

**Für eine 3. Beteiligung zum RPD vorgesehene Änderungen**

**Hier: Änderungen der Verkehrsdarstellungen im Vergleich zur Fassung gemäß Regionalratsbeschluss vom 23.06.2016**

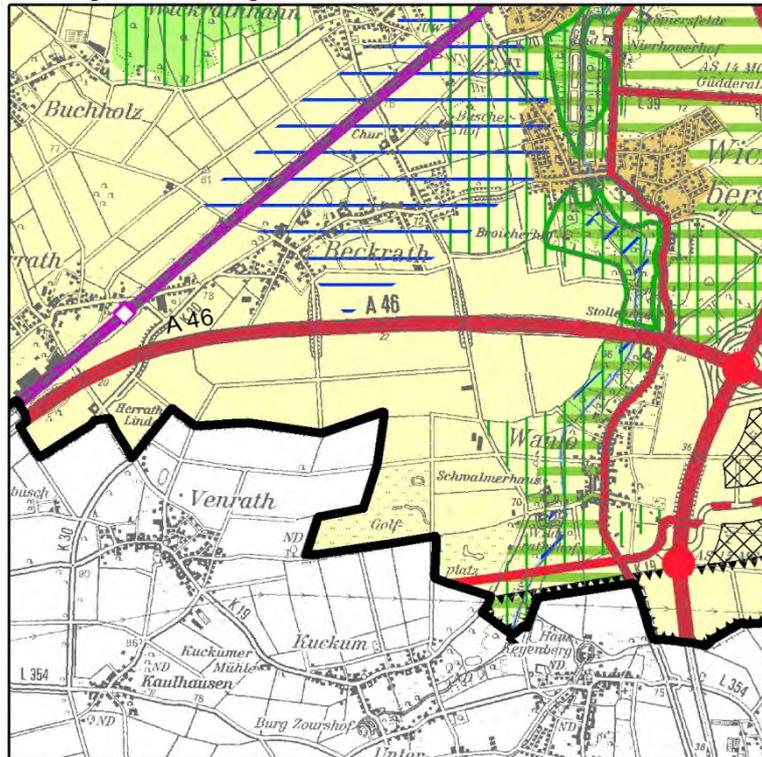
**Inhalt**

Ä3BT-V-KÜ-Mönchengladbach – Jüchen Nr.01 .....	3
Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf-Langfeld Nr.01 .....	6
Ä3BT-V-KÜ-Kalkar – Uedem Nr.01 .....	10
Ä3BT-V-KÜ-Kleve – Kranenburg Nr.01 .....	13
Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf – Erkrath Nr.01 .....	16
Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf – Ratingen Nr.01.....	18
Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf – Ratingen Nr.02.....	20
Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf – Meerbusch Nr.01 .....	23
Ä3BT-V-KÜ-Heiligenhaus – Ratingen Nr.01 .....	24
Ä3BT-V-KÜ-Kaarst – Meerbusch Nr.01 .....	26
Ä3BT-V-KÜ-Jüchen – Grevenbroich Nr.01 .....	28
Ä3BT-V-KÜ-Mönchengladbach –Wuppertal – Solingen – Krefeld – Tönisvorst – Kempen – Mettmann – Emmerich Nr.01.....	30
Ä3BT-V-Düsseldorf Nr.01 .....	35
Ä3BT-V-Düsseldorf Nr.02.....	36
Ä3BT-V-Düsseldorf Nr.03.....	37
Ä3BT-V-Mönchengladbach Nr.01 .....	38
Ä3BT-V-Mönchengladbach Nr.02.....	39
Ä3BT-V-Mönchengladbach Nr.03.....	40
Ä3BT-V-Mönchengladbach Nr.04.....	41
Ä3BT-V-Remscheid Nr.01 .....	41
Ä3BT-V-Remscheid Nr.02 .....	42
Ä3BT-V-Wuppertal Nr.01 .....	43
Ä3BT-V-Wuppertal Nr.02.....	44
Ä3BT-V-Solingen Nr.01 .....	45
Ä3BT-V-Geldern Nr.01 .....	46
Ä3BT-V-Kalkar Nr.01 .....	48
Ä3BT-V-Kleve Nr.01 .....	49
Ä3BT-V-Rees Nr.01.....	50

Ä3BT-V-Weeze Nr.01 .....	50
Ä3BT-V-Monheim-am-Rhein Nr.01 .....	51
Ä3BT-V-Monheim-am-Rhein Nr.02.....	52
Ä3BT-V-Monheim-am-Rhein Nr.03.....	53
Ä3BT-V-Ratingen Nr.01 .....	54
Ä3BT-V-Ratingen Nr.02.....	55
Ä3BT-V-Ratingen Nr.03.....	55
Ä3BT-V-Velbert Nr.01 .....	56
Ä3BT-V-Neuss Nr.01 .....	57
Ä3BT-V-Neuss Nr.02.....	58
Ä3BT-V-Rommerskirchen Nr.01 .....	58
Ä3BT-V-Brüggen Nr.01.....	59
Ä3BT-V-Schwalmtal Nr.01 .....	60
Ä3BT-V-Schwalmtal Nr.02.....	61
Ä3BT-V-Viersen Nr.01 .....	61
Ä3BT-V-Willich Nr.01 .....	63
Ä3BT-V-Willich Nr.02.....	64

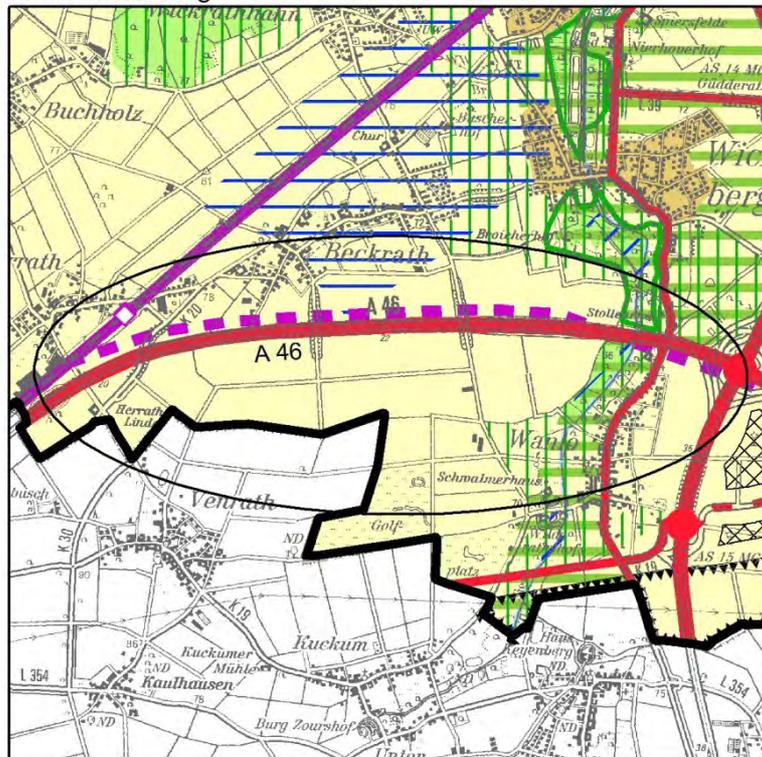
# Ä3BT-V-KÜ-Mönchengladbach – Jüchen Nr.01

bisherige Darstellung\*



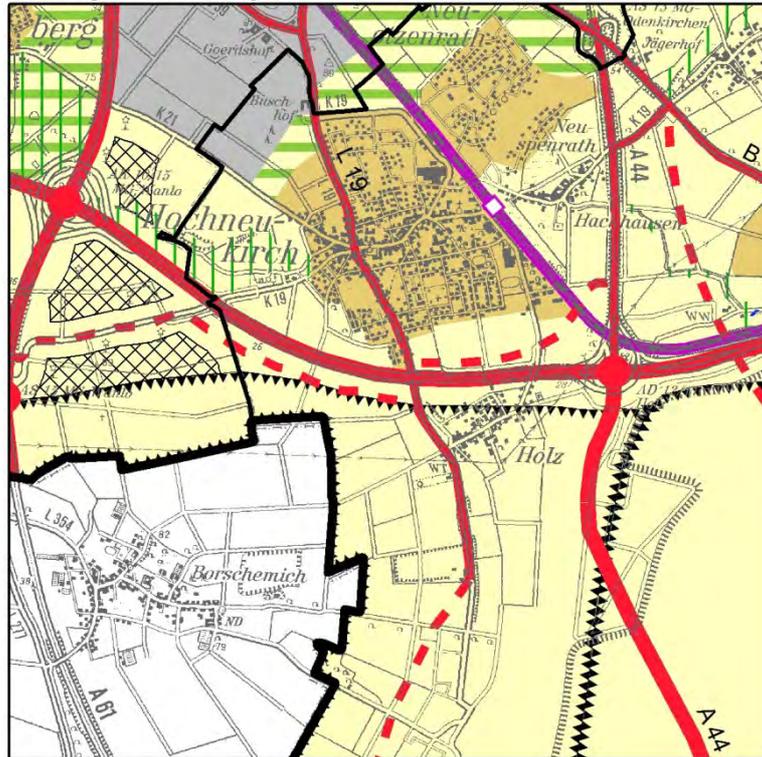
\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



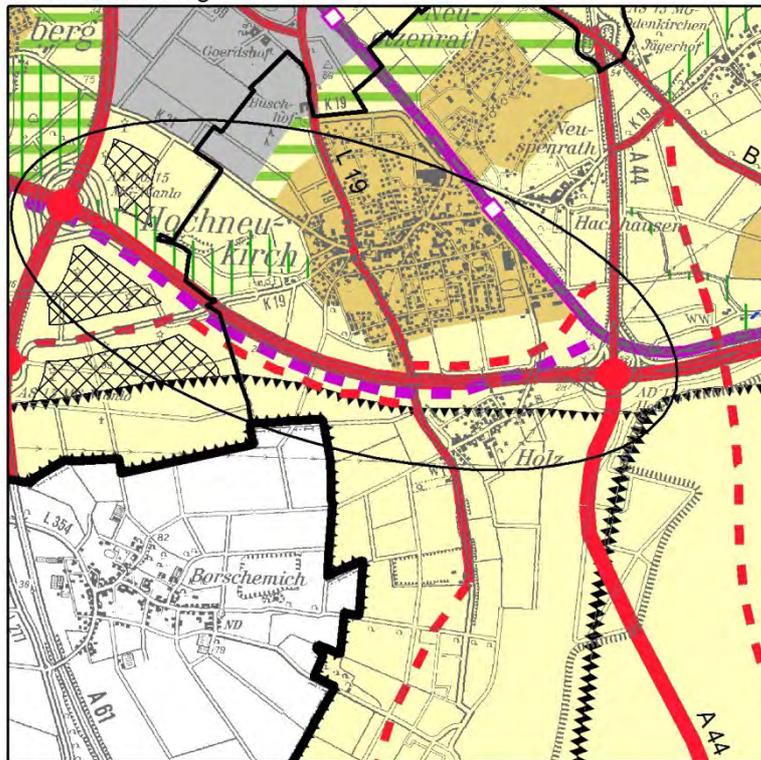
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

**Begründung:**

Die zeichnerische Darstellung der Rheydter Kurve mit Planzeichen 3.ba-2) erfolgt vor dem Hintergrund des mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes am 29.12.2016 in Kraft getretenen Bedarfsplans für die

Bundesschienenwege. Dieser enthält eine neue Kategorie „Maßnahmen des potentiellen Bedarfs“. Er sieht für diese Maßnahmen vor, dass sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, sobald nachgewiesen ist, dass sie die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen. Es handelt sich damit – zusätzlich zu allen anderen Maßnahmen der Bedarfspläne – auch bei den Maßnahmen des Potentiellen Bedarfs um Bedarfsplanmaßnahmen, die gemäß den Inhalten der DVO LPIG in die zeichnerische Darstellung des Regionalplans aufzunehmen sind. Die Rheydter Kurve ist als eine derartige Maßnahme des Potentiellen Bedarfs Bestandteil des Bedarfsplans.

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung erfolgt auf Grundlage der LPIG DVO; diese sieht vor, dass entsprechende Maßnahmen zeichnerisch in den Regionalplänen darzustellen sind. Durch die Darstellung wird gewährleistet, dass die Umsetzung der in den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes NRW verbindlich in Gesetzesform festgelegten Strecken langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird.

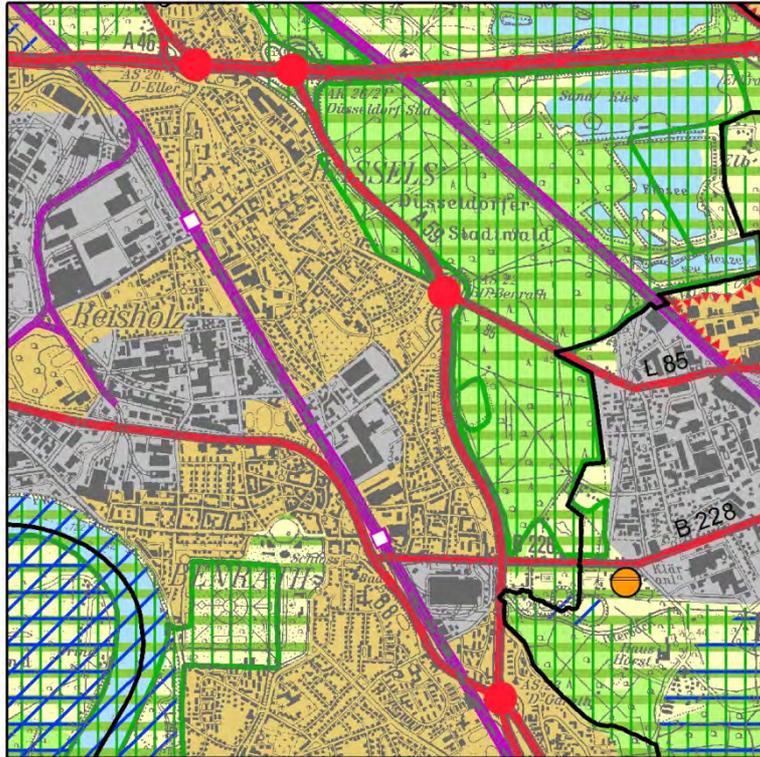
Im Planungsraum mit den Planzeichen 3.ba-2) und 3.bb-2) gesichert werden entsprechende regionalbedeutsame Bedarfsplanmaßnahmen, die bisher nur auf der Bedarfsplanung von Bund oder Land basieren und keine weiteren Verfahrensschritte durchlaufen haben. Mit Planzeichen 3.ba-2) dargestellt werden hierbei laut LPIG DVO Strecken des schienen- oder spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrs sowie Schienenschnellverkehrsstrecken.

Die Darstellungen ohne räumliche Festlegung orientieren sich an der jeweils konkretesten erkennbaren Trassierung. In diesem Fall ist dies die im Rahmen der Bedarfsplanung untersuchte Trassenführung. Die Darstellungen sind hinsichtlich ihrer Lage bei Planungen für Schienenwege der Bedarfspläne zu berücksichtigen. Die genauere Lage einer Trasse in diesem Korridor wird durch das nachfolgende Planfeststellungsverfahren weiter präzisiert.

Die Darstellungen (Strichstärke) werden in Abhängigkeit von den jeweils zu erwartenden Verkehren sowie den jeweils anschließenden Schienendarstellungen in Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.ba-2) sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.bb-2) unterteilt. Eine Darstellung etwaiger Haltepunkte erfolgt aufgrund des frühen Planungsstandes an diesen Trassen nicht.

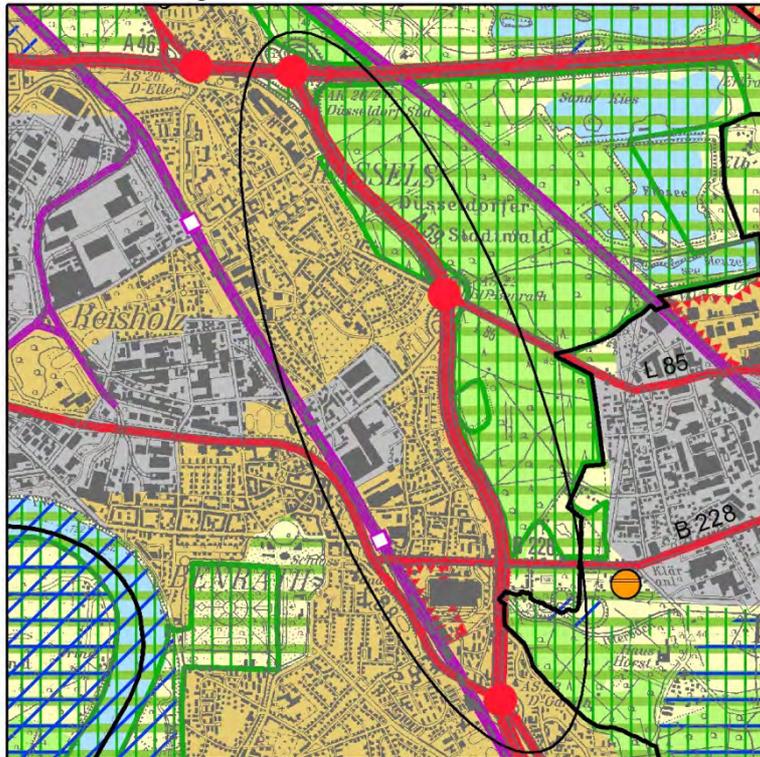
# Ä3BT-V-KU-Düsseldorf-Langenfeld Nr.01

bisherige Darstellung\*



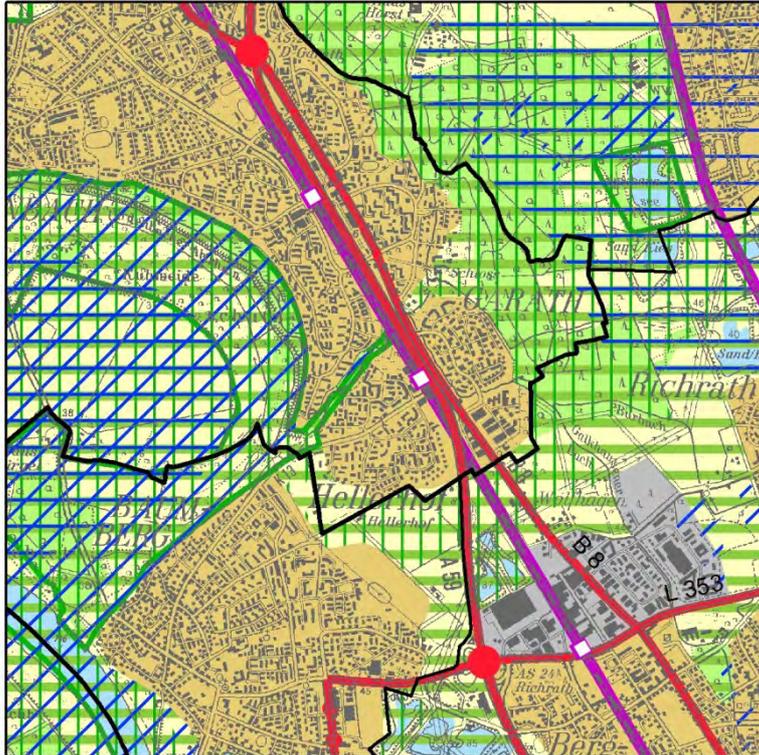
\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



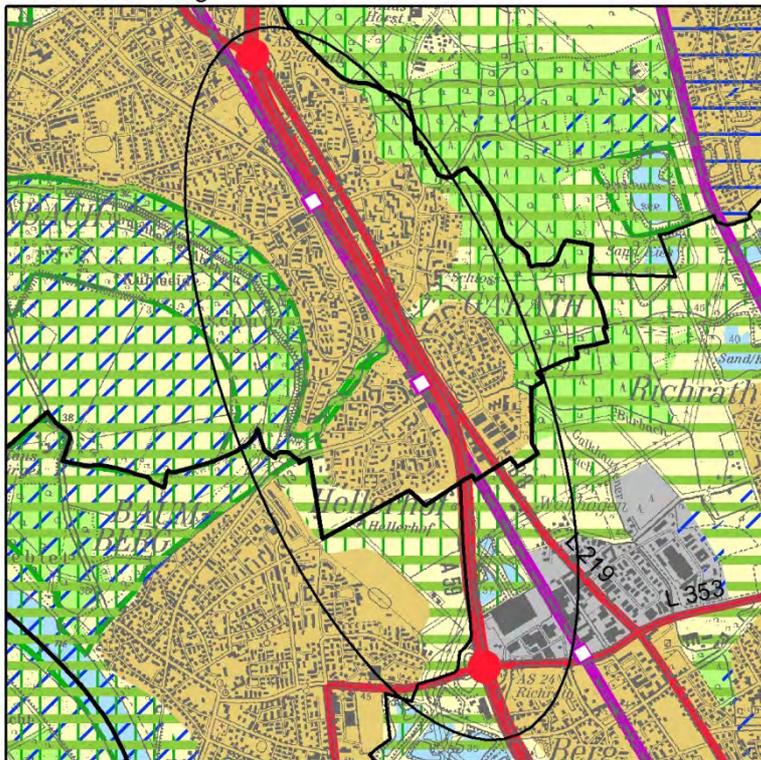
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

bisherige Darstellung\*



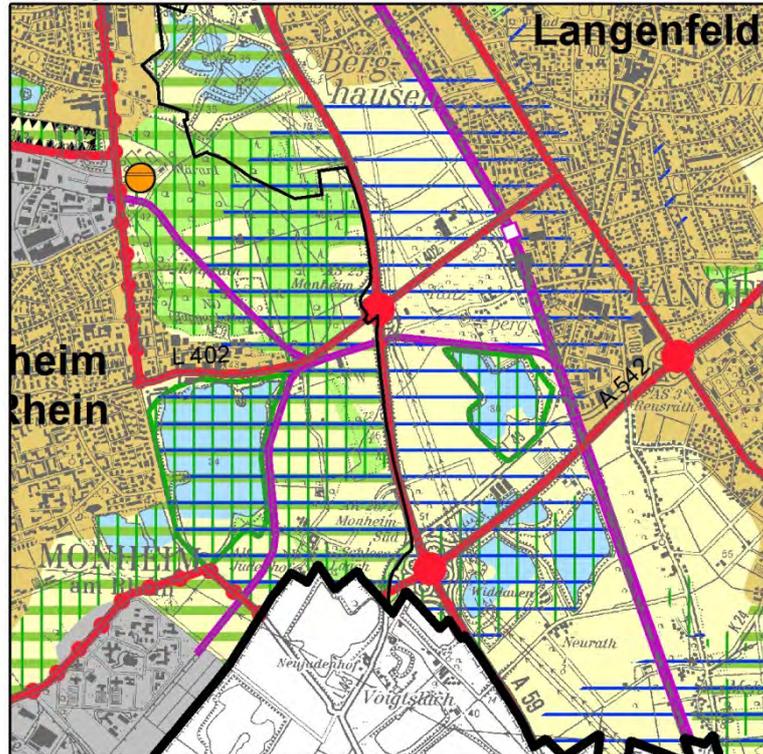
\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



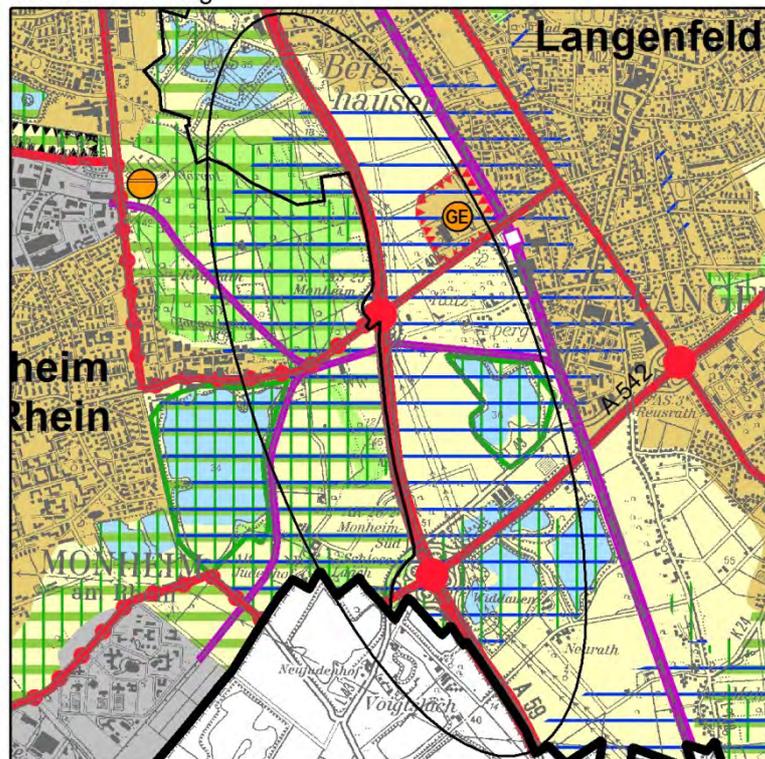
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

**Begründung:**

Der Regionalplan unterscheidet bei der Darstellung von Straßen entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz zwischen Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.aa-1) – hierzu

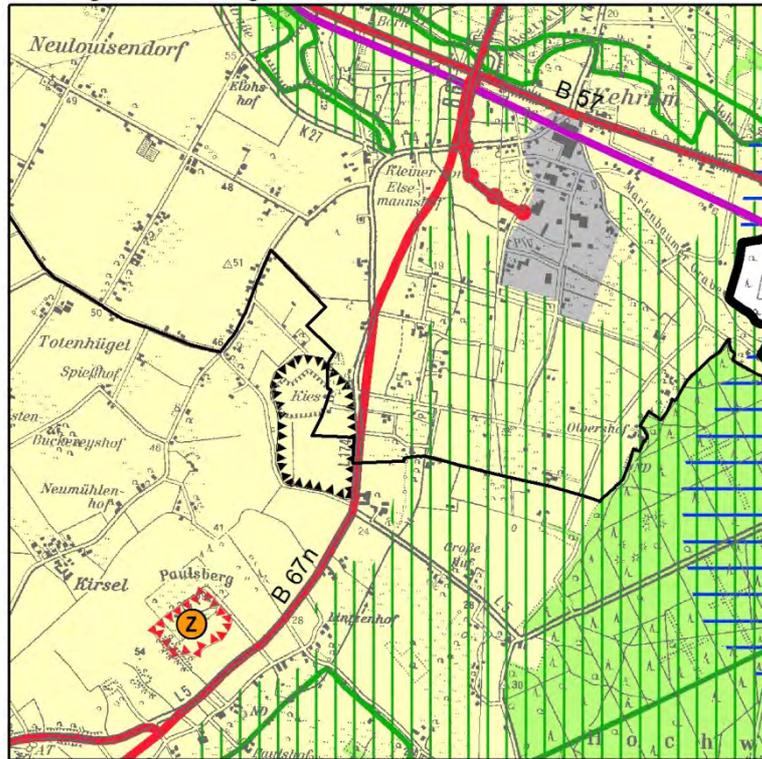
zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie vorwiegend großräumige Verkehrsfunktionen erfüllen – sowie Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.ab-1) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie nicht mit Planzeichen 3.aa-1) darzustellen sind.

Als Autobahnen mit vorwiegend großräumiger Verkehrsfunktion werden die Autobahnen im Planungsraum mit ein- oder zweistelliger Nummer dargestellt. Bei den Autobahnen mit dreistelliger Nummer im Planungsraum handelt es sich um vergleichsweise kürzere Strecken mit regionaler Funktion (z.B. Verbindung größerer Autobahnen oder Zubringerfunktion); diese Trassen werden mit Planzeichen ab-1) dargestellt.

Für die Bundesautobahn A59 in den Stadtgebieten von Düsseldorf und Langenfeld (Fortführung auf Leverkusener Stadtgebiet außerhalb des Planungsraumes) war bisher eine zeichnerische Darstellung mit Planzeichen 3.ab-1) vorgesehen. Auf Grundlage der voranstehend beschriebenen Systematik wird die Darstellung korrigiert und eine Darstellung mit Planzeichen 3.aa-1) vorgesehen.

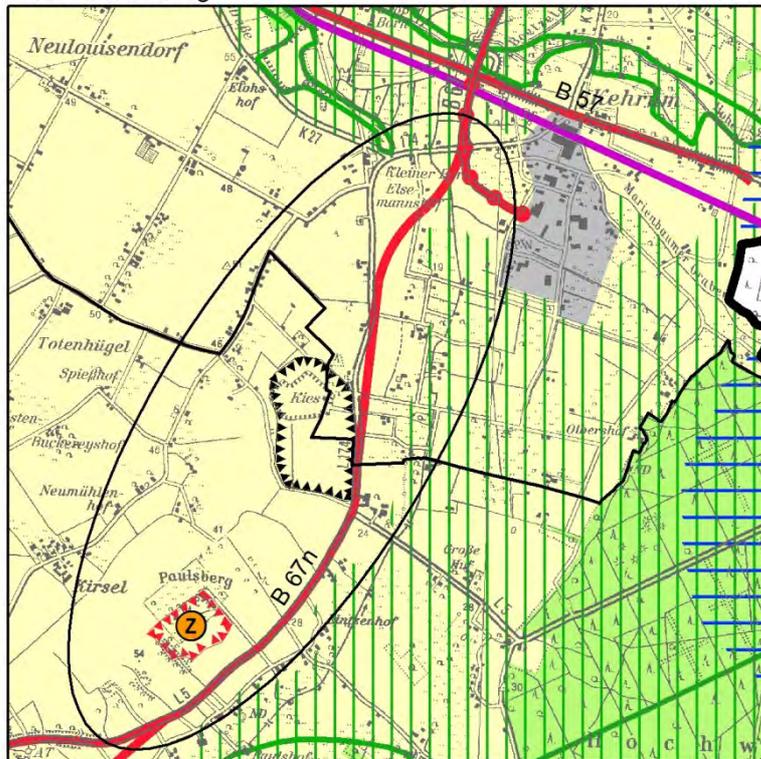
# Ä3BT-V-KÜ-Kalkar – Uedem Nr.01

bisherige Darstellung\*



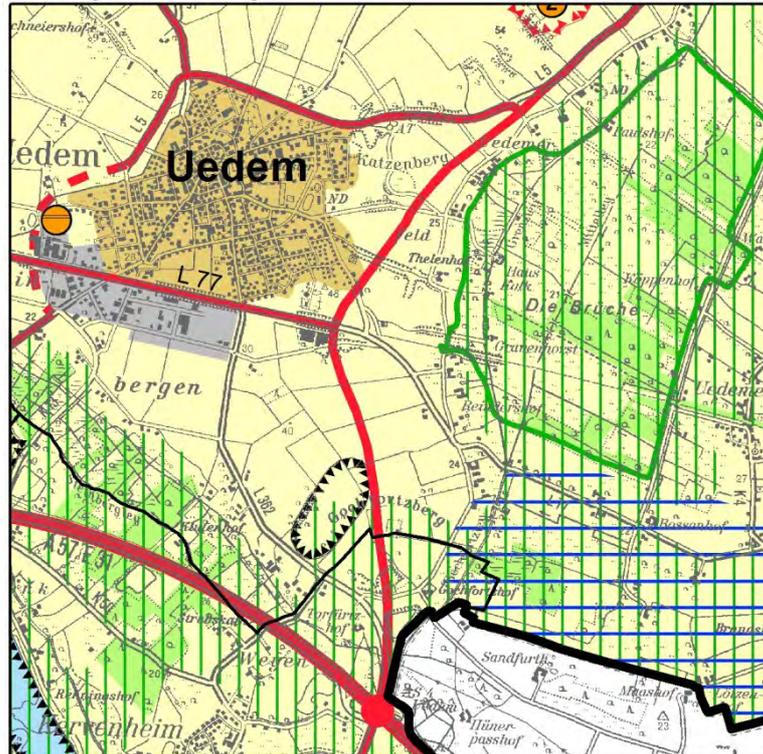
\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



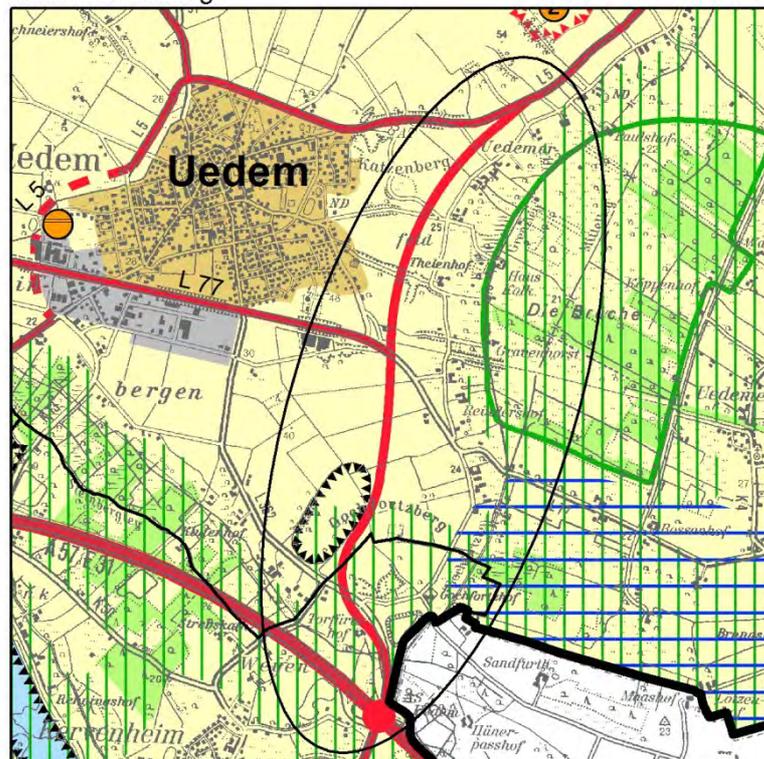
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

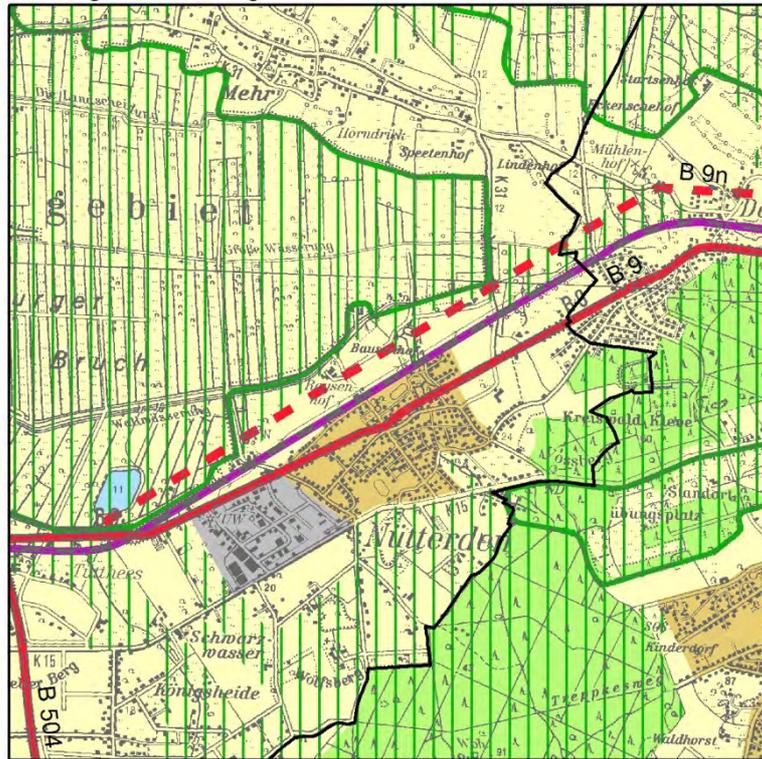
**Begründung:**

Der Regionalplan stellt entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes und des Landes zeichnerisch dar. Der Bundestag hat am 02.12.2016 die Ausbaugesetze ein-

schließlich der diesen als Anlagen jeweils beigefügten Bedarfspläne zum neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen; das Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes, welchem der zugehörige Bedarfsplan anhängt, ist am 31.12.2016 in Kraft getreten. Die östlich der Ortslage Uedem zeichnerisch dargestellte B67n ist darin als Maßnahme für den vordringlichen Bedarf enthalten. Das damalige Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung hat die Linienführung am 11.05.2005 bestimmt. Die bestimmte Linienführung ist für die Darstellung im Regionalplan bindend. Es wird die aktuelle Linienführung nach dem Stand der Planung dargestellt. Im Übrigen auf die Ausführungen im Kapitel 7.3.1 der Begründung verwiesen.

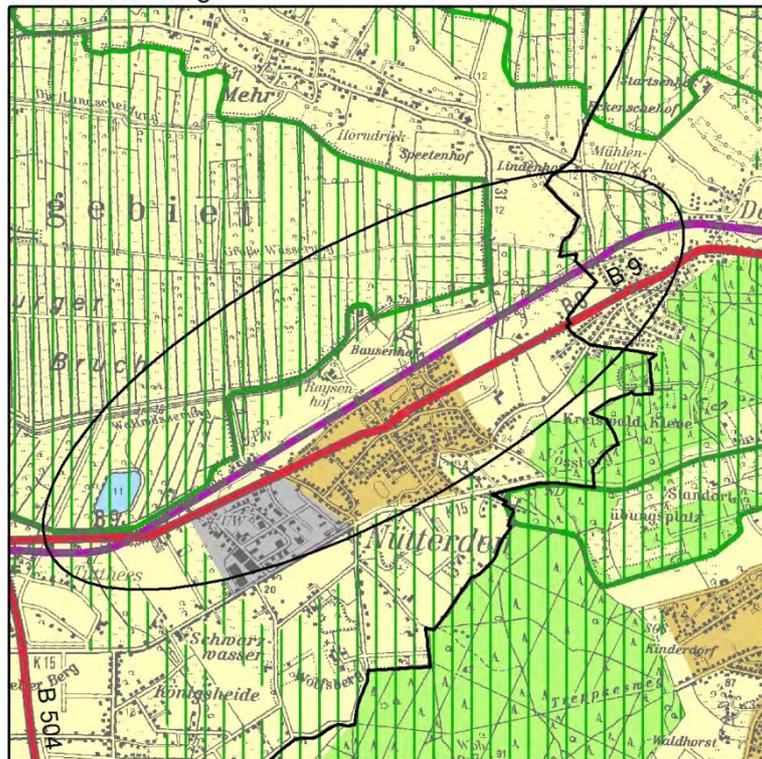
# Ä3BT-V-KÜ-Kleve – Kranenburg Nr.01

bisherige Darstellung\*



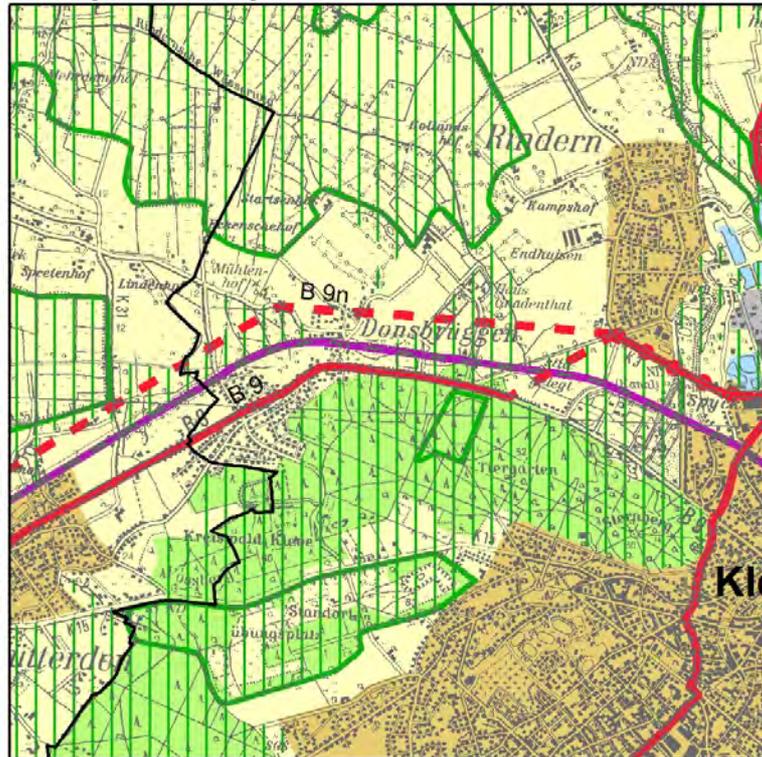
\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



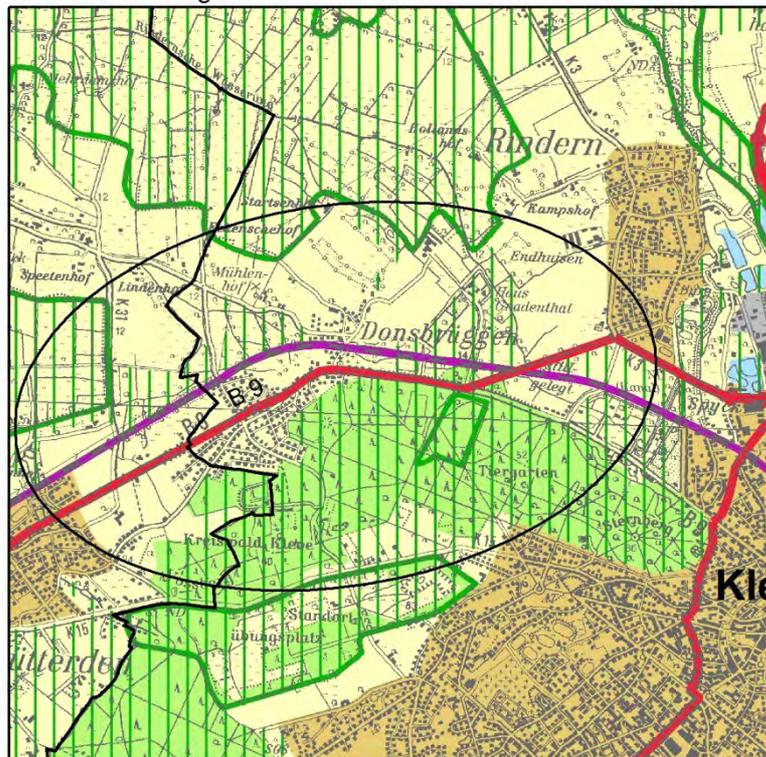
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

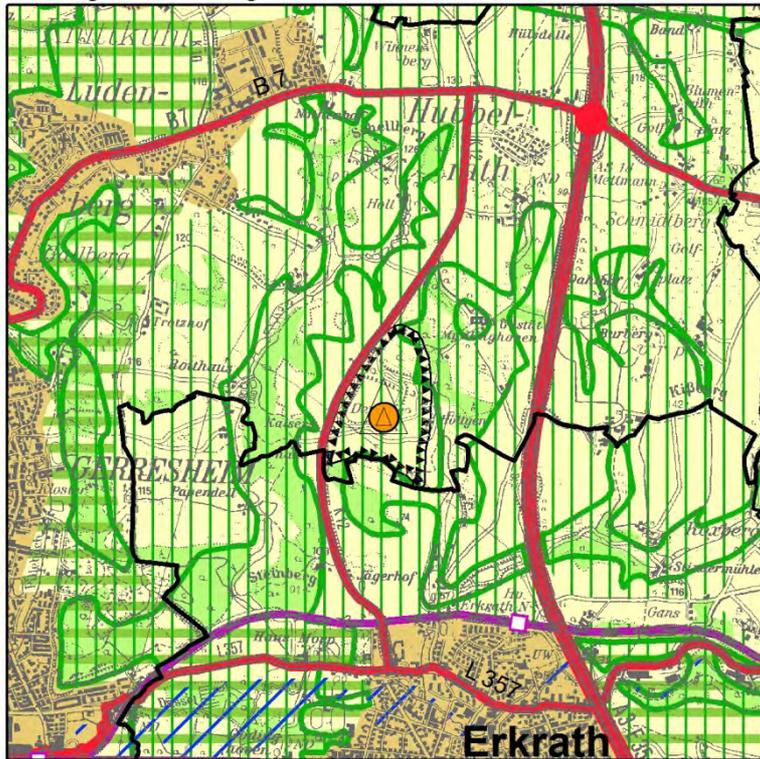
### Begründung:

Der Regionalplan stellt entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes und des Landes zeichnerisch dar. Der Bundestag hat am 02.12.2016 die Ausbaugesetze einschließlich der diesen als Anlagen jeweils beigefügten Bedarfspläne zum neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen. Das Gesetz zur Änderung des Bundesfern-

straßenbaugesetzes, welchem der zugehörige Bedarfsplan anhängt, ist am 31.12.2016 in Kraft getreten. Die B 9 ist darin in der bisherigen Führung nicht mehr enthalten. Die Darstellung des RPD wird daher angepasst; die Trasse wird in ihrer bisherigen Führung gelöscht und die dem Bedarfsplan entsprechende Führung über die Eichenallee zeichnerisch dargestellt. Hierzu wird im Übrigen auf die Ausführungen im Kapitel 7.3.2 der Begründung verwiesen.

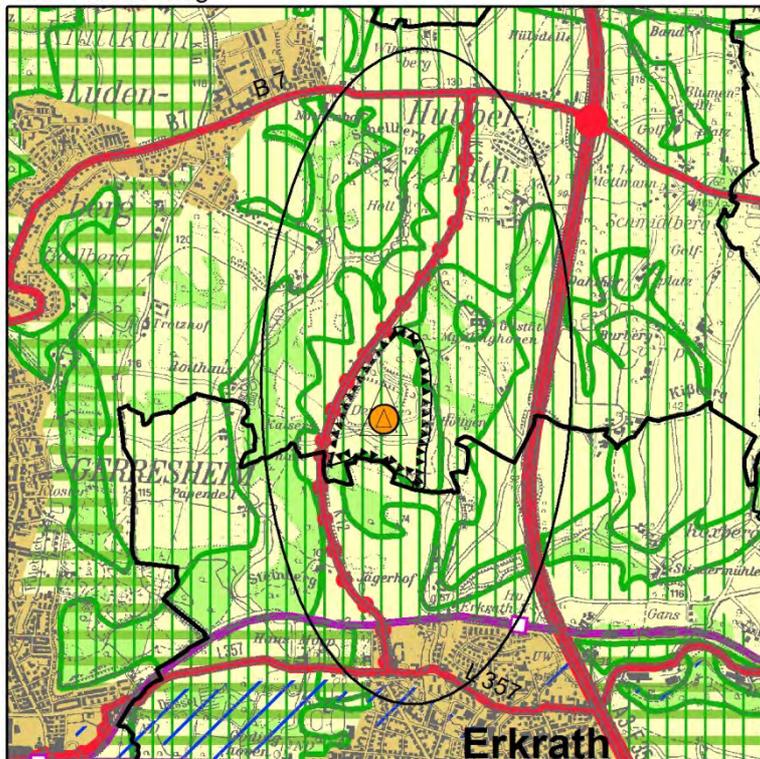
# Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf – Erkrath Nr.01

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

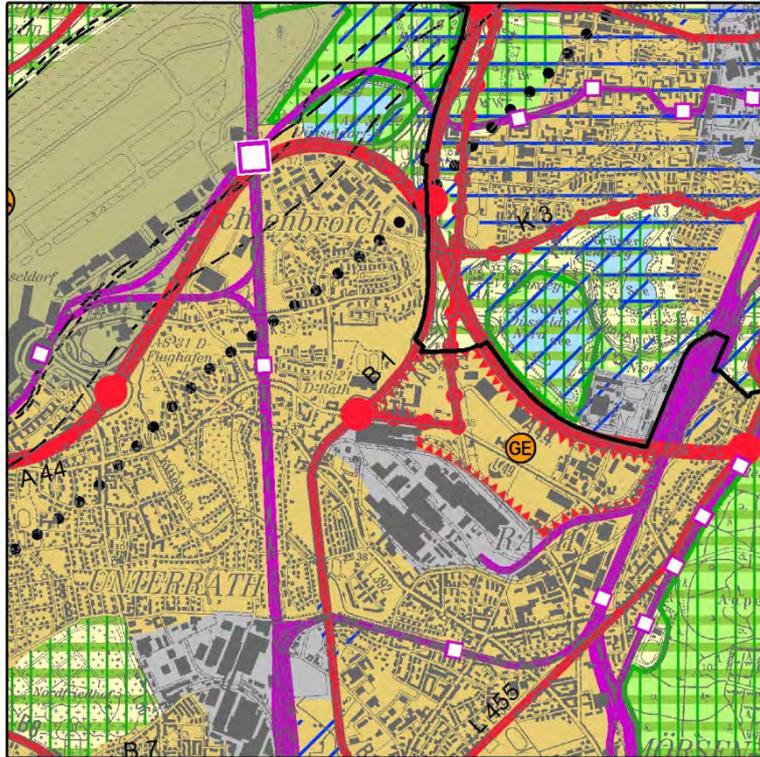
## Begründung:

Die Darstellung der Straßen erfolgt unter Beachtung der in der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz vorgesehenen Planzeichen. Die K12 stellt eine

regional bedeutsame Verbindung zwischen der B7 und der L357 dar. Sie dient außerdem der Anbindung der an der Düsseldorfer Stadtgrenze dargestellten Abfalldeponie. Sie war im GEP99 und im bisherigen Entwurf des RPD mit Planzeichen 3ab-1 dargestellt, welches gemäß der LPIG-DVO für Bundesautobahnen und Bundesstraßen – soweit nicht mit Planzeichen 3.aa) darzustellen – und Landesstraßen zu verwenden ist. Da es sich um eine Kreisstraße handelt, muss die Darstellung korrigiert und eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac vorgenommen werden.

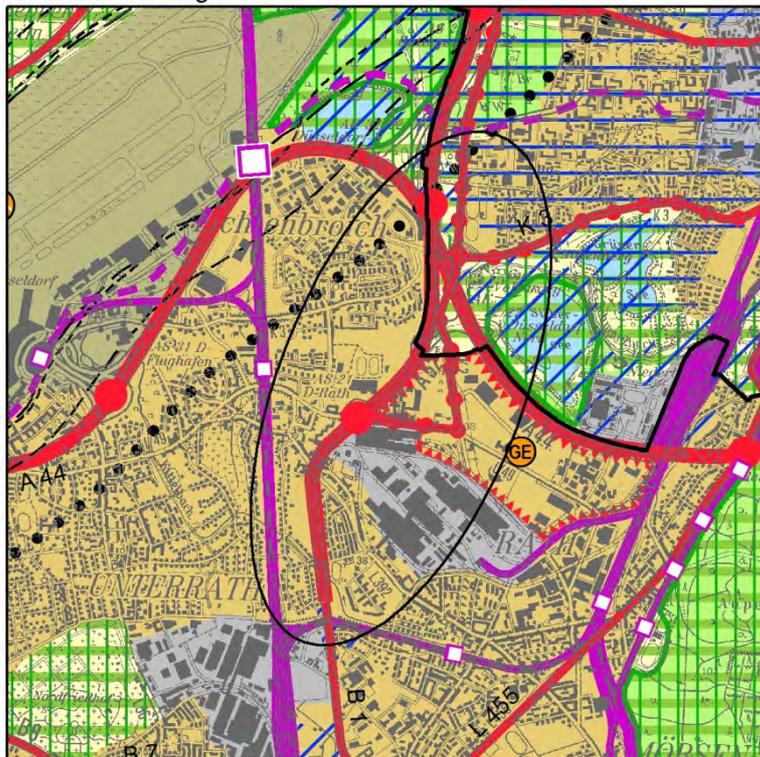
## Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf – Ratingen Nr.01

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Der Regionalplan unterscheidet bei der Darstellung von Straßen entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz zwischen

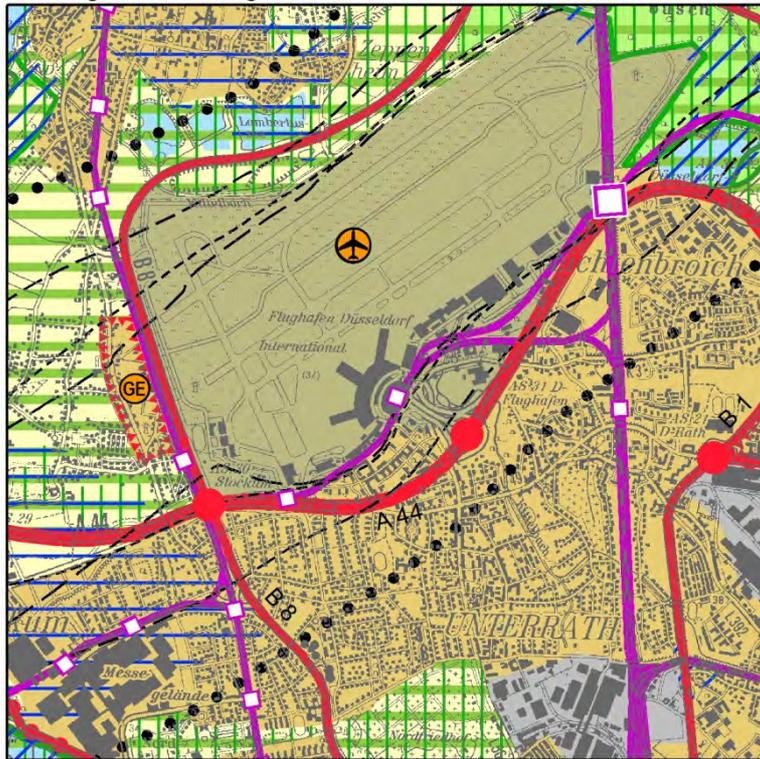
Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.aa-1)) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie vorwiegend großräumige Verkehrsfunktionen erfüllen – sowie Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.ab-1)) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie nicht mit Planzeichen 3.aa-1) darzustellen sind.

Als Autobahnen mit vorwiegend großräumiger Verkehrsfunktion werden die Autobahnen im Planungsraum mit ein- oder zweistelliger Nummer dargestellt. Bei den Autobahnen mit dreistelliger Nummer im Planungsraum handelt es sich um vergleichsweise kürzere Strecken mit regionaler Funktion (z.B. Verbindung größerer Autobahnen oder Zubringerfunktion); diese Trassen werden mit Planzeichen ab-1) dargestellt.

Für die Bundesautobahn A52 im Düsseldorfer Norden (nördlich des Netzknotens Düsseldorf-Rath, Übergang A52 / B1) war bisher eine zeichnerische Darstellung mit Planzeichen 3.ab-1) vorgesehen. Auf Grundlage der voranstehend beschriebenen Systematik wird die Darstellung korrigiert und eine Darstellung mit Planzeichen 3.aa-1) vorgesehen.

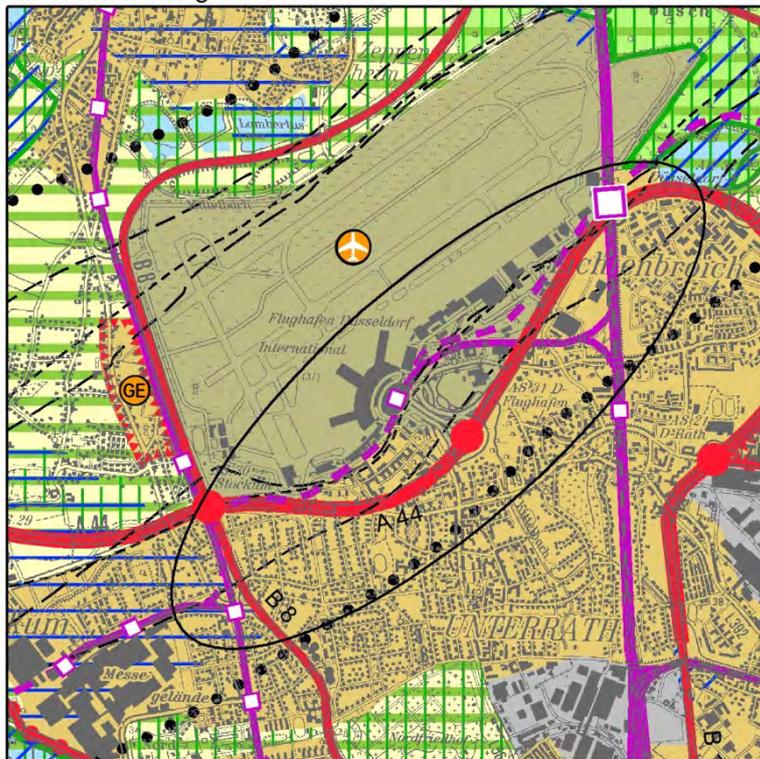
# Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf – Ratingen Nr.02

bisherige Darstellung\*



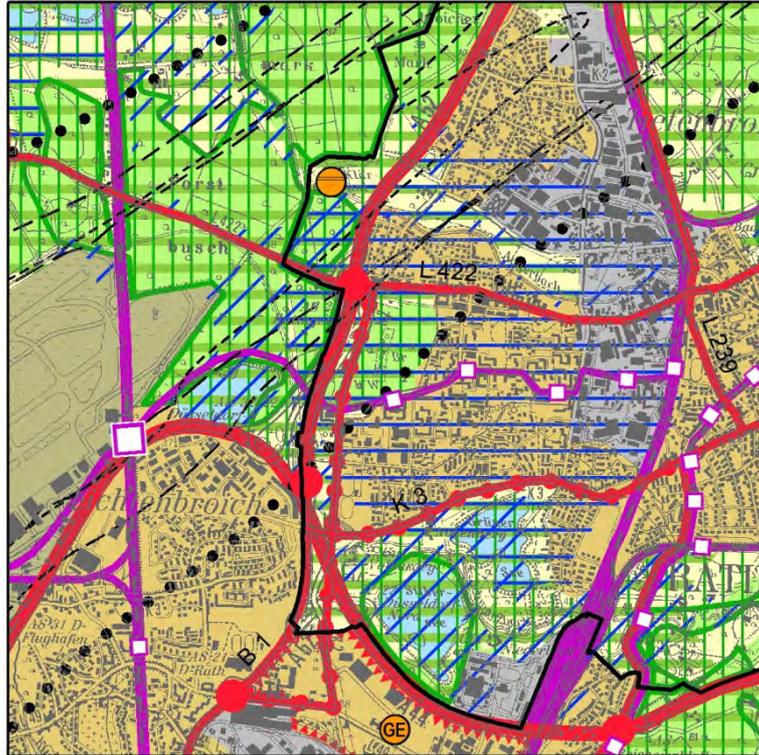
\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



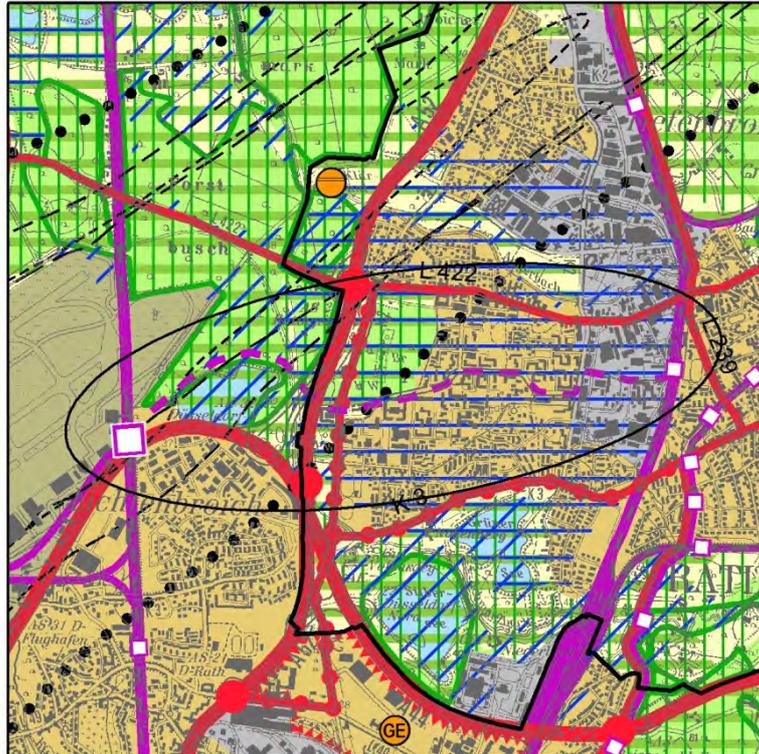
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

**Begründung:**

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung erfolgt auf Grundlage der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz (LPIG DVO); diese sieht vor, dass diese Maßnahmen zeichnerisch in den Regionalplänen darzu-

stellen sind. Durch die Darstellung wird gewährleistet, dass die Umsetzung der in den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes NRW verbindlich in Gesetzesform festgelegten Strecken langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird.

Die hier in Rede stehende Trasse ist als Abschnitt der Trasse zwischen Ratingen-West und Neuss Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene) des Landes NRW.

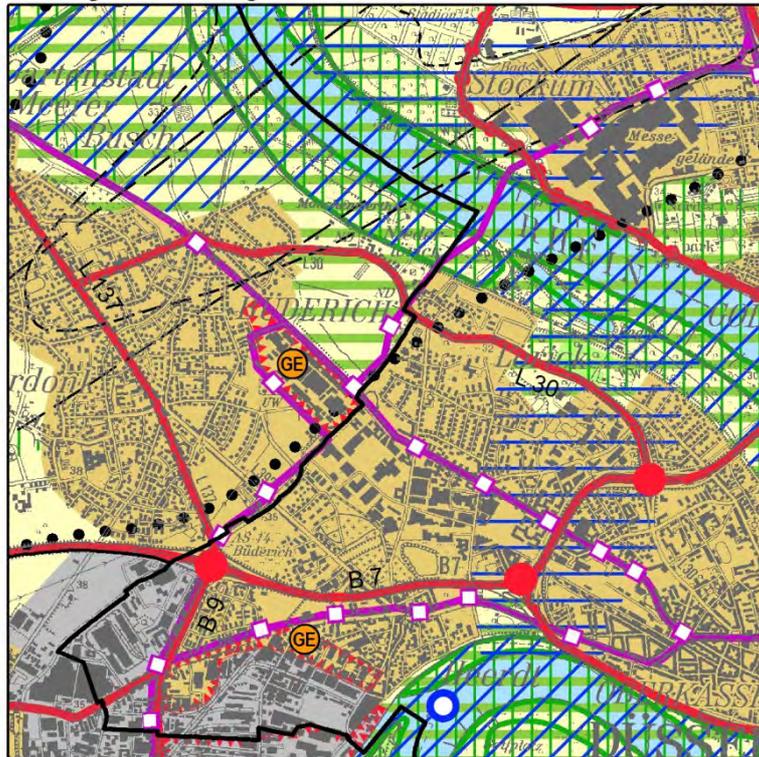
Im Planungsraum mit den Planzeichen 3.ba-2) und 3.bb-2) gesichert werden entsprechende regionalbedeutsame Bedarfsplanmaßnahmen, die bisher nur auf der Bedarfsplanung von Bund oder Land basieren und keine weiteren Verfahrensschritte durchlaufen haben. Mit Planzeichen 3.bb-2) dargestellt werden hierbei laut LPIG DVO Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs.

Die Darstellungen ohne räumliche Festlegung orientieren sich an der jeweils konkretesten erkennbaren Trassierung. Die Darstellungen sind hinsichtlich ihrer Lage bei Planungen für Schienenwege der Bedarfspläne zu berücksichtigen. Die genauere Lage einer Trasse in diesem Korridor wird durch das nachfolgende Planfeststellungsverfahren weiter präzisiert.

Die Darstellungen (Strichstärke) werden in Abhängigkeit von den jeweils zu erwartenden Verkehren sowie den jeweils anschließenden Schienendarstellungen in Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.ba-2) sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.bb-2) unterteilt. Eine Darstellung etwaiger Haltepunkte erfolgt aufgrund des frühen Planungsstandes an diesen Trassen nicht.

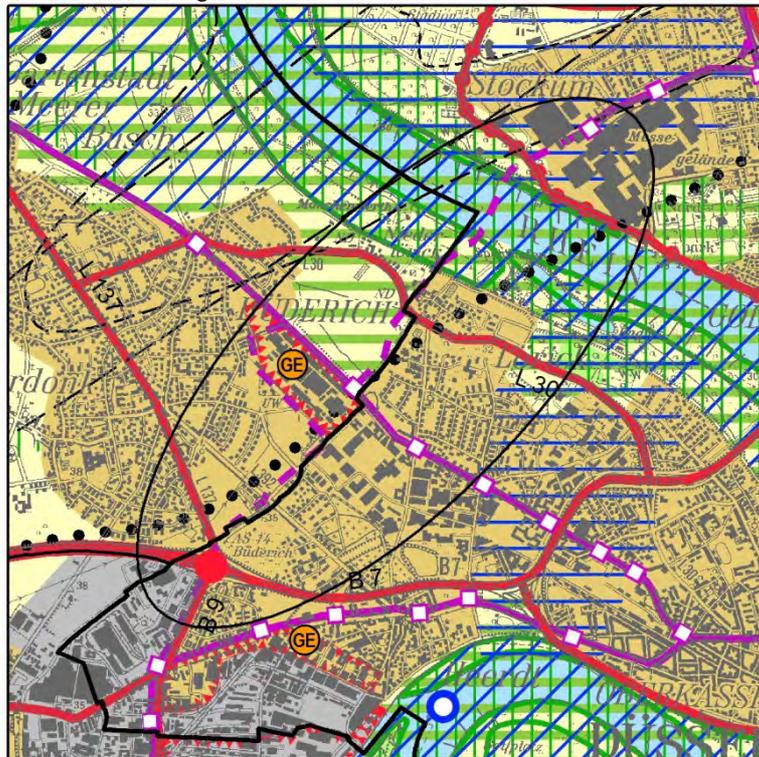
## Ä3BT-V-KÜ-Düsseldorf – Meerbusch Nr.01

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung erfolgt auf Grundlage der Durchführungsverordnung zum Landeplanungsgesetz (LPIG DVO);

diese sieht vor, dass diese Maßnahmen zeichnerisch in den Regionalplänen darzustellen sind. Durch die Darstellung wird gewährleistet, dass die Umsetzung der in den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes NRW verbindlich in Gesetzesform festgelegten Strecken langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird.

Die hier in Rede stehende Trasse ist als Abschnitt der Trasse zwischen Ratingen-West und Neuss Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene) des Landes NRW.

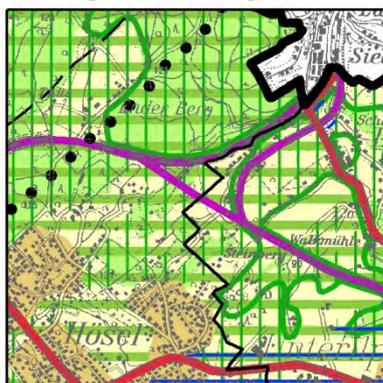
Im Planungsraum mit den Planzeichen 3.ba-2) und 3.bb-2) gesichert werden entsprechende regionalbedeutsame Bedarfsplanmaßnahmen, die bisher nur auf der Bedarfsplanung von Bund oder Land basieren und keine weiteren Verfahrensschritte durchlaufen haben. Mit Planzeichen 3.bb-2) dargestellt werden hierbei laut LPIG DVO Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs.

Die Darstellungen ohne räumliche Festlegung orientieren sich an der jeweils konkretesten erkennbaren Trassierung. Die Darstellungen sind hinsichtlich ihrer Lage bei Planungen für Schienenwege der Bedarfspläne zu berücksichtigen. Die genauere Lage einer Trasse in diesem Korridor wird durch das nachfolgende Planfeststellungsverfahren weiter präzisiert.

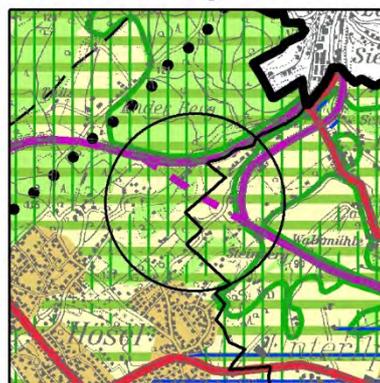
Die Darstellungen (Strichstärke) werden in Abhängigkeit von den jeweils zu erwartenden Verkehren sowie den jeweils anschließenden Schienendarstellungen in Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.ba-2) sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.bb-2) unterteilt. Eine Darstellung etwaiger Haltepunkte erfolgt aufgrund des frühen Planungsstandes an diesen Trassen nicht.

## Ä3BT-V-KÜ-Heiligenhaus – Ratingen Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung erfolgt auf Grundlage der Durchführungsverordnung zum Landeplanungsgesetz (LPIG DVO); diese sieht vor, dass diese Maßnahmen zeichnerisch in den Regionalplänen darzustellen sind. Durch die Darstellung wird gewährleistet, dass die Umsetzung der in

den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes NRW verbindlich in Gesetzesform festgelegten Strecken langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird.

Die hier in Rede stehende Trasse ist als Teilabschnitt des Projektes Wülfrath Mitte – Düsseldorf Flughafenbahnhof Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene) des Landes NRW.

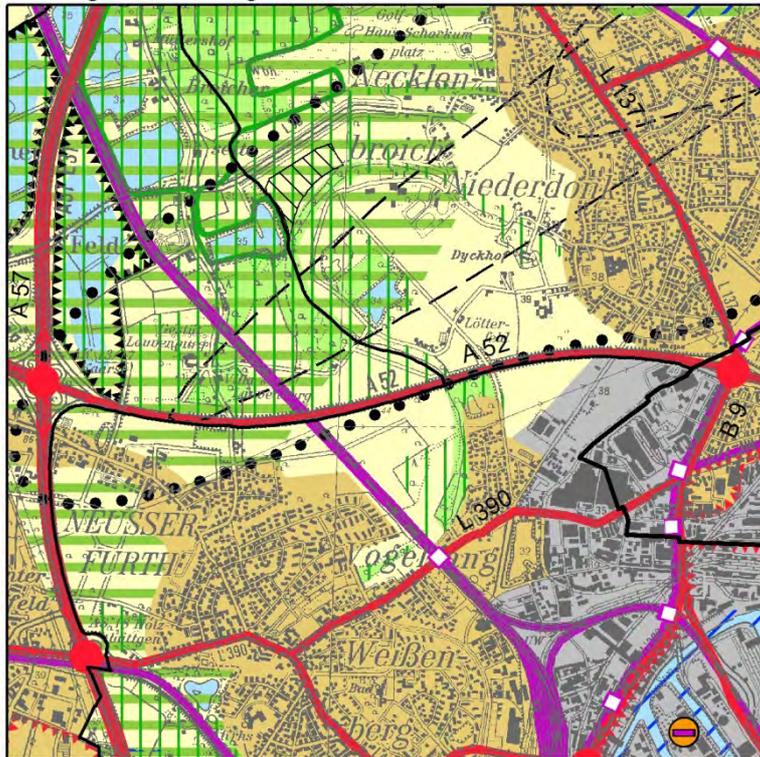
Im Planungsraum mit den Planzeichen 3.ba-2) und 3.bb-2) gesichert werden entsprechende regionalbedeutsame Bedarfsplanmaßnahmen, die bisher nur auf der Bedarfsplanung von Bund oder Land basieren und keine weiteren Verfahrensschritte durchlaufen haben. Mit Planzeichen 3.bb-2) dargestellt werden hierbei laut LPIG DVO Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs.

Die Darstellungen ohne räumliche Festlegung orientieren sich an der jeweils konkretesten erkennbaren Trassierung. In diesem Fall ergibt sich die Lage aus der unmittelbaren Nähe der östlich und westlich bestehenden Trassen, an die die Darstellung anschließt. Die Darstellungen sind hinsichtlich ihrer Lage bei Planungen für Schienenwege der Bedarfspläne zu berücksichtigen. Die genauere Lage einer Trasse in diesem Korridor wird durch das nachfolgende Planfeststellungsverfahren weiter präzisiert.

Die Darstellungen (Strichstärke) werden in Abhängigkeit von den jeweils zu erwartenden Verkehren sowie den jeweils anschließenden Schienendarstellungen in Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.ba-2) sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.bb-2) unterteilt. Eine Darstellung etwaiger Haltepunkte erfolgt aufgrund des frühen Planungsstandes an diesen Trassen nicht.

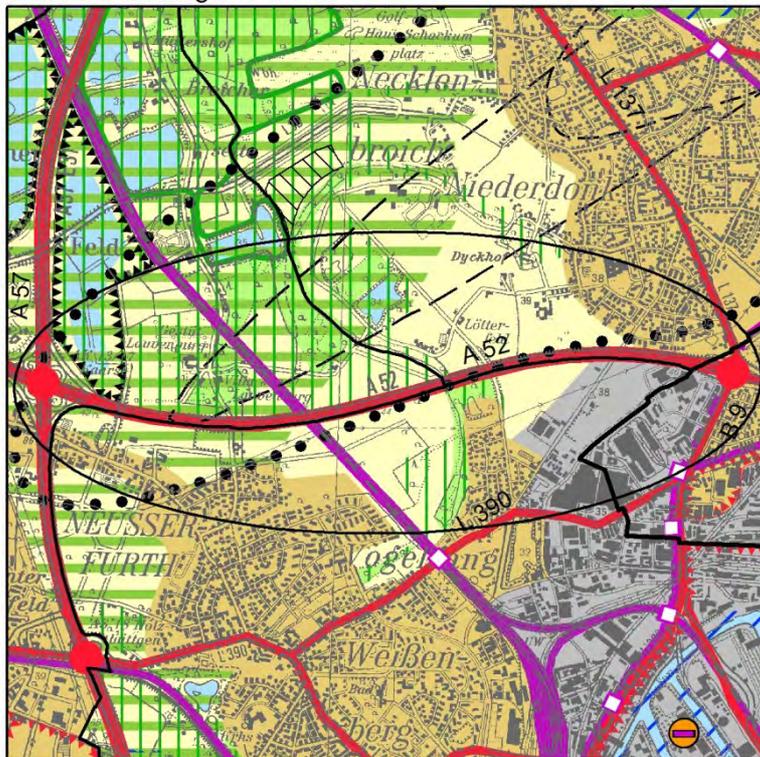
## Ä3BT-V-KÜ-Kaarst – Meerbusch Nr.01

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Der Regionalplan unterscheidet bei der Darstellung von Straßen entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz zwischen

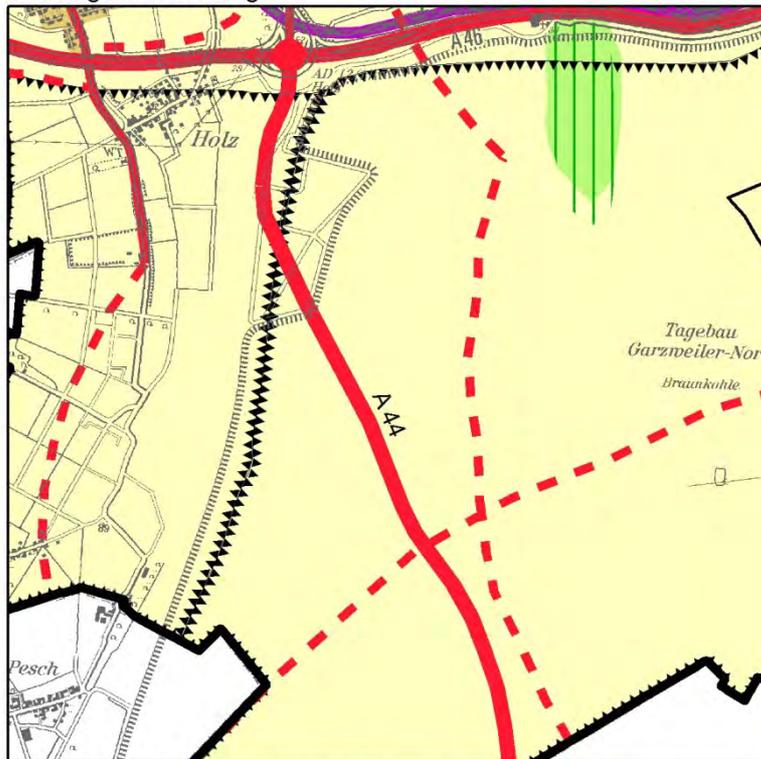
Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.aa-1)) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie vorwiegend großräumige Verkehrsfunktionen erfüllen – sowie Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.ab-1)) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie nicht mit Planzeichen 3.aa-1) darzustellen sind.

Als Autobahnen mit vorwiegend großräumiger Verkehrsfunktion werden die Autobahnen im Planungsraum mit ein- oder zweistelliger Nummer dargestellt. Bei den Autobahnen mit dreistelliger Nummer im Planungsraum handelt es sich um vergleichsweise kürzere Strecken mit regionaler Funktion (z.B. Verbindung größerer Autobahnen oder Zubringerfunktion); diese Trassen werden mit Planzeichen ab-1) dargestellt.

Für die Bundesautobahn A52 in den Stadtgebieten von Kaarst und Meerbusch war bisher eine zeichnerische Darstellung mit Planzeichen 3.ab-1) vorgesehen. Auf Grundlage der voranstehend beschriebenen Systematik wird die Darstellung korrigiert und eine Darstellung mit Planzeichen 3.aa-1) vorgesehen.

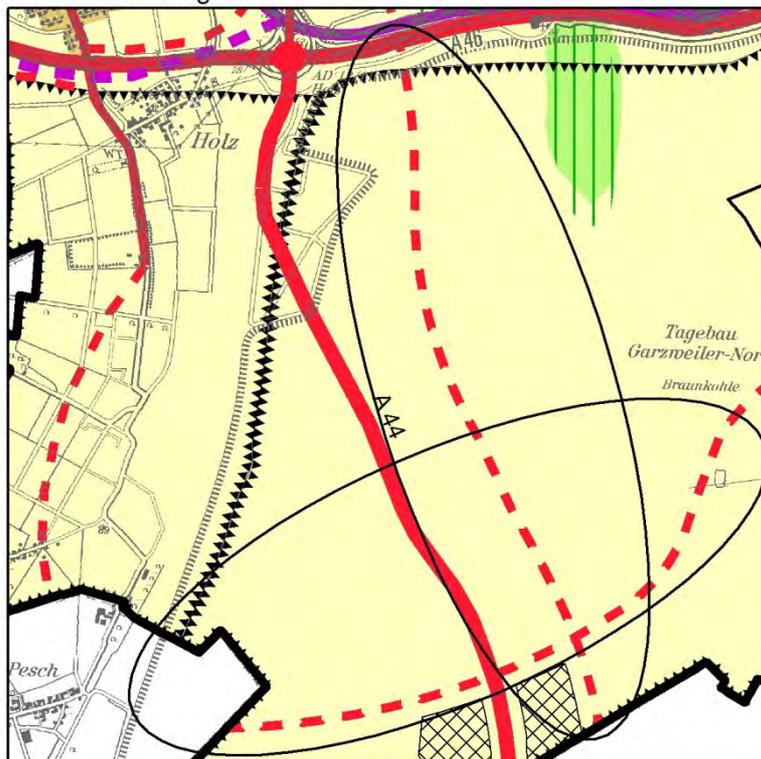
# Ä3BT-V-KÜ-Jüchen – Grevenbroich Nr.01

bisherige Darstellung\*



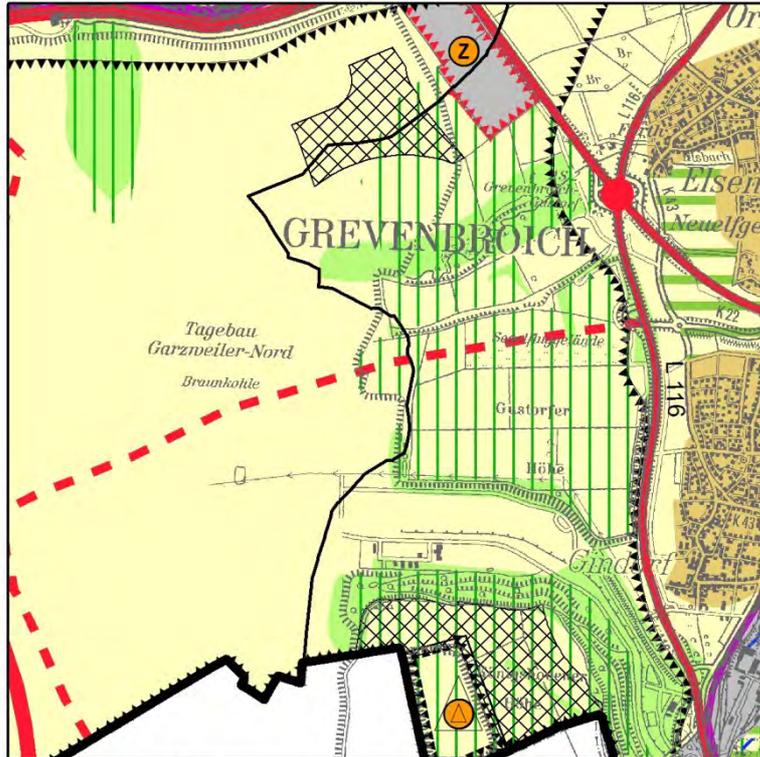
\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



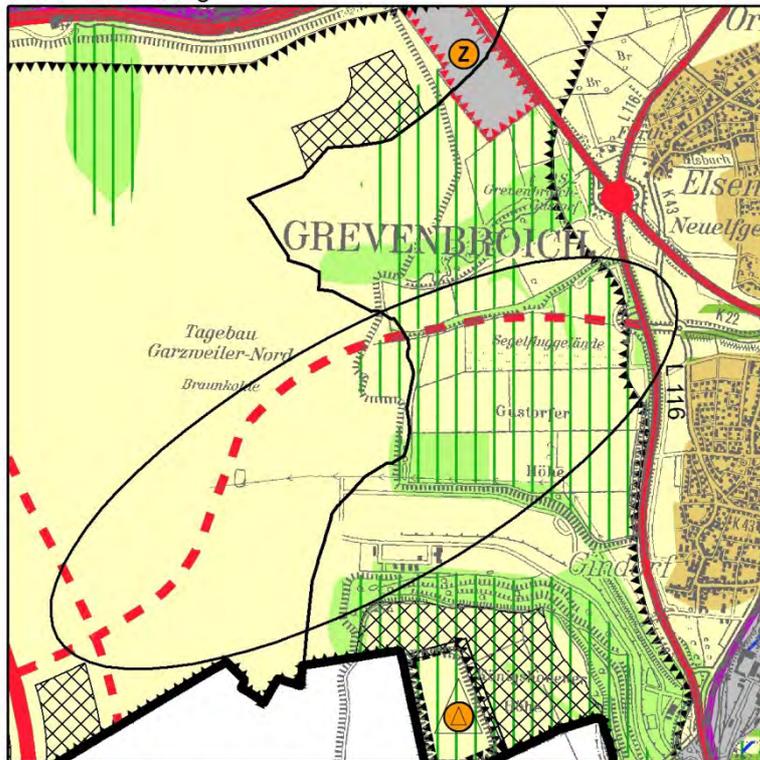
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

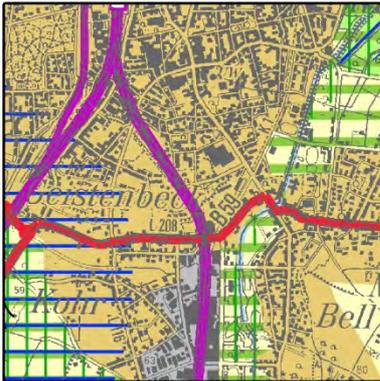
**Begründung:**

Aufgrund neuer Erkenntnisse zur Beplanbarkeit des Tagebaugesbietes und der damit einhergehenden Änderung der Windenergiebereiche (siehe hierzu Ä3BT-W-Jüchen Nr.02) wird auch die Darstellung der L31n sowie der K22n angepasst. Grundlage für

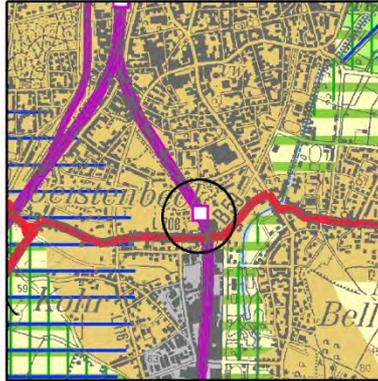
die Änderung bildet der mit dem Braunkohlenplan abgestimmte Abschlussbetriebsplan. Insofern entspricht die geänderte Trassenführung den Vorgaben des Braunkohlenplans.

## Ä3BT-V-KÜ-Mönchengladbach –Wuppertal – Solingen – Krefeld – Tönisvorst – Kempen – Mettmann – Emmerich Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*

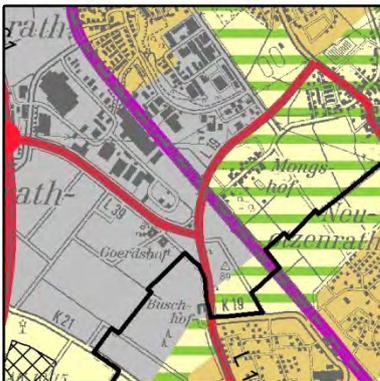


\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Mönchengladbach

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*

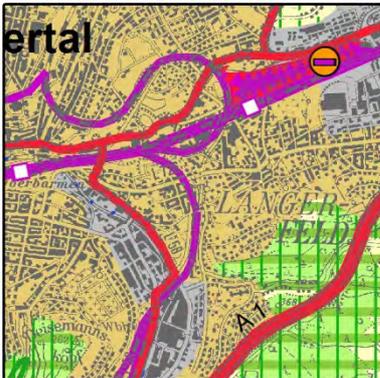


\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

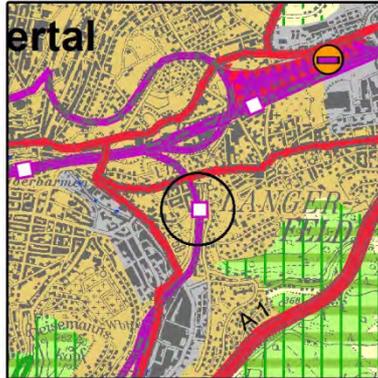
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Mönchengladbach

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*

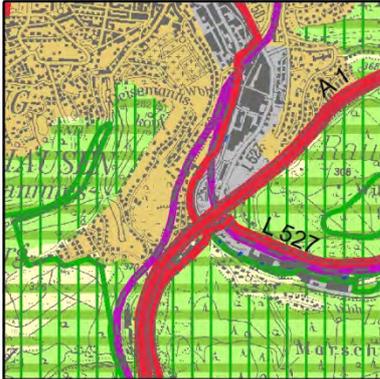


\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

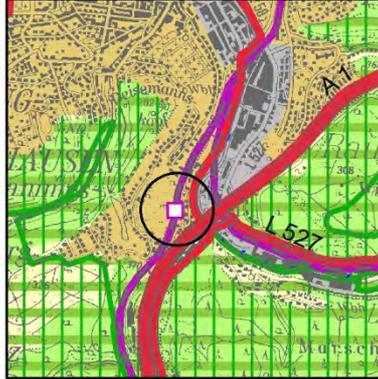
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Wuppertal

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

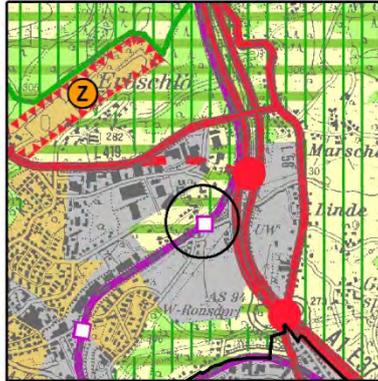
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Wuppertal

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

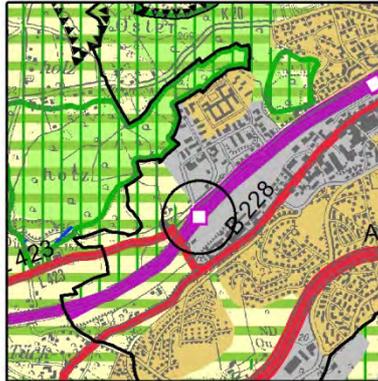
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Wuppertal

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Wuppertal

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*

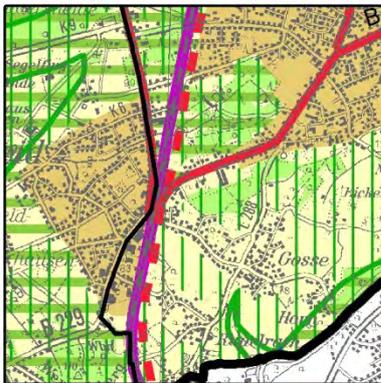


\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

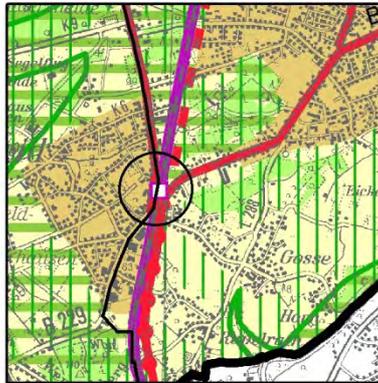
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Solingen

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Solingen

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*

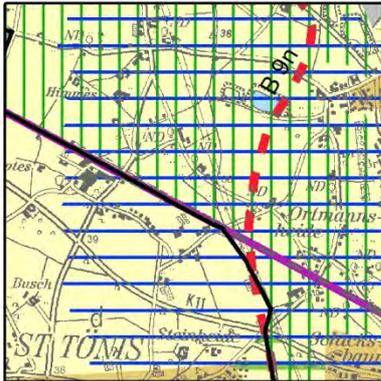


\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

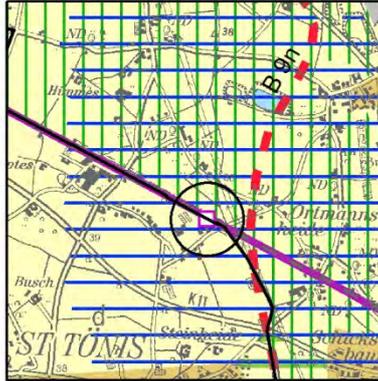
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Krefeld

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Tönisvorst

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Kempen

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Mettmann

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

Emmerich

### **Begründung:**

Der Entwurf des RPD sah bisher eine zeichnerische Darstellung von Haltepunkten vor für in Betrieb befindliche Haltepunkte, für im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) aus dem Jahr 2009 enthaltene Haltepunkte sowie für Haltepunkte, die in die Prüfung von in einem Bedarfsplan enthaltenen regionalbedeutsamen Strecken einbezogen waren. Darüber hinausgehende Wünsche aus der Region wurden durch die Regionalplanungsbehörde an die Stationsoffensive der DB gemeldet, um auf diesem Wege Informationen über die technische und fahrplanmäßige Machbarkeit der Haltepunkte zu erhalten.

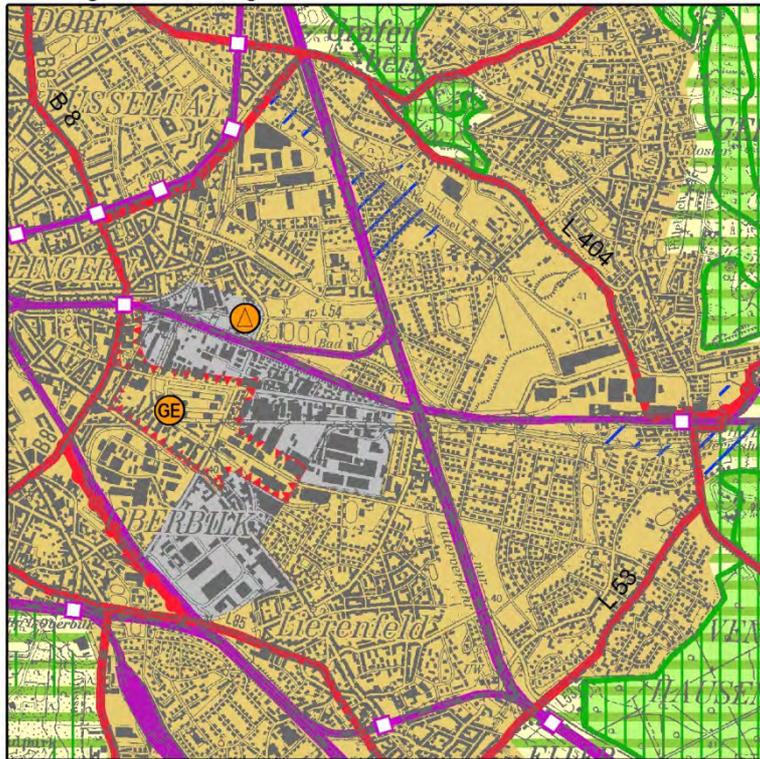
Die Liste der im aktuellen Entwurf des neuen Nahverkehrsplans 2017 des VRR enthaltenen Haltepunkte – bei denen es sich um eine Auflistung von seitens der Aufgabenträger genannten Anregungen für Haltepunkte handelt – weicht deutlich von der des bisherigen Nahverkehrsplanes ab und enthält deutlich weniger Haltepunkte. Unter der Annahme, dass der neue Nahverkehrsplan in der im Entwurf vorliegenden Fassung in Kraft tritt, entfallen damit Haltepunkte aus dem Nahverkehrsplan, für die der Regionalplanungsbehörde Anregungen zur Darstellung vorliegen. Für derartige Haltepunkte bestünde derzeit keine Möglichkeit einer Prüfung auf technische und fahrplanmäßige Machbarkeit mehr.

Um alle Haltepunkte, die in der Region im Zeitraum der Erarbeitung des RPD diskutiert wurden, zeichnerisch abzubilden, wird daher vorgesehen, zusätzlich zu den bisher im Entwurf des RPD enthaltenen Haltepunkten die im Entwurf des neuen VRR-Nahverkehrsplanes sowie die sonstigen im Rahmen der Erarbeitung des RPD diskutierten Haltepunkte (die teilweise auch bereits im GEP99 enthalten waren) in die zeichnerische Darstellung aufzunehmen.

Mit der Darstellung ist keine Verpflichtung zu Einrichtung bzw. Betrieb des Haltepunktes verbunden; der zugehörige G5 in Kapitel 5.1.3 wird dahingehend umformuliert, dass für die dargestellten Haltepunkte die Möglichkeit von Einrichtung und Andienung geprüft werden soll.

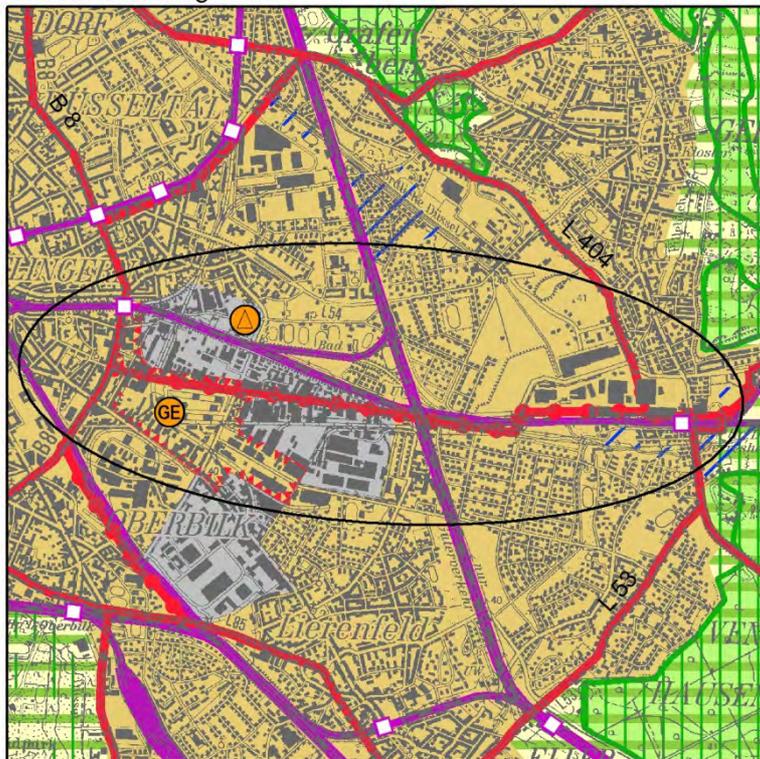
## Ä3BT-V-Düsseldorf Nr.01

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Die Darstellung des Höherwegs, der Höherhofstraße sowie der östlichen Verlängerung entlang der Bahntrasse erfolgt vor dem Hintergrund der – im Zusammenhang

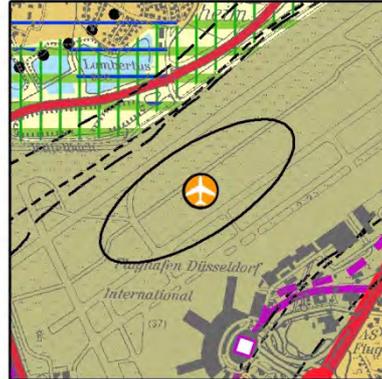
mit der Weiterführung nach Osten (Verlängerung Torfbruchstraße, Im Brühl) – zwi- schengemeindlichen Verbindungsfunktion der Relation. Als regionale Ergänzung des Straßennetzes von Bund und Land erfolgt eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac) (Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße).

## Ä3BT-V-Düsseldorf Nr.02

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Mit Planzeichen 3.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. Da der betreffende LEP IV Schutz vor Fluglärm mittlerweile aufgehoben wurde, erfolgt keine Darstellung mit Planzeichen 3.da) mehr. Für die betreffenden Bereiche erfolgt statt dessen eine Darstellung mit Planzeichen 3.dc).

Die Darstellung mit Planzeichen dc) dient dazu, die Flughäfen der Planungsregion, auf denen größere Luftfahrzeuge operieren und großräumigere Verkehre abgewickelt werden können (Düsseldorf, Weeze / Niederrhein, Mönchengladbach) zeichnerisch darstellen zu können. § 35 Abs. 4 LPIG DVO eröffnet die Möglichkeit, Darstellungen sinngemäß aus den in Anlage 3 zur LPIG DVO angegebenen Planzeichen zu entwickeln, soweit Darstellungen erforderlich sind, für die diese keine Planzeichen enthält. Beim Planzeichen 3.dc) handelt es sich um eine solche Entwicklung eines Planzeichens. Die Plandarstellung entspricht damit insgesamt den übergeordneten raumordnerischen Vorgaben. Vorgesehen ist – ergänzend zur flächenhaften Darstellung mit Planzeichen 3.d) – die symbolhafte Darstellung eines weißen Flugzeugs auf orangefarbenem Grund.

## Ä3BT-V-Düsseldorf Nr.03

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

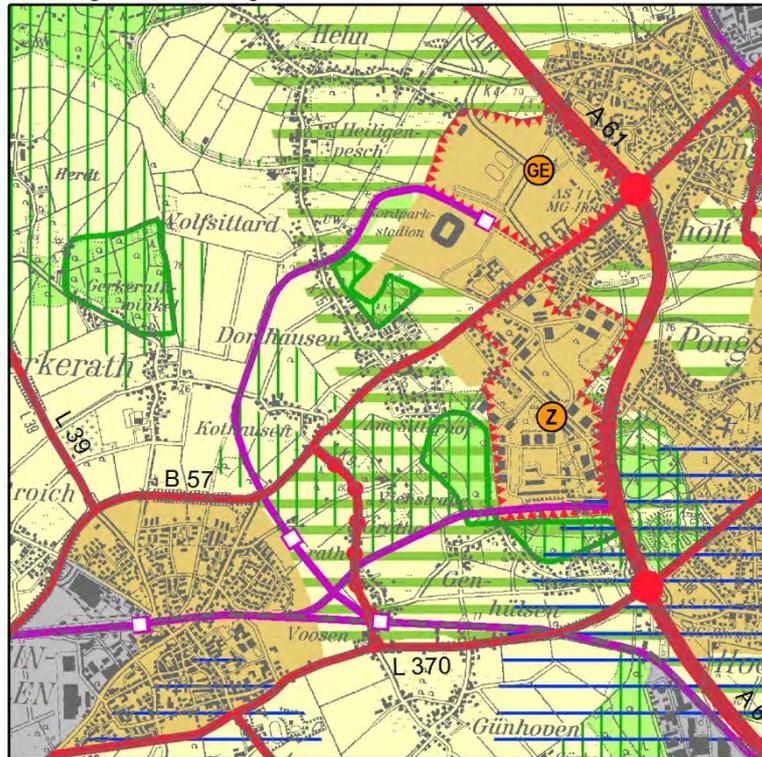
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

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 Auffahrt 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. Die Korrektur der zeichnerischen Darstellung erfolgt vor dem Hintergrund dieser Darstellungssystematik. Der Verzicht auf die Darstellung im RPD führt nicht zu einer Ausschlusswirkung zur Planung oder Bau von neuen Anschlussstellen.

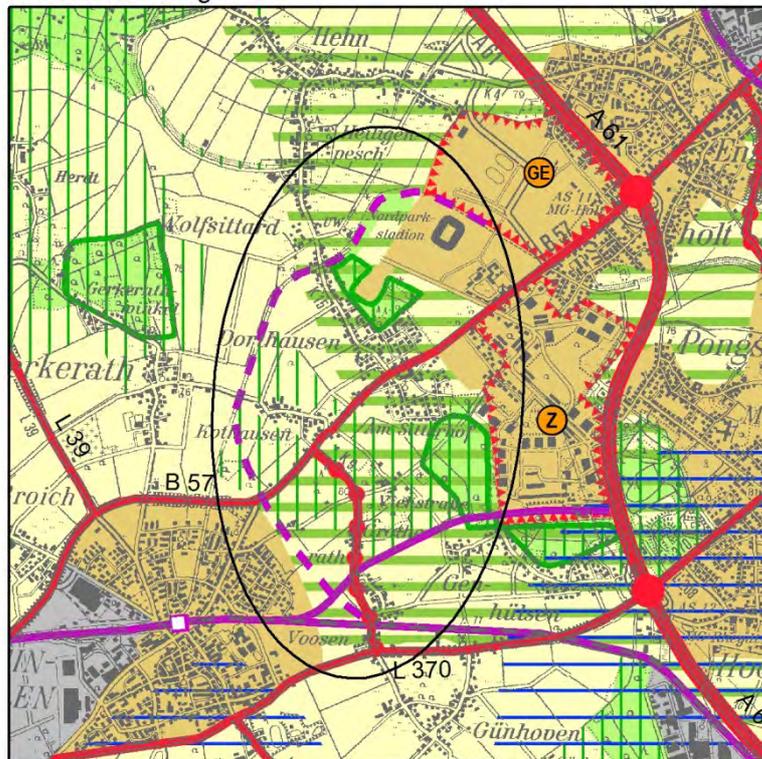
# Ä3BT-V-Mönchengladbach Nr.01

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

## Begründung:

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung erfolgt auf Grundlage der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz (LPIG DVO);

diese sieht vor, dass diese Maßnahmen zeichnerisch in den Regionalplänen darzustellen sind. Durch die Darstellung wird gewährleistet, dass die Umsetzung der in den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes NRW verbindlich in Gesetzesform festgelegten Strecken langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird.

Die hier in Rede stehende Trasse ist als Projekt Mönchengladbach-Voosen – Mönchengladbach-Nordpark Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene) des Landes NRW.

Im Planungsraum mit den Planzeichen 3.ba-2) und 3.bb-2) gesichert werden entsprechende regionalbedeutsame Bedarfsplanmaßnahmen, die bisher nur auf der Bedarfsplanung von Bund oder Land basieren und keine weiteren Verfahrensschritte durchlaufen haben. Mit Planzeichen 3.bb-2) dargestellt werden hierbei laut LPIG DVO Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs.

Die Darstellungen ohne räumliche Festlegung orientieren sich an der jeweils konkretesten erkennbaren Trassierung. Die Darstellungen sind hinsichtlich ihrer Lage bei Planungen für Schienenwege der Bedarfspläne zu berücksichtigen. Die genauere Lage einer Trasse in diesem Korridor wird durch das nachfolgende Planfeststellungsverfahren weiter präzisiert.

Die Darstellungen (Strichstärke) werden in Abhängigkeit von den jeweils zu erwartenden Verkehren sowie den jeweils anschließenden Schienendarstellungen in Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.ba-2) sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.bb-2) unterteilt. Eine Darstellung etwaiger Haltepunkte erfolgt aufgrund des frühen Planungsstandes an diesen Trassen nicht.

## Ä3BT-V-Mönchengladbach Nr.02

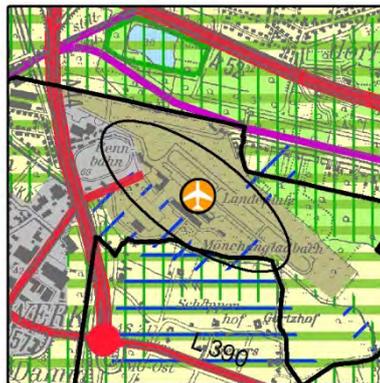
bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

neue Darstellung\*\*



### Begründung:

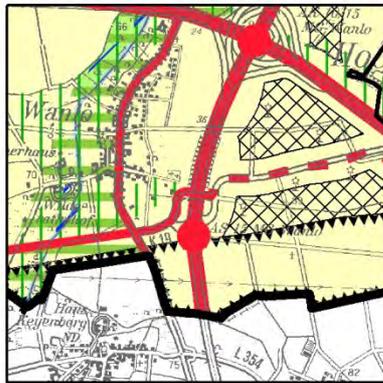
Mit Planzeichen 3.da) als Vorranggebiete zeichnerisch dargestellt werden gemäß den Vorgaben der LPIG DVO Gelände von Flughäfen / -plätzen für den zivilen Luftverkehr, deren Lärmschutzzonen im LEP dargestellt sind. Da der betreffende LEP IV Schutz vor Fluglärm mittlerweile aufgehoben wurde, erfolgt keine Darstellung mit Planzeichen 3.da) mehr. Für die betreffenden Bereiche erfolgt statt dessen eine

Darstellung mit Planzeichen 3.dc).

Die Darstellung mit Planzeichen dc) dient dazu, die Flughäfen der Planungsregion, auf denen größere Luftfahrzeuge operieren und großräumigere Verkehre abgewickelt werden können (Düsseldorf, Weeze / Niederrhein, Mönchengladbach) zeichnerisch darstellen zu können. § 35 Abs. 4 LPIG DVO eröffnet die Möglichkeit, Darstellungen sinngemäß aus den in Anlage 3 zur LPIG DVO angegebenen Planzeichen zu entwickeln, soweit Darstellungen erforderlich sind, für die diese keine Planzeichen enthält. Beim Planzeichen 3.dc) handelt es sich um eine solche Entwicklung eines Planzeichens. Die Plandarstellung entspricht damit insgesamt den übergeordneten raumordnerischen Vorgaben. Vorgesehen ist – ergänzend zur flächenhaften Darstellung mit Planzeichen 3.d) – die symbolhafte Darstellung eines weißen Flugzeugs auf orangefarbenem Grund.

### Ä3BT-V-Mönchengladbach Nr.03

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

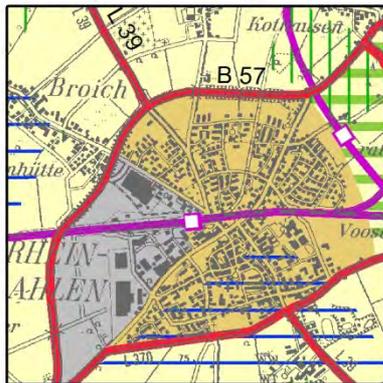
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

#### Begründung:

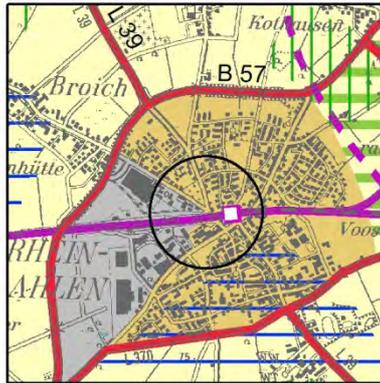
Anschlussstellen werden nur zeichnerisch dargestellt an BAB im Bestand sowie geplante Anschlussstellen an BAB, die entweder im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung oder einer Linienbestimmung verortet wurden (diese Darstellung kommt im Entwurf nicht zur Anwendung) oder denen im Einzelfall durch das Bundesministerium 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 Auffahrt 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. Mit der hier in Rede stehenden Korrektur der zeichnerischen Darstellung wird die Funktion der Anschlussstelle als Verbindung der Bundesautobahn A61 mit der K19 abgebildet.

## Ä3BT-V-Mönchengladbach Nr.04

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Die Stadt Mönchengladbach regt im Rahmen der Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplanes des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) die Verlegung des Haltepunktes Rheindahlen an. Die entsprechende Darstellung des RPD wird hiermit angepasst.

## Ä3BT-V-Remscheid Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Der Regionalplan stellt entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes und des Landes zeichnerisch dar.

Im bisherigen Bedarfsplan des Bundes war die B229n – Ortsumgehung Remscheid-Lennep – noch enthalten; der GEP99 enthält daher eine entsprechende zeichnerische Darstellung, welche während des Geltungszeitraumes des bisherigen Bedarfsplans auch in den Entwurf des RPD übernommen worden war.

Der Bundestag hat am 02.12.2016 die Ausbaugesetze einschließlich der diesen als Anlagen jeweils beigefügten Bedarfspläne zum neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen; das Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes, welchem der zugehörige Bedarfsplan anhängt, ist am 31.12.2016 in Kraft getreten.

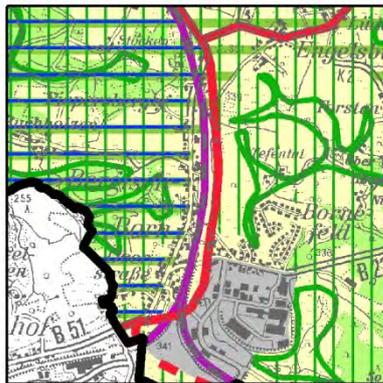
In diesem Bedarfsplan ist die Ortsumgehung Remscheid-Lennep nicht mehr enthalten. Es wird also seitens des Bundes kein Bedarf mehr für diese Straße gesehen. Eine Darstellung als Bedarfsplanmaßnahme mit Planzeichen 3.ab-2 ist daher nicht mehr möglich.

Dieser Verzicht auf eine Darstellung wird im Übrigen gestützt durch den LEP NRW, gemäß dessen Vorgaben (Ziel 8.1-2) Freiraum für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur nur in Anspruch genommen werden darf, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Vor dem Hintergrund des Verzichts des Bundes auf eine Aufnahme in den aktuellen Bedarfsplan ist davon auszugehen, dass ein derartiger Bedarf nicht gegeben ist.

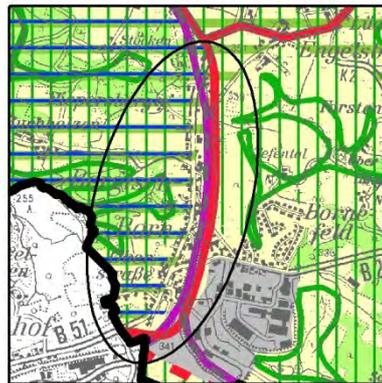
Die bisherige Darstellung der Ortsumgehung wird daher gestrichen. Hieraus ergibt sich – um ein zusammenhängendes Straßennetz darzustellen – die Notwendigkeit einer Neudarstellung an anderer Stelle, weshalb die vorhandene Ortsdurchfahrt mit Planzeichen 3.ab-1) zeichnerisch dargestellt wird.

## Ä3BT-V-Remscheid Nr.02

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

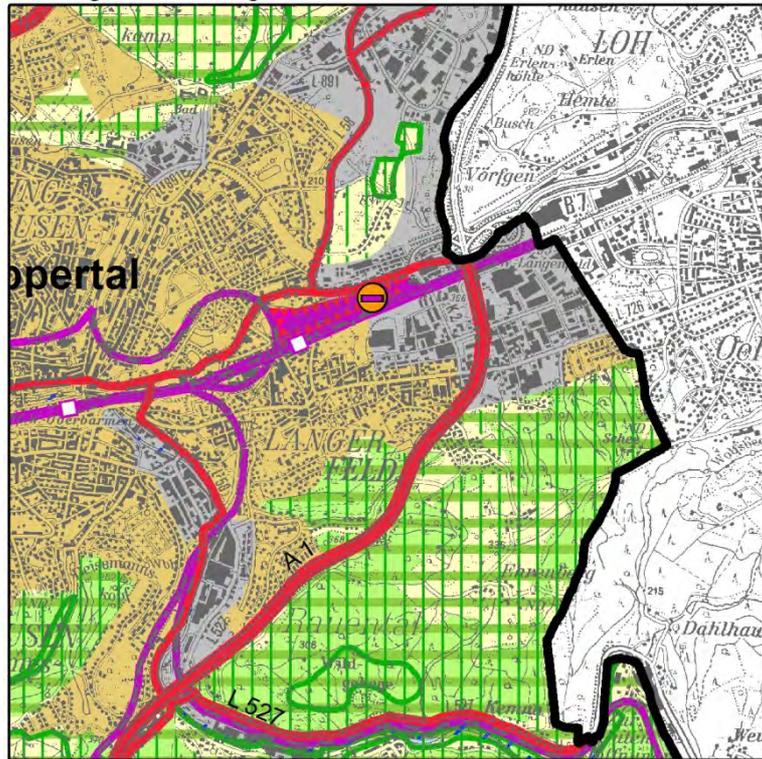
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### **Begründung:**

Mit der Änderung der zeichnerischen Darstellung erfolgt eine Präzisierung der bisherigen Darstellung. Es handelt sich um eine Bedarfsplanmaßnahme, deren Darstellung bisher etwas zu weit östlich lag und somit andere Nutzungen überlagerte.

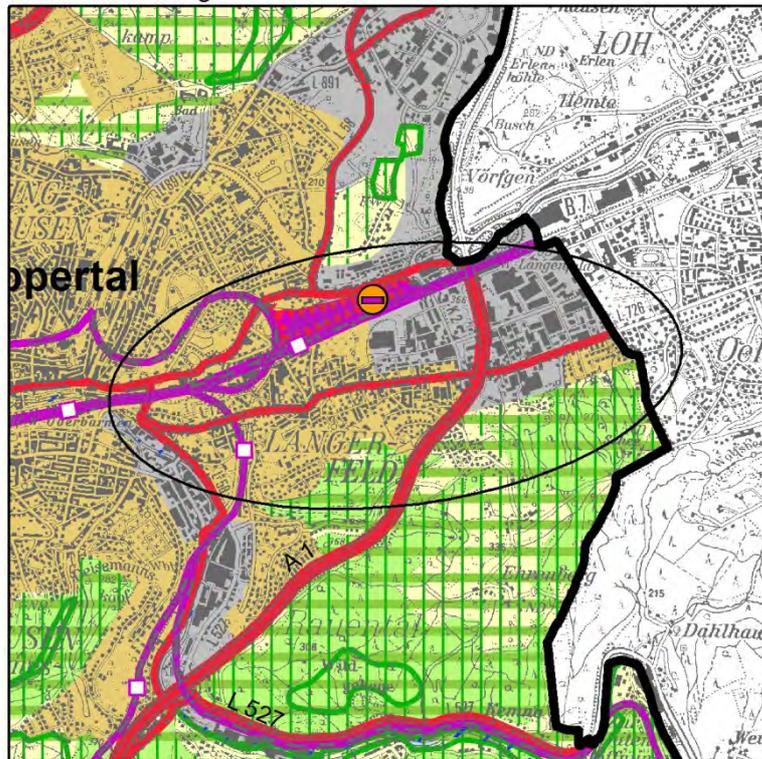
# Ä3BT-V-Wuppertal Nr.01

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

## Begründung:

Mit der neuen Darstellung der L726 (Schwelmer Straße / Langerfelder Straße) bis zur Kreuzung mit der Raentaler Bergstraße wird die im Regionalplan für den Regie-

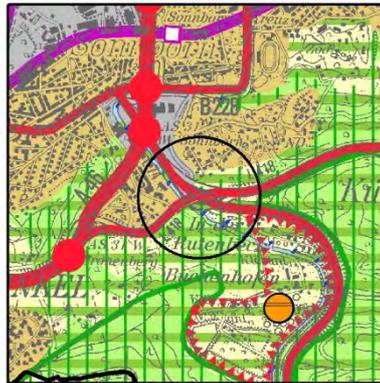
rungsbezirk Arnsberg (Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen) auf dem Gebiet der Stadt Schwelm enthaltene zeichnerische Darstellung L726 im RPD auf dem Gebiet der Stadt Wuppertal fortgeführt.

## Ä3BT-V-Wuppertal Nr.02

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

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 Auffahrt 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. Die Korrektur der zeichnerischen Darstellung erfolgt vor dem Hintergrund dieser Darstellungssystematik. Der Verzicht auf die Darstellung im RPD führt nicht zu einer Ausschlusswirkung zur Planung oder Bau von neuen Anschlussstellen.

## Ä3BT-V-Solingen Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Der Regionalplan stellt entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes und des Landes sowie Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen zeichnerisch dar.

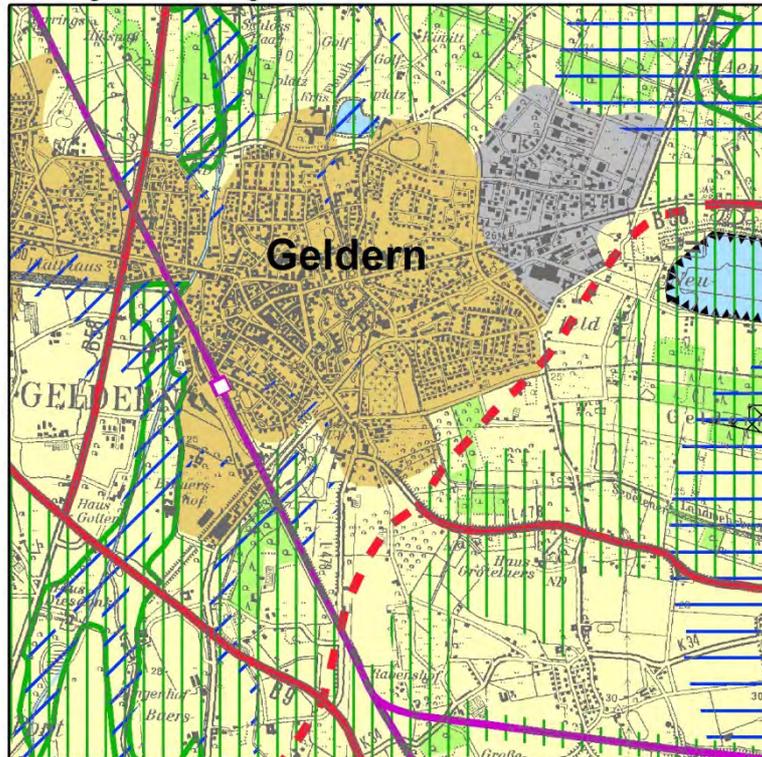
Im bisherigen Bedarfsplan des Bundes war die B229n (Ortsumgehung Langenfeld) noch enthalten; der GEP99 enthält daher eine entsprechende zeichnerische Darstellung. Der Bundestag hat am 02.12.2016 die Ausbaugesetze einschließlich der diesen als Anlagen jeweils beigefügten Bedarfspläne zum neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen; das Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenbaugesetzes, welchem der zugehörige Bedarfsplan anhängt, ist am 31.12.2016 in Kraft getreten. In diesem Bedarfsplan ist die Ortsumgehung Langenfeld nicht mehr enthalten. Eine Darstellung als Bedarfsplanmaßnahme mit Planzeichen 3.ab-2 ist daher nicht mehr möglich.

Im Verfahren zur Anmeldung von Vorhaben zum Bundesverkehrswegeplan hatte der Regionalrat sich jedoch mehrfach für die Aufnahme der B229n in den Bedarfsplan ausgesprochen. Auch im Rahmen der Erörterung wurde mehrfach der Wunsch nach einer Darstellung der betreffenden Trasse geäußert. Dem zugrunde liegt die Einschätzung, dass der in Rede stehende Straßenabschnitt – im Zusammenwirken mit der im nördlichen Anschluss dargestellten L405n sowie der südlich dargestellten L79 – eine leistungsfähige Anbindung der Städte Solingen und Leichlingen an die A3 gewährleisten würde und dass durch die Straße eine Entlastung der umliegenden Wohngebiete bewirkt werden könnte.

Der Regionalrat hat vor diesem Hintergrund im Nachgang der Erörterung erwogen, den voranstehend genannten Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Zur Sicherung gegenüber entgegenstehenden anderen Nutzungen erfolgt vor diesem Hintergrund eine Darstellung als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße.

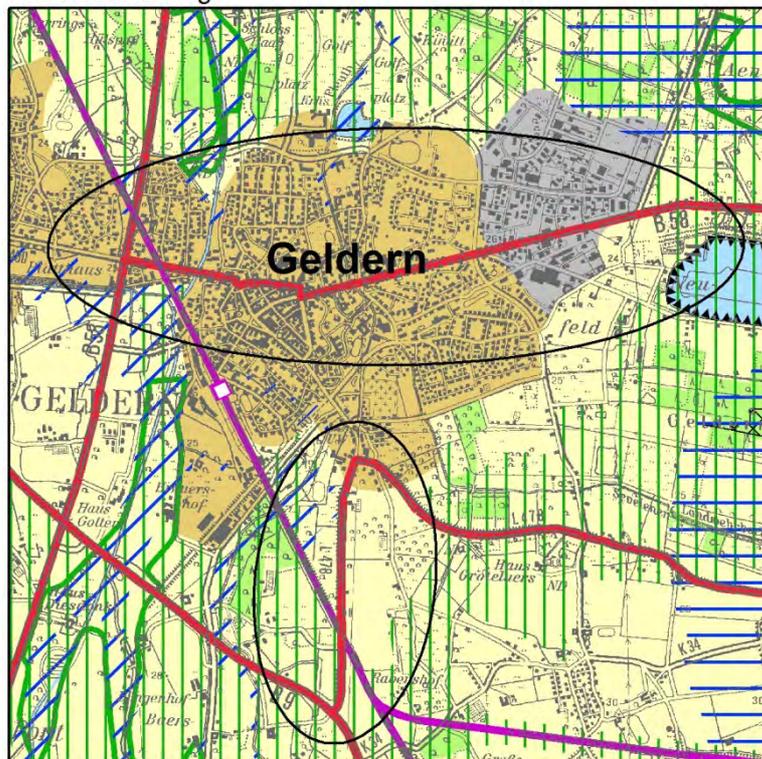
# Ä3BT-V-Geldern Nr.01

bisherige Darstellung\*



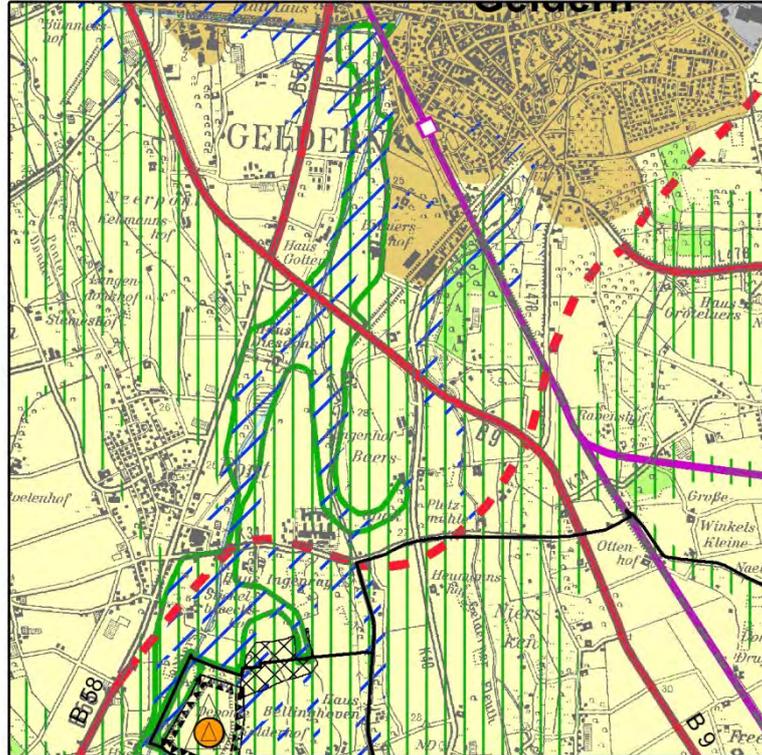
\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



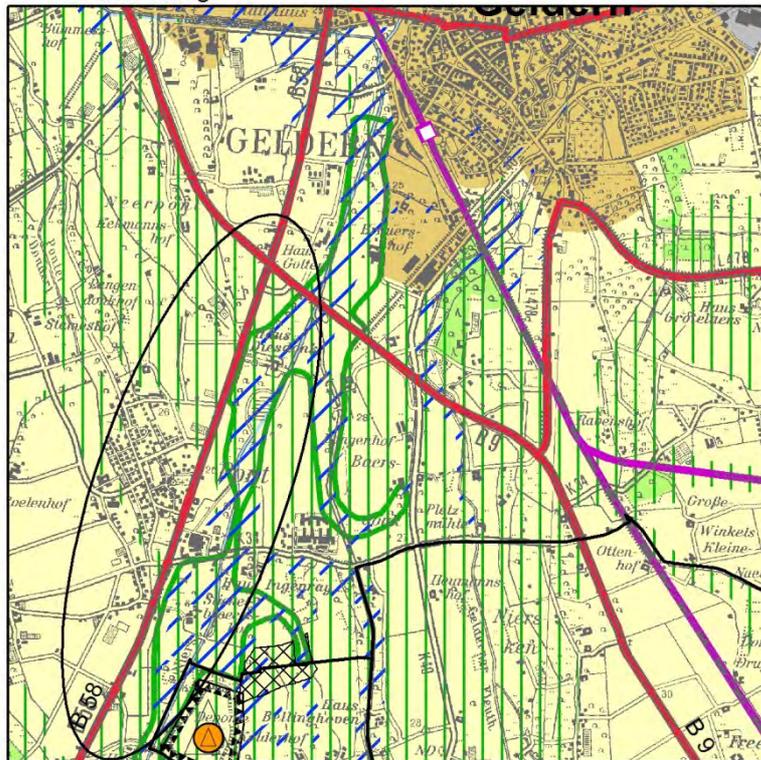
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

**Begründung:**

Der Regionalplan stellt entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes und des Landes zeichnerisch dar.

Im bisherigen Bedarfsplan des Bundes war die B58 – Ortsumgehung Geldern – noch enthalten; der GEP99 enthält daher eine entsprechende zeichnerische Darstellung, welche während des Geltungszeitraumes des bisherigen Bedarfsplans auch in den Entwurf des RPD übernommen worden war.

Der Bundestag hat am 02.12.2016 die Ausbaugesetze einschließlich der diesen als Anlagen jeweils beigefügten Bedarfspläne zum neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen; das Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes, welchem der zugehörige Bedarfsplan anhängt, ist am 31.12.2016 in Kraft getreten.

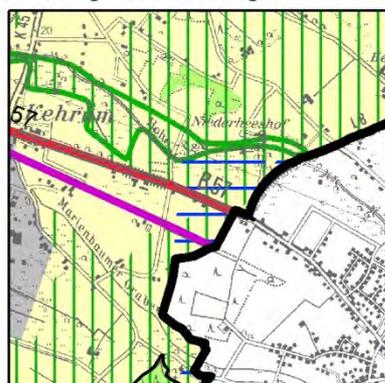
In diesem Bedarfsplan ist die Ortsumgehung Geldern nicht mehr enthalten. Es wird also seitens des Bundes kein Bedarf mehr für diese Straße gesehen. Eine Darstellung als Bedarfsplanmaßnahme mit Planzeichen 3.ab-2 ist daher nicht mehr möglich.

Dieser Verzicht auf eine Darstellung wird im Übrigen gestützt durch den LEP NRW, gemäß dessen Vorgaben (Ziel 8.1-2) Freiraum für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur nur in Anspruch genommen werden darf, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Vor dem Hintergrund des Verzichts des Bundes auf eine Aufnahme in den aktuellen Bedarfsplan ist davon auszugehen, dass ein derartiger Bedarf nicht gegeben ist.

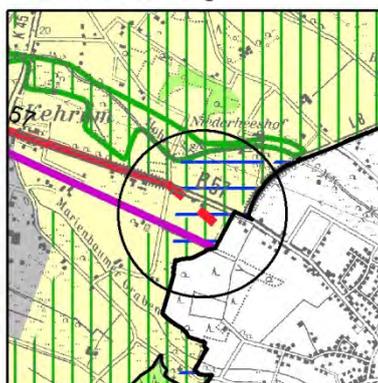
Die bisherige Darstellung der Ortsumgehung wird daher gestrichen. Hieraus ergibt sich – um ein zusammenhängendes Straßennetz darzustellen – die Notwendigkeit der Neudarstellung anderer Strecken, und zwar einerseits der B58 innerhalb der Ortslage und südwestlich der B9 sowie andererseits der L478 (Krefelder Straße) im Abschnitt zwischen Duisburger Straße und B9. Insbesondere Letztere (L478 über Krefelder Straße, Duisburger Straße) ermöglicht zusammen mit der L 362 (Seveleener Straße, Issum) eine Umfahrung der Gelderner Hauptortslage von der B9 zur B58 über Landesstraßen und bedient damit dieselbe Relation, die Gegenstand der im bisherigen Bedarfsplan enthaltenen Ortsumgehung war.

### Ä3BT-V-Kalkar Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

#### **Begründung:**

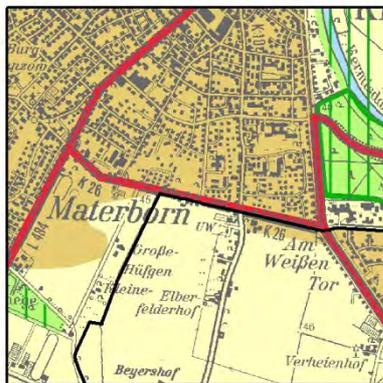
Der Regionalplan stellt entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes und des Landes zeichnerisch dar. Der Bundestag hat am 02.12.2016 die Ausbaugesetze ein-

schließlich der diesen als Anlagen jeweils beigefügten Bedarfspläne zum neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen; das Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes, welchem der zugehörige Bedarfsplan anhängt, ist am 31.12.2016 in Kraft getreten.

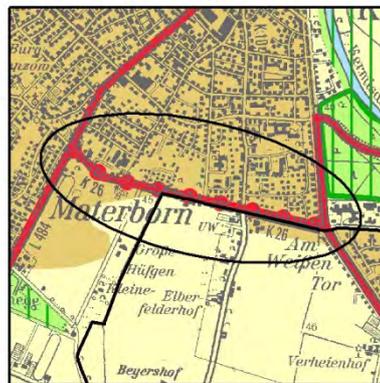
Darin neu enthalten als Trasse für den Vordringlichen Bedarf ist die Ortsumgehung Xanten-Marienbaum (B57). Diese Trasse liegt zum größten Teil außerhalb des Planungsraums des RPD, in ihrem westlichsten Teilabschnitt berührt sie jedoch das Kalkarer Stadtgebiet und ist daher mit einem kurzen Teilstück zeichnerisch darzustellen. Aufgrund des frühen Planungsstandes erfolgt eine Darstellung ohne räumliche Festlegung mit Planzeichen 3.ab-2).

### Ä3BT-V-Kleve Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

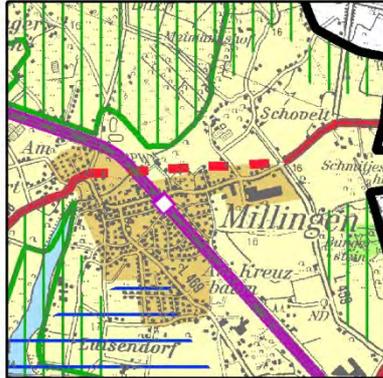
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

#### **Begründung:**

Die Darstellung der Straßen erfolgt unter Beachtung der in der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz vorgesehenen Planzeichen. Die Querallee stellt eine regional bedeutsame Verbindung zwischen der L 484 und der B 9 dar. Sie wurde bereits im zweiten Entwurf dargestellt, allerdings mit Planzeichen 3ab-1, welches gemäß der LPIG-DVO für Bundesautobahnen und Bundesstraßen – soweit nicht mit Planzeichen 3.aa) darzustellen – und Landesstraßen zu verwenden ist. Da es sich um eine Kreisstraße handelt, wird die Darstellung nochmals korrigiert und eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac vorgenommen.

## Ä3BT-V-Rees Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Der Entwurf des RPD sah in Rees-Millingen bisher eine schematische Darstellung einer Straßentrasse in einem Bereich vor, in dem auf fachrechtlicher Grundlage (Eisenbahnkreuzungsgesetz und Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) die Beseitigung eines Bahnübergangs geboten ist und für die aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Neutrassierung außerhalb der Ortslage erforderlich ist, welche jedoch aufgrund naturschutzfachlicher Konflikte bisher noch nicht genau verortet werden konnte.

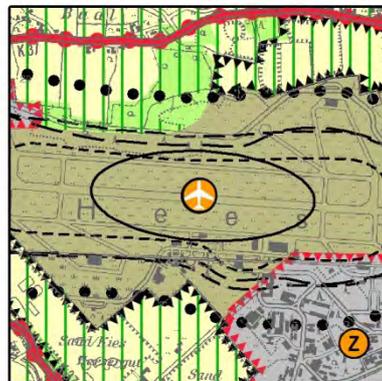
Da es sich bei der in Rede stehenden Maßnahme jedoch nicht um eine Bedarfsplanmaßnahme handelt, kann das bisher vorgesehene Planzeichen nicht zur Anwendung kommen. Auch eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac) als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen kommt nicht infrage, da es sich um die Verlegung einer Landesstraße (L458) handelt. Es erfolgt daher die Darstellung der Straße im Bestand innerhalb der Ortslage.

## Ä3BT-V-Weeze Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Mit Planzeichen 3.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. Da der betreffende LEP IV Schutz vor Fluglärm mittlerweile aufgehoben wurde, erfolgt keine Darstellung mit Planzeichen 3.da) mehr. Für die betreffenden Bereiche erfolgt statt dessen eine Darstellung mit Planzeichen 3.dc).

Die Darstellung mit Planzeichen dc) dient dazu, die Flughäfen der Planungsregion, auf denen größere Luftfahrzeuge operieren und großräumigere Verkehre abgewickelt werden können (Düsseldorf, Weeze / Niederrhein, Mönchengladbach) zeichnerisch darstellen zu können. § 35 Abs. 4 LPIG DVO eröffnet die Möglichkeit, Darstellungen sinngemäß aus den in Anlage 3 zur LPIG DVO angegebenen Planzeichen zu entwickeln, soweit Darstellungen erforderlich sind, für die diese keine Planzeichen enthält. Beim Planzeichen 3.dc) handelt es sich um eine solche Entwicklung eines Planzeichens. Die Plandarstellung entspricht damit insgesamt den übergeordneten raumordnerischen Vorgaben. Vorgesehen ist – ergänzend zur flächenhaften Darstellung mit Planzeichen 3.d) – die symbolhafte Darstellung eines weißen Flugzeugs auf orangefarbenem Grund.

## Ä3BT-V-Monheim-am-Rhein Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Im Monheimer Stadtgebiet wurden nach Erstellung des zweiten RPD-Entwurfs (2016) Umstufungen im Straßennetz vorgenommen (u.a. Straßenzug Rheinpromenade, Kapellenstraße, Bleer Straße zukünftig Gemeindestraße, Baumberger Chaussee zukünftig Teil der L353).

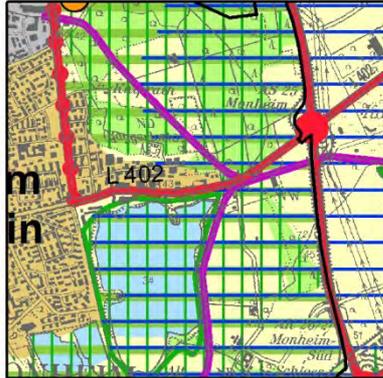
Im Falle einer Abstufung zur Gemeindestraße kann keine Darstellung mit dem Planzeichen 3.ab-1) mehr erfolgen; hier erfolgt nun eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac) als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße.

Für neue Landesstraßen kommt hingegen eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac) als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße nicht mehr in Betracht; hier erfolgt nun eine Darstellung mit dem Planzeichen 3.ab-1).

Insgesamt bleibt der Verlauf des in Monheim zeichnerisch dargestellten Straßennetzes jedoch gleich, so dass unverändert eine Erschließung der Monheimer Siedlungsräume gewährleistet ist.

## Ä3BT-V-Monheim-am-Rhein Nr.02

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Im Monheimer Stadtgebiet wurden nach Erstellung des zweiten RPD-Entwurfs (2016) Umstufungen im Straßennetz vorgenommen (u.a. Straßenzug Rheinpromenade, Kapellenstraße, Bleer Straße zukünftig Gemeindestraße, Baumberger Chaussee zukünftig Teil der L353).

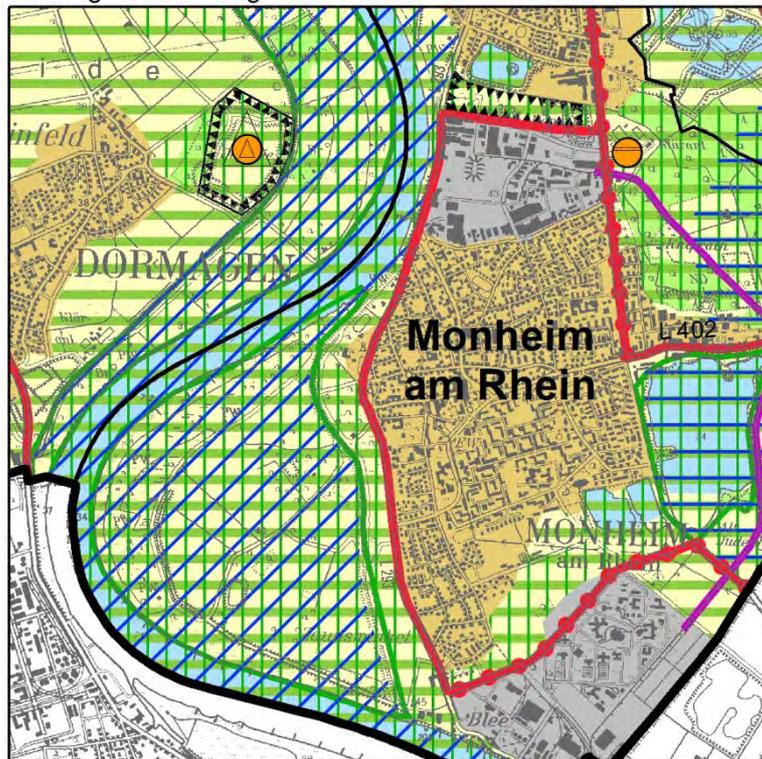
Im Falle einer Abstufung zur Gemeindestraße kann keine Darstellung mit dem Planzeichen 3.ab-1) mehr erfolgen; hier erfolgt nun eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac) als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße.

Für neue Landesstraßen kommt hingegen eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac) als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße nicht mehr in Betracht; hier erfolgt nun eine Darstellung mit dem Planzeichen 3.ab-1).

Insgesamt bleibt der Verlauf des in Monheim zeichnerisch dargestellten Straßennetzes jedoch gleich, so dass unverändert eine Erschließung der Monheimer Siedlungsräume gewährleistet ist.

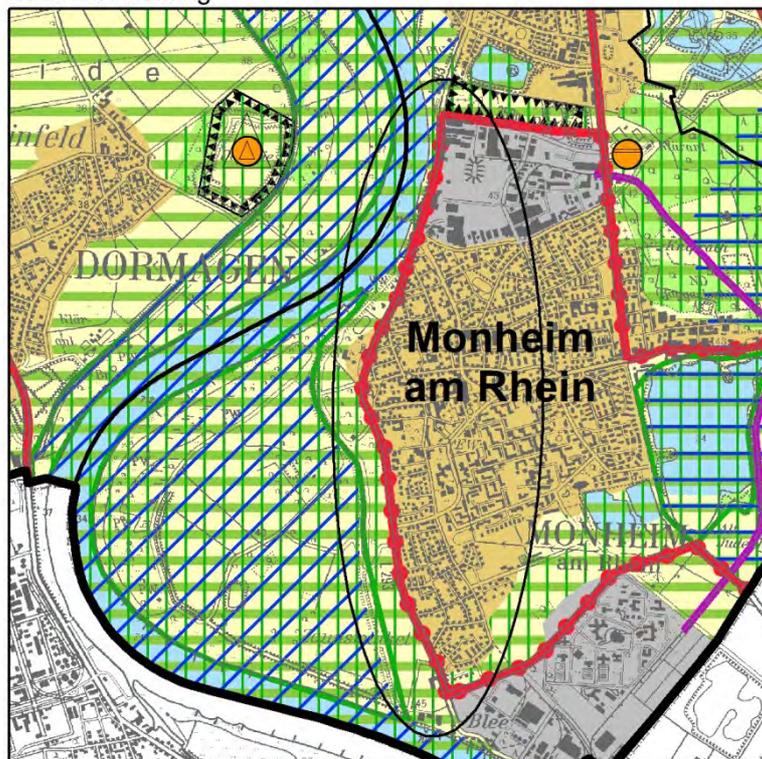
## Ä3BT-V-Monheim-am-Rhein Nr.03

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Im Monheimer Stadtgebiet wurden nach Erstellung des zweiten RPD-Entwurfs (2016) Umstufungen im Straßennetz vorgenommen (u.a. Straßenzug Rheinpromen-

nade, Kapellenstraße, Bleer Straße zukünftig Gemeindestraße, Baumberger Chaussee zukünftig Teil der L353).

Im Falle einer Abstufung zur Gemeindestraße kann keine Darstellung mit dem Planzeichen 3.ab-1) mehr erfolgen; hier erfolgt nun eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac) als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße.

Für neue Landesstraßen kommt hingegen eine Darstellung mit Planzeichen 3.ac) als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße nicht mehr in Betracht; hier erfolgt nun eine Darstellung mit dem Planzeichen 3.ab-1).

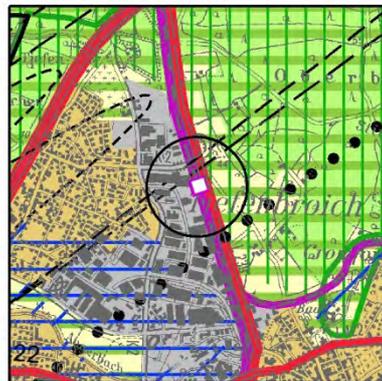
Insgesamt bleibt der Verlauf des in Monheim zeichnerisch dargestellten Straßennetzes jedoch gleich, so dass unverändert eine Erschließung der Monheimer Siedlungsräume gewährleistet ist.

### Ä3BT-V-Ratings Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

#### **Begründung:**

Zu den zeichnerisch darzustellenden Haltepunkten zählen u.a. die im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) aus dem Jahr 2009 enthaltenen Haltepunkte. Diese Bedingung ist für den Haltepunkt in Tiefenbroich an der Ratinger Weststrecke erfüllt, so dass die Darstellung entsprechend ergänzt wird.

Zur Darstellung von Haltepunkten generell wird darüber hinaus auf Kapitel 7.3.4 der Begründung verwiesen.

## Ä3BT-V-Ratings Nr.02

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

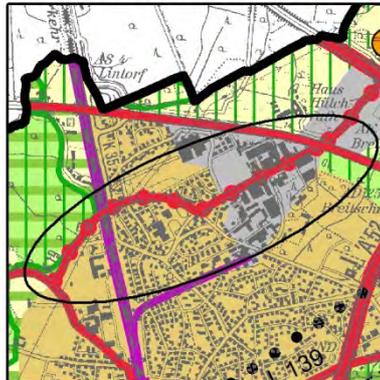
Anschlussstellen werden nur zeichnerisch dargestellt an BAB im Bestand sowie geplante Anschlussstellen an BAB, die entweder im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung oder einer Linienbestimmung verortet wurden (diese Darstellung kommt im Entwurf nicht zur Anwendung) oder denen im Einzelfall durch das Bundesministerium 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 Auffahrt 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. Die Korrektur der zeichnerischen Darstellung erfolgt vor dem Hintergrund dieser Darstellungssystematik. Der Verzicht auf die Darstellung im RPD führt nicht zu einer Ausschlusswirkung zur Planung oder Bau von neuen Anschlussstellen.

## Ä3BT-V-Ratings Nr.03

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

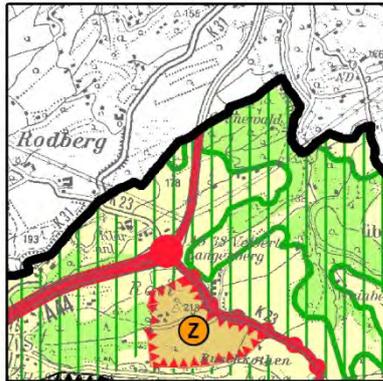
### Begründung:

Im bisherigen Entwurf war die K19 von Nordosten kommend nur bis zur A524 dar-

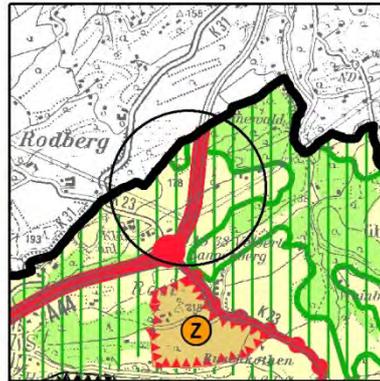
gestellt. Da dort jedoch keine Anschlussstelle an die Autobahn vorhanden ist, entsprach die Darstellung einer „Sackgasse“. Mit der Verlängerung der Darstellung bis zur Kalkumer Straße (L139) wird die Darstellung eines zusammenhängenden Straßennetzes gewährleistet.

### Ä3BT-V-Velbert Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

#### **Begründung:**

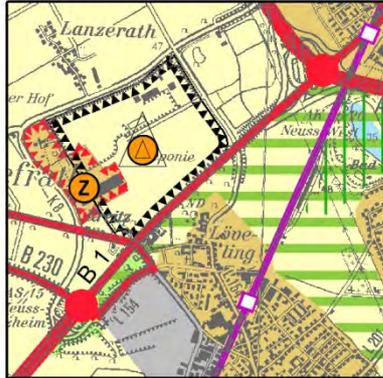
Der Regionalplan unterscheidet bei der Darstellung von Straßen entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz zwischen Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.aa-1) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie vorwiegend großräumige Verkehrsfunktionen erfüllen – sowie Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.ab-1) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie nicht mit Planzeichen 3.aa-1) darzustellen sind.

Als Autobahnen mit vorwiegend großräumiger Verkehrsfunktion werden die Autobahnen im Planungsraum mit ein- oder zweistelliger Nummer dargestellt. Bei den Autobahnen mit dreistelliger Nummer im Planungsraum handelt es sich um vergleichsweise kürzere Strecken mit regionaler Funktion (z.B. Verbindung größerer Autobahnen oder Zubringerfunktion); diese Trassen werden mit Planzeichen ab-1) dargestellt.

Für die Bundesautobahn A44 im Stadtgebiet von Velbert war bisher eine zeichnerische Darstellung mit Planzeichen 3.ab-1) vorgesehen. Auf Grundlage der voranstehend beschriebenen Systematik wird die Darstellung korrigiert und eine Darstellung mit Planzeichen 3.aa-1) vorgesehen.

## Ä3BT-V-Neuss Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Der Regionalplan unterscheidet bei der Darstellung von Straßen entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz zwischen Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.aa-1) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie vorwiegend großräumige Verkehrsfunktionen erfüllen – sowie Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.ab-1) – hierzu zählen u.a. Bundesautobahnen, soweit sie nicht mit Planzeichen 3.aa-1) darzustellen sind.

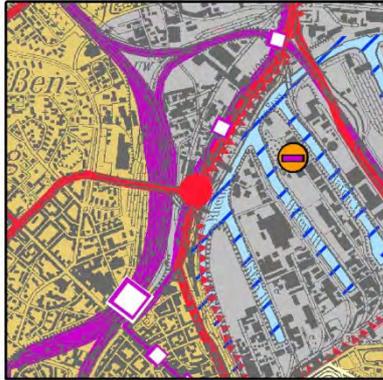
Als Autobahnen mit vorwiegend großräumiger Verkehrsfunktion werden die Autobahnen im Planungsraum mit ein- oder zweistelliger Nummer dargestellt. Bei den Autobahnen mit dreistelliger Nummer im Planungsraum handelt es sich um vergleichsweise kürzere Strecken mit regionaler Funktion (z.B. Verbindung größerer Autobahnen oder Zubringerfunktion); diese Trassen werden mit Planzeichen ab-1) dargestellt.

Für die Bundesautobahn A46 im Stadtgebiet von Neuss war bisher eine zeichnerische Darstellung mit Planzeichen 3.ab-1) vorgesehen. Auf Grundlage der voranstehend beschriebenen Systematik wird die Darstellung korrigiert und eine Darstellung mit Planzeichen 3.aa-1) vorgesehen.

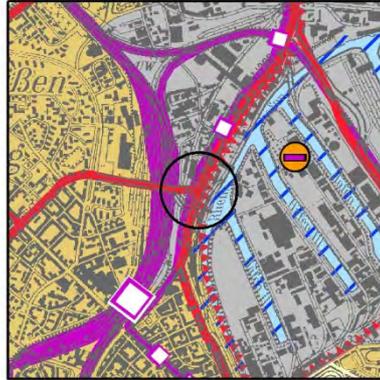
Bei der Löschung der Beschriftung „B1“ handelt es sich um eine nicht wesentliche Korrektur. Die Straße ist im weiteren Verlauf mit „A46“ beschriftet.

## Ä3BT-V-Neuss Nr.02

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

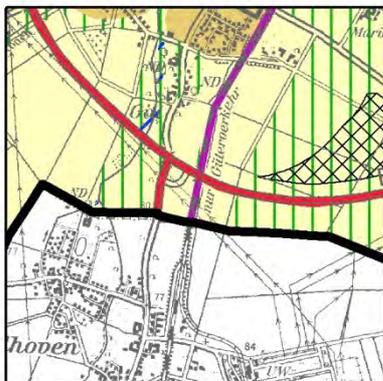
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

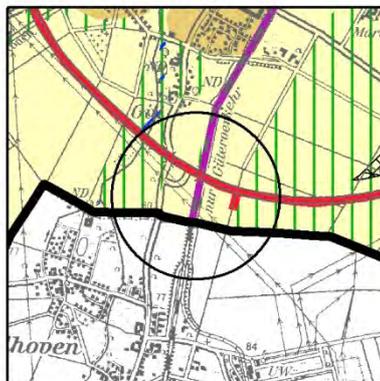
Anschlussstellen werden nur zeichnerisch dargestellt an BAB im Bestand sowie geplante Anschlussstellen an BAB, die entweder im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung oder einer Linienbestimmung verortet wurden (diese Darstellung kommt im Entwurf nicht zur Anwendung) oder denen im Einzelfall durch das Bundesministerium 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 Auffahrt 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. Die Korrektur der zeichnerischen Darstellung erfolgt vor dem Hintergrund dieser Darstellungssystematik. Der Verzicht auf die Darstellung im RPD führt nicht zu einer Ausschlusswirkung zur Planung oder Bau von neuen Anschlussstellen.

## Ä3BT-V-Rommerskirchen Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

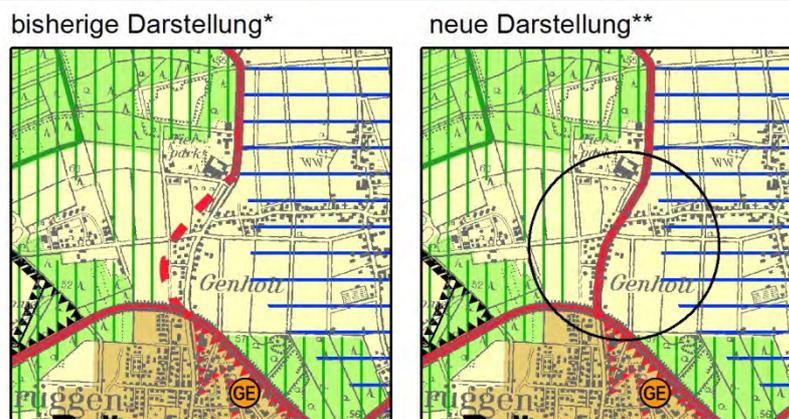
### Begründung:

Im zweiten Entwurf des RPD (2016) wurde ein Teilstück der vorhandenen B477

zwischen der Stadtgrenze zwischen Rommerskirchen und Bergheim (Regierungsbezirk Köln) und der Ortsumgehung Rommerskirchen (B59) dargestellt, um so die zeichnerische Darstellung eines Anschlusses an die geplanten B 477n Ortsumgehung Bergheim-Rheidt zu gewährleisten.

Zwischenzeitlich ist jedoch das Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes, welchem der zugehörige Bedarfsplan anhängt, am 31.12.2016 in Kraft getreten. Die Ortsumgehung Rheidt ist darin enthalten; allerdings wurde hierbei von einem weiter östlich liegenden Anschluss an die Ortsumgehung Rommerskirchen (B59) ausgegangen. Die Darstellung des RPD wird daher gegenüber dem zweiten Entwurf nochmals angepasst und die Trasse in der entsprechenden Lage mit Planzeichen 3ab-2 weiter östlich dargestellt. Hierzu wird im Übrigen auf die Ausführungen im Kapitel 7.3.2 der Begründung verwiesen. Die bestehende Bergheimer Straße (B477) wird dadurch in ihrem Bestand nicht beeinträchtigt.

### Ä3BT-V-Brücken Nr.01



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

#### **Begründung:**

Der Regionalplan stellt entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes und des Landes zeichnerisch dar.

Im bisherigen Bedarfsplan des Bundes war die B221 – Ortsumgehung Brüggen-Genholt – noch enthalten, und auf dieser Grundlage erfolgte bisher auch eine Aufnahme in den Entwurf des RPD.

Der Bundestag hat am 02.12.2016 die Ausbaugesetze einschließlich der diesen als Anlagen jeweils beigefügten Bedarfspläne zum neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen; das Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes, welchem der zugehörige Bedarfsplan anhängt, ist am 31.12.2016 in Kraft getreten.

In diesem Bedarfsplan ist die Ortsumgehung Brüggen-Genholt nicht mehr enthalten. Es wird also seitens des Bundes kein Bedarf mehr für diese Straße gesehen. Eine Darstellung als Bedarfsplanmaßnahme mit Planzeichen 3.ab-2 ist daher nicht mehr möglich.

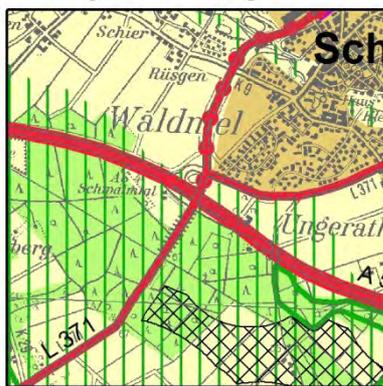
Dieser Verzicht auf eine Darstellung wird im Übrigen gestützt durch den LEP NRW, gemäß dessen Vorgaben (Ziel 8.1-2) Freiraum für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur nur in Anspruch genommen werden darf, wenn der Bedarf nicht

durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Vor dem Hintergrund des Verzichts des Bundes auf eine Aufnahme in den aktuellen Bedarfsplan ist davon auszugehen, dass ein derartiger Bedarf nicht gegeben ist.

Die bisherige Darstellung der Ortsumgebung wird daher gestrichen. Hieraus ergibt sich – um ein zusammenhängendes Straßennetz darzustellen – die Notwendigkeit einer Neudarstellung an anderer Stelle, weshalb die vorhandene Ortsdurchfahrt mit Planzeichen 3.ab-1) zeichnerisch dargestellt wird.

## Ä3BT-V-Schwalmtal Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Anschlussstellen werden 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 Auffahrt 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.

Die hier in Rede stehende Ergänzung der zeichnerischen Darstellung einer bestehenden Anschlussstelle in Schwalmtal erfolgt vor dem Hintergrund dieser Darstellungssystematik.

## Ä3BT-V-Schwalmtal Nr.02

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

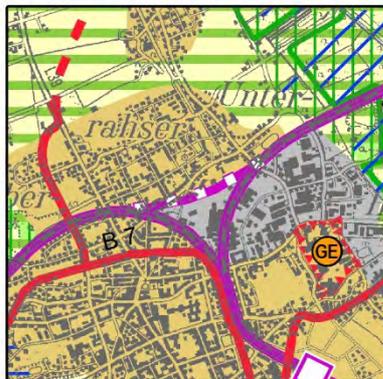
\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

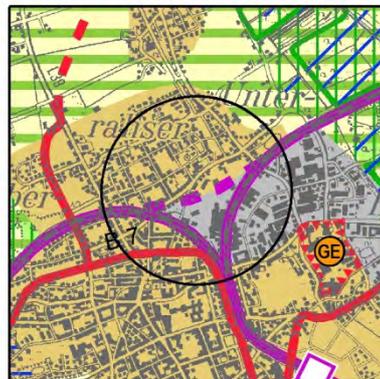
Anschlussstellen werden zeichnerisch dargestellt an BAB im Bestand sowie geplante Anschlussstellen an BAB, die entweder im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung oder einer Linienbestimmung verortet wurden (diese Darstellung kommt im Entwurf nicht zur Anwendung) oder denen im Einzelfall durch das Bundesministerium 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 Auffahrt 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. Die Ergänzung der zeichnerischen Darstellung einer bestehenden Anschlussstelle in Schwalmtal erfolgt vor dem Hintergrund dieser Darstellungssystematik.

## Ä3BT-V-Viersen Nr.01

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Die zeichnerische Darstellung der Viersener Kurve mit Planzeichen 3.ba-2) erfolgt vor dem Hintergrund des mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesschie-

nenwegeausbaugesetzes am 29.12.2016 in Kraft getretenen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Dieser enthält eine neue Kategorie „Maßnahmen des potentiellen Bedarfs“. Er sieht für diese Maßnahmen vor, dass sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, sobald nachgewiesen ist, dass sie die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen. Es handelt sich damit – zusätzlich zu allen anderen Maßnahmen der Bedarfspläne – auch bei den Maßnahmen des Potentiellen Bedarfs um Bedarfsplanmaßnahmen, die gemäß den Inhalten der DVO LPIG in die zeichnerische Darstellung des Regionalplans aufzunehmen sind. Die Viersener Kurve als Bestandteil der Ausbaustrecke Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen ist als eine derartige Maßnahme des Potentiellen Bedarfs Bestandteil des Bedarfsplans.

Zu dieser Maßnahme enthält der Bedarfsplan eine Fußnote „Oder mit stadtverträglicher umfahrender Alternative zur Viersener Kurve – Prüfung und Planung kann zu nachrangiger Umsetzung des Teilabschnitts führen“. Diese wurde im Rahmen der Ausschussberatungen eingebracht, um so zu berücksichtigen, dass derzeit ein von der EU gefördertes Projekt 3RX verschiedene Alternativen der Verbindung Antwerpen – Ruhrgebiet untersucht und dessen Ergebnis bei Erfüllung der üblichen Voraussetzungen in den Vordringlichen Bedarf aufnehmen zu können. Gleichwohl ist die Viersener Kurve Bestandteil des Bedarfsplans. Aus den Formulierungen geht hervor, dass die Viersener Kurve eine wesentliche Option zur Verwirklichung der gesamten Bedarfsplanmaßnahme darstellt. Die Möglichkeit einer Umsetzung ist daher mittels einer zeichnerischen Darstellung offenzuhalten.

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung erfolgt auf Grundlage der LPIG DVO; diese sieht vor, dass entsprechende Maßnahmen zeichnerisch in den Regionalplänen darzustellen sind. Durch die Darstellung wird gewährleistet, dass die Umsetzung der in den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes NRW verbindlich in Gesetzesform festgelegten Strecken langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird.

Im Planungsraum mit den Planzeichen 3.ba-2) und 3.bb-2) gesichert werden entsprechende regionalbedeutsame Bedarfsplanmaßnahmen, die bisher nur auf der Bedarfsplanung von Bund oder Land basieren und keine weiteren Verfahrensschritte durchlaufen haben. Mit Planzeichen 3.ba-2) dargestellt werden hierbei laut LPIG DVO Strecken des schienen- oder spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrs sowie Schienenschnellverkehrsstrecken.

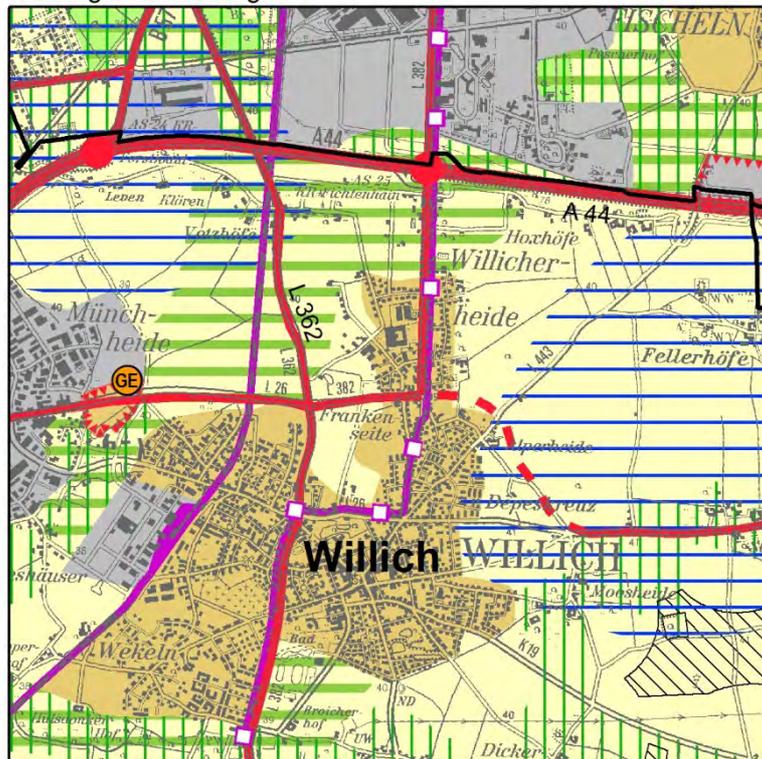
Die Darstellungen ohne räumliche Festlegung orientieren sich an der jeweils konkretesten erkennbaren Trassierung. In diesem Fall ist dies die im Rahmen der Bedarfsplanung untersuchte Trassenführung.

Die Darstellungen sind hinsichtlich ihrer Lage bei Planungen für Schienenwege der Bedarfspläne zu berücksichtigen. Die genauere Lage einer Trasse in diesem Korridor wird durch das nachfolgende Planfeststellungsverfahren weiter präzisiert.

Die Darstellungen (Strichstärke) werden in Abhängigkeit von den jeweils zu erwartenden Verkehren sowie den jeweils anschließenden Schienendarstellungen in Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.ba-2) sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.bb-2) unterteilt. Eine Darstellung etwaiger Haltepunkte erfolgt aufgrund des frühen Planungsstandes an diesen Trassen nicht.

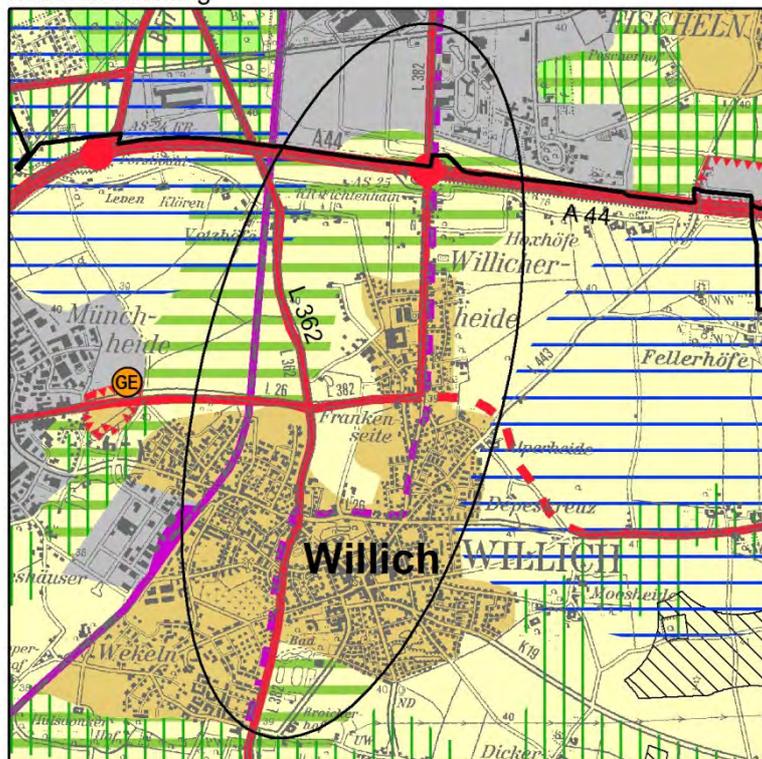
# Ä3BT-V-Willich Nr.01

bisherige Darstellung\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

neue Darstellung\*\*



\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

## Begründung:

Die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung erfolgt auf Grundlage der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz (LPIG DVO);

diese sieht vor, dass diese Maßnahmen zeichnerisch in den Regionalplänen darzustellen sind. Durch die Darstellung wird gewährleistet, dass die Umsetzung der in den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes NRW verbindlich in Gesetzesform festgelegten Strecken langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird.

Die hier in Rede stehende Trasse ist als Projekt von Krefeld, TEW Tor 3, nach Willich-Wekeln, Schiefbahner Straße, Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene) des Landes NRW.

Im Planungsraum mit den Planzeichen 3.ba-2) und 3.bb-2) gesichert werden entsprechende regionalbedeutsame Bedarfsplanmaßnahmen, die bisher nur auf der Bedarfsplanung von Bund oder Land basieren und keine weiteren Verfahrensschritte durchlaufen haben. Mit Planzeichen 3.bb-2) dargestellt werden hierbei laut LPiG DVO Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs.

Die Darstellungen ohne räumliche Festlegung orientieren sich an der jeweils konkretesten erkennbaren Trassierung. In diesem Fall ist dies die im Rahmen der Bedarfsplanung untersuchte Trassenführung. Die Darstellungen sind hinsichtlich ihrer Lage bei Planungen für Schienenwege der Bedarfspläne zu berücksichtigen. Die genauere Lage einer Trasse in diesem Korridor wird durch das nachfolgende Planfeststellungsverfahren weiter präzisiert.

Die Darstellungen (Strichstärke) werden in Abhängigkeit von den jeweils zu erwartenden Verkehren sowie den jeweils anschließenden Schienendarstellungen in Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr (Planzeichen 3.ba-2) sowie Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Planzeichen 3.bb-2) unterteilt. Eine Darstellung etwaiger Haltepunkte erfolgt aufgrund des frühen Planungsstandes an diesen Trassen nicht.

## Ä3BT-V-Willich Nr.02

bisherige Darstellung\*



neue Darstellung\*\*



\*Darstellung gemäß RR-Beschluss vom 23.06.2016

\*\*Derzeit beabsichtigte geänderte Darstellung (3. Beteiligung)

### Begründung:

Der LEP NRW gibt in Ziel 8.1-2 vor, dass Freiraum für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur nur in Anspruch genommen werden darf, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Für die Ortsum-

gehung Willich-Schiefbahn ist nicht erkennbar, dass sie dieser Vorgabe entspricht. Die Darstellung wird daher gestrichen. Sofern dieser Nachweis zu einem späteren Zeitpunkt erbracht werden kann, wäre dann ggf. über eine entsprechende Planänderung zu entscheiden. Etwaigen Straßenneubauten innerhalb des Siedlungsraumes steht der Planentwurf aber auch nicht entgegen. Z3 in Kapitel 5.1.4 eröffnet zudem die Möglichkeit einer Umstufung oder Verlagerung der Funktionen von Straßen innerhalb von Siedlungsbereichen.

Aufgrund eines Hinweises aus dem Erörterungstermin im Mai 2017 wird innerhalb der Ortslage die Darstellung auf den Verlauf der L361 gelegt.