

Antwort auf eine schriftliche Kleine Anfrage

- (Drucksache 17/3072) -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Christian Calderone und Dr. Stephan Siemer (CDU), eingegangen am 24.02.2015

Berücksichtigt das neue Landes-Raumordnungsprogramm die niedersächsische Realität? (Teil 2)

Die Landesregierung plant eine Änderung und Ergänzung des Landes-Raumordnungsprogrammes (LROP). Der neue LROP-Entwurf sieht in Bezug auf die Stadt Damme und die Gemeinde Steinfeld zwei Änderungen vor:

- Die Möglichkeit, der Stadt Damme mittelzentrale Teilfunktionen zuweisen zu können, soll entfallen.
- Die Stadt Damme und die Gemeinde Steinfeld sollen Teil des mittelzentralen Erreichbarkeitsraumes Diepholz werden.

Hauptverkehrsader zwischen den Kommunen Stadt Damme, Steinfeld und Lohne ist die Landesstraße 842. Zwischen Damme und Diepholz gibt es keine direkte Zweipunktverbindung über Bundes- oder Landesstraße. Der Straßenverkehr läuft über die Landesstraße 846 zunächst nach Steinfeld und dann über die Bundesstraße 214 von Steinfeld nach Diepholz.

Der Landkreis Vechta hat in Zusammenarbeit mit allen Kommunen, auch der Stadt Damme und der Gemeinde Steinfeld, vor Kurzem das neue Nahverkehrsprojekt moobil+ (www.moobilplus.de) etabliert. Wie die kontinuierlich steigende Zahl an Fahrgästen zeigt, hat sich das System bereits erfolgreich etabliert. Ein entsprechendes Nahverkehrssystem zwischen Diepholz und Damme bzw. Steinfeld gibt es nicht.

Wir fragen die Landesregierung:

1. War der Verlauf der Infrastruktur an Bundes- und Landesstraßen ausschlaggebend für den Zuschnitt des Erreichbarkeitsraums in Bezug auf Damme, Diepholz und Steinfeld?
2. Liegen der Landesregierung Ergebnisse aus Verkehrszählungen für die Bundesstraße 214 und die Landesstraße 842 vor? Wenn ja, wie viele Fahrzeuge täglich werden im Durchschnitt aus der Landstraße 842 bzw. der Bundesstraße 214 in den folgenden Abschnitten insgesamt und nach Fahrtrichtung gezählt:
 - zwischen Lohne und Steinfeld (L842),
 - zwischen Steinfeld und Damme (L842),
 - zwischen Steinfeld und Diepholz (B214)?
3. Wenn der Verlauf der Straßeninfrastruktur kein Zuschnittskriterium war, aufgrund welches Kriteriums wurden die Stadt Damme und die Gemeinde Steinfeld dem Erreichbarkeitsraum von Diepholz zugeordnet?
4. Wenn der Verlauf der Straßeninfrastruktur Zuschnittskriterium war, wie erklärt die Landesregierung, dass die realen Verflechtungen im Einzelhandel diametral anders ausfallen?
5. Ist der Landesregierung bekannt, dass sich vor Kurzem das Nahverkehrsprojekt moobil+ im Landkreis Vechta etabliert hat, und, wenn ja, wird sich das Projekt aus Sicht der Landesregierung verstärkend auf die Verflechtung innerhalb des Landkreis Vechta auswirken?

6. Wird sich das Nahverkehrssystem moobil+ nach Einschätzung der Landesregierung verstärkend oder abschwächend auf die Verflechtung zwischen Diepholz und Damme bzw. Steinfeld auswirken?
7. Mit welchem Betrag fördert das Land das Konzept moobil+?
8. Erhofft sich das Land durch die Förderung von moobil+ eine bessere Verflechtung der Kommunen im Landkreis Vechta?

(An die Staatskanzlei übersandt am 10.03.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
- 303 01425-29 -

Hannover, den 14.08.2015

Die Kleine Anfrage beantworte ich namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Änderung des LROP sind vielfältige Bedenken gegen eine rein rechnerische Bemessung der Erreichbarkeitsräume vorgetragen worden. Diese Bedenken werden in die Abwägung und Änderung des LROP-Entwurfs einbezogen. Insbesondere soll den vorgetragenen kommunalen Bedenken Rechnung getragen werden.

Der Zuschnitt der Erreichbarkeitsräume basiert auf Erreichbarkeitsberechnungen für die Orte mit mittelzentralen Funktionen auf Basis eines überörtlichen routingfähigen Straßennetzes für Niedersachsen und Umgebung (100 km s. o.). Die Berechnungsmethode der Erreichbarkeitsräume des Landes-Raumordnungsprogramm-Entwurfs 2014 ergab sich aus den folgenden Datengrundlagen und wurde wie folgt berechnet.

Datengrundlage:

1. Georeferenzierte Mittelzentren und Oberzentren Niedersachsens und der Bedeutung entsprechende Orte außerhalb Niedersachsens in einer Entfernung von maximal 100 km von der niedersächsischen Grenze.
2. Überörtliches routingfähiges Straßennetz für Niedersachsen und der Umgebung in einer Entfernung von maximal 100 km zur niedersächsischen Grenze.

Berechnung:

1. Auf der Grundlage des Straßennetzes wurden die Kreuzungs- und Endpunkte der Straßen als Netzknoten in Form eines neuen Geodatensatzes mittels eines Geoinformationssystems (GIS) abgeleitet. Inhalt dieses Datensatzes sind ca. 75 000 räumlich verteilte Punkte. Aufgrund der Struktur des Straßennetzes sind in dichter besiedelten Gebieten mehr Punkte und je weniger Besiedlung weniger Punkte, da in diesen Bereichen auch das Straßennetz weniger dicht ist.
2. Durch die Routenfunktion des GIS wurden für jeden Netzknoten das am schnellsten zu erreichende Mittelzentrum und die benötigte Fahrzeit im Individualverkehr ermittelt.
3. Der Untersuchungsraum (Niedersachsen plus 100 km) wurde in Flächen unterteilt, die durch die Netzknoten definiert wurden. Dabei wird jede Fläche durch genau einen Netzknoten bestimmt und umfasst alle Punkte des Raumes, die näher am Netzknoten der Fläche liegen, als an jedem anderen Netzknoten. Aus allen Punkten, die mehr als einen nächstgelegenen Netzknoten besitzen und somit die Grenzen der Flächen bilden, entsteht das „Voronoi-Diagramm“.

4. Es wurden die Flächen zu Erreichbarkeitsräumen zusammengefasst, für deren Netzknoten dasselbe Mittel- oder Oberzentrum als das am schnellsten erreichbare ermittelt wurde.

Zu 2:

Im Zuge der allgemeinen Straßenverkehrszählung 2010 wurden auch Zählungen an den entsprechenden Streckenabschnitten der B 214 und der L 846 durchgeführt.

Die Verkehrsbelastungen der B 214 betragen je nach Zählstelle rund 5 200 bzw. 6 400 Kfz/d. Die Verkehrsbelastungen der L 846 betragen zwischen Lohne und Steinfeld je nach Zählstelle rund 8 400 bzw. 9 800 Kfz/d, sowie zwischen Steinfeld und Damme 6 300 Kfz/d.

Zu 3:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Zu 4:

Über die realen Verflechtungen im Einzelhandel gibt es keine flächendeckenden Daten, deswegen kann von hieraus keine Bewertung vorgenommen werden.

Zu 5, 6, 7 und 8:

Wegen des inhaltlichen engen Zusammenhangs werden die Fragen 5, 6, 7 und 8 zusammen beantwortet:

Der Landesregierung ist das Pilotvorhaben des Landkreises Vechta „moobil+“ bekannt, was durch die Unterstützung des auf zwei Jahre angesetzte Pilotvorhabens mit einem jährlichen Betrag von 350.000 Euro aus den Mitteln nach § 7 Abs. 5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) deutlich wird.

Bei einer Verdichtung des Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kann, insbesondere in ländlich geprägten Regionen, wie dies durch das Pilotvorhaben „moobil+“ erfolgt, eine verstärkende Verflechtung erwartet werden. Ob dies auch durch das Pilotvorhaben „moobil+“ bewirkt wird, kann erst nach Abschluss und Auswertung des Vorhabens festgestellt werden.

Christian Meyer