:</p> <p>1. Raumordnerische Belange</p> <p>Der Metrorapid soll die Oberzentren im Ruhrgebiet verbinden. Die oberzentrale Funktion Bochums darf nicht dadurch beeinträchtigt werden, dass im Fernverkehr die Zahl der Direktverbindungen vom und zum Haltepunkt Bochum Hbf. reduziert wird. Bei der Verknüpfung des Metrorapids mit anderen Verkehrsmitteln ist darauf zu achten, dass die innerstädtische Zentrenstruktur entsprechend dem Räumlichen Ordnungskonzept Bochum 2010 gestärkt wird.</p> <p>2. Verkehr</p> <p><u>ÖPNV, SPNV, VRR, Fernverkehr, Güterverkehr</u></p> <p>Der Metrorapid soll im Ruhrgebiet die Hauptbahnhöfe der Oberzentren miteinander verbinden und hierdurch eine zusätzliche öffentliche Bahnverbindung schaffen. Eine Prüfung, inwieweit dies auch durch eine Verbesserung des bestehenden Rad-Schiene-Systems möglich wäre, ist leider nicht erfolgt. Die durch die Implantation der Magnetschwebetechnik in das bestehende Bahnsystem entstehenden Integrations- und Vernetzungsprobleme müssen so</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Der Schienenpersonennah- und fernverkehr sowie der Güterverkehr sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 4, 8, 10).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Stadt Bochum stimmt grundsätzlich der Trasse zu. Gleichwohl bleibt die Stadt Bochum bei ihren vorgetragenen Anregungen und Bedenken: Sie erwartet, keine Verschlechterung im Schienenverkehr hinnehmen zu müssen und verweist auf den Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, Ziele Nr. 33 und 34.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken der Stadt Bochum kann nicht gefolgt werden. Der Schienenpersonennah- und fernverkehr sowie der Güterverkehr sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 4, 8, 10).</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>gelöst werden, dass sich für Bochum keine Verschlechterungen gegenüber dem Status quo und dem Planfall 2015 ohne Metrorapid ergeben.</p> <p>Um Beeinträchtigungen des Hauptnebenzentrums Wattenscheid auszuschließen ist dabei insbesondere zu gewährleisten, dass die Anbindung des Bahnhofs Wattenscheid an den Regionalverkehr ohne Umsteigzwänge und dadurch bedingte längere Reisezeiten mindestens im bisherigen Umfang erhalten bleibt.</p> <p>Die geplante Verlegung des Regionalexpress 11 auf die Emscher-Strecke würde dazu führen, dass Wattenscheid rund 40 % der Direktverbindungen in Richtung Dortmund und Düsseldorf verliert. Das kann aus Bochumer Sicht nicht hingenommen werden. Bei der Standortwahl für den Neubau einer Berufsschule hat die Stadt Bochum größten Wert auf eine gute ÖPNV-Anbindung gelegt. Die geplante Reduzierung der Direktverbindungen würde die ÖPNV-Anbindung des Louis-Baare-Kollegs drastisch verschlechtern und zu einer erheblichen Steigerung des fließenden und ruhenden Pkw-Verkehrs führen, was die schon bestehenden Verkehrsprobleme in Wattenscheid unzumutbar verschärfen würde.</p> <p>Durch den Bau und den Betrieb des Metrorapids als Verkehrsmittel des Regionalverkehrs dürfen die direkten Fernverkehrsverbindungen zum Haltepunkt Bochum Hauptbahnhof nicht reduziert werden. Dadurch würde die oberzentrale Funktion Bochums empfindlich gestört, was im Hinblick auf den Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Bochum insbesondere angesichts des gerade entstehenden Kongress- und Veranstaltungszentrums nicht akzeptiert werden kann.</p> <p>Die Gutachter gehen im Präferenzfall mit Metrorapid von einer deutlichen Reduzierung des Fernverkehrsangebots im Korridor Dortmund - Düsseldorf aus. Laut Machbarkeitsstudie sollen in Bochum gegenüber den Planungen ohne Metrorapid ein Drittel der ICE-Halte sowie weitere Direktverbindungen entfallen. Die ICE von Hamburg nach Frankfurt und von Dortmund nach München würden dann nur noch alle zwei Stunden in Bochum halten. ICE-Halte im Einstundentakt sind aber für das Oberzentrum Bochum unverzichtbar.</p> <p>Die Gutachter prognostizieren, dass mit Metrorapid insgesamt weniger Bahnreisende auf den Strecken Essen - Bochum und Bochum - Dortmund durch Bochum fahren werden als ohne Metrorapid, der Anteil der Fernreisenden, die durch Bochum fahren, wird sich dabei ungefähr halbieren. Diese Entwicklung wäre aus Bochumer Sicht sehr bedenklich.</p> <p>Eine adäquate Verkehrsanbindung Bochums muss nicht nur im Normalbetrieb gewährleistet sein. Da der Metrorapid bei Störungen weniger flexibel als das Rad-Schiene-System ist, müssen Störungen anderweitig ausgleichbar sein. Um</p>	

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Flexibilität auch im Störfall zu ermöglichen, ist der Einbau weiterer Weichen auf der Metrorapidtrasse zu prüfen.</p> <p>Die Strecke der Rheinischen Bahn wird für die wünschenswerte Verlagerung weiteren Güterverkehrs auf die Schiene auch in Zukunft benötigt. Wenn die Strecke der Rheinische Bahn für den Metrorapid in Anspruch genommen wird, ist zu gewährleisten, dass ausreichender Ersatz geschaffen wird, um die Erreichung dieses übergeordneten verkehrspolitischen Ziels nicht zu erschweren.</p> <p><u>Bahnfernverkehr</u></p> <p>Der Metrorapid als Verkehrsmittel des Regionalverkehrs darf nicht zur Reduzierung der Fernverkehrsverbindungen der Stadt Bochum führen. Durch den Bau und den Betrieb des Metrorapids dürfen die Bahnfernverkehrsverbindungen zum Haltepunkt Bochum Hauptbahnhof nicht beeinträchtigt werden.</p>	
<p>Beteiligter: BoGeStra Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG Nummer: 001 - Anregung</p> <p>Die wichtige Verkehrsachse Dortmund-Bochum-Essen-Duisburg-Düsseldorf soll durch Planung, Bau und Betrieb des Metrorapid mit seinem hohen Leistungsniveau und der kurzen Zugfolge gegenüber heute wesentlich attraktiver werden. Das begrüßen wir grundsätzlich.</p> <p>Wir knüpfen allerdings an dieses ehrgeizige Projekt die Erwartung, dass die Schnittstellen des Metrorapid zu den kommunalen Netzen des ÖPNV besonders sorgfältig betrachtet werden.</p> <p>Die Verkehrsmengen, die zum wirtschaftlichen Betrieb des Metrorapid gebraucht werden, sind nur zu erreichen, wenn die Zubringeraufgabe des kommunalen ÖPNV darauf abgestimmt wird. Das bedeutet nicht nur die fahrgastfreundliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte, sondern vor allem die Optimierung aller Zubringerstrecken im Sinne der Beschleunigung und die Anpassung der Zugfolgezeiten des ÖPNV. Das bezieht sich auch und vor allem auf die Bereiche unseres Betriebsgebietes, die nach bisheriger Information eine Verringerung des SPNV-Angebotes erfahren werden.</p> <p>Darüber hinaus sind die jüngsten Wahrnehmungen bezüglich des GVFG-Mittelflusses für neue und sogar laufende Projekte alarmierend. Für die ganzheitliche Betrachtung des Metrorapid-/SPNV-/ÖPNV-Systems bieten wir unsere Mitwirkung an und bitten darum, in die weitere Planung einbezogen zu werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zubringeraufgabe des kommunalen ÖPNV zum Metrorapid und der GVFG-Mittelfluss sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 verwiesen (s. Ziff. 3, 4, 5).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster
Synopsis Kapitel 1.2 Integration in/Auswirkungen auf bestehende Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: LR RECKL Landrat des Kreises Recklinghausen Nummer: 001</p> <p>Aus der Sicht des Landrates des Kreise Recklinghausen ergeben sich aus den von mir zu vertretenden öffentlichen Belangen keine Anregungen oder Bedenken zu den GEP—Änderungen.</p>	<p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Der Kreis Recklinghausen nimmt mit Hinweis auf das Schreiben des MWMEV vom 25. März 2002 den im Erörterungstermin 30. 4. 2002 gemachten Vorschlag der Bezirksregierung Münster im Zusammenhang mit der sogenannten Nordstrecke zustimmend zur Kenntnis. Der Vorschlag lautet:</p> <p>„In der Emscher-Lippe-Region wird die Reaktivierung der Hamm-Osterfelder Bahn zwischen Recklinghausen und Gelsenkirchen-Buer für den Schienenpersonennahverkehr angestrebt. Diese Maßnahme ist im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW enthalten und im Entwurf des GEP für den Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Emscher-Lippe, als Ziel der Raumordnung und Landesplanung dargestellt. Durch eine vorhabenbedingte Verlagerung von Schienengüterverkehr auf die Hamm-Osterfelder Bahn darf dieses Ziel nicht gefährdet werden.“</p> <p>Auch die Naturschutzverbände schließen sich diesem Vorschlag an unter der Voraussetzung, dass die Ausführungen zur Kapazität und der künftigen Nutzung dieser Strecke für Güter- und Personenverkehr richtig sind.</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**

Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 003</p> <p>Weiterhin ist nicht absehbar, welche nachteiligen Auswirkungen der Einsatz von Regionalisierungsmitteln zur Finanzierung des Metrorapid auf den ÖPNV in Düsseldorf und der Region haben wird. In diesem Zusammenhang erwartet die Landeshauptstadt Düsseldorf, dass das Betriebskostenrisiko nicht den Kommunen bzw. den SPNV-Aufgabenträgern übertragen wird, sondern von anderer Stelle übernommen wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/003 Die Stellungnahme zu den finanziellen Auswirkungen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt. Die finanziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Kommunen sind aus Sicht der Stadt Düsseldorf in besonderer Weise GEP-relevant, weil diese Auswirkungen nach wie vor nicht benannt wurden und daher nicht absehbar ist, welche anderen Ziele und Projekte des GEP dadurch möglicherweise nicht erfüllt bzw. nicht realisiert werden können. Hier sind nahezu alle der in Kapitel 3.4 Öffentlicher Personennahverkehr des GEP 99 genannten Ziele betroffen. Eine Überprüfung der voraussichtlichen Zielkonflikte innerhalb des Zielsystems des GEP ist daher unabdingbar. Der Hinweis auf die Äußerungen des MWMEV ist wenig hilfreich, da zu dem angesprochenen Thema der Regionalisierungsmittel und Betriebskostenrisiken dort nichts ausgesagt wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Formulierung und Durchsetzung regionalplanerischer Ziele setzt zwar einen entsprechenden Finanzrahmen bzw. Haushaltsansatz voraus, ist aber grundsätzlich nicht zeitgebunden und damit nicht abhängig von aktuell zur Verfügung stehenden Finanzmitteln. Der geschätzte Finanzbedarf für den Metrorapid wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht. Er bildet damit die Basis für die politischen Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene, die jedoch erst in nächster Zeit anstehen. beeinflussen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 100 Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf Nummer: 018</p> <p>Es ist bisher nicht erkennbar, welche Bedeutung der Verlust von Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr im Regierungsbezirk Düsseldorf haben wird. Hilfreich wäre es, wenn die Betriebskostenrisiken durch das Land oder die Wirtschaft abgedeckt würden und nicht vom SPNV-Aufgabenträger zu übernehmen sind.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 100/018 Die Stellungnahme zu den finanziellen Auswirkungen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Siehe 100/003</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Formulierung und Durchsetzung regionalplanerischer Ziele setzt zwar einen entsprechenden Finanzrahmen bzw. Haushaltsansatz voraus, ist aber grundsätzlich nicht zeitgebunden und damit nicht abhängig von aktuell zur Verfügung stehenden Finanzmitteln. Der geschätzte Finanzbedarf für den Metrorapid wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht. Er bildet damit die Basis für die politischen Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene, die jedoch erst in nächster Zeit anstehen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 002</p> <p>Der Rat der Stadt Essen hält die an den Tag gelegte Eile in dem Planungsprozess für den Metrorapid für nicht angemessen und schädlich für den weiteren Projektverlauf. Verlässliche und belastbare Daten über die Finanzierung des Projektes und zu Folgewirkungen für die Stadt Essen liegen bis heute nicht vor (Hbf-Neu- bzw. Umbau). Insbesondere fehlt eine vom Rat der Stadt einstimmig geforderte Zusicherung, dass der Metrorapid nicht zu Angebotsverschlechterungen in anderen öffentlichen Verkehrsbereichen führen wird. Auch mögliche finanzielle Folgelasten für die Kommunen oder den VRR sind bis heute nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund lehnt der Rat der Stadt Essen das Metrorapidprojekt der Landesregierung NW zum derzeitigen Zeitpunkt grundsätzlich ab. Die Essener Landtagsabgeordneten werden gebeten, in konsequenter Fortführung der einstimmigen Ratsbeschlüsse vom 28.03.2001 und 26.09.2001 die Bedenken</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/002 Die Stellungnahme zu den finanziellen Auswirkungen und den Angebotsverschlechterungen in anderen öffentlichen Verkehrsbereichen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 und 4 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Essen fordert im Rahmen des GEP-Verfahrens nach wie vor eine Antwort auf die noch nicht beantwortete Fragestellung einer vergleichenden Bewertung bzw. Kosten-Nutzen-Analyse zwischen Metrorapid und anderen Lösungswegen.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>der Stadt zu berücksichtigen. Die Vertreter der Stadt Essen im Regionalrat Düsseldorf werden aufgefordert, ebendort entsprechend zu agieren und dem Projekt sowie der GEP-Änderung bis auf weiteres die Zustimmung zu versagen. Sollte das Projekt trotzdem weiter betrieben werden, beschließt der Rat der Stadt Essen ferner die nachfolgende Stellungnahme zur 9. Änderung des GEP (siehe hierzu bei den einzelnen Sachgebieten).</p>	<p>Eine vergleichende Bewertung bzw. Nutzen-Kosten-Analyse erübrigt sich, da die Finanzmittel des Bundes für andere Maßnahmen als den Metrorapid nicht zur Verfügung stehen. Nordrhein-Westfalen erhält diese Mittel ausschließlich für die Magnetschwebetechnik und beabsichtigt damit, die öffentliche Verkehrsinfrastruktur für die Erfordernisse der Zukunft der Rhein-Ruhr-Region zu optimieren und den Arbeitsmarkt positiv zu beeinflussen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 102 Oberbürgermeister der Stadt Essen Nummer: 004</p> <p>Im Rahmen der Finanzierung des Projektes ist es für die Stadt Essen wichtig, dass es im Bereich des kommunalen und regionalen ÖPNV's zu keiner Umverteilung der Mittel kommt, so dass Zuschüsse bzw. Finanzierung in voller Höhe erhalten bleiben. Des weiteren ist die vollständige tarifliche Integration des Metrorapids in den VRR-Tarif ohne Zuschläge zu gewährleisten. Die Stadt Essen lehnt daher auch flächendeckende Preiserhöhungen durch die Einrichtung zusätzlicher Preiskategorien im bestehenden Tarifsysteem ab.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 102/004 Die Stellungnahme zu den finanziellen Auswirkungen und der Tarifgestaltung ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 und 7 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Seitens der Stadt Essen wird darauf verwiesen, dass die Antworten auf die sogenannten politischen Fragen nicht ausreichend sind. Es sind darüber hinaus Ergänzungen wie beispielsweise zur Frage nach dem gebrochenen ICE-Verkehr im Ruhrgebiet erforderlich. Diese Frage ist vor dem Aufstellungsbeschluss zu beantworten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zu den finanziellen Auswirkungen und der Tarifgestaltung ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 und 7 verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 103 Oberbürgermeister der Stadt Krefeld Nummer: 002</p> <p>Die Stadt Krefeld ist zwar räumlich von der oben genannten Änderung des Gebietsentwicklungsplanes nicht direkt betroffen. Dennoch kann dem Verfahren nur zugestimmt werden, wenn die untenstehende Frage seitens der Landesregierung positiv beantwortet wird: Sind die bislang für den Linken</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 103/002 Die Stellungnahme zur Umsetzung von SPNV-Maßnahmen in der Region Linker Niederrhein ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Niederrhein vereinbarten SPNV-Fördermaßnahmen finanziell gesichert und werden aus finanziellen Gründen keinerlei zeitliche Maßnahmenverschiebungen erwogen?</p>	<p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 103 Oberbürgermeister der Stadt Krefeld Nummer: 004</p> <p>Die Stadt Krefeld ist zwar räumlich von der oben genannten Änderung des Gebietsentwicklungsplanes nicht direkt betroffen. Dennoch kann dem Verfahren nur zugestimmt werden, wenn die untenstehende Frage seitens der Landesregierung positiv beantwortet wird: Wird die finanzielle Grundlage für die Förderung des kommunalen ÖPNV künftig mindestens den gleichen Umfang wie 2001 behalten; wird die Regionalisierungspauschale gem. § 14 RegG NW im Umfang von 0,5 Mio €/a erhalten?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 103/004 Die Stellungnahme zur künftigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV, insb. der Regionalisierungspauschale, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 107 Oberbürgermeister der Stadt Remscheid Nummer: 002</p> <p>Gegen den Metrorapid als neues Nahverkehrssystem erhebt die Stadt Remscheid keine grundsätzlichen Bedenken, wenn das Land sicherstellt, dass ? finanzielle Auswirkungen des Baues und Betriebes des Metrorapid nicht zu Lasten der drei bergischen Städte in Ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger gehen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 107/002 Die Stellungnahme zu finanziellen Folgekosten für die bergischen Städte durch das Projekt Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Remscheid teilt mit Schreiben vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu finanziellen Folgekosten für die bergischen Städte durch das Projekt Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 108 Oberbürgermeister der Stadt Solingen Nummer: 002</p> <p>Die Stadt Solingen hat erhebliche Bedenken, daß sich die Realisierung des Metrorapid als neuem Verkehrssystem im Nah- bzw. Regionalbereich zu Lasten des öffentlichen Personennahverkehrs im Bergischen Land auswirkt. Daher macht die Stadt Solingen nur dann keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Finanzierung des Metrorapid geltend, wenn seitens des Landes Nordrhein-Westfalen garantiert wird, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • finanzielle Auswirkungen des Baus und Betriebes des Metrorapid nicht zu Lasten der drei bergischen Großstädte in ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger gehen. 	<p>Ausgleichsvorschlag zu 108/002 Die Stellungnahme zu finanziellen Folgelasten für die bergischen Städte durch das Projekt Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Solingen teilt mit Schreiben vom 10.05.2002 mit:</p> <p>In dem Anhörungsverfahren am 30.04.2002 wurden eingangs von Herrn Konze, auch im Zusammenhang mit den Einwendungen der Stadt Düsseldorf, folgende Ausführungen gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das GEP-Änderungsverfahren bezieht sich lediglich auf eine zusätzliche Trasse unabhängig von der Systemfrage. - Anregungen, die zu dem System „Metrorapid“ oder zu Finanzierungsfragen gemacht wurden, sind unabhängig vom GEP-Änderungsverfahren zu sehen. Für den Fall, dass die Räte der Städte nicht mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden sind, sollte direkt eine Resolution an das Verkehrsministerium oder an den Landtag geschickt werden. <p>Aus diesem Grund hat die Stadt Solingen keine weiteren Bedenken im Anhörungsverfahren geäußert.</p> <p>Es bleibt jedoch festzustellen, dass sich der Ausgleichsvorschlag auf eine Information des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr vom 25.03.2002 bezieht, in der zwar bestimmte Absichtserklärungen enthalten sind, jedoch keine konkreten Ausführungen zu den betroffenen Schienenstrecken im Raum Solingen. Insofern können die Bedenken der Stadt Solingen erst als ausgeräumt gelten, wenn die VRR-Studie und somit die genaue Angebotsplanung auf den einzelnen Schienenstrecken vorliegt und daraus keine Verschlechterungen für den Raum Solingen resultieren.</p> <p>Die Stadt Solingen wird deswegen entsprechend Ihrer Empfehlung, den Ratsbeschluss zum GEP-Änderungsverfahren dem MWMTV und dem Landtag zukommen lassen.</p> <p>Kein Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu finanziellen Folgekosten für die bergischen Städte durch das Projekt Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 002</p> <p>Es wird davon ausgegangen bzw. befürchtet, dass die Investitionen des Landes NRW zugunsten des Metrorapid in Milliardenhöhe zu Lasten der Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs auch im Bergischen Land gehen werden. Es ist daher zu erwarten, dass sich die Angebotsqualität sowohl beim ÖPNV als auch beim öffentlichen Schienenpersonennah- und -fernverkehr in der Region verschlechtern wird. Es ist landesseitig geplant, den Metrorapid zum Teil auch zu Lasten der Fahrzeugbeschaffung im ÖPNV (Busse/Bahnen) zu finanzieren, allein in den Jahren 2004/05 in Höhe von 200 Mio. Euro.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/002</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung des Projektes Metrorapid und der Auswirkungen auf das SPNV-Angebot ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 und 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung:</p> <p>Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung des Projektes Metrorapid und der Auswirkungen auf das SPNV-Angebot ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 und 4, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 003</p> <p>Allein hierdurch ist für den Wuppertaler Schwebbahnverkehr mit erheblichen Nachteilen zu rechnen, da die Anschaffung neuer Schwebbahnzüge bei einem Gesamtfördervolumen von 110 – 125 Mio. € durch Landesmittel gefördert wird und eine Förderung dann fraglich wird.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/003 Die Stellungnahme zu nachteiligen Effekten des Metrorapid für die Förderung der Wuppertaler Schwebbahn ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 und 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zu nachteiligen Effekten des Metrorapid für die Förderung der Wuppertaler Schwebbahn ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3 und 4, verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 006</p> <p>Nordrhein-Westfalen muss für 20 Jahre jährlich 48,5 Mio. Euro "Bestellerentgelt" zahlen. Zu befürchten steht dabei eine weitere Erhöhung dieser Kosten.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/006 Die Stellungnahme zu den "Bestellerentgelten" ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 3 verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme zu den "Bestellerentgelten" ist nicht für das GEP-Verfahren</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 3 verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 008</p> <p>Der angekündigte Bundeszuschuss von 1,75 Mrd. Euro für die Metrorapid-Strecke in NRW ist keineswegs sicher, da er frühestens im Jahr 2003 haushaltsrechtlich durch Beschluss des Deutschen Bundestages verankert sein kann, zumal sich außerdem die Mehrheiten im Deutschen Bundestag bis dahin ändern werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/008 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Frage der Finanzierung des Metrorapid, hier die Höhe des angekündigten Bundeszuschusses für die Metrorapid-Strecke in NRW, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 109 Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal Nummer: 009</p> <p>Der in Aussicht gestellte Landeszuschuss von 1,45 Mrd. Euro ist aufgrund der dramatischen Lage des Landeshaushaltes nicht darstellbar, zumal aufgrund des immer noch drohenden "Blauen Briefes" aus Brüssel nicht nur der Bund, sondern auch die Länder (insbesondere NRW) erhebliche Sparanstrengungen unternehmen müssen. NRW muss nach Zusagen des Bundesfinanzministers gegenüber der EU-Kommission in Brüssel ab 2003 5 Mrd. Euro jährlich aus dem Landeshaushalt streichen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 109/009 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Wuppertal teilt laut e-mail vom 08.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Frage der Finanzierung des Metrorapid, hier die Höhe des in Aussicht gestellten Landeszuschusses, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 001</p> <p>Wie ferner in dem Gespräch der Vorstandsmitglieder der KAG mit Herrn Minister Schwanhold am 12.12.01 vorgetragen wurde, erwartet der Kreis Mettmann, dass eine Finanzierung des Metrorapids nicht über Kürzungen der regionalen Fördermittel für den ÖPNV (S-Bahn, Regionalbus, Regio- und Niederbergbahn) erfolgt, d. h. dass die Durchführung wichtiger und notwendiger Verbesserungsmaßnahmen auch im ÖPNV weiterhin gewährleistet ist.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/001 Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid, insb. der Kürzung von Regionalisierungsmitteln für den ÖPNV-Ausbau, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid, insb. der Kürzung von Regionalisierungsmitteln für den ÖPNV-Ausbau, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 002</p> <p>Wie ferner in dem Gespräch der Vorstandsmitglieder der KAG mit Herrn Minister Schwanhold am 12.12.01 vorgetragen wurde, erwartet der Kreis Mettmann, dass die Betriebskosten des Metrorapids nicht zu Umlageerhöhungen durch den <i>Verkehrsverbund Rhein-Ruhr</i> führen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/002 Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid, insb. finanzielle Folgekosten für den VRR, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid, insb. finanzielle Folgekosten für den VRR, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)
Synopsis Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme**

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 130 Landrat des Kreises Mettmann Nummer: 008</p> <p>Angesichts der Sensibilität von Angebots- und Nachfragestrukturen des öffentlichen Verkehrs im Verdichtungsraum Rhein - Ruhr bitten die Mitglieder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bergisch Land e.V. um die Einbeziehung nachfolgender Gesichtspunkte in die in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie: Welches Finanzvolumen binden die Infrastruktur und der Betrieb des Metrorapid, und wird dies künftig zu Lasten von Angeboten im Nahverkehr gehen?</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 130/008 Die Stellungnahme zur Finanzierung des Projektes Metrorapid und der Auswirkungen auf das SPNV-Angebot ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 3 und 4, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 139 Bürgermeister der Stadt Velbert Nummer: 002</p> <p>Für meine Stellungnahme zur GEP-Änderung ist auch maßgebend, dass auf Landes- und/oder Bezirksebene beachtet wird, dass die Errichtung und der Betrieb des Metrorapids für die Kommunen zu keiner finanziellen Mehrbelastung führt, es nicht zu nachteiligen Umschichtungen bei den Regionalisierungsmitteln kommt und die angestrebte Rentabilität des Metrorapids nicht zu Lasten von Projekten wie der Niederbergbahn, wenn dafür überhaupt eine Realisierungschance gewahrt bleiben soll, der S-Bahn-Linie 9 (S 9) und anderen geht.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 139/002 Die Stellungnahme zu finanziellen Auswirkungen des Metrorapid auf die Kommunen und das ÖPNV-Netz, insbesondere der Niederbergbahn und der S 9, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Stadt Velbert teilt nach telefonischer Rücksprache vom 17.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zu finanziellen Auswirkungen des Metrorapid auf die Kommunen und das ÖPNV-Netz, insbesondere der Niederbergbahn und der S 9, ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 4 und 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 150 Landrat des Kreises Neuss Nummer: 001</p> <p>Der Metrorapid hat für den Kreis Neuss keine unmittelbare verkehrliche Bedeutung. Die zum Bau und Betrieb des Metrorapid erforderlichen Mittel dürfen nicht zulasten des bestehenden Personennahverkehrs im hiesigen Verkehrsraum oder zulasten der Finanzierung anderer Aufgaben durch die kommunale Ebene gehen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 150/001 Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid zu Lasten bestehender ÖPNV-Verbindungen oder der Kommunen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid zu Lasten bestehender</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>ÖPNV-Verbindungen oder der Kommunen ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 5 bzw. 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 037</p> <p>BUND Düsseldorf 1.1.2 Die Magnetschwebbahn Metrorapid ist finanzpolitisch ein Desaster Die Investition steht nicht - für z. B. Enteignung, Untergrundaufbereitung, Streckenbau, Wagenherstellung, Bau von Infrastruktureinrichtungen. Diese sind Tunnel, Tunneltieferlegung unter Berücksichtigung des internationalen Verkehrsflughafens Düsseldorf, Leitungsverlegungen, Umspannwerke, Lärmschutz allgemein und speziell in Angermund, Flächenbedarfe für Umspannwerke.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/037 Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 038</p> <p>BUND Düsseldorf Die Finanzierung steht nicht - für die ungeklärten Umbausituationen, z. B. in Angermund, in Derendorf, am Hauptbahnhof, Folgefinanzierung, Betriebskosten bzw. operative Kosten - Z. B. Material, Personal – zudem bei Beachtung des Gepäckmanagements -, Energie, Versicherungen, Marketing, Werbung, Instandhaltung.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/038 Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
	<p>Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 039</p> <p>BUND Düsseldorf Die Finanzierung steht nicht - für die notwendige Eingriffsregelung für eine Aufrechterhaltung und Verbesserung des gemäß GEP 99 zu verwirklichenden West-Ost-Biotopverbundes - z. B. durch Installation ausreichend großer Tunnels mit 1500 mm Querschnitt für wildlebende Tierarten oder sogar Hängebrücken für kletternde Säugetierarten - im Düsseldorfer Norden ab A 44 bis Duisburger Stadtgrenze vor allem bei den Baggerseen, nördlich Angermund und im Bereich Angeraue und in der Ruhraue.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/039 Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 3, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zur Finanzierung des Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b und 3, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 040</p> <p>BUND Düsseldorf 1.1.3 Die Magnetschwebbahn Metrorapid ist unter Beachtung einer Verteuerung des ÖPNV ein Desaster Erst nach Reduzierung auf drei Preisstufen sind die guten Zuwächse im bestehenden VRR-System entstanden. Das bestehende öffentliche VRR-System mit großer Akzeptanz in der Öffentlichkeit wird zerstört infolge der Magnetschwebbahneinrichtung. Dies gilt, weil geplant ist bzw. politisch festliegt durch den Magnetschwebbahnbetrieb den VRR-Tarif zu erhöhen und dazu noch mit</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/040 Die Stellungnahme zur Einbindung des Metrorapid in die Tarifstruktur des VRR ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 7, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>weiteren Preisstufen / Preiserhöhungen mit ergänzenden Preisstufen D und E "einen draufzulegen". Dies ist gegen das öffentliche Interesse gerichtet, weil noch höhere als die bisher durch den VRR geplanten Preisentwicklungen von plus ca. 10 % bis 2006 erfolgen werden.</p> <p>Daher richtet sich ein Imageprojekt Magnetschwebbahn gegen das Allgemeinwohl, weil Einwohner diese höheren Preise wahrscheinlich nicht zahlen werden. Insofern erkennen wir zu viele Menschen, die sich bereits gegen eine Nutzung eines Metrorapid eingestellt haben und weiter einstellen werden, den Prognosen zur Planung und dem Betrieb dieser Magnetschwebbahn zum Trotz. Sie werden sich daher wieder als zur "Autonutzung gezwungen" sehen.</p>	<p>Die Stellungnahme zur Einbindung des Metrorapid in die Tarifstruktur des VRR ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im Übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 7, verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 205 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Koordinationsstelle für BUND NABU und LNU Nummer: 049</p> <p>BUND Düsseldorf</p> <p>3. Hinsichtlich einer Weiterführung einer 9. GEP-Änderung regen wir folgendes an:</p> <p>3.1 Für eine neue textliche Zieldarstellung</p> <p>3.1.3 Für eine Sicherung der erforderlichen Haushaltsmittel für eine räumliche integrierte Gesamtverkehrsplanung steht die Option 1.750.000.000,00 € aus dem Bundeshaushalt zum Übertrag in den Landeshaushalt NRW bereit.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 205/049 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Bedenken werden aufrecht erhalten.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Der Metrorapid ist wichtiger Baustein einer räumlich integrierten Gesamtverkehrsplanung, dessen Planung, Bau und Betrieb wird jedoch aus anderen Haushaltsmitteln bestritten. Die Zuständigkeiten liegen beim Land und können nicht durch eine neue textliche Zieldarstellung im GEP in Frage gestellt werden. Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: 318 DB Immobilien GmbH Niederlassung Köln Nummer: 006</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass in den Bahnhöfen einige öffentlich finanzierte und geförderte Anlagen existieren. Bei Umbau oder Beseitigung derselben besteht ggf. die Gefahr förderschädlich zu handeln. In diesem Falle müssten die Aufwendungen einschließlich angefallener Zinsen an die entsprechende Behörde zurückerstattet werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 318/006 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Finanzfragen sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu regeln.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: 318 DB Immobilien GmbH Niederlassung Köln Nummer: 008</p> <p>Alle für die Bahnkunden erforderlichen, den Regeln der "Bahn" entsprechenden Ausstattungs- und Serviceeinrichtungen gehören in den Leistungsumfang des Metrorapid-Vorhabens und sind aus diesem zu finanzieren. Die Kosten für den laufenden Betrieb, die Instandhaltung, die Reinigung, den Winterdienst sind mit dem Bahnhofsmanagement als Hausherrin intensiv abzustimmen. Auf die Möglichkeit einer wirtschaftlichen, ökonomisch und ökologisch sinnvollen Gesamtbetriebung der Anlagen ist besonderes Augenmerk zu legen. Dafür sind rechtzeitig Eckdaten zur Herstellung von entsprechenden Berechnungen im System DB-Invest der Bahn abzustimmen und bereitzustellen. Der DB Station & Service AG dürfen durch die Verwirklichung des Metrorapid keine, wie auch immer gearteten, Nachteile entstehen. Sollte der Fall trotzdem auftreten, müssen Ausgleichsmaßnahmen aus dem Budget des Metrorapid ergriffen werden!</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 318/008 Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die angeführten Punkte sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu regeln.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: 401 Handwerkskammer Düsseldorf Nummer: 004</p> <p>2. Ohne abschließende Aussagen über die Gesamtfinanzierung des Projekts lässt sich nicht abschließend beurteilen, ob überhaupt und wenn ja in welchem Umfang wichtige Ziele des Projekts erreicht werden können. Dies betrifft das Ziel der umwelt-, sozial- und stadtverträglichen Fortentwicklung der Verkehrsinfrastruktur (Anlage 3, Seite 2). Die Machbarkeitsstudie (Abschlussdokumentation Teil III - Nordrhein-Westfalen Erläuterungsbericht, Seite 6) geht davon aus, dass rd. 20 - 30 % der Fahrgäste des Metrorapid aus Verkehrsverlagerungen vom individuellen Kfz-Verkehr sowie aus induziertem Neuverkehr stammen. Dies ist sicherlich ein wünschenswertes Ziel, wobei es außerordentlich schwierig ist, wesentliche Verschiebungen der Wettbewerbssituation zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. Neben der Attraktivität des Metrorapid wird deshalb der Preisgestaltung große Bedeutung zukommen, die aber unmittelbar mit der Frage der Gesamtfinanzierung zusammenhängt. Einige weitere Fragen schließen sich hier an. Beispielsweise besteht die Sorge, dass im Falle eines Finanzierungs-Defizits Mittel für notwendige Investitionen in anderen Bereichen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag zu 401/004 Die Stellungnahme zum Gesamtfinanzierungskonzept einschließlich der Tarifgestaltung für das Projekt Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b, 5 bzw. 3, 4, 6 und 7, verwiesen.</p> <p>Ergebnis der Erörterung: Die Handwerkskammer Düsseldorf teilt nach telefonischer Rücksprache vom 15.05.2002 mit, dass die Stellungnahme weiterhin aufrecht erhalten wird.</p> <p>Kein Einvernehmen</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stellungnahme zum Gesamtfinanzierungskonzept einschließlich der Tarifgestaltung für das Projekt Metrorapid ist nicht für das GEP-Verfahren relevant. Im übrigen wird auf die Informationen des MWMEV vom 25.03.2002, insb. Punkt 1b, 5 bzw. 3, 4, 6 und 7, verwiesen.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>des ÖPNV nicht zur Verfügung stehen oder aber ÖPNV-Angebote in anderen Bereichen "ausgedünnt" werden. Wir halten diese Fragen für außerordentliche bedeutsam für die Gesamtbeurteilung des Projektes. Sie lassen sich aber erst nach Vorliegen belastbarer Angaben zur Gesamtfinanzierung abschließend beurteilen.</p>	<p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: BM UN Bürgermeister der Stadt Unna Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Die Stadt Unna begrüßt grundsätzlich alle Ideen, zukunftsweisende neue Verkehrsmittel im Ruhrgebiet zu bauen. Die Diskussion der Wirtschaftlichkeit dieses Projektes ist nicht Gegenstand eines Planverfahrens zur Beurteilung oder Festlegung einer Trassenführung. Jedoch darf die Finanzierung des Metrorapid nicht zu Lasten der Kommunen gehen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Finanzierung des Metrorapid ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: HWK DO Handwerkskammer Dortmund Nummer: 003 - Anregung</p> <p>Die Nutzung des Metrorapid sollte durch eine vollständige tarifliche Integration in den VRR-Tarif begünstigt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass die realen Bau- und Betriebskosten gegenüber den in der Machbarkeitsstudie prognostizierten Kosten nicht steigen und zu einer allgemeinen Tarifierhöhung führen. Auch ist darauf Wert zu legen, dass die Baukosten für den Metrorapid nicht die notwendigen Netzerweiterungsmaßnahmen in der Fläche blockieren. Diese Stellungnahme erfolgt auch im Namen der Arbeitgebervereinigung Handwerk NRW.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Der VRR-Tarif, die Bau- und Betriebskosten des Metrorapid sowie die Finanzierung von Netzerweiterungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3, 7).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: IHKMünst Industrie- und Handelskammer zu Münster Nummer: 004 - Anregung</p> <p>Abschließend möchten wir unterstreichen, dass durch die Finanzierungsanforderungen des Metrorapid-Projektes die bestehenden und geplanten Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr, in den Schienenpersonenfernverkehr und in sonstige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (insbesondere den Straßenbau) nicht negativ tangiert werden dürfen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Finanzierung von sonstigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: IHKzuDO Industrie- und Handelskammer zu Dortmund Nummer: 002 - Hinweis</p> <p>Die Zustimmung der IHK zu Dortmund zum Metrorapid ist jedoch mit dem Hinweis verbunden, dass die für Bau und Betrieb erforderlichen Landesmittel nicht zu Lasten anderer Infrastrukturprojekte des Landes oder der ÖPNV-Förderung in anderen Regionen Nordrhein-Westfalens gehen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Finanzierung von sonstigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 100 - Hinweis</p> <p>Gemeinsame Stellungnahme der Dortmunder Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU</p> <p><u>1. Allgemeines (Bedarf)</u> Klärungsbedürftig ist die Finanzierung des Metrorapid angesichts der unausgeglichene öffentlichen Haushalte – vgl. z.B. DER SPIEGEL 4, 21. 1. 2002: "Geschönte Zahlen" und RN 32. 7. 2. 02: "Wann schwebt der Pannrapid? Falsche und alte Studien-Versionen ..."</p> <p><u>3. Schlussfolgerungen</u> Den Metrorapid als Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zwischen Düsseldorf und Dortmund lehnen wir ab.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Finanzierung des Metrorapid ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Dem Ausgleichsvorschlag wird nicht gefolgt.</p> <p>Die vorgetragene grundsätzliche Anregung und Bedenken werden beibehalten. Die Finanzierung des Metrorapid bleibe angesichts der unausgeglichene öffentlichen Haushalte klärungsbedürftig.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken der Naturschutzverbände kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Finanzierung des Metrorapid ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3).</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: OB DO Oberbürgermeister der Stadt Dortmund Nummer: 007 - Hinweis</p> <p>Eine Metrorapid-Finanzierung, die zu Lasten der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs bei den betroffenen Städten entlang der Trasse führt, wird vom Rat der Stadt Dortmund abgelehnt. Besonders die Regionalisierungsmittel, durch die der Umfang der schienengebundenen Verkehrsleistungen geregelt wird, dürfen nicht ausgezehrt werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs ist nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: OB Herne Oberbürgermeister der Stadt Herne Nummer: 003 - Hinweis</p> <p>Bisher liegt die Machbarkeitsstudie für den Metrorapid nicht in einer autorisierten Fassung der Öffentlichkeit vor. Die Stadt Herne behält sich daher Ergänzungen dieser Stellungnahme nach Veröffentlichung vor. Insbesondere dürfen durch die mit dem Bau des Metrorapid verbundenen finanziellen Lasten keine Einschränkungen im Hinblick auf den geplanten, weiteren Ausbau des übrigen Netzes des öffentlichen Personennahverkehrs verursacht werden. Die finanziellen Folgelasten (Betriebs- und Investitionsfolgelasten) sind darzulegen und ein schlüssiges Finanzierungskonzept vorzustellen, wobei die einzelnen Kostenträger mit ihren jeweiligen Anteilen zu benennen sind. Eine indirekte Belastung der Kommunen über den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist abzulehnen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Kosten für den Metrorapid und die Finanzierung des sonstigen öffentlichen Personennahverkehrs sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3, 4, 5).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: OB BO Oberbürgermeister der Stadt Bochum Nummer: 006 - Anregung</p> <p>Die Stadt Bochum hat nicht darüber zu entscheiden, ob der Metrorapid verkehrspolitisch sinnvoll und wirtschaftlich zu betreiben ist. Die für den Bau des Metrorapid notwendigen Entscheidungen werden vom Bundestag und vom Landtag NRW getroffen. Falls Bund und Land den Bau des Metrorapid beschließen, sind bei der Planung folgende Hinweise und Forderungen zu berücksichtigen: Falls der Metrorapid realisiert werden soll, ist die Grundvoraussetzung ein solider Finanzierungsplan, der u. a. auch gewährleisten muss, dass die Eingriffe in das regionale Netz und die bereits heute erreichten Qualitätsstandards im öffentlichen Personennah- und Fernverkehr nicht nur ausgeglichen werden, sondern eine reale Verbesserung der jetzigen Situation erreicht wird. Eine Verschlechterung der Tarifstruktur des VRR muss daher ausgeschlossen werden. Der öffentliche Verkehr muss auch preislich eine echte Alternative zum Auto sein. Nur wenn diese Bedingungen erfüllt sind, können Verkehrsteilnehmer für einen ökologisch unverzichtbaren Umstieg von der Straße auf die Schiene gewonnen werden. Die Finanzierung durch den Bund und das Land darf nicht zu Lasten sonstiger Investitionsmaßnahmen erfolgen oder zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung der Stadt Bochum führen. Dies gilt auch für evtl. indirekte Belastungen über den</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Finanzierung des Metrorapid, die Tarifstruktur des VRR und die Finanzierung sonstiger Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3, 7).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Stadt Bochum stimmt grundsätzlich der Trasse zu. Gleichwohl hält die Stadt Bochum ihre Bedenken im Hinblick auf finanzielle Belastungen des öffentlichen Verkehrs aufrecht, insbesondere mit Hinweis auf den sogen. Referentenentwurf zum Regionalisierungsgesetz NRW.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken der Stadt Bochum kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Finanzierung des Metrorapid, die Tarifstruktur des VRR und die Finanzierung sonstiger Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>VRR oder die örtliche Verkehrsgesellschaft.</p>	<p>Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3, 7).</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>
<p>Beteiligter: OB BO Oberbürgermeister der Stadt Bochum Nummer: 002 - Anregung</p> <p>Die Stadt Bochum hat nicht darüber zu entscheiden, ob der Metrorapid verkehrspolitisch sinnvoll und wirtschaftlich zu betreiben ist. Die für den Bau des Metrorapid notwendigen Entscheidungen werden vom Bundestag und vom Landtag NRW getroffen. Falls Bund und Land den Bau des Metrorapid beschließen, sind bei der Planung folgende Hinweise und Forderungen zu berücksichtigen: Der Metrorapid muss in das Verkehrsangebot und die Tarifstruktur des VRR eingebunden sein. Die Tarifgestaltung darf die Attraktivität des ÖPNV nicht gefährden. Die vorliegenden Planungen zur Tarifstruktur im Rahmen der Erlösprognose genügen diesem Kriterium nicht, weil sie zu drastischen Preissteigerungen führen. So soll die Reichweite der Preisstufe B erheblich eingeschränkt und die Preisstufe C durch neue Preisstufen C1, C2 und C3 ersetzt werden. Von Bochum aus könnte dann schon der Osten der Nachbarstadt Dortmund nicht mehr mit einem Ticket der Preisstufe B erreicht werden. Für bisher mit Preisstufe B erreichbare Ziele würde das eine Preissteigerung beim Einzelticket von 114 % bedeuten! Der ÖPNV muss aber auch preislich eine echte Alternative zum Auto bieten. Die geplante Tarifstruktur und die damit verbundene Zwangssubventionierung des Metrorapid durch einen Großteil der VRR-Nutzer ist nicht akzeptabel. <u>Finanzierungsmittel für den Nah- und Regionalverkehr</u> In der Beurteilung der Finanzierung treten nach Auffassung der Stadt Bochum die größten Unklarheiten auf. Insofern geht der Rat der Stadt Bochum davon aus, dass die Stadt im Haushalt in keiner Form durch Investitionskosten im Zusammenhang mit der Realisierung des Metrorapid belastet wird. Das Gleiche gilt auch für das Betriebskonzept. Zusätzliche Finanzierungsleistungen, auch durch eine weitere Belastung bei den Umlagefinanzierungen für Kreise und Gemeinden im VRR-Gebiet und damit auch für Bochum, sind nicht hinnehmbar. Die Stadt Bochum erwartet klare Aussagen darüber, welche Auswirkungen die Integration des Metrorapid in das bestehende</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Tarifstruktur des VRR, die Finanzierung des Nah- und Regionalverkehrs und die Fahrzeugfinanzierung sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3, 5, 7).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Den Bedenken der Stadt Bochum kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Stadt Bochum stimmt grundsätzlich der Trasse zu. Gleichwohl hält die Stadt Bochum ihre Bedenken im Hinblick auf finanzielle Belastungen des öffentlichen Verkehrs aufrecht, insbesondere mit Hinweis auf den sogen. Referentenentwurf zum Regionalisierungsgesetz NRW.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die Tarifstruktur des VRR, die Finanzierung des Nah- und Regionalverkehrs und die Fahrzeugfinanzierung sind nicht Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 hingewiesen (s. Ziff. 3, 5, 7).</p> <p>Das Ergebnis der Erörterung ist der Landesregierung mitgeteilt worden.</p>

**Koordinierte GEP-Änderung für den METRORAPID NRW
in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster)**
Synopse Kapitel 1.3 Finanzierung/Auswirkungen auf Förderung anderer Verkehrssysteme

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Ergebnis der Erörterung / Beschlussvorschlag
<p>Verkehrssystem - bezogen auf die Regionalisierungsmittel und auf die 8.2-Mittel - hat. Unabhängig von der Integration des Metrorapids sind die Taktfrequenzen, wie bisher geplant, zu verdichten und der integrierte Taktfahrplan Stufe 2/3 (ITF 2/3) umzusetzen.</p> <p>Die Finanzierung des Projekts Metrorapid darf nicht durch eine Umverteilung der Finanzmittel zu Lasten des kommunalen und regionalen ÖPNV geschehen. Es ist notwendig, dass die Zuschüsse bzw. Finanzierung für diesen Bereich in voller Höhe erhalten bleibt und so die Finanzierung des heutigen kommunalen und regionalen ÖPNV auch nach der Realisierung des Projekts Metrorapid sichergestellt bleibt.</p> <p><u>Fahrzeugfinanzierung</u></p> <p>Ungeklärt stellen sich bis heute die Auswirkungen auf die Fahrzeugfinanzierungen dar. Auch hier muss, um für Klarheit und Transparenz zu sorgen, die Landesregierung durch Informationen erheblich nachbessern.</p>	

METRORAPID NRW

Erarbeitung der

- 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm,
im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede
- 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen,
im Bereich der Stadt Bochum
- 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Münster,
Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet,
im Bereich der Stadt Gelsenkirchen

Kapitel 2.

Trassenführung / Variantenauswahl

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: IHKzuDO Industrie- und Handelskammer zu Dortmund Nummer: 004 - Kenntnisnahme</p> <p>Die in der Variantenvorauswahl erarbeitete und dann im Ergebnis der Machbarkeitsstudie bestätigte Vorzugstrasse des Metrorapid zwischen der Stadtgrenze Dortmund und dem Hauptbahnhof Dortmund wird fast ausschließlich mit bestehenden DB-Trassen gebündelt. Aus diesem Grund bestehen auch gegen die beabsichtigten Änderungen in der zeichnerischen Darstellung keine Bedenken.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zum GEP-Änderungsverfahren für den Metrorapid von Westen bis Dortmund Hbf wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: LR UN Landrat des Kreises Unna Nummer: 004 - Anregung</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden GEP-Änderung ist der Kreis Unna durch die Trassenführung des Metrorapids durch die Verlängerung vom Dortmund Hbf zum Flughafen Dortmund im Bereich Chaussee (Holzwickede) berührt. Gegen die Trassenführung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken (s.u.).</p> <p>Der Kreis Unna ist weniger durch die Darstellungen der GEP-Änderung betroffen, als vielmehr durch mittelbare Wirkungen des Metrorapids im Hinblick auf Flächenverfügbarkeiten, Fahrplan- und finanzielle Möglichkeiten. Daher fordert der Kreis Unna</p> <p>b) im Hinblick auf die Ausgestaltung der Trassenführung des Metrorapids</p> <p>? Bei einer etwaigen Weiterführung des Metrorapid Richtung Wuppertal dürfen die Naturschutzgebiete und geschützten Landschaftsbestandteile Liedbachtal und Holzwickeder Bachtal in Holzwickede und Unna nicht beeinträchtigt werden. Dies bedingt bei der Weiterführung des Metrorapids Richtung Wuppertal eine Bündelung mit der DB-Hauptstrecke Unna – Hagen und nicht mit der A 1.</p> <p>Im Hinblick auf den Flughafen Dortmund und seine Bedeutung wird auf die Vorlagen im Zusammenhang mit der 35. GEP-Änderung sowie der Planfeststellung für die Verlängerung der Landebahn auf 2000m verwiesen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p> <p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p> <p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln.</p> <p>Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Die Hinweise zur Weiterführung des Metrorapid in Richtung Wuppertal sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: OB DO Oberbürgermeister der Stadt Dortmund Nummer: 004 - Anregung</p> <p>4. Bewertung der Verwaltung, Stellungnahme der Stadt Dortmund Eine Verbesserung der Anbindung Dortmunds an das Ruhrgebiet durch eine zusätzliche leistungsfähige öffentliche Schienenverbindung und eine attraktive öffentliche Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof ist grundsätzlich zu befürworten. Wenn diese durch den Metrorapid hergestellt werden soll, werden seitens der Stadt Dortmund die folgenden Anregungen und Bedenken vorgebracht:</p> <p>4.2 Abschnitt Stadtgrenze Bochum bis Hauptbahnhof Der Bereich Rheinische Straße/Beuthstraße (DO-West) ist ein sensibler Bereich, der auf Grund seiner Lage zwischen Dorstfeld und der City eine wichtige Verbindungsfunktion hat, aber auch unter den Restriktionen aus seiner Nachbarschaft von Industrie – Bahnstrecken – Rheinischer Straße leidet. Durch Sanierungs- und Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen ist dieser Bereich ab Mitte der 80er Jahre städtebaulich stabilisiert worden. Die nordseitige Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke in Richtung Wohnbebauung würde in das Erschließungsnetz und die Blockbebauung eingreifen und mit städtebaulichen Beeinträchtigungen einhergehen. Außerdem wird die Überquerung der Hauptstrecke aus Gelsenkirchen mit der Metrorapid-Trasse vor der Einfahrt in den Dortmunder Hauptbahnhof aus gestalterischer Sicht sehr kritisch gesehen. Eine Variante, die in Höhe des Gewerbegebietes DO-Dorstfeld West in einen ca. 2.7 km langen Tunnel abtaucht, hat aus städtebaulicher Sicht die geringeren Konflikte, kann allerdings aus Kostengründen nicht realisiert werden. Statt dessen ist im weiteren Verfahren eine Unterführung der Trasse <u>unter</u> der Hauptstrecke von und nach Gelsenkirchen zu prüfen, um in dem Bereich der westlichen Bahnhofszufahrt die städtebaulichen Auswirkungen der Trasse zu minimieren.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Eine Unterführung des Metrorapid unter der Strecke nach Gelsenkirchen ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie ist, wie von der Stadt Dortmund vorgeschlagen, im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: OB DO Oberbürgermeister der Stadt Dortmund Nummer: 003 - Anregung</p> <p>4. Bewertung der Verwaltung, Stellungnahme der Stadt Dortmund Eine Verbesserung der Anbindung Dortmunds an das Ruhrgebiet durch eine zusätzliche leistungsfähige öffentliche Schienenverbindung und eine attraktive</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>öffentliche Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof ist grundsätzlich zu befürworten. Wenn diese durch den Metrorapid hergestellt werden soll, werden seitens der Stadt Dortmund die folgenden Anregungen und Bedenken vorgebracht:</p> <p>4.1 Grundsätzliches</p> <p>Insgesamt muss bei der Auswahl der zukünftigen Trasse eine Minimierung der Belastungen der Bevölkerung und der Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen. Hierzu ist denjenigen Lösungen der Vorzug zu geben, die die Wohn- und Naturbereiche möglichst wenig tangieren oder durchschneiden. Die Bündelung der Verkehrsstrassen ist hierzu ein geeignetes Mittel.</p>	<p>Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Stadt Dortmund ist mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Sie weist darauf hin, dass in diesem Fall auf eine ausreichende Fläche am Dortmunder Hauptbahnhof für das Abstellen der Metrorapid-Züge zu achten ist. Im übrigen muss sichergestellt sein, dass der auch im GEP-Entwurf dargestellte vierspurige Ausbau der Fernverkehrsstrecke Dortmund – Hamm nicht beeinträchtigt wird. Diese Zielvorstellung wird von der Bezirksplanungsbehörde unterstützt. Das Erörterungsergebnis wurde dem für die Fachplanung zuständigen Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) des Landes NRW vorgelegt.</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: BM Kamen Bürgermeister der Stadt Kamen Nummer: 005 - Bedenken</p> <p>Die optionale Anbindung des Flughafens Dortmund wird von der Stadt Kamen abgelehnt. Während zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf der überwiegende Teil der Trasse des Metrorapides auf bestehenden Bahnanlagen oder in enger Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen verläuft, wird zwischen Dortmund Hbf und Flughafen etwa 40 % der Strecke frei geführt. Hierdurch werden Freiräume durchschnitten, die u.a. als Lebensraum für Tiere (Vogellebensraum) und als Naherholungsbereich dienen. Diese Funktionen würden durch die Führung der Metrorapidstrecke durch diese Freiräume deutlich eingeschränkt.</p> <p>Das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Dortmund erstellte Ornithologische Gutachten von 1994 bewertet den Freiraum südlich von Asseln, durch den der Metrorapid geführt werden soll, als Gebiet mit mittlerer Wertstufe. Diese Wertstufe kann sich durch sammelnde oder rastende Vögel in der Herbstzeit zu einer hohen Wertigkeit verschieben. Insgesamt wurden im Mai 1994 5 gefährdete Arten hier kartiert, sowie verschiedene Arten die auf der</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Vorwarnliste als zurückgehende Art geführt werden. Hierzu zählt auch die Feldlerche. "Die Feldlerche ist ausschließlich auf offene und weiträumige Landschaften angewiesen" (Kuth, Christian: Ornithologisches Gutachten zum Ausbau des Flughafens Dortmund, 1994).</p> <p>Aufgrund der oben aufgeführten Gründe, soll die Verbindung von Dortmund Hbf zum Dortmunder Flughafen nicht als Trasse für den Metrorapid in den Gebietsentwicklungsplan aufgenommen werden.</p>	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: LWK MS Direktor der Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe als Landesbeauftragter Nummer: 002 - Anregung</p> <p>Für den Trassenabschnitt - Dortmund Hauptbahnhof - bis zum Flughafen DO - zeigt sich die Situation aus landwirtschaftlicher Sicht anders. Wie auch aus den beigefügten Unterlagen zur Auswirkung auf die Umwelt ersichtlich, greift hier die Trasse östlich des ehemaligen Kasernengeländes in Brackel in vorwiegend landwirtschaftlich genutzten, zusammenhängenden Freiraum ein. Es handelt sich um einen der wenigen noch vorhandenen zusammenhängenden landwirtschaftlichen Böden hoher natürlicher Ertragswerte. Der direkte Landverlust wird mit 7, bzw. 6,5 ha beziffert /je nach Variante. Aus dieser Inanspruchnahme ergeben sich wiederum Kompensationsforderungen, die den Landverlust verstärken. Gegebenenfalls sind Schäden an der Agrarstruktur durch Landtauschverfahren zu mildern.</p> <p>Aus landwirtschaftlicher Sicht sind die Varianten C I 3 und C II 5 möglich. Der betroffenen Raum ist noch heute ein wichtiger Naherholungsraum für die Bevölkerung im Osten Dortmunds, der durch die Landwirtschaft geprägt ist.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p> <p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p> <p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln.</p> <p>Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: OB DO Oberbürgermeister der Stadt Dortmund Nummer: 006 - Anregung</p> <p>4. Bewertung der Verwaltung, Stellungnahme der Stadt Dortmund</p> <p>Eine Verbesserung der Anbindung Dortmunds an das Ruhrgebiet durch eine zusätzliche leistungsfähige öffentliche Schienenverbindung und eine attraktive öffentliche Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof ist grundsätzlich zu befürworten. Wenn diese durch den Metrorapid hergestellt werden soll, werden seitens der Stadt Dortmund die folgenden Anregungen und Bedenken vorgebracht:</p> <p>4.3 Abschnitt Hauptbahnhof bis Flughafen</p> <p>Statt dessen muss sich die Metrorapid - Trasse zwischen Hauptbahnhof und Flughafen eng an die vorhandenen bzw. projektierten Verkehrsbänder der OWIIIa, L821n und L677n (Ölpfad) anlehnen, um den Eingriff in den Natur- und Landschaftsraum gering zu halten.</p> <p>Da diese Straßen auch die Gemeindegebiete von Unna und Holzwickede berühren, wurde der Planungsvorschlag zunächst mit den Repräsentanten der betroffenen Gemeinden erörtert. Die Stadt Dortmund hatte diese Lösungsvariante bereits den</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p> <p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p> <p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln.</p> <p>Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Gutachterbüros und den Verkehrsministern in Bund und Land vorgestellt und für die weitere Ausarbeitung vorgeschlagen. Eine Bearbeitung im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde unter Hinweis auf die Untersuchungsmethodik und die Festlegung auf eine Vorzugstrasse, zurückgewiesen.</p> <p>Die Gemeinde Holzwickede und die Städte Unna und Dortmund haben für die sachgerechte Vertretung ihrer Interessen eine gemeinsame Korridoruntersuchung abgestimmt, deren Ziel es ist, für den Landschaftsraum zwischen Dortmund-Wickede, Unna-Massen und Holzwickede ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Nach der Vorstellung der Stadt Dortmund muss die Metrorapid-Trasse mit den noch festzulegenden Trassenbändern für die Verkehrswege gebündelt werden. Die Stellungnahme erfolgt mit der Maßgabe, dass der Trassenweg am Flughafen Dortmund endet. Nur dann hat der Fluggast die Chance, den Dortmunder Flughafen ähnlich wie die Flughäfen in Düsseldorf, München oder Frankfurt unmittelbar und schnell im schienengebundenen Schnellverkehr zu erreichen.</p>	
<p>Beteiligter: BM Kamen Bürgermeister der Stadt Kamen Nummer: 006 - Bedenken</p> <p>Statt den Flughafen Dortmund über den Metrorapid vom Dortmunder Hbf aus zu erschließen, sollte aus Sicht der Stadt Kamen ein Konzept zur Erschließung des Flughafens durch den ÖPNV aus der näheren Region heraus entwickelt werden. Es besteht derzeit keine ÖPNV Verbindung zwischen den benachbarten Mittelzentren zum Dortmunder Flughafen. Durch den Metrorapid wird eine Anbindung des Flughafens Dortmund an die Oberzentren des Ruhrgebietes geschaffen. Dies entspricht jedoch nicht der Funktion des Dortmunder Flughafens als Regionalflughafen, der in erster Linie für den Geschäftsreiseverkehr bestimmt sein soll.</p> <p>Aufgrund der oben aufgeführten Gründe, soll die Verbindung von Dortmund Hbf zum Dortmunder Flughafen nicht als Trasse für den Metrorapid in den Gebietsentwicklungsplan aufgenommen werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: IHKzuDO Industrie- und Handelskammer zu Dortmund Nummer: 005 - Anregung</p> <p>Die optionale Erweiterung der MSB-Strecke vom Hauptbahnhof Dortmund bis zum Flughafen Dortmund sollte aufgrund der freien Trassierung und der damit einhergehenden erheblichen Eingriffe in bestehende Strukturen nicht in dieser Änderung berücksichtigt werden. Die zu erwartenden Probleme würden das Gesamtplanverfahren erheblich belasten und verzögern. Diese Trasse sollte jedoch bei zukünftigen Ausbauplanungen zur Fortführung der MSB-Strecke mit in die Überlegungen einbezogen bleiben.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: LR UN Landrat des Kreises Unna Nummer: 002 - Anregung</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden GEP-Änderung ist der Kreis Unna durch die Trassenführung des Metrorapids durch die Verlängerung vom Dortmund Hbf zum Flughafen Dortmund im Bereich Chaussee (Holzwickede) berührt. Gegen die Trassenführung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken (s.u.). Der Kreis Unna ist weniger durch die Darstellungen der GEP-Änderung betroffen, als vielmehr durch mittelbare Wirkungen des Metrorapids im Hinblick auf Flächenverfügbarkeiten, Fahrplan- und finanzielle Möglichkeiten. Daher fordert der Kreis Unna</p> <p>b) im Hinblick auf die Ausgestaltung der Trassenführung des Metrorapids</p> <p>? Unterirdische Führung des Metrorapids im Bereich des Dortmund Flughafens (Chaussee), damit insbesondere das angrenzende hochwertige Gewerbegebiet "Am Airport" nicht beeinträchtigt wird. Im Hinblick auf den Flughafen Dortmund und seine Bedeutung wird auf die Vorlagen im Zusammenhang mit der 35. GEP-Änderung sowie der Planfeststellung für die Verlängerung der Landebahn auf 2000m verwiesen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

METRORAPID NRW

Erarbeitung der

- 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm,
im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede
- 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen,
im Bereich der Stadt Bochum
- 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Münster,
Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet,
im Bereich der Stadt Gelsenkirchen

Kapitel 4.4.1

Textliche Darstellung

- 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen,
im Bereich der Stadt Bochum

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 088 - Hinweis</p> <p>Offensichtlich bezieht sich der Gutachter der Raumverträglichkeitsuntersuchung ("Projekt Metrorapid Nordrhein-Westfalen Düsseldorf-Hbf – Dortmund-Flughafen Auswirkungen auf die sonstigen räumlichen Belange, Froelich & Sporbeck; Stand Oktober 2001") auf den nicht mehr gültigen GEP oder den Entwurf zur Neuaufstellung des GEP's, da die Ziel-Nummerierungen des aktuellen, seit dem 17. Juli 2001 rechtskräftigen GEP nicht mit den Zieldarstellungen in dem Gutachten übereinstimmen. So wird z.B. auf der Seite 13 des Gutachtens das Ziel 30 – Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs abgehandelt : " Ziel 30 Der ÖPNV muss im Plangebiet ". Im rechtsgültigen GEP handelt es sich bei dem Ziel 30 um eine Zielformulierung zur Sicherung und zum Abbau oberflächennaher Bodenschätze: " Ziel 30 (1) Innerhalb der in den Karten) A-D (2) Die Reservegebiete dürfen für andere Nutzungen " Bei Vergleich des alten und des neuen GEP's fällt auf, dass es sich nicht nur um eine reine neue Durch-nummerierung handelt, sondern dass es auch um Neuformulierungen handelt.</p> <p>Das Gutachten ist daher zu überarbeiten und in die GEP-Entscheidung einzubeziehen.</p> <p>Es ist somit festzustellen, dass die Unterlagen aus Oktober nicht mehr aktuell sind und daher keine Entscheidungsgrundlage für die Abwägung der regionalplanerischen und raumordnerischen Belange sein können. Dem Regionalrat fehlt damit die wesentliche Entscheidungsgrundlage. Darüber hinaus fehlen in den GEP-Unterlagen – für die Entscheidung des Regionalrates – abwägungs- und entscheidungsrelevante Angaben.</p> <p>Entscheidungsgrundlage für den Regionalrat für die Darstellung des Metrorapid im GEP sollte daher die am 21.01.2002 dem Bundesverkehrsminister vorgelegte Langfassung der Machbarkeitsstudie sein. Allerdings muss an dieser Stelle bereits angemerkt werden, dass die Grundlagen, Bewertungen und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie von den Naturschutzverbänden kritisch gesehen werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Anlage "Auswirkungen auf die sonstigen räumlichen Belange" ist als Service für die Beteiligten anzusehen. Die Aussagen zum GEP Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen beziehen sich auf den Entwurf.</p> <p>Im nunmehr gültigen GEP sind die Ziele neu durchnummeriert worden. Änderungen in den Zielen gegenüber dem Entwurf haben keine Auswirkungen auf die Aussagen in der angesprochenen Anlage.</p> <p>Im GEP-Änderungsverfahren wird die Metrorapidtrasse mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt. Die Machbarkeitsstudie ist dafür nicht erforderlich und gehört daher auch nicht zu den Verfahrensunterlagen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände halten ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Anlage "Auswirkungen auf die sonstigen räumlichen Belange" ist als Service für die Beteiligten anzusehen. Die Aussagen zum GEP Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen beziehen sich auf den Entwurf.</p> <p>Im nunmehr gültigen GEP sind die Ziele neu durchnummeriert worden. Änderungen in den Zielen gegenüber dem Entwurf haben keine Auswirkungen auf die Aussagen in der angesprochenen Anlage.</p> <p>Im GEP-Änderungsverfahren wird die Metrorapidtrasse mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt. Die Machbarkeitsstudie ist dafür nicht erforderlich und gehört daher auch nicht zu den Verfahrensunterlagen.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 089 - Hinweis</p> <p>2.1.3 GEP RB Arnsberg (Teilabschnitt Oberbereiche Bochum u. Hagen) Unklar ist, ob die Zielformulierung des Ziels 30 eingehalten wird oder ob mit dem Metrorapid der geforderte Ausbau der S-Bahn-Strecke Bochum-Langendreer – Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath entfällt. Fakt ist jedenfalls, dass auf dieser Strecke der Metrorapid nicht fahren wird und damit für Nutzer der bisherigen Strecke ein Umstieg nicht interessant ist.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die neue Darstellung in Form des Metrorapid überdeckt die bisher vorhandene. Als Folge ist in der Textlichen Darstellung des GEP Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen im Ziel 35 (2) der vierte Spiegelstrich (S-Bahn Bochum-Langendreer - Duisburg-Wedau - Düsseldorf-Rath) zu streichen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände halten ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die genannte S-Bahn lässt sich nicht mehr verwirklichen. Sie verläuft auf der Rheinischen Bahn, die in Essen östlich von Essen-Kray, in Gelsenkirchen und in Bochum zwischen Wattenscheid und Günnigfeld für die Trasse des Metrorapid benötigt wird.</p> <p>Als Folge ist in der Textlichen Darstellung des GEP Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen im Ziel 35 (2) der vierte Spiegelstrich (S-Bahn Bochum-Langendreer - Duisburg-Wedau - Düsseldorf-Rath) zu streichen.</p>

METRORAPID NRW

Erarbeitung der

- 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm,
im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede
- 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen,
im Bereich der Stadt Bochum
- 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Münster,
Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet,
im Bereich der Stadt Gelsenkirchen

Kapitel 4.4.2

Textliche Darstellung

- 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm,
im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: BM Kamen Bürgermeister der Stadt Kamen Nummer: 004 - Hinweis</p> <p>In der Erläuterung zu dem neuen Ziel 64 (1) des GEP – <i>Magnetschwebebahn im Bereich der Hauptentwicklungssachse Düsseldorf – Dortmund</i> - (s. Anlage) soll zusätzlich der Hinweis aufgenommen werden, dass neben dem Metrorapid ein ausreichend bemessenes Schienennetz mit dichtem und koordinierten Taktverkehr vorzuhalten ist (vgl. Erläuterungen zur GEP Änderung Teilb. Bochum, Hagen).</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Aussage zu einem ausreichend bemessenen Schienennetz mit dichtem und koordiniertem Taktverkehr ist in den Zielen 65 - 68 des GEP Teilabschnitt DO/UN/HAM bereits enthalten und muss nicht zusätzlich erwähnt werden.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: IHKzuDO Industrie- und Handelskammer zu Dortmund Nummer: 003 - Kenntnisnahme</p> <p>Gegen die Änderungen in der textlichen Darstellung und Erläuterung hat die IHK zu Dortmund keine Bedenken.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

METRORAPID NRW

Erarbeitung der

- 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm,
im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede
- 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen,
im Bereich der Stadt Bochum
- 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Münster,
Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet,
im Bereich der Stadt Gelsenkirchen

Kapitel 5.

**Trassenabschnitte
Auswirkungen auf Freiraum**

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: LWK MS Direktor der Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe als Landesbeauftragter Nummer: 001 - Anregung</p> <p>Gegen die vorgesehenen Änderungen der Gebietsentwicklungspläne (BR Arnsberg und BR Münster) bestehen seitens der Landwirtschaftskammer (bis auf eine Ausnahme, wird ausgeführt) keine grundlegenden Bedenken. Es werden weitgehend vorhandene Trassen genutzt bzw. wird die neue Trasse an vorhandene Trassen angelehnt.</p> <p>Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die sich aus diesem Ausbau ergeben, sind auf die erfolgenden Eingriffe in Natur und Landschaft zurückzuführen. Durch die Gestellung von Kompensationsflächen für diese Eingriffe werden sicherlich landwirtschaftliche Nutzflächen herangezogen, wobei das Ausmaß der Flächeninanspruchnahme sich erst im weiteren Verfahren ergeben wird. Aus dem beigefügten Beitrag zur "Auswirkung auf die Umweltbelange" lässt sich erahnen, dass die dazu geforderten Flächen in einem ohnehin knappen Freiraum, nicht unerheblich sein werden.</p> <p>Führt der Flächenentzug zur Aufgabe der Landnutzung durch Landwirtschaft, so hat dies Folgen für die Existenz der dort wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betriebe. Es gilt daher, im weiteren Verfahren ein unter den beteiligten Fachbehörden abgestimmtes Kompensationskonzept zu entwickeln, das sowohl agrarstrukturelle, als auch ökologische Belange berücksichtigt. Siehe dazu auch den Entwurfstext zum GEP Teilabschnitt DO - UN - Hamm.</p> <p>Eine flächensparende Variante besteht in der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen durch in die landwirtschaftliche Produktion integrierte Kompensationsmöglichkeiten (Extensivierung von Flächen im Rahmen landwirtschaftlicher Produktion gegen Ausgleich der Pflege auf Dauer). Auf diese Weise wird den Beteiligten eine Einkommensmöglichkeit durch die Übernahme der Kompensation gegeben, obwohl die Fläche auf Dauer der konventionellen Landwirtschaft entzogen wird.</p> <p>Darüber hinaus sind geeignete Kompensationsräume unter den Beteiligten abzustimmen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Inanspruchnahme von Kompensationsflächen wird im Planfeststellungsverfahren behandelt und ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: LWK MS Direktor der Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe als Landesbeauftragter Nummer: 003 - Hinweis</p> <p>Wie aus beigefügter Karte ersichtlich, nähert sich die Trasse in Bochum Günnigfeld der Hofstelle eines landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebes. Aufgrund des gewählten Maßstabes ist die genaue Annäherung nicht feststellbar. Auf die Belange des Betriebes ist im weiteren Verfahren Rücksicht zu nehmen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb in Bochum Günnigfeld sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 091 - Hinweis</p> <p>3.2.2 Natur und Landschaft Die wesentlichen Systemvorteile des Transrapid – flexible Trassierungsmöglichkeiten, der etwa um 5 dB(A) niedrigere Lärm, die höhere Beschleunigung – wirken sich faktisch nicht umweltentlastend aus. Vielmehr entstehen durch den Metrorapid weitere Belastungen des Ballungsraumes, sowohl hinsichtlich der Natur als auch für den Menschen (Erholung, Wohnen). Die hauptsächlichen negativen Auswirkungen des Metrorapid auf Natur und Landschaft bestehen in der direkten Inanspruchnahme von Flächen, Flächenzerschneidungen, Tierkollisionen, indirekte Beeinträchtigungen durch Bestandsklimaveränderungen, Verstärkung der Trennwirkungen, Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftdruck/-turbulenzen in folgenden besonders sensiblen Bereichen. Folgende Bereiche sind von Flächenverlusten sowie von erheblichen Beeinträchtigungen und Trassenkonflikten betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ? Zerschneidung des Freiraumbereiches zwischen B 227 und A 40 im Städtedreieck zwischen Bochum- Wattenscheid, Essen und Gelsenkirchen; u.a. Regionaler Grünzug C ? Trassierung im Bereich Bo-Stahlhauen problematisch aus Sicht Städtebau/Landschaftsbild (gepl. Westkreuz A 40), Regionaler Grünzug D <p>3.3.2 GEP Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum u. Hagen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Durch die Nutzung der Rheinischen Bahn für den Metrorapid sind im Regionalen Grünzug C im Bereich Essen, Gelsenkirchen und Bochum-Wattenscheid nur geringe Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten. Negative Auswirkungen wird es im Regionalen Grünzug D geben. Diese werden allerdings durch die Nutzung der Rheinischen Bahn und die Bündelung mit der Stadtautobahn (Donezk-Ring) Bochum minimiert. Eine weitere Minimierung der Auswirkungen und eventuelle Ausgleichsmaßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände halten ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch die Nutzung der Rheinischen Bahn für den Metrorapid sind im Regionalen Grünzug C im Bereich Essen, Gelsenkirchen und Bochum-Wattenscheid nur geringe Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten. Negative Auswirkungen wird es im Regionalen Grünzug D geben. Diese werden allerdings durch die Nutzung der Rheinischen Bahn und die Bündelung mit der Stadtautobahn (Donezk-Ring) Bochum minimiert. Eine weitere Minimierung der Auswirkungen und eventuelle</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Der Metrorapid führt aufgrund der freien Trassierung im Bereich zwischen Essen und Bochum und auch im Bereich der Anschlussstelle Stahlhausen der A 40 zu erheblichen Eingriffen in den Regionalen Grünzug C (Anm. der Bez.Reg.: gemeint ist hier sicher der Regionale Grünzug D). Die negativen Auswirkungen werden sich im Bereich Stahlhausen noch verstärken durch das geplante Westkreuz sowie eine städtische Straßenplanung (OU Günnigfeld). Der Regionale Grünzug wird in diesem Bereich seine Funktion vollständig verlieren.</p>	<p>Ausgleichsmaßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 095 - Bedenken</p> <p>Der Beirat bei der Stadt Bochum als unterer Landschaftsbehörde lehnt das Vorhaben aufgrund der Umweltauswirkungen ab. Zwar folgt die Trassierung weitgehend vorhandenen Bahntrassen. Eine freie Trassierung erfolgt jedoch auf 1,3 km Länge im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes Bochum West (A40/ Außenring). Entsprechend werden insbesondere hier und im Bereich Donezk-Ring/ Kohlenstraße erhebliche Auswirkungen auf das Landschafts- und Stadtbild erwartet. Der Beirat behält sich eine detaillierte Stellungnahme vor, da er die Unterlagen nur eine Woche zur Verfügung hatte. Dies ist besonders unverständlich, da die Unterlagen bereits im Oktober erstellt wurden und der Stadt zugegangen sind. Da inzwischen aktuellere Untersuchungen erarbeitet wurden (Machbarkeitsstudie), sollten diese für die Stellungnahme zur Verfügung stehen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag: Negative Auswirkungen wird es im Regionalen Grünzug D geben. Diese werden allerdings durch die Nutzung der Rheinischen Bahn und die Bündelung mit der Stadtautobahn (Donezk-Ring) Bochum minimiert. Eine weitere Minimierung der Auswirkungen und eventuelle Ausgleichsmaßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis: Die Naturschutzverbände halten ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Negative Auswirkungen wird es im Regionalen Grünzug D geben. Diese werden allerdings durch die Nutzung der Rheinischen Bahn und die Bündelung mit der Stadtautobahn (Donezk-Ring) Bochum minimiert. Eine weitere Minimierung der Auswirkungen und eventuelle Ausgleichsmaßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 096 - Bedenken</p> <p>Der Beirat bei der Stadt Bochum als unterer Landschaftsbehörde lehnt das Vorhaben aufgrund der Umweltauswirkungen ab. Zudem kommt es in dem gesamten Verlauf zu einer randlichen Inanspruchnahme von Biotopstrukturen und einer Verstärkung der Störwirkungen auf die Tierwelt.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag: Die Bedeutung und Wertigkeit der vorhandenen Biotopflächen sind im Rahmen der Bestandserfassung ermittelt und bekannt. Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren werden potentielle Eingriffe entsprechend den gesetzlichen Regelwerken des LG NW sowie des BNatSchG ermittelt und kompensiert. Darüber hinaus sind die tatsächlichen Beanspruchungen von Biotopflächen im</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Davon sind u.a. alte bahnbegleitende Gehölze zwischen Kortumpark und Sheffieldring betroffen. Die Fläche ist Teil des regionalen Biotopverbundsystems. Der Beirat behält sich eine detaillierte Stellungnahme vor, da er die Unterlagen nur eine Woche zur Verfügung hatte. Dies ist besonders unverständlich, da die Unterlagen bereits im Oktober erstellt wurden und der Stadt zugegangen sind. Da inzwischen aktuellere Untersuchungen erarbeitet wurden (Machbarkeitsstudie), sollten diese für die Stellungnahme zur Verfügung stehen.</p>	<p>Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu konkretisieren und zu prüfen sowie ggf. weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung vorzunehmen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände halten ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Bedeutung und Wertigkeit der vorhandenen Biotopflächen sind im Rahmen der Bestandserfassung ermittelt und bekannt. Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren werden potentielle Eingriffe entsprechend den gesetzlichen Regelwerken des LG NW sowie des BNatSchG ermittelt und kompensiert.</p> <p>Darüber hinaus sind die tatsächlichen Beanspruchungen von Biotopflächen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu konkretisieren und zu prüfen sowie ggf. weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung vorzunehmen.</p>
<p>Beteiligter: OB BO Oberbürgermeister der Stadt Bochum Nummer: 004 - Anregung</p> <p>Die Stadt Bochum hat nicht darüber zu entscheiden, ob der Metrorapid verkehrspolitisch sinnvoll und wirtschaftlich zu betreiben ist. Die für den Bau des Metrorapid notwendigen Entscheidungen werden vom Bundestag und vom Landtag NRW getroffen. Falls Bund und Land den Bau des Metrorapid beschließen, sind bei der Planung folgende Hinweise und Forderungen zu berücksichtigen:</p> <p>7. Landschaftsschutz, Landschaftsbild und Ausgleichs-/Kompensationsmaßnahmen</p> <p>Grundsätzlich sind die Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren. Auf folgende Bereiche ist in den nachfolgenden Verfahren besonders zu achten: <u>Bereiche für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung im GEP</u></p> <p>Durch die geplante Metrorapidstrecke werden insbesondere u. g. Bereiche für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung, welche im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, dargestellt werden, in ihren überörtlichen Freiraumfunktionen insbesondere durch</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Anregungen zum Landschaftsschutz, Landschaftsbild und zu Ausgleichs-/Kompensationsmaßnahmen sowie zum Bodenschutz werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>? Zerschneidung ? Flächeninanspruchnahme ? Lärm- und Erschütterungsimmissionen ? Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigt. Es handelt sich hierbei um folgende Bereiche: ? Stadtgrenze Bochum/Gelsenkirchen/Essen, Bereich Leithe ? Bochum-Günnigfeld ? Havkenscheid/Harpen</p> <p><u>Regionale Grünzüge</u> Die betroffenen Freiraumbereiche sind z. T. Bestandteil des Emscher-Landschaftsparks und liegen in den Regionalen Grünzügen C, D und E, welche innerhalb des regionalen Freiflächensystems des Ruhrgebiets eine herausragende Bedeutung vor allem für folgende Funktionen und Aufgaben zukommt: ? Gliederung ? landschaftsorientierte, siedlungsnaher Erholung ? klimaökologische Verbesserung ? Arten- und Biotopschutz, Biotopvernetzung ? Bodenschutz ? Wasserschutz ? Erhaltung und Vermehrung von Wald ? Landwirtschaft</p> <p><u>Entwicklungsziele und Festsetzungen der Landschaftspläne</u> Die betroffenen Flächen liegen im Geltungsbereich der Landschaftspläne Bochum-West und Mitte/Ost, welche gemäß § 16 (2) LG NW vom Rat der Stadt Bochum als Satzung beschlossen und von der Bezirksregierung Arnsberg gemäß § 28 LG NW genehmigt wurden. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Flächen, die sich innerhalb des Wirkungskorridors (1 km Entfernung zur Vorzugstrasse) entlang der Vorzugstrasse befinden: <i>Landschaftsplan Bochum-West:</i> ? Blumenkamp (NSG 1) ? Hammer Feld und Hüller Bach (LSG 1) ? Ehemalige Deponie Blücherstraße (LSG 1) ? Blücherstraße <i>Landschaftsplan Bochum-Mitte/Ost</i> ? Zu den Kämpfen/Kornharpen (LB 10, LSG 10)</p>	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>? Kohlleppe (LSG 11) ? Werner Teiche (LSG 11) ? Ehemalige Zeche Siebenplaneten (LSG 15) ? Goldhamme (LSG 24) ? Sportanlagen ? Kleingartenanlagen ? Friedhöfe</p> <p><u>Sonstige Grün- und Freiflächen</u> In unmittelbarer Nähe der Vorzugstrasse befinden sich u. g. Grünflächen, die aufgrund ihrer Bedeutung - neben den bekannten Wechselwirkungen - für die innerstädtische Erholung durch Lärmimmissionen beeinträchtigt werden können. Zudem stellen diese Grünflächen Einzelbausteine eines kommunalen Grün- und Freiflächensystems dar.</p> <p><i>Teilstück Stadtgrenze Essen - Bochum Hbf:</i> Dauerkleingartenanlagen "Zum Spellbergshof", "Volkswohl", "Am frohen Blick", "Bergmannsheil", "Engelsburg", "Am Trottenberg", "Am Blumenkamp".</p> <p><i>Teilstück Bochum Hbf - Stadtgrenze Dortmund:</i> Dauerkleingartenanlagen "Am Lohberg"/"Sonnenschein", "Auf der Prinz"/"In der Hasenkuhle", "Am Sheffield-Ring", "Vollmond", "Auf den Alpen"; Kortumpark; Alter Friedhof an der Wittener Straße; Hauptfriedhof; Blumenfriedhof; Volkspark Langendreer.</p> <p>Außerdem ist zu beachten, dass sich im Bereich des Alten Friedhofs an der Wittener Straße kulturhistorisch wichtige Grabstätten befinden.</p> <p><u>Sonstige Eingriffe</u> Der Eingriff in den Gehölzstreifen zwischen Bochum Hbf und der Querung Sheffield-Ring ist so gering wie möglich zu halten.</p> <p><u>Kompensationsmaßnahmen</u> Die detaillierten Umweltauswirkungen müssen im Rahmen der UVP und dem Planfeststellungsverfahren ermittelt und bewertet werden. Da es sich bei dem Bau der Metrorapidstrecke um einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 4 LG NW handelt, sind in einem landschaftspflegerischen Begleitplan alle Angaben zu machen, die zur Beurteilung des Eingriffs erforderlich sind. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind auf der Grundlage des Kompensationsmanagements der Stadt Bochum herzuleiten. Bei der Verortung der Ausgleichsmaßnahmen ist zu beachten, wie diese sinnvoll im Stadtgebiet unterzubringen sind.</p>	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Insbesondere im Bereich der Regionalen Grünzüge, der Neuversiegelung von Flächen in freier Trassierung sowie dem Konfliktbereich "Kortumpark" sind Eingriffe in Natur und Landschaft auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Notwendige Ausgleichsmaßnahmen sind bevorzugt in betroffenen Bereichen vorzusehen.</p> <p>8. Bodenschutz</p> <p>Durch die fast durchgängige Bündelung der Vorzugstrasse an vorhandene bzw. geplante Verkehrswege werden aus bodenschutzrechtlicher Sicht nur bereits vorbelastete Ortsbereiche für den Metrorapid genutzt und der anlagenbedingte Flächenverbrauch minimiert.</p> <p>Die im Untersuchungsraum bekannten Altablagerungen und Altlastverdachtsflächen wurden dem Planungsträger bzw. dessen Beauftragten bereits frühzeitig flächendeckend benannt. Der gewählte Trassenverlauf schneidet voraussichtlich mehrere dieser Flächen an.</p>	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: LÖBF-NRW Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW Nummer: 003 - Bedenken</p> <p>1. Zur Änderung der o. g. Gebietsentwicklungspläne für den Regierungsbezirk Arnsberg im Bereich der Städte Dortmund, Hagen und Bochum</p> <p>Die Trassierung der Vorzugstrasse erfolgt überwiegend auf dem Gleiskörper der Rheinischen Bahn, in enger Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen (Hauptstrecke Essen – Bochum – Dortmund). In freier Trassierung verläuft die Trasse im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes Bochum-West (aufgeständert) und in den Freiraumbereichen östlich Dortmund-Brackel und südlich Dortmund-Asseln (ebenerdig).</p> <p>1.2 Raumbedeutsame Beeinträchtigungsbereiche</p> <p>Weiterhin werden ein bisher unzerschnittener allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich, Bereiche für den Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung sowie für eine besondere Pflege und Entwicklung der Landschaft neu zerschnitten und beansprucht. Folgende, für den Naturschutz und die Landschaftspflege bedeutsamen Bereiche und Flächen mit ihrem Artenspektrum sind von den o. g. Auswirkungen, wie Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung, Störreize und Verletzungsgefahren (vgl. Punkt 1) betroffen (vgl. Textband: Auswirkungen auf die Umwelt inklusive Karte 2: Tiere):</p> <p><u>Kortumpark, alte bahnbegleitende Gehölzbestände</u></p> <p>Es handelt sich hierbei um Teilbereiche einer Biotopverbundfläche VB-A-4509-013 – Parkanlagen und Friedhöfe in Bochum-Stadtmitte – von regionaler Bedeutung Stufe II. Innerhalb der dichten Wohnbebauung haben diese Fläche eine hohe Bedeutung als Trittsteinbiotop und für die Kurzzeiterholung. Durch die Trasse kommt es zum Verlust von altem Baumbestand.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Bedeutung und Wertigkeit der vorhandenen Biotopflächen sind im Rahmen der Bestandserfassung ermittelt und bekannt. Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren werden potentielle Eingriffe entsprechend den gesetzlichen Regelwerken des LG NW sowie des BNatSchG ermittelt und kompensiert.</p> <p>Darüber hinaus sind die tatsächlichen Beanspruchungen von Biotopflächen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu konkretisieren und zu prüfen sowie ggf. weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung vorzunehmen.</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p> <p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p> <p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln.</p> <p>Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 102 - Anregung</p> <p><u>2. GEP-Änderung Metrorapid in Dortmund</u> <u>Konfliktpunkt NSG Hallerey</u></p> <p>Südlich des Naturschutzgebietes Hallerey im Westen von Dortmund-Dorstfeld droht</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Trasse des Metrorapid führt zwar randlich an dem NSG Hallerey vorbei, jedoch nimmt sie weder Flächen des Naturschutzgebietes, noch die Böschungflächen des Bahndammes in Anspruch da sie auf dem Bahngelände mittig zwischen vorhandene Gleise zu liegen kommen. Die durch den Fahrweg zusätzlich hervorgerufenen Trenn- und Barriereeffekte sind als gering einzustufen, da die</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>der Metrorapid zu Beeinträchtigungen und Eingriffen zu führen, auch wenn auf einem Informationsabend am 31. 1. 02 (s. Anlage: RN, Dortm. Ztg., Nr. 28, 28. 2. 02) Befürchtungen, die Böschungen (wichtiger Lebensraum, Brutareal für Vögel, Überwinterungsquartier für Amphibien) könnten in Mitleidenschaft gezogen werden, von den "Experten des Ingenieurbüros kategorisch" ausgeschlossen wurden (s. RN Nr. 28). Die Nutzung der als Fuß-/Radweg ausgewiesenen Straße Hallerey zwischen NSG und Bahndamm als Baustraße muss ausgeschlossen werden.</p> <p><u>3. Schlussfolgerungen</u></p> <p>Den Metrorapid als Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zwischen Düsseldorf und Dortmund lehnen wir ab.</p>	<p>Vorbelastung bereits erheblich ist und der Fahrweg für bodengebundene Tierarten unterquert werden kann.</p> <p>Zur Nutzung der Straße Hallerey als Baustraße kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden, da ein Bauleistungs-Konzept (Bau(aus)-führung und zeitliche Abfolge) noch nicht vorliegt. Grundsätzlich sind aber Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung auch diesbezüglich zu prüfen. Entsprechende Hinweise und Anregungen werden zum gegebenen Zeitpunkt sofern möglich berücksichtigt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände halten ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Trasse des Metrorapid führt zwar randlich an dem NSG Hallerey vorbei, jedoch nimmt sie weder Flächen des Naturschutzgebietes, noch die Böschungflächen des Bahndammes in Anspruch da sie auf dem Bahngelände mittig zwischen vorhandene Gleise zu liegen kommen. Die durch den Fahrweg zusätzlich hervorgerufenen Trenn- und Barriereeffekte sind als gering einzustufen, da die Vorbelastung bereits erheblich ist und der Fahrweg für bodengebundene Tierarten unterquert werden kann.</p> <p>Zur Nutzung der Straße Hallerey als Baustraße kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden, da ein Bauleistungs-Konzept (Bau(aus)-führung und zeitliche Abfolge) noch nicht vorliegt. Grundsätzlich sind aber Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung auch diesbezüglich zu prüfen. Entsprechende Hinweise und Anregungen werden zum gegebenen Zeitpunkt sofern möglich berücksichtigt.</p>
<p>Beteiligter: OB BO Oberbürgermeister der Stadt Bochum Nummer: 005 - Anregung</p> <p>Die Stadt Bochum hat nicht darüber zu entscheiden, ob der Metrorapid verkehrspolitisch sinnvoll und wirtschaftlich zu betreiben ist. Die für den Bau des Metrorapid notwendigen Entscheidungen werden vom Bundestag und vom Landtag NRW getroffen. Falls Bund und Land den Bau des Metrorapid beschließen, sind bei der Planung folgende Hinweise und Forderungen zu berücksichtigen: Im östlichen Stadtgebiet (etwa ab der Kreuzung mit dem Sheffield-Ring) liegt der Trassenverlauf nach der Karte der potenziellen Methanausgasungen im</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Der Hinweis zum Klima ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Mögliche Auswirkungen sind im Planfeststellungsverfahren zu behandeln. Eine Korrektur der an alle Beteiligten versandten Karte ist leider nicht möglich.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Stadtgebiet Bochum (Hollmann, November 2000) in Zone 3 (Kritische Methangaszuströmungen wahrscheinlich) bzw. im Bereich örtlich belegter Methangasaustritte. Die Problematik ist bei der Planfeststellung zu beachten.</p> <p>9. Klima</p> <p>Für Bereiche östlich des Bochumer Hbf (Kortumpark) ist der Verlust von altem Gehölzbestand mit möglichen Auswirkungen auf das Kleinklima zu erwarten. In Bochum-Stahlhausen wird in freier Trassierung ein Hauptluftaustauschgebiet gequert.</p> <p>In der vorliegenden Planung tangiert die Trasse zwar teilweise klimatisch bedeutsame Gebiete, durch ihre Anbindung an bereits bestehende Verkehrswege wird sie voraussichtlich jedoch keine erheblichen neuen Belastungen hervorrufen. Weitergehende Aussagen hierzu sind erst nach Konkretisierung der Planung im Rahmen der Planfeststellung möglich.</p> <p>10. Allgemeiner Hinweis</p> <p>Auf der Karte 7 "Auswirkungsschwerpunkte", Blatt 4 der Anlage "Auswirkungen auf die Umwelt" ist in der Beschriftung der Karte der Begriff "Stadtspark" durch "Kortumpark" zu ersetzen.</p>	
<p>Beteiligter: LÖBF-NRW Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW</p> <p>Nummer: 002 - Bedenken</p> <p>1. Zur Änderung der o. g. Gebietsentwicklungspläne für den Regierungsbezirk Arnsberg im Bereich der Städte Dortmund, Hagen und Bochum</p> <p>Die Trassierung der Vorzugstrasse erfolgt überwiegend auf dem Gleiskörper der Rheinischen Bahn, in enger Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen (Hauptstrecke Essen – Bochum – Dortmund). In freier Trassierung verläuft die Trasse im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes Bochum-West (aufgeständert) und in den Freiraumbereichen östlich Dortmund-Brackel und südlich Dortmund-Asseln (ebenerdig).</p> <p>1.2 Raumbedeutsame Beeinträchtigungsbereiche</p> <p>Weiterhin werden ein bisher unzerschnittener allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich, Bereiche für den Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung sowie für eine besondere Pflege und Entwicklung der Landschaft neu zerschnitten und beansprucht.</p> <p>Folgende, für den Naturschutz und die Landschaftspflege bedeutsamen Bereiche</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p> <p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p> <p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln.</p> <p>Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW ist mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden.</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopsis zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>und Flächen mit ihrem Artenspektrum sind von den o. g. Auswirkungen, wie Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung, Störreize und Verletzungsgefahren (vgl. Punkt 1) betroffen (vgl. Textband: Auswirkungen auf die Umwelt inklusive Karte 2: Tiere):</p> <p><u>Freiflächenkomplex zwischen Dortmund-Brackel und Flughafen Dortmund</u></p> <p>Das Gebiet ist gekennzeichnet durch einen der wenigen größeren Freiflächenkomplexe im ansonsten hoch verdichteten Planungsraum. Ein Teilbereich der Fläche ist eine Biotopverbundfläche VB-A-4411-005 - Brachen des Zechengeländes Schleswig und Grünland am Ostrand von Brackel - von regionaler Bedeutung der Stufe II. Charakteristische Strukturen, Biotoptypen sind Brachflächen unterschiedlicher Sukzessionsstadien (Obstwiesenbrache, Gebüsche, brachgefallene Fettwiesen, vorwaldartige Bestände). Zugleich handelt es sich in Teilen um schutzwürdige Biotope gemäß Biotopkataster NRW (BK-4411-018, BK-4411-075). Aus faunistischer Sicht weisen die Freiflächenkomplexe laut Gutachten. eine hohe bis sehr hohe Bedeutung auf (Funktionsräume 107, 108, 110). Nach den vorliegenden Unterlagen (Gutachten, Biotopkatasterdokumente, Verbundflächendokumente) ist der Raum von einer hohen Artenvielfalt mit bemerkenswerten, charakteristischen und gefährdeten bis stark gefährdeten Arten wie Steinschmätzer (RL 2), Wiesenpieper (RL 3), Flussregenpfeifer (RL 3), Dorngrasmücke (RL 3), Rebhuhn (RL 3), Schafstelze (RL 3), Feldlerche (V), Kreuzkröte (RL 3) und Feldhase (RL 3) geprägt. Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen entstehen durch die Neuzerschneidung großräumiger Freiflächen und schutzwürdiger Bereiche. Darüber hinaus kommt es zum Verlust und zur Isolation von Teilgebieten der oben genannten Tierarten sowie zu Störreizen, Tierkollisionen und Verletzungsgefahr durch Luftturbulenzen.</p> <p style="margin-left: 20px;">² im folgenden Gutachten genannt</p> <p style="margin-left: 40px;">³ Anlage 5: Auswirkungen auf die Umwelt</p>	
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 093 - Hinweis</p> <p>3.2.2 Natur und Landschaft Die wesentlichen Systemvorteile des Transrapid – flexible Trassierungsmöglichkeiten, der etwa um 5 dB(A) niedrigere Lärm, die höhere</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p> <p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beschleunigung – wirken sich faktisch nicht umweltentlastend aus. Vielmehr entstehen durch den Metrorapid weitere Belastungen des Ballungsraumes, sowohl hinsichtlich der Natur als auch für den Menschen (Erholung, Wohnen). Die hauptsächlich negativen Auswirkungen des Metrorapid auf Natur und Landschaft bestehen in der direkten Inanspruchnahme von Flächen, Flächenzerschneidungen, Tierkollisionen, indirekte Beeinträchtigungen durch Bestandsklimaveränderungen, Verstärkung der Trennwirkungen, Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftdruck/-turbulenzen in folgenden besonders sensiblen Bereichen. Folgende Bereiche sind von Flächenverlusten sowie von erheblichen Beeinträchtigungen und Trassenkonflikten betroffen: ? Querung Freiraum zw. Do-Brackel u. Do-Asseln in freier Trassierung (Anbindung Flughafen Do/Wickede), Zerschneidung BSLE-Bereich</p>	<p>Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände sind mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden.</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 094 - Bedenken</p> <p>3.3.3 GEP Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm</p> <p>Gravierend und nicht ausgleichbar sind die Verstöße gegen die Ziele der Regionalplanung und der Raumordnung bei Verwirklichung der optionalen Anbindung des Flughafens Dortmund/Wickede (Verstoß gegen die Ziele 106, 107, 108, 109, 123, 124). Diese Zielverstöße sind bedingt durch die Durchschneidung des Freiraumes östlich von Dortmund (Asseln) aufgrund der notwendigen freien Trassierung zur Anbindung des Flughafens. Die Naturschutzverbände lehnen daher die Anbindung des Flughafens Dortmund/Wickede grundsätzlich ab (ich verweise hierzu auch auf die Stellungnahmen der örtlichen Vertretungen).</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände sind mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden.</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 098 - Bedenken</p> <p>Gemeinsame Stellungnahme der Dortmunder Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU</p> <p><u>1. Allgemeines (Bedarf)</u></p> <p>Die Metrorapid-Teilstrecke Dortmund Hbf – Flugplatz Wickede würde einen in</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>letzter Zeit zunehmend belasteten Freiraum Dortmunds (Flugplatzerweiterung, OW IIIa u. a. Planungen) weiter in Mitleidenschaft ziehen. Ein Bedarf für diese aufwendige Teilstrecke besteht nicht. Die Busverbindung DO-Hbf – Flugplatz wurde als unrentabel eingestellt. Prognose: 660 Fahrgäste täglich zum Flugplatz; bei den geplanten 109 Verbindungen täglich ergäbe das rd. 6 Fahrgäste in einem Magnetbahnzug in Richtung Flugplatz (Angaben nach PRO BAHN, Ruhr Nachrichten (RN), Dortmd. Ztg., Nr. 132, 9. 6. 01).</p> <p><u>3. Schlussfolgerungen</u></p> <p>Den Metrorapid als Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zwischen Düsseldorf und Dortmund lehnen wir ab; die Teilstrecke DO Hbf – Flugplatz ist aus ökonomischen und aus Gründen des Landschafts- und Naturschutzes undiskutabel.</p>	<p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände sind mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden.</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 103 - Bedenken</p> <p><u>2. GEP-Änderung Metrorapid in Dortmund Teilstrecke Dortmund Hbf – Flugplatz Wickede</u></p> <p>Dem zusammenhängenden Freiraum im Osten der Stadt Dortmund, wichtig als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und für die Naherholung, drohen weitere schwere Belastungen (s. oben). Die Freiraumkorridore dürfen nicht weiter eingeeengt werden.</p> <p><u>3. Schlussfolgerungen</u></p> <p>Die Teilstrecke DO Hbf – Flugplatz ist aus ökonomischen und aus Gründen des Landschafts- und Naturschutzes undiskutabel.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände sind mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden.</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: OB DO Oberbürgermeister der Stadt Dortmund Nummer: 005 - Bedenken</p> <p>4. Bewertung der Verwaltung, Stellungnahme der Stadt Dortmund</p> <p>Eine Verbesserung der Anbindung Dortmunds an das Ruhrgebiet durch eine zusätzliche leistungsfähige öffentliche Schienenverbindung und eine attraktive öffentliche Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof ist grundsätzlich zu</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>befürworten. Wenn diese durch den Metrorapid hergestellt werden soll, werden seitens der Stadt Dortmund die folgenden Anregungen und Bedenken vorgebracht:</p> <p>4.3 Abschnitt Hauptbahnhof bis Flughafen Die Trasse zwischen Hauptbahnhof und Flughafen wird insbesondere aus Umweltsicht als sehr problematisch angesehen. Die Vorzugstrasse stellt einen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild dar. Sie durchschneidet nördlich und südlich des Hellwegs Freiräume, die bereits durch den Bau und die Planung der OWIIIa und des Flughafens stark belastet sind. Es handelt sich um überwiegend landwirtschaftlich genutzte Bereiche, die Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt besitzen. In den rechtsverbindlichen Landschaftsplänen Dortmund-Nord und –Mitte sind diese Freiräume daher als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen worden. Zudem besitzen diese Flächen auch wegen der Vorbelastungen im Umfeld eine außerordentliche Bedeutung für die wohnungsnaher Erholung am Siedlungsrand. Insgesamt muss festgestellt werden, dass einer oberirdischen Trassenführung nördlich des Flughafens, also einer Durchschneidung des Brackeler Feldes, nicht zugestimmt werden kann.</p>	<p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Stadt Dortmund ist mit dem Ausgleichsvorschlag einverstanden.</p> <p>Einvernehmen</p>

METRORAPID NRW

Erarbeitung der

- 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm,
im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede
- 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen,
im Bereich der Stadt Bochum
- 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Münster,
Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet,
im Bereich der Stadt Gelsenkirchen

Kapitel 5.

**Trassenabschnitte
Auswirkungen auf Infrastruktur**

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: BauLiege Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Innerhalb der geplanten Vorzugstrasse in den o.g. Teilabschnitten des Regierungsbereiches Arnsberg befinden sich mehrere Objekte des Bau - und Liegenschaftbetriebes NRW . Ob die unmittelbare Nähe der Gebäude des Bau- und Liegenschaftsbetriebes zum Schienenweg eine Einschränkung bedeutet, ist unter dem Gesichtspunkt der Wertminderung bzw. der Entschädigung noch zu klären. Genauere Aussagen sind nur auf der Grundlage detaillierter, im Maßstab größerer Pläne möglich.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Betroffenheit von Gebäuden wird im Planfeststellungsverfahren geklärt und ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: DBImmDO Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH Niederl. Dortmund Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH (Niederlassung Köln): Aus der kartographischen Darstellung der vorgelegten GEP-Änderungen im Maßstab 1:50.000 bzw. 1:200.000 ist zur Zeit kein verlässlicher Rückschluss auf die tatsächliche Betroffenheit von DB AG-Grundstücken möglich. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die aufgezeigte Trassenführung zum überwiegenden Teil auf DB AG-Gelände liegt. Aufgrund der ersten Stufe der Bahnreform wurde das Grundvermögen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn auf den Bund, die Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnimmobilien (VEI), sowie die DB AG aufgeteilt. Nach jetzigem Kenntnisstand sind von der Trassierung des Metrorapid auch Grundstücksflächen betroffen, die weiterhin im Eigentum des Bundes (Bundeseisenbahnvermögen sowie der VEI vertreten durch die VIVICO Real Estate GmbH) stehen. Beide Institutionen sind im weiteren Planungsverfahren als betroffene Grundstückseigentümer zu beteiligen. Kontaktadressen: <i>VIVICO Real Estate Management GmbH Niederlassung Köln Mediapark 8 (KölnTurm) 50670 Köln Bundeseisenbahnvermögen (BEV) Dienststelle West</i></p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Anregungen zu DB AG-Liegenschaften und zur Umgestaltung der Stationen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant und werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p><i>Werkstattstrasse 102 50733 Köln Bundeseisenbahnvermögen (BEV) Außenstelle Essen Hachestraße 61 45127 Essen</i></p> <p>Des weiteren sind von der Trassierung des Metrorapid vornehmlich in den Bereichen der künftigen Metrorapid-Haltepunkte Stadtentwicklungsprojekte in zum Teil wesentlichen Umfang betroffen. Die Entwicklung dieser innerstädtischen DB AG-Liegenschaften wird oftmals bereits seit mehreren Jahren gemeinsam mit den jeweiligen Kommunen abgestimmt, tlw. liegen auch städtebauliche Nutzungskonzepte für diese Grundstücke vor. Bei der folgenden Konkretisierung der Planungsinhalte für die Realisierung des Metrorapid ist diese Thematik zu berücksichtigen.</p> <p>DB Station & Service AG (Düsseldorf): Die DB Station & Service AG geht davon aus, daß die folgenden Prämissen im weiteren Planungsprozeß berücksichtigt werden: Bei allen weiterhin erforderlichen Planungen zur Umgestaltung der Stationen ist die DB Station & Service AG lückenlos zu beteiligen und verbindlich einzubeziehen. Es wird vorausgesetzt, dass gemeinsam mit der DB Station & Service AG die Ausgleichs- und Vorabmaßnahmen, Grunderwerbs- und Mieterablösesummen, Provisorien, Baufeldfreimachungen, Bauzwischenzustände usw. verabschiedet und freigegeben werden. Der Hauptbahnhof in Bochum befindet sich bereits jetzt schon in einer gesamthaften Umbaumaßnahme. Die Aktivitäten zur Realisierung des Metrorapid greifen in das aktuelle Baugeschehen in erheblichem Umfang ein. Die bereits stattfindenden Informations- und Abstimmungsgespräche dazu müssen intensiviert und weiterbetrieben werden. Sonst entstehen der DB Station & Service AG Kosten für Stillstand und Verzug, die der Gesamtmaßnahme des Metrorapid angelastet werden müssten. Folgende Bahnhöfe werden zusätzlich zum Bf Bochum Hbf in den nächsten Jahren voraussichtlich umgebaut: Düsseldorf Hbf, Mülheim Ruhr Hbf, Essen Hbf und Dortmund Hbf. Auch hierfür gelten die Aussagen, wie sie zum Standort Bochum vorgenommen wurden. In den Bahnhöfen Düsseldorf, Essen, Bochum und Dortmund befinden sich unter der Trasse des Metrorapid zur Vermietung vorgesehene Gewerbereiche. Dafür müssen besondere Anforderungen an Schall-, Wärme-, Katastrophen-, Sicherheits-</p>	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>, Brand- und Erschütterungsschutz berücksichtigt werden.</p> <p>In einigen Bahnhöfen müssen für den Metrorapid neue Zugangsbauwerke, wie Treppen, Aufzüge usw., in vorhandene, hochrentierliche Gewerbebereiche eingebaut werden. Dadurch entstehen dort hohe Flächenverluste. Diese wiederum erzeugen erhebliche Mieteinnahmeverluste oder zerstören vorhandene Branchenkonzepte. Für diese Ausfallkosten müssen Ablösebeträge durch den Verursacher an die Bahn gezahlt werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass in den Bahnhöfen einige öffentlich finanzierte und geförderte Anlagen existieren. Bei Umbau oder Beseitigung derselben besteht ggf. die Gefahr förderschädlich zu handeln. In diesem Falle müssten die Aufwendungen einschließlich angefallener Zinsen an die entsprechende Behörde zurückerstattet werden.</p> <p>Städtebaulich, architektonisch sind die Anlagen des Metrorapid in vorhandene Konzepte nahtlos und in Abstimmung mit dem Bauherren und Dritten (Denkmalschutz, Kommune, Eisenbahn-Bundesamt usw.) einzupassen.</p> <p>Alle für die Bahnkunden erforderlichen, den Regeln der "Bahn" entsprechenden Ausstattungs- und Serviceeinrichtungen gehören in den Leistungsumfang des Metrorapid-Vorhabens und sind aus diesem zu finanzieren.</p> <p>Die Kosten für den laufenden Betrieb, die Instandhaltung, die Reinigung, den Winterdienst sind mit dem Bahnhofsmanagement als Hausherrin intensiv abzustimmen. Auf die Möglichkeit einer wirtschaftlichen, ökonomisch und ökologisch sinnvollen Gesamtbetriebung der Anlagen ist besonderes Augenmerk zu legen. Dafür sind rechtzeitig Eckdaten zur Herstellung von entsprechenden Berechnungen im System DB-Invest der Bahn abzustimmen und bereitzustellen.</p> <p>Der DB Station & Service AG dürfen durch die Verwirklichung des Metrorapid keine, wie auch immer gearteten, Nachteile entstehen. Sollte der Fall trotzdem auftreten, müssen Ausgleichsmaßnahmen aus dem Budget des Metrorapid ergriffen werden!</p> <p>DB Netz AG (Niederlassung West, Duisburg):</p> <p>Auf nachfolgende Sachverhalte wird seitens der DB Netz AG hingewiesen: Abstimmungen über Flächen und Netzstruktur haben zwischen der Planungsgemeinschaft Metrorapid-Transrapid und der DB Netz AG unter Einbeziehung der MSB-Trassenauswahl stattgefunden. Auf der Basis dieser Abstimmungen und der Zugrundelegung der Fahrplanbestellung sowie der Überprüfung der Verträglichkeit mit unseren Netz 21-Planungen (Planungshorizont 2010) wurde die notwendige Infrastruktur der DB Netz AG beurteilt und zwingend zu erfüllende Maßnahmen formuliert. Diese überschlägigen Vorgaben wurden als</p>	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Grundlage zur Erarbeitung der machbaren Linienfindung für die MSB übernommen. Noch nicht untersucht wurden Auswirkungen und Restriktionen auf die vorhandene Trasse während der Bauphase.</p> <p>Aussagen über die freizusetzenden DB Netz-Flächen können im Einzelnen erst nach Vorliegen detaillierter Planungen und nach Abstimmung mit allen DB-Fachbeteiligten und Dritten definiert werden. Zum heutigen Zeitpunkt kann nur pauschal positiv geantwortet werden. Ebenso konnten Auswirkungen auf mögliche künftige Infrastrukturen des Landes NRW dabei keine Berücksichtigung finden. Zweckbindungsfristen aufgrund geförderter Infrastrukturen konnten aufgrund der vorliegenden Machbarkeit und zeitlichen Begrenzung nicht betrachtet werden.</p>	
<p>Beteiligter: DSteinko Deutsche Steinkohle AG Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Zu der Erarbeitung der Änderungen der o. g. Gebietsentwicklungspläne werden seitens unserer Gesellschaft keine Bedenken vorgebracht.</p> <p>Wir haben die aus Sicht unserer Gesellschaft zu beachtenden Belange mit Schreiben vom 07.06.2001 (s. Anlage 1) an die Planungsgemeinschaft Metrorapid-Transrapid, Ingenieurbüro Vössing, Postfach 250262, 40093 Düsseldorf gesandt. Die Ausführungen bezogen sich auf den damaligen Planungsstand, insbesondere auch auf den Trassenabschnitt B II 2. Durch den Wechsel auf die nur zum Teil identische Trasse B II 1a ergeben sich weitere Belange im Bereich der Städte Essen, Gelsenkirchen und Bochum, die wir mit Schreiben vom heutigen Tag (vgl. Anlage 2) ebenfalls an die Planungsgemeinschaft Metrorapid-Transrapid, Ingenieurbüro Vössing, Postfach 250262, 40093 Düsseldorf gesandt haben. Nach den in unserem Hause vorliegenden Unterlagen werden Bereiche mit möglichem oberflächennahen Abbau nicht berührt.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Dez86 Dezernat 86 BR AR Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Der geplante Trassenbereich des Metrorapid zwischen Düsseldorf und Dortmund-Wickede liegt über zahlreichen auf Steinkohlen und Erzen verliehenen, z.T. erloschenen Bergbauberechtigungen.</p> <p>Die Eigentümerinnen der bestehenden Bergbauberechtigungen sind,</p> <ul style="list-style-type: none"> - die RAG AG, hier vertreten durch die Deutsche Steinkohle AG, Shamrockring 1, in 44623 Herne, 	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Der Anregung, Untersuchung möglicher bergbaulicher Einwirkungen im Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wird gefolgt.</p> <p>Die Anregung ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> - die E.ON AG, hier vertreten durch die Viterra Wohnen AG, Grundstückstechnik/Abteilung Markscheidewesen, Philippstraße 3 in 44803 Bochum, - die ThyssenKrupp Immobilien Management GmbH, Abteilung Vermessung und Markscheidewesen, Altendorfer Straße 120 in 45143 Essen, - die Victoria Mathias Verwaltungs GmbH in Essen, c/o RWE Systems AG in Dortmund, Flamingoweg 1 in 44139 Dortmund, - die MAN AG, Steinbrinkstraße 170 in 46145 Oberhausen, - die Harpen AG, Voßkuhle 38 in 44141 Dortmund, - die Versuchsgrubengesellschaft mbH, Dortmund, Tremoniastraße 13 in 44137 Dortmund sowie - die Alte Haase Bergwerks Verwaltungs GmbH, Rheinlanddamm 24 in 44139 Dortmund. <p>Die letzten Eigentümer der erloschenen Bergbauberechtigungen sind zum größten Teil heute nicht mehr erreichbar.</p> <p>Nach den hier vorliegenden Unterlagen befindet sich die geplante Trasse außerhalb des <u>aktiven</u> Steinkohlenbergbaus. Den hier vorliegenden Unterlagen ist weiter zu entnehmen, dass ab ca. 1200 m westlich des Bahnhofs in Mülheim an der Ruhr nach Osten umfangreiche Gewinnung von Bodenschätzen in tiefen sowie in oberflächennahen/tagesnahen Bereichen umgegangen ist, der auch heute noch einwirkungsrelevant sein kann (s. grün schraffierte Flächen in der beigefügten Anlage 1 im Maßstab 1 : 50.000). Der Bergbau, der in oberflächennahen/tagesnahen Bereichen betrieben worden ist, kann sich auch heute noch schädigend in Form von Absenkungen bzw. Tagesbrüchen auf die Tagesoberfläche auswirken.</p> <p>In den betroffenen Bereichen befinden sich u.a. zahlreiche verlassene Tagesöffnungen des Bergbaus (Anlage 1), über deren Verfüllung und Sicherung größtenteils hier nichts bekannt ist. Besonders betroffen sind Teilgebiete der Städte Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund und Holzwickede (südlich der A 40). Eine eingehende Untersuchung möglicher Einwirkungen sollte den nachgeordneten Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben.</p> <p>Über mögliche zukünftige bergbauliche Maßnahmen im Rahmen der im Planungsgebiet verliehenen oder erteilten Bergbauberechtigungen ist hier nichts bekannt. Diesbezüglich wird anheimgestellt, die o.a. Bergwerkseigentümerinnen, sofern dies noch nicht erfolgt ist, an der Planungsmaßnahme zu beteiligen und um</p>	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Stellungnahme zu bitten.</p> <p>Im hier geführten Bergbau-Altlast-Verdachtsflächen-Kataster (BAVKat) sind für dargestellte Trassenvarianten und deren Umfeld die in beiliegender Tabelle (Anlage 2) aufgeführten Altablagerungen (Kennbuchstabe A) und Altstandorte (Kennbuchstabe S) nachrichtlich verzeichnet. Der Rechtswert und der Hochwert geben jeweils die ungefähre Lage des Schwerpunkts der Verdachtsfläche an. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den verzeichneten Verdachtsflächen jeweils um eine vorläufige Aufnahme aufgrund einer Auswertung vorliegender Unterlagen im Sinne einer industriehistorischen Recherche handelt. So ist hier i.d.R. nicht bekannt, welche konkreten Folgenutzungen erfolgten oder ob die nach dem Enden der Bergaufsicht zuständigen Behörden Maßnahmen zur Untersuchung und eff. Sanierung veranlasst haben.</p> <p>Weitere Darstellungen sowie nähere Informationen zu den o.a. Verdachtsflächen – soweit sie hier vorliegen – sollten in den nachgeordneten Planungsphasen oder – verfahren erfolgen. Für den Fall, dass Angaben dieser Art bereits jetzt für die regionalplanerische Entscheidung benötigt werden, wird um Mitteilung gebeten.</p> <p>Eine gleichlautende Stellungnahme wurde zur 9. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Gebiet der Städte Düsseldorf, Duisburg, Mülheim an der Ruhr und Essen abgegeben.</p>	
<p>Beteiligter: Emscherg Emschergenossenschaft Nummer: 001 - Anregung</p> <p>Gegen die o.g. Änderungen der Gebietsentwicklungspläne in den Regierungsbezirken Arnsberg und Münster erheben wir keine Bedenken und Anregungen, bei den nachfolgenden Verfahren sind jedoch folgende Hinweise zu beachten.</p> <p>Im Gebiet der Emschergenossenschaft kreuzt die geplante Trasse des Metrorapid einige unserer genossenschaftlichen Anlagen. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Nebengewässer der Emscher. Im Gebiet des Lippeverbandes verläuft die geplante Trasse teilweise parallel längs des Körnebaches.</p> <p>Mit dem wachsenden Netz der unterirdischen Abwasserkanäle, die das Schmutzwasser künftig zu den Kläranlagen transportieren, folgt Schritt für Schritt die ökologische Umgestaltung der Gewässer. Hier müssen wir mit unseren Planungen für Abwasserkanäle, Regenwasserbehandlungsanlagen, Rückhalteeinrichtungen und Gewässerumbau in die weiteren Planungsprozesse</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Planungen für Abwasserkanäle, Regenwasserbehandlungsanlagen, Rückhalteeinrichtungen und Gewässerumbau sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>eingebunden werden. In den nächsten Tagen werden wir Ihnen eine Karte mit unseren Anlagen und deren Kreuzungspunkten zur Trasse des Metrorapid nachreichen.</p>	
<p>Beteiligter: LBStrHAM Landesbetrieb Straßenbau Niederlassung Autobahn Nummer: 001 - Kenntnisnahme</p> <p>Stellungnahme vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Münster</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Siehe Ausgleichsvorschlag zu: Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Münster, Nummer: 003.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: LBStraMS Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Münster Nummer: 003 - Hinweis</p> <p>Gegen die GEP-Änderungen werden seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Ich bitte jedoch, Folgendes zu beachten:</p> <p>4. Des Weiteren kreuzt die METRORAPID-Trasse eine Vielzahl vorhandener Bundesfern- und Landesstraßen. Auch hier ist bei der weiteren Detailplanung eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW erforderlich.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Abstimmungen bei der Detailplanung des Metrorapid im Zusammenhang mit Kreuzungen von Bundes- und Landesstraßen werden im Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Sie sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: LBevBahn Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht Nummer: 001 - Anregung</p> <p>Konkrete Auswirkungen auf nicht-bundeseigene (NE-Bahnen) Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs sowie auf Anschlussbahnen oder die Betreiber von Gleisanschlüssen sind aus den Änderungen der o. a. Gebietsentwicklungspläne nicht erkennbar. Ich gehe davon aus, dass diese NE-Bahnen, sofern sie bei der weiteren Verfeinerung von der Planung betroffen sind, entsprechend am Anhörungsverfahren beteiligt werden. Unter dieser Voraussetzung habe ich keine Einwände gegen die Festlegung im Rahmen des o. a. Verfahrens.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>NE-Bahnen werden im Planfeststellungsverfahren beteiligt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: PLEdocGm PLEdoc GmbH Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Von der Ruhrgas AG, Essen, sind wir mit der technischen Interessenvertretung für die von ihr betriebenen und von ihr betreuten Leitungen und zugehörigen Anlagen beauftragt.</p> <p>Die uns mit Ihrem o.a. Schreiben übermittelten Unterlagen der obengenannten GEP-Änderungen haben wir durchgesehen und festgestellt, dass von der in der zeichnerischen Darstellung (3Karten mit Deckblatt) ausgewiesenen Linienführung der Vorzugstrasse des Metrorapids zahlreiche Leitungen und Anlagen der Ruhrgas AG im Kreuzungs-, Parallelführungs- und Näherungsbereich betroffen sind.</p> <p>Wir bitten Sie, zu veranlassen, dass uns zum frühestmöglichen Zeitpunkt und noch vor Einleitung der Planfeststellungsverfahren Detailpläne zu Überprüfung und Abstimmung zugeleitet werden, um prüfen zu können, ob durch die geplante Magnetschwebbahn "Metrorapid" Anpassungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen an den Gasfernleitungen und Anlagen erforderlich werden. Weiterhin sind die Gasfernleitungen und Anlagen in die zu erstellenden Planfeststellungsunterlagen (Lagepläne und Bauwerksverzeichnisse) mit aufzunehmen. Bei notwendig werdenden Anpassungsmaßnahmen (Leitungsumlegungen) sind die Umlegungstrassen in den Planfeststellungsunterlagen mit aufzunehmen und planfeststellen zu lassen.</p> <p>Abschließend bitten wir Sie, uns weiterhin am Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Bei der Detailplanung für den Metrorapid werden Leitungen berücksichtigt. Im Planfeststellungsverfahren wird die Pipeline Engineering GmbH beteiligt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: RWE-NET RWE Net AG Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Nach den uns zu den o.g. GEP-Änderungsverfahren zugesandten Unterlagen wird die vorgesehene Vorzugstrasse des Metrorapid zahlreiche Hochspannungsleitungen unserer Gesellschaft in Form von Näherungen, Kreuzungen und Parallelführungen betreffen (s. Übersichtsplan 1 : 100.000).</p> <p>Zur Klärung, ob und inwieweit Umbauten, Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen an unseren Leitungen erforderlich werden, bitten wir bereits vor Einleitung des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens um möglichst frühzeitige Beteiligung im Rahmen der Detailplanung.</p> <p>Die sich nach Abstimmung mit uns ergebenden baulichen Veränderungen an unseren Leitungen bitten wir als Folgemaßnahmen in den</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen werden Leitungen berücksichtigt.</p> <p>Die Anregung ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Planfeststellungsunterlagen darzustellen. Dies gilt auch für die ggf. erforderlichen Neuerrichtungen, -verlegungen bzw. Änderungen von Leitungen und Anlagen unserer Gesellschaft, die für die Energieversorgung des Metrorapid benötigt werden.</p> <p>Diese Stellungnahme betrifft nur die Belange der von RWE Net AG betreuten Leitungen und Anlagen des Hochspannungsnetzes.</p>	
<p>Beteiligter: RWENetRe RWE Net AG Regionalzentrum Lippe Recklinghausen, NN-LP Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Wir teilen Ihnen mit, dass in dem Erarbeitungsgebiet (Regierungsbezirke Arnsberg, Düsseldorf und Münster) eine Vielzahl von Versorgungsanlagen und –leitungen unseres Mittelspannungs-, und Telefon- und Niederspannungsnetzes vorhanden sind. Dieses bezieht sich insbesondere auf Teilbereiche der Städte Bochum, Dortmund und Holzwickede.</p> <p>Zu diesen Anlagen werden wir im Rahmen der Bauleitplanung und der Anhörung von Trägern öffentlicher Belange durch die betreffenden Kommunen detailliert Stellung nehmen.</p> <p>Grundsätzlich muss sichergestellt sein, -um der uns obliegenden gesetzlichen Verpflichtung einer stets sicheren und preiswerten Energieversorgung nachkommen zu können-, dass durch Ausweisungen oder Darstellung geschützter Landschaftsteile der ordnungsgemäße Bestand, Betrieb und Ausbau unserer Anlagen weder beeinträchtigt noch gefährdet wird.</p> <p>Weitere Anregungen und Bedenken werden von uns nicht geltend gemacht. Von einer weiteren Beteiligung an diesem Verfahren gehen wir aus.</p> <p>Diese Stellungnahme betrifft nur die Belange der Abteilung Netzentwicklung Strom. Sollten Anlagen und Leitungen des von RWE Net betreuten Hoch-/Höchstspannungs- bzw. Fernwärmenetzes betroffen sein, erhalten Sie von der zuständigen Fachabteilung eine Stellungnahme.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen werden Leitungen berücksichtigt. RWE Net AG wird im Planfeststellungsverfahren beteiligt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: StUA HAG Staatliches Umweltamt Hagen Nummer: 001 - Kenntnisnahme</p> <p>1.0 Wasserwirtschaft Die Unterlagen wurden hier durchgesehen und mit den bestehenden</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>wasserwirtschaftlichen Gebietsausweisungen verglichen. Es haben sich keine grundsätzlichen Bedenken zur vorgelegten Planung einschließlich der dargestellten Alternativtrassen ergeben.</p>	<p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: StUA HAG Staatliches Umweltamt Hagen Nummer: 003 - Hinweis</p> <p>2.1. Überschwemmungsgebiete Aus aktueller Veranlassung heraus weise ich bez. der Hochwasserstände der zu kreuzenden Gewässer darauf hin, dass die kartenmäßige Darstellung den Bereich des fließenden Wassers wiedergeben kann (früher als "gesetzliches Überschwemmungsgebiet" bezeichnet). Es sind bei allen Gewässerkreuzungen sowie Eingriffen in Überschwemmungsbereiche gesonderte Ermittlungen bez. der tatsächlichen Hochwasserspiegellage bei Abfluss eines HQ₁₀₀-Ereignisses erforderlich. Je nach Sicherheitsanforderungen können auch höhere Abflüsse, z.B. HQ₂₀₀, von Bedeutung sein.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Hinweise zur Ermittlung der tatsächlichen Hochwasserspiegellage sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant und werden erforderlichenfalls im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: TelekBOC Deutsche Telekom AG Technikniederlassung Bochum Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Gegen die o.a. Planung haben wir keine grundsätzlichen Bedenken. Im Planbereich befinden sich zahlreiche Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG. Aus Gründen der Aktualität verzichten wir auf die Überlassung von Bestandsplänen. Wir bitten vor Einziehung von öffentlichen Wegen, bzw. möglichen Geländeänderungen um Zusendung von Detailplänen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Detailpläne werden im Planfeststellungsverfahren erarbeitet, in dem die Deutsche Telekom AG beteiligt wird.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: StUA HAG Staatliches Umweltamt Hagen Nummer: 004 - Hinweis</p> <p>2.2. Grundwasser/Altlasten In Bochum berührt die Trassenführung Belange der Grundwasserbeobachtung. Die beigefügte Tabelle enthält eine Aufstellung der entsprechenden Brunnen, die für die weitere Planung von Interesse sein könnten. Da es sich um</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Probleme im Zusammenhang mit Grundwasser und Altlasten sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beobachtungsanlagen handelt, die langfristig betrieben werden, sind Schutzmaßnahmen mit der zuständigen Fachabteilung des Amtes abzustimmen. Dies bezieht sich grundsätzlich auch auf Grundwasserabsenkungen während der Bauzeit, Zu der alternativen Tunneltrasse im Stadtgebiet von Dortmund kann erst bei Konkretisierung der Planung (Planfeststellung) Stellung bezogen werden. Bei Grundwasserabsenkungen während der Bauzeit, die den Bereich von Altlasten tangieren/erfassen, ist sicherzustellen, dass die Ableitung des Wassers unschädlich für Gewässer erfolgt. Eventuell kann auf Grundwasserabsenkungen durch Wahl anderer Verfahren, z.B. Gefrierverfahren, verzichtet werden.</p>	<p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: IHKMünst Industrie- und Handelskammer zu Münster Nummer: 002 - Hinweis</p> <p>Die in den Verfahrensunterlagen dargestellte Vorzugstrasse verläuft ab Essen-Hauptbahnhof entlang der Hauptstrecke Essen – Gelsenkirchen bevor sie auf die Trasse der Rheinischen Bahn geschwenkt wird. Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass ab dem Fahrplanwechsel zum 15. Dezember 2002 der vorgenannte Streckenabschnitt zwischen Essen-Hauptbahnhof und dem Abzweig der Rheinischen Bahn als Bestandteil der Hauptstrecke Essen – Gelsenkirchen durch eine neue ICE-Verbindung Münster – Essen – Köln – Frankfurt befahren wird. Eine Beeinträchtigung der vorgenannten Schienenstrecke durch den Bau der Metrorapid-Trasse muss daher ausgeschlossen werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Abstimmung des Metrorapidvorhabens mit ICE-Verbindungen ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Zu der genannten Anregung wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 verwiesen (s. Ziff. 8).</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: BoGeStra Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG Nummer: 002 - Hinweis</p> <p>Zur geplanten Trasse in unserem Betriebsgebiet bitten wir, folgendes zu berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Trasse berührt im Bereich des Bochumer Sheffield-Ringes unseren künftigen Straßenbahnbetrieb Engelsburg. Mit dem Bau ist inzwischen begonnen worden. Wir gehen davon aus, dass der Metrorapid keine negativen Auswirkungen auf unser Projekt haben wird. 2. Auf Bochumer und Gelsenkirchener Stadtgebiet werden Anlagen des heutigen Straßenbahnbetriebes von der Metrorapid-Trasse gekreuzt. Auch hier gehen wir davon aus, dass die Kreuzung unserer Schienenwege so erfolgt, dass ein Beeinträchtigung des Straßenbahnbetriebes und der bestehenden 	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Detailplanungen im Hinblick auf den Straßenbahnbetrieb sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Straßenbahnanlagen nicht eintritt. Rückfragen beantworten wir Ihnen gerne.</p>	
<p>Beteiligter: EBU-Amt Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Essen Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Der Außenstelle Essen sind keine Planungen der DB AG für den Bereich der Schienenwege bekannt, die mit den beabsichtigten Festlegungen der im Betreff angegebenen Änderungen der Gebietsentwicklungspläne für den Regierungsbezirk Arnsberg (im Bereich der Städte Dortmund, Bochum und der Gemeinde Holzwickede) und den Regierungsbezirk Münster (im Bereich der Stadt Gelsenkirchen kollidieren.</p> <p>Zwischen Essen-Frillendorf und Bochum-Stahlhausen verläuft die Trasse des Metrorapid in enger Bündelung mit dem Gleiskörper der Rheinischen Güterbahn. Durch die DB AG ist beabsichtigt, ein Stilllegungsverfahren gemäß § 11 AEG für den gesamten Streckenverlauf der Rheinischen Bahn bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes zu beantragen.</p> <p>Für Maßnahmen nach § 18 AEG liegen der Ast Essen für die betroffenen Stadt- bzw. Gemeindebereiche z. Z. keine Anträge vor.</p> <p>Ansonsten orientiert sich die Trasse des Metrorapid überwiegend auf und an vorhandenen Gleisanlagen der DB AG. Da die DB AG gemäß § 4 Abs. 3 ROG ebenfalls in die Abstimmung der Anpassung der bestehenden Gebietsentwicklungspläne eingebunden ist, bestehen gegen die beabsichtigten Änderungen der GEP aus der Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Zustimmung zur GEP-Änderung und der Hinweis zum Stilllegungsverfahren für die Rheinische Bahn werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: IHK-BO Industrie- und Handelskammer im mittleren Ruhrgebiet Nummer: 002 - Hinweis</p> <p>Im Hinblick auf die im Teilabschnitt "Essen Hauptbahnhof bis Bochum Hauptbahnhof", im Bereich des zukünftigen Bochumer Westkreuz – A 40-Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen – geplante Überquerung der A 40 durch die Metrorapid-Trasse ist es nach Auffassung der IHK von höchster Priorität, dass aus der Realisierung dieser Maßnahme keine zeitlichen Verzögerungen im Hinblick auf die Realisierung des geplanten Bochumer Westkreuzes – als zentraler Bestandteil der "Bochumer Lösung" - resultieren.</p> <p>In diesem Kontext ist es von gleicher Bedeutung, dass die Leistungsfähigkeit des</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Detaillierte Auswirkungen auf andere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>geplanten Westkreuzes und des Bochumer Außenrings durch den Bau der Metrorapid-Trasse und den Betrieb des Metrorapids nicht gemindert, sondern uneingeschränkt gewährleistet bleiben muß.</p>	
<p>Beteiligter: LB StraMS Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Münster Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Gegen die GEP-Änderungen werden seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Ich bitte jedoch, Folgendes zu beachten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In Bochum-Stahlhausen soll die geplante Trasse des METRORAPID in aufgeständerter Bauweise (Brückenhöhe ca. 20 m) die A 40 im Bereich der Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen kreuzen. Seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW ist geplant, die A 40 sechsstreifig auszubauen und die jetzige Anschlussstelle zu einem Autobahnkreuz umzubauen. Für die Maßnahme wird in Kürze das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Straßenbelange sind entsprechend zu berücksichtigen. 	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Detaillierte Auswirkungen auf andere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: OB BO Oberbürgermeister der Stadt Bochum Nummer: 007 - Anregung</p> <p>Die Stadt Bochum hat nicht darüber zu entscheiden, ob der Metrorapid verkehrspolitisch sinnvoll und wirtschaftlich zu betreiben ist. Die für den Bau des Metrorapid notwendigen Entscheidungen werden vom Bundestag und vom Landtag NRW getroffen. Falls Bund und Land den Bau des Metrorapid beschließen, sind bei der Planung folgende Hinweise und Forderungen zu berücksichtigen: Die Auswirkungen während der Bauzeit und die damit verbundenen negativen Folgen für den Verkehrsfluss sind zu minimieren. Die Fertigstellung vor der Fußball-WM in 2006 ist sicherzustellen, da die Besucher Bochum nicht als Großbaustellen erleben dürfen. Die in der Stellungnahme vorgebrachten Forderungen, Anregungen und Hinweise sind in den weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Die Stadt Bochum ist in den weiteren Verfahrensschritten frühzeitig zu beteiligen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Baumaßnahmen und deren Auswirkungen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt. Es ist Ziel der Landesregierung NRW, den Metrorapid vor der Fußball-WM 2006 in Betrieb zu nehmen.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: OB BO Oberbürgermeister der Stadt Bochum Nummer: 008 - Hinweis</p> <p><u>Hauptbahnhof Bochum</u> Bei einer Realisierung des Metrorapid sind im Hbf. Bochum zusätzlich zur schon begonnenen Neugestaltung des Bahnhofs erhebliche Baumaßnahmen erforderlich. Der derzeit laufende Umbau des Hauptbahnhofs darf durch die Planung und den Bau des Metrorapids nicht beeinträchtigt werden. Notwendige finanzielle Aufwendungen zur Anpassung des Bahnhofs an die Anforderungen des Metrorapids dürfen nicht zu Lasten der Stadt Bochum gehen. Die Planungen sind so aufeinander abzustimmen, dass die metrorapidspezifischen Baumaßnahmen zeitgleich mit der geplanten Neugestaltung abgeschlossen werden können. Die beabsichtigte Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfelds darf nicht dadurch zunichte gemacht werden, dass der Hbf. nach Abschluss der Neugestaltung erneut zur Baustelle wird. Darüber hinaus müssen sämtliche mit der Metrorapidtrasse in Bochum zusammenhängende Baumaßnahmen bis 2006 beendet sein, damit sich Bochum nach erfolgreich abgeschlossener Umgestaltung der City zur Fußballweltmeisterschaft endlich baustellenfrei präsentieren kann. Die Nutzung der heutigen S-Bahn-Gleise für den Metrorapid hätte netto den Wegfall eines Gleises im Bochumer Hbf. zur Folge. Durch geeignete bauliche und betriebliche Maßnahmen ist deshalb sicherzustellen, dass die bisherige Leistungsfähigkeit des Bahnhofs in Bezug auf Kapazitäten, Überholmöglichkeiten und Flexibilität im Störfall mindestens erhalten bleibt. Bei der Planung ist sicherzustellen, dass eine zukünftige Verlängerung der erfolgreichen Nokia-Bahn nach Witten und weiter nach Süden nicht erschwert oder gar verhindert wird.</p> <p><u>Gleisanbindungen/Güterverkehr</u> Die Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbegebiete durch die vorhandenen Gleisanbindungen an der geplanten Metrorapid-Trasse muss aufrecht erhalten werden.</p> <p><u>Bauwerke und Straßen</u> An folgenden Stellen sind bestehende oder geplante Bauwerke und Straßen von der Vorzugstrasse betroffen. Dies ist bei der weiteren Planung zu beachten.</p> <ul style="list-style-type: none"> ? Emscher Park Radweg ab der Ückendorfer Straße in Wattenscheid Richtung Bochum-Günnigfeld ? Fußgänger-Brücke Sommerdellenstraßen 	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Hinweise zum Umbau des Hauptbahnhofs Bochum, zu Gleisanbindungen, zu Bauwerken und Straßen sowie zur Bauleitplanung sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>? Ortsumgehung Günnigfeld (Blücherstraße)</p> <p>? Westkreuz: Bei der Querung des Westkreuzes muss die derzeit bestehende Planung des Westkreuzes berücksichtigt werden. Deren Realisierung darf nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>? Donezk-Ring: Der Außenring darf nicht beeinträchtigt werden. Auf die städtebauliche Gestaltung bei der Querung des Donezk-Rings im Bereich Kohlenstraße ist zu achten.</p> <p>? Kohlenstraße</p> <p>? Am Umweltpark/Hüttenstraße/Bahnstraße</p> <p>? Lohring</p> <p>? Buselohstraße</p> <p>? Sheffield-Ring/Auf der Prinz</p> <p>? Brücke Werner Hellweg: Hier sollte die Planung der Verlängerung der Linie 302 in Richtung Werne berücksichtigt werden.</p> <p>? Von-Waldthausen-Straße</p> <p>Sollten die bestehenden Straßenkreuzungen geändert werden müssen, ist bei der weiteren Planung die zukünftige Verkehrsentwicklung auf den kreuzenden Straßen zu berücksichtigen. Die Planung ist mit der Stadt Bochum abzustimmen.</p> <p><u>Nebenanlagen des Metrorapids</u></p> <p>Nebenanlagen des Metrorapids (wie z. B. Unterwerke) sind ausschließlich in Gewerbe- oder Industriegebieten oder auf bestehenden Bahnflächen zu realisieren.</p> <p>3. Bauleitplanung</p> <p>Die geplante Trasse des Metrorapid verläuft größtenteils auf bestehenden Eisenbahntrassen. Diese wurden und werden als solche in der Bauleitplanung und in der Beurteilung von Bauvorhaben berücksichtigt.</p> <p>Die umgebenden Bebauungspläne beinhalten in den meisten Fällen die Eisenbahnflächen nicht, berücksichtigen aber bei den festgesetzten Nutzungen die Emissionen aus dem Bahnverkehr. Nur in zwei Bebauungsplänen werden die Eisenbahntrassen als "Verkehrsflächen Bahnanlagen" festgesetzt. Weitergehende Regelungen treffen diese Bebauungspläne für die Flächen aber nicht.</p>	
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 090 - Hinweis</p> <p>2.1.4 GEP RB Arnsberg (Teilabschnitt Dortmund/Unna/Hamm) Die angeführten Zielerfüllungen der Ziele 13, 14, 15 u. 17 (Wirtschaftsentwicklung) bei Verwirklichung des Metrorapid sind nicht nachzuvollziehen, zumal Auswirkungen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Es ist unverkennbar, dass ein derart attraktives Verkehrsmittel wie der Metrorapid positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung der Rhein-Ruhr-Region haben wird.</p> <p>Die Aussagen zur Erfüllung der entsprechenden Ziele sind daher richtig.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>auf die Wirtschaftsregion bzw. den Arbeitsmarkt nicht vorgelegt werden (siehe hierzu auch Pkt. 5 dieser Stellungnahme). Auch die Bedeutung des Metrorapid für die Ziele 57, 58, 64, 65 und 70 (Verkehr) wird stark überschätzt: Der Metrorapid ist ein neues System auf vorhandenen Trassen mit im Vergleich zum S-Bahn-Angebot deutlich reduzierten Haltepunkten. Es ist nicht zu erkennen, was Pendler aus dem Einzugsgebiet des Ballungsraumes dazu bringen sollte, vom PKW oder dem sonstigen ÖPNV auf den Metrorapid umzusteigen.</p>	<p>Erörterungsergebnis: Die Naturschutzverbände halten ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Es ist unverkennbar, dass ein derart attraktives Verkehrsmittel wie der Metrorapid positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung der Rhein-Ruhr-Region haben wird. Die Aussagen zur Erfüllung der entsprechenden Ziele sind daher richtig.</p>
<p>Beteiligter: TelekDO Deutsche Telekom AG Technikniederlassung Siegen, Dortmund BBN 24 Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Für den Bereich Stadtgebiet Dortmund beziehen wir wie folgt Stellung: Im Verlauf der geplanten Vorzugstrasse auf oder an vorhandenen Bahnkörpern ist nur im Bereich von Trassenquerungen öffentlicher Straßen mit Kollisionen zwischen der Neubaumaßnahme und Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG zu rechnen. Den beigefügten Lageplänen kann die ungefähre Lage der Telkommunikationsanlagen entnommen werden. Hier ist im Verlauf der weiteren Planungen eine genaue Abstimmung zwischen dem Bauträger und den Versorgungsträgern erforderlich, um evtl. notwendige Umlegungen von Leitungen zu minimieren. Schon jetzt weisen wir darauf hin, dass spätere, besondere Anlagen nach Möglichkeit so auszuführen sind, dass vorhandene Telekommunikationsanlagen nicht störend beeinflusst werden. Ist eine Verlegung oder Veränderung vorhandener Telekommunikationsanlagen erforderlich, so sind die erwachsenden Kosten vom Unternehmer der späteren besonderen Anlagen zu tragen (s. § 56 Abs. 5 TKG)</p>	<p>Ausgleichsvorschlag: Auswirkungen auf Telekommunikationsanlagen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis: Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: BM UN Bürgermeister der Stadt Unna Nummer: 003 - Anregung</p> <p>Ein Haltepunkt Dortmund-Flughafen wird Auswirkungen auf den Individualverkehr</p>	<p>Ausgleichsvorschlag: Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>haben. Die Stadt Unna befürchtet eine erhebliche Mehrbelastung des ohnehin schon überlasteten regionalen und städtischen Straßennetzes auf dem Stadtgebiet. Die Auswirkungen müssen sichtbar gemacht und in die Planung eingestellt und geeignete Maßnahmen zur Lösung des Problems dargelegt werden. Die Untersuchung der Trassenführung schlägt die Südtrasse als konfliktärmste vor. Für die Trasse der geplanten L 663 n müssen ähnliche Voraussetzungen gelten wie für den Metrorapid.</p>	<p>Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: BergKame Bergamt Kamen Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, nach Prüfung der dem Bergamt Kamen vorliegenden Unterlagen teile ich Ihnen unter Bezug auf Ihre o. a. Schreiben mit, dass nur der Streckenabschnitt östlich des Dortmunder Hbf's im Zuständigkeitsbereich des Bergamtsbezirkes Kamen liegt. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass einzelne Abschnitte der Metrorapid-Trasse auch im Zuständigkeitsbereich des Bergamtes Gelsenkirchen liegen. Ich rege deshalb an, das Bergamt Gelsenkirchen am Verfahren zu beteiligen. Ferner wird zwecks Prüfung übergeordneter bergbehördlicher Belange angeregt, die Abteilung "Bergbau und Energie" in NRW" der Bezirksregierung Arnsberg am Verfahren zu beteiligen. Die südlich und östlich im Amtsbezirk des Bergamtes Kamen verlaufenden Trassenvarianten liegen im Bereich großflächigen oberflächennahen Bergbaus, zahlreicher stillgelegter Tagesöffnungen, Tagesbrüchen sowie Bergbaualtlastenverdachtsflächen (siehe Anlagen). Des weiteren liegt das Planvorhaben über zahlreichen auf Steinkohle und Eisenstein verliehenen Berwerksfeldern (siehe Anlagen). Ihrem Verteiler entnehme ich, dass Sie die Deutsche Steinkohle AG am Verfahren beteiligt haben. Nach den hiesigen Unterlagen gehören nicht alle Bergwerksfelder der Deutschen Steinkohle AG. Daher kann es je nach gewählter Trassenvariante erforderlich sein, weitere Bergwerkseigentümer am Verfahren zu beteiligen. Eine qualifizierte Aussage zu den im Planbereich vorliegenden bergbaulichen Verhältnissen ist so nicht möglich. Auf Grund dessen wird gebeten, nach</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Das Bergamt Gelsenkirchen ist über die Abteilung 8 der Bezirksregierung Arnsberg beteiligt worden.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
Festlegung des endgültigen Trassenverlaufes das Bergamt Kamen nochmals am Verfahren zu beteiligen. Erst dann kann eine qualifizierte Stellungnahme zu den konkreten bergbaulichen Belangen erfolgen.	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: LB StraMS Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Münster Nummer: 002 - Hinweis</p> <p>Gegen die GEP-Änderungen werden seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Ich bitte jedoch, Folgendes zu beachten:</p> <p>Für den sechsstreifigen Ausbau der A 40/B 1 zwischen der Stadtgrenze Dortmund und dem Autobahnkreuz Dortmund-Unna wird z.Zt. der Vorentwurf erstellt. Die Trasse des METRORAPID tangiert die Bundesfernstraße. Im Rahmen der Detailplanung für den METRORAPID ist eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW erforderlich.</p> <p>2. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant für Dortmund-Asseln eine Ortsumgehung im Zuge der L 556. Für diese Neubaumaßnahme läuft z.Zt. das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren.</p> <p>Nach dem GEP-Änderungsentwurf kreuzt die METRORAPID-Strecke die L 556n. Die Straßenbaumaßnahme ist bei der weiteren Detailplanung des METRORAPID zu berücksichtigen.</p> <p>3. Auf der Südseite der L 821 zwischen der Stadtgrenze Dortmund / Holzwickede und der L 677 ist der Bau eines Radweges vorgesehen. Es wird bei der weiteren Planung der METRORAPID-Strecke um Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW gebeten.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Straßenbaumaßnahmen sind im Detail für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p> <p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p> <p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln.</p> <p>Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: LR UN Landrat des Kreises Unna Nummer: 001 - Anregung</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden GEP-Änderung ist der Kreis Unna durch die Trassenführung des Metrorapids durch die Verlängerung vom Dortmund Hbf zum Flughafen Dortmund im Bereich Chaussee (Holzwickede) berührt. Gegen die Trassenführung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken (s.u.).</p> <p>Der Kreis Unna ist weniger durch die Darstellungen der GEP-Änderung betroffen, als vielmehr durch mittelbare Wirkungen des Metrorapids im Hinblick auf Flächenverfügbarkeiten, Fahrplan- und finanzielle Möglichkeiten.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Auswirkungen auf den Schienenpersonenfern- und nahverkehr sowie auf sonstige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Zu den genannten Anregungen wird auf die Information des MWMEV vom 25. 3. 2002 verwiesen (s. Ziff. 4, 8)</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Daher fordert der Kreis Unna</p> <p>a) im Hinblick auf das (über-) regionale Angebot im Schienenpersonennah- und Fernverkehr:</p> <p>? Der Dortmund Hbf darf in seiner Verkehrsbedeutung nicht reduziert werden. Dies bedeutet, dass bereits bei den Metrorapid-Planungen etc. die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür im Bereich des Dortmund Hbf gewährleistet werden müssen. Im einzelnen heißt dies, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Dortmund Hbf als IC- und ICE-Haltepunkt in alle Richtungen, insbesondere auch in Richtung Bremen/Hamburg erhalten werden muss. - Für einen nachfragegerechten SPNV flächenmäßig auch Erweiterungen/Verbesserungen der Gleisinfrastruktur vorgesehen werden müssen für die Strecke Dortmund – Kamen - Hamm, im Bereich des westlichen Zulaufs des Dortmund Hbf (gilt auch für die IC-Verbindungen) sowie im Bereich des sog. Dortmunder Felds <p>? dass die Region als "Zulauf" zum Metrorapid anerkannt wird und dementsprechend</p> <ul style="list-style-type: none"> - das vorhandene SPNV-Angebot optimiert wird, - Betriebszeiten und Fahrpläne (Takte etc.) von Metrorapid und dem regionalen SPNV insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende aus der Rhein-Ruhr-Region in das östliche Ruhrgebiet abgestimmt werden. - die RegionalStadtBahn Dortmund-Lünen-Bergkamen-Werne-Hamm vom Land unterstützt wird <p>? Ausreichende (Planungs-) Kapazitäten bei der DB AG und den sonstigen Beteiligten, damit die Erweiterung der Gleisinfrastruktur der Strecke Dortmund – Kamen – Hamm nicht weiter verzögert wird</p> <p>Im Hinblick auf den Flughafen Dortmund und seine Bedeutung wird auf die Vorlagen im Zusammenhang mit der 35. GEP-Änderung sowie der Planfeststellung für die Verlängerung der Landebahn auf 2000m verwiesen.</p>	<p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: LR UN Landrat des Kreises Unna Nummer: 003 - Anregung</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden GEP-Änderung ist der Kreis Unna durch die Trassenführung des Metrorapids durch die Verlängerung vom Dortmund Hbf zum Flughafen Dortmund im Bereich Chaussee (Holzwickede) berührt. Gegen die Trassenführung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken (s.u.). Der Kreis Unna ist weniger durch die Darstellungen der GEP-Änderung betroffen, als vielmehr durch mittelbare Wirkungen des Metrorapids im Hinblick auf Flächenverfügbarkeiten, Fahrplan- und finanzielle Möglichkeiten. Daher fordert der Kreis Unna</p> <p>b) im Hinblick auf die Ausgestaltung der Trassenführung des Metrorapids</p> <p>? Möglichst kurze Wege im Dortmund Hbf beim durch den Metrorapid nun 1x pro Std. notwendig werdenden Umstieg aus Nordböge, Kamen, Kamen-Methler in Richtung Essen sowie vom Kopfbahnsteig (alle Züge aus Richtung Unna, Fröndenberg, Schwerte).</p> <p>Im Hinblick auf den Flughafen Dortmund und seine Bedeutung wird auf die Vorlagen im Zusammenhang mit der 35. GEP-Änderung sowie der Planfeststellung für die Verlängerung der Landebahn auf 2000m verwiesen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Gestaltung des Dortmunder Hauptbahnhofes ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie wird im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln. Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: TelekDO Deutsche Telekom AG Technikniederlassung Siegen, Dortmund BBN 24 Nummer: 002 - Hinweis</p> <p>Im Teilabschnitt Dortmund-Hauptbahnhof – Dortmund-Flughafen, (Variante C I 3), sind im Verlauf der freien Trassierung vermehrt Kollisionen zwischen der Metrorapidtrasse und Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG zu erwarten.</p> <p>Den beigefügten Lageplänen kann die ungefähre Lage der Telkommunikationsanlagen entnommen werden.</p> <p>Hier ist im Verlauf der weiteren Planungen eine genaue Abstimmung zwischen dem Bauträger und den Versorgungsträgern erforderlich, um evtl. notwendige Umlegungen von Leitungen zu minimieren.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Auswirkungen auf Telekommunikationsanlagen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden. Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen. Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Schon jetzt weisen wir darauf hin, dass spätere, besondere Anlagen nach Möglichkeit so auszuführen sind, dass vorhandene Telekommunikationsanlagen nicht störend beeinflusst werden.</p> <p>Ist eine Verlegung oder Veränderung vorhandener Telekommunikationsanlagen erforderlich, so sind die erwachsenden Kosten vom Unternehmer der späteren besonderen Anlagen zu tragen (s. § 56 Abs. 5 TKG)</p>	<p>Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

METRORAPID NRW

Erarbeitung der

- 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm,
im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede
- 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg,
Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen,
im Bereich der Stadt Bochum
- 27. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Münster,
Teilabschnitt Nördliches Ruhrgebiet,
im Bereich der Stadt Gelsenkirchen

Kapitel 5.

**Trassenabschnitte
Auswirkungen auf Siedlungsbereich**

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: ArchitKa Architektenkammer Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Gegen die beabsichtigten Änderungen der o. g. Gebietsentwicklungspläne tragen wir aus landesplanerischer Sicht keine Anregungen oder Bedenken vor. Wir gehen davon aus, dass die vielschichtigen Aspekte der städtebaulichen Auswirkungen und landschaftsgerechten Einbindung der Trasse in den nachgeordneten Verfahren der Planfeststellung und der Bauleitplanung unter Beteiligung von Fachleuten geklärt werden.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Städtebauliche Auswirkungen und landschaftsgerechte Einbindungen der Trasse werden im Planfeststellungsverfahren behandelt und sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: Archä-OL Westfälisches Museum für Archäologie -Außenstelle Olpe- Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Als Anlage lasse ich Ihnen eine Zusammenstellung der im Untersuchungsstreifen liegenden ortsfesten Bodendenkmäler zugehen. Eine Wertung oder Gewichtung der einzelnen Standorte ist bisher nicht erfolgt und kann in der Kürze auch nicht erstellt werden. Ich werde bei kommenden Detailplanungen darauf eingehen, möchte aber bereits jetzt darauf hinweisen, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei der Inanspruchnahme von Standorten mit Bodendenkmälern Kosten durch archäologische Ausgrabungen entstehen können.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Kosten durch archäologische Ausgrabungen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant und werden im weiteren Verfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: BodenMS Westfälisches Museum für Archäologie -Amt für Bodendenkmalpflege- Nummer: 001 - Kenntnisnahme</p> <p>Nach meinem heutigen Kenntnisstand werden bodendenkmalpflegerische Belange im Bereich der Stadt Gelsenkirchen durch die Planung nicht berührt. Für die Bereiche innerhalb des Regierungsbezirkes Arnsberg wird Ihnen eine Stellungnahme des Westf. Museums für Archäologie – Außenstelle Olpe – zugehen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>keine Belange berührt</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: DenkMMS Westfälisches Amt für Denkmalpflege Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Wegen der prekären Personalsituation im Referat West des Westf. Amtes für Denkmalpflege wird sich die Bearbeitung des o.g. Vorgangs verzögern. Für die, nicht von uns zu verantwortende, Situation bitten wir um Verständnis. Wir sind jedoch um eine schnellstmögliche Bearbeitung bemüht.</p> <p>Ihre Schreiben vom 04.10. und 26.10.2001, Az.: 62.5 M, 06.12.2001, Az.: 61.52.01.09 sowie unser Schreiben vom 15.10.2001, Az.: be/vo</p> <p>Vorab möchten wir die im Zuständigkeitsbereich des Referates <i>Technische Denkmäler</i> befindlichen und durch og. Planungsvorhaben betroffenen Objekte benennen. Bezüglich der übrigen Baudenkmäler verweisen wir auf unser og. Schreiben und bitten hinsichtlich der Bearbeitung noch um etwas Geduld.</p> <p>Im Geltungsbereich des Planungsvorhabens liegen folgende eingetragene Baudenkmäler oder als denkmalwert bereits benannte Objekte:</p> <p>Bochum, Hauptbahnhof, Kurt-Schumacher-Platz 13-15 Bochum, Katholikentagsbahnhof, Konrad-Adenauer-Platz 3/4 Bochum-Langendreer, Bahnhof Langendreer, Wallbaumweg 108 Dortmund, Elektrizitätswerk, Weißenburger Str. Gelsenkirchen/Bochum, Ückendorfer Str., Eisenbahnbrücke.</p> <p>Bei diesen Objekten bitten wir rechtzeitig um einen Nachweis, dass die Bausubstanz durch die geplanten Maßnahmen nicht geschädigt wird. Für den Fall, dass zur Abwendung von zu erwartenden Schäden Sicherungsarbeiten erforderlich werden, bitten wir, sich diesbezüglich mit der jeweils zuständigen Oberen bzw. Unteren Denkmalbehörde in Verbindung zu setzen.</p> <p>Ferner befinden sich im Geltungsbereich des Planungsvorhabens nachfolgend genannte Brücken, die im Einzelfall noch bezüglich einer möglichen Denkmaleigenschaft überprüft werden müssen:</p> <p>Bochum, Konrad-Adenauer-Platz/Königsallee, Eisenbahnbrücke Bochum, Universitätsstraße, Eisenbahnbrücke Bochum, Wittener Straße, Eisenbahnbrücke Bochum, Lothringstraße, Straßenbrücke Bochum-Günnigfeld, Aschenbruch/Hüller Str., Eisenbahnbrücke Bochum-Günnigfeld, Sommerdellenstr., Straßenbrücke Bochum-Kornharpen, Buselohstraße, Straßenbrücke Bochum-Kornharpen, Kornharpener Straße, Eisenbahnbrücke Bochum-Langendreer, Hauptstraße, Eisenbahnbrücke</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Anregungen zu Baudenkmälern und möglichen schützenswerten Bereichen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Bochum-Langendreer, Oesterheidestraße, Eisenbahnbrücke Bochum-Werne, Werner Hellweg, Straßenbrücke Bochum-Werne, Waldthausenstraße, Straßenbrücke Bochum-Werne, Heinrich-Gustav-Straße, Eisenbahnbrücke Dortmund, Lange Str., Straßenbrücke Dortmund-Dorstfeld, Strecke Castrop-Rauxel, Güterbahnhof Dortmund, Eisenbahnbrücke Dortmund-Dorstfeld, Wittener Straße, Straßenbrücke Dortmund-Dorstfeld, Emscher, Eisenbahnbrücke Dortmund-Gartenstadt-Siedlung, Borussiastraße, Eisenbahnbrücke Dortmund-Körne, Im Spähenfeld, Straßenbrücke Dortmund-Marten, Overhoffstraße, Eisenbahnbrücke Dortmund-Marten, In der Meile, Eisenbahnbrücke Dortmund-Marten, Sadelhof, Eisenbahnbrücke Dortmund-Marten, Planetenfeld, Straßenbrücke Dortmund-Mitte, Rheinische Str., Straßenbrücke Dortmund-Mitte, Unionstr. Eisenbahnbrücke Dortmund-Mitte, Schützen-Sedan-Str., Eisenbahnbrücke Dortmund-Mitte, Münsterstr./Burgtor, Eisenbahnbrücke Dortmund-Mitte, Leuthard-Krimstraße, Eisenbahnbrücke Dortmund-Mitte, Bornstraße, Eisenbahnbrücke Dortmund-Mitte, Gronastraße, Eisenbahnbrücke Dortmund-Mitte, Industriebahnbrücke, Strecke Güterbahn-Eving, Güterbahn-Ost Dortmund-Mitte, Weißenburger Str., Eisenbahnbrücke Dortmund-Somborn, Langendreerstraße, Eisenbahnbrücke Dortmund-Somborn, Dünnebecke, Eisenbahnbrücke Dortmund-Wambel, Hoesch Industriebahnbrücke Gelsenkirchen/Bochum, Leithe-/Gelsenkirchener Str., Straßenbrücke. Sofern diese Objekte von baulichen Veränderungen betroffen sind, bitten wir, rechtzeitig je nach Zuständigkeit die Obere oder Untere Denkmalbehörde sowie unser Haus zu benachrichtigen, damit die noch ausstehende Denkmalwertüberprüfung erfolgen kann und ggf. die erforderlichen Baumaßnahmen abgestimmt werden können. Darüber hinaus regen wir an, zukünftig in den Erläuterungsbericht bzw. in die Begründung einen Ordnungspunkt "Denkmalschutz und Denkmalpflege" aufzunehmen und dort unter Beteiligung der Unteren Denkmalbehörde auch dann eine Aussage zu treffen, wenn aus Ihrer Sicht denkmalpflegerische Belange nicht</p>	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>berührt zu sein scheinen. Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass zu Fragen der Bodendenkmalpflege die Stellungnahme des Westfälischen Museums für Archäologie - Amt für Bodendenkmalpflege - Rothenburg 30, 48143 Münster, einzuholen ist. Wir bitten Sie daher, Ihre Planungsunterlagen dem Westf. Museum für Archäologie - Amt für Bodendenkmalpflege – ? Außenstelle Bielefeld ? Außenstelle Münster ? Außenstelle Olpe Kurze Straße 36 a Bröderichweg 35 In der Wüste 4 33613 Bielefeld 48159 Münster 57462 Olpe zur Stellungnahme zuzuleiten.</p>	
<p>Beteiligter: StUA HAG Staatliches Umweltamt Hagen Nummer: 002 - Hinweis</p> <p>1.1 Immissionsschutz Es ergeben sich bei der Durchsicht der Unterlagen keine grundsätzlichen Bedenken. Es könnte jedoch zu Konfliktsituationen im Verhältnis zu den Wohn- und Mischgebieten kommen. Die genannten Lärmwerte beziehen sich nach den mir vorliegenden Erläuterungen auf den Betrieb der Erprobungsanlage in Norddeutschland bei einer Durchfahrt pro Stunde. Die Werte dürften sich also bei dem vorgesehenen 10-Minuten-Takt (In zwei Richtungen ergibt 2 x 6 = 12 Durchfahrten pro Stunde) noch nach oben ändern. Die Störwirkung, bedingt durch das sehr schnelle Anschwellen der Geräuschbelastung aufgrund der hohen Geschwindigkeit des Fahrzeuges, ist hier nicht bekannt, sollte aber im folgenden Planfeststellungsverfahren ausreichend behandelt werden. Im überwiegenden Streckenverlauf soll eine Bündelung der Verkehrswege erfolgen. Die Lärmwerte sind dann aus verschiedenen Berechnungsgrundlagen zu ermitteln und zu addieren (RLS und MblVO).</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Lärmauswirkungen im Detail sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: StUA HAG Staatliches Umweltamt Hagen Nummer: 005 - Hinweis</p> <p>3. Hinweis - Immissionsschutz Die Werte der DIN 18005, die denen der MblVO in der Tabelle 6, Seite 19 der</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Immissionsschutz im Detail ist für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Er wird im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Unterlage "Auswirkungen auf die Umwelt" gegenübergestellt sind, werden nur selten im Städtebau erreicht. Für den Endausbau und bei späterem Normalbetrieb sollten insbesondere die für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime sowie Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen geltenden Orientierungswerte der DIN 18005 angestrebt werden.</p>	<p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: StUA HAG Staatliches Umweltamt Hagen Nummer: 006 - Kenntnisnahme</p> <p>4. Nebenanlagen Der derzeitige Verfahrensstand lässt noch keine Aussagen über Beeinträchtigungen durch Nebenanlagen (Lärmschutz, Tierschutzanlagen, Einzäunungen, ...) erkennen. Ich gehe davon aus, dass eine weitere Beteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen wird. Für die besondere Beteiligung am GEP-Änderungsverfahren bedanke ich mich und würde es begrüßen, wenn dies zukünftig zur Regel werden könnte.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Nebenanlagen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: IHKMünst Industrie- und Handelskammer zu Münster Nummer: 003 - Anregung</p> <p>Darüber hinaus regen wir an, im weiteren Planverfahren die nördlich des Bahnhofs Gelsenkirchen/Wattenscheid (Rheinische Bahn) gelegene gewerbliche Fläche hinsichtlich ihrer potentiellen Eignung zur Aufnahme der Zentralwerkstatt und der Betriebsleitstelle für den Metrorapid zu überprüfen.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Nebenanlagen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<p>Beteiligter: IHK-BO Industrie- und Handelskammer im mittleren Ruhrgebiet Nummer: 001 - Hinweis</p> <p>Zu den im Betreff näher bezeichneten Gebietsentwicklungsplan-Änderungen - im Weiteren GEP-Änderungen – nimmt die IHK im mittleren Ruhrgebiet zu Bochum im Rahmen ihrer Zuständigkeit lediglich zu der 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, im Bereich der Stadt Bochum, wie folgt Stellung: Die mit der o.g. GEP-Änderung angestrebte Realisierung des Metrorapid zwischen</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Auswirkungen auf Gewerbe- und Industriestandorte im Detail sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Düsseldorf Hauptbahnhof und Dortmund Hauptbahnhof wird von Seiten der IHK grundsätzlich begrüßt. Angesichts der durch das Projekt möglichen Impulse für die einheimische Wirtschaft und der Bedeutung des Metrorapid als infrastrukturelles Leuchtturmprojekt mit nationaler und internationaler Ausstrahlung könnte eine zügige Umsetzung zu einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen beitragen. Als sinnvolle Ergänzung und nicht als Konkurrenz zu den vorhandenen Verkehrsmitteln verstanden, bietet der Metrorapid nach Auffassung der IHK zudem die Chance, die Mobilität insbesondere im Ruhrgebiet zu verbessern.</p> <p>Gleichwohl könnten sich aus der räumlichen Lage der ausgewählten Vorzugstrasse des Metrorapids im Teilabschnitt "Essen Hauptbahnhof – Bochum Hauptbahnhof" Problemsituationen ergeben könnten, die sich aus unserer Sicht wie folgt darstellen.</p> <p>Während rund 95 % der Vorzugstrasse zwischen den Kopfpunkten Düsseldorf Hauptbahnhof und Dortmund Hauptbahnhof auf bestehenden Strecken der Deutschen Bahn AG bzw. der Rheinischen Bahn verlaufen, muss in dem Teilabschnitt "Essen Hauptbahnhof – Bochum Hauptbahnhof" davon abgewichen werden.</p> <p>Im Bereich nordwestlich der A 40 verlässt die Metrorapid-Trasse in Höhe des Ortsteils Bochum-Wattenscheid die Gleisanlagen der Rheinischen Bahn, um in kurzer freier Trassierung das geplante Bochumer Westkreuz (A 40/ Stadtautobahn) zu überqueren und in westseitiger Bündelung mit der Stadtautobahn (Bochumer Außenring) bis zur DB-Hauptstrecke (Essen-Bochum) geführt zu werden. Ab Bochum Hauptbahnhof wird dann erneut eine Bündelung mit der DB-Hauptstrecke erfolgen.</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir nachdrücklich darauf hin, dass sich sowohl in dem dargestellten Verlaufskorridor als auch im Verlauf der ausgewählten Vorzugstrasse des Metrorapid wichtige Gewerbe- und Industriestandorte befinden. Entsprechend dieser Situation geht die IHK davon aus, dass diese Standorte durch die Planung und den Bau des Metrorapid in ihrem Bestand nicht negativ tangiert werden. Sollte es aufgrund unvermeidlicher Planungszwänge widererwartend doch zu einer Beeinträchtigung dieser Flächen kommen, muss aus Sicht der IHK durch den Planungsträger eine unverzügliche Kontaktaufnahme mit den betroffenen Gewerbebetrieben erfolgen und ein Übereinkommen über mögliche Entschädigungen erzielt werden.</p> <p>Im übrigen werden gegen die 1. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, im</p>	<p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
Bereich der Stadt Bochum, Bedenken und Anregungen von Seiten der IHK nicht vorgebracht.	

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag										
<p>Beteiligter: OB BO Oberbürgermeister der Stadt Bochum Nummer: 003 - Anregung</p> <p>Die Stadt Bochum hat nicht darüber zu entscheiden, ob der Metrorapid verkehrspolitisch sinnvoll und wirtschaftlich zu betreiben ist. Die für den Bau des Metrorapid notwendigen Entscheidungen werden vom Bundestag und vom Landtag NRW getroffen. Falls Bund und Land den Bau des Metrorapid beschließen, sind bei der Planung folgende Hinweise und Forderungen zu berücksichtigen: In den weiteren Verfahren ist insbesondere Rücksicht auf die angrenzenden sensiblen Nutzungen wie Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime und die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen, gemischten Bauflächen und Gemeinbedarfsflächen, Friedhofsflächen, Sport- und Kleingartenanlagen, zu nehmen.</p> <p>4. Stadtbild und Denkmalschutz Die Auswirkungen der Trassenführung des Metrorapids auf das Stadtbild sind in den nachfolgenden Verfahren zu minimieren, insbesondere im Bereich der freien Trassierung (Querung Westkreuz, Querung Donezk-Ring im Bereich Bochum-Stahlhausen). In den weiteren Verfahren sind außerdem folgende Denkmäler und denkmalwerten Gebäude zu beachten:</p> <table border="0"> <tr> <td><i>Denkmäler</i></td> <td>? Ingenieurgebäude Kohlenstraße</td> </tr> <tr> <td></td> <td>? Gebäude des Hauptbahnhofs Bochum</td> </tr> <tr> <td></td> <td>? Gebäude des Bahnhofs Langendreer</td> </tr> <tr> <td></td> <td>? Grabmale im Bereich des ehemaligen jüdischen Friedhofs (Kortumpark)</td> </tr> <tr> <td><i>denkmalwerte Gebäude</i></td> <td>? Stellwerk-Gebäude Wallbaumweg (Bochum-Langendreer)</td> </tr> </table> <p>5. Immissionen Detaillierte Aussagen zu den Lärmimmissionen auf die vorhandenen Nutzungsstrukturen und die sich daraus ergebenden notwendigen Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte können erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen werden. Schon jetzt ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine Verschlechterung der aktuellen Lärmsituation an der gesamten Metrorapidtrasse auf Bochumer Gebiet nicht tolerierbar ist. Dies gilt insbesondere für die Abschnitte mit starker Vorbelastung und die Teile der Trasse, wo der Fahrweg nicht ebenerdig, sondern teilweise in großer Höhe aufgeständert geführt wird. Für diese Bereiche fordert die</p>	<i>Denkmäler</i>	? Ingenieurgebäude Kohlenstraße		? Gebäude des Hauptbahnhofs Bochum		? Gebäude des Bahnhofs Langendreer		? Grabmale im Bereich des ehemaligen jüdischen Friedhofs (Kortumpark)	<i>denkmalwerte Gebäude</i>	? Stellwerk-Gebäude Wallbaumweg (Bochum-Langendreer)	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Die Hinweise zum Stadtbild und Denkmalschutz, zu Lärmschutzeinrichtungen und zu wasserwirtschaftlichen Maßnahmen sind für das GEP-Änderungsverfahren nicht relevant. Sie werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>
<i>Denkmäler</i>	? Ingenieurgebäude Kohlenstraße										
	? Gebäude des Hauptbahnhofs Bochum										
	? Gebäude des Bahnhofs Langendreer										
	? Grabmale im Bereich des ehemaligen jüdischen Friedhofs (Kortumpark)										
<i>denkmalwerte Gebäude</i>	? Stellwerk-Gebäude Wallbaumweg (Bochum-Langendreer)										

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Stadt Bochum den Vorhabensträger bereits jetzt auf, im Planfeststellungsverfahren aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.</p> <p>6. Wasserwirtschaft</p> <p>Die gewählte Vorzugstrasse tangiert im Stadtgebiet keine festgesetzten Wasser- oder Heilquellenschutzgebiete sowie ausgewiesene Überschwemmungsgebiete. Bedeutsame Auswirkungen auf die Grundwassersituation sind nach dem derzeitigen Planungsstand nicht erkennbar. Stillgewässer sind ebenfalls nicht betroffen.</p> <p>Die Querung verschiedener Fließgewässer erfolgt jeweils in Bündelung mit bereits vorhandenen Bahnanlagen, so dass keine erheblichen neuen Beeinträchtigungen der Fließgewässerfunktionen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Lediglich im Bereich Bochum - Stahlhausen erfolgt in freier Trassierung teilweise eine Parallelführung des Metrorapids in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Goldhammer Bach. Die geplante Verschwenkung des Bachbettes im Rahmen der beabsichtigten Renaturierungsmaßnahmen ist dabei zu berücksichtigen. Im gesamten Stadtbereich Bochum sind im Rahmen der Planfeststellung für den Metrorapid Umbau- und Renaturierungsabsichten für das Gewässersystem zu berücksichtigen.</p>	
<p>Beteiligter: BM Holzw Bürgermeister der Gemeinde Holzwickede Nummer: 001 - Bedenken</p> <p>Die Gemeinde Holzwickede lehnt jede Trasse, die das Gemeindegebiet berührt, ab."</p> <p>In der Sitzung des Gemeinderates wurde deutlich zum Ausdruck gebracht, dass die favorisierte Darstellung der Trasse für den Metrorapid von Dortmund Hbf zum Flughafen – Dortmund als Variante C I 3 mit Einbeziehung der Gemeinde Holzwickede abgelehnt wird. Dies gilt im Weiteren auch für andere Planungsvarianten, soweit diese auf dem Gebiet der Gemeinde Holzwickede zum Tragen kommen.</p> <p>Negative Auswirkungen werden insbesondere wegen der nicht zu vertretenden Umwelteinwirkungen hinsichtlich des erhaltenswerten Baumbestandes entlang der Chaussee (L 821), der zu erwartenden Verkehrsimmissionen und der nachhaltigen städtebaulichen Auswirkungen befürchtet.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Gegen die vorgeschlagene Trasse für den Metrorapid zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen sind zahlreiche Bedenken wegen der Durchschneidung eines Freiraumes vorgebracht worden.</p> <p>Zusätzlich ist eine Alternativtrasse vorgeschlagen worden, die bisher nicht in gleicher Weise wie die Vorzugstrasse untersucht worden ist. Dies kann auch in der Kürze der Zeit nicht mehr in diesem GEP-Änderungsverfahren geschehen.</p> <p>Es wird daher vorgeschlagen, den Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt regionalplanerisch zu behandeln.</p> <p>Die Bedenken und Anregungen hierzu werden in diesem Verfahren nicht erörtert.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Einvernehmen</p>

Synopse zum koordinierten GEP-Verfahren

Anregung und Bedenken	Ausgleichsvorschlag / Erörterungsergebnis / Beschlussvorschlag
<p>Beteiligter: Natursch Landesbüro der Naturschutzverbände NRW Nummer: 101 - Hinweis</p> <p><u>2. GEP-Änderung Metrorapid in Dortmund</u> <u>Konfliktpunkt Beuthstraße</u> Nahe der Dorstfelder Brücke sollen Häuser für die hier neben der vorhandenen Gleisstrecke geplanten Metrorapidtrasse weichen.</p> <p><u>3. Schlussfolgerungen</u> Den Metrorapid als Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zwischen Düsseldorf und Dortmund lehnen wir ab.</p>	<p>Ausgleichsvorschlag:</p> <p>Nach bisher vorliegenden Planungen lässt sich die Inanspruchnahme von Gebäuden nicht vermeiden. Details werden im Planfeststellungsverfahren geklärt.</p> <p>Erörterungsergebnis:</p> <p>Die Naturschutzverbände halten ihre Bedenken aufrecht.</p> <p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Den Bedenken der Naturschutzverbände wird nicht gefolgt.</p> <p>Nach bisher vorliegenden Planungen lässt sich die Inanspruchnahme von Gebäuden nicht vermeiden. Details werden im Planfeststellungsverfahren geklärt.</p>