

## Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplans Nordhessen

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen e. V.

**3 Regionale Siedlungsstruktur**  
**3.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung**

**Ziel 4** Es wird vorgeschlagen, das Bezugsdatum 01. Januar 1990 beizubehalten.

Begründung:

Mit der Formulierung aus dem Regionalplan-Entwurf 2008 gelten Bauflächen, die von 1990 bis 1994 ausgewiesen wurden, als mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung abgestimmt. Dadurch gibt der Regionalplan einen Teil seiner Steuerungswirkung auf. Gerade mit Blick auf die demographische Entwicklung der Region ist jedoch eine strenge Begrenzung der Siedlungsflächenentwicklung erforderlich.

**3.1.1 Flächen für Siedlungszwecke / Städtebauliche Grundsätze / Wohnungswesen**

**Ziel 2** Es wird die Streichung des Satzes „Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung kann der vorgegebene Bruttowohnsiedlungsflächenbedarf um bis zu maximal 30 % überschritten werden, um z. B. Gemeinden mit vielen Ortsteilen und einem geringen Bruttowohnsiedlungsflächenbedarf eine angemessene Entwicklungsoption einzuräumen.“ vorgeschlagen.

Begründung:

Da – wie im Abschnitt Bevölkerungsentwicklung ausgeführt – laut der 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung „der Gesamtrückgang der Bevölkerung [...] schneller eintritt als zunächst prognostiziert“, ist eine deutliche Begrenzung des Siedlungsflächenzuwachses erforderlich. In letzter Konsequenz wäre sogar eine Renaturierung bestehender Siedlungsflächen angezeigt. Daher ist eine Aufweichung des Ziels gegenüber dem Regionalplan-Entwurf 2006 abzulehnen. Die negativen Folgen des Flächenverbrauches sind bekannt.

**5 Regionale Infrastruktur**  
**5.1 Verkehr**  
**5.1.1 Schienenverkehr**

**Zu Ziel 8 und Grundsatz 5** Es wird folgende Ergänzung vorgeschlagen: „Sofern wirtschaftlich *oder ökologisch* sinnvoll, sollten gegenwärtig nicht bediente Strecken reaktiviert werden.“

Begründung:

Eine Reaktivierung von Eisenbahnstrecken kann auch aus ökologischen Gründen sinnvoll sein, beispielsweise zum Erreichen der Klimaschutzziele der deutschen Bundesregierung (-40 % CO<sub>2</sub> bis 2020).

**5.1.3 Straßenverkehr**

**Ziel 2** In Bezug auf die B87n wird folgende Ergänzung vorgeschlagen: „Fernstraßenverbindung zwischen Raum Fulda und Meiningen im Zuge der L 3174

von der Anschlussstelle Fulda-Mitte bis westlich Tann / Esbachsgraben *weitestgehend als Ausbau bestehender Straßenverbindungen.*"

Begründung:

Der Bau der 87n wird vom Verkehrsclub Deutschland äußerst kritisch gesehen. Für die Verbindung besteht keinerlei Verkehrsbedarf; sie ist lediglich aufgrund der Raumwirksamkeitsanalyse in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen worden. Die Trassenführung ist naturschutzfachlich problematisch und stößt auf hohe Raumwiderstände. Insbesondere droht eine Schädigung des Biosphärenreservates Rhön. Zudem wird die Erholungsfunktion der Rhön beeinträchtigt. Daher sollte der Bau der Straße auf bestehenden Trassen von niederrangigen Straßen erfolgen. (Das Raumordnungsverfahren für die Trasse ist noch nicht abgeschlossen.)

Grundsätzlich ist der weitere Ausbau des Straßennetzes vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele der deutschen Bundesregierung (-40 % CO<sub>2</sub> bis 2020) kritisch zu sehen.

**Grundsatz 5** Für sämtliche Maßnahmen der Kategorie III wird eine Streichung vorgeschlagen. Zudem wird die Streichung des Satzes „Der Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen kommt eine besondere raumordnerische Bedeutung zu.“ vorgeschlagen.

Begründung:

Der weitere Ausbau des Straßennetzes ist vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele der deutschen Bundesregierung (-40 % CO<sub>2</sub> bis 2020) kritisch zu sehen. Vielmehr sollten bestehende Bahnstrecken ausgebaut beziehungsweise reaktiviert werden. Insbesondere ist der Ausbau weiterer Fernstraßen abzulehnen. Hierzu zählt der Bau der B o. Nr. Krombach – Kirchheim, die anstelle der A 4 Olpe – Hattenbach in den Regionalplan-Entwurf aufgenommen wurde. Für die B o. Nr. Nordspange Kassel sowie für eine neue Straßenverbindung von Borken nach Homberg (Efze) ist kein Bedarf zu erkennen.

Die Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge entspricht bereits der Rechtslage nach § 2 (1) EBKrG; eine Erwähnung im Regionalplan wird daher für verzichtbar gehalten.

#### 5.1.4 Radverkehr

Es wird eine eigenständige Radroutenplanung – analog zu den Planungen für die Trassen des Schienen-, Straßen- und Schiffsverkehrs - vorgeschlagen.

Begründung:

Die Abhandlung des Radverkehrs in einem eigenständigen Abschnitt wird begrüßt. Allerdings werden die Planaussagen zum Radverkehr dessen Bedeutung für Tourismus und Alltagsverkehr nicht gerecht. Insbesondere fehlen Aussagen mit dem Charakter eines Ziels der Raumordnung. Der Verkehrsclub Deutschland hält daher seine Forderung aus dem Jahr 2006 nach einer eigenständigen Planung für Fernradwege und überörtliche Radwege aufrecht.

## 5.1.6 Luftverkehr

**Ziel 1** Es wird eine Streichung des Ziels (Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden) vorgeschlagen.

Begründung:

Durch die Klimaschutzziele der deutschen Bundesregierung (-40 % CO<sub>2</sub> bis 2020) hat sich seit der Offenlage im Jahr 2006 ein neuer Sachverhalt ergeben, der zu einer Neubewertung des Vorhabens führen muss. Vor dem Hintergrund der Klimaschutzbemühungen ist der Aus- oder Neubau von Flughäfen äußerst kritisch zu sehen.

Der Verkehrsclub Deutschland hält zudem seine bereits 2006 geäußerten Zweifel an der Bedarfsprognose für den Flughafen im vollen Umfang aufrecht.