LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
16. Wahlperiode

Drucksache **16/11417**

08.03.2016

Antrag

der Fraktion der FDP

Logistikland NRW nicht auf das Abstellgleis fahren – Hafen- und Flughafenstandorte im Landesentwicklungsplan sichern

I. Ausgangslage

Der Landesentwicklungsplan für Nordrhein-Westfalen (LEP) soll erwünschte Entwicklung fördern und unerwünschte Entwicklung verhindern. Die Festlegungen im LEP werden also maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklungsperspektiven des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen haben. Der erste Entwurf für die Novelle des aus dem Jahr 1995 stammenden LEP wurde von der Landesregierung am 25. Juni 2013 beschlossen. Nach seiner Offenlegung hat er heftige Kritik von Bürgern, Wirtschaft, Verbänden und Kommunen ausgelöst, da er die Entwicklung von Kommunen massiv beschränkt und das im Ländervergleich unterdurchschnittliche Wirtschaftswachstum weiter verringern wird. Nach der Auswertung von ca. 10.000 Seiten an Stellungnahmen sah sich die Landesregierung gezwungen, am 28. April 2015, am 23. Juni 2015 und am 22. September 2015 Korrekturen am LEP zu beschließen.

Für den Logistikstandort NRW bringt auch der zweite Entwurf des LEP keine Entwarnung. Im Kapitel „Verkehr und Transport“ werden die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn sowie Münster/Osnabrück weiterhin als landesbedeutsam, die Flughäfen Dortmund, Paderborn-Lippstadt und Niederrhein: Weeze-Laarbruch dagegen nur als regionalbedeutsam eingestuft. Auch hält der LEP an der Einteilung von bestimmten Häfen und Flughäfen als entweder landesbedeutsam oder regionalbedeutsam fest. Die daraus resultierenden planerischen Konsequenzen sind erheblich:

Sind die landesbedeutsamen Flughäfen des Landes einschließlich der Flächen für die Flughafeninfrastruktur sowie für flughafenaffines Gewerbe „bedarfsgerecht“ zu entwickeln, so erfolgt die Sicherung und Entwicklung der regionalbedeutsamen Flughäfen und sonstigen Flughäfen lediglich im Einklang mit der Luftverkehrskonzeption des Landes und der Entwicklung der landesbedeutsamen Flughäfen.

Zwar werden landesbedeutsame Häfen im LEP gesichert, dafür werden nicht-landesbedeutsame Häfen überhaupt nicht erwähnt und folglich deren spezifische Bedürfnisse planerisch nicht berücksichtigt.

Datum des Originals: 08.03.2016/Ausgegeben: 08.03.2016

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Die mit der Unterscheidung von Häfen und Flughäfen erster und zweiter Klasse verbundene Wettbewerbsverzerrung ist nicht nachvollziehbar begründet und deshalb zu Recht auf parteiübergreifende Kritik gestoßen.

Bei der Abgrenzung von landesbedeutsamen und regionalbedeutsamen Flughäfen erscheint die uneingeschränkte Bezugnahme allein auf die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 abwägungsfehlerhaft. Die Datengrundlagen des aus dem Jahr 2000 stammenden Luftverkehrskonzepts beruhen auf Erkenntnissen aus den 1990er Jahren. Die rasante Entwicklung des Luftverkehrs in den letzten 16 Jahren ist in dem Konzept, das bereits seit vielen Jahren überarbeitungsbedürftig ist, nicht berücksichtigt. So ist der Luftverkehrsmarkt in Deutschland seitdem um rund drei Prozent pro Jahr gewachsen. Auch war der heute als regionalbedeutsam eingestufte Flughafen in Weeze noch nicht als Flughafen des zivilen Luftverkehrs in Betrieb. Folgerichtig ist er in der Luftverkehrskonzeption noch als „zu realisierendes Konversionsprojekt“ aufgeführt. Zudem fehlt eine Begründung, welche Kriterien (z.B. Fluggastzahlen, Flugbewegungen, Frachtumschlag oder Umsatz) für die Einteilung als landesbedeutsam in welcher Gewichtung maßgeblich sind.

Auch das vorgesehene planerische Verfahren überzeugt nicht. Demnach sollen die Regionalräte für die „bedarfsgerechte“ Entwicklung bzw. Sicherung der regionalbedeutsamen Flughäfen sowie für die Einbindung der regionalbedeutsamen Flughäfen in die Luftverkehrskonzeption des Landes und die Entwicklung der landesbedeutsamen Flughäfen bei entsprechenden Vorhaben über die Landesplanungsbehörde eine Stellungnahme der Obersten Landesluftfahrtbehörde einholen. Wie die Landesregierung mitgeteilt hat, entscheidet diese dann, ob die Sicherung und Entwicklung der regionalbedeutsamen Flughäfen im Einklang mit der Entwicklung der landesbedeutsamen Flughäfen steht. Ein solches Verfahren bietet keine verlässliche Planungsgrundlage für die betroffenen Flughäfen und Regionalräte. Das fehlende Planungskonzept aufgrund der veralteten Luftverkehrskonzeption soll durch Einzelfallentscheidungen der Landesregierung kompensiert und die Regionalräte in ihren planerischen Befugnissen eingeschränkt werden.

Die formalen Abgrenzungskriterien zwischen landesbedeutsamen und regionalbedeutsamen Häfen – Umschlagvolumen, wasserseitiger Containerumschlag oder die besondere standortpolitische Bedeutung – werden den wirtschaftlichen Kennziffern der Binnenschifffahrt nicht gerecht. Es kommt auch wesentlich auf die Funktion in den jeweiligen Wertschöpfungsketten an.

Im Gegensatz zur Luftverkehrskonzeption ist das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen inzwischen überarbeitet worden, gleichwohl wurden die Bezüge hierzu im zweiten Entwurf des LEP gestrichen, anstatt die voraussichtlichen Flächenbedarfe in den Hafen- und Logistikstandorten zum ausdrücklichen Bestandteil der Landesentwicklungsplanung zu machen. Somit verbleibt die landesplanerische Ebene auf überholten Vorstellungen. Dabei gilt es nun, die neuen Konzepte in die Planung einzubeziehen.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

1. Die nordrhein-westfälische Logistikwirtschaft braucht kalkulierbare Entwicklungsmöglichkeiten, um den Wirtschaftsstandort NRW und damit Arbeitsplätze zu sichern.

2. Für Häfen und Flughäfen sind verlässliche wettbewerbsfähige Entwicklungsperspektiven zu sichern. Dabei ist planerisch dafür Sorge zu tragen, dass langfristig orientierte Erweiterungsflächen inklusive der infrastrukturellen Anbindung flächenmäßig gesichert und diese Entwicklungsperspektiven nicht durch konkurrierende Nutzungen wesentlich beeinträchtigt oder gar verhindert werden.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. den zweiten Entwurf des Landesentwicklungsplans vom 22. September 2015 entsprechend dieser Feststellungen sowie im Hinblick auf das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes zu überarbeiten,

2. auf die Zweiteilung in landesbedeutsame oder regionalbedeutsame Häfen und Flughäfen zu verzichten.

Christian Lindner
Christof Rasche
Holger Ellerbrock
Dietmar Brockes

und Fraktion