

Bauindustrieverband NRW e.V. • Postfach 10 54 62 • 40045 Düsseldorf

Herrn  
Georg Fortmeier MdL  
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft,  
Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk  
des Landtages von Nordrhein-Westfalen  
--- per Email ---

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**16/4426**

Alle Abg

**Bauindustrieverband**  
**Nordrhein-Westfalen e.V.**

**RA'in Prof. Beate Wiemann**  
Hauptgeschäftsführerin  
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Uhlandstraße 56  
40237 Düsseldorf

Postfach 10 54 62  
40045 Düsseldorf

Telefon 0211 67 03-212  
Telefax 0211 67 03-123  
b.wiemann@bauindustrie-nrw.de  
www.bauindustrie-nrw.de

31. Oktober 2016  
Wie/Siew.

### **Stellungnahme Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen / Entwurf des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrter Herr Fortmeier,

im Rahmen der für den 7. November 2016 geplanten Öffentlichen Anhörung zum Entwurf des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen nehmen wir in Vertretung der bauindustriellen Unternehmen in Nordrhein-Westfalen schriftlich Stellung.

Dabei schließen wir an unsere in das bisherige Beratungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen an und beleuchten den Entwurf zum LEP insbesondere vor dem Hintergrund attraktiver Rahmenbedingungen für investieren Unternehmen am Standort NRW. Hinzu kommt der durch den gesteigerten Wohnraumbedarf ebenfalls steigende Flächenbedarf.

Wir wünschen dem Ausschuss eine konstruktive Beratung und stehen für Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.

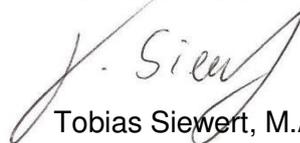
Mit freundlichen Grüßen

Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen e.V.  
Die Hauptgeschäftsführerin



(RA'in Prof. Beate Wiemann)

Der Leiter Politik



Tobias Siewert, M.A.



# STELLUNGNAHME

**zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) mit der Drucksache 16/4116**

**31. Oktober 2016**

---

Der Bauindustrieverband NRW ist als Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband ein freiwilliger Zusammenschluss von nordrhein-westfälischen Unternehmen der Bauindustrie. Als größtes Kompetenzzentrum der Bauindustrie betreut und repräsentiert er mehr als 300 Mitgliedsunternehmen. Von kleinen Familienbetrieben über kleinere bis große mittelständische Unternehmen und Niederlassungen international agierender Baukonzerne sind die Unternehmen der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen in allen Bausparten tätig. Der Verband ist der größte bauindustrielle Landesverband in der Bundesrepublik Deutschland. Die Mitgliedsunternehmen betätigen sich in allen Bereichen des Hoch- und Tiefbaus und agieren dabei sowohl als Partner von privaten als auch vielfach von öffentlichen Auftraggebern.

---

## **Vorbemerkungen**

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen sehen wir uns als einen entscheidenden Akteur bei der Weiterentwicklung Nordrhein-Westfalens. Aufgrund des breit gefächerten Leistungsportfolios unserer Mitgliedsunternehmen gilt dies für alle Bereiche des Lebens, Arbeitens und Wirtschaftens der Bürgerinnen und Bürger sowie der Betriebe und Unternehmen im Land. Die durch unsere Unternehmen erbauten Infrastrukturen dienen als Grundvoraussetzung für Investitionen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes und somit zur nachhaltigen Sicherung von Wohlstand und Wachstum heute wie auch in Zukunft. Der Landesentwicklungsplan legt hierfür die Leitlinien für die nachgeordneten Regional-, Flächennutzungs- und Bebauungspläne fest.

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen begrüßen wir die neue Schwerpunktsetzung der Landesregierung in den Bereichen Klimaschutz, Nutzung Erneuerbarer Energien, Demographischer Wandel, Globalisierung der Wirtschaftsstrukturen und der Veränderung im Einzelhandel. Jedoch mahnen wir zugleich eine ausgewogene und der Entwicklung des Landes zuträgliche Konzeptionierung des Landesentwicklungsplanes an, die möglichst weitreichende Freiheiten und Potentiale zur Generierung von zukünftigem Wachstum ermöglicht. Hierzu gehören eine den wirtschaftlichen Entwicklungen angemessene Flächenentwicklung sowie eine Schwerpunktsetzung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Von besonderer Bedeutung sind die im Landesentwicklungsplan festgeschriebenen Grundsätze und Ziele vor dem Hintergrund der Berechenbarkeit und Rechtssicherheit für investierende Unternehmen als Auftraggeber der Bauwirtschaft.

Aus Sicht der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen reduzieren die bisherigen Planungsgrundsätze des Entwurfs die Flexibilität und den Handlungsspielraum für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen.

Neben den Beschränkungen für das Ausweisen von Flächen sind vor allem landesweit geltende, pauschale Vorgaben für die unterschiedliche und differenziert zu betrachtende wirtschaftliche Entwicklung in den Regionen des Landes hinderlich. Stattdessen bedarf es vielmehr einer aktiven und investitionsfördernden Standortpolitik, die Standorterweiterungen, Neuansiedlungen und damit die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen ermöglicht.

Dies gilt insbesondere für die Ausweisung neuer Flächen für die Planung von Standorten zur Energiegewinnung und von Transportleitungen, für die Anbindung von Bürgern und Unternehmen durch eine funktionstüchtige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur sowie für industrielle Großprojekte und Infrastrukturvorhaben.

**Die Anmerkungen der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen zum vorliegenden Entwurf des Landesentwicklungsplanes lauten wie folgt:**

**Abschnitt 1: Einleitung**

1.3 Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung ermöglichen

Seiten 5,6: Wachstum und Innovation fördern

Der vorliegende Entwurf des Landesentwicklungsplanes betont die besondere Bedeutung der Raumordnung für die zukünftige Entwicklung des Landes als Wirtschaftsstandort sowohl für zahlreiche kleine und mittelständische Betriebe als auch für die Groß- und Schwerindustrie. Für eine wettbewerbsfähige Zukunft als attraktiver Standort, der Investitionen anzieht und Innovationen ermöglicht, bedarf es einer leistungsfähigen und an zukünftigen Bedarfen ausgerichteten Infrastruktur. Im Fokus stehen hier die Verkehrswege im Transitland Nordrhein-Westfalen. Diese ermöglichen durch ihren bedarfsgerechten Ausbau mit entsprechendem Flächenbedarf das Funktionieren der in Nordrhein-Westfalen ganzheitlich zu findenden Wertschöpfungsketten eines integrierten Wirtschaftsprozesses.

*Änderung S. 6 – Einfügen neuer Absatz*

*Für nachhaltiges Wachstum und die Förderung von Investitionen und Innovationen sind leistungsfähige und an zukünftigen Bedarfen ausgerichtete Verkehrswege in Nordrhein-Westfalen von entscheidender Bedeutung. Diese verbinden die Regionen des Landes und gewährleisten dadurch das Funktionieren etablierter Wirtschaftskreisläufe und integrierter nordrhein-westfälischer Wertschöpfungsketten. Insbesondere der über die Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen abgewickelte Güter- und Warenverkehr muss in der Zukunftsplanung Berücksichtigung finden. Für den Personenverkehr gilt es, sowohl den Individualverkehr als auch den (schienengebundenen) ÖPNV langfristig planerisch zu sichern.*

#### 1.4 Natur, erneuerbare Ressourcen und Klima schützen

Seiten 7,8,9:

Die Energiewende zählt zu den wichtigsten Entwicklungen, die in den vergangenen Jahren angestoßen wurde und die die politischen Weichenstellungen in vielerlei Hinsicht beeinflusst. Dies gilt insbesondere für Nordrhein-Westfalen, da dieses durch seine traditionsreiche Geschichte unter Berücksichtigung der Schwerindustrie, des Bergbaus und seiner essentiellen Bedeutung für die Energieversorgung Deutschlands geprägt ist. Den raumrelevanten, technischen und infrastrukturellen Änderungsbedarfen einer erfolgreichen Energiewende ist mit einem eigenen Unterkapitel gerecht zu werden.

*Änderung S. 8 – Hinzufügen neues Unterkapitel „Energiewende“*

*Nordrhein-Westfalen ist traditionell das Energieland Nummer eins in Deutschland. Die auf Bundesebene beschlossene Energiewende entfaltet ihre Wirkung über alle Ebenen hinweg bis zu den Kommunen und verlangt einen entschiedenen Gestaltungsanspruch der Politik. Allerdings ist die Energiewende nur erfolgreich zu realisieren, wenn sich alle gesellschaftlichen Akteure entschlossen an ihrer Umsetzung beteiligen. Nordrhein-Westfalen leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag zur Umstellung des Energiesystems, muss dabei jedoch der bestehenden Wirtschafts- und Industriestruktur besondere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Die Versorgungssicherheit muss in Nordrhein-Westfalen im Rahmen des dreiteiligen Zieles zur Energieversorgung eine besondere Betonung erfahren. Dies gelingt bestmöglich über einen möglichst breit aufgestellten Energiemix, der die Nutzung aller verfügbaren Energieträger mitsamt hocheffizienter, neuer konventioneller Kraftwerke mit einbezieht. Hinzu kommen die Elemente Energieeffizienz, das Nutzen der Kraft-Wärme-Kopplung insbesondere in den industriellen Zentren des Landes, der Ausbau der Erneuerbaren Energien sowie der entschiedene Ausbau von Netzen und Speichern.*

## **Abschnitt 2: Räumliche Struktur des Landes**

### 2.2 Grundsatz Daseinsvorsorge

Seite 10:

Wie bereits in Abschnitt 1 des Entwurfes dargelegt, gehört die Mobilität zu den Grundbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger und sichert zugleich lebenswerte Verhältnisse in den verschiedenen Regionen Nordrhein-Westfalens. Dieser Aspekt ist insbesondere vor dem Hintergrund des Demographischen Wandels und der Alterung der Bevölkerung zu berücksichtigen.

*Hinzufügen und Streichung S. 10 – Hinzufügen neuer Satz 2 und Streichung Folgesatz*

*Eine leistungsfähige und bedarfsgerecht ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist hierfür grundlegend. Die digitale Infrastruktur ist unabhängig von dem System zentraler Orte flächendeckend auszubauen.*

## **Abschnitt 6: Siedlungsraum**

### 6.1 Festlegungen für den gesamten Siedlungsraum

#### 6.1.1 Ziel Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung

Seite 26 / 30ff.:

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen begrüßt die Regelung und inhaltliche Einschränkung im Ziel 6.1.1., die den ursprünglichen Aspekt „Flächentausch“ regelt. Demnach ist die Verpflichtung zum Flächentausch nur dann zu berücksichtigen, wenn der angedachte neue Siedlungsraum im Regionalplan bereits bedarfsgerecht dargestellt ist. Dies schafft insbesondere Entwicklungsmöglichkeiten für Kommunen, die bislang nicht über Tauschflächen verfügen. Diese sind freier in ihrer Gestaltung und wirtschaftlichen Entwicklung.

Kritisch bewertet werden die zahlreichen und umfangreichen Erläuterungen zu 6.1.1., die die Gestaltungsfreiheit der Gemeinden beschränken und einengen. Eine individuelle Handhabe in der Flächenpolitik muss für die Kommune, auf Basis von Angebot und Nachfrage vor Ort, trotz landesweiter Planungsgrundsätze möglich sein. Ziel muss es sein, dass Kommunen anhand von ausreichend flexiblen Planungsvorgaben ihre bedarfsgerechte und flächensparende Flächenentwicklung betreiben können.

Das Ziel 6.1.1. ist auf seine eigentliche Aussage durch Streichung der zahlreichen Ergänzungen und Kriterien zurückzuführen.

#### 6.1.2. Grundsatz Leitbild „flächensparende Siedlungsentwicklung“

Seite 26 / 33f.:

Im Sinne des nachhaltigen Schutzes von Natur und Umwelt wird eine flächensparende Gesamtentwicklung in Nordrhein-Westfalen grundsätzlich unterstützt. Allerdings muss die Siedlungsentwicklung insbesondere vor dem Hintergrund der Bevölkerungserweiterung durch die Flüchtlingsströme seit 2015 völlig neu gedacht werden. Gleiches gilt für die Ansiedlung neuer Unternehmen und Betriebe in Nordrhein-Westfalen, die aufgrund der in den letzten Jahren allenfalls unterdurchschnittlich ausgeprägten Investitionsneigung am Standort Nordrhein-Westfalen möglichst wenig neuen Beschränkungen und „Hürden“ unterliegen sollten.

Diesen Bedarfen sollte somit nicht mit einer starren Vorgabe, respektive einer festen Quote, begegnet werden, die in allen Regionen des Landes gleichwertig Anwendung finden soll. Eine pauschale Beschränkung für Wohlstand und Wachstum ist für die Zukunft nicht zielführend.

Das Leitbild der flächensparenden Siedlungsentwicklung muss vor Ort regional differenziert umgesetzt und den jeweiligen Entwicklungen in den Kommunen angepasst werden. Eine landesweite Quote kann den vor Ort entstehenden Bedürfnissen an die Flächenentwicklung nicht gerecht werden. Die unterschiedlichen Flächenbedarfe, Entwicklungspotentiale und wirtschaftlichen Entwicklungen werden hierdurch nicht mit ausreichend Berücksichtigung erfasst.

*Änderung S. 26 – Streichung Grundsatz 6.1.2.*

#### 6.1.4 Ziel Keine bandartigen Entwicklungen und Splittersiedlungen

Seite 26 / 34:

Im Sinne eines möglichst geringen, jedoch den Erfordernissen von wirtschaftlicher Entwicklung angepassten Flächenverbrauchs zeigen gerade die begonnene Umsetzung der Energiewende und der Ausbau von Breitbandnetzen die Sinnhaftigkeit von Trassenbündelungen auf. Während bandartige Entwicklungen und Splittersiedlungen nicht die Idealform einer modernen Flächennutzung darstellen, haben diese in spezifischen Fällen jedoch unzweifelhafte Vorteile.

Insbesondere durch die Bündelung von Trassen entlang von Verkehrswegen finden sich dort mit kurzer Verbindung zum übergeordneten Straßennetz und bereits gegebener Leitungsinfrastruktur Standorte mit hohem Potential für Gewerbe und Industrie. Durch eine dortige Ansiedlung werden zudem insbesondere Lärm- und klimarelevante Emissionen in der Nähe von Wohnbebauung und Freizeitarealen vermieden.

Die bandartige Entwicklung und Splittersiedlungen durch ein Ziel im Landesentwicklungsplan zu verhindern, schränkt die zweifelsohne gegebenen Vorteile unverhältnismäßig ein.

*Änderung S. 26– Herabstufung Ziel 6.1.4. zu Grundsatz 6.1.4.*

*Geänderter Grundsatz 6.1.4. Keine bandartigen Entwicklungen und Splittersiedlungen*

*Änderung S. 34 – Änderung Satz 1 / Hinzufügen neuer Satz in den Erläuterungen:*

*„Bandartige Siedlungen entlang von Verkehrswegen und Splittersiedlungen sind mit der Zielsetzung einer kompakten, auf zentralörtlich bedeutsame Siedlungsbereiche ausgerichteten Siedlungsentwicklung **nur unter spezifischen Bedingungen** vereinbar.“*

Neuer Satz:

*„Die Nutzung von Flächen entlang von Verkehrswegen, insbesondere von übergeordneten Verkehrswegen, und/oder entlang von Trassenverbänden kann die Vorteile bereits bestehender Infrastruktur jedoch mit einer geringeren Belastung von Lärm- und klimarelevante Emissionen für die Bevölkerung vereinen.“*

#### 6.3 Ergänzende Festlegungen für Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

##### 6.3.2. Grundsatz Umgebungsschutz

Seite: 39

In Nordrhein-Westfalen finden sich mehrere der am dichtesten besiedelten Regionen Deutschlands. Industrie, Gewerbe, Einzelhandel, aber auch Verkehrsflächen wie Binnenhäfen stehen mit der Wohnbebauung in ausgeprägter Nutzungskonkurrenz um Flächen. Neben adäquaten Wohnverhältnissen gehören die Sicherung bestehender und die Schaffung neuer Beschäftigung durch eine zukunftsfähige Standortpolitik jedoch zu den politischen Hauptzielen.

Der Grundsatz 6.3.2. hebt nun hervor, dass eine heranrückende anderweitige Nutzung die Entwicklungs- und Expansionsmöglichkeiten von z.B. lärm- und schadstoffemittierenden Gewerbe- und Industrieunternehmen innerhalb ihrer bestehender GIB nicht gefährden darf.

Dies dient den dort sitzenden Unternehmen nicht nur unter dem Aspekt der Rechtssicherheit, sondern schafft auch neue Entwicklungsmöglichkeiten für Unternehmen und Betriebe.

Nicht zuletzt die wachsenden Güterverkehrsströme werden den Flächenbedarf unmittelbar für Umschlagsflächen, aber auch für hafennahe Logistikflächen steigen lassen. Die Sicherung von Flächen rund um Binnenhäfen ist somit von besonderer Bedeutung, soll der Güterverkehr die bestehenden Potentiale der Wasserstraße in Zukunft verstärkt nutzen.

Aufgrund der damit einhergehenden Verkehrsbelastung auch auf der Straße (Anlieferung etc.) müssen Hafengebiete einen besonderen Schutz vor heranrückender Wohnbebauung genießen. Andernfalls sind ein Nutzungskonflikt und Beschwerden gegenüber der bereits zuvor bestehenden Industrieansiedlung absehbar.

Für eine erfolgreiche Sicherung Nordrhein-Westfalens als Industriestandort auch in Zukunft müssen Industrie- und Gewerbestandorte gleichberechtigt geschützt werden, um Standortentwicklung zu ermöglichen und gewährleisten zu können. Wie befürworten, den Grundsatz zu einem Ziel Umgebungsschutz aufzuwerten.

*Änderung S. 39 – Heraufstufen Grundsatz 6.3.2. zu Ziel 6.3.2.*

*Ziel 6.3.2. Umgebungsschutz*

### 6.3.3. Ziel Neue Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

Seite 39:

Der Wirtschaftsbau, also die Bautätigkeit für private Auftraggeber aus Industrie und Gewerbe, zeigt in Nordrhein-Westfalen seit nunmehr zwei Jahren eine deutliche konjunkturelle Schwäche. Der Standort NRW scheint im Vergleich zu anderen Bundesländern und Regionen Deutschlands an Attraktivität zu verlieren, Bauinvestitionen wandern ab. Dies ist nicht zuletzt auf immer weitere Vorschriften und Anforderungen zurückzuführen, die Investitionen in Nordrhein-Westfalen weniger attraktiv machen, verteuern oder gar unwirtschaftlich werden lassen.

Das Ziel, neue Gewerbe- oder Industriebereiche im Regelfall nur an bereits vorhandene ASB und GIB anzuschließen, steht interessierten Investoren, die auf der Suche nach einem optimalen Standort sind, dabei potentiell im Wege. Auch die weiteren Vorgaben von Ziel 6.3.3, dass im Freiraum nur bereits versiegelte Flächen, die bereits über eine vorhandene Infrastruktur verfügen, verwendet werden dürfen, widerspricht der aktuellen wirtschaftlichen Lage des Landes. Abgewichen werden kann, wenn die „Herstellbarkeit einer leistungsfähigen Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz nicht möglich ist“. Genau dies sollte jedoch nicht nur als eine Ausnahmeregelung vom Regelfall genutzt werden, sondern einem neuen innovativen Standortkonzept als eine Leitidee dienen.

Wie in den Niederlanden üblich, ließen sich gerade Unternehmen auf der Suche nach neuen Standorten (z.B. aus den Bereichen Industrie und Logistik) an überörtlichen Verkehrswegen ansiedeln. Zum einen bestehen entlang von Verkehrswegen deutlich weniger Konflikte für das emittierende Gewerbe und die Industrie mit Wohnsiedlungen. Zum anderen bietet die Ansiedlung entlang von Verkehrsstrassen den Vorteil kurzer Wege und damit eines geringeren Kilometerbedarfes und nachgelagerter Emissionen.

## 6.6 Einrichtungen für Erholung, Sport, Freizeit und Tourismus

### 6.6.2. Ziel Standortanforderungen

Seite 57:

Insbesondere vor dem Hintergrund der besonderen Betonung Nordrhein-Westfalens als vielfältige Kulturlandschaft und als Urlaubsregion erscheint eine Festschreibung als Ziel für die Ansiedlung neuer Ferienhausbereiche direkt an Siedlungsbereiche nicht förderlich.

Die Ansiedlung von Ferien- und Wochenendhausbereichen sollte sich viel mehr an der umgebenden Kulturlandschaft ausrichten und dabei die Schönheiten der nordrhein-westfälischen Natur berücksichtigen. Etwaige Fehl- und in der Folge etablierte Dauernutzungen von Ferien- und Wochenendhaussiedlungen mit entsprechenden Infrastrukturanforderungen als Begründung anzuführen, diese Gebiete ausschließlich an Allgemeine Siedlungsbereiche anschließen zu wollen, wird weder der Kulturlandschaft Nordrhein-Westfalens noch der anzustrebenden Ordnungspolitik gerecht. Insofern Fehlnutzungen vorliegen, sind diese zu unterbinden - jedoch nicht mit dem Instrument des Planungsrechts.

Eine darüber hinaus gehende Ansiedlung in Nähe von gewerblich oder industriell genutzten Bereichen erscheint gerade durch die damit verbundenen Emissionsbelastungen äußerst widersprüchlich zum Ziel der Erholung.

*Änderung S. 57 – Herabstufung Ziel 6.6.2. zu Grundsatz 6.6.2.*

*Änderung S. 57 – Streichung im letzten Satz in Absatz 3  
„oder Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen“*

## **Abschnitt 7: Freiraum**

### 7.1 Freiraumsicherung und Bodenschutz

#### 7.1.3. Grundsatz Unzerschnittene verkehrsarme Räume

Seite 59:

Der bedarfsgerechte Ausbau von Verkehrswegen für den Personen- und den Güterverkehr hat sich angesichts der prognostizierten Verkehrssteigerungen und der notwendigen Mehrinvestitionen in den Standort Nordrhein-Westfalen an den Verkehrsströmen und -zuwächsen auszurichten.

Eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur ist essentiell für zukünftiges Wachstum in Nordrhein-Westfalen und aufgrund seiner Funktion als Seehafenhinterland geradezu zwingend notwendig. Die in den großen ZARA-Seehäfen ankommenden Güter werden vorwiegend über und durch Nordrhein-Westfalen in die Regionen Europas verteilt. Die hierfür (in Zukunft) notwendigen Verkehrswege sind bedarfsgerecht und zielgerichtet je nach Verkehrsstrom zu schaffen.

Hinzu kommen insbesondere beschäftigungs- und investitionsintensive Großprojekte und deren Standortansiedlungen. Diese benötigen einen leistungsfähigen Anschluss an die übergeordneten Verkehrsnetze, um ihre beschäftigungswirksamen Effekte für Nordrhein-Westfalen ausspielen zu können. Hierfür wird aller Voraussicht nach auch der Neubau von Verkehrsstraßen notwendig sein.

Der Grundsatz ist folglich zu streichen:

*Änderung S. 59 – Streichung Grundsatz 7.1.3.*

#### 7.1.7. Grundsatz Ökologische Aufwertung von militärischen Konversionsflächen

Seite 60:

Der weitreichende Grundsatz, militärische Konversionsflächen möglichst dem Freiraum zu übergeben, widerspricht den aktuellen Bedarfen nach freiem Bauland für den Wohnungsbau. Insbesondere bereits infrastrukturell angeschlossene ehemalige Flächen des Militärs können das Flächenpotential sinnvoll erweitern.

Aufgrund eines Flächendefizites in den Großstädten des Landes erscheinen frei werdende Großflächen für die Entstehung neuer Siedlungsbereiche als sinnvolle Alternative. Dies ist im Einzelfall und nicht durch einen Grundsatz der Landesplanung zu entscheiden.

Der Grundsatz 7.1.7. steht dem entgegen.

*Änderung S. 60 – Streichung Grundsatz 7.1.7.*

## 7.2 Natur und Landschaft

### 7.2.3. Ziel Vermeidung von Beeinträchtigungen

Seite 64:

Gebiete, die für den Schutz der Natur vorgesehen sind, dürfen für die angestrebte Nutzung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn eben jene Nutzung an anderer Stelle nicht zu realisieren ist. Weitere Bedingungen sind: Die Bedeutung des betroffenen Gebietes muss dies zulassen und der Eingriff muss auf das erforderliche Maß beschränkt sein.

Aus Sicht der Auftraggeber der Bauwirtschaft muss die Inanspruchnahme von Gebieten zum Schutz der Natur aber auch möglich sein, wenn eine Alternative nicht in „zumutbaren“ Rahmen zu realisieren ist. Da die Erläuterungen bereits darauf hindeuten, ist dies im Grundsatz entsprechend zu erwähnen.

*Änderung S. 64 – Hinzufügen des Wortes „zumutbar“*

*„Vorbehaltlich weitergehender naturschutzrechtlicher Regelungen darf ein Gebiet für den Schutz der Natur oder Teile davon für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen nur in Anspruch genommen werden, wenn die angestrebte Nutzung nicht an anderer Stelle **zumutbar** realisierbar ist, die Bedeutung des betroffenen Gebietes dies zulässt und der Eingriff auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird.“*

### 7.3 Wald und Forstwirtschaft

#### 7.3.1. Ziel Walderhaltung und Waldinanspruchnahme

Seite 68:

Ein elementarer Bestandteil der Energiewende ist der Ausbau der Erneuerbaren Energien. Folgerichtig wird der Ansiedlung von Windenergieanlagen im Wald eine besondere Bedeutung beigemessen. Ein Hauptmerkmal Erneuerbarer Energien ist jedoch ihre Volatilität. Dies bedeutet, dass diese nicht konstant, sondern nur phasenweise Energie bereitstellen können. In sonnen- oder windreichen Zeiten steht hingegen mehr Energie zur Verfügung als in räumlicher Nähe abgenommen werden kann; die intelligente Speicherung dieser überschüssigen Energie für die „dunkle Flaute“ wäre eine zukunftsweisende Lösung. Neben bereits etablierten Pumpspeicherwerken konnte sich bislang keine Speichertechnologie nennenswert etablieren und durchsetzen. Aufgrund des großen Raumbedarfes von Pumpspeicherwerken sind die geeigneten Standorte in Nordrhein-Westfalen beschränkt. Eine Ansiedlung im Wald kann aufgrund der topographischen Gegebenheiten notwendig und sinnvoll sein.

*Änderung S. 68 – Neuer Satz in Ziel 7.3.1. nach Absatz 3*

*„Dies gilt ebenso für den Bau und die Inbetriebnahme von Pumpspeicherwerken mit einem Ober- und einem Unterbecken.“*

## **Abschnitt 8: Verkehr und technische Infrastruktur**

### 8.1 Verkehr und Transport

#### 8.1.2. Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum

Seite 84:

Das hier formulierte Ziel wird den aktuellen, im Besonderen jedoch den zukünftigen Belastungen und Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur durch zunehmende Pendler- und Güterverkehre nicht gerecht.

Im Gegenteil, diese restriktive Grundhaltung besitzt das Potential, die arg belasteten Bestandsstraßen und andere Verkehrsträger noch stärker zu belasten. Neben dem entschiedenen Erhalt und der Modernisierung der bestehenden Verkehrswege bedarf es dringend in einem nachgelagerten Schritt auch des bedarfsgerechten Ausbaus. Dieser zieht neue Flächenbedarfe nach sich, die sich vor allem an Effizienzkriterien messen lassen müssen.

Darüber hinaus ist der zweite Aspekt klar verkehrsträger-diskriminierend, indem dieser die nichtmotorisierte Mobilität und die Schiene als Verkehrsträger ausnimmt und privilegiert. Gerade vor dem Hintergrund der wachsenden Güterumschlagszahlen in den ZARA-Seehäfen und der Betroffenheit Nordrhein-Westfalens als Seehafenhinterland bedarf es keinerlei raumplanerischer Beschränkung, sondern viel mehr einer entsprechenden Förderung aller Verkehrsträger. Dies kann dabei eine verkehrsträgerspezifische Betonung erfahren, jedoch keinen der verfügbaren Träger ausschließen.

*Änderung S. 144 – Streichung Ziel 8.1.2.*

#### 8.1.10. Grundsatz Güterverkehr auf Schiene und Wasser

Seite 85:

Das Ziel, die Güterverkehre auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern, besteht mittlerweile seit Jahrzehnten. Allein: sichtbare Resultate sich noch nicht zu vermelden. Gleichwohl wäre eine Umsetzung eine Entlastung für die übrige Verkehrsinfrastruktur. Das Ziel wird dabei jedoch von der Realität „überrollt“, in der der Güterverkehr ungebremst anwächst und eine Priorisierung einzelner Verkehrsträger den „Flaschenhals“ Verkehrsinfrastruktur nur noch enger ziehen würde. Das Transitland Nordrhein-Westfalen kann es sich nicht leisten, die Straße zu vernachlässigen und dafür die Schienen- und Wasserwege über Gebühr zu priorisieren. Durch den hohen Anteil europäischer Güterverkehre werden die Entscheidungen zur Wahl des Verkehrsweges zumeist fernab Nordrhein-Westfalens getroffen. Hierauf muss entsprechend reagiert werden, in dem alle Verkehrsträger und deren jeweilige Verkehrsinfrastruktur gefördert werden.

*Änderung S. 85 – Neuformulierung Grundsatz 8.1.10*

*„Zur Bewältigung des zukünftig zu erwartenden Güterverkehrs sollen die Verkehrsträger Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen gleichermaßen bedarfsgerecht gefördert werden. Die Entwicklung des Wasserstraßennetzes soll bedarfsgerecht auf die wirtschaftlichen Erfordernisse des Gütertransports mit dem Großmotorgüterschiff ausgerichtet werden.“*

### **Abschnitt 9: Rohstoffversorgung**

#### 9.2 Nicht energetische Rohstoffe

##### 9.2.1. Ziel Räumliche Festlegungen für oberflächennahe nichtenergetische Rohstoffe

Seite 98:

Werden wie in 9.2.1. vorgesehenen Bereiche für Sicherung und Abbau von flächennahen Bodenschätzen für nichtenergetische Rohstoffe in Raumordnungsplänen stets als Vorranggebiete mit Wirkung von Eignungsgebieten festgelegt, würde dies quasi zu einem Verbot von Vorhaben der Rohstoffgewinnung außerhalb dieser festgelegten Bereiche führen.

Damit würde den Regionalräten jede Flexibilität genommen, situationsangemessen mit der Ausweisung verschiedener Gebietsarten auf die jeweiligen regionalen Bedürfnisse zu reagieren

*Änderung S. 98 - Umformulierung:*

*„In den Regionalplänen sind Bereiche für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze für nichtenergetische Rohstoffe als Vorranggebiete mit der Wirkung von Eignungsgebieten festzulegen. Daneben sind weitere Bereiche für den späteren Abbau als Vorbehaltsgebiete festzusetzen.“*

## 9.2.2. Ziel Versorgungszeiträume

Seite 98:

Als baustoffabhängige Industrie können wir die drastische Kürzung der in der Vergangenheit noch bei 25 plus 25 Jahre liegenden Versorgungszeiträumen nicht nachvollziehen. Die Versorgung mit heimischen Rohstoffen und Ressourcen ist ein wesentlicher Kostensenkungsfaktor, nicht zuletzt im dringend benötigten Wohnungs- und Verkehrswegebau.

*Änderung S. 98 – Umformulierung:*

*„Die Bereiche für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze für nichtenergetische Rohstoffe sind für einen Versorgungszeitraum von mindestens 30 Jahren für Lockergesteine und von mindestens 50 Jahren für Festgesteine und Industriemineralien festzulegen.“*

## **Abschnitt 10: Energieversorgung**

### 10.3 Kraftwerksstandorte und Fracking

#### 10.3.2. Grundsatz Anforderungen an neue, im Regionalplan festzulegende Standorte

Seite 109f.:

Die in Grundsatz 10.3.2. formulierten Anforderungen an Kraftwerksstandorte mit einem elektrischen Kraftwerks-Mindestwirkungsgrad von 58 Prozent oder in Verbindung mit der hoch effizienten Nutzung der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) mit einem Gesamtwirkungsgrad von 75 Prozent orientieren sich scheinbar vor allem an den Wirkungsgraden von Gaskraftwerken. Ein Ausschluss neuer Kohlekraftwerke wäre dadurch faktisch zementiert.

Allein die rechtliche Zulässigkeit zu Vorgaben wie Mindestwirkungsgraden in der Raumordnung ist jedoch äußerst fraglich. Ein Raumbezug ist nicht zu erkennen.

Als Bauindustrie sehen wir Vorgaben für die Ausweisung neuer Kraftwerksstandorte notwendigerweise als technologieneutral an, um einen möglichst breiten Energiemix unter Hinzunahme aller verfügbaren Energieträger zu ermöglichen.

*Änderung S. 109f. – Streichung Grundsatz 10.3.2.*