



Stadt Kamen

Der Bürgermeister

Vorlage

Nr. 30/2002

Fachbereich Planung und Umwelt

vom: 04.03.2002

Beschlussvorlage

öffentlich

nichtöffentlich

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Planungs- und Umweltausschuss

Bezeichnung des TOP

37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund - Unna - Hamm, im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede, Metrorapid NRW
hier: Stellungnahme der Stadt Kamen

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Kamen beschließt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Änderung des Gebietsentwicklungsplanes die nachfolgende Stellungnahme der Verwaltung

Sachverhalt und Begründung (einschl. finanzielle Möglichkeit der Verwirklichung):

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Arnsberg hat in seiner Sitzung am 28. September 2001 beschlossen u.a. die 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplans (GEP), Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund – Unna – Hamm, im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede zu ändern. Hintergrund der Änderung ist die Festlegung einer Vorzugstrasse für den Metrorapid NRW zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf mit optionaler Weiterführung bis zum Flughafen Dortmund.

Die Stadt Kamen hat die Verfahrensunterlagen erhalten mit der Möglichkeit, bis zum 8. März 2002 eine Stellungnahme zu dem Änderungsentwurf abgeben zu können. Die Verwaltung hat die Bezirksregierung um Verlängerung der Frist bis zum 15. März 2002 gebeten.

Im vorgelegten Textband wird die Planung zur GEP-Änderung erläutert:

1. Darstellung des Planungsvorhabens und Zielsetzung

Durch den Einsatz der Magnetschwebbahn-Technologie auf der Strecke zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Flughafen als Ergänzung des vorhandenen Angebotes soll der Personennah- und -regionalverkehr gestärkt werden und auch für die Zukunft attraktiv gestaltet werden.

Durch eine konsequente Einbindung der Metrorapid-Haltepunkte in die Hauptbahnhöfe von Düsseldorf, Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum und Dortmund soll die Verknüpfung mit dem schienengebundenen Fernverkehr, dem bestehenden Regionalverkehr sowie mit lokalen städtischen Verkehrsbetrieben gewährleistet werden.

Die Bezirksregierung geht davon aus, dass durch die angestrebte kurze Taktfolge, die gute Erreichbarkeit und die Verknüpfung mit dem übrigen ÖV-Netz eine Verlagerung der Personenverkehre von der Straße auf die Schiene/Metrorapid zu erwarten ist.

Die vorgeschlagene Vorzugstrasse verläuft zwischen Düsseldorf und Dortmund ca. 98 % auf bestehenden Bahnanlagen oder in direkter Bündelung mit Bahnlinien oder Straßen. Dies soll nicht zu einer Einschränkung bisheriger oder geplanter Bedienungsqualitäten im Regional- oder Nahverkehr führen. Die optionale Anbindung Flughafen Dortmund könnte zu 60% im Anbau an vorhandene Bahnlinien oder gebündelt mit Bahn oder Straße trassiert werden.

Neben der Attraktivierung des öffentlichen Personenverkehrs werden auch positive Effekte auf die regionale Wirtschaft aber auch auf den Wirtschaftsstandort NRW erwartet.

2. Kongruenz mit den landesplanerischen Zielen

Die Bezirksregierung sieht in der Planung zum Metrorapid eine Kongruenz zu mehreren landesplanerischen Zielen. Durch den Bau einer Metrorapidstrecke von Düsseldorf nach Dortmund werden u.a.:

- großräumige Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung gestärkt.
- vorrangig vorhandene Verkehrswege weiterentwickelt. Der Metrorapid verläuft zwischen Düsseldorf und Dortmund im wesentlichen über bestehende Bahnanlagen oder in enger Bündelung mit Bahnlinien bzw. Straßen.
- die Verkehrsinfrastruktur umwelt-, sozial- und stadtverträglich fortentwickelt. Bezüglich der Lärmemissionen und Energieverbrauch wird der Metrorapid bei gleicher Geschwindigkeit dem Eisenbahnsystem gegenüber als überlegen eingestuft.
- die Wettbewerbschancen des ÖPNV dauerhaft verbessert. Durch Attraktivierung und Verkürzung der Reisezeiten werden deutliche Verlagerungseffekte von der Straße auf den ÖPNV erwartet. Die Bezirksregierung geht davon aus, dass 5,4 Mio Autofahrten jährlich auf den umweltfreundlichen Personennahverkehr durch den Metrorapid verlagert werden können.
- regionale Verkehrsnetze gestärkt. Durch die Führung des Metrorapides über die Hauptbahnhöfe der Oberzentren soll eine Verknüpfung mit den regionalen Verkehrsnetzen gewährleistet werden.

3. Projektbeschreibung

Betriebssystem:

Für den Metrorapid kommt die Transrapid-Technik mit berührungsfreier elektromagnetischer Trag-, Führ-, und Antriebstechnik zum Einsatz. Da weder mechanische Reibung erzeugt wird noch elektromagnetische Energieumwandlung notwendig ist, fahren die Magnetbahnzüge bei gleicher Geschwindigkeit leiser und energieeffizienter als Eisenbahnen. Die elektromagnetischen Wirkungen auf die Umgebung liegen im Bereich des natürlichen Erdmagnetfeldes.

Der Fahrweg lässt sich entsprechend den Anforderungen der Geländesituation bzw. der städtebaulichen Gegebenheiten in verschiedenen Bauformen ausführen:

- Hochlage, aufgeständert
- Niveaulage
- Einschnittslage
- Tunnel

Die Schallemissionen des Transrapides resultiert im wesentlichen aus dem Luftwiderstand des Fahrzeuges, der wiederum abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit ist. Für den Metrorapid ist ein Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h vorgesehen, die auf dem Streckenabschnitt zwischen Düsseldorf Flughafen und Duisburg Hbf erreicht werden kann.

Betriebsprogramm:

In dem Projekt Metrorapid ist vorgesehen, tagsüber in der Zeit von 5.00 – 20.00 Uhr im 10 Minuten Takt und abends (20.00 – 1.00) im 20 Minuten Takt zu fahren. Die Fahrge-
schwindigkeit liegt aufgrund der besonderen Technik über den im Regionalverkehr üblichen Fahrge-
schwindigkeiten. In einigen Streckenabschnitten soll eine Geschwindigkeit von 200 – 250km/h erreicht werden. Dadurch sollen Fahrzeiteinsparungen von rund einem Drittel erreicht werden. Folgender Vergleich wird von der Bezirksregierung angestellt:

Relation	Fahrzeitvergleich		
	Metrorapid	IC	S-Bahn
Düsseldorf Hbf – Dortmund Hbf	37 Min.	57 Min.	91 Min.

Trassenführung:

Der Metrorapid soll die zwei wichtigsten Verkehrskorridore in NRW, die Rhein- und Ruhr-Achse erschließen, mit den Stationen:

- Düsseldorf Hbf
- Flughafen Düsseldorf
- Duisburg Hbf
- Mülheim Hbf
- Essen Hbf
- Bochum Hbf
- Dortmund Hbf

Eine Weiterführung bis zum Flughafen Dortmund wird als Option betrachtet. In diesem Fall soll die Trasse von Dortmund Hbf bis zur Querung der L 663n entlang der Bahnstrecke verlaufen. Von hier verläuft die Trasse in Bündelung mit der L 663n bis zum ehemaligen Kasernengelände, von wo aus der Freiraum zwischen Brackel und Asseln in südlicher Richtung durchfahren würde. Nach der Querung der S-Bahnstrecke wird der Freiraum im westlichen Vorfeld des Flughafens gequert. In Bündelung mit der Wickeder Chaussee wird der Flughafen erreicht.

Zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf verläuft die geplante Trasse des Metro-rapides fast durchgehend in Bündelung mit vorhandenen Verkehrsanlagen. Lediglich auf dem Stadtgebiet Bochum liegt auf einer Länge von ca. 1,3 km eine freie Trassierung vor. Zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Flughafen werden ca. 5,1 km in freier Trassierung geführt.

Die Streckenlänge ohne die optionale Weiterführung zum Dortmunder Flughafen beträgt ca. 78,6 km. Für diese Strecke wird eine Fahrzeit von 37 Minuten kalkuliert. Mit der Weiterführung zum Dortmunder Flughafen erhöht sich die Streckenlänge auf 92,4 km und die Fahrzeit auf 45 Minuten.

4. Integration in die bestehenden Verkehrssysteme

Der Metrorapid soll als Verkehrsmittel des Regionalverkehrs eng mit dem Schienenfernverkehr (ICE, EC, IC, IR) und dem bestehenden Regionalverkehr (RE, RB, S-Bahn) sowie den lokalen städtischen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Dies soll durch die Einbindung des Metro-rapides in die Hauptbahnhöfe gewährleistet werden, wo der Metro-rapid an bestehenden Bahnsteigen halten soll.

Die kurze Taktfolge macht eine gezielte Ausrichtung des Metro-rapid-Fahrplanes auf Anschlüsse überflüssig. Ein wichtiges Element zur Steigerung der Attraktivität und Verminderung von Unstiegs-wiederständen soll die vollständige Integration des Metro-rapides in den VRR-Tarif sein.

5. Verkehrliche und verkehrswirtschaftliche Bewertung

Unter der Voraussetzung, dass der Metrorapid in das regionale Tarifs-system ohne Zuschläge eingebunden wird, geht die planende Behörde davon aus, dass rund 29,3 Mio Fahrgäste pro Jahr den Metrorapid im Basisnetz nutzen. Dabei wird das Teilstück von Bochum nach Dortmund im Prognosejahr 2015 mit 8,4 Mio Personen-fahrten als das am wenigsten genutzte und das Teilstück von Düsseldorf zum Flughafen Düsseldorf mit 16,4 Mio Personen-fahrten als das am stärksten genutzte bewertet.

Für die übrigen Streckenabschnitte werden für das Jahr 2015 folgende Prognosewerte erwartet:

- Düsseldorf Flughafen – Duisburg 16,2 Mio Personen-fahrten
- Duisburg – Essen 14,4 Mio Personen-fahrten
- Essen – Bochum 12,0 Mio Personen-fahrten

In einer erwarteten Gesamtverkehrsleistung von ca. 1,02 Mrd. Personen-kilometer pro Jahr sind ca. 216 Mio. Personen-kilometer von Fahrgästen enthalten, die ohne den Metro-rapid den motorisierten Individualverkehr nutzen würden.

6. Allgemeine Projektwirkungen

Dem Metrorapid werden aufgrund der eingesetzten Magnetschwebbahn-Technologie entscheidende Vorteile gegenüber der Rad-Schiene Technik zugeschrieben, u.a.:

- Keine Abgasemissionen entlang der Strecke
- Geringe Erschütterungen und Lärmemissionen aufgrund kontaktlosem Fahren
- Hohes Sicherheitsniveau (Entgleisen nicht möglich)
- Kaum zusätzliche Trennwirkung (im wesentlichen Nutzung vorhandener Bahnanlagen bzw. in Bündelung mit diesen)
- Günstiger Energieverbrauch

Beim Metrorapid sind auch Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Diese sind in einer Umweltverträglichkeitsstudie detailliert untersucht worden. Die Stadt Kamen ist, sofern die im Änderungsverfahren festgelegte Vorzugstrasse genutzt wird, nicht direkt von den Auswirkungen des Metrorapides betroffen.

Schallemissionen:

Die Schallemissionen werden beim Metrorapid aufgrund des berührungsfreien Antriebs maßgeblich aufgrund aerodynamischer Geräusche verursacht. Im Vergleich zur Rad-Schiene-Technik schneidet der Metrorapid günstiger ab. Je nach Geschwindigkeit liegt der Emissionspegel des Metrorapides ca. 10 – 12 dB(A) niedriger als bei S-Bahn bzw. ICE mit gleicher Geschwindigkeit. Selbst bei der vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h wird der Emissionspegel des Metrorapides um 9 dB(A) unter dem des ICE (62,4 dB(A)) bei einer Geschwindigkeit von 250 km/h angegeben.

Erschütterungsemissionen:

Nach den vorliegenden Messergebnissen sollen Erschütterungen in einem Streifen von ca. 50 m Breite, ausgehend von der Fahrwegmitte, wahrnehmbare Größenordnungen erreichen.

Elektromagnetische Felder:

Nach Messungen am Transrapid auf der Versuchsstrecke im Emsland wurden Werte ermittelt, die deutlich unterhalb der festgelegten (europäischen) Grenzwerten liegen. In der Fahrzeugkabine sind demnach die elektromagnetischen Felder geringer als das natürliche Magnetfeld der Erde.

Auswirkungen auf Umweltschutzgüter:

Für die Vorzugstrasse zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf werden auf ca. 98 % Streckenlänge die zu erwartenden projektbedingten Auswirkungen auf die Umwelt als gering eingeschätzt.

Für die optionale Anbindung des Dortmunder Flughafens werden aufgrund der zu 40% freien Trassierung relevante Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch (Erholungsfunktion), Tiere (Vogellebensräume) und Landschaft (Landschaftsbild) erwartet.

7. Streckenverlauf

Für die Festlegung des Verlaufs der Metrorapidstrecke wurden verschiedene Varianten geprüft. Insgesamt wurden 42 verschiedene Varianten der Streckenführung geprüft.

Für den Teilabschnitt zwischen Dortmund Hbf und dem Flughafen Dortmund, der evtl. auch direkte Auswirkungen auf das Stadtgebiet Kamen haben kann, wurden 12 Varianten untersucht.

Unter diesen Varianten ist die sogenannte Ostanbindung des Flughafen Dortmund-Wickede. Hier wird die Trasse möglichst lang entlang der Bahnstrecke Dortmund - Hamm geführt und erst östlich des Flughafens nach Süden geführt, um dann von Osten her den Flughafen zu erreichen.

Eine Trassierung der Ostanbindung soll so erst zwischen Husen und Kurl nach Süden geführt werden und würde das Kamener Stadtgebiet südlich von Zweihausen und westlich der Wickeder Straße durchqueren.

Andere Varianten der Anbindung schwenken bereits weiter westlich, etwa auf der Höhe des Dortmunder Stadtteils Scharnhorst nach Süden und erschließen den Flughafen von Westen oder direkt von Norden aus.

Geprüft wurde auch eine Führung vom Dortmunder Hbf aus nach Süden und entlang der Dortmunder Stadtteile Hombruch, Hörde, Schüren, Aplerbeck und Sölde.

Aufgrund der Bewertung und Abwägung der verschiedenen Varianten wurde die Vorzugstrasse für den Streckenverlauf der Metrorapidstrecke festgelegt. Demnach soll der Metrorapid zunächst entlang der Bahnlinie Dortmund-Hamm verlaufen. Mit der L 663n schwenkt der Trassenverlauf nach Süden und quert die S-Bahnstrecke Dortmund-Unna zwischen den Dortmunder Ortsteilen Brackel und Asseln. Von dort aus geht die Trasse weiter bis zur Wickeder Chaussee und erreicht entlang dieser Straße den Flughafen von Westen aus.

Stellungnahme der Stadt Kamen zur 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund – Unna – Hamm:

Die Stadt Kamen sieht in dem Projekt Metrorapid eine Möglichkeit, den ÖPNV nachhaltig zu attraktivieren und zu stärken. Hierdurch kann eine Verlagerung von Teilen des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene/Metrorapid erreicht werden.

Auch kann davon ausgegangen werden, dass durch den Metrorapid positive Effekte auf die regionale Wirtschaft und auf den Wirtschaftsstandort NRW erzielt werden können.

Insofern befürwortet die Stadt Kamen die Planungen für den Metrorapid auf der Strecke zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf.

Der Bau des Metrorapides darf jedoch nicht zu Einschränkungen im Ausbau des weiteren schienengebundenen Nahverkehrs führen. Es muss gewährleistet sein, dass es aufgrund der finanzieller Verpflichtungen beim Bau des Metrorapides nicht die Landes- und Bundesmittel zum Ausbau vorhandener ÖV-Systeme verringert werden. Vielmehr muss auf den Zubringerstrecken im Regionalverkehr zu den Metrorapid-Haltepunkten, wie z. B. die Strecke Hamm – Dortmund Hbf ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Verkehrsangebot gewährleistet werden. Eine entsprechend notwendige Erweiterung der Gleisinfrastruktur sollte berücksichtigt werden.

In der Erläuterung zu dem neuen Ziel 64 (1) des GEP – *Magnetschwebebahn im Bereich der Hauptentwicklungsachse Düsseldorf – Dortmund* - (s. Anlage) soll zusätzlich der Hinweis

aufgenommen werden, dass neben dem Metrorapid ein ausreichend bemessenes Schienennetz mit dichtem und koordinierten Taktverkehr vorzuhalten ist (vgl. Erläuterungen zur GEP Änderung Teilb. Bochum, Hagen).

Die Stadt Kamen hat mit den Anliegerkommunen der Strecke Dortmund- Kamen – Hamm bereits 1990 und 1997 Resolutionen beschlossen, die den zügigen Ausbau der Gleisinfrastruktur auf dieser Strecke fordern. Dies ist notwendig, um ein leistungsfähiges Regional- bzw. Nahverkehrsangebot anbieten zu können, frei von den Zwängen, die durch den Fernverkehr entstehen. Mit der Realisierung des Metrorapides wird die Strecke Dortmund-Kamen-Hamm als Zubringer zum Metrorapid an Bedeutung gewinnen. Dies muss in den Planungen zum Metrorapid berücksichtigt werden.

Als Verkehrsträger im Regionalverkehr muss der Metrorapid in das regionale Tarifsystem, dem VRR Tarif, eingebunden werden, d.h. für Fahrten mit dem Metrorapid kommt der VRR Tarif ohne Zuschläge zur Anwendung. Nur so kann in dieser Region das Ziel erreicht werden, möglichst viele Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.

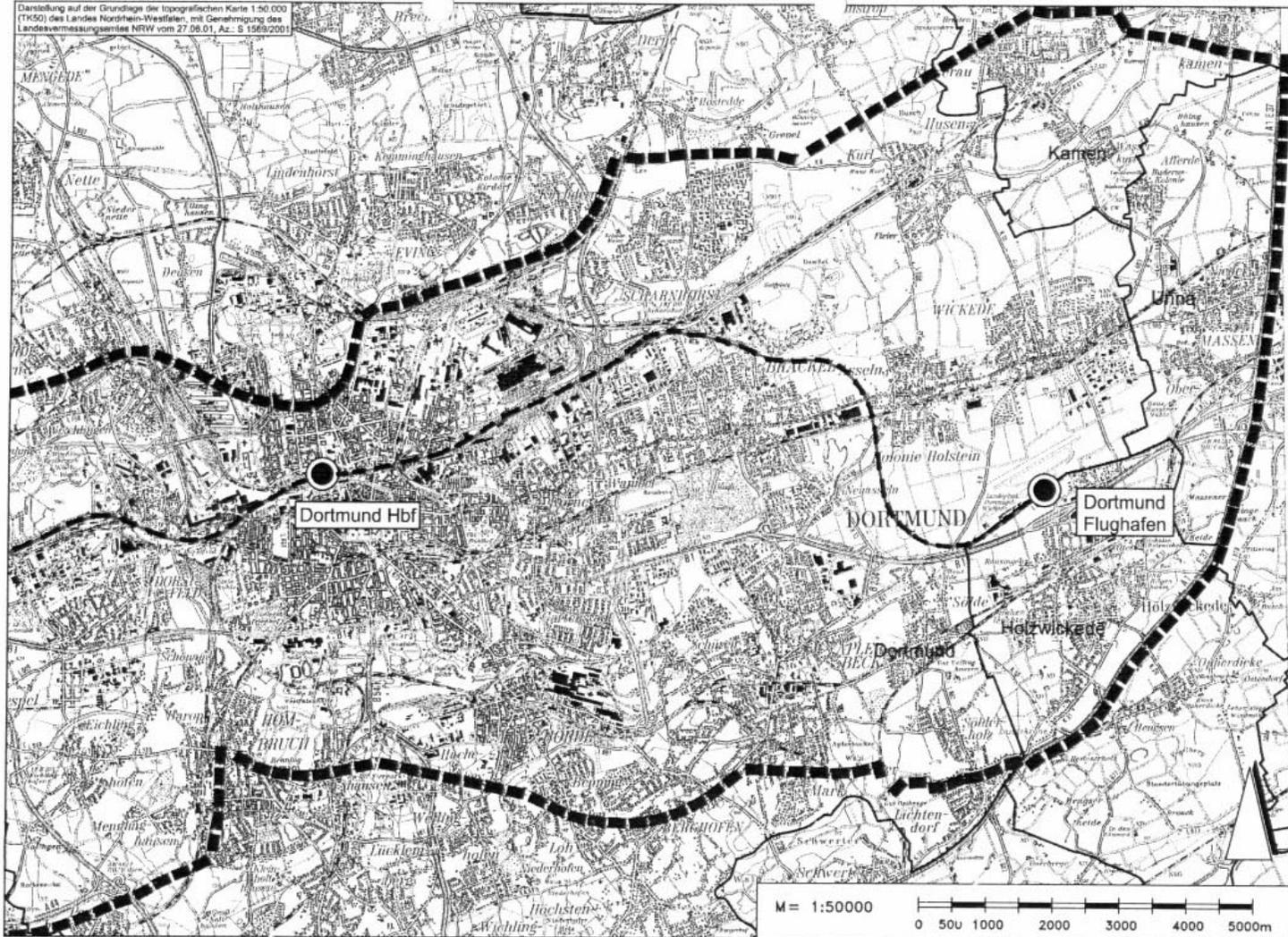
Die optionale Anbindung des Flughafens Dortmund wird von der Stadt Kamen abgelehnt. Während zwischen Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf der überwiegende Teil der Trasse des Metrorapides auf bestehenden Bahnanlagen oder in enger Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen verläuft, wird zwischen Dortmund Hbf und Flughafen etwa 40 % der Strecke frei geführt. Hierdurch werden Freiräume durchschnitten, die u.a. als Lebensraum für Tiere (Vogellebensraum) und als Naherholungsbereich dienen. Diese Funktionen würden durch die Führung der Metrorapidstrecke durch diese Freiräume deutlich eingeschränkt.

Das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Dortmund erstellte Ornithologische Gutachten von 1994 bewertet den Freiraum südlich von Asseln, durch den der Metrorapid geführt werden soll, als Gebiet mit mittlerer Wertstufe. Diese Wertstufe kann sich durch sammelnde oder rastende Vögel in der Herbstzeit zu einer hohen Wertigkeit verschieben. Insgesamt wurden im Mai 1994 5 gefährdete Arten hier kartiert, sowie verschiedene Arten die auf der Vorwarnliste als zurückgehende Art geführt werden. Hierzu zählt auch die Feldlerche. „Die Feldlerche ist ausschließlich auf offene und weiträumige Landschaften angewiesen“ (Kuth, Christian: Ornithologisches Gutachten zum Ausbau des Flughafens Dortmund, 1994).

Statt den Flughafen Dortmund über den Metrorapid vom Dortmunder Hbf aus zu erschließen, sollte aus Sicht der Stadt Kamen ein Konzept zur Erschließung des Flughafens durch den ÖPNV aus der näheren Region heraus entwickelt werden. Es besteht derzeit keine ÖPNV Verbindung zwischen den benachbarten Mittelzentren zum Dortmunder Flughafen. Durch den Metrorapid wird eine Anbindung des Flughafens Dortmund an die Oberzentren des Ruhrgebietes geschaffen. Dies entspricht jedoch nicht der Funktion des Dortmunder Flughafens als Regionalflughafen, der in erster Linie für den Geschäftsreiseverkehr bestimmt sein soll.

Aufgrund der oben aufgeführten Gründe, soll die Verbindung von Dortmund Hbf zum Dortmunder Flughafen nicht als Trasse für den Metrorapid in den Gebietsentwicklungsplan aufgenommen werden.

Darstellung auf der Grundlage der topografischen Karte 1:50.000 (TK50) des Landes Nordrhein-Westfalen, mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes NRW vom 27.06.01, Az.: S 1569/2001



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

Seite 152, Ziffer 8.3. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Überschrift zu Ziffer 8.3.1 lautet:

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

Ziel 64 (1) **neu.**

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

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

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

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

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

Die Änderung des Gebietsentwicklungsplanes führt zu folgendem neuen Text:

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

Ziel 30 (1) *neu*:

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

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

In der Erläuterung auf Seite 130 wird der zweite Absatz geändert und lautet wie folgt:

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

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

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

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

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

Änderungsentwurf

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

„Metrorapid

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

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

„Metrorapid

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

Der Metrorapid soll überwiegend ebenerdig und parallel zum vorhandenen Schienenverkehr fahren. Im Plangebiet verläuft die Trasse des Metrorapid parallel zur Stadtgrenze Gelsenkirchen/Bochum.“