

Beschreibende Darstellung

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

4.1 Mobilität, Verkehr, Logistik

4.1.1 Entwicklung der technischen Infrastruktur

- | | | | |
|----|---|----------|--------------------------|
| 01 | Die funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Kreisgebiet ist zu erhalten, bedarfsgerecht auszubauen und zu optimieren. | Z | LROP
4.1.1 01 |
| 02 | Die Verkehrsinfrastruktur soll alle Teilräume des Landkreises Nienburg/Weser und benachbarte Bereiche erschließen und miteinander verbinden. Insbesondere der Anschluss an die großräumigen, deutschen und europäischen Fernverkehrsnetze ist über leistungsfähige Anbindungen zu sichern und zu verbessern. Die zentralen Orte sollen an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden werden.

Der Ausbau vorhandener Verkehrswege soll Vorrang vor Neutrassierung haben. | G | |
| 03 | Die einzelnen regionalen und örtlichen Verkehrssysteme sollen die angestrebte zentralörtliche Raum- und Siedlungsstruktur unterstützen und die Mobilität flächendeckend sichern. Die Verlagerung von Verkehrsleistungen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV, Sharing-Angebote sowie Fußgänger- und Fahrradverkehr ist zu unterstützen.

Im Rahmen der Bauleitplanung soll eine Siedlungsstruktur angestrebt werden, durch die zusätzliche Verkehre vermieden und Potentiale für die Verkehrswende geschaffen werden. | G | |
| 04 | Mit Hilfe einer integrierten Verkehrsplanung sollen Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, die dazu beitragen | G | LROP
4.1.1 01 |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Verkehre zu vermeiden, - bedarfsgerechte Mobilitätsangebote für die Menschen in allen Teilen des Kreisgebiets zu unterbreiten, - den Anteil des Umweltverbundes (Bahnen, Busse, Fahrradfahren und zu Fuß gehen) am modal split zu erhöhen, - Verkehre auf emissionsarme Verkehrsmittel zu verlagern, - Intermodale Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrssystemen zu schaffen. | | |
| 05 | Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die Erfordernisse von Verkehrssystemen mit klimafreundlichen Antrieben und von intelligenten Verkehrstelematiksystemen zu berücksichtigen. Der Ausbau der erforderlichen Infrastruktur für emissionsarme | G | |

	Antriebstechniken, wie z.B. Ladesäulen, soll unterstützt werden.		
06	Im Logistikraum Nienburg ist ein Güterverkehrszentrum zu entwickeln. Als Vorranggebiet Güterverkehrszentrum wird im Ortsteil Schäferhof-Kattriede der Stadt Nienburg das "Logistikzentrum Nienburg Süd" festgelegt.	Z	LROP 4.1.1 03
4.1.2	Schienenverkehr		
01	Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann. Das vorhandene Eisenbahnnetz soll erhalten werden und stetig auf ein sicheres, leistungsfähiges, dem Stand der Technik entsprechendes und den Dienstleistungsanforderungen gerecht werdendes Niveau gebracht werden. Aus- und Neubaumaßnahmen sollen dort geplant und umgesetzt werden, wo Kapazitätsengpässe auftreten.	G	LROP 4.1.2 01
02	Der Bahnhof in der Stadt Nienburg wird als Vorranggebiet Bahnstation mit Fernverkehrsfunktionen festgelegt. Als Vorranggebiet Bahnstation werden die Stationen Eystrup, Leese-Stolzenau und Linsburg festgelegt. Diese Bahnhöfe und Bahnstationen sind in ihrer Funktion zu sichern und auf ein sicheres, leistungsfähiges, dem Stand der Technik entsprechendes und den Dienstleistungsanforderungen gerecht werdendes Niveau zu bringen.	Z	LROP 4.1.2 02
03	Die Angebotsqualität im Schienenpersonenverkehr soll weiter erhöht werden. Insbesondere ist auch die Anbindung des Schienenverkehrs an Angebote im straßengebundenen, öffentlichen Personennahverkehr am Bahnhof Nienburg und an den Bahnstationen Eystrup, Leese-Stolzenau und Linsburg zu sichern und zu entwickeln.	G	LROP 4.1.2 02
04	Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr im europäischen Schienennetz ist die Strecke - Hannover - Bremen aus- und teilweise neu zu bauen. Diese Strecke ist in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke festgelegt.	Z	LROP 4.1.2 03
05	Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz sind die Strecken - Hannover - Wunstorf-Nienburg (Weser) – Langwedel - Bremen - Minden - Nienburg (Weser) - Verden (Aller) - Rotenburg (Wümme) zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Diese Strecken sind als Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke festgelegt. Sie sind zu sichern und so auszubauen, dass schnelle und	Z	LROP 4.1.2 03

anschlusssichere Anbindungen an die überregionalen Netze ermöglicht werden.

Zur Entmischung langsamer und schneller Schienenverkehr soll der Streckenabschnitt zwischen Nienburg und Minden zweigleisig ausgebaut werden, um weitere Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr zu schaffen.

06 **Aus- und Neubaumaßnahmen dürfen nicht zur Verschlechterung der bisherigen Anbindungsqualität des Mittelzentrums Nienburg sowie der Grundzentren Eystrup und Stolzenau führen.** Z LROP 4.1.2 04

07 **Bei Aus- und Neubaumaßnahmen an Bahnstrecken ist die Bevölkerung vor zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen zu schützen. Beim konzentrierten Bestandsstreckenausbau der Alpha-Variante E sind dabei auch übergesetzliche Maßnahmen zu ergreifen.** Z

08 **Der Bestand der nicht bundeseigenen Bahnstrecken Syke - Hoya - Eystrup der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH ist zu sichern. Die Eisenbahnstrecke Uchte - Rahden soll für die Museumseisenbahn und die Möglichkeit der Einrichtung eines industriellen Anschlussgleises erhalten werden.** Z LROP 4.1.2 04

Die Trassen der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Nienburg und Sulingen sind von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten, um langfristig die Option zur Nutzung der Trasse als Bahnstrecke offenzuhalten.

Diese Bahnstrecken werden daher in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke festgelegt.

09 **Die Anschlussgleise von der**

- Bahnstrecke Nienburg – Liebenau zur Oxxynova GmbH und zum Liebenauer Hafen,
- Bahnstrecke Syke - Hoya – Eystrup zur Smurfit Kappa Hoya Papier und Karton GmbH

werden als Vorranggebiet Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.

4.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

01 **Das Mobilitätsangebot im öffentlichen Personennahverkehr ist zu sichern und auszubauen.** Z LROP 4.1.2 05

Im Landkreis Nienburg soll der straßengebundene ÖPNV G

- auf den Regio-Linien und den Linien des Nienburger Stadtbusses angebotsorientiert,
- auf den Lokal-Linien und in der Schülerbeförderung bedarfsorientiert

gestaltet werden.

Alle zentralen Orte sind an das Netz der Regio-Linien anzubin-

den.

Grundlage für die konkrete Ausgestaltung von Linienführung und Fahrplangestaltung ist der Nahverkehrsplan.

- 02 Die Angebote im Linienverkehr des ÖPNV sind durch flexible G
und alternative Bedienungsformen zu ergänzen. Dabei sind die
Ortsteile ohne Einrichtungen der Daseinsvorsorge an die Zent-
ralen Orte sowie an sonstige Ortsteile anzubinden, die Einrich-
tungen der Daseinsvorsorge vorhalten.
- 03 Die Anbindung von Tourismuseinrichtungen und Naherho-
lungsgebieten ist zu sichern und zu verbessern.
- 04 Der Umstieg vom Schienenpersonenfern- und -nahverkehr auf G
Buslinien des ÖPNV soll durch bauliche Maßnahmen und durch
aufeinander abgestimmte Fahrpläne des Linienverkehrs insbe-
sondere am Bahnhof Nienburg gesichert und optimiert werden.
Auch die Bahnstationen in Eystrup, Leese und Linsburg sollen
so an die Linienfahrten des ÖPNV angebunden werden, dass
eine gute Umsteigequalität für den Schienennahverkehr erreicht
wird.
Die Anbindung der Bahnstationen soll insbesondere in den Zei-
ten ohne Bedienungsangebot im Linienverkehr bedarfsgerecht
durch alternative, flexible Angebote, wie z.B. CarSharing oder
Anrufsammeltaxi, ergänzt werden.
- 05 Das Angebot im ÖPNV soll für alle Nutzergruppen eine barriere G
freie Reisekette ermöglichen. Daher sollen Fahrzeuge, Halte-
stellen und deren Zuwegungen barrierefrei ausgestattet bzw.
ausgebaut werden.

4.1.4 Fahrrad- und Fußverkehr

- 01 Zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität soll der Radverkehr G LROP
auf Grundlage des kreisweiten Radverkehrsnetzes weiter ge- 4.1.2. 07
stärkt und ausgebaut und neben dem ÖPNV und dem motori-
sierten Verkehr als fester Bestandteil in die Verkehrsentwick-
lungsplanung integriert werden.
Bei der städtebaulichen Entwicklung sind die Belange des Rad-
und Fußverkehrs, insbesondere durch den Ausbau eigener,
zusammenhängender und sicherer Fuß- und Radverkehrsnetze
zu berücksichtigen.
Bei der Netzgestaltung für den Radverkehr ist eine Anbindung
an das kreisweite, regionale Radverkehrsnetz anzustreben.
- 02 Das für den Alltags- und Freizeitverkehr vorhandene kreisweite G
Radverkehrsnetz soll an den ÖPNV und das überregionale
Radverkehrsnetz angebunden werden.
- 03 Der Ausbau von vorhandenen Radwegen und die Anlage von G
Radverkehrsanlagen entlang der klassifizierten Straßen sind
auf Grundlage anerkannter Qualitätsstandards umzusetzen. Es
ist gezielt auf den Lückenschluss und den Erhalt der Radver-

kehrsinfrastruktur zur Stärkung bedeutsamer Verkehrsachsen hinzuwirken.

- 04 An den Haltestellen des ÖPNV-Netzes sind sichere und den Qualitätsstandards entsprechende Fahrradabstellanlagen vorzuhalten und weiter auszubauen. Dabei sollen hinsichtlich der Unterstellung und der Lademöglichkeit auch Elektrofahrräder in die Planungen einbezogen werden. G

4.1.5 Straßenverkehr

- 01 Die Hauptverkehrsstraßen im Kreisgebiet sollen G
- die zentralen Orte im Landkreis Nienburg/Weser an das nationale Bundesautobahnnetz anschließen,
 - die Anbindung an die Oberzentren Hannover und Bremen sowie die benachbarten Mittelzentren Minden, Stadthagen, Wunstorf, Neustadt am Rbge., Verden, Syke und Sulingen sichern,
 - die zentralen Orte im Landkreis Nienburg/Weser untereinander verbinden,
 - die Voraussetzung für die Verkehrsbedienung durch den straßengebundenen ÖPNV sicherstellen und
 - überregional bedeutsame Erholungsgebiete an die Siedlungszentren anbinden.

- 02 **Das Hauptverkehrsstraßennetz ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.** Z

- 03 **Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung sind in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festgelegt.** Z LROP 4.1.3 02

Die Bundesstraße B 6 wird im Abschnitt zwischen Neustadt und Lemke als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße (vierstreifig) festgelegt.

Die raumordnerisch abgestimmten Ortsumgehungen

- Rohrsen-Nienburg im Zuge der B 215 sowie
- Landesbergen im Zuge der B 215

sind als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße festgelegt. Sie sind vorrangig auszubauen.

In Vorranggebieten Hauptverkehrsstraße müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der Zweckbestimmung vereinbar sein.

- 04 **Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Bedeutung sind in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiete Straße von regionaler Bedeutung festgelegt. Sie sind zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.** Z

In Vorranggebieten Straße von regionaler Bedeutung müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der Zweckbestimmung vereinbar sein.

05	Folgende, noch nicht raumordnerisch abgestimmte Straßenplanungen werden zur frühzeitigen Trassensicherung als Vorbehaltsgebiete Hauptverkehrsstraße dargestellt: - Ortsumgehung in Leese im Zuge der B214/B441, - Ortsumgehung Loccum im Zuge der B441. Die endgültige Linienführung ist raumordnerisch abzustimmen. Die Vorbehaltsgebiete Hauptverkehrsstraße müssen bei allen Planungen berücksichtigt werden.	G	LROP 4.1.3 02
4.1.6 Schifffahrt, Häfen			
01	In der zeichnerischen Darstellung ist die Weser als Vorranggebiet Schifffahrt festgelegt. Die Weser ist umweltverträglich zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.	Z	LROP 4.1.4 04
02	Als Vorranggebiet Binnenhafen ist der landesbedeutsame Binnenhafen Nienburg in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Die trimodale Funktionalität der Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße ist zu sichern und auszubauen. Um die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schifffahrtsstraßen zu unterstützen, sind die in der Zeichnerischen Darstellung festgelegten Häfen und Umschlagplätze im Landkreis Nienburg/Weser zu sichern und zu entwickeln.	Z	LROP 4.1.4 02
03	Der Ausbau der Mittelweser für Großmotorgüterschiffe zwischen Minden und Bremen ist fertigzustellen. Bei der Mittelweseranpassung sind die Belange - von Natur und Landschaft, - des Hochwasserschutzes, - der Landwirtschaft, - der Erholungsnutzung und - des Bodenabbaus in besonderer Weise zu berücksichtigen.	Z G	LROP 4.1.4 04
04	Darüber hinaus sind Vorranggebiete Sportboothafen, Vorranggebiete Umschlagplatz sowie Vorranggebiete Schleuse festgelegt. Diese sind entsprechend ihrer vorrangigen Zweckbestimmung zu sichern.	Z	
05	Die Ausflugschifffahrt auf der Weser soll nachhaltig gesichert werden.	G	
06	Die Fährverbindung über die Weser bei Schweringen soll gesichert werden.	G	
4.1.7 Luftverkehr			
01	Der Flugplatz Nienburg-Holzbalge wird als Vorranggebiet Verkehrslandeplatz festgelegt.	Z	LROP 4.1.5 03
02	Die An- und Abflugrouten für den Luftverkehr sind unter Lärmschutz- und Sicherheitsgesichtspunkten mit den Belangen der	G	LROP 4.1.5 03

gewachsenen Siedlungsstruktur so abzustimmen, dass die Lärmbelastung für die Bevölkerung minimiert wird.

Begründung

Zu 4.1.1 Entwicklung der technischen Infrastruktur, Logistik

Zu 4.1.1 01 und 02 Verkehrsinfrastruktur

Reibungslose Mobilität im Personenverkehr und ein leistungsfähiger Güterverkehr sind elementar von leistungsfähigen Verkehrsnetzen abhängig. Sie sind die zentrale Voraussetzung für einen ungehinderten Verkehrsfluss auf allen Verkehrsträgern¹.

Überregionales Verkehrsnetz

Das überregional bedeutsame Verkehrsnetz im Landkreis Nienburg/Weser wird durch die

- Haupteisenbahnstrecken zwischen Bremen und Hannover sowie Rotenburg und Minden,
- die Bundesstraßen B 6 (Hannover-Nienburg-Bremen), B 61 (Minden-Uchte-Sulingen), B 209 (Rohrsen-Rethem/A.-BAB A27), B 214 (Schwarmstedt-Nienburg-Sulingen), B 215 (Stolzenau-Nienburg-Verden), B 441 (Wunstorf-Loccum-Uchte) und B 482 (Leese-Petershagen) sowie
- die Weser als Bundeswasserstraße

getragen.

Ein Anschluss an die Schnellverkehrsstrecken der Deutschen Bahn AG besteht in Hannover und in Bremen sowie eingeschränkt auch in der Stadt Nienburg. Das Bundesautobahnnetz ist im Wesentlichen über die

- die B 6 (BAB A 2)
- die B 214 (BAB A 7),
- die B 215 und B 209 (BAB A 27) und
- die B 215 und B 482 (BAB A 2)

zu erreichen.

Erreichbarkeit

Im bundes- und landesweiten Vergleich ist der Landkreis Nienburg/Weser hinsichtlich der Erreichbarkeit von BAB-Anschlüssen bzw. ICE/IC-Bahnhöfen erheblich benachteiligt. Während im Bundesdurchschnitt ein BAB-Anschluss von mehr als 90 %, ein ICE/IC-Bahnhof von mehr als 60 % der Bundesbürger:innen in weniger als 30 min erreicht werden kann, sind die entsprechenden Anschlüsse nur für weniger als ein Drittel der Bevölkerung des Landkreises in einer Zeit unter 30 min erreichbar.

Tab. 4.1-1 stellt die Durchschnittswerte der Erreichbarkeit im Jahr 2018 dar. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass am Bahnhof Nienburg nur wenige ICE- oder IC-Züge halten.

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030.

Erreichbarkeit	in Minuten
von Autobahnen	32
von Flughäfen	52
von IC/EC/ICE-Bahnhöfen	18
von Oberzentren	51
von Mittelzentren	15

Tab. 4.1-1 Durchschnittswerte der Erreichbarkeit im Jahr 2018

Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2020): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR.

Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor für den Wirtschaftsraum

Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Nienburg. Es gilt die Marktposition dieser Region im Wettbewerb mit benachbarten Wirtschaftsräumen und darüber hinaus zu halten bzw. zu verbessern. Aufgrund des arbeitsteiligen Wirtschaftssystems werden Waren und Dienstleistungen zwischen Orten bewegt. Diese Art des Verkehrs dient der Produktion von Gütern sowie der Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten.

Der Wirtschaftsverkehr umfasst den Gütertransport, Service- und Dienstleistungsverkehr, Geschäftsverkehr. Logistik erweitert den Güterverkehr neben der Ortsveränderung um die Optimierung unter den Gesichtspunkten der gesamtbetrieblichen Effizienz. Mobilität ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für wirtschaftliche Prosperität.

Bundesverkehrswegeplan

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege². Die bestehen aus den Bundesschienenwegen (Art. 87e GG), den Bundeswasserstraßen (Art. 89 Abs. 2 GG) und den Bundesfernstraßen (Art. 90 GG). Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Der im Jahr 2016 von der Bundesregierung vorgelegte BVWP folgt dem Prinzip "Erhalt vor Neubau".

Der Neubau der Ortsumgehungen Nienburg-Rohrsen, Landesbergen und Leese im Zuge der B 215 wurde in den vordringlichen Bedarf eingestellt, ebenso die OU Loccum im Zuge der B 441. Im Schienenverkehr wurde das optimierte Alpha-E in den vordringlichen Bedarf eingestellt. Es sieht u.a. die Blockverdichtung auf der Strecke Verden – Nienburg – Wunstorf, ein neues Überholgleis und ein mittiges Wendegleis für die S-Bahn Hannover im Bahnhof Nienburg vor.

Zu 4.1.1 03 Verkehrssysteme und Raumstruktur

Mobilitätsbedarf

Mobilität ist notwendig, um Wege von der Wohnung zum Arbeitsplatz, zu Versorgungs- und Bildungseinrichtungen oder auch für Orte für Freizeit Zwecke zurückzulegen. Weil sich die Standorte der Grunddaseinsversorgung in der Regel nicht mit dem Wohnort überlagern und meist nicht in fußläufiger Entfernung liegen, müssen Verkehrsmittel genutzt werden, um die Distanzen zu überwinden. Damit wird Mobilität i.S. von Erreichbarkeit zum einem zentralen Thema für die Sicherung der Daseinsvorsorge.

² Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Erhalt geht vor Neubau. In: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/erhalt-geht-vor-neubau-394614> [abgerufen am 14.04.2021]

Mobilitätsformen

Ein großer Teil der Mobilitätsleistung in den ländlichen Räumen des Landkreises wird dabei im motorisierten Individualverkehr (MIV), d.h. im PKW erbracht. Neben der Nutzung des eigenen PKWs wurden in den vergangenen Jahren zunehmend Car-Sharing-Angebote unterbreitet, so z.B. in der Samtgemeinde Grafschaft Hoya, im Flecken Steyerberg und in der Stadt Nienburg.

Daneben hat der Öffentliche Personennahverkehr für viele Menschen eine Bedeutung für die Überwindung größerer Distanzen. Die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV liegt beim Landkreis Nienburg/Weser (für den Nienburger Stadtbus bei der Stadt Nienburg), der in einem Nahverkehrsplan die Rahmenbedingungen und Ziele für den ÖPNV festlegt. Der Landkreis beauftragt Verkehrsunternehmen zur Erbringung von Verkehrsleistungen, gibt Fahrpläne vor, entwickelt Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots und setzt diese um. Er sichert die Schülerbeförderung. Durch das Angebot im Linienverkehr des ÖPNV sowie durch ergänzende, flexible Mobilitätsangebote sollen flächendeckend für alle Menschen Mobilitätschancen geschaffen werden.

Für die Bewältigung mittlerer und kleiner Wege, insbesondere innerörtlich, kommen das Fahrradfahren und das Zu-Fuß-Gehen in Betracht. Durch die Elektrifizierung von Fahrrädern (E-Bikes), konnte die Reichweite mit diesem Verkehrsmittel erhöht werden.

Einfluss der Siedlungsentwicklung auf den Mobilitätsbedarf

Der Themenbereich Mobilität, Verkehr, Logistik darf nicht isoliert betrachtet werden, da die Überwindung von Entfernungen keinen Selbstzweck darstellt, sondern immer die Verknüpfung verschiedener Aktivitäten an unterschiedlichen Orten als Ursache hat. Verkehr besitzt damit eine dienende Funktion. Die heute herrschenden Verkehrsprobleme sind somit vor allem durch (Fehl-) Planungen bei der Siedlungsentwicklung verursacht. Die Siedlungsentwicklung seit den 1960er Jahren, insbesondere in den ländlichen Räumen des Kreisgebiets, war zu einem großen Teil nur möglich, weil die Verfügbarkeit eines oder mehrerer privater PKW pro Haushalt vorausgesetzt wurde. Die heute vorhandene Siedlungsstruktur baut weitgehend auf dieser Voraussetzung auf. Durch die Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen wird Verkehr erzeugt, der vor allem mit dem motorisierten Individualverkehr abgewickelt wird. Durch weitsichtige Stadtplanung, d.h. sinnvolle Zuordnung verschiedener Nutzungen zueinander, können sich Verkehrsprobleme von vornherein reduzieren. Heute ist eine Siedlungsentwicklung anzustreben, die eine Verkehrswende und eine Verlagerung der Verkehrsleistungen vom MIV auf die Angebote des Umweltverbundes ermöglicht.

Zukünftige Verkehrsentwicklung

Die voranschreitende Arbeitsteilung und Intensivierung des Warenaustausches haben zu einer starken Zunahme, insbesondere des grenzüberschreitenden Verkehrs geführt. Diese Entwicklung wird sich auch in Zukunft weiter fortsetzen. Nach Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur werden die Nutzung der Eisenbahn, des ÖPNV, des Luftverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs ansteigen³, sodass ein fortlaufender Anstieg des Verkehrs die Folge ist.

³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Verkehr in Zahlen 2018/2019. In: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen_2018-pdf.pdf?__blob=publicationFile [abgerufen am 21.10.2021]

Nicht nur in Deutschland auch im Landkreis Nienburg ist ein Trend zum Anstieg der Personenkraftfahrzeuge festzustellen. Im Jahr 2019 hat im Vergleich zum Vorjahr der Gesamtbestand an Fahrzeugen um 1,67 % zugenommen. In den ländlichen Räumen kann ein Trend zum Rückgang der Fahrleistungen der einzelnen Kraftfahrzeuge nicht beobachtet werden. Eine rückläufige Verkehrsnachfrage ist daher kurzfristig nicht zu erwarten.

Zu 4.1.1 04 Integrierte Verkehrsplanung

Eine integrierte Verkehrsplanung setzt eine Gesamtbetrachtung des Verkehrs voraus, indem die verkehrsträgerübergreifenden Aspekte des Verkehrswesens und die Wechselwirkungen zwischen Verkehr, Gesellschaft, Technik, Wirtschaft und Umwelt und Klimaschutz in die Planung eingestellt werden. Im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung sollen Konzepte zur Gestaltung der Mobilität unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Kreisläufe und der nachhaltigen Gestaltung gesellschaftlicher Teilhabe entwickelt werden.

Dabei soll nach Möglichkeit Verkehr vermieden, negative Folgen reduziert und notwendiger Verkehr ressourcensparend abgewickelt werden. Wichtige Ziele einer integrierten Verkehrsplanung sind weiterhin folgende:

- Verkehr in den Städten und ländlichen Orten stadt- und ortsverträglich gestalten.
- Im Zuge der Stadtplanung die städtebaulichen Voraussetzungen für die zu erwartende Verkehrsmenge und die gewünschten Veränderungen im modal split zu schaffen.
- Die hohe Qualität der Umwelt, der Landschaft und der öffentlichen Räume durch eine integrierte Verkehrsplanung erhalten und verbessern.
- Reduzierung des verkehrsbedingten Ressourcenverbrauches und der Belastung des Klimas durch Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor.
- Entwicklung einer möglichst optimalen Verzahnung der Angebote aller Verkehrsträger.

Zu 4.1.1 05 Nachhaltige Mobilität

Die Sicherstellung einer an den Maßstäben der Nachhaltigkeit orientierten Mobilität ist eine der wichtigsten gegenwärtigen und zukünftigen verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Aufgaben. Probleme, die durch den Verkehr verursacht werden, wie Schadstoffbelastungen, Lärm und Flächenverbrauch einerseits, Verkehrsstaus, Zeitverluste und steigende Kosten für Nutzerinnen und Nutzer andererseits, lassen sich nicht durch Einzelmaßnahmen lösen. Vielmehr ist ein kooperatives Handeln aller für das Verkehrsgeschehen Verantwortlichen erforderlich, um die Mobilität in einer umweltverträglichen Weise zu gewährleisten und die Attraktivität der Städte und Gemeinden als Lebensraum und Wirtschaftsstandort mit hoher Qualität zu erhalten. Die Beeinflussung und Steuerung des Verkehrsgeschehens im Sinne der raumordnerischen Zielsetzungen erfordert den umfassenden Ansatz einer integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsentwicklungsplanung.

Zu 4.1.1 06 Vorranggebiet Güterverkehrszentrum

Die wirtschaftliche Entwicklung und der Lagevorteil des Landkreises in der Mitte Niedersachsens und auf halber Strecke zwischen den Verdichtungsräumen Bremen und Hannover haben dazu geführt, dass zahlreiche Unternehmen der Logistikbranche ihren Sitz im Landkreis Nienburg/Weser haben.

In den vergangenen Jahren seit 1990 hat sich der Güterverkehr in Deutschland mehr als verdoppelt (auf rd. 700 Mio. Tonnenkilometer)⁴. Ca. 71 % der Transportleistungen werden von LKW auf der Straße erbracht. Um die rasante Entwicklung im Güterverkehr zu bewältigen zu können und zudem Vorgaben des Klimaschutzes zukünftig einhalten zu können, muss eine stärkere Verteilung auf andere Verkehrsträger angestrebt werden. Zum Aufbau verkehrsträgerübergreifender Transportketten im Güterverkehr braucht es Knotenpunkte, die Schiene, Straße und Wasserstraße miteinander verbinden.

Besondere Potentiale für logistikaffine Branchen hat das Gebiet „Logistikzentrum Nienburg Süd“, das sich südlich des Stadtgebietes von Nienburg im Ortsteil Schäferhof/Kattriede befindet. Dieses Gebiet wurde in der Vergangenheit als Tanklager und bis 1995 überwiegend militärisch genutzt. Weil dieser Standort sowohl an die Bundessechiffahrtsstraße Weser angeschlossen werden kann, als auch über die Schiene (Bahngleis zur Bahnstrecke Nienburg – Minden) und die Straße bereits hervorragend angebunden ist, kann er als Trimodal-Standort entwickelt werden. Daher wird er als Vorranggebiet Güterverkehrszentrum festgelegt. Darüber hinaus wird das Gebiet auch als Vorranggebiet industrielle Anlagen und Gewerbe in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.

Durch den Bahnanschluss, der perspektivisch durch die Reaktivierung eines zusätzlichen Gleisstranges noch weiter ausgebaut und verbessert werden kann, ergibt sich eine besondere Qualität des Plangebietes. Durch den Gleisanschluss kann Verkehr von der Straße auf die Bahn verlagert werden und damit ein aktiver Beitrag zu einem weniger klimaschädlichen Wirtschaften geleistet werden.

Zu 4.1.2 Schienenverkehr

Zu 4.1.2 01 Schienenverkehr im Landkreis Nienburg/Weser

Schiennetz

Das Bahnstreckennetz im Landkreis Nienburg/Weser ist im Wesentlichen von zwei DB-Strecken geprägt:

1. Die in Nord-Ost-Richtung verlaufende Schienenstrecke Bremen - Hannover ist als Hauptstrecke elektrifiziert, zweigleisig ausgebaut und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen. Sie verläuft auf einer Länge von 31 km durch den Landkreis.
2. Die Bahnstrecke Nienburg – Minden verbindet den Bahnhof Nienburg an der Bahnstrecke Hannover – Bremen mit dem Bahnhof Minden an der Bahnstrecke Hamm – Minden. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Schienenstrecke ist Teil einer Verbindung zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet. Insgesamt verläuft diese Strecke auf einer Länge von ca. 53 km auf dem Gebiet des Landkreises Nienburg/Weser. Im Abschnitt Nienburg-Minden ist sie als Nebenbahn eingleisig, elektrifiziert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen.

⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Verkehr in Zahlen 2020/2021. In:

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2020-pdf.pdf?__blob=publicationFile [abgerufen am 21.10.2021] und

Verband der Automobilindustrie: Verkehr. Güterverkehr. In: <https://en.vda.de/de/themen/wirtschaftspolitik-und-infrastruktur/verkehr/gueterverkehr.html> [abgerufen am 21.10.2021]

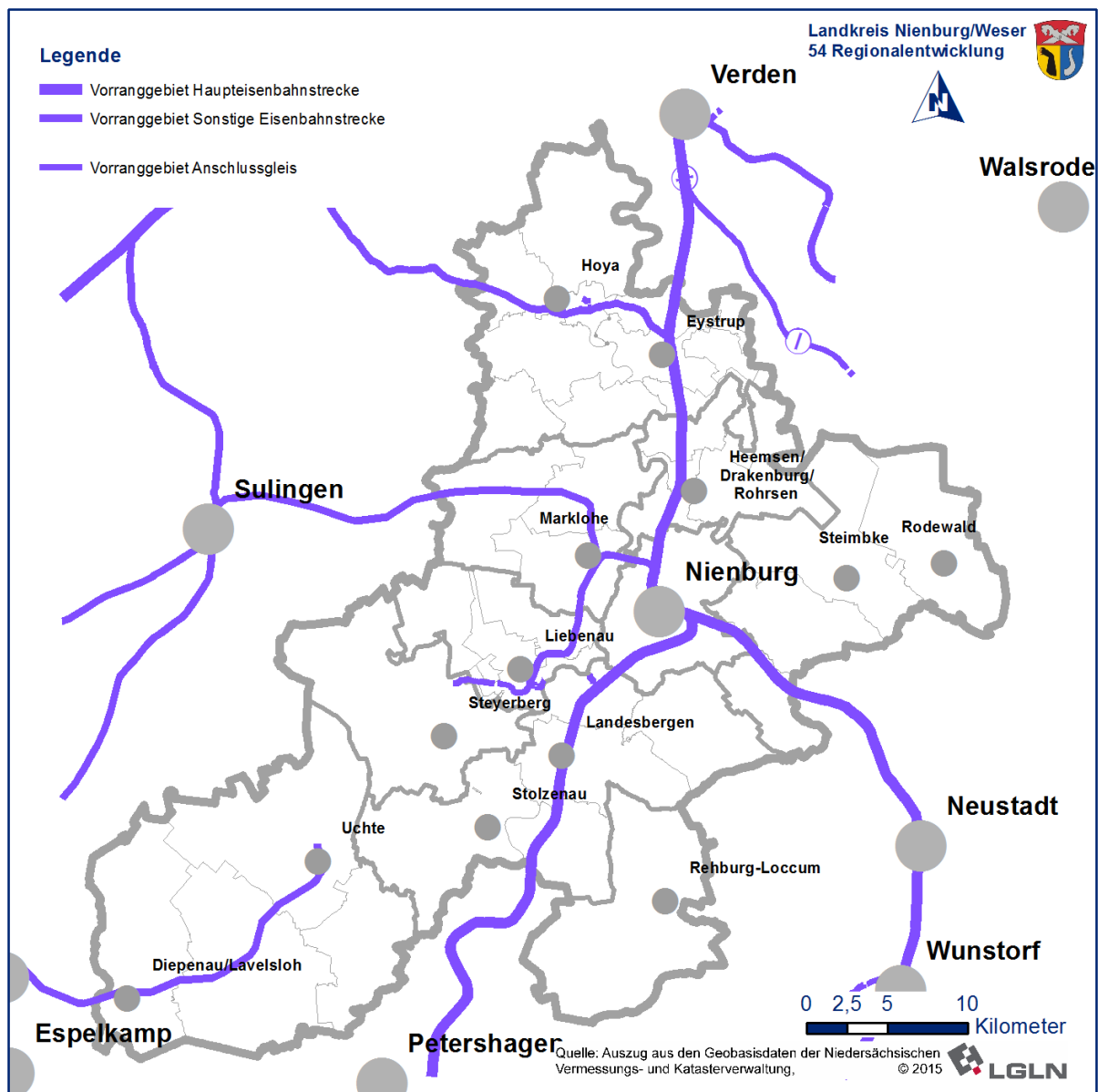


Abb. 4.1-1: Schienenstrecken im Landkreis Nienburg/Weser⁵
 Quelle: eigene Darstellung

Daneben gibt es Teilabschnitte ehemaliger Bahnstrecken im Kreisgebiet, die nicht mehr für den Personenverkehr, wohl aber z.T. für den Güterverkehr und Museumsfahrten genutzt werden, z.T. aber auch stillgelegt sind:

- Teilabschnitt zwischen Nienburg und Liebenau.
- Teilabschnitt von Eystrup über Hoya nach Bruchhausen-Vilsen/Syke.
- Teilabschnitt von Uchte nach Rahden.
- Teilabschnitt von Nienburg nach Sulingen.

Darüber hinaus gibt es Anschlussgleise für Industrie und Gewerbe.

⁵ Darstellung der Gemeindegrenzen (SG Liebenau und SG Marklohe) vor der Fusion zur SG Weser-Aue

Zu 4.1.2 02 Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte

Auf der Bahnstrecke Hannover – Bremen befindet sich der Bahnhof Nienburg, der sowohl Nahverkehrs-, als auch Fernverkehrsfunktionen erfüllt. Er wird daher als Vorranggebiet Bahnstation mit Fernverkehrsfunktionen festgelegt. Der Bahnhof in Eystrup und der Haltepunkt in Linsburg sind weitere Stationen auf dieser Bahnstrecke. Auf der Bahnstrecke Nienburg - Minden gibt es mit dem Bahnhof Leese-Stolzenau einen weiteren Haltepunkt. Diese drei Stationen werden als Vorranggebiet Bahnstation in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.

Zu 4.1.2 03 Verbesserung der Angebotsqualität

Die Qualität des Angebots im Schienenpersonenverkehr soll verbessert werden, damit der Schienenverkehr insbesondere in der Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr größere Anteile am Verkehrsaufkommen übernehmen kann. Dies kann u.a. durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe, die Verbesserung der Anschlüsse, die Abstimmung des Systems der Zugkategorien und die Vertaktung der Zugfolgen erreicht werden.

Zu 4.1.2 04 bis 05 Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke

In der Zeichnerischen Darstellung sind Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke festgelegt. Diese Haupteisenbahnstrecken erfüllen sowohl im Personen-, wie auch im Güterverkehr, wichtige Funktionen und sind Bestandteil des europäischen Schienennetzes.

Schienenstrecke Hannover – Nienburg - Bremen

Im Personenverkehr wird die Schienenstrecke Hannover – Nienburg - Bremen mit der IC-Linie 56 (2-h-Takt, 9 Fahrtenpaare) bedient.

Der SPNV bindet die Mittelzentren Nienburg/Weser, Verden und Achim an die Oberzentren Hannover und Bremen an und erschließt die Siedlungsbänder entlang der Strecke in den Metropolräumen Hannover und Bremen. Mit den Regional-Express-Linien 1 (Hannover - Norddeich Mole) und 8 (Hannover - Bremerhaven) besteht am Bahnhof Nienburg/Weser jede Stunde die Möglichkeit mit dem Zug nach Hannover oder Bremen zu fahren. Das Angebot von RE 1/ RE 8 wird in den Hauptverkehrszeiten auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Die S-Bahn-Linie S1 ergänzt das Angebot von Nienburg/Weser in/aus Richtung Hannover (1-h-Takt, 20 Fahrtenpaare).

(Rotenburg-Verden-) Nienburg/Weser - Minden

Auf den Linien RB 76 (Rotenburg – Verden – Nienburg – Minden) bzw. RE 78 (Porta-Express von Bielefeld/Minden nach Nienburg) bewegen sich Angebot und Nachfrage auf niedrigem Niveau. Die Funktion des SPNV auf dieser Strecke ist zum einen die Anbindung der Region um Rotenburg an die Fernverkehrsachse Hannover-Bremen und zum anderen die Verbindung des nordöstlichen Einzugsgebiets der RE 4 (Hamburg-Bremen) mit dem südwestlichen Einzugsgebiet der RE 70 (Hannover-Bielefeld). Für Regionallinien wird von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ein 2-h-Takt als Mindestbedienungsstandard vorgegeben. Die Strecke wird täglich mit 8 Zugpaaren des RE 78 „Porta-Express“ von Bielefeld über Minden bis nach Nienburg/Weser durchgebunden. Im Streckenabschnitt Verden-Nienburg/Weser können die Reisenden die Regionalexpress-Züge der Linie Hannover-Bremen benutzen (RE 1 und 8). Für die weitere Fahrt zwischen Verden und Rotenburg unterbreitet die Regionalbahn 76 ein Angebot mit einem ein bis zwei-Stunden-Takt.

SPNV-Nachfrage

An den Schienenknüpfungspunkten besteht ein hohes Nachfrage-Potenzial. Dies zeigt sich u.a. anhand der starken Parkplatznachfrage an den Bahnhöfen. Durch die Einbindung der Bahnhöfe im Kreisgebiet in den GVH-Tarif für MobilCards nimmt die Zahl der Pendler, die für die Strecke zwischen Eystrup, Nienburg/Weser und Hannover regelmäßig den SPNV nutzen, stetig zu. Weit mehr als 1.000 Zeitkarteninhaber nutzen den Zug in Richtung Hannover mit einer GVH-Mobil-Card ab dem Bahnhof Nienburg/Weser. Da der Bahnhof Nienburg/Weser auch sehr gut durch den öffentlichen Buslinienverkehr erschlossen ist und die Busfahrpläne auf die Ankünfte und Abfahrten der RE-Züge aus Hannover abgestimmt sind, bietet sich eine Anschlussfahrt mit dem Bus häufig an.

Zu 4.1.2 06 Berücksichtigung Zentraler Orte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen

Sofern der weitere Ausbau von Schienenstrecken zur Umgehung Zentraler Orte führt, ist darauf zu achten, dass es zu keiner Verschlechterung der bisherigen Anbindungs- und Bedienungsqualität in den betroffenen Zentralen Orten Nienburg, Eystrup und Stolzenau kommt.

Zu 4.1.2 07 Berücksichtigung des Lärm- und Erschütterungsschutzes beim Ausbau von Bahnstrecken

Lärmsanierung und Lärmvorsorge

In der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist geregelt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrsanlagen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen ist, dass der Beurteilungspegel bestimmte Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet (z.B. 59 Dezibel (A) am Tag und 49 Dezibel (A) in der Nacht in reinen und allgemeinen Wohngebieten).

An Bahnstrecken wird der Beurteilungspegel mit Hilfe der prognostizierten Zugzahlen der jeweiligen Strecke berechnet.

Die Lärmsanierung an Bestandsstrecken ist nicht gesetzlich vorgeschrieben. Um auch hier im Bedarfsfall vor Lärm zu schützen, hat die Bundesregierung 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm für bestehende Strecken der Eisenbahnen des Bundes aufgelegt⁶. Mit einer Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen will der Bund Zuwendungen für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes bereitstellen.

Beim Neubau oder der "wesentlichen Änderung" von Schienenwegen besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Lärmvorsorge. Vorrang haben aktive Lärmschutzmaßnahmen am Gleis (zum Beispiel Schallschutzwände) vor passiven Maßnahmen an Gebäuden (zum Beispiel Schallschutzfenster). Eine wesentliche Änderung liegt u.a. dann vor, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch die Änderung um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage bzw. 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen muss Lärmvorsorge durchgeführt werden, sobald der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV übersteigt.

⁶ BMVI (2019): Lärmschutz im Schienenverkehr. Alles über Schallpegel, innovative Technik und Lärmschutz an der Quelle.

Übergesetzlicher Lärmschutz für die Alpha-Variante E

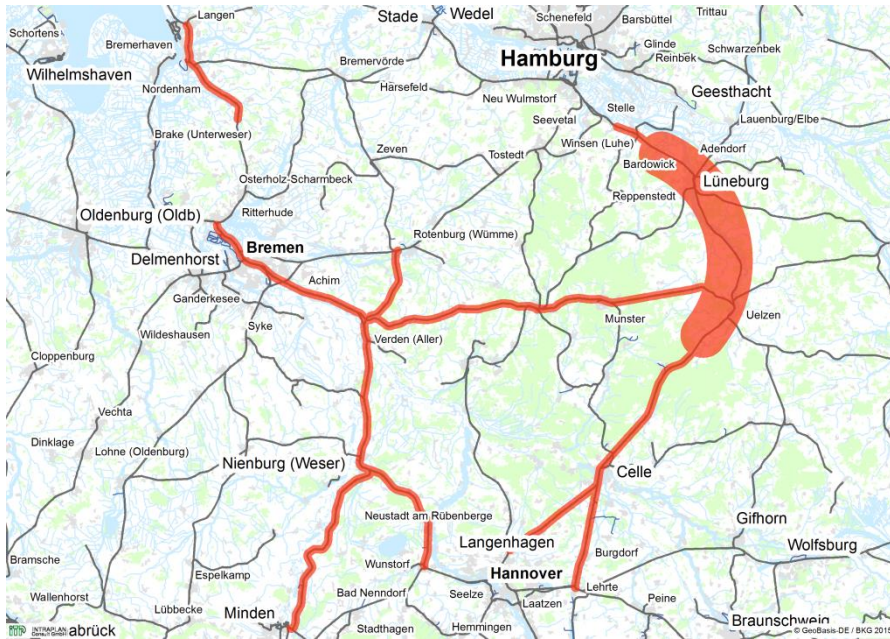


Abb. 4.1-2 Lage der Alpha-Variante E

Quelle: BVWP Projekte (2018): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. In: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html [abgerufen am 21.05.2021]

Die sogenannte „Alpha-Variante E“ sieht einen bedarfsgerechten Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover vor⁷. Im Dialogforum Schiene-Nord (DSN) im Jahr 2015 haben sich die Teilnehmer deutlich für den Bau der so genannten „Alpha-Variante E“ ausgesprochen und diese im Abschlussdokument als Vorzugsvariante empfohlen. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde die Maßnahme „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“⁸ in den vordringlichen Bedarf eingestellt.

Tragendes Element der breiten Akzeptanz für die Ausbaulösung Alpha-E in der Region ist, dass die zusätzlichen Belastungen insbesondere durch einen besseren und damit übergesetzlichen Lärmschutz kompensiert werden sollen. So hat das Dialogforum Schiene Nord die „Bedingungen der Region“ zum essentiellen Bestandteil der Ausbaulösung Alpha-E gemacht. Die Anrainerkommunen des Streckenabschnittes Verden–Nienburg–Wunstorf haben dabei folgende drei Kernforderungen formuliert:

1. Vollschutz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau
2. Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung
3. Klimaschutz/ Umweltverbund/ orts- und stadtklimatische Auswirkungen berücksichtigen

Zu 4.1.2 08 Vorranggebiet Sonstige Bahnstrecken

Zusätzlich zu den in Ziff. 04 und 05 genannten Strecken sind vier weitere Schienenstrecken als Vorranggebiete Sonstige Bahnstrecken festgelegt:

1. Auf einem Teilabschnitt zwischen Nienburg und Liebenau der ehemaligen Bahnstrecke Nienburg–Rahden (Streckennummer 1743) wird eine Güterverkehrsstrecke

⁷ Projektbeirat Alpha-E: Was ist Alpha-E? In: <https://beirat-alpha.de/was-ist-alpha-e/> [abgerufen am 20.05.2021]

⁸ Projektnummer 2-003-V03

cke von der DB AG betrieben, auf welcher regelmäßig Kesselwagenzüge zur Versorgung der Firma Oxxynova in Steyerberg verkehren. Hierzu zweigt ein Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe von der Strecke ab.

2. Von Eystrup über Hoya nach Bruchhausen-Vilsen/Syke wird eine Verbindung von den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya GmbH betrieben (der Betrieb erfolgt nur bis Heiligenfelde, die Strecke ist jedoch bis Syke konzessioniert). Sie dient in erster Linie dem Schienentransport für die Firma Europa Carton, für den Transport land- und forstwirtschaftlicher Produkte (Düngemittel, Hölzer) und für Militärtransporte. Güterverkehrsstellen existieren in Hoya und Eystrup. Auf dieser Strecke werden außerdem vom Deutschen Eisenbahn Verein (DEV) Sonderreizezugfahrten zwischen Eystrup und Bruchhausen-Vilsen durchgeführt.
3. Der Teilabschnitt Uchte – Rahden der ehemaligen Bahnstrecke Nienburg–Rahden (Streckennummer 1743) wird als Vorranggebiete sonstige Eisenbahnstrecke festgelegt, weil er Teil des Eisenbahnnetzes ist. Dieser Streckenabschnitt wird für den Betrieb einer Museumsbahn genutzt und hat eine Verbindung zum übrigen Eisenbahnnetz. Ergänzend zur bisherigen Nutzung sollte die Möglichkeit zur Nutzung der Strecke als Industriegleis erhalten werden.
4. Auch der stillgelegte Teilabschnitt Nienburg – Sulingen der Bahnstrecke Nienburg-Diepholz (Nr. 1744) wird als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke festgelegt, obwohl derzeit kein Betrieb auf der Strecke möglich ist. Vor dem Hintergrund der rasanten Entwicklung von autonomen Mobilitätsformen (z.B. autonom fahrende Schienenbusse) sowie der zunehmenden Dringlichkeit, eine Verkehrswende umzusetzen, kommt dem Erhalt nicht genutzter Schienenstrecken eine größere Bedeutung zu, als noch vor einigen Jahren.

Stilllegung von Bahnstrecken und Haltestellen

Seit 1968 wurden zahlreiche Bahnstrecken im Landkreis Nienburg stillgelegt und einige Bahnhöfe bzw. Haltestellen geschlossen. In der folgenden Tabelle wird die Reduzierung des Bahnnetzes im Landkreis Nienburg in chronologischer Folge dargestellt.

Datum der Betriebseinstellung	Bahnstrecke	Einrichtung/ Anlage
1968	„Sulinger Kreuz“	Schließung der Haltestelle Mehlbergen
29.09.1968	Rahden-Nienburg	Einstellung des Reisezugbetriebes; Schließung der Haltestelle Lemke
31.05.1976	Rahden-Nienburg	Einstellung des Gesamtbetriebes auf der Teilstrecke „Uchte-Steyerberg“
31.05.1980	Nebenbahnstrecke Rotenburg-Minden	Aufhebung der Bahnhöfe „Langendamm, Schäferhof, Estorf“
31.05.1986	Strecke Nienburg-Minden	Aufhebung des Bahnhofes „Landesbergen“
30.09.1990		Schließung der Güterbahnhöfe: Warmen, Bohnhorst, Linsburg, Wietzen, Rohrsen
01.06.1992		Abfertigungsstation am „Laveloher Bahnhof“ wird geschlossen
01.06.1992		Auflösung der Express- und Gepäckgutbeförderung an den Bahnhöfen „Leese/Stolzenau“ und „Eystrup“
31.12.1995	Rahden-Nienburg	Stilllegung der Teilstrecke „Liebenau-Steyerberg“
31.12.1996	Rahden-Nienburg	Einstellung des Gesamtbetriebes auf der Teilstrecke „Rahden-Uchte“, Übernahme von SG Uchte für den Museumseisenbahnverkehr
30.12.1997	„Sulinger Kreuz“	Einstellung des Gesamtbetriebes der Abzweigungsstrecke „Lohe-Sulingen“

Tab. 4.1-2: Übersicht Stilllegung von Bahnstecken und Haltestellen

Quelle: eigene Zusammenstellung

Zu 4.1.2 09 Anschlussgleise

Anschlussgleise zu Gewerbe- und Industriebetrieben sind eine Voraussetzung für die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene. Mit der Festlegung von Vorranggebieten Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe ist die Sicherung und Entwicklung von Zubringern zu regional bedeutsamen Industrie- und Gewerbegebieten verbunden. Der schienengebundene Güterverkehr soll so verbessert und entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann. Dabei soll auch einer Überlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur entgegengewirkt werden. Um die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu fördern, ist es unerlässlich, dass Betriebe ihre Güter direkt auf ihrem Firmengelände auf das Schienennetz bringen können, um die Transportkosten durch so wenige Umladevorgänge wie möglich niedrig zu halten.

Mit der Festlegung von Vorranggebieten für Anschlussgleise wird der Vorgabe aus in Ziffer 4.1.1 02 LROP, dass die Standortvoraussetzungen für eine zukunftsorientierte Güterverkehrsabwicklung zu optimieren sind, Rechnung getragen. Als Vorranggebiete werden die Anschlussgleise von der Bahnstrecke Nienburg – Liebenau zur Oxyxynova GmbH und zum Liebenauer Hafen sowie von der Bahnstrecke Syke - Hoya – Eysstrup zur Smurfit Kappa Hoya Papier und Karton GmbH in Hoya in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.

Zu 4.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zu 4.1.3 01 Mobilitätsangebot im öffentlichen Personennahverkehr

Einleitung

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

Nahverkehrsplan

Der Landkreis Nienburg/Weser wird im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) als Aufgabenträger für den ÖPNV bestimmt. In diesem Gesetz sind die Grundsätze und Ziele festgelegt, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV und bei der Erstellung von NVP zu berücksichtigen sind. So soll der öffentliche Personennahverkehr im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen. Daher soll eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen gesichert werden.

In § 6 Abs. 1 NNVG wird den Aufgabenträgern die Pflicht auferlegt, unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. In diesem Plan soll dargestellt werden, welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind, welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden und welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen ergriffen werden sollen.

Aktuell liegt der Nahverkehrsplan 2019 – 2023 in einer am 26.06.2020 vom Kreistag beschlossenen Fassung vor.

Mobilitätsangebote im ÖPNV

Im Landkreis Nienburg/Weser verkehren 54 ÖPNV – Linien, darunter 12 Linien, die die Landkreisgrenze überschreiten (z.B. von/nach Verden, Syke, Asendorf, Sulingen, Rahden, Rethem, Wunstorf, Petershagen und Stadthagen). Sechs ÖPNV-Linien gestalten als *Stadtbus Nienburg* den Stadtverkehr in der Stadt Nienburg. Die innerörtliche Erschließung der Stadt Rehburg-Loccum wird durch einen Bürgerbus-Verkehr ergänzt.

Hierarchisches Liniennetz

Das Liniennetz ist hierarchisch gegliedert in Regio- und Lokal-Linien. Die Regio-Linien bilden das Rückgrat des Busliniennetzes im Landkreis und laufen sternförmig auf Nienburg zu. Als Hauptlinien des Busnetzes im Kreisgebiet verbinden sie die Grundzentren im Landkreis mit dem Mittelzentrum Nienburg. In der Regel verkehren die Busse auf diesen Linien im Taktverkehr. Mindeststandard ist ein 120-Minutentakt, welcher von Montags bis freitags teilweise auf einen 60 Minutentakt verdichtet wird. Die Fahrpläne der Regio-Linien bieten in Nienburg einen Rundum-Anschluss zwischen diesen Linien, zudem besteht eine Verknüpfung zur Schiene aus und in Richtung Hannover.

Die Nebenlinien werden als Lokal-Linien bezeichnet. Sie übernehmen die Bedienung der Fläche, dienen als Zubringer zu den Regio-Linien und verbinden die Gemeindehauptorte untereinander sowie mit den jeweiligen Grundzentren. Zudem gibt es noch landkreis-übergreifende Linien, welche verschiedene Grundzentren des Landkreises mit Mittelzentren außerhalb des Landkreises verbinden.

Anbindung der Zentralen Orte an das Mittelzentrum Nienburg

Das Mittelzentrum Nienburg kann von etwa der Hälfte der Grundzentren in Fahrzeiten von weniger als 30 Minuten mit einer Regio-Linie des ÖPNV erreicht werden (Heemsen, Marklohe, Landesbergen, Liebenau, Steimbke). Für Eystrup wird zudem eine schnelle Verbindung im SPNV angeboten. Auch mit PKW sind auf diesen Verbindungen keine wesentlich geringeren Fahrtzeiten zu erreichen.

Von fünf weiteren Grundzentren aus (Hoya, Eystrup, Steyerberg, Stolzenau, Rehburg) beträgt die Fahrtzeit weniger als eine $\frac{3}{4}$ Stunde.

Lediglich von Uchte und Diepenau beträgt die Fahrzeit nach Nienburg mehr als 1 Stunde. Zudem ist für die Fahrt nach/von Diepenau ein Umstieg erforderlich. Im Verhältnis zur Fahrzeit im motorisierten Individualverkehr ergibt sich durchschnittlich ein Wert von 1,2, d.h. die Fahrzeit im ÖPNV ist im Durchschnitt 20 % länger.

Anbindung von Nicht-Zentralen Orten an die Zentralen Orte

Aus der Mehrzahl der kleineren, Nicht-Zentralen Orte beträgt die Beförderungszeit im Linienverkehr zum nächsten Grundzentrum weniger als 30 Minuten. Hier sind allerdings mit dem PKW meist wesentlich kürzere Fahrtzeiten zu erzielen (im Durchschnitt ist die Fahrzeit im ÖPNV 36 % länger). Damit kann die Verbindungsqualität zwar insgesamt als „gut“ eingestuft werden, muss aber in einigen Fällen auch als „ungenügend“ bewertet werden (z.B. Nordel, Haßbergen, 3 Ortsteile in der Samtgemeinde Grafschaft Hoya und Pennigsehl). Da die Nicht-Zentralen Orte häufig nicht an Regio-Linien angeschlossen sind, ist die Bedienungsqualität, d.h. das Fahrtenangebot, sehr eingeschränkt, insbesondere in der Ferienzeit. Die Bedienungsqualität kann in aller Regel nur mit „genügend“ bewertet werden, wobei diese Bewertung häufig nur für Schultage gilt. Für ein Drittel der Orte kann das Angebot an Ferientagen nur als „ungenügend“ eingestuft werden.

Zu 4.1.3 02 Flexible und alternative Bedienungsformen

In Räumen und Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage können öffentliche Verkehrsangebote häufig nur als Grundversorgung im Sinne einer Daseinsvorsorge betrieben oder gar nicht mehr im Linienverkehr angeboten werden. Für derartige Räume können Bedarfsverkehre mit Rufbussen oder Anrufsammeltaxen oder anderen flexiblen Bedienformen eine sinnvolle Ergänzung von Linienangeboten darstellen. Gute Beispiele hierfür sind der Bürgerbus in der Stadt Rehburg-Loccum, das Anrufsammeltaxi in der Samtgemeinde Uchte oder das CarSharing-Angebot in der Samtgemeinde Grafschaft Hoya.

Zu 4.1.3 03 Anbindung von Tourismuseinrichtungen und Naherholungsgebieten

In der Begründung zu 3.2.4 werden die Gebiete mit besonderer Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung, die Tourismusschwerpunkte und regional bedeutsame Sport- und Erholungsanlagen genannt, so zum Beispiel das Dinosaurier-Freilichtmuseum in Münchehagen oder das Kloster Loccum. Diese Standorte und Gebiete sollen mit dem ÖPNV und auch am Wochenende erreichbar sein. Mit der Inbetriebnahme der Linie 6053 wurde 2019 erstmals ein Fahrtangebot an Sonntagen unterbreitet. Es soll in den Folgejahren durch weitere Angebote ergänzt werden.

Zu 4.1.3 04 Anbindung des ÖPNV an den Schienenverkehr

Die Verkehrssysteme des Öffentlichen Verkehrs sollen miteinander so vernetzt werden, dass sie ein Gesamtsystem bilden. Dabei sollen die Reisezeiten im Gesamtsystem minimiert und die Umsteigequalität optimiert werden.

Am Bahnhof/Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Nienburg wird der Umstieg von und zu den Zügen in/aus Richtung Hannover sowie teilweise auch in Richtung Bremen durch die Fahrplangestaltung für die Regio-Linien ermöglicht. Mit Hilfe eines dynamischen, elektronischen Fahrgast-Informationssystems am Bahnhof/Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) werden die Fahrgäste über die aktuellen Abfahrtszeiten von Bus und Bahn, Anschlussmöglichkeiten und mögliche Störungen informiert.

An den übrigen Bahnhöfen ist die Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnangeboten meist mit längeren Wartezeiten verbunden. Allerdings ist von Hoya aus der Bahnhof Eystrup mit der Linie 32 gut zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten erreichen. Auch das Angebot auf der Sonntags-Linie 6053 wurde an die Abfahrtszeiten der Bahn am Haltepunkt Leese/Stolzenau angepasst.

Zu 4.1.3 05 Ermöglichung barrierefreier Reiseketten

Gesetzliche Vorgabe

In § 8 Abs. 3 S. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist festgelegt, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Von dieser Frist kann abgewichen, wenn Ausnahmen konkret benannt und begründet worden sind.

Ziele der Barrierefreiheit

Zuwegungen, Verkehrsanlagen, Verknüpfungspunkte des ÖPNV, Einrichtungen zur Fahrplaninformation und Fahrzeuge sollen barrierefrei erreichbar, nutzbar und ausgestaltet sein.

Die Information der Fahrgäste über die barrierefreie Zugänglichkeit von ÖPNV-Haltestellen, Bahnhöfen und sonstigen SPNV-Haltestellen im Verkehrsgebiet soll verbessert werden.

Die angestrebte Barrierefreiheit dient nicht nur mobilitäts- bzw. sensorisch eingeschränkten Personen, sondern bietet allen Nutzern des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einen höheren Komfort. So profitieren auch ältere Menschen oder Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck von der Barrierefreiheit.

Im Nahverkehrsplan werden weitere Erläuterungen zur Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen gegeben. Darüber ist auch wichtig das Umfeld und die Zuwegungen barrierefrei zu gestalten.

Zu 4.1.4 Fahrrad- und Fußverkehr

Zu 4.1.4 01 Ausbau des Radverkehrsnetzes

Grundlage der Radverkehrsförderung bildet der Nationale Radverkehrsplan (2020)⁹, der vorsieht, dass der Radverkehrsanteil, gerechnet als Anteil am Modal Split, von 10 % im Jahr 2008 auf 15 % im Jahr 2020 ansteigen soll. Im ländlichen Raum soll der Radverkehrsanteil von 8 % auf 16 % steigen. Im Landkreis Nienburg/Weser ist daher die Mobilität mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß als besonders umweltfreundliche Art der Fortbewegung weiterzuentwickeln und zu fördern. Der Radverkehr fördert die Gesundheit der Bevölkerung und verursacht gegenüber dem Kfz-Verkehr nur sehr geringe Kosten.

Das Fahrrad ist das geeignete Verkehrsmittel für kürzere Distanzen bis 5 km. Durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs (Fahrräder mit E-Motorunterstützung bis 25 km/h) erweitert sich der Aktionsradius erheblich. Eine Untersuchung im Auftrag des BMVI hat ergeben, dass der Anteil der Pedelec-Nutzung an den gesamten Radverkehren im Jahr 2017 11% betrug. In 14% der Haushalte in Deutschland ist bereits ein Pedelec vorhanden, mit steigender Tendenz¹⁰. Die Infrastruktur für den Radverkehr zu pflegen und weiterzuentwickeln ist daher unabdingbare Voraussetzung für die weitere Stärkung des Radverkehrs. Dabei muss im Mittelpunkt stehen, dass er sicher, flüssig, umweg- und barrierefrei und möglichst abseits des Kfz-Verkehrs auf gut ausgebauten Wegen geführt wird. Fahrradfreundliche Lösungen sind gefragt.

Zu 4.1.4 02 Anbindung des Radverkehrsnetzes

In den Jahren 2003 und 2004 hat der Landkreis Nienburg/Weser in Abstimmung mit den Kreiskommunen ein kreisweites beschildertes *Radverkehrsnetz* mit Routen für den Alltags- und Freizeitradverkehr entwickelt, das mit dem überregionalen Radverkehrsnetz verknüpft ist. Rückgrat des Netzes ist der Radfernweg Weser. Die Streckenführung und Wegweisung fußt auf den Standards der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr (FGSV)¹¹. Zuständig für die Pflege und Unterhaltung des beschilderten Netzes sind die Mitgliedskommunen.

Im Zuge des Projektes „Überprüfung des Radverkehrsnetzes des Landkreises Nienburg/Weser und Aktualisierung des Schilderstandortkatasters“ wurde 2017/2018 das gesamte Kreisnetz durch ein Fachbüro auf Grundlage der aktuellen Standards gut-

⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Fahrradportal. In: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell> [abgerufen am 22.10.2021]

¹⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Fahrrad-Monitor. In: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor-2019.html [abgerufen am 22.10.2021]

¹¹ U.a. Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr (FGSV, 2004)

achterlich geprüft und einer Fortschreibung unterzogen¹². Die Empfehlungen zur Netzoptimierung werden in Kooperation von Landkreis und den Kommunen sowie weiteren Akteuren wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub Deutschlands ADFC e.V. und der Mittelwesertouristik GmbH – im Netzwerk „Arbeitskreis Radverkehr“ - abgestimmt und umgesetzt. Die aktuelle Wegweisung und das 1.100 km lange Streckennetz sind in einem Online-Kataster dokumentiert. Die Qualitätskontrolle des gesamten Netzes soll in Abständen von drei bis fünf Jahren erfolgen. Die vorgefundenen Mängel sollen nach Priorität eingestuft werden.

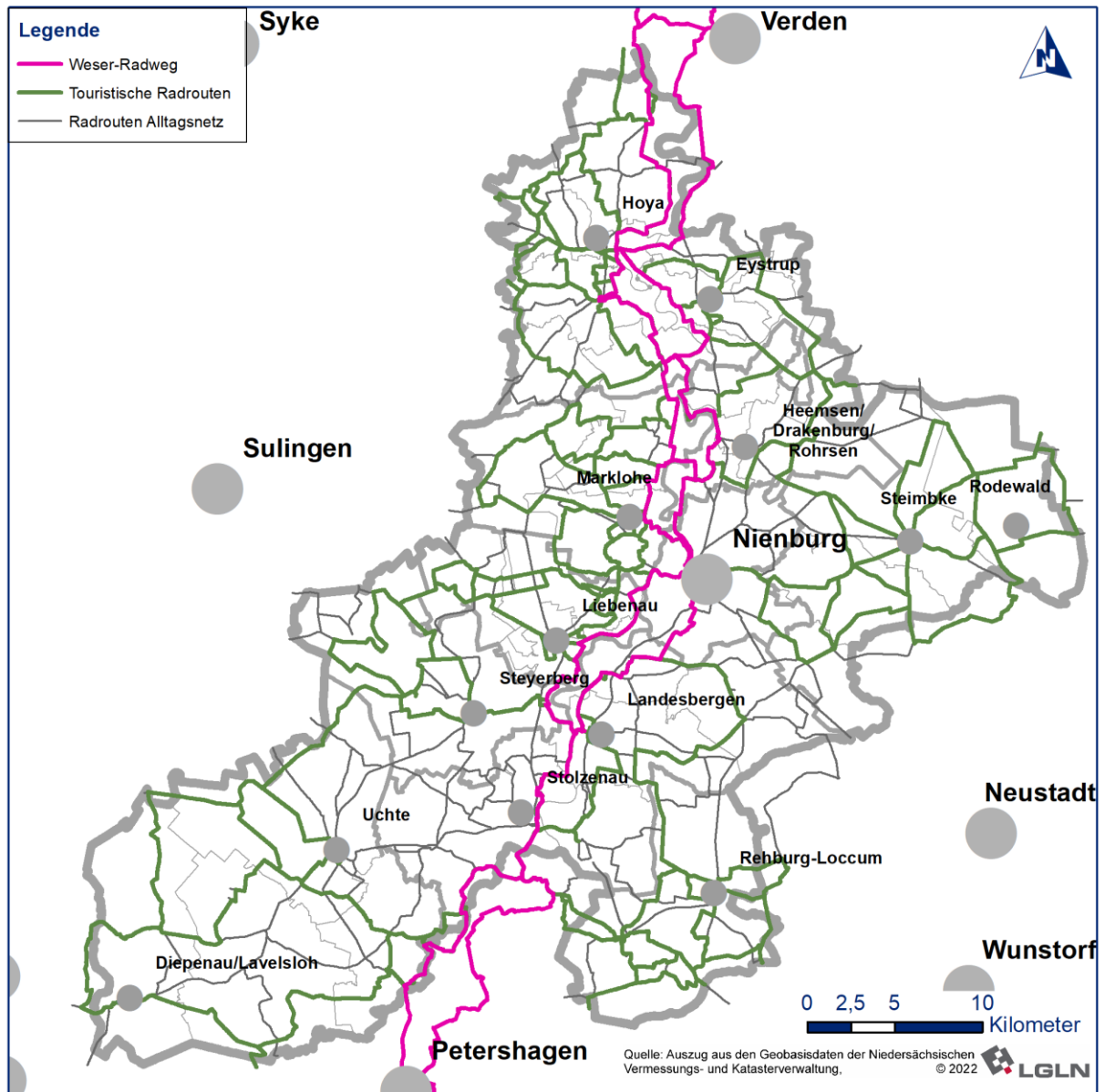


Abb. 4.1-3 Themenkarte Radverkehrsnetz

Quelle: eigene Darstellung.

Zu 4.1.4 03 Ausbau von Radwegen und Radverkehrsanlagen

Bei der Planung und dem Neubau von Radverkehrsanlagen im Landkreis Nienburg/Weser an klassifizierten Straßen sind die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA) der FGSV anzuwenden. Die ERA spiegeln den aktuellen Stand der Technik in Deutschland wider. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung

¹² Büro Lebensraum Zukunft UG (Kiel, 2018)

von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen. Sie gelten für Radverkehrsverbindungen der Verbindungsfunktionsstufen II bis V gemäß den RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete, ergänzen und vertiefen die maßgeblichen planerischen und entwurfstechnischen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Landstraßen (RAL) und für Lichtsignalanlagen (RiLSA) um die konkreten Details zum Radverkehr.

Der Landkreis Nienburg/Weser ist als Baulastträger für den Bau von Radwegen an Kreisstraßen zuständig. Grundlage des Ausbaus ist Radwegebedarfsplan für Kreisstraßen. Im März 2014 erfolgte die Fortschreibung des Radwegebedarfsplanes für die hiesigen Kreisstraßen. Neben der Ermittlung des Bedarfes von Radwegen an Kreisstraßen aus gemeindlicher Sicht erfolgt die Bewertung unter Berücksichtigung der Voraussetzung einer grundsätzlichen Förderfähigkeit durch Landesmittel nach den Kriterien:

- Verkehrsbelastung
- Verkehrsunfälle (mit Radfahrenden)
- Schulwegsicherung
- Arbeitsplatzerschließung
- Touristik/Freizeit
- Lückenschluss.

Daneben sind in die abschließende Bewertung auch die Empfehlungen des ADFC und der Mittelweser-Touristik GmbH eingeflossen.

Zu 4.1.4 04 Fahrradabstellanlagen

Um die Attraktivität des Fahrradfahrens für alle Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum zu steigern, sind für das Kurzzeitparken im Alltagsverkehr (< 1h) und das längere unbewachte Abstellen von Fahrrädern z.B. an Bahnhöfen oder Freizeiteinrichtungen (> 1h) sichere und komfortable Abstellanlagen zu schaffen, die den technischen Standards entsprechen¹³. Insbesondere das Ein- und Ausparken der Fahrräder muss ohne besonderen Zeit- und Kraftaufwand, ohne Beschädigung des eigenen und der bereits abgestellten Fahrräder möglich sein.

Für das unbewachte Langzeitparken von Fahrrädern und Pedelecs sind insbesondere an den zentralen Haltestellen und Knotenpunkten des ÖPNV ausreichende, sichere und qualitativ hochwertige Abstellanlagen - möglichst überdacht - bereitzustellen. Alle neu ausgestatteten Bushaltestellen im Landkreis Nienburg/Weser verfügen bereits über eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Fahrradbügeln. An den DB-Bahnhöfen Eystrup und Nienburg (Weser), stehen sehr gut angenommene, überdachte und teilweise verschließbare Abstellanlagen zur Verfügung. Die Kapazitäten insbesondere am Bahnhof Nienburg sind allerdings noch nicht ausreichend; die Nachfrage nach sicheren Abstellplätzen groß, wie die hohe Zahl an abgestellten Fahrrädern vor den verschließbaren Anlagen zeigt. Hier ist auf einen weiteren Ausbau und eine Modernisierung der Abstellanlagen hinzuwirken.

¹³ ADFC e.V.: Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen, Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit, TR 6102, 09/2011

Zu 4.1.5 Straßenverkehr

Zu 4.1.5 01 Funktionen des Straßennetzes

Straßennetz im Landkreis Nienburg/Weser

Die klassifizierten Straßen im Landkreis Nienburg haben eine Länge von insgesamt 764 km, wobei knapp die Hälfte dieser Strecke als Kreisstraße und jeweils etwas mehr als ein Viertel als Bundes- oder Landesstraße ausgebaut ist. Bundes- und Landesstraßen können dabei als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert werden, während Kreisstraßen und Gemeindestraßen eher die regionale und lokale Ebene bedienen. Die Bundesstraße B 6 ist von Neustadt über Nienburg bis Lemke vierstreifig ausgebaut.

Straßengattung	Länge in km
Bundestraßen (7) B 6, B 61 B 209, B 214, B 215, B 441, B 482	210,3
Landestraßen (14) L 192, L 200, L 201, L 330, L 331, L 343, L 348, L 349, L 350, L 351, L 352, L 360, L 370, L 371	218,2
Kreisstraßen (65) K 1, K 2, K 3, K 4, K 5, K 6, K 7, K 8, K 10, K 11, K 13, K 14, K 15, K 16, K 17, K 18, K 19, K 20, K 21, K 22, K 23, K 24, K 25, K 26, K 27, K 29, K 30, K 34, K 36, K 37, K 38, K 39, K 40, K 41, K 43, K 44, K 45, K 46, K 48, K 49, K 50, K 51, K 52, K 54, K 55, K 56, K 57, K 59, K 60, K 61, K 62, K 63, K 64, K 107, K 136, K 138, K 139, K 141, K 142, K 147, K 148, K 151, K 155, K 301, K 305	335,2
Gesamt	763,7

Tab. 4.1-3 Straßennetz im Landkreis Nienburg/Weser

Quelle: Eigene Ermittlung nach Geodaten vom NLStBAV (Datenstand 01.10.2020)

Zu 4.1.5 02 Ausbau des Straßennetzes

Ausbau Hauptstraßenverkehrsnetz

Das Hauptstraßenverkehrsnetz soll insbesondere

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- durch den Bau von Ortsumgehungen zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen,
- zum Abbau von Verkehrsengpässen,
- zur Sicherung der Verkehrsbedienung durch den straßengebundenen ÖPNV in den ländlichen Räumen

bedarfsgerecht und umweltverträglich ausgebaut und ergänzt werden.

Hohe Verkehrsstärken im Straßennetz führen insbesondere in den Ortsdurchfahrten zu Konflikten zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und den übrigen Nutzungen im Umfeld. Umgestaltungsmaßnahmen zur städtebaulichen Integration des Straßenraums unter Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche können diese Konfliktsituationen verbessern. Beim Bau von Ortsumgehungen ist zu beachten, dass neben den Entlastungswirkungen in den Ortsdurchfahrten in benachbarten Bereichen verstärkte Verkehrsbelastungen auftreten können. Insgesamt sind im Landkreis Nienburg/Weser Straßenneubaumaßnahmen nur in sehr geringem Umfang erforderlich. Der Schwerpunkt der Investitionen liegt auf der Unterhaltung der Straßeninfrastruktur.

Bedarfsplanung des Bundes

Dem Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) des Bundes liegt als Anlage auch der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bei. Der aktuelle Bedarfsplan wurde 2016 vom Bundestag beschlossen. Er legt gesetzlich fest, welche Ausbauten von Bundesfernstraßen zwischen 2016 und 2030 konkret geplant („weiterer Bedarf mit Planungsrecht“) bzw. umgesetzt („Vordringlicher Bedarf“) werden sollen. Der Bedarfsplan wird auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) erstellt. Der BVWP dient der übergeordneten Planung und als Investitionsrahmenplan für den Neu- oder Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen sowie von Wasserstraßen und Schienenverbindungen. Der aktuelle BVWP gilt bis 2030.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht folgende, bisher noch nicht realisierte Maßnahmen als vordringlichen Bedarf im Landkreis Nienburg vor¹⁴:

- Ortsumgehung Landesbergen im Zuge der B 215,
- Ortsumgehung Leese im Zuge der B 215/ B 441,
- Verlegung Nienburg (von der B6) bis Rohrsen im Zuge der B 215,
- Ortsumgehung Loccum im Zuge der B 441.

Darüber hinaus sieht der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen folgende, bisher noch nicht realisierte Maßnahmen für den weiteren Bedarf im Landkreis Nienburg/Weser vor:

- Ortsumgehung Steimbke im Zuge der B 214.

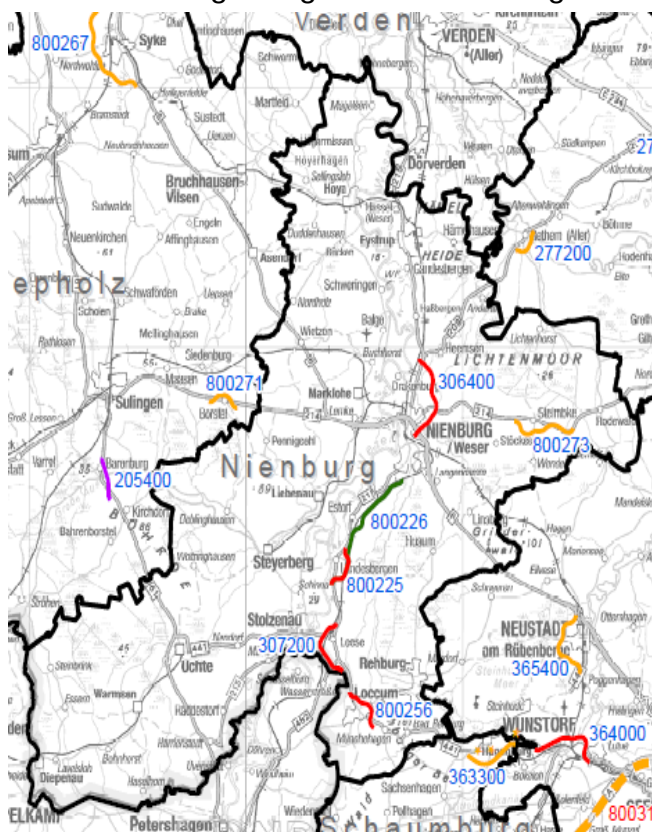


Abb. 4.1-4: Ausschnitt aus dem Bedarfsplan 2016

Quelle: ¹⁵

¹⁴ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2016): Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016. In: https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bedarfsplan_fur_die_bundesfernstrassen_2016/bedarfsplan-fuer-die-bundesfernstraen-2016-107863.html [abgerufen am 16.04.2020]

Zu 4.1.5 03 Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße

Hauptverkehrsstraßen sind in der Lage eine hohe Verkehrslast zu tragen und verbinden in erster Linie die Mittelzentren und Oberzentren miteinander. Somit haben sie auch eine überregionale Bedeutung. Durch Erhaltungsmaßnahmen, Neu- bzw. Ausbau muss sichergestellt werden, dass diese Straßen ihre Funktionen erfüllen können. Das in der zeichnerischen Darstellung festgelegte Vorrangnetz der Hauptverkehrsstraßen enthält die Bundesstraßen. Dabei wurden die Ausbauvorhaben an Bundesstraßen aus dem Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt, die bereits raumordnerisch abgestimmt sind, weil eine Landesplanerische Feststellung als Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens oder ein Planfeststellungsbeschluss vorliegen. Dies betrifft die geplanten Maßnahmen

- Verlegung Rohrsen - Nienburg im Zuge der B 215 sowie
- Ortsumgehung Landesbergen im Zuge der B 215.

Zu 4.1.5 04 Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung

Die als Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung festgelegten Straßen verbinden die Landkreiseigenen und nahe gelegenen Zentralen Orte untereinander und ergänzen das Netz der überregional bedeutsamen Hauptverkehrsstraßen. Sie stellen die Erreichbarkeit im regionalen Maßstab sicher.

Als Straßen regionaler Bedeutung werden

- alle Landesstraßen im Kreisgebiet,
- Kreisstraßen, die gem. Generalverkehrsplan des Landkreises Nienburg/Weser eine hohe oder sehr hohe Bedeutung haben

eingestuft. Sie sind in ihrer Verbindungs- und Erschließungsfunktion zu sichern und zu entwickeln.

Zu 4.1.5 05 Vorbehaltsgebiet Straße von regionaler Bedeutung

Neben den mit Zielcharakter dargestellten Hauptverkehrsstraßen können über das Planzeichen des Vorbehaltsgebiets Trassen gesichert werden, für die im Bundesverkehrswegeplan zwar der vordringliche Bedarf festgestellt wurde, die aber noch nicht raumordnerisch abgestimmt sind. Diese Trassen dürfen für ihre vorgesehene Funktion nicht beeinträchtigt werden, bis ggf. eine abweichende Linienführung landesplanerisch festgestellt wurde. In der Zeichnerischen Darstellung werden Vorbehaltsgebiete Hauptverkehrsstraße für die

- Ortsumgehung in Leese im Zuge der B214/B441 und
- Ortsumgehung Loccum im Zuge der B441.

Die endgültige Linienführung muss noch raumordnerisch für die Ortsumgehungen abstimmt werden. Bei raumbedeutsamen Planungen müssen die möglichen Trassenräume berücksichtigt werden.

Zu 4.1.6 Schifffahrt, Häfen

Zu 4.1.6 01 Vorranggebiet Schifffahrt

Die Weser wird in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiet Schifffahrt dargestellt. Sie verbindet den Landkreis Nienburg/Weser mit den Seehäfen an der Un-

¹⁵ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2016): Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016. In: https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bedarfsplan_fur_die_bundesfernstrassen_2016/bedarfsplan-fuer-die-bundesfernstraen-2016-107863.html [abgerufen am 16.04.2020]

terweser sowie über den Mittellandkanal mit den Industriestandorten des mittleren und östlichen Niedersachsens, Nordrhein-Westfalens und Ostdeutschlands. Die Lage an der Weser stellt für den Landkreis Nienburg/Weser einen wesentlichen Standortfaktor dar.

Die Strecke von Minden bis Bremen wird als Mittelweser bezeichnet. Die Mittelweser bindet die bremischen Seehäfen an das Binnenwasserstraßennetz an und entlastet die stark belasteten Hinterlandverbindungen auf Schiene und Straße.¹⁶ Die Schifffahrt hat für Niedersachsen im Verbund mit den Ländern Bremen und Hamburg eine wesentliche Funktion für die Wirtschaft.

Angesichts des ökologischen Vorteils der Binnenschifffahrt gegenüber den straßen- gebundenen Verkehrsträgern ist eine verstärkte Verlagerung des Güteraufkommens, insbesondere der aus dem Wesertal gewonnenen Kiese und Sande, auf die Weser anzustreben. Durch den Ausbau des Mittellandkanals und der Schleuse in Minden besteht die Möglichkeit, dass wieder verstärkt Frachtschifffahrt auf der Weser stattfindet.

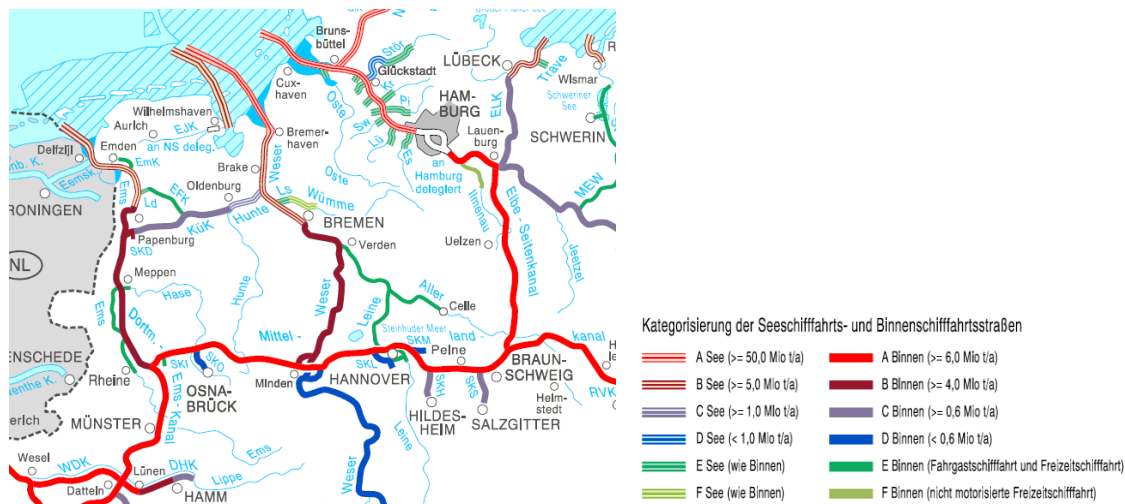


Abb. 4.1-5: Ausschnitt aus Karte: Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030 (w162n).

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): W 162n.

In: www.wsa-weser.wsv.de [abgerufen am 03.12.2021]

Zu 4.1.6 02 Vorranggebiet Binnenhafen

An den niedersächsischen Hafenstandorten sollen hafenorientierte Industrie sowie hafen- und logistikaffines Gewerbe angesiedelt werden, damit die Häfen neben ihren Verkehrs- und Umschlagsfunktionen auch Arbeitsplätze für Industrie und Gewerbe bereit stellen.

Die Binnenschifffahrt verfügt gegenüber dem straßengebundenen Verkehr über großen ökonomischen als auch ökologischen Nutzen und unterstreicht damit die Bedeutung des Nienburger Hafens als standortspezifischen Vorteil für die Stadt als auch den Kreis. Der Hafen ist Schnittstelle überregionaler Verkehrssysteme.

¹⁶ Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2021): Wasserstraßen. Die Binnenwasserstraße Weser
In:
https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/06_Weser/Weser.html;jsessionid=CCB7B8D5C59B9F1C1006F3C59286DB2D.live11312?nn=1214418 [abgerufen am 03.12.2021]

Zu 4.1.6 03 Mittelweseranpassung

Der Ausbau der Mittelweser, der im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgesetzt ist, ist so weit vorangeschritten, dass seit August 2017 Großmotorgüterschiffe mit einer Länge von 110 m Länge, 11,45 m Breite und einer Abladetiefe von 2,50 m durchgängig fahren können.

Der durchschnittliche Güterverkehr gemessen an der Eingangsschleuse in Bremen-Hemelingen auf der rd. 162 km langen Mittelweser liegt bei ca. 3 Mio. Gütertonnen im Jahr. Das jährliche Güteraufkommen in Containern liegt bei rd. 5000 TEU.¹⁷

Die Baumaßnahme der Mittelweseranpassung beinhaltet in den drei Stauhaltungen Drakenburg, Dörverden, Langwedel insgesamt 18 Uferrücklegungen (URV) einschließlich landschaftspflegerischer Maßnahmen, Bühnenrückbauten sowie umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

In der Stauhaltung Dörverden wurde in den Jahren 2017/18 im Bereich der Kiesgrube Schweringen eine neue Wendestelle für Europaschiffe und Großmotorgüterschiffe gebaut. Im Zuge der Herstellung der Wendestelle wurde auch eine Uferrückverlegung hergestellt. Diese Uferrückverlegung ist aus nautischen Gründen erforderlich, damit die Binnenschiffe sicher in die Wendestelle ein- und ausfahren können.

In der Stauhaltung Drakenburg sind gem. Planfeststellungsbeschluss insgesamt sieben Uferrückverlegungen herzustellen. In den Jahren 2014 bis 2015 wurden drei Uferrückverlegungen hergestellt. In den Jahren 2016 bis 2017 wurde eine weitere Uferrückverlegung in Verbindung mit einer Ersatzmaßnahme hergestellt. Sämtlicher Aushubboden wurde in Teilflächen der ehemaligen Kiesgrube Liebenau subaquatisch verbracht und anschließend zu großflächiger naturraumtypischen Gewässerbereichen mit wertvollen Röhricht und Flachwasserzonen umgestaltet. Diese Renaturierung wurde in 2016 fertiggestellt und wird anschließend in das Eigentum der Nabu-Stiftung Nationales Naturerbe übergeben. In den Jahren 2019 bis 2021 werden die Uferrückverlegungen 1.1 bis 1.3 hergestellt. Nach Abschluss dieser Maßnahme sind dann alle Uferrückverlegungen in der Stauhaltung Drakenburg gemäß Planfeststellungsbeschluss hergestellt.¹⁸

Zu 4.1.6 04 Vorranggebiete Umschlagplatz, Vorranggebiete Schleuse und Vorranggebiete Sportboothafen

Darüber hinaus existieren in Stolzenau, Leese, Schinna, Estorf, Leeseringen, Nienburg, Marklohe, Schweringen und Hoya Umschlagplätze. Mehr als ein Viertel der Häfen und Umschlagstellen im Landkreis Nienburg/Weser dient ausschließlich dem Abtransport von Kies und Sand der wesernahen Bodenabbaugebiete. Dies betrifft folgende Umschlagstellen: Stolzenau, Leese, Schinna, Marklohe, Schweringen, Stolzenau und Hoya. Weitere Umschlagstellen in Nienburg/Weser, in Liebenau und in Hoya werden für den Umschlag industrieller Güter genutzt. Auf weiteren Umschlagstellen in Leeseringen, in Nienburg/Weser und in Schweringen werden hingegen überwiegend landwirtschaftliche Produkte oder Betriebsmittel umgeschlagen.

Der Yachthafen Marina in Mehlbergen, der Hafen des britischen Yachtclubs und der Yachthafen in Hoya sind Sportboothäfen. In der Stadt Nienburg befindet sich im Bereich des ehemals von den britischen Streitkräften als Übungsgelände genutzten Hafens „Pionierplatz“ ein Sportboothafen.

¹⁷ Siehe Quelle 16

¹⁸ Wasserstraßen- und Bundesschifffahrtsverwaltung (2021): Mittelweseranpassung. In: https://www.wna-hannover.wsv.de/Webs/WNA/NBA-Hannover/DE/Projekte/aktuelle/Mittelweser-GMS/mittelweser_node.html#doc2178444bodyText5 [abgerufen am 06.12.2021]

Die Liegestelle am linken Weserufer in Stolzenau dient als Anlegestelle für die Schiffe der Ausflugsschifffahrt.

Zu 4.1.6 05 Ausflugsschifffahrt

Die Ausflugsschifffahrt auf der Weser hat als Erholungs- und Fremdenverkehrsangebot eine erhebliche Bedeutung. Sowohl die in Minden als auch die im Landkreis ansässigen Unternehmen, die Ausflugsfahrten anbieten, sorgen für erhebliche Impulse im Fremdenverkehr. Durch die Möglichkeit von Ausflugsfahrten auf der Weser, die u.a. mit Fahrradtouren kombiniert werden können, verfügt das touristische Angebot des Landkreises über eine besondere Attraktion.

Zu 4.1.6 06 Fährverbindung

Auf dem Weserabschnitt im Landkreis Nienburg/Weser existiert eine Fährverbindung in der Gemeinde Schweringen, die die beiden Gemeindeteile westlich und östlich der Weser miteinander verbindet. Die Fähre in Schweringen hat darüber hinaus auch für die angrenzenden Gemeinden Marklohe und Heemsen eine erhebliche Bedeutung. Mit der Fähre werden vor allem landwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräte über die Weser gesetzt. Insbesondere im Hinblick auf den Radtourismus erfüllt die Fähre jedoch auch zunehmend touristische Funktionen.

Zu 4.1.7 Luftverkehr

Zu 4.1.7 01 Vorranggebiet Verkehrslandeplatz

Circa 500 m westlich der Ortschaft Holzbalge (SG Marklohe) befindet sich der Sonderlandeplatz Nienburg-Holzbalge. Er verfügt über Start- und Landebahnen mit einer Gesamtlänge von 850 m und einer Breite von 30 m. Er ist für Flugzeuge mit einer Flugmasse bis maximal 2.000 kg, selbststartende Motorsegler, Segelflugzeuge, nichtselbststartende Motorsegler im Flugzeugschleppstart und Ultraleichtflugzeuge zugelassen. Der Flugbetrieb wurde 1972 aufgenommen. Er wird überwiegend an den Wochenenden ausgeführt und besteht vorwiegend aus Hobby-Freizeit-Flügen und nur teilweise als Geschäftsverkehr.

Zu 4.1.7 02 Luftverkehr im Landkreis Nienburg/Weser

In der Stadt Nienburg/Weser befindet sich auf dem Krankenhaus ein Hubschrauberlandeplatz. Dieser wird für Krankentransporte genutzt.

Bei Dündinghausen (Flecken Steyerberg) existiert seit 1977 ein überwiegend militärisch genutzter Hubschrauber-Sonderlandeplatz.

In der Stadt Rehburg-Loccum werden die Außenlandeplätze Rehburg (Leierberg) und Loccum (ehem. Standortübungsplatz) von Hubschraubern der Heeresfliegerwafenschule Bückeburg für Schulungszwecke angefliegen. Es findet sowohl am Leierberg als auch auf dem Standortübungsplatz Loccum eine stetige Flugausbildung mit An- und Abflügen sowie Starts und Landungen zu allen Tages- und Nachtzeiten mit erheblichem Fluglärm statt. Auch hier ergeben sich für die Siedlungsbereiche im Umfeld der Landeplätze sowie das als Naturschutzgebiet festgelegte und FFH-Gebiet benannte „Rehburger Moor“ erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen.

Des Weiteren befindet sich zwischen den Orten Lemke, Glissen und Oyle (SG Weser-Aue) ein Modellflugplatz. Außerdem ist in Landesbergen (SG Mittelweser) ein Modellflugverein ansässig, der eine Aufstiegserlaubnis für Flugmodelle hat.