DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDOSTHESSEN		**Nr.: 40/2026**
Haupt- und Planungsausschuss	Sitzungstag: **28.09.2026**	**Tagesordnungspunkt:** **2.5**
		Anlagen: 2
Betreff: Kapitel 5.1 – Verkehr		
Sachbearbeiter: Herr Sander		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, folgenden

B e s c h l u s s

zu fassen:

„Den mit der Synopse (Anlage 1) vorgelegten Abwägungs- und Änderungsvorschlägen der Oberen Landesplanungsbehörde zur Erwiderung der im Zuge der ersten Beteiligung zum Regionalplanentwurf Nordosthessen eingegangenen Stellungnahmen zum Kapitel 5.1 – Verkehr (ohne Unterkapitel) wird zugestimmt.

Den daraus und aus anderen fachlichen und redaktionellen Gründen resultierenden textlichen Änderungen, wie sie im überarbeiteten Textentwurf des Kapitels (Anlage 2) dokumentiert sind, wird zugestimmt.“

Erläuterung:

Im Zuge der ersten Beteiligung wurde von 5 Einwendern in 8 Einzelpunkten Stellung zum Kapitel 5.1 (ohne Unterkapitel) genommen, darunter die Stadt Fritzlar, die Industrie- und Handelskammern Kassel und Fulda, die Obere Landesplanungsbehörde des RP Gießen sowie Hessen Mobil.

Wie in den Anlagen 1 und 2 dargestellt, haben sich aus den Einwendungen keine Änderungsvorschläge für Kapitel 5.1 ergeben. Es wurde lediglich eine redaktionelle Anpassung eines Satzes in der Begründung zu Grundsatz 1 vorgenommen (siehe Anlage 2).

Anlage 1

Stellungnahmen zu Kapitel 5.1. Verkehr (ohne Unterkapitel)

StN-ID	Plansatz	Inhalt	Abwägungs-vorschlag	Begründung	Änderungs-vorschlag
1013103_009	5.1 G-1	Wir regen an, die Begründung um folgenden Schlusssatz zu ergänzen: „Bei der Planung von Lärmschutzanlagen sind die Belange des Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Denkmalpflege (Punkt 4.1.8) zu beachten.“	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Auf eine Ergänzung des vorgeschlagenen Hinweises in der Begründung wird verzichtet, da die genannten Einzelbelange im Rahmen der Planung einzelner Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind. Hier wird die Regelungstiefe des Regionalplans allerdings verlassen, sodass eine Nennung einzelner im Rahmen der Planung zu berücksichtigender Belange nicht sinnvoll erscheint.	
1013104_009	5.1 G-1	In Grundsatz 1 wird darauf hingewiesen, dass Neu und Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur so gestaltet werden sollen, dass Mensch und Umwelt durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen geringstmöglich belastet werden. Insbesondere dem Lärmschutz soll auch entlang der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in gleichem Maße Rechnung getragen werden wie bei Neu- und Ausbaumaßnahmen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf das Erfordernis von weitreichenden Lärmschutzmaßnahmen, die mit der in Kürze anstehenden Verkehrsfreigabe des Lückenschlusses bzw. Anbindung der A 49 an die A 5 durch den zu erwartenden erheblich zunehmenden Verkehr begründet ist. Alle Entscheidungsträger werden aufgefordert, sich wo möglich für verbesserten Lärmschutz für die an die A 49 angrenzenden Siedlungsbereiche einzusetzen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Da der Bauabschnitt der A 49 im Bereich der Stadt Fritzlar schon vor langer Zeit fertiggestellt wurde und hier auch keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, kommen neue Lärmschutzmaßnahmen lediglich im Rahmen der sog. Lärmsanierung (Umsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen) in Frage. Der Lückenschluss der A 49 zur A 5 löst an den bereits zuvor fertiggestellten Bauabschnitten keine Pflicht zur Erneuerung bzw. Erweiterung vorhandener Schallschutzmaßnahmen aus. Der Wunsch hiernach sollte an den Bund bzw. die für die Autobahnen zuständige Autobahn GmbH oder das Land Hessen herangetragen werden, da die Raumordnung keine Lärmschutzmaßnahmen beauftragen oder einfordern, sondern lediglich im Rahmen laufender Verfahren die Übereinstimmung mit den im Regionalplan formulierten Grundsätzen überprüfen kann.	

1013103_010	5.1 G-2	Wir empfehlen folgende konkretisierende Ergänzung im letzten Satz: „Umgekehrt soll diese so gestaltet werden, dass die Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge verringert und zusätzlicher Kraftfahrzeugverkehr vermieden wird.“	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Obwohl zuzustimmen ist, dass die negativen Wirkungen des Verkehrs in hohem Maße vom motorisierten Individualverkehr mit Kraftfahrzeugen ausgehen, wird eine Einschränkung des Grundsatzes auf diesen nicht für sinnvoll erachtet. Auch im ÖPNV benötigt zusätzlicher - durch die Raum- bzw. Siedlungsstruktur induzierter - Verkehr zusätzliche Kapazitäten bei Angebot und Infrastruktur, welche vermeidbar sein können. Wege sollten durch eine vorausschauende Planung in jedem Fall möglichst kurz gehalten werden, nicht nur auf der Straße. Von einer Beschränkung des Grundsatzes auf den Straßenverkehr wird daher abgesehen.	
1013103_011	5.1 G-2, 5.1.4 G-1	Es wird angeregt, den Satz in der Begründung: „Um allen Bevölkerungsgruppen einen angemessenen Zugang hierzu zu ermöglichen, sollen die zentralen Orte aus ihren jeweiligen Einzugsbereichen möglichst mit allen verfügbaren Verkehrsmitteln und innerhalb einer angemessenen Fahrzeit zu erreichen sein.“ um nachstehenden Satz zu ergänzen: Insbesondere Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Klassenstufen sollen ihre Schulstandorte möglichst innerhalb einer halben Stunde Fahrzeit mit dem Fahrrad erreichen können.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Grundsatz 2 in Kap. 5.1 gilt übergreifend für sämtliche Verkehrsträger und beschränkt sich nicht auf einzelne wie den Radverkehr. Es geht hier zudem um die Erreichbarkeit der zentralen Orte als solcher und nicht einzelner zentralörtlicher Funktionen mit bestimmten Verkehrsmitteln. Die vorgeschlagene Ergänzung käme daher eher in Kap. 5.1.4 zum Radverkehr in Betracht. 5.1.4 Grundsatz 1 widmet sich dort auch der Gestaltung des Radwegenetzes. In der Begründung heißt es hier: "Das Netz soll so gestaltet werden, dass die Erreichbarkeit von zentralen Versorgungseinrichtungen, Verkehrsstationen, Schulen und Arbeitsstätten auf möglichst direktem und sicherem Wege gewährleistet ist." Der Aspekt der Erreichbarkeit von Schulen wird damit bereits abgedeckt. Auf die Einführung einer Zeitvorgabe von einer halben Stunde wird darüber hinaus allerdings verzichtet. Die Aussage "möglichst direkt" impliziert bereits, dass Entfernung und Fahrzeit bei der Netzgestaltung möglichst gering gehalten werden sollen. Von einer Aufnahme der vorgeschlagenen Ergänzung in der Begründung zu 5.1 Grundsatz 2 oder 5.1.4 Grundsatz 1 wird daher abgesehen.	

1013103_012	5.1 G-3	Neben einer integrierten Gestaltung sollte auch auf eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger hingewirkt werden. Eine gezielte, angepasste Nutzung von Verkehrsmitteln im Rahmen von intermodalen Verkehrskonzepte können dazu beitragen, die verkehrlichen Folgewirkungen zu reduzieren.	Der Plan entspricht der Anregung	Die in der Festlegung genannte "integrierte Gestaltung des Gesamtverkehrssystems" beinhaltet bereits die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger einschließlich intermodaler Verkehrskonzepte. Sie ist sogar ein Kernmerkmal dieser. Insofern entspricht Grundsatz 3 bereits der Anregung.	
1014069_012	5.1 G-3	Im letzten Absatz auf S. 161 wird ideologisch gegen die Antriebe mit fossiler Energie gesprochen, wohlwissend das sich der Bestand an fossil betriebenen Verkehrsfahrzeugen nur sehr langsam reduzieren lässt. Wir halten es daher für zweckmäßig, Ideologie aus dem Plan zu verbannen. Folglich wäre der Absatz zu streichen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Bei den in der Begründung getroffenen Aussagen zu Verkehrsmitteln mit Antrieben auf Basis fossiler Energie handelt es sich um hinreichend belegte Tatsachen und wissenschaftliche Erkenntnisse. Es besteht ein breiter fachlicher und wissenschaftlicher Konsens darin, dass Verbrennungsantriebe die mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden in Zukunft nur noch dort Anwendung finden sollten, wo alternative Antriebe auch auf absehbare Zeit technisch nicht anwendbar sind. Nicht hierunter zu verstehen sind jedoch beispielsweise Antriebe auf Basis nachhaltiger/erneuerbarer Kraftstoffe, welche ebenfalls den alternativen Antrieben zuzuordnen sind. Darüber hinaus wird keine Aussage über eine Reduzierung des Bestandes an fossil angetriebenen Fahrzeugen oder eine diesbezügliche Zielsetzung getroffen, sondern es wird lediglich auf die Förderung alternativer Antriebe eingegangen, die sich derzeit noch im Markthochlauf befinden und für welche die notwendige Infrastruktur noch nicht flächendeckend zur Verfügung steht. Eine Anpassung der Begründung ist insofern nicht erforderlich.	
1014068_014		Nordhessen hat sich mittlerweile zu einem bundesweit bedeutenden Logistikstandort entwickelt. Die lokale Wirtschaft benötigt eine lokale Verkehrsinfrastruktur, die ihren aktuellen Bedarfen und der zukünftigen Entwicklung Rechnung trägt. Im neuen Regionalplan muss	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Festlegungen zum Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur finden sich direkt oder implizit in zahlreichen Zielen und Grundsätzen des Kapitels 5.1 und seiner Unterkapitel zu den einzelnen Verkehrsträgern wieder. Der Berücksichtigung des "Ausbaus und der notwendigen Erweiterung" der Verkehrsinfrastruktur in der	

		daher neben dem Erhalt und der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur auch deren Ausbau und notwendige Erweiterung berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme des Personen- und insbesondere des Güterverkehrs im Rahmen der „Basisprognose 2040“ (siehe: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose2040.html).		Planungsregion ist damit in ausreichendem Maße Rechnung getragen.	
1012953_027		Es wird zudem vorgeschlagen, das Wort „bedarfsgerecht“ im gesamten Kapitel Verkehr durch „attraktiv“ o. ä. zu ersetzen, da bedarfsgerecht auch einen Rückbau implizieren könnte. Für Gleiches wurde sich auch im Rahmen der Überarbeitung des Regionalplan-Entwurf Mittelhessen entschieden.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Der Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsinfrastruktur soll mit den Festlegungen zum Verkehr des Regionalplans Nordosthessen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. 5.1.3 Grundsatz 1 schließt beispielsweise ausdrücklich den "Rückbau entbehrlicher Straßenflächen" mit ein. Insofern wurde hier eine andere Herangehensweise als in der Planungsregion Mittelhessen gewählt, welche die Verwendung des Begriffs "bedarfsgerecht" nicht ausschließt. Mit dem Begriff "bedarfsgerecht" soll in den textlichen Festlegungen zu den verschiedenen Verkehrsträgern zudem zum Ausdruck gebracht werden, dass beim Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die notwendigen Eingriffe in die Umwelt sowie die erforderlichen Investitionsbedarfe dem erzielbaren Nutzen in einem sinnvollen Verhältnis gegenüberstehen müssen. Dies ist nur gegeben, wenn auch ein entsprechender Bedarf festzustellen ist. Insofern wird der Begriff für geeignet gehalten, um die Zielrichtung der regionalplanerischen Festlegungen zur Verkehrsinfrastruktur zum Ausdruck zu bringen.	

Anlage 2

5 Regionale Infrastruktur

5.1 Verkehr

5.1 Grundsatz 1

Die Verkehrsinfrastruktur in der Planungsregion soll so gestaltet werden, dass der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung sowie der Transportbedarf der Wirtschaft im Einklang mit ökologischen, ökonomischen und sozialen Erfordernissen bestmöglich gedeckt werden. Ein Neubau von Verkehrsinfrastruktur soll nur da erfolgen, wo die verkehrliche Notwendigkeit dazu besteht. Vorranggig soll der Erhalt, die Modernisierung und der Ausbau bestehender Infrastruktur bzw. die Optimierung der Betriebsabläufe und des Verkehrsflusses erfolgen. Sofern Neu- und Ausbaumaßnahmen erforderlich werden, sollen sie so gestaltet werden, dass Mensch und Umwelt durch bau-, anlage- und betriebsbedinge Beeinträchtigungen geringstmöglich belastet werden. Insbesondere dem Lärmschutz soll auch entlang der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in gleichem Maße Rechnung getragen werden wie bei Neu- und Ausbaumaßnahmen.

Begründung:

Die Verkehrsinfrastruktur in der Planungsregion soll eine raum- und umweltverträgliche Mobilität von Menschen und Gütern gewährleisten. In den letzten Jahrzehnten ist der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung sowie der Transportbedarf der Wirtschaft und damit einhergehend die Verkehrsnachfrage deutlich gestiegen. Die Verkehrsinfrastruktur soll mit dem steigenden Bedarf nach Verkehrsleistungen Schritt halten. Dies soll jedoch mit den geringstmöglichen negativen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt realisiert werden. Der Fokus soll daher auf dem Erhalt und der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur und einer möglichst effizienten Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, etwa durch eine Optimierung der Verkehrsabläufe, liegen. Aus- und Neubaumaßnahmen an Verkehrswegen ~~sind~~ sollen sich im Hinblick auf die damit einhergehende Flächeninanspruchnahme, Umweltbelastung und Freiraumzerschneidung ~~möglichst gering zu halten~~auf das Notwendige beschränken. Sofern sie jedoch erforderlich werden, sollen ihre bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt möglichst gering gehalten werden. Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm soll auch an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur weiter reduziert werden. Hierzu sollen möglichst dieselben strengen Kriterien herangezogen werden, die auch bei Neu- und Ausbaumaßnahmen Anwendung finden.

Kommentiert [SK(1]: Redaktionelle Anpassung: Soll-Bestimmung, da Grundsatz der Raumordnung und Anpassung der Formulierung um eine gleichlautende Wiederholung wie im folgenden Satz zu vermeiden.

5.1 Grundsatz 2

Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte aus ihren jeweiligen Einzugsbereichen, sowie ihre Verknüpfung untereinander soll möglichst mit allen verfügbaren Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Die Verkehrsinfrastruktur soll dazu beitragen, die angestrebte Raum- bzw. Siedlungsstruktur (Kapitel 2 und 3) zu verwirklichen und zu unterstützen. Umgekehrt soll diese so gestaltet werden, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

Begründung:

Das Raumordnungsgesetz (ROG) enthält in § 2 Abs. 2 Nr. 3 einige Grundsätze zum Zusammenwirk~~ung~~en von Raum- und Verkehrsinfrastruktur. So soll die soziale Infrastruktur vorrangig in Zentralen Orten gebündelt werden, deren Erreichbarkeit somit essentiell für die Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge ist. Um allen Bevölkerungsgruppen einen angemessenen Zugang hierzu zu ermöglichen, sollen die Zentralen Orte aus ihren jeweiligen Einzugsbereichen möglichst mit allen verfügbaren Verkehrsmitteln und innerhalb einer angemessenen Fahrzeit zu erreichen sein. Dies gilt auch in dünn besiedelten Ländlichen Räumen. Für den Leistungsaustausch und die Funktionsergänzung sollen die Zentren auch untereinander ausreichend leistungsfähig miteinander verknüpft werden. Dabei sind die strukturräumlichen Besonderheiten der Region in Form von Verdichtungsräumen, Ländlichen Räumen und regionalen Entwicklungsachsen zu berücksichtigen. Durch diese Vernetzung soll das Verkehrssystem die planerisch angestrebte regionale Raumstruktur unterstützen bzw. verwirklichen. Umgekehrt soll die Raum- und Siedlungsstruktur so gestaltet werden, dass möglichst kein zusätzlicher, umweltbelastender Verkehr generiert wird.

5.1 Grundsatz 3

Das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger soll durch eine integrierte Gestaltung des Gesamtverkehrssystems ermöglicht und gefördert werden. Den Anforderungen einer umweltverträglichen Mobilität soll bei allen Verkehrsträgern besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Begründung:

Bestehende und sich abzeichnende Kapazitätsengpässe sowie zunehmend strengere klima- und umweltpolitische Vorgaben lassen erkennen, dass weitere Verkehrsmengenzuwächse im heute vorherrschenden Straßenverkehr nicht beliebig verkraftbar sind. Ziel muss daher eine Verkehrswende sein, welche die Dominanz des Straßenverkehrs aufbricht und mit einer Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, den Öffentlichen Verkehr, die Eisenbahn oder die Binnenschifffahrt eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität von Personen und Gütern ermöglicht. Voraussetzung dafür ist eine aufeinander abgestimmte (integrierte) Gestaltung der verschiedenen Verkehrssysteme. Ihre gegenseitige Funktionsergänzung unterstützt die Bildung intermodaler Wegeketten durch das vorteilhafte Zusammenwirken verschiedener Verkehrsmittel.

Mit fossiler Energie angetriebene Verkehrsmittel sind aufgrund der absehbaren Endlichkeit der Ressourcen sowie der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen nicht zukunftsfähig. Durch Lärm und Abgase tragen sie zudem zu einer erheblichen Verminderung der Lebensqualität und Belastung der Umwelt bei. Den Anforderungen alternativer Antriebe ist daher verkehrsträgerübergreifend eine besondere Bedeutung beizumessen.