

DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDHESSEN		Nr.:19/2026
Haupt- und Planungsausschuss	Sitzungstag: 22.05.2026	Tagesordnungspunkt: 2.1
		Anlagen: 2
<u>Betreff:</u> Kapitel 2.1 Raumordnungskonzeption		
Sachbearbeiter: Herr Rauch		

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 Erwidern der im Zuge der ersten Beteiligung zum Regionalplanentwurf Nordosthessen eingegangenen Stellungnahmen zum Kapitel 2.1 – Raumordnungskonzeption 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 6 Einwendern zu 6 Einzelpunkten Stellung zum Kapitel 2.1 genommen, darunter die Gemeinde Wesertal, die IHK Kassel-Marburg, der ProBahn Regionalverband Nord-Osthessen, der Rhein-Main-

Verkehrsverbund GmbH und die regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen und der Wartburgkreis.

Zwei der vorgebrachten Anregungen wurde gefolgt, zwei weiteren Anregungen wurde nicht gefolgt und die zwei übrigen Anregungen wurden zur Kenntnis genommen.

Das Kapitel 2.1 wurde redaktionell überarbeitet. In diesem Zuge wurden Verweise auf das Siedlungsentwicklungs- und Gewerbeflächenkonzept ergänzt. Zudem wurde Grundsatz 1 gestrichen, da dessen Inhalte bereits im Ziel 4 berücksichtigt sind. Stattdessen wurden die wesentlichen Ausführungen des Grundsatzes 1 in die Begründung zu Ziel 4 aufgenommen.

Die Begründungen zu den Abwägungs- und Änderungsvorschlägen sind der Synopse (Anlage 1) zu entnehmen. Alle vorgenommenen Änderungen des Textes können in der Anlage 2 nachvollzogen werden.

Stellungnahmen zur Förmlichen Beteiligung zum Regionalplan Nordosthessen (Stand 08.05.2026)

Kapitel 2.1 Raumordnungskonzeption

StN-ID	Plan-satz	Inhalt	Abwägungsvor-schlag	Begründung	Änderungsvorschlag
1013051_001	2.1 G-1	Die im Grundsatz 1, letzter Absatz (S. 27) im Zuge der Regionalentwicklung angestrebte vermehrte Einbeziehung von Verflechtungen mit Zentralen Orten in benachbarten Planungsregionen wie Südwestthüringen zur Gestaltung grenzüberschreitender Entwicklungsprozesse wird generell begrüßt. Seitens der RPG Südwestthüringen wird angeregt, dabei nicht nur auf die Verflechtungen mit höherstufigen Zentralen Orten abzustellen, sondern auch die Verflechtungen mit den Grundzentren der Nachbarregionen zu berücksichtigen. Die Vertiefung der grenzüberschreitenden interkommunalen Zusammenarbeit ist bezogen auf wichtige Handlungsfelder wie die Sicherung der Daseinsvorsorge als Chance zu begreifen, Regionalentwicklung zum gegenseitigen Vorteil zu betreiben.	Der Anregung wird gefolgt.	Der Grundsatz beschreibt die funktionalen Beziehungen zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren und hebt im bisherigen Wortlaut insbesondere die Verflechtungen mit benachbarten Ober- und Mittelzentren hervor. Die von der Kreisplanung RPG Südwestthüringen angeregte stärkere Berücksichtigung auch der Verflechtungen zwischen Grundzentren in benachbarten Planungsregionen wird als fachlich sinnvoll erachtet, da auch auf dieser Ebene relevante grenzüberschreitende Entwicklungsbeziehungen bestehen können. Um diesem Anliegen Rechnung zu tragen wird die Formulierung angepasst. Anstelle von „benachbarten Ober- und Mittelzentren“ wird künftig der weiter gefasste Begriff	Der Grundsatz 2.1 G - 1 wurde in das Ziel 2.1 Z - 4 überführt und entfällt damit im vorliegenden Entwurf. Die Anregung wird in der Begründung zum Ziel 2.1 Z -4 berücksichtigt. Danach sind „für die Randbereiche der Planungsregion auch Verflechtungen mit den Zentralen Orten benachbarter Planungsregionen einzubeziehen“

				„benachbarte Zentrale Orte“ verwendet.	
1013420_002	2.1 G-1	Des Weiteren begrüßt die Kreisplanung des Wartburgkreises die im Grundsatz 1 im Zuge der Regionalentwicklung angestrebte vermehrte Einbeziehung von Verflechtungen mit Zentralen Orten in benachbarten Planungsregionen wie Südwestthüringen. Dabei merkt die Kreisplanung an, auch Verflechtungen zwischen Grundzentren der Nachbarregionen bei der Gestaltung grenzüberschreitender Entwicklungsprozesse zu berücksichtigen.	Der Anregung wird gefolgt.	Der Grundsatz beschreibt die funktionalen Beziehungen zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren und hebt im bisherigen Wortlaut insbesondere die Verflechtungen mit benachbarten Ober- und Mittelzentren hervor. Die von der Kreisplanung des Wartburgkreises angeregte stärkere Berücksichtigung auch der Verflechtungen zwischen Grundzentren in benachbarten Planungsregionen wird als fachlich sinnvoll erachtet, da auch auf dieser Ebene relevante grenzüberschreitende Entwicklungsbeziehungen bestehen können. Um diesem Anliegen Rechnung zu tragen wird die Formulierung im letzten Absatz angepasst. Anstelle von „benachbarten Ober- und Mittelzentren“ wird künftig der weiter gefasste Begriff „benachbarte Zentrale Orte“ verwendet.	Der Grundsatz 2.1 G - 1 wurde in das Ziel 2.1 Z - 4 überführt und entfällt damit im vorliegenden Entwurf. Die Anregung wird in der Begründung zum Ziel 2.1 Z -4 berücksichtigt. Danach sind „für die Randbereiche der Planungsregion auch Verflechtungen mit den Zentralen Orten benachbarter Planungsregionen einzubeziehen“

1014141_002	2.1 G-2	Die Festlegung der Zeitziele des ÖPNV erscheint willkürlich. Nicht berücksichtigt wird, dass oftmals ein deutliches Missverhältnis zwischen tatsächlicher Entfernung und dem zeitlichen Aufwand bei Nutzung des ÖPNV besteht. Wenn dieser Zeitaufwand sich im Bereich des doppelten der Fahrzeit mit einem privaten PKW bewegt, bleibt ein Umstieg in den ÖPNV ein planerischer Wunsch. Das Oberzentrum Kassel und deren Arbeitsplätze sind für Pendler von hier aus quasi nicht mit vertretbaren Zeitverlusten – wenn überhaupt rechtzeitig - erreichbar.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	In der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) werden Schwellenwerte für die Erreichbarkeit von Oberzentren, Grund- und Mittelzentren aus nicht zentralen Orten sowie der zentralen Orte einer Hierarchiestufe untereinander empfohlen. Die Kritik an der Festlegung der Zeitziele im ÖPNV sowie der Hinweis auf ein teilweise deutliches Missverhältnis zwischen Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs und dem motorisierten Individualverkehr werden zur Kenntnis genommen. Die zugrunde liegenden Zeitwerte basieren jedoch auf einer Auswertung der Erreichbarkeiten des HMWEVW und zeigen, dass ein überwiegender Teil der Bevölkerung die nächstgelegenen Mittel- bzw. Oberzentren innerhalb der definierten Zeitkorridore (45 bzw. 60 Minuten) erreichen kann. Der Grundsatz zielt dabei vorrangig auf die Sicherung einer grundlegenden Erreichbarkeit im Sinne der Daseinsvorsorge	
-------------	---------	---	--	---	--

				ab und nicht auf eine Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr im Einzelfall. Unabhängig davon kommt dem ÖPNV eine besondere Bedeutung für Bevölkerungsgruppen ohne Zugang zu einem eigenen Pkw zu, insbesondere für Kinder, Jugendliche sowie ältere Menschen. Für diese stellt er häufig die einzige Möglichkeit dar, zentrale Einrichtungen und Dienstleistungen zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wird an den formulierten Zeitzielen festgehalten. Eine weitergehende Differenzierung im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Individualverkehr ist nicht Gegenstand des Grundsatzes.	
1013363_001	2.1 G-2, 5.1.2 G-2	Wir regen an, bei diesem Grundsatz auch in Wechselwirkung zu Kapitel 5.1.2 Grundsatz 2 zu präzisieren, ob die genannten Fahrzeiten nur für die Erreichbarkeit eines zentralen Ortes in Nordhessen gelten sollen oder ob das Ziel auch als erfüllt angesehen wird,	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Der Grundsatz ist vorrangig auf die Sicherung der Erreichbarkeit in Nordosthessen ausgerichtet und soll eine	

		wenn von einem Ort ein zentraler Ort mit entsprechender Funktion als Unter-, Mittel- oder Oberzentrum in einer anderen hessischen Region (z.B. Stadt Marburg als Oberzentrum) oder einem anderen Bundesland (z.B. Stadt Eisenach als Oberzentrum in Thüringen) erreicht wird.		konsistente regionale Versorgungsstruktur gewährleisten.	
1014068_002	2.1 Z-4	Wir begrüßen die Förderung der interkommunalen Kooperation in diesem Kapitel des Regionalplans. Gerade für die Stadt Kassel und das direkte Umland bestehen enge funktionsräumliche Verflechtungen. Der hier geforderten kooperativ abgestimmten Entwicklung wird gerade mit der Fortschreibung des Kommunalen Entwicklungsplanes Zentren (KEP Zentren) des Zweckverbandes Raum Kassel Rechnung getragen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Es besteht kein Handlungsbedarf.	
1013484_001	2.1 Z-4, 3.1.2 Z-4, 3.1.2 G-2	Ergänzung des Textes um den in kursiv dargestellten Teil: Auf allen Ebenen des zentralörtlichen Systems ist vermehrt das Instrument der interkommunalen Kooperation einzusetzen. Bestehende interkommunale Kooperationen sind weiter zu verstetigen und auf andere Kooperationsfelder hin zu evaluieren und ggf. zu erweitern. Weiterführend sind die Formen der Zusammenarbeit insbesondere hin zu regionalen Entwicklungsprozessen anzustreben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Einrichtungen der interkommunalen Kooperation über den Öffentlichen	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Im Ziel 2.1 Z-4 wird dargelegt, dass interkommunalen Kooperationen zu evaluieren und stetig weiterzuentwickeln sind. Unter dieser Vorgabe wird u.a. auch die interkommunale Kooperation als Voraussetzung für die Entwicklung von regional bedeutsamen Gewerbeflächen (Kapitel 3.1.2 Z-4) festgelegt. Dass diese interkommunalen Gewerbegebiete auch durch den ÖPNV erreichbar sein sollen, wird im Kapitel	

		Personennahverkehr aus allen Teilen des Kooperationsgebiets hinnehmbar erreichbar ist. Anmerkung von PRO BAHN: Interkommunale Gewerbegebiete/Gewerparks sind der Trend seit etwa der Jahrtausendwende, weil bekanntlich die Ressourcen im einzelnen Gemeindegebiet nicht mehr ausreichen. Sie machen auch raumplanerisch Sinn, ohne Frage. Jedoch wurden diese vielfach so abseits von bestehender Siedlungsstruktur platziert, dass keine Anbindung an den ÖPNV gegeben ist. Wir sehen die Notwendigkeit, dass bei der Planung künftiger interkommunaler Gewerbegebiete es einen Hinweis hier in Regionalplanung gesondert geben muss.		3.1.2 Grundsatz 2 hinreichend beschrieben. Die vorgeschlagene Ergänzung zu Ziel 2.1 Z-4, wonach „zu berücksichtigen ist, dass die Einrichtungen der interkommunalen Kooperationen über den öffentlichen Personennahverkehr aus allen Teilen des Kooperationsgebietes hinnehmbar erreichbar sind“, wird daher nicht geteilt.	
--	--	---	--	---	--

2 Regionale Raumstruktur

2.1 Raumordnungskonzeption

2.1 Ziel 1

Die Planungsregion Nordosthessen ~~Der Regierungsbezirk Kassel~~ ist unter Beachtung der zentralörtlichen Gliederung und den damit verbundenen abgestuften Verflechtungsbereichen weiterzuentwickeln.

Entsprechend der jeweiligen Zentralitätsstufe ist eine hinreichende Versorgung mit infrastrukturellen Leistungen zu sichern und ein Angebot an wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leistungen vorzuhalten.

Begründung:

Eine nachhaltige Siedlungsentwicklung orientiert sich am System der Zentralen Orte sowie an den Entwicklungsachsen (vgl. Kapitel 3, Abbildung 2). Das zentralörtliche System soll daher mit dem im Landesentwicklungsplan verbindlich vorgegebenen Anpassungen zur Differenzierung der Mittelzentren, einschließlich derer Mittelbereiche weiterentwickelt werden. Hierzu erfolgt eine Unterteilung der Grundzentren in Klein- und Unterzentren, sowie einer Unterscheidung der Grundzentren nach Klein- und Unterzentren weiterentwickelt werden.

2.1 Ziel 2

~~Die Entwicklungsachsen sollen das System der Zentralen Orte als Grundgerüst leistungsfähiger, gebündelter Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur ergänzen und somit den Leistungsaustausch innerhalb der Region fördern. Die siedlungsstrukturelle Weiterentwicklung der Region soll sich schwerpunktmäßig auf die Zentralen Orte entlang der Regionalachsen und überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen zu konzentrieren (vgl. Kapitel 3).~~

Begründung:

Aus den im Landesentwicklungsplan festgelegten überörtlichen Entwicklungsachsen wurden regional bedeutsame Entwicklungsachsen abgeleitet (Siehe konkret Kapitel 3.1.1 und 3.1.2). In Verknüpfung mit den Zentralen Orten entfalten beide eine Konzentrationswirkung für überörtliche Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren, für die Siedlungsentwicklung, den Infrastrukturausbau und als Knotenpunkte für den öffentlichen Nahverkehr. Gerade die Bedeutung als Knotenpunkte dient auch dem weiteren Leistungsaustausch in die verschiedenen Teilräume.

2.1 Ziel 3

Bei Planungen und Maßnahmen und Vorhaben, die Auswirkungen auf die Erreichbarkeiten und damit auf die abgestuften Einzugsbereiche zentralörtlicher Einrichtungen haben, sind diese unter den Kommunen so aufeinander abzustimmen, dass diese keine Funktionsgefährdungen oder wesentlichen Beeinträchtigungen in der Wahrnehmung der zugewiesenen zentralörtlichen Aufgaben verursachen.

Begründung:

Die Kommunen sind dazu angehalten, gemeinsam mit dem unmittelbaren Umland Strategien und interkommunale Kooperationen zur Sicherung und Stärkung ihrer Funktionen zu entwickeln und gegenseitige Beeinträchtigungen zu vermeiden.

2.1 Ziel 4

Auf allen Ebenen des zentralörtlichen Systems ist ~~vermehrt~~ das Instrument der interkommunalen Kooperation einzusetzen. Bestehende interkommunale Kooperationen sind ~~weiter~~ zu verstetigen und auf andere Kooperationsfelder hin zu evaluieren und ggf. zu erweitern.

Weiterführende ~~sind die~~ Formen der Zusammenarbeit insbesondere hin zu regionalen Entwicklungsprozessen ~~sind~~ anzustreben.

2.1 Grundsatz 1

~~Für die Oberzentren Kassel und Fulda wird wegen der sehr engen funktionsräumlichen Stadt-Umland-Verflechtungen eine kooperativ abgestimmte Entwicklung mit ihrem Umland notwendig. Das Umland nimmt Ergänzungsfunktionen für das Oberzentrum als Standorte von Wohn- und Arbeitsstätten, Dienstleistungs- und Infrastruktur sowie Freizeit- und Naherholungseinrichtungen wahr. Gleichsam profitieren die Umlandgemeinden von einem zusätzlichen Angebot der zentralörtlichen Funktionen des Oberzentrums.~~

~~Gleiches gilt für Grundzentren, die ergänzende Funktionen, vor allem als Wohn- teilweise auch als gewerbliche Standorte, im engeren Umfeld der Mittelzentren übernehmen.~~

~~Ferner sind für die Randbereiche der Planungsregion auch die Verflechtungen mit den benachbarten Ober- und Mittelzentren bzw. deren Verflechtungsbereichen in Thüringen, Südniedersachsen, Ostwestfalen, Mittelhessen, Südhessen und Unterfranken vermehrt einzubeziehen. Entwicklungspotenziale, die sich aus dieser Lage ergeben und die grenznahen Mittelbereiche stärken können, sollen über regionale grenzüberschreitende Entwicklungsprozesse ausgebaut werden.~~

Kommentiert [RM(1): Redaktionelle Änderung: Der Grundsatz kann entfallen, da er bereits mit dem Ziel 4 berücksichtigt wird.

Begründung zu Ziel 4 und Grundsatz 1:

Für eine nachhaltige und tragfähige Entwicklung der Region ~~sollen~~ ~~sind~~ überörtliche Zusammenarbeiten über die Gemeinde-, Landkreis- und Regionsgrenzen hinweg ~~zu~~ intensivier~~ent~~ und aus~~zugebauent~~ ~~werden~~. Neben einer allgemeinen Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Zentralen Orte soll die Region so auch zukünftige Herausforderungen bewältigen können.

~~Für die Oberzentren Kassel und Fulda wird wegen der sehr engen funktionsräumlichen Stadt-Umland-Verflechtungen eine kooperativ abgestimmte Entwicklung mit ihrem Umland notwendig. Das Umland nimmt Ergänzungsfunktionen für das Oberzentrum als Standort von Wohn- und Arbeitsstätten, Dienstleistungs- und Infrastruktur- sowie Freizeit- und Naherholungseinrichtungen wahr. Gleichsam profitieren die Umlandgemeinden von einem zusätzlichen Angebot der zentralörtlichen Funktionen des Oberzentrums.~~

Gleiches gilt für Grundzentren, die ergänzende Funktionen, vor allem als Wohn- teilweise auch als gewerbliche Standorte im engeren Umfeld der Mittelzentren übernehmen.

Neben den bereits bestehenden Kooperationen sind auch weitere Formen der regionalen Zusammenarbeit anzustreben.

Ferner sind für die Randbereiche der Planungsregion auch Verflechtungen mit den Zentralen Orte benachbarter Planungsregionen einzubeziehen.

~~Neben den bereits bestehenden Kooperationen sind auch weitere Formen der regionalen Zusammenarbeit anzustreben.~~

2.1 Grundsatz 2

Die verkehrliche Anbindung der Verflechtungsbereiche an die Zentralen Orte soll sowohl angebotsorientiert als auch bedarfsgerecht und zumutbar geregelt werden. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollen Grundzentren innerhalb der jeweiligen Verflechtungsbereiche möglichst in einer halben Stunde und Mittelzentren in 45 Minuten erreichbar sein. **Oberzentren sollen in ca. 60 Minuten von jedem zentralen Ortsteil erreicht werden können.** ~~Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten.~~

Kommentiert [RM(2)]: Redaktionelle Änderung: Die Änderung soll klarstellen, dass sich die Zielgröße für die Erreichbarkeit von Mittelzentren auf alle Ortsteile und die der Oberzentren auf die zentralen Ortsteile bezieht.

Begründung:

Das System der Zentralen Orte verfolgt das Ziel in allen Teilen der Region eine hinreichende Erreichbarkeit und Ausstattung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen zu gewährleisten. Ausgehend von den Ergebnissen zur Erreichbarkeit des nächsten Mittel-/Oberzentrums mit dem öffentlichen Personennahverkehr bzw. dem motorisierten Individualverkehr der Hessen Agentur¹ ergeben sich hierzu bis auf die Ortsteilebene Rückschlüsse. Danach können aus 87,2 % der Ortsteile und damit 94,4 % der Bevölkerung (Stand: 2018) das nächste Mittelzentrum (ÖPNV) innerhalb von 45 Minuten erreichen.

Defizite sind bei einer Erreichbarkeit von mehr als 60 Minuten Fahrzeit oder einer fehlenden Abfahrtsmöglichkeit im Kernzeitraum (9:00 Uhr bis 11:00 Uhr) anzunehmen.

Zur Sicherung der kleinteiligen Versorgungsstrukturen sollen Erreichbarkeitsdefizite abgebaut werden. Besonders im Fokus steht dabei der Anschluss der ländlichen Teilräume an Zentrale Orte höherer Stufe.

In Ergänzung zur o. g. Zielgröße wird im öffentlichen Personenverkehr für die Erreichbarkeit der Oberzentren von den Wohnstandorten aus eine Fahrzeit von maximal 90 Minuten angestrebt.

¹ Hessen Agentur im Auftrag des HMWEVW (2020a): Erreichbarkeit des nächsten Mittel-/Oberzentrums in Hessen mit dem öffentlichen Personennahverkehr. HA Report 1003. Wiesbaden; Eigene Berechnung