

DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDHESSEN		Nr.: 14/2023
Haupt- und Planungsausschuss	Sitzungstag: 23.06.2023	Tagesordnungspunkt: 2.1.1
Betreff: Neuaufstellung Regionalplan Nordhessen Kapitel 5.1 Verkehr		
Anlagen: -1-		
Sachbearbeiter/in: Herr Sander		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, der Neufassung des Kapitels 5.1 Verkehr zuzustimmen.

Begründung:

Die Begründung ergibt sich aus der Anlage

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. Vorrangig 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 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.

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 im Hinblick auf die damit einhergehende Flächeninanspruchnahme, Umweltbelastung und Freiraumzerschneidung möglichst gering zu halten. Sofern sie jedoch erforderlich werden, sollen ihre bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt möglichst geringgehalten werden. Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm soll auch entlang der bestehenden Verkehrsinfrastruktur weiter reduziert werden. Hierzu sollen möglichst dieselben strengen Kriterien herangezogen werden, die auch bei Neu- und Ausbaumaßnahmen Anwendung finden.

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 Zusammenwirken 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 den Öffentlichen Verkehr, die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität von Personen und Gütern ermöglicht. Voraussetzung dafür ist eine aufeinander abgestimmte (integrierte) Gestaltung der verschiedenen Verkehrssysteme (Schiene-, Straßen-, Wasser- und Luftverkehr). Ihre gegenseitige Funktionsergänzung unterstützt die Bildung intermodaler Wegeketten durch das vorteilhafte Zusammenwirken mehrerer Verkehrssysteme bzw. 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.