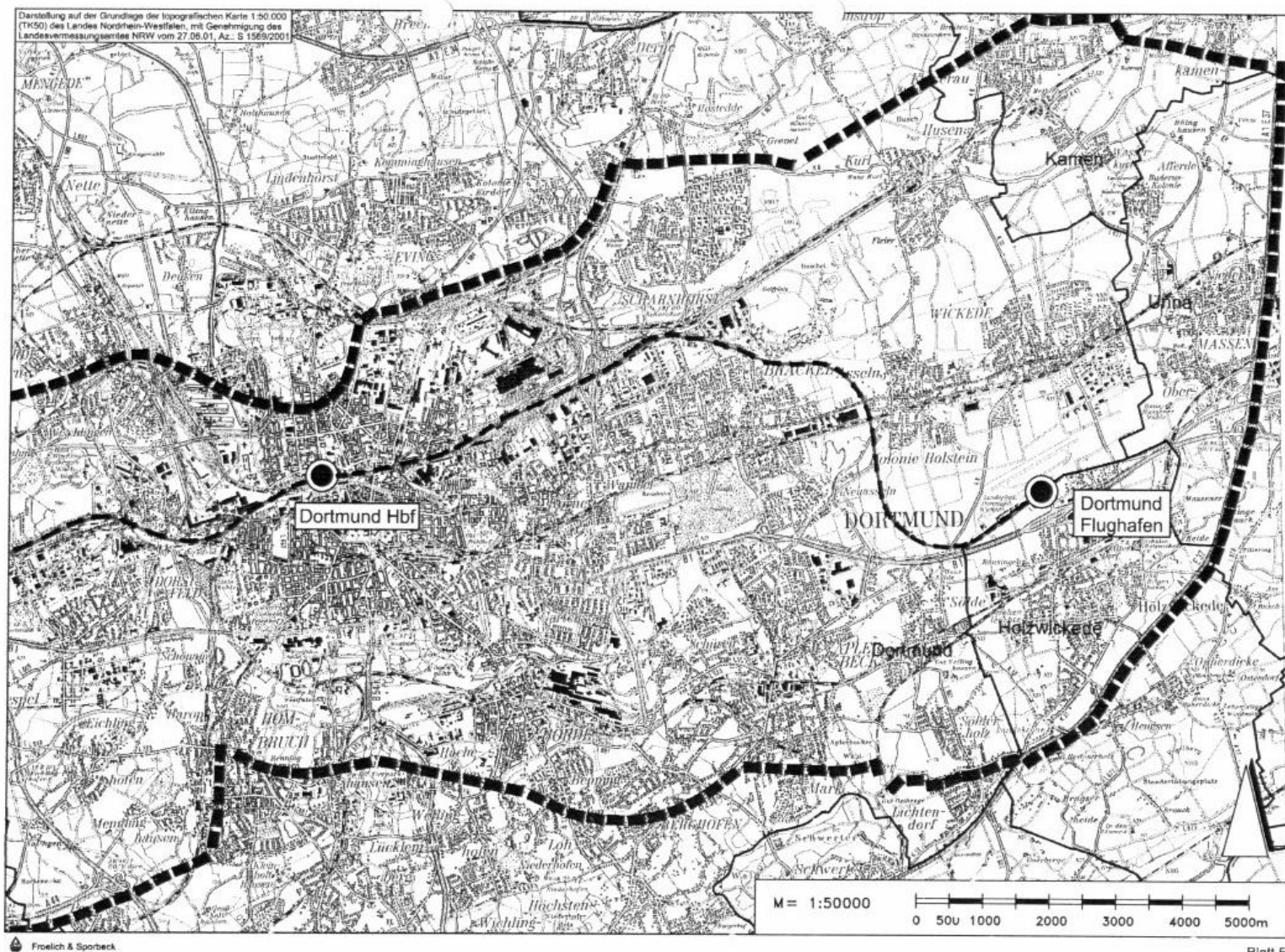




Anlage 2 zur 37. GEP-Änderung DO/UN/HAM (Erarbeitungsbeschluss) zur Vorlage für die Sitzung des Regionalrates am 28. 09. 2001

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 Magnetschwebebahn im Bereich der Hauptentwicklungsachse Düsseldorf-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund bis Flughafen Dortmund vorzusehen.

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

*Durch die Einbeziehung der international und regional bedeutsamen Flughäfen (Köln/Bonn), Düsseldorf und Dortmund und durch Verknüpfung an den Haltepunkten des europäischen und nationalen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes stellt die 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.*

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.“