

Regionalplan Düsseldorf (RPD)

2. Thementabelle Kap. 5.1 Verkehrsinfrastruktur

zur 3. Beteiligung und entsprechenden Erörterung

5.1 Verkehrsinfrastruktur

5.1.1 Übergreifende Aspekte

Kürzel	Ausgleichsvorschläge (AGV) zu Stellungnahmen von Verfahrensbeteiligten aus der 3. Beteiligung	Die Nummern entsprechender Anregungen (kein Anspruch auf Vollständigkeit) zu den AGV (links)
Kap. 5.1.1-Allgemein		
Kap. 5.1.1-G1		
Kap. 5.1.1-G2		
Kap. 5.1.1-G3	<p><u>Lärmschutz bei überregionalen Verkehrswegen</u> Die Stadt Meerbusch regt an, lärmbelastete Räume in einer Beikarte darzustellen und in einem eigenen Kapitel Vorgaben zur Kostenübernahme von Schallschutzmaßnahmen zu machen.</p> <p>Die in der Stellungnahme angesprochenen Darstellungen gehören nicht zu den vorgesehenen Änderungen am Entwurf des RPD, die im Rahmen der 3. Beteiligung offen gelegen haben. Zur Orientierung sei hier dennoch auf Folgendes hingewiesen: Die Anregung wurde bereits im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren vorgebracht. Es wird auf die regionalplanerischen Bewertungen/AGV unter diesem Kürzel in der ersten Thementabelle verwiesen.</p>	V-1156-2017-09-19/21

5.1.2 Wasserstraßen und Ruhehäfen

Kürzel	Ausgleichsvorschläge (AGV) zu Stellungnahmen von Verfahrensbeteiligten aus der 3. Beteiligung	Die Nummern entsprechender Anregungen (kein Anspruch auf Vollständigkeit) zu den AGV (links)
Kap. 5.1.2-G1	<u>Verhältnis zu anderen Planungen / Nutzungen</u> Die RWE Power AG regt an, Aussagen zur Abwägung mit fachplanungsrechtlich oder in Braunkohlenplänen festgelegten Nutzungen des Rheins in G1 aufzunehmen. Die in der Stellungnahme angesprochene Darstellung gehört nicht zu den vorgesehenen Änderungen am Entwurf des RPD, die im Rahmen der 3. Beteiligung offen gelegen haben. Zur Orientierung sei hier dennoch auf Folgendes hingewiesen: Die Anregung wurde bereits im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren vorgebracht. Es wird auf die regionalplanerischen Bewertungen unter diesem Kürzel in der 1. Thementabelle verwiesen. Diese gelten auch hier.	V-4101-2017-10-02/03
Kap. 5.1.2-Z1	<u>Erläuterungen / Natura 2000</u> Zum Thema Natura 2000 wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.2 Erl. 3. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier. Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommuntabellen gelten somit nicht mehr.	

5.1.3 Schienennetz

Kürzel	Ausgleichsvorschläge (AGV) zu Stellungnahmen von Verfahrensbeteiligten aus der 3. Beteiligung	Die Nummern entsprechender Anregungen (kein Anspruch auf Vollständigkeit) zu den AGV (links)
Kap. 5.1.3-Allgemein	<u>Berücksichtigung einzelner Projekte</u> DB Immobilien benennt unter verschiedene Projektplanungen, die im RPD berücksichtigt werden sollen.	V-3008-2017-10-09/02 V-3008-2017-10-09/08 V-3008-2017-10-09/11

	<p>Die in der Stellungnahme angesprochenen Darstellungen gehören nicht zu den vorgesehenen Änderungen am Entwurf des RPD, die im Rahmen der 3. Beteiligung offen gelegen haben. Zur Orientierung sei hier dennoch auf Folgendes hingewiesen: Die Anregungen wurden bereits im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren vorgebracht. Es wird auf die regionalplanerischen Bewertungen / AGV unter diesem Kürzel in der 1. Thementabelle verwiesen.</p> <p><u>Verhältnis zum Busverkehr</u></p> <p>Die DB Immobilien führt aus, dass die DB Netz AG für Kapitel 5.1.3 eine Ergänzung regionaler Buslinien mit hoher Ergänzungsfunktion zum Schienennetz anregt. In diesem Zusammenhang wird auch der Wunsch nach einer vom sonstigen Straßenverkehr unabhängigen Führung derartiger Buslinien geäußert.</p> <p>Die in der Stellungnahme angesprochenen Darstellungen gehören nicht zu den vorgesehenen Änderungen am Entwurf des RPD, die im Rahmen der 3. Beteiligung offen gelegen haben. Zur Orientierung sei hier dennoch auf Folgendes hingewiesen: Die Anregungen wurden bereits im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren vorgebracht. Es wird auf die regionalplanerischen Bewertungen / AGV unter diesem Kürzel in der 1. Thementabelle verwiesen.</p>	
Kap. 5.1.3-G1		
Kap. 5.1.3-Z1	<p><u>Schutz schienenverkehrlicher Planungen / Baumaßnahmen gegenüber entgegenstehenden Planungen oder Maßnahmen</u></p> <p>Zum Schutz schienenverkehrlicher Planungen / Baumaßnahmen gegenüber entgegenstehenden Planungen oder Maßnahmen wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.3 Z1. Zum Verzicht auf die Darstellung sonstiger regionalbedeutsamer Schienenwege bzw. die entsprechenden Ausführungen in den Erläuterungen wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.3 Erl. 2, Ä3BT-Kap. 5.1.3 Erl. 4 und Ä3BT-Kap. 8.1 Legende und Kategorisierung Nr.02. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier.</p> <p>Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden</p>	<p>V-1160-2017-09-28/07 V-1168-2017-10-18/05-C</p>

	<p>Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.</p> <p>Der Kreis Viersen und die Stadt Viersen fordern die Streichung der Ziele Z1 (Schutz von Planung oder Bau aller dargestellten Schienenwege gegenüber entgegen stehenden Planungen und Maßnahmen) und Z4 (Schutz der Konkretisierung von Linienverläufen oder des Baus von Schienendarstellungen ohne räumliche Festlegung gegenüber entgegen stehenden Planungen und Maßnahmen). Die Vorgaben würden u.a. auch für zeichnerische Darstellungen ohne räumliche Festlegung gelten; im Falle der Viersener Kurve würde dadurch eine nachrichtliche Übernahme unvertretbare Einschränkungen für die kommunale Planungshoheit entfalten.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Es handelt sich bei den zeichnerischen Darstellungen ohne räumliche Festlegung nicht um nachrichtliche Übernahmen. Die zeichnerischen Darstellungen von Schienenwegen erfolgen entsprechend den Inhalten der LPIG DVO. Diese sieht vor, dass Bedarfsplanmaßnahmen zeichnerisch dargestellt werden. Grundsatz 8.1-4 des LEP NRW sieht überdies vor, dass die Regionalplanung für die Trassen und funktional zugeordneten Flächen der Verkehrsachsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie der entsprechenden Bedarfspläne des Bundes und des Landes planerische Flächenvorsorge betreiben soll. Der Schutz der Darstellungen gegenüber einer entgegenstehenden Inanspruchnahme mittels einer Zielfestlegung ist daher erforderlich und stellt keine unvertretbare Einschränkung der kommunalen Planungshoheit dar.</p>	
Kap. 5.1.3-Z2		
Kap. 5.1.3-G2		
Kap. 5.1.3-G3	<p><u>Umsetzungsplanungen für Schienenwege</u></p> <p>Zum Thema Umsetzungsplanungen für Schienenwege wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.3 G3. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier.</p> <p>Etwaiige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.</p>	<p>V-1160-2017-09-28/06</p> <p>V-1168-2017-10-18/05-B</p> <p>V-2002-2017-10-04/17</p>

	<p>Der Kreis Viersen und die Stadt Viersen sprechen sich gegen die Überarbeitung des G3 (Orientierung von Planung und Linienabstimmung an Regionalplandarstellungen ohne räumliche Festlegung) aus. Durch diese Vorgabe würde im Falle der Viersener Kurve eine nachrichtliche Übernahme eine räumlich konkretisierte Bindungswirkung für weitere fachplanerische Schritte entfalten. Der Regionalplan gehe in diesem Punkt weit über die zugewiesene raumordnerischen Funktion für Verkehrsstrassen hinaus. Ähnlich argumentiert das Landesbüro der Naturschutzverbände. Es spricht sich gegen die Bindung nachgeordneter Planungsebenen aus; diese solle sich nicht auf eine hinsichtlich der Linienführung noch nicht abgestimmte Trasse beziehen.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Es handelt sich bei den von dieser Vorgabe betroffenen zeichnerischen Darstellungen ohne räumliche Festlegung nicht um nachrichtliche Übernahmen. Die im Grundsatz angesprochene zeichnerische Darstellung erfolgt entsprechend den Inhalten der LPIG DVO, die vorsieht, dass Bedarfsplanmaßnahmen zeichnerisch dargestellt werden; die Planzeichen 3.ba-2 und 3.bb-2 sind hierbei ausdrücklich für die Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung vorgesehen. Grundsatz 8.1-4 des LEP NRW sieht überdies vor, dass die Regionalplanung für die Trassen und funktional zugeordneten Flächen der Verkehrsachsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie der entsprechenden Bedarfspläne des Bundes und des Landes planerische Flächenvorsorge betreiben soll. Der G3 ist vor diesem Hintergrund erforderlich, um den darin angesprochenen zeichnerischen Darstellungen eine inhaltliche Aussage zuzuordnen; er geht dabei nicht über die zugewiesenen raumordnerischen Funktionen für Verkehrsstrassen hinaus, sondern erfüllt vielmehr seine von Seiten des Landes zugewiesene Steuerungsfunktion. Gleichzeitig besteht durch die Formulierung („...sollen sich ... orientieren...“) jedoch ein hinreichender Spielraum für die spätere Konkretisierung von Trassen.</p>	
Kap. 5.1.3-Z3		
Kap. 5.1.3-G4	Zum Erhalt kommunaler Schienennetze bzw. den entsprechenden Ausführungen in den Erläuterungen wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.3 Erl. 12. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten	

	<p>auch hier. Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.</p>	
Kap. 5.1.3-G5	<p><u>Andienung von dargestellten Haltepunkten</u> Zum Thema Andienung von dargestellten Haltepunkten wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.3 G5. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier. Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.</p> <p>Das Landesbüro der Naturschutzverbände begrüßt grundsätzlich die in G5 vorgesehene Überprüfung der Einrichtung und Andienung aller dargestellten Haltepunkte, regt jedoch gleichzeitig eine Differenzierung zwischen neuen bzw. nicht hinsichtlich ihrer Machbarkeit überprüften und alten bzw. entsprechend überprüften Haltepunkten an.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. In die Kategorie der „alten“ Haltepunkte würden zurzeit nur die bereits bestehenden Haltepunkte sowie solche Haltepunkte, die Bestandteil von Bedarfsplanmaßnahmen sind, fallen. Für diese ist von einer hinreichenden Bestimmtheit des Planungsauftrags auszugehen. Im Übrigen kann auch aus der geänderten Formulierung abgeleitet werden, dass – sofern technisch und fahrplanmäßig möglich – Einrichtung und Andienung der dargestellten Haltepunkte begrüßt würden.</p>	V-2002-2017-10-04/18
Kap. 5.1.3-G6	<p><u>Radabstellanlagen</u> Zum Thema Radabstellanlagen wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.3 Erl. 15. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier. Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.</p>	
Kap. 5.1.3-Z4	<p><u>Schutz schienenverkehrlicher Trassen ohne räumliche Festlegung gegenüber entgegenstehenden Planungen oder Maßnahmen</u> Zum Schutz schienenverkehrlicher Trassen ohne räumliche Festlegung gegenüber</p>	

	<p>entgegenstehenden Planungen oder Maßnahmen wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.3 Z4 Ä3BT-Kap. 5.1.3 Erl. 4 und Ä3BT-Kap. 8.1 Legende und Kategorisierung Nr.02. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier.</p> <p>Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.</p>	
--	--	--

5.1.4 Straßennetz

Kürzel	Ausgleichsvorschläge (AGV) zu Stellungnahmen von Verfahrensbeteiligten aus der 3. Beteiligung	Die Nummern entsprechender Anregungen (kein Anspruch auf Vollständigkeit) zu den AGV (links)
Kap. 5.1.4-Allgemein		
Kap. 5.1.4-Z1		
Kap. 5.1.4-G1		
Kap. 5.1.4-Z2	<p><u>Trassen ohne räumliche Festlegung</u></p> <p>Zum Thema Trassen ohne räumliche Festlegung wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.4 Z2 und Ä3BT-Kap. 5.1.4 Erl. 2. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier.</p> <p>Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.</p>	
Kap. 5.1.4-G2	<p><u>Verzicht auf die schematische Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen</u></p> <p>Zum Verzicht auf die schematische Darstellung von Bedarfsplanmaßnahmen wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.4 G2 ,Ä3BT-Kap. 5.1.4 Erl. 2 und Ä3BT-Kap. 8.1 Planzeicheninhalte und -merkmale Nr.</p>	V-2002-2017-10-04/19

01. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier.
Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.

Das Landesbüro der Naturschutzverbände wendet sich gegen die Änderungen Ä3BT-Kap. 5.1.4 Z2, Ä3BT-Kap. 5.1.4 G2, und Ä3BT-Kap. 5.1.4 Erl. 2 (S. 50-51), die sich alle aus dem Verzicht auf die schematische Verwendung der Planzeichen 3.ba-2 und 3.bb-2 als gerade gestrichelte Linie ergeben (Darstellung der genannten Planzeichen nur noch als geschwungene Linie). Es führt aus, erst nach abgeschlossenem Linienbestimmungsverfahren sollten derartige Darstellungen mit den damit verbundenen Bindungswirkungen erfolgen. Die betroffenen Straßenplanungen seien von der Regionalplanungsbehörde nicht hinreichend detailliert beplant worden, um in der vorgesehenen Form dargestellt werden zu können. Im Rahmen der Linienbestimmung könnten sich durchaus Abweichungen von vorher angedachten Trassierungen ergeben. Es verweist außerdem auf seine diesbezüglichen Stellungnahmen im ersten und zweiten Beteiligungsverfahren.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Die hier in Rede stehenden textlichen Darstellungen sowie die damit im Zusammenhang stehenden zeichnerischen Darstellung entsprechen den Inhalten der LPIG DVO (Anlage 3), die vorsieht, dass Bedarfsplanmaßnahmen zeichnerisch dargestellt werden und die dabei unterscheidet zwischen Darstellungen mit durchgezogener Linie (Planzeichen 3.aa-1 und 3.ab-1) für mindestens linienbestimmte Trassen und Darstellungen mit gestrichelter Linie (Planzeichen 3.aa-2 und 3.ab-2) für Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung. Linienbestimmte Trassen ordnet die DVO damit ausdrücklich nicht den Darstellungen mit gestrichelter Linie zu. Für noch nicht linienbestimmte Trassen ist damit die gestrichelte Linie das anzuwendende Planzeichen. Um dem naturgemäß noch vergleichsweise geringen Detaillierungsgrad der Planung gerecht zu werden, wurde die entsprechende textliche Vorgabe in Kapitel 5.1.4, die die Bindung nachfolgender verkehrlicher Planungsstufen beschreibt, als Grundsatz formuliert, der der Abwägung zugänglich ist, und es wird darin lediglich eine Orientierung am dargestellten Verlauf vorgegeben. Für etwaige fachlich begründete Abweichungen von aus regionalplanerischer Sicht favorisierten Trassen besteht damit ein hinreichender Spielraum. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die mit gestrichelter

	Linie dargestellten Bedarfsplanmaßnahmen später weiter konkretisiert werden können, was über das Ziel 2 in Kapitel 5.1.4 erfolgt. Die hier in Rede stehenden Vorgaben erfüllen damit ihre von Seiten des Landes zugewiesene Steuerungsfunktion. Bezüglich der im ersten und zweiten Beteiligungsverfahren eingereichten Stellungnahmen wird auf die zugehörigen regionalplanerischen Bewertungen / AGV in den ersten Themen- und Kommunaltabellen verwiesen.	
Kap. 5.1.4-Z3		

5.1.5 Flughäfen / Luftverkehr

Kürzel	Ausgleichsvorschläge (AGV) zu Stellungnahmen von Verfahrensbeteiligten aus der 3. Beteiligung	Die Nummern entsprechender Anregungen (kein Anspruch auf Vollständigkeit) zu den AGV (links)
Kap. 5.1.5-Allgemein	<p><u>Gleichberechtigung von Nutzern und Betreibern</u> Die Flughafen Düsseldorf GmbH regt im Rahmen der zweiten Verfahrensbeteiligung an, die Erläuterung 1 zu Kapitel 5.1.5 um eine Erwähnung der Belange der Flughafennutzer und –betreiber zu ergänzen. Der Anregung wird nicht entsprochen. Es wird hierzu auf den Ausgleichsvorschlag / regionalplanerische Bewertung in der 1. Thementabelle Kap. 5.1 Verkehrsinfrastruktur unter diesem Kürzel unter der Überschrift „Gleichberechtigung von Nutzern und Betreibern“ verwiesen.</p> <p><u>Flughafenentwicklung / Kapazitätsanpassungen</u> Die Flughafen Düsseldorf GmbH regt im Rahmen der zweiten Verfahrensbeteiligung im Kontext der Diskussion um die Kooperation von Flughäfen an, die Aussagen zu ausreichenden Kapazitäten auf die einzelnen Flughäfen und nicht auf die Region insgesamt zu beziehen und auf die Aussagen zum regionalen Ausgleich von Nutzen und Lasten in der Region bzw. zur regional angemessenen Verteilung der positiven und negativen Auswirkungen des Luftverkehrs und zur Kooperation von Flugplätzen als hierfür bedeutsame Option zu verzichten.</p>	<p>V-3013-2016-10-17/02</p> <p>V-3013-2016-10-17/01 V-3013-2016-10-17/03</p>

	<p>Der Anregung wird nicht entsprochen. Es wird hierzu auf den Ausgleichsvorschlag / regionalplanerische Bewertung in der 1. Thementabelle Kap. 5.1 Verkehrsinfrastruktur unter diesem Kürzel unter der Überschrift „Flughafenentwicklung / Kapazitätsanpassungen“ verwiesen.</p> <p><u>Schutz gegen Fluglärm</u> Die Flughafen Düsseldorf GmbH regt im Rahmen der zweiten Verfahrensbeteiligung an, in den RPD Hinweise aufzunehmen, wie mit der erweiterten Schutzzone zu verfahren ist bzw. welche Bedeutung die erweiterte Schutzzone hat.</p> <p>Der Anregung wird nicht entsprochen. Es wird hierzu auf den Ausgleichsvorschlag / regionalplanerische Bewertung in der 1. Thementabelle Kap. 5.1 Verkehrsinfrastruktur unter diesem Kürzel unter der Überschrift „Schutz gegen Fluglärm“ verwiesen.</p> <p>Die Stadt Meerbusch fordert ein eigenes Kapitel zum Thema Schutz gegen Fluglärm mit einer Darstellung belasteter Bereiche und der Lärmschutzzonen.</p> <p>Die in der Stellungnahme angesprochene Darstellung gehört nicht zu den vorgesehenen Änderungen am Entwurf des RPD, die im Rahmen der 3. Beteiligung offen gelegen haben. Zur Orientierung sei hier dennoch auf Folgendes hingewiesen: Die Anregung wurde bereits im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren vorgebracht. Es wird auf die regionalplanerischen Bewertungen / AGV unter diesem Kürzel in der 1. Thementabelle verwiesen. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p>V-3013-2016-10-17/05 V-1156-2017-09-19/22</p>
Kap. 5.1.5-G1	<p><u>Bindungswirkung „Betreiber der Verkehrsflughäfen“</u> Zur Bindungswirkung des Begriffs „Betreiber der Verkehrsflughäfen“ wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – auf die im Rahmen der 3. Beteiligung ausgelegten Unterlagen hingewiesen und zwar konkret Ä3BT-Kap. 5.1.5 Erl. 2. Die dortigen Ausführungen und Begründungen gelten auch hier.</p> <p>Etwaige gegenteilige regionalplanerische Bewertungen/AGV in vorhergehenden Themen- oder Kommunaltabellen gelten somit nicht mehr.</p> <p>Unter V-3013-2017-09-27/02 wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeführt, die unter Ä3BT-Kap. 5.1.5 Erl. 2 vorgenommene Ergänzung der Erläuterungen gehe über die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Bindungswirkungen des Raumordnungsgesetzes (ROG) hinaus und unterwerfe generell Maßnahmen von Personen des Privatrechts den Bindungswirkungen der Erfordernisse der</p>	<p>V-3013-2017-09-27/02 V-3013-2016-10-17/01 V-3013-2016-10-17/03 V-1156-2017-09-19/22 V-3008-2017-10-09/10</p>

Raumordnung. Außerdem erwecke die Ergänzung den Eindruck, das ROG habe hinsichtlich Grundverfahren der Raumordnung eine Bindungswirkung auch für Betreiber von Flughäfen, was jedoch nur für Behörden, nicht aber für die Betreiber von Flughäfen der Fall sei. Der G1 solle daher unter Verzicht auf den Passus „die Betreiber der Verkehrsflughäfen“ formuliert werden.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Zur Aussage, die vorgenommene Ergänzung gehe über das ROG hinaus und unterwerfe generell Maßnahmen von Personen des Privatrechts den Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung, ist **richtigzustellen**, dass dies nicht der Fall ist. Die in Rede stehende Formulierung umfasst den Passus „bei Vorliegen der Voraussetzungen des Raumordnungsgesetzes“ und enthält damit eine klare Beschränkung auf die gesetzlich vorgesehenen Fälle. Auch zur zweiten Aussage, die Formulierung erwecke den Eindruck, dass das ROG hinsichtlich Grundverfahren der Raumordnung eine Bindungswirkung auch für Betreiber von Flughäfen habe, ist **richtigzustellen**, dass die in Rede stehende Formulierung durch den Zusatz in Klammern „(Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung gegenüber Personen des Privatrechts)“ deutlich macht, worauf die Aussage sich bezieht. An der Formulierung wird daher festgehalten.

Kooperation von Flughäfen

Die Flughafen Düsseldorf GmbH regt im Rahmen der zweiten Verfahrensbeteiligung an, in G1 sowie den zugehörigen Erläuterungen die Aussagen zu ausreichenden Kapazitäten auf die einzelnen Flughäfen und nicht auf die Region insgesamt zu beziehen und auf die Aussagen zum regionalen Ausgleich von Nutzen und Lasten in der Region bzw. zur regional angemessenen Verteilung der positiven und negativen Auswirkungen des Luftverkehrs und zur Kooperation von Flugplätzen als hierfür bedeutsame Option zu verzichten.

Der Anregung wird nicht entsprochen. Es wird hierzu auf den Ausgleichsvorschlag / regionalplanerische Bewertung in der 1. Thementabelle Kap. 5.1 Verkehrsinfrastruktur unter diesem Kürzel unter der Überschrift „Kooperation von Flughäfen“ verwiesen.

Die Stadt Meerbusch hat angeregt, Passagen aus dem ersten Entwurf (2014) in der Begründung (Kapitel 5.1.5) beizubehalten.

Die in der Stellungnahme angesprochene Aussage gehört nicht zu den vorgesehenen Änderungen am Entwurf des RPD, die im Rahmen der 3. Beteiligung offen gelegen

	<p>haben. Zur Orientierung sei hier dennoch auf Folgendes hingewiesen: Die Anregung wurde bereits im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren vorgebracht. Es wird auf die regionalplanerischen Bewertungen / AGV unter diesem Kürzel in der 1. Thementabelle verwiesen. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Anbindung der Flughäfen an den ÖV</u> Die Flughafen Düsseldorf GmbH regt im Rahmen der zweiten Verfahrensbeteiligung an, in G1 anstelle der leistungsfähigen Anbindung der Flughäfen an die Netze des öffentlichen Verkehrs eine solche an Straßen und Schienenwege vorzusehen. Mit der gewählten Formulierung („Netze des öffentlichen Verkehrs“) wird das Verkehrssystem angesprochen, das eine verträgliche Andienung der Flughäfen für große Personenzahlen gewährleisten kann und das bisher noch nicht für alle Flughäfen im Planungsraum auf leistungsfähigem Niveau ausgebaut ist. Durch den Verzicht auf die Erwähnung einer konkreten Ausbauf orm (Schiene oder Straße) werden diesbezüglich entsprechende Handlungsoptionen offen gehalten. Der Anregung wird daher nicht entsprochen.</p> <p>Die DB Immobilien begrüßt die Formulierung in G1 zur Anbindung an den ÖV und betont die Bedeutung der Anbindung des Flughafens durch kommunale Schienenverkehrsmittel.</p> <p>Die in der Stellungnahme angesprochenen Darstellungen gehören nicht zu den vorgesehenen Änderungen am Entwurf des RPD, die im Rahmen der 3. Beteiligung offen gelegen haben. Zur Orientierung sei hier dennoch auf Folgendes hingewiesen: Die Anregungen wurden bereits im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren vorgebracht. Es wird auf die regionalplanerischen Bewertungen / AGV unter diesem Kürzel („Verkehrliche Anbindung der Flughäfen“) in der 1. Thementabelle verwiesen.</p>	
Kap. 5.1.5-G2	<p><u>Definition Flughafenaffinität</u> Die Flughafen Düsseldorf GmbH regt im Rahmen der zweiten Verfahrensbeteiligung an, den Begriff der Flughafenaffinität in der Erläuterung 3 zu Kapitel 5.1.5 weiter zu fassen und die geschäftliche Ausrichtung der betroffenen gewerblichen Nutzungen bzw. überregional oder international ausgerichtete Dienstleistungsunternehmen</p>	V-3013-2016-10-17/04

	<p>einzubeziehen. Der Anregung wird nicht entsprochen. Es wird hierzu auf den Ausgleichsvorschlag / regionalplanerische Bewertung in der 1. Thementabelle Kap. 5.1 Verkehrsinfrastruktur unter diesem Kürzel unter der Überschrift „Definition Flughafenaffinität“ verwiesen.</p>	
--	---	--

5.1.6 Radwege

Kürzel	Ausgleichsvorschläge (AGV) zu Stellungnahmen von Verfahrensbeteiligten aus der 3. Beteiligung	Die Nummern entsprechender Anregungen (kein Anspruch auf Vollständigkeit) zu den AGV (links)
Kap. 5.1.6-Allgemein		
Kap. 5.1.6-G1		
Kap. 5.1.6-G2		