

Anlage zur Drucksache IX/11c

Regierungspräsidium Gießen

Gz.: RPGI-31-93a0110/3-2015/4
Dokument Nr.: 2017/258461

Datum: 08.09.2017 17. August 2015
Bearbeiter/in: Harald Metzger
Simone Philippi
Tel.: +49 641 303-241820/-2418

Kapitel 7 Regionale Infrastruktur

Abschnitt 7.1 Verkehr

Inhalte:

Vier übergreifende Grundsätze (7.1-1 – 7.1-4) mit folgenden Leitlinien:

- Stärkung der mittelhessischen Industrie- u. Gewerbestandorte durch Anbindung der Region an nationale und internationale Wirtschaftsräume durch das überregionale Verkehrsnetz. Orientierung der innerregionalen Verkehrserschließung am System der zentralen Orte und Verbindungsachsen (7.1-1),
- Entwicklung der Verkehrssysteme unter Beachtung funktionsgerechter Ergänzung, Ausbau des Umweltverbundes mit Bus, Bahn, Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen (7.1-2),
- Einbeziehung der Auswirkungen neuer Vorhaben auf Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl in die Beurteilung der Raumverträglichkeit einbeziehen (7.1-3),
- Abbau der durch den Verkehr verursachten Belastungen für Mensch und Umwelt (7.1-4).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Die allgemeinen Grundsätze können keine Steuerungsfunktion entfalten.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Die bisherigen Grundsätze können in einem übergreifenden Text - ohne Grundsatzformulierung - und unter Berücksichtigung regionalpolitischer Zielvorstellungen, z.B. im Hinblick auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, zusammengefasst und dem Abschnitt Verkehr vorangestellt werden. Dabei sollten die Bedeutung der Schnittstellen zwischen den Verkehrssystemen wie auch die Lärmaktionsplanung stärker berücksichtigt werden. Der Abschnitt „Übergreifende Grundsätze“ dieses Kapitels kann daher zukünftig entfallen.

Der Grundsatz 7.1-1 – letzter Absatz – zur innerregionalen Verkehrserschließung kann in die entsprechenden Abschnitte 4.2 (Verbindungsachsen) und 4.3 (Zentrale Orte) integriert werden.

Abschnitt 7.1.1 Schienenverkehr

Unterabschnitt Schienennetz (7.1.1-1 bis 7.1.1-7)

Inhalte:

- Ziel zur Sicherung und Entwicklung des Schienennetzes für den Fern-, Regional- und Nahverkehr (7.1.1-1),
- Ziel zur Sicherung des Ausbaus der in der Regionalplankarte ausgewiesenen Fern-, Regional- und Nahverkehrsstrecken gegenüber anderen Raumnutzungsansprüchen (7.1.1-2),
- Ziel zur Verbesserung der Fernverkehrsstrecken Bestand mit regionalplanerischen Vorgaben zu Ausbaumaßnahmen (7.1.1-3),

- Grundsatz zur Entwicklung und Modernisierung des Regional- und Nahverkehrsschiennetzes (7.1.1-4),
- Ziel zur Sicherung bestimmter Güterverkehrsstrecken (7.1.1-5),
- Ziel zur Realisierung zusätzlicher Haltepunkte (7.1.1-6),
- Ziel zur Sicherung bestimmter, nicht genutzter Schienenstrecken (7.1.1-7).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Ausbau- und Entwicklungsmaßnahmen unterliegen in erster Linie dem Fachrecht (Allgemeines Eisenbahngesetz, Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes und Bundesverkehrswegeplan). Der Abschnitt Schienennetz bezieht sich auf Aspekte der Netzsicherung und enthält in Bezug auf die Flächen- und Trassenvorsorge regionalplanerische Vorgaben zur Sicherung und Entwicklung des Schienennetzes.

Im Hinblick auf die regionalplanerischen Zielvorgaben wird bei den Zielen 7.1.1-1 bis 7.1.1-3, 7.1.1-5 und 7.1.1-6 sowie dem Grundsatz 7.1.1-4 von einer mittleren Steuerungsfunktion ausgegangen, bei dem Ziel 7.1.1-7 dagegen von einer hohen Steuerungswirkung.

quantitative Auswertung:

Eine quantitative Auswertung wurde im Hinblick auf die Festlegungen zu den Zielen 7.1.1-5 (Sicherung von Güterverkehrsstrecken), 7.1.1-6 (Realisierung bestimmter Haltepunkte) und 7.1.1-7 (Trassensicherung nicht mehr für den Personenverkehr genutzter Strecken) vorgenommen.

Methodik:

Ausgewertet wurden dazu im Evaluierungszeitraum 01.01.2010 bis 30.06.2016 zu

Ziel 7.1.1-5 – die Planfeststellungsbeschlüsse bzw. eisenbahnrechtlichen Bescheide

Ziel 7.1.1-6 – die aktuellen Kursbuchstrecken der Deutschen Bahn (KBS 2017: 620, 622, 631 und 635)

Ziel 7.1.1-7 – die Planfeststellungsbeschlüsse bzw. eisenbahnrechtlichen Bescheide

Ergebnisse:

Zu Ziel 7.1.1-5: keine Bescheide ergangen

Zu Ziel 7.1.1-6: Im Regionalplan Mittelhessen wurde als Ziel festgelegt, 7 zusätzliche Haltepunkte an den Strecken „Main-Weser-Bahn“, „Burgwaldbahn“, „Vogelsbergbahn“ und „Lahn-Kinzig-Bahn“ zu realisieren. Im Ergebnis der Überprüfung anhand der Kursbuchstrecken wurde keiner dieser zusätzlichen Haltepunkte umgesetzt.

Zu Ziel 7.1.1-7: keine Bescheide ergangen

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Die Ziele und Grundsätze des Unterabschnittes Schienennetz sollten zur Flächen- und Trassenvorsorge beibehalten werden, da sie vor allem im Hinblick auf die Sicherung des bestehenden Schienennetzes eine Steuerungswirkung entfalten. Eine textliche Aktualisierung ist jedoch auch in Abhängigkeit zu den Festlegungen des Bundesverkehrswegeplans und der im Entwurf vorliegenden 3. LEP-Änderung erforderlich. Es sollte zugleich geprüft werden, den Unterabschnitt Schienengüterverkehr in den Unterabschnitt Schienennetz zu integrieren.

Unterabschnitt Schienenpersonenfernverkehr (7.1.1-8)

Inhalt:

- Ziel zum Angebot von Personenfernverkehrsleistungen auf Strecken des Personenfernverkehrs (7.1.1-8).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Der Plansatz hat trotz Zielfestlegung eine geringe Steuerungswirkung.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Der Plansatz sollte trotz geringer Steuerungswirkung beibehalten werden, da er die Eisenbahnunternehmen zu einem entsprechenden Fernverkehrsangebot auffordert. Im neu aufzustellenden Regionalplan Mittelhessen ist eine Aktualisierung der Begründung/Erläuterung des Plansatzes auch in Abhängigkeit zu der im Entwurf vorliegenden 3. LEP-Änderung und unter Berücksichtigung der regionalpolitischen Willensbildung erforderlich. Zusätzlich sollte auf den Aspekt der Fernbusse eingegangen werden, welche als Ergänzung zum Schienenpersonenfernverkehr zu sehen sind.

Gleichzeitig sollte geprüft werden, die Unterabschnitte Schienenpersonenfernverkehr (7.1.1-8), Schienenpersonennahverkehr (7.1.1-13 bis 7.1.1-16) und öffentlicher Personennahverkehr (7.1.2) in einem Abschnitt Öffentlicher Personenverkehr zusammen zu fassen, um dadurch die Verzahnung der verschiedenen Verkehrsträger unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge stärker in den Vordergrund zu rücken.

Unterabschnitt Schienengüterverkehr (7.1.1-9 bis 7.1.1-12)

Inhalte:

Vier Grundsätze zur

- Sicherung des Zugangs zum leistungsfähigen Schienengüterverkehr und Ausbau des kombinierten Verkehrs (7.1.1-9),
- Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Reaktivierung nicht genutzter Strecken (7.1.1-10),
- Dezentralisierung von Güterbahnhöfen und Ladestellen sowie Förderung der Nachfrage nach Gütertransportleistungen (7.1.1-11),
- Sicherung der dezentralen Struktur der Holzverladung (7.1.1-12).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Aufgrund der abwägungsfähigen Grundsätze ist die Steuerungswirkung grundsätzlich als gering einzustufen.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich bzw. nicht möglich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Der Schienengüterverkehr soll als regionalpolitische Zielvorstellung nach wie vor in der Region gesichert und als umweltfreundliche Alternative zum Straßengüterverkehr – auch über den Ausbau des Kombinierten Verkehrs – verstärkt gefördert werden. Die ausschließlich in der Region vom Güterverkehr genutzten Bahnstrecken (siehe Plansatz 7.1.1-5) sollen erhalten und für den Ausbau der Güterbeförderung unter Berücksichtigung von Schnittstellen entwickelt werden. Gleichzeitig soll der Konzentration des Güterverkehrs auf wenige Bahnhöfe und Ladestellen entgegengewirkt werden.

Der Grundsatz 7.1.1-10 kann gestrichen werden, da er bereits über den Grundsatz 7.1.1-5 weitgehend abgedeckt ist und dort in der Begründung hinsichtlich der Maßnahmen zum Erhalt und zum Ausbau dieser Strecken ergänzt werden kann.

Der Grundsatz 7.1.1-12 zur Sicherung einer dezentralen Holzverladung kann vermutlich mangels aktuell absehbaren Bedarfs entfallen und in die Begründung übernommen werden.

Es ist zu prüfen, den Unterabschnitt Schienengüterverkehr in den Unterabschnitt Schienennetz zu integrieren. Dabei soll der Grundsatz 7.1.1-9 bzw. 7.1.1-11 (3. Satz) erhalten bleiben, während die Sätze 1 und 2 des Grundsatzes 7.1.1-11 in die Begründung übernommen werden können.

Unterabschnitt Schienenpersonennahverkehr (7.1.1-13 bis 7.1.1-16)

Inhalte:

- Ein Ziel zur Verbesserung der Verbindungsqualität in der Region und zur nachfragegerechten Bereitstellung von Kapazitäten (7.1.1-13),
- Drei Grundsätze zur
 - Verbesserung des Taktfahrplans, des Reisekomforts und zu einer rationellen Angebotsgestaltung (7.1.1-14),
 - Anbindung Mittelhessens an das Rhein-Main-Gebiet und den Flughafen durch umsteigefreie Verbindungen (7.1.1-15),
 - Verbesserung der Bedienungsqualität auf der Lahn-Kinzig-Bahn und der Vogelsbergbahn (7.1.1-16).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Die Steuerungswirkung des Unterabschnitts wird insgesamt als gering eingestuft.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Das Ziel 7.1.1-13 und die Grundsätze 7.1.1-15, 7.1.1-16 sollten unter entsprechender Aktualisierung beibehalten werden; der Grundsatz 7.1.1-14 kann entfallen und in die Begründung übernommen werden. Unter dem Aspekt der Auswirkungen des Individualverkehrs und der Energiewende wird auch der Schienenpersonennahverkehr künftig wieder an Bedeutung zunehmen.

Es sollte geprüft werden, den Unterabschnitt Schienenpersonennahverkehr mit den Unterabschnitten Schienenpersonenfernverkehr und öffentlicher Personennahverkehr einschließlich eines neuen Aspekts Fernbusverkehr in einem Abschnitt Öffentlicher Personenverkehr zusammenzufassen. Damit wird auch das notwendige Verbundsystem von Bus- und Schienenverkehr gestärkt.

Abschnitt 7.1-2 Öffentlicher Personennahverkehr

Inhalte:

- Zwei Ziele zur Erreichbarkeit des jeweiligen Mittelzentrums und Oberzentrums (7.1.2-4, 7.1.2-5),
- Zehn Grundsätze (7.1.2-1 bis 7.1.2-3, 7.1.2-6 bis 7.1.2-12) zu
 - ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge und Vorhalten einer Mindestbedienung insbesondere zu den Mittelzentren (7.1.2-1 u. 7.1.2-2),
 - Erreichbarkeit der zentralen Ortsteile der Grundzentren (7.1.2-3),
 - Zweckmäßiger und funktionaler Aufgabenteilung und Zusammenarbeit der regionalen und lokalen Netze ((7.1.2-6),
 - Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen (7.1.2-7),
 - Gestaltung des ÖPNV nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans (7.1.2-8),
 - Vorrang des Schienenpersonenverkehrs vor straßengebundenen Angeboten (7.1.2-9),
 - Ausbau des Busnetzes und Integration anderer Anbieter in nicht oder nur teilweise von der Schiene erschlossenen Räumen (7.1.2-10),
 - Verstärktem Ausbau des ÖPNV in durch Individualverkehr überlasteten Räumen (7.1.2-11),
 - Verkehrsflächenbewirtschaftung in Siedlungsgebieten zugunsten ÖPNV (7.1.2-12).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Die formulierten Grundsätze entfalten eine nur geringe Steuerungswirkung und finden aktuell in der Praxis kaum Anwendung. Die Ziele 7.1.2-4 und 7.1.2-5 haben eine mittlere Steuerungswirkung und sind bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen zu beachten.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich bzw. nicht möglich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Die Zusammenlegung dieses Abschnitts mit den beiden Unterabschnitten Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr zu einem Abschnitt Öffentlicher Personenverkehr sollte geprüft werden. Der öffentliche Personenverkehr wird unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge künftig eine zentralere Rolle spielen.

Die Ziele 7.1.2-4 bzw. 7.1.2-5 (Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren) sollten beibehalten werden, da sie bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen zu beachten sind; ebenso der Grundsatz 7.1.2-1 als regionalpolitische Zielvorstellung und Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Der Grundsatz 7.1.2-2 (Vorhalten einer Mindestbedienung) ist durch die beiden vorgenannten Ziele weitgehend abgedeckt und kann in die Begründung übernommen werden.

Der Grundsatz 7.1.2-6 (2. Satz) sollte als solcher bestehen bleiben. Der erste Satz dieses Grundsatzes kann ebenso wie der Grundsatz 7.1.2-3 in die Begründung zu Grundsatz 7.1.2-1 eingehen.

Die Grundsätze 7.1.2-7 bis 7.1.2-12 können als übergreifende Aussagen in die Begründung zu diesem Abschnitt einfließen.

Der Abschnitt ist insgesamt zu aktualisieren, wobei insbesondere die Aspekte einer stärkeren Verzahnung der Verkehrssysteme, neuer Verkehrskonzepte zur Reduzierung des Individualverkehrs, des sparsamen Umgangs mit fossilen Ressourcen und der E-Mobilität Berücksichtigung finden sollten.

Abschnitt 7.1.3 Straßenverkehr

Inhalte:

- Ziel zur Substanzerhaltung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes (7.1.3-1),
- Ziel zur Gewährleistung der Funktion der regionalplanerischen Verbindungsachsen (7.1.3-2),
- Ziel zur Sicherung regionalplanerisch abgestimmter Neu- und Ausbaumaßnahmen (7.1.3-3),
- Ziel, weitere neue Trassen nur bei unabweisbarem Bedarf und landesplanerischer Abstimmung (7.1.3-4),
- Grundsatz mit Festlegung von Maßstäben für Neu- und Ausbaumaßnahmen (7.1.3-5),
- Grundsatz zur Ausbaunotwendigkeit bei Teilstrecken mit regionserschließender Bedeutung (7.1.3-6),
- Grundsatz zum Ausbau nicht regionalbedeutsamer Straßen (7.1.3-7),
- Grundsatz, dass bei Ortsumfahrungen mind. 50% des verlagerungsfähigen Durchgangsverkehrs erfasst werden sollen (7.1.3-8).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

In der Regionalplankarte sind nur die Bundesfernstraßen sowie das Netz der sonstigen regional bedeutsamen Straßen dargestellt.

Dem Ziel 7.1.3-3 wird eine hohe Steuerungsfunktion zugerechnet, denn mit der regionalplanerischen Abstimmung des Trassenverlaufs werden andere Raumnutzungsansprüche ausgeschlossen. Beispiel hierfür ist die A 49, deren Trassenverlauf ohne Raumordnungsverfahren im Zuge der Aufstellung des Regionalplans Mittelhessen 2010 raumordnerisch abgestimmt wurde.

Die Ziele 7.1.3-1, 7.1.3-2 und 7.1.3-4 haben dagegen eine eher geringe Steuerungswirkung, vorrangig greift hier das Fachrecht wie beispielsweise der Bundesverkehrswegeplan.

Die Grundsätze 7.1.3-5 bis 7.1.3-8 haben eine geringe Steuerungswirkung.

quantitative Auswertung:

Eine quantitative Auswertung ist nur im Hinblick auf Ziel 7.1.3-3 möglich unter dem Aspekt, welche regionalplanerisch abgestimmten Maßnahmen im Evaluierungszeitraum planfestgestellt wurden.

Methodik:

Auswertung der Planfeststellungsbeschlüsse im Evaluierungszeitraum und Abgleich mit den in Plansatz 7.1.3-3 aufgeführten Vorhaben.

Ergebnis:

Im Evaluierungszeitraum wurden folgende regionalplanerisch abgestimmte Bundesfernstraßen bzw. regional bedeutsame Straßen planfestgestellt:

- A 3 Neue Lahnbrücke Limburg
- A 49 Neustadt (Hessen) bis zur A5 bei Gemünden (Felda) (VKE 30 und VKE 40)
- A 45 Ersatzneubau der Talbrücke Münchholzhausen im Zuge der A45
- A 45 Ersatzneubau der Talbrücke Marbach im Zuge der A 45

- B 49 Vierstreifiger Ausbau zwischen Limburg a. d. Lahn und Wetzlar, Teilabschnitt 8 Biskirchen-Tiefenbach und Teilabschnitt 9 Tiefenbach-Leun
- B 252 Verlegung von Münchhausen bis Lahntal-Göttingen

Die planfestgestellten Maßnahmen sind in der Abb. 1 dargestellt:

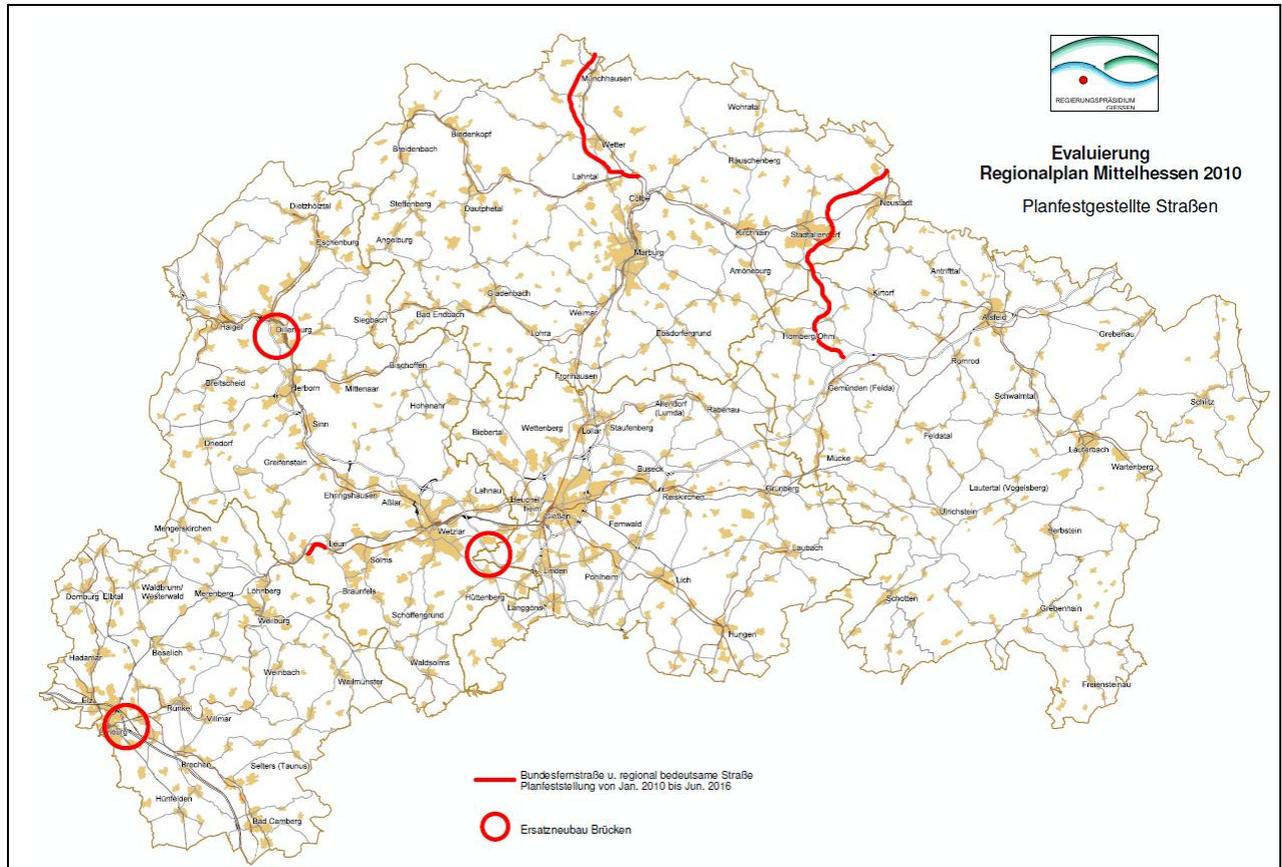


Abbildung 1: Planfestgestellte Bundesfernstraßen und sonstige regional bedeutsame Straßen auf der Grundlage der regionalplanerisch abgestimmten Neu- und Ausbaumaßnahmen im Regionalplan Mittelhessen 2010 und im Evaluierungszeitraum 01.01.2010 – 30.06.2016

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Die Grundsätze 7.1.3-5 bis 7.1.3-8 befassen sich im Wesentlichen mit Kriterien für die regionalplanerische Beurteilung wie z.B. einem Bedarfsnachweis bei Neu- und Ausbaumaßnahmen und können in die Begründung zu 7.1.3-4 übernommen werden.

Das Ziel 7.1.3-2 kann gestrichen und inhaltlich in die Begründung zu 7.1.3-1 übernommen werden.

Die Ziele 7.1.3-1, 7.1.3-3 und 7.1.3-4 sollten beibehalten werden, da sie Prioritäten in Richtung Substanzerhaltung vor Neubau festlegen, den regionalplanerischen Einfluss auf den Trassenverlauf begründen und einen Bedarfsnachweis für weitergehende Projekte festlegen. Das Kapitel Straßenverkehr sollte zudem um einen Grundsatz zur Förderung der E-Mobilität ergänzt werden.

Abschnitt 7.1.4 Fahrradverkehr

Inhalte:

- Ein Ziel zur Sicherung und Realisierung der Fernradwege (7.1.4-2),
- Zwei Grundsätze zur
 - Entwicklung des Fahrradverkehrs durch ein entsprechendes Routennetz und Verknüpfung von Radwegen (7.1.4-1),
 - Orientierung der Radwegeverbindungen an naturschutzfachlichen Erfordernissen und Belangen der landwirtschaftlichen Nutzung (7.1.4-3).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Die Grundsätze entfalten nur eine geringe Steuerungswirkung.

Das Ziel 7.1.4-2 hat eine mittlere Steuerungswirkung; im Rahmen von regionalplanerischen Stellungnahmen zur Beurteilung von Planungen wird es zur Sicherung der Fernradwege herangezogen.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Der Grundsatz 7.1.4-3 kann entfallen und inhaltlich in die Begründung übernommen werden.

Das Ziel 7.1.4-2 sollte bezüglich der aufgeführten bestehenden Fernradwege beibehalten und aktualisiert werden.

Der Grundsatz 7.1.4-1 sollte um den Aspekt Raddirektverbindungen/Radschnellwege erweitert werden. Im Rahmen des Landesprogrammes Mobiles Hessen 2020 und der hessischen Nahmobilitätsstrategie wird derzeit an einem landesweiten Konzept für Raddirektverbindungen bzw. Radschnellwege mit Festlegung von Gestaltungs- und Ausbaustandards gearbeitet; dieses sollte im neuen Regionalplan aufgegriffen werden.

Der neue Aspekt Raddirektverbindungen bzw. Radschnellwege sollte zusätzlich zu Ziel 7.1.4-2 (Fernradwege) in einem neuen Plansatz mit Zielcharakter aufgegriffen werden.

Abschnitt 7.1.5 Luftverkehr

Inhalte:

- Grundsatz zur Gewährleistung einer günstigen Anbindung an den Flughafen Frankfurt/Main über Schiene und Straße (7.1.5-1),
- Ziel zur Sicherung der Verkehrslandeplätze Cölbe-Schönstadt und Breitscheid und Vorgabe zur Deckung des steigenden Bedarfs durch Kapazitätserweiterung bestehender Luftlandeplätze (7.1.5-2),
- Grundsatz zur Berücksichtigung bestehender Sonderlande- u. Segelflugplätze bei Planungen und Maßnahmen (7.1.5-3).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Die Steuerungswirkungen des Ziels 7.1.5-2 und des Grundsatzes 7.1.5-3 werden als mittel eingeschätzt. Beispiele im Bereich Lauterbach(Hubschrauberlandeplatz) bzw. Breitscheid (Kapazitätserweiterung) zeigen, dass bei Landeplätzen aus Sicht der Raumordnung ein Steuerungsbedarf gegeben ist.

quantitative Auswertung:

Nicht möglich bzw. nicht erforderlich

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Es wird vorgeschlagen, den Grundsatz 7.1.5-1 zu streichen und in die Begründung zu Grundsatz 7.1.1-15 übernehmen. Die mit dem Grundsatz verfolgte Steuerungsabsicht ist bereits in den Abschnitten zu Schienenverkehr und Straßenverkehr enthalten.

Das Ziel 7.1.5-2 sollte in zwei Ziele aufgeteilt werden, ein Ziel zur Bestandssicherung der bestehenden Verkehrslandeplätze Cölbe-Schönstadt und Breitscheid sowie ein weiteres Ziel, das die Bedarfsprüfung bei neuen Vorhaben beinhaltet und der Kapazitätserweiterung an bestehenden Landeplätzen den Vorrang einräumt.

Der Grundsatz 7.1.5-3 sollte bestehen bleiben. Hier ist zu prüfen, ob die neben den Sonderlandeplätzen genannten Segelfluglandeplätze in die Regionalplankarte aufgenommen oder im Plansatz bzw. in der Begründung dargestellt bzw. aufgelistet werden.

Abschnitt 7.1.6 Wasserstraßen

Inhalt:

- Ein Grundsatz, die Bundeswasserstraße Lahn auch für den freizeitbezogenen Bootsverkehr nutzbar zu halten (7.1.6-1)

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Der Grundsatz hat eine geringe Steuerungswirkung.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Der Bereich der Bundeswasserstraße Lahn erstreckt sich vom Badenburger Wehr bei Gießen (Lahn-km -11,075) bis zur Mündung bei Lahn-km 137,300. Sie wird unterteilt in eine voll staugeregelte Strecke von der Mündung bis Steeden (Lahn-km 70,0) und eine teilweise staugeregelte Strecke von Steeden bis Gießen unterhalb des ehemaligen Badenburger Wehrs (Lahn-km -11,075). In der teilweise staugeregelten Strecke sind 11 Schleusen enthalten. Der Grundsatz sollte als regionalpolitische Willensbildung in den neuen Regionalplan aufgenommen und in der Begründung um den Aspekt der Sicherung der Schleusen ergänzt werden.

Abschnitt 7.1.7 Schnittstellen des Verkehrs

Unterabschnitt Schnittstellen des Personenverkehrs (7.1.7-1 bis 7.1.7-5)

- Ein Ziel zur Verknüpfung des ICE-Bahnhofs Limburg-Süd mit dem nachrangigen Schienenverkehr und dem öffentlichen und individuellen Verkehr (7.1.7-2),
- Vier Grundsätze zu:
 - Ausrichtung des Busliniennetzes auf die Haltepunkte des Bahnnetzes (7.1.7-1),
 - Verbesserung der Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr (7.1.7-3),
 - Förderung von Parkplätzen in der Nähe zu Autobahnanschlüssen und Fernverkehrsstraßen (7.1.7-4),
 - Ausrichtung des Radwegenetzes auf die Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs mit Förderung von Bike&Ride-Einrichtungen (7.1.7-5).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Die formulierten Grundsätze wie auch das Ziel haben eine geringe Steuerungswirkung.

quantitative Auswertung:

Bezüglich der Grundsätze nicht erforderlich.

Hinsichtlich des Ziels 7.1.7-2 zur Verknüpfung des ICE Bahnhofs mit dem nachrangigen Schienenverkehr und sonstigen öffentlichen und individuellen Verkehr:

Direkt am Bahnhof Limburg Süd befinden sich eine Bushaltestelle und ein Taxistand. Im Öffentlichen Personennahverkehr ist er durch Linienbusse und Anruf-Sammel-Taxen der Stadt Limburg erreichbar, u.a. auch etwa im Stundentakt vom Bahnhof Limburg (Lahn) in der Limburger Innenstadt. Im Bereich des Bahnhofs befinden sich rd. 900 Kfz-Parkmöglichkeiten (Parkplatz und Parkhaus) sowie am Bahnhofsvorplatz eine Bike&Ride-Anlage für Zweiräder. Seit 2015 besteht am Bahnhof auch ein Angebot für Fernreisebusse.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Die Grundsätze berühren thematisch auch den Bereich der Daseinsvorsorge, sie sollten in ihrer Intention grundsätzlich beibehalten werden. Es sollte jedoch geprüft werden, ob die in den Grundsätzen angesprochene Schnittstellenthematik zwischen den verschiedenen Beförderungssystemen – anstelle der Verankerung in einem separaten Unterabschnitt – nicht den vorstehenden Abschnitten 7.1.1 bis 7.1.5 oder einem neuen Kapitel Öffentlicher Personenverkehr zugeordnet werden kann.

Das Ziel 7.1.7-2 (ICE Bahnhof Limburg-Süd) sollte beibehalten werden als Sicherung für die Zukunft.

Unterabschnitt Schnittstellen des Güterverkehrs (7.1.7-6 bis 7.1.7-9)

Inhalte:

- Ziel zur Sicherung und Entwicklung der in der Regionalplankarte ausgewiesenen regionalen Logistikzentren (7.1.7-6),

- Drei Grundsätze zu:
 - Berücksichtigung regionaler Logistikzentren in der bauleitplanerischen Umsetzung (7.1.7-7),
 - Entwicklung von Flächen für logistisch orientierte Unternehmen soll in Regionalen Logistikzentren erfolgen (7.1.7-8),
 - Nicht genutzte Flächen an Bahnstrecken sollen einer logistischen Nutzung auch als Verknüpfungsstelle Schiene/Straße zugeführt werden (7.1.7-9).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Das Ziel 7.1.7-6 hat eine mittlere Steuerungswirkung, während die drei Grundsätze eher eine geringe Steuerungswirkung entfalten.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Das Ziel 7.1.7-6 sollte aktualisiert und beibehalten werden, da eine Konzentration von logistisch orientierten Unternehmen anzustreben ist. Es sollte geprüft werden, ob der Unterabschnitt Schnittstellen des Güterverkehrs mit dem Unterabschnitt Schienengüterverkehr zusammengefasst werden kann. Dieses gilt gleichfalls für die geforderte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme.

Die Grundsätze 7.1.7-7 und 7.1.7-8 sollten in die Begründung übernommen werden.

Der Grundsatz 7.1.7-9 kann entfallen.

Abschnitt 7.2 Energiedienstleistungen

Eine Evaluierung des Abschnitts Energiedienstleistungen wurde nicht vorgenommen. Im Rahmen der Aufstellung des Teilregionalplans Energie Mittelhessen erfolgte eine intensive Auseinandersetzung mit den Inhalten dieses Abschnittes, wodurch alle zugehörigen Themen behandelt wurden.

Abschnitt 7.3 Wasserversorgung

Inhalt:

- Ziel zur Sicherung der Trinkwasserinfrastruktur (7.3-1),
- Vier Grundsätze (7.3-2 bis 7.3-5):
 - Vorrang dezentraler Trinkwasserversorgung,
 - Sicherstellung der Trinkwasserversorgung,
 - Bedarfsgerechte Grundwasserförderung,
 - Ausweisung von Trinkwasserschutzgebieten.

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Die Darstellung der regional bedeutsamen Trinkwasserinfrastruktur hat im Wesentlichen nachrichtlichen Charakter und dient deren Berücksichtigung bei raumbedeutsamen Planungen. Die Grundsätze sind recht allgemeiner Natur und entfalten in der Praxis keine Steuerungswirkung.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Die Darstellung der raumbedeutsamen Trinkwasserinfrastruktur (Trinkwassergewinnungsanlagen und Fernwasserleitungen) soll beibehalten werden und wird im Entwurf der 3. Änderung des LEP auch vorgegeben. Der Grundsatz zur dezentralen Trinkwasserversorgung (7.3-2) soll als Leitgedanke beibehalten werden, wobei der 2. Satz (Stärkung des Versorgungsverbunds) entfallen kann. Die Grundsätze 7.3-3 und 7.3-5 können mangels Praxisrelevanz ebenfalls gestrichen werden, der Grundsatz 7.3-4 kann auf die letzten beiden Sätze (Trinkwasserabgabe an andere Regionen) reduziert werden. In seiner Begründung ist stärker auf die Möglichkeiten der Brauchwassernutzung einzugehen und die Einbindung der Oberen Landesplanungsbehörde in das Projekt „Integriertes Wasser-Ressourcen-Management Rhein-Main“ zu erwähnen.

Abschnitt 7.4 Abwasserbehandlung

Inhalt:

- Ziel zur Sicherung der Standorte von Kläranlagen (7.4-1),
- Drei Grundsätze (7.4-2 bis 7.4-4):
 - Schutz vor schädlichem Abwasser,
 - Vorzug dezentraler Anlagen im ländlichen Raum,
 - Berücksichtigung der *Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz* und der *Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft* bei der Optimierung der Abwasserbehandlung.

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Auch die Darstellung der bestehenden regional bedeutsamen Abwasserbehandlungsanlagen hat im Wesentlichen nachrichtlichen Charakter und dient der Berücksichtigung dieser Infrastruktur bei raumbedeutsamen Planungen. Die Grundsätze sind recht allgemeiner Natur und ohne direkte Einflussmöglichkeiten der Regionalplanung – sie entfalten daher in der Praxis keine Steuerungswirkung.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Die Darstellung der regional bedeutsamen Abwasserbehandlungsanlagen (Ziel 7.4-1) soll beibehalten werden und wird im Übrigen im Entwurf der 3. Änderung des LEP auch vorgegeben. Die allgemeinen Grundsätze können entfallen, da sich deren Inhalte dem Einfluss der Regionalplanung entziehen und keine Praxisrelevanz besitzen.

Abschnitt 7.5 Abfallwirtschaft

Inhalte:

- Ziel zur Sicherung regional bedeutsamer Abfallanlagen (7.5-1),
- Zwei Grundsätze zu
 - Abfallvermeidung, Wiederverwertung bzw. umweltschonender Beseitigung (7.5.-2),
 - Wiederverwertung von unbelastetem Erdaushub und Bauschutt (7.5-3).

Einschätzung der Steuerungswirkung:

Die Plansätze in diesem Kapitel haben eine geringe Steuerungswirkung. Hier greift vor allem das Fachrecht.

quantitative Auswertung:

Nicht erforderlich.

Fazit und Vorschläge für den neuen Regionalplan Mittelhessen:

Der Landesentwicklungsplan Hessen 2000, Entwurf zur 3. Änderung, überlässt der Regionalplanung für ihren jeweiligen Planungsraum die Entscheidung, ob sie eine Darstellung regional bedeutsamer Anlagen der Abfallentsorgung für notwendig erachtet. Das Ziel 7.5-1 zur Sicherung regional bedeutsamer Anlagen der Abfallentsorgung sollte als regionalplanerisches Standortkriterium aktualisiert und beibehalten werden.

Die Grundsätze 7.5-2 und 7.5-3 können gestrichen und in die Begründung übernommen werden.