

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 32 – Regionalentwicklung
Frau Eichenberger
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

Telefon: (0211) 821 2567
Telefax: (0211) 821 77 2567
dreuther@swd-ag.de

14.03.2012

Leitlinienentwurf für die Regionalplanfortschreibung

Sehr geehrte Frau Eichenberger,
sehr geehrte Damen und Herren,

zum o. g. Leitlinienentwurf nehmen die Stadtwerke Düsseldorf AG wie folgt Stellung:

Insgesamt ist stärker darauf zu achten, dass der Leitlinienentwurf ein ausgewogeneres Verhältnis schafft zwischen den Belangen der Ökologie, dem Schutz der natürlichen Ressourcen und den Belangen zur Stärkung der Wirtschaft, z. B. durch besser funktionierende Verkehrswege für den Transit. Der vorliegende Entwurf vertritt stärker die Belange der Ökologie bzw. die Belange zum Schutz der natürlichen Ressourcen.

Das Kapitel 1.2.2 „Siedlungsentwicklung an der Schiene stärken“ fordert eine Ausrichtung der Siedlungsentwicklung u. a. an noch nicht ausgelasteten Schienentrassen. Bei intensiverer Nutzung gleisnäherer Bereiche für Wohngebiete sind jedoch Konflikte vorprogrammiert. Auch muss die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Trassen für eine deutlich höhere Belegung mit schienengebundenem Personenverkehr vor dem Hintergrund steigender Güterverkehrsmengen auf der Schiene kritisch gesehen werden. Ein getrenntes Netz zwischen schienengebundenen Personen- und Güterverkehr existiert nicht. Darüber hinaus ist das Kriterium, Strecken mit freien Kapazitäten für die Neuausweisung von ASB zu nutzen auch aus den zuvor genannten Gründen nicht zielführend. Hierdurch wird eine nicht gewünschte Limitation z. B. für Ballungsräume geschaffen.

Der letzte Absatz ist nicht sinnvoll. Die Stoßrichtung ist nicht, dass für regionale Ausbau- und Erweiterungsplanungen mehr Personen an den bestehenden Haltestellen wohnen, sondern dass Haltestellen für mehr Personen erreichbar sind. Dies kann auch über Park-and-Ride-Möglichkeiten erfolgen.

Im Kapitel 1.4.1 „GIB für Emittenten sichern“ wird eingangs auf sensible Nutzungen eingegangen, die an GIB heranrücken können. In der Praxis ist es jedoch bereits so, dass diese sensiblen Nutzungen bereits an GIB herangerückt sind und sowohl den Bestand als auch die Entwicklungsmöglichkeit von GIB gefährden bzw. den Entwicklungsspielraum massiv einschränken. Hier sollte der Leitlinienentwurf Lösungen aufzeigen, um später als Regionalplan seine Steuerungsfunktion wahrnehmen zu können.

Zusätzlich ist nicht nachzuvollziehen, wieso Einzelhandel als sensible Nutzung eingestuft wird.

Das Kapitel 1.4.2 „Überregional bedeutsame Standorte (...)“ schränkt Industrie- und Gewerbeansiedlungen mit besonderen Standortanforderungen auf wenige Standorte ein. Diese Einschränkung passt nicht zu der Wirtschaftsstärke des Regierungsbezirkes und es wird wiederholt angeführt, dass auf ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den Belangen der Ökologie, dem Schutz der natürlichen Ressourcen und den Belangen zur Stärkung der Wirtschaft zu achten ist.

Auf Seite 44, 2. Absatz wird auf das Siedlungsmonitoring zum 01.01.2009 eingegangen. Die Ergebnisse aus diesem Monitoring sind – auch vor dem Hintergrund, dass 2009 ein Krisenjahr war – nicht geeignet, um ein reales Bild für den Leitlinienentwurf 2012 darzustellen. Gerade große Logistikunternehmen, die auch Teile der Wertschöpfungskette durch zusätzliche Serviceangebote übernehmen können, haben einen Flächenbedarf von ca. 10 ha und mehr. Wechselwirkungen mit ASB sind hier, wegen der gemeinsam genutzten, existenten Verkehrsinfrastruktur, kaum zu vermeiden. Pauschale Flächenangebote wie in der niederländischen Gemeinde Venlo würde den realen Bedarf sichtbar machen.

Auf Seite 44, 3. Absatz ist als Voraussetzung für die Entwicklung von GIB die interkommunale Zusammenarbeit genannt. Interkommunalität sollte jedoch kein harter Standortfaktor sein, sondern vielmehr die effektive Infrastrukturanbindung an die überregionalen Verkehrswege, da Neubaustrecken wohl nicht zu erwarten sind.

In den Kapitel 1.5.1 „Raumbedeutsame Brachflächen“ und Kapitel 1.5.2 „Konversionsflächen (...)“ werden militärische Anlagen erwähnt. Diese sind oftmals mit Bahnanschlüssen ausgestattet, ebenso wie industrielle Großbrachen. Damit ist der positive Standortfaktor der Bimodalität gegeben. Ziel der Regionalplanung muss genau die Entwicklung dieser Flächen als überregional bedeutsame Standorte sein. Die geschilderte Ferne zu ASB sollte ein Argument für Sonder-ASB sein und nicht zwangsläufig für eine Freiraumausweitung.

Im Kapitel 2.4.3 „Windenergie“ sollte auf der Seite 63, 2. Absatz folgendes ergänzt werden: „U. a. darauf ausbauend ist seitens der Regionalplanung ein konkretes Kriteriengerüst vorzulegen, wobei infrastrukturell vorbelasteten Bereichen, wie beispielsweise in GIB, und kommunal ausgewiesenen Windkraftzonen ein erhöhtes Gewicht zuzumessen ist.“ Auf der gleichen Seite im Absatz 3 sollte folgende Änderung erfolgen: „In Abwägung dieser Aspekte sollen im Regionalplan nur Grundsatzaussagen formuliert werden, die zu einem Verzicht von Höhenbegrenzungen auffordern.“

Im Kapitel 2.4.4. „Solarenergie“ sollte bedacht werden, dass Solarparks als Gewerbebetriebe einzustufen sind, und dass ein Ausschluss von Solarparks per se in geeigneten GIB vermieden werden muss. Eine vergleichbare Regelung findet sich auch im Kapitel 2.4.5 „Bioenergie“, S. 65, Absatz 2.

Im Kapitel 3.1.1“ Verkehr und Logistik“ wird angeregt, den Satz auf Seite 83, Zeile 1 so zu ändern: „Standorte, die auch langfristig bi- oder trimodal erreichbar sind, sollten stärker gefördert werden als reine Autobahnstandorte (...)“

14.03.12

Das Kapitel 3.2.1 „Nachhaltigen Gütertransport stärken“ wird auf S. 85, 3. Abschnitt auf einen Ruhehafen eingegangen. Ein solcher Ruhehafen sollte in den vorhandenen Strukturen realisiert werden. Falls hier ein Neubau angedacht ist, würde das die finanziellen Spielräume zum Ausbau der produktiven Häfen bei der gegebenen Haushaltslage kritisch reduzieren.

Im Kapitel 3.3.1 „Optionen für den Schienenverkehr (...)“ wird der Trassenschutz erwähnt. Dieser reicht jedoch nicht aus. Vielmehr ist wie bei GIB eine Abstandsregelung zu ASB notwendig. Der Fehler, dass z. B. an der ehemaligen Trasse des „Eisernen Rhein“ Wohnbebauungen unmittelbar an dem stillgelegten Teil entstanden sind, darf sich nicht wiederholen.

Die Stadtwerke Düsseldorf AG bitten weiterhin an dem Verfahren zum Entwurf des Leitlinienentwurfes für die Regionalfortschreibung beteiligt zu werden.

Für Rückfragen und ergänzende Erläuterung stehen Ihnen die Stadtwerke Düsseldorf AG gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Stadtwerke Düsseldorf AG

i. V.



Werner Zlob

i. A.



Dennis Reuther