

# Flächenverbrauch in Westfalen durch Verkehrs- und Siedlungsflächen

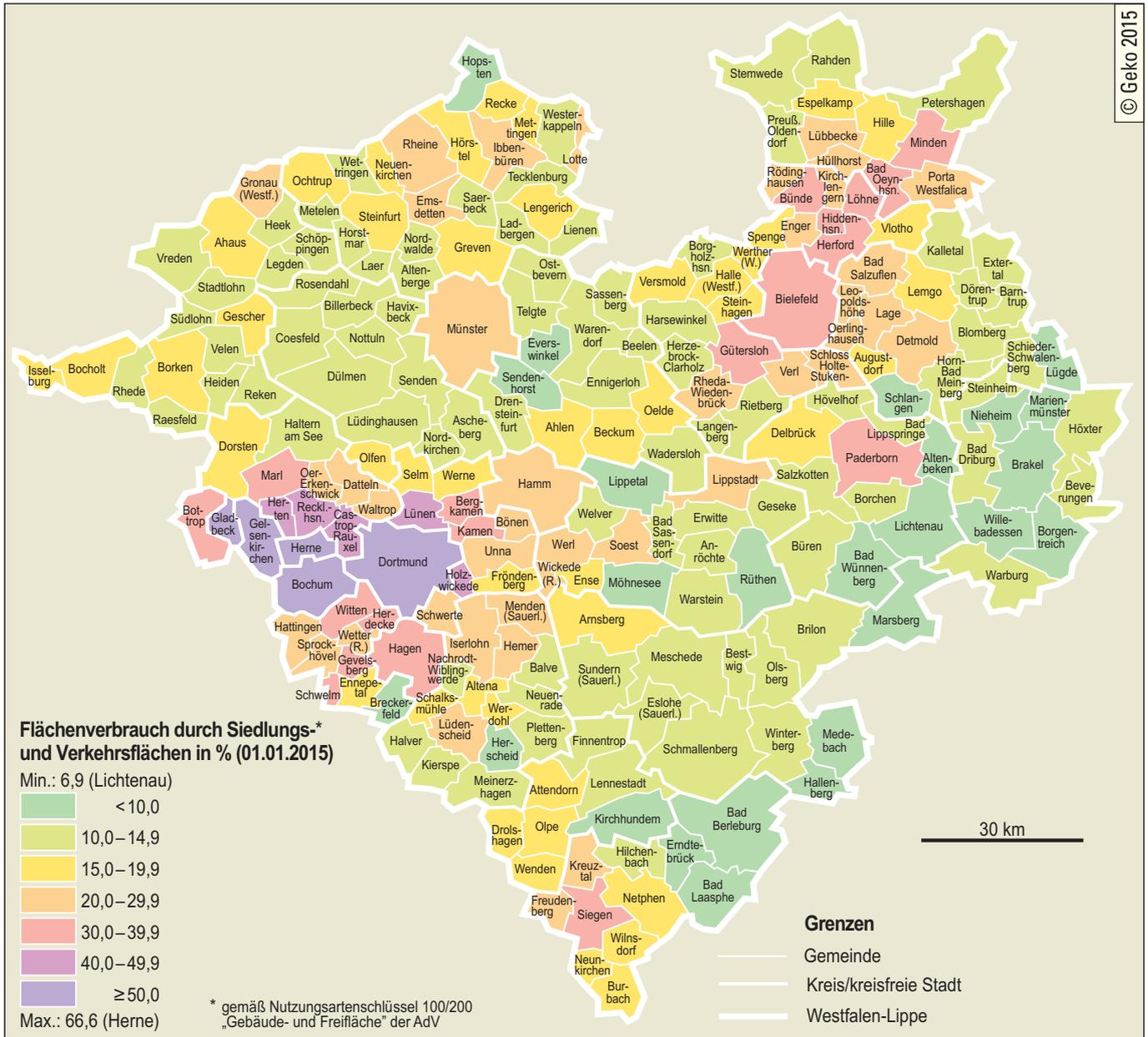


Abb. 1: Flächenverbrauch durch Siedlungs- und Verkehrsflächen (Stand 01/2015) (Quelle: IT.NRW 2015)

## Stetig wachsender Verbrauch

Von 2001 bis 2015 wuchs die Siedlungsfläche in Westfalen um 134,6 km<sup>2</sup>. Das entspricht etwa der Fläche von Lennestadt im Kreis Olpe (135,2 km<sup>2</sup>). Die Verkehrsfläche wuchs in dieser Zeit um 105,5 km<sup>2</sup> – also um mehr als etwa die Fläche von Gelsenkirchen (104,9 km<sup>2</sup>). Die Flächeninanspruchnahme für die beiden Nutzungsarten veränderte sich dabei sowohl im regionalen als auch lokalen Vergleich äußerst unterschiedlich.

Tabelle 1 zeigt, dass erstens die Verkehrsflächen in allen Regierungsbezirken stärker wuchsen als der Siedlungsbereich, zweitens die Verkehrsfläche im Bezirk Arnsberg

absolut mehr zunahm als die Siedlungsfläche, drittens der Verbrauch für beide Nutzungsarten im Bezirk Münster 38 % der Zunahme in Westfalen (bezogen auf ganz NRW fast 25 %) ausmacht. Der Verbrauch für den Verkehr lag in Westfalen im untersuchten Zeitraum bei durchschnittlich über 20 ha pro Tag, für Siedlungen über 26 ha pro Tag.

Die Veränderungen der Zunahme der Verkehrsflächen haben vielfältige Ursachen. Real sind in fast allen Kommunen diese wegen des anwachsenden Motorisierungsgrades des Individualverkehrs anteilmäßig angewachsen. Werden neue

Wohnviertel, Gewerbegebiete oder Einkaufszentren ausgewiesen und gebaut, bedürfen diese auch der verkehrlichen Erschließung. Das gilt für neue großstädtische Siedlungsgebiete ebenso wie für Gewerbegebiete im ländlichen Raum. Der Ausbau von

Regierungsbezirk	Siedlung		Verkehr	
	absolut in km <sup>2</sup>	in %	absolut in km <sup>2</sup>	in %
Arnsberg	34,53	+4,0	36,87	+6,6
Detmold	44,75	+6,8	31,73	+7,9
Münster	55,27	+7,7	36,89	+8,3
Westfalen-Lippe	134,55	+6,0	105,49	+7,5
NRW	202,06	+4,8	176,89	+7,2

Tab. 1: Veränderungen der Siedlungs- und Verkehrsflächen 2001–2015 (Quelle: IT.NRW 2011/15)

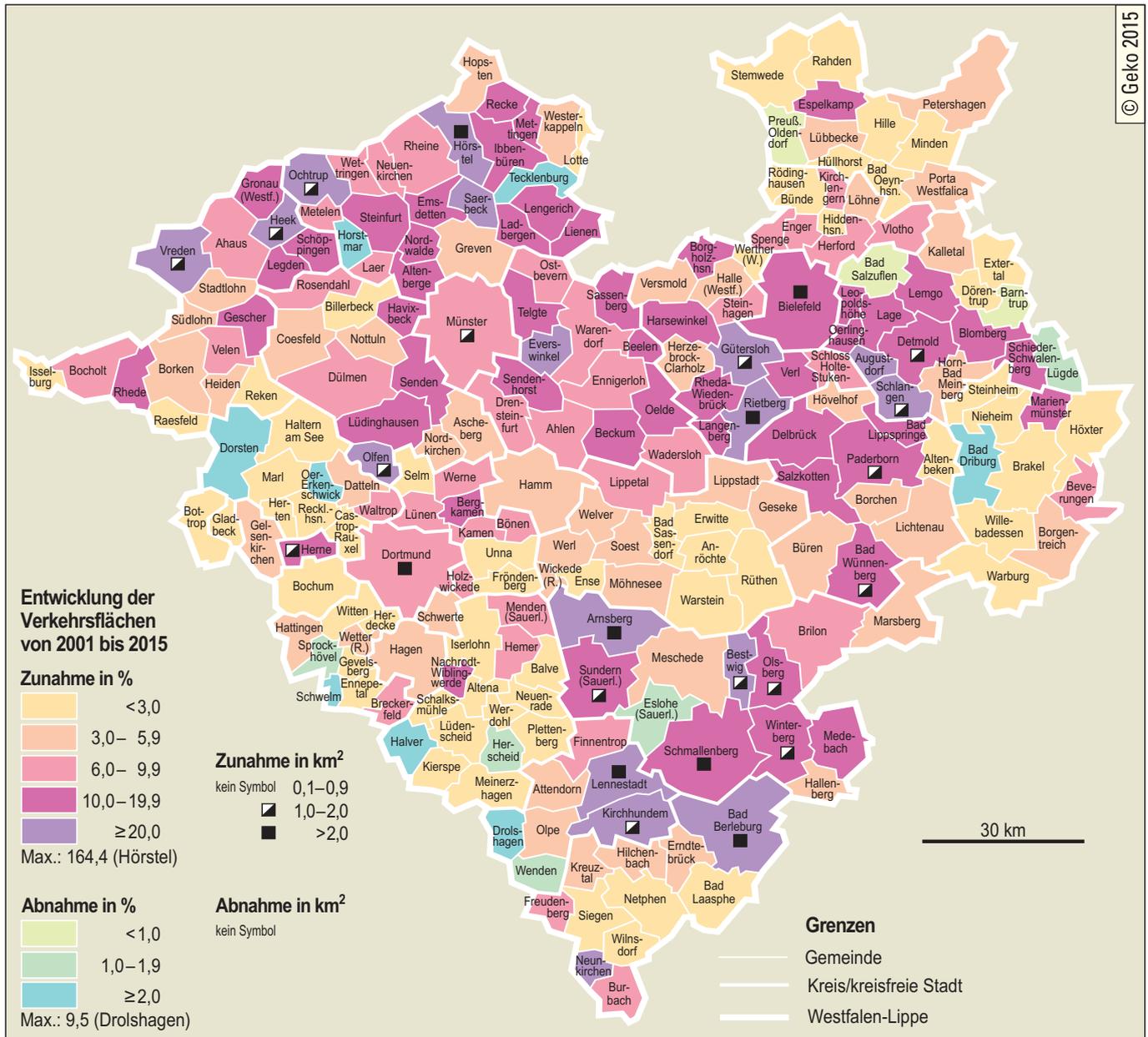


Abb. 2: Entwicklung der Verkehrsflächen 2001–2015 (Quelle: IT.NRW 2015)

Landes- oder Bundesstraßen, z. B. die Autobahnerweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen bzw. der Verkehrswege-Neubau benötigt neue Flächen, meistens landwirtschaftlicher Nutzung. Auch beim Bau der zahlreichen Ortsumgehungen seit 2001 wie in Beverungen, Olsberg oder zuletzt Wettingen wird Fläche benötigt.

Mittlerweile liegt der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen bei fast einem Viertel der Gesamtfläche Westfalens – und das bei einem Versiegelungsgrad von etwa 50 %. Es gibt nur noch 25 westfälische Kommunen, die einen Anteil von weniger als 10 % für Siedlungs- und Verkehrsflächen ausweisen (Abb. 1),

unter 8 % sind es nur die drei ostwestfälischen Kommunen Lichtenau, Willebadessen und Borgentreich.

Andererseits gibt es 29 Städte mit Anteilen an Siedlungs- und Verkehrsflächen von über 30 %, davon 10 mit über 40 % und von diesen fünf mit über 50 %. Diese Kommunen liegen sämtlich im Ruhrgebiet.

### Zukunftsorientierte Lösungen?

Trotz des weiteren Flächenverlustes durch Siedlung und Verkehr ist keine Trendwende zur langfristigen Sicherung von Freiraum erkennbar – im Gegenteil: „Der Anteil der Verkehrs- und Gebäudeflächen am täglichen Flächenzuwachs stieg deutlich an“,

so der Parlamentarische Beirat zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 2012 (Deutscher Bundestag 2012, S. 7). Weiter führt der Beirat unter dem Indikator 4 – Flächeninanspruchnahme aus: „Das zeigt, dass bereits bei der Ausweisung von zu bebauender Fläche angesetzt werden muss, denn ausgewiesenes Bauland wird früher oder später bebaut werden. Ziel muss es sein, die Ausweisungen an Bedingungen zu knüpfen, wie Brachflächenvorrang, Nutzung von Rückbauflächen, Nutzung innerstädtischer Brachflächen und leer stehender Gebäude sowie sukzessive die Vermeidung von Bebauung im Außenbereich“ (ebd., S. 7).