

Regionales Raumordnungsprogramm

RRÖP

Begründung

Kapitel 4.1 Mobilität, Verkehr, Logistik

Kapitel 4.3 Sonstige Standort- und Flächenanforderungen

Landkreis Holzminden

Kreisentwicklung/ Wirtschaftsförderung
Regionalplanung

Bürgermeister-Schrader-Str. 24
37603 Holzminden

Internet: www.landkreis-holzminden.de
E-Mail: regionalplanung@landkreis-holzminden.de

Anlage zum Genehmigungsantrag

Bearbeitungsstand 28.10.2024

Kapitel 4 – Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der technischen Infrastruktur und der raumstrukturellen Standortpotenziale

Inhalt

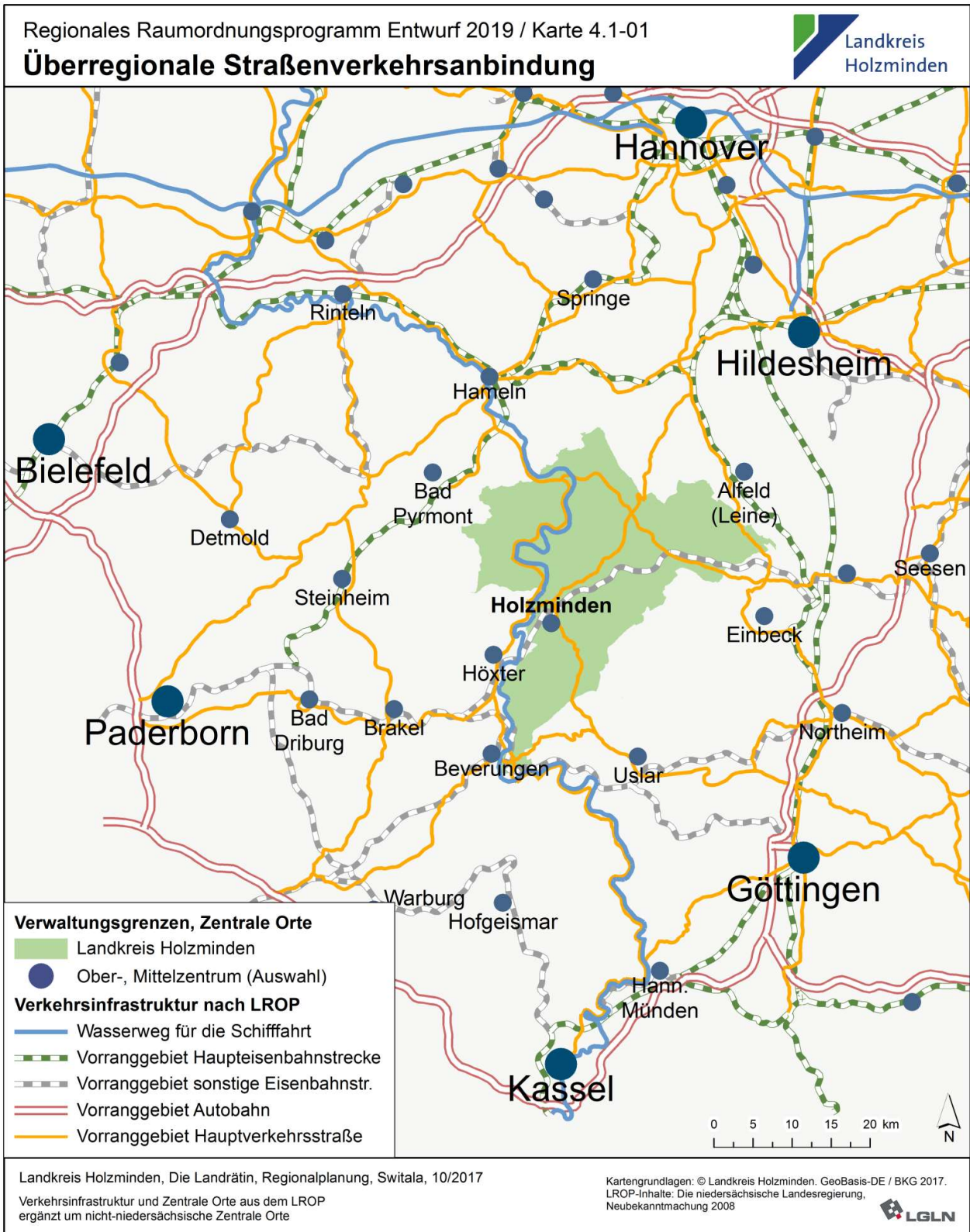
4.1	Mobilität, Verkehr, Logistik	1
	Thematische Einleitung Mobilität, Verkehr und Logistik	1
4.1.1	Entwicklung der technischen Infrastruktur, Logistik	6
	Zu RROP 4.1.1 01 Vorbehaltsgebiet Güterverkehrszentrum.....	6
4.1.2	Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr....	7
	Schienenverkehr	7
	Zu RROP 4.1.2 01 Haupteisenbahnstrecke	7
	Zu RROP 4.1.2 02 Sonstige Eisenbahnstrecke	8
	Zu RROP 4.1.2 03 Vorranggebiet Bahnstation	9
	Zu RROP 4.1.2 04 Vorbehaltsgebiet Bahnstation	9
	Erläuterungskarte „Schienenverkehr“	10
	Öffentlicher Personennahverkehr	11
	Thematische Einleitung: Vorgaben zum Öffentl. Personennahverkehr (ÖPNV)	11
	Zu RROP 4.1.2 05 ÖPNV-Anbindungsstufen.....	13
	Zu RROP 4.1.2 06 ÖPNV Verknüpfungsfunktion	16
	Fahrradverkehr	16
	Überblick über die Planzeichen, thematische Einleitung	16
	Zu RROP 4.1.2 07 Radschnellverbindungen	18
	Erläuterungskarte „Vorranggebiet Radschnellverbindung“	20
	Zu RROP 4.1.2 08 Anbindung der touristischen Standorte	21
	Zu RROP 4.1.2 09 Kreisgrenzen überschreitende Anbindung	21
	Verknüpfungspunkte	21
	Thematische Einleitung: Vorgaben für Verknüpfungspunkte.....	21
	Zu RROP 4.1.2 10 Anknüpfung Bus – Bahn	23
	Zu RROP 4.1.2 11 Fahrradfreundlichkeit	23
4.1.3	Straßenverkehr.....	24
	Systematische Zuordnung der Straßen/-planungen zu den Planzeichen	24
	Zu RROP 4.1.3 01 Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung.....	28
	Zu RROP 4.1.3 02 und 03 Ausbauvorhaben an Hauptverkehrsstraßen	29
	Zu RROP 4.1.3 04 Straße von regionaler Bedeutung	30
	Zu RROP 4.1.3 05 Ausbauvorhaben an Straßen von regionaler Bedeutung.....	31
	Erläuterungskarte „Überörtliche Straßen“	32
4.1.4	Schifffahrt, Häfen	33
	Zu RROP 4.1.4 01 Weserschifffahrt.....	33
	Zu RROP 4.1.4 02 und 03 Fährverbindungen.....	33

4.3	Sonstige Standort- und Flächenanforderungen.....	35
4.3.1	Altlasten.....	35
	Zu RROP 4.3.1 01 Altlasten.....	35
4.3.2	Abfallentsorgungsanlagen.....	37
	Thematische Einleitung.....	37
	Zu RROP 4.3.2 01 Reduzierung des Flächen- und Verkehrsbedarfs	39
	Zu RROP 4.3.2 02 Vorranggebiete Abfallbeseitigung/ Abfallverwertung	39
	Zu RROP 4.3.2 03 Vorbehaltsgebiete Abfallbeseitigung/ Abfallverwertung.....	40
	Zu RROP 4.3.2 04 Deponien in der Nachsorgephase.....	40
	Erläuterungskarte „Abfallentsorgung“	41
4.3.3	Sperrgebiete	42
	Zu RROP 4.3.3 01 Sperrgebiet.....	42
		43

*Hinweis: Das Kapitel „4.2 Erneuerbare Energieerzeugung und Energieinfrastruktur“ (inkl. **Windenergie**) befindet sich **in einer separaten Datei**. Die Unterlagen zu diesem Kapitel sind sehr umfangreich. Deshalb wird dieses Kapitel in eine eigene Datei ausgegliedert, um die Dateiumfänge handhabbar zu halten.*

4.1 Mobilität, Verkehr, Logistik

Thematische Einleitung Mobilität, Verkehr und Logistik



Die Karte zeigt Vorranggebiete des Landesraumordnungsprogramms.
Nicht alle gesicherten Straßen- und Schienenverbindungen sind derzeit unter Verkehr.

Richtlinien für die integrierte (Verkehrs-)Netzgestaltung (RIN)

Die RIN sind ein technisches Regelwerk, an dem sich in Deutschland die strategische Entwicklung der Verkehrsnetze orientiert. Folgende Abschnitte sind direkt übernommen.

Zweck, Inhalt und Anwendungsbereich der RIN

Die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) greifen die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit der zentralen Orte auf und leiten die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze aus der zentralörtlichen Gliederung ab.

Die RIN behandeln die Gestaltung der Verkehrsnetze einschließlich der Linienangebote des öffentlichen Personenverkehrs. Die RIN bilden eine methodische Planungshilfe für die integrierte Verkehrsnetzplanung, in der die relevanten Aspekte der Raum- und Umweltplanung einbezogen sind. Diese Arbeitsschritte finden Eingang in

- Bedarfspläne (Bund, Länder)
- Verkehrsentwicklungspläne,
- Einzelverkehrspläne wie Nahverkehrspläne,
- Landesentwicklungsprogramme und Raumordnungs-/Regionalpläne.

Die RIN behandeln folgende Bereiche des Verkehrs:

- Kfz-Verkehr,
- öffentlicher Personenverkehr (Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus etc.),
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr.

Grundsätze für die Netzgestaltung

Erreichbarkeiten beeinflussen die Lagegunst von Räumen sowie deren strukturelle Entwicklungschancen als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Dabei sind die Wirkungen der Verkehrsnetze auf den Wettbewerb der Regionen zu berücksichtigen. Durch die Verkehrssysteme können die lagebedingten Rahmenbedingungen zwar nicht kompensiert, aber die Erreichbarkeiten von Räumen verbessert werden. Die Verkehrsnetzplanung ist somit ein Instrument zur Unterstützung raumordnerischer und regionalplanerischer Ziele. Sie kann sowohl die Entwicklungshemmnisse von Räumen mindern und deren Entwicklungschancen fördern als auch zur Entlastung von Räumen beitragen.

Die Ziele der Raumordnung und der Verkehrsnetzplanung sind über das System der zentralen Orte eng verzahnt. Verkehrsnetze unterstützen die zentralen Orte in der Wahrnehmung der Versorgungsfunktion für ihren Versorgungsbereich. Gleichzeitig ermöglichen die Verkehrswege den Leistungsaustausch zwischen zentralen Orten im Sinne einer Austauschfunktion. Damit stärken die Verkehrsnetze das Konzept der „dezentralen Konzentration“ und das polyzentrische Siedlungssystem.

Die Verkehrsnetzgestaltung soll auch zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen. Diese ist gekennzeichnet durch soziale Verträglichkeit, ökonomische Effizienz und ökologische Tragfähigkeit.

Die Ziele der Raumordnung und Verkehrsnetzplanung sollen möglichst mit den geringsten Kosten und möglichst wenig negativen Folgewirkungen für die Allgemeinheit erreicht werden.

Verbindungen zwischen und zu zentralen Orten: Zielgrößen für die Erreichbarkeit

Das Raumordnungsgesetz (ROG) benennt als eine Leitvorstellung die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen. In der Tabelle 1 sind aus darauf basierenden Vorgaben der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) konkrete Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von den Wohnstandorten aus angegeben.

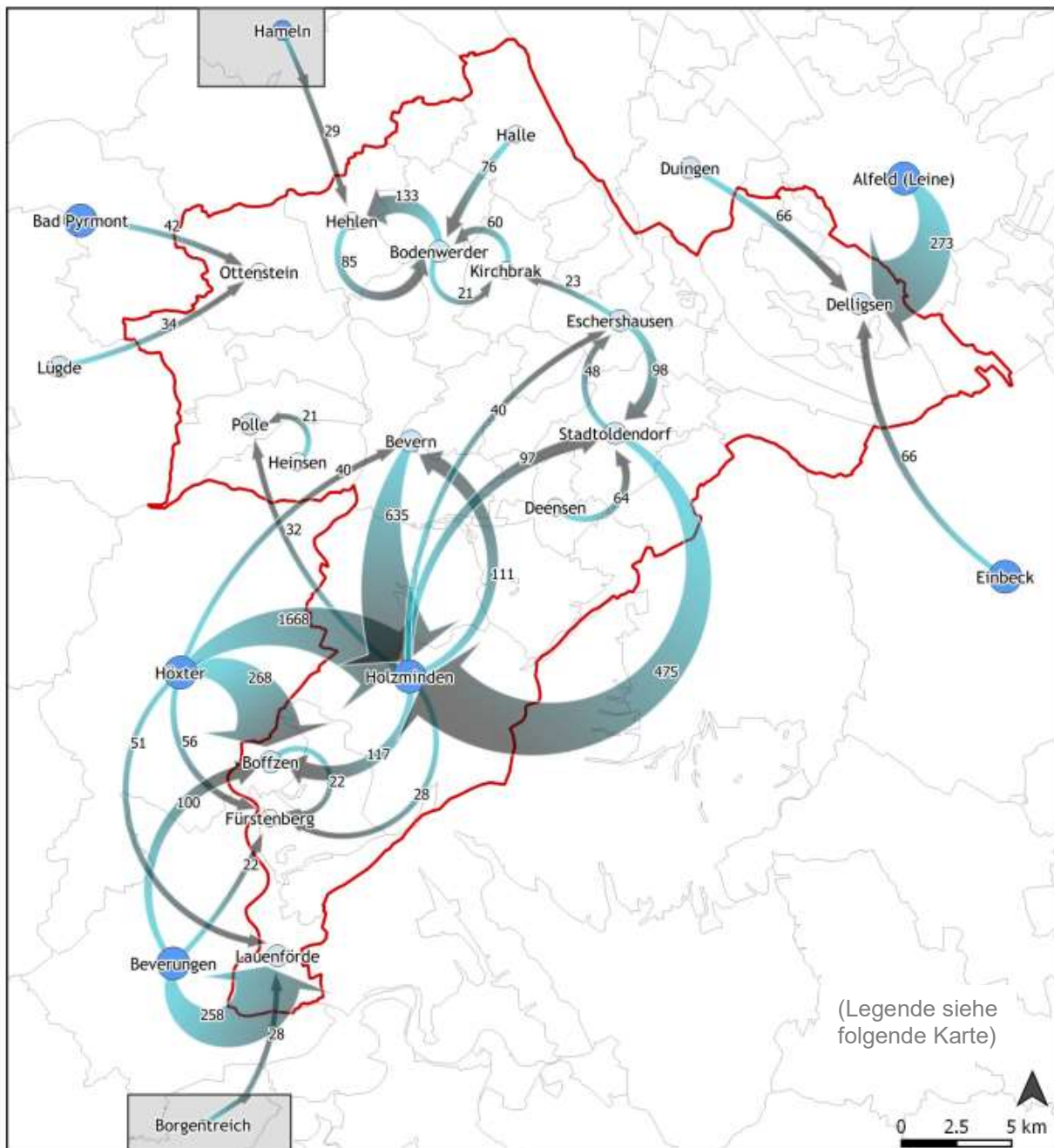
Zentraler Ort	Reisezeit in Minuten von den Wohnstandorten	
	mit dem Pkw	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 20	≤ 30
Mittelzentren	≤ 30	≤ 45
Oberzentren	≤ 60	≤ 90

Die Zielgrößen enthalten die Zu- und Abgangszeiten und gelten für Zeiten geringer Verkehrsnachfrage. Durch die Einhaltung dieser Zielgrößen soll die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit zentralen Einrichtungen sichergestellt werden. Die Zielgrößen für die Erreichbarkeit geben Hinweise auf mögliche raumordnerische Defizite oder auf Defizite in der Verkehrserschließung, sie stellen aber im Rahmen der Netzgestaltung gemäß dem Konzept der RIN kein eigenständiges Qualitätskriterium dar.

Beschäftigten-Pendelverflechtungen

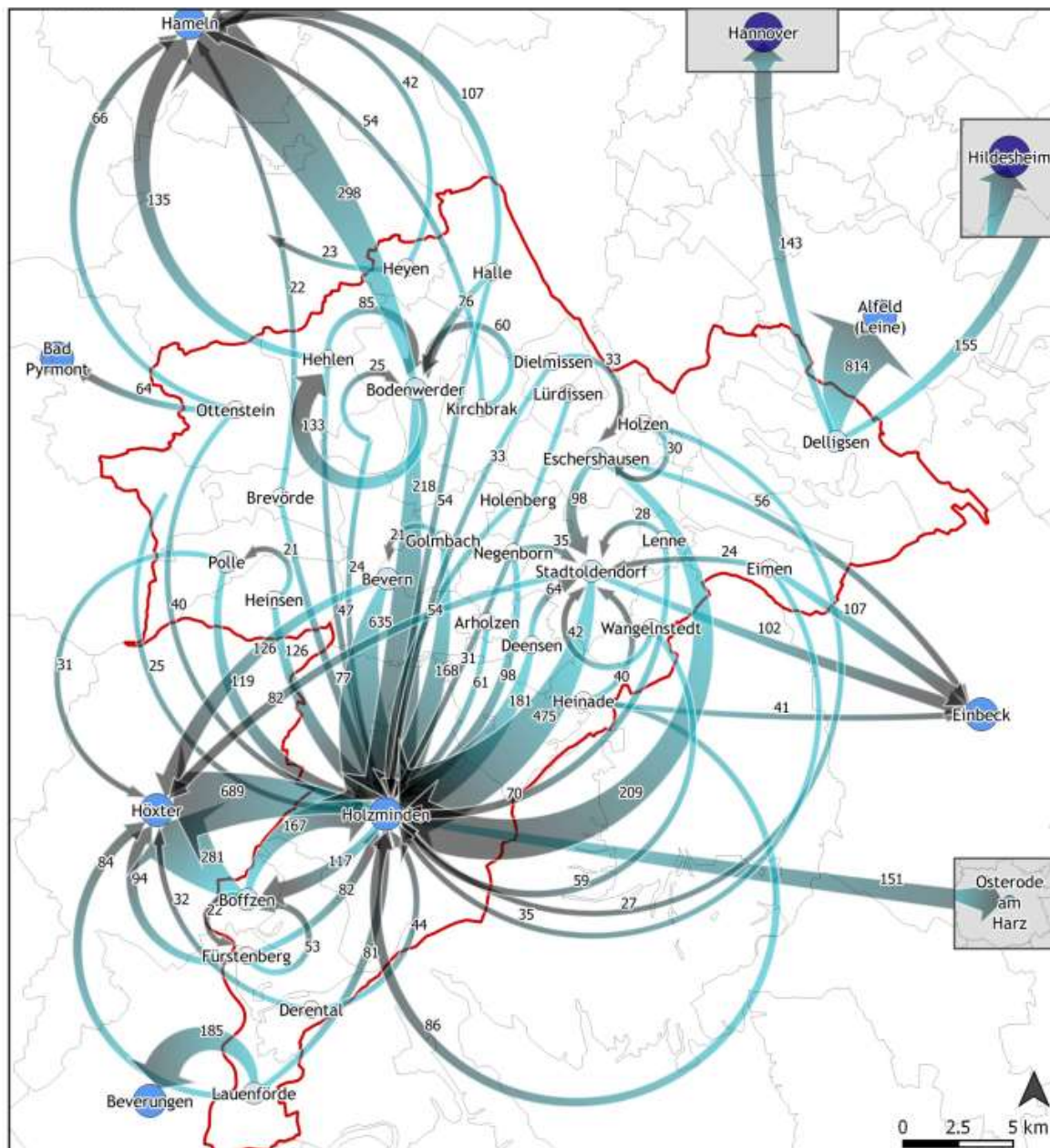
Karte zu den einpendelnden Beschäftigten

je Gemeinde die jeweils 3 stärksten Beziehungen mit über 20 Personen



Karte zu den auspendelnden Beschäftigten

je Gemeinde die jeweils 3 stärksten Beziehungen mit über 30 Personen



→ Pendelrichtung vom Wohn- zum Arbeitsort mit Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Landkreis Holzminden

Gemeinden

Zentralität



Oberzentrum



Mittelzentrum



Grundzentrum



kein zentraler Ort

verwendete Datengrundlagen:
Pendlerdaten Landkreis Holzminden (2015)
aus der Beschäftigungsstatistik der
Bundesagentur für Arbeit
Verwaltungsgebiete 1:250.000
Stand 31.12.2015,
© GeoBasis-DE / BKG (2017)



Landkreis
Holzminden

4.1.1 Entwicklung der technischen Infrastruktur, Logistik

Zu RROP 4.1.1 01 Vorbehaltsgebiet Güterverkehrszentrum

Ziel und LROP-Vorgabe

Güterverkehrszentren dienen als verkehrsgünstig gelegener Standort für Betriebe und Dienstleister des Transport- und Logistikbereiches.

Das LROP gibt vor, dass mittel- bis langfristig „auch in Räumen mit geringerem Güterverkehrsaufkommen“ Vorranggebiete Güterverkehrszentren zu sichern sind (LROP 4.1.1 03 Satz 7). Das Güterverkehrsaufkommen im Landkreis Holzminden ist jedoch im Landesvergleich so gering, dass diese Festlegung nach Rücksprache mit der oberen Landesplanungsbehörde hier nicht greift. Somit ist der Landkreis Holzminden von dem LROP-Ziel nicht betroffen.

Perspektivischer Entwicklungsauftrag

Regionale Logistik-Infrastrukturen für den Landkreis können unabhängig von Landesvorgaben forciert werden. Raumordnerische Festlegungen sichern nicht nur eine derzeitige Flächennutzung, sondern definieren auch eine gewünschte Entwicklungsrichtung. Diese Entscheidung ist jedoch noch nicht endabgewogen. Um den Fachplanungen und der Bauleitplanung die Möglichkeit offen zu halten, die Fläche alternativ mit einer Nutzung von höherem Belang zu beplanen, wird dieser Entwicklungsauftrag im RROP als Grundsatz formuliert und durch ein Vorbehaltsgebiet räumlich umgesetzt.

Kriterien

Für einen GVZ-Standort spielen im Allgemeinen u.a. folgende Kriterien eine Rolle:

- Regional ausreichender Bedarf an der Bündelung von Güterverkehrs- und Logistikinfrastruktur und –dienstleistungen,
- ausreichende Flächengröße für Betriebe, Verladung etc.,
- topographische Eignung der Fläche,
- leistungsfähige Straßenanbindung,
- Anbindung an mindestens einen weiteren Verkehrsträger, v.a. Schiene, über ein Terminal des kombinierten Verkehrs,
- günstige Lage innerhalb der Region und zu überregionalen Anschlüssen.

Standortbestimmung

Der Standort wurde anhand bauleitplanerischer Grundlagendaten sowie in Fachgesprächen zum RROP-Entwurf, zu denen die Bauamtsleitenden und Hauptverwaltungsbeamten sowie die Kreistagsabgeordneten eingeladen waren, hergeleitet. Der Standort wird derzeit für ein interkommunales Gewerbegebiet diskutiert. Es soll unmittelbar am Knotenpunkt der beiden kommenden Ortsumfahrungen der Bundesstraßen B 64 und B 240 liegen. Die benachbarte Schienentrasse über Eschershausen und Bodenwerder wird raumordnerisch gesichert (RROP 4.1.2 02), auch um perspektivisch ein Angebot für den Kombinierten Ladungsverkehr (per Straße und Schiene) im nördlichen Landkreis zu ermöglichen.

4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr

Schienenverkehr

Zu RROP 4.1.2 01 Haupteisenbahnstrecke

Übernahme aus dem LROP

Beide Strecken sind als Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke im LROP festgelegt. Sie müssen mit derselben Einstufung ins RROP übernommen werden.

Diese Strecken verbinden den Landkreis mit den Oberzentren Paderborn, Göttingen und Hannover (via Kreiensen) und übernehmen somit eine wichtige Funktion für die Daseinsvorsorge (siehe RROP 2.2.2 06 Ober- und Mittelzentren). Auch wenn die nötigen Maßnahmen nicht im direkten kommunalen Einflussbereich liegen, bestehen Möglichkeiten, durch Zusammenarbeit mit den Verantwortungsträgern diese Verkehrsverbindungen zu verbessern.

Anbindung an die überregionalen Netze

Zur Attraktivität des Landkreises als Wohn-, Arbeits- und touristischer Standort trägt auch eine möglichst direkte und schnelle Anbindung an das überregionale Hochgeschwindigkeitsnetz und die umliegenden Oberzentren bei. Dazu ist es v.a. notwendig, die Zuverlässigkeit der Anbindung an die umliegenden Umsteigebahnhöfe zu sichern und zu verbessern. Auch bei der Konzessionsvergabe und Liniengestaltung sind ggf. Verbesserungen denkbar, z.B. durch eine abwechselnde Führung der Verbindung nach Kreiensen bis nach Seesen, um die Anzahl der Umstiege nach Braunschweig/ Berlin zu reduzieren.

Verbindung nach Kreiensen

Der Bahnhof Kreiensen ist wichtiger Anschlusspunkt an das höherrangige (Fern-) Schienennetz sowie an die Landes- und Bundeshauptstädte. Die Trasse dorthin ist abschnittsweise nur eingleisig. Dadurch können Verspätungen auch die Züge in anderer Fahrtrichtung verzögern. Insbesondere die Anschlussverbindungen in die Landeshauptstadt haben jedoch sehr knappe Umsteigezeiten. Dies ist gerade bei einer nicht stündlichen Verbindung verbesserungsbedürftig und verbindet den Landkreis nur unzureichend mit seinem Bundesland und der Bundeshauptstadt.

Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung sind z.B.

- Schließung der Taktlücken im heutigen Angebot und Verstetigung des Fahrplans (Studentakt)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Holzminden – Kreiensen durch z.B. einen Ausbau mit Begegnungsgleis.

Zu RROP 4.1.2 02 Sonstige Eisenbahnstrecke

Übernahme aus dem LROP

Die Bahntrasse stellte die Verbindung nach Nordwesten über Eschershausen und Bodenwerder in Richtung Hameln dar. Sie ist außer Betrieb, teilweise entwidmet und überplant, jedoch als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke im LROP verbindlich festgelegt. Diese Strecken sind in ihrer Zubringerfunktion zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

Derzeitige Nutzung

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat die Anlage zwischen Osterbrak und dem Bahnhof Vorwohle von Bahnbetriebszwecken freigestellt (d.h. entwidmet, Bescheid vom 22.05.2006), obwohl die Strecke auch damals im LROP als Vorranggebiet festgelegt war. Eine Beteiligung der Raumordnung ist im Freistellungsverfahren nicht vorgesehen. Zudem überbaute die Landesbehörde trotz Verstoß gegen das LROP die Trasse mit einem Kreisverkehr in Eschershausen.

Reaktivierungspotenzial

Teile der gesicherten Trasse sind jedoch noch potenziell für den Schienenverkehr nutzbar. Ein Teilstück der Verbindung Vorwohle-Emmerthal wurde bereits für den Schienengüterverkehr reaktiviert und wird für den Massengütertransport genutzt. Langfristig kann daher eine weitergehende Reaktivierung der Strecke als Option gesehen werden, insbesondere da der Bedarf an Schienengüter- bzw. -personenverkehr aufgrund veränderter Vorgaben bzgl. Klimaschutz und Ressourcenverbrauch wieder deutlich steigen kann. Diese Entwicklungsoption soll durch die RROP-Ziel festlegung offen gehalten werden und wäre ggf. abschnittsweise oder durch leichte Verschiebungen der Trasse umsetzbar.

Zur Option einer Wiederaufnahme der (Personennahverkehrs-)Verbindung Emmerthal–Bodenwerder hat sich der Landkreis Holzminden auch politisch bekannt (siehe Nahverkehrsplan 2016 S. 60). Zudem griff die Samtgemeinde die Option auf: „Die Samtgemeinde Bodenwerder-Polle spricht sich für die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Bodenwerder und Emmerthal und die Einrichtung eines Bahnhaltepunktes in der Samtgemeinde Bodenwerder-Polle aus.“ (Beschluss des Samtgemeinderates am 24.03.2022). Hierauf sollen konkrete Schritte der Verwaltung folgen, um die Möglichkeit einer Reaktivierung zu prüfen.

Zu RROP 4.1.2 03 Vorranggebiet Bahnstation

Die drei Bahnstationen des Landkreises befinden sich in der Kreisstadt Holzminden, in der zweitgrößten Stadt Stadtoldendorf sowie in Lauenförde im Südbereich des Landkreises. Sie erschließen damit bereits große Bevölkerungsschwerpunkte.

Die Bahnstationen schließen den Landkreis an zwei Linien des Nahverkehrsnetzes an und sichern die Verbindung zu umliegenden Oberzentren und zum Fernverkehr.

Zu RROP 4.1.2 04 Vorbehaltsgebiet Bahnstation

Diese Festlegung soll verhindern, dass eine Reaktivierung der Bahnstation durch Überplanung des Gebiets unmöglich gemacht wird. Ob jedoch eine Reaktivierung angestrebt werden soll, liegt in der Planungshoheit des Landes.

Der Nahverkehrsplan 2016 nennt die „Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte in Arholzen und Lenne“ als zukünftiges Angebot/ Handlungsfeld des Schienenpersonennahverkehrs (S. 59 f). Auch wenn dies die zuständigen Entscheidungsträger nicht binden kann, setzt die Aussage eine planerisch-politische Perspektive.

Eine Reaktivierung des Bahnhofs Lenne ist grundsätzlich auch aus Landessicht eine Option. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung nannte 2015 Lenne als potenziell zu reaktivierende Haltestelle. Jedoch seien diese „zwar positiv bewertet, können aber im heutigen Fahrplan noch nicht problemlos integriert bzw. aufgrund nötiger Infrastrukturmaßnahmen nur mittel- bis langfristig realisiert werden.“ (MW: Neue Haltepunkte für Niedersachsen 05/2015)

Die Strecke Emmerthal – Vorwohle ist unter RROP 4.1.2 02 und im LROP als Vorranggebiet gesichert. Bei einer Reaktivierung bietet sich Lenne-Vorwohle als Haltepunkt an und könnte z.B. Bodenwerder, Eschershausen und Hameln mit der Kreisstadt Holzminden verbinden.

Regionales Raumordnungsprogramm Entwurf 2019 / Karte 4.1-02

Schienenverkehr



Landkreis Holzminden, Regionalplanung, Switala, 12/2018

Kartengrundlagen: © Landkreis Holzminden (teilweise generalisiert). GeoBasis-DE / BKG 2017.
Straßennetz klassifiziert: Geofachdaten NLStBV © 2016.
Verwaltungsgrenzen: © Auszug aus den Geobasisdaten LGLN, 2016.
Daten der Bahnstrecken: RROP 2000 und LROP 2017



Öffentlicher Personennahverkehr

Thematische Einleitung: Vorgaben zum Öffentl. Personennahverkehr (ÖPNV)

Vorgaben zur Gestaltung des Netzes für den öffentlichen Personenverkehr

Aus: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), siehe Kapiteleinleitung.

„In einer integrierten Verkehrsnetzgestaltung sollten die Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrssystems durch die Gestaltung der Angebotsqualität im öffentlichen Personenverkehr und im Kfz-Verkehr ausgelotet werden. Dabei sollen der öffentliche Personenverkehr in seiner Wettbewerbsposition gestärkt und die systemübergreifende Nutzung beider Verkehrssysteme gefördert werden.

Durch die Integration der Raum- und Verkehrsplanung sollte der öffentliche Personenverkehr mit einer konzentrierten Siedlungsentwicklung um die Haltestellen systematisch gestärkt werden.

Der öffentliche Personenverkehr umfasst den Schienenpersonenverkehr der Eisenbahnen im Fernverkehr, Nahverkehr, den Schienenverkehr der U-Bahn, S-Bahn, Stadtbahn und Straßenbahn sowie den Buslinienverkehr. Zum öffentlichen Personenverkehr zählt auch der Bedarfsverkehr mit Rufbussen und Anrufsammeltaxen oder linienmäßig betriebener Nahverkehr mit Schiffen und Fähren.

Der öffentliche Personenverkehr soll insgesamt als integriertes Verkehrssystem entwickelt und betrieben werden. Darin werden die verschiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Personenverkehrs baulich, betrieblich und tariflich vernetzt. Die Linienangebote öffentlicher Verkehrsmittel sollen grundsätzlich in einem festen Fahrplankontakt betrieben werden. Zur Verbesserung der linienübergreifenden Verbindungsqualitäten sollen die Fahrpläne der Linienangebote zu einem integralen Taktfahrplan zusammengefügt werden. Systematisch organisierte integrale Taktfahrpläne haben auch auf Umsteigeverbindungen eine gute Nutzerakzeptanz.

In Räumen mit geringer Verkehrsnachfrage können öffentliche Verkehrsangebote häufig nur als Grundversorgung im Sinne einer Daseinsvorsorge betrieben werden. Für derartige Räume können Bedarfsverkehre mit Rufbussen oder Anrufsammeltaxen eine sinnvolle Ergänzung von Linienangeboten darstellen. Ebenso wird in diesen Räumen der öffentliche Personennahverkehr häufig in einem erheblichen Ausmaß aus der Schülerbeförderung entwickelt. Das dafür aufgebaute Fahrplanangebot sollte soweit möglich in ein integriertes Netz des öffentlichen Personenverkehrs einbezogen werden. Dabei ist ein Ausgleich zu suchen zwischen den Verpflichtungen aus der Schülerbeförderung und den finanziellen Möglichkeiten der Aufgabenträger.“

Raumstrukturelles Leitbild des Landkreises Holzminden (Auszüge)

„Durch die räumliche Konzentration von Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen werden insbesondere für Bewohner in der Fläche die Wege länger. Nicht alle aber können die damit verbundenen Anforderungen an die persönliche Mobilität allein bewältigen. Für nicht-automobile Bevölkerungsgruppen, zu denen zukünftig eine steigende Anzahl hochaltriger Menschen gehören wird, müssen die Mobilitätsangebote erweitert und die peripheren Orte bedarfsgerecht an die Versorgungszentren angebunden werden.

Die Aufgabe besteht darin, die Attraktivität, Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Personenverkehrs zu stärken. Dies soll erreicht werden, indem der Öffentliche Verkehr so entwickelt wird, dass

- eine möglichst optimale Anbindung an den Schienenfern- und –nahverkehr gesichert, die Taktsysteme von Schiene und Bus aufeinander abgestimmt und Parallelverkehre auf der Straße und der Schiene vermieden werden,
- flexible Mobilitätsangebote ausgebaut und ergänzt werden.

Neben dem Öffentlichen Personenverkehr sollte die Eigeninitiative der Bürgerinnen und Bürger zur Schaffung von Mobilitätsangeboten unterstützt werden, Beispiele wären Mitfahrangebote, Mitbringdienste bis hin zu Bürgerbussen.

Ein attraktiver, flexibler und leistungsfähiger Öffentlicher Personenverkehr entspricht nicht nur sozialen Bedarfen, sondern trägt auch zum Umweltschutz und dabei insbesondere zum Klimaschutz bei. (...)

Um nachhaltige räumliche Strukturen zu sichern und die Lebensqualität in der Region auch bei abnehmenden Einwohnerzahlen und engen finanziellen Handlungsspielräumen der öffentlichen Hand aufrechtzuerhalten, ist es erforderlich

- die Siedlungsexpansion zu begrenzen und gemäß der Nachhaltigkeitsstrategien des Landes und des Bundes die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr zu reduzieren, (...)
- die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs auszubauen, (...).“

Nahverkehrsplan des Landkreises Holzminden 2016 (Auszüge)

Überblick über Ziele der ÖPNV-Entwicklung

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Träger die ausreichende Verkehrsbedienung fest. Er bildet die Grundlage zur Umsetzung der verkehrlichen Ziele des Landkreises:

Als Handlungsfelder und Ziele des Aufgabenträgers nennt der Nahverkehrsplan (S. 56):

- „die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden.
- Neue Elemente des Nahverkehrsplans wie z.B. Mobilitätsmanagement bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Der Kreis wird auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen hinarbeiten.
- Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen, Abweichungen in Hinblick auf eine bedarfsgerechte Versorgung von bevölkerungsschwachen Gemeinden sind möglich.
- Der ÖPNV soll eine echte Alternative zum MIV bieten und ist entsprechend weiter zu entwickeln.
- Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren.
- Der Fahrplan soll zu einem integralen Taktfahrplan (ITF) für den Landkreis Holzminden ausgebaut werden. An wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.

- Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an die zentralen Orte angebunden werden.
- Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken.
- Für alle Ortsteile ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienung zu gewährleisten. Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen, soll aber ein Angebot von 15 Fahrtenpaaren pro Woche (Mo – Fr) nicht unterschreiten.
- Die Mindestbedienung muss auch in den Ferien gewährleistet sein.
- Busbahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen mit bedarfsgerechten Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und Pkw (P+R) ausgestattet werden. Sie sollen behindertengerecht gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen. Die Bahnhöfe Holzminden und Stadtoldendorf werden in den kommenden Jahren durch DB Station und Service beziehungsweise das Land Niedersachsen barrierefrei ausgebaut. Auch für den Bahnhof Lauenförde/ Beverungen ist ein entsprechender Ausbau erstrebenswert.“

Anbindungsqualität der Relationen: Grundprinzip der Stufen und Verkehrszeiten

Die Grundstruktur des ÖPNV-Angebots im Landkreis Holzminden sowie geforderte Bedienstungsstandards wurden mit dem Nahverkehrsplan 2016 politisch beschlossen. Diese Konzeption soll bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen berücksichtigt werden. Die Bedienstungsstandards im Nahverkehrsplan 2016 werden zwischen drei Verkehrszeiten differenziert:

- Hauptverkehrszeit = Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Montag bis Freitag
- Normalverkehrszeit = Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Montag bis Freitag sowie Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten
- Schwachverkehrszeit = übrige Zeit (v.a. abends)

Vorgaben zum Bedienstungsstandard (Takt im Verlauf der Woche und des Tages) trifft zunächst der Nahverkehrsplan. Konkrete Anforderungen definieren auf seiner Grundlage die Verträge mit den Leistungserbringern (Verkehrsunternehmen).

Mit Beitritt des Landkreises Holzminden zum Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) werden die Ziele der bisher eigenständigen Nahverkehrspläne harmonisiert und zu einem gemeinsamen Nahverkehrsplan zusammengeführt, welcher somit dann auch für den Landkreis Holzminden gilt.

Zu RROP 4.1.2 05 ÖPNV-Anbindungsstufen

Zu Satz 1

Begriffsdefinition „Anbindung der hochwertigsten Stufe“

Die Linienverbindungen sind in der Haupt- und Normalverkehrszeit mindestens im Stundentakt zu bedienen. Sie umfassen auch Angebote in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende. Genauere Vorgaben und Definitionen legen der Nahverkehrsplan und daraus abgeleitete Regelungen fest.

Erfasste Orte und Linien

Das Grundnetz der hochwertigsten Stufe verbindet

- die Grundzentren mit dem Mittelzentrum Holzminden sowie
- das Mittelzentrum Holzminden mit den Bahnhöfen, die keine direkte Schienen-Verbindung besitzen (Alfeld und Hameln).

Konkret sind dies die Relationen

- Holzminden – Boffzen – Lauenförde,
- Holzminden – Polle – Bodenwerder – Emmerthal (Bahnhof) – Hameln Bhf.,
- Holzminden – Bevern – Eschershausen – Delligsen – Alfeld Bahnhof sowie
- Eschershausen – Bodenwerder (– Hameln Bahnhof).

Die Aufteilung der einzelnen Relationen auf Linien und die Linienführung zwischen diesen Orten sind Gegenstand der konkreten Vergabe der Nahverkehrsleistungen.

Mittelpunkt des Netzes ist die Kreisstadt Holzminden mit dem Bahnhof als Verknüpfungspunkt. Bodenwerder und Eschershausen sollen neben der Kreisstadt zentrale Knotenpunkte im Liniennetz bilden (siehe Festlegung 4.1.3 02). Ihre Verbindung auf der hochwertigsten Stufe ermöglicht deutlich kürzere Reisezeiten zwischen dem östlichen und westlichen Teil des großen Kreisgebiets nördlich der Kreisstadt.

Stadtoldendorf als zweitgrößter Siedlungsschwerpunkt des Landkreises besitzt einen Bahnanschluss, der das Grundzentrum mit der Kreisstadt Holzminden und dem Fernverkehr (Kreiensen, Altenbeken) direkt und schnell verbindet.

Begründung der Relationen und Qualität

Die Grundzentren bilden die Bevölkerungsschwerpunkte im Landkreis. Durch eine ÖPNV-Anbindung der hochwertigsten Stufe an das Mittelzentrum werden die Angebote des Mittelzentrums für große Bevölkerungsteile effizient direkt erreichbar.

Nicht-zentrale bzw. kleinere Orte sind über eine niedrigere Bedienstufe an die zentralen Orte und das dortige ÖPNV-Angebot angeschlossen (siehe Grundangebot, Satz 3 dieser Festlegung). Sie könnten nicht die Nachfrage aufbringen, die den dichten Fahrplan dieser Stufe rechtfertigt.

Zu Satz 2

Begriffsdefinition „hochwertige Anbindung“

Die Linienverbindungen sind in der Hauptverkehrszeit mindestens im Stundentakt zu bedienen. Zu Schwachverkehrszeiten und am Wochenende können ggf. flexible Bedienformen eingesetzt werden. Genauere Vorgaben und Definitionen legen der Nahverkehrsplan und daraus abgeleitete Regelungen fest.

Erfasste Orte und Linien

Das hochwertige Grundnetz zweiter Ordnung verbindet

- Standorte zur Sicherung und Entwicklung von Wohn- oder Arbeitsstätten und
- das Grundzentrum Stadtoldendorf

jeweils mit einem benachbarten Grundzentrum, sofern die Anbindung nicht bereits durch das Netz der hochwertigsten Stufe sichergestellt ist.

Die Festlegung konkreter Relationen und die Linienführung sind Gegenstand der konkreten Vergabe der Nahverkehrsleistungen.

Begründung der Relationen und Qualität

Standorte zur Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten (siehe Festlegung 2.1.3 01) lassen aufgrund ihrer relativ großen Beschäftigten- bzw. Einwohnerzahlen einen größeren Bedarf an ÖPNV-Leistungen erwarten als andere nicht-zentrale Orte. Sie benötigen entsprechend eine hochwertige ÖPNV-Anbindung an nahegelegene zentralörtliche Angebote.

Stadtoldendorf ist nicht wie die übrigen Grundzentren durch eine ÖPNV-Anbindung der hochwertigsten Stufe angebunden. Durch den Schienenverkehr ist es zwar direkt an die Kreisstadt angebunden, jedoch nicht an den Norden und Osten (Eschershausen, Bodenwerder, Hameln etc.).

Eine entsprechende Busverbindung vervollständigt daher die Einbindung *sämtlicher* Grundzentren in das Busnetz des Landkreises Holzminden. Aufgrund der Bevölkerungsstärke Stadtoldendorfs rechtfertigt sich hier eine höherwertige Verbindung. Zudem sollte Eschershausen auch direkt an Stadtoldendorf als Verwaltungshauptsitz der gemeinsamen Samtgemeinde angebunden sein.

Zu Satz 3

Begriffsdefinition „Grundangebot“

Das Grundangebot/ Grundversorgungsnetz deckt

- den Schülerverkehr außerhalb der Hauptachsen sowie
- das Grundangebot in den Räumen mit sehr schwacher Nachfrage ab.

Dabei sollte das Grundangebot

- mindestens 15 Fahrten an den Werktagen pro Woche umfassen,
- ganztägig, also auch in Ferienzeiten, angeboten werden,
- bei tatsächlich höherem Bedarf diesem angepasst sein,
- durch normalen Linienverkehr oder flexible Bedienformen erfolgen.

Genauere Vorgaben und Definitionen legen der Nahverkehrsplan und daraus abgeleitete Regelungen fest.

Begriffsdefinition „Schulverkehr“

Das Schulverkehrsnetz ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet und ergänzt die Grundversorgung. Die Busse verkehren nur an Schultagen zu den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Linienführung ist auf die Wohnorte der Schüler/innen und Schulstandorte ausgerichtet.

Die genauen räumlichen und zeitlichen Bedarfe richten sich beim Schulverkehr nach den aktuellen Beförderungsansprüchen, Wohn- und Schulorten. Welches Angebot der Aufgabenträger der Schülerbeförderung bereitstellen muss, bestimmt sich auf Grundlage der Fachgesetze, Vorschriften usw. Daher kann dieser Teil des ÖPNV-Angebotes nicht durch die Raumordnung detaillierter bestimmt werden.

Erfasste Orte und Linien

Splittersiedlungen im Außenbereich nach § 35 BauGB gelten hier nicht als Ortsteile. Ggf. können nicht alle Ortsteile *direkt* angebunden werden. Das ÖPNV-Grundangebot kann ggf. als Zubringer zu einer Achse dienen, die in einen zentralen Ort führt.

Begründung der Relationen und Qualität

Das Grundversorgungsnetz sichert ein Mindestangebot des ÖPNVs. Die Möglichkeit, ohne individuelle Verkehrsmittel eigenständig mobil zu sein, ist zentraler Bestandteil der Daseinsvorsorge.

Durch das ÖPNV-Grundangebot sind die Daseinsvorsorgeangebote der Zentralen Orte ganzjährig auch für die Bevölkerung in kleinen Ortsteilen zu erreichen. Zu diesem Angebot zählen insbesondere Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Einkaufsmöglichkeiten, Bildung oder medizinische Versorgung. Zentrale Orte sichern zudem die Anbindung an den weiteren öffentlichen Nah- und Fernverkehr.

Beim Schulverkehr sind die Schüler/innen in der Regel auf diese Verbindungen angewiesen, sodass hier eine besondere Verpflichtung zu einem Schulverkehrsnetz als Teil der Daseinsvorsorge besteht.

Zu RROP 4.1.2 06 ÖPNV Verknüpfungsfunktion

Im Liniennetz des Landkreises Holzminden sollen die drei genannten Haltestellen als wichtige Verknüpfungspunkte herausragen. Sie bieten dann Umsteigemöglichkeiten zwischen mehreren Linien.

Die Umstiege sollen an diesen Stellen optimiert werden („Taktknoten“, siehe Nahverkehrsplan), so wie es in einem weiteren Schritt mit dem integralen Takt für das gesamte Verkehrsgebiet vorgesehen ist.

Fahrradverkehr

Überblick über die Planzeichen, thematische Einleitung

Neue RROP-Planzeichen: Radfahren im Alltag, nicht nur in der Freizeit

Parallel zur Teilaktualisierung 2022 des Landesraumordnungsprogramms (LROP) wurde auch der Planzeichenkatalog aktualisiert, den der Niedersächsische Landkreistag (NLT) den Regionalplanungsträgern als Arbeitshilfe zur Verfügung stellt. In diesem Katalog sind Planzeichen standardisiert beschrieben und können dadurch landesweit in den RROPs möglichst einheitlich verwendet werden. In diesem Katalog wurden zusätzliche Planzeichen im Themenbereich Radverkehr eingeführt, die die Sicherung von wichtigen Radwegeverbindungen im RROP deutlich vereinfachen.

Radverkehr wurde auf Landesebene und damit auch im RROP bisher v.a. touristisch betrachtet und als „Wanderweg“ zur landschaftsbezogenen Erholung (siehe Festlegung 3.2.3 06) eingeordnet. Radfahren ist jedoch mehr als ein Freizeitvergnügen, da es auch im Alltagsverkehr (für den Arbeitsweg, für Erledigungen etc.) eine immer größere Rolle spielt und spielen soll. Dies ist nicht nur für den Klimaschutz ein notwendiger Sichtweisenwechsel.

Durch die Einführung neuer Planzeichen stehen nun vier Planzeichen für die Sicherung und Entwicklung von Radwegeverbindungen für den Alltagsverkehr und/oder Freizeitverkehr standardisiert zur Verfügung:

Planzeichen für Radwegeverbindungen	1 Vorranggebiet Radschnell- verbindung	2 Vorbehalts- gebiet Radschnell- verbindung	3 Vorranggebiet Regional bedeutsamer Radweg	4 Vorranggebiet Regional bedeutsamer Wanderweg Radfahren
Alt/ neu	Neu	Neu	Neu	Alt
Funktion	Ermöglichen im Alltagsverkehr die schnelle Erreichbarkeit und Vernetzung der zentralen Orte und daran anliegenden Ortschaften; weisen einen gehobenen Ausbaustandard auf, der hohe Geschwindigkeiten ermöglicht		Verbindet z.B. Zentrale Orte, Arbeitsstätten-schwerpunkte, Bahnhöfe, Erholungs-standorte	Sichert die Erreichbarkeit und Vernetzung der Erholungs-gebiete, stärkt die region. Tourismusfunktion
Alltagsverkehr und/ oder Freizeitverkehr	Alltagsverkehr	Alltagsverkehr	Alltags- und Freizeitverkehr	Freizeitverkehr
Vorhandene und/ oder geplante Wege	Vorhanden oder konkret geplant	Vorgesehen bzw. gewünscht, noch nicht abgewogen	Vorhanden oder konkret geplant	Vorhanden
Entsprechung im Radverkehrs-konzept	Vorrang- und Hauptrouten	Vorrang- und Hauptrouten	Nebenrouten/ Verdichtungs-netz	Je nach Bedeutung
Einsatz im RROP	Festlegung 4.1.2 07	derzeit nicht, da auch die geplanten Ausbauten durch den Vorrang erfasst sind	derzeit nicht, da die relevanten Verbindungen durch Planzeichen 1 und 4 erfasst sind	Festlegung 3.2.3 06

Richtlinien zur Gestaltung des Radverkehrsnetzes

Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) dient bundesweit als Vorgabe für die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes (siehe Einleitung zum RROP-Kapitel 4.1 Verkehr). Sie treffen u.a. folgende Aussagen zur Infrastruktur für den Radverkehr:

Der Radverkehr soll im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch eine sinnvolle und konsequente Entwicklung des Wegenetzes für den Radverkehr gefördert werden. Insbesondere sollte durch geeignete Radverkehrswege das Radverkehrspotenzial auf Stadt-Umland-Verbindungen, das heißt im Entfernungsbereich über 10 km, erschlossen werden. In den unteren Entfernungsbereichen kann durch Verbesserung der Angebotsqualität für den Radverkehr der Radverkehrsanteil erhöht werden.

Verkehrswege für den Radverkehr verlaufen sowohl über Verkehrswege für den Kfz-Verkehr (auf der Fahrbahn bzw. auf einer Radverkehrsanlage entlang der Straße) als auch

über das öffentliche oder private Wegenetz (z. B. selbständige Radwege, Wirtschaftswege, Forstwege).

Die Ansprüche des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs in Bezug auf die Führung und die Ausbildung von Radverkehrswegen sind grundsätzlich unterschiedlich. Verbindungen des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs zwischen gleichen Quellen und Zielen können insofern gebündelt oder getrennt verlaufen.

Verkehrswege für den Radverkehr sollen eine sichere Befahrbarkeit von Strecken und Knotenpunkten gewährleisten. Weiterer Aspekt der Netzentwicklung ist die Minimierung des Kraftaufwandes (Umwege, Steigungen).

Bei Verbindungen für den Alltagsradverkehr ist das wichtigste Kriterium für die Angebotsqualität die Minimierung des Zeitaufwandes und bei Routen für den touristischen Radverkehr die Attraktivität der Wegeführung.

Radverkehrsnetze außerhalb und innerhalb bebauter Gebiete sollten gut miteinander verknüpft sein. Dies gilt auch bei Verbindungen, bei denen die Gebietskörperschaft oder die Straßenbaulast wechselt. Zudem soll das Netz für den Radverkehr grundsätzlich gut mit dem Netz des öffentlichen Personenverkehrs verknüpft und mit einer Zielwegweisung ausgestattet sein. Dies schließt das Abstellen von Fahrrädern an den Zugangsstellen sowie das zugehörige Serviceangebot mit ein.

Zu RROP 4.1.2 07 Radschnellverbindungen

Zielsetzung

Die Wege-Infrastruktur für den Radverkehr zu pflegen und weiter zu entwickeln ist unabdingbare Voraussetzung für die Stärkung des Fahrradverkehrs. Das Fahrrad hat als Verkehrsmittel gegenüber dem PKW-Verkehr und auch dem ÖPNV Vorteile durch Umweltfreundlichkeit, Flexibilität, gesundheitliche Chancen und sehr geringe Kosten. Diese Vorteile sind besonders für die Radwegeverbindungen bedeutsam, die dem Alltagsradverkehr dienen. Insbesondere für (z.B. berufliche) Pendelfahrten können hochwertige, sichere und schnelle Trassen das Fahrrad konkurrenzfähig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr machen.

Zur Sicherung und Weiterentwicklung des Radwegenetzes (siehe auch thematische Einleitung zum Kapitel Radverkehr) gehört vor allem

- der Bau von Lückenschlüssen und Netzverbesserungen,
- die Unterhaltung der Wege,
- die sinnvolle Vernetzung der Radwege-Abschnitte untereinander zu gut geführten und zusammenhängenden Routen und
- eine systematische, aktuelle und ausreichende Beschilderung (Leitsystem).

Daher bilden die Vorranggebiete in dieser Festlegung nicht den Status Quo des Netzes ab, sondern umfassen explizit auch Strecken, die noch beplant und ausgebaut werden sollen (raumordnerische Festlegung als Entwicklungsauftrag).

Herleitung der festgelegten Vorranggebiete/ Routen

Das Netz der Vorranggebiete Radschnellverbindung basieren auf dem Radverkehrskonzept für den Landkreis Holzminden. Es priorisiert die Radwege nach ihrer Bedeutung und gewünschten Qualität. Dabei umfasst es sowohl vorhandene als auch in Planung befindliche, geforderte oder empfohlene Radverkehrsanlagen; die Verbin-

dungen sind also bisher nicht durchgehend vom motorisierten Straßenverkehr entflochten.

Um das Netz der relevanten Alltagsradwege zu erstellen, ermittelte das Radverkehrskonzept zunächst ein Wunschliniennetz. Als Quellen und Ziele wurden neben den Grund- und Mittelzentren auch Schwerpunkte mit Arbeitsplatzkonzentrationen, Schulen etc. betrachtet, um den Bedarf von Schul- und Berufspendlern besonders zu berücksichtigen. Ebenso flossen Barrieren wie Bahntrassen und die Topographie ein. Wichtig war bei der Netzkonzeption auch das überregionale Netz. Berücksichtigt wurden neben den zentralen Orten der Nachbarlandkreise explizit auch Anschlüsse an die Routen benachbarter Radwegekonzepte, um unabhängig von Verwaltungsgrenzen den tatsächlichen Verkehrsbedarf abzubilden.

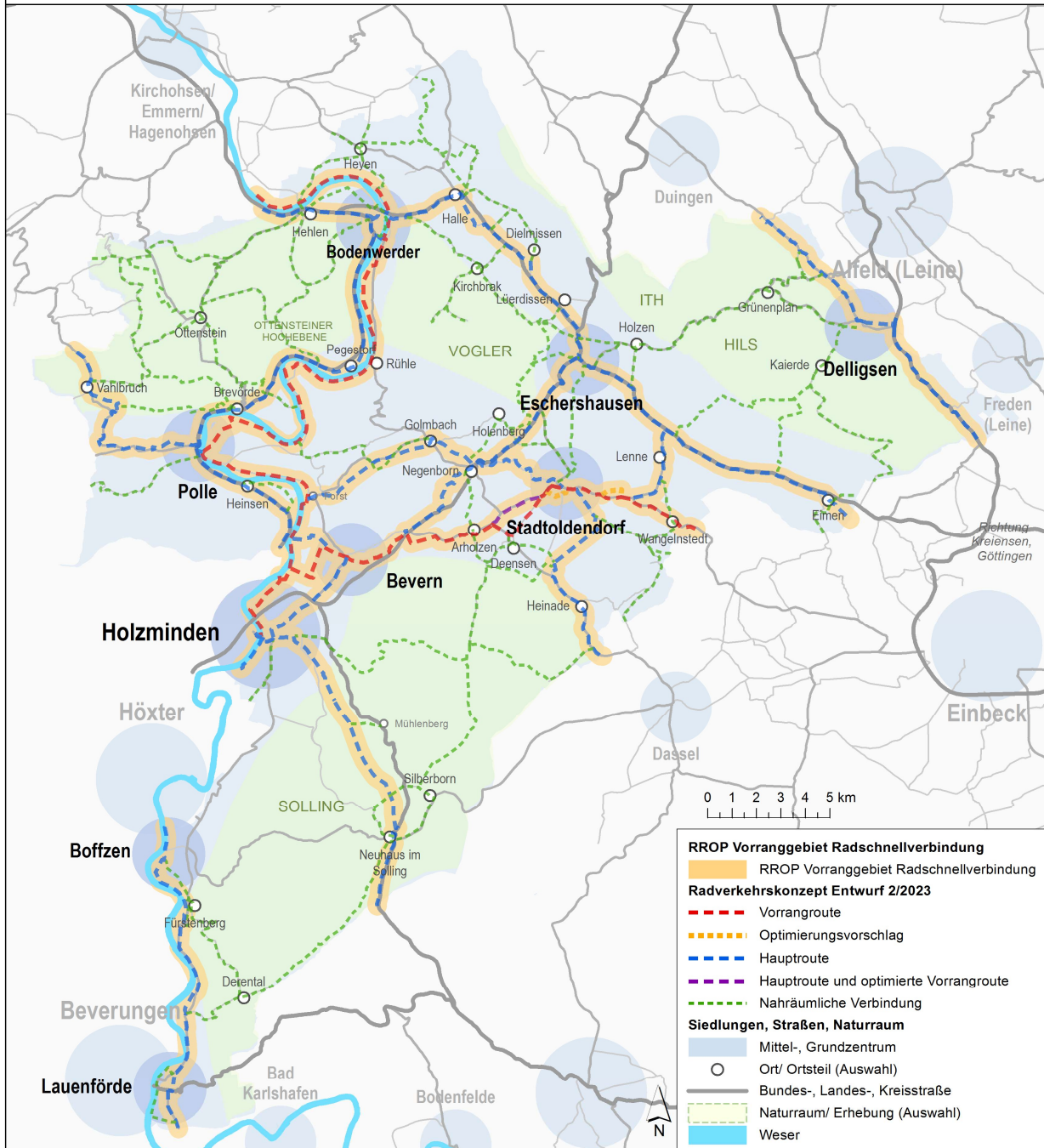
Die Wunschlinien wurden als Suchkorridore unter Berücksichtigung der Straßenklassifizierung und vorhandener Radfernwege auf das reale Radwege-, Straßen- und Wegenetz übertragen. Dabei wurden die Linien in ihrer Priorität gewichtet. Das Radverkehrskonzept unterscheidet dadurch im Ergebnis

1. Vorrangrouten, die die großen Radfernwege abbilden (Radweg Deutsche Einheit, Weser-Radweg und Europaradweg R1), mit hohem Ausbaustandard,
2. Hauptrouten, die zwei Vorrangrouten verbinden oder den Austausch zwischen benachbarten Zentralen Orten sicherstellen und gegenüber den Nebenrouten höhere Priorität beim Ausbau und der Unterhaltung besitzen, sowie
3. Nebenrouten als verdichtendes Basisnetz ohne besondere Priorisierung.

Aus raumordnerischer Sicht können die Vorrang- und Hauptrouten beide dem Planzeichen Radschnellverbindungen zugeordnet werden. Beide Kategorien sind sehr bedeutsam für die Verbindung Zentraler Orte und die überörtliche Erreichbarkeit. Dies trifft auf die Nebenrouten nicht zu, weshalb diese in der Abwägung nicht die Anforderungen an die raumordnerische Sicherung als Vorranggebiet Radschnellverbindung erfüllen. Die Vorranggebiete sind in der thematischen Erläuterungskarte „Vorranggebiet Radschnellverbindung“ grafisch dargestellt (siehe folgende Seite).

Das Radverkehrskonzept weist auch Optimierungsvorschläge zu den vorhandenen Vorrang- und Hauptrouten aus. Das RROP gibt diesen Optimierungen in der Abwägung den Vorzug, da diese Trassen konkret genug geplant sind und voraussichtlich in absehbarer Zeit auch umgesetzt werden.

Regionales Raumordnungsprogramm Entwurf 2023 / Karte 4.1.2 Radverkehr
Vorranggebiet Radschnellverbindung



Landkreis Holzminden, Regionalplanung, Schubert 02/2023,
Datengrundlage zum Verlauf der Radwegeverbindungen:
Radverkehrskonzept für den Landkreis Holzminden, Entwurf Stand 2/2023

Kartengrundlagen: © Landkreis Holzminden (teilweise generalisiert).
GeoBasis-DE / BKG 2017.
Straßennetz Geofachdaten NLSiBV © 2018 und Landesbetrieb Straßenbau NRW.
Verwaltungsgrenzen: © Auszug aus den Geobasisdaten LGLN, 2016.

Zu RROP 4.1.2 08 Anbindung der touristischen Standorte

Die Streckenführung überörtlicher Radwege soll nicht nur touristisch attraktiv sein und Landschaftserleben bieten, sondern auch die sichere Streckenüberwindung ermöglichen, wenn das Rad als Alternative zum PKW und ÖPNV genutzt wird.

Daher muss z.B. zwischen Landschaftserleben und Effizienz/ Direktheit abgewogen werden, sobald die Route entweder z.B. durch ein Gewerbegebiet oder alternativ durch ein ruhiges begrüntes Wohngebiet mit längerer Strecke geführt werden könnte.

Idealerweise berücksichtigt das ausgewiesene Radwegenetz sowohl eine touristische Streckenführung (z.B. zertifizierte Radfernrouen) als auch ein Radschnellnetz.

Zu RROP 4.1.2 09 Kreisgrenzen überschreitende Anbindung

Verwaltungsgrenzen spielen im Alltagsleben der Bevölkerung eine untergeordnete Rolle. Fahrten zur Arbeit, zu Schulen, medizinischer Versorgung oder Einkaufsmöglichkeiten sind nicht mehr an Gemeinde- oder Landkreisgrenzen gebunden. Die Mobilitätsziele richten sich eher nach der Verfügbarkeit und Qualität des Angebotes und der verkehrlichen Erreichbarkeit.

Der Ausbau der Radwegeinfrastruktur soll daher im Sinne der Nachfrage auch kreisgrenzen überschreitend geplant und möglichst kooperativ umgesetzt werden. Eine enge Abstimmung mit den benachbarten Gebietskörperschaften ist für ein durchgehend angebundenes, attraktives und schlüssiges Wegenetz unverzichtbar.

Verknüpfungspunkte

Thematische Einleitung: Vorgaben für Verknüpfungspunkte

Vorgaben zur Gestaltung von Verknüpfungspunkten

Aus: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

Verknüpfungsbedeutung

„In den Verknüpfungspunkten werden Verkehrswege eines Verkehrssystems oder verschiedener Verkehrssysteme zusammengeführt. Die Lage und Gestaltung der Verknüpfungspunkte sollen ihre funktionsgerechte Nutzung sicherstellen.

Dies gilt für die verkehrlichen und nicht verkehrlichen Funktionen (...), die in der Regel einander bedingen. Soziale Sicherheit oder Annehmlichkeit beim Warten lassen sich häufig erst durch eine adäquate nicht verkehrliche Nutzung erreichen.

Lage von Verknüpfungspunkten

Durch die Lage der Verknüpfungspunkte soll eine gute Nutzerakzeptanz erreicht werden. Daher sind Verknüpfungspunkte für den werktäglichen Pendlerverkehr in wohnortnaher Lage vorteilhaft.

Park+Ride-Anlagen (P+R): Die Verknüpfung zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Personenverkehr soll auf Bahnhöfen und Haltestellen konzentriert werden, die über eine leistungsfähige und umfeldverträgliche Anbindung sowie ausreichende Parkmöglichkeiten verfügen. Insofern bieten sich häufig dezentrale oder periphere Standorte an. Diese können hinsichtlich der sozialen

Sicherheit allerdings problematisch sein. Die Nutzung der P+R-Anlagen sollte durch eine gezielte Verkehrsinformation und geeignete Zielführung unterstützt werden.

Bike+Ride-Anlagen (B+R): Die Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem öffentlichen Personenverkehr sollte an einer großen Zahl von Haltestellen und Bahnhöfen möglich sein.

Umsteigehaltestellen: Umsteigepunkte öffentlicher Verkehrsmittel sollten soweit möglich eine Konzentration verschiedener Umsteigebeziehungen mit kurzen Übergangszeiten bieten. Sie sollen deshalb möglichst in zentraler Lage angeordnet werden.

Qualitätsanforderungen und Gestaltungsgrundsätze

Unabhängig von der Art der verknüpften Verkehrssysteme gelten folgende generelle Qualitätsanforderungen:

- kurze und komfortable Wege zwischen den Verkehrsmitteln,
- bei unvermeidbaren längeren Wegen möglichst Witterungsschutz,
- hindernisfreie Wege mit der Möglichkeit, Gepäck bequem zu transportieren (gegebenenfalls Unterstützung bei der Gepäckbeförderung),
- Schutz gegen Diebstahl und Vandalismus durch geeignete Möglichkeit, Fahrzeuge abzustellen und Gepäck aufzubewahren,
- Förderung der sozialen Sicherheit durch Einsehbarkeit und ausreichende Beleuchtung (Vermeidung von Angsträumen),
- uneingeschränkte Benutzbarkeit für mobilitätsbehinderte Personen (z. B. Bordsteinabsenkungen, taktile Elemente).

Verknüpfungen im öffentlichen Personenverkehr sollten betrieblich optimiert werden, um kurze Wartezeiten beim Übergang zu erreichen (integrale Taktfahrpläne). Außerdem empfiehlt sich eine organisatorische und tarifliche Optimierung, um Verlustzeiten beim Wechsel des Verkehrsmittels gering zu halten.“

Fußgängerverkehr

Aus: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, siehe thematische Einleitung 4.1)

„Der Fußgängerverkehr tritt sowohl als alleiniges Verkehrsmittel als auch in Kombination mit einer Fahrt im Pkw-Verkehr oder öffentlichen Personenverkehr auf. Er kann im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung u. a. gefördert werden durch

- kurze, barriere- und umwegfreie Wege zu alltäglichen Zielen wie Arbeitsstätten, Ausbildungsstätten und Kindergärten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen und Haltestellen,
- angemessene Verdichtung im Einzugsbereich der alltäglichen Ziele, vor allem von Haltestellen,
- verkehrliche und soziale Sicherheit sowie
- attraktive und ausreichend breite Gehwege.

Ein attraktives Fußwegenetz ist darüber hinaus gekennzeichnet durch engmaschige, zusammenhängende Gehwege, möglichst kurze Unterbrechungen der Fortbewegung (z.B. Querungshilfen, kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen) sowie möglichst geringe Beeinträchtigungen durch Kfz-Verkehr (Abgase, Lärm) oder Radverkehr.

Das Netz für den Fußgängerverkehr soll barrierefrei gestaltet sein (vgl. Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)).“

Zu RROP 4.1.2 10 Anknüpfung Bus – Bahn

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für überregionale Reisen ist deutlich attraktiver, wenn die Bahnhöfe möglichst direkt per Bus zu erreichen sind und wenig Zeitverlust bei den Übergängen entsteht. Daher sollten die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen sowie ihre zeitliche Taktung möglichst gut aufeinander abgestimmt sein.

Der Nahverkehrsplan analysiert die derzeitige Systemverknüpfung zwischen Bussen und Bahnen wie folgt: „Keine der Regionalbuslinien im Landkreis erfüllt eine Zubringerfunktion zur Schiene. Übergangsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn bestehen zwar an allen drei Bahnstationen (Holzminden, Stadtoldendorf, Lauenförde-Beverungen) im Landkreis Holzminden. Jedoch sind die aktuellen Fahrpläne von Bus und Bahn nicht aufeinander abgestimmt. Häufig entstehen für die Fahrgäste längere Wartezeiten zwischen den Ankunftszeiten der Busse und den Abfahrtszeiten der Bahnen.“ (NVP 2016 S. 27).

Idealerweise bilden Bus- und Schienenverkehr ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz. Das feingliedrige Fahrplan- und Liniensystem des ÖPNV muss jedoch diverse andere Rahmenbedingungen möglichst gut in Einklang bringen (z.B. Schulanfangszeiten, Kosten, Linienumlaufzeiten, aufgeteilte Trägerschaft/ Vergabebündel etc.). Daher sind nutzerfreundliche Verknüpfungen ein anzustrebendes Ideal unter mehreren. Die Optimierung der Anschlüsse kann daher nur als Grundsatz Berücksichtigung finden.

Zu RROP 4.1.2 11 Fahrradfreundlichkeit

Die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Fahrrad sowie ausreichende Abstell- und Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern sind unabdingbar, um die Kombination von Rad und Bahn/Bus attraktiver zu machen.

Genutzt wird diese Verkehrsträgerkombination z.B.

- touristisch, um Streckenabschnitte einer Fahrradtour zu überbrücken, oder
- für die Fahrt vom/ zum Bahnhof z.B. im Berufsverkehr.

Möglichkeiten, die Fahrradfreundlichkeit zu erhöhen, bestehen z.B.

- bei der Umgestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen,
- in den Tarif- und Beförderungsbedingungen,
- im Marketing sowie
- bei der Anschaffung und Ausstattung von Fahrzeugen.

Fahrradfreundliche Mobilität bietet der Region viele Vorteile; sie

- bietet Chancen für die Tourismuswirtschaft,
- ist umweltfreundlich und klimaschonend und
- vereinfacht vielen Menschen die gesellschaftliche Teilhabe (siehe RROP-Kapitel 1.1).

4.1.3 Straßenverkehr

Systematische Zuordnung der Straßen/-planungen zu den Planzeichen

Vorgaben

Der größte Teil dieser Festlegungen stellt die vorhandenen Bundes- und Landesstraßen dar. Dabei ist keine eigenständige Entscheidung durch den Landkreis Holzminden möglich, denn diese Trassen müssen aufgrund ihrer per Definition übergeordneten Bedeutung (Bundes- und Landesebene) ohne Abwägungsmöglichkeit in das RROP übernommen werden). Es besteht jedoch die Möglichkeit, im RROP ergänzend einzelnen Straßen eine regionale Bedeutung zuzuordnen.

Die Festlegungen im RROP dienen auch der Sicherung von Trassen für zukünftige Ortsumfahrungen. Diese Trassen raumordnerisch zu sichern, erfordert eine detaillierte Abwägung, da sich die verschiedenen übergeordneten Vorgaben teilweise widersprechen. Trassen für Ortsumfahrungen werden sowohl im Bedarfsplan zum Bundesverkehrswegeplan als auch im Landes-Raumordnungsprogramm verbindlich vorgegeben. Das LROP ist jedoch stellenweise uneindeutig und auch stark veraltet (weder für Bevern noch für Eschershausen Nordost sind die Ortsumfahrungen im LROP aufgenommen worden).

Daher muss für das RROP bei jeder vorgesehenen Ortsumfahrung im Einzelnen abgewogen werden, welche der Vorgaben dem Sachstand bzw. der beabsichtigten Steuerungswirkung am ehesten entspricht (siehe auch Abschnitt „Verhältnis von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen“).

Unterscheidung der vier Planzeichen

Die im RROP festgelegten Straßenverbindungen umfassen Straßen mit regionaler und mit überregionaler Bedeutung. Außerdem lassen sich die Festlegungen jeweils in Vorrang- und Vorbehaltsgebiete unterscheiden:

- Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung,
- Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung,
- Vorranggebiet Straße mit regionaler Bedeutung,
- Vorbehaltsgebiet Straße mit regionaler Bedeutung.

Eine überregionale Bedeutung wird abschließend durch das LROP bzw. den Bundesverkehrswegeplan vorgegeben.

Systematik zur Zuordnung der Straßen und Ortsumfahrungen

Je nach Bedeutungsstufe (überregional/ regional/ örtlich) und Realisierungsgrad (vorhanden/ im Bau/ fest geplant/ grob geplant) können die Straßentrassen systematisch kategorisiert werden. Die sich daraus ergebende Zuordnung zu den Planzeichen und RROP-Festlegungen zeigt folgende Übersicht.

Raumordn. Kategorie	Überregionale Bedeutung (Hauptverkehrsstraße)	Regionale Bedeutung
Vorrang (Ziel)	Festlegung 4.1.3 01 (vorhandene Hauptstraßen) Vorhandene Bundesstraße ¹⁾ ... sofern nicht als LROP-Ziel durch Festlegung 4.1.3 04 erfasst ⁸⁾ Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße aus dem LROP ²⁾ ... sofern noch nicht durch eine Ortsumfahrung ersetzt ⁵⁾ <i>(hier nur: im Bau/ vorhanden, vgl. 02)</i>	Festlegung 4.1.3 04 (vorhandene regionale Straßen) Vorhandene Landesstraße ⁷⁾ Regional besonders wichtige Kreisstraßenanbindung (regionale Ergänzung) Bundesstraße, die derzeit noch als Ortsdurchfahrt fungiert, aber deren ersetzende Ortsdurchfahrt bereits in Bau ist oder im LROP und BVWP vorgesehen ist ⁸⁾
	Festlegung 4.1.3 02 (fester geplante Ortsumfahrungen) Ortsumfahrung, die sich bereits in Bau befindet ³⁾ Ortsumfahrung, deren Bedarf im aktuellen BVWP festgelegt ist ⁴⁾ <i>(gemeint sind nur die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf) ⁵⁾</i> Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße aus dem LROP ²⁾ <i>(hier nur: in der Planung, vgl. 01)</i>	
Vorbehalt (Grundsatz)	Festlegung 4.1.3 03 (weitere geplante Ortsumfahrungen) Ortsumfahrung, deren Bedarf im aktuellen BVWP festgelegt ist <i>(gemeint sind nur die Maßnahmen im Weiteren Bedarf) ⁵⁾ ⁶⁾</i>	Festlegung 4.1.3 05 (weitere geplante regionale Str.) Grob geplante Ortsumfahrung, deren Bedarf nicht im aktuellen BVWP festgelegt ist

Erläuterungen und Quellenangaben

- 1) Die überregionale Bedeutung einer Bundesstraße erschließt sich bereits durch ihre faktische Widmung als Bundesstraße durch das Bundesverkehrsministerium, auch wenn sie im (hier veralteten) LROP nicht entsprechend gesichert sind.
- 2) LROP 4.1.3 02 1+2 „Die sonstigen Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung (...) sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße *festgelegt*.“
LROP 4.1.3 03 1: Die in der Anlage 2 festgelegten Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße sind in die RROP zu übernehmen und dort räumlich näher festzulegen.
Stellungnahme A-009-45 des Amtes für regionale Landesentwicklung (ArL): „Es ist somit nicht möglich, in den RROP zusätzliche Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße auszuweisen. (...). Es können nur die Straßen als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße festgelegt werden, die im LROP als solche festgelegt sind. Für alle anderen Straßen besteht die Möglichkeit diese als Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung festzulegen.“
- 3) Da sich diese Abschnitte bereits im Bau befinden, werden sie als Vorranggebiet aufgenommen. Ihre tatsächliche Bedeutung ist spätestens durch den Baubeginn bestätigt.
- 4) LROP 4.1.3 02 3: „Weitere Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz, insbesondere Ortsumgehungen und Straßenverlegungen, *deren Bedarf im Fernstraßenausbaugesetz festgelegt ist*, sind zur frühzeitigen Trassensicherung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festzulegen.“

- 5) Dass im LROP nur die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf gemeint sind, ging aus einer Rücksprache mit dem Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser hervor.
- 6) Stellungnahme A-009-48 des ArL: „Vorbehaltsgebiete Hauptverkehrsstraßen können im RROP ausnahmsweise ausgewiesen werden, wenn z.B. Ortsumgehungen im Bundesverkehrswegeplan (sofern im LROP dann als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße enthalten) im weiteren Bedarf enthalten sind, für die sich auf regionaler Ebene ggf. schon eine Linienführung abzeichnet und für die es aber noch keine abschließende raumordnerische Prüfung gegeben hat.“ (ArL ST A-009-48)
- 7) Stellungnahme A-155-08 der Niedersächs. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- 8) Maßgabe auf dem RROP-Genehmigungsschreiben des ArL: „(...) Im Bereich Eschershausen sind sowohl die bestehenden Ortsdurchfahrten B64/B240 als auch die planerisch gesicherten Trassen der Nordostumgehung Eschershausen (befindet sich bereits im Bau) als auch die Westumgehung Eschershausen (landesplanerisch festgestellt, Planfeststellung in Vorbereitung) als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festgelegt. Die Nordost- und die Westumgehung werden künftig die überregionale Anbindung des Raumes sicherstellen. Die bestehenden Ortsdurchfahrten werden zur Gemeindestraße herabgestuft, daher ist für den Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrten B64/B240 eine Ausweisung als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße nicht mehr hinreichend begründbar. Für eine dann innerörtliche Anbindung von Eschershausen an das überregionale Straßennetz ist aus diesen Gründen eine Festlegung als Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung geboten.“

Zur Aktualisierung der Linienführung von Ortsumfahrungen sagt LROP 4.1.3 03 2: „Soweit sich durch die Linienbestimmung abweichende Trassenführungen oder -querschnitte ergeben, sind diese bei der räumlich näheren Festlegung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zu berücksichtigen.“

Das Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Leine-Weser fordert in seiner Stellungnahme, die Nordostumfahrung Eschershausen lediglich als Vorbehaltsgebiet auszuweisen. Als Begründung wird das in diesem Punkt veraltete LROP angebracht, das die Nordostumfahrung in gar keiner Form berücksichtigt. Die Nordostumfahrung Eschershausen ist jedoch bereits im Bau, in der Trassenführung daher nicht mehr verschiebbar und würde sich in der raumordnerischen Abwägung daher durchsetzen. Sie wird daher im RROP als Vorranggebiet dargestellt.

Ist die *Ortsumgehung* bereits unter Verkehr, die *Ortsdurchfahrt* aber weiterhin im LROP als Vorranggebiet festgelegt (Bevern), wird auf die inzwischen obsoleute Sicherung der Ortsdurchfahrt verzichtet. Diese Abweichung von einem LROP-Vorranggebiet geschieht in Absprache mit dem ArL, da die Planung hier eindeutig veraltet ist (siehe auch Abschnitt „Vorgaben“).

Beispiele für die veralteten Vorgaben im LROP zeigt nebenstehender Ausschnitt aus der Erläuterungskarte. Der Verlauf des LROP-Vorranggebiets (breite rosa Linie im Hintergrund) entspricht in Bevern, Negenborn und Eschershausen West nicht mehr dem Stand der Planung bzw. dem tatsächlichen Straßenverlauf (Linien im Vordergrund).



Zuordnung und Abwägung der einzelnen Ortsdurchfahrten und -umgehungen

Im Folgenden wird jede Ortsumgehung sowie die Ortsdurchfahrt, die durch die Umgehung ersetzt wird/ wurde/ werden soll, einer Festlegung zugeordnet. Farblich markiert ist das für die Einordnung entscheidende (höchststrangige) Kriterium.

Ort, Umgeh./ Durchfahrt	Status	FNP	LROP	Bedarfsplan 2016 (BVWP)	Festlegung im RROP	Begründung	
Bevern	U	Befahrene Bundesstr.		nein	(abgeschlossen)	01 VR Hauptstr. vorhanden	unter Verkehr
	D	Befahrene Landesstr.		ja, im LROP	-	04 VR Regional, vorhanden	LROP 4.1.3 03 (2)
Eschers. Nordost	U	Im Bau	ja, im FNP	nein	Laufendes Projekt	02 VR Hauptstr., OU fest geplant	in Bau (NLStBV) (vgl. Stn. A-155-01)
	D	Befahrene Bundesstr.		ja, im LROP	-	04 VR Regional, vorhanden	Kein VR Hauptstr., wenn Ortsumg. VR
Eschers. West	U	Planung	ja, im FNP	ja, im LROP	Weiterer Bedarf mit Plan.-recht	02 VR Hauptstr., OU fest geplant	Übernahme LROP, im Bedarfsplan
	D	Befahrene Bundesstr.			-	04 VR Regional, vorhanden	Kein VR Hauptstr., wenn Ortsumg. VR
Lauenförde/ Beverungen	U	Planung	ja, im FNP	ja, im LROP	Weiterer Bedarf mit Plan.-recht	02 VR Hauptstr., OU fest geplant	Übernahme LROP (vgl. Stn. B-009-48)
	D	(liegt nicht im LK HOL)			-	-	-
Ithquerung	U	Planung	nein	nein	Weiterer Bedarf mit Plan.-recht	03 VB Hauptstr., OU grob geplant	im Bedarfsplan, vgl. Stn. B-009-63
	D	Befahrene Bundesstr.			-	01 VR Hauptstr. vorhanden	Ist unter Verkehr
Stahle	U	Planung	nein	nein	Weiterer Bedarf mit Plan.-recht	03 VB Hauptstr., OU grob geplant	im Bedarfsplan
	D	Befahrene Bundesstr.			-	01 VR Hauptstr. vorhanden	unter Verkehr
Ammensen	U	Planung	nein	nein	Weiterer Bedarf mit Plan.-recht	03 VB Hauptstr., OU grob geplant	im Bedarfsplan
	D	Befahrene Bundesstr.			-	01 VR Hauptstr. vorhanden	unter Verkehr
Halle	U	Planung	ja, im FNP	nein	Weiterer Bedarf	03 VB Hauptstr., OU grob geplant	im Bedarfsplan
	D	Befahrene Bundesstr.			-	01 VR Hauptstr. vorhanden	unter Verkehr
Mainzhöfen	U	Planung	nein	nein	Weiterer Bedarf	03 VB Hauptstr., OU grob geplant	im Bedarfsplan
	D	Befahrene Bundesstr.			-	01 VR Hauptstr. vorhanden	unter Verkehr
Stadthausen	U	Planung	ja, im FNP	nein	nicht enthalten	05 VB Regional, OU grob geplant	im FNP
	D	Befahrene Landesstr.			-	04 VR Regional, vorhanden	unter Verkehr

U = Ortsumgehung, D = Ortsdurchfahrt, VR = Vorranggebiet, VB = Vorbehaltsgebiet

Zu RROP 4.1.3 01 Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung

Zielsetzung

Hauptverkehrsstraßen führen eine relativ hohe Verkehrsbelastung (siehe Verkehrsmengenkarte). Sie verbinden in erster Linie die Mittelzentren untereinander und schließen sie an Oberzentren an. Somit besitzen sie auch eine überregionale Bedeutung. Durch den Erhalt, Neu- bzw. Ausbau muss sichergestellt werden, dass diese Straßen ihre raumordnerisch gesicherten Aufgaben erfüllen können.

Herleitung

Siehe Abschnitt „Systematische Zuordnung der Straßen/-planungen zu den Planzeichen“

Als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße werden Straßen mit *überregionaler* Bedeutung festgelegt. Dies sind per Definition die vorhandenen Bundesfernstraßen (Daten nach NLStBV 2018). Ihre Bedeutung für die überregionale Verkehrserschließung ist bereits auf Bundesebene gesetzlich gesichert. Hiervon ausgenommen sind innerstädtische Bundesstraßen, für die sich bereits die Ortsumfahrung im Bau befindet oder fest geplant ist (siehe Zuordnungssystematik am Kapitelanfang).

Prinzipiell sind alle Bundesstraßen bereits im LROP raumordnerisch als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße festgelegt. Das derzeitige LROP bildet jedoch nicht den aktuellen Verlauf der Bundesstraßen ab, z.B. fehlt die vor Jahren fertiggestellte Ortsumgehung Bevern/ Lobach sowie die Umlegung der Bundesstraße bei Negenborn. Die groben Vorgaben des LROP werden daher im RROP dem tatsächlichen Straßenverlauf angepasst und somit räumlich konkretisiert.

Die Ortsdurchfahrt Eschershausen Nordost wird nicht als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße gesichert, obwohl sie im LROP als Vorranggebiet festgelegt ist, da die Sicherung der künftigen Ortsumfahrung höhere Priorität besitzt als die Sicherung der derzeitigen Ortsdurchfahrt (siehe auch Einführung ins Kapitel Straßen).

Ergebnis: Vorranggebiete Hauptverkehrsstraßen mit überregionaler Bedeutung

Außer dem größten Grundzentrum Stadtoldendorf sind somit alle Zentralen Orte des Landkreises Holzminden durch Vorranggebiete Hauptverkehrsstraßen (die im oder außerhalb des Kreisgebietes verlaufen) erschlossen. Sie dienen als infrastrukturelle Grundlage, zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu erreichen.

Straße	Verbundene Orte (Auswahl)
B 3	Alfeld, Delligsen, Einbeck
B 64	Paderborn, Höxter, Holzminden, Eschershausen, A7
B 83	Hameln, Bodenwerder, Polle, Holzminden, Höxter (Richtung Kassel)
B 240	B 83, Bodenwerder, Eschershausen, Ith (Richtung Hannover)
B 241	A7, Uslar, Lauenförde, Richtung A 44 bei Warburg
B 497	Holzminden, Solling, Richtung Göttingen

Siehe Karte „Überörtliche Straßen“.

Zu RROP 4.1.3 02 und 03 Ausbauvorhaben an Hauptverkehrsstraßen

Zielsetzung: Trassensicherung zukünftiger Ortsumfahrungen

Für einige Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen ist im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, sie durch Ortsumfahrungen zu ersetzen. Dies soll

- die Verkehrssicherheit und
- den Verkehrsfluss erhöhen sowie
- die Erreichbarkeit Zentraler Orte und
- die Wohnsituation in den innerörtlichen Siedlungsbereichen verbessern.

Unterscheidung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete; Planungsunsicherheit

Ortsumfahrungen, die sich bereits im Bau befinden, werden als Vorranggebiet festgelegt, da sie in absehbarer Zeit für den Verkehr frei gegeben werden sollen (hier: Negenborn, Eschershausen Nord-Ost). Ebenso Vorranggebiete des LROP.

Zudem verweist das LROP auf den Bundesverkehrswegeplan: „Weitere Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz (...), deren Bedarf im Fernstraßenausbaugesetz festgelegt ist, sind (...) als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festzulegen“ (LROP 4.1.3 02_3). Gemeint sind jedoch nur die Vorhaben im Vordringlichen Bedarf (hier: Eschershausen West). Für die Vorhaben im Weiteren Bedarf liegt noch keine raumordnerisch gesicherte Trassenführung vor. Sie müssen daher nur als Vorranggebiet festgelegt werden, wenn sie Vorranggebiet im LROP sind (hier: Lauenförde).

Dort, wo Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren noch ausstehen, gibt die RROP-Kulisse lediglich den aktuellen Planungsstand der Trassenverläufe wieder.

Die Herleitung der festgelegten Gebiete (geplante Ortsumfahrungen) erfolgt als „Zuordnung und Abwägung der einzelnen Ortsdurchfahrten und -umgehungen“ im Abschnitt „Systematische Zuordnung der Straßen/-planungen zu den Planzeichen“ (siehe 2 Seiten zurück).

Zu RROP 4.1.3 04 Straße von regionaler Bedeutung

Zielsetzung

Die als Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung festgelegten Straßen sind in ihrer Verbindungs- und Erschließungsfunktion zu sichern und zu entwickeln. Sie verbinden nahe gelegene zentrale Orte untereinander und ergänzen das Netz der überregional bedeutsamen Hauptverkehrsstraßen. So stellen sie die Erreichbarkeit im regionalen Maßstab sicher. Sie

- binden weiter entfernt liegende Orte (z.B. Ottenstein) an das höherrangige Straßennetz an und
- dienen innerhalb der Maschen im Hauptverkehrsstraßennetz als Verbindungswege zwischen den Siedlungsschwerpunkten im Landkreis, insbesondere den zentralen Orten (z.B. Boffzen – Lauenförde, Delligsen – Eschershausen);
- dadurch dienen sie auch als Rückfallebene, falls die Hauptverkehrsstraßen unpassierbar sind.

Somit dient auch diese raumordnerische Festlegung dazu, die Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen für weite Teile des Landkreises zu sichern.

Auswahlkriterien, Herleitung und Ergebnis

Regionale Bedeutung besitzen alle *Landesstraßen* nach § 3 des Niedersächsischen Straßengesetzes. Sie dienen „überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr“ (NStrG § 3 Abs. 1 Nr. 1). Deshalb werden sie per Definition ausnahmslos in die Festlegung aufgenommen.

Ergänzend wird im RROP des Landkreises Holzminden auch ausgewählten Kreisstraßen eine regionale Bedeutung beigemessen. *Kreisstraßen* dienen „überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises“ (NStrG § 3 Abs. 1 Nr. 2). Die ausgewählten Abschnitte ermöglichen als Lückenschluss im überregionalen (Bundes-)Straßennetz deutliche Wegeverkürzungen und ergänzen die Maschen zwischen Zentralen Orten.

In nachfolgender Tabelle sind die Kreisstraßenabschnitte einzeln begründet.

Straße	Streckenführung	Ergänzende Einzelbegründung
K 81	Stadtoldendorf – Braak – (L 580 Heinade – Dassel)	Buslinie; Verbindung nach Dassel
K 32	(Holzminden – Bevern –) Forst – Fähre Polle	Anbindung der Autofähre über die Weser an die B 64 und die Kreisstadt Holzminden
K 35	(Holzminden – Bevern –) Forst – Rühle (– Bodenwerder)	Verbindung Kreisstadt Holzminden – Bodenwerder, Alternativroute zur B 83 östlich der Weser
K 18	Bodenwerder – B 240 nordöstlich	Rechte Weserseite, starke Verkürzung zur B 64 nach Osten
K 51	Holzminden Süd – B 64 (Höxter)	Anschluss des Industriegebiets im Süden der Kreisstadt an die Bundesstraße
K 50 +	B 497– L 550 innerhalb Kreisstadt (Solling-/ Böntalstraße)	Erreichbarkeit der mittellentralen Daseinsvorsorgeangebote (Bahnhof, Innenstadt etc.) v.a. für die Sollingortschaften über die B 497

Anders als bei den Ortsumfahrungen der überregional bedeutsamen Hauptverkehrsstraßen werden hier ausschließlich bestehende Straßen raumordnerisch gesichert. Ortsumfahrungen auf Kreisstraßen sind im Bundesverkehrswegeplan oder einer anderen maßgeblichen Planung nicht vorgesehen.

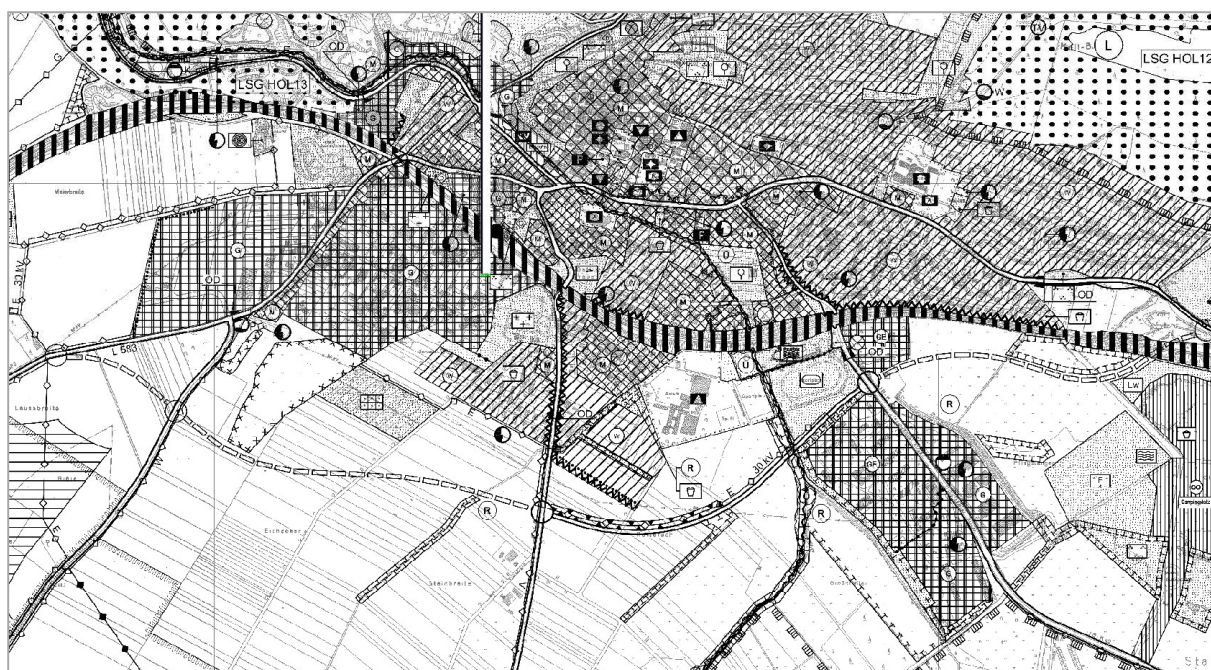
Zu RROP 4.1.3 05 Ausbauvorhaben an Straßen von regionaler Bedeutung

Die voraussichtliche Trasse der Ortsumfahrung Stadtoldendorf wird als Vorbehaltsgebiet Straße mit regionaler Bedeutung gesichert. Die Festlegung dient der frühzeitigen Trassensicherung und schützt die Option einer Ortsumfahrung davor, durch andere Baumaßnahmen von geringerem Belang überplant zu werden.

Die in früheren Bundesverkehrswegeplänen vorgesehene Ortsumfahrung Stadtoldendorf ist bei der letzten Fortschreibung des BVWP nicht mehr enthalten. Sie besitzt aber eine sehr hohe Priorität aus regionaler Sicht, da hier eine große Einwohnerzahl von einer starken Verkehrsmenge entlastet werden könnte. Bereits im derzeitigen Ausbauzustand führt diese Verbindung eine Verkehrsmenge, die mit der einer Bundesstraße vergleichbar ist (siehe Karte).

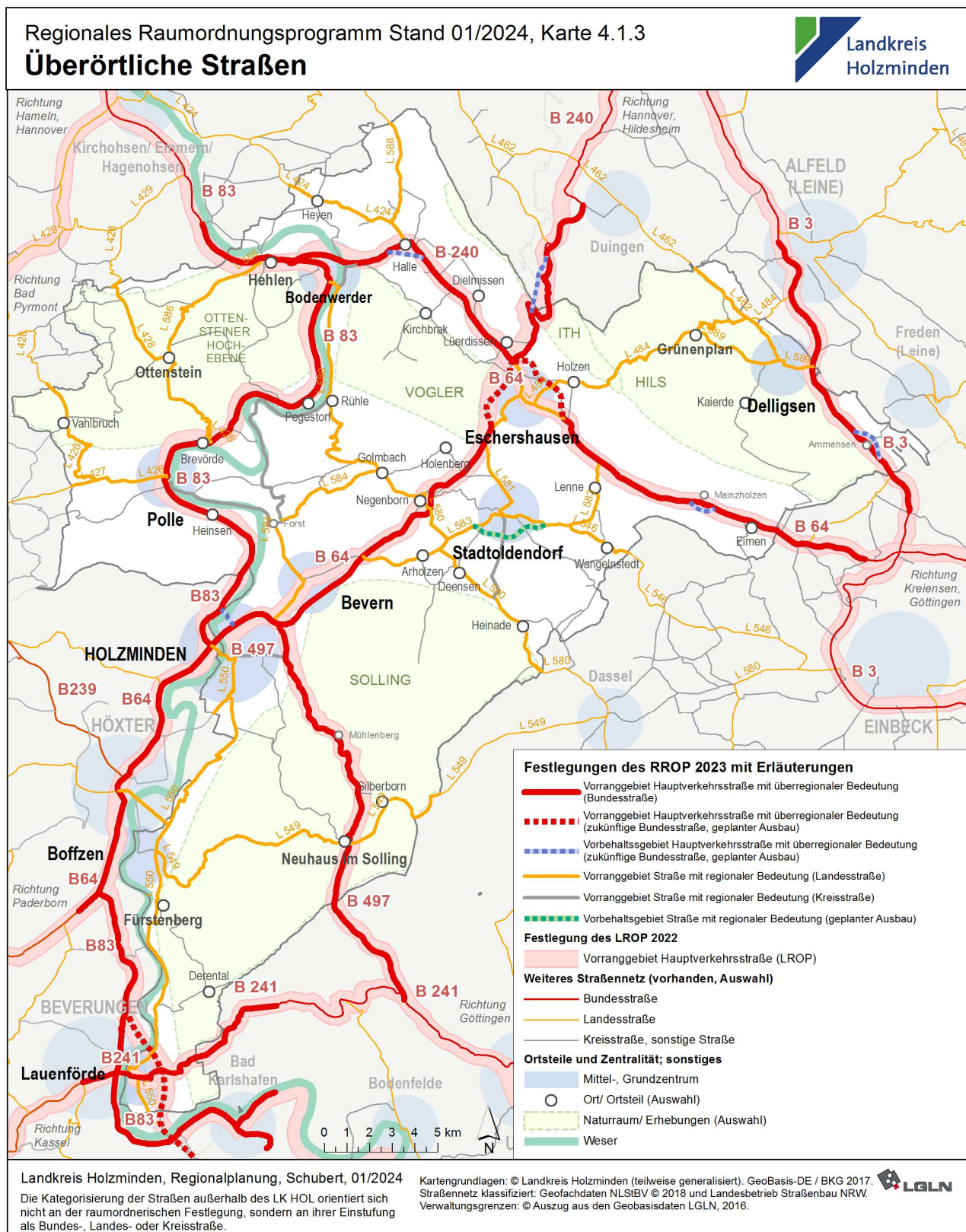
Als Verbindung von und zur Bundesstraße 64 über Arholzen und Lenne kann dieser Straßenabschnitt zudem als Streckenverkürzung sowie als großräumige Entlastung Eschershausens fungieren, insbesondere für den Verkehr zwischen der Kreisstadt Holzminden und dem Autobahnanschluss Seesen.

Der räumliche Verlauf des Vorbehaltsgebiets wird aus dem Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf übernommen (siehe nachfolgend).



Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan (gestrichelte Linie im südlichen Bereich)

Erläuterungskarte „Überörtliche Straßen“



4.1.4 Schifffahrt, Häfen

Zu RROP 4.1.4 01 Weserschifffahrt

Das LROP legt die Weser als Vorranggebiet für die gewerbliche Schifffahrt fest. Dieses Ziel ist in das RROP zu übernehmen. Die Ausflugs-, Personen- und Sport-Schifffahrt auf der Weser nutzt und präsentiert die Vorzüge der Landschaft und leistet einen bedeutenden Beitrag zur touristischen Attraktivität des Weserberglandes. Insbesondere das nicht-motorisierte Wasserwandern fördert dabei auch gesundheitliche und ökologische Belange.

Die Möglichkeiten, das touristische Angebot auf und direkt an der Weser verträglich auszubauen, sind vielfältig:

- eine attraktive und naturnahe Gestaltung der Uferränder,
- eine stärkere Präsenz im allgemeinen touristischen Informationsangebot,
- die Unterstützung und Vernetzung der Anbietenden (Schifffahrt, aber auch der indirekt profitierenden Bereiche Gastronomie, Übernachtung etc.) sowie
- die Einbindung auch kleinerer Haltepunkte in die örtliche touristische Infrastruktur (Ausschilderung, Ausstattung der Plätze, Verbindung zum Ortszentrum etc.).

Bei der Umsetzung sind kommunen- und länderübergreifende Kooperationen sinnvoll.

Zu RROP 4.1.4 02 und 03 Fährverbindungen

Verkehrliche Bedeutung der Fährverbindungen

Vier Fähren überqueren die Weser im Landkreis Holzminden. Sie verknüpfen das Radwandernetz und sind eine touristische Attraktion.

Name/ Ort	bei km	PKW- Transport	Saison ganzjährig	Wegeverbindung	Raumordn. Bedeutung	Fachlicher Schwerpunkt
Polle	92,2	ja	ja	Kreis- an Bundesstr.	Ziel	Str.-verkehr
Wehrden	60,2	nein	nein	Weser-Radweg (Haupt- und Alternativroute)	Grundsatz	Tourismus
Heinsen	90,0					
Grave	99,3					

Ziel 4.1.7 02 – Autofähre Polle

Die Fähre in Polle kann als Ziel der Raumordnung festgelegt werden, denn sie

- besitzt als Autofähre eine Bedeutung für die Straßenanbindung,
- arbeitet ganzjährig nach festem Zeitplan,
- ergänzt die Überquerungsmöglichkeiten der Weser mit PKW auf einer Strecke von rund 26 km zwischen den Brücken in Holzminden und Bodenwerder und
- wird als Fähre im Besitz des Landkreises Holzminden im Gegensatz zu den übrigen Fähren hauptamtlich betrieben.



Grundsatz 4.1.7 03 – Nichtmotorisierte touristische Nutzung

Der landschaftsbezogene Tourismus an der Weser spielt für den Landkreis Holzminden eine bedeutende Rolle. Die Fährverbindungen erhöhen dabei die Zahl möglicher Streckenführungen und Tourenlängen auf beiden Seiten der Weser, wodurch die Radwegeführung an der Weser deutlich attraktiver wird. Zudem besitzen gerade die kleineren Fähren für den nichtmotorisierten Verkehr, vor allem die strömungsgetriebenen Gierfähren, eine eigene touristische Attraktivität.

Diese touristische Relevanz der Fähren soll erhaltenen und ausgebaut werden. Neben Förder- und Erhaltungsmaßnahmen des eigentlichen Fährbetriebs bestehen Entwicklungsmöglichkeiten z.B. durch

- das Einbeziehen der Fähren in die Ausschilderung und Werbung über- und regionaler touristischer Routen,
- die Ausstattung der Anlegestellen mit touristischer Infrastruktur etc. oder
- eine Zusammenarbeit der Fähren untereinander.

Bei der Fähre in Wehrden empfiehlt sich eine kommunen- und länderübergreifende Kooperation, da das andere Ufer zur Stadt Beverungen gehört.

*Hinweis: Das Kapitel „4.2 Erneuerbare Energieerzeugung und Energieinfrastruktur“ (inkl. **Windenergie**) befindet sich **in einer separaten Datei**. Die Unterlagen zu diesem Kapitel sind sehr umfangreich. Deshalb wird dieses Kapitel in eine eigene Datei ausgliedert, um die Dateiumfänge handhabbar zu halten.*

4.3 Sonstige Standort- und Flächenanforderungen

4.3.1 Altlasten

Zu RROP 4.3.1 01 Altlasten

Zielsetzung und Notwendigkeit

Infolge früherer menschlicher Tätigkeiten können gesundheits- oder umweltschädliche Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung des Bodens oder des Grundwassers aufgetreten sein. Insbesondere kann dies

- auf solchen Flächen erfolgt sein, auf denen ehemals Abfälle behandelt, gelagert oder abgelagert worden sind (Altablagerungen) oder
- im Bereich stillgelegter Anlagen und auf sonstigen Grundstücken, auf denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist (Altstandorte).

Für eine weitere bzw. neuerliche Nutzung dieser Fläche bedarf es genauen Kenntnissen über deren Örtlichkeit sowie der Art und dem Umfang der von diesen Flächen ausgehenden Gefahren. Weiterhin werden diese Kenntnisse benötigt, um einer weiteren Ausbreitung von Schadstoffen von diesen Flächen zu begegnen. Gleiches gilt zur Verhinderung unbeabsichtigter Kontaminationen durch menschliches Handeln auf unbekannten Altlasten.

Altlastenverzeichnis als Datengrundlage

Der Landkreis Holzminden ist gemäß § 6 Niedersächsisches Bodenschutzgesetz zur Führung eines Altlastenverzeichnisses verpflichtet. Hierzu hat die untere Bodenschutzbehörde die bekannten Altablagerungen bzw. Altstandorte im GIS hinterlegt.

Die Erfassung von Altstandorten und schädlichen Bodenveränderungen ist ständig zu aktualisieren. Das grundsätzliche Gefährdungspotential erfasster Altstandort ist Anlehnung an das Bewertungsschema für Altablagerungen im Rahmen einer formalen Erstbewertung zu beurteilen. Hierauf aufbauend ist eine „Regionale Prioritätenliste“ zur grundsätzlichen Abarbeitung weiterhin bestehender Anhaltspunkte für eine Altlast zu erstellen.

Grundsätzlich ließen sich Vorranggebiete Sicherung oder Sanierung erheblicher Bodenbelastungen / Altlasten festlegen. Im Landkreis Holzminden ist dies aufgrund der Kleinteiligkeit der Flächen nicht zweckmäßig, da sie im Maßstab der Zeichnerischen Darstellung von 1:50.000 nicht abbildbar wären.

Die Standorte der bekannten Altablagerungen, Altstandorte und schädlichen Bodenveränderungen können als GIS-basierte Kartenunterlagen bei der Unteren Bodenschutzbehörde (Landkreis Holzminden) abgefragt werden.

Bestandaufnahme und Beurteilung

Altablagerung

Im Landkreis Holzminden sind 242 Altablagerungen (stillgelegte Abfallbeseitigungsanlagen) erfasst und im Altlastenverzeichnis hinterlegt. Sie wurden systematisch

erfasst und einer gezielten Nachermittlung unterzogen. Auf Basis der so gewonnenen Erkenntnisse wurde eine Erstbewertung des von diesen Altablagerungen ausgehenden Gefahrenpotentials durchgeführt.

Nicht jede dieser Flächen ist auch eine Altlast. Nach der Erstbewertung haben sich bei gut einem Drittel der Altablagerungen Anhaltspunkte für eine Altlast ergeben. Für den überwiegenden Anteil dieser Flächen konnte nach der orientierenden Untersuchung unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Nutzung der Altlastenverdacht ausgeräumt werden.

Soweit der Altlastenverdacht im Zuge der orientierenden Untersuchung nicht ausgeräumt werden konnte, wurden diese Altablagerungen gesichert oder saniert. Bei einigen Altlastverdachtsflächen wird ein Grundwassermonitoring durchgeführt.

Altstandorte

Im Landkreis Holzminden wurden im Rahmen einer historischen Recherche rd. 180 Altstandorte erfasst. Weitere Altstandorte entstehen bei der Abmeldung des Gewerbes von altlastenrelevanten Tätigkeiten.

Eine systematische Bewertung der bekannten Altstandorte wurde bisher nicht durchgeführt. Soweit erforderlich werden bei Nutzungsänderungen, die der Unteren Bodenschutzbehörde bekannt werden, oder bei lokalisierten Boden- bzw. Grundwasserkontaminationen werden diese Flächen gesichert und/oder saniert.

Rüstungsaltslasten

Vom Land Niedersachsen wurden Rüstungsaltslastverdachtsflächen erfasst. Von den bekannten Rüstungsaltslastverdachtsflächen hat sich nach Abschluss der Gefährdungsabschätzung bei keiner Fläche der Altlastenverdacht bestätigt. Im Kreisgebiet befinden sich somit keine der bekannten Rüstungsaltslasten.

Gesamtergebnis

Altlasten, die in ihrer räumlichen Auswirkung, insbesondere in Form von Luft-, Boden- und Grundwasserkontaminationen, weit über ihren eigentlichen Ablagerungsbereich hinausgehen, sind im Kreisgebiet nicht bekannt. Die bisher erfassten und hinreichend erkundeten Altablagerungen und Altstandorte sind in ihren Auswirkungen örtlich begrenzt und beeinflussen nicht die raumstrukturelle Entwicklung.

Verweise auf andere Festlegungen

Bodenschutz wird im RROP in weiteren fachlichen Zusammenhängen thematisiert, darunter v.a. bei

- Vermeiden von Flächenversiegelung ⇒ Kap. 2.1,
- vorsorgender Bodenschutz ⇒ Kap. 3.1.1.



4.3.2 Abfallentsorgungsanlagen

Thematische Einleitung

Notwendigkeit und Zielsetzung

Der Umgang mit Abfällen unterliegt gesetzlichen Regelungen, darunter dem Kreislaufwirtschaftsgesetz, dem Niedersächsischen Abfallgesetz und der Deponieverordnung.

Gemäß § 6 (1) des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sind Abfälle

- in erster Linie zu vermeiden;
- in zweiter Linie sind sie stofflich oder energetisch zu verwerten.
- Die nicht verwertbaren Abfälle sind zu beseitigen.

Um dieser Verbindlichkeit des Gesetzes zu entsprechen, sind die Festlegungen 03 und 05 als Ziele ausgestaltet, da das Gesetz keine Alternativen zulässt. Die übrigen Festlegungen könnten jedoch auch auf anderem Wege gesetzesgemäß erreicht werden und haben daher Grundsatz-Qualität.

Abfallvermeidung, -verwertung und -beseitigung

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt etc. fasst auf seiner Internetseite zu „Entsorgung“ den Zweck und die drei Schritte des Umgangs mit Abfall gut verständlich zusammen:

„Ein wichtiges Ziel der Siedlungsabfallwirtschaft ist es, die natürlichen Rohstoffreserven durch die Vermeidung und Verwertung von Abfällen zu schonen sowie die gemeinwohlverträgliche Beseitigung der nicht verwertbaren Abfälle sicherzustellen.

Die **Abfallvermeidung** soll erreicht werden durch

- das abfallarme Herstellen, Be- und Verarbeiten und Inverkehrbringen von Erzeugnissen,
- die Erhöhung der Gebrauchsdauer und Haltbarkeit von Erzeugnissen,
- die Steigerung der Wiederverwendbarkeit von Erzeugnissen,
- die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Verminderung des Schadstoffgehalts und zur Verwertung von Abfällen.

Die **Abfallverwertung** (stofflich oder energetisch) umfasst die Rückführung von Abfällen in natürliche und technische Prozesse. Verwertungsmaßnahmen sind unter Einbeziehung aller Umweltaspekte zu bewerten. Dabei sind auch der Energieverbrauch, die Schonung von Primärrohstoffen und die Umweltauswirkungen der Verwertungsmaßnahme zu betrachten und den Auswirkungen gegenüberzustellen, die mit der Herstellung und Entsorgung der substituierten Produkte verbunden sind. Wesentlicher Bestandteil der Entsorgungskonzeption für Siedlungsabfälle ist die Verwertung von Bioabfällen, das heißt von nativ-organischen Haushaltsabfällen sowie von Garten- und Parkabfällen.

Abfälle, die nicht verwertet werden, sind gemeinwohlverträglich zu beseitigen. Die **Beseitigung** umfasst sowohl die Behandlung als auch die Ablagerung von Abfällen. Ziel der Behandlung ist es, die Abfälle in einen Zustand zu bringen, in dem sie nach Ablagerung in Deponien möglichst keine Schadstoffe in Luft, Wasser und Boden

emittieren. Deponien müssen nach einem Übergangszeitraum im Anschluss an die Verfüllung sich selbst überlassen bleiben können, das heißt, sie müssen weitgehend nachsorgefrei sein. (...)

Für die Genehmigung und Überwachung von Deponien sind die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter zuständig.“

Umsetzungsmaßnahmen im Landkreis Holzminden

Den Verpflichtungen zur Abfallvermeidung, -verwertung und -beseitigung kommt der Landkreis Holzminden mit seinem derzeit betriebenen Abfallwirtschaftssystem (siehe Abfallwirtschaftskonzept) wie folgt nach:

- Sicherer und umweltverträglicher Umgang mit Abfällen
- Umsetzung des Abfallwirtschaftskonzepts
Im Abfallwirtschaftskonzept für den Landkreis Holzminden ist dargestellt, welche Maßnahmen zur Vermeidung, Verwertung und Entsorgung einzelner Abfallgruppen durchgeführt werden.
- Entsorgungssicherheit für Privathaushalte und Gewerbebetriebe zu angemessenen Gebühren
- Beratung von Bürgern und Betrieben über die Möglichkeiten zur Vermeidung und Verwertung sowie über Entsorgungswege von Abfällen
- Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur zur getrennten Sammlung
- Stoffliche Verwertung anfallender kompostierfähiger Abfälle
- Thermische Verwertung anfallenden Restabfälle in Abfallverbrennungsanlagen
- Entsorgung nicht verwertbarer inerter Abfälle auf sicheren Deponien unter Beachtung der einschlägigen Umweltstandards
- Kontrolle und Steuerung der Abfallwirtschaft durch den Landkreis Holzminden und seine politischen Gremien
- Nutzung privatwirtschaftlicher Dienstleistungsangebote bei der Bewältigung einzelner abfallwirtschaftlicher Aufgaben
- Rekultivierung und Nachsorge der stillgelegten Deponien im Landkreis Holzminden.

Zu LROP 4.3 03

Das LROP macht Vorgaben zu Deponien der Deponieklasse I. Dazu gehört im Landkreis Holzminden die Deponie in Delligsen.

Sie besitzt im Landesmaßstab nur eine geringe Restkapazität (siehe Tabelle, Daten des Abfallwirtschaftsplans Niedersachsen). Der Bedarf, der über diese Kapazität hinausgeht, wird jedoch durch ausreichend Deponien in der Umgebung gedeckt. Innerhalb des 35-km-Radius, die das LROP vorgibt, können aus dem Kreisgebiet v.a. die Deponien Wehrden (Kreis Hötter), Mehle (Landkreis Hildesheim) sowie Dransfeld (Landkreis Göttingen) erreicht werden (siehe nachfolgende Karte). Die Vorgaben des LROPs sind somit erfüllt.

Bezeichnung	Standort	Restkapazität	Quelle/ Aktualität
Delligsen	Landesstraße Grünenplan / Gerzen (HOL)	30.600 Mg	31.12.2016 AWPI Nds.
Dransfeld	Imbser Weg, Dransfeld (GÖ)	288.725 Mg	31.12.2016 AWPI Nds.
Wehrden	Kreisstraße Amelunxen / Wehrden (HX)	k.A.	11/2015 AWPI NRW
Borgentreich	Muddenhagen, Borgentreich (HX)	k.A.	11/2015 AWPI NRW
Mehle	Altenbekener Str. 15, Mehle, Elze (HI)	252.000 Mg	31.12.2016 AWPI Nds.

Zu RROP 4.3.2 01 Reduzierung des Flächen- und Verkehrsbedarfs

Die Menge an Abfall zu reduzieren und die unvermeidlichen Abfälle besser zu verwerten, spart Ressourcen aus umwelt- und finanzieller Sicht (siehe Einleitung).

Es kann beispielsweise durch verstärkte Beratung erreicht werden, dass unvermeidbare Abfälle durch die Unternehmen, private Haushalte usw. besser in die Sorten getrennt werden. Wird z.B. die Verunreinigung von organischem Bioabfall durch Verpackungsmüll vermieden, können Abfälle leichter durch Energiegewinnung oder Recycling als Sekundärrohstoff sinnvoll genutzt werden. Zudem reduziert sich der Transportaufwand und die zur Lagerung und Verarbeitung benötigte Fläche.

Zu RROP 4.3.2 02 Vorranggebiete Abfallbeseitigung/ Abfallverwertung

Der Landkreis Holzminden verfügt über etliche Standorte in öffentlicher oder privater Trägerschaft, auf denen Abfälle verschiedener Art gelagert und/ oder entsorgt werden.

Einige davon, wie die Wertstoffannahmestellen in den (früheren) Samtgemeinden, erreichen als einzelner Standort keine *regionale* Bedeutung. Sie werden deshalb nicht im RROP gesichert. Ebenso wenig werden spezialisierte Lagerplätze sowie die Steinschleifschlammdeponie raumordnerisch gesichert, da sie keine ausreichende Bedeutung für das regionale Abfallwirtschaftssystem besitzen.

Durch die Vorranggebiets-Festlegung werden laufende Abfallanlagen mit regionaler Bedeutung gesichert. Dies sind

- das Entsorgungszentrum Holzminden (Kartensymbol-Zusatz Z)
(Umschlagstation, Annahme diverser Abfälle)
- die Bauabfalldeponie Delligsen-Grünenplan (Kartensymbol-Zusatz M)
(Mineralstoffdeponie der Deponieklasse I)

In der Zeichnerischen Darstellung werden die Standorte nach Art der Abfallbehandlung/ -beseitigung mit differenziertem Planzeichen dargestellt.

Das Entsorgungszentrum nimmt eine Vielzahl von Abfallarten an und entspricht somit keiner im LROP bzw. Planzeichenkatalog vorgegebenen Planzeichendifferenzierungen. Dies ist jedoch kein Hinderungsgrund für die Darstellung im RROP, denn das

Entsorgungszentrum besitzt zweifelsohne eine regionale Bedeutung für die Abfallbeseitigung und -verwertung.

Die vom LROP geforderte Deponieklasse I wird von der Deponie Delligsen erfüllt.

Mit den Festlegungen ist in Abstimmung mit der Unteren Abfallbehörde im Planungsraum nach Art und Menge des anfallenden Abfalls ausreichende Standortvorsorge für Abfallentsorgungsanlagen getroffen worden.

Zu RROP 4.3.2 03 Vorbehaltsgebiete Abfallbeseitigung/ Abfallverwertung

Stillgelegte Deponien unterliegen in der Nachsorgephase weiterhin dem Abfallgesetz, bevor sie in die Regelungen des Bodenschutzes übergehen. Deponien in der Nachsorgephase können deshalb aufgrund möglicher Auswirkungen auf ihre Umgebung und des Nachsorgebedarfs weiterhin überörtliche Bedeutung besitzen.

Da sie jedoch für die laufende Abfallbeseitigung und –entsorgung nicht mehr zur Verfügung stehen, ist die Festlegung durch ein Vorbehaltsgebiet angemessen.

Von den Deponien in der Stilllegung bzw. Nachsorge werden als Vorbehaltsgebiet (Kartensymbol-Zusatz N) festgelegt:

- die Boden-/ Bauschuttdeponie Derental,
- die Boden-/ Bauschuttdeponie Arholzen,
- die ehemalige Siedlungsabfalldeponie Am Kapenberg.

Zu RROP 4.3.2 04 Deponien in der Nachsorgephase

Auch geschlossene Abfallanlagen, die nicht mehr aktiv genutzt werden, können Auswirkungen auf die Raumnutzung haben. Dies kann z.B. durch Emissionen über die Luft oder durch die Gefahr von Grundwasserverunreinigungen sein.

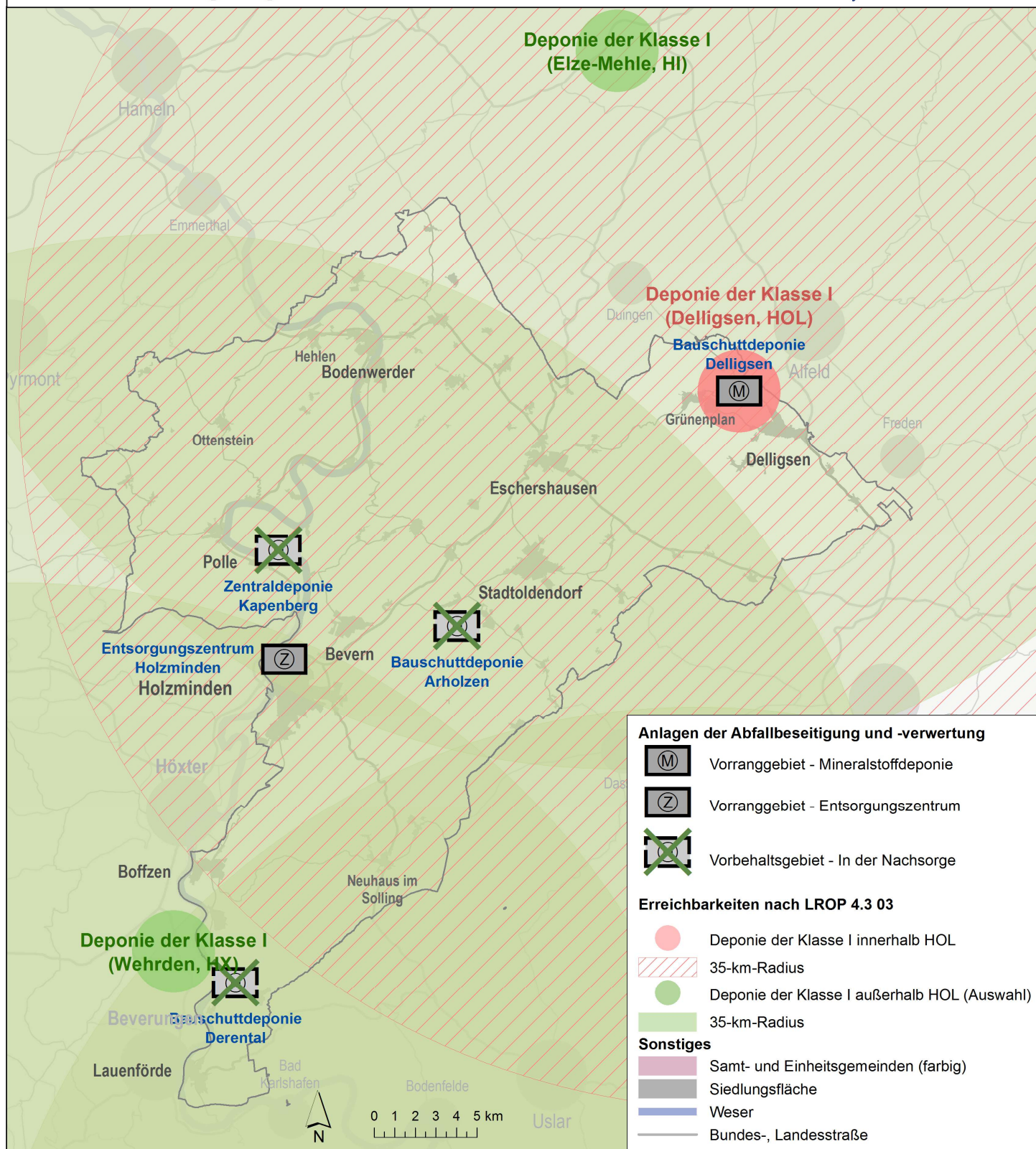
Daher sollen sie bei Vorhaben berücksichtigt werden, die in ihrer unmittelbaren Umgebung geplant werden. Wie groß diese Entfernung konkret ist und welche Auswirkungen ggf. berücksichtigt werden müssen, hängt von der spezifischen Anlage und dem Vorhaben ab. Dies wird im Rahmen der formalen Planung geprüft.

Geschlossene Deponien erfordern oftmals eine jahrelange fachspezifische Nachsorge, um z.B. Umweltschäden durch verunreinigte Sickerwässer o.ä. zu unterbinden. Der fachgerechte Umgang mit Deponien richtet sich v.a. nach den Vorgaben der Deponieverordnung mit der Rechtsgrundlage von § 43 Wirtschaftskreislaufgesetz.

Alte Deponiestandorte können unter bestimmten Bedingungen auch neu überplant werden. Einige Altstandorte sind aufgrund potenzieller gesundheitlicher Gefahren kaum für Siedlungsentwicklung nutzbar, sondern vielmehr für die Entwicklung der Umwelt. Um diese eingeschränkte Flächenverfügbarkeit klar zu stellen, werden die entsprechenden Flächen mit regionaler Bedeutung als Vorbehaltsgebiete festgelegt.

Die Standorte wurden aus der Fachplanung der Unteren Abfallbehörde übernommen.

Regionales Raumordnungsprogramm Entwurf 2019 / Karte 4.3-01

Abfallentsorgung

Landkreis Holzminden, Regionalplanung, Switala, 9/2018

Klassifizierung der Deponien (Klasse I) nach Abfallwirtschaftsplan
Niedersachsen Entwurf 7/2018 bzw. NRW 11/2015Kartengrundlagen: © Landkreis Holzminden (teilweise generalisiert), GeoBasis-DE / BKG 2017.
Straßennetz klassifiziert: Geofachdaten NLStBV/ Straßen NRW © 2018.
Verwaltungsgrenzen: © Auszug aus den Geobasisdaten LGLN, 2016.
Abfallentsorgungsanlagen: Untere Abfallbehörde, Landkreis Holzminden

4.3.3 Sperrgebiete

Zu RROP 4.3.3 01 Sperrgebiet

Zielsetzung und Notwendigkeit

Die Vorranggebiete Sperrgebiet dienen zur Sicherung der Verteidigung.

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 7 Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) ist den Erfordernissen der Verteidigung Rechnung zu tragen. Entsprechend sind die militärischen Sperrgebiete bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

Liegenschaften der Bundeswehr sind der Planungshoheit des Landes entzogen (vgl. Stellungnahme B-021-05 des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr).

Datenermittlung und Ergebnis

Die Lage und grobe Abgrenzung der Sperrgebiete basiert auf Angaben des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, das bei der Entwurfserarbeitung eingebunden wurde. Im feineren Maßstab konnten die Abgrenzungen aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Holzminden abgeleitet werden.

Im Landkreis Holzminden sind in der Umgebung der Kernstadt Holzminden vier militärische Sperrgebiete festgelegt (siehe Erläuterungskarte 4.3 b). Dazu zählt die

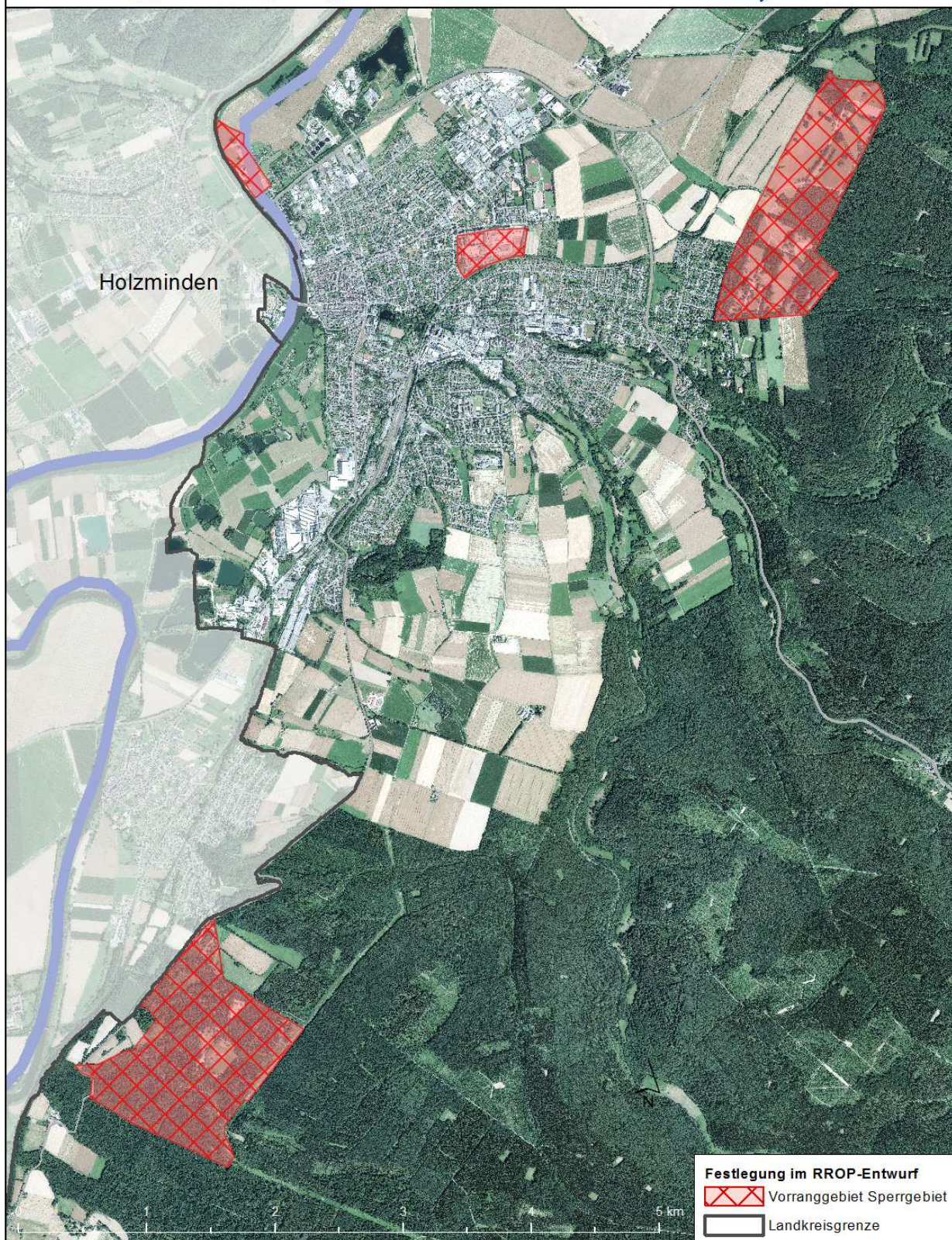
- „Pionierkaserne am Solling“ in der Kernstadt Holzminden

sowie drei Übungsplätze der Bundeswehr:

- Pionierübungsplatz nordöstlich der Kernstadt Holzminden,
- Pionierübungsplatz nordwestlich der Kernstadt Holzminden an der Weser,
- Standortübungsplatz Holzminden südlich der Stadt bei Höxter.

Der frühere Standort Stadtoldendorf wird nicht mehr von der Bundeswehr beansprucht und entfällt somit.

Regionales Raumordnungsprogramm (Entwurf) - Kapitel 4.3.3
Vorranggebiet Sperrgebiet



Landkreis Holzminden, Regionalplanung,
Schubert, 01/2022

Kartengrundlagen: © Landkreis Holzminden (teilweise generalisiert), GeoBasis-DE / BKG 2017.
Verwaltungsgrenzen: © Auszug aus den Geobasisdaten LGLN, 2016.
Abgrenzung der Vorranggebiete anhand grober Informationen des Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr sowie aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Holzminen

