

DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDHESSEN		Nr.: 15/2022
Haupt- und Planungsausschuss	Sitzungstag: 23.09.2022	Tagesordnungspunkt: 2.1.1
Betreff: Neuaufstellung Regionalplan Nordhessen Kapitel 2.1 Raumordnungskonzeption		
Anlagen: -1-		
Sachbearbeiter/in: Herr Rauch		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, dem Entwurf der Kapitels 2.1 „Raumordnungskonzeption“ zur Neuaufstellung des Regionalplans zuzustimmen.

Begründung:

Die Begründung ergibt sich aus der Anlage

2.1 Raumordnungskonzeption

2.1 - Ziel 1

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 wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leistungen vorzuhalten.

Begründung:

Eine nachhaltige Siedlungsentwicklung orientiert sich am System der Zentralen Orte sowie an den Entwicklungsachsen. Das zentralörtliche System soll daher mit dem im Landesentwicklungsplan verbindlich vorgegebenen Anpassungen zur Differenzierung der Mittelzentren, einschließlich derer Mittelbereiche, eine Unterscheidung der Grundzentren nach Klein- und Unterzentren sowie der Anpassungen der Entwicklungsachsen als Grundlage des Siedlungsstrukturkonzeptes beibehalten werden.

2.1 - Ziel 2

Die Entwicklungsachsen sollen das System der Zentralen Orte ergänzen und als Grundgerüst leistungsfähiger, gebündelter Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur zu einer ausgewogenen Raumentwicklung beitragen sowie 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 konzentrieren (vgl. Kapitel 3).

Begründung:

Aus den im Landesentwicklungsplan festgelegten überörtlichen Entwicklungsachsen wurden regionale Entwicklungsachsen abgeleitet. In Verknüpfung mit den zentralen Orten haben beide die Konzentration der Siedlungstätigkeit sowie den Infrastrukturausbau, sowohl den Erhalt als auch die Schaffung von Voraussetzungen zum Ausbau, zum Ziel. Die Zentralen Orte entlang der Entwicklungsachsen nehmen neben ihrer Bedeutung als überörtliche Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren, auch als Knotenpunkte für den öffentlichen Nahverkehr, eine wesentliche Funktion zum Leistungsaustausch in die verschiedenen Teilräume wahr.

2.1 - Ziel 3

Bei Maßnahmen und Vorhaben die Auswirkungen auf die Erreichbarkeiten und damit auf die abgestuften Einzugsbereiche zentralörtlicher Einrichtungen nehmen sind diese unter den Kommunen so aufeinander abzustimmen, dass diese keine Funktionsgefährdungen oder wesentliche 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 in ihrer Entwicklung weiter voranzutreiben und zu unterstützen. Weiterführend sind die Formen der Zusammenarbeit insbesondere hin zu regionalen Entwicklungsprozessen 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 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 diesen ergeben und die grenznahen Mittelbereiche stärken können, sollen über regionale grenzüberschreitende Entwicklungsprozesse ausgebaut werden.

Begründung zu Ziel 3 und Grundsatz 1:

Für eine nachhaltige und tragfähige Entwicklung der Region sollen überörtliche Zusammenarbeiten über die Gemeinde-, Landkreis- und Regionsgrenzen hinweg intensiviert und ausgebaut werden. Neben einer allgemeinen Verbesserung der Leistungsfähigkeit der zentralen Orte soll die Region so auch zukünftige Herausforderungen bewältigen können.

Neben den 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. Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten.

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 Rückschlüsse bis auf die Ortsteilebene. Danach erreichen 87,2 Prozent der Ortsteile und damit 94,4 Prozent der Bevölkerung (Stand: 2018) das nächste Mittelzentrum (ÖPNV) innerhalb von 45 Minuten.

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.

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