



Region

- 2. Region und darüber hinaus**
 - 2.1. Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)
 - 2.2. Regionalplan Ruhr
 - 2.3. Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept
 - 2.4. Fernbuslinien

Region und darüber hinaus

2.1 Regionaler Flächennutzungsplan

Zuständigkeit

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Historie

2010

Verbindlichkeit

rechtskräftig

Kurzbeschreibung

Der seit 2010 rechtskräftige Regionale Flächennutzungsplan (RFNP) stellt die Verbindungen des vorwiegend großräumigen, überregionalen und regionalen Verkehrs dar und enthält darüber hinaus Flächen für örtliche Hauptverkehrszüge.

Der RFNP wird in seiner Funktion als Regionalplan durch den in der Vorbereitung befindlichen Regionalplan Ruhr abgelöst werden. Es ist beabsichtigt, den flächennutzungsplanerischen Teil in einen Gemeinsamen Flächennutzungsplan (GFNP) zu überführen.

☒ Daueraufgabe ☐ Projekt

Fortschreibung

☒ ca. alle 15 Jahre ☒ kontinuierlich ☐ keine

Planungsstand

aktuell,
wird übergeleitet in Regionalplan Ruhr und GNFP

Bemerkung/Sonstiges

Änderungsverfahren erfolgen kontinuierlich, eine grundlegende Fortschreibung ist ca. alle 15 Jahre erforderlich

Textteil und Begründung
zum
Regionalen Flächennutzungsplan
der
Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr

Stand: Dezember 2009

Geändert durch Genehmigungserlass der Staatskanzlei des Landes NRW:

- vom 02.08.2012 zum Änderungsverfahren 02 BO (Bau- und Gartenmarkt Hauptstraße)
- vom 03.04.2014 zum Änderungsverfahren 13 gesamt (Zentren und Einzelhandel)

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	iii
Tabellenverzeichnis	iv
Verzeichnis der Erläuterungskarten	iv
Verzeichnis der Abkürzungen	v
Vom Forschungsprojekt zur interkommunalen Kooperation in der Planungspraxis	1
1 Einleitung	3
1.1 Rechtliche und fachliche Grundlagen	3
1.1.1 Übergeordnete rechtliche und fachliche Grundlagen	3
1.1.2 Fachliche Grundlagen in den einzelnen Städten der Planungsgemeinschaft	6
1.2 Verfahren zur Erarbeitung des RFNP	10
1.3 Aufbau des RFNP	12
2 Rahmenbedingungen und Handlungsschwerpunkte	16
2.1 Die Region	16
2.2 Handlungsschwerpunkte und ergänzende Instrumente der Raumentwicklung ...	18
3 Siedlungsraum	22
3.1 Allgemeine Grundsätze und Ziele der Raumordnung	22
3.2 Wohnen	31
3.2.1 Rahmenbedingungen	31
3.2.2 Grundsätze und Ziele der Raumordnung	34
3.2.3 Flächenbedarf und Flächenausweisung	36
3.2.3.1 Bestimmungsgrößen des Wohnungsbedarfs	36
3.2.3.2 Darstellung neuer Wohnbauflächen	40
3.3 Wirtschaft	44
3.3.1 Rahmenbedingungen	45
3.3.2 Grundsätze und Ziele der Raumordnung	54
3.3.2.1 Gewerbliche Bauflächen	56
3.3.2.2 Gemischte Bauflächen/ASB	60
3.3.2.3 Sonderbauflächen/ASB bzw. GIB für zweckgebundene Nutzungen	61
3.3.2.4 Rohstoffgewinnung	62
3.3.3 Flächenbedarf und Flächenausweisung	63
3.3.3.1 Vorgehensweise zur Flächenermittlung	64
3.3.3.2 Ergebnisse der Flächenermittlungen	67
3.4 Zentren und Einzelhandel	70
3.4.1 Rahmenbedingungen	70
3.4.2 Grundsätze und Ziele der Raumordnung	71
3.4.3 Erläuterung zu den Darstellungen	77
3.5 Öffentliche Einrichtungen, Gemeinbedarf	78
3.5.1 Rahmenbedingungen	78
3.5.2 Grundsätze der Raumordnung	78
3.5.3 Erläuterung zu den Darstellungen	80
3.5.3.1 Gemeinbedarfsflächen	80
3.5.3.2 Sondergebiete für öffentliche Einrichtungen	81

4	Freiraum	82
4.1	Rahmenbedingungen	82
4.2	Allgemeine Grundsätze und Ziele der Raumordnung	82
4.2.1	Freiraumsicherung und -entwicklung	82
4.2.2	Regionale Grünzüge	84
4.2.3	Klima und Lufthygiene	87
4.2.4	Bodenschutz	90
4.2.5	Kompensationsflächen	91
4.3	Landwirtschaft	92
4.3.1	Rahmenbedingungen	92
4.3.2	Grundsätze der Raumordnung	93
4.4	Grünflächen	95
4.4.1	Rahmenbedingungen	95
4.4.2	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	96
4.4.3	Erläuterung zu den Darstellungen	98
4.5	Wald	100
4.5.1	Rahmenbedingungen	100
4.5.2	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	100
4.6	Natur- und Landschaftsschutz	103
4.6.1	Rahmenbedingungen	103
4.6.2	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	104
4.7	Grundwasser- und Gewässerschutz, vorsorgender Hochwasserschutz	110
4.7.1	Rahmenbedingungen	110
4.7.2	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	112
4.7.3	Erläuterung zu den Darstellungen	126
5	Verkehr und Mobilität	128
5.1	Rahmenbedingungen	128
5.2	Verkehrsträgerübergreifende Grundsätze und Ziele der Raumordnung	130
5.3	Straße	133
5.3.1	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	133
5.3.2	Erläuterung zu den Darstellungen	137
5.4	Schiene	138
5.4.1	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	138
5.4.2	Erläuterung zu den Darstellungen	141
5.5	ÖPNV/SPNV	141
5.6	Güterverkehr	146
5.6.1	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	146
5.6.2	Erläuterung zu den Darstellungen	148
5.7	Wasserstraßen	148
5.7.1	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	148
5.7.2	Erläuterung zu den Darstellungen	150
5.8	Radverkehr	150
5.9	Luftverkehr	151
6	Technische Infrastruktur	153
6.1	Rahmenbedingungen	153
6.2	Allgemeine Grundsätze und Ziele der Raumordnung	153

6.3	Wasserversorgung	154
6.4	Abwasserbeseitigung	155
6.4.1	Grundsätze der Raumordnung	155
6.4.2	Erläuterung zu den Darstellungen	157
6.5	Energieversorgung	158
6.5.1	Grundsätze und Ziele der Raumordnung	158
6.5.2	Erläuterung zu den Darstellungen	160
6.5.2.1	Konzentrationszonen für Windenergieanlagen	160
6.5.2.2	Umspannanlagen	161
6.6	Abfallwirtschaft/Kreislaufwirtschaft	163
6.6.1	Rahmenbedingungen	163
6.6.2	Grundsätze der Raumordnung	163
6.6.3	Erläuterung zu den Darstellungen	165
7	Raumbeobachtung	166
8	Kennzeichnungen, nachrichtliche Übernahmen, Hinweise, Vermerke	168
8.1	Kennzeichnungen	168
8.2	Nachrichtliche Übernahmen	168
8.3	Hinweise	170
8.4	Vermerke	171
9	Flächenbilanz	171
Anhang		I
I	Einzelflächenauflistung zu den Wohnbauflächenpotenzialen im Gebiet der Planungsgemeinschaft	I
II	Einzelflächenauflistung zu den Wirtschaftsflächenpotenzialen im Gebiet der Planungsgemeinschaft	VII
III	Im RFNP dargestellte Sonderbauflächen	XIII
IV	Bereiche zum Schutz der Natur im RFNP	XVIII
V	Kurzcharakterisierung der Landschaftsräume	XXIV

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Bisherige GEP für das Gebiet der Planungsgemeinschaft	4
Abb. 2:	Der RFNP im Planungssystem	5
Abb. 3:	Rechtswirksamkeit der FNP in den Städten	6
Abb. 4:	Prozessverlauf im Überblick	11
Abb. 5:	Ausschnitt aus der Legende zum RFNP	13
Abb. 6:	Maßstabsänderung im Vergleich zu kommunalen FNP am Beispiel Oberhausen	14
Abb. 7:	Lage der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr	16
Abb. 9:	Emscher Landschaftspark 2010	20
Abb. 8:	Das Ruhrtal	20
Abb. 10:	Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr (Ausschnitt LEP)	22
Abb. 11:	Bevölkerungsentwicklung 1987 bis 2006 (in %) in der Planungsgemeinschaft ...	36
Abb. 12:	Bevölkerungsprognosen 2005 bis 2025 (in %) für die Städte	37

Abb. 13: Bevölkerungsbewegungen 1987 bis 2006 in der Planungsgemeinschaft.....	38
Abb. 14: Branchenbelegung der Gewerbeflächen im Ruhrgebiet.....	47
Abb. 15: Zahl der versicherungspflichtig Beschäftigten zum Stichtag 30.06.2006.....	46
Abb. 16: Beschäftigungsentwicklung nach Hauptsektoren der Wirtschaft (RVR 2006)	48
Abb. 17: Potenzialflächenansatz	65
Abb. 18: Naturräumliche Gliederung des Planungsraums	84
Abb. 19: Begriffe der Raumordnung und Wasserwirtschaft	119
Abb. 20: Zentrale Bodenverkehrsachsen in NRW.....	128
Abb. 21: Ortsumgehung Werden.....	134

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerung in der Region im Vergleich (Quelle: LDS, Stand: 30.06.2007)	17
Tabelle 2: Wohnbaupotenzialflächen in der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr....	42
Tabelle 3: Wohnbaupotenziale in Baulücken	42
Tabelle 4: Wohnbaupotenziale in der Planungsgemeinschaft insgesamt	43
Tabelle 5: Vergleich der Verteilung der Wohnbaupotenziale auf die Städte	43
Tabelle 6: Baufertigstellungen (Wohnungen) in der Planungsgemeinschaft.....	44
Tabelle 7: Arbeitslosenquote zum Stichtag 30.09.2008	47
Tabelle 8: Betriebe und Beschäftigte im verarbeitenden Gewerbe und Bergbau.....	48
Tabelle 9: Verfügbarkeit der Wirtschaftsflächenpotenziale größer 3 ha	67
Tabelle 10: Verhältnis von Wiedernutzung und Neudarstellung von Flächen über 3 ha....	68
Tabelle 11: Wirtschaftsflächenpotenziale größer 3 ha nach Baugebietstypen.....	69
Tabelle 12: Wirtschaftsflächenpotenziale größer 3 ha nach Größenklassen	70
Tabelle 13: Wirtschaftsflächenpotenziale größer 3 ha nach Eigentümergruppen	70
Tabelle 14: Kaufkraft und Umsatz des Einzelhandels in der Planungsgemeinschaft.....	71
Tabelle 15: Liste der Natura 2000-Gebiete im Planungsraum	110
Tabelle 16: Wasserschutz- und Heilquellenschutzgebiete im Plangebiet	118
Tabelle 17: Geplante Hochwassersicherheit der Nebenlaufgewässer von EG/LV.....	122
Tabelle 18: Hochwasserrückhaltebecken im Planungsgebiet (Bestand).....	127
Tabelle 19: Instrumente und Indikatoren der Raumbeobachtung zum RFNP	167
Tabelle 20: Denkmäler und Denkmalbereiche	170
Tabelle 21: Flächenbilanz des RFNP	172
Tabelle 22: Siedlungs- und Freiraumanteile in den Kommunen.....	173

Verzeichnis der Erläuterungskarten

Karte 1:	Denkmalbereiche, Denkmäler, Route der Industriekultur	zu Kapitel 3.1
Karte 2:	Wohnbauflächenpotenziale	zu Kapitel 3.2
Karte 3:	Wirtschaftsflächenpotenziale	zu Kapitel 3.3
Karte 4:	Haupt- und Nebenzentren gemäß kommunaler Konzepte	zu Kapitel 3.4
Karte 5:	Landschaftsräume	zu Kapitel 4.2

Karte 6:	Kernzonen der Landwirtschaft	zu Kapitel 4.3
Karte 7:	Vorsorgender Hochwasserschutz	zu Kapitel 4.7
Karte 8:	freizuhaltende stillgelegte Bahntrassen	zu Kapitel 5.8
Karte 9:	leitungsgebundene technische Infrastruktur	zu Kapitel 6
Karte 10:	Flächen für bauliche Inanspruchnahme von Freiraum, Wiedernutzung und Rücknahmeflächen	Zu Kapitel 9

Verzeichnis der Abkürzungen

AD	Autobahndreieck
AFAB	Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
ASB	Allgemeine Siedlungsbereiche
AWP	Abfallwirtschaftsplan
B&R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSchWAusbG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BSLE	Bereiche zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung
BSN	Bereiche zum den Schutz der Natur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DschG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DVO	Durchführungsverordnung
EG	Emschergenossenschaft
EGW	Einwohnergleichwerte
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FFH-Gebiet	Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
FNP	Flächennutzungsplan
FStrAbG	Bundesfernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GE	Gewerbegebiet
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GewBEÜV	Gewässerbestandsaufnahme-, Einstufungs- und Überwachungsverordnung NRW
GG	Grundgesetz
GI	Industriegebiete
GIB	Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

5 Verkehr und Mobilität

5.1 Rahmenbedingungen

Das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung sowie das Bedürfnis der Wirtschaft, eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nutzen zu können, sind als grundlegende gesellschaftliche Bedürfnisse zu sehen, welche die zukünftige Verkehrsinfrastruktur der Planungsregion befriedigen muss. Die Planungsregion verfügt bereits über ein sehr leistungsfähiges Verkehrsnetz mit einer hohen Dichte, dessen Erhalt grundlegend für die zukünftige Entwicklung der Planungsregion und ihres Umfeldes ist.

Die verkehrliche Situation der Planungsregion wird maßgeblich beeinflusst durch ihre Lage im Schnittpunkt mehrerer großräumiger Achsen von europäischer Bedeutung (vgl. Abb. 20). Durch die europäische und die deutsche Einigung sind die Anforderungen an dieses großräumige Netz auf den Nord-Süd- sowie insbesondere auf den Ost-West-Verbindungen gestiegen.

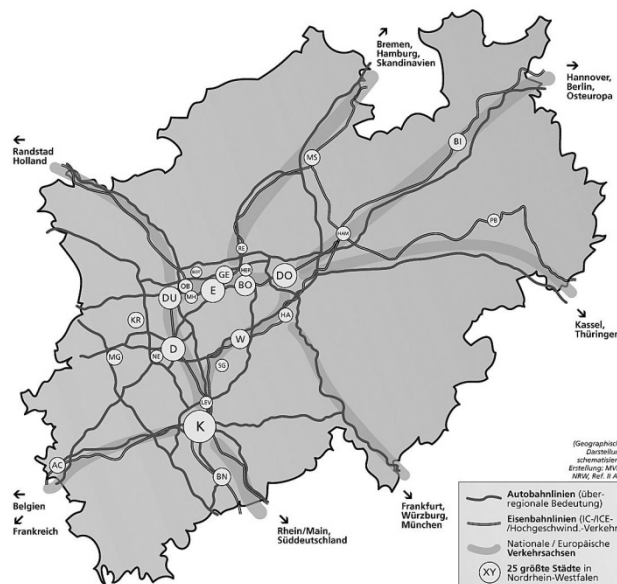


Abb. 20: Zentrale Bodenverkehrsachsen in NRW

Das Verkehrsaufkommen in der Planungsregion ist daher nicht nur durch den örtlichen und regionalen Verkehr, sondern insbesondere auch durch den überregionalen und großräumigen Durchgangsverkehr (Transitverkehr) geprägt. Dieser wird durch die wachsenden wirtschaftlichen Verflechtungen des europäischen Binnenmarktes vor allem im Güterverkehr weiter zunehmen.⁵⁴ In der Summe ist daher auch zukünftig von einer hohen Belastung des regionalen Verkehrsnetzes auszugehen.

Die in Kapitel 3.2.3.1 beschriebene demografische Entwicklung in der Planungsregion wird Auswirkungen auf die Struktur des Verkehrsaufkommens haben. Dies wird jedoch nicht zu einer Entlastung des Verkehrsnetzes führen. Denn auch wenn der Rückgang der Bevölkerungszahlen bei gleichbleibendem Motorisierungsgrad der Bevölkerung im örtlichen und

⁵⁴ Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung 2001: S. 220ff.

regionalen Verkehr zu einer Reduzierung führen kann, so belasten der überregionale und großräumige Verkehr – hier vor allem Straßengüterverkehr und Pendlerverkehr – das Verkehrsnetz weiterhin hochgradig. Vor allem zu den Stoßzeiten wird die Verkehrsinfrastruktur durch den Berufspendlerverkehr weiterhin hoch belastet.

Die Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur umfassen neben den sozialen und den ökonomischen Belangen auch umwelt- und gesundheitsrelevante Aspekte. Über die gesundheitlichen und psychosozialen Auswirkungen insbesondere des motorisierten Verkehrs liegen mittlerweile eine Vielzahl von Studien und Erkenntnissen vor, die deutlich machen, dass dem Gesundheitsaspekt gerade im Rahmen der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur eine zunehmend wichtige Rolle zukommt. Sie bilden für den RFNP wichtige ergänzende Orientierungshilfen.

Für die Bevölkerung der Planungsregion hat die Mobilität einen sehr hohen Stellenwert. Der Individualverkehr, also die Möglichkeit sich selbstbestimmt von einem Ort zum anderen bewegen zu können, stellt ein grundlegendes Bedürfnis der Bevölkerung dar. Die Gewährleistung der Mobilität kann jedoch, insbesondere in einem Verdichtungsraum wie der Planungsregion, mit einem attraktiven Angebot zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖPNV/SPNV) raum-, umwelt- und gesundheitsverträglicher gestaltet werden.

Für eine funktionierende Wirtschaft ist ein gut ausgebautes Verkehrssystem eine der wichtigsten Voraussetzungen. Auch die Attraktivität eines Wirtschaftsstandorts im internationalen Wettbewerb wird wesentlich durch die Qualität seiner Infrastruktur bestimmt. Für eine positive regionale Wirtschaftsentwicklung ist es daher wichtig, die Optimierung der verkehrlichen Voraussetzungen anzustreben.

Die Aufgabe der Verkehrsinfrastruktur, die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsteile und der Wirtschaft zu befriedigen sowie die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstätten, der Versorgungs-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen zu ermöglichen, kann jedoch nur unter Beachtung der umwelt- und gesundheitsrelevanten Anforderungen zu einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur führen. Hierzu ist auch die Reduzierung von Verkehrsaufkommen zu zählen, zu der eine Steigerung des Anteils der Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität (ÖV und Schienengüterverkehrsmittel) am Gesamtverkehrsaufkommen einen nennenswerten Beitrag leisten kann. Zudem ist eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur nur zu gewährleisten, wenn sie im Einklang steht mit der Siedlungsentwicklung. So bietet eine kleinräumige Funktionsmischung die Möglichkeit zu einer Verminderung der motorisierten Verkehrsbewegungen.

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf alle Verkehrsträger kann einen nennenswerten Beitrag leisten, um das Verkehrsaufkommen auch zukünftig zu bewältigen. Eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger bietet Möglichkeiten, die jeweiligen Vorteile zu kombinieren. Eine solche Vernetzung unterstützt die Gleichberechtigung unter den Verkehrsträgern, die dem Verkehrsteilnehmer die Wahlfreiheit bzgl. seines Verkehrsmittels gibt.

5.2 Verkehrsträgerübergreifende Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Ziel 33: Leistungsfähigkeit erhalten; Ausbau vor Neubau; Schiene vor Straße

- (1) Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur in der Planungsregion ist zu erhalten und zu verbessern.
- (2) Der Ausbau und Neubau von Verkehrswegen ist vorrangig auf die im LEP festgelegten Entwicklungsachsen zu konzentrieren. Dabei ist dem Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau sowie dem Ausbau der Schiene Vorrang vor dem Ausbau der Straße zu geben.

Grundsatz 40: Großräumige Erreichbarkeit sichern, Freiraumsicherung

- (1) Eine großräumige Erreichbarkeit der Region soll gesichert werden. Dafür sollen leistungsfähige großräumige Verbindungen zwischen den Städten und anderen Ballungsräumen erhalten, verbessert oder geschaffen werden.
- (2) Bei der Trassierung von Verkehrswegen sollen die Zerschneidung und der Verbrauch von Freiraum so gering wie möglich gehalten werden.

Erläuterung:

Die Verkehrsinfrastruktur in der Planungsregion ist bereits sehr leistungsfähig. In Anbetracht der weiterhin steigenden Verkehrsbewegungen in der Region ist es zum Erhalt dieser Leistungsfähigkeit jedoch notwendig, Maßnahmen zu ihrer weiteren Verbesserung zu ergreifen.

Nach LEP ist es Ziel der Raumordnung, die Leistungsfähigkeit der Nord-Süd- und insbesondere der Ost-West-Verbindungen wegen der Anforderungen an das großräumige Verkehrsnetz durch die europäische und die deutsche Einigung zu verbessern. Dabei ist der Aus- und Neubau von Verkehrswegen vorrangig auf die Entwicklungsachsen zu konzentrieren (vgl. Abb. 10, S. 22). Diesen liegt das Leitschema des transeuropäischen Verkehrsnetzes zugrunde. Die Entwicklungsachsen beinhalten die für die Verbindung und Erschließung der Räume und Regionen besonders wichtige Infrastruktur in Form der Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen. Sie gewährleisten eine großräumige Erreichbarkeit der Planungsregion.

Der Ausbau vorhandener Verkehrswege hat gemäß LEP Vorrang vor einem Neubau. Dabei soll das Schienennetz erhalten werden, das Straßennetz ausreichend leistungsfähig sein und der Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur (Schienennetz und Umschlaganlagen) und der Wasserstraßen die Straße vom Güterfernverkehr entlasten. Insbesondere verkehrsträgerübergreifende Konzepte zur Verkehrsabwicklung können zur Leistungssteigerung ohne erhebliche Investitionen in Neubaumaßnahmen beitragen. Hierfür sind integrierte Verkehrskonzepte zu erstellen, welche die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger kombinieren.

Die Entwicklungsachsen dienen dem europaweiten Leistungsaustausch und sollen zur Integration in die europäische Raum- und Wirtschaftsentwicklung beitragen. Für die Pla-

nungsregion als Wirtschaftsstandort ist diese großräumige Erreichbarkeit besonders wichtig, um sich im internationalen Wettbewerb weiter zu entwickeln. Daher sind die Entwicklungsachsen bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur von besonderer Bedeutung.

Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen möglichst umweltverträglich erfolgen. Hierzu gehört neben der Minimierung künftiger Raumbedarfe auch die Verbesserung der ökologischen Situation im Planungsraum. Der Schutz des Freiraums spielt hierbei eine große Rolle. Dementsprechend gilt es, die Zerschneidung und den Verbrauch von Freiraum im Rahmen der Planung von Verkehrswegen zu minimieren.

Grundsatz 41: Mobilität sichern und Anteile des Umweltverbunds erhöhen

Die Mobilität und die Erreichbarkeit von Menschen und Gütern soll raum- und umweltverträglich erhalten, verbessert oder geschaffen werden. Dabei sollen die Anteile der umweltverträglicheren Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen erhöht werden.

Erläuterung:

Die Mobilität der Bevölkerung in der Region ist als ein grundlegendes gesellschaftliches Bedürfnis zu sehen, das sich aus dem Umstand ergibt, dass alle Aktivitäten und menschlichen Bedürfnisse nicht an einem Ort stattfinden, sondern räumlich im Stadtteil, in der Stadt oder in der Region verteilt sind. Gemäß LEP soll sich die Raum- und Siedlungsstruktur an der Netzstruktur der Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität orientieren. Eine solche integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung ist grundlegend für die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen und eine dadurch verringerte Inanspruchnahme von Freiraum für Verkehrsflächen (vgl. auch Ziel 3).

Nach LEP haben die ÖPNV-Netze insbesondere in den Verdichtungsgebieten Vorrang vor den Belangen des motorisierten Individualverkehrs. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote ist gemäß der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVP NRW) mit einem Vorrang der öffentlichen Verkehrsmittel zu verfolgen. Hierbei sind gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und die Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene ÖPNV-Bedienung und durch stadtverträgliche Ortsdurchfahrten zu gewährleisten.

Dem Mobilitätsbedürfnis kann insbesondere in einem Verdichtungsraum wie der Planungsregion mit einem attraktiven Angebot zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsträger entsprochen werden. Durch entsprechende Maßnahmen zur Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel kann der Anteil dieser an der Verkehrsleistung gegenüber dem des motorisierten Individualverkehrs (MIV) weiter gesteigert werden. Insbesondere in den Stadtzentren sollte der Anteil des ÖPNV gegenüber dem MIV erhöht werden. Dies entspricht einer raum- und umweltverträglicheren Bewältigung des Verkehrsbedarfs. Für eine Realisierung von Maßnahmen zur Stärkung der umweltverträglicheren Verkehrsmittel ist es erforderlich, abweichend von der derzeitigen Förderkulisse, entsprechend erhöhte Mittelbereitstellungen und die notwendige Landesunterstützung zu gewährleisten.

Durch die räumliche Nähe von Siedlungsbereichen zu den Haltepunkten des ÖPNV und SPNV werden kurze Wege zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen und der Anreiz verringert, den PKW für Fahrten zur Arbeit, zur Freizeitgestaltung oder zum Einkauf

fen einzusetzen. Durch die Einrichtung von P&R- und B&R-Anlagen⁵⁵ an ausgewählten Haltestellen des SPNV sowie durch die städtebauliche und verkehrliche Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen zu den Haltepunkten ist der Umweltverbund⁵⁶ zu stärken.

Das Bedürfnis der Bevölkerung nach dem Komfort einer individuellen Mobilität ist überein zu bringen mit der Notwendigkeit, das Verkehrsaufkommen verstärkt durch Verkehrsmittel mit höherer Beförderungskapazität abzuwickeln. Hierzu können Maßnahmen zur Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel einen nennenswerten Beitrag leisten. Eine solche attraktivierende Maßnahme stellt z.B. die Beschleunigung des ÖPNV durch Direktverbindungen zwischen Attraktoren (vgl. Grundsatz 46 und Ziel 44) dar. Dies entspricht auch dem LEP, wonach Schienen- und andere Schnellverbindungen des ÖPNV im Verlauf der Entwicklungsachsen besondere Bedeutung haben sollen für die Fortentwicklung der ÖPNV-Verkehrsnetze zu einem regionalen Verkehrsnetz. Mit einem derartigen planerischen Vorgehen können sowohl die Beförderungskapazitäten der vorhandenen Verkehrsnetze besser ausgenutzt und damit erhebliche Investitionen in Neubaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur vermieden als auch der Komfort einer nahezu individuellen Mobilität erreicht werden.

Grundsatz 42: Verkehrsvermeidung/-verlagerung/-optimierung

Verkehrskonzepte sollen sich an den Zielen der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung orientieren.

Erläuterung:

Zur Vermeidung von Verkehrsbewegungen ist eine kleinräumige Funktionsmischung bei der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen, da hierdurch zu einer Reduzierung der innerstädtischen Verkehrsleistung und somit zu ihrer Optimierung beigetragen wird. Gemäß LEP soll die Regional- und städtebauliche Planung durch eine umwelt- und siedlungsverträgliche Mischung von Wohnen und Arbeiten zur Reduzierung des Verkehrs beitragen. In den Siedlungsbereichen ist zudem eine Zuordnung von Einrichtungen der öffentlichen und privaten Versorgung zu den Wohngebieten anzustreben. Auf die Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen zielt auch die IGVP NRW ab.

Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens hat zum Ziel, stark belastete Verkehrsträger durch die Nutzung von Verkehrsträgern mit einer höheren Beförderungskapazität zu entlasten. Der ÖPNV kann hierzu einen nennenswerten Beitrag leisten. Ein attraktives Angebot der öffentlichen Verkehrsträger kann eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom MIV auf die öffentlichen Verkehrsmittel bewirken. Des Weiteren kann ein Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes zur Verknüpfung der räumlichen Funktionen beitragen und ist daher gerade im Hinblick auf die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel weiter zu optimieren. Die verkehrliche Belastung in der Planungsregion, die auf den über- und innerregionalen Güterverkehr zurückzuführen ist, kann durch Maßnahmen verringert werden, die einen kombinierten Ladungsverkehr unterstützen. Diese Verknüpfung der Verkehrsträger ermöglicht die Ausnutzung der komparativen Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasserstraße).

⁵⁵ Park-and-Ride-Anlagen (P&R) sowie Bike-and-Ride-Anlagen (B&R) dienen dazu, das Umsteigen vom KFZ sowie vom Fahrrad auf den SPNV zu erleichtern.

⁵⁶ Der Umweltverbund besteht aus den Verkehrsträgern ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß gehen.

Die Optimierung bewirkt, dass die Verkehrsinfrastruktur besser genutzt wird. Hierzu dienen sowohl die Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung als auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsanlagen. Diese Maßnahmen können sowohl organisatorischer Art sein als auch Ausbau-, Umbau- oder Neubaumaßnahmen zum Inhalt haben. Als organisatorische Maßnahme können Telematiknetze zur Effizienzsteigerung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur beitragen.

5.3 Straße

5.3.1 Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Das im RFNP dargestellte Straßennetz enthält zwei Kategorien, die Ziele der Raumordnung darstellen:

Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr: Sie sollen einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Oberzentren und Verdichtungsräumen sowie vergleichbaren Räumen außerhalb der Landesgrenzen ermöglichen. Darüber hinaus können sie eine Folge von großen Mittelzentren mit Oberzentren verbinden und zu wichtigen Erholungsgebieten führen.

Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr: Sie sollen einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren und den Oberzentren sowie ihren jeweiligen Stadtteilzentren untereinander und zwischen diesen ermöglichen.

Ziel 34: Leistungsfähiges Straßennetz

Für die Erschließung des Plangebiets, für die Anbindung der benachbarten Bereiche und für die Verbindung mit anderen Oberzentren und Ballungsräumen ist ein ausreichend leistungsfähiges Straßennetz vorzuhalten.

Grundsatz 43: Lückenschlüsse, Engpassbeseitigungen, Ortsumgehungen

- (1) Vorrangig sollen im vorhandenen Straßennetz Lücken geschlossen, Engpässe beseitigt sowie Ortsumgehungen eingerichtet werden.
- (2) Die B 224 soll im Bereich des Ortskerns Essen-Werden über eine neue Ortsumgehung in Tunnellage geführt werden.

Ziel 35: Sicherung dargestellter Straßenplanungen

Planungen, die eine spätere Realisierung dargestellter Straßen unmöglich machen oder wesentlich erschweren, sind unzulässig.

Erläuterung:

Die Planungsregion verfügt insgesamt über ein leistungsfähiges Straßennetz. Die Erreichbarkeit bzw. die Lagegunst der Planungsregion hängt in hohem Maße von ihrer Einbindung in das großräumige Straßennetz ab. Hier ist das Autobahnnetz maßgeblich, welches

in der Planungsregion durch die A 2, A 3, A 40, A 42, A 43, A 44, A 45, A 52 und A 516 gebildet wird.

Auch wenn das vorhandene Straßennetz bereits eine hohe Leistungsfähigkeit aufweist, so sind dennoch Engpässe vorhanden. Im Hinblick auf das hohe Verkehrsaufkommen und die Tatsache, dass die Straße auch bei den notwendigen Verkehrsverlagerungen noch immer die Hauptlast der Verkehrsleistungen tragen muss, sind gezielte Neubaumaßnahmen unter Beachtung der Raumverträglichkeit und Berücksichtigung landschaftsökologischer Aspekte, wie bspw. Möglichkeiten der Entschneidung durch Querungshilfen, geboten. Die Maßnahmen für den Bau von Bundesfern- und Landesstraßen – sofern sie nicht in der Baulast der Gemeinden sind – richten sich nach Bedarfsplänen, die als Gesetze (z.B. FStrAbG) beschlossen und regelmäßig fortgeschrieben werden.

Die Ortsumgehung Essen-Werden ist in der Planzeichnung nicht dargestellt, da der genaue Trassenverlauf noch nicht feststeht. Die B 224 bildet im Ortskern von Werden im Vorlauf zur Ruhrbrücke ein Nadelöhr ohne alternative Routen. Die nächstgelegenen Ruhrbrücken befinden sich in Kettwig bzw. Kupferdreh. In der Spitzenstunde beträgt die Verkehrsbelastung ca. 4.500 Kfz, sodass es zu Verkehrsbehinderungen im Ortskern Werden kommt. Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung und die geteilte Straßenführung mit Einbahnregelung ist die städtebauliche Qualität des historischen Ortskerns beeinträchtigt. Die Aufenthaltsqualität ist eingeschränkt, was auch zu wirtschaftlichen Nachteilen für den Einzelhandel und den Tourismus führt.

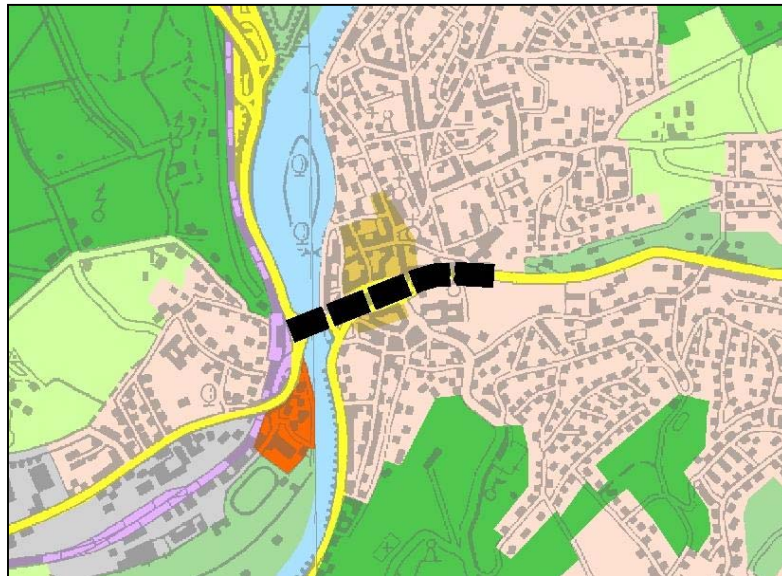


Abb. 21: Ortsumgehung Werden

Im Rahmen der Erarbeitung des RFNP wurden verschiedene Netzelemente des Essener Straßennetzes durch einen Gutachter untersucht und bewertet. Die Untersuchung der Ortsumgehung Werden in verschiedenen Varianten hat ergeben, dass die Probleme durch eine oberirdische Umgehungsstraße – auch im Zusammenhang mit einer neuen Ruhrbrücke – nicht gelöst werden können. Das liegt daran, dass ein Großteil des Verkehrs im Zentrum von Werden Ziel- und Quellverkehr ist, der nicht auf eine oberirdische Ortsumgehung verlagert werden kann. Eine oberirdische Ortsumgehung würde aufgrund der Siedlungsstruktur mit der Lage des Ortskerns an der Ruhrbrücke schon im Randbereich Werdens abzweigen, sodass lediglich der reine Durchgangsverkehr auf eine solche Ortsum-

gehung verlagert werden könnte. Um eine spürbare Entlastung und damit auch eine städtebauliche Aufwertung des Ortskerns zu erreichen, ist eine Ortsumgehung in Tunnellage notwendig. In diesem Fall wird der Verkehr erst direkt vor dem Ortskern unter die Erde geführt, so dass der Ortskern nicht nur vom Durchgangsverkehr sondern auch vom Ziel- und Quellverkehr des übrigen Stadtteils entlastet wird.

Die Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten.

Ziel 36: Ausbau des Fernstraßennetzes

Die Leistungsfähigkeit des Fernstraßennetzes ist durch den Ausbau der BAB A 40 und A 43 auf sechs Fahrstreifen, den Ausbau der B 224 zur A 52, den Neubau der A 52, den Ausbau der B 227 zur A 535/Ruhrallee-Tunnel sowie den Umbau des Autobahnkreuzes Oberhausen zu stärken. Die erforderlichen Flächen bzw. Trassen sind zu sichern und von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten.

Erläuterung:

Verschiedene Abschnitte der das Planungsgebiet durchziehenden Straßen sind bereits stark überlastet, so dass eine Erweiterung der Fahrstreifen erforderlich ist. Dies ist insbesondere deshalb erforderlich, da vor allem im Straßengüterverkehr weiterhin mit Zuwächsen zu rechnen ist.

Das AK Oberhausen als Knotenpunkt der A 2 und A 3 ist im Bedarfsplan 2004 als laufendes fest disponiertes Vorhaben mit vordringlichem Bedarf eingestuft. Durch den Ausbau wird eine bessere Durchführung des Verkehrs von der A 3 aus südlicher Richtung über das AK Oberhausen auf die A 3 in nördliche Richtung bewirkt.

Mit vordringlichem Bedarf ist im Bedarfsplan 2004 sowohl das neue Vorhaben des sechsstreifigen Ausbaus der A 40 zwischen dem AK Duisburg-Kaiserberg und der Anschlussstelle (AS) Essen-Frohnhausen als auch das laufende und fest disponierte Vorhaben des sechsstreifigen Ausbaus zwischen der AS Gelsenkirchen bis AS Bochum-Stahlhausen eingestuft. Der Ausbau bis zum AK Bochum ist als weiterer Bedarf zu betrachten. Die Ausbaumaßnahmen erhalten und stärken die Leistungsfähigkeit des Fernstraßennetzes im Plangebiet.

Der sechsstreifige Ausbau der A 43 ist in dem Abschnitt zwischen dem AK Bochum/Witten über das AK Herne bis zum AK Recklinghausen/ Herten vorgesehen. Dieser Bereich ist gegenwärtig stark belastet und stauanfällig, so dass der regionale und überregionale Verkehr beeinträchtigt ist. Zusätzlich kommt es zu Verdrängungsverkehren in die umliegenden Stadtstraßen und damit zu einer vermehrten Belastung der Anwohner. Durch die Erweiterung der Fahrstreifen soll die Situation sowohl auf der A 43 als auch in den angrenzenden Stadtteilen entschärft werden. Die Maßnahme ist im Bedarfsplan 2004 als vordringlicher Bedarf enthalten.

Eine wesentliche Maßnahme ist die Weiterführung der A 52 auf Essener Stadtgebiet. Im Plangebiet des RFNP setzt die Verlängerung der A 52 an der A 40 am Autobahndreieck (AD) Essen-Ost an und verläuft nach Norden bis zur A 42 AS Essen-Nord und im weiteren Verlauf auf der Trasse der B 224 bis zur Stadtgrenze Essen/Bottrop. Das Mittelzentrum Gladbeck und der Siedlungsraum des nördlichen Ruhrgebiets werden durch die Verlängerung der A 52 leistungsfähig an das Oberzentrum Essen angebunden.

Im Gesamtzusammenhang bietet dieser Ausbau des Verkehrsnetzes die Möglichkeit eines Nord-Süd-Netzschlusses von der A 43 (Münster) im Norden bis zur A 44 (Velbert) im Süden sowie zur A 3 (Breitscheid) im Südwesten. Über die A 535 ergibt sich eine zusätzliche Anschlussmöglichkeit bis zur A 46 (Wuppertal) im Süden.

Durch den Bau des Ruhralleetunnels und die damit verbundene Aufstufung der B 227 zur A 535 ergibt sich erstmals eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung im Zentrum des Ruhrgebiets. Dieser wichtige Netzschluss für den Fernstraßenverkehr erlaubt in weiten Teilen des Essener Stadtgebiets, angebaute innerstädtische Straßen von großräumigen Durchgangsverkehren und deren Lärm- und Schadstoffemissionen freizuhalten. Die Ruhrallee ist bereits heute die nach der B 1 in Dortmund am stärksten belastete Bundesstraße des Ruhrgebiets. Erwartete zunehmende Verkehrsbedarfe wird diese Verbindung in ihrem jetzigen Ausbauzustand nicht aufnehmen können. Die Maßnahme ist im Bedarfsplan 2004 als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs eingestuft.

Ziel 37: „Bochumer Lösung“

Für die „Bochumer Lösung“, die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und zur Verbesserung der Verknüpfung des Fernstraßennetzes dienen soll, sind die erforderlichen Flächen bzw. Trassen zu sichern und von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten.

Erläuterung:

Die „Bochumer Lösung“ besteht aus den drei Elementen

- sechsstreifiger Ausbau der A 40 zwischen der AS Bochum-Stahlhausen und der AS Gelsenkirchen,
- Ausbau der AS Bochum-Stahlhausen und niveaufreie Anbindung des Donezk-Ring an die A 40 (Westkreuz) sowie
- Bau einer Querspange zwischen der A 44/A 43 und dem Außenring.

Die höhere Kapazität einer sechsstreifigen A 40 und die Verbindung der A 40 mit der A 44 über den Außenring führen grundsätzlich über die Grenzen der Stadt Bochum hinaus zu einer Verbesserung des regionalen und überregionalen Verkehrsnetzes mit einer zielorientierten Verteilung der Verkehrsströme in Bezug auf die Relationen Hannover/Berlin (Verbindung zur A 2 über die A 40) bzw. Frankfurt (Verbindung zur A 45 über die A 44). Gleichzeitig dienen diese Maßnahmen der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Bochum bzw. mittleres Ruhrgebiet.

Darüber hinaus werden parallel laufende Stadtstraßen von Verdrängungsverkehren während der Hauptverkehrszeiten sowie der Innenstadtring und die City-Radialen innerhalb des Außenrings von Durchmesserverkehren durch die Innenstadt entlastet. Im Bereich der A 40 können zudem Lärm- und Luftschadstoffimmissionen aufgrund des zusätzlichen Schallschutzes und der Verflüssigung des Verkehrs reduziert werden.

Ziel 38: A40 – AS Essen-Frillendorf

Die für den leistungsgerechten Neubau der Anschlussstelle Essen-Frillendorf erforderlichen Flächen sind zu sichern.

Erläuterung:

Die Lage der AS Essen-Frillendorf in unmittelbarer Nähe zum AD Essen-Ost lässt nicht genügend Raum für die stattfindenden Verflechtungsverkehre. Bei der heutigen Verkehrsbelastung ist ein Überlastungs- und Gefahrenschwerpunkt entstanden.

Die Anbindung an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz entspricht nicht mehr den Verkehrsbedarfen. Durch den Neubau der AS Essen-Frillendorf wird sowohl der Gefahrenschwerpunkt entschärft als auch die Anbindung an das städtische Straßennetz verbessert.

Ziel 39: Ausbau der A 40-Anschlusstellen „Heimaterde“ und „Mülheim an der Ruhr“ zu Vollknoten

Die für den Ausbau der A 40-Anschlusstellen „Heimaterde“ und „Mülheim an der Ruhr“ zu Vollknoten erforderlichen Flächen sind zu sichern.

Erläuterung:

Die Anschlussstelle „Heimaterde“ ist durch eine Auffahrt in Richtung Duisburg zu ergänzen, die heutige Abfahrt aus Richtung Essen ist in diesen Knoten zu integrieren. Die Anschlussstelle „Mülheim an der Ruhr“ ist langfristig durch eine Auffahrt in Richtung Essen sowie eine Abfahrt aus Richtung Essen zu erweitern.

Der Ausbau der Anschlussstellen optimiert die Anbindung des regionalen Straßennetzes an das großräumige Straßennetz. Die angrenzenden Wohngebiete werden von regionalen Pkw- und Lkw-Verkehren entlastet.

Ziel 40: L 215 – Neubau

Die für den Neubau der L 215 auf Oberhausener Stadtgebiet zwischen Weseler Straße und Weierstraße erforderliche Trasse ist zu sichern und von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten.

Erläuterung:

Der Neubau hat das Ziel, den höhengleichen Bahnübergang Weseler Straße zu beseitigen, der eine potenzielle Gefahrenstelle darstellt. Darüber hinaus wird der nordwestliche Oberhausener Stadtteil Barmingholten attraktiver an das übrige Stadtgebiet angebunden.

Die heutige L 215 verläuft zum großen Teil in Straßenräumen mit anliegender Wohnnutzung, die eine hohe Empfindlichkeit gegenüber der Kfz-Verkehrsbelastung aufweist. Daher ist die Entlastung angewohnter Straßenräume von unverträglichen Verkehrsbelastungen zu verfolgen und durch Maßnahmen im bestehenden Straßennetz unter Verzicht auf größere Neubaumaßnahmen zu realisieren.

Die Maßnahme ist nicht Bestandteil des Landesstraßenbedarfsplans.

5.3.2 Erläuterung zu den Darstellungen

Das Straßennetz im RFNP ist auf der Bauleitplanebene als Darstellung oder nachrichtliche Übernahme immer auch flächenhaft belegt. Flächen für die örtlichen Hauptverkehrszüge, die nicht mit raumordnerischen Zielfestlegungen (Linien) überlagert sind, sollen den bedarfsgerechten Leistungsaustausch innerhalb der Städte und zu angrenzenden Stadtteilen

der Nachbarstädte ermöglichen. Sie stellen im innerstädtischen Bereich die Verbindung zwischen den einzelnen Funktionsgebieten, den städtischen Teilräumen sowie den Ortsteilen her, führen den überörtlichen Verkehr durch die Gemeinde und sichern die Verknüpfung mit den Verkehrsschwerpunkten. Die Flächen für die örtlichen Hauptverkehrszüge beinhalten auch einzelne große Parkplatzflächen, die dem ASB zuzurechnen sind.

Folgende Neuplanungen sind in der zeichnerischen Darstellung der örtlichen Hauptverkehrszüge enthalten:

- Infrastrukturband Langendreer (Bochum)
- Herzogstraße (Bochum)
- Westumgehung Gerthe (Bochum)
- Anbindung GMU-Gelände („Salzstrecke“) (Bochum)
- Anbindung Gewerbegebiet „Von der Recke“ an die A 40 (Bochum)
- Durchstreckung Langenberger Straße/Überruhrstraße mit neuer Ruhrbrücke als hochwasserfreie Führung (Essen)
- Berthold-Beitz-Boulevard (Essen)
- Verlängerung Gerlingstraße bis zur AS an die neue A 52 (Essen)
- Zufahrtsstraßen zur neuen AS Frillendorf (Essen)
- Neuer Verlauf der L 64 Welkerhude, Strickerstraße (Essen)
- Begradigung Hövelstraße (Essen)
- Umfahrung Schaffrath (3.Bauabschnitt) (Gelsenkirchen)
- Umbau Grimberger Allee (Gelsenkirchen)
- Verlegung Bellendorfsweg (Maßnahme der Norderweiterung Chemiestandort Scholven) (Gelsenkirchen)
- Anbindung Logistikpark Schloss Grimberg an die AS Gelsenkirchen-Bismarck (Herne/Gelsenkirchen)
- Styrumer Osttangente (Verbindung zwischen Dümptener Straße und Oberhausener Straße) (Mülheim/Ruhr)

Der RFNP enthält ferner die Flächen für den überörtlichen Verkehr als nachrichtliche Übernahme. Hierbei handelt es sich um die planfestgestellten Bundesautobahnen. Die an der Autobahn geltenden 40 m-Anbauverbotszonen gemäß § 9 (1) FStrG und die 100 m-Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 (2) FStrG sind zu beachten.

5.4 Schiene

5.4.1 Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Das im RFNP dargestellte Schienennetz enthält zwei Kategorien, die Ziele der Raumordnung darstellen:

Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr unter Angabe der Haltepunkte: Sie sollen für die Anbindung der Planungsregion an ihr großräumiges Umfeld und an das transeuropäische Netz sorgen. Die Haltepunkte stellen hierbei den Zugang zu diesen Schienennetzen dar und sichern somit die Erreichbarkeit der Region von außen sowie die Erreichbarkeit aus der Region heraus hin zu außerhalb der Planungsregion gelegenen Oberzentren und Ballungsräumen.

Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr sowie S-Bahn-Haltepunkte: Sie sollen die Ober- und Mittelzentren innerhalb der Region untereinander verbinden sowie die Anbindung an das überregionale Umfeld der Region sicherstellen. Die Haltepunkte der S-Bahnen auf diesen Strecken sorgen hierbei zusammen mit den Haltepunkten der obigen Kategorie für die Anbindung der Mittel- und Oberzentren sowie ihrer jeweiligen Stadtteilzentren an das Schienennetz.

Ziel 41: Leistungsfähigkeit des Schienennetzes

Das Schienennetz ist in seiner Leistungsfähigkeit zu erhalten und zum Zwecke der Planungsgebieterschließung, der Anbindung benachbarter Bereiche und der Verbindung mit anderen Oberzentren und Ballungsräumen entsprechend auszubauen.

Grundsatz 44: Leistungsfähigkeit des Schienennetzes erhalten und verbessern

Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene soll verfolgt werden. Die Verbindung der Planungsregion mit anderen Oberzentren und Ballungsräumen soll durch Fernverkehrszüge mit hohen Reisegeschwindigkeiten verbessert werden.

Erläuterung:

Die das Plangebiet durchlaufenden Schienenstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und den sonstigen großräumigen Verkehr sorgen für die Anbindung der Planungsregion an ihr großräumiges Umfeld. Die großräumige Anbindung der Planungsregion wird zudem von der Deutschen Bahn AG (DB AG) durch einen hochwertigen IC- und EC-Verkehr in Richtung Hamburg, Berlin, Frankfurt, Wien, München und Basel zusammen mit den ICE-Verbindungen ergänzt.

Zur Intensivierung des Schienenpersonenfernverkehrs ist es erforderlich, dass auch eine ausreichende Anzahl von Haltepunkten vorhanden ist. Es gilt somit, die bestehenden Bahnhöfe Bochum, Gelsenkirchen, Oberhausen, Essen, Herne Wanne-Eickel und Mülheim an der Ruhr als Haltepunkte für den Fernverkehr zu erhalten.

Die starke internationale Verflechtung des Wirtschaftsraums Rhein-Ruhr mit ihrem erheblichen Verkehrsaufkommen erfordert es, die Oberzentren Essen und Bochum in das innerdeutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen einzubinden. Diese Einbindung ist für die Ausgestaltung des transeuropäischen Netzes von besonderer Bedeutung. Zwischen den zentralen Knotenpunkten⁵⁷ dieses transeuropäischen Netzes spielen die Hauptbahnhöfe Gelsenkirchen, Bochum und Essen für den Fernverkehr eine wichtige Rolle, um die Fernverkehrsströme zu bedienen.

⁵⁷ Zentrale Knotenpunkte des transeuropäischen Netzes in Nordrhein-Westfalen sind die Hauptbahnhöfe von Köln, Duisburg und Dortmund.

Die Weiterentwicklung des Fernverkehrs darf jedoch nicht den Regionalverkehr beschränken oder gar zur Aufgabe von Verkehrsbeziehungen führen.

Ziel 42: „Oberhausen-Emmerich-Trasse“

Zur Reduzierung des Straßengüterverkehrs und zur Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs sind die für den Ausbau der „Oberhausen-Emmerich-Trasse“ erforderlichen Flächen zu sichern.

Erläuterung:

Die „Oberhausen-Emmerich-Trasse“ ist Teil eines länderübergreifenden deutsch-niederländischen Schienenwegeausbauprojektes (auf niederländischer Seite auch „Betuwe-Linie“ genannt). Durch die „Oberhausen-Emmerich-Trasse“ werden die Reduzierung des Straßengüterverkehrs und die Verbesserung des grenzüberschreitenden deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs verfolgt.

In den Niederlanden ist die „Betuwe-Linie“ bereits in Betrieb. Sie endet in Zevenaar nahe der deutschen Grenze. Da in Grenznähe ausreichende Umlademöglichkeiten auf den Verkehrsträger Straße bestehen (z.B. Rangierbahnhof in Arnheim), wird der Verkehr nach Deutschland verstärkt über die Straße abgewickelt. Ein Ausbau der Betuwe-Linie würde daher eine Entlastung der Straße bewirken.

Für 2009 ist der Beginn des Planfeststellungsverfahrens geplant, so dass das Baurecht für 2011 erwartet werden kann. Die Maßnahme soll in Ausbaustufen realisiert werden. Geplante Maßnahmen sind die Herstellung niveaufreier Verbindungskurven im Großraum Oberhausen und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke durch eine Blockverdichtung sowie nachfolgend der dreigleisige Ausbau. Die für den Endzustand erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sollen rechtzeitig vor Zunahme des Schienengüterverkehrs realisiert werden. Das Stellwerk Emmerich ist bereits mit Bundesmitteln elektronisch umgerüstet worden, so dass eine Blockverdichtung vor dem Bau des Lärmschutzes möglich wäre.

Das Vorhaben „Oberhausen-Emmerich-Trasse“ ist im Bedarfsplan 2004 für die Bundes-schienenwege als neues Vorhaben mit vordringlichem Bedarf eingestuft.

Grundsatz 45: Trassenfreihaltung

Stillgelegte Bahntrassen sollen wegen ihres Potenzials als verbindendes Element für eine spätere Folgenutzung von Bebauung freigehalten werden.

Ziel 43: Freizuhaltende stillgelegte Bahntrassen

Folgende stillgelegte Bahntrassen sind für eine Reaktivierung, zur Ergänzung des Biotopverbunds oder wegen ihres Potenzials als Radweg durchgängig freizuhalten: Alma-Bahn, Anschluss Borbeck, Anschluss ehem. Bahnhof Constantin, Anschluss Friedrich der Große, Consol-Bahn, Erzbahn-Trasse Nord, Erzbahn-Trasse Süd, Ewald-Bahn, Grüner Pfad, Güterzug-Strecke, Hannover-Bahn, Hausmannsfeld, HOAG-Trasse, Hugo-Bahn, Jacobi-Nord-Trasse, Jacobi-Süd-Trasse, Kornharpener Bahn, Kray-Leither-Bahn, Kray-Wanner-Bahn, Kruppsche Ringbahn, Lothringenbahn, Museumsbahn Zollverein, Opel-

Bahn, PZ-Gleis, Rheinische Bahn, Salzstrecke, Styumer Pfad II, Springorum-Bahn und Rheinischer Esel West.

Erläuterung:

Stillgelegte Bahnstrecken stellen zusammenhängende linienhafte Elemente dar, die einen durchgängigen und oftmals stadtgrenzenübergreifenden Verlauf haben. Eine Erhaltung dieser verbindenden Elemente birgt die Chance, sie entweder bei Bedarf zu reaktivieren, ergänzende Maßnahmen zum Biotopverbund durchzuführen oder sie einer sonstigen Verkehrsnutzung (z.B. als durchgängiger Radweg) zuzuführen. Hierbei ist auch eine durch ökologische Maßnahmen begleitete Radwegenutzung denkbar. Somit wird ein Potenzial gesichert, welches nicht zuletzt aufgrund seines stadtgrenzenübergreifenden Verlaufs Regionalbedeutsamkeit hat. Die vorhandenen Strecken, denen eine solche Funktion zugesprochen werden kann, sind daher zu sichern.

Zur Verdeutlichung sind die in Ziel 43 enthaltenen Trassenverläufe in der Erläuterungskarte 8 „Freizuhaltende stillgelegte Bahntrassen“ dokumentiert.

5.4.2 Erläuterung zu den Darstellungen

Auf der Ebene der Bauleitplanung sind im Bereich des Verkehrsträgers Schiene die nachrichtlichen Übernahmen von Flächen für Bahnanlagen im RFNP enthalten. Diese schließen insbesondere Gleisharfen und Anschlüsse von Werksbahnen ein.

5.5 ÖPNV/SPNV

Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Ziel 44: Erreichbarkeit von Attraktoren sichern

Die ÖPNV-Netze sind zu verknüpfen und regional aufeinander abzustimmen. Dabei sind leistungsfähige Schienen- und ÖPNV-Schnellverbindungen im Verlauf der Entwicklungsachsen (Direktverbindungen zwischen Attraktoren) für die Fortentwicklung des regionalen Verkehrsnetzes von besonderer Bedeutung.

Grundsatz 46: Erreichbarkeit von Attraktoren sichern

- (1) Das ÖPNV-Netz soll die Erreichbarkeit von Attraktoren wie Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Ausbildungsschwerpunkten, Freizeit- und Erholungsstätten sowie sonstiger Schwerpunkte mit hohem Verkehrsaufkommen sicherstellen.
- (2) Der ÖPNV soll in den Stadt- bzw. Stadtteilzentren gegenüber dem MIV bevorzugt werden.

Erläuterung:

Der ÖPNV hat die Erreichbarkeit der Siedlungsbereiche, der Zentren und sonstigen Einrichtungen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen generieren, schnell und zuverlässig zu gewährleisten. Insbesondere die altersbedingte, gesundheitlich oder finanziell begründete Abhängigkeit von Bevölkerungsteilen vom ÖPNV ist zu berücksichtigen. Hierzu ist auch

die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren von Bedeutung, da diese die teilträumliche Versorgung sichern und daher zur Verkehrsvermeidung in den Stadtzentren beitragen.

Um die angestrebte Verlagerung von Teilen des motorisierten Individualverkehrs auf die Verkehrsträger mit hoher Transportleistung zu erreichen, ist ein leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV erforderlich. Dazu gehört neben einem schnellen ÖPNV und ausreichend bemessenen Schienen- und Busnetzen ein koordiniertes Bus-/Schiene-Konzept mit dichtem Taktverkehr sowohl auf der Schiene als auch beim Bus.

Zu einem leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV gehört die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsnetze miteinander. Hierbei ist u.a. die Verknüpfung der Bahnen und Busse mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erforderlich sowie Direktverbindungen zwischen Attraktoren. Nach LEP haben leistungsfähige Schienen- und ÖPNV-Verbindungen im Verlauf der Entwicklungsachsen besondere Bedeutung für das regionale Verkehrsnetz. Direktverbindungen zwischen Attraktoren im Planungsraum können die Verbindungen innerhalb der Region verbessern und durch ein attraktives schnelles ÖPNV-Angebot die Straße vom motorisierten Individualverkehr zwischen den Stadtzentren entlasten.

Auf eine Entlastung der Stadtzentren von jenem Verkehr, der die Zentren als Ziel oder Quelle hat, ist durch die Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem MIV in den Stadtzentren hinzuwirken. Dazu sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um frühzeitig die Kernbereiche durch ein leistungsfähiges Verkehrsmittel des ÖPNV zu entlasten. Hierzu können Vorrangschaltungen für den ÖPNV bei Lichtsignalanlagen beitragen. Stadtbahn-Zulaufstrecken und hoch belastete Straßenbahnlinien sollen stufenweise auf Stadtbahnbetrieb umgestellt werden. Das Stadtbahnnetz ergänzt das S-Bahn-Netz. Im Normalfall laufen die Stadtbahnlinien auf die Zentren der größeren Städte zu und werden an den Bahnhöfen mit dem Schienennetz der Deutschen Bahn verknüpft. Um ihre Aufgabe optimal erfüllen zu können, verbinden sie die Stadtteilzentren untereinander und sorgen für eine gute Erschließung der Wohnbereiche und der Arbeitsstätten. Wegen der polyzentrischen Struktur der Planungsregion übernimmt die Stadtbahn teilweise auch städteverbindende Funktionen.

Ziel 45: Verlängerung/Verknüpfung von ÖPNV-Linien

- (1) Zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit von Attraktoren sind die Verlängerungen
- der Straßenbahnlinie 306 in Richtung Einkaufszentrum Ruhrpark (Bochum-Harpen),
 - der Straßenbahnlinie 318 in Richtung Eisenbahnmuseum (Bochum-Dahlhausen) sowie 308/318 in Richtung Cöppencastrop (Bochum-Gerthe),
 - der U-Bahn-Linie 35 in Richtung Hochschule Bochum und Richtung Recklinghausen,
 - der S-Bahn-Linie 4 bis Herne-Wanne,
 - der U-Bahn-Linie 11 von Essen bis zur Zeppelinstraße in Mülheim an der Ruhr,
 - eine Neubaustrecke in Essen von der Steeler Straße über den Abzweig Hollestraße unter Nutzung des Berthold-Beitz-Boulevard bis zur Haus-Berge-Straße einschließlich der Anschlussstrecke bis Alfred-Krupp-Schule
 - sowie die Verbindung zwischen Uni Essen und Berthold-Beitz-Boulevard
- zu verfolgen.

- (2) Zur Verknüpfung der ÖPNV-Netze ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 von Oberhausen bis zum Hbf Mülheim, die Verlängerung der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 über die Danziger Straße in Oberhausen bis zur Oberhausener Straßenbahnlinie 112 sowie der Straßenbahnlinie 105 zwischen Essen und Oberhausen zu verfolgen.
- (3) Um neue Verkehrspotenziale im Ortsteil Bochum-Langendreer zu erschließen und die Verknüpfung des kommunalen Schienennetzes mit dem regionalen SPNV zu verbessern, sind die Bochumer Straßenbahnlinien 302/310 zu verlegen bzw. zu verlängern. Darüber hinaus ist die Option einer Stadtbahnlinie zwischen Bochum-Langendreer, Dortmund-Lütgendortmund und Castrop-Rauxel mit einer Anbindung an die S-Bahn-Linie 4 offen zu halten.

Erläuterung:

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 306 in der Castroper Straße – teilweise unter Nutzung der vorhandenen Gleisanlagen, Neubau der Gleistrasse im Harpener Hellweg bis Kirchharpen und niveaufreie Anbindung des Ruhrpark-Einkaufszentrums – ermöglicht eine verbesserte Anbindung sowohl des Wohnsiedlungsbereiches Harpen als auch des Einkaufszentrums an die Innenstadt Bochum.

Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 318 in Bochum-Dahlhausen werden die Wohngebiete im Bereich des Ruhrauen-Parks und das Eisenbahnmuseum erschlossen sowie die Leistungsfähigkeit der gesamten Streckenführung erhöht. Die regionale Bedeutung dieser Maßnahme ist zum einen vor dem Hintergrund des Gesamtansatzes der Stärkung und attraktiven Gestaltung des ÖPNV zu sehen. Zum anderen stellt das Ruhrtal mit dem Eisenbahnmuseum ein wichtiges Ziel für den (regionalen) Tourismus dar. Das Vorhaben ist in der IGVP NRW als Vorhaben der Stufe 2 (Realisierung nach 2015) eingestuft.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 308/318 in Bochum-Gerthe bis Cöppencastrop dient gemeinsam mit dem zweigleisigen Ausbau der besseren Erschließung der Wohngebiete nördlich der jetzigen Endhaltestelle Schürbankstraße. Darüber hinaus kann an der neuen Endhaltestelle Cöppencastrop eine bessere Verknüpfung mit den Buslinien aus dem Bereich Castrop-Rauxel hergestellt werden.

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie 35 erschließt zusätzliche Verkehrspotenziale im Bereich des Technologiequartiers und der Hochschule Bochum. Durch eine neue Wendemöglichkeit an der Ruhr-Universität Bochum wird der Betriebsablauf auf der gesamten Linie verbessert. Zudem kann die Zugkapazität auf dem Abschnitt Riemke Markt – Ruhr-Universität erhöht werden. Für die Stadt Bochum besitzt diese Maßnahme sowohl bzgl. der unmittelbar quantifizierbaren Reduzierung von Kfz-Fahrten und den damit verbundenen positiven Umweltauswirkungen als auch bzgl. der mittelbar quantifizierbaren Verbesserung der Standortgunst der Hochschule und des Technologiequartiers eine besondere Bedeutung. Im Rahmen der IGVP NRW ist diese Maßnahme lediglich in die Stufe 2 (Realisierung nach 2015) aufgenommen worden, sie kann jedoch unter Umständen aufgrund der Öffnungsklausel früher realisiert werden.

Die nördliche Verlängerung der U35 von der gegenwärtigen Endhaltestelle Schloss Strünkede in Richtung Recklinghausen ist in der IGVP NRW (Stufe 2) enthalten. Sie ist zur Stärkung der Nord-Süd-Verbindungen des ÖPNV im Ruhrgebiet sinnvoll.

Die S-Bahn-Linie S4 soll von Dortmund-Lütgendortmund bis zum Hbf Wanne-Eickel in Herne-Wanne verlängert werden. Daraus resultiert eine Taktverdichtung im Bereich Herne. Zur Umsetzung dieses Vorhabens ist im RFNP-Plangebiet weder eine neue Trasse noch ein neuer Haltepunkt notwendig. Allerdings soll der Haltepunkt Herne-Börnig ausgebaut und neu angebunden werden. Die S4 stellt auf der das Plangebiet betreffenden Strecke eine wichtige Verbindung im öffentlichen Regionalverkehr dar.

Die U-Bahn-Linie 11 in Essen wird durch eine Neubaustrecke von der Messe Essen bis zur Lilienthalstraße unter Anbindung der Messeparkplätze Lilienthalstraße und dem Gewerbegebiet am derzeitigen Flugplatz Essen/Mülheim verlängert. Die Messeparkplätze können hierbei außerhalb der Messezeiten sehr gut als P&R-Plätze genutzt werden.

Eine Neubaustrecke zwischen der Steeler Straße in Essen über den Abzweig Hollestraße unter Nutzung des Berthold-Beitz-Boulevard bis zur Haus-Berge-Straße einschließlich der Anschlussstrecke bis zur Alfred-Krupp-Schule beinhaltet eine Erschließung der gesamten Entwicklungsachse des Kruppgrürtels für den Schienenverkehr mit direkter oberirdischer Anbindung an den Hbf Essen. Hierdurch wird die Wegstreckenverkürzung zwischen der Essener Innenstadt und Essen-Frohnhausen realisiert.

Die Verbindung zwischen der Uni Essen und dem Berthold-Beitz-Boulevard dient zur Anbindung des Stadions an die Innenstadt.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 erfolgt durch eine Anbindung der Linie an den Hbf Mülheim an der Ruhr. Ziel ist es, die Umsteigemöglichkeiten zwischen den überregionalen, regionalen und kommunalen Verkehrsträgern zu optimieren, die Reisezeiten bei überregionalen und regionalen Verbindungen zu verkürzen sowie die Umsteigehäufigkeiten zu reduzieren.

Die Verlängerung der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 auf Mülheimer und Oberhausener Stadtgebiet ist Bestandteil der durch die Stadt Oberhausen ermittelten Potenzialstrecken für den Betrieb von Straßenbahnen zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit. Diese Potenzialstrecke über die Danziger Straße in Oberhausen bis zur Mellinghofer Straße auf Mülheimer Stadtgebiet schließt an die dort verlaufenden ÖPNV-Linien des Mülheimer Netzes an.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen schafft eine stadtgrenzenübergreifende ÖPNV-Verbindung mit Anbindung des alten Stahlwerksgeländes Ost und weiteren Nutzungen im Bereich der Neuen Mitte Oberhausen. Die Straßenbahnlinie 105 führt momentan aus Essen-Rellinghausen über den Hbf Essen bis zur Endstelle Unterstraße (Essen-Frintrop) nah an die Stadtgrenze zu Oberhausen heran. Die Verlängerung dient nicht nur der stadtgrenzenübergreifenden Anbindung durch den ÖPNV, sondern sie gewinnt durch die Verbindung der beiden Hauptbahnhöfe Essen und Oberhausen auch an regionaler Bedeutung, die sich nicht allein auf die zentrenverbindende Funktion beschränkt.

Mit der Verlegung bzw. Verlängerung der Straßenbahnlinien 302/310 wird Bochum-Langendreer als letzter wichtiger Stadtteil in das Stadtbahnnetz der Stadt Bochum eingebunden. Durch die optimierte Verbindung zwischen dem Stadtteilzentrum Bochum-Langendreer, der Bochumer Innenstadt, dem S-Bahn-Netz und der Stadt Witten wird der ÖPNV in diesem Bereich deutlich leistungsfähiger und attraktiver. Die Straßenbahnanbindung wird mittelfristig den integrierten Einzelhandelsstandort Bochum-Langendreer stär-

ken und insbesondere die Standortqualität des Geschäftszentrums aufwerten. Darüber hinaus werden auch das Schulzentrum Ost und die Rudolf-Steiner-Schule optimal mit dem schienengebundenen ÖPNV erschlossen. Weitere Ziele dieser Maßnahme sind der Einsatz von Niederflurstraßenbahnen auf der gesamten Linienführung und eine Beschleunigung des Betriebsablaufs. Das Vorhaben ist in der Stufe 1 (Realisierung bis 2015) der IGVP NRW enthalten.

Die bereits in den GEP-Teilabschnitten Oberbereich Dortmund - westlicher Teil (Dortmund, Kreis Unna, Hamm) und Oberbereiche Bochum/Hagen dargestellte Stadtbahnverbindung im Verlauf der B 235 (Hauptstraße, Bochum und Provinzialstraße, Dortmund) wird in den RFNP übernommen. Hiermit wird eine mögliche Stadtbahnverbindung Bochum – Dortmund – Castrop-Rauxel u.U. mit Verknüpfung zur geplanten Verlängerung der S-Bahnlinie S 4 über Dortmund-Lütgendortmund hinaus als Option aufrecht erhalten.

Ziel 46: Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Der RRX ist zur Schaffung einer häufigeren, schnelleren und qualitativ besseren Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der Rheinschiene zu ermöglichen, erforderliche Flächen sind freizuhalten.

Erläuterung:

Durch das Konzept zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) wird dem landesplanerischen Grundgedanken von Direktverbindungen zwischen den Regionen im Rhein-Ruhr-Ballungsraum entsprochen. Daher geht die Bedeutsamkeit des RRX-Konzeptes über die regionale Ebene hinaus. Dieser Zugewinn darf jedoch nicht zu Lasten der Anbindung der Mittelzentren gehen. Der RRX wird innerhalb der bereits vorhandenen Trassierungen realisiert werden und lässt daher keinen erheblichen weiteren Raumanspruch erwarten.

Grundsatz 47: P&R-, B&R- und Umsteigeanlagen

Für den Verkehrsmittelwechsel besonders geeignete Haltepunkte des ÖPNV sollen mit P&R-, B&R- und Umsteigeanlagen ausgestattet werden, um das Umsteigen zu erleichtern.

Erläuterung:

Durch die Anlage von Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen sowie -stationen an Schnellbahn- und Nahverkehrs-Haltepunkten entsteht ein Anreiz für Kraftfahrer und Radfahrer, insbesondere auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fortzusetzen. Außerdem werden durch die Errichtung solcher Anlagen die Einzugsbereiche der Haltepunkte deutlich erweitert. Entscheidende Voraussetzungen für das Funktionieren des Systems sind eine zügige Anbindung der Anlagen an das kommunale und überörtliche Straßennetz sowie eine dichte Zugfolge der Schienenbahnen.

5.6 Güterverkehr

5.6.1 Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Grundsatz 48: Güterverkehr sichern und entwickeln

- (1) Der Güterverkehr soll mit leistungsfähigen Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern gesichert und entwickelt werden. Dabei soll insbesondere das Schienennetz für den Transport von Gütern optimal genutzt und eine Verlagerung von der Straße auf die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße begünstigt werden.
- (2) Vor einem Neubau von Güterverkehrseinrichtungen sollen bestehende Einrichtungen dort genutzt und ausgebaut werden, wo ein Transportträgerwechsel verkehrsgerecht und umweltschonend erfolgen kann.

Erläuterung:

Der weiter steigende Güterverkehr wird das Fernstraßennetz zunehmend stärker belasten. Um diesen so umweltverträglich wie möglich zu betreiben und für den Wachstumsmarkt Verkehr/Logistik im internationalen Standortwettbewerb besser gerüstet zu sein, müssen wesentliche Anteile des Güterverkehrs unter transportwirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert bzw. die Verkehrsträger an geeigneten Schnittstellen – z.B. durch Anlagen für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) – untereinander stärker verknüpft werden.

Gemäß LEP sollen Schnittstellen gebildet werden, an denen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und Wasserstraßen erfolgen kann und die somit der Entlastung der Straße vom Güterverkehr dienen. Hierzu sollen die Wasserstraßen und Häfen sowie die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden. Dadurch können integrierte Transportketten geschaffen werden, in denen die Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger kombiniert werden. Wichtige Elemente dieser Schnittstellen sind Güterverkehrszentren (GVZ), Güterverteilzentren, Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) der Bahnen sowie Post- und Bahnfrachtzentren und Häfen, in denen die Betriebe der Verkehrs- und Transportwirtschaft zusammenarbeiten. Güterverkehrszentren sind auch dann gegeben, wenn mehrere räumlich getrennte Teilflächen betrieblich und infrastrukturell miteinander vernetzt werden können. In der Planungsregion kommt wegen der Flächenknappheit nur diese dezentrale Lösung in Frage. Daher sind leistungsfähige dezentrale Verlagerungseinrichtungen zu entwickeln oder auszubauen und optimal anzubinden.

Bei der Standortauswahl für Einrichtungen zur Güterverkehrsabwicklung soll gemäß LEP der Nutzung brachliegender Flächen im Siedlungsraum Vorrang vor der Freirauminanspruchnahme gegeben werden. Bei der Konzeption der Einrichtungen soll der Flächenbedarf minimiert und eine raum-, umwelt- und siedlungsverträgliche Einbindung verfolgt werden.

Ein wesentlicher Vorteil des Transports auf der Schiene ist die Anbindung von Gewerbe- und Industriebetrieben. Damit können Güter ohne Umladen in das Schienennetz eingeführt werden. Bei der Planung von gewerblichen Bauflächen sollte daher die Möglichkeit eines Gleisanschlusses berücksichtigt werden. Für den Transport von Gütern sind auch

die reinen Güterverkehrsstrecken (Strecken ohne Personenverkehr), die von der DB AG und von den nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) betrieben werden, für die angestrebte Verlagerung von der Straße auf die Schiene von Bedeutung. Weil der Lkw im Nahverkehr derzeit erheblich kostengünstiger ist als der Güterverkehr auf der Schiene, sind viele dieser Strecken von Stilllegungsabsichten bedroht.

Die in der Planungsregion vorgesehenen Schnittstellen des Güterverkehrs sind

- das Güterverkehrszentrum (GVZ) Emscher am Standort Wanne-Westhafen in Herne,
- der Rhein-Ruhr-Hafen in Mülheim/Ruhr.

Ziel 47: Ausbau von Güterverkehrszentren (GVZ)

Der Rhein-Ruhr-Hafen in Mülheim ist als Teil des dezentralen GVZ Duisburg/Niederrhein (GVZ DUNI) und das GVZ Emscher als Teil des dezentralen GVZ „östliches Ruhrgebiet“ auszubauen.

Erläuterung:

Mit der Entwicklung des dezentralen Güterverkehrszentrums Duisburg/Niederrhein (GVZ DUNI) ist ein Pilotprojekt geschaffen worden, welches im Interesse des Landes, der Region und der Transportwirtschaft so schnell wie möglich umzusetzen ist. Dazu müssen u.a. die vorhandenen Standorte ausgebaut und mit weiteren regionalplanerisch geeigneten Standorten organisatorisch, infrastrukturell und telematisch vernetzt werden. Der Rhein-Ruhr-Hafen in Mülheim stellt einen solchen geplanten Standort dar, der als Spezialhafen für Stahlprodukte und Recyclinggüter ein Teil des dezentralen Güterverkehrszentrums werden soll. Die Häfen eignen sich als Schnittstellen der Verkehrssysteme in besonderem Maße zur Vernetzung der Verkehrsträger und zur Produktion von Logistikdienstleistungen. Durch die Ausstattung mit leistungsfähigen Infrastruktureinrichtungen können sie zu einer stärkeren Beteiligung der Binnenschifffahrt an den Transportketten des KLV beitragen.

Das GVZ Emscher soll in seiner Funktion als trimodales Güterverkehrszentrum gestärkt und weiterentwickelt werden. Ein Ausbau der vorhandenen Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr ist geplant. Das GVZ Emscher ist gleichzeitig Kernelement des in Kooperation zwischen den Städten Herne, Gelsenkirchen und Herten geplanten „Last-Mile-Logistik-Parks“.

Ziel 48: Rangierbahnhof Oberhausen-Osterfeld-Süd

Der Rangierbahnhof Oberhausen-Osterfeld-Süd ist entsprechend seiner zukünftigen Funktion, die auf ihn konzentrierten Zugbildungen im Bereich „westliche Ruhr“ zu vollziehen, in seiner Leistungsfähigkeit anzupassen.

Erläuterung:

Als Bestandteil des „Modernisierungsprogramms Zugbildungsanlagen“ (ZBA) wird der Rangierbahnhof Oberhausen-Osterfeld-Süd hinsichtlich seiner Produktivität und Qualität bei der Zugbildung innerhalb der vorhandenen Zugbildungsanlagen verbessert. Dafür werden leistungsfähige und vor allem wirtschaftliche Verfahren und technische Einrichtungen eingesetzt. Dies geschieht, da nach der Konzeption der Railion Deutschland AG zukünftig die Zugbildungen im Bereich „westliche Ruhr“ auf die ZBA Oberhausen-Osterfeld-Süd konzentriert werden.

5.6.2 Erläuterung zu den Darstellungen

Die für den Güterverkehr erforderlichen Flächen und hier insbesondere solche für die Einrichtung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße werden auf bauleitplanerischer Ebene durch gewerbliche Bauflächen gesichert.

Die Flächen für Bahnanlagen sind als nachrichtliche Übernahme enthalten.

5.7 Wasserstraßen

Die Planungsregion wird im Norden durch den Rhein-Herne-Kanal sowie im Süden durch die Ruhr in Ost-West-Richtung durchzogen. Der Rhein-Herne-Kanal stellt hierbei in seinem gesamten Verlauf eine Bundeswasserstraße dar, die Ruhr hingegen erst flussabwärts ab Mülheim an der Ruhr.

Der Rhein-Herne-Kanal hat neben seiner vornehmlichen Funktion für den Güterverkehr u.a. erhebliche Bedeutung für die Erholung und die Freizeitgestaltung sowie den Biotopverbund auf dem Wasser und in den angrenzenden Bereichen. Darüber hinaus hat er auch erhebliche Bedeutung für die Versorgung von Industrie und Gewerbe mit Kühl- und Brauchwasser sowie für die Anreicherung der Lippe in Trockenzeiten. Die Ruhr dient dem Güterverkehr lediglich im westlichen Bereich von Mülheim an der Ruhr. In ihrem überwiegenden Teil hat sie Erholungs- und Freizeitfunktion und dient der Wasserversorgung.

Entlang des Rhein-Herne-Kanals und der Ruhr bieten sich bereits vielfach Nutzungsmöglichkeiten zum Zwecke der Erholung und Freizeitgestaltung. Neben der Erschließung für den motorisierten Verkehr sind die an die Wasserstraßen angrenzenden Bereiche oftmals bereits mit Rad- und Fußwegen ausgestattet, die insbesondere im Fall des Ruhrtal-Radwegs das Potenzial als Standort für die Freizeitnutzung verdeutlichen. Zudem sind die Hafenbereiche entlang der Binnenwasserstraßen insbesondere für den motorisierten Verkehr infrastrukturell bereits gut erschlossen. So sind diese Lagen am Wasser sowohl als Standort für Wohnen und Arbeiten als auch für Freizeitnutzungen äußerst attraktiv, da sie eine hohe Lebensqualität ermöglichen.

5.7.1 Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Ziel 49: Leistungsfähigkeit des Wasserstraßennetzes erhalten und verbessern

Das vorhandene Binnenwasserstraßennetz ist in seiner Leistungsfähigkeit zu erhalten und zu verbessern.

Grundsatz 49: Häfen und Umschlaganlagen

Häfen und Umschlaganlagen sollen als Gütersammel- und -verteilzentren erhalten und ausgebaut, den Anforderungen der Schifffahrt und der Landverkehrsträger angepasst und als integraler Bestandteil von Güterverkehrszentren weiterentwickelt werden.

Erläuterung:

Die Binnenschifffahrt ist ein besonders sicherer, umweltverträglicher, energiesparender und kostengünstiger Verkehrsträger. Sie wird in erster Linie für den Transport von Massen- und Schwergütern genutzt. Zunehmend gewinnt aber auch die Beförderung von Containern und Stückgutfrachten an Bedeutung, da sowohl die Straße als auch die Schiene an ihre Kapazitätsgrenze stoßen. Daher gilt es, die vorhandenen Kapazitätsreserven der Wasserstraßen zu nutzen. Die Netze der Verkehrsinfrastruktur sind aufeinander abzustimmen und durch leistungsfähige, siedlungs- und umweltverträgliche Schnittstellen miteinander zu verbinden, wobei umweltschonende Verkehrsmittel zu begünstigen sind. Als Schnittstellen aller Verkehrsträger leisten die Binnenhäfen bereits einen maßgeblichen Beitrag zur umweltschonenden Bündelung und Verlagerung der Gütertransporte auf Wasserstraße und Schiene. Diese, die jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger ausnutzenden, kombinierten Transporte gilt es zu verstärken, um die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs zu erreichen. Zu diesem Zweck sind die Häfen auszubauen.

Die Häfen der Planungsregion nehmen zunehmend die Funktion wahr, der Planungsregion als City-Logistik-Standort, als Bestandteil von Güterverkehrszentren und als Drehscheibe im kombinierten Ladungsverkehr zu dienen. Die Häfen streben dabei eine Anreicherung ihres Angebots durch weitere Dienstleistungen an. Da nicht alle Häfen sämtliche Funktionen gleichzeitig wahrnehmen können, sind sie zunehmend auf eine Zusammenarbeit angewiesen. Dadurch lassen sich Überkapazitäten vermeiden und durch Absprache Spezialisierungen der Häfen organisieren, wodurch die Wirtschaftlichkeit erhöht und die Flächeninanspruchnahme minimiert wird.

Resultierend aus der industriellen Vergangenheit ist bereits ein dichtes Kanalnetz im Ruhrgebiet vorhanden. Die Häfen liegen im Mittelpunkt der Wirtschaftskraft des Landes Nordrhein-Westfalen – zum Vorteil der ansässigen Unternehmen. In unmittelbarer Nähe liegen Märkte mit erheblichem Volumen. Nahezu alle Kanalhafenstandorte sind trimodal erschlossen, das heißt zu Wasser, auf der Straße und per Schiene.

Ziel 50: Rhein-Herne-Kanal

Die Anpassung des Binnenschifffahrtsweges Rhein-Herne-Kanal an die Erfordernisse moderner Betriebsformen der Binnenschifffahrt ist zur Aufnahme größerer Güterverkehrsanteile zu ermöglichen. Erforderliche Flächen sind freizuhalten.

Erläuterung:

Der Rhein-Herne-Kanal wird als Teil des nordwestdeutschen Wasserstraßennetzes in seiner Substanz erhalten und den Abmessungen von Zweier-Schubverbänden und Großmotorgüterschiffen angepasst. Der Rhein-Herne-Kanal ist der am stärksten belastete und wegen der zahlreichen Häfen mit hohem Umschlag auch der wichtigste Kanal des Ruhrgebiets. Er ist im westlichen Abschnitt zwischen Duisburg und Gelsenkirchen in den letzten Jahren ausgebaut worden und ermöglicht nunmehr auch den Schubverbänden des Eurotyps 2 mit 3.280 Tonnen Tragfähigkeit die durchgehende Fahrt vom Rhein bis zum Stadthafen Gelsenkirchen. Der restliche Ausbau von Gelsenkirchen bis nach Henrichenburg wird frühestens im Jahr 2015 abgeschlossen sein. Dieser Ausbau ist im BVWP 2003 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit vordringlichem Bedarf eingestuft.

5.7.2 Erläuterung zu den Darstellungen

Die Wasserstraßen und Häfen werden im RFNP dargestellt. Die Bundeswasserstraßen Rhein-Herne-Kanal und Ruhr (bis zum km 12,21) werden in den RFNP gem. §1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) nachrichtlich übernommen.

5.8 Radverkehr

Grundsatz 50: Radverkehr fördern

- (1) Der zunehmenden Bedeutung des regionalen Radverkehrs soll insbesondere durch die Schaffung und Sicherung eigener Trassen Rechnung getragen werden.
- (2) Der Radverkehr soll durch die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes, insbesondere durch Lückenschlüsse, gefördert werden.

Erläuterung:

Der lokale und regionale Radverkehr genießt im Planbereich und darüber hinaus eine hohe und weiter zunehmende Bedeutung. Seit Mitte der 1980er Jahre entstanden im Ruhrgebiet eine Vielzahl von neuen Radwegen abseits von Straßen. Der Vorteil dieser Wege liegt insbesondere darin, dass sie in der Regel immissionsfrei, meist ohne große Steigungen und oft eingebettet in lokale, z.T. auch regionale Grünzüge verlaufen. Eine Reihe dieser Wege verläuft dabei über das Stadtgebiet von mehreren Gemeinden und schafft damit regionale Verbindungen. Die Wege erschließen vielerorts neue, bisher unbekannte bzw. nicht zugängliche Areale. Darin liegt auch die positive Wahrnehmung durch die Nutzer in der Region begründet. Aber auch Besucher von außerhalb, insbesondere Touristen, loben diese Wegeverbindungen in der Städtelandschaft Ruhrgebiet.

Neben den Betriebswegen entlang dem Rhein-Herne-Kanal, der Emscher (mit ihren Nebenläufen) und der Ruhr spielen insbesondere ehemalige Bahn- und Werkbahnstrecken in dieser Entwicklung eine herausragende Rolle. Ihr Streckenverlauf ist in vielen Fällen zwar der industriellen Entwicklung geschuldet und entspricht nicht in allen Fällen den Erfordernissen im heutigen Siedlungsgefüge bzw. den Quelle-Ziel-Beziehungen; dennoch lassen sie sich meist in Verbindung mit der übrigen Radverkehrsinfrastruktur gut in die lokalen und regionalen Strukturen einbetten. Sie spielen insbesondere für Freizeit und Naherholung eine herausragende Rolle. Erhebliche Teile bieten aber auch dem Alltags-Radverkehr attraktive und komfortable Verbindungen.

Neben den Städten und Gemeinden im Ruhrgebiet haben auch regionale Partner wie der RVR und die Emschergenossenschaft an dieser Entwicklung entscheidend mitgewirkt. Auch die IBA Emscher Park hat diese Entwicklung in ihrer zehnjährigen Laufzeit erheblich gefördert.

Eine besondere Qualität der Verbindungen – u.a. verbunden mit dem Neubau und der Erhaltung von Brücken und Unterführungen – ist es, dass hierdurch viele räumliche Barrieren überwunden werden konnten, Verbindungen zwischen den Städten, Stadtteilen und Quartieren z.T. deutlich verkürzt wurden und neue Verbindungen aus den Siedlungs- und Wohnbereichen in die Naherholungsgebiete geschaffen wurden (vgl. Erläuterungskarte 8).

5.9 Luftverkehr

Die Anbindung der Planungsregion an das internationale Luftverkehrsnetz ist grundlegend für die regionale Entwicklung. Die Standortgunst einer Region wird durch naheliegende leistungsfähige Luftverkehrsangebote verbessert. Das dezentrale Konzept für die Luftfahrtinfrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen setzt sich für die weitere erfolgreiche Entwicklung der Luftverkehrs-Standorte ein. Es ist nicht nur die Nachfrage aus Bevölkerung und Wirtschaft zu befriedigen, sondern Flughäfen sind auch als ein wichtiger Faktor für den regionalen Arbeitsmarkt zu sehen. Vor allem an den im Umfeld der Planungsregion liegenden größeren Flughäfen haben sich einerseits viele Dienstleister angesiedelt, andererseits haben sich viele Unternehmen den Flughafen mit seiner optimalen Verkehrsanbindung als Standort gewählt.

Gemäß § 28 (4) LEPro sieht das Land Nordrhein-Westfalen die angemessene Berücksichtigung der wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs als einen allgemeinen Grundsatz. Das Einzugsgebiet der umliegenden internationalen Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück reicht weit in die Planungsregion hinein und wird durch den Flughafen Dortmund ergänzt. Diese Flughäfen bedienen den internationalen Luftverkehrsbedarf der Planungsregion.

Eine angemessene Berücksichtigung der wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs ist somit auch in einer leistungsfähigen Anbindung an die Flughäfen außerhalb des Plangebiets zu sehen, wenn ein entsprechender Quellverkehr aus der Planungsregion zu diesen besteht.

Die Abstimmung des Raumbedarfs von Flugplätzen, der Baubeschränkungen und der baulichen Entwicklung in der Umgebung von Flugplätzen soll der Sicherheit des Luftverkehrs und dem ausreichenden Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Flugbetriebes dienen. Gemäß § 28 LEPro ist die Festlegung von Gebieten, die diesem Zweck dienen, als ein allgemeiner Grundsatz zu sehen.

Aufgrund von Starts und Landungen an Flughäfen sind die in der Nähe von Flughäfen wohnenden Menschen erheblichen Belastungen ausgesetzt. Im dicht besiedelten Land Nordrhein-Westfalen ist es unvermeidlich, dass in der Nähe der Flughäfen Wohngebiete liegen. Auch Wohngebiete in der Planungsregion sind von Fluglärm betroffen. Es ist daher ein Ausgleich zwischen der Notwendigkeit eines leistungsfähigen Luftverkehrs und den Interessen der Anwohner erforderlich.

Ziel 51: Schutz vor Fluglärm (Landesentwicklungsplan – Schutz vor Fluglärm –)

Zone B – Bauleitplanung und Satzungen

In der Bauleitplanung dürfen reine, allgemeine und besondere Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete, Kerngebiete und Sondergebiete, soweit in ihnen nach ihrer Zweckbestimmung Wohnungen oder andere besonders lärmempfindliche Anlagen oder Einrichtungen zulässig sind, nicht in einer Weise neu dargestellt bzw. neu festgesetzt werden, die neue Baurechte entstehen lässt. Satzungen nach § 34 (4) Nr. 1 und 2 BauGB sind zulässig. Satzungen nach § 34 (4) Nr. 3 und § 35 (6) BauGB sind unzulässig. In der Bauleitplanung sind im Rahmen der Darstellungen des Gebietsentwicklungsplans Ausnahmen zulässig, wenn es sich hierbei um die Abrundung einer Baufläche handelt. Hierbei können auch Festsetzungen für Einrichtungen der wohnungsna-

hen Infrastruktur getroffen werden. In diesen Ausnahmefällen sind in besonderem Maße Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu treffen. So sind bereits im Flächennutzungsplan entsprechende Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen darzustellen. Im Bebauungsplan sind gemäß § 9 (1) Nr. 24 BauGB dementsprechend die von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, die Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen oder zur Vermeidung oder Verminderung solcher Einwirkungen zu treffende Vorkehrungen festzusetzen. Außerdem müssen Bebauungspläne, die neues Baurecht begründen, Festsetzungen über Vorkehrungen für den erforderlichen baulichen Schallschutz enthalten.

Zone C – Bauleitplanung und Satzungen

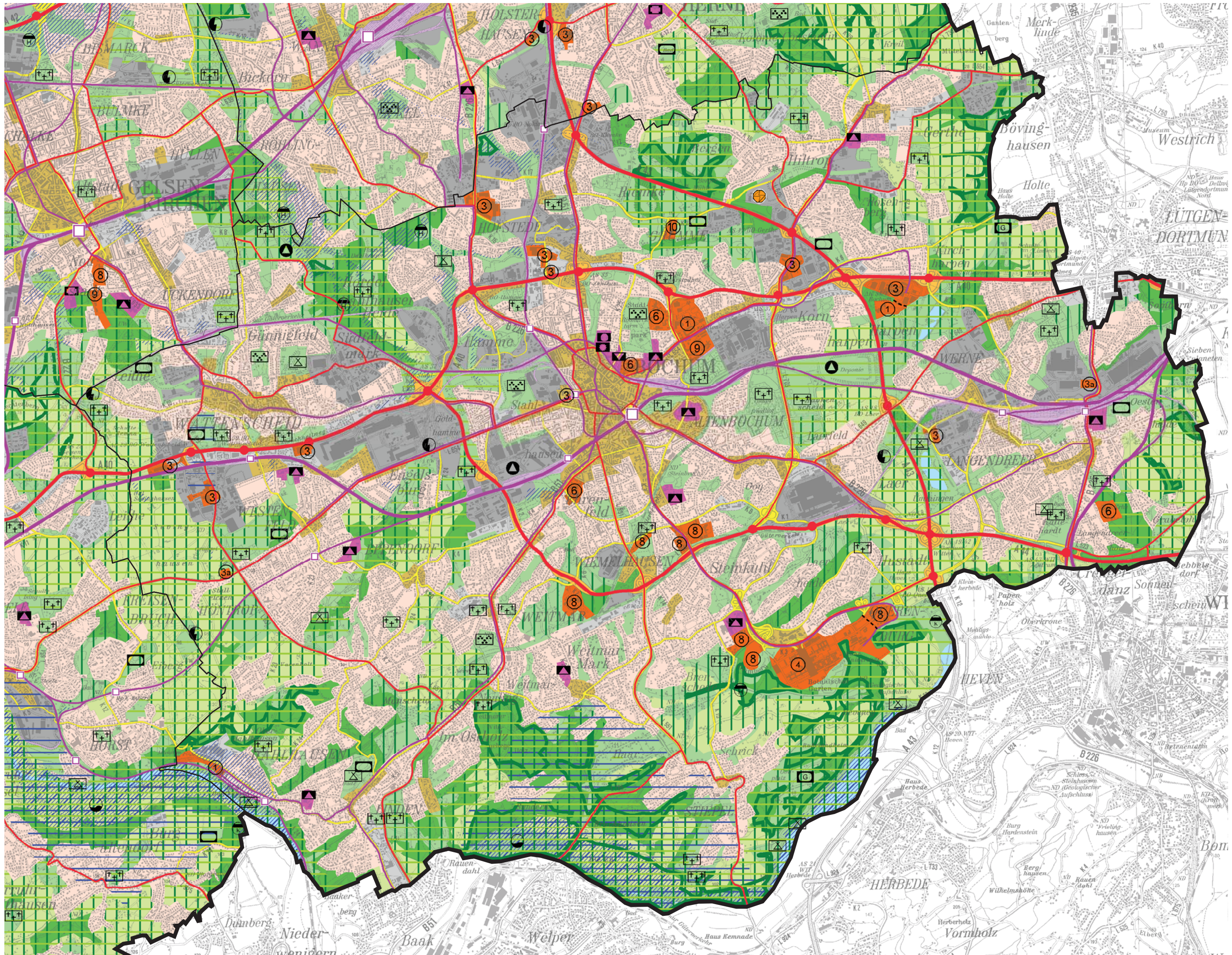
In der Bauleitplanung ist im Rahmen der Abwägung zu beachten, dass langfristig von einer erheblichen Lärmbelastung auszugehen ist. Hierbei sind in besonderem Maße Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes bzw. im Sinne von § 9 (1) Nr. 24 BauGB für einen angemessenen baulichen Schallschutz zu treffen. Satzungen nach § 34 (4) Nrn. 1 und 2 BauGB sind zulässig. Satzungen nach § 34 (4) Nr. 3 und § 35 (6) BauGB sind in der Regel unzulässig.

Erläuterung:

Die Planungsgemeinschaft ist in der Stadt Essen durch die Schutzzone C des Flughafens Düsseldorf betroffen sowie in den Städten Essen und Mülheim durch die Schutzzonen B und C des Flughafens Essen/Mülheim.

Der Flughafen Essen/Mülheim wurde entsprechend der Planfeststellung nachrichtlich übernommen.

Auf die Bauschutzbereiche gemäß § 12 LuftVG wird hingewiesen (vgl. Kapitel 8.2).



Region und darüber hinaus

2.2 Regionalplan Ruhr

Zuständigkeit

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Kurzbeschreibung

Der regionalplanerische Teil des Regionalen Flächennutzungsplanes wird zukünftig durch den Regionalplan Ruhr abgelöst werden, dessen Aufstellungsverfahren vom Regionalverband Ruhr (RVR) derzeit im Rahmen des „Regionalen Diskurses“ vorbereitet wird.

Historie

2011 Beginn des Regionalen Diskurs
2016 voraussichtlicher Beginn des förmlichen Verfahrens

Verbindlichkeit

RVR

☒ Daueraufgabe ☐ Projekt

Fortschreibung

☒ ca. alle 15 Jahre ☒ kontinuierlich ☐ keine

Planungsstand

derzeit in Vorbereitung

Bemerkung/Sonstiges

Aufstellungsbeschluss nicht vor 2018 zu erwarten
Änderungsverfahren werden kontinuierlich erfolgen, eine grundlegende Fortschreibung ist ca. alle 15 Jahre erforderlich

Region und darüber hinaus

2.3 Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Zuständigkeit

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Historie

2013 Start

Kurzbeschreibung

In Verbindung mit dem Regionalplan Ruhr wird ein regionales Mobilitätsentwicklungskonzept als informelles Planungsinstrument erarbeitet.

Der RVR erstellt dieses Verkehrsträger übergreifende, an den Verkehrsbedürfnissen der Region orientierte Mobilitätsentwicklungskonzept unter Einbeziehung der Kommunen, Verbände, Wirtschaft und weiterer Akteure der Metropole Ruhr.

Ziel ist es, eine Plattform zur Vernetzung, zum Austausch, aber auch zum gemeinsamen Planen und Handeln in Bezug auf eine abgestimmte regionale Mobilität zu bieten.

Verbindlichkeit

RVR
informelles Planungsinstrument

☐ Daueraufgabe ☒ Projekt

Fortschreibung

☐ ca. alle _ Jahre ☐ kontinuierlich ☐ keine

Planungsstand

derzeit in Bearbeitung

Bemerkung/Sonstiges

Erarbeitung über mehrjährigen Zeitraum
Begleitung durch Arbeitskreis „Regionale Mobilität“

Region und darüber hinaus

2.4 Fernbuslinien

Zuständigkeit

Tiefbauamt
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Kurzbeschreibung

Derzeit reichen die Kapazitäten der vorhandenen Fernbushaltestelle an der Wittener Straße aus. Bei Bedarf wäre zunächst ein Ausbau an dieser Stelle möglich. Im weiteren Verlauf könnte eine zweite Haltestelle, z.B. am Bahnhof Wattenscheid, eingerichtet werden.

Historie

2013 weitgehende Freigabe von
Fernbuslinien durch Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes

Verbindlichkeit

☒ Daueraufgabe ☐ Projekt

Fortschreibung

☐ ca. alle _ Jahre ☐ kontinuierlich ☐ keine

Planungsstand

aktuell

Bemerkung/Sonstiges

