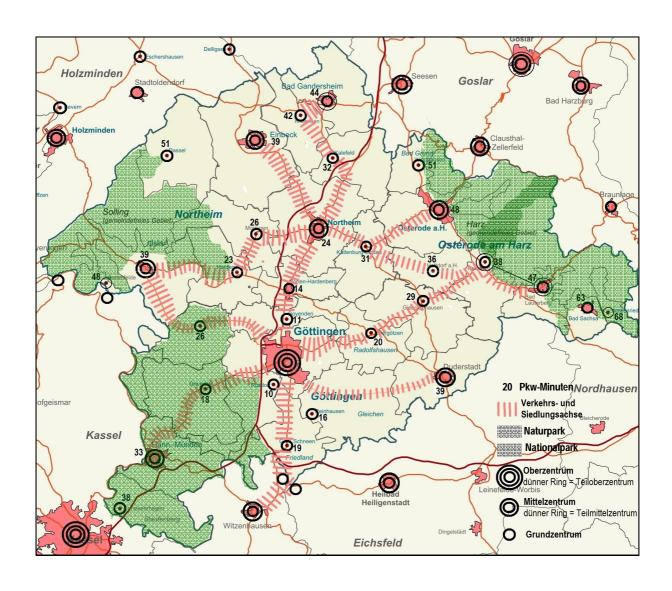


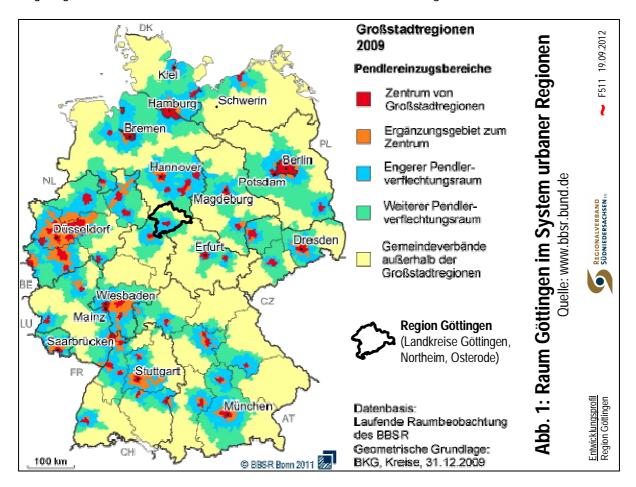
## Entwicklung der Raumstruktur der Region Südniedersachsen





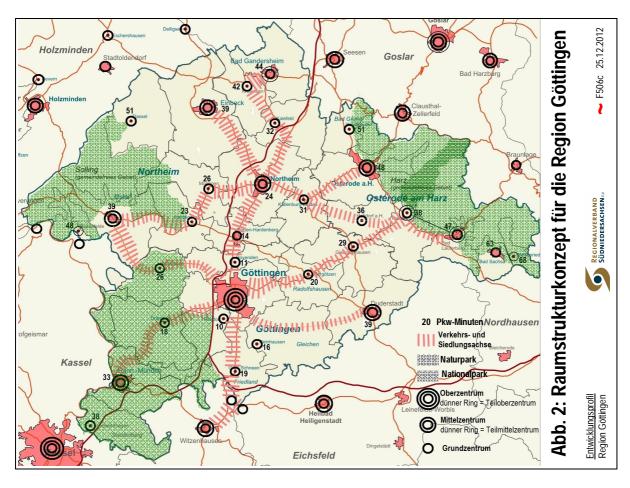
## Entwicklung der Raumstruktur der Region Südniedersachsen Anpassung der Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumstruktur an veränderte Anforderungen

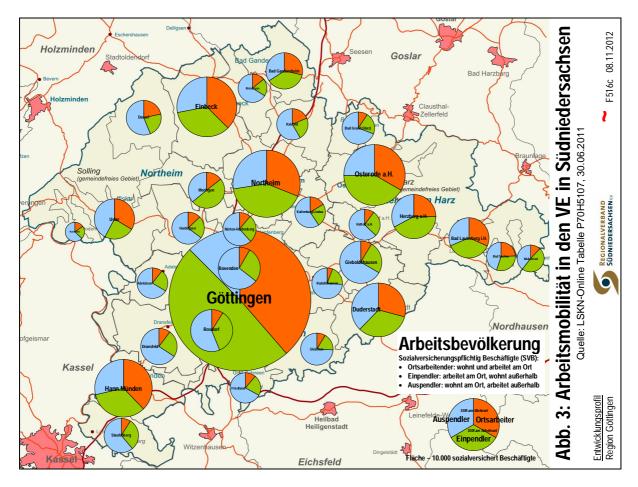
Angesichts des verschärften Wettbewerbs der Regionen um Entwicklungschancen muss sich auch die Region Südniedersachsen profilieren und ihre Raumstruktur an veränderte Anforderungen anpassen. Eine angemessene Positionierung im Raumgefüge Deutschlands lässt sich aus der Abgrenzung der "Großstadtregionen" durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ableiten. Die Stadtregionen werden anhand von Pendlerverflechtungen von Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern abgegrenzt. Dabei wird unterschieden nach einem engeren (mind. 50% der Auspendler pendeln in das Zentrum) und einem weiteren Pendlerverflechtungsraum (25% bis 50% der Auspendler pendeln in das Zentrum). "Die so abgegrenzten Großstadtregionen machen fast die Hälfte der Fläche der Bundesrepublik aus. Rund drei Viertel der Bevölkerung leben hier und ein ebenso hoher Anteil der Beschäftigten hat hier seinen Arbeitsplatz." (www.bbsr.bund.de). Die "Stadtregion Göttingen" umfasst in der Kartierung die Landkreise Göttingen und Northeim (ohne Nordrand) sowie den nordthüringer Landkreis Eichsfeld (s. Abb. 1). Zum Verflechtungsraum gehören viele Gemeinden mit geringerer Siedlungsdichte, die man zwar als "ländlich" bezeichnet, die sich aber durch verstädterte Siedlungsformen mit überwiegender Wohnfunktion auszeichnen und deshalb die Charakterisierung als "urbane Region" rechtfertigen. Ziel einer nachhaltigen Regionalentwicklung in Südniedersachsen ist es, diese urbanen Qualitäten zu stärken und die Chancen einer "verstädterten" Raumstruktur zu nutzen. Das beinhaltet eine verstärkte Integration der regionalen Teilräume und eine entsprechende zentren- und achsenorientierte Raumstruktur. Dazu gehört auch, die zum Oberzentrum peripheren Räume (z.B. Südharz, Solling) tragfähig auszustatten und besser an das Oberzentrum und den überregionalen Verkehr anzubinden.



Lässt sich aus der Regionstypisierung ein konzeptioneller Ansatz für die Sicherung und Entwicklung der Siedlungsstruktur ableiten? Als Grundlage eignet sich das Zentrale-Orte-Konzept, das schon bisher die Siedlungspolitik prägte. Es muss allerdings wegen der Einwohnerprognosen der Städte und Gemeinden auf seine Tragfähigkeit überprüft werden. Das gilt besonders für die Mittel- und Grundzentren, deren Verflechtungsbereiche sich aufgrund geänderter Standortmuster zentraler Einrichtungen (z.B. Schulstandorte, Krankenhausstandorte, Einkaufszentren) erheblich verschieben können. Die Region Göttingen zeigt im Prinzip eine "ideale" Siedlungsstruktur: Mit dem Oberzentrum Göttingen sind nach dem Christallerschen Sechseckmuster die Mittelzentren großenteils über mit Schienenstrecken ausgestattete Siedlungs- und Verkehrsachsen verbunden. Das Mittelzentrum Northeim hat als Standort verschiedener regionaler Stellen (z.B. Agrarverwaltung, Verkehrsverbund, Kulturnetzwerk) ergänzende oberzentrale Funktionen und bildet den Mittelpunkt eines benachbarten Sechsecks (s. Abb. 2). Zusammen ergibt sich so ein "Doppelsechseck" als Bild der punkt-axialen Siedlungsstruktur einer "Stadtregion Göttingen."

Wohnen und Arbeiten in dichteren und lockeren Siedlungsformen haben sich stark angeglichen. Unterschiede sind nur in dem höheren Mobilitätsaufwand zur Erreichung der Arbeits- und Versorgungsstätten festzustellen. Dabei ist davon auszugehen, dass Arbeiten und Versorgen im urbanen Umfeld nicht nur im Oberzentrum Göttingen, sondern ebenso in den auf ihr Umland "ausstrahlenden" Mittelzentren Northeim, Einbeck, Osterode, Duderstadt, Hann. Münden und Uslar stattfinden. Dennoch muss gewährleistet werden, dass das Oberzentrum aus den regionalen Grundzentren (Gemeinde-Verwaltungszentren) in einer Pendlerzeit von ca. 45 Pkw-Minuten erreichbar ist. Drei Viertel (23) der 30 Städte, Gemeinden und Samtgemeinden der Region Göttingen sind mit dem Oberzentrum in 45 Minuten Pkw-Fahrzeit über leistungsfähige Straßen verbunden (vgl. mapps.google.de). Diese Distanz kennzeichnet den äußeren Pendlerradius um das Oberzentrum. Über eine Stunde Fahrzeit liegen zwischen Göttingen und Bad Sachsa (63) bzw. Walkenried (68). Um die Peripherie stärker zu integrieren, werden die Straßenanbindungen nach Osten (B27, B243) und nach Westen (B241) durch Ortsumgehungen verbessert (Abb. 6).

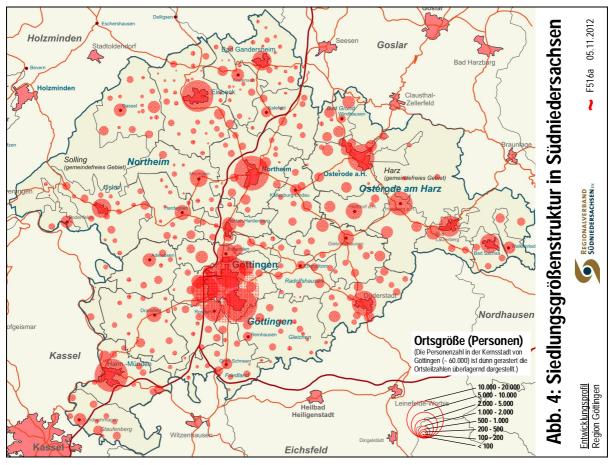


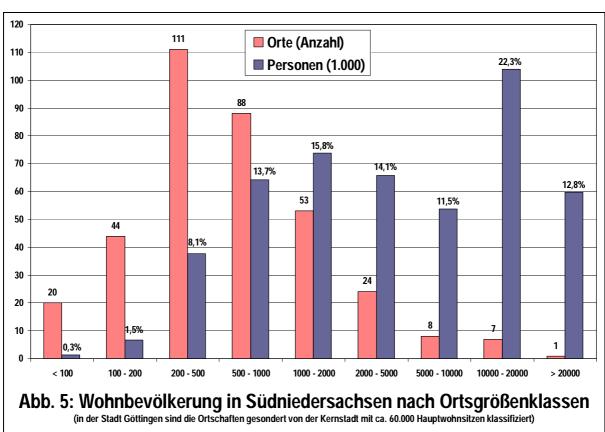


Ziel einer nachhaltigen Raumentwicklung ist es, die Siedlungsstruktur (Verteilung der Wohn-, Arbeitsund Versorgungsstätten) "demografiefest" zu stabilisieren und "klimagerecht" zu modernisieren. Die
disperse Verteilung der Wohn- und Arbeitsstätten ist mit einer hohen Arbeitsmobilität verbunden und
führt zu großen Pendlerströmen. In Südniedersachsen haben "nur" 43 % der ca. 157.000 Beschäftigten
ihren Arbeitsplatz in der Wohnsitzgemeinde. Der größere Teil (57 %) fährt dagegen zur Arbeit in eine
andere Gemeinde (Auspendler). Dementsprechend wird die gleiche Zahl an ihrem Arbeitsort zum Einpendler. Jede dieser Pendlerbeziehungen ist täglich mit zwei Fahrten verbunden und führt zu einem
erheblichen Verkehrsaufkommen in der Region. In der Abbildung 3 ist die "Arbeitsbevölkerung" der
gemeindlichen Verwaltungseinheiten (VE) nach ihren Ziel- und Quellmengen und -anteilen dargestellt.
Hinsichtlich der Wohn- und Arbeitsortfunktion lassen sich drei Standorttypen unterscheiden:

- Überragendes Arbeitsmarkzentrum (Einpendlergemeinde): Die Großstadt dominiert mit ca. 40 Prozent aller Einpendler. Hier finden sich deutlich mehr einpendelnde als ortsansässige Beschäftige.
- Ausgewogene Arbeits- und Wohnfunktion (Gemeinde mit Pendlerausgleich): Die Mittelstädte weisen einen etwa gleich hohen Anteil an ortsansässigen, ein- sowie auspendelnden Beschäftigten auf.
- Überwiegende Wohnfunktion (Auspendlergemeinde): Bei den Beschäftigten der kleineren Gemeinden überwiegen die Auspendler; die Gemeinden konzentrieren sich auf die Wohnfunktion.

Die Einstufung Südniedersachsens als "verstädterter Raum mittlerer Dichte mit großem Oberzentrum" (BBR 2009) beschreibt recht genau die disperse Siedlungsstruktur, die von "ländlich - dünn besiedelt" an der Peripherie bis "städtisch - dicht besiedelt" im Zentrum der Region reicht. Gruppiert man die 356 Siedlungsorte der Landkreise Göttingen, Northeim und Osterode nach Größenklassen, so zeigt sich die breite "Streuung" der Siedlungsformen (s. Abb. 4 u.5). Sechzehn "urbane Orte" mit mehr als 5.000 Einwohnern umfassen knapp die Hälfte (46,6 %) der Regionsbevölkerung. Die andere Hälfte (53,5 %) wohnt in 340 "ruralen Orten" mit weniger als 5.000 Einwohnern. Die verteilen sich gleichmäßig auf kleinere Orte bis 1.000 Einwohner (23,6 %) und größere Landorte mit 1.000 - 5.000 Einwohnern (29,9 %).





REGIONALVERBAND SÜDNIEDERSACHSEN EN

**∼** F516b 05.11.2012

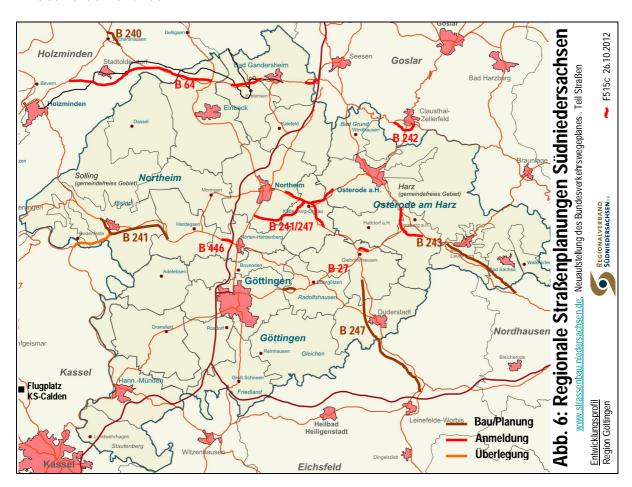
Entwicklungsprofil

Region Göttingen

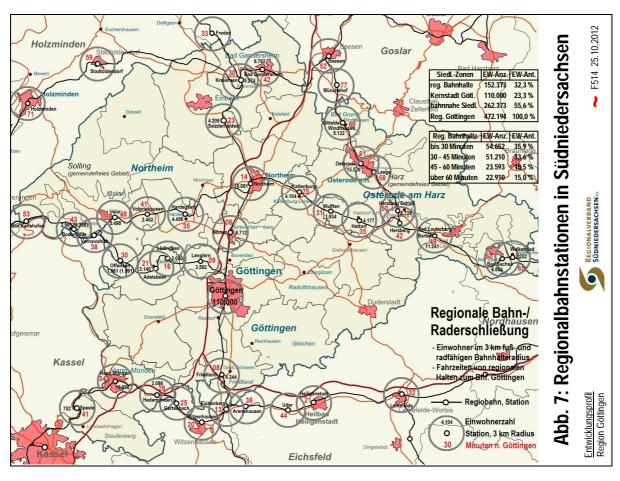
Versteht man den Raum Göttingen als eine eher locker besiedelte Stadtregion, so müssen doch die Verkehrsmöglichkeiten urbanen Mobilitätsansprüchen genügen. Das gilt für den Autoverkehr auf leistungsfähigen überregionalen und regionalen Straßen, den Bahn- und Busverkehr mit attraktiven Linien und Fahrplänen sowie sicheren Radverkehrsmöglichkeiten für Pendler- und Freizeitzwecke. Wichtiger werden auch die Kombinationsmöglichkeiten der Verkehrsmittel.

Die Region Göttingen liegt am Schnittpunkt von A7 und A 38/44, dem Verkehrsknotenpunkt in der geographischen Mitte Deutschlands. Diese überregionale Lagegunst muss in peripheren Teilräumen durch verbesserte regionale Straßenverbindungen zu den Autobahnen genutzt werden können. Auch die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus entfernteren Räumen muss verbessert werden. Die Planungen und Anmeldungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zum Bundesfernstraßenplan sehen Ausbaumaßnahmen in Form von Neutrassierungen und Ortsumgehungen für folgende Teilräume vor (Abb. 6, vgl. HNA 19.08.2012):

- Solling: Ortsumgehungen der B 241 und der B 446, die teilweise bereits realisiert sind, sollen den Raum Uslar besser an Göttingen und die A 7 anbinden. Mit einer zusätzlichen Weserbrücke bei Bodenfelde/Lippoldsberg könnte eine Verknüpfung mit dem Oberweserraum erfolgen.
- Eichsfeld: Ortsumgehungen im Zuge der B 247 sollen die Anbindung des Raumes Duderstadt an die A 38 gewährleisten.
- Südharz: Die im Bau befindliche Neutrassierung der B 243 im Raum Bad Lauterberg und Bad Sachsa soll die Verbindung zum Oberzentrum und zur A 38 gleichermaßen beschleunigen.
- Rhumetal: Ortsumgehungen der B 241 und B 247 im Raum Katlenburg sollen den Harz besser mit dem Oberzentrum und der A 7 verbinden.
- Hils: Neubauten der B 64 sollen die Weser und den Nordteil der Region zügiger an die A 7 und das Oberzentrum anbinden.



Südniedersachsen verfügt über ein verzweigtes Schienennetz, das nur sieben der dreißig Gemeinden und Samtgemeinden nicht mit dem Oberzentrum und ICE-Halt Göttingen verbindet. Allerdings sind die Linien aus dem Harzraum im Osten und dem Weserraum im Westen aus topographischen Gründen teilweise umwegig und nur mit Umstiegen z.B. in Kreiensen, Herzberg, Northeim oder Eichenberg an die dominierende Nord-Süd-Strecke im Leinetal angebunden. Dennoch ist der Bahnhof Göttingen von den die 28 Haltepunkte in Südniedersachen (Landkreise Göttingen, Northeim, Osterdode a.H.) umgebenden Siedlungen überwiegend gut erreichbar. Als bahnnah sollen hier die Siedlungen gewertet werden, die sich im drei Kilometer Radius um die Bahnhaltepunkte befinden. Dies gilt als "halber" Haltestellenabstand und als typische Fahrraddistanz für die täglichen Pendlerfahrten zwischen Wohnung und Bahnhof. Die Bahnstationen müssen dazu mit geeigneten Stellplatzanlagen für Fahrräder (Bike+Ride) ausgestattet sein. In den bahnnahen Siedlungen wohnt in der Region Göttingen etwa ein Drittel (ca. 150.000) der Bevölkerung. Davon benötigen 36 % eine Bahnfahrt von bis zu 30 Minuten zum Bahnhof Göttingen. 34 % brauchen 30 bis 45 Minuten dafür. Für die übrigen 30 % erfordert die Fahrt vom Heimatbahnhof bis zum Göttinger Bahnhof mehr als 45 Minuten. Die längste Fahrzeit benötigt man von Gittelde mit 69 Minuten und Walkenried mit 65 Minuten. Rechnet man zu den regionalen bahnhofsnahen Siedlungen die ebenso zu wertende Siedlungskernzone der Stadt Göttingen mit ca.110.000 Einwohnern hinzu, so ergibt sich ein bahnaffines Potenzial von ca. 260.000 Personen entsprechend 56 % der Regionsbevölkerung. Trotz der lockeren Siedlungsstruktur hat also mehr als die Hälfte der Regionseinwohner einen guten Zugang zur Bahn. Dieses Potenzial ist punktuell noch ausbaufähig. So gibt es Bestrebungen der Stadt Einbeck, eine früher bestehende Anbindung der Kernstadt zu reaktivieren. Damit würden ca. 15.000 Einwohner zusätzlich in Bahnhofsnähe kommen. Auch die Einrichtung neuer Haltepunkte ist denkbar. So könnte der Bahnhof Moringen wieder geöffnet werden und ca. 4.500 Einwohnern der Kernstadt Moringen die nahe gelegene Bahnnutzung ermöglichen. Ebenso könnte durch einen Haltepunkt in Obernjesa (Rosdorf) ein zusätzliches Potenzial von 4.300 Personen erreicht werden. Die Gesamtquote der bahnnahen Bevölkerung der Region würde auf ca. 60 % steigen (s. Abb. 7).



Fahrradtourismus orientiert sich überwiegend an Flusslandschaften, die topographisch und ästhetisch bevorzugt werden. Hierfür ist die südniedersächsische Mittelgebirgslandschaft mit den Hauptflüssen Weser, Werra, Fulda und Leine sowie den Nebenflüssen wie Rhume, Ilme, Schwülme und Söse besonders geeignet. Die Region wird von folgenden niedersächsischen Radfernwegen erschlossen (Abb. 8):

- Weser-Radweg (N3) von Hann. Münden bis Bodenfelde mit Zuwegen entlang Fulda und Werra;
- Leine-Heide-Radweg (N4) von Friedland im Süden bis Kreiensen im Norden;
- Weser-Harz-Heide-Radweg (N 5) von Hann. Münden über Dransfeld nach Göttingen, weiter durch Gleichen nach Duderstadt, von dort über Herzberg nach Osterode Richtung Oberharz;
- Harz-Weser-Radweg (N11) als Teil des "Europaweg R1" quert die Region im Norden;
- Harz-Radweg verläuft am südwestlichen Harzrand von Bad Grund bis Walkenried.

Die regionalen Hauptverkehrs- und Siedlungsachsen zwischen den zentralen Orten sowie zu den touristischen Naturparken sind größtenteils bereits mit Radwegen ausgestattet. Es fehlt jedoch an einer durchgehenden Befahrbarkeit und Ausschilderung, die ein regionales Hauptradwegenetz auszeichnet. Ein gutes Beispiel dafür ist der "Leine-Rhume-Erlebnisweg" im Landkreis Northeim. Ergänzungen des Regionsradwegenetzes bedarf es vor allem in folgenden Relationen:

- Weser-Leine: Von Northeim über Moringen und Hardegsen nach Uslar wäre eine durchgehende Radwegeverbindung interessant, die die alte Trasse der B 241 am Bollert nutzen könnte.
- Schwülme-Leine: Von Göttingen zur Weser führt ein topographisch günstiger, überwiegend gut ausgebauter Radweg durch das Harste- und Schwülmetal, der noch einer Kennzeichnung bedarf.
- Leine-Hahle: Es fehlt eine durchgehende Radwegeverbindung parallel zur B27 zwischen Göttingen und Gieboldehausen, die auch den Seeburger See mit anbindet.
- Rhume-Söse: Die kürzeste Radwegeverbindung zwischen Leine und Harz bzw. Northeim und Osterode bestünde entlang von Rhume und Söse und würde so das Regionsradwegenetz ergänzen.

