

Ministerium für Wirtschaft,
Industrie, Klimaschutz und Energie des
Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf



Stellungnahme der CDU-Fraktion im Ruhrparlament zur 3. Änderung des Landesentwicklungsplans für Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der CDU-Fraktion im Ruhrparlament bedanke ich mich für die Möglichkeit zum Entwurf der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Stellung zu nehmen.

Wir begrüßen die Inhalte der 3. Änderung insbesondere für das dicht besiedelte Ruhrgebiet, um wertvolle Flächen zu schützen und gleichzeitig ein klimagerechtes Wachstum zu fördern. Der Entwurf zur 3. Änderung des LEP für Nordrhein-Westfalen setzt ein klares Zeichen für die nachhaltige Entwicklung des Landes.

Im Besonderen begrüßen wir die Wiederherstellung der Flexibilisierungen aus der 1. LEP-Änderung 2019 bzgl. der Entwicklungen im Siedlungs- und Freiraum. Die Überarbeitung des Ziels 2-3 und die Wiederaufnahme des Ziels 2-4 „Entwicklung der Ortsteile im Freiraum“ helfen der regionalplanerischen Ebene dabei verantwortungsvoll und dennoch flexibel den Herausforderungen zukünftiger Entwicklungserfordernissen Rechnung zu tragen.

Ergänzend zur Stellungnahme der Regionalplanungsbehörde Ruhr geben wir folgende Hinweise:

Ziel 6.1-1 „Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung“

Die Überarbeitung des Ziels zielt insbesondere auf den Umgang mit Brachflächen ab. Diese sollen zukünftig nicht mehr auf den Bedarf der Kommunen angerechnet werden. Die CDU begrüßt, dass in Ziel 6.1-1 das Thema Brachflächenrevitalisierung aufgegriffen wird. Für das Ruhrgebiet ist die Wiedernutzbarmachung brachgefallener Flächen für die gewerbliche und wohnbauliche Entwicklung in den Kommunen von großer Bedeutung. Das Anliegen, den Abbau von Hürden bei der Nachnutzung von Brachflächen zu unterstützen, begrüßen wir daher ausdrücklich.

Kritisch sehen wir jedoch die konkreten Folgen für unsere Planungsregion, wenn es seitens des Landesgesetzgebers dabei bleibt, lediglich die Anrechnung von Brachflächen auf den kommunalen Siedlungsflächenbedarf zurückzunehmen.

Der Entwicklungsdruck auf diese Flächen würde wegfallen und gleichzeitig den Druck der Inanspruchnahme von Freiraum zur bedarfsgerechten Ausweisung von Siedlungsbereichen erhöhen.

Darüber hinaus ist es äußerst fraglich, ob speziell die kreisfreien Städte unserer Planungsregion die räumlichen Kapazitäten hätten, um zusätzliche Siedlungsflächen-Bedarfe zu verorten.

Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll und wünschenswert, wenn die Brachflächenentwicklung landesseitig auskömmlicher und umfänglicher unterstützt würde. Die öffentliche Hand muss in die Lage versetzt werden die Flächen erwerben und entwickeln zu können. Eine erhebliche Aufstockung der Altlasten-Förderung erscheint in diesem Zusammenhang dringend geboten.

Grundsatz 6.1-2 „Flächensparsame Siedlungsentwicklung“ (5-Hektar-Grundsatz)

Die CDU begrüßt den innovativen Ansatz des LEP, die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch regionale Strategien umzusetzen. Speziell der Hinweis zur differenzierten Betrachtung der Nutzungskategorien teilen wir ausdrücklich. Ein wichtiger und richtiger Schritt ist, dass zukünftig Flächen für den Ausbau der erneuerbaren Energien und nicht im Siedlungsraum integrierte naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen bilanziell nicht als Flächeninanspruchnahme einzubeziehen sind. Wir regen in diesem Zusammenhang an, dass diese Regelung auch für Flächeninanspruchnahme für Verkehrszwecke gilt. Die Ausweisung von Verkehrswegen erfolgt außerhalb der Zuständigkeit der Regionalplanung. Die auf anderen Ebenen erstellen Bedarfspläne und Netzausbaupläne sind durch die Regionalplanung nachrichtlich zu übernehmen. Aus diesem Grund regen wir an, Flächen für Verkehrszwecke ebenfalls aus der bilanziellen Flächeninanspruchnahme auszuklammern.

Ziel 8.1-6 „Landesbedeutsame Flughäfen in Nordrhein-Westfalen“

Wir regen an, dass die Landesbedeutsamkeit des in der Planungsregion des RVR befindenden Flughafens Dortmund wieder im LEP verankert wird. Der Flughafen Dortmund (DTM) besitzt als Teil der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur des Landes eine bedeutende Funktion und stellt gemeinsam mit dem Flughafen Düsseldorf, der außerhalb des Planungsraums gelegen ist, die Erreichbarkeit der Planungsregion Ruhr für den Luftverkehr sicher. Der Bund trägt diesem Umstand in seinem Bundesluftfahrtkonzept Rechnung und ordnet den DTM den Flughäfen mit internationaler Vernetzung zu. Um eine bedarfsgerechte Entwicklung und die Sicherung des Standortes erreichen zu können, sowie die Einbindung in den internationalen und nationalen Flugverkehr auch zukünftig sicherstellen zu können, ist der DTM vor entgegenstehenden Nutzungen zu sichern. Planungen und Maßnahmen, die mit dieser Nutzung nicht vereinbar sind, sind auszuschließen. Auf diese Weise kann erreicht werden, dass die Rolle des Flughafens Dortmund als landesbedeutsamer Flughafen und als Teil der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur des Landes nicht gefährdet wird und in Zukunft optimiert werden kann.

Mit der Klassifizierung sind unterschiedliche Rahmenbedingungen verbunden.

Die Zielbestimmung 8.1-6 „...im Einklang mit...“ sehen wir daher kritisch. Die Beurteilung einer „bedarfsgerechten“ Entwicklung der landesbedeutsamen Flughäfen ist als Gegenstand der Fachplanung und der Genehmigungsverfahren ein ausreichendes Überprüfungsinstrument. Die zusätzliche Einschränkung eines „Einklangs“ bremst vor allem innovative Entwicklungen.

Der Luftverkehr befindet sich aktuell in einer Phase, in der Innovationen beispielsweise in der Klimaneutralität für erhebliche Veränderungen sorgen werden. Das dem DTM benachbarte Gewerbegebiet ist ein Modellstandort für die betrieblichen Wasserstoffanwendungen. Gleichzeitig ist der Flughafen bundesweit ein Vorreiter für die Elektromobilität in seinem landgebundenen Fuhrpark und betreibt für dessen Versorgung eine große PV-Anlage. Für die Kopplung von unterschiedlichen Energie-Sektoren ist mit Unterstützung der Landesregierung jüngst ein neues Institut in Dortmund an den Start gegangen. Entwicklungsszenarien, in denen der DTM in Interaktion mit seinem Umfeld solche Transformationsanwendungen weiter vorantreibt, sind aus unserer Sicht von landesweiter Bedeutung und benötigen einen möglichst weitreichenden planerischen Freiraum. Für die Transformation des Verkehrssektors zur Einhaltung der Klimaziele werden neben der bloßen Antriebswende auch neue Angebote ihren Raum suchen. Dies ist sowohl im Personenverkehr beispielsweise durch sog. Flugtaxen als auch im Güterverkehr beispielsweise durch sog. Paketdrohnen bereits der Fall. Für die Erprobung innovativer Anwendungen besteht nach unserer Einschätzung auf den Großflughäfen oftmals zu wenig Raum. Der DTM besitzt nach Einschätzung der IHK zu Dortmund bundesweit mitunter die besten Standortvoraussetzungen. Dazu zählt die Lage im Ballungsraum Rhein-Ruhr, da oft die Nähe zu gewerblichen oder privaten Kunden von besonderer Bedeutung ist. Weiterhin besteht beispielsweise mit dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund, dem weltweit größten Forschungsinstitut für diese Themen, ein entsprechender Innovationspartner für die Unterstützung innovativer Angebote zur Verfügung. Das sind Start- und Standortvorteile, die der Dortmunder Flughafen nicht nur für regionale, sondern landesweite oder sogar bundesweite Anwendungen einbringen kann. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme der IHK und des Flughafens Dortmund und schließen uns den Hinweisen und Ausführungen an.

Ziel 9.2-4 „Degressionspfad für die Sicherung nichtenergetischer Rohstoffe (Kies und Sand)“

Die CDU begrüßt das neue Ziel 9.2-4 für einen sparsamen und nachhaltigen Umgang mit Flächen und Rohstoffvorkommen. Mit dem Ziel wird die Beachtung eines noch zu bestimmenden Degressionsfaktors sowie des Lockergesteinsmonitorings als Grundlage bei der Bedarfsermittlung und der Prüfung von Fortschreibungserfordernissen für BSAB festgelegt. Wir regen an, das Rohstoffmonitoring schnellstmöglich vorzulegen, um belastbare Daten zu erhalten. Wichtig ist aus unserer Sicht ebenfalls, die bereits genutzten Flächen auszuweiten, anstelle neuer Flächen für die Abgrabung von Rohstoffen in Anspruch zu nehmen. Die Region ist auf regionale schnell verfügbare Baustoffe angewiesen. Wir appellieren an die Landesregierung, sich verstärkt dafür einzusetzen Bauvorschriften zu vereinfachen und Nutzung von Recyclingbaustoffe schnellstmöglich voranzutreiben.

Ziel 10.2-14 „Freiflächen Solaranlagen im Freiraum“

Die Beanspruchung des Freiraums für Freiflächen-Solarenergieanlagen löst regelmäßig erhebliche Nutzungskonflikte aus. Dennoch nimmt der LEP mit einem hohen Ausbauziel von 15,7 Gigawatt die Inanspruchnahme großer landwirtschaftlicher Flächen in Kauf. Demgegenüber wird dem Potential, das sich im Bereich von Floating-PV erreichen ließe, zu wenig Beachtung geschenkt. Das erwähnte Monitoring des LANUV weist einen Bestand von 4 Floating-PV-Anlagen in NRW zum 1.1.2024 aus.

Wir regen an, die Möglichkeiten für die Errichtung und den Betrieb von Floating-PV-Anlagen deutlich zu verbessern. Dabei sind nicht nur die Restriktionen zur Stromerzeugung auf Wasserflächen zu entschlacken, sondern insbesondere auch die Verwendung außerhalb des jeweiligen Standortes und über die überwiegende Eigenversorgung des Betriebes hinaus zuzulassen. Als ersten Schritt regen wir an, die derzeit bestehenden Hindernisse für den verstärkten Ausbau von Floating-PV-Anlagen zu ermitteln und diese in der Fassung einer zweiten Offenlage des LEP zu beseitigen.

Wir bitten, unsere Anregungen und Hinweise zu berücksichtigen.

