

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/4335**

Alle Abg



Der Hauptgeschäftsführer

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik . Postfach 76 49 . 48041 Münster

Staatskanzlei des Landes
Nordrhein-Westfalen
Landesplanungsbehörde
Stadttor 1
40219 Düsseldorf

Geschäftsstelle Münster

Haferlandweg 8
48155 Münster
Telefon (02 51) 60 61-0
Telefax (02 51) 60 61-414
verband@vwl.de
www.vwl.de

Durchwahl: 60 61 -413
Münster, 18.10.2016 Dr.K/sm

**Entwurf des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), Vorlage 16/4116 /
Dritte Stellungnahme des VVWL NRW e.V. anlässlich der Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk und weiterer Ausschüsse des Landtages Nordrhein-Westfalen am 07.11.2016**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. (im Folgenden: VVWL) nimmt - auch bezugnehmend auf seine Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichen Beteiligungsverfahren zum ersten und zweiten Entwurf des LEP aus 2014 und 2016 - zu dem zweiten Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW in der Fassung zur Öffentlichen Anhörung am 07.11.2016 und den darin enthaltenen Änderungen Stellung. Die betreffenden Stellungnahmen an die Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen vom 26.02.2014 und 15.01.2016 waren gemeinsame Stellungnahmen des VVWL und des vom VVWL gemeinsam mit dem Log-IT Club e.V. betriebenen Logistikclusters NRW.

Der VVWL NRW e.V. vertritt die nordrhein-westfälische Transport-, Speditions- und Logistikbranche und ist als ihr führender Landes-, Wirtschafts- und Arbeitgeberverband bundesweit der größte seiner Art.

Schon in unseren beiden ersten Stellungnahmen haben wir herausgestellt, wie wichtig es ist, dass die Politik nicht die Entwicklungsperspektiven der Logistikbranche durch eine restriktive Flächenpolitik beschneidet, sondern es durch Schaffung vorausschauender Rahmenbedingungen den regionalen Wirtschaftsräumen ermöglicht, ihre Potentiale auszunutzen und damit die wirtschaftliche Stärke unseres Landes aufrechtzuerhalten.

Wir betonen nochmals die Bedeutung der Flächenpolitik im Standortwettbewerb mit benachbarten Wirtschafts- und Logistikregionen. Wir nehmen die der Öffentlichen Anhörung am 07.11.2016 zugrunde liegenden Fassung des zweiten Entwurfs zum Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (Im Folgenden: LEP NRW) mit den dort vorgenommenen Änderungen gegenüber dem ersten LEP NRW-Entwurf zum Anlass, um unsere Standpunkte noch einmal zu verdeutlichen. Im Einzelnen möchten wir insbesondere auf folgende Punkte eingehen:

Zu 6. – Siedlungsraum

Eine flächensparende Siedlungsentwicklung mit dem Ziel, einen bewussten Umgang mit der nicht vermehrbaren Ressource Fläche zu schaffen, ist begrüßenswert und wird von uns mitgetragen. Jedoch ist darauf zu achten, dass das Ziel, eine bedarfsgerechte Entwicklung zu ermöglichen, nicht aus den Augen verloren wird. Die wirtschaftliche Dynamik der regionalen Wirtschaftsräume und der Kommunen darf nicht durch zu restriktive Vorgaben beschnitten werden. Deshalb ist es notwendig, dass den Kommunen sowie den dort investierenden Logistikunternehmen eine ausreichende Flexibilität bleibt, damit potentielle Entwicklungschancen praktisch und wirtschaftlich realisiert werden können.

Zu 6. 1-8 Wiederbenutzung von Brachflächen

Wir halten unsere in der ersten Stellungnahme vom 26.02.2014 im Rahmen des damaligen Öffentlichen Beteiligungsverfahrens geäußerten Bedenken gegen den hier gewählten Ansatz aufrecht. Die ausgewiesenen Brachflächen müssen einen für logistische Nutzungen geeigneten Zuschnitt und/oder eine entsprechende Dimensionierung aufweisen. Auch aus Immissionsschutzgründen sind diese Flächen für logistische Zwecke oft unbrauchbar. Deshalb betonen wir noch einmal, dass der Bedarf von ausreichenden Reserveflächen für logistische Zwecke nicht durch den Einsatz von Brachflächen gedeckt werden kann.

In diesem Zusammenhang sehen wir die nach den Erläuterungen zu dem Ziel 6.6-2 vierter Absatz mögliche Nachnutzung einer Brachfläche für andere raumbedeutsame, überwiegend durch bauliche Anlagen geprägte Erholungs-, Sport-, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen kritisch. Dass diese Einrichtungen künftig in der Regel anschließend an Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen errichtet werden sollen, schafft eine verschärfte Konkurrenzsituation um ohnehin zu knappe für logistische Zwecke geeignete Flächen und fördert dadurch Konflikte zwischen diesen Nutzungsarten.

Zu 6. 3-3 Neue Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung

Durch die nachträglich eingefügten Einschränkungen im zweiten Absatz wird der Einsatz der im Freiraum liegenden Brachflächen für gewerbliche und industrielle Zwecke so erschwert, dass faktisch eine Nutzung für logistische Zwecke fast unmöglich gemacht wird. Der Zuschnitt logistischer Flächen bestimmt sich in erster Linie dadurch, dass der Ablauf logistischer Prozesse in praktisch sinnvoller Weise gewährleistet ist. Es erscheint deshalb als illusorisch, dass eine Nachnutzung sich nach dem Zuschnitt bereits vorhandener versiegelter Flächen im Freiraum richten soll, ohne auf dieser Brachfläche vorhandene Teilbereiche bei der Nachnutzung einzubeziehen.

Es ist in der Natur der logistischen Prozesse, dass die dafür genutzten Flächen einen entsprechenden Infrastrukturzugang aufweisen müssen. Vor diesem Hintergrund erschließt sich uns die in dem LEP NRW-Entwurf vorgegebene Einschränkung der kurzwegigen verkehrlichen Anbindung nicht.

Zu 8. 1-2 Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum

Wir regen an, die Einschränkung des Verkehrs-Infrastrukturausbaus so umzuformulieren, dass auch in Zukunft die Entwicklung notwendiger Infrastruktur unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte (Kosten und Nutzen) gewährleistet bleibt. Die Formulierung unter 8.1-2 ("Für neue raumbedeutsame Infrastruktur soll Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann") ist aus unserer Sicht bedenklich. So ist durch eine präzisere Formulierung sicher zu stellen, dass dies z.B. dann gilt, wenn der Ausbau vorhandener Infrastrukturen etwa in Fällen von Ortsdurchfahrten oder sonstigen städtischen Lagen nicht möglich ist oder weiträumige Umlenkungen

auf Alternativrouten mit der Folge erheblicher Wegstreckenverlängerungen oder Reisezeitverlängerungen die Folge sind. Es muss auch in Zukunft im Rahmen einer Gesamtabwägung zulässig sein, Freiraum für Infrastrukturvorhaben in Anspruch zu nehmen.

In diesem Zusammenhang fordern wir, das unter 6.1.-2 formulierte Ziel, das tägliche Wachstum der Siedlungs- und Verkehrsflächen bis zum Jahr 2020 auf 5 ha und langfristig auf „Netto-Null“ zu beschränken, nicht auf Verkehrsflächen zu beziehen, diese also aus der betreffenden Formulierung zu streichen. Angesichts des zu erwartenden Verkehrswachstums und der heutigen großen Engpassituationen bei allen Verkehrsträgern gerade in NRW erscheint dies geboten.

Die in Satz 2 unter 8.1-2 formulierte Ausnahmeregelung nur für nicht motorisierte Mobilität oder neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient, ist so nicht nachvollziehbar. Hier wäre der Personenverkehr im Rahmen des Halbsatzes zur Schieneninfrastruktur zu ergänzen. Zudem ist es, sollte die betreffende Formulierung einer Ausnahmeregelung bestehen bleiben, auf Grund der Argumente „Infrastrukturengpässe auf allen Verkehrsträgern“ und „Verkehrsentwicklungen bzw. –Prognosen“ naheliegend, auch diese Aspekte im Rahmen von Ausnahmetatbeständen zu berücksichtigen.

Zu 8. 1-4 Transeuropäisches Verkehrsnetz

Wir regen weiterhin an, den ersten Absatz der Erläuterungen so zu präzisieren, dass Nordrhein-Westfalen im Schnittpunkt der Korridore Rhine-Alpin sowie North Sea-Baltic liegt.

Zu 8. 1-6 Landes- bzw. regionalbedeutsame Flughäfen in Nordrhein-Westfalen

Wir lehnen als Vertreter der Logistikwirtschaft die Aufteilung der NRW-Flughäfen in zwei Kategorien als „regionalbedeutsam“ bzw. „landesbedeutsam“ ab. Vielmehr sind wir der Auffassung, dass die politischen Rahmenbedingungen so definiert werden müssen, dass sich alle 6 Flughäfen im Land gemäß der wirtschaftlichen Nachfrage entwickeln können.

Zu 8. 1-8 Schutz vor Fluglärm und Siedlungsentwicklung

Wir wiederholen unseren in der ersten Stellungnahme zum ersten LEP-Entwurf dargestellten Ansatz, dass eine langfristige Nutzung von Flächen für logistische Zwecke nur dann möglich ist, wenn ein Betrieb „24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche“ gewährleistet ist. Deshalb ist immer eine einzelfallabhängige Abwägung zwischen der wirtschaftlichen Notwendigkeit bestimmter Entwicklungsprozesse und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärmemissionen vorzunehmen. Wir sehen außerdem die Verschärfung der Vorgaben im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm durch Einrichtung von „erweiterten“ Lärmschutzzonen nach Landesrecht kritisch.

Zu 8. 1-9 Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen

Wir halten unverändert an unserer Kritik an der Einteilung der NRW-Häfen in „landesbedeutsam“ und „nicht landesbedeutsam“ fest. Es bleibt zu befürchten, dass eine solche Kategorisierung zu einer Vernachlässigung der nicht landesbedeutsamen Hafenstandorte führen wird. Durch die Einteilung bleibt unberücksichtigt, dass auch die Häfen, die nicht über die „Hub-Qualität“ der größeren Häfen verfügen, überregionale Versorgungs- und Entsorgungsfunktionen aufweisen können. Zudem haben sämtliche Binnenhäfen für das ganze Wasserstraßensystem eine systembildende Funktion, die erhalten werden muss.

Auch die privaten Werkshäfen haben für die in Nordrhein-Westfalen angesiedelten Industriebetriebe eine lebenswichtige Versorgungsfunktion. Deshalb sollten diese Häfen in dem Landesentwicklungsplan, sofern die Einteilung in „landesbedeutsam“ und „nicht landesbedeutsam“ beibehalten wird, den landesbedeutsamen Häfen gleichgestellt werden. Die Wahrung

der Entwicklungspotentiale der Werkshäfen auch in der Zukunft ist für den Erhalt der Wirtschaftsstärke des Landes im globalen Wettbewerb von Bedeutung.

Wir hatten in unserer Stellungnahme vom 15.01.2016 die im zwischenzeitlichen zweiten Entwurf noch enthaltene Streichung der Bezugnahme auf das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzert Nordrhein-Westfalen in den Erläuterungen zu 8.1-9 (letzter Absatz) kritisch gesehen. Denn dieses Konzept wurde erstellt, um die notwendigen Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung der Hafenlogistik, einschließlich der wichtigen Ressource Fläche, zu definieren. Deshalb muss dieses Konzept auch in dem Landesentwicklungsplan Berücksichtigung finden, um sicherzustellen, dass die dort definierten Ziele nicht durch sich widersprechende planerische Vorgaben beschnitten werden. Wir hatten dazu aufgefordert, den gestrichenen Text wieder einzufügen. Wie der der Öffentlichen Anhörung am 07.11.2016 in der Vorlage 16/4116 zugrunde Entwurf des LEP vom 05.07.2016, S. 89, zeigt, ist dies aufgegriffen worden. Wir begrüßen dies ausdrücklich.

Zu 8. 1-10 Güterverkehr auf Schiene und Wasser

Wir plädieren weiterhin dafür, als Ziel deutlich zu definieren, dass das Wasserstraßennetz gemäß den wirtschaftlichen Erfordernissen des Gütertransports mit dem Großmotorgüterschiff *und* der Ermöglichung eines dreilagigen Containertransports ausgebaut werden muss.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christoph Kösters
Hauptgeschäftsführer