

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/286**

A18, A02



Bauindustrieverband NRW e.V. • Postfach 10 54 62 • 40045 Düsseldorf

Herrn
Georg Fortmeier MdL
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie und Landesplanung im
Landtag von Nordrhein-Westfalen

--- per Email ---

**Bauindustrieverband
Nordrhein-Westfalen e.V.**

RA'in Prof. Beate Wiemann
Hauptgeschäftsführerin
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Uhlandstraße 56
40237 Düsseldorf

Postfach 10 54 62
40045 Düsseldorf

Telefon 0211 67 03-212
Telefax 0211 67 03-123
b.wiemann@bauindustrie-nrw.de
www.bauindustrie-nrw.de

17. Januar 2018
Wie/Siew.

**Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft, Energie und
Landesplanung zum Antrag der Fraktionen von CDU und FDP „Für
Nordrhein-Westfalen wieder nachhaltige Entwicklung ermögli-
chen“ mit der Drucksache 17/525 am 24. Januar 2018**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrter Herr Fortmeier,

als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen haben wir den in der letzten Legislatur-
periode begonnenen Prozess zur Neuaufstellung eines Landesentwicklungs-
planes für Nordrhein-Westfalen fortwährend eng begleitet und wiederholt dazu
Stellung genommen.

Als Bauindustrie sind wir maßgeblich von der Flächenpolitik des Landes und
der Regionalplanung abhängig, um für unsere Auftraggeber Wohnungsbau
und industriell/gewerblich genutzte Bauten entstehen zu lassen.

Aus diesem Grund lassen wir Ihnen auch zu diesem frühen Stadium eine Stel-
lungnahme zum Antrag der Koalitionsfraktionen und zum Entwurf der Landes-
regierung zukommen.

Für Rückfragen stehen wir den Mitgliedern des Ausschusses jederzeit gerne
zur Verfügung.

Wir wünschen dem Ausschuss eine konstruktive Diskussion und eine erfolg-
reiche Öffentliche Anhörung.

Mit freundlichen Grüßen

Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen e.V.
Die Hauptgeschäftsführerin


(RA'in Prof. Beate Wiemann)

Der Leiter Politik


(Tobias Siewert, M.A.)

STELLUNGNAHME

für die Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung zum Antrag der Fraktionen von CDU und FDP „Für Nordrhein-Westfalen wieder nachhaltige Entwicklung ermöglichen - Landesplanung praxisgerecht ausgestalten und Chancen für Wohlstand, Beschäftigung und mehr Wohnungen schaffen“ mit der Drucksache 17/525 und zum Gesetzentwurf der Landesregierung „Maßnahmen der Landesregierung zur Belegung der Wirtschaft - Entfesselungspaket II – 2. Vorbereitung der Änderung des Landesentwicklungsplans für Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)“ mit der Drucksache 17/415 am 24. Januar 2018

17.01.2018

Der Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen verbindet als Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband nordrhein-westfälische Unternehmen der Bauindustrie und benachbarter Branchen. Als freiwilliger Zusammenschluss und größtes Kompetenzzentrum der Bauindustrie in NRW betreut und repräsentiert der Verband Bauunternehmen aller Bausparten. Seine Mitgliedsunternehmen stehen für mehr als drei Viertel der in Nordrhein-Westfalen erbrachten Bauleistung und beschäftigen rund zwei Drittel aller Mitarbeiter des Bauhauptgewerbes. Von kleinen Familienbetrieben über kleinere und große mittelständische Unternehmen bis hin zu Niederlassungen international agierender Baukonzerne sind die Mitgliedsunternehmen in allen Bereichen des Hoch- und Tiefbaus tätig. Diese agieren als Partner sowohl von privaten als auch vielfach von öffentlichen Auftraggebern. Der Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen ist der größte bauindustrielle Landesverband in der Bundesrepublik.

TEIL A: Antrag der Fraktionen von CDU und FDP

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen sehen wir uns als einen der entscheidenden Akteure für die zukünftige Weiterentwicklung unseres Landes und unserer Kommunen. Dies gilt aufgrund des breit gefächerten Leistungsportfolios unserer Mitgliedsunternehmen für nahezu alle Bereiche des Lebens, Arbeitens und Wirtschaftens der Bürgerinnen und Bürger sowie der Betriebe und Unternehmen im Land – und dabei insbesondere für die Zukunftsfelder Wohnungsbau, Verkehrsinfrastruktur, Energiewende, Digitalisierung / Breitbandausbau und Wirtschaftsbau.

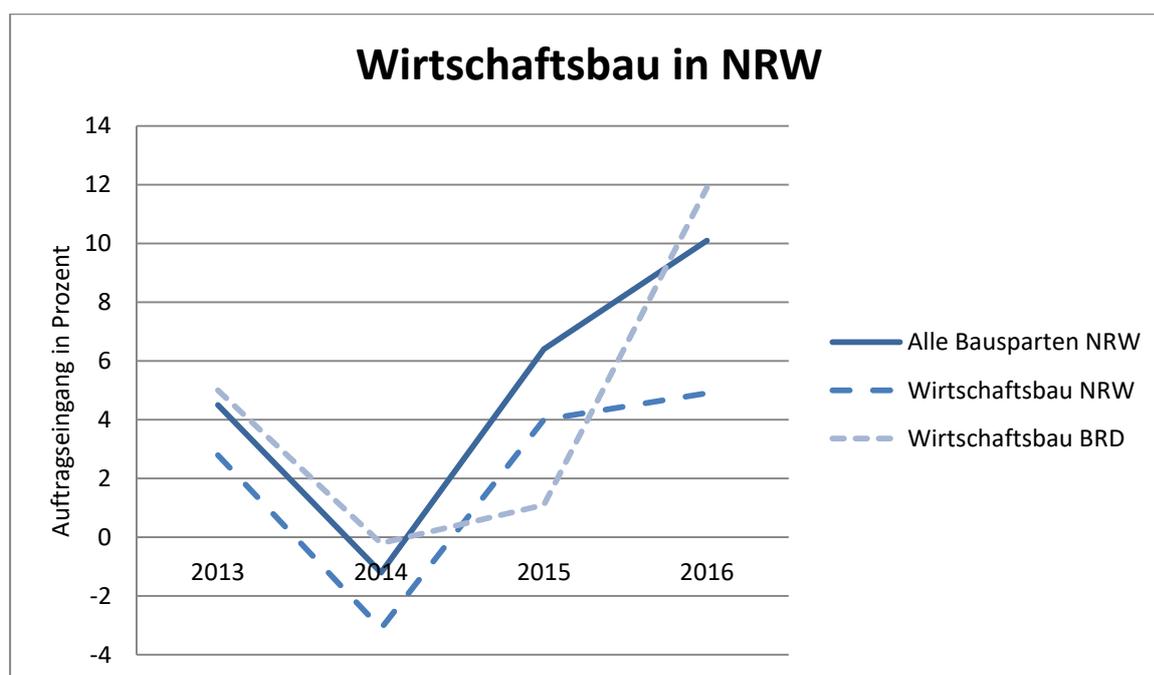
Die durch unsere Unternehmen entstehenden Infrastrukturen dienen als Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen, regen Folgeinvestitionen an und sichern somit nachhaltig Wohlstand und Wachstum. Der Landesentwicklungsplan NRW legt die Leitlinien für die nachgeordneten Regional-, Flächennutzungs- und Bebauungspläne fest und ist somit zentrales Instrument auf Landesebene, um wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen und zu fördern.

Ein zentraler Indikator für die wirtschaftliche Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit einer Region, aber auch für die (zukünftige) Attraktivität des Standortes ist die Investitionsneigung von Unternehmen und Betrieben in Bauleistungen. Dies gilt sowohl für die Sanierung und den Ausbau bestehender als auch für die Ansiedlung neuer Standorte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungsunternehmen. Diese kurz „Wirtschaftsbau“ genannte Bausparte generiert ihren Auftragseingang ausschließlich von privatwirtschaftlich agierenden juristischen Personen.

Die folgende Grafik zeigt eindrucksvoll die offensichtlich unterdurchschnittliche Entwicklung des Wirtschaftsbaus – und damit der Investitionen von Unternehmen und Betrieben am Standort – in Nordrhein-Westfalen in den vergangenen Jahren. Während sich die Baukonjunktur insgesamt sehr positiv entwickelt hat, konnte der Wirtschaftsbau mit dieser konjunkturellen Hochphase in der Vergangenheit nicht mithalten und lag seit 2014 durchgehend unterhalb der konjunkturellen Entwicklung aller Bausparten. Im Vergleich zum deutschlandweiten Wirtschaftsbau zeigt sich mit Ausnahme des Jahres 2015 eine ebenfalls schlechtere Entwicklung. Würde man den nordrhein-westfälischen Anteil am deutschlandweiten Wirtschaftsbau herausrechnen, wäre die Lücke in der Vergangenheit noch größer gewesen. Der deutschlandweite Wirtschaftsbau zeigt auf, welche Möglichkeiten und Potentiale der Wirtschaftsbau auch in Nordrhein-Westfalen gehabt hätte, hätte die wirtschaftliche Entwicklung der vergangenen Jahre auf einem konkurrenzfähigen Niveau gelegen.

Der Wirtschaftsbau trägt auch heute noch den größten einzelnen Anteil zum Auftragseingang der Baubranche in Nordrhein-Westfalen bei und ist somit eine zentrale Säule für die Baukonjunktur im Land. In Folge der beschriebenen Entwicklung sinkt der Anteil des Wirtschaftsbaus am gesamten Auftragseingang allerdings kontinuierlich:

Juli 2017: 47,6 % / 2016: 46,5% / 2015: 48,8% / 2014: 49,9%



Quelle: IT.NRW¹ / Grafik: Bauindustrieverband NRW

¹ Unternehmen des Bauhauptgewerbes mit 20 und mehr Mitarbeitern mit Sitz in Nordrhein-Westfalen
Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Daraus folgt aus Sicht der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen: Die neue Landesregierung aus CDU und FDP muss durch geeignete Rahmenbedingungen Investitionen und Wachstum fördern. Wirtschaftspolitik ist eine Aufgabe der gesamten Landesregierung, die sich in Gänze dem übergeordneten Ziel eines Nachholprozesses verschreiben muss. Dies gilt für alle Ressorts der Landesregierung.

Die in Nordrhein-Westfalen investierenden Unternehmen und Betriebe benötigen in Zukunft wieder eine ausgewogene und der Entwicklung des Landes zuträgliche Konzeptionierung des Landesentwicklungsplanes, die möglichst weitreichende Freiheiten und Potentiale zur Generierung von zukünftigem Wachstum ermöglicht. Dies gilt insbesondere für die Ausweisung neuer Flächen für bereits ansässige oder neu hinzugekommene Unternehmen, für die Planung von Standorten zur Energiegewinnung und von Transportleitungen, für die Anbindung von Bürgern und Unternehmen durch eine funktionstüchtige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur sowie für Arbeitsplätze schaffende industrielle Großprojekte und Infrastrukturvorhaben.

Der Landesentwicklungsplan kann die notwendigen Rahmenbedingungen für eine aktive und investitionsfördernde Standortpolitik bieten, die Standorterweiterungen, Neuansiedlungen und damit die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen ermöglicht.

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen stimmt mit dem Befund der Fraktionen von CDU und FDP überein und befürwortet die inhaltliche Ausrichtung des gemeinsamen Antrages.

Im Konkreten kommentieren wir den Gesetzentwurf der Landesregierung zu Änderungen am bestehenden Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) wie folgt:

TEIL B: Gesetzentwurf der Landesregierung

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen bewertet die grundsätzliche, mit diesem Gesetzentwurf verfolgte Zielrichtung positiv.

Nahezu alle im Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen am LEP finden die Zustimmung der nordrhein-westfälischen Bauindustrie, sehen diese doch flexiblere und offenere Regelungen für die Flächennutzung in Nordrhein-Westfalen vor und geben den kommunalen Entscheidungsträgern vor Ort Entscheidungskompetenz zurück.

Neben der Streichung des 5-ha-Grundsatzes und der Verlängerung der Versorgungszeiträume für heimische Rohstoffe sieht die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen insbesondere den Schutz von Hafenanlagen vor herannahender konkurrierender Nutzung und die nun wieder mögliche Flächenentwicklung von Ortschaften unter 2.000 Einwohner als essentiell wichtig an.

2-3 Ziel Siedlungsraum und Freiraum

Insbesondere die in den Erläuterungen nun aufgeführten Ausnahmeregelungen zur Entwicklung im Freiraum erlauben in der Region verwurzelten kleineren Betrieben nun einen angemessenen Spielraum für Betriebserweiterungen. Durch den unmittelbaren Anschluss an den Siedlungsraum und die Bedingung einer angemessenen Erweiterung vorhandener Betriebe schafft die Neuformulierung mehr Flexibilität für Investitionen in der Region und ermöglicht

kleineren Unternehmen und Betrieben somit nun z.B. am Stammsitz des Unternehmens neue Potentiale zu entwickeln.

6.1-2 Grundsatz Leitbild „flächensparende Siedlungsentwicklung“

Die Streichung des 5-ha-Grundsatzes ist eine der entscheidenden Verbesserungen zum bestehenden Landesentwicklungsplan (LEP). Angesichts der in den letzten Jahren vorherrschenden konjunkturellen Schwäche Nordrhein-Westfalens – von den ausgewiesenen Wachstumsregionen einmal abgesehen – bedarf es aus Sicht der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen einer neuen Schwerpunktsetzung auf wirtschaftliche Entwicklung, auf Investitionen und Wachstum. Eine übergeordnete, für das gesamte Land geltende Flächenobergrenze steht dieser momentan dringend benötigten wirtschaftlichen Entwicklung entgegen. Gleiches gilt darüber hinaus für den gerade für finanziell schlechter gestellte Bürgerinnen und Bürger benötigten preisgünstigen Wohnraum, der nicht alleine über Innen- und Nachverdichtung zu leisten ist.

6.3-3 Ziel Neue Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

Die Flexibilisierung in den Erläuterungen wird begrüßt.

6.4-2 Ziel Inanspruchnahme von Standorten für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen begrüßt die Reduzierung der Mindestvorgabe für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben, weil diese die Wahrscheinlichkeit einer Realisierung grundsätzlich erst einmal steigert.

Nordrhein-Westfalen benötigt in großem Maßstab konzentrierte Wirtschaftsflächen, auf denen neue Standorte bereits in anderen Regionen angesiedelter oder aber neu hinzukommender Unternehmen entstehen können. Diese sollten nach Möglichkeit entweder an bestehende Infrastruktur angebunden sein oder aber diese in zukunftsfähigem Ausmaß nach sich ziehen. Insbesondere die Stärkung strukturschwacher Regionen kann durch die Ansiedlung eines landesbedeutsamen Großvorhabens mit entsprechenden Wachstums- und Wohlstandsimpulsen in der Region gelingen. Nicht zuletzt wirkt sich dies durch einen finanziellen Impuls in den Kommunen z.B. durch steigende Gewerbesteuererinnahmen positiv aus.

Die Sicherung dieser Flächen, auch wenn das Vorhaben am Ende „nur“ 50 ha anstatt 80 ha beansprucht, dient in erheblichem Maße der regionalen Bauwirtschaft und nachgelagert der Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen bei den neu angesiedelten Unternehmen und Betrieben.

6.6-2 Ziel Anforderungen für neue Standorte

Die hier beabsichtigten Änderungen gehen aus Sicht der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen in die richtige Richtung, lassen jedoch Potentiale für weitere Flexibilisierungen offen.

Bislang schreibt das Ziel 6.6-2 eine „umwelt-, sozial- und zentrenverträglich“ gestaltete Ansiedlung von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen direkt anschließend an bestehende Allgemeine Siedlungsbereiche vor.

Im Weiteren werden Ausnahmen definiert, unter denen auch im Freiraum Entwicklung betrieben werden kann.

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen sehen wir jedoch sowohl das Potential als auch die daraus entstehende Notwendigkeit, dieses Ziel offener zu fassen und umzuformulieren.

Die Ansiedlung von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen sollte sich nach den geographischen und kulturlandschaftlichen Bedingungen und Voraussetzungen richten und demnach auch im Freiraum möglich sein, insofern sich hier unter Beachtung von Nachhaltigkeitsstandards eine attraktive Tourismus- und Freizeiteinrichtung ansiedeln ließe.

7.1-7 Grundsatz Nutzung von militärischen Konversionsflächen

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen empfehlen wir diesen Grundsatz vollständig zu streichen. Der übergreifende Grundsatz, militärische Konversionsflächen möglichst dem Freiraum zu übergeben oder für Erneuerbare Energien nutzbar zu machen, widerspricht dem aktuellen Bedürfnis nach Bauland für die Ausweitung der Wohnungsbaunachfrage. Aufgrund eines Flächendefizites in den Großstädten des Landes erscheinen frei werdende Großflächen für die Entstehung neuer Siedlungsbereiche als durchaus sinnvolle Alternative. Dies gilt insbesondere, wenn diese Flächen bereits über zumindest einen Teil an ober- und unterirdischer Infrastruktur wie vorherige Militärflächen verfügen und die Ansiedlung von Wohnraum nicht ohne jedweden Anschluss erfolgen muss. Der Grundsatz 7.1-7 in seiner bisherigen Form steht dem entgegen.

8.1-6 Ziel Landesbedeutsame Flughäfen in Nordrhein-Westfalen

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen begrüßt die zurückgenommene Klassifizierung der in Nordrhein-Westfalen gelegenen Flughäfen. Unsere Unternehmen versprechen sich davon, eine flexiblere Handhabung mit Erweiterungsvorhaben, die zu einem gewissen Anteil auch immer Bauleistungen mit sich bringen.

8.1-9 Ziel Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen

Angesichts der in den kommenden Jahren (und Jahrzehnten) aller Voraussicht nach deutlich weiter steigenden Güterverkehrsaufkommen, steht Nordrhein-Westfalen als Transitland in Deutschland und Europa und als Hafenhinterland für die deutschen und die ZARA-Seehäfen vor immensen Herausforderungen. Die in den Seehäfen ankommenden Güter werden gerade aus Belgien und den Niederlanden zu einem in Zukunft wachsenden Anteil auf der Wasserstraße nach NRW transportiert, treffen hier jedoch vermehrt auf nicht ausreichende Umschlagskapazitäten der vorhandenen Binnenhäfen.

Zugleich sind Binnenhäfen abseits vom Verkehrsträger Wasserstraße heute vielfach zu einem Umschlagsplatz aller Verkehrsträger geworden, die der Wertschöpfung wachsenden Logistikbranche Wachstumspotentiale bieten.

Die gerade in den Großstädten des Landes zu beobachtende Entwicklung hin bspw. zum „Wohnen am Wasser“ steht steigenden Flächenbedarfen und dem Schutz der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen vor herannahender Konkurrenz entgegen. Der Schutz der bisherigen Hafengebiete sowie der diese umgebenden Bereiche ist somit von herausragender Bedeutung.

Ziele 9.2-1 bis 9.2-3 Rohstoffversorgung in Nordrhein-Westfalen

Die von der Landesregierung vorgesehenen Änderungen finden die uneingeschränkte Zustimmung der nordrhein-westfälischen Bauindustrie. Durch das Loslösen der Vorranggebiete von deren zwanghaftem Status als Eignungsgebiete wird die Rohstoffgewinnung insgesamt erleichtert und in darüber hinaus gehenden Bereichen wieder möglich. Die Regionalräte erhalten somit wieder ihre Flexibilität zurück, situationsangemessen mit der Ausweisung verschiedener Gebietsarten auf die jeweiligen regionalen Bedürfnisse zu reagieren.

Die nun wieder auf die vorherigen Werte zu vollziehende Ausweitung der Versorgungszeiträume und deren Fortschreibung für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze für nichtenergetische Rohstoffe bewerten wir als richtigen und notwendigen Schritt.

Als baustoffabhängige Industrie konnten wir die drastische Kürzung der Versorgungszeiträume der Vorgängerregierung nicht nachvollziehen. Die Versorgung mit heimischen Rohstoffen und Ressourcen ist ein wesentlicher Kostensenkungsfaktor, nicht zuletzt im dringend benötigten Wohnungs- und Verkehrswegebau und ein Element zur Fortführung der gerade in Nordrhein-Westfalen bestehenden und ineinandergreifenden Wertschöpfungsketten.

10.3-2 Grundsatz Anforderungen an neue, im Regionalplan festzulegende Standorte

Die Streichung der energiepolitischen Vorgabe von Mindestwirkungsgraden für neue Kraftwerke in einem Instrument der Landesplanung wird aus ordnungspolitischen Gesichtspunkten begrüßt. Die rechtliche Zulässigkeit zu Vorgaben wie Mindestwirkungsgraden in der Raumordnung ist äußerst fraglich. Ein Raumbezug ist nicht zu erkennen.

TEIL C: Empfehlungen

Neben den bereits anvisierten Änderungen und Erleichterungen am geltenden Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen empfiehlt die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen folgende weitere Punkte:

1.3 Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung ermöglichen

- Wachstum und Innovation fördern

Der Landesentwicklungsplan betont die besondere Bedeutung der Raumordnung für die zukünftige Entwicklung des Landes als Wirtschaftsstandort sowohl für zahlreiche kleine und mittelständische Betriebe als auch für die Groß- und Schwerindustrie. Für eine wettbewerbsfähige Zukunft als attraktiver Standort, der Investitionen anzieht und Innovation ermöglicht, bedarf es jedoch auch und vor allem einer leistungsfähigen, an zukünftigen Bedarfen ausgerichteten (Verkehrs-)Infrastruktur. Im Fokus stehen hier die Verkehrswege im Transitland Nordrhein-Westfalen.

Diese ermöglichen durch ihren bedarfsgerechten Ausbau mit entsprechendem Flächenbedarf das Funktionieren der in Nordrhein-Westfalen ganzheitlich zu findenden Wertschöpfungsketten eines integrierten Wirtschaftsprozesses.

Einfügen neuer Absatz:

Für nachhaltiges Wachstum und die Förderung von Investitionen und Innovationen sind leistungsfähige und an zukünftigen Bedarfen ausgerichtete Verkehrswege in Nordrhein-Westfalen von entscheidender Bedeutung. Diese verbinden die Regionen des Landes und gewährleisten dadurch das Funktionieren etablierter Wirtschaftskreisläufe und integrierter nordrhein-westfälischer Wertschöpfungsketten. Insbesondere der über die Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen abgewickelte Güter- und Warenverkehr muss in der Zukunftsplanung Berücksichtigung finden. Für den Personenverkehr gilt es, sowohl den Individualverkehr als auch einen (schienegebundenen) ÖPNV langfristig zu sichern.

2-2 Grundsatz Daseinsvorsorge

Wie im LEP dargelegt, gehört die Mobilität zu den Grundbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger und sichert zugleich lebenswerte Verhältnisse in den verschiedenen Regionen Nordrhein-Westfalens. Dieser Aspekt ist insbesondere vor dem Hintergrund des Demographischen Wandels und der Alterung der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Hinzufügen neuer Satz:

Eine leistungsfähige und bedarfsgerecht ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist hierfür grundlegend.

6.1-4 Ziel Keine bandartigen Entwicklungen und Splittersiedlungen

Im Sinne eines möglichst geringen, jedoch den Erfordernissen von wirtschaftlicher Entwicklung angepassten Flächenverbrauchs zeigen gerade die begonnene Umsetzung der Energiewende und der Ausbau von Breitbandnetzen die Sinnhaftigkeit von Trassenbündelungen auf. Während bandartige Entwicklungen und Splittersiedlungen nicht die Idealform einer modernen Flächennutzung darstellen, haben diese in spezifischen Fällen jedoch unzweifelhafte Vorteile.

Insbesondere durch die Bündelung von Trassen entlang von Verkehrswegen finden sich dort mit kurzer Verbindung zum übergeordneten Straßennetz und bereits gegebener Leitungsinfrastruktur Standorte mit hohem Potential für Gewerbe und Industrie. Durch eine dortige Ansiedlung werden zudem insbesondere Lärm- und klimarelevante Emissionen in der Nähe von Wohnbebauung und Freizeitarealen vermieden.

Der Landesentwicklungsplan in seiner vorliegenden Form erkennt die Vorteile und Potentiale von GIB an Verkehrsachsen / Trassenbündelungen nicht ausreichend an und gehört deshalb aus unserer Sicht überarbeitet.

Hinweis für die Erläuterungen:

Die Nutzung von Flächen entlang von Verkehrswegen, insbesondere übergeordneten Verkehrswegen, und/oder entlang von Trassenverbänden kann die Vorteile bereits bestehender Infrastruktur mit einer geringeren Belastung von Lärm- und klimarelevanten Emissionen für die Bevölkerung vereinen.

7.1-3 Grundsatz Unzerschnittene verkehrsarme Räume

Der bedarfsgerechte Aus- und Neubau von Verkehrswegen für den Personen- und den Güterverkehr hat sich angesichts der prognostizierten Verkehrssteigerungen und der notwendigen Mehrinvestitionen in den Standort Nordrhein-Westfalen an den Verkehrsströmen auszurichten.

Insbesondere die beschäftigungs- und investitionsintensiven Großprojekte und –ansiedlungen bedürfen eines leistungsfähigen Anschlusses an die übergeordneten Verkehrsnetze. Hierfür wird aller Voraussicht nach auch der Neubau von Verkehrsstrassen notwendig sein.

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen empfiehlt daher, diesen Grundsatz zu streichen oder zumindest mit erläuternden Ausnahmeregelungen zu versehen.

8.1-2 Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum

Das hier formulierte Ziel wird den aktuellen, im Besonderen jedoch den zukünftigen Belastungen der Verkehrsinfrastruktur durch zunehmende Pendler- und Güterverkehre nicht gerecht. Im Gegenteil, diese restriktive Grundhaltung besitzt das Potential, die arg belasteten Straßen und anderen Verkehrsträger noch stärker zu belasten. Darüber hinaus ist der zweite Aspekt klar verkehrsträger-diskriminierend, indem dieser die nichtmotorisierte Mobilität und die Schiene als Verkehrsträger ausnimmt. Gerade vor dem Hintergrund der wachsenden Güterumschlagszahlen in den ZARA-Seehäfen und der Betroffenheit Nordrhein-Westfalens als Seehafen hinterland bedarf es keinerlei raumplanerischer Beschränkung, sondern vielmehr einer entsprechenden Förderung.

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen empfiehlt, dieses Ziel zu streichen.

8.1-10 Grundsatz Güterverkehr auf Schiene und Wasser

Das Ziel, den Güterverkehr auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern besteht mittlerweile seit Jahrzehnten. Allein: sichtbare Resultate sind kaum zu vermelden. Gleichwohl wäre eine Umsetzung eine Entlastung für die übrige Verkehrsinfrastruktur. Das Ziel wird dabei jedoch von der Realität „überrollt“, in der der Güterverkehr ungebremst anwächst und eine Priorisierung einzelner Verkehrsträger den „Flaschenhals“ Verkehrsinfrastruktur nur noch enger zieht. Das Transitland Nordrhein-Westfalen kann es sich nicht leisten, die Straße zu vernachlässigen und die Schienen- und Wasserwege zu priorisieren. Durch den hohen Anteil europäischer Güterverkehre werden die Entscheidungen zur Wahl des Verkehrsweges zumeist fernab Nordrhein-Westfalens getroffen. Hierauf muss entsprechend reagiert werden, indem alle Verkehrsträger und deren jeweilige Verkehrsinfrastruktur gefördert werden.

Neuformulierung:

„Zur Bewältigung des zukünftig zu erwartenden Güterverkehrs werden die Verkehrsträger Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen gleichermaßen bedarfsgerecht gefördert.“