

Bezirksregierung Köln

Unterkommission Schiene der Verkehrskommission des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

<u>Sachgebiet:</u>

Planungsrechtliche Sicherung von Schienenstrecken

Drucks. Nr.: UK Schiene 105/2015

4. Sitzungsperiode

Köln, den 15.10.2015

**Tischvorlage für die
1. Sitzung der Unterkommission Schiene
der Verkehrskommission des Regionalrates Köln
am 23. Oktober 2015**

TOP 7

Darstellung von vorhandenen, nicht mehr genutzten und zukünftigen Schienenstrecken im Regionalplan

Rechtsgrundlagen: LPIG DVO, LEP-E

Berichterstatteerin: Frau Pelster, Dez. 32, Tel.: 0221-147-3726

Die Unterkommission nimmt den Bericht der Regionalplanungsbehörde zur Kenntnis.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
	UK Schiene 105/2015	2

Zum Verhältnis von Regionalplanung und Verkehrsplanung

Schienenverkehr ist im Rahmen der Raumentwicklung als wesentlicher Verbindungs-, Erschließungs- und Entwicklungsfaktor zu betrachten. Festlegungen und Darstellungen zu Schienenstrecken sind daher auch künftig im Regelungskatalog des Regionalplans enthalten. Dabei wird es Kernaufgabe des Regionalplans sein, verkehrliche Verbindungsqualitäten zwischen zentralen Orten festzulegen, Trassen für linienbezogene Infrastruktur und Standorte für punktuelle Infrastruktur zu sichern sowie Festlegungen bezüglich einer Integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung zu treffen. Dies entspricht auch den Vorgaben des LEP-E NRW.

Bei Festlegungen und Darstellungen zu Schienenverkehrswegen ist die Abgrenzung der Kompetenzen zwischen der Fachplanung Verkehr und der Regionalplanung zu beachten. Die Regionalplanung darf als zusammenfassende und überfachliche Gesamtplanung mit ihren Festlegungen die Verkehrsfachplanung nicht ersetzen. Den Bedarf und die Dringlichkeit eines Aus- und Neubauvorhabens bestimmt die Fachplanung. Eine regionalplanerische Abwägung des durch Bedarfspläne festgestellten Bedarfs ist nicht möglich. Aufgabe der Regionalplanung ist es, die sich daraus ergebenden raumrelevanten Vorgaben mit den Ansprüchen anderer Fachplanungen im Wege der Abwägung zu koordinieren. Durch die zeichnerische Darstellung und die Festlegung als Vorranggebiet werden die entsprechenden Trassen für Bedarfsplanvorhaben frei gehalten. Darüber hinaus bietet die zeichnerische Darstellung eine verkehrs- und planungsträgerübergreifende räumliche Gesamtbetrachtung, die wiederum als wertvolle Beurteilungsgrundlage für künftige Bedarfsplanungen dient.

Zeichnerische Darstellung von Schienenwegen im Regionalplan

Die zeichnerische Darstellung von Schienenwegen im neuen Regionalplan wird gemäß Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz (LPIG DVO) zwischen a) Schienenwegen für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr, b) Schienenwegen für den überregionalen und regionalen Verkehr sowie c) sonstigen regionalplanerisch bedeutsamen Schienenwegen unterscheiden (vgl. Abbildung 1).

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
	UK Schiene 105/2015	3

3. Verkehrsinfrastruktur

b) Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen

ba) Schienenwege für den Hochgeschwindigkeits- und sonstigen großräumigen Verkehr, d.h. Strecken des schienen- oder spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrs sowie Schienenschnellverkehrsstrecken



ba-1) Vorhanden, planfestgestellt, linienbestimmt, Grobtrasse



ba-2) Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung

bb) Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr, d.h. Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches sowie Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs



bb-1) Vorhanden, planfestgestellt, linienbestimmt, Grobtrasse



bb-2) Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung



bc) Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege, d.h. Schienenstrecken zur Anbindung von regionalbedeutsamen Siedlungsflächen sowie von Einrichtungen und Anlagen mit hohem Verkehrsaufkommen an das Eisenbahnnetz (Bestand und Planung)

Vorhandene Schienenwege werden je nach ihrer funktionalen Bedeutung und ihrer Verbindungsqualität zwischen zentralen Orten einer der Kategorien a) oder b) zugeordnet. Eine Darstellung des regionalbedeutsamen SPNV-Netztes samt den Haltepunkten wird als Schienenweg für den regionalen Verkehr erfolgen (Kategorie b).

Nicht mehr genutzte Schienenwege, die von der Regionalplanung als Trassen zu sichern sind (s. LEP-E NRW 8.1-11), werden ebenfalls als Schienenweg für den regionalen Verkehr dargestellt (Kategorie b). Dies betrifft nicht mehr bediente, stillgelegte oder bereits freigestellte Schienenstrecken, die regionalbedeutsame Siedlungsflächen, Einrichtungen oder Anlagen miteinander verbinden. Eine Sicherung dieser Trassen erfolgt, um diese bei Bedarf reaktivieren zu können. Zwischennutzungen, die dem Erhalt der Trasse dienen, sind mit der Darstellung als Schienenstrecke vereinbar.

Geplante Schienenwege für den großräumigen, überregionalen und regionalen Verkehr werden ausschließlich auf Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung des Bundes, des ÖPNV-Bedarfsplans Schiene des Landes sowie des SPNV- Nahverkehrsplans des NVRs dargestellt. Genau wie bei den bereits vorhandenen Schienenwegen erfolgt die Darstellung entsprechend ihrer funktionalen Bedeutung. Bedarfsplanmaßnahmen, die räumlich noch nicht festgelegt sind, werden in gestrichelter Form dargestellt – entweder als raumordnerisch abgestimmte Grobtrasse, oder als gerade Linie, sofern keine

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
	UK Schiene 105/2015	4

raumverträgliche Führung im Rahmen der Regionalplanaufstellung gefunden werden konnte.

Als **sonstige regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege** werden bestehende oder geplante kommunale Strecken dargestellt, die zur Anbindung von regionalbedeutenden Siedlungsflächen sowie von Einrichtungen und Anlagen mit hohem Verkehrsaufkommen an das Eisenbahnnetz dienen. Hierbei gilt es zu beachten, dass Freiraum durch eine Neubaumaßnahme nur in Anspruch genommen werden darf, wenn ein verkehrsinfrastruktureller Bedarf nachgewiesen ist und dieser nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen ist neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient (vgl. LEP-E NRW 8.1-2). Der Bedarf muss durch den jeweiligen Baulastträger nachgewiesen und durch ein regionalplanerisches Planerfordernis bestätigt sein.

Legt der Regionalplan für die dargestellten Trassen und Standorte gleichzeitig die Wirkung von Vorranggebieten fest, so sind diese als Ziele der Raumordnung von allen Planungsträgern zu beachten.

Neben den zeichnerischen Darstellungen wird der neue Regionalplan auch textliche Festlegungen zu den Schienenwegen treffen. Aufgrund der Beschränkung der Raumordnung auf die Koordinierung der von den Fachplanungen erhobenen Raumnutzungsansprüche wird es dabei nicht um Aussagen zu fachlichen Einzelheiten, wie Bedienqualitäten gehen. Neben Festlegungen zur Trassensicherung wird der Schwerpunkt vielmehr in einer stärkeren Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung liegen, um eine weitere Zersiedelung der Landschaft zu vermeiden und die Siedlungsentwicklung an Haltepunkten des Schienenverkehrs zu konzentrieren.