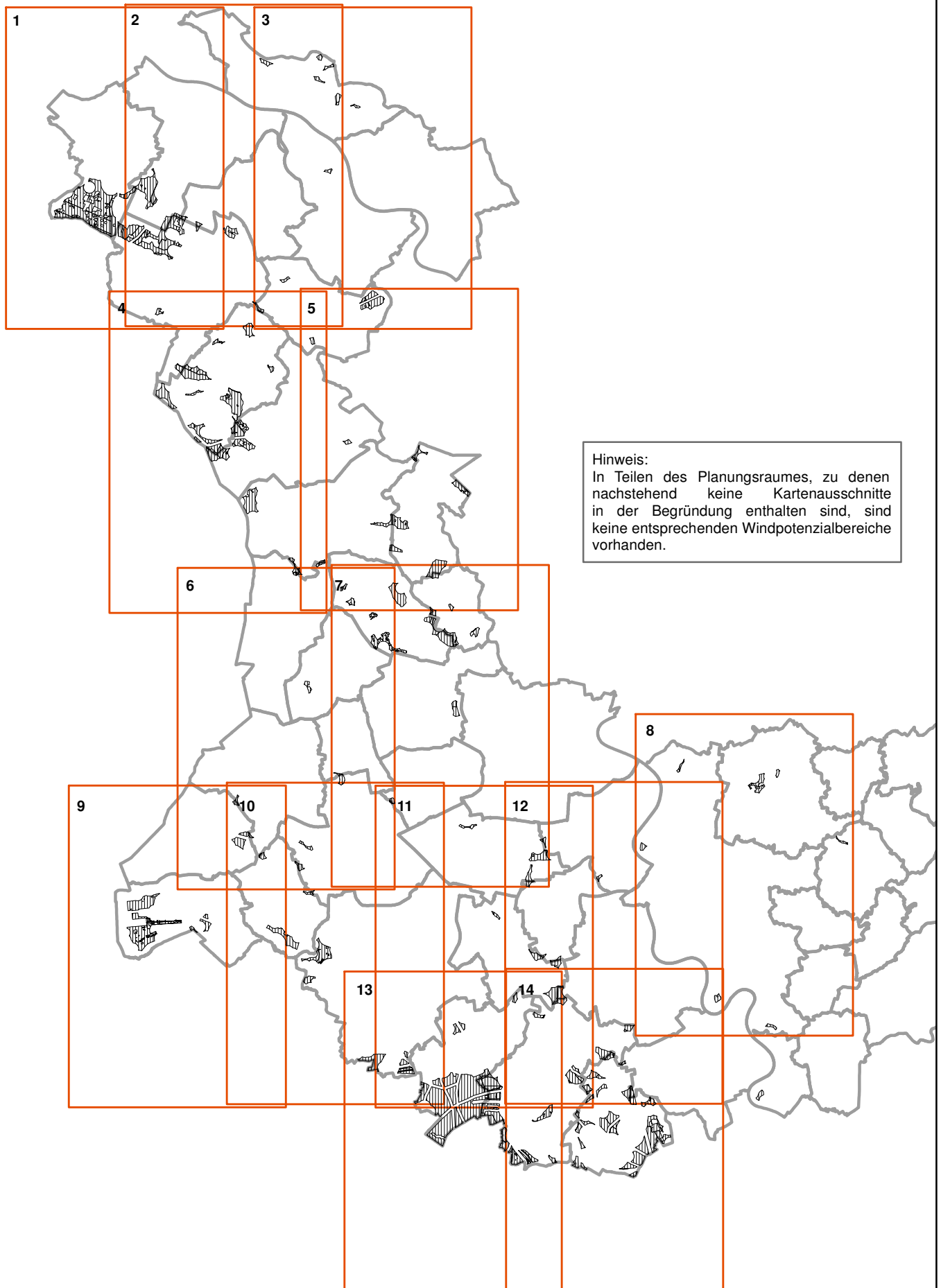


7.2.15. Anlage 3 – Kartendarstellungen der Potenzialbereiche

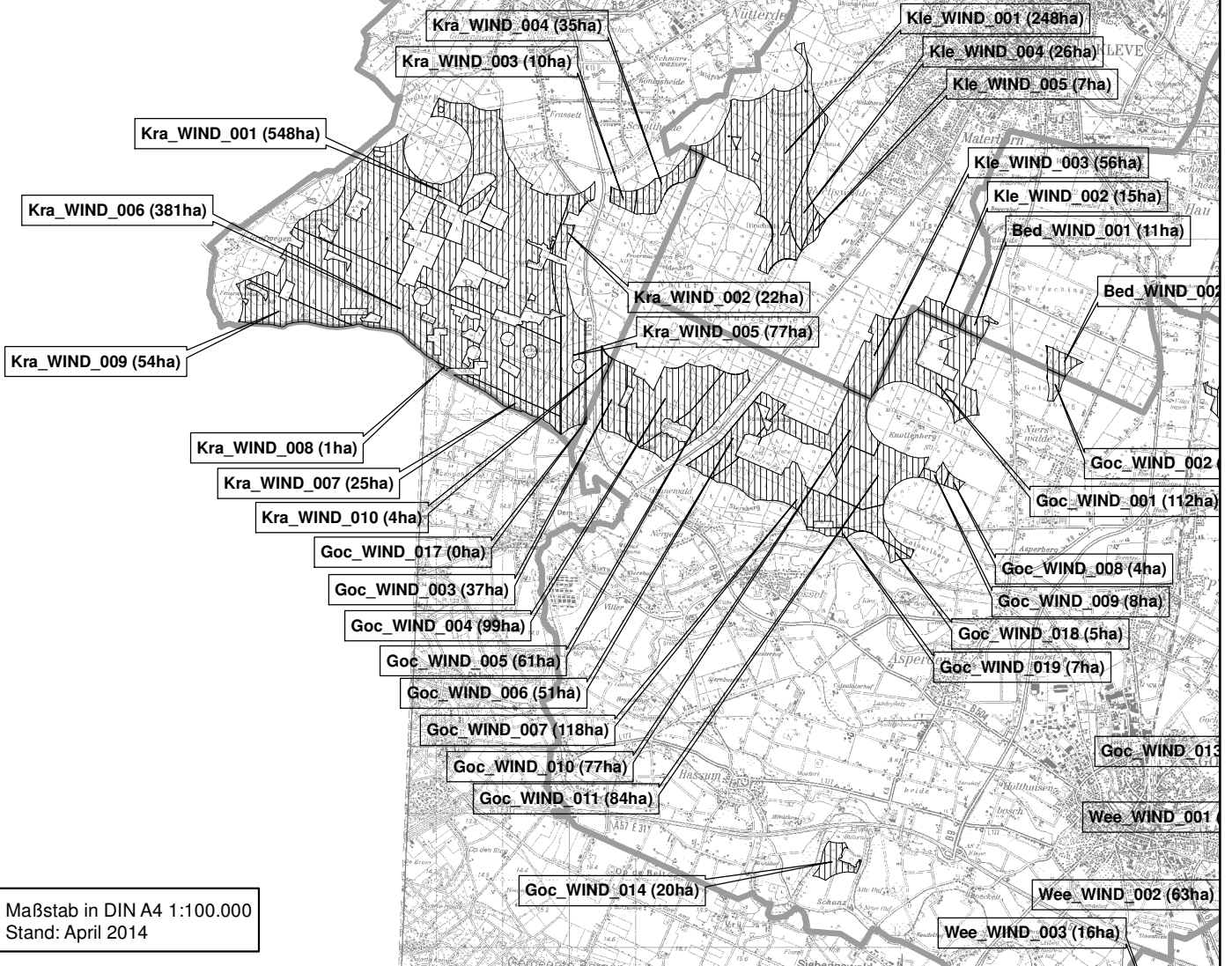
Blattschnittübersicht	
Blatt 01	Kranenburg, Kleve, Emmerich am Rhein, Bedburg-Hau, Goch, Weeze
Blatt 02	Kranenburg, Kleve, Emmerich am Rhein, Kalkar, Uedem, Weeze, Goch, Bedburg-Hau
Blatt 03	Emmerich am Rhein, Kalkar, Uedem, Goch
Blatt 04	Goch, Weeze, Uedem, Kevelaer, Geldern, Straelen
Blatt 05	Uedem, Issum, Rheurdt, Kerken, Geldern, Kevelaer
Blatt 06	Straelen, Kerken, Wachtendonk, Grefrath, Viersen, Schwalmthal, Brüggen, Nettetal
Blatt 07	Kerken, Rheurdt, Willich, Tönisvorst, Viersen, Grefrath, Wachtendonk
Blatt 08	Düsseldorf, Ratingen, Mettmann, Neuss, Grevenbroich
Blatt 09	Niederkrüchten, Brüggen, Nettetal, Schwalmthal, Mönchengladbach
Blatt 10	Nettetal, Viersen, Tönisvorst, Willich, Mönchengladbach, Jüchen, Schwalmthal
Blatt 11	Tönisvorst, Willich, Meerbusch, Kaarst, Neuss, Korschenbroich, Jüchen, Rommerskirchen, Grevenbroich, Mönchengladbach
Blatt 12	Meerbusch, Düsseldorf, Kaarst, Grevenbroich, Neuss, Rommerskirchen, Dormagen, Jüchen, Korschenbroich
Blatt 13	Mönchengladbach, Jüchen, Korschenbroich, Grevenbroich, Rommerskirchen
Blatt 14	Jüchen, Korschenbroich, Grevenbroich, Neuss, Rommerskirchen, Dormagen

Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen



Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

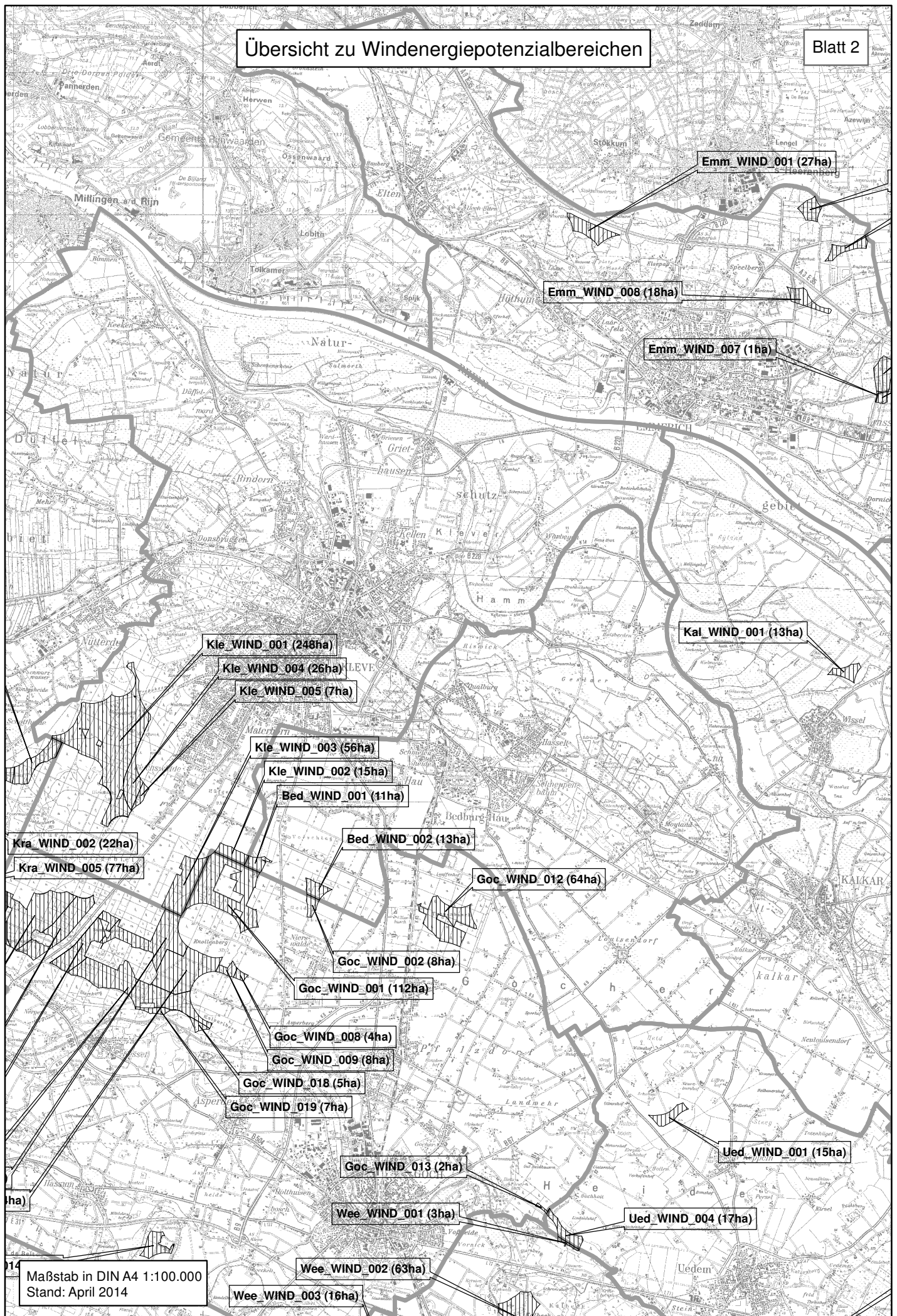
Blatt 1



Maßstab in DIN A4 1:100.000
Stand: April 2014

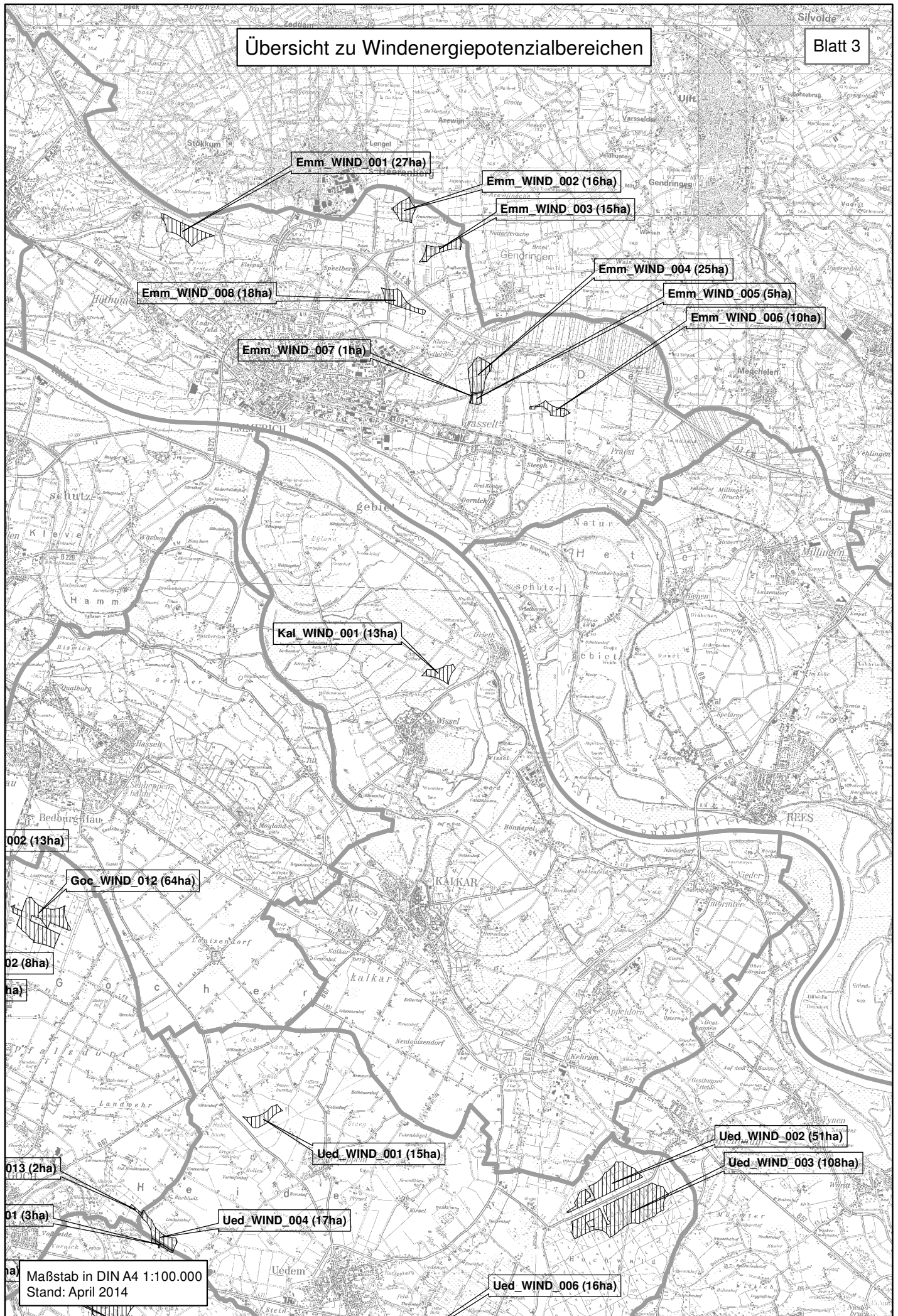
Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Blatt 2

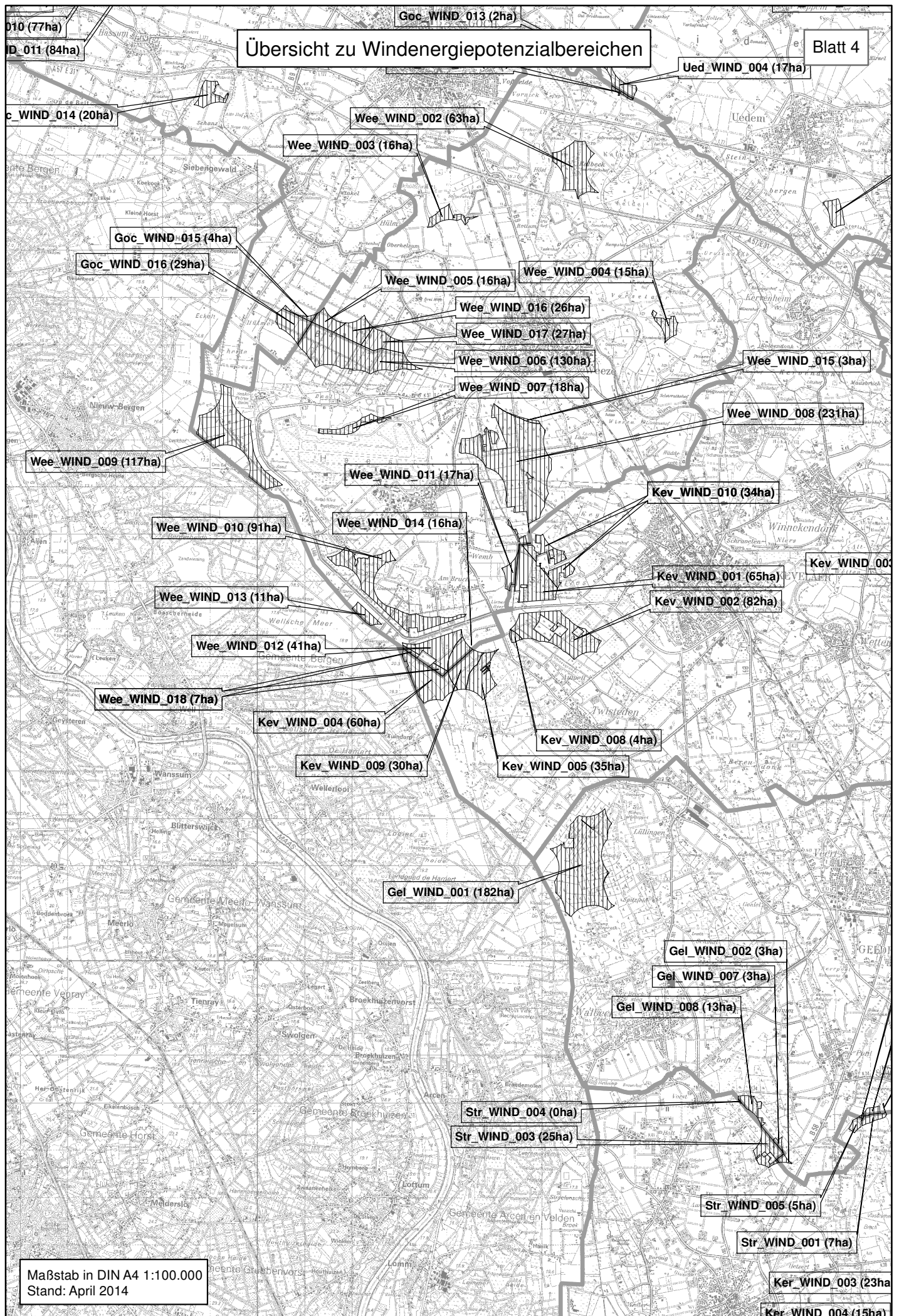


Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Blatt 3

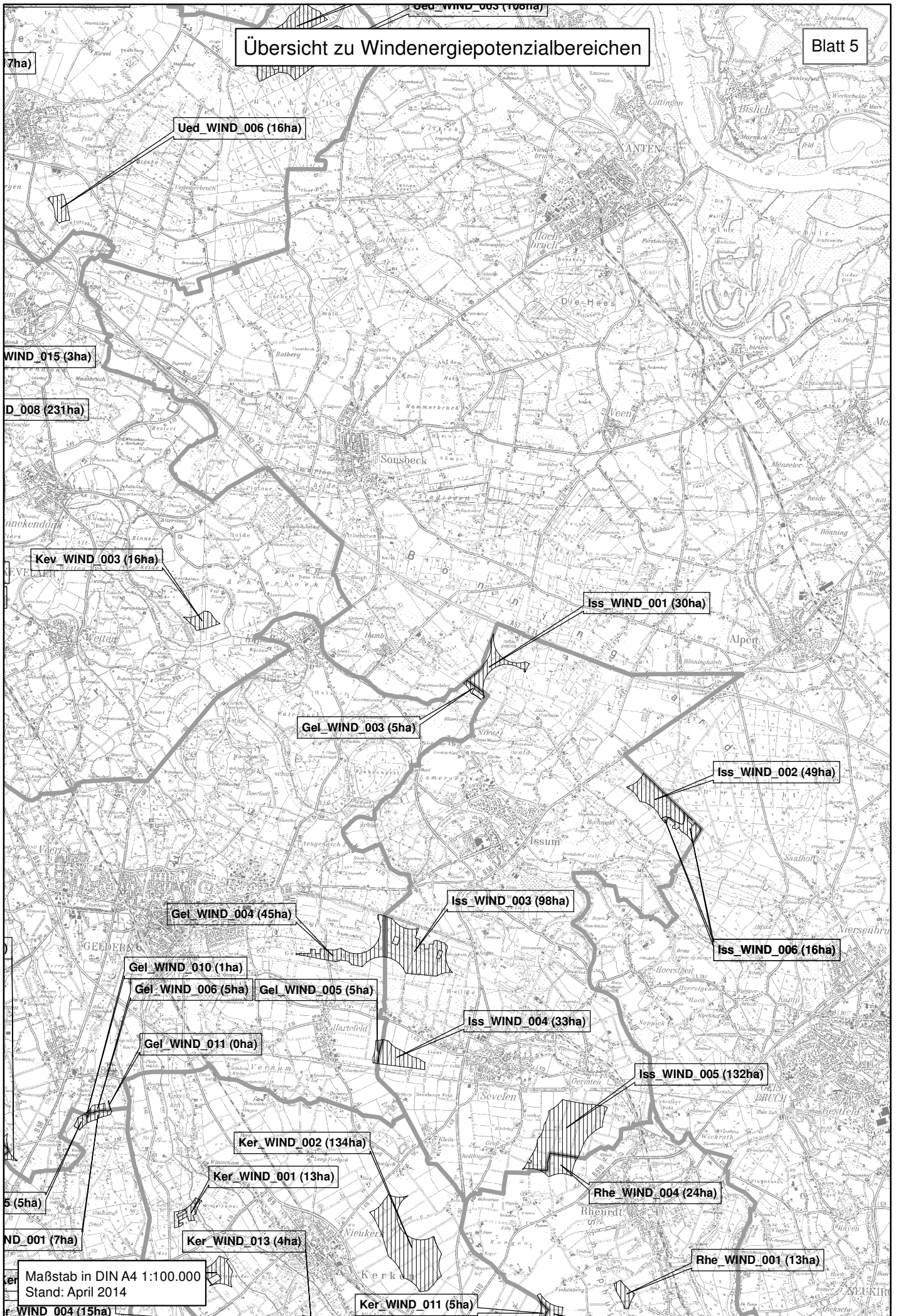


Maßstab in DIN A4 1:100.000
Stand: April 2014



Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Blatt 5



Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Ker_WIND_002 (134ha)

Ker_WIND_001 (134ha) Blatt 6

Str_WIND_005 (5ha)

Str_WIND_001 (7ha)

Ker_WIND_013 (4ha)

Ker_WIND_003 (23ha)

Ker_WIND_004 (15ha)

Ker_WIND_008 (49ha)

Wac_WIND_003 (1ha)

Wac_WIND_001 (25ha)

Gref_WIND_001 (6ha)

Net_WIND_001 (11ha)

Vie_WIND_001 (34ha)

Brü_WIND_003 (10ha)

Net_WIND_002 (7ha)

Net_WIND_003 (1ha)

Vie_WIND_007 (0ha)

Vie_WIND_004 (2ha)

Brü_WIND_001 (22ha)

Brü_WIND_002 (64ha)

Vie_WIND_002 (20ha)

Sch_WIND_007 (1ha)

Vie_WIND_006 (0ha)

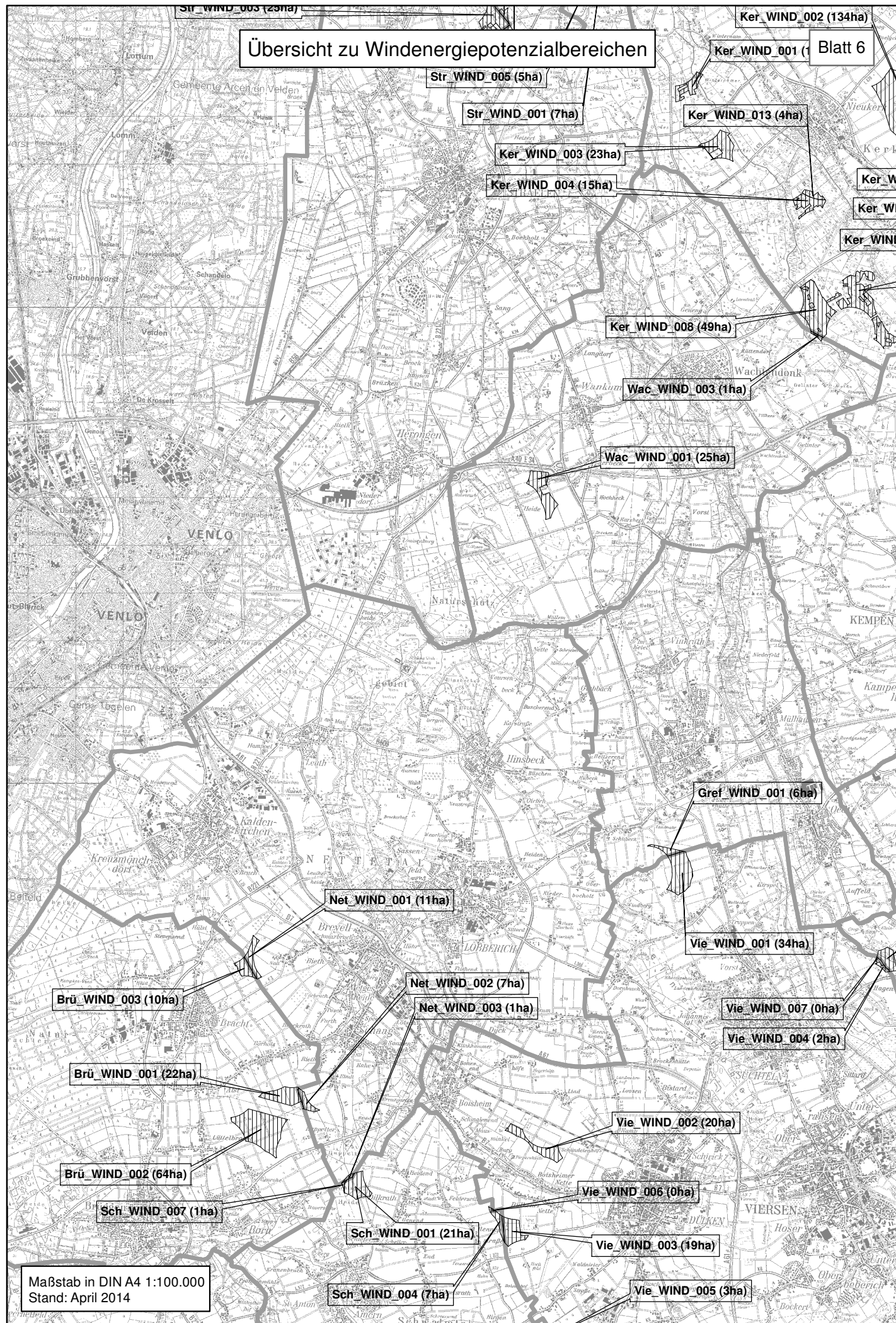
Sch_WIND_001 (21ha)

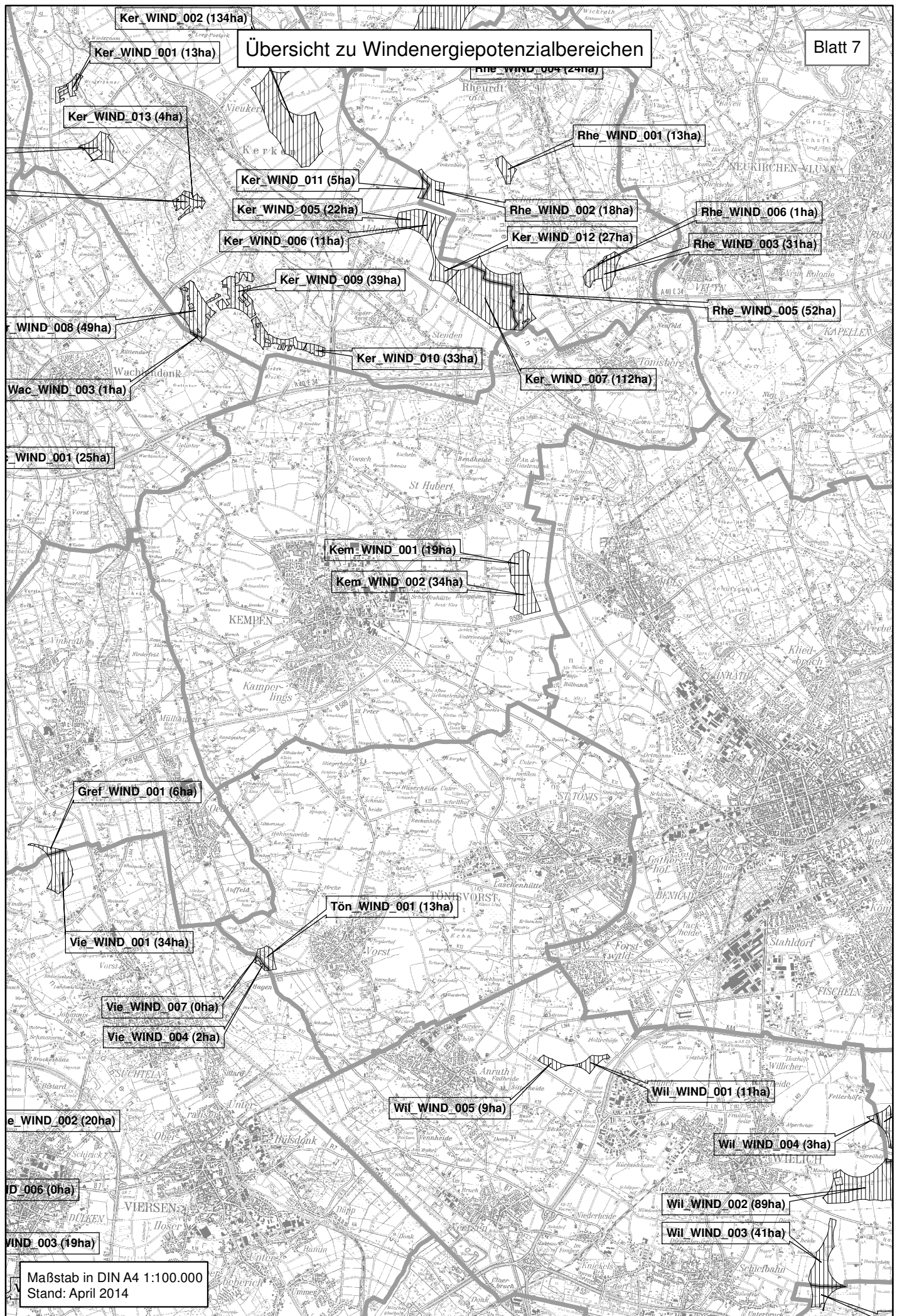
Vie_WIND_003 (19ha)

Sch_WIND_004 (7ha)

Vie_WIND_005 (3ha)

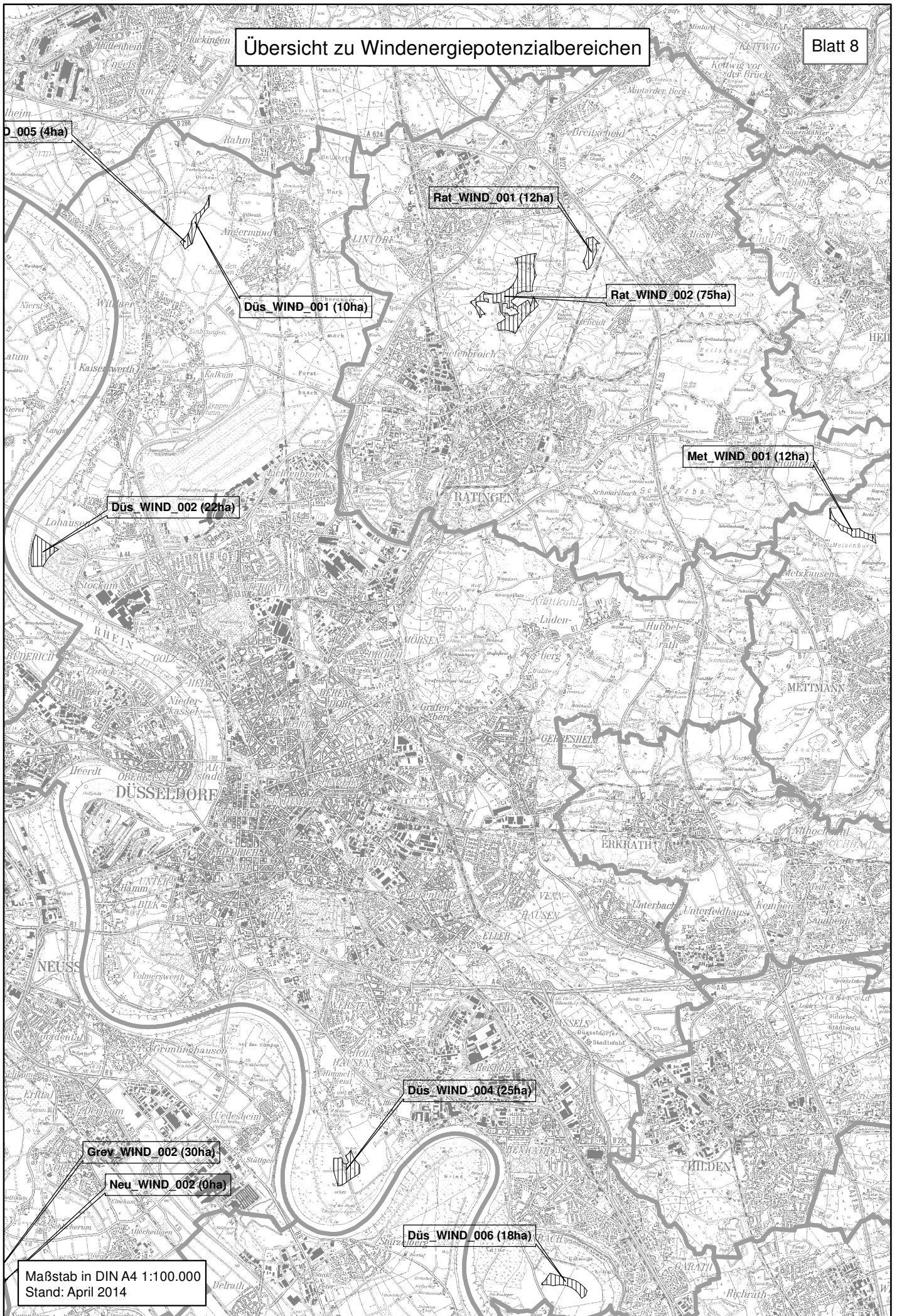
Maßstab in DIN A4 1:100.000
Stand: April 2014





Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

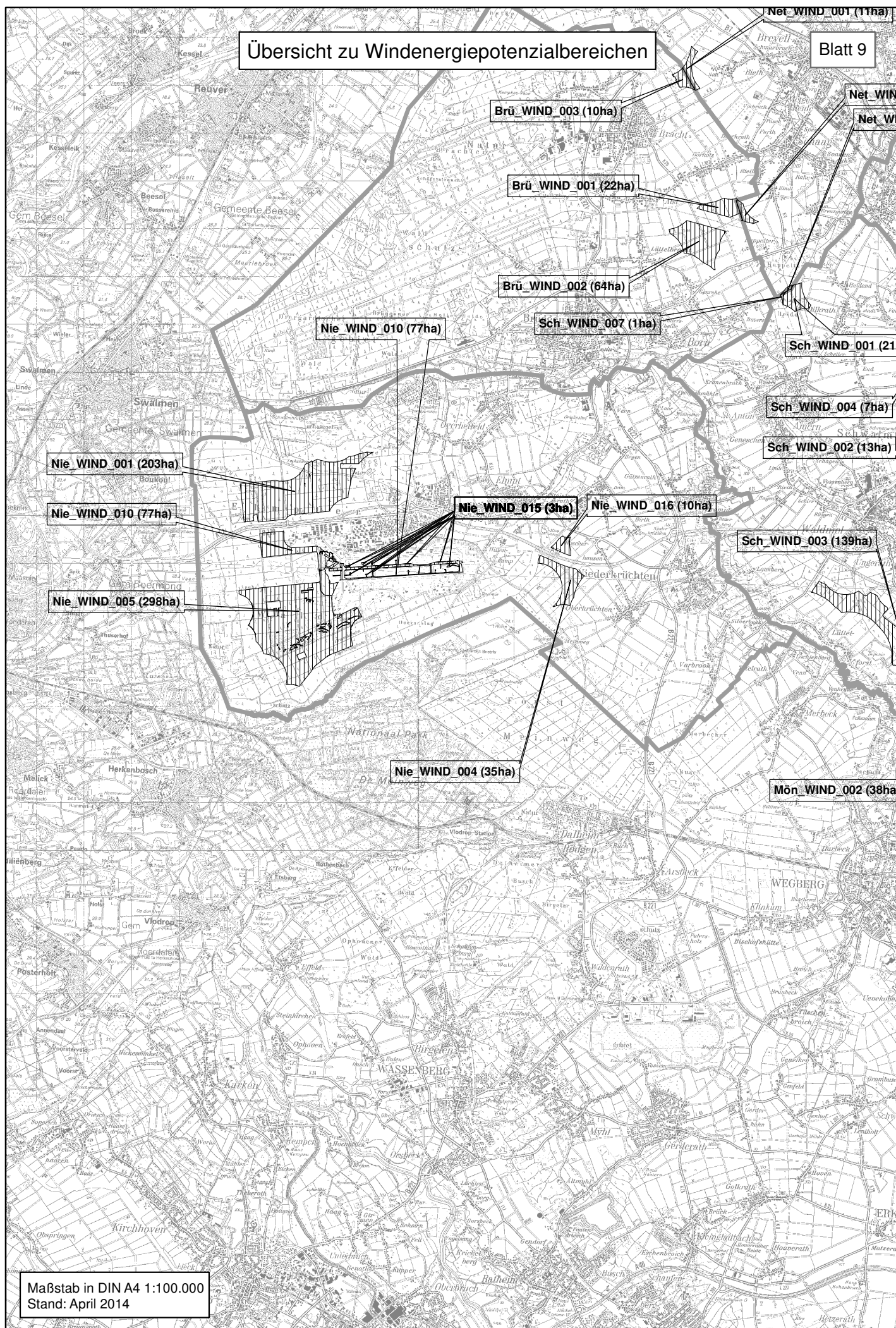
Blatt 8



Maßstab in DIN A4 1:100.000
Stand: April 2014

Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

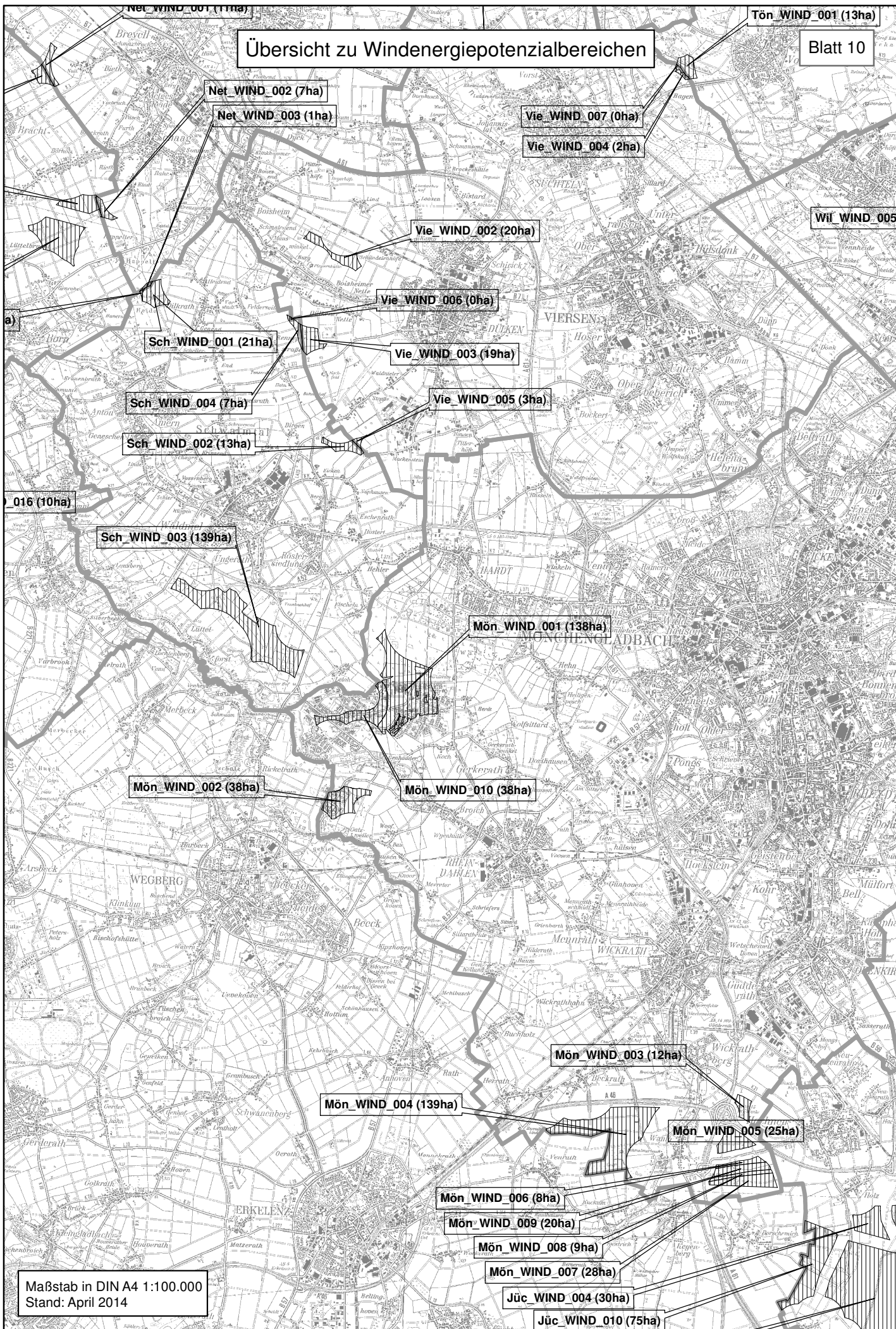
Blatt 9



Maßstab in DIN A4 1:100.000
Stand: April 2014

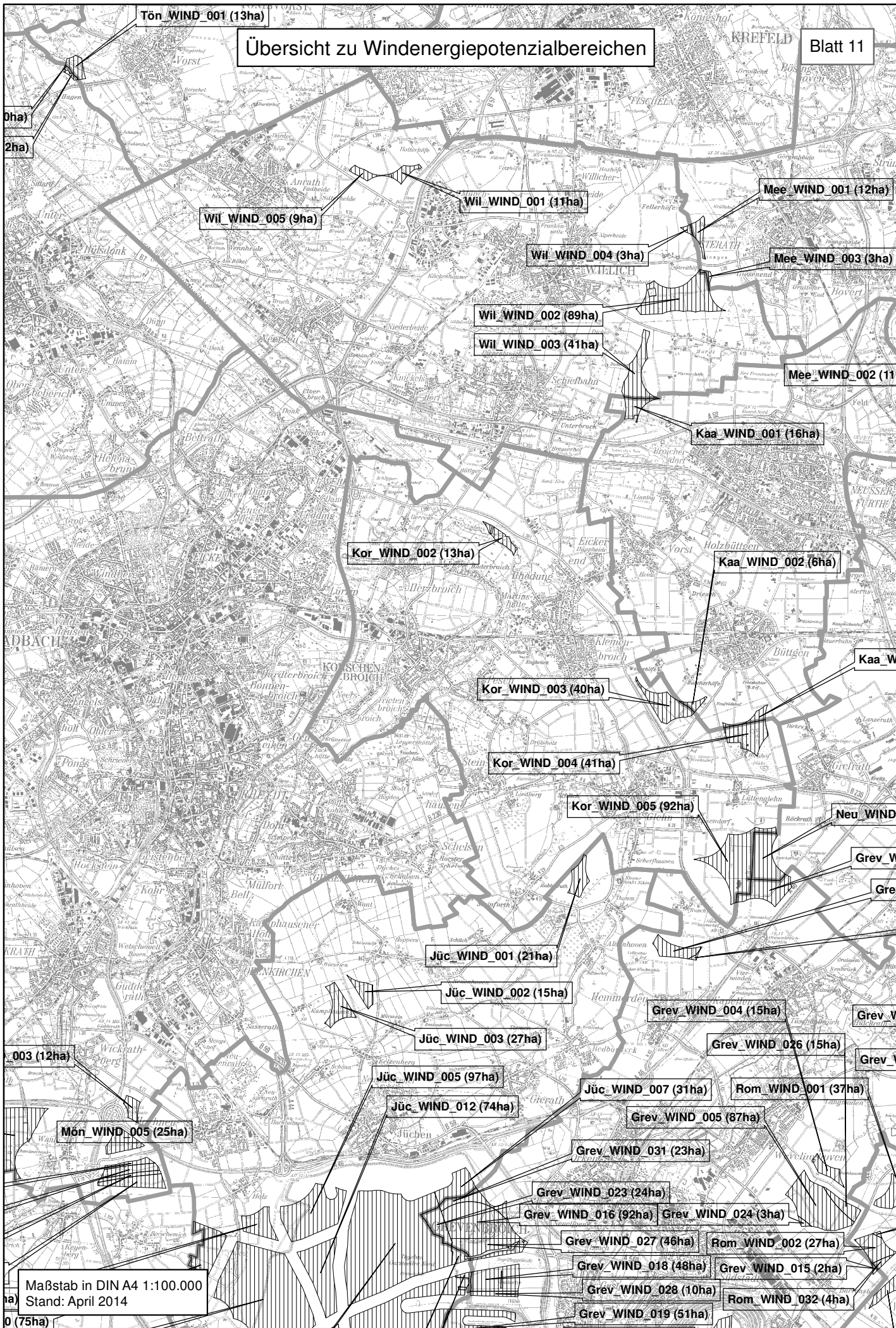
Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Blatt 10



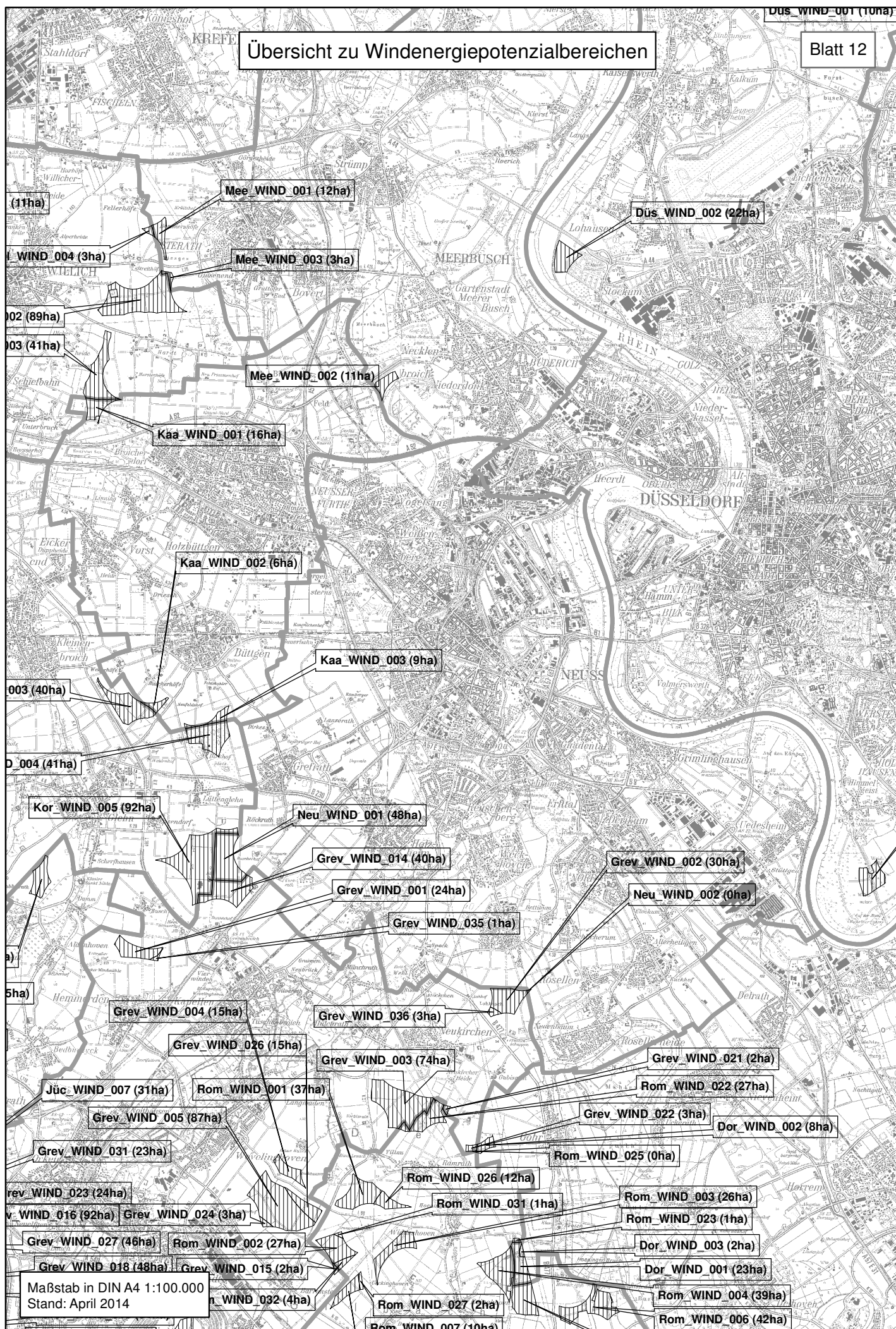
Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Blatt 11



Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Blatt 12



(38ha)

Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Kor_WIND_005 (92) Blatt 13

Jüc_WIND_001 (21ha)

Jüc_WIND_002 (15ha)

Jüc_WIND_003 (27ha)

Jüc_WIND_005 (97ha)

Jüc_WIND_012 (74ha)

Jüc_WIND_007 (31ha)

Grev_WIND_004 (15ha)

Grev_WIND_005 (87ha)

Grev_WIND_031 (23ha)

Grev_WIND_023 (24ha)

Grev_WIND_016 (92ha) Grev_WIND_024 (3ha)

Grev_WIND_027 (46ha) Rom_WIND_001 (3ha)

Grev_WIND_018 (48ha) Grev_WIND_028 (10ha)

Grev_WIND_019 (51ha) Rom_WIND_002 (3ha)

Grev_WIND_029 (6ha)

Grev_WIND_007 (78ha)

Grev_WIND_006 (71ha)

Grev_WIND_020 (1ha)

Rom_WIND_030 (3ha)

Grev_WIND_037 (8ha)

Rom_WIND_003 (3ha)

Rom_WIND_004 (3ha)

Rom_WIND_005 (3ha)

Rom_WIND_006 (3ha)

Rom_WIND_007 (3ha)

Rom_WIND_008 (3ha)

Rom_WIND_009 (3ha)

Rom_WIND_010 (3ha)

Rom_WIND_011 (3ha)

Rom_WIND_012 (3ha)

Rom_WIND_013 (3ha)

Rom_WIND_014 (3ha)

Rom_WIND_015 (3ha)

Rom_WIND_016 (3ha)

Rom_WIND_017 (3ha)

Rom_WIND_018 (3ha)

Rom_WIND_019 (3ha)

Rom_WIND_020 (3ha)

Rom_WIND_021 (3ha)

Rom_WIND_022 (3ha)

Rom_WIND_023 (3ha)

Rom_WIND_024 (3ha)

Rom_WIND_025 (3ha)

Rom_WIND_026 (3ha)

Rom_WIND_027 (3ha)

Rom_WIND_028 (3ha)

Rom_WIND_029 (3ha)

Mön_WIND_003 (12ha)

Mön_WIND_005 (25ha)

D_006 (8ha)

ND_009 (20ha)

on_WIND_008 (9ha)

Mön_WIND_007 (28ha)

Jüc_WIND_004 (30ha)

Jüc_WIND_010 (75ha)

Jüc_WIND_011 (321ha)

Jüc_WIND_015 (291ha)

Jüc_WIND_006 (363ha)

Jüc_WIND_014 (68ha)

Jüc_WIND_013 (273ha)

Jüc_WIND_016 (9ha)

Jüc_WIND_017 (5ha)

Grev_WIND_030 (7ha)

Grev_WIND_033 (38ha)

Grev_WIND_025 (1ha)

Grev_WIND_008 (40ha)

Grev_WIND_009 (42ha)

Grev_WIND_010 (81ha)

Grev_WIND_034 (1ha)

Grev_WIND_012 (10ha)

Grev_WIND_032 (4ha)

Grev_WIND_011 (33ha)

Grev_WIND_013 (20ha)

Maßstab in DIN A4 1:100.000
Stand: April 2014

Kor_WIND_005 (92ha)

Übersicht zu Windenergiepotenzialbereichen

Blatt 14

Grev_WIND_014 (40ha)

Grev_WIND_002 (30ha)

Grev_WIND_001 (24ha)

Neu_WIND_002 (0ha)

Grev_WIND_035 (1ha)

Grev_WIND_004 (15ha)

Grev_WIND_036 (3ha)

Grev_WIND_021 (2ha)

Grev_WIND_026 (15ha)

Grev_WIND_003 (74ha)

Rom_WIND_022 (27ha)

Rom_WIND_001 (37ha)

Jüc_WIND_007 (31ha)

Grev_WIND_005 (87ha)

Grev_WIND_022 (3ha)

Dor_WIND_002 (8ha)

Grev_WIND_031 (23ha)

Rom_WIND_025 (0ha)

Grev_WIND_023 (24ha)

Rom_WIND_026 (12ha)

Rom_WIND_003 (26ha)

Grev_WIND_016 (92ha)

Grev_WIND_024 (3ha)

Rom_WIND_031 (1ha)

Rom_WIND_023 (1ha)

Grev_WIND_027 (46ha)

Rom_WIND_002 (27ha)

Dor_WIND_003 (2ha)

Grev_WIND_018 (48ha)

Grev_WIND_015 (2ha)

Dor_WIND_001 (23ha)

Grev_WIND_028 (10ha)

Rom_WIND_032 (4ha)

Rom_WIND_004 (39ha)

Grev_WIND_019 (51ha)

Rom_WIND_027 (2ha)

Rom_WIND_006 (42ha)

Grev_WIND_029 (6ha)

Rom_WIND_007 (10ha)

Rom_WIND_024 (30ha)

Grev_WIND_007 (78ha)

Rom_WIND_028 (65ha)

Grev_WIND_006 (71ha)

Grev_WIND_020 (1ha)

Rom_WIND_030 (3ha)

Rom_WIND_010 (89ha)

Grev_WIND_037 (8ha)

Rom_WIND_012 (53ha)

Rom_WIND_018 (29ha)

Rom_WIND_011 (114ha)

Rom_WIND_020 (12ha)

Rom_WIND_015 (73ha)

Rom_WIND_017 (87ha)

Rom_WIND_019 (38ha)

Rom_WIND_021 (17ha)

Rom_WIND_033 (3ha)

Rom_WIND_009 (15ha)

Rom_WIND_029 (26ha)

Rom_WIND_035 (1ha)

Rom_WIND_008 (68ha)

Rom_WIND_005 (13ha)

Rom_WIND_013 (18ha)

Rom_WIND_014 (23ha)

Rom_WIND_016 (16ha)

Maßstab in DIN A4 1:100.000
Stand: April 2014

7.3 Verkehrsinfrastruktur

Dargestellt werden nur für das regionale Netz bedeutsame Straßen, also nicht der Gesamtbestand aller Straßen. Hierbei ist es von wesentlicher Bedeutung, dass im Zusammenwirken aller dargestellten Straßenkategorien die Kohärenz des mindestens regional bedeutsamen Straßennetzes sichergestellt wird.

7.3.1 Planzeichen aa-1) und ab-1) Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr und den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr, Bestand und Bedarfsplanmaßnahmen

Der Regionalplan stellt vorhandene Straßen, die von mindestens regionaler Bedeutung und zur Gewährleistung des regionalen Netzzusammenhangs oder zur Anbindung raumbedeutsamer Verkehrsquellen oder –ziele erforderlich sind, sowie linienbestimmte und planfestgestellte Bedarfsplanmaßnahmen und Straßen der Braunkohlenplanung mit den Planzeichen aa-1) und ab-2) dar. Er bildet somit die für den regionalen Netzzusammenhang wesentlichen Bestandsstraßen ab und schützt außerdem Straßenplanungen, welche bereits ein hohes Maß an Verbindlichkeit erreicht haben, vor Planungen oder Maßnahmen, die eine spätere Präzisierung der Straßenplanung oder deren Realisierung behindern würden.

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen erfolgt hierbei, da die verkehrlichen Bedarfspläne des Bundes und des Landes NRW den Straßenbedarf verbindlich in Gesetzesform festlegen. Um zu gewährleisten, dass die Umsetzung der Bedarfspläne langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird, werden die Straßen im Regionalplan auf Grundlage der Bedarfspläne dargestellt (für Bedarfsplanmaßnahmen wird nachfolgend die Straßenbezeichnung des jeweiligen Bedarfsplans verwandt). Linienbestimmte und planfestgestellte Maßnahmen haben hierbei einen weit fortgeschrittenen Planungsstand erreicht und werden gemäß den Vorgaben der LPIG-DVO mit den Planzeichen aa-1 (Bundesautobahnen und Bundesstraßen, soweit sie vorwiegend großräumige Verkehrsfunktionen erfüllen) oder aa-2 (Bundesautobahnen und Bundesstraßen – soweit nicht mit Planzeichen aa darzustellen – und Landesstraßen) dargestellt.

Die Festlegungen der Ziele im Regionalplan und in den Braunkohlenplänen sind miteinander abzustimmen. Im Bereich der Braunkohlenpläne Garzweiler II und Frimmersdorf geben diese den Verlauf der nach Abschluss des Abbaus herzustellenden Straßen in annähernder räumlicher Lage als Ziele der Raumordnung vor. Der Regionalplan übernimmt diese Darstellungen und konkretisiert sie hinsichtlich ihrer landesplanerischen Funktion zur Nutzung durch den vorwiegend großräumigen Verkehr oder durch den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr sowie ggf. hinsichtlich ihrer Lage im Raum. Braunkohlenpläne liegen vor für die BSAB in Mönchengladbach, Jüchen und Grevenbroich.

Die Darstellung erfolgt mit Planzeichen aa-1) oder ab-1) wenn die Planung mindestens linienbestimmt ist. Braunkohlenpläne liegen vor für die BSAB in Mönchengladbach, Jüchen und Grevenbroich.

Anschlussstellen werden nur Zeichnerisch dargestellt an BAB im Bestand sowie geplante Anschlussstellen an BAB, die entweder im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung oder einer Linienbestimmung verortet wurden (diese Darstellung kommt im Entwurf nicht zur Anwendung) oder denen im Einzelfall durch das Bundesministerium für Verkehr zugestimmt wurde, nicht jedoch Kreuzungen von oder mit Bundes- oder Landesstraßen oder sonstigen regionalplanerisch bedeutsamen Straßen, da diese wesentlich zahlreicher sind und die Auf-

fahrt auf diese Straßen daher wesentlich leichter ist. Bei BAB hingegen ist die Lage der einzelnen Anschlussstellen an das anschließende Straßennetz von wesentlicher Bedeutung sowohl für die Verkehrsströme als auch die Siedlungsentwicklung im Umfeld der Anschlussstellen.

Es wird unterschieden nach Maßnahmen, die

- neu dargestellt werden,
- gestrichen werden oder
- gleich bleiben.

Im Folgenden werden für beide Planzeichen lediglich die Darstellungen benannt, die im Vergleich zum GEP99 entweder neu dargestellt oder aus dem Plan gestrichen werden. Alle übrigen Straßen bleiben unverändert im Plan dargestellt, weil sie unverändert weiterhin ihre regionalplanerische Funktion erfüllen, weiterhin in den geltenden Bedarfsplänen enthalten sind und zwischenzeitlich planerisch oder baulich noch nicht weiter konkretisiert wurden (also noch keine Planfeststellung oder Bau erfolgt).

Hierbei kann es untereinander Abhängigkeiten geben. Beispielsweise eine (ggf. nur geringfügige) Abweichung einer Trassierung im Zuge einer zwischenzeitlich erfolgten Planfeststellung gegenüber einer vorherigen – im GEP99 dargestellten – Linienbestimmung führt dazu, dass die linienbestimmte Trasse aus dem Plan gestrichen wird und statt dessen die zwischenzeitlich planfestgestellte Trasse als Neudarstellung erfasst wird.

7.3.1.1 Planzeichen aa-1)

Mit Planzeichen aa-1) dargestellt werden laut LPIG DVO Bundesautobahnen und Bundesstraßen, soweit sie vorwiegend großräumige Verkehrsfunktionen erfüllen. Im Planungsraum werden mit diesem Planzeichen aufgrund des dichten Autobahnnetzes lediglich bestehende Autobahnen, ergänzt um die mindestens linienbestimmten Straßentrassen für den vorwiegend großräumigen Verkehr des aktuellen Bedarfsplans dargestellt.

7.3.1.1.1 Planzeichen aa-1) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Maßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (Planfeststellung, Bau) in einer gegenüber der linienbestimmten Trasse veränderten Linienführung darzustellen sind und daher in ihrer bisherigen Führung gestrichen werden:

- A 52 Netzschluss bei Roermond
- A 44 Düsseldorf/Ratingen – Velbert
- A 44 Velbert – Essen

7.3.1.1.2 Planzeichen aa-1) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Maßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstadiums (Linienbestimmung) nun in diesem Planzeichen darzustellen sind:

- A 44 Braunkohlegebiet Garzweiler

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (Linienbestimmung zwischenzeitlich erfolgt) nun in diesem Planzeichen darzustellen sind und für die sich die Linienführung verändert hat:

- A 61 Netzschluss bei Venlo (Bundesgrenze Deutschland/Niederlande)

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (Planfeststellung, Bau) in einer gegenüber der linienbestimmten Trasse veränderten Linienführung darzustellen sind:

- A 52 Netzschluss bei Roermond
- A 44 Düsseldorf/Ratingen – Velbert
- A 44 Velbert – Essen

7.3.1.2 Planzeichen ab-1)

Mit Planzeichen ab-1) dargestellt werden laut LPIG DVO Bundesautobahnen und Bundesstraßen – soweit sie nicht mit Planzeichen aa) darzustellen sind – und Landesstraßen. Im Planungsraum wird mit diesem Planzeichen das vorhandene Netz der Bundes- und Landesstraßen, ergänzt um die mindestens linienbestimmten Maßnahmen des aktuellen Bedarfsplans, dargestellt.

7.3.1.2.1 Planzeichen ab-1) im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Maßnahmen, welche im aktuellen Bedarfsplan nicht mehr dargestellt sind

- B 7 OU Mettmann (NO Mettmann L 403 – Dornap B 7)
- L 8 OU Grieth (Kalkar)
- L 362 OU Winnekendonk (Kevelaer)

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (Planfeststellung, Bau) in einer gegenüber der linienbestimmten Trasse veränderten Linienführung darzustellen sind und daher in ihrer bisherigen Führung gestrichen werden:

- B 59 OU Rommerskirchen, Allrath, Sinsteden
- B 8 OU Düsseldorf Wittlaer
- L 361 Südumgehung Kevelaer
- L 357 Neurath – Vanikum (Grevenbroich)

Darstellungen im bestehenden Netz, welche durch Neu- oder Ersatzplanungen (z.B. Streichung der Ortsdurchfahrt bei gleichzeitiger Neudarstellung einer Ortsumgehung) ihre regionalplanerische Bedeutung verloren haben:

- L 39 Ortsdurchfahrt Viersen/Süchteln
- L 475 Ortsdurchfahrt Tönisvorst/Vorst
- L 31 Ortsdurchfahrt Mönchengladbach/ Giesenkirchen
- L 8 Ortsdurchfahrt Grieth (Kalkar)

- B 221 Ortsdurchfahrt Genholt (Brüggen)
- B 220 Ortsdurchfahrt Kleve

Darstellungen im bestehenden Netz, welche durch Umstufungen benachbarter Straßen mit Auswirkungen auf den umgebenden Bereich oder Knoten ihre regionalplanerische Bedeutung verloren haben:

- Nicodemstraße / Metzenweg Mönchengladbach (zur Gewährleistung des regionalen Netzzusammenhangs nicht mehr erforderlich)

Darstellungen im bestehenden Netz, welche sich aufgrund ihres Ausbauzustandes nicht zur Aufnahme regionaler Verkehre eignen

- K 4 Werstener Feld (Düsseldorf; die baulichen Begebenheiten lassen keinen Ausbau zu)

7.3.1.2.2 Planzeichen ab-1) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Maßnahmen, welche im aktuellen Bedarfsplan neu dargestellt sind:

- B 220 OU Kleve Kellen – B 57

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstadiums (mindestens Linienbestimmung ist erfolgt) nun mit diesem Planzeichen darzustellen sind:

- B 51 OU Bergisch Born
- L 26 Nordumgehung Willich
- L 486 OU Kevelaer (Südumgehung) (B 9 – A 57)
- L 354 Ersatzstraße BT Garzweiler II (Wanlo bis Kaulhausen)

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (mindestens Linienbestimmung ist erfolgt) nun in diesem Planzeichen darzustellen sind und bei denen sich außerdem die Linienführung verändert hat:

- B 477 OU Butzheim Frixheim (Rommerskirchen)
- B 477 OU Rommerskirchen
- L 361 OU Grevenbroich Kapellen
- B 67 OU Uedem Süd- und Nordabschnitt

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (mindestens Planfeststellung ist erfolgt) in einer anderen Linienführung darzustellen sind:

- B 59 OU Rommerskirchen, Allrath, Sinsteden
- B 8 OU Düsseldorf Wittlaer
- L 361 Südumgehung Kevelaer
- L 357 Neurath – Vanikum

Darstellungen im bestehenden Netz, welche durch den Wegfall vormals regionalbedeutsamer Planungen oder Umstufungen an anderer Stelle eine regionalplanerische Bedeutung erhalten haben:

- L 19 im Bereich Garzweiler (aufgrund Wegfall L 19 OU Hochneukirch)
- L 293 Westumgehung Monheim (aufgrund Wegfall L 402 OU Monheim)
- L 8 Kellen (Kleve) (aufgrund Wegfall B9n OU Kleve)
- L 8 Kleve Griethausen (aufgrund Wegfall B9n OU Kleve)
- L 74 Wuppertal – Wülfrath (aufgrund der Aufstufung B 224 im Bereich Wülfrath)
- L 477 Kempen Vluyners Str (aufgrund der Aufstufung B 224 im Bereich Wülfrath)
- L 156 Mettmann; Berliner Straße (aufgrund Wegfall B 7 OU Mettmann)
- B 7 Südumgehung Mettmann (aufgrund Wegfall B 7 OU Mettmann)
- B 9 Ortsdurchfahrt Elten (Emmerich) (aufgrund Wegfall B 8 OU Emmerich-Elten)
- B 59 Ortsdurchfahrt Jüchen (aufgrund Wegfall B 59 OU Jüchen)
- L 62 Ortsdurchfahrt Mülheim/Saarn und Essen/Kettwig (Neudarstellung ist Ersatz für wegfallende Führung durch Plangebiet des RVR; Neuplanung liegt teilweise im Plangebiet des Regionalplans Düsseldorf)
- L 90 Ortsdurchfahrt Klein-Netterden (Emmerich) (aufgrund Wegfall L 90 OU Klein-Netterden)
- L 468 Ortsdurchfahrt Haldern (Rees) (aufgrund Wegfall L 468 OU Haldern)
- L 362 Ortsdurchfahrt Kapellen (Geldern) (aufgrund Wegfall L 362 OU Kapellen)
- L 362 Ortsdurchfahrt Winnekendonk (Kevelaer) (aufgrund Wegfall L 362 OU Winnekendonk)
- L 472 Ortsdurchfahrt Elten (Emmerich) (aufgrund Wegfall L 472 OU Elten)
- L 19 Ortsdurchfahrt Hochneukirch (Jüchen) (aufgrund Wegfall L 19 OU Hochneukirch)
- L392 Gravenberger Allee (Erschließung Düsseldorf Zentrum)
- L403 Ortsdurchfahrt Langenfeld Hilden (Alternative zur Bedarfsplanmaßnahme L403n)

Darstellungen im bestehenden Netz, welche durch Umstufungen eine andere regionalplanerische Bedeutung erhalten haben:

- B 7 Südumgehung Mettmann (ehemals sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße)
- B 9 BÜ Beseitigung Krefeld (ehemals sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße)
- OU Hilden L 282 (ehemals sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße)

7.3.2 Planzeichen aa-2) und ab-2) Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr sowie den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr, Grobtrassen und Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung

Mit Planzeichen aa-2) oder ab-2) werden noch nicht linienbestimmte Bedarfsplanmaßnahmen als Grobtrasse oder als Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung dargestellt.

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen erfolgt hierbei, da die verkehrlichen Bedarfspläne des Bundes und des Landes NRW den Straßenbedarf verbindlich in Gesetzesform festlegen. Um zu gewährleisten, dass die Umsetzung der Bedarfspläne langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird, werden die Straßen im Regionalplan auf Grundlage der Bedarfspläne dargestellt (für Bedarfsplanmaßnahmen wird nachfolgend die Straßenbezeichnung des jeweiligen Bedarfsplans verwandt).

Mit der Darstellung von Grobtrassen beschreibt der Regionalplan die regionalplanerisch abgestimmten Vorzugstrassen für Bedarfsplanmaßnahmen, welche bei Planung und Linienabstimmung für Straßen der Bedarfspläne zu berücksichtigen sind. Diese grobe Verortung erfolgt unter umfassender Abwägung der verschiedenen im jeweiligen Raum betroffenen Belange – sowohl die der Verkehrswege als auch aller sonstigen Raumnutzungen – einschließlich eventueller Zielkonflikte. Die Linienabstimmung wird hiermit nicht vorweg genommen. Die genauere Lage einer Trasse in diesem Korridor wird durch das nachfolgende Linienfindungsverfahren weiter präzisiert. Bei der Entscheidung über die Führung von Grobtrassen wurden neben der Abstimmung mit anderen Raumansprüchen auch etwaige im Rahmen der Bedarfsplanung ermittelte Trassierungen in die Abwägung eingestellt und – sofern keine anderen raumordnerischen Belange entgegen stehen – bei der Darstellung berücksichtigt (z.B. Variantenvergleich im Rahmen von bereits durchgeführter UVP).

Wenn nach Abwägung aller raumordnerischen Belange für in einem Bedarfsplan enthaltene Straßen – z.B. wegen entgegen stehender Belange des Freiraums – keine regionalplanerisch abgestimmte Trasse gefunden werden kann, erfolgt zur Abbildung des gesetzlich festgestellten Bedarfs eine Darstellung ohne räumliche Festlegung. Dies erfolgt in schematischer Form zur Verbindung zweier Punkte als geradlinig gestrichelte Verbindung von Anfangs- und Endpunkt mit Planzeichen aa-2) oder ab-2).

Die Festlegungen der Ziele im Regionalplan und in den Braunkohlenplänen sind miteinander abzustimmen. Im Bereich der Braunkohlenpläne Garzweiler II und Frimmersdorf geben diese den Verlauf der nach Abschluss des Abbaus herzustellenden Straßen in annähernder räumlicher Lage als Ziele der Raumordnung vor. Der Regionalplan übernimmt diese Darstellungen und konkretisiert sie hinsichtlich ihrer landesplanerischen Funktion zur Nutzung durch den vorwiegend großräumigen Verkehr oder durch den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr sowie ggf. hinsichtlich ihrer Lage im Raum. Braunkohlenpläne liegen vor für die BSAB in Mönchengladbach, Jüchen und Grevenbroich. Die Darstellung erfolgt mit Planzeichen aa-2) oder ab-2) sofern die Planung noch nicht weit genug voran geschritten ist, um eine Darstellung mit aa-1) oder ab-1) zu rechtfertigen.

Es wird grundsätzlich unterschieden nach Maßnahmen, die

- neu dargestellt werden,
- gestrichen werden oder
- gleich bleiben.

Im Folgenden werden lediglich die Darstellungen benannt, die im Vergleich zum GEP99 entweder neu dargestellt oder aus dem Plan gestrichen werden. Alle übrigen Straßen bleiben unverändert im Plan dargestellt, weil sie unverändert weiterhin ihre regionalplanerische Funktion erfüllen, weiterhin in den geltenden Bedarfsplänen enthalten sind und zwischenzeitlich planerisch noch nicht weiter konkretisiert wurden (also noch keine Linienbestimmung erfolgt).

7.3.2.1 Planzeichen aa-2)

Mit Planzeichen aa-2) als regionalplanerische Vorzugstrasse für den vorwiegend großräumigen Verkehr werden im Planungsraum – unter Berücksichtigung etwaiger im Rahmen der Bedarfsplanung untersuchter Trassierungen – aufgrund des dichten Autobahnnetzes lediglich Autobahnmaßnahmen dargestellt.

7.3.2.1.1 Planzeichen aa-2) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Maßnahmen, welche im aktuellen Bedarfsplan nicht mehr dargestellt sind

- A 44 AS Mönchengladbach-Ost – AS Mönchengladbach-Odenkirchen
- A 44 östl.AD Velbert – Bochum (Sheffieldring)
- A 46 westl. AS Neuss Holzheim – AK Neuss Süd

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (mindestens Linienbestimmung ist erfolgt) in einem anderen Planzeichen darzustellen sind und bei denen sich außerdem die Linienführung verändert hat

- A 61 Netzschluss bei Venlo (Bundesgrenze Deutschland/Niederlande)
- A 44 Braunkohlegebiet Garzweiler

7.3.2.1.2 Planzeichen aa-2) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Im Vergleich zum GEP99 mit Planzeichen aa-2) neu darzustellende Bereiche gibt es nicht.

7.3.2.2 Planzeichen ab-2)

Darstellungen mit Planzeichen ab-2) als regionalplanerische Vorzugstrasse für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr erfolgen im Planungsraum auf Grundlage der Darstellungen des aktuellen Bedarfsplans unter Berücksichtigung etwaiger im Rahmen der Bedarfsplanung untersuchter Trassierungen.

7.3.2.2.1 Planzeichen ab-2) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Maßnahmen, welche im aktuellen Bedarfsplan nicht mehr dargestellt sind

- B 8 OU Emmerich-Elten (Bundesgrenze Deutschland/Niederlande bis Hütum)
- B 59 OU Jüchen
- L 90 OU Klein-Netterden (Emmerich)
- L 402 OU Monheim (L 402 bis L 293)
- L 468 OU Haldern (Rees)

- L 362 OU Kapellen (Geldern)
- L 472 OU Elten (Emmerich)
- L288 Langenfeld (überwiegend Lage der Maßnahme in Leichlingen, Planungsraum)
- L19 OU Hochneukirch (Jüchen)
- Basisstraße AS Kaldenkirchen-Nord

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstadiums (mindestens Linienbestimmung ist erfolgt) mit einem anderen Planzeichen darzustellen sind und daher als Planzeichen aa-2) gestrichen werden:

- L 26 Nordumgehung Willich
- L 486 OU Kevelaer (Südumgehung) (B 9 – A 57)
- L 354 Ersatzstraße Braunkohlentagebau Garzweiler II (Wanlo bis Kaulhausen)

Bedarfsplanmaßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (mindestens Linienbestimmung ist erfolgt) mit Planzeichen aa-1) oder ab-1) darzustellen sind und daher als Planzeichen aa-2) gestrichen werden und bei denen sich außerdem die Linienführung verändert hat:

- B 477 OU Butzheim Frixheim (Rommerskirchen)
- B 477 OU Rommerskirchen

Darstellungen im bestehenden Netz, welche durch Umstufungen eine andere regionalplanerische Bedeutung erhalten haben:

- Basisstraße (Nettetal, Herabstufung ehemalige A 61 zu Kreisstraße)

Maßnahmen, für die erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets nicht ausgeschlossen werden können und die daher nur ohne räumliche Festlegung dargestellt werden:

- L 403n OU Hilden bis Langenfeld (Hilden L 85 – Langenfeld K 9)

7.3.2.2.2 Planzeichen ab-2) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Maßnahmen, welche im aktuellen Bedarfsplan neu dargestellt sind:

- B 221 OU Brüggen-Genholt
- L 405 BA III, NB von L 141 bis B 229 (B 229n Landwehr) (Solingen)
- L 39 OU Viersen/Süchteln
- L 478 NB Kempen/Tönisberg
- L 475 OU Tönisvorst/Vorst
- L 26 OU Willich von der L 382 bis zur L 26
- L 361 Westl. Umgehung Weeze (unter Berücksichtigung von Planungsergebnissen früherer Planungsschritte, hier: UVP-Variantenvergleich)

- L 19 OU Giesenkirchen und Odenkirchen (Mönchengladbach)
- L 354 OU Jüchen Hochneukirch (unter Berücksichtigung von Planungsergebnissen früherer Planungsschritte, hier: Kommunale Untersuchungen zur Trassenfindung)
- L 468 OU Haldern (Rees)
- L 31 OU Jüchen

Ebenfalls mit Planzeichen ab-2) – jedoch in schematischer Form zur Kennzeichnung des Bedarfs – werden aufgrund der entsprechenden Vorgabe der LPIG DVO Bedarfsplanmaßnahmen dargestellt, für die keine regionalplanerisch abgestimmte Trasse gefunden werden kann (Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung).

7.3.2.2.3 Planzeichen ab-2) (Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Maßnahmen, welche im aktuellen Bedarfsplan nicht mehr dargestellt sind:

- B 9n OU Kleve (Führung ab Knoten Hauptstraße / Kranenburger Straße)

7.3.2.2.4 Planzeichen ab-2) (Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Maßnahmen, welche im aktuellen Bedarfsplan neu dargestellt sind:

- B 9 OU N Kleve (Kranenburg B 504 – Rindern K 3)

Maßnahmen, für die erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets nicht ausgeschlossen werden können:

- L 403n OU Hilden bis Langenfeld (Hilden L 85 – Langenfeld K 9)

7.3.3 Planzeichen ac) Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen

Sonstige regional bedeutsame Straßen dienen insbesondere der regionalen Ergänzung des Straßennetzes und der Gewährleistung eines lückenlosen Netzes von Straßen für den vorwiegend großräumigen oder überregionalen und regionalen Verkehr. Sie werden daher dargestellt, wenn der Bedarf nachgewiesen ist und sie zur Anbindung großer Verkehrsquellen und -ziele an das Verkehrsnetz erforderlich sind oder wenn kommunale Straßen zur Schließung von Lücken des regionalen Verkehrsnetzes dienen. Soweit dies zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und zur Entlastung von Ortskernen von Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr erforderlich ist und der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann, können mit diesem Planzeichen außerdem Ortsumgehungen dargestellt und vor Planungen oder Maßnahmen geschützt werden, die eine spätere Konkretisierung der Straßenplanung oder deren Realisierung behindern würden. Die genannten Gründe für die Darstellung von sonstiger regionalplanerisch bedeutsamen Straßen können alle auch innerhalb von Siedlungsräumen zum Tragen kommen. Beispielsweise für die Umgehung von Stadtteilen kann die Darstellung einer Ortsumgehung erfolgen.

Durch die Darstellung als sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße wird die regionalplanerische Relevanz zum Ausdruck gebracht. Auf dieser Grundlage kann sich später ggf. auch eine Höherstufung einer Straße ergeben.

Bei der Entscheidung über die Linienführung wurden neben der Abstimmung mit anderen Raumansprüchen auch etwaige im Rahmen anderer Planungen (insbesondere kommunale Planungsüberlegungen) untersuchte Trassierungen berücksichtigt (z.B. Variantenvergleich im Rahmen von bereits durchgeführter UVP).

Sonstige regional bedeutsame Straßen werden in Bestand und Planung als gepunktete Linien dargestellt. Eine Darstellung als sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße erfolgt nicht, wenn die betreffende Trasse bereits als Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr oder für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr darzustellen ist.

Es wird unterschieden nach Maßnahmen, die

- neu dargestellt werden,
- gestrichen werden oder
- gleich bleiben.

Im Folgenden werden lediglich die Darstellungen benannt, die im Vergleich zum GEP99 entweder neu dargestellt oder aus dem Plan gestrichen werden. Alle übrigen Straßen bleiben unverändert im Plan dargestellt, weil sie unverändert weiterhin ihre regionalplanerische Funktion erfüllen.

7.3.3.1 Planzeichen ac) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Maßnahmen, welche aufgrund negativer Kosten-Nutzen Rechnungen seitens des Baulastträgers nicht mehr weiter verfolgt werden:

- Südumgehung Bedburg-Hau (1. TA)
- OU Rheindahlen (Mönchengladbach)
- K 4 Verlängerung OU Pongs (Mönchengladbach)
- Ostumgehung Mönchengladbach
- K 3 Anbindung Flughafen und Umgehung Lichtenbroich (Düsseldorf)
- K 3 Anbindung Lichtenbroicher Baggersee (Düsseldorf)
- Solingen Ansch. L 141n
- K 8 Viersen Südumgehung südlich Bachstraße

Maßnahmen, welche aufgrund von Umstufungen in einem anderen Planzeichen dargestellt werden:

- B 9 BÜ Beseitigung Krefeld
- OU Hilden L 282

Maßnahmen, welche aufgrund von Zielkonflikten nicht mehr dargestellt werden können:

- Südanbindung Hafen Krefeld (naturschutzfachliche Restriktionen, außerdem kein Bedarf mehr, da der Hafen über eine Nordanbindung angefahren werden kann)
- Umgehung Krefeld-Fischeln (aufgrund des Wegfalls des ASB bestehen Zielkonflikte mit Freiraum)

Darstellungen im bestehenden Netz, welche durch neue Planungen, welche künftig die regionalplanerische Funktion übernehmen ihre regionalplanerische Bedeutung verloren haben

- Erschließung Düsseldorfer Flughafen (durch die AS an die A 44 nicht mehr notwendig)
- K39 Frimmersdorf Tagebau Frimmersdorf (Anpassung der Linienführung an Tagebauplan Frimmersdorf)
- geplante Verlängerung der Böhlerstr. Meerbusch / Düsseldorf (aufgrund der vorh. Bebauung lässt sich die Planung nicht mehr realisieren)

7.3.3.2 Planzeichen ac) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Anbindung von Verkehrserzeugern:

- Erschließung Düsseldorfer Hafen
- Anbindung GIB Kalkar-Kehrum

Ortsumgehungen:

- K 21 Erschließung Mülderfeld/ Nordumgehung (Wachtendonk)
- Ortsumgehung Schiefbahn (Willich)
- K 37 Ortsumgehung Mettmann
- K 37 Ortsumgehung Mettmann Querspange zur K 34-Wülfrather Straße

Netzlückenschlüsse (z.B. nicht komplett geschlossene Ringstraßen, nicht durchgehend ausgebauten Autobahnen oder Teilstück mit unterdurchschnittlichem Ausbauzustand im Vergleich zur restlichen Strecke):

- K 3 Süd Umgehung Rindern (Kleve)
- Nordumgehung Kleve
- K 22 Wülfrath – L 427 Wuppertal
- K39 Tagebau Frimmersdorf
- K20 Verlängerung auf B228 im Bereich Haan

Vorhandene Straßen, welche aufgrund von Umstufungen eine andere regionalplanerische Bedeutung erhalten haben

- Basisstraße (Kaldenkirchen) ehemalige A 61
- Basisstraße AS Kaldenkirchen Nord (ehemalige Bundesplanung)

7.3.4 Planzeichen ba-1) und bb-1) Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr sowie für den überregionalen und regionalen Verkehr, Bestand und Bedarfsplanmaßnahmen

Mit Planzeichen ba) dargestellt werden laut LPIG DVO Strecken des schienen- oder spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrs sowie Schienenschnellverkehrsstrecken. Im Planungsraum mit den Planzeichen ba-1) und bb-1) gesichert werden

- Schienentrassen und Bahnflächen in Bestand und Planung einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen (Bahnbetriebsflächen und Haltepunkte / Bahnhöfe), die nach den Vorgaben des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) gewidmet sind und für Bahnzwecke genutzt werden,
- regionalbedeutsame Bedarfsplanmaßnahmen und
- ehemals entsprechend gewidmete, aber nicht mehr für Bahnzwecke genutzte Trassen, deren Verlauf noch in der Örtlichkeit als landschaftliche Prägung erkennbar ist und die langfristig für eine Reaktivierung geeignet sein können.

Zu letzteren führt der LEP-Entwurf vom Juni 2013 in den Erläuterungen zu Ziel 8.1-11 aus, dass diese auch dann zu sichern sind, wenn für ihre Reaktivierung als Schienenstrecke zurzeit zwar kein Bedarf absehbar ist, sie jedoch regionalbedeutsame Siedlungsflächen, Einrichtungen oder Anlagen miteinander verbinden.

Hierbei werden die Darstellungen (Strichstärke) in Abhängigkeit von den jeweils verkehrenden Zuggattungen in Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr (Planzeichen ba-1) sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen bb-1) unterteilt.

Für die Darstellung bzw. Streichung von Bahnhöfen und Haltepunkten gilt folgendes:

- Die zeichnerische Darstellung von Bahnhöfen oder Haltepunkten bezieht sich jeweils auf die höchstrangige am Bahnhof oder Haltepunkt haltende Zuggattung. Eventuelle nieder-rangigere auch haltende Zuggattungen werden durch die Darstellung mit erfasst.
- An zeichnerisch dargestellten ehemals entsprechend gewidmeten, aber nicht mehr für Bahnzwecke genutzten Strecken werden keine Bahnhöfe und Haltepunkte zeichnerisch dargestellt. Über die Lage von Bahnhöfen oder Haltepunkten ist auf diesen Strecken im Zuge einer Reaktivierung zu entscheiden.
- Bei jeglichen Streichungen von Streckendarstellungen werden auch etwaige im Streckenverlauf vorhandene Bahnbetriebsflächen und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte mit gelöscht.
- Für im GEP99 auf Grundlage der Planzeichen bb-1a) „S-Bahn“ und bb-1b) „Stadtbahn“ dargestellte Haltepunkte werden die entsprechenden Darstellungen gelöscht, da auch für die zugehörigen Schienenwege keine entsprechende Darstellung mehr erfolgt (Begründung siehe Kap. 8.3). An allen weiterhin im Regionalplan dargestellten Strecken erfolgt statt dessen eine Darstellung von Haltepunkten und Bahnhöfen gemäß den Planzeichen ba-1) bzw. bb-1).

Der Entwurf wird den Vorgaben des LEP-Entwurf vom Juni 2013 gerecht. Die Erläuterungen zum Grundsatz 8.1-4 beschreiben, dass den Ausbaustrecken Oberhausen – Emmerich – deutsche Grenze, Rheydt-Odenkirchen – Kaldenkirchen – deutsche Grenze und dem „Eisernen Rhein“ als Teile der Verkehrsachse „Lyon/Genua-Basel – Duisburg-Rotterdam/Antwerpen“ und der Ausbaustrecke deutsche Grenze – Aachen – Köln als Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam – London (PBKAL) eine besondere Bedeutung zukommt und dass sie die Anbindung der Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen an das europäische Wirtschaftszentrum Rhein-Ruhr verbessern sollen. Er führt weiterhin aus, dass folgende Teilstrecken in Nordrhein-Westfalen liegen und deshalb in den Regionalplänen gesichert werden sollen:

- Emmerich – Duisburg – Köln – Richtung Süddeutschland (als Anschluss an die niederländische "Betuwe-Linie" nach Rotterdam),
- Kaldenkirchen – Mönchengladbach – Köln – Richtung Süddeutschland,
- Köln/ Duisburg – Mönchengladbach – Antwerpen ("Eiserner Rhein") und

In den Erläuterungen zu Grundsatz 8.1-5 sieht der LEP-Entwurf vom Juni 2013 vor, dass die folgenden Strecken zum Teil in Nordrhein-Westfalen liegen und deshalb für den Schienenpersonennahverkehr in den Regionalplänen gesichert werden sollen:

- Mönchengladbach – Dalheim – Roermond,
- Mönchengladbach – Kaldenkirchen – Venlo,
- Kleve – Kranenburg – Nimwegen,

Die genannten Strecken werden in der zeichnerischen Darstellung mit den Planzeichen ba-1) bzw. bb-1) dargestellt.

Es wird unterschieden nach Maßnahmen, die

- neu dargestellt werden,
- gestrichen werden oder
- gleich bleiben.

Im Folgenden werden lediglich die Darstellungen benannt, die im Vergleich zum GEP99 entweder neu dargestellt oder aus dem Plan gestrichen werden. Alle übrigen Schienenwege bleiben unverändert im Plan dargestellt, weil sie unverändert weiterhin ihre regionalplanerische Funktion erfüllen und durch die jeweils relevanten Zuggattungen befahren werden bzw. im Bedarfsplan enthalten sind.

7.3.4.1 Planzeichen ba-1)

7.3.4.1.1 Planzeichen ba-1) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Streichungen des Planzeichens ba-1) Im Vergleich zum GEP99 gibt es nicht.

7.3.4.1.2 Planzeichen ba-1) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Maßnahmen, welche aufgrund betrieblicher Änderungen (Zuggattungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs oder sonstigen großräumigen Verkehrs) nun in diesem Planzeichen darzustellen sind

- Mönchengladbach Hbf – Neuss Hbf
- Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf

7.3.4.2 Planzeichen bb-1)

7.3.4.2.1 Planzeichen bb-1) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Streichung, da weder Bedarfsplanmaßnahme noch ehemals gewidmeter Schienenweg:

- Viersener Kurve (Neudarstellung mit Planzeichen bc)

Einzelne im GEP99 dargestellte Schienenwege sind im aktuellen Bedarfsplan nicht mehr enthalten; außerdem ist eine Aktivierung des Schienenwegs aufgrund zwischenzeitlicher Entwicklungen (überlagernde Nutzungen im Bereich des Schienenwegs oder seiner Fortsetzung in angrenzenden Planungsräumen oder Strecke aufgrund der Streckencharakteristik nach aktuellem Stand der Technik nicht reaktivierbar) faktisch nicht mehr möglich. Hierunter fallen die folgenden Darstellungen:

- Wermelskirchen – Remscheid-Lennep
- Remscheid, Bergisch Born – Marienheide
- Leverkusen-Opladen – Remscheid-Lennep
- Kaldenkirchen – Grefrath – Kempen

Vorhandene Strecken, welche im aktuellen Bedarfsplan nicht mehr dargestellt sind und für die sich kein anderweitiger Reaktivierungsbedarf erkennen lässt:

- Geldern – Straelen – D(NL)
- Samba-Trasse (Wuppertal)

Maßnahmen, welche aufgrund betrieblicher Änderungen (Zuggattungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs oder sonstigen großräumigen Verkehrs) nun in einem anderen Planzeichen darzustellen sind:

- Mönchengladbach Hbf – Neuss Hbf
- Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf

Maßnahmen, welche aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (mindestens Planfeststellung erfolgt) in einer anderen Linienführung darzustellen sind und deren bisherige Linienführung daher gestrichen wird:

- Anbindung GIB Kleve
- Belsenplatz – Dominikus-Krankenhaus (Teilabschnitt der regional bedeutsamen Linie U 75 Neuss Hbf – Düsseldorf Eller)
- Düsseldorf Stadttor (Teilabschnitt der regional bedeutsamen Linie 704 Düsseldorf Derendorf Nord – Neuss Stadthalle)

-Strecke Krefeld – Düsseldorf im Bereich Meerbusch (Trassenänderung nicht mehr im Bedarfsplan; es wird der vorh. Verlauf dargestellt)

Maßnahmen, welche aufgrund des Fehlens kommunalen Bedarfes zu streichen sind

- Anbindung GIB Kleve
- Anbindung GIB Viersen-Mackenstein
- Hafenbahn Krefeld (nördl. Verlängerung)

Haltepunkte, welche im aktuellen Bedarfsplan nicht mehr dargestellt sind und für die sich kein anderweitiger Reaktivierungsbedarf erkennen lässt:

- Haltepunkt Hilden Ost

- Haltepunkt Neuss-Büttgen

Bahnbetriebsflächen, für die der betriebliche Bedarf langfristig nicht mehr gegeben ist und welche aufgrund ergangener Freistellungen nicht mehr dargestellt werden:

- Wuppertal; Gem. Langerfeld, Barmen (Clausenstraße) Fr. 3, 9, 26 Neuss; Gem. Neuss; Containerbahnhof (Römerstraße)
- Solingen; Gem. Dorp (Birkenweier)
- Düsseldorf; Gem. Eller (Harffstraße)
- Remscheid; Gem. Remscheid (Presover Straße)
- Geldern; Gem. Geldern (Am Nierspark)
- Wuppertal; Gem. Vohwinkel (Nathrather Straße)
- Wuppertal; Gem. Elberfeld (Bayreuther Straße)
- Wuppertal; Gem. Elberfeld (Mirker Straße)
- Düsseldorf; Gem. Eller, Unterbach (Am Kleinformst)
- Geldern; Gem. Geldern (Am Nierspark)
- Wuppertal; Gem. Wichlinghausen (Am Diek)
- Neuss; Gem. Neuss (Bockholtstraße)
- Kleve; Gem. Kleve (Geefacker)
- Velbert; Bereich Bahnhofstraße
- Remscheid; Bereich Neukamper Straße
- Remscheid; Bereich Lempstraße

Nach der LPIG DVO sind mit Planzeichen bb) „Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches (z.B. Regionalbahn, Regionalschnellbahn) sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, City-Bahn, Stadtbahn) und des Güterverkehrs“ darzustellen. Der GEP99 stellt innerorts Straßen- und Stadtbahnlinien sowie S-Bahnen mit Planzeichen bb-1a) bzw. bb-1b) dar. Um der Vorgabe der LPIG DVO der Darstellung des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs nachzukommen, sollen regional bedeutsame Schienenwege zukünftig ausschließlich mit dem hierfür durch die LPIG DVO vorgesehenen Planzeichen bb-1) dargestellt werden. Die Planzeichen bb-1a) und bb-1b) sollen zukünftig entfallen. Es werden daher sämtliche mit Planzeichen bb-1a) oder bb-1b) dargestellten Strecken gestrichen. Eine Neudarstellung erfolgt hier für alle regional bedeutsamen Strecken mit Planzeichen bb-1).

7.3.4.2.2 Planzeichen bb-1) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Ehemals mit Planzeichen bb-1a) oder bb-1b) dargestellte Strecken:

- Düsseldorf (Stadtmitte) – Neuss (Innenstadt), Führungen über Josef-Kardinal-Frings-Brücke und Oberkasseler Brücke

- Düsseldorf (Stadtmitte) – Duisburg
- Düsseldorf (Stadtmitte) – Meerbusch – Krefeld (Stadtmitte)
- Düsseldorf (Stadtmitte) – Ratingen (Mitte)
- Düsseldorf (Flughafen) – Ratingen (West)
- Düsseldorf (Flughafen) – Neuss (Innenstadt)
- Krefeld (Stadtmitte) – Tönisvorst (Vorst)
- Krefeld (Stadtmitte) – Willich (Schiefbahn)

Vorhandene Strecken, welche aufgrund von Streichungen im Bedarfsplan nun auf der vorhandenen Trasse dargestellt werden:

- Strecke Krefeld – Düsseldorf im Bereich Meerbusch (Trassenänderung gestrichen; es wird die vorh. Trasse dargestellt)

Maßnahmen, welche aufgrund einer Darstellung im Bedarfsplan in geänderter Linienführung darzustellen sind:

- Belsenplatz – Dominikus-Krankenhaus (Teilabschnitt der regional bedeutsamen Linie U 75 Neuss Hbf – Düsseldorf Eller)
- Düsseldorf Stadttor (Teilabschnitt der regional bedeutsamen Linie 704 Düsseldorf Derendorf Nord – Neuss Stadthalle)

Kommunale Maßnahmen, welche im aktuellen Bedarfsplan neu dargestellt sind und eine überkommunale Bedeutung erreichen:

- Flughafen Bf Düsseldorf – Ratingen West

Maßnahmen, welche aufgrund ihrer Darstellung im Bedarfsplan nun mit diesem Planzeichen darzustellen sind:

- Regiobahn-Verlängerung-Ost (Wuppertal, vormals sonstige regional bedeutsame Schiene)

Geplante Haltepunkte auf vorhandenen Strecken, welche der Erschließung von dargestellten Siedlungsbereichen dienen und somit eine regionalplanerische Bedeutung erhalten:

- Haltepunkt Bettrath Hoven (Mönchengladbach)
- Haltepunkt Willich
- Haltepunkt Neuss-Morgensteinsheide
- Haltepunkt Tönisvorst-St. Tönis

7.3.5 Planzeichen ba-2) und bb-2) Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr sowie für den überregionalen und regionalen Verkehr, Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung

Das Planzeichen kommt im Regionalplan nicht zur Anwendung, da kein entsprechender Planungsfall vorliegt.

7.3.6 Planzeichen bc) Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege (Bestand und Planung)

Zur Anbindung großer Verkehrsquellen und –ziele sowie zur Schließung von Lücken des regionalen Netzes werden sonstige regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege in Bestand und Planung mit Planzeichen bc) zeichnerisch dargestellt und vor Planungen oder Maßnahmen geschützt, die eine spätere Herstellung des Schienenwegs behindern würden. Anschlüsse zur Anbindung großer Verkehrsquellen und -ziele kommen insbesondere in Frage für Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen, Kraftwerksstandorte, Flughäfen und vergleichbare Flächen mit hohem Verkehrsaufkommen. Lückenschlüsse können beispielsweise dargestellt werden, wenn durch die Herstellung eines kurzen Verbindungsstücks Umwegfahrten oder Rangiervorgänge für den Personen- oder Güterverkehr vermieden oder verringert werden können.

Es wird unterschieden nach Maßnahmen, die

- neu dargestellt werden,
- gestrichen werden oder
- gleich bleiben.

Im Folgenden werden lediglich die Darstellungen benannt, die im Vergleich zum GEP99 entweder neu dargestellt oder aus dem Plan gestrichen werden. Alle weiteren sonstigen regionalplanerisch bedeutsamen Schienenwege bleiben unverändert im Plan dargestellt, weil sie unverändert weiterhin ihre regionalplanerische Funktion erfüllen.

7.3.6.1 Planzeichen bc) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Maßnahmen, welche aufgrund ihrer Aufnahme in den Bedarfsplan nun in einem anderen Planzeichen darzustellen sind:

- Regiobahn-Verlängerung-Ost (Wuppertal)

7.3.6.2 Planzeichen bc) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche:

Maßnahmen, welche nicht auf einer vorhandenen Strecke basieren und nicht im aktuellen Bedarfsplan dargestellt sind jedoch einen regionalbedeutsamen Netzlückenschluss darstellen:

- Lückenschluss Heiligenhaus (Lückenschluss Circle Line)
- Viersener Kurve (Verflüssigung des Verkehrs durch Vermeidung von Rangiervorgängen)

7.3.7 Planzeichen c) Wasserstraßen unter Angabe der Güterumschlagshäfen

Im Planungsraum ist lediglich der Rhein einschließlich der Zuwegung zum Hafen Kleve als Bundeswasserstraße darzustellen. Nach der fachrechtlichen Definition des § 1 Bundeswasserstraßengesetz gehören zu einer Bundeswasserstraße auch alle Gewässerteile, die mit dieser in ihrem Erscheinungsbild als natürliche Einheit anzusehen sind, mit dieser durch einen Wasserzu- oder -abfluss in Verbindung stehen, einen Schiffsverkehr mit der Bundeswasserstraße zulassen und im Eigentum des Bundes stehen.

Auf Grundlage der geltenden LPIG DVO entfällt die bisherige stilisierte Darstellung der Häfen (blauer „Haken“). Darstellungen von Häfen erfolgen stattdessen zukünftig mit einem Kreissymbol, welches im Verlauf der Wasserstraße dargestellt wird.

7.3.7.1 Planzeichen c) (Hafensymbol) – im Vergleich zum GEP99 gleichbleibende Bereiche

Da sich gegenüber dem Zeitpunkt der Erarbeitung des GEP99 die Vorgaben der DVP-LPIG zum Symbol zur zeichnerischen Darstellung von Güterumschlaghäfen verändert haben, muss für alle Hafenstandorte eine Änderung der zeichnerischen Darstellung vorgenommen werden. Es gibt somit keine gleichbleibenden Darstellungen.

7.3.7.2 Planzeichen c) (Hafensymbol) – im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche

Bei rein betriebsgebundenen Umschlagstellen, die für eine öffentliche Nutzung nicht zur Verfügung stehen, ist nicht davon auszugehen, dass es sich um für den regionalen Gütertransport bedeutsame Güterumschlaghäfen handelt. Eine entsprechende zeichnerische Darstellung soll daher nicht mehr erfolgen. Hiermit geht aus regionalplanerischer Sicht keinerlei Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten der Umschlagstellen einher, da die Darstellung eines symbolischen Hafens mit Planzeichen 3c) nicht Voraussetzung ist für den Bau und Betrieb von entsprechenden Verladeeinrichtungen. Betroffen sind die folgenden Standorte:

- Hafendarstellung Kleve-Salmorth, Rhein-km 856,80 bis 857,16 linkes Ufer
- Hafendarstellung Emmerich, Rhein-km 852,755 bis 853,065, rechtes Ufer
- Hafendarstellung Rees, Hauptortsanlage / Rheinpromenade
- Hafendarstellung Krefeld-Uerdingen (Nachvollzug der Rücknahme des Flächenumfangs der Hafenverordnung im Übergangsbereich Dujardinstraße / Rheinuferstraße; der nördlich anschließende Chempark verfügt zudem lediglich über eine betriebsgebundene Umschlagstelle; die Streichung betrifft nicht den Haupthafen Krefeld)
- Hafendarstellung Monheim zwischen Hauptortsanlage und Baumberg (ehemalige betriebsgebundene Anlegestelle der Firma Shell Aufgabe der Nutzung in 2001; Anlegestelle vollständig zurückgebaut)
- Hafendarstellung Monheim, Rhein-km 707,184 bis 707,313, rechtes Ufer

Streichung eines öffentlich zugänglichen Güterumschlaghafens wegen zwischenzeitlicher Aufgabe der Nutzung (mit der Streichung geht keinerlei Einschränkung für eine etwaige Wiederaufnahme des Betriebs einher):

- Haupthafen Kleve

Streichungen von Güterumschlaghäfen zum Zwecke einer Neudarstellung mit neuem Planzeichen:

- Haupthafen Emmerich (142ha)
- Haupthafen Krefeld
- Hafen Neuss
- Haupthafen Düsseldorf

- Hafen Düsseldorf-Reisholz
- Hafen Dormagen-Stürzelberg

7.3.7.3 Planzeichen c) (Hafensymbol) – im Vergleich zum GEP99 neu dargestellte Bereiche

Neudarstellungen von öffentlich zugänglichen Güterumschlagshäfen mit neuem Planzeichen:

- Haupthafen Emmerich
- Haupthafen Krefeld
- Hafen Neuss
- Haupthafen Düsseldorf
- Hafen Düsseldorf-Reisholz
- Hafen Dormagen-Stürzelberg

7.3.8 Planzeichen da (einschließlich d)) Flughafen/ -Plätze für den zivilen Luftverkehr

Mit Planzeichen da) als Vorranggebiete zeichnerisch dargestellt werden gemäß den Vorgaben der LPIG DVO Gelände von Flughäfen / -plätzen für den zivilen Luftverkehr, deren Lärmschutzzonen im LEP dargestellt sind. Der LEP IV Schutz vor Fluglärm enthält im Planungsraum Lärmschutzzonen für

- den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach,
- den Militärflugplatz Laarbruch (mittlerweile zivile Nutzung)
- den Militärflugplatz Brüggen in Niederkrüchten (kein Flugbetrieb mehr) und
- den Verkehrsflughafen Düsseldorf.

7.3.8.1 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) gleichbleibende Bereiche

Mit Planzeichen da) werden auf Grundlage der Planzeichendefinition der DVO-LPIG die Bereiche der Flugplätze in Mönchengladbach, Laarbruch (Weeze) und Düsseldorf dargestellt.

7.3.8.2 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) gestrichene Bereiche

Auf dem Flughafen Niederkrüchten wurde die fliegerische Nutzung von Strahlflugzeugen 2001 eingestellt. Bis 2009 wurde die Fläche noch von britischen Militärhelikoptern genutzt. Für diesen Bereich wurde in Planungswerkstätten ein Nachnutzungskonzept unter Beteiligung der Region entwickelt, welches eine Nachnutzung als Freiraum und Siedlungsraum sowie die Nutzung von Windenergie vorsieht. Es erfolgt daher die zeichnerische Darstellung der in Planungswerkstätten entwickelten Nachfolgenutzung, Freiraum (BSLE, BSN), Windenergienutzung sowie eine gewerbliche Nachnutzung auf den ehemals bebauten Bereichen nördlich des Flugfelds. Eine zeichnerische Darstellung mit Planzeichen da) erfolgt nicht mehr.

7.3.8.3 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) neu dargestellte Bereiche

Es erfolgt keine Neudarstellung mit Planzeichen da).

7.3.8.4 Raumordnerische Vorgaben des Bundes und des Landes

Die Darstellungen mit Planzeichen da) erfolgen auf Grundlage der DVO-LPIG. Für den ehemaligen Militärflugplatz Laarbruch in Weeze erfolgt hierbei insofern eine Abweichung als aufgrund seiner mittlerweile zivilen Nutzung hier keine Darstellung mit Planzeichen db) erfolgt.

7.3.9 Planzeichen db (einschließlich d)) Militärflugplätze

Mit Planzeichen db) als Vorranggebiete zeichnerisch dargestellt werden gemäß den Vorgaben der LPIG DVO Gelände von Flugplätzen, die überwiegend militärischer Nutzung vorbehalten sind und deren Lärmschutzzonen im LEP dargestellt sind. Der LEP IV Schutz vor Fluglärm enthält im Planungsraum Lärmschutzzonen für die folgenden Militärflugplätze:

- Militärflugplatz Laarbruch (mittlerweile zivile Nutzung)
- Militärflugplatz Brüggen in Niederkrüchten (kein Flugbetrieb mehr)

Da der ehemalige Militärflugplatz Laarbruch in Weeze mittlerweile für zivile Flugzwecke genutzt wird und am Militärflugplatz Brüggen in Niederkrüchten der Flugbetrieb eingestellt wurde (siehe hierzu auch Kapitel 7.3.8.2), ist im Planungsraum kein Flugplatz für militärische Nutzungen in Betrieb oder geplant; das Planzeichen wird daher im Regionalplan nicht verwendet. Es wurde auch im GEP99 nicht verwendet.

7.3.10 Planzeichen E) Grenzen der Lärmschutzgebiete Gemäß LEP "Schutz vor Fluglärm"

7.3.10.1 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) gleichbleibende Bereiche

Die im geltenden Regionalplan (GEP99) enthaltenen Darstellungen mit Planzeichen e) werden aus dem Plan gelöscht. Es gibt somit keine im Vergleich zum GEP 99 gleichbleibenden Bereiche.

7.3.10.2 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) gestrichene Bereiche

Die im geltenden Regionalplan (GEP99) enthaltenen Darstellungen mit Planzeichen e) werden aus dem Plan gelöscht.

7.3.10.3 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) neu dargestellte Bereiche

Es erfolgen keine neuen Darstellungen mit Planzeichen e).

7.3.10.4 Raumordnerische Vorgaben des Bundes und des Landes

Die Formulierung der neuen Vorgaben erfolgt unter Betrachtung der übergeordneten Vorgaben des geltenden LEP 95, des LEP IV (Schutz vor Fluglärm) sowie des LEP-Entwurfs vom Juni 2013. Wesentliche Aussagen zum Fluglärmschutz sind in diesem Zusammenhang dem LEP IV sowie dem LEP-Entwurf vom Juni 2013 zu entnehmen.

Der LEP IV legt in Ziffer 4.2 seines Erläuterungsberichts fest, dass die für die Bauleitplanung getroffenen Regelungen des LEP Schutz vor Fluglärm in die textlichen Darstellungen der Regionalpläne zu übernehmen sind und dass die Regional- und Bauleitplanung in die zeichnerische Darstellung die Abgrenzungen der Lärmschutzgebiete gemäß LEP Schutz vor Fluglärm übernehmen müssen.

Der LEP (Entwurf vom Juni 2013) fordert hingegen in Ziel 8.1-7, dass die in Rechtsverordnungen festgesetzten Lärmschutzzonen gemäß Gesetz zum Schutz vor Fluglärm in den Regionalplänen nachrichtlich zu übernehmen sind. Die textlichen Darstellungen des LEP IV zu in den einzelnen Lärmschutzzonen zulässigen Satzungen und bauleitplanerischen Festsetzungen sind in Ziel 8.1-7 nicht mehr enthalten. Der LEP reagiert damit auf die neueren Regelungen des Fluglärmgesetzes, welches Vorgaben für Planungsmaßnahmen in Fluglärm-schutzzonen bereits auf gesetzlicher Ebene enthält.

Die geplanten Vorgaben des LEP-Entwurfs erscheinen vor dem Hintergrund der neueren Fachgesetzlichen Vorgaben des Fluglärmgesetzes sachgerecht. Die geplanten Vorgaben des Regionalplans richten sich daher nicht an den Inhalten des LEP IV aus, sondern sollen der Umsetzung der im LEP-Entwurf vorgesehenen neuen landesplanerischen Vorgaben des Ziels 8.1-7 dienen.

Hierbei wird davon ausgegangen, dass dessen Vorgaben zeitlich zuerst – also vor dem Regionalplan – in Kraft treten. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Regionalplanung auf Grundlage der Ziffern 4.1 und 4.2 der Erläuterungen des LEP IV zur Übernahme von dessen Lärmschutzzonen in die Regionalpläne verpflichtet. In diesem Fall wird hilfsweise für die im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans beabsichtigte Verwendung der entsprechenden Planzeichen ein Zielabweichungsverfahren von den entsprechenden Vorgaben des LEP Schutz vor Fluglärm beantragt.

7.3.11 Planzeichen F) (einschließlich fa), fb) und fc)) Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmschutzverordnungen

Zur Darstellung von in Fluglärmschutzverordnungen gemäß Fluglärmgesetz enthaltenen Lärmschutzzonen werden gemäß § 35 Abs. 4 DVO-LPIG die Planzeichen fa) (Tag-Schutzzone 1), fb) (Tag-Schutzzone 2) und fc) (Nacht-Schutzzone) sinngemäß aus den in der DVO-LPIG enthaltenen Planzeichen entwickelt.

7.3.11.1 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) gleichbleibende Bereiche

Der geltende Regionalplan (GEP99) enthält bisher keine Darstellungen mit Planzeichen f).

7.3.11.2 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) gestrichene Bereiche

Es werden keine Darstellungen des Planzeichens f) aus dem geltenden Regionalplan (GEP99) gelöscht.

7.3.11.3 Im Vergleich zum geltenden Regionalplan (GEP99) neu dargestellte Bereiche

Für Flughäfen, für die in Rechtsverordnungen gemäß Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) Lärmschutzzonen festgesetzt wurden, werden entsprechend Ziel 8.1-7 des LEP (Entwurf vom Juni 2013) die in der jeweiligen Fluglärmschutzverordnung enthaltenen Lärm-

schutzzonen nachrichtlich in den Regionalplan übernommen. Dies betrifft im Planungsraum die Flughäfen in Düsseldorf und Weeze.

7.3.11.4 Raumordnerische Vorgaben des Bundes und des Landes

Die geplanten Vorgaben dienen der Umsetzung des Ziels 8.1-7 des LEP-Entwurfs vom Juni 2013. Für nähere Darlegungen, insbesondere zum Verhältnis zwischen Regionalplan, LEP IV und LEP-Entwurf vom Juni 2013 wird auf die entsprechenden begründenden Ausführungen im Kapitel 7.3.10 verwiesen.

Die Darstellung des Planzeichens f) bezieht sich insbesondere auf den zweiten Absatz des Ziels 8.1-7. Im ersten Absatz des selben Ziels sieht der LEP-Entwurf vor, dass in den Regionalplänen im Umfeld der landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen eine Erweiterte Lärmschutzzone, die aus den Empfehlungen der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) resultiert, in den Regionalplänen festzulegen ist. Im Planungsraum liegen gemäß Ziel 8.1-6 des LEP (Entwurf vom Juni 2013) der landesbedeutsame Flughafen Düsseldorf (DUS) und der regionalbedeutsame Flughafen Niederrhein – Weeze-Laarbruch (NRN). Der räumliche Zuschnitt der Erweiterten Lärmschutzzone wird von der Obersten Immissionsschutzbehörde nach den Empfehlungen der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz ermittelt. Da der Regionalplanungsbehörde keine Daten zu entsprechend ermittelten Erweiterten Lärmschutzzonen für die Flughäfen in Düsseldorf und Weeze vorliegen, erfolgt keine zeichnerische Darstellung.

7.4 Erläuterungskarten / Beikarten

Die Beikarten sind zugleich Erläuterungskarten im Sinne des § 35 Abs. 8 LPIG DVO bzw., soweit der LEP 95 oder der LEP-Entwurf vom Juni 2013 sie fordert, Erläuterungskarten im Sinne der entsprechenden Planwerke auf Landesebene.

Soweit textliche Ziele oder Grundsätze des Regionalplans (Entwurf) auf Inhalte der Beikarten Bezug nehmen, werden diese Inhalte bei den entsprechenden textlichen Zielen und Grundsätzen begründet.

Gemäß § 35 Abs. 8 LPIG DVO können raum- und strukturbedeutsame sonstige Planungen und Nutzungsregelungen für das Planungsgebiet in Erläuterungskarten abgebildet werden, soweit sie zum Verständnis des Plans oder für die regionalplanerische Beurteilung von Planungen und Maßnahmen notwendig oder zweckmäßig sind.

Welche Beikarten es gibt, kann dem Planwerk entnommen werden.

8. KOMPLETT WEGFALLENDE GRAPHISCHE DARSTELLUNGSKATEGORIEN (EINSCHLIEßLICH DER KORRESPONDIERENDEN DARSTELLUNGEN)

Vorbemerkung: Auch hier gilt die Vorbemerkung bei Kapitel 7 (Kapitelbeginn).

8.1 Siedlungsraum

Keine.

8.2 Freiraum

Keine.

8.3 Verkehrsinfrastruktur

8.3.1 Planzeichen 3. ba-3) Trasse der Umgehung Emmerich

Das Planzeichen 3. ba-3) „Trasse der Umgehung Emmerich“ wurde als sinngemäße Entwicklung eines neuen Planzeichens in den geltenden Regionalplan (GEP99) aufgenommen. Sie war als potentielle Trassenführung für die aus den Niederlanden kommende Betuwe-Linie gedacht gewesen. Da sich zwischenzeitlich die Planung für die Fortsetzung der Betuwe-Linie auf der Trasse durch die Ortslage Emmerich verfestigt hat, besteht für die Darstellung Sch17 „Umgehung Emmerich“ kein Bedarf mehr.

8.3.2 Planzeichen 3. bb-1a) S-Bahn

Das Planzeichen 3. bb-1a) „S-Bahn“ wurde als sinngemäße Entwicklung eines neuen Planzeichens in den geltenden Regionalplan (GEP99) aufgenommen.

Nach der LPIG DVO sind mit Planzeichen 3. bb) „Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches (z.B. Regionalbahn, Regionalschnellbahn) sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, City-Bahn, Stadtbahn) und des Güterverkehrs“ darzustellen. Der geltende Regionalplan (GEP99) stellt S-Bahnen jedoch mit Planzeichen bb-1a) dar. Da grundsätzlich regional bedeutsame Schienenwege im Regionalplan dargestellt werden, kann der mit dieser Darstellung verbundene inhaltliche Zweck (insbes. Freihaltung der für den Schienenverkehr benötigten Flächen) – unabhängig von der jeweils verkehrenden Zuggattung – mit einem gemeinsamen Planzeichen erreicht werden. Planzeichen bb-1a) ist damit entbehrlich.

8.3.3 Planzeichen 3. bb-1b) Stadtbahn

Das Planzeichen 3. bb-1b) „Stadtbahn“ wurde als sinngemäße Entwicklung eines neuen Planzeichens in den geltenden Regionalplan (GEP99) aufgenommen.

Nach der LPIG DVO sind mit Planzeichen 3. bb) „Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches (z.B. Regionalbahn, Regionalschnellbahn) sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, City-Bahn, Stadtbahn) und des Güterverkehrs“ darzustellen. Der geltende Regionalplan (GEP99) stellt innerorts Straßen- und Stadtbahnlinien jedoch mit Planzeichen bb-1b) dar. Um der Vorgabe der LPIG DVO der Darstellung des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs nachzukommen, sollen rein kommunal bedeutsame Schienenwege zukünftig nicht mehr dargestellt werden. Regional bedeutsame, d.h. mindestens zwei Kommunen verbindende kommunale Schienenwege werden jedoch weiterhin zeichnerisch dargestellt. Da grundsätzlich regional bedeutsame Schienenwege im Regionalplan dargestellt

werden, kann der mit dieser Darstellung verbundene inhaltliche Zweck (insbes. Freihaltung der für den Schienenverkehr benötigten Flächen) – unabhängig von der jeweils verkehrenden Zuggattung – mit einem gemeinsamen Planzeichen erreicht werden. Planzeichen bb-1b) ist damit entbehrlich.

8.3.4 Planzeichen 3. bd) Regionalbedeutsame Park-and-Ride-Anlagen

Das Planzeichen 3. bd) „Regionalbedeutsame Park-an-Ride-Anlagen“ wurde als sinngemäße Entwicklung eines neuen Planzeichens in den geltenden Regionalplan (GEP99) aufgenommen.

Es ist vorgesehen, zukünftig über eine textliche Vorgabe die Anlage von Umsteigeanlagen, Parkeinrichtungen und Fahrradstationen an geeigneten Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs zu steuern. Für die zeichnerische Verortung dieser Anlagen im Regionalplan wird hingegen kein hinreichendes Regelungserfordernis mehr gesehen. Aufgrund des je nach Lage im Verkehrsnetz, Örtlichkeit und Bauform sehr variablen Flächenbedarfs und –zuschnitts derartiger Knotenpunkte ist davon auszugehen, dass die Planung der entsprechenden Standorte durch die Kommunen geleistet werden kann. Die Verortung von Park & Ride-Anlagen soll daher den nachfolgenden Planungsebenen übertragen werden. Auf die Darstellung des Planzeichens bd) soll zukünftig verzichtet werden.

8.4 Erläuterungskarten

8.4.1 Erläuterungskarte „Klima“ (Streichung gegenüber GEP99)

Auf die Erläuterungskarte des GEP99 Klima wird verzichtet, da die genaue Lage und aktuelle Bedeutung der entsprechenden sensiblen Räume sich in der Regel nur auf einer sehr kleinteiligen Ebene unterhalb der Region in einer für die Grundsatzumsetzung hinreichend genauen Detaillierung ermitteln lässt. Die Lage kann sich zudem z.B. durch zwischenzeitliche Nutzungsänderungen auch laufend ändern.

8.4.2 Erläuterungskarte „Personenverkehrsnetz“ (Streichung gegenüber GEP99)

Auf die Erläuterungskarte des GEP99 Personenverkehrsnetz wird verzichtet, da die inhaltlichen Vorgaben des Regionalplans – insbesondere zur Sicherung von Verkehrsstrassen – aus sich heraus in hinreichender Weise verständlich sind. Die darüber hinaus in der Erläuterungskarte Personenverkehrsnetz enthaltenen Inhalte haben lediglich allgemein informativen Charakter und sind den Informationsmedien der jeweiligen Verkehrs- bzw. Aufgabenträger zu entnehmen.

8.4.3 Erläuterungskarte „Güterverkehrsnetz“ (Streichung gegenüber GEP99)

Auf die Erläuterungskarte des GEP99 Güterverkehrsnetz wird verzichtet, da die inhaltlichen Vorgaben des Regionalplans – insbesondere zur Sicherung von Verkehrsstrassen – aus sich heraus in hinreichender Weise verständlich sind. Die darüber hinaus in der Erläuterungskarte Güterverkehrsnetz enthaltenen Inhalte haben lediglich allgemein informativen Charakter und sind den Informationsmedien der jeweiligen Verkehrs- bzw. Aufgabenträger zu entnehmen.

8.4.4 Erläuterungskarte „Straßen“ (Streichung gegenüber GEP99)

Auf die Erläuterungskarte des GEP99 Straßen wird verzichtet, da die inhaltlichen Vorgaben des Regionalplans – insbesondere zur Sicherung von Verkehrsstrassen – aus sich heraus in

hinreichender Weise verständlich sind. Die darüber hinaus in der Erläuterungskarte Straßen enthaltenen Inhalte haben lediglich allgemein informativen Charakter und sind den Informationsmedien der jeweiligen Verkehrs- bzw. Aufgabenträger zu entnehmen.

8.4.5 Erläuterungskarte „Abfallwirtschaft“ (Streichung gegenüber GEP99)

Auf die Erläuterungskarte des GEP99 Abfallwirtschaft wird verzichtet, da die inhaltlichen Vorgaben des Regionalplans aus sich heraus in hinreichender Weise verständlich sind. Die in der Erläuterungskarte Abfallwirtschaft enthaltenen Inhalte haben lediglich allgemein informativen Charakter und sind den Informationsmedien der entsprechenden Fachplanung zu entnehmen.

8.4.6 Erläuterungskarte 10 „Steinkohle und Salzbergbau“ (Streichung gegenüber GEP99)

Auf die Erläuterungskarte des GEP99 Steinkohle- und Salzbergbau wird verzichtet, weil im Planungsraum Düsseldorf durch Wegfall der zum RVR-Gebiet gehörenden Kommunen kein Steinkohle- oder Salzbergbau mehr betrieben wird.

Entwurf - Stand: April 2014

9. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Soweit nicht themenspezifisch vorstehend etwas Gegenteiliges dargelegt wurde, ist zur Übernahme bestehender Darstellungen des GEP99 ergänzend Folgendes anzumerken. Die Darstellungen würden auch dann übernommen, wenn entsprechende Darstellungen des bisherigen Plans wider Erwarten im Nachgang als bis zum Ende der Geltungszeit des alten Plans unwirksam eingestuft werden würden. Dies liegt darin begründet, dass hier dem Aspekt der Planungssicherheit und des Vertrauensschutzes in der Abwägung ein entsprechend hohes Gewicht eingeräumt wird.

Ferner wird für den Fall, dass der neue Regionalplan seitens eines Gerichtes für unwirksam oder teilunwirksam erklärt wird hier ferner Folgendes ausgeführt. Im Falle einer Gesamtwirksamkeit soll der bisherige Regionalplan (GEP99) wieder gelten in der zuletzt gültigen Fassung. Im Falle einer entsprechend abgrenzbaren Teilunwirksamkeit der entsprechende Teil des alten Plans (GEP99).

Soweit nicht themenspezifisch vorstehend etwas Gegenteiliges dargelegt wurde, ist zur Umsetzung oder Übernahme von Regelungen des LEP 95 und des LEP-Entwurfs vom Juni 2013 Folgendes auszuführen: Die Inhalte sind auch aus eigenen inhaltlichen Erwägungen übernommen worden bzw. hier werden die Begründungen der LEP-Regelungen geteilt. Die entsprechenden Regelungen des Regionalplans sollen daher auch dann fortgelten, wenn der LEP / LEP-Entwurf oder Teile des LEPs / des LEP-Entwurfs wider Erwarten vor Gericht als unwirksam eingestuft werden würde.

Anhang 1 – Quellen, Literatur und Basisdaten

- AFC Management Consulting AG; CO CONCEPT Marketingberatung; agiplan GmbH; Looije Agro Technics BV (2009): Masterplan Agro-Park / Gartenbaugelände (Pilotprojektion für den Kreis Kleve). Bonn.
- ahu AG Wasser * Boden * Geomatik; Brenk Systemplanung GmbH; IWW Rheinisch-Westfälisches Institut für Wasser (2012): Fracking in unkonventionellen Erdgaslagerstätten in Nordrhein-Westfalen. Aachen/Mülheim an der Ruhr.
- Bezirksregierung Düsseldorf (2012):
- Bürklein, K. D. (2005): Grünzüge / Grünzäsuren. In: Ritter, E. H. (2005): Handwörterbuch der Raumordnung. 4., neu bearbeitete Auflage. Hannover.
- Akademie für Raumordnung und Landesplanung (ARL) (2012): *Nutzungen im Untergrund vorsorgend steuern – für eine Raumordnung des Untergrundes*, Hannover.
- Messing, S. (2011): Planung und Bau von Übernachtungshäfen am Niederrhein. In: Binnenschifffahrt, 5, 70-73.
- Bezirksregierung Düsseldorf (Hrsg.) (2003): Wasserbilanz 2003 für den Regierungsbezirk Düsseldorf, Düsseldorf
- Bezirksregierung Düsseldorf (Hrsg.) (2011a): Möglichkeiten der regionalplanerischen Steuerung im Bereich Energieversorgung, Datenmosaik Nr. 26, Düsseldorf.
- Bezirksregierung Düsseldorf (Hrsg.) (2011b): Rheinblick Regionalmonitoring Energie, Vorlage für die 45. Sitzung des Regionalrates Düsseldorf am 06.10.2011, Düsseldorf.
- Bezirksregierung Düsseldorf (Hrsg.) (2012): Rheinblick Das Regionalmonitoring für die Planungsregion Düsseldorf – Siedlung, Düsseldorf, http://www.brd.nrw.de/regionalrat/sitzungen/2012/48PA_TOP7_Vorl_Rheinblick.pdf Zugriff am 27.02.2014).
- Bezirksregierung Düsseldorf (Hrsg.) (2013): Rheinblick Das Regionalmonitoring für die Planungsregion Düsseldorf – Rohstoffsicherung, Düsseldorf, http://www.brd.nrw.de/regionalrat/sitzungen/2013/53PA_TOP_5a_Rheinblick_Rohstoffmonitoring.pdf (Zugriff am 10.02.2014).
- Bezirksregierung Düsseldorf (Hrsg.) (2013a): Datenmosaik Pendlerverflechtungen, Düsseldorf,
- Blotevogel, H. H. (2005): Zentrale Orte. In: Ritter, E. H. (2005): Handwörterbuch der Raumordnung. 4., neu bearbeitete Auflage. Hannover.
- Branchenkreis LogistikImmobilien und –flächen im LogistikCluster NRW (2012): Ansiedlungshandbuch Logistik.NRW 2012.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011): Erneuerbare Energien: Zukunftsaufgabe der Regionalplanung, Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Bekanntmachung der Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen mit Sichtflugbetrieb, Bundesanzeiger vom 24.08.2012 (BAnz AT 24.08.2012 B3),(Zugriff am 19.09.2013)
- BMU (2011): Protokoll der ersten Sitzung der Bund – Länder – Initiative zur Ausweisung von Flächen für neue Windenergiegebiete am 04. Mai 2011, http://www.erneuerbare-energien.de/fileadmin/ee-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/blwe_protokoll_1_bf.pdf (Zugriff am 20.01.2014).
- EADS Deutschland GmbH (2009): Jahresbericht 2008 (WEA-Radar Verträglichkeit), Bremen/Ulm, <http://enr->

ee.com/fileadmin/user_upload/Downloads/Radar/EADS_Radar_Kurz_15.7.09.pdf (Zugriff am 20.01.2014).

- Einig, K.; Heilmann, J.; Zaspel, B. (2008): Wie viel Platz die Windkraft braucht, In: neue energie Nr. 8, S. 34 – 37, Berlin.
- Forsa (2009): Umfrage zum Thema „Erneuerbare Energien“ 2009. http://www.unendlich-viel-energie.de/uploads/media/Ergebnisse_forsa09.pdf (Zugriff am 05.06.2011), S. 2 und S. 7.
- Gatz, S. (2009): Windenergieanlagen in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis, Bonn.
- Gatz, S. (2013): Windenergieanlagen in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis, Bonn.
- Geologischer Dienst NRW (2004): Karte der schutzwürdigen Böden in NRW 1 :50 000, Krefeld
- Geologischer Dienst NRW (2012): Die Karte der schutzwürdigen Böden in NRW 1 : 50 000 – zweite Auflage 2004, fortgeführt, mit Erläuterungen für die Planungsregion Düsseldorf –
- Geologischer Dienst NRW (2014): Die Karte der schutzwürdigen Böden in NRW 1 : 50 000 – zweite Auflage 2004, fortgeführt, mit Darstellungen der schutzwürdigen Böden, Naturnähe und klimarelevanter Böden. GIS-Projekt auf Grundlage ATKIS 2008, Krefeld
- Geologischer Dienst NRW (2013): Abgrabungsmonitoring von Nordrhein-Westfalen – Lockergesteine – Monitoringbericht für das Planungsgebiet Düsseldorf Stand 01.01.2013, Krefeld, http://www.brd.nrw.de/regionalrat/sitzungen/2013/53PA_TOP_5abc_An12.pdf (Zugriff am 10.02.2014).
- Forschungsgruppe Regionalökonomie (2012): Das Zentrale-Orte-System in Bayern (Kurzfassung), München. <http://www.bihk.de/bihk/Anhaenge/bihkrepository/zos-kurzfassung.pdf> (Zugriff am 18.09.2013).
- Heinritz, Günter (1979): Zentralität und zentrale Orte – eine Einführung. Stuttgart
- IHK Düsseldorf, Mittlerer Niederrhein, Wuppertal-Solingen-Remscheid, Niederrheinischen IHK Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg, /HWK Düsseldorf (2011): Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan im Regierungsbezirk Düsseldorf
- IHK Wuppertal-Remscheid-Solingen / Stadt Remscheid, Stadt Wuppertal, Stadt Solingen, HWK Düsseldorf, Hoch3 (2012): Regionales Gewerbeflächenkonzept Bergisches Städtedreieck.
- IHK mittlerer Niederrhein (Hrsg.) (2012): Untersuchung zur Flächen(Re-)Aktivierung zur Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes mit Gleisanschluss für eine eventuelle logistische Nutzung. Krefeld.
- Kreisverwaltung Mettmann, IHK Düsseldorf (Hrsg.) (2012): Gewerbe- und Industrieflächenkonzept Kreis Mettmann. Gesamtbericht. Mettmann.
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW (2013): Forstlicher Fachbeitrag zum Regionalplan Planungsregion Düsseldorf.
- Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2013): Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalplan Düsseldorf. Daten, Fakten, Entwicklungen der Landwirtschaft im ländlichen, suburbanen und urbanen Raum. Viersen
- LANUV NRW (Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen) (2006): Unzerschnittene verkehrsarme Räume, (Geodaten und Objektberichte) Recklinghausen
- LANUV NRW (Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen) (2010): Unzerschnittene verkehrsarme Räume in Nordrhein-Westfalen

<http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/uzvr/de/fachinfo/daten> (Zugriff am 27.02.2014)

- LANUV NRW (Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen) (2012): Hydraulische Modelluntersuchung zur Wirksamkeit des Polders Lohrwardt, Recklinghausen
- LANUV NRW (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) (2013a), Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landespflege für die Planungsregion Düsseldorf mit den Kreisen Kleve, Mettmann, Rhein-Kreis Neuss und Viersen und den Städten Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach, Remscheid, Solingen und Wuppertal, Unveröff. Manuskript, Recklinghausen
- LANUV NRW (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) (2013b), Biotopverbund. Geodaten und Objektberichte zum Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landespflege für die Planungsregion Düsseldorf (unveröff., Stand 03/2013), Recklinghausen
- LANUV NRW (Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen) (2013c): Unzerschnittene verkehrsarme Räume > 20 qkm in der Planungsregion Düsseldorf (Geodaten), Stand der Datengrundlage: 2006, Recklinghausen
- LEP I/II „Raum und Siedlungsstruktur“ (Landesentwicklungsplan I/II „Raum und Siedlungsstruktur“). MBL. NW. 1979, S. 1080.
- LEP Sachsen (Landesentwicklungsplan Sachsen) Sächsisches Staatsministerium des Innern (Hrsg.) (2013) Dresden, <http://www.landesentwicklung.sachsen.de/11117.htm> (Zugriff am 18.09.2013)
- Infratest dimap (2011): ARD DeutschlandTrend Juni 2011 - Aomausstieg: Konsequenzen, <http://www.infratest-dimap.de/umfragen-analysen/bundesweit/ard-deutschlandtrend/2011/juni/> (Zugriff am 13.12.2013).
- IWES (Fraunhofer Institut für Windenergie und Energiesystemtechnik) (2011): Studie zum Potenzial der Windenergienutzung an Land – Kurzfassung.
- ISB Stadtbauwesen, Stadtverkehr, RWTH Aachen (2012): Bedarfsberechnung für die Darstellung von Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) und Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen (GIB) in Regionalplänen. Endbericht. Aachen.
- Kodal, K. (2010): Straßenrecht, Handbuch, 7. Auflage. München.
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) (Hrsg.) (2012), Potenzialstudie Erneuerbare Energien NRW Teil 1 - Windenergie, LANUV-Fachbericht 40, Recklinghausen.
- Meynen, Emil Schmithüsen Josef (Hrg.)(1960): Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands. Bundesanstalt für Landeskunde, Remagen/Bad Godesberg 1953–1962 (9 Lieferungen in 8 Büchern, aktualisierte Karte 1:1.000.000 mit Haupteinheiten)
- MKULNV NRW (o.J.): Forstpolitik. <http://www.umwelt.nrw.de/naturschutz/forstpolitik/index.php> (Zugriff am 21.02.2014)
- MKULNV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) (2010): Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz), Düsseldorf.
- MKULNV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen), MWEBWB (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen), STK (Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen) (2011): Erlass für die Planung und Genehmigung von

Windenergieanlagen und Hinweise für die Zielsetzung und Anwendung (Windenergie-Erlass) vom 11.07.2011, Düsseldorf.

- MKULNV (Hrsg.) (April 2011), Klimawandel und Wasserwirtschaft -Maßnahmen und Handlungskonzepte in der Wasserwirtschaft zur Anpassung an den Klimawandel; Düsseldorf
- MKULNV NRW (Juli 2011), Bericht zur vorläufigen Bewertung nach der EG_HWRM_RL in NRW, Düsseldorf
- MKULNV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein – Westfalen) (2012): Leitfaden Rahmenbedingungen für Windenergieanlagen auf Waldflächen in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf.
- MKULNV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen), Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV) (2013): Leitfaden Umsetzung des Arten- und Habitatschutzes bei der Planung und Genehmigung von Windenergieanlagen in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf.
- <http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/uzvr/de/fachinfo/definition> (Zugriff am 11.09.2013).
- MUNLV NRW (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein – Westfalen) (Auftraggeber) (2001) - Vorstudie Rückhalteraum Bylerward, Teil A Zusammenfassende Ergebnisdarstellung -, Düsseldorf
- MUNLV NRW (Auftraggeber) (1999)- Vorstudie Rückhalteraum Ilvericher Bruch, Teil A Zusammenfassende Ergebnisdarstellung -, Düsseldorf Darstellung
- MUNLV NRW (Hrsg.) (2009) - Anpassung an den Klimawandel. Eine Strategie für NRW; Düsseldorf
- MUNLV NRW (2010); Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen - Blaue Richtlinie - , Düsseldorf
- MWMEV (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) (2000): NRW-Luftverkehrskonzeption 2010
- OP-Online (2013): Riskante Reflektionen - Kampf um Platz für Windkraftanlagen, Offenbach, <http://www.op-online.de/lokales/rhein-main/kampf-platz-windkraftanlagen-luftfahrtbehoerden-hart-3159169.html> (Zugriff am 20.01.2014).
- Piorr, D. (2011a): Windvorrangzonen und Abstände zu Wohnungen, LANUV-Präsentation im Rahmen des Fachdialogs „Der Windenergie-Erlass 2011“ am 16.11.2011 in Köln, Köln.
- Piorr, D. (2011b): Berücksichtigung des Immissionsschutzes bei der Ausweisung von Konzentrationszonen für Windenergieanlagen - Stand: 12.07.2011 -, http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/pdf/E2_AusweisungVonWindvorrangzonen.pdf (Zugriff am 03.04.2013).
- Planungsgruppe Ökologie + Umwelt (1996): Gutachten über die zukünftige Rohstoffsicherung/-gewinnung im Regierungsbezirk Düsseldorf – Abgrabungsgutachten - , Hannover.
- Regionalplanungsbehörde Düsseldorf (2012): Rheinblick – Das Regionalmonitoring für die Planungsregion Düsseldorf (Siedlungsmonitoring) zum Stichtag 1.1.2012. (Sitzungsvorlage Nr. 7/49, RR Sitzung am 20.09.2012). Düsseldorf
- Runge, K. (2009): Freiräume zwischen Windparks und notwendige Puffer zu sonstigen Gebieten – Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit, Power-Point-Folien vom 17.02.2009 (als PDF), <http://oecos.com/fileadmin/downloads/Anhoerung-17-2-09-Runge.pdf> (Zugriff am 15.07.2013).

- RVR (Regionalverband Ruhrgebiet; 2012): Klimaanpassung – fachliche Grundlagen zum Regionalplan Ruhr. Vortrag im Rahmen des Fachdialog Klimaschutz & Klimaanpassung am 29. November in Essen
http://www.metropoleruhr.de/fileadmin/user_upload/metropoleruhr.de/Bilder/Regionales_Management/Informelle_Planung/1-Regionaler_Diskurs/pdf_FD_Klima/FD_Klima_3_A.Snowdon_Fachbeitrag_Klimaanpassung.pdf (Zugriff am 28.10.2013).
- Schräpler, Jörg-Peter (2009): Verwendung von SGB II-Dichten als Raumindikator für die Sozialberichterstattung am Beispiel der „sozialen Belastung“ von Schulstandorten in NRW – ein Kernel-Density-Ansatz – (Statistische Analysen und Studien Nordrhein-Westfalen, Band 57), <https://webshop.it.nrw.de/gratis/Z089%20200953.pdf> (Zugriff am 18.09.2013).
- Stadt Krefeld; Kuttler, W. u.a., Universität Essen, Abteilung Angewandte Klimatologie und Landschaftsökologie (2003): Gesamtstädtische Klimaanalyse Krefeld unter besonderer Berücksichtigung von vier Plangebieten. Essen.
[http://www.krefeld.de/C1257478002CCFBA/files/Gesamtstaedische_Klimaanalyse_Krefeld.pdf/\\$file/Gesamtstaedische_Klimaanalyse_Krefeld.pdf?OpenElement](http://www.krefeld.de/C1257478002CCFBA/files/Gesamtstaedische_Klimaanalyse_Krefeld.pdf/$file/Gesamtstaedische_Klimaanalyse_Krefeld.pdf?OpenElement) (Zugriff am 19.09.2013).
- Umweltbundesamt (Hrsg.) (2013), Potenzial der Windenergie an Land – Studie zur Ermittlung des bundesweiten Flächen- und Leistungspotenzials der Windenergienutzung an Land, Dessau-Roßlau.
- WSA Duisburg-Rhein; Pöyry Infra GmbH (2008): Übernachtungshäfen am Niederrhein zwischen Duisburg und der Grenze zu den Niederlanden (Machbarkeitsstudie). Duisburg
- WSA Duisburg-Rhein; Ingenieur- und Planungsbüro Lange (2012): Planung und Errichtung des Ruhehafens Niedermörmter. Scopingpapier, Kurzdarstellung zur Festlegung des Untersuchungsrahmens im Planfeststellungsverfahren. Duisburg/Moers.

Quellen und Literatur können bei der Regionalplanungsbehörde im Rahmen der Beteiligungszeiträume sowie jeweils eine Woche im Nachgang eingesehen werden. Dies gilt auch für graphische Basisdaten. Bitte zuvor einen Termin mit der Büroleitung des Dezernates 32 (ggf. über die Telefonzentrale) unter Angabe der Informationen vereinbaren, deren Einsichtnahme gewünscht ist.

Anhang 2 - Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Langfassung
	(und ggf. weitergehende Erläuterungen in Klammern)
A	Autobahn
ARL	Akademie für Raumordnung und Landesplanung
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
ASB	Allgemeiner Siedlungsbereich
ASBE /	Allgemeiner Siedlungsbereich für Ferien und Freizeitanlagen
ASB-E	
ASB-GE /	Allgemeiner Siedlungsbereich für Gewerbe
ASBGE	
ASBZ /	Allgemeiner Siedlungsbereich für zweckgebundene Nutzungen
ASB-Z	
AFA	Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBergG	Bundesberggesetz
BEW	Betriebserweiterungsflächen
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSLE	Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung
BSN	Bereich für den Schutz der Natur
BÜ	Bahnübergang
DSchG	Denkmalschutzgesetz
DVO	Durchführungsverordnung
DVO – LPIG	Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EK	Erläuterungskarte
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FluLärmG	Gesetz zum Schutz vor Fluglärm
G	Grundsatz Nummer ... (Zahl)
gefolgt von Zahl	
(z.B. „G1“)	
Gbf	Güterbahnhof
GEP99	Gebietsentwicklungsplan99 (Vorläuferregionalplan; bisher auch bezeichnet als „Regionalplan (GEP99)“)
GG	Grundgesetz
GIB	Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich
GIBZ /	Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für zweckgebundene Nutzungen
GIB-Z	
GV. NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt NRW
GVZ	Güterverkehrszentrum
ha	Hektar
Hbf	Hauptbahnhof
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW
ISA	Informationssystem Stoffe und Anlagen
KABAS	Kartografische Abbildung von Betriebsbereichen und Anlagen nach Störfall-Verordnung
Kfz	Kraftfahrzeug
K	Kreisstraße
L	Landesstraße
LAI	Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz

LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LEP-EH	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen - Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel
LEP 95	LEP NRW Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (vom 11.5.1995)
LEP-Entwurf vom Juni 2013	LEP NRW. Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. (Entwurf Stand 25.6.2013)
LEPro	Landesentwicklungsprogramm
LFoG NRW	Landesforstgesetz NRW
LG NRW	Landschaftsgesetz NRW
LPIG NRW	Landesplanungsgesetz NRW
LPIG DVO	Verordnung zur Durchführung des Landesplanungsgesetzes (Landesplanungsgesetz DVO – LPIG DVO)
MKULNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MVA	Müllverbrennungsanlage
MW	Megawatt
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OU	Ortsumgehung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
qkm	Quadratkilometer
RL	Richtlinie
ROG	Raumordnungsgesetz
SGV. NRW.	Sammlung der geltenden Gesetze und Verordnungen NRW
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
TA	Teilabschnitt
VV	Verwaltungsvorschrift
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren
VSG	Vogelschutzgebiet
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WEA	Windenergieanlage
Windenergie-Erlass	Erlass für die Planung und Genehmigung von Windenergieanlagen und Hinweise für die Zielsetzung und Anwendung (Windenergie-Erlass) vom 11.07.2011
WKA	Windkraftanlage
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSZ	Wasserschutzzone
Z	Ziel Nummer ... (Zahl)
gefolgt von Zahl (z.B. „Z1“)	