

DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDHESSEN		Nr.: 17/2023
Haupt- und Planungsausschuss	Sitzungstag: 23.06.2023	Tagesordnungspunkt: 2.1.4
Betreff: Neuaufstellung Regionalplan Nordhessen Kapitel 5.1.3 Straßenverkehr		
Anlagen: -1-		
Sachbearbeiter/in: Herr Sander		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, der Neufassung des Kapitels 5.1.3 Straßenverkehr zuzustimmen.

Begründung:

Die Begründung ergibt sich aus der Anlage

5.1.3 Straßenverkehr

5.1.3 – Grundsatz 1

Das Straßennetz in der Planungsregion soll ausreichend Verkehrsraum für ihre flächendeckende Erschließung und zur Deckung des akuten, unabweisbaren Verkehrsbedarfs zur Verfügung stellen. Das bestehende Netz soll in seiner Substanz und Funktionsfähigkeit erhalten, modernisiert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dabei sind die besonderen Anforderungen der Elektromobilität zu beachten. Aus- und Neubaumaßnahmen sollen vorrangig an den regional bedeutsamen Straßenverbindungen vorgesehen werden. Dem Ausbau vorhandener Straßen soll Vorrang vor Neubaumaßnahmen eingeräumt werden. Zur Vermeidung der weiteren Flächenzerschneidung durch neue Straßen soll eine räumlich enge Bündelung mit bestehenden Verkehrs- und Versorgungstrassen angestrebt werden. Der zusätzlichen Flächenversiegelung soll durch Rückbau entbehrlicher Straßenflächen entgegengewirkt werden.

Begründung:

Das bestehende Straßennetz in der Planungsregion besitzt eine hohe Dichte und Erschließungswirkung. Daher stehen der Substanz- und Funktionserhalt sowie die Modernisierung des bestehenden Netzes im Vordergrund. Da die Elektromobilität in Zukunft eine immer größere Rolle im motorisierten Individualverkehr spielen wird, sollen ihre besonderen (infrastrukturellen) Anforderungen bei Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen beachtet werden.

Aus- und Neubaumaßnahmen im Straßennetz sind dort erforderlich, wo es aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens zu einer unzumutbaren Belastung von Mensch und Umwelt kommt bzw. wo ein störungsfreier Verkehrsfluss nicht mehr gegeben ist. Sie sollen prioritär an den regional bedeutsamen Straßenverbindungen erfolgen, da diese wichtige Verbindungsfunktionen für die regionale Raumstruktur erfüllen und meist eine hohe verkehrliche Bedeutung besitzen. Die in der Region vorgesehenen raumbedeutsamen Aus- und Neubaumaßnahmen an Straßen sind in Ziel 2 und Grundsatz 4 sowie als Planungshinweise aufgelistet.

Um eine weitere Flächeninanspruchnahme und Beeinträchtigung der Umwelt durch neue Verkehrsflächen zu vermeiden bzw. zu minimieren, ist dem Ausbau bestehender

Infrastruktur gegenüber Neubaumaßnahmen der Vorrang einzuräumen. Durch die Bündelung mit bestehenden Verkehrs- und Versorgungsstrassen kann auch im Falle des Neubaus eine weitere Flächenzerschneidung begrenzt werden. Sofern neu zu bauende Straßen bestehende Verbindungen ersetzen, soll der zusätzlichen Flächenversiegelung durch Rückbau entbehrlicher Straßenflächen entgegengewirkt werden. Vor dem vollständigen Rückbau soll allerdings - entsprechend dem Grundsatz 4 in Kapitel 5.1.4 zum Radverkehr - die Eignung für eine Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes überprüft werden.

5.1.3 – Ziel 1

Die in der Regionalplankarte als Bestand festgelegten regional bedeutsamen Straßen (Bundesfernstraßen und sonstige regional bedeutsame Straßen) sind in ihrer Funktion zu sichern. Ihre Festlegung schließt im räumlich eng begrenzten Bereich ihres Verlaufs andere, entgegenstehende Raumansprüche aus. Dies schließt den bedarfsgerechten Ausbau und kleinräumige Verlegungen ein.

5.1.3 – Grundsatz 2

Das Straßennetz in der Planungsregion soll zur Verwirklichung der raumordnerischen Ziele und der angestrebten regionalen Raumstruktur beitragen (Kapitel 2). Die Verflechtungsbereiche sollen an die zugehörigen zentralen Orte angebunden werden. Eine gute Erreichbarkeit soll insbesondere auch in den dünn besiedelten ländlichen Teilräumen sichergestellt werden. Die Oberzentren Fulda und Kassel, einschließlich ihrer Verdichtungsräume, sowie die Mittelzentren sollen durch leistungsfähige Straßen sowohl untereinander als auch mit den nächstgelegenen Zentren und Verdichtungsräumen außerhalb der Planungsregion verknüpft werden. Die Funktion der regionalplanerischen Entwicklungsachsen ist durch leistungsfähige Straßenverbindungen zu gewährleisten.

Begründung zu Ziel 1 und Grundsatz 2:

Die aus regionalplanerischer Sicht wichtigsten Straßen des überörtlichen Verkehrs sind als sog. „regional bedeutsame Straßen“ in der Karte festgelegt und von allen Trägern öffentlicher Belange entsprechend zu beachten. Den zugehörigen Straßen wird eine herausragende Bedeutung beigemessen, da sie die innere Erschließung der Planungsregion und die Verbindung zwischen den zentralen Orten gewährleisten,

diese an benachbarte Regionen und das nationale Fernstraßennetz anschließen und durch die Bündelung des Verkehrs zur Entlastung des übrigen Straßennetzes beitragen.

Aus verkehrlichen, ökologischen und finanziellen Gründen sollen raumbedeutsame Straßenaus- und -neubaumaßnahmen vorrangig im Zuge der regional bedeutsamen Straßenverbindungen vorgesehen werden. Um zukünftigen Ausbaumaßnahmen und kleinräumigen Trassenverlegungen ausreichend Raum zu lassen, wird ihnen im räumlich eng begrenzten Bereich des in der Karte festgelegten Verlaufs Vorrang vor anderen Raumansprüchen eingeräumt. Dies soll die Funktion des regional bedeutsamen Straßennetzes langfristig sicherstellen.

Den Kern des regional bedeutsamen Straßennetzes bilden die Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), die zusätzlich noch um ausgewählte Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen als „sonstige regional bedeutsame Straßen“ ergänzt werden. Deren Auswahl wurde unter Zugrundelegung einer Reihe von Kriterien, die im Wesentlichen auf die zentralörtliche Verbindungsfunktion, die verkehrliche Bedeutung und den Netzschluss abzielen, vorgenommen. Sie sollen das höherrangige Straßennetz ergänzen, die Erschließung des ländlichen Raumes unterstützen und zeichnen sich meist durch eine gegenwärtig und absehbar (basierend auf aktuellen Verkehrsdaten sowie der Verkehrsprognose 2035) hohe verkehrliche Bedeutung für den überörtlichen Straßenverkehr aus.

Das regional bedeutsame Straßennetz soll die Verbindung der zentralen Orte in der Planungsregion sicherstellen und damit zur Verwirklichung der raumordnerischen Ziele und der angestrebten regionalen Raumstruktur beitragen. Mittelzentren sollen untereinander sowie mit den Oberzentren verbunden sein. Von allen Grundzentren soll die Erreichbarkeit der ihnen zugeordneten sowie ggf. benachbarter Mittelzentren sichergestellt werden. Durch die Ausweisung sonstiger regional bedeutsamer Straßenverbindungen wird insbesondere der Anschluss der Grundzentren gesichert, welche oftmals nicht direkt an Bundesfernstraßen gelegen sind. Diese werden so an die höherstufigen zentralen Orte und an das höherrangige Straßennetz angebunden. Auch der Anschluss an das regional bedeutsame Straßennetz der angrenzenden Regionen bzw. Länder wurde berücksichtigt, um ein grenzübergreifend schlüssiges Netz zu schaffen.

Soweit Ortsumgehungen vorhanden sind, werden diese anstelle der Ortsdurchfahrten als regional bedeutsame Straßen ausgewiesen. Aufgrund des langen Planungshorizonts werden in der Regionalplankarte auch Straßenabschnitte als Bestand festgelegt, die sich zum Zeitpunkt der Planerstellung bereits in Bau befinden, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben sind.

5.1.3 – Grundsatz 3

Ortsteile mit unzumutbarer Belastung durch den Durchgangsverkehr sollen - soweit hinreichende Abhilfe nicht anders erreicht werden kann - mittels einer Ortsumgehung oder Verlegung der Durchgangsstraße entlastet werden. Nach dem Bau einer Ortsumgehung ist ein ortsgerechter Umbau der Durchfahrt entsprechend dem lokalen Verkehrsaufkommen und unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs anzustreben.

Begründung:

Aufgrund unzumutbarer Belastungen der Anwohner in Folge hoher Verkehrsstärken oder unzureichender städtebaulicher Situationen in den Ortsdurchfahrten sind, insbesondere im Bundesstraßennetz, noch einige Neubauten von Ortsumgehungen vorgesehen (siehe Ziel 2 sowie Grundsatz 4).

Mit Ortsumgehungen soll der Durchgangsverkehr weitgehend verlagert und damit in den betroffenen Ortslagen eine deutliche Verbesserung der Lebensverhältnisse durch die Verringerung der innerörtlichen Verkehrsbelastung erreicht werden. Teilweise begründen sich die Maßnahmen auch oder zusätzlich unter städtebaulichen Gesichtspunkten. Nach dem Bau von Ortsumgehungen soll auch die Durchfahrtsstraße entsprechend dem verbleibenden Verkehrsaufkommen und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs, sowie des ÖPNV ortsgerecht umgebaut werden.

Da die Verkehrsmengen in der Region insbesondere im ländlichen Raum tendenziell rückläufig sind und da der Förderung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel inzwischen der Vorrang eingeräumt wird, ist auch der Bedarf bzw. die Dringlichkeit zum Bau von Ortsumgehungen im Laufe der vergangenen Jahre zurückgegangen. Viele in der Vergangenheit vorgeschlagenen und auch im RPN 2009 noch enthaltenen Ortsumfahrungen, insbesondere im Bereich der Landesstraßen werden daher heute

nicht mehr weiterverfolgt. Dennoch soll auch dort, wo der Bau von Ortsumgehungen nicht möglich bzw. nicht mehr notwendig oder wirtschaftlich ist, geprüft werden, ob die städtebauliche Situation entlang der Ortsdurchfahrten durch Umbau verbessert werden kann.

Hinweis zu Ziel 2, Grundsatz 4 und den Planungshinweisen:

Die geplanten, regional bedeutsamen Straßenbauprojekte in Nordhessen sind, in Abhängigkeit von ihrer fachplanerischen Dringlichkeit und ihrem Planungsstand, in drei Kategorien (I – III) mit unterschiedlicher rechtlicher Bedeutung eingestuft.

5.1.3 – Ziel 2

Die nachfolgend aufgelisteten Neu- und Ausbaumaßnahmen sind der Kategorie I zugeordnet und besitzen eine hohe fachplanerische Dringlichkeit. Sie sind als Ziele der Raumordnung in der Karte festgelegt. Planungen und Maßnahmen, die eine Realisierung der Vorhaben verhindern oder erschweren würden dürfen nicht vorgenommen werden. Im räumlich eng begrenzten Bereich der Trassenkorridore sind entgegenstehende Raumansprüche ausgeschlossen.

Straße	Maßnahme
1) A 4	Grundhafte Erneuerung mit Anbau von Standstreifen und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken sowie kleinräumige Teilverlegung zwischen den AS Friedewald und Wildeck-Obersuhl
2) A 7	Neubau einer Anschlussstelle „Gersfeld“ bei Eichenzell, OT Döllbach
3) A 44	Neubau einer vierstreifigen Bundesautobahn zwischen der A 7 AD Kassel-Süd und dem Autobahndreieck (AD) Wommen (A 4) im Abschnitt AD Lossetal bis AS Helsa-Ost
4) A 44	Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AD Kassel-Süd und dem Autobahnkreuz (AK) Kassel-West einschl. Ersatzneubau und Verlegung der „Bergshäuser Brücke“
5) B 27	Vierstreifiger Ausbau zwischen der AS Eschwege (A 44) und der OU Wehretal-Reichensachsen (B 452)

6)	B 249	OU Eschwege
7)	B 252	OU Burgwald, OT Ernsthausen
8)	B 252	OU Twistetal, OT Twiste
9)	B 451	Ersatzneubau der Werrabrücke in Witzenhausen mit kleinräumiger Verlegung
10)	B 452	OU Wehretal, OT Reichensachsen
11)	L 3379	Verbindungsspange Künzell

Begründung:

Der Ausbau des Straßennetzes findet vor allem auf der Grundlage der Bedarfsplanungen des Bundes und des Landes statt, mit denen der Straßenbedarf verbindlich festgelegt wird. Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz werden unter Einbindung der Länder als Neu- und Ausbaubedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und gesetzlich im Fernstraßenausbaugesetz festgeschrieben. Mit der Aufnahme dieser Maßnahmen im Regionalplan wird sichergestellt, dass ihre Realisierung langfristig gesichert ist und nicht durch andere Planungen und Maßnahmen erschwert oder verhindert wird.

Die Einordnung von Straßenbauprojekten in die Kategorie I erfolgt nur, wenn eine Realisierung innerhalb des Planungshorizontes des Regionalplans absehbar ist. Dies wird nur bei Projekten unterstellt

- die im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) enthalten sind oder
- die nach Bekunden der Fachbehörde eine hohe Dringlichkeit besitzen

und

- bei denen mindestens die Entwurfsplanung abgeschlossen wurde (Vorentwurf mit Gesehenvermerk liegt vor).

5.1.3 – Grundsatz 4

Die nachfolgend aufgelisteten Neu- und Ausbaumaßnahmen sind der Kategorie II zugeordnet und besitzen eine nachrangige fachplanerische Dringlichkeit. Ihre Festlegung in der Karte dient der vorsorglichen Sicherung von aus vorläufiger Sicht grundsätzlich möglichen Trassen. Ihnen soll bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Straße	Maßnahme
1) A 4	Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AD Kirchheim und dem AD Wommen
2) A 7	Achtstreifiger Ausbau zwischen dem AD Kirchheim und dem AD Hattenbach
3) A 7	Achsstreifiger Ausbau zwischen der AS Kassel-Nord und der AS Kassel-Ost (zukünftig AD Lossetal)
4) A 44	Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Kassel-West und der AS Marsberg (NRW)
5) A 49	Sechsstreifiger Ausbau zwischen der AS Kassel-Waldau und der AS Baunatal-Süd
6) B 27	OU Neu-Eichenberg, OT Hebenshausen
7) B 27	OU Eschwege, ST Eltmannshausen und Niddawitzhausen
8) B 27	OU Ludwigsau, OT Friedlos
9) B 62	OU Philippsthal, OT Heimbaldshausen
10) B 62	OU Philippsthal, OT Röhrigshof
11) B 83	OU Rotenburg a. d. Fulda, ST Lispenhausen
12) B 251	OU Korbach, ST Meineringshausen
13) B 251	OU Willingen (Upland)
14) B 252	OU Twistetel, OT Berndorf
15) B 253	OU Frankenberg (Eder), ST Geismar
16) B 253	TOU Melsungen
17) B 254	OU Großenlüder, OT Müs
18) B 254	OU Wabern, OT Unshausen und Hebel
19) B 451	OU Witzenhausen
20) B 454	OU Neukirchen, ST Asterode
21) B 508n	Dreistreifiger Aus-/Neubau mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten zwischen Schameder und Frankenberg
22) L 3080	OU Bad Arolsen, ST Wetterburg
23) L 3379	Entlastungsstraße Petersberg

Begründung:

In der Kategorie II sind die Projekte enthalten,

- die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) im „Weiteren Bedarf“ oder im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten sind oder
- die nach Bekunden der Fachbehörde eine nachrangige Dringlichkeit besitzen oder
- die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) im „Vordringlichen Bedarf“ aufgeführt sind oder nach Bekunden der Fachbehörde eine hohe Dringlichkeit besitzen, jedoch nicht den erforderlichen Planungsstand für eine Einstufung in Kategorie I aufweisen.

Aufgrund ihrer überwiegend nachrangigen Dringlichkeit, ist die Finanzierung der Projekte der Kategorie II gegenwärtig noch nicht gesichert und auch ihr Planungsstand ist noch nicht so weit fortgeschritten, dass eine Realisierung innerhalb des Planungshorizontes des Regionalplans wahrscheinlich erscheint. Andererseits ist eine Umsetzung einzelner Projekte innerhalb des Planungshorizontes und insbesondere darüber hinaus nicht ausgeschlossen, weshalb den vorgesehenen Trassen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden soll, um eine spätere Realisierung nicht zu be- oder verhindern.

Für die Festlegung der geplanten Maßnahmen der Kategorien I (Ziel 2) und II in der Regionalplankarte wurde der jeweils letzte, zum Zeitpunkt der Planerstellung vorliegende Entwurfsstand berücksichtigt. Innerhalb des Geltungszeitraums des Regionalplans können sich jedoch, insbesondere bei den Maßnahmen der Kategorie II, deren Planungen noch nicht so weit verfestigt sind, Abweichungen von den festgelegten Trassenverläufen ergeben. Dies hat allerdings keine Auswirkungen auf die planerische Wirkung dieses Grundsatzes, mit dem die Freihaltung der für die Trasse benötigten Fläche gewährleistet werden soll. Die Festlegung der Projekte der Kategorie II in der Karte dient der vorsorglichen Flächensicherung entlang aus vorläufiger Sicht möglicher Trassen. Grundsätzlich ist zu beachten, dass die Plankarte wegen ihres Maßstabs keine parzellenscharfe Interpretation zulässt, weshalb auch der Nahbereich der festgelegten Planungstrassen vor einer Inanspruchnahme geschützt ist.

5.1.3 – Planungshinweise

Die nachfolgend aufgelisteten Neu- und Ausbaumaßnahmen sind der Kategorie III zugeordnet und besitzen keine fachplanerische Dringlichkeit (mehr). Sie dienen dem Hinweis auf potenziell raumbedeutsame Straßenplanungen und sollen von allen Planungsträgern und sonstigen Stellen, die Ansprüche an Flächen geltend machen, die sich im Bereich möglicher Trassenverläufe befinden, berücksichtigt werden.

Straße	Maßnahme
1) L 3073	OU Gemünden (Wohra)
2) L 3080	OU Breuna, OT Oberlistingen
3) L 3149	OU Borken (Hessen), ST Singlis
4) L 3174	OU Hofbieber, OT Niederbieber
5) L 3174	OU Petersberg, OT Margrethenhaun
6) L 3121	OU Edermünde, OT Grifte
7) L 3307	OU Ebersburg, OT Weyhers
8) L 3312	OU Breuna, OT Breuna
9) o. Nr.	Neubau einer Brücke über die Fulda in Rotenburg a. d. Fulda

Begründung:

Die Projekte der Kategorie III umfassen potenziell raumbedeutsame Straßenplanungen, die zwar in vorangegangenen Untersuchungen als verkehrlich sinnvoll und ausreichend wirtschaftlich eingestuft wurden, jedoch kein Bestandteil eines Bedarfsplans sind und keine fachplanerische Dringlichkeit (mehr) besitzen. Ihre Realisierung innerhalb des Planungshorizontes des Regionalplans ist somit unwahrscheinlich und auch darüber hinaus ungewiss. Die genannten Maßnahmen gelten daher lediglich als Planungshinweis und sind nicht in der Regionalplankarte festgelegt. Sofern Nutzungsansprüche an Bereiche bestehen, die für eine Trassierung in Frage kommen, sollen die Maßnahmen bei der Abwägung berücksichtigt werden. Unabhängig davon sind die in diesem Bereich betroffenen regionalplanerischen Festlegungen zu beachten bzw. zu berücksichtigen.

5.1.3 – Grundsatz 5

Zur Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem öffentlichen Personenverkehr sollen an geeigneten Stationen und Haltestellen Übergangsmöglichkeiten geschaffen werden. An geeigneten Knotenpunkten des Straßenverkehrs sollen Mitfahrerparkplätze vorgesehen werden. Die Schaffung öffentlicher Ladepunkte für Elektrofahrzeuge ist im Zuge dieser Anlagen zu berücksichtigen.

Begründung:

Um das Ziel der Verkehrswende zu erreichen, ist es erforderlich, den Anteil öffentlicher Verkehrsmittel im Personenverkehr wesentlich zu erhöhen. Um zumindest auf einem Teil der Strecke Fahrten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) zu verlagern, sind Verknüpfungspunkte erforderlich, die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen. Dies ist vor allem dort wichtig, wo der ÖPNV oder alternative Bedienungsformen eine Erschließung der Fläche nur unzureichend ermöglichen. Eine solche systemübergreifende Verknüpfung von ÖPV und MIV kann beispielsweise durch Park and Ride- und Kiss and Ride-Anlagen oder ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot erfolgen. Die Verknüpfungspunkte bieten sich darüber hinaus auch als Treffpunkte für Fahrgemeinschaften oder Mitfahrgelegenheiten an. Diese Funktion erfüllen im Speziellen sog. „Mitfahrerparkplätze“, welche als systeminterne Verknüpfungspunkte innerhalb der Teilnehmer des Straßenverkehrs zu betrachten sind. Sie sollen an geeigneten Knotenpunkten des Straßenverkehrs, z.B. Autobahnanschlussstellen vorgesehen werden. Durch die Möglichkeit zur Bildung von Fahrgemeinschaften wird eine stärkere Auslastung privater PKW begünstigt und damit das Verkehrsaufkommen reduziert.

Die Ermöglichung von Übergängen zwischen dem MIV und dem ÖPV ist, neben der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel bzw. –arten innerhalb des Umweltverbundes, auch ein Bestandteil von Grundsatz 4 in Kapitel 5.1.2 zum ÖPV.

5.1.3 – Grundsatz 6

Eine Verlagerung des überregionalen Straßengüterverkehrs auf die Schiene im Kombinierten Verkehr soll flächendeckend, insbesondere jedoch auf allen großräumigen Verkehrsachsen, angestrebt werden. Hierzu sollen Standorte des Kombinierten Verkehrs gesichert, ausgebaut und neu eingerichtet werden.

Begründung:

Ähnlich wie im Personenverkehr hat der Verkehrsträger Straße auch im Güterverkehr einen immer größeren Marktanteil erlangt. Sowohl zur Verminderung von Verkehrsbelastungen und zur Lösung von Verkehrsproblemen im insbesondere auf den zentralen Verkehrsachsen überlasteten Straßennetz, als auch für den beabsichtigten Wandel hin zu einer umweltschonenden und nachhaltigen Logistik, ist daher die (Rück)Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die umweltfreundlichere Eisenbahn ein wesentlicher Baustein. Die Schaffung der dafür notwendigen Voraussetzungen soll vorrangig vor dem weiteren Ausbau des Straßengüterverkehrs sein.

Um Übergänge zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße zu ermöglichen und ihre jeweiligen Systemvorteile zu nutzen, ist ihre Verknüpfung im sog. Kombinierten Verkehr erforderlich. Hierzu sind die Verkehrsmittel an geeigneten Verknüpfungsstellen zusammenzuführen, die es in ihrem Bestand zu erhalten sowie bedarfsgerecht auszubauen bzw. neu einzurichten gilt.

Der Kombinierte Verkehr soll so ausgebaut werden, dass der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird. Hierzu sollen neben überregional bedeutsamen Güterverkehrszentren auch dezentrale Verknüpfungs- bzw. Umschlagstellen eingerichtet werden.