

13.12.2016

Entschließungsantrag

der Fraktion der PIRATEN

zum Entwurf der Landesregierung „Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)“ (Vorlage 16/4116)

Grobe Schnitzer im LEP korrigieren: Ehrliches Fracking-Verbot und zukunftsfeste Flughafenpolitik sehen anders aus!

I. Sachverhalt

Der vorliegende Entwurf für einen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen soll den geltenden Landesentwicklungsplan aus dem Jahr 1995 ersetzen. Er enthält Vorgaben für alle räumlichen Planungen und Maßnahmen, insbesondere für die Regionalpläne, die gemeindlichen Bauleitpläne, Landschaftspläne und andere Fachpläne.

In zwei Beteiligungsverfahren konnte die Öffentlichkeit zu den jeweiligen Entwurfsversionen Stellung nehmen. Diese Partizipationsmöglichkeit der Zivilgesellschaft ist zu begrüßen.

Dennoch hat es die Landesregierung versäumt, schwerwiegende inhaltliche Fehlsteuerungen in dem vorliegenden Entwurf LEP NRW zu beseitigen. Um gravierende Risiken für das Wohlergehen der Menschen in Nordrhein-Westfalen zu vermeiden und den Rahmen einer zukunftsfesten Infrastrukturpolitik zu definieren, muss der LEP NRW in folgenden Punkten geändert werden:

a) Fracking-Verbot ohne Hintertüren

Das in 10.3-4 enthaltende Ziel stellt kein konsequentes Fracking-Verbot für Nordrhein-Westfalen dar. Es muss klargestellt werden, dass sich der Ausschluss von Fracking in unkonventionellen Lagerstätten eindeutig auf alle Lagerstätten (z.B. Schiefer-/Sand- und/oder Kohleflözgestein) bezieht sowie unabhängig von den geförderten Kohlewasserstoffen (Öl und/oder Gas) gilt.

Datum des Originals: 13.12.2016/Ausgegeben: 14.12.2016

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

b) Flugverkehr in gesellschaftlicher Verantwortung

Die in Ziel 8.1-6 vorgenommene Unterscheidung in landesbedeutsame und regionalbedeutsame Flughäfen ist aufzuheben. Alle genannten Flughäfen sind als bedeutsam zu fassen. Damit ist erstens eine rechtsfeste Regelung formuliert, die mit der von der Landesregierung gemachten Abhängigkeit der sog. regionalbedeutsamen von den sog. landesbedeutsamen Flughäfen zumindest bezweifelt werden darf. Vor allem sollen mit dieser Neufassung auch die zwei großen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen – Düsseldorf und Köln/Bonn – zu einem Interessenausgleich in einem Maße aufgefordert werden wie dies momentan aufgrund ihrer privilegierten Stellung nicht der Fall ist.

Schließlich wird die Notwendigkeit unterstrichen, die Planungen auf validen Daten aufzubauen. Dazu ist zügig ein aktualisiertes Landesluftverkehrskonzept vorzulegen, das das veraltete ersetzt, auf dem der LEP-Entwurf der Landesregierung beruht. Schon dieser Umstand dürfte zu juristischen Auseinandersetzungen führen, die zu vermeiden sind.

Zu a) Fracking-Verbot ohne Hintertüren

10.3-4 wird wie folgt neu gefasst:

„10-3-4 Ziel: *Vorrang der Umsetzung von Natur-, Landschafts-, Gewässerschutz sowie Klimaschutzziele und Ausschluss von Fracking zur Förderung von fossilen Brennstoffen.*

Die Aufsuchung und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen, welche sich in sogenannten unkonventionellen Lagerstätten befinden, ist ausgeschlossen, weil:

- Durch den Einsatz von Fracking-Technik erhebliche Beeinträchtigungen des Menschen und seiner Umwelt zu besorgen sind,
- die Reichweite hiermit verbundener Risiken – u.a. und insbesondere in ehemaligen bzw. aktiven Kohleabbaugebieten – derzeit nicht abschätzbar ist,
- der Schutz lebenswichtiger Ressourcen wie Wasser und Boden sowie die Vermeidung von unverhältnismäßigen Risiken für die Nutzungen und Funktionen des Raumes strikten Vorrang genießen vor Vorhaben der Energiegewinnung, die diese Ressourcen gefährden oder deren Risiken für diese Ressourcen nicht sicher abschätzbar sind,
- zur Erreichung der Klimaschutzziele ein Großteil der gegenwärtig global technisch und wirtschaftlich förderbaren Kohlenwasserstoffe im Boden verbleiben müssen und
- der Einsatz der Fracking-Technik zur Aufsuchung und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen den verbindlichen politisch beschlossenen und auch über den Landesentwicklungsplan NRW umzusetzenden Klimaschutzziele sowie Zielen der Energiepolitik widerspricht.“

Weiter werden die Erläuterungen zu diesem Punkt so gefasst:

Zu 10-3-4 Ziel: *Vorrang der Umsetzung von Natur-, Landschafts-, Gewässerschutz sowie Klimaschutzziele und Ausschluss von Fracking zur Förderung von fossilen Brennstoffen* wird wie folgt ergänzt:

„Bei sogenannten unkonventionellen Lagerstätten strömt das Gas nicht ohne weiteren technischen Aufwand in die Förderbohrung, weil es entweder nicht als freie Gasphase im Gestein vorhanden ist oder das Speichergestein nicht ausreichend durchlässig ist. Zu diesen Vorkommen zählen Erdgas in dichten Gesteinen (Tight Gas, Shale Gas), Flözgas (Coalbed Methan-CBM), Aquifergas und Gashydrat.

In NRW werden Erdgasvorkommen vor allem in Schiefer- oder Tongestein oder Kohleflözgestein vermutet. In einigen größeren Bereichen Nordrhein-Westfalens wurden aber von den Antragstellern zur Aufsuchung und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen auch Sandsteinlagerstätten als Zielhorizonte benannt.

Mit der Fracking-Technik können sowohl Erdgas als auch Erdöl erschlossen werden. Die damit verbundenen Gefährdungen und Risiken entstehen bei der Erdgas- und Erdölförderung gleichermaßen. Daher ist eine Gleichbehandlung geboten.

Solange nicht die Möglichkeit einer irreversiblen Schädigung des Raumes durch den Stand von Wissenschaft und Technik ausgeschlossen ist, gehört es zu den Aufgaben der Raumordnung, Räume so zu erhalten und zu schützen, dass andere Nutzungen zu einem späteren Zeitpunkt weiterhin möglich sind. Auch die Hochwertigkeit der bedrohten Rechtsgüter (Leben und Gesundheit des Menschen, Schutz von Gewässern, insbesondere Grundwasser, Natur und Landschaft, Boden) erfordert ein hohes Maß an (Risiko-)Vorsorge und letztlich für einen derzeitigen Ausschluss der Frackingnutzung. Damit wird ebenfalls dem Vorsorge- und Vorbeugungsprinzip gem. Art. 191 AEUV Rechnung getragen.

Fracking zur Förderung weiterer fossiler Brennstoffe ist weder mit den Zielen der nachhaltigen Raumordnung noch mit denen der Energie- und Klimaschutzpolitik in Deutschland und der EU vereinbar. Dies gilt insbesondere nach der Ratifizierung des Pariser Klimaschutzabkommens und der verbindlich im Klimaschutzgesetz NRW festgelegten Ziele.“

Begründung:

Die Änderungsvorschläge ergeben sich vor allem aus der Notwendigkeit der Erkenntnis, dass die mit der Fracking-Technik verbundenen negativen Auswirkungen und Risiken sich grundsätzlich bei der Aufsuchung und Gewinnung von fossilen Energieträgern ergeben. Dies ist unabhängig von der Lagerstätte (z.B. Schiefer-/Sand- und/oder Kohleflözgestein) sowie den zu fördernden Kohlenwasserstoffen (Öl und/oder Gas).

Gleichzeitig gibt es aber eine ansehnliche Liste an Schadensfällen in der ohne Fracking betriebenen Erdöl-/Erdgasförderung alleine während der letzten zehn Jahre. Auch die Frage der Entsorgung von hochgiftigen Bohrschlämmen aus der Produktion und der damit einhergehende „Sonder-Müll-Tourismus“ von Niedersachsen nach NRW sind immer noch nicht eindeutig geklärt.

Der enorme Flächen- und Wasserverbrauch, die schlechte Klimabilanz, das hohe Verkehrsaufkommen und die insignifikante Energieversorgungsrelevanz machen mehr als deutlich, dass „Fracking“ zur Förderung weiterer fossiler Brennstoffe weder mit den Zielen der nachhaltigen Raumordnung noch mit denen der Energie- und Klimaschutzpolitik in Deutschland und der EU vereinbar ist. Dies gilt insbesondere nach der Ratifizierung des Pariser Klimaschutzabkommens.

Insofern handelt es sich beim Ausschluss von Fracking nicht um eine Verhinderungsplanung, sondern um eine konsequente rechtliche Klarstellung, dass öffentliche Interessen gegenüber der Aufsuchung und Gewinnung fossiler Brennstoffe überwiegen.

Die Erfordernisse des Natur-, Landschafts-, Gewässer- und Klimaschutz sind in diesem Fall prioritär. Deren absoluter Vorrang dient der Umsetzung einer nachhaltigen Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumigen ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt.

Zu b) Flugverkehr in gesellschaftlicher Verantwortung

8.1-6 wird wie folgt neu gefasst:

„8.1-6 Ziel: *Bedeutsame Flughäfen in Nordrhein-Westfalen*

Bedeutsame Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sind:

Düsseldorf (DUS) und
Köln/Bonn (CGN) sowie
Dortmund (DTM),
Münster/Osnabrück (FMO),
Niederrhein: Weeze-Laarbruch (NRN) und
Paderborn/Lippstadt (PAD).

Die bedeutsamen Flughäfen des Landes sind einschließlich der Flächen für die Flughafeninfrastruktur sowie für flughafenaffines Gewerbe bedarfsgerecht und im Einklang mit der Luftverkehrskonzeption des Landes zu sichern und zu entwickeln.“

Weiter werden die Erläuterungen zu diesem Punkt so gefasst:

„Zu 8.1-6 *Bedeutsame Flughäfen in Nordrhein-Westfalen*

Verkehrssysteme bilden die notwendige Grundlage für die Funktionsfähigkeit einer modernen Gesellschaft und Wirtschaft. In Zeiten wachsender Globalisierung kommt dabei dem Luftverkehr eine hohe Bedeutung zu. Er gewährleistet den schnellstmöglichen Transport von Menschen und Gütern über weite Entfernungen.

In Nordrhein-Westfalen bilden sechs bedeutsame Flughäfen (Düsseldorf und Köln/Bonn sowie Dortmund, Münster/Osnabrück, Niederrhein: Weeze-Laarbruch und Paderborn/Lippstadt) das Rückgrat der Flughafeninfrastruktur.

Die bedeutsamen Flughäfen werden in den zeichnerischen Darstellungen des LEP mit dem Symbol „Bedeutsamer Flughafen“ als Vorranggebiet festgelegt. Ein Bedarf an Neubau von Flughäfen besteht im Planungszeitraum nicht. Die Luftverkehrskonzeption 2010 des Landes sieht keine Neuanlage eines Flughafens vor. Vielmehr gilt es, die bestehenden Flughäfen bedarfsgerecht zu sichern und zu entwickeln. Die Oberste Luftverkehrsbehörde beurteilt den Bedarf vorhabenbezogen auf Basis von Bedarfsprognosen externer Gutachten. Aufgrund der nicht mehr aktuellen Daten ist alsbald eine neue Landesluftverkehrskonzeption zu erstellen, so dass aktualisierte und belastbare Daten für die weitere Planung vorliegen.

Eine bedeutende Rolle spielen insbesondere die beiden internationalen Großflughäfen (Düsseldorf und Köln/Bonn). Für den Flughafen Düsseldorf ist der Angerlandvergleich über Grenzen des Flughafenausbaus und der Fluglärmentwicklung zu beachten. Für den Flughafen Köln/Bonn ist aufgrund des dort stattfindenden Nachtflugverkehrs in besonderem Maße auf den Schutz der anwohnenden Bevölkerung zu achten.

Die Flughäfen übernehmen auch zunehmend eine Rolle im Frachtverkehr. Die Gewerbeentwicklung an den Flughäfen soll sich auf flughafenaffines Gewerbe konzentrieren, d.h. auf die Ansiedlung von Unternehmen, die einen direkten Bezug zum Flugverkehr benötigen. Damit wird eine Konkurrenzsituation mit städtebaulich integrierten regionalen und kommunalen Wirtschaftsstandorten vermieden.

Regionalflyghäfen wurden aus regionalwirtschaftlichen und strukturpolitischen Gründen gefördert, um beispielsweise Standortnachteile auszugleichen oder Industrieansiedlungen zu fördern. Um eine nachhaltige und bedarfsgerechte Flughafenversorgung zu gewährleisten, müssen regionale Ausbau-, Umbau- oder Konversionsprojekte mit der Luftverkehrskonzeption des Landes im Einklang stehen.

Für die bedarfsgerechte Sicherung und Entwicklung der bedeutsamen Flughäfen und ihre Einbindung in die Luftverkehrskonzeption holen die Regionalräte bei entsprechenden Vorhaben über die Landesplanungsbehörde eine Stellungnahme der Obersten Landesluftverkehrsbehörde des Landes ein. Ob die Sicherung und Entwicklung der bedeutsamen Flughäfen im Einklang mit der Landesluftverkehrskonzeption steht, entscheidet die Landesregierung.“

Begründung:

Zwar leuchtet eine Unterscheidung der Flughäfen entlang ihrer Bedeutung für den Luftverkehr und die Flughafeninfrastruktur ein. Deshalb ist es richtig, dass nicht sämtliche Flughäfen des Landes benannt werden. Es ist auch augenfällig, dass die beiden Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn anders zu bewerten sind als die vier kleineren internationalen Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück, Niederrhein: Weeze-Laarbruch und Paderborn/Lippstadt. Aber alle positionieren sich im selben Markt und entwickeln ihr Profil entlang der vorfindlichen Marktbedingungen.

Für alle Flughäfen gilt das Prinzip der wirtschaftlichen Eigenständigkeit gleichermaßen. Dieses Prinzip verlangt aber ein hohes Maß an eigener Entscheidungsfähigkeit, die nur begründet begrenzt werden darf. Ein wichtiger Grund für eine Begrenzung ist der Schutz des Lebensraums in der Nachbarschaft der Flughäfen. Der Schutz der betroffenen Bevölkerung und der Natur ist hoch zu bewerten und rechtfertigt eine Interessenabwägung.

Vor diesem Hintergrund ist die getroffene Unterscheidung im vorliegenden Entwurf nach landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen nicht zielführend. Vielmehr müssen sich alle sechs als bedeutsam eingestufte Flughäfen im Markt behaupten und sich gesellschaftlich verantworten. Daher ist auf die Unterscheidung nach landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen zu verzichten.

Der alleinige Verweis auf die Luftverkehrskonzeption 2010 des Landes Nordrhein-Westfalen im Entwurf wird als unzureichend zurückgewiesen. Die dort verwendete Datenbasis stammt bestenfalls aus den 1990er Jahren und ist damit nicht geeignet, zu qualifizierten Aussagen über die Situation und die Entwicklungsperspektiven der Flughäfen im Land zu kommen. Daher wird die Aufforderung formuliert, alsbald eine überarbeitete und aktualisierte Landesluftverkehrskonzeption vorzulegen, die dieser Bedingung genügt.

II. Der Landtag beschließt:

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, die genannten Punkte im Landesentwicklungsplan zu berücksichtigen.

Michele Marsching
Marc Olejak
Oliver Bayer
Hanns-Jörg Rohwedder

und Fraktion