

## **Straßen NRW:**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der 2. Digitalen Beteiligung zur 3. Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP NRW) nehme ich für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein- Westfalen wie folgt Stellung:

Aus Sicht der Straßenbauverwaltung bestehen gegen die geplanten Änderungen des Landesentwicklungsplans keine grundsätzlichen Bedenken.

Insgesamt ist es zu begrüßen, dass durch einen verantwortungsbewussten Umgang mit Flächen und Ressourcen zu mehr Klimaschutz und Klimaanpassung beigetragen werden soll und die Flächenbedarfe insbesondere für die Wirtschaft, die Landwirtschaft sowie für den Wohnungsbau in Einklang mit der Natur gebracht werden sollen.

Die seit der frühzeitigen Beteiligung vorgenommenen Änderungen des Entwurfs zur 3. LEP-Änderung betreffen überwiegend nicht die Belange der Straßenbauverwaltung. Eine Ausnahme bilden Anpassungen im Bereich der Radwegeinfrastruktur. Wie bereits die Aufnahme des „Grundsatzes Landesweites Radvorrangnetz und Radschnellverbindungen“ in den LEP sind auch die nun vorliegenden, geringfügigen Änderungen grundsätzlich positiv für die Tätigkeit des Landesbetriebs als Baulastträger zu bewerten.

Trotz der flächensparenden Politik weist der Landesbetrieb Straßen NRW auf den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und den Landesstraßenbedarfsplan hin, die berücksichtigt werden müssen.

Ferner wird auf die Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes und des Straßen- und Wegegesetzes hingewiesen.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundes- und Landesstraßen darf nicht beeinträchtigt werden.

Insbesondere sei hier auch noch auf die Planung zum Neubau der B7n zwischen Bestwig- Nuttlar und Olsberg hingewiesen. Dieses Vorhaben ist aktuell im Linienbestimmungsverfahren und Bestandteil des aktuellen Bundesverkehrswegeplans und stellt ein bedeutendes Infrastrukturprojekt für die Region dar.

Wir bitten darum, dieses Vorhaben im Zuge der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans angemessen zu berücksichtigen und die entsprechenden landesplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, um eine zügige Umsetzung der Maßnahme zu ermöglichen. Die B7n ist von zentraler Bedeutung für die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten, die Verbesserung der Erreichbarkeit sowie für die wirtschaftliche Entwicklung im Hochsauerlandkreis.

Weiterhin sollten folgende Punkte beachtet werden:

### **Zu 6.1-2 Grundsatz Flächensparsame Siedlungsentwicklung (5-Hektar- Grundsatz):**

Dieser Grundsatz thematisiert die Notwendigkeit einer flächensparenden Siedlungsentwicklung. Diese Einschränkung der Gebietsentwicklung wirkt sich auch auf den Flächenbedarf der Verkehrsinfrastruktur aus, insbesondere bei Neu- und Ausbauprojekten. Dabei ist anzumerken, dass sicherzustellen ist, dass neben den kommunalen Planungen auch ausreichend Kapazitäten für Fachplanungen vorzuhalten sind, hier insbesondere für den Straßen- und Radverkehr. Es ist sicherzustellen, dass auch für diese Nutzungsarten genügend Entwicklungspotentiale gesichert werden.

### **Zu 7.2-2 und 7.2-3 Gebiete für den Schutz der Natur (BSN):**

Der Schutz der in den Regionalplänen festzulegenden Gebiete für den Schutz der Natur wird durch die Änderungen nochmals verstärkt. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass anderweitige Nutzungen – wozu auch der Bau von Verkehrswegen zählt – in den genannten Ausnahmefällen weiterhin zulässig sind. Positiv hervorzuheben ist zudem, dass die Zulässigkeit dieser anderweitigen Inanspruchnahme weiterhin im Rahmen der Verfahren der Fachplanung (u. a. Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren) geprüft wird und sich damit keine grundlegenden Veränderungen gegenüber den bisherigen Verfahren ergeben.

### **Zu 7.3-1 bis 7.3-4: Grundsatz Walderhaltung:**

Die Feststellungen für die Gebiete für den Schutz der Natur (BSN) gelten ebenso auch für die hier aufgeführten Gebiete für die Walderhaltung, welche in den Regionalplänen festsetzbar sind.

### **Zu 8.1-1 Grundsatz Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung und 8.1-13 Grundsatz Landesweites Radvorrangnetz und Radschnellverbindungen:**

Die Verkehrsplanung soll grundsätzlich mit der Siedlungsentwicklung integriert werden, einschließlich des Radverkehrs. Die Planung überörtlicher Radwege soll durch ein landesweites Radvorrangnetz unterstützt werden, das sich aus den überörtlichen Radverkehrsnetzen auf Kreisebene sowie den künftig im LEP aufzunehmenden Radschnellverbindungen (gemäß FaNaG NRW) zusammensetzt und der Stärkung des Umweltverbunds als verkehrliche Verbindung zwischen den Siedlungsräumen dient. Diese systematische Planungsgrundlage, die bereits jetzt als Basis für den Ausbau der Radverbindungen dient, nun auch in den LEP aufzunehmen, ist ausdrücklich zu begrüßen.

Dies betrifft insbesondere den Grundsatz **8.1-13 „Landesweites Radvorrangnetz und Radschnellverbindungen“**:

Hier wurde konkretisiert, dass die Trassen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten mindestens auf Ebene der Regionalpläne dargestellt und von entgegenstehenden Nutzungen freigehalten werden sollen. Es ist für die weitere Planung

solcher Radwegeverbindungen zu begrüßen, dass damit ein einheitliches Vorgehen konkret benannt wird und die Trassen nicht anderweitig überplant werden dürfen. Die nun vorliegende Formulierung sollte daher in der abschließenden Fassung des LEP so enthalten bleiben.

Viele Grüße

