

1. April 2026

DIE GRÜNEN
IM RUHRPARLAMENT

Kronprinzenstraße 35
45128 Essen

T. 0201 | 2069430
gruene@rvr.ruhr
www.gruenefraktion.ruhr

Stellungnahme zur 3. Änderung des Landesentwicklungsplans NRW nach dem ersten Beteiligungsverfahren

Die Fraktion der Grünen im Ruhrparlament begrüßt das Anliegen der Landesregierung, die nachhaltige Entwicklung, den Klimaschutz und die Transformation Nordrhein-Westfalens hin zu einem klimaneutralen Industrieland weiter voranzubringen. Aus Sicht unserer Fraktion ist dabei entscheidend, dass die vorgesehenen Änderungen konsequent mit den Zielen des Flächensparens sowie dem Schutz wertvoller Freiräume in Einklang stehen.

Vor diesem Hintergrund bedanken wir uns für die Gelegenheit zur Beteiligung am Planänderungsentwurf zur dritten Änderung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) im Rahmen des zweiten Beteiligungsverfahrens. Als direkt gewählte Vertreter*innen der Menschen im Ruhrgebiet – einer Region mit besonderer raumstruktureller Ausgangslage und vielfältigen Herausforderungen in der Flächenentwicklung – bringen wir unsere Perspektive in die weitere Ausgestaltung des LEP ein.

Im Hinblick auf den vorliegenden Planänderungsentwurf stellen wir fest, dass nicht bei allen Zielen und Grundsätzen grundlegende Änderungen gegenüber der Fassung aus dem ersten Beteiligungsverfahren vorgenommen wurden. Zu denjenigen Aspekten, bei denen keine substanziellen Anpassungen im Beschluss vom 3. März 2026 erfolgt sind, nehmen wir daher nicht erneut Stellung und verweisen hier auf unsere Stellungnahme zum ersten Beteiligungsverfahren vom Juni 2025.

Ziel 6.1-1

Die Formulierung zu Ziel 6.1-1 (Satz 5), wonach neu entstehende Brachflächen nicht mehr als Flächenreserven angerechnet werden sollen, ist nach dem ersten Beteiligungsverfahren nicht geändert worden. Wir sehen sie weiterhin als problematisch an.

Diese Regelung steht dem Ziel entgegen, innerörtliche Flächenpotenziale zu mobilisieren. Der Anstoß zur Reaktivierung solcher Flächen wird deutlich geschwächt, wenn diese von der Flächennachbilanzzierung ausgeschlossen werden. Auch wenn, wie in den Erläuterungen neu hinzugefügt, für die Brachflächen ein bauleitplanerisches

Scoping zur tatsächlichen Nutzbarkeit durchgeführt werden soll.

In der kommunalen Praxis entsteht dadurch ein Anreiz, neue Flächen in Anspruch zu nehmen – selbst bei vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten im Innenbereich.

Die bisherige Regelung hat sich in der Praxis bewährt. Das Ruhrgebiet gilt bundesweit als Vorreiter beim Brachflächenrecycling. Auch wenn weiterhin Entwicklungspotenziale bestehen, braucht es zur Hebung dieser Flächen gezielte Unterstützung. Statt das Anrechnungsprinzip für neue Brachflächen zu schwächen, sollten Mittel für Altlastensanierung und kommunalen Flächenerwerb bereitgestellt werden, um die Reaktivierung zu fördern.

Positiv zu bewerten sind die vorgenommenen Änderungen in den Erläuterungen (und der Planbegründung), in denen klargestellt wird, dass die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der dritten LEP-Änderung bereits vorhandenen Brachflächen nicht zur Neufestlegung von weiterem Siedlungsraum führen dürfen. Dies begrüßen wir ausdrücklich und danken der Landesplanungsbehörde für die vorgenommene Änderung, die unseren Hinweisen aus der ersten Offenlage entspricht. Ebenso begrüßen wir, dass sich die Regelung ausschließlich auf neu entstehende Brachflächen bezieht. Dadurch wird der Druck auf wertvolle Freiräume und die regionalen Grünzüge wirksam reduziert.

Grundsatz 6.3-6

Der neue Grundsatz soll die Durchführung von Zielabweichungsverfahren für die Festlegung von neuen Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) isoliert im Freiraum unterstützen. Dies wird voraussichtlich dazu führen, dass zusätzliche GIB isoliert im Freiraum entstehen. Eine solche Entwicklung bewerten wir auch im Hinblick auf eine weiter zunehmende Zersiedlung als äußerst kritisch.

Der Grundsatz widerspricht aus unserer Sicht grundlegenden Zielen der Raumordnung: Zum einen ist der Freiraum gemäß Raumordnungsgesetz (ROG) durch übergreifende Planungen zu schützen. Zum anderen sind Siedlungstätigkeiten räumlich zu konzentrieren und vorrangig an vorhandene Siedlungsstrukturen mit entsprechender Infrastruktur anzubinden.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass gewerbliche und industrielle Standorte eine leistungsfähige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr benötigen. Gerade bei isolierten Standorten im Freiraum ist dies nur mit erheblichem finanziellem und infrastrukturellem Aufwand realisierbar.

Um den Modal Split auch in Gewerbegebieten nachhaltig zu verändern – etwa zugunsten des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs – halten wir kompakte Siedlungsstrukturen und eine Anbindung an bestehende Siedlungsbereiche für erforderlich. Seitens des für Verkehr zuständigen Landesministeriums gibt es hierzu ein

grundsätzliches Problembewusstsein, dem mit Programmen wie ways2work begegnet werden soll. Es erschließt sich aus Sicht unserer Fraktion daher nicht, wieso die Landesregierung trotz vorhandenen Problembewusstseins eine Verschärfung des Problemaufkommens in Kauf nehmen möchte.

Vor diesem Hintergrund lehnen wir die Einführung dieser neuen Regelung ab.

Ziel 7.1-5

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzungen zum Ziel „Regionale Grünzüge“. Die hervorgehobene Bedeutung für Lufthygiene, Kühlung und die Minderung von Hitzestress ist vor dem Hintergrund des Klimawandels – insbesondere in dicht besiedelten Räumen – von zentraler Relevanz.

Ebenso positiv bewerten wir die Betonung ihrer Funktion für die Vernetzung von Biotopen sowie für den Arten- und Biotopschutz. Die Klarstellung, dass regionale Grünzüge zur Sicherung zusammenhängender Freiräume beitragen und einer weiteren Zersiedelung entgegenwirken, stärkt ihre raumordnerische Bedeutung. Regionale Grünzüge sind durch diese Ergänzungen nicht nur als ökologische Korridore, sondern auch als klimatisch wirksame und gesundheitsfördernde Räume zu verstehen.

Ziel 7.2-3 und Ziel 7.3-2 (vorher 7.3-3)

Die vorgesehene Möglichkeit, Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) sowie Waldbereiche ausnahmsweise für raumbedeutsame Planungen von überragendem öffentlichen Interesse – etwa Ver- und Entsorgungstrassen, Verkehrstrassen, Bauflächen und -gebiete zur Erweiterung bestehender gewerblicher Betriebe, Vorhaben der Landes- und Bündnisverteidigung sowie Hochwasserschutzanlagen – in Anspruch zu nehmen, bewerten wir als kritisch.

Zwar soll der neu eingeführte Grundsatz 7.2-4 „Vermeidung von Beeinträchtigungen“ sicherstellen, dass Eingriffe in BSN, den Biotopverbund und Waldbereiche auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden. Aus unserer Sicht ist jedoch fraglich, ob dieses Vermeidungsgebot in der Praxis eine hinreichend wirksame Begrenzung finden kann.

Die vorgesehene Öffnung birgt die Gefahr, den Schutzstatus dieser besonders sensiblen Bereiche schrittweise auszuhöhlen. Sie steht damit im Widerspruch zu den übergeordneten Zielen des Biodiversitätsschutzes sowie zur Sicherung und Entwicklung eines funktionierenden Biotopverbundes.

Grundsatz 8.1-13

Die Ergänzungen in den Erläuterungen zum Grundsatz des landes-

weiten Radvorrangnetzes und zu den Radschnellverbindungen begrüßen wir. Die ergänzende Darstellung in einer Erläuterungskarte trägt dazu bei, dem Radvorrangnetz eine klare regionalplanerische Verortung und eine stärkere Sicherungswirkung zu verleihen. Dadurch wird zugleich gewährleistet, dass fachpolitisch abgestimmte Trassenführungen in nachgelagerten Planungsprozessen nicht überplant werden.

Abschließende Hinweise

Die dritte Änderung des LEP NRW muss den Anspruch einer kohärenten, zukunftsfähigen und ökologisch verantwortlichen Landesplanung einlösen. Die Weiterentwicklung des LEP darf nicht auf Kosten der Umwelt, der regionalen Freiräume und der Steuerungsfähigkeit der Regionalplanung erfolgen. Entscheidend für das Gelingen der Transformation Nordrhein-Westfalens ist vielmehr eine konsequente Ausrichtung an den Leitprinzipien des Flächensparens, der Innenentwicklung sowie eines wirksamen ökologischen Ausgleichs. Neben den flächenpolitischen Zielen ist die Konzentration auf Innenentwicklung auch eine wichtige Grundlage für das Gelingen der Verkehrswende.