



## **Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**

**Hinzuziehung von Sachverständigen am 3.11.2016**

### **Anmerkungen zum Entwurf des Landesentwicklungs- plans Nordrhein-Westfalen (Vorlage 16/4116)**

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN 16. WAHLPERIODE
<b>STELLUNGNAHME 16/4433</b>
A02

**Der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband NRW erhebt keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Entwurf des LEP. Er begrüßt insbesondere die vorge-sehene Ausrichtung der weiteren Siedlungs- und Gewerbeentwicklung an den Netzen von SPNV und übrigen ÖPNV.**

Bei drei Punkten schlagen wir veränderte Formulierungen vor, um die Grundsätze deutlicher herauszuarbeiten.

**1. Grundsatz 6.2-2, Erläuterungen (Seite 38).** Der letzte Satz „In Gebieten ohne eine Anbindung an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr sollte sich die Siedlungs-entwicklung am übrigen ÖPNV ausrichten.“ sollte wie folgt ergänzt werden: „, soweit dieser eine dem SPNV vergleichbare Bedienungsqualität hat, insbesondere Taktverkehr und Bedienung an allen Wochentagen.“

Begründung: Gerade in ländlichen Räumen haben viele ÖPNV-Linien keine dem SPNV vergleichbare Bedienungsqualität. Für eine Ausrichtung der Siedlungsentwicklung ist auch in diesen Räumen eine Mindestqualität zu fordern.

**2. Grundsatz 7.1-3, Erläuterungen (Seite 61).** Die Erläuterungen definieren befahrene Schienenstrecken immer als eine Zerschneidung, während dies nur bei Straßen mit mehr als 1000 Kfz/24 h angenommen wird. Dies könnte in bestimmten Fällen die Reaktivierung von Bahnstrecken verhindern. Wir schlagen vor, auch Bahnstrecken nur dann als Zerschneidung zu betrachten, wenn bestimmte Mindestwerte der Nutzung vorliegen. Ein SPNV im Stundentakt (entspricht ca. 30 bis 36 Züge/24 h) sollte ebenfalls nicht als Zerschneidung gelten.

**3. Grundsatz 8.1-5, Erläuterungen (Seite 87).** In der Auflistung der für den SPNV zu sichernden grenzüberschreitenden Strecken fehlt die Strecke Oberhausen – Emmerich – Arnhem. Gerade auf dieser Strecke, auf der voraussichtlich ab 6.4.2017 wieder eine SPNV-Linie verkehren wird, besteht eine große Konkurrenz durch den internationalen Güterverkehr sowie den SPNV. Die übrigen unter 8.1-4 genannten Strecken, die Teile der Verkehrsachse „Lyon/Genua-Basel – Duisburg – Rotterdam/Antwerpen“ sind, sind in der Auflistung enthalten (Mönchengladbach – Roermond, Mönchengladbach – Venlo).

**Lothar Ebbers, PRO BAHN NRW e. V., Referent für RRX und Landespolitik**