# VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

# 6.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und Voraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und damit ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor einer Region. Sie ist notwendig für die individuelle und flexible Gestaltung von Arbeit und Freizeit. Die wirtschaftliche Vernetzung und die neueren Anforderungen der Logistik unterstreichen die Bedeutung eines funktionsfähigen regionalen Verkehrssystems. Die klimafreundliche Gestaltung des Verkehrssektors und die damit verbundene bzw. notwendige Veränderung des Modal Split ist nach Strategie des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums die langfristige gemeinsame Aufgabe. Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit Blick auf umweltschonende Verkehrsträger wie ÖPNV und SPNV ist demnach unerlässlich. Insbesondere die Sicherung der Qualität und der Erreichbarkeit wohnortnaher Infrastruktureinrichtungen soll gewährleistet werden (vgl. Ziel 8.1-11 u. Ziel 8.1-12 LEP NRW). Dies gilt für die unterschiedlichen Verkehrsmittel. Neben dem Alltagsverkehr ist regional auch der touristische Verkehr, also die Erreichbarkeit touristischer Ziele und Einrichtungen, bedeutsam.

Die Rückgewinnung von Rohstoffen und die umweltfreundliche Entsorgung ist für ein industriell geprägtes Land wie NRW besonders wichtig. In Haushalten und Industrie fallen u. a. Abfall und Abwasser an. Die (Wieder-)Nutzung der enthaltenen Rohstoffe erfolgt in NRW über ein flächendeckendes Anlagennetz. Hierdurch soll die Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden.

Den regionalplanerischen Festlegungen liegen die Ziele und Grundsätze des LEP NRW zugrunde, die auch für nachgeordnete, fachrechtliche Verfahren unmittelbar anzuwenden sind.

## 6.1 Verkehr

Die Aufgabe der Verkehrsinfrastruktur ist es, den Mobilitätsbedürfnissen aller Bevölkerungsteile und der Wirtschaft zu genügen, denn Mobilität ist eine zentrale Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung und soziale Teilhabe.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und der Digitalisierung steht die Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität von Gütern und Menschen vor einem Wandel, den es zu gestalten gilt. Dabei gibt es zwischen den urbanen und ländlichen Regionen unterschiedliche Anforderungen an das Verkehrsnetz und die Mobilität, denen Rechnung zu tragen ist.

### G 6.1-1 Grundsatz – Regionales Verkehrssystem

**Das Verkehrssystem soll die raum- und umweltverträgliche Mobilität von Menschen und Gütern gewährleisten. Dazu ist die Einbindung der**

**Region – insbesondere der GIB – in das großräumige nationale sowie internationale Verkehrsnetz über alle Verkehrsträger sicher zu stellen.**

**Ihre innerregionale Erschließung soll so ausgestaltet werden, dass Mobilität und Leistungsaustausch zwischen den Orten – insbesondere zwischen den zASB – möglich ist. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes soll gesichert und entwickelt werden.**

**Im zukünftigen Verkehrssystem sollen insbesondere alternative Antriebstechnologien und Mobilitätsformen genutzt werden. Die Anteile der umweltverträglichen Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsleistung sollen weiter gesteigert werden.**

# ERLÄUTERUNGEN:

## Zu 6.1-1 Grundsatz – Regionales Verkehrssystem

Für die Mobilität von Menschen und Gütern ist eine Einbindung in das nationale und internationale Verkehrsnetz unerlässlich und über alle Verkehrsträger sicher zu stellen. Orientiert am Leitbild „Region der kurzen Wege“ soll die innerregionale Erschließung – insbesondere zwischen den zASB – gesichert und entwickelt werden. Durch gezielte Maßnahmen soll der Anteil der raum- und umweltverträglichen Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsleistung weiter gesteigert werden.

Das zukünftige regionale Mobilitätssystem wird durch viele Veränderungen geprägt sein. Zum einen werden sich die Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur verändern, zum anderen die Mobilitätsformen. Gerade in den ländlichen Regionen wird sich die Mobilitätswende von der in urbanen Strukturen unterscheiden. Lösungen für die ländlichen Regionen werden noch gesucht und auch die Region beteiligt sich daran. Als Region, die einen wesentlichen Schwerpunkt im Bereich Automotive hat, werden innovative Bausteine und Produkte entwickelt und auch in die Pilotierung gebracht. Ein Beispiel hierfür ist der autonom fahrende Bus SAM, der in Drolshagen und Lennestadt in der Erprobung ist. Gerade in eher ländlich strukturierten Räumen werden solche Pilotprojekte von wachsender Bedeutung sein, um Mobilität auch in diesen Regionen zu erhalten. Für das zukünftige regionale Verkehrssystem sollen sowohl intelligente Systeme als auch alternative Antriebstechnologien betrachtet werden.

# 6.2 Straßennetz

Im Planungsraum ist das Straßennetz für die Mobilität der Menschen und Güter unerlässlich. Vor dem Hintergrund gleichwertiger Lebensverhältnisse und der Sicherung von Mobilität ist das Straßennetz vor allem in ländlichen Regionen noch der wichtigste Bestandteil des Verkehrssystems.

Z 6.2-1

## 6.2-1 Ziel – Sicherung und Entwicklung des raumordnerisch bedeutsamen Straßennetzes

**Das raumordnerisch bedeutsame Straßennetz ist in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern und zu entwickeln. Ergänzungen sind entsprechend der Bedarfspläne des Bundes und des Landes vorzunehmen. Dabei sind umwelt- und raumverträgliche Lösungen anzustreben. Das raumordnerisch bedeutsame Straßennetz ist in Erläuterungskarte 6A abgebildet.**

Z 6.2-2

## 6.2-2 Ziel – Zukünftige Straßenbaumaßnahmen

**Im Bereich der als Bedarfsplanmaßnahmen zeichnerisch festgelegten Trassen sind Planungen oder Maßnahmen, die eine spätere Konkretisierung der Planung oder den Bau unmöglich machen oder wesentlich erschweren, ausgeschlossen. Die zukünftigen Straßenbaumaßnahmen sind in Erläuterungskarte 6A abgebildet.**

**Bei der Überlagerung von Straßen für den vorwiegend großräumigen sowie vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr, die im Regionalplan als Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung festgelegt sind, mit Regionalen Grünzügen bzw. mit BSN stehen diese der Umsetzung der Bedarfsplanmaßnahmen nicht entgegen.**

**Die Überlagerung von Straßen für den vorwiegend großräumigen sowie vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr, die im Regionalplan als Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung festgelegt sind, mit den Siedlungsraumfestlegungen stehen diese der Umsetzung dieser nicht entgegen.**

## 6.2-3 Grundsatz – Verbindung Siegerland und Wittgenstein

G
6.2-3

**Die Optimierung verschiedener Teilstrecken und der Bau der Ortsumgehungen für Kreuztal, Hilchenbach und Erndtebrück („Route 57“) ist von zentraler Bedeutung für den Planungsraum. Die Maßnahmen sollen zügig umgesetzt werden. Die Ortsumgehungen sind in Erläuterungskarte 6A abgebildet.**

# ERLÄUTERUNGEN:

## Zu 6.2-1 Ziel – Sicherung und Ergänzung des raumordnerisch bedeutsamen Straßennetzes

Das raumordnerisch bedeutsame Straßennetz (vgl. Erläuterungskarte 6A) ist in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern und zu unterhalten, sodass es wesentliche Anteile des Verkehrsaufkommens funktionsgerecht aufnehmen kann.

Im Rahmen der nachgelagerten Verfahren ist von Kreisen, Kommunen, Behörden und sonstigen Vorhabenträgern sicherzustellen, dass Planungen und Maßnahmen die vorhandenen Linienverläufe von Verkehrsinfrastrukturen nicht in ihren Funktionen und Betriebsvoraussetzungen beeinträchtigen und Planungen neuer Verkehrstrassen realisiert werden können. Zur Minimierung von Beeinträchtigungen und zur Vermeidung von Nutzungseinschränkungen sind ausreichende Abstände zu störempfindlichen Nutzungen einzuhalten und geeignete Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Auswirkungen vorzusehen.

**Das im Regionalplan festgelegte Straßennetz wird in zwei Kategorien unterteilt:**

| Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr
Die Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr sollen einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Oberzentren und Verdichtungsräumen auch über die Landesgrenzen hinaus ermöglichen. Sie können ebenfalls eine Folge von großen Mittelzentren mit Oberzentren verbinden oder zu wichtigen Erholungsgebieten führen. Dabei handelt es sich i. d. R. um Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen, soweit sie vorwiegend großräumige Verkehrsfunktionen erfüllen.

Im Regionalplan sind folgende Straßen entsprechend festgelegt:

| A 4 von Köln nach Olpe
| A 45 von Dortmund bis Aschaffenburg
| A 46 von Hagen bis Iserlohn

| Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr
Die Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr sollen den bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren und den Grundzentren untereinander und zwischen diesen und den Oberzentren unter Berücksichtigung entsprechender, die Landesgrenzen überschreitender Verflechtungen ermöglichen. Dabei handelt es sich um Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen (soweit sie nicht als für den vorwiegend großräumigen Verkehr dargestellt sind) sowie Landesstraßen.

## Zu 6.2-2 Ziel – Zukünftige Straßenbaumaßnahmen

Der Bund und das Land NRW legen in ihren Bedarfsplänen zukünftige Straßenbaumaßnahmen fest. Der Bedarfsplan des Bundes umfasst Planungen für Bundesautobahnen und Bundesstraßen, der Bedarfsplan des Landes enthält Maßnahmen für Landesstraßen.

Die Bedarfsplanmaßnahmen werden in den Regionalplan übernommen, um sicherzustellen, dass die Aus- und Neubaumaßnahmen langfristig realisiert werden können. Somit sind Planungen und Maßnahmen im Umfeld der Bedarfsplanmaßnahmen ausgeschlossen, die die langfristige Umsetzung beeinträchtigen.

Die in den zeichnerischen Festlegungen vorhandenen Überlagerungen von Bedarfsplanmaßnahmen mit Vorranggebieten stellen keine Beeinträchtigung dar. Die vorrangige Nutzung und/oder Funktion des Bereichs ist als Belang im nachgelagerten fachrechtlichen Verfahren zu beachten. Die Bedarfsplanmaßnahme ist räumlich noch nicht so hinreichend konkretisiert, um eine Beeinträchtigung der vorrangigen Bereichsfunktion auszulösen

Im Regionalplan sind folgende Bedarfsplanmaßnahmen aufgenommen (vgl. auch Erläuterungskarte 6A):

## Tab. 6.1: Bedarfsplanmaßnahmen Straßen des Bundes

| Klassifi-zierung | Str. Nr. | Projekt-bezeichnung | Einstufung Bedarfsplan | Planungsstand | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| A | 45 | AS Lüdenscheid-Nord – AS Wilns-dorf | Vordringlicher Bedarf | Vorplanung oder Vorentwurf je nach Abschnitt | 6-streifiger Ausbau |
| A | 46 | AS Hemer (B 7) – AS Menden (B 515) | Vordringlicher Bedarf | Vorentwurf in Be-arbeitung | |
| B | 54 | OU Kierspe (Lausebergauf-stieg) | Vordringlicher Bedarf | Umweltverträglich-keits-/Varianten-untersuchung | |
| B | 55n | OU Lennestadt-Kirchveischede und Lennestadt-Bilstein | Weiterer Be-darf | ohne Planungsbe-ginn | |
| B | 55n | Lennestadt-Bonze-lerhammer – Len-nestadt-Maumke | Weiterer Be-darf | ohne Planungsbe-ginn | |
| B | 62n | OU Erndtebrück | Vordringlicher Bedarf | Umweltverträglich-keits-/Varianten-untersuchung | |
| B | 229 | OU Neuenrade | Vordringlicher Bedarf | Vorbereitung des Planfeststellungs-verfahrens | |
| B | 229 | OU Balve | Vordringlicher Bedarf | 1. BA (Sanssouci bis Helle) Vorentwurf in Bearbeitung, 2. BA ohne Planung | |
| B | 508n | T-OU Kreuztal (Querspange) | Vordringlicher Bedarf | Planfeststellungs-beschluss von 2017, beklagt | |
| B | 508n | OU Kreuztal-Ferndorf | Vordringlicher Bedarf | Umweltverträglich-keits-/Varianten-untersuchung | |
| B | 508n | OU Hilchenbach | Vordringlicher Bedarf | Umweltverträglich-keits-/Varianten-untersuchung | |

## Tab. 6.2: Bedarfsplanmaßnahmen Straßen des Landes

| Klassifi-zierung | Str. Nr. | Projekt-bezeichnung | Einstufung Bedarfsplan | Planungs-stand | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| L | 306 | OU Meinerzhagen | Stufe 1 | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 512 | AB zwischen Olpe und Attendorn | Stufe 1 | Vorplanung hat begonnen | Einrichtung einer dritten Fahrspur |
| L | 512 | OU Freudenberg | Stufe 2 | Planung ruht | |
| L | 512 | OD Freudenberg | Stufe 1 | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 512 | OU Wenden-Gerlingen | Stufe 2 | Planung ruht | |
| L | 539 | BÜ-Beseitigung Finnen-trop | | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 553 | OU Kirchhundem-Ober-hundem | Stufe 1 | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 553 | AB Bad Berleburg-Aue – Bad Berleburg-Berg-hausen | Stufe 1 | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 561 | AB zwischen Herscheid-Hardt bis Herscheid | Stufe 1 | Vorentwurf genehmigt | Einrichtung einer dritten Fahrspur |
| L | 655 | Lüdenscheid-Brun-scheid | Stufe 1 | Vorentwurf begonnen | |
| L | 694 | Meinerzhagen-Werks-hagen bis Herscheid-Neuemühle | Stufe 1 | Planung ruht | |
| L | 697 | OU Plettenberg | Stufe 1 | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 714n | Querspange (B 54n HTS zur L 714) | | | |
| L | 719 | OU Siegen/Kaan-Ma-rienborn | Stufe 1 | Planung ruht | |
| L | 722 | OU Netphen/Irmgartei-chen | Stufe 2 | Planung ruht | |
| L | 722 | OU Neunkirchen/Sal-chendorf | Stufe 2 | Planung ruht | |
| L | 722 | OU Wilnsdorf/Wilden | Stufe 2 | Planung ruht | |

| Klassifi-zierung | Str. Nr. | Projekt-bezeichnung | Einstufung Bedarfsplan | Planungs-stand | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| L | 728 | AB Kirchhundem-Wirme – Kirchhundem-Flape | Stufe 1 | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 728 | OU Kirchhundem-Brachthausen | Stufe 1 | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 729 | OU Netphen | Stufe 1 | fertiggestellt | unter Verkehr |
| L | 893 | OU Wilnsdorf/Niederdielfen | Stufe 1 | Vorentwurf genehmigt | |

**Abkürzungen:** **OU:** Ortsumgehung **OD:** Ortsdurchfahrt **AS:** Anschlussstelle **T-OU:** Teilortsumgehung **AB:** Ausbau **BÜ:** Bahnübergang

## Zu 6.2-3 Grundsatz – Verbindung Siegerland und Wittgenstein

Die Ortsumgehungen zwischen Kreuztal und Erndtebrück im Zuge der B 507 und der B 62 werden als „Route 57“ bezeichnet (vgl. Erläuterungskarte 6A). Die Maßnahmen sind strukturpolitisch sehr bedeutsam, da die Verbindung zwischen dem Siegerland und Wittgenstein verstärkt wird. Neben der Verbindungsfunktion werden die örtlichen Verkehrsverhältnisse erheblich verbessert. Der Durchgangsverkehr wird abnehmen, wodurch die Ortsdurchfahrten entlastet werden.

# 6.3 Güterverkehr und Logistik

Die internationalen und nationalen wirtschaftlichen Verflechtungen führen zu einem großen Güterverkehrsaufkommen. Güter und Waren werden aus und in den Planungsraum transportiert. Ziel ist ein schneller, leiser und möglichst nachhaltiger Transport von Gütern und Waren. Hierfür ist ein leistungsfähiges Schienen- und Straßennetz unabdingbar.

G 6.3-1

## 6.3-1 Grundsatz – Güterverkehr auf den Schienenstrecken

**Die Bedienung des Güterverkehrs auf den Schienenstrecken des Planungsraums soll sichergestellt werden, die vorhandenen Einrichtungen des Güterverkehrs erhalten und bei Bedarf um neue Einrichtungen ergänzt werden.**

**Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene soll gefördert werden, indem bei der Konkretisierung von GIB in kommunale Bauleitplanung die gewerblichen und industriellen Bauflächen an das im Umfeld vorhandene Schienennetz angebunden werden.**

Z 6.3-2

## 6.3-2 Ziel – Standorte des kombinierten Güterverkehrs

**Die festgelegten „Standorte des kombinierten Güterverkehrs“ sind vor entgegenstehenden Nutzungen zu sichern und bei Bedarf zu entwickeln.**

**Standorte des kombinierten Güterverkehrs:**

- **Containerterminal Südwestfalen in Kreuztal**
- **Umschlagzentrum der Märkischen Eisenbahngesellschaft in Plettenberg**

**Die Standorte des kombinierten Güterverkehrs sind in Erläuterungskarte 6B abgebildet.**

## 6.3-3 Grundsatz – Schwerlastroute Südwestfalen

G
6.3-3

**Die Schwerlastroute vom südlichen Siegerland zu den Binnenhäfen der Städte Duisburg und Gelsenkirchen ist von wesentlicher Bedeutung für den Planungsraum, da die A 45 („Sauerlandlinie“) aufgrund ihres baulichen Zustandes für extreme Schwerlasttransporte derzeit nicht zur Verfügung steht. Die Schwerlastroute ist in Erläuterungskarte 6A abgebildet.**

# ERLÄUTERUNGEN:

## Zu 6.3-1 Grundsatz – Güterverkehr auf den Schienenstrecken

Die bestehenden und wachsenden Verflechtungen innerhalb Europas führen zu einem hohen Güterverkehrsaufkommen. Wesentliche Anteile des Güterverkehrs sollen auch im Planungsraum über den Verkehrsträger Schiene abgewickelt werden. Den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Die Anbindung gewerblich und industriell genutzter Flächen an Schnittstellen wie Güterverkehrszentren oder Terminals des kombinierten Verkehrs an das Schienennetz soll unterstützt werden.

## Zu 6.3-2 Ziel – Standorte des kombinierten Güterverkehrs

Die Standorte des kombinierten Güterverkehrs sind multimodale Verkehrsknotenpunkte und somit wichtige Schnittstellen der Logistik. Das Containerterminal Südwestfalen und das Umschlagzentrum der Märkischen Eisenbahngesellschaft sind Güterumschlageinrichtungen mit Verkehrsanschluss an das übergeordnete Schienennetz (vgl. Erläuterungskarte 6B). Die Umschlagterminals leisten somit einen wesentlichen Beitrag bei der Verlagerung des zunehmenden Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

## Zu 6.3-3 Grundsatz – Schwerlastroute Südwestfalen

Der südliche Planungsraum ist stark geprägt von metallverarbeitender Industrie sowie von Maschinen- und Anlagenbau, die insbesondere auf Schwertransporte angewiesen sind. Die eigentlich dem großräumigen Verkehr dienende A 45 wird in den kommenden Jahren weitreichend erneuert und ausgebaut. Als Ausweichroute hat das für Verkehr zuständige Landesministerium im Bereich Siegen die Schwerlastroute Südwestfalen definiert, um die Anbindung auch an die wichtigen Binnenhäfen Duisburg und Gelsenkirchen weiterhin zu gewährleisten (vgl. Erläuterungskarte 6A).

Sowohl die Ertüchtigung der A 45 als auch die Herrichtung der Schwerlastroute Südwestfalen durch notwendige An- und Umbauten für die Anforderungen des Schwerverkehrs sollen zügig umgesetzt werden. Für die Industrieregion Südwestfalen ist eine durchgängige Verkehrsanbindung für Schwerlasttransporte notwendig und von zentraler Bedeutung.

# Schienenpersonennahverkehr und straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr

6.4

Der vorhandene Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind insbesondere vor dem Hintergrund von Klimaschutz und gleichwertigen Lebensverhältnissen zu erhalten. Vor allem in ländlichen Regionen benötigt es aufgrund des demographischen Wandels mutige und alternative Strategien. SPNV und ÖPNV müssen attraktiver und moderner gestaltet werden, um die Erreichbarkeiten sicherzustellen.

## 6.4-1 Ziel – Sicherung und Ergänzung des raumordnerisch bedeutsamen Schienennetzes

Z 6.4-1

**Das raumordnerisch bedeutsame Schienennetz ist in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern und zu entwickeln. Ergänzungen sind entsprechend des Bedarfsplans des Bundes vorzunehmen. Dabei sind umwelt- und raumverträgliche Lösungen anzustreben.**

**Es ist durch darauf abgestimmte öffentliche Verkehrsmittel, die die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllen, zu ergänzen.**

**Das raumordnerisch bedeutsame Schienennetz ist in Erläuterungskarte 6B abgebildet.**

## 6.4-2 Ziel – Ruhr-Sieg Strecke

Z 6.4-2

**Die Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen und Siegen als Teil der kürzesten Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Rhein-Main-Gebiet hat erhebliche regionalstrukturelle Bedeutung. Die Bedarfsplanmaßnahme des Bundesverkehrswegeplans Schiene zum Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke ist zügig umzusetzen.**

**Die Ruhr-Sieg-Strecke ist in Erläuterungskarte 6B abgebildet.**

G
6.4-3

## 6.4-3 Grundsatz – Entwicklung von Haltepunkten

**Die Erweiterung der Infrastruktur durch die Reaktivierung von Haltepunkten sowie die Einrichtung neuer Haltepunkte an bestehenden Schienenstrecken sollen geprüft werden. Dies gilt insbesondere für die im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe benannten Haltepunkte:**

| Balve-Schulzentrum
| Kreuztal-Buschhütten
| Kreuztal-Mitte
| Siegen-Kaan
| Wilnsdorf-Niederdielfen
| Bad Laasphe-Kurpark

Z
6.4-4

## 6.4-4 Ziel – Trassensicherungen stillgelegter Schienenstrecken

**Die folgenden raumbedeutsamen Schienenwege sind als Optionstrassen für die Zukunft zu sichern und von Planungen und Maßnahmen freizuhalten, die einer Reaktivierung des Schienenverkehrs entgegenstehen.**

**Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege:**

| „Schleifkottenbahn“ Halver – Halver-Oberbrügge
| „Oesetalbahn“ Menden – Hemer
| „Oesetalbahn“ Iserlohn – Hemer

**Die sonstigen regionalplanerisch bedeutsamen Schienenwege sind in Erläuterungskarte 6B abgebildet.**

G
6.4-5

## 6.4-5 Grundsatz – Ausgestaltung der Haltepunkte öffentlicher Verkehrsmittel

**Die Haltepunkte der öffentlichen Verkehrsmittel sollen zu Schnittstellen ausgebaut werden, um den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern (z. B. Park and Ride, Bike and Ride). Dabei sollen auch neue Mobilitätsformen berücksichtigt werden.**

## 6.4-6 Grundsatz – Alternative Bedienungsformen des ÖPNV

G
6.4-6

**Es sollen Konzepte für ein tragfähiges ÖPNV-Netz entwickelt werden. Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes sollen insbesondere die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen berücksichtigt werden.**

## ERLÄUTERUNGEN:

### Zu 6.4-1 Ziel – Sicherung und Ergänzung des raumordnerisch bedeutsamen Schienennetzes

Die verkehrliche Erreichbarkeit des Märkischen Kreises sowie der Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein im Bereich des Verkehrsträgers Schiene erfolgt vor allem über die Ruhr-Sieg Strecke in Verbindung mit der Sieg-Strecke. Die beiden Hauptstrecken werden durch Nebenstrecken wie z. B. die Rothaar- und Lahntalbahn ergänzt, die ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der regionalen Verkehrsstruktur sind (vgl. Erläuterungskarte 6B). Der Schienenverkehr ist durch ein darauf abgestimmtes Busnetz zu ergänzen (vgl. auch Grundsatz 6.4-5).

Die zASB, die nicht durch die Schiene erschlossen sind, sollen durch Schnellbuslinien angebunden werden.

Im Rahmen der nachgelagerten Verfahren ist von Kreisen, Kommunen, Behörden und sonstigen Vorhabenträgern sicherzustellen, dass Planungen und Maßnahmen die vorhandenen Linienverläufe von Verkehrsinfrastrukturen nicht in ihren Funktionen und Betriebsvoraussetzungen beeinträchtigen. Zur Minimierung von Beeinträchtigungen und zur Vermeidung von Nutzungseinschränkungen sind ausreichende Abstände zu störempfindlichen Nutzungen einzuhalten und geeignete Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Auswirkungen vorzusehen.

**Das im Regionalplan festgelegte Schienennetz wird in drei Kategorien unterteilt:**

**Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr**
Hierbei handelt es sich um Strecken des schienen- und spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrs sowie Schienenschnellstrecken.

Im Regionalplan sind folgende Schienenstrecken entsprechend festgelegt:
| Ruhr-Sieg-Strecke Hagen bis Siegen
| Dillstrecke ab Siegen Richtung Gießen (Hessen)

**Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr**
Festgelegt werden Personen- und Güterverkehrsstrecken des mittleren Geschwindigkeitsbereiches und Schienenstrecken des regionalbedeutsamen Güterverkehrs.

**Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege**
Schienenstrecken zur Anbindung regionalbedeutsamer Siedlungsflächen sowie von Einrichtungen und Anlagen mit hohem Verkehrsaufkommen an das Eisenbahnnetz. Dabei handelt es sich zum Teil auch um Trassensicherungen (vgl. Ziel 6.4-4).

## Zu 6.4-2 Ziel – Ruhr-Sieg-Strecke

Die verkehrliche Erreichbarkeit des Planungsraums hängt im Bereich des Verkehrsträgers Schiene maßgeblich von der Ruhr-Sieg-Strecke ab (vgl. Erläuterungskarte 6B). Die zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke wird sowohl für den Personennahverkehr als auch den Güterverkehr genutzt.

Um im erweiterten Umfang Güterverkehre z. B. in Form von Seecontainern aufnehmen zu können, müssen Tunnelquerschnitte und Gleisprofile geändert bzw. modernisiert werden. Erst mit der Ertüchtigung der Strecke durch die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltende Maßnahme ist eine Steigerung des Güterverkehrs zu erwarten.

## Zu 6.4-3 Grundsatz – Entwicklung von Haltepunkten

Neben Maßnahmen zum umweltschonenden und bedarfsgerechten Ausbau der heutigen Schieneninfrastruktur soll auch die Erweiterung durch Reaktivierung oder Einrichtung von Haltepunkten an bestehenden Schienenstrecken betrachtet werden. Dabei ist unter Betrachtung des Bestandes sowie der Kosten-Nutzen-Bewertung zu prüfen, ob die Reaktivierung der Haltepunkte sinnvoll ist. Ebenso soll die Einrichtung neuer Haltepunkte an bestehenden Schienenstrecken unter Berücksichtigung der angestrebten Siedlungsentwicklung geprüft werden.

## Zu 6.4-4 Ziel – Trassensicherungen stillgelegter Schienenstrecken

Neben Gleistrassen, die für den Schienenverkehr genutzt werden, werden auch stillgelegte Schienentrassen unabhängig von der Ausstattung mit Gleisen im Regionalplan zeichnerisch festgelegt (vgl. Erläuterungskarte 6B). Ihre Festlegung im Regionalplan setzt voraus, dass ihre Durchgängigkeit und ihre Anbindung an das regionale Schienennetz gewährleistet und die brachliegende Fläche so bemessen ist, dass eine dem geplanten Betrieb unter Berücksichtigung technischer Erfordernisse entsprechende Gleisbreite für einen Schienenverkehr unter Einhaltung ausreichender Abstände zulässt. Eine Zwischennutzung stillgelegter Bahnstrecken als Grünfläche bzw. Rad- und Fußweg steht nicht im Widerspruch zum Ziel, die stillgelegten Bahnstrecken vor konkurrierenden Nutzungen zu sichern. Die Trassen stillgelegter Bahnstrecken sind im Rahmen der Bauleitplanung vor Planungen und Maßnahmen zu schützen, die eine spätere Wiederinbetriebnahme des Schienenverkehrs erschweren oder sie verhindern. Dabei sind die Schienentrassen in den Bauleitplänen so zu bemessen, dass sie von der Breite und dem Lichtraumprofil sowohl den betrieblichen Anforderungen genügen als auch die für den Lärmschutz notwendigen Anlagen ermöglichen.

## Zu 6.4-5 Grundsatz – Ausgestaltung der Haltepunkte öffentlicher Verkehrsmittel

Bus- und Schienenkonzepte sollen durch die Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs aufeinander abgestimmt werden, um die Erreichbarkeit der Wohn-, Arbeits- und Versorgungs- sowie Naherholungs- und Tourismusstandorte in der Fläche zu gewährleisten.

Um die angestrebte Verlagerung auf Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität zu erreichen, bedarf es neben attraktiver Taktung auch entsprechender Schnittstellen. Zur Attraktivitätssteigerung sollen die Schnittstellen mit „Park and Ride“ sowie „Bike and Ride“ weiter ausgebaut werden. Neben der Infrastruktur sind städtebauliche und verkehrliche Verbesserungen von Fuß- und Radwegeverbindungen zu den Schnittstellen zu schaffen.

## Zu 6.4-6 Grundsatz – Alternative Bedienungsformen des ÖPNV

Da hinsichtlich der realisierbaren Angebotsqualität öffentlicher Verkehrssysteme zwischen verdichteten, städtischen und ländlich geprägten Bereichen erhebliche Unterschiede bestehen, sollen dort, wo geringe Nachfragen eine volkswirtschaftlich sinnvolle Bedienung mit herkömmlichen Bedienungsformen nicht mehr zulassen, alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse in das Gesamtsystem einbezogen werden. Dies gewinnt vor dem Hintergrund des demografischen Wandels an Bedeutung, nicht nur, weil dadurch die Nachfrage abnehmen kann, sondern auch, weil die Ansprüche an den ÖPNV (z. B. steigender Anteil an Senioren) zunehmen können. Bestehende Systeme sollen dazu überprüft, vernetzt und ggf. erweitert werden. Die Vernetzung kann dabei z. B. durch ein webbasiertes Betriebsleitsystem erfolgen.

# Radverkehr

6.5

Radverkehr bietet ein großes Potenzial zur Änderung des Modal Split. Insbesondere kurze Wegstrecken in Alltag und Beruf lassen sich klimaneutral mit dem Fahrrad zurücklegen. Vor dem Hintergrund des weltweiten Klimawandels ist es daher notwendig, den Umstieg auf das klimaneutrale Fahrrad so attraktiv wie möglich zu gestalten. Ein gut ausgebautes und sicheres Radwegenetz ist das entsprechende Infrastrukturelement, um den Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad zu forcieren.

## 6.5-1 Grundsatz – Regionales Radwegenetz

G 6.5-1

**Das bestehende Radwegenetz soll in seinem Bestand gesichert und zu einem regionalen Radwegenetz entwickelt werden. Dabei sollen neue Radwegeverbindungen und Lückenschlüsse interkommunal geplant und umgesetzt werden.**

**Eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln soll berücksichtigt werden.**

**Das regionale Radwegenetz ist in Erläuterungskarte 6C abgebildet.**

## 6.5-2 Grundsatz – Radschnellwege des Landes

G 6.5-2

**Die Entwicklung von Radschnellwegen des Landes in der Planungsregion soll geprüft werden.**

## 6.5-3 Grundsatz – Straßenbegleitende Radwege

G 6.5-3

**Bei der Planung eines Neu- oder wesentlichen Umbaus von Straßen für den vorwiegend großräumigen oder überregionalen und regionalen Verkehr soll die Anlage straßenbegleitender Radwege vorgesehen werden.**

# ERLÄUTERUNGEN:

## Zu 6.5-1 Grundsatz – Regionales Radwegenetz

Das regionale Radwegenetz soll in seinem Bestand gesichert und weiterentwickelt werden (vgl. Erläuterungskarte 6C). Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV und anderen Verkehrsträgern soll forciert werden, um die Attraktivität des Alltags- und Tourismusradverkehrs zu erhöhen. Durch den Ausbau bzw. die regionale Vernetzung der Radwege können insbesondere Synergien im Bereich Freizeit (touristische Ziele) und Alltag (zentralörtliche Einrichtungen) entstehen. Gerade im topografisch bewegten Planungsraum sollen auch Alternativen wie etwa „E-Bikes“ in die Betrachtung einbezogen werden.

## Zu 6.5-2 Grundsatz – Radschnellwege des Landes

Das für Verkehr zuständige Landesministerium plant gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW Radschnellwege des Landes. Ein Netz von Radschnellwegen soll z. B. die Stadt mit dem Umland, Zentren untereinander oder auch Wohnung und Arbeitsstelle miteinander verbinden. Als Netz- und Infrastrukturelement sollen Radschnellwege dazu beitragen, das Potenzial des Radverkehrs auszuschöpfen und somit zu einer Veränderung des Modal Split zu führen.

Im Planungsraum des Regionalplans sind derzeit keine Radschnellwege des Landes vorgesehen. Potenzial und Routenführungen sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie insbesondere für die verdichteten Räume des Planungsraums geprüft werden. Dies betrifft im Planungsraum vor allem die Iserlohn – Hemer – Menden, Siegen – Kreuztal und Siegen – Neunkirchen.

## Zu 6.5-3 Grundsatz – Straßenbegleitende Radwege

Außerörtliche straßenbegleitende Radwege sollen bei Neu- oder wesentlichem Umbau raumordnerisch bedeutsamer Straßen vorgesehen werden. Dies ist insbesondere dann von Bedeutung, wenn hierdurch Netzverbindungen hergestellt werden können. Nahmobilität und insbesondere der Radverkehr rücken vor dem Hintergrund der Mobilitätswende zunehmend in den Fokus. Durch (neue) Radwege an Bundes- und Landesstraßen und durch attraktive Verbindungen soll das Radverkehrspotenzial ausgeschöpft werden. Regionales Potenzial wird im Alltagsverkehr (Schul- und Berufsverkehr, zu zentralörtlichen Einrichtungen) aber auch im touristischen Radverkehr (zu Freizeitzielen) gesehen.

# Luftverkehr

6.6

Luftverkehr gewährleistet schnellstmöglichen Transport von Menschen und Gütern über weite Entfernungen. Der regionale Luftverkehr ist eine wichtige Grundlage im regionalen Verkehrssystem für die Funktionsfähigkeit einer modernen Wohn- und Wirtschaftsregion.

## 6.6-1 Ziel – Flughafen Siegerland

Z 6.6-1

**Der regionale Verkehrsflughafen Siegerland ist vor entgegenstehenden Nutzungen zu sichern. Planungen und Maßnahmen, die mit dieser Nutzung als Verkehrsflughafen nicht vereinbar sind, sind ausgeschlossen.**

## 6.6-2 Ziel – Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid

Z 6.6-2

**Der regionale Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid ist vor entgegenstehenden Nutzungen zu sichern. Planungen und Maßnahmen, die mit dieser Nutzung als Verkehrslandeplatz nicht vereinbar sind, sind ausgeschlossen.**

## 6.6-3 Grundsatz – Regionale Luftverkehrsstandorte

G 6.6-3

**Für die Allgemeine Luftfahrt sollen die bestehenden Landeplätze unter Berücksichtigung der Belange des Freizeit- und Erholungssektors sowie des Umwelt- und Naturschutzes als regionale Luftverkehrsstandorte gesichert werden.**

## ERLÄUTERUNGEN:

### Zu 6.6-1 Ziel – Flughafen Siegerland

Der regionale Verkehrsflughafen Siegerland übernimmt die wichtige Aufgabe, den Planungsraum, aber auch die benachbarten Grenzräume von Rheinland-Pfalz und Hessen, an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz anzubinden. Neben seiner Funktion als regionaler Schwerpunkt für den Geschäftsreiseluftverkehr ist seine Bedeutung für die Allgemeine Luftfahrt (Privat-, Reise- und Sportflugbetrieb, Flugschulung, Luftbild- und Reklameflüge) hervorzuheben.

## Zu 6.6-2 Ziel – Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid

Der Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid dient vorrangig dem Geschäftsreiseverkehr sowie dem Flugsport. Er ist im Rahmen der Bauleitplanung vor Planungen und Maßnahmen zu schützen, die mit dem Betrieb und der Nutzung als Verkehrslandeplatz nicht vereinbar sind und die Sicherheit des Flugbetriebes gefährden können.

## Zu 6.6-3 Grundsatz – Regionale Luftverkehrsstandorte

Durch die regionalen Luftverkehrsstandorte sollen die Bereiche der gewerblichen Luftfahrt und des Luftsports bedient werden. Dies unterstützt die Strukturentwicklung der Mittelzentren.

Daher sollen die regionalen Sonderlandeplätze in ihren bestehenden räumlichen Grenzen und ihrer funktionalen Zuordnung vor entgegenstehenden Nutzungen gesichert werden. Die beschränkten Bauschutzbereiche der Sonderlandeplätze nach § 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sind in Planverfahren zu beachten.

Regionale Luftverkehrsstandorte:

| Attendorn-Finnentrop
| Hünsborn
| Iserlohn-Sümmern
| Meinerzhagen
| Plettenberg-Hüinghausen
| Werdohl-Küntrop

# Abwasserentsorgung

6.7

Durch den Gebrauch der Menschen verschmutztes Wasser muss gereinigt werden, bevor es dem Wasserkreislauf wieder zugeführt werden kann. Saubere Gewässer sind die Lebensgrundlage für die Bürger*innen und damit Teil der Daseinsvorsorge und wesentliche Grundlage für die Lebensqualität in der Region. Daher ist eine wirksame und funktionstüchtige Abwasserbeseitigung essenziell.

## 6.7-1 Ziel – Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen

Z 6.7-1

**An den als Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen festgelegten Standorten sind alle Planungen und Maßnahmen auszuschließen, die mit dieser Nutzung nicht vereinbar sind.**

**Die Bauleitplanung hat unter Berücksichtigung des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass die erforderlichen Mindestabstände zu immissionsempfindlichen Nutzungen eingehalten werden.**

## 6.7-2 Ziel – Weitere Standorte von Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen

Z 6.7-2

**Die Standorte der nicht im Regionalplan festgelegten Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen einschließlich ausreichender Flächen zur dauerhaften Sicherstellung der Abwasserbeseitigung sind im Rahmen der Bauleitplanung zu sichern. Ausgenommen sind die Standorte, die für eine zukünftige Abwasserbehandlung- oder Abwasserreinigung nicht mehr benötigt werden.**

## ERLÄUTERUNGEN:

### Zu 6.7-1 Ziel – Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen

Im Sinne der Daseinsvorsorge sind Abwasserbehandlungs- und Abwassereinigungsanlagen vor entgegenstehenden Planungen und Maßnahmen zu schützen, die der Nutzung entgegenstehen. Dies ist auch in der Bauleitplanung zu beachten. Darüber hinaus ist die Bauleitplanung

gefordert, für die Wohnbauentwicklung und andere vergleichbare immissionsempfindliche Nutzungen ausreichende Abstände sicherzustellen.

Im Regionalplan werden Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen ab einer Ausbaugröße von einem Einwohnerwert von 12.000 zeichnerisch festgelegt. Die Standorte können Tab. 6.3 entnommen werden.

## Tab. 6.3 Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen

| Stadt/Gemeinde | Standort | Ausbaugröße (Einwohnerwert) | Betreibende |
|---|---|---|---|
| Altena | Rahmedetal | 55.000 | Ruhrverband |
| Altena | Pragpaul | 35.000 | Ruhrverband |
| Bad Berleburg | | 21.000 | Stadt |
| Balve | | 17.500 | Ruhrverband |
| Erndtebrück | | 16.800 | Gemeinde |
| Finnentrop | Biggetal | 90.000 | Ruhrverband |
| Finnentrop | | 26.500 | Ruhrverband |
| Freudenberg | | 26.500 | Stadt |
| Hemer | | 42.400 | Ruhrverband |
| Hilchenbach | Ferndorftal | 40.000 | Stadt |
| Iserlohn | Baarbachtal | 115.000 | Ruhrverband |
| Iserlohn | Letmathe | 70.000 | Ruhrverband |
| Kreuztal | | 170.000 | Stadt |
| Kreuztal | Buschhütten | 12.700 | Stadt |
| Lennestadt | | 45.600 | Ruhrverband |
| Lennestadt | Grevenbrück | 29.800 | Ruhrverband |
| Lüdenscheid | Volmetal | 45.000 | Ruhrverband |
| Lüdenscheid | Schlittenbachtal | 62.000 | Ruhrverband |
| Meinerzhagen | | 18.000 | Ruhrverband |
| Menden | Bösperde | 105.000 | Ruhrverband |
| Netphen | | 12.500 | Stadt |
| Neuenrade | | 17.500 | Ruhrverband |

| Stadt/Gemeinde | Standort | Ausbaugröße (Einwohnerwert) | Betreibende |
|---|---|---|---|
| Plettenberg | | 35.000 | Ruhrverband |
| Schalksmühle | | 29.000 | Ruhrverband |
| Siegen | | 175.000 | Stadt |
| Siegen | Weidenau | 75.000 | Stadt |
| Wenden | | 28.500 | Ruhrverband |
| Werdohl | | 35.000 | Ruhrverband |
| Wilnsdorf | Niederdielfen | 20.500 | Gemeinde |

## Zu 6.7-2 Ziel – Weitere Standorte von Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen

Neben den im Regionalplan festgelegten Standorten der Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen sind alle Anlagen der Abwasserbeseitigung mit einem Ausbaugrad von einem Einwohnerwert < 12.000 in der Bauleitplanung zu sichern.

Sofern Standorte nachweislich nicht mehr für die Abwasserbehandlung benötigt werden, entfällt das Sicherungserfordernis im Rahmen der Bauleitplanung.

# 6.8 Abfallentsorgung

Grundlage für das Abfallrecht in Deutschland ist das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG), das wiederum die Vorgaben des europäischen Abfallrechts umsetzt. Ziel ist die Schonung der natürlichen Ressourcen und der Schutz von Mensch und Umwelt bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen.

Eine abfallarme Kreislaufwirtschaft und die Sicherung einer umweltverträglichen Beseitigung der nicht verwertbaren Abfälle sind die übergeordneten Ziele der Abfallwirtschaft in NRW.

Die Regionalplanung hat dabei die Aufgabe, vor allem für die regionalplanerische Sicherung raumverträglicher Standorte der erforderlichen Verwertungs- und Behandlungsanlagen sowie von Deponien zu sorgen und die im Kapitel 8.3 des LEP NRW formulierten Ziele und Grundsätze zu konkretisieren.

Z 6.8-1

## 6.8-1 Ziel – Abfalldeponien und Abfallbehandlungsanlagen

**An den als Abfalldeponien oder Abfallbehandlungsanlagen festgelegten Standorten sind alle Planungen und Maßnahmen auszuschließen, die mit dieser Nutzung nicht vereinbar sind.**

**Die Bauleitplanung hat unter Berücksichtigung des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass die erforderlichen Mindestabstände zu immissionsempfindlichen Nutzungen eingehalten werden.**

Z 6.8-2

## 6.8-2 Ziel – Sicherung weiterer Standorte von Abfalldeponien und Abfallbehandlungsanlagen

**Die Standorte der nicht im Regionalplan festgelegten Abfalldeponien und Abfallbehandlungsanlagen einschließlich ausreichender Flächen zur dauerhaften Sicherstellung der Abfallbeseitigung sind im Rahmen der Bauleitplanung zu sichern.**

# ERLÄUTERUNGEN:

## Zu 6.8-1 Ziel – Abfalldeponien und Abfallbehandlungsanlagen

Im Sinne der Daseinsvorsorge sind Abfalldeponien und Abfallbehandlungsanlagen vor entgegenstehenden Planungen und Maßnahmen zu schützen, die deren Nutzung entgegenstehen. Dies ist auch in der Bauleitplanung zu beachten. Darüber hinaus ist die Bauleitplanung gefordert, für die Wohnbauentwicklung und andere vergleichbare immissionsempfindliche Nutzungen ausreichende Abstände sicherzustellen.

Im fachgesetzlichen Verfahren ist für die Abfalldeponien zu prüfen, ob eine Nutzung als Standort für erneuerbare Energien technisch und fachlich möglich ist.

Die Standorte der Abfalldeponien und Abfallbehandlungsanlagen können Tab. 6.4 entnommen werden.

### Tab. 6.4: Zeichnerisch festgelegte Abfalldeponien, Abfallbehandlungsanlagen

| Stadt, Gemeinde | Name | Festlegung |
|---|---|---|
| Bad Berleburg Raumland | Boden- und Bauschuttdeponie Raumland (DK 0) | Abfalldeponie (Fa. Steinwerk Raumland Böhl GmbH) |
| Iserlohn | Mineralstoffdeponie Rote Halde (DK I) | Abfalldeponie (Stilllegungsphase) |
| Lüdenscheid | Siedlungsabfalldeponie Kleinleifringhausen (DK II) | Abfalldeponie (Stilllegungsphase) |
| Lüdenscheid | Inertstoffdeponie Lösenbach (DK I) | Abfalldeponie |
| Menden | Mineralstoffdeponie Oberrödinghausen (DK 0) | Abfalldeponie |
| Netphen | Kreisabfalldeponie Herzhausen Winterbach (DK II) | Abfalldeponie („Deponie auf Deponie“) |
| Olpe | Kreisabfalldeponie Alte Scheune (DK II) | Abfalldeponie |

| Stadt, Gemeinde | Name | Festlegung |
|---|---|---|
| Siegen | Mineralstoffdeponie Geisweid, Auf der Ley (DK 0) | Abfalldeponie (Fa. Krupp Edelstahlprofile) |
| Siegen | Kreisabfalldeponie Fludersbach (DK II) | Abfalldeponie („Deponie auf Deponie“) |
| Drolshagen | Steinbruch Scheda Basalt AG | Abfalldeponie (geplant) |
| Iserlohn | Müllheizkraftwerk | Abfallbehandlungsanlage (MHKW) |
| Lüdenscheid | Umschlagstelle Kleinleifringhausen | Abfallbehandlungsanlage |
| Olpe | Entsorgungszentrum Alte Scheune | Abfallbehandlungsanlage |
| Siegen | Wertstoffzentrum Haardter Berg | Abfallbehandlungsanlage |

## Zu 6.8-2 Ziel – Sicherung weiterer Standorte von Abfalldeponien und Abfallbehandlungsanlagen

Neben den im Regionalplan festgelegten Standorten für Abfalldeponien und Abfallbehandlungsanlagen sind auch alle nicht raumbedeutsamen Anlagen zur Deponierung oder Behandlung von Abfällen planerisch zu sichern. Sofern Standorte nachweislich nicht mehr für Deponierung oder Behandlung von Abfällen benötigt werden, entfällt das Sicherungserfordernis im Rahmen der Bauleitplanung.

# Energieleitungen

6.9

Transportleitungen für Energie, Rohstoffe und andere Produkte werden ausreichend in allen Landesteilen benötigt. Festlegungen dazu finden sich im LEP NRW (Kapitel 8.2 LEP NRW). Um den Erfordernissen der Energiewende planerisch Rechnung zu tragen, ist ein entsprechender Ausbau der Energienetze notwendig.

## 6.9-1 Grundsatz – Netzausbau bei zunehmender Dezentralisierung der Energieerzeugung

G 6.9-1

**Bei der Planung von Energieleitungen ist die Dezentralisierung der Energieversorgungsstruktur aufgrund des Ausbaus der Erneuerbaren Energien besonders zu berücksichtigen.**

## ERLÄUTERUNG:

### Zu 6.9-1 Grundsatz – Netzausbau bei zunehmender Dezentralisierung der Energieerzeugung

Durch den Ausbau der Erneuerbaren Energien verändern sich die Anforderungen an die Stromnetze grundlegend. Stromerzeugung erfolgte in der Vergangenheit in Großkraftwerken mit räumlicher Ausrichtung auf Regionen mit hohem Energieverbrauch. Dabei wurde der Strom auf Ebene der Hoch- und Höchstspannung ins Netz eingespeist. Auf Ebene der Mittel- und Niederspannung erfolgte nahezu ausnahmslos die Stromabnahme. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien erfolgt hingegen dezentral mit Schwerpunkt auf eher ländlichen Regionen und einer großen Bandbreite installierter Leistungen. Hieraus ergeben sich für den Planungsraum zwei Konsequenzen:

| Die Stromnetze im ländlichen Bereich, die entsprechend der bisherigen Nutzungen auf einen eher geringen Stromtransport ausgelegt sind, müssen ausgebaut werden. Windparks und Biogasanlagen aber auch Freiflächenphotovoltaikanlagen befinden sich i. d. R. im Freiraum. Der Anschluss neuer Energieerzeugungsanlagen und ihre Integration ins Stromnetz müssen weiterhin gewährleistet bleiben.

| Durch den Zubau von Photovoltaikanlagen wird in erheblichen Maße Strom auf Ebene der Niederspannungsnetze eingespeist und in Richtung des Stromflusses regelrecht umgekehrt. Die Niederspannungsnetze sind für diese Stromaufnahme jedoch nicht ausgelegt und stoßen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen.

Der Ausbau der Erneuerbaren Energien steht in direkter Abhängigkeit zum Aus- und Umbau der Energieleitungsnetze. Der dezentrale Ausbau der Erneuerbaren Energien soll daher bei allen Planungen im Zusammenhang mit Energieleitungen berücksichtigt werden.