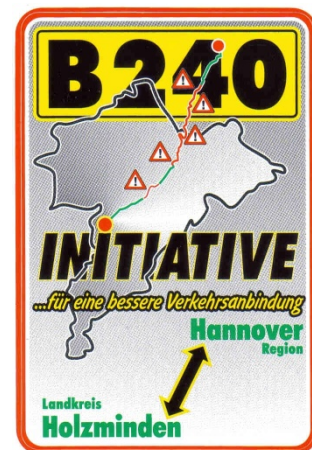


# WAS PASSIERT, WENN DIE VERKEHRS- INFRASTRUKTUR NICHT VERBESSERT WIRD?

## EINE ANALYSE DER REGIONALENTWICKLUNG IN DER REGION HOLZMINDEN-HÖXTER

Im Auftrag der B 240 – Initiative e.V., Holzminden



Hannover, September 2014

Bearbeiter:  
PD Dr. Daniel Schiller (Projektleitung)  
Eike Matthies, B.Sc.

# INHALTSVERZEICHNIS

|     |                                                                              |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Einleitung                                                                   | 1  |
| 2   | Erreichbarkeit der Region                                                    | 3  |
| 2.1 | Überregionale Erreichbarkeit im Straßenverkehr                               | 3  |
| 2.2 | Bedeutung der Verkehrsanbindung in Richtung Norden                           | 6  |
| 2.3 | Aktueller Ausbaustand der B 64 / B 240 und mögliche Verbesserungen           | 8  |
| 2.4 | Schiene als Alternative zum motorisierten Individualverkehr?                 | 10 |
| 3   | Sozio-ökonomische Potenziale und Handlungsbedarfe                            | 13 |
| 3.1 | Besondere Potenziale                                                         | 13 |
| 3.2 | Besondere Handlungsbedarfe                                                   | 17 |
| 3.3 | Pendlerverflechtungen                                                        | 24 |
| 3.4 | Zwischenfazit                                                                | 29 |
| 4   | Regionale Entwicklungsszenarien ohne Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur | 30 |
| 4.1 | Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur in der Wissensökonomie               | 30 |
| 4.2 | Auswirkungen auf die Standortbedingungen für Unternehmen                     | 32 |
| 4.3 | Auswirkungen auf private Haushalte                                           | 37 |
| 4.4 | Auswirkungen auf kommunale Gebietskörperschaften                             | 39 |
| 5   | Bewertung im verkehrs- und regionalpolitischen Kontext                       | 41 |
| 5.1 | Kriterien des Bundesverkehrswegeplans                                        | 41 |
| 5.2 | Kriterien der niedersächsischen Priorisierung von Verkehrsprojekten          | 45 |
| 5.3 | Beitrag zu den regionalen Handlungsstrategien des Landes Niedersachsen       | 46 |
| 6   | Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen                                    | 48 |
|     | Literatur                                                                    | 51 |

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

|           |                                                                                                                            |    |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 2.1  | Räume mit Erreichbarkeitsdefiziten in Deutschland                                                                          | 4  |
| Abb. 2.2  | Erreichbarkeit von Oberzentren                                                                                             | 5  |
| Abb. 3.1  | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen, Stand:<br>30.06.2013                                    | 14 |
| Abb. 3.2  | Gewerbesteuereinnahmen in Euro je Einwohner, 1990-2012                                                                     | 15 |
| Abb. 3.3  | Entwicklung der Arbeitsplatzdichte, 1993-2012                                                                              | 18 |
| Abb. 3.4  | Arbeitslosenquote, 1994-2013                                                                                               | 20 |
| Abb. 3.5  | Bevölkerungsentwicklung und –prognose, 1990-2030                                                                           | 20 |
| Abb. 3.6  | Entwicklung der potenziell eintretenden und ausscheidenden Jahrgänge am<br>Arbeitsmarkt im Landkreis Holzminden, 1990-2030 | 21 |
| Abb. 3.7  | Wanderungssaldo, 1995-2012                                                                                                 | 22 |
| Abb. 3.8  | Wanderungssaldo junger Menschen, 1995-2012                                                                                 | 23 |
| Abb. 3.9  | Beschäftigte mit Hochschulabschluss, 2011                                                                                  | 23 |
| Abb. 3.10 | Auspendler aus dem Landkreis Holzminden, 2013                                                                              | 26 |
| Abb. 3.11 | Auspendler aus dem Kreis Höxter, 2013                                                                                      | 27 |
| Abb. 3.12 | Anteil der Auspendler in die Landeshauptstadt Hannover an den Beschäftigten,<br>2013                                       | 28 |

## TABELLENVERZEICHNIS

|          |                                                                            |   |
|----------|----------------------------------------------------------------------------|---|
| Tab. 2.1 | Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Hannover aus ausgewählten Kreisstädten | 7 |
| Tab. 2.2 | LKW-Fahrzeiten von Holzminden                                              | 8 |

# 1 EINLEITUNG

Unternehmen nennen die Qualität der Verkehrsanbindung regelmäßig als einen der wichtigsten Standortfaktoren. Deutschland verfügt dabei über einen insgesamt sehr hohen Ausbaustand im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur. Der Fokus der Verkehrspolitik hat sich in den vergangenen Jahren daher in Richtung Erhalt der Infrastruktur verlagert. Ein Ausbau bestehender Streckenzüge wird zunehmend auf Ballungsräume begrenzt. Neubauvorhaben beschränken sich vor allem auf ausgewählte Lückenschlüsse. Es darf allerdings nicht übersehen werden, dass es nach wie vor Regionen gibt, die aufgrund ihrer räumlichen Lage abseits der großen Verkehrsachsen in ihrer Erreichbarkeit und aufgrund ihrer Randlage innerhalb ihrer Bundesländer benachteiligt sind. Das vorliegende Gutachten beschäftigt sich mit einem solchen Raum: der Region Holzminden-Höxter. Das Gutachten betrachtet aufgrund der engen Verflechtungsbeziehungen und ähnlicher Problemlagen bewusst den niedersächsischen Landkreis Holzminden gemeinsam mit dem nordrhein-westfälischen Kreis Höxter.

Das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (NIW) wurde im April 2014 von der B 240-Initiative e.V., Holzminden, beauftragt, ein Gutachten zur Regionalentwicklung in der Region Holzminden-Höxter zu erstellen. Von Seiten des Auftraggebers ist geplant, die Ergebnisse des Gutachtens im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP) beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) einzubringen. Darüber hinaus enthält das Gutachten Handlungsempfehlungen, die einen Beitrag für die Formulierung regionaler Handlungsstrategien für den Landkreis Holzminden innerhalb des Amtes für Regionale Landesentwicklung Leine-Weser und für das Südniedersachsen-Programm leisten können.

Das Gutachten beantwortet ausgehend von der empirischen Untersuchung der Regionalentwicklung die Frage „Was passiert, wenn die Verkehrsinfrastruktur nicht verbessert wird?“. Die Formulierung der Leitfrage wurde gewählt, weil eine Quantifizierung der regionalökonomischen Effekte des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur mit wissenschaftlichen Methoden nicht seriös möglich ist. Die Gründe dafür liegen in der Vielfalt der Bestimmungsgründe, welche die sozio-ökonomische Entwicklung einer Region beeinflussen, und in der Langfristigkeit der Wirkungen, die von Infrastrukturprojekten ausgehen. Darüber hinaus sollten Infrastrukturprojekte nicht isoliert von anderen regionalpolitischen Maßnahmen durchgeführt und bewertet werden. Im Sinne einer integrierten Regionalentwicklung sollten sie vielmehr Teil regionaler Handlungsstrategien sein, die gleichzeitig weitere wichtige Themen der Regionalentwicklung aufgreifen wie z. B. Fachkräftestrategien, Innovationsstrategien sowie Anpassungsstrategien an den demographischen Wandel und zur Sicherung der Daseinsvorsorge.

Ausgangspunkt der Argumentation des Gutachtens ist der Ist-Zustand der Erreichbarkeit der Region (Kapitel 2). Für ländliche Räume ist die Erreichbarkeit der Oberzentren von entscheidender Bedeutung. Die Untersuchungsregion ist in diesem Bereich im deutschlandweiten Vergleich sehr schlecht aufgestellt. Den Untersuchungsschwerpunkt bildet die Verkehrsanbindung in Richtung Norden. In dieser Richtung befinden sich für die Region wichtige Ziele wie die Landeshauptstadt Hannover und die norddeutschen Seehäfen. Die Landeshauptstadt ist dabei nicht nur ein wichtiger Verkehrskno-

tenpunkt in Niedersachsen, sondern auch ein wichtiger Arbeits- und Absatzmarkt für die Region. Um die Daseinsvorsorge im gesamten Gebiet des Landkreises Holzminden sicherzustellen, liegt das Augenmerk der Untersuchung auch auf der regionalen Erreichbarkeit der Kreisstadt. Eine Konkretisierung der Ergebnisse zur Erreichbarkeit erfolgt vor dem Hintergrund des aktuellen Ausbaustands und möglicher Verbesserungen durch einen Ausbau der B 64 / B 240 von der Kreisstadt Holzminden in Richtung Norden. Ein Vergleich der Straßenverkehrsanbindung der Region mit der Anbindung über die Schiene schließt das Kapitel 2 ab.

Die sozio-ökonomische Entwicklung der Region wird in Kapitel 3 untersucht. Sie bildet die empirische Grundlage für die Ableitung zukünftiger Entwicklungsszenarien der Region Holzminden-Höxter ohne einen Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur. Die bestehenden Entwicklungspotenziale der Region werden herausgearbeitet und es wird gezeigt, dass diese ohne eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Region nicht in vollem Umfang realisiert werden können. Anhand der besonderen Schwächen der Region wird außerdem deutlich gemacht, dass es nur durch eine umfassende regionalpolitische Handlungsstrategie gelingen kann, den Herausforderungen in den Bereichen Demographie, Daseinsvorsorge und Wirtschaftsentwicklung zu begegnen. Ein wichtiger Teil dieser Handlungsstrategie ist die überregionale Erreichbarkeit der Region.

Kapitel 4 führt schließlich die Ergebnisse zu Erreichbarkeit und sozio-ökonomischer Entwicklung zusammen. Im Falle einer ausbleibenden Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur sind in der Zukunft vielfältige negative Auswirkungen auf die Unternehmen, die privaten Haushalte und die Gebietskörperschaften der Region zu erwarten. Das Kapitel fokussiert insbesondere auf die Mechanismen, durch die sich eine fehlende Verbesserung der Erreichbarkeit zukünftig in der Entwicklung der Region Holzminden-Höxter niederschlagen könnte.

Die abschließenden Kapitel 5 und 6 fassen die wesentlichen Auswirkungen einer fehlenden Verbesserung des Ausbaus der Straßenverkehrsinfrastruktur zusammen, ordnen sie in den verkehrs- und regionalpolitischen Kontext von Bund, Land und Europäischer Union ein und benennen Handlungsempfehlungen für die Politik.

Methodisch greift das Gutachten auf drei Quellen zurück:

- Recherche der maßgeblichen Literatur zu den Wechselwirkungen zwischen Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit auf der regionalen Ebene,
- Analyse regionalstatistischer Daten zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Region Holzminden-Höxter,
- zehn Experteninterviews in der Region mit Geschäftsführern bzw. Vorstandsvorsitzenden von Unternehmen sowie Vertretern aus Politik und Verwaltung (inkl. Polizei und Bildungseinrichtungen), die im Juni 2014 durchgeführt worden sind.

Durch diese Vorgehensweise ist es einerseits möglich, regional vergleichbare quantitativ-statistische Informationen und konzeptionelles Wissen einzubeziehen, als auch ein differenziertes Bild des regionalen Kontextes und der Einschätzungen der Akteure vor Ort zu zeichnen.

## 2 ERREICHBARKEIT DER REGION

### 2.1 ÜBERREGIONALE ERREICHBARKEIT IM STRAßENVERKEHR

Die überregionale Erreichbarkeit ist für ländliche Regionen von zentraler Bedeutung. Benachbarte Oberzentren bieten Arbeitsmöglichkeiten für die Wohnbevölkerung und halten zentralörtliche Funktionen vor, die in vielen ländlichen Mittel- und Grundzentren nicht angeboten werden können. Für Unternehmen spielen unter anderem die Erreichbarkeit überregionaler Märkte und die Flexibilität bei Lieferungen eine große Rolle. Durch die überregionale Erreichbarkeit ergeben sich außerdem zusätzliche Potenziale für die interkommunale Kooperation, die aufgrund langer Fahrzeiten zu gemeinsam genutzten Einrichtungen erschwert wird.

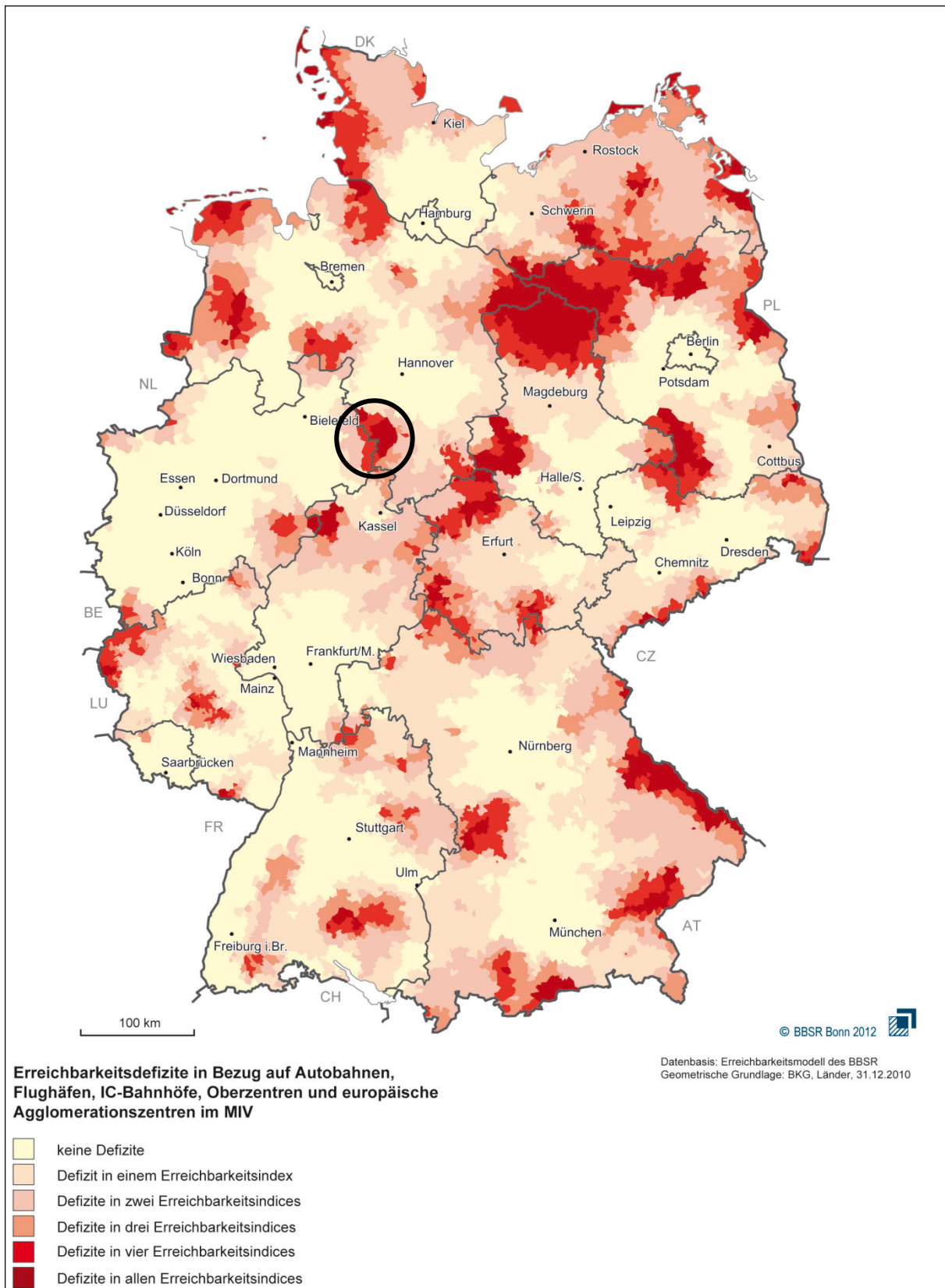
Die Region Holzminden-Höxter liegt geographisch zentral in Deutschland. Die Entfernungen zu den nächstgelegenen Oberzentren (u. a. Hannover, Hildesheim, Göttingen, Paderborn) sind dennoch relativ groß, so dass diese Region zu den „inneren Peripherien“ Deutschlands gezählt werden kann. Zusätzlich ist die Verkehrsanbindung nur durch Bundesstraßen gewährleistet, die sich teilweise in einem sehr schlechten Ausbaustand befinden (vgl. Kapitel 2.3). Im Ergebnis führt dies dazu, dass in dieser Region alle vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) genannten Erreichbarkeitsdefizite zum Tragen kommen (vgl. Abb. 2.1).

In der Abbildung ist die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Luftverkehr) berücksichtigt. Ein Defizit besteht nach der Definition des BBSR, wenn folgende Kriterien in einer Region zutreffen:

- PKW-Fahrzeit zur nächsten Bundesautobahn-Anschlussstelle von mehr als 30 Minuten,
- PKW-Fahrzeit zum nächsten Verkehrsflughafen von mehr als 60 Minuten,
- PKW-Fahrzeit zum nächsten IC/EC/ICE-Bahnhof von mehr als 45 Minuten,
- PKW-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum von mehr als 45 Minuten,
- durchschnittliche PKW-Fahrzeit zu einem der großen Agglomerationszentren in Deutschland, (z. B. Rhein-Main, Hamburg) von mehr als 120 Minuten.

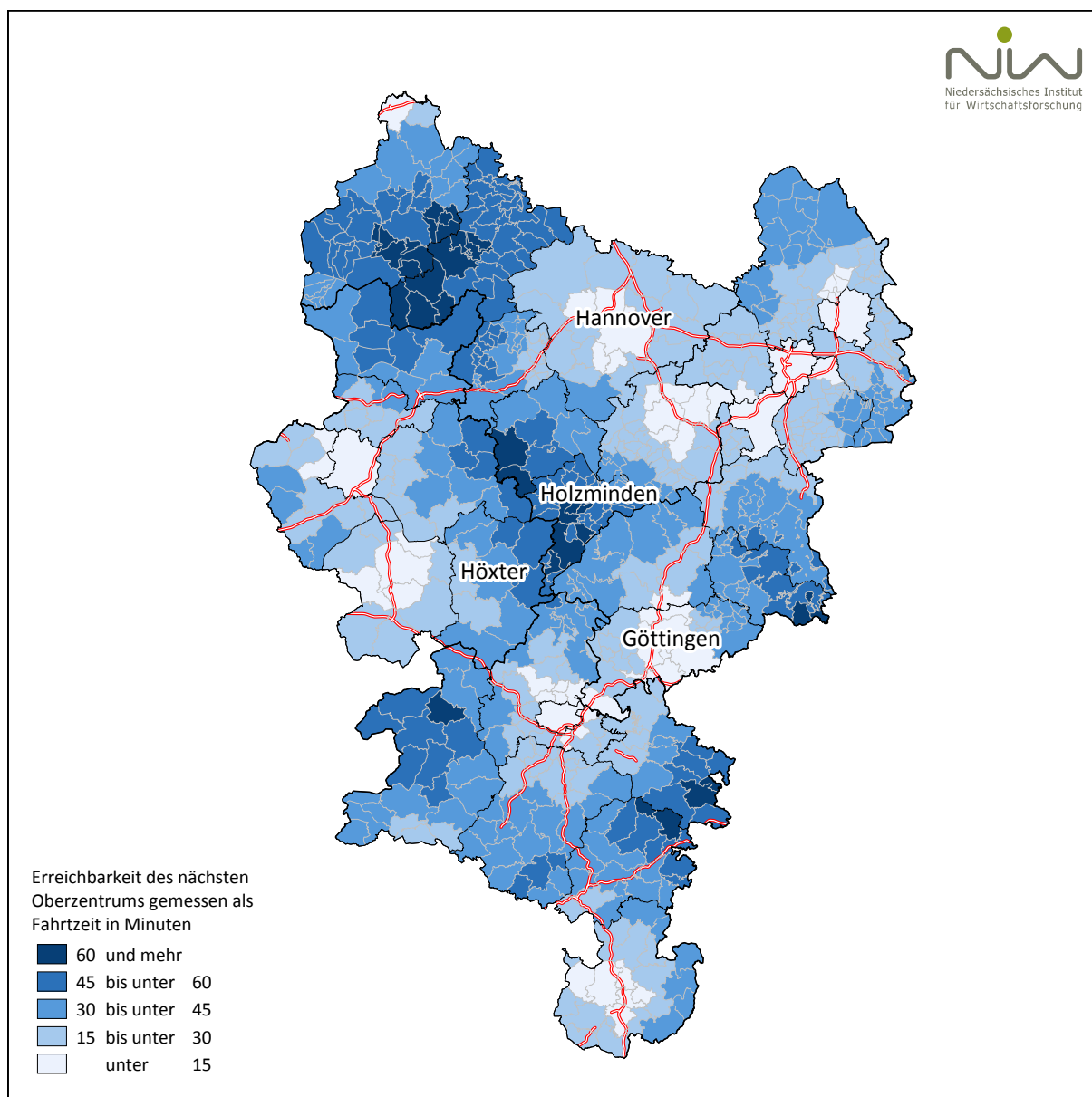
Auf weite Teile des Landkreises Holzminden treffen alle fünf Defizite zu. Gemeinsam mit einigen dünn besiedelten Gebieten in Ostdeutschland und einigen Grenz- und Küstenregionen ist der Landkreis Holzminden damit einer der am schlechtesten erreichbaren Räume in Deutschland. Mit Ausnahme der Region Holzminden-Höxter wird bzw. wurde in Niedersachsen auf viele diese Erreichbarkeitsdefizite reagiert, z. B. durch den Bau der Emslandautobahn BAB 31 bis nach Emden, der Verlängerung der BAB 26 nach Drochtersen, der BAB 38 von Friedland in Richtung Thüringen und die Planungen für die Küstenautobahn BAB 20 und die BAB 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg.

Abb. 2.1 Räume mit Erreichbarkeitsdefiziten in Deutschland



Quelle: BMVI (2014), S. 38

Abb. 2.2 Erreichbarkeit von Oberzentren



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung des NIW nach Daten des BBSR

Unter den Erreichbarkeitsdefiziten besitzt die Erreichbarkeit von Oberzentren aufgrund ihrer Versorgungsfunktion für die Wohnbevölkerung mit oberzentralen Angeboten eine herausgehobene Bedeutung. Eine Erreichbarkeit des nächsten Oberzentrums mit dem Auto in weniger als 60 Minuten gilt dabei als absoluter raumordnerischer Mindeststandard.<sup>1</sup> In Abb. 2.2 wird deutlich, dass dieser Mindeststandard in weiten Teilen des Landkreises Holzminden nicht eingehalten wird. Hier besteht auch aus grundsätzlichen Überlegungen zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in allen Regionen Deutschlands ein besonderer Handlungsbedarf.

<sup>1</sup> vgl. 11. Ministerkonferenz für Raumordnung, 16.06.1983; Raumordnungsbericht des Bundes 2005; BMVI (2014), S. 37.

## 2.2 BEDEUTUNG DER VERKEHRSANBINDUNG IN RICHTUNG NORDEN

Die Region Holzminden-Höxter ist im Straßenverkehr in den vier Himmelsrichtungen unterschiedlich erschlossen. Die Anbindung nach Norden erfolgt über die B 64/B 240 ausgehend von Holzminden über Eschershausen und den Höhenzug Ith. Bei Eime gibt es Anschluss an die B 3 in Richtung Hannover und Hildesheim. Die Verbindung nach Osten ist von Eschershausen der B 64 weiter folgend bis nach Seesen mit Anschluss an die A 7 gegeben. Nach Süden erfolgt die Anbindung über die B 497/B 241 aus Richtung Northeim oder aus Richtung Kassel über die B 83 nach Höxter. Die Verbindungen in Richtung Westen über die B 64 in Richtung Paderborn und an die A 33 sowie nach Südwesten zur A 44 bei Warburg sind unter den vorhandenen Alternativen die vergleichsweise am besten ausgebauten Streckenabschnitte.

Eine vergleichende Untersuchung der Anbindungsoptionen im Rahmen des Gutachtens ergibt jedoch, dass für den Landkreis Holzminden die Anbindung über die B 64/B 240 in Richtung Norden die größte Bedeutung besitzt. Die wesentlichen Gründe dafür sind folgende:

- Die Region Hannover ist aufgrund der hohen Einwohnerzahl und des hohen Unternehmensbesatzes der Markt mit der größten Nachfrage im Land. Die Landeshauptstadt Hannover ist Standort vieler oberzentraler Funktionen und bietet Beschäftigungsmöglichkeiten. Als Sitz der Landesregierung befinden sich die wichtigsten Einrichtungen aus Politik und Verwaltung des Landes in Hannover. Darüber hinaus ist die Stadt ein zentraler Verkehrsknotenpunkt und verfügt über den nächstgelegenen größeren Verkehrsflughafen.
- Über die Strecke nach Norden werden die Verkehre zu und von den norddeutschen Seehäfen abgewickelt, die für die exportorientierten Unternehmen eine überragende Bedeutung besitzen.
- Durch die Lage der Kreisstadt Holzminden im Südwesten des Landkreises bindet die B 64/B 240 in Richtung Norden auch einen Großteil der Gemeinden des Landkreises an die Kreisstadt an. Die Strecke ist damit wichtig für die Sicherstellung der Daseinsvorsorge im gesamten Kreisgebiet.

In den Expertengesprächen wurden diese Aussagen vielfach erwähnt. So wurde gerade von exportorientierten Unternehmen bekräftigt, dass trotz der hohen Kaufkraft im Süden der Bundesrepublik Deutschland ein großer Teil der Lieferverkehre nach Norden vor allem zu den Seehäfen, aber auch in die Region Hannover, abgewickelt wird. Gerade mittelständische Unternehmen betonten dabei die Bedeutung der Region Hannover als Absatzmarkt. Die Verbindung nach Westen ins Ruhrgebiet ist für den Absatz von Gütern in Deutschland allerdings für einige Unternehmen ebenfalls sehr wichtig. Die Region Hannover wurde außerdem als wichtiger Standort für Vorleistungen und Dienstleistungen für die Unternehmen in Holzminden genannt. Für Dienstreisen zu Geschäftspartnern in Hannover und zum internationalen Verkehrsflughafen wird die Strecke im Vergleich mit den anderen überregionalen Anbindungen des Landkreises am häufigsten genutzt. Die Experten aus der Verwaltung unterstri-

chen, dass die Verbindung nach Hannover und Hildesheim auch für das Verwaltungshandeln von größter Wichtigkeit ist.

Der Stellenwert der Anbindung in Richtung Norden wird auch durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bekräftigt. Sie formuliert als Teil ihrer Informationen zu diesem Streckenabschnitt wie folgt: „Aufgrund der mittigen Lage des Raumes Holzminden im hier überdurchschnittlich großmaschigen Autobahnnetz kommt dem Streckenzug B 3 - B 240 - B 64 zwischen Hannover im Norden und Holzminden im Süden eine überregionale Verbindungsfunktion und wesentliche Bedeutung in der räumlichen Erschließung zu.“<sup>2</sup>

Ein Vergleich der Anbindung anderer Kreisstädte in Niedersachsen an die Landeshauptstadt Hannover ergibt, dass in allen Fällen trotz vergleichbarer oder größerer Entfernung die PKW-Fahrzeit deutlich geringer ist (vgl. Tab. 2.1). Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Holzminden nach Hannover ist mit 65 km/h mit Abstand am niedrigsten. Aus Verden/Aller ist die Fahrzeit trotz 13 km zusätzlicher Strecke um 18 Minuten geringer. Die schlechte Anbindung der Kreisstadt Holzminden an die Landeshauptstadt wird auch im Vergleich mit anderen Gebieten des Landes mit geringer Lagegunst, z.B. Syke im Landkreis Diepholz und Uelzen, besonders augenfällig. Trotz deutlich größerer Entfernungen sind die Fahrzeiten von dort nach Hannover nicht länger als von Holzminden.

**Tab. 2.1 Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Hannover aus ausgewählten Kreisstädten**

| Kreisstadt                               | Entfernung | PKW-Fahrzeit | Durchschnittsgeschwindigkeit |
|------------------------------------------|------------|--------------|------------------------------|
| Holzminden                               | 78 km      | 72 min       | 65 km/h                      |
| Uelzen                                   | 98 km      | 78 min       | 75 km/h                      |
| Syke, Kreishaus des Landkreises Diepholz | 93 km      | 72 min       | 78 km/h                      |
| Goslar                                   | 89 km      | 60 min       | 89 km/h                      |
| Soltau                                   | 87 km      | 58 min       | 90 km/h                      |
| Northeim                                 | 99 km      | 63 min       | 94 km/h                      |
| Helmstedt                                | 98 km      | 61 min       | 96 km/h                      |
| Verden / Aller                           | 91 km      | 54 min       | 101 km/h                     |

Anmerkung: Die Entfernung bezieht sich auf die Strecke vom jeweiligen Kreishaus zum Niedersächsischen Landtag.

Quelle: eigene Berechnung auf Basis von Google Maps am 12.08.2014.

Die LKW-Fahrzeiten von Holzminden nach Hannover bzw. zur nächsten Autobahnanschlussstelle liegen ebenfalls über einer Stunde. Die geringste Durchschnittsgeschwindigkeit wird dabei mit lediglich 47 km/h für die 81 km lange Fahrt nach Hannover-Ricklingen erreicht. Tab. 2.2 gibt einen Überblick über die LKW-Fahrzeiten von Holzminden.

<sup>2</sup> NLStBV (o.J.): Bundesstraße 240 zwischen Holzminden und Hannover.  
[http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=33918&\\_psmand=135](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=33918&_psmand=135). Abruf: 08.08.2014.

**Tab. 2.2 LKW-Fahrzeiten von Holzminden**

| Ziel                | Entfernung | LKW-Fahrzeit | Durchschnitts-<br>geschwindigkeit |
|---------------------|------------|--------------|-----------------------------------|
| BAB A44 AS Warburg  | 55 km      | 60 min       | 55 km/h                           |
| BAB A44 AS Büren    | 81 km      | 80 min       | 61 km/h                           |
| BAB A7 AS Seesen    | 62 km      | 75 min       | 50 km/h                           |
| BAB A7 AS Laatzen   | 78 km      | 96 min       | 49 km/h                           |
| Hannover-Ricklingen | 81 km      | 103 min      | 47 km/h                           |

Anmerkung: Die Fahrzeiten beziehen sich auf Nachtfahrten.

Quelle: Auswertungen von Ist-Daten aus dem Telematik-System FleetBoard.

### 2.3 AKTUELLER AUSBAUSTAND DER B 64 / B 240 UND MÖGLICHE VERBESSERUNGEN

Die im Vergleich mit anderen Kreisstädten deutlich höhere Fahrtzeit erklärt sich vor allem durch den schlechten Ausbaustand des Streckenzugs. Die heute nach wie vor gültigen Daten dazu wurden in einer konzeptionellen Verkehrsuntersuchung für ein Gesamtkonzept auf der der B 64/B 240/B 3 zwischen Holzminden und Hannover durch die PGT Umwelt und Verkehr GmbH zusammengestellt (PGT 2010).

Die wesentlichen Kriterien, nach denen eine Bewertung des Ausbaustands erfolgt, sind die Geschwindigkeit, die Zuverlässigkeit und die Verkehrssicherheit. Diese Kriterien finden sich auch bei der Nutzen-Kosten-Analyse für die Aufstellung des BVWP wieder. Darüber hinaus erfolgt die vergleichende Bewertung von Verkehrsprojekten im BVWP auch unter umwelt- und naturschutzfachlichen, raumordnerischen und städtebaulichen Aspekten. Der große Handlungsbedarf bezüglich der raumordnerischen Beurteilung wurde bereits in Kapitel 2.1 dargestellt: Die Erreichbarkeit von Oberzentren in mindestens 60 Minuten ist aus vielen Gemeinden des Landkreises Holzminden nicht möglich. Die Ergebnisse zu allen Bewertungsmodulen des BVWP werden zusammenfassend in Kapitel 5 dargestellt.

Für die Reisezeit von Holzminden nach Hannover ermittelte die PGT-Studie einen mittleren Wert von 70 Minuten, der nahezu dem in Tab. 2.1 auf Basis von Google Maps ermittelten Wert entspricht. Die Reisegeschwindigkeit auf dem von PGT untersuchten, 71 km langen Streckenabschnitt von der Stadt Holzminden bis zur Stadtgrenze Hannover ist mit 61 km/h vergleichsweise gering und unterschreitet den in den Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN) genannten Wert von 80 km/h deutlich. Die Reisezeit wird vor allem durch neun Ortsdurchfahrten entlang des Streckenzugs deutlich erhöht. Auf dem am schlechtesten ausgebauten Teilstück, der B 240, liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit sogar nur bei 54 km/h. Die angestrebte Verbindungsqualität ist damit nicht gegeben.

Die Zuverlässigkeit der Strecke ist durch hohe Kurvigkeit, viele Steigungsstrecken, mangelnde Überholmöglichkeiten und eine Pulkbildung hinter LKWs und anderen langsamen Verkehren (z.B. landwirtschaftliche Verkehre) begrenzt. Auf dem Teilstück der B 240 liegt der Anteil der sicheren Überholmöglichkeiten nur bei drei bis fünf Prozent. Damit unterschreitet er den in den Richtlinien für die

Anlage von Landstraßen (RAL) genannten Wert von 20 Prozent deutlich (PGT 2010). Die Wintersicherheit ist zusätzlich im Bereich der Ith-Querung und in der Ortsdurchfahrt Marienhagen eingeschränkt. Hier kommt es aufgrund von Schnee und Eis immer wieder zu Streckensperrungen und Unfällen.

Die Verkehrssicherheit ist insgesamt als problematisch einzustufen. Nach Aussagen des Polizeikommissariats in Holzminden, die im Rahmen dieses Gutachtens eingeholt worden sind, ist die 40 km lange Strecke entlang der B 64/B 240 von Holzminden bis nach Eime zur B 3 im Vergleich mit anderen Strecken in der Region besonders stark unfallbelastet. Zwischen 2011 und 2013 haben sich in diesem Abschnitt mit gleichbleibender Tendenz insgesamt 545 Unfälle mit sechs Toten, 21 Schwerverletzten und 93 Leichtverletzten ereignet. Auf der Strecke gibt es keinen einzelnen herausragenden Unfallschwerpunkt, aber einige besondere Gefahrenstellen. In der Ortsdurchfahrt Negenborn aus Richtung Holzminden am Ortsausgang fahren in der Steigungsstrecke mit zwei Kurven vor allem Motorräder und LKWs oft zu schnell und geraten von der Fahrbahn ab. Hier wäre verglichen mit dem Neubau einer Ortsumgehung ein erheblicher baulicher Aufwand zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit nötig. In der Spitzkehre zum Odfeld kippen häufig LKW bei Glätte um. In Eschershausen ist die „Brauhauskreuzung“ eine Gefahrenstelle. Sie ist zwar mittlerweile durch eine Ampelschaltung geregelt, aber dadurch entstehen Staus und Anfahrprobleme bei LKWs. Des Weiteren kommt es auf der Ith-Strecke ab Scharfoldendorf zu vielfältigen Problemen durch die starken Steigungen und die engen Kurven. Die Unfallbelastung ist durch Motorräder und gefährliche Versuche, LKWs zu überholen, insbesondere zwischen Cappellenhagen und Eime, äußerst hoch. Im Winter verringern Schnee und Eis die Verkehrssicherheit weiter. LKWs bleiben liegen oder kommen ins Rutschen.

Laut PGT (2010, S. 33) „stellt der Verkehr in den Ortsdurchfahrten eine unangemessen hohe Belastung der Anwohner und der Nutzer der Ortsdurchfahrten hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Lärm- und Schadstoffbelastung dar. 33 Prozent aller Unfälle mit Verletzten auf dem Streckenzug passieren hier auf rund 20 Prozent der Gesamtstrecke.“ Auch durch die hohe Kurvigkeit und den daraus entstehenden Überholdruck werden riskante Überholmanöver versucht, die häufig zu Unfällen führen.

Bezüglich der zukünftigen Verkehrsbelastung der Strecke wird trotz des Bevölkerungsrückgangs kein wesentlicher Rückgang des PKW-Verkehrs erwartet, da die Bevölkerungsgruppe, die potenziell über einen PKW verfügt, langsamer zurückgehen wird als die Gesamtbevölkerung (PGT 2010). Dies erscheint auch vor dem Hintergrund eines weiteren Rückbaus von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, z. B. in der Nahversorgung, und einer weiteren Ausdünnung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) plausibel, da für weiter entfernte Angebote verstärkt der motorisierte Individualverkehr (MIV) genutzt werden könnte. Eindeutig sind die Prognosen für den Schwerlastverkehr: Hier wird sowohl in der PGT-Studie als auch auf Basis der Expertengespräche mit Unternehmen in der Region von einer Zunahme ausgegangen. Dies liegt vor allem an der Exportorientierung vieler größerer Unternehmen in der Region und dem sinkenden Marktpotenzial vor Ort.

Die bislang geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Streckenqualität umfassen den Bau mehrerer Ortsumgehungen (Negenborn, Eschershausen, Weenzen-Süd, Weenzen-Nord, Marienhagen und

Eime), einen durchgehenden Ausbau der Strecke auf ein 2+1-Profil, die Verlegung der Strecke von Eschershausen nach Fölziehausen (Ith-Tunnel) sowie weitere Maßnahmen entlang der B 3. Für die zentrale Maßnahme entlang der B 3, die Ortsumgehung Hemmingen, wurden die Mittel durch den Bund mittlerweile bereitgestellt.

Sofern alle Maßnahmen realisiert werden (Planungsfall P 3.3 der PGT-Studie), würde sich die Fahrzeit von Holzminden nach Hannover um etwa 20 Minuten verringern. Nur wenn alle Maßnahmen umgesetzt werden, kann eine den RIN entsprechende Durchschnittsgeschwindigkeit von über 80 km/h erreicht werden und der Anteil der Überholmöglichkeiten steigt auf Werte, die den in den RAL vorgegebenen 20 Prozent nahekomen. Mit der Umsetzung von Einzelmaßnahmen sind diese Ziele allerdings nicht erreichbar. Von besonderer Bedeutung ist neben den Ortsdurchfahrten vor allem der durchgängige Ausbau in einem 2+1-Profil und die Erstellung des Ith-Tunnels (PGT 2010).

Zusätzlich zu den bisher aufgeführten messbaren Erreichbarkeitsdefiziten und dem schlechten Ausbaustand der Verkehrsanbindung über die B 64/B 240 in Richtung Hannover spielt nach Meinung von Experten der NLStBV auch die gefühlte Erreichbarkeit eine Rolle bei der Bewertung von Distanzen. Durch die hohe Kurvigkeit und den Überholdruck durch Pulkbildung erscheint die Fahrt lange und ist anstrengend. Dies verfestigt den Eindruck bei Besuchern aus anderen Regionen, dass der Landkreis Holzminden weit entfernt von den urbanen Zentren liegt. In der Region selbst entsteht der Eindruck, dass man bereits abgeschrieben ist. Dies wurde auch in den Experteninterviews anhand von Rückmeldungen durch Geschäftspartner der Unternehmen deutlich.

## **2.4 SCHIENE ALS ALTERNATIVE ZUM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR?**

Als Alternative zum Ausbau der Straßen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Region wird verschiedentlich die Schiene ins Gespräch gebracht. Die Region Holzminden-Höxter liegt an der Regionalverkehrsstrecke von Paderborn nach Kreiensen. Im Landkreis Holzminden gibt es neben der Stadt Holzminden noch einen Haltepunkt in Stadtoldendorf. In Kreiensen besteht Anschluss an den Regionalverkehr in Richtung Hannover und Göttingen.

Die vorliegenden Zahlen zur Nutzung der Bahnstrecke von Holzminden in Richtung Kreiensen im Personenverkehr und im Güterverkehr und die Bewertung der Strecke durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG 2010) verdeutlichen allerdings, dass die Schiene für die Region eine nicht annähernd gleichwertige Alternative zur Straße darstellt. Auch die regionalen Akteure in Unternehmen und Verwaltung haben in den Expertengesprächen betont, dass eine leistungsfähige Anbindung dieses ländlich geprägten Raumes nur über die Straße möglich ist.

Im Personenverkehr verkehrt die Nordwestbahn momentan zwölf Mal täglich zwischen Paderborn und Kreiensen. Die erste Fahrmöglichkeit von Holzminden nach Kreiensen ist um 5:30 Uhr, die letzte um 20:00 Uhr. Für Schichtdienste, Geschäftsreisende und Abendveranstaltungen stellt dies bereits einen Hinderungsgrund dar. Die Taktung ist morgens und abends einstündig, in der Tagesmitte zweistündig. Diese Taktung schränkt die Flexibilität der Nutzung der Bahn stark ein.

Die umliegenden Oberzentren sind auch mit der Bahn nicht unter einer Stunde erreichbar. Eine Fahrt nach Paderborn dauert ohne Umsteigen 61 Minuten. Für eine Fahrt nach Hannover mit Umstieg in Kreiensen müssen 90 Minuten veranschlagt werden. Hildesheim ist nur mit zweimaligem Umsteigen in ebenfalls etwa 90 Minuten erreichbar. Nach Göttingen werden mit einem Umstieg in Kreiensen ca. 70 Minuten benötigt. Zu diesen Fahrtzeiten müssen noch die Anreisezeiten zum und Wartezeiten am Bahnhof in Holzminden bzw. Stadtoldendorf dazugerechnet werden, was die Bahnanbindung für weite Teile des Kreisgebiets noch unattraktiver macht.

Die Fahrgastzahlen der Bahn in Richtung Hannover sind nicht direkt mit denen auf der Straße vergleichbar, da nur für einzelne Streckenabschnitte Zählungen vorliegen, die endgültige Destination der Verkehre aber nicht veröffentlicht ist. Dennoch lassen sich Anhaltspunkte dafür finden, dass die Personenzahl, die die Straße nutzt, mindestens um den Faktor zehn höher ist als auf der Schiene. Die Verkehrszählung für die Ith-Querung im Verlauf der B 240 ergab eine Verkehrssumme von 3.700 PKWs pro Tag (PGT 2010). Unter der Annahme eines PKW-Besatzes im deutschlandweiten Durchschnitt von 1,5 Personen (Infas und DLR 2010) ergibt sich daraus, dass ca. 5.500 Personen täglich den Ith queren. Die Zugstrecke von Holzminden nach Kreiensen wird nach Angaben der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) wochentags von ca. 600 Passagieren genutzt (LNVG 2010). Die LNVG stuft die Strecke folgerichtig als Strecke mit geringerer Nachfrage ein, auf der eine Ausweitung des Taktes oder andere Verbesserungen an der Strecke nicht zu erwarten sind.

Für den Güterverkehr fällt die Bewertung noch deutlicher aus. Nach schriftlicher Auskunft der Deutschen Bahn vom 12.08.2014 findet derzeit in Holzminden kein Güterumschlag im Rahmen des Schienengüterverkehrs statt. Eine noch bis zum Jahr 2012 vorgenommene Holzverladung in Holzminden wurde mittlerweile nach Stadtoldendorf verlagert. Die Ith-Querung im Verlauf der B 240 wird hingegen täglich von 300 LKWs genutzt (PGT 2010). Die Tendenz der Verkehrsprognosen ist deutlich steigend.

Der Güterverkehr wird durch die Unternehmen der Region vor allem deshalb nicht über die Schiene abgewickelt, da das technische Leistungsspektrum nicht den Anforderungen und der Güterstruktur der Unternehmen entspricht. Die Unternehmen vor Ort gaben in den Expertengesprächen an, dass für ihre Güter nur der Transport mit dem LKW in Frage kommt.

Zur Anbindung der Gemeinden des Landkreises untereinander und insbesondere an die Kreisstadt Holzminden können ÖPNV-Angebote eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Sie sind insbesondere für Personen ohne Führerschein bzw. PKW-Verfügbarkeit sowie mobilitätseingeschränkte Personen die einzige Möglichkeit zur Sicherstellung der Mobilität und der gesellschaftlichen Teilhabe. Allerdings ist die Aufrechterhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebots in dünn besiedelten, ländlichen Räumen in der Regel für die betroffenen Kommunen sehr kostspielig. Die Taktungen sind dementsprechend gering. Die Fahrzeiten sind durch wenige Direktverbindungen und Schleifenfahrten sehr lang. ÖPNV in ländlichen Regionen beschränkt sich fast ausschließlich auf Schülerverkehre.

In den vergangenen Jahren wurden ÖPNV-Angebote eher zurück- als ausgebaut. Die Verwaltung erwartet in diesem Bereich auch keine Trendwende. Eine flächendeckende Versorgung des ländlichen Raums durch den ÖPNV wird nicht für realistisch gehalten. Der motorisierte Individualverkehr wird auch für die Mobilität im Landkreis selbst als die wichtigere Alternative angesehen. ÖPNV-Angebote werden auch zukünftig nur für die oben genannten Personengruppen, die sonst von der Mobilität ausgeschlossen wären, eine Alternative darstellen. Der straßengebundene ÖPNV würde allerdings von einem Ausbau der B 64/B 240 sogar profitieren, da es durch Ortsumgehungen zu weniger Nutzungskonflikten mit anderen Verkehren kommen würde.

### 3 SOZIO-ÖKONOMISCHE POTENZIALE UND HANDLUNGSBEDARFE

In diesem Kapitel werden die besonderen Potenziale und Handlungsbedarfe der Region Holzminden-Höxter anhand sozio-ökonomischer Daten herausgearbeitet. Die Position des Landkreises Holzminden und des Kreises Höxter wird dabei jeweils mit dem Durchschnitt der Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen sowie der Region Südniedersachsen<sup>3</sup> und dem Regierungsbezirk Detmold verglichen. Aus den Ergebnissen wird abgeleitet, welche förderungswürdigen Potenziale in der Region weiterhin bestehen und welche Herausforderungen bewältigt werden müssen, um eine Stabilisierung der Regionalentwicklung zu erreichen. Insgesamt zählt die Region zu den strukturschwachen ländlichen Räumen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen.

#### 3.1 BESONDERE POTENZIALE

Die Region Holzminden-Höxter verfügt insbesondere in den folgenden Bereichen über besondere Entwicklungspotenziale, die eine weitere Unterstützung der Region durch die Regionalpolitik lohnenswert erscheinen lassen:

- große, exportorientierte Unternehmen mit Hauptsitz in der Region,
- Spezialisierung in zukunftssträchtigen Branchen mit vergleichsweise hoher Forschungsintensität (Duft- und Aromastoffe, Elektroindustrie, Glasverarbeitung),
- Hochschulstandorte in Holzminden (Hochschule für Angewandte Wissenschaft und Kunst) und Höxter (Hochschule Ostwestfalen-Lippe),
- touristisches Potenzial im Weserbergland und durch kulturelle Höhepunkte (z. B. UNESCO-Weltkulturerbe Corvey),
- interkommunale Kooperation über die Landesgrenze zwischen Holzminden und Höxter.

Die Wirtschaftskraft wird in besonderem Maße durch zwei weltweit aktive Großunternehmen getragen, die ihren Hauptsitz in Holzminden haben und am Standort mehrere Tausend Mitarbeiter beschäftigen: die Symrise AG (Duft- und Aromastoffe) und die Stiebel Eltron GmbH & Co. KG (Elektroindustrie). Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl größerer Standorte der Glasindustrie (u. a. Noelle + von Campe in Boffzen, Müller+Müller in Holzminden, Interpane in Lauenförde und Betriebsstätten der Schott AG in Grünenplan und Eschershausen sowie von Owens-Illinois in Holzminden). Darüber hinaus sind einige größere Unternehmen anderer Branchen im Kreis Höxter angesiedelt, z. B. Arntz Op-

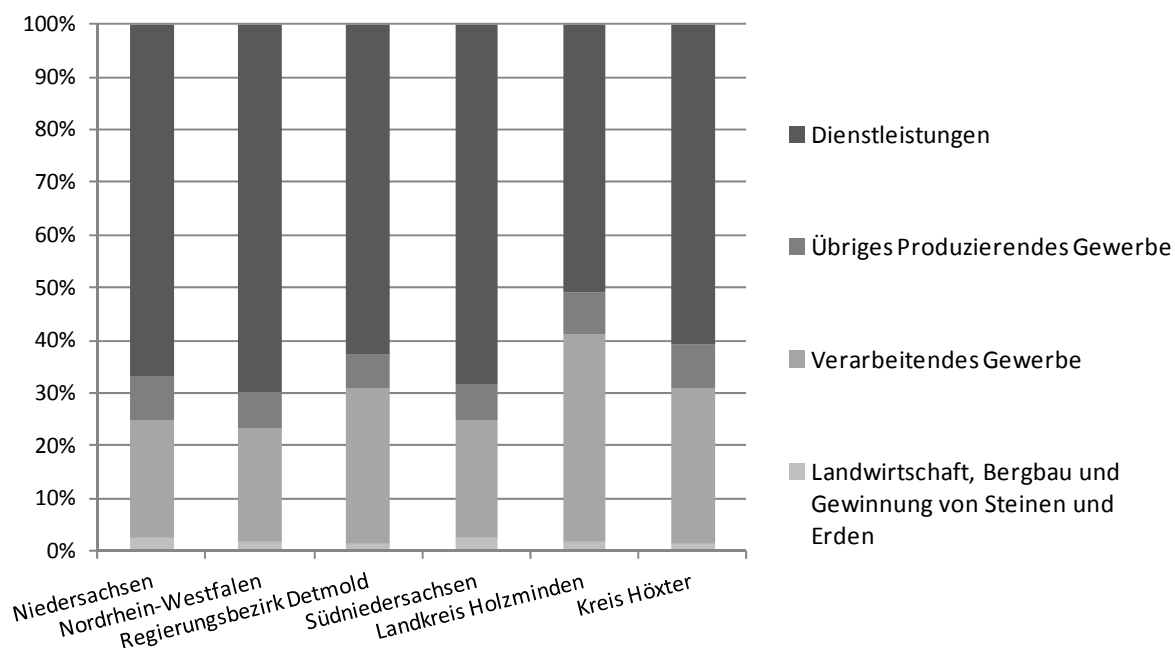
---

<sup>3</sup> Die Region Südniedersachsen umfasst die Landkreise Holzminden, Northeim, Göttingen, Goslar und Osterode am Harz.

tibelt (Antriebsriemen) und Wentus (Kunststoffherstellung). Um diese Unternehmen herum hat sich eine mittelständische Wirtschaftsstruktur ausgebildet mit besonderen Schwerpunkten in den Bereichen Transport- und Speziallogistik, Baugewerbe und Handwerk.

Die Wirtschaftsstruktur ist dabei mit einem Beschäftigtenanteil von 40 Prozent stark auf das Verarbeitende Gewerbe spezialisiert. Insbesondere wissensintensive Dienstleistungen sind jedoch unterrepräsentiert. Abb. 3.1 verdeutlicht, dass die Spezialisierung im Verarbeitenden Gewerbe vor allem im Landkreis Holzminden sehr stark ausgeprägt ist und weit über den Werten liegt, die in den Vergleichsregionen erreicht werden. Der Landesdurchschnitt liegt lediglich bei 22 Prozent.

**Abb. 3.1 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen, Stand: 30.06.2013**



Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnung und Darstellung des NIW.

Die beiden größten Arbeitgeber im Landkreis Holzminden, Symrise und Stiebel Eltron, haben darüber hinaus in den letzten Jahren umfängliche Standortbekenntnisse abgegeben und diese durch Investitionen untermauert<sup>4</sup>. Es ist also davon auszugehen, dass es mittelfristig nicht zu größeren Standortverlagerungen dieser Unternehmen kommen wird. Dennoch ist die Verkehrsanbindung gerade für diese exportorientierten Unternehmen ein wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit, der für den Erfolg der Unternehmen am Standort Holzminden und für zukünftige Erweiterungsinvestitionen und Sicherung von Arbeitsplätzen von entscheidender Bedeutung ist (vgl. dazu im Detail Kapitel 4.1).

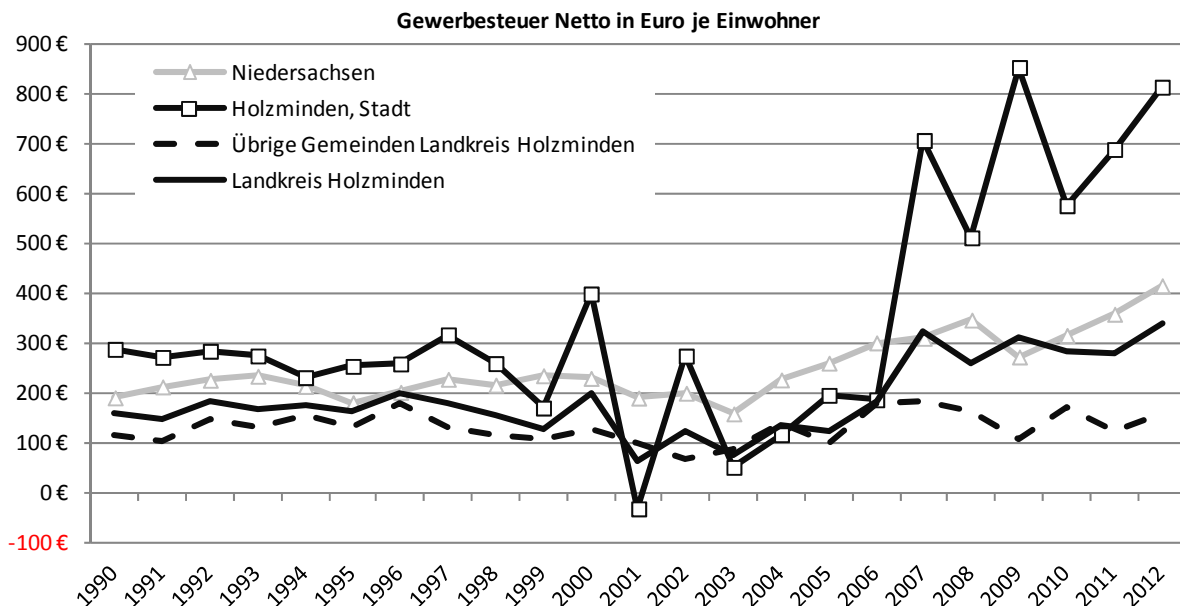
Die Zukunftsfähigkeit der Fokusbranchen in der Stadt Holzminden wird durch einen hohen Anteil an Personal in Forschung und Entwicklung unterstrichen. Diese besonders hochwertigen Arbeitsplätze

<sup>4</sup> Beispielhaft sind hier für die Jahre 2012 bis 2014 ein neues Forschungszentrum der Firma Symrise sowie der Aufbau eines Logistikzentrums und eines Trainings- und Kommunikationszentrums durch Stiebel Eltron zu nennen.

sind zum einen ein Indikator für die Innovationsfähigkeit der regionalen Wirtschaft, zum anderen machen sie deutlich, dass die Großunternehmen auch die hochwertigsten Arbeitsschritte in der Region angesiedelt haben. Im Landkreis Holzminden kamen im Jahr 2011 nach Daten des Stifterverbands für die deutsche Wissenschaft 18 Personen im Bereich Forschung und Entwicklung auf 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. In Niedersachsen betrug der Wert lediglich elf. Auch Südniedersachsen erreicht trotz des Wissenschaftsstandortes Göttingen nur einen Wert von elf. Im Kreis Höxter wird aufgrund einer anderen Wirtschaftsstruktur lediglich ein Wert von zwei erreicht.

Die Präsenz von Großunternehmen mit Hauptsitz in der Stadt Holzminden führt dazu, dass die Gewerbesteuerereinnahmen der Stadt in vielen Jahren überdurchschnittlich hoch ausfallen (Abb. 3.2). Allerdings sind sie auch in starkem Maße von der konjunkturellen Entwicklung und dem Erfolg der ortsansässigen Großunternehmen abhängig. Dadurch ergeben sich im Zeitverlauf starke Schwankungen. Die Gewerbesteuerereinnahmen der übrigen Gemeinden im Landkreis Holzminden liegen seit 2007 wieder annähernd im niedersächsischen Durchschnitt. Zwischen 1997 und 2007 war der Rückstand allerdings teilweise beträchtlich und selbst am aktuellen Rand wird deutlich, dass die Werte trotz guter Entwicklung der ortsansässigen Unternehmen nicht mit dem niedersächsischen Durchschnitt Schritt halten können. Die Abbildung verdeutlicht außerdem, wie stark die Wirtschaftskraft auf die Stadt Holzminden konzentriert ist. Die Entwicklung in den anderen Gemeinden des Landkreises Holzminden stagniert seit vielen Jahren auf niedrigstem Niveau und hat auch im jüngsten Aufschwung keine Impulse erfahren.

**Abb. 3.2 Gewerbesteuerereinnahmen in Euro je Einwohner, 1990-2012**



Quelle: LSN; eigene Berechnung und Darstellung des NIW

Eine Besonderheit im Vergleich zu vielen anderen ländlichen Regionen bilden die Hochschulstandorte in den beiden Städten Holzminden und Höxter. Holzminden ist Standort der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst (HAWK) mit ca. 1.300 Studierenden, davon fast 500 Neuanfängern, und einem Angebot von Studiengängen in den Bereichen Management, Soziale Arbeit und Bauen. In

Höxter befindet sich ein Standort der Hochschule Ostwestfalen-Lippe mit ca. 950 Studierenden, davon ca. 200 Neuanfänger, und einer Spezialisierung auf Umweltingenieurwesen, angewandte Informatik, Betriebswirtschaftslehre für kleinere und mittlere Unternehmen und Landschaftsarchitektur. Diese beiden Hochschulen bilden Fachkräfte aus, die auch für die lokale Wirtschaft interessant sein können und erhöhen insgesamt den Bestand an jungen Menschen in einer Region, die vom demographischen Wandel stark betroffen ist (vgl. Kapitel 3.2). Allerdings sind auch diese Standorte aufgrund der Lage der Region immer wieder in der Diskussion (vgl. Kapitel 4.2).

Der Landkreis Holzminden und der Kreis Höxter sind außerdem Standorte der Bundeswehr. Am Standort Holzminden sind 650 Soldaten stationiert, am Standort Höxter 850. Diese stellen nicht nur ein regionalwirtschaftliches Potenzial, sondern sind auch von der Straßenverkehrsinfrastruktur abhängig, da mehr als die Hälfte der Soldaten Pendler sind und darüber hinaus mehrfach im Jahr Kolonnen- und Kurierfahrten<sup>5</sup> durchgeführt werden.

Der Landkreis Holzminden und der Kreis Höxter besitzen darüber hinaus Entwicklungspotenzial im Bereich Tourismus. Der Landkreis Holzminden ist Teil der niedersächsischen Schwerpunktdestination Weserbergland. Im Kreis Höxter befindet sich unter anderem das seit kurzem zum UNESCO-Weltkulturerbe zählende Schloss und Kloster Corvey. Im Kreis Höxter spielt der Fremdenverkehr mit 7,5 Gästeübernachtungen je Einwohner im Vergleich zu Niedersachsen (5,1) und Nordrhein-Westfalen (2,5) eine überdurchschnittliche Rolle. Im Landkreis Holzminden ist die Zahl der Gästeübernachtungen mit 2,3 je Einwohner allerdings niedrig. Die beiden anderen Landkreise des Weserberglandes, Hameln-Pyrmont und Schaumburg ziehen mit 6,4 Gästeübernachtungen je Einwohner deutlich mehr Touristen an. Der Fremdenverkehr im Landkreis Holzminden ist durch gezielte Investitionen in die touristische Infrastruktur und die Verkehrsanbindung ausbaufähig. Die Ernennung Corveys zum UNESCO-Weltkulturerbe führt möglicherweise zu einer Erhöhung des touristischen Potenzials der Region.

Zwischen dem Landkreis Holzminden und dem Kreis Höxter bestehen bereits in einigen Bereichen enge Verflechtungen. Es gibt intensive Pendlerbewegungen zwischen den beiden Kreisen (vgl. Kapitel 3.3) und zwischen den Unternehmen, Bildungseinrichtungen und den kommunalen Gebietskörperschaften gibt es vielfältige Ansätze der Zusammenarbeit. Im Jahr 2014 wurde der Willen zur Zusammenarbeit zwischen den beiden Kreisen in der Fürstenberger Erklärung nochmals bekräftigt.<sup>6</sup> Die enge Zusammenarbeit ist die logische Folge aus der Lage der Region. Durch die Verkehrsanbindung und die Lage der Höhenzüge des Weserberglandes (v. a. Ith und Solling) ist der Landkreis Holzminden traditionell schwächer mit den niedersächsischen Landkreisen Hildesheim, Northeim oder Hameln-Pyrmont verbunden als mit den entlang der Weser gelegenen Gebieten. Der Kreis Höxter liegt inner-

---

<sup>5</sup> Vom Standort Holzminden aus starten jährlich sieben Kolonnenfahrten mit ca. 100 Fahrzeugen. Von Höxter aus sind es zwei Kolonnen in ähnlicher Größenordnung. Dazu kommen täglich fünf Kurierfahrten aus Holzminden in Richtung Minden und Hannover sowie eine Kurierfahrt aus Höxter in Richtung Detmold.

<sup>6</sup> Die Erklärung ist das Ergebnis einer Veranstaltung der Wirtschaftsinitiative im Kreis Höxter (WIH) und des Weserpulsar e.V. am 21. Mai 2014 im Schloss Fürstenberg, an der rund 200 Vertreter aus Politik, Verbänden, Verwaltung, Kultur und Wirtschaft aus dem Landkreis Holzminden und dem Kreis Höxter teilgenommen haben.

halb Nordrhein-Westfalens ebenfalls peripher. Insgesamt ist die Region gut aufgestellt für eine Vertiefung der Kooperationen. Die Landesgrenze erschwert allerdings in vielen Bereichen die Zusammenarbeit.

### 3.2 BESONDERE HANDLUNGSBEDARFE

Die Region Holzminden-Höxter zählt zu den strukturschwachen Regionen in Westdeutschland. Im Rahmen der Strukturförderung der beiden Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen befand sich die Region allerdings häufig im Windschatten anderer Regionen mit noch größeren Problemlagen wie z. B. dem ehemaligen Zonenrandgebiet und der Küste in Niedersachsen sowie dem Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen. In den letzten Jahren wurde aber zunehmend deutlich, dass diese beiden Regionen in starkem Maße vom industriellen Strukturwandel und vom demographischen Wandel betroffen sind. So wiesen die Bevölkerungsprognosen für den Landkreis Holzminden regelmäßig die schlechtesten Werte in Niedersachsen aus (vgl. Schiller et al. 2014). Auch bei der Erreichbarkeit bildet der Landkreis Holzminden bundesweit eines der Schlusslichter. Die großen Herausforderungen der Region lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- starke Betroffenheit vom demographischen Wandel durch Alterung, Abwanderung und Bevölkerungsrückgang,
- Probleme bei der Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Region als Wirtschaftsstandort,
- schlechte Erreichbarkeit der Region,
- große Schwierigkeiten bei der Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge durch den Bevölkerungsrückgang, insbesondere bei Bildungseinrichtungen durch die geringere Zahl junger Menschen.

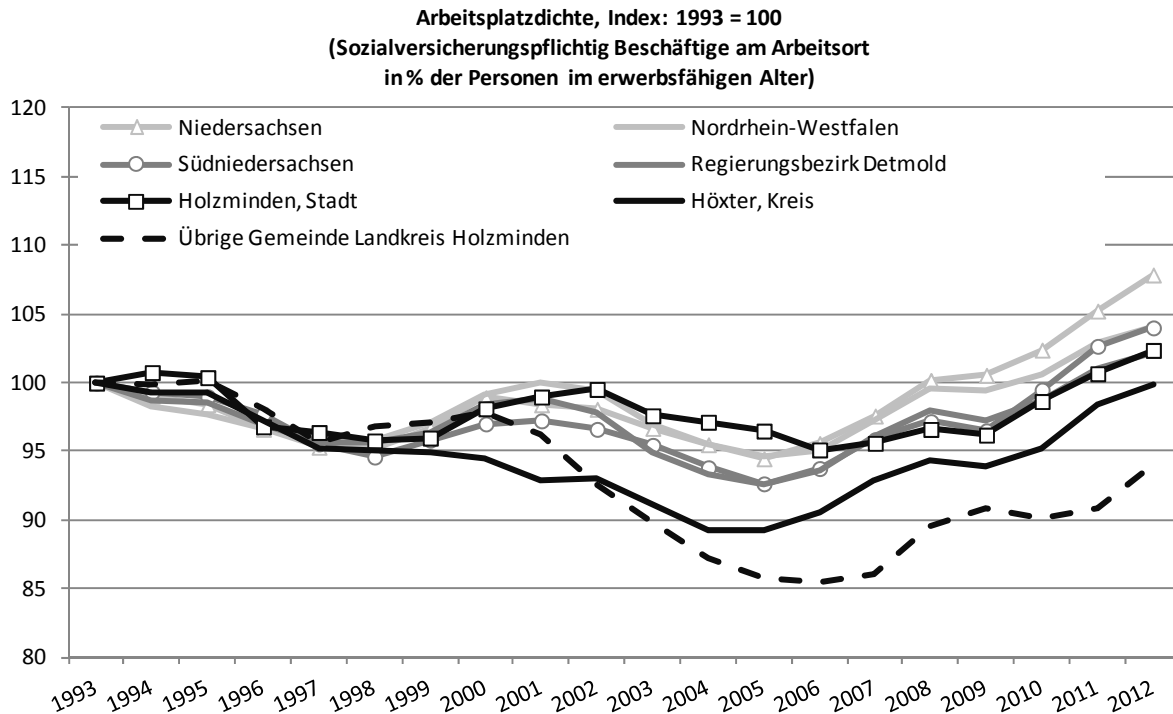
Der Attraktivitätsverlust der Region als Wirtschaftsstandort lässt sich am deutlichsten am Rückgang der Arbeitsplatzdichte ablesen (vgl. Abb. 3.3).<sup>7</sup> Die Entwicklung im Landkreis Holzminden und im Kreis Höxter verlief während der 1990er Jahre noch ähnlich wie in den Vergleichsregionen. Seit dem Jahr 2000 war die Entwicklung im Kreis Höxter und in den Gemeinden des Landkreises Holzminden mit Ausnahme der Stadt Holzminden jedoch deutlich schwächer als im Durchschnitt der jeweiligen Bundesländer und Vergleichsregionen. Der bis 2005 aufgebaute Rückstand konnte auch in den folgenden Jahren, in denen sich die Beschäftigtenentwicklung in Deutschland insgesamt erholte, nicht aufgeholt werden. Der Kreis Höxter hat im Jahr 2012 gerade einmal die Arbeitsplatzdichte des Jahres 1993 er-

---

<sup>7</sup> In Abb. 3.3 wurde mit der Arbeitsplatzdichte ein Indikator gewählt, der unabhängig von der Entwicklung der Bevölkerungszahl zu interpretieren ist. Er weist den Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort an den Personen im erwerbsfähigen Alter aus. Durch den Bevölkerungsrückgang in der Region würde eine Darstellung der Entwicklung der reinen Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwar einen noch stärkeren Rückgang zeigen. Dieser wäre aber in hohem Maße durch die Bevölkerungsentwicklung bestimmt.

reicht, die Gemeinden des Landkreises Holzminden ohne die Stadt Holzminden befinden sich nach wie vor bei lediglich etwa 93 Prozent.

**Abb. 3.3 Entwicklung der Arbeitsplatzdichte, 1993-2012**



Anmerkung: Südniedersachsen ohne Landkreis Holzminden

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, LSN, IT NRW; eigene Berechnung und Darstellung des NIW

Es gibt auch in der Stadt Holzminden deutliche Anzeichen dafür, dass die Unternehmensbasis trotz der ortsansässigen Großunternehmen nicht leistungsfähig genug ist, um eine dem niedersächsischen Durchschnitt entsprechende Entwicklungsdynamik zu entfalten. Die Entwicklung der Arbeitsplatzdichte in der Stadt Holzminden verlief bis zum Jahr 2006 zwar noch etwas günstiger als im Landesdurchschnitt. Seitdem blieb sie allerdings trotz der guten Entwicklung in den Großunternehmen hinter der allgemeinen Entwicklung zurück. Selbst die im landesweiten Vergleich als strukturschwach zu bezeichnende Region Südniedersachsen hat sich besser entwickelt als die Stadt Holzminden. Der Rückstand der anderen Gemeinden des Landkreises Holzminden und des Kreises Höxter zum Durchschnitt in Südniedersachsen ist beträchtlich und vergrößert sich weiter.

Die Gründe für die schwache Entwicklung liegen in der geringen Dynamik kleiner und mittelgroßer Unternehmen (KMU) und der Spezialisierung auf unterdurchschnittlich wachstumsstarke traditionelle Bereiche des Verarbeitenden Gewerbes. Im bundes- und landesweiten Trend wachstumsstärkere Dienstleistungsbranchen fehlen in der Region. Dadurch hat sich in den vergangenen Jahren die Abhängigkeit der Region von der Entwicklung der ortsansässigen großen Unternehmen verstärkt, die in der jetzigen konjunkturellen Stärkephase dazu führt, dass einige der strukturellen Schwächen der Region weniger zu Tage treten. Sollte sich die Entwicklung allerdings bei nur einem der Großunternehmen eintrüben, würde der Rückstand der Region schnell deutlich zunehmen. Neben der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Großunternehmen sollte daher ein besonderes Augenmerk auf

die Sicherung und Verbreiterung der mittelständischen Unternehmensbasis in der Region gelegt werden.

Durch das allgemeine wirtschaftliche Umfeld und den Bevölkerungsrückgang ist außerdem die Gründungsdynamik in der Region äußerst gering. Die Zahl der Gewerbeanmeldungen lag im Jahr 2013 nur unwesentlich über der der Gewerbeabmeldungen. Die Anteile der Gewerbeanmeldungen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter liegen ebenfalls deutlich unter den Werten, die in den Vergleichsregionen erreicht werden. Daher ist im aktuellen Umfeld nicht mit einer Erneuerung des Unternehmensbestands durch regionsinterne Kräfte zu rechnen. Vielmehr verschärft sich die Situation in den kommenden Jahren durch absehbare Probleme bei der Unternehmensnachfolge (vgl. Kapitel 4.2). Nach Aussagen aus der Verwaltung hat es darüber hinaus in den vergangenen Jahren keine nennenswerten Neuansiedlungen in der Region gegeben. Es gab nicht einmal Anfragen potenzieller Investoren. Die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist also in hohem Maße davon abhängig, ob es gelingt, die Rahmenbedingungen für die am Standort vorhandenen Unternehmen zu verbessern, diesen damit Wachstumschancen vor Ort zu eröffnen und ihre Standortbekenntnisse aufrechtzuerhalten.

Die Wachstumsschwäche spiegelt sich deutlich in der Arbeitslosenquote wieder (vgl. Abb. 3.4). Sie liegt im Landkreis Holzminden seit vielen Jahren um 1,5 bis 2 Prozentpunkte über dem Landesdurchschnitt. Die Arbeitslosenquote des Landkreises hat sich zwar im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung seit 2005 deutlich verbessert, der Abstand zum Landesdurchschnitt hat aber nicht in bedeutendem Umfang abgenommen. Trotz der dynamischen Entwicklung der Großunternehmen in der Stadt Holzminden ist die Arbeitslosenquote dort im Vergleich zu den anderen Gemeinden des Landkreises sogar noch höher. Seit 2011 ist entgegen dem landesweiten Trend außerdem kein weiterer Rückgang der Arbeitslosenquote zu erkennen. Es gab sogar einen leichten Anstieg, der dazu führte, dass der Landkreis Holzminden wieder hinter die anderen Landkreise der Region Südniedersachsen zurückgefallen ist. Im Kreis Höxter fiel die Entwicklung dagegen deutlich günstiger aus. Ein Grund dafür könnte die relativ gesehen bessere Verkehrsanbindung des Kreises in Richtung Westen sein.

Die Entwicklungsschwächen im Bereich Wirtschaft und Beschäftigung stehen in einem engen Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung. Der Mangel an Arbeitsplätzen führt zu Abwanderung aus der Region. Der Rückgang der Bevölkerungszahl dämpft die lokale Nachfrage und führt damit zu einem weiteren Rückgang der wirtschaftlichen Dynamik. Der Landkreis Holzminden und mittlerweile auch der Kreis Höxter leiden unter einem Bevölkerungsrückgang, der weit über dem Landesdurchschnitt liegt und innerhalb Niedersachsens noch einmal deutlich höher ausfällt als in der stark vom demographischen Wandel betroffenen Region Südniedersachsen (vgl. Abb. 3.5). In der Stadt Holzminden verläuft die Entwicklung dabei aktuell durch die Standorte der Unternehmen und der HAWK noch etwas günstiger als im Rest des Kreisgebiets.

Abb. 3.4 Arbeitslosenquote, 1994-2013

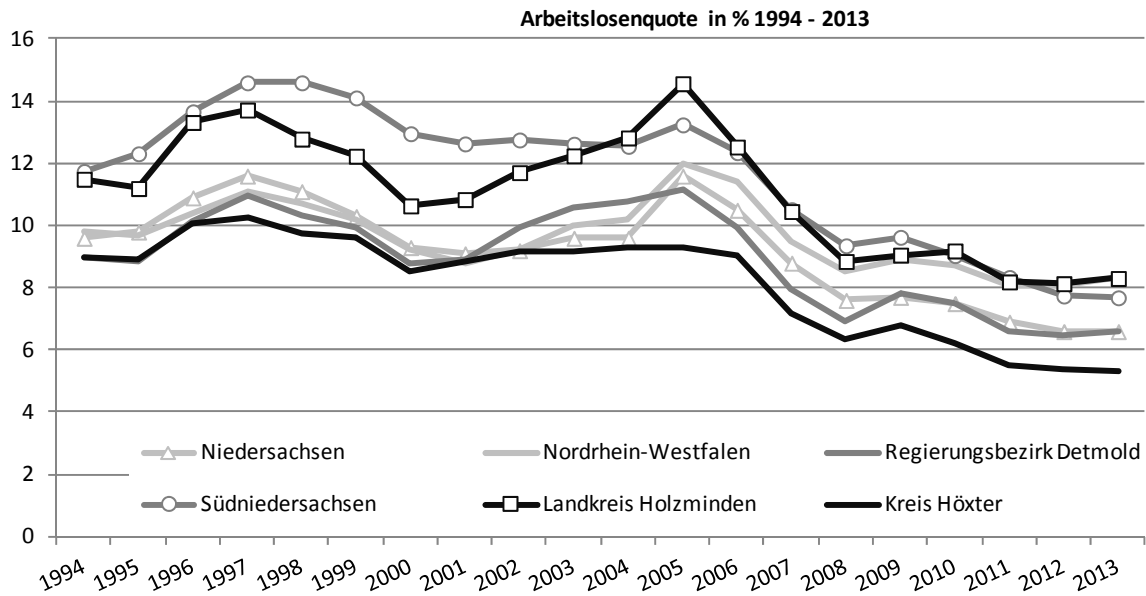
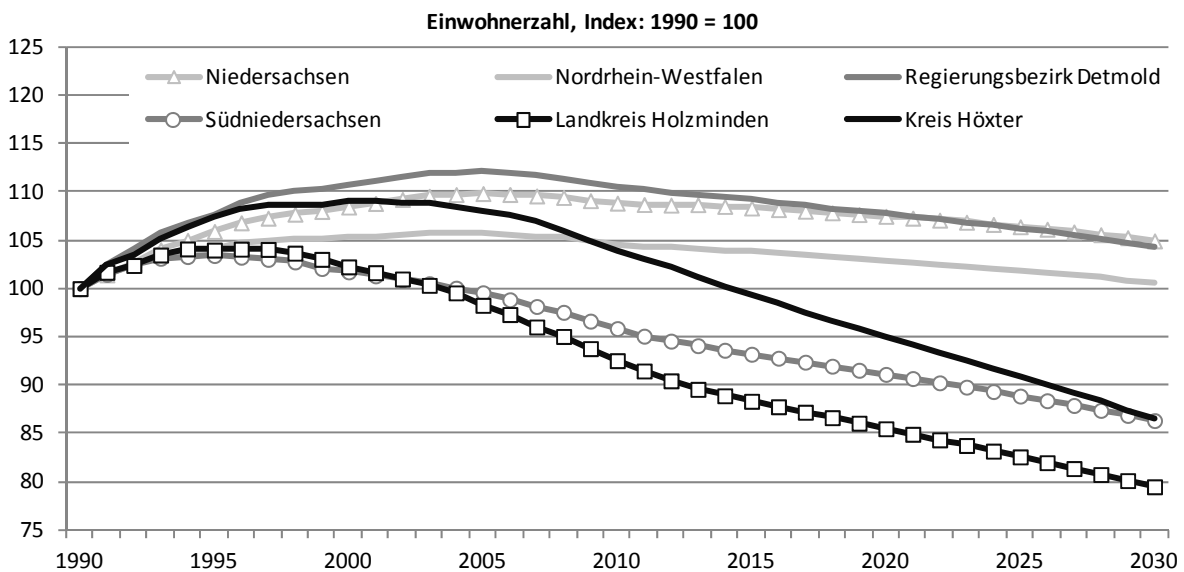


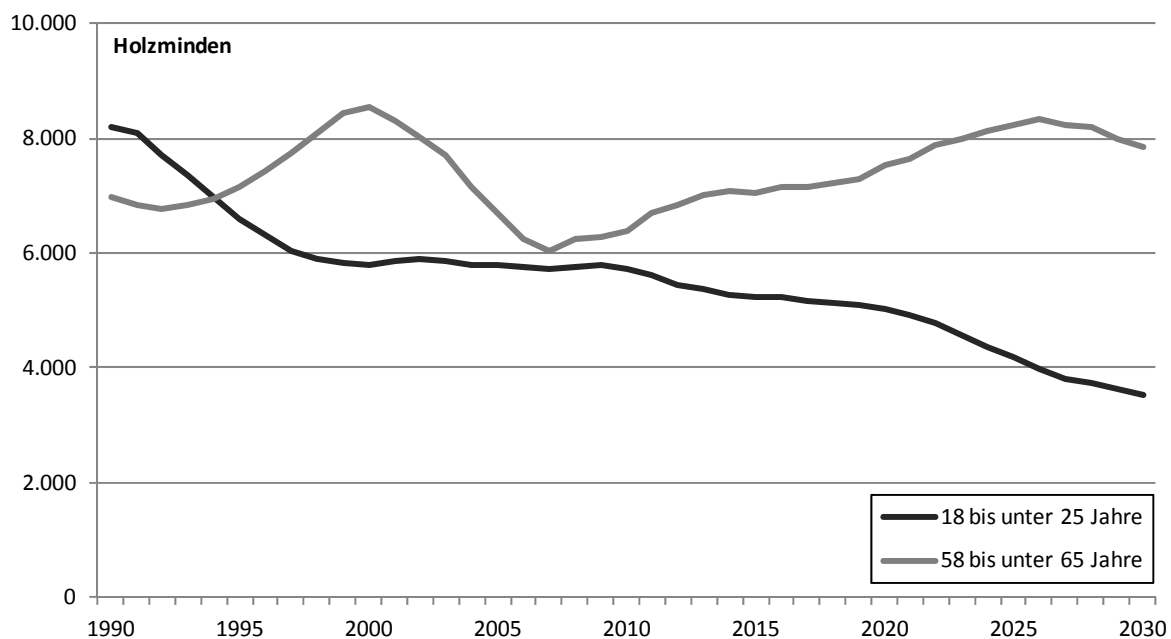
Abb. 3.5 Bevölkerungsentwicklung und -prognose, 1990-2030



Der Bevölkerungsrückgang hat neben den negativen Auswirkungen auf die lokale Nachfrage besonders gravierende Folgen für die Fachkräfteversorgung der Unternehmen vor Ort. Der damit verbundene Rückgang der Zahl junger Menschen stellt die Aufrechterhaltung der Bildungseinrichtungen in der Region vor große Herausforderungen. In Abb. 3.6 wird deutlich, dass die Zahl der potenziell aus dem Arbeitsleben ausscheidenden Personen (58 bis unter 65-Jährige) im Landkreis Holzminden bereits seit vielen Jahren über der Zahl der potenziell in den Arbeitsmarkt eintretenden Personen (18

bis unter 25-Jährige) liegt. In den letzten Jahren hat sich diese Entwicklung durch vergleichsweise geringer besetzte ausscheidende Jahrgänge noch ein letztes Mal abgeschwächt. Durch die absehbare Verrentung geburtenstarker Jahrgänge und die starke Abnahme der Zahl junger Menschen wird sich der Rückgang des Erwerbspersonenpotenzials in der Zukunft allerdings Jahr für Jahr erhöhen. Der Landkreis Holzminden wird aufgrund des hier bereits weit fortgeschrittenen demographischen Wandels von dieser Entwicklung früher und stärker getroffen als andere Regionen in Niedersachsen. Der starke Rückgang junger Menschen hat dabei nicht nur Auswirkungen auf die Fachkräfteversorgung, sondern stellt auch die Aufrechterhaltung der Bildungseinrichtungen (Kindergärten, allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Hochschulstandorte) in der Region auf den Prüfstand.

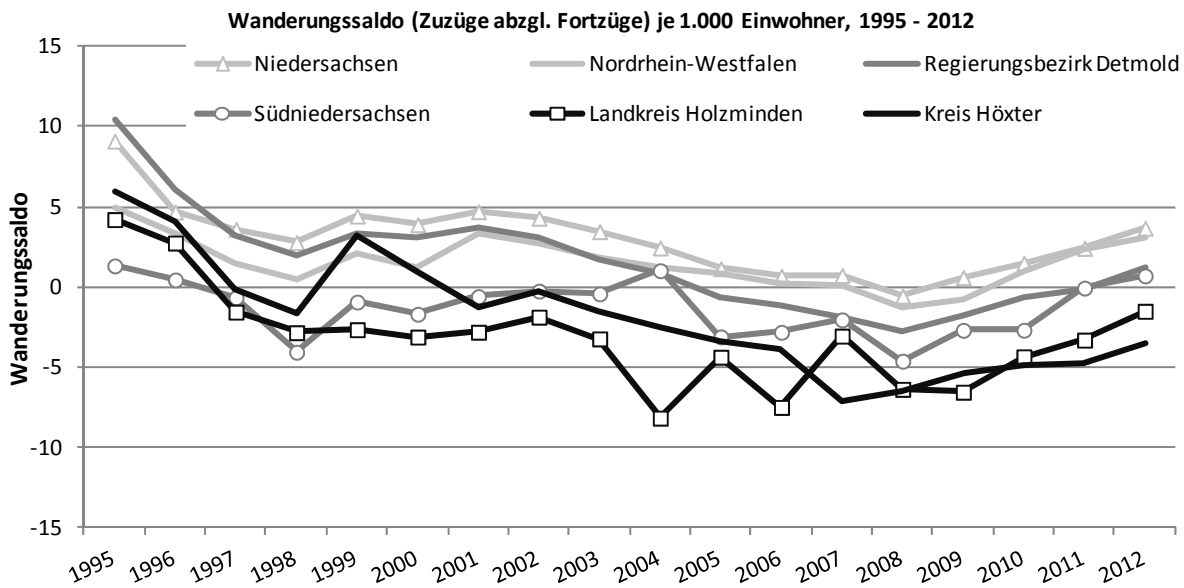
**Abb. 3.6** Entwicklung der potenziell eintretenden und ausscheidenden Jahrgänge am Arbeitsmarkt im Landkreis Holzminden, 1990-2030



Quelle: LSN, NIW-Bevölkerungsprognose; eigene Berechnung und Darstellung des NIW

Der seit mehr als einem Jahrzehnt negative Wanderungssaldo der Region Holzminden-Höxter verschärft die demographischen Probleme zusätzlich (vgl. Abb. 3.7). Er ist Ausdruck der geringen Attraktivität der Region aufgrund des Mangels an Arbeitsplätzen, der allgemeinen Wanderungstendenz in urbane Räume und der schlechten Erreichbarkeit aufgrund der Verkehrsanbindung. Beim Wanderungssaldo ist wie bei der Arbeitslosenquote zu erkennen, dass die bundesweite Trendumkehr beim Wanderungssaldo auch in der Region Holzminden-Höxter zu geringeren Wanderungsverlusten führt. Der Rückstand zu den Vergleichsregionen wird dadurch allerdings nicht verringert und das Wanderungssaldo verharret im negativen Bereich.

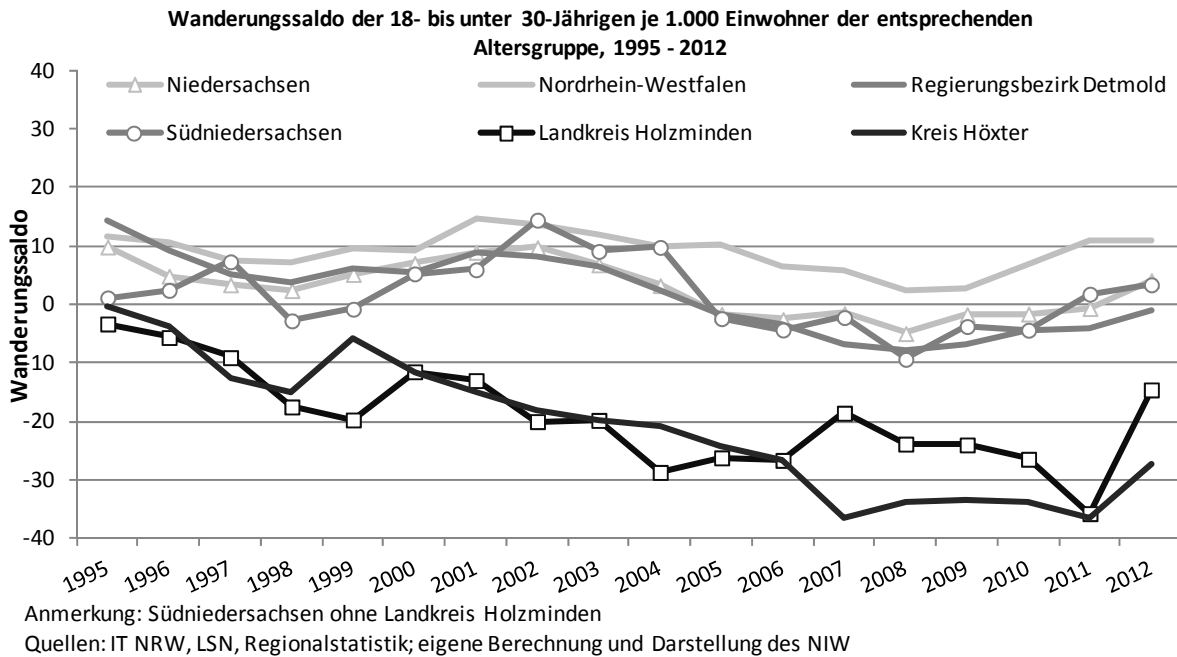
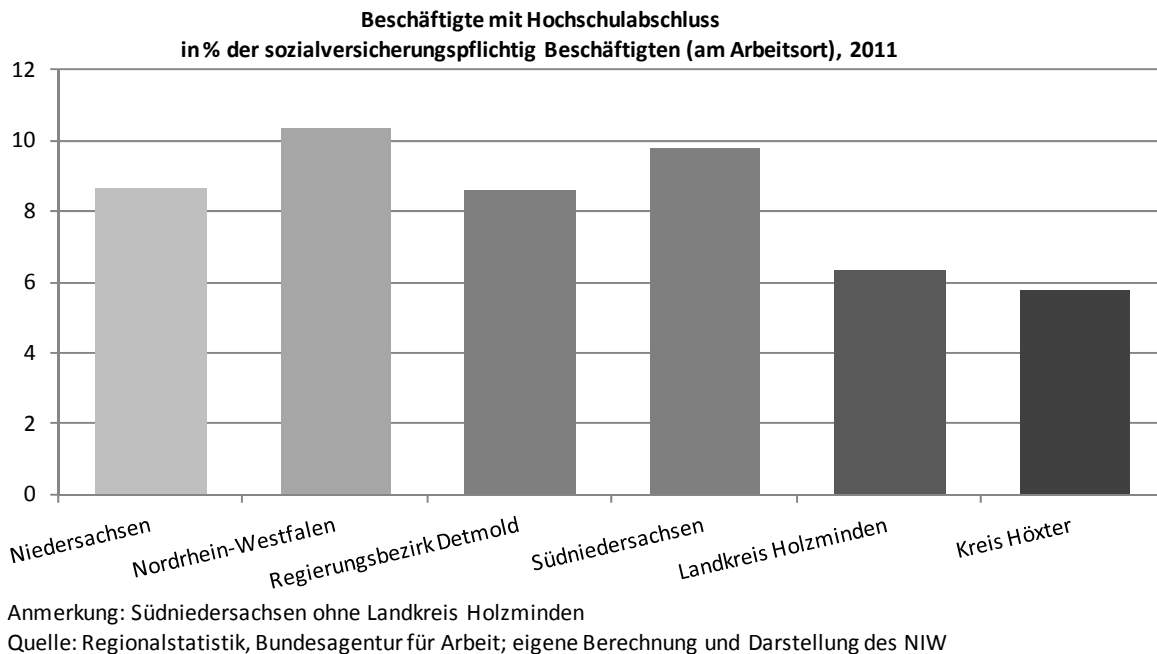
Abb. 3.7 Wanderungssaldo, 1995-2012



Besonders gravierend wirkt sich der negative Wanderungssaldo junger Menschen im Alter von 18 bis unter 30 Jahren auf die Entwicklungschancen der Region aus (Abb. 3.8).<sup>8</sup> Hier liegen der Landkreis Holzminden und der Kreis Höxter im gesamten Betrachtungszeitraum weit abgeschlagen hinter den Vergleichsregionen zurück. Die Fachkräfteversorgung und das unternehmerische Potenzial in der Region werden dadurch weiter beeinträchtigt. Anhand der Zahlen wird auch deutlich, dass es scheinbar nicht in ausreichendem Maße gelingt, Absolventen der Hochschulen in Holzminden und Höxter in der Region zu binden. Gründe für diese Entwicklung können in einer fehlenden Nachfrage der Unternehmen vor Ort, aber auch in einer zu geringen Attraktivität der Region aufgrund der Erreichbarkeit liegen.

Abwanderung erfolgt meistens selektiv und betrifft jüngere und besser qualifizierte Personen. Die Folgen der Abwanderung aus der Region Holzminden-Höxter und der regionalen Wirtschaftsstruktur lassen sich auch in den Qualifikationen der Beschäftigten erkennen (vgl. Abb. 3.9). Trotz des sehr hohen Besatzes mit Personal in Forschung und Entwicklung in den großen Unternehmen der Stadt Holzminden (vgl. Kapitel 3.1), ist der Anteil der Beschäftigten mit Hochschulabschluss sowohl im Landkreis Holzminden als auch im Kreis Höxter sehr niedrig. Gründe für diese Qualifikationsstruktur liegen zum einen in der hohen Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes und damit verbundener Fertigungstätigkeiten, zum anderen im geringen Anteil an höherwertigen Dienstleistungen. Die Erreichbarkeit der Region verringert dabei zusätzlich die Attraktivität der Region für die vergleichsweise mobilere Bevölkerungsgruppe der Hochqualifizierten (vgl. Kapitel 4.2).

<sup>8</sup> Die Altersgruppe wurde gewählt, da dieser Personenkreis zum ersten Mal von den Eltern unabhängig über seine räumliche Mobilität entscheidet. Durch die Wahl der oberen Altersgrenze wird gewährleistet, dass die kurzfristige Zu- und Abwanderung für das Studium in den Zeitraum fällt und somit die Werte nicht zugunsten von Hochschulstandorten verzerrt.

**Abb. 3.8 Wanderungssaldo junger Menschen, 1995-2012**

**Abb. 3.9 Beschäftigte mit Hochschulabschluss, 2011**


Die Hochschulstandorte stellen in diesem Zusammenhang ein noch nicht ausreichend genutztes Potenzial für die Fachkräfteversorgung der lokalen Wirtschaft dar. Ein besonderes Augenmerk bei der Weiterentwicklung der Profile der beiden Standorte sollte dabei auf die regionalen Bedarfe gelegt werden. Der Studiengang Betriebswirtschaftslehre für KMU an der Hochschule in Höxter ist ein gutes Beispiel dafür, wie auf die Probleme des Mittelstands bei der Unternehmensnachfolge reagiert werden kann.

### 3.3 PENDLERVERFLECHTUNGEN

Durch den Vergleich der Wohn- und Arbeitsorte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten können Pendlerverflechtungen sichtbar gemacht werden. Sie sind gelebte Verbindungen zwischen den jeweiligen Regionen und ein Indikator dafür, auf welche Arbeitsmärkte einzelne Wohnstandorte ausgerichtet sind. Hohe Einpendlerüberschüsse sind ein Indikator für die Existenz eines Arbeitsplatzzentrums. Auspendlerüberschüsse einer Gemeinde deuten hingegen eher auf einen Wohnstandort hin. Pendlerverflechtungen sind darüber hinaus eine wichtige Ursache für Verkehre auf der Straße oder der Schiene und deuten an, welche Streckenabschnitte besonders zu den Berufszeiten stark genutzt werden.

Innerhalb der Region Holzminden-Höxter ist die Stadt Holzminden das überragende Arbeitsmarktzentrum. Sie ist die neben der Gemeinde Warburg im Kreis Höxter die einzige Kommune in den beiden Kreisen, in der mehr Beschäftigte ein- als auspendeln. In der Stadt Holzminden stehen 6.780 Einpendler 2.440 Auspendlern gegenüber. Der Saldo beträgt 4.340 Beschäftigte.<sup>9</sup> Insgesamt liegen die Pendlerzahlen für die Stadt Holzminden vermutlich noch deutlich höher, da in die Daten nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einfließen und die vielen Beamten, Studierenden und Soldaten, die nicht in der Stadt wohnen, aber dort arbeiten, noch nicht berücksichtigt sind.<sup>10</sup>

Die Pendlersalden des Landkreises Holzminden (-3.360) und des Kreises Höxter (-8.618) sind hingegen negativ. Das gleiche gilt auch für die Stadt Höxter (-288). Die beiden Kreisstädte Holzminden und Höxter sind dabei ebenso wie die übrigen Kreisgebiete eng durch Pendlerströme miteinander verflochten. Von den insgesamt 6.780 Einpendlern in die Stadt Holzminden stammt der größte Pendlerstrom mit 1.585 Personen (23 Prozent) aus der Stadt Höxter bzw. 2.020 aus dem gesamten Kreis Höxter (30 Prozent). In umgekehrter Richtung stammen von den 4.962 Einpendlern in die Stadt Höxter 669 aus der Stadt Holzminden (13 Prozent) bzw. 1.601 aus dem gesamten Landkreis Holzminden (32 Prozent). Die jeweiligen Nachbarkreise sind damit nach den eigenen Kreisgebieten jeweils die mit Abstand wichtigsten Pendlereinzugsgebiete der beiden Kreisstädte. Der Pendlerüberschuss, den die Stadt Holzminden gegenüber der Stadt Höxter erzielt, ist unmittelbare Folge der in der Stadt Holzminden ansässigen Großbetriebe. Die in jüngster Zeit weiter verstärkten Maßnahmen zu interkommunalen Kooperation zwischen den beiden Kreisen decken sich also gut mit den Pendlerverflechtungen.

Die Betrachtung der Auspendler aus dem Landkreis Holzminden und dem Kreis Höxter zeigt nochmals die Bedeutung der Verflechtung der beiden Kreise untereinander. Anhand dieser Darstellung wird aber auch deutlich, dass die Pendlerströme der beiden Kreise ansonsten sehr unterschiedlich ausgerichtet sind. Auspendler aus dem Landkreis Holzminden sind neben der Verflechtung mit dem Kreis Höxter vor allem nach Norden orientiert (vgl. Abb. 3.10). Es bestehen bedeutende Pendlerströ-

---

<sup>9</sup> Die Pendlerdaten stammen aus einer Sonderauswertung der Bundesagentur für Arbeit. Stand der Daten ist jeweils der 30.06.2013.

<sup>10</sup> Alleine unter den 650 Soldaten am Standort Holzminden befinden sich 50 % Pendler. Unter den 850 Soldaten am Standort Höxter beträgt der Anteil sogar 70 %.

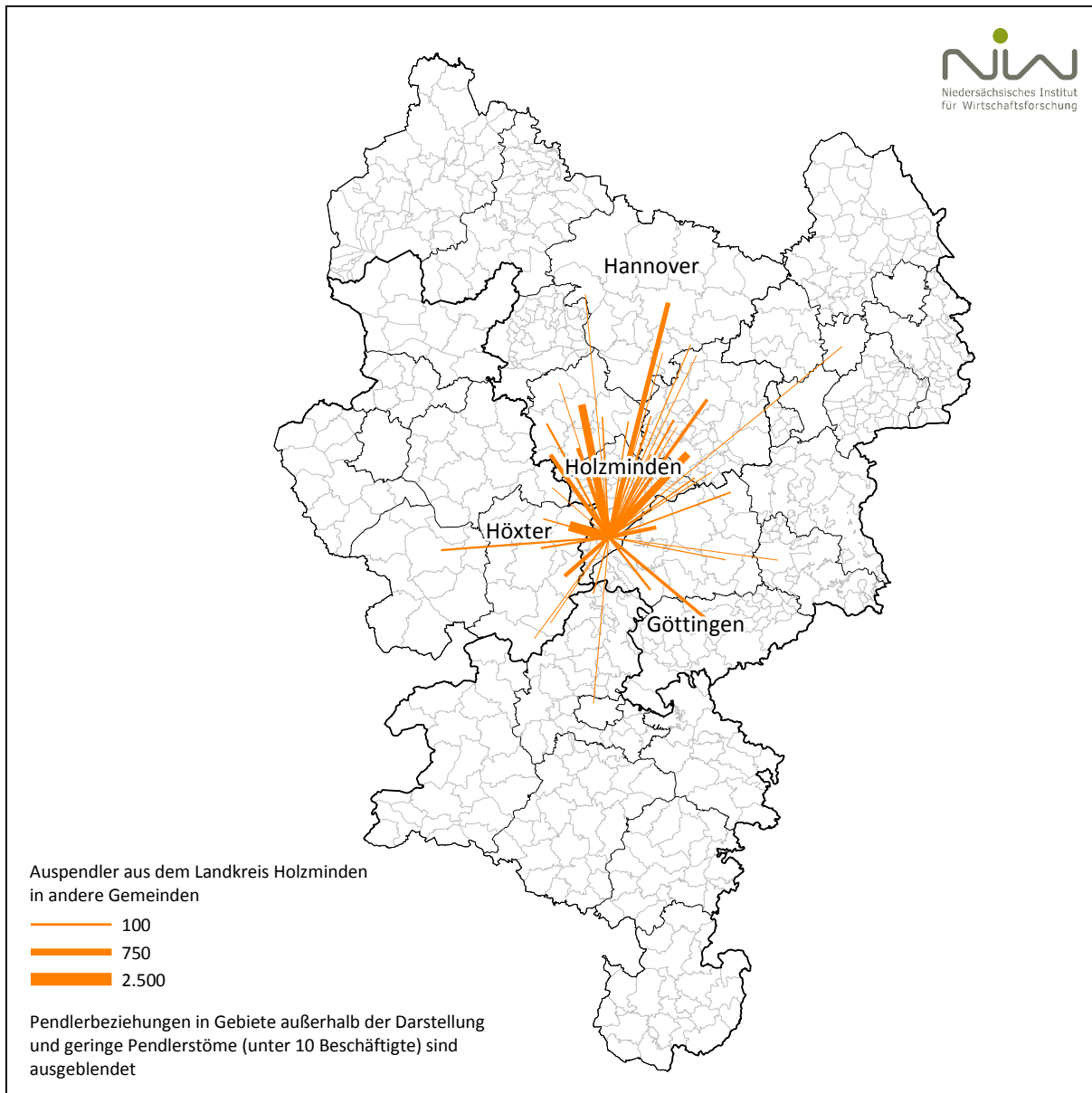
me in die Stadt Hameln – vor allem aus Bodenwerder – und in die Stadt Alfeld (Leine) – vor allem aus Delligsen. Auch die Landeshauptstadt Hannover und die Stadt Hildesheim besitzen eine gewisse Bedeutung als Arbeitsort für die Wohnbevölkerung im Landkreis Holzminden. 666 Personen aus dem Landkreis Holzminden pendeln in die Region Hannover.

Die Auspendler aus dem Kreis Hörter sind neben der bedeutenden Verflechtung mit dem Landkreis Holzminden stärker nach Westen und Süden orientiert. Die angrenzenden nordrhein-westfälischen Kreise Paderborn (insbesondere die Stadt Paderborn) und Lippe (insbesondere die Stadt Detmold), aber auch die Stadt Bielefeld sind von größerer Bedeutung. Nach Süden bestehen Pendlerverflechtungen in Richtung Kassel. 240 Personen aus dem Kreis Hörter pendeln in die Region Hannover.

Durch einen Ausbau der B 64/B 240 in Richtung Norden würden sich die Bedingungen für Pendlerbewegungen aus der Region Holzminden-Hörter in Richtung Region Hannover und Landkreis Hildesheim deutlich verbessern. In Abb. 3.10 wurde bereits deutlich, dass diese beiden Regionen mit Ausnahme der Verflechtung zwischen Delligsen und Alfeld (Leine) noch keine große Bedeutung als Arbeitsorte für die Region haben. Gerade der große Arbeitsmarkt in der Region Hannover ist also momentan nur für sehr wenige Personen aus dem Landkreis Holzminden eine Alternative zu den sich weniger dynamisch entwickelnden Beschäftigungsmöglichkeiten vor Ort.

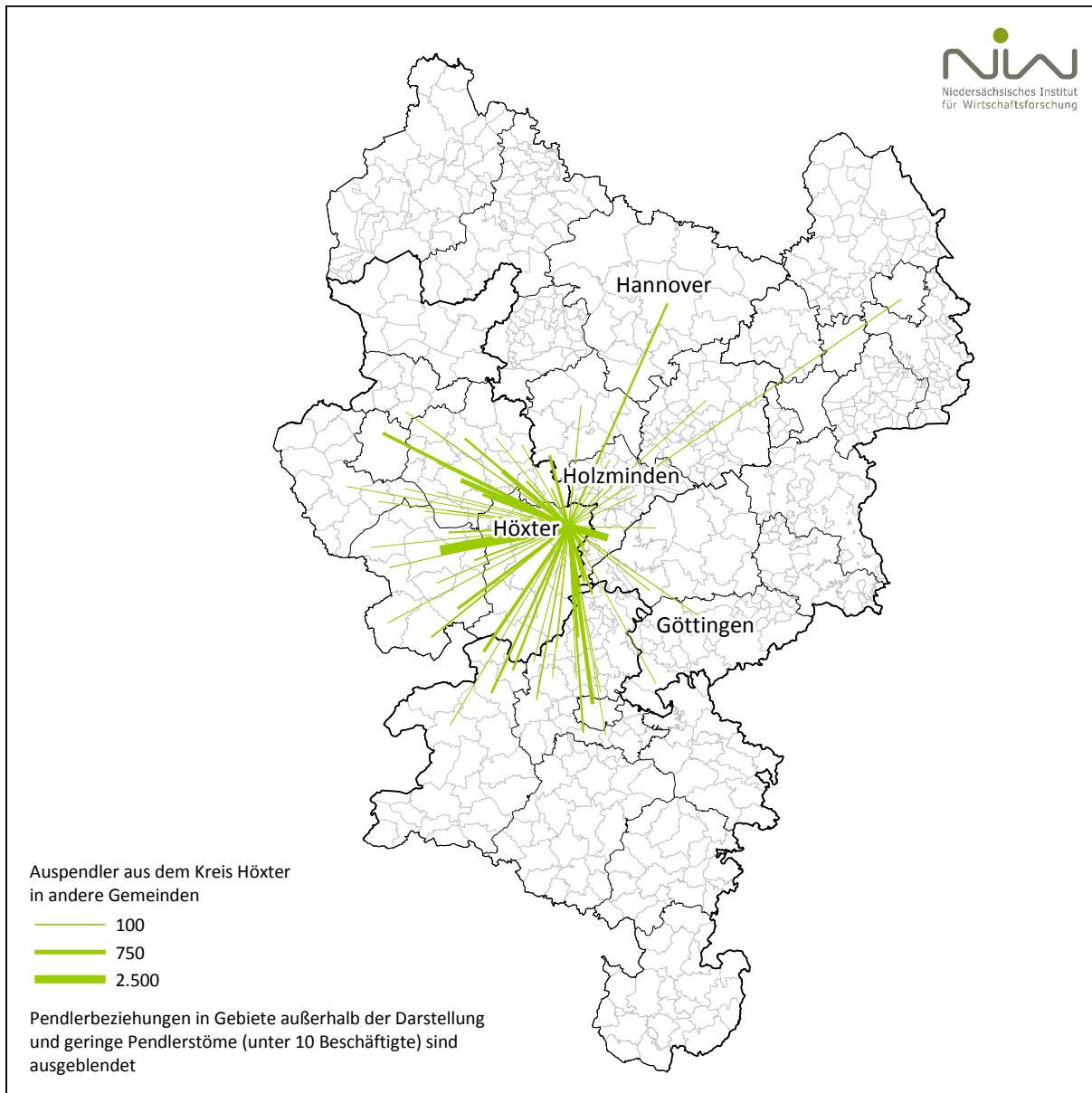
Die Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur in Richtung Norden könnte einen positiven Effekt für die Beschäftigungsmöglichkeiten der Wohnbevölkerung im Landkreis Holzminden auslösen. Auch der Wohnstandort könnte für Personen an Attraktivität gewinnen, die in Hannover arbeiten. Die Analyse des Pendlereinzugsbereichs der Landeshauptstadt Hannover zeigt, dass fast alle Gemeinden in Niedersachsen in ähnlicher Luftlinienentfernung einen deutlich höheren Auspendleranteil in die Landeshauptstadt Hannover besitzen als der Landkreis Holzminden (roter Kreis in Abb. 3.12). Dies gilt sowohl für die östlich von Hannover gelegenen Gemeinden in der Nähe der Arbeitsplatzzentren Braunschweig und Wolfsburg, als auch für den Einzugsbereich nördlich von Hannover trotz der dort herrschenden Konkurrenz mit Hamburg und Bremen.

Abb. 3.10 Auspendler aus dem Landkreis Holzminden, 2013



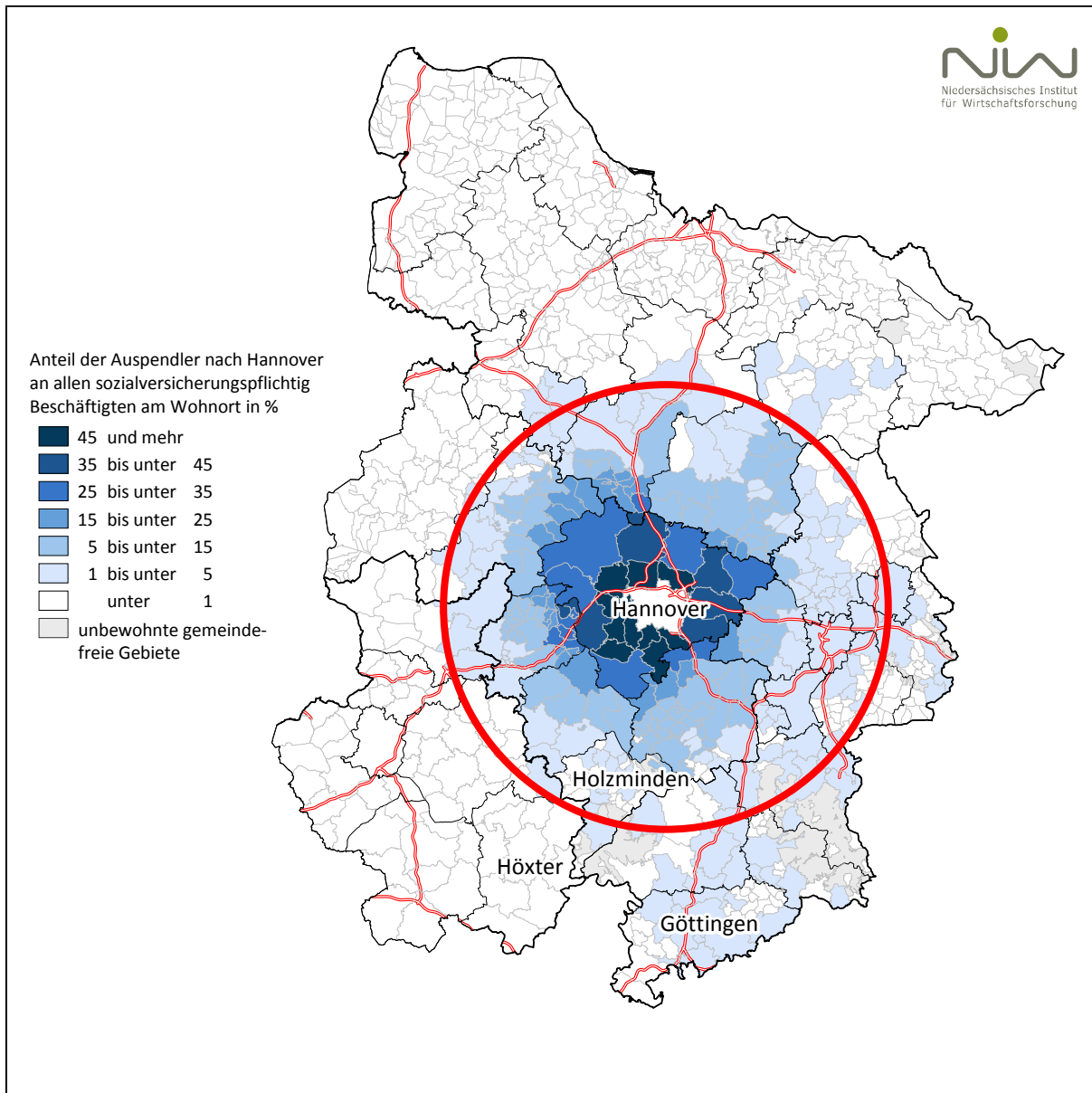
Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnung und Darstellung des NIW

Abb. 3.11 Auspendler aus dem Kreis Höxter, 2013



Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnung und Darstellung des NIW

**Abb. 3.12 Anteil der Auspendler in die Landeshauptstadt Hannover an den Beschäftigten, 2013**



Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnung und Darstellung des NIW

### 3.4 ZWISCHENFAZIT

Die Analyse der sozio-ökonomischen Situation hat gezeigt, dass die Region Holzminden-Höxter nach wie vor über ein hohes Entwicklungspotenzial verfügt. Trotz der unübersehbaren strukturellen Schwächen kann daraus für die Regionalpolitik die Schlussfolgerung gezogen werden, dass es sich noch lohnt, öffentliche Mittel zur Förderung des Wachstums und zur Stabilisierung der Entwicklung in der Region zu investieren.

Hervorzuheben sind die Stärke des Verarbeitenden Gewerbes mit einer klaren Spezialisierung auf Duft- und Aromastoffe, Elektroindustrie und Glasverarbeitung. In diesen Branchen verfügt die Region über große, exportorientierte Unternehmen, die ihren Hauptsitz in der Region haben. Daraus resultiert auch eine überdurchschnittlich hohe Forschungsintensität der Region. Die Hochschulstandorte in Holzminden (Hochschule für Angewandte Wissenschaft und Kunst) und Höxter (Hochschule Ostwestfalen-Lippe) komplementieren die wissensbasierten Wachstumspotenziale der Region. Darüber hinaus besteht ein touristisches Potenzial im Weserbergland durch die landschaftliche und kulturelle Attraktivität – allen voran das UNESCO-Weltkulturerbe Corvey. Die Region versucht außerdem zunehmend, durch interkommunale und länderübergreifende Kooperationen Synergien zu erzielen.

Eine der großen Herausforderungen für die Region ist die Bewältigung der Folgen des demographischen Wandels in Form von Alterung, Abwanderung und Bevölkerungsrückgang. Die Auswirkungen sind bereits heute in den Bereichen Fachkräfteversorgung und der Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge, insbesondere bei Angeboten in den Bildungseinrichtungen deutlich spürbar.

Es wird nur gelingen können, die sozio-ökonomische Entwicklung der Region zumindest zu stabilisieren, wenn die Rahmenbedingungen für die Unternehmen in der Region sich nicht weiter verschlechtern und in einigen Bereichen gezielte Verbesserungen erreicht werden. Außerdem kommt dem Erhalt und der Verbesserung der Attraktivität der Region als Wohnstandort für junge Menschen und Familien mit Kindern eine besondere Bedeutung zu, um die Folgen des demographischen Wandels zumindest abzuschwächen.

Die Erreichbarkeit der Region, insbesondere im Straßenverkehr, ist ein wesentliches Handlungsfeld, in dem gezielt Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der Stabilisierung der Regionalentwicklung durch neue Wachstumsimpulse ergriffen werden müssen. Die Analyse der Erreichbarkeit der Region in Kapitel 2 hat gezeigt, dass in diesem Bereich große Defizite bestehen. Wesentliche Akteure in der Region aus Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Verwaltung haben in den im Rahmen des Gutachtens durchgeführten Expertengesprächen und auf dem 3. Verkehrstag des Landkreises Holzminden am 09.07.2014 deutlich zum Ausdruck gebracht, dass die schlechte Verkehrsanbindung der Region das wesentliche Entwicklungshemmnis für die Region ist. Auch wenn aus wissenschaftlicher Sicht für eine erfolgreiche Regionalentwicklung viele Faktoren von Bedeutung sind, kann ein überragendes Wachstumshemmnis in diesem Bereich die Entfaltung der Potenziale in anderen Bereichen behindern.

## 4 REGIONALE ENTWICKLUNGSSZENARIEN OHNE AUSBAU DER STRAßENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

In diesem Kapitel werden die Befunde zur Erreichbarkeit und zur sozio-ökonomischen Lage der Region Holzminden-Höxter aus den beiden vorangegangenen Kapitel aufgegriffen, um Entwicklungsszenarien für die Region für den Fall, dass kein Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur erfolgt, zu entwickeln. Die Frage wurde auf diese Weise formuliert, da eine Abschätzung der regionalökonomischen Effekte eines Ausbaus der Straße nicht seriös mit wissenschaftlichen Methoden möglich ist. Die Gründe dafür liegen vor allem in der Vielfalt der Determinanten, welche die sozio-ökonomische Entwicklung einer Region beeinflussen und in der Langfristigkeit der Wirkungen, die von Infrastrukturprojekten ausgehen (Florax und Plane 2004). In diesem Kapitel wird daher erläutert, welche absehbaren Entwicklungstrends sich in der Region Holzminden-Höxter ohne einen Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur fortsetzen oder verstärken werden. Außerdem wird aufgezeigt, in welchen Bereichen ein Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur einen Beitrag zur Verbesserung des regionalen Entwicklungspotentials leisten kann.

Die Argumentation in diesem Kapitel basiert auf drei Quellen. Den Ausgangspunkt bildet der Stand der wissenschaftlichen Forschung zu den regionalen Wirkungen eines Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur (Kapitel 4.1). Es wird gezeigt, dass der Ausbau unter bestimmten Bedingungen, die in der Region Holzminden-Höxter gegeben scheinen, einen starken positiven Effekt für die Regionalentwicklung erwarten lässt. In den folgenden Kapiteln 4.2 bis 4.4 wird die regionalstatistische Analyse der besonderen Potenziale und Handlungsbedarfe der Region (vgl. Kapitel 3) mit den Ergebnissen von zehn Expertengesprächen mit Akteuren in der Region verknüpft. Im Juni 2014 wurden die Geschäftsführer bzw. Vorstandsvorsitzenden von großen und mittelständischen Unternehmen der Region aus verschiedenen Branchen, zwei Hauptverwaltungsbeamte, der Leiter einer Bildungseinrichtung, ein Vertreter der Polizei und ein Vertreter der NLStBV in halbstündigen Telefongesprächen interviewt. In diesen Gesprächen wurden die Probleme aufgrund der schlechten Erreichbarkeit der Region und mögliche zukünftige negative Auswirkungen anhand konkreter Beispiele vertieft. Die möglichen Auswirkungen werden für drei Bereiche dargestellt: Standortbedingungen für Unternehmen (Kapitel 4.2), private Haushalte (Kapitel 4.3) und kommunale Gebietskörperschaften (Kapitel 4.4).

### 4.1 DIE BEDEUTUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DER WISSENSÖKONOMIE

In hochentwickelten Volkswirtschaften wird in den letzten Jahren zunehmend intensiv darüber diskutiert, welcher Wachstumsbeitrag von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in einer zunehmend wissensbasierten Wirtschaft noch zu erwarten ist. Crescenzi und Rodriguez-Pose (2008) argumentieren, dass vor allem die Förderung von Forschung und Innovation sowie im Bereich der Infrastrukturförderung der Breitbandausbau für zukünftiges, wissensbasiertes Wachstum sorgen wird. Dieselben Autoren kommen allerdings auch zu dem Ergebnis, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dann einen starken und positiven Einfluss auf die Regionalentwicklung besitzt, wenn dadurch besonders

große Erreichbarkeitsdefizite beseitigt werden (vgl. Crescenzi und Rodriguez-Pose 2012). Auch wenn in der regionalökonomischen Literatur weitgehend Konsens herrscht, dass ab einem gewissen Ausstattungsgrad von zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen keine gesamtwirtschaftlichen Wachstumswirkungen mehr ausgehen, so wird eine gute Erreichbarkeit und ein hinreichender Ausbaustand der Verkehrsinfrastruktur doch als die Grundlage für die Inwertsetzung des regionalen Wachstumspotenzials eingeschätzt.

Regionalpolitik sollte dazu beitragen, die regionsspezifischen Wachstumshemmnisse und -potenziale zu identifizieren, die Hemmnisse bestmöglich abzubauen und die Potenziale zur Entfaltung zu bringen. In der Region Holzminden-Höxter existiert, wie in Kapitel 2.1 gezeigt wurde, ein großes Erreichbarkeitsdefizit, das auch von den lokalen Akteuren als großes Wachstumshemmnis wahrgenommen wird. Positive räumliche Wirkungen von neuen Verkehrsinfrastrukturen können sich nur entfalten, wenn lokale Potenziale vorhanden sind (BBSR 2011). Für die Region Holzminden-Höxter wurde das Vorhandensein von Potenzialen in Kapitel 3.1 gezeigt. Für den Abbau von Wachstumshemmnissen ist eine kontextspezifische Herangehensweise notwendig, die auf spezifischen regionalen Handlungsstrategien aufbaut und nicht für alle Regionen die gleichen Rezepte bereithält. Moreno und López-Bazo (2003) zeigen, dass das Verarbeitende Gewerbe stärker als Dienstleistungsunternehmen von einer besseren Erreichbarkeit profitieren. Damit würde ein Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur mit der besonderen Spezialisierung der Region Holzminden-Höxter in diesem Sektor im Einklang stehen.

Politikmaßnahmen sind in strukturschwachen Regionen dann erfolgreich, wenn sie auf Akzeptanz der regionalen Akteure stoßen und diese Akteure gleichzeitig bereit sind, notwendige Strukturanpassungsprozesse in der Region mitzutragen (vgl. Barca et al. 2013 zu place-based regional policy). Die Experteninterviews in der Region Holzminden-Höxter enthielten deutliche Hinweise darauf, dass diese Voraussetzung bei zentralen Akteuren der Region gegeben ist. Die schlechte Erreichbarkeit wird in der Region von Akteuren aus Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Verwaltung als das überragende Wachstumshemmnis wahrgenommen. Aus diesem Grund hat sich mit der B 240-Initiative e.V., Holzminden, ein Verein gegründet, der sich hinter den Ausbau der Anbindung der Region in Richtung Norden stellt. Mitglieder sind die großen Unternehmen am Standort und vor allem auch viele Mittelständler. Auf verschiedenen Veranstaltungen des Landkreises, zuletzt beim 3. Verkehrstag am 09.07.2014, wurde deutlich, dass der Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur auch über großen Rückhalt in Politik, Verwaltung und Gesellschaft verfügt. Es kann daher von einer großen gesellschaftlichen Akzeptanz für Vorhaben zum Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur ausgegangen werden.

#### *Bewertung von Verkehrsinfrastrukturprojekten*

Bereits bei der Aufstellung des BVWP 2003 wurde darauf verzichtet, die regionalwirtschaftlichen Effekte in der Nutzen-Kosten-Analyse zu monetarisieren (Gather und Kosok 2013). Stattdessen wurde eine zusätzliche eigenständige Bewertungskomponente, die sogenannte „Raumwirksamkeitsanalyse“, eingeführt, die dem Entwicklungsziel einer guten Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander und einer Verbesserung der regionalen Standortbedingungen Rechnung tragen sollte. Dieses Kriterium ist auch Teil des Bewertungsschemas für die Aufstellung des BVWP 2015.

Die Bewertung von Verkehrsinfrastrukturen führt aufgrund der geringeren Verkehrssummen in ländlich-peripheren Regionen häufig zu einem niedrigeren Nutzen-Kosten-Verhältnis als in Ballungsräumen. Dennoch ist die schwächere wirtschaftliche Entwicklung in diesen Regionen häufig gerade eine Folge der schlechten Erreichbarkeit von Ballungszentren für Berufspendler und Wirtschaftsverkehre. Trotz der teilweise diskutierten Gefahr von Entzugseffekten<sup>11</sup> durch eine bessere Erreichbarkeit ländlicher Regionen, wird in der aktuellen Debatte um Strategien der ‚Intelligenten Spezialisierung‘ vor allem für ländliche Räume die Bedeutung einer guten Anbindung an dynamische Ballungsräume hervorgehoben (McCann und Ortega-Argilés 2013). Unter diesem Gesichtspunkt erscheint es also sinnvoll, Straßenprojekte nicht nur unter gesamtwirtschaftlichen Rentabilitäts Gesichtspunkten zu bewerten, sondern zusätzlich eine Einordnung der regionalökonomischen Wirkungen vorzunehmen. Gerade bei mittelgroßen Projekten ist die lokale Wirksamkeit im Vergleich zu gesamtwirtschaftlichen Effekten von großer Bedeutung (BBSR 2011). Eine Bewertung der Projekte sollte daher auch vor dem Hintergrund der durch die Verfassung verlangten Wahrung gleichwertiger Lebensverhältnisse (Art. 72 Abs. 2 GG) und des nicht eingehaltenen Mindeststandards für die Fahrzeit in das nächstgelegene Oberzentrum von 60 Minuten erfolgen.

#### 4.2 AUSWIRKUNGEN AUF DIE STANDORTBEDINGUNGEN FÜR UNTERNEHMEN

Eine unzureichende Straßenverkehrsinfrastruktur hat negative Auswirkungen auf die Standortbedingungen für Unternehmen durch eine schlechte Erreichbarkeit anderer Wirtschaftsräume und Märkte. Im Falle notwendiger Fahrten kommt es zu Zeitverlust, steigenden Kosten und geringerer Flexibilität.

##### *Der Standort besitzt keine Attraktivität für Neuansiedlungen oder Neugründungen*

Standortentscheidungen fallen aufgrund der schlechten Erreichbarkeit gegen die Region aus, sofern Unternehmen nicht schon seit vielen Jahren am Standort vertreten sind und durch getätigte Investitionen oder lokale Verflechtungen an den Standort gebunden sind. Seit mindestens 15 Jahren gab es nach Auskunft der interviewten Vertreter der Verwaltung keine Anfragen mehr für nennenswerte Ansiedlungen von Unternehmen aus anderen Regionen. Die Gründungsintensität ist ebenfalls gering. Die zukünftige Entwicklung der Region hängt daher ausschließlich von der Entwicklung der bereits ansässigen Unternehmen ab. Neue Impulse von außen wären aufgrund der Schwächen in der Wirtschaftsstruktur (z. B. geringe Spezialisierung bei Dienstleistern) eine wichtige Ergänzung zum lokalen Potenzial. Ohne eine bessere Straßenanbindung ist dies aber wenig aussichtsreich.

##### *Bestehende Unternehmen realisieren Zuwächse nicht in Holzminden, sondern an anderen Standorten*

Die Region hat nur dann eine Chance, wenn die Unternehmen vor Ort auch Neuinvestitionen am Standort tätigen. Bislang haben sich insbesondere die beiden großen Unternehmen mit Hauptsitz in

---

<sup>11</sup> Entzugseffekte durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur können sich zum Beispiel dadurch ergeben, dass lokale Anbieter durch Wettbewerber aus Ballungsräumen verdrängt werden, die den lokalen Markt der peripheren Region durch geringere Transportkosten einfacher mitversorgen können.

der Region immer eindeutig zum Standort bekannt und in den vergangenen Jahren auch große Investitionen am Standort getätigt. Allerdings besitzen sie auch weitere Standorte in Deutschland und im Ausland. Es ist daher keinesfalls gewiss, ob zukünftig Zuwächse noch in gleichem Umfang in der Region realisiert werden. Die Erreichbarkeit kann hier bei zeitkritischen und kostenempfindlichen Produkten im Zweifelsfall den Ausschlag geben, auch wenn dies bisher noch nicht der Fall war. Auch mittelständische Unternehmen überlegen, Zweigniederlassungen an marktnäheren Standorten zu gründen.

*Lieferungen werden kostenintensiver, nehmen mehr Zeit in Anspruch und werden unflexibler*

Die Lieferverkehre von und nach Holzminden sind von der schlechten Verkehrsanbindung besonders betroffen. Dies gilt sowohl für Unternehmen, die viele Zulieferungen aus anderen Regionen beziehen, als auch solche, deren Produkte nicht lokal abgesetzt werden. Dies gilt vor allem für die großen, exportorientierten Unternehmen, von denen die Erreichbarkeit der norddeutschen Seehäfen als wichtiger Wettbewerbsfaktor genannt wird. Aber auch der Mittelstand ist betroffen, da auch diese auf anderen Märkten aktiv sind. Die Region Hannover und damit die Anbindung in Richtung Norden spielen dabei für viele Mittelständler eine besondere Rolle. Wesentliche Kostenpunkte sind die längere Fahrtzeit und Leerverkehre, bei denen Container nur auf einer Strecke gefüllt sind. Die Mehrkosten werden durch die momentan noch geringere Autobahnmaut auf der Strecke nur teilweise kompensiert.

Auf die Speditionen der Region wird dieser Kostendruck von den großen Unternehmen abgewälzt. Diese sind daher besonders betroffen. Mittelständische Unternehmen, die ihre Logistik selbst durchführen, leiden ebenfalls unter höheren Kosten und einer geringeren Flexibilität. Kosten entstehen vor allem durch die Bezahlung von Überstunden aufgrund längerer Fahrzeiten. Die Flexibilität ist eingeschränkt, da aufgrund der langen Fahrtzeiten und der geringen Zuverlässigkeit der Strecke Zeitplanungen großzügiger sein müssen. Logistiker und KMU in der Region verlieren aus diesem Grund an preislicher Wettbewerbsfähigkeit oder müssen Aufträge aufgrund zu hohem Koordinierungsaufwand ablehnen.

*Dienstreisen und Kundenkontakte werden erschwert*

Die Führungskräfte der Unternehmen in der Region müssen deutlich mehr Zeit für Reisen einplanen. Dies liegt zum einen daran, dass Fahrten in andere Regionen mit dem Auto direkt zum Geschäftspartner, zum nächsten ICE-Bahnhof oder zum nächsten Flughafen länger dauern. Zum anderen werden viele dienstliche Treffen bewusst nicht vor Ort angesetzt. Sie finden entweder beim Geschäftspartner selbst statt oder an besser erreichbaren anderen Standorten werden Räumlichkeiten angemietet. Den betroffenen Unternehmen in der Region entstehen zusätzliche Kosten. Den örtlichen Beherbergungsbetrieben entgehen Einnahmen durch eine geringere Zahl an Geschäftsreisenden. Außerdem haben Unternehmen schlechtere Möglichkeiten, durch ein Vorführen der eigenen Anlagen beim Kunden Vertrauen aufzubauen.

*Bauunternehmen und Handwerker aus Holzminden haben keine Chance bei Aufträgen in anderen Regionen*

Bau- und Handwerksunternehmen sind besonders stark betroffen. Bei Aufträgen in anderen Regionen entstehen längere Montagefahrten. Entweder werden die Arbeitszeiten auf der Baustelle kürzer, fallen höhere Beträge für Überstunden an oder werden Übernachtungskosten an Zielen nötig, die bei besserer Erreichbarkeit auch noch anders erreichbar gewesen wären. Damit verlieren die Unternehmen im Vergleich mit Konkurrenten aus besser erreichbaren Regionen an Wettbewerbsfähigkeit. Alternativ denken Unternehmen, die Aufträge bislang mit eigenem Personal von Holzminden aus bestreiten darüber nach, bei regionsexternen Aufträgen für einfachere Tätigkeiten vor Ort Leiharbeiter einzustellen und die Belegschaft in Holzminden entsprechend abzubauen. Dadurch verringern sich die Beschäftigungschancen in der Region weiter.

*Das lokale Nachfragepotenzial sinkt durch den Rückgang der Bevölkerung, Zugang zu anderen Märkten durch Erreichbarkeit behindert*

Das Marktpotenzial in der Region Holzminden-Höxter wird aufgrund der demographischen Entwicklung weiter abnehmen. Für die Unternehmen ist es also unerlässlich, sich auch auf anderen Märkten zu etablieren. Hier sind sie durch die schlechte Erreichbarkeit aber im Vergleich mit ihren Wettbewerbern deutlich benachteiligt. Viele Unternehmen werden dann vor der Entscheidung stehen, an besser erreichbaren Standorten zu investieren, um überregionale Märkte von dort aus bedienen zu können.

*Bestehende Straßen können die zusätzlichen Verkehre durch die zunehmende Exportorientierung nicht aufnehmen*

Schwerlastverkehre nehmen in der Region Holzminden-Höxter durch die zunehmende globale Vernetzung und die Aktivitäten insbesondere der Großunternehmen auf regionsexternen Märkten zu. Auf den bestehenden Straßen ergeben sich dadurch aufgrund des unzureichenden Ausbaustands noch größere Engpässe. Bereits heute ist die Belastung mit Schwerlastverkehren sehr hoch. Die Großunternehmen der Region gehen fest von einem weiteren Anstieg der Verkehre aus. Dies wird auch durch die Verkehrsprognose in der PGT-Studie (PGT 2010) bestätigt. Daraus resultieren eine weiter abnehmende Zuverlässigkeit der Strecke und höhere Risiken für die Verkehrssicherheit. Insbesondere die Ortsdurchfahrten, die Ith-Querung und fehlende Überholmöglichkeiten für andere Verkehrsteilnehmer werden als Probleme genannt. Die in Kapitel 2.3 genannten Werte zu Fahrzeiten und Unfällen werden sich also eher weiter verschlechtern und die Notwendigkeit den Ausbaustand zu verbessern wird weiter steigen.

*Da vor allem KMU unter der schlechten Verkehrsanbindung leiden, wird die unternehmerische Basis nicht verbreitert*

Den großen Unternehmen gelingt es noch vergleichsweise gut, die Nachteile durch die schlechte Verkehrsanbindung auszugleichen. Sie können aufgrund ihrer Marktmacht viele Kosten an Dienstleister (z. B. Speditionsunternehmen) weitergeben. Sie erzielen darüber hinaus durch Skaleneffekte

fekte in der vor Ort konzentrierten Fertigung Produktivitätsgewinne. Die oben genannten Probleme durch die Verkehrsanbindung treffen also vor allem KMU. Ihre Wettbewerbsfähigkeit wird geringer und es fehlen die finanziellen Mittel für Neuinvestitionen. Der ohnehin stark auf die Stadt Holzmin-den und wenige größere Unternehmen konzentrierte Unternehmensbestand verringert sich weiter. Die Abhängigkeit von Erfolg und Standortentscheidungen der Großunternehmen nimmt weiter zu.

*Der Aufbau von Clusterstrukturen ist durch die schlechten Rahmenbedingungen für KMU und Grün-dungen blockiert*

Auch die großen Unternehmen sind dann von einer Ausdünnung des Mittelstands betroffen, wenn ihre lokalen Lieferanten wegbrechen und sie Zulieferungen oder Dienstleistungen noch häufiger als heute regionsextern beziehen müssen. Da Clusterstrukturen, d. h. die räumliche Konzentration von Unternehmen verwandter Branchen und weiterer verbundener Einrichtungen, für die regionale Wettbewerbsfähigkeit von großer Bedeutung sind, werden auch die Entwicklungschancen der Region gehemmt. Eine Diversifizierung in mit den vorhandenen Unternehmensaktivitäten verwandte Bran-che wird auf dieser Basis kaum gelingen.

*Unternehmen finden keine Fach- und Führungskräfte mehr*

Einen Mangel an Fach- und Führungskräften spüren bereits heute viele Unternehmen in der Region. Vor allem mittelständische Unternehmen, die aufgrund ihres geringeren Bekanntheitsgrades für Be-werber aus anderen Regionen weniger sichtbar sind, geben an, dass sie wegen der schlechten Anbin-dung potenzielle Mitarbeiter nicht an sich binden konnten. Bei den größeren Unternehmen sind die Probleme noch etwas geringer, aber auch dort gibt es in einigen Berufen Nachwuchsprobleme. An-hand der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung (vgl. Abb. 3.6) lässt sich bereits heute absehen, dass die Engpässe vor allem im Lehrlingsalter weiter zunehmen werden. Die mittelständische Unterneh-mensbasis wird durch den Fachkräftemangel wie auch durch die Transportkosten weiter ausgedünnt werden – mit den oben beschriebenen Folgen für die Gesamtregion.

*Wichtige Ausbildungsgänge an der Berufsschule werden geschlossen, alternative Berufsschulstandor-te sind mangels Erreichbarkeit unattraktiv*

Eine wichtige Ursache für die Nachwuchsprobleme der Unternehmen ist die Schließung von Berufs-schulklassen. Durch den Rückgang der Zahl junger Menschen gibt es für wichtige Ausbildungsberufe nicht mehr genügend Auszubildende. Im Falle der Schließung von Berufsschulklassen gibt es für die betroffenen Unternehmen oft keine Möglichkeit mehr, Auszubildende zu finden. Alternative Berufs-schulstandorte sind durch die schlechte Erreichbarkeit für die Auszubildenden nicht attraktiv. Außer-dem gibt der Standort Holzmin-den aufgrund der schlechten Erreichbarkeit vor allem Berufsschulklas-sen an andere, günstiger gelegene Standorte ab (z. B. Hildesheim, Hameln). Mittelständische Unter-nehmen der Region sind von diesem Prozess besonders stark betroffen. In Ausbildungsberufen, die durch die Großunternehmen am Standort stark nachgefragt werden, sind die Probleme noch nicht vorhanden. Die Berufsschule selbst versucht im Rahmen ihrer Möglichkeiten Klassen zu erhalten oder Kooperationen mit umliegenden Standorten in Höxter und Hameln einzugehen. Die Kooperation mit Höxter wird dabei durch die Landesgrenze erschwert.

*Die Attraktivität des HAWK-Standorts leidet unter der Erreichbarkeit*

Die Erreichbarkeit der Stadt Holzminden verringert auch die Attraktivität des HAWK-Standorts in Holzminden für Studierende und Lehrende. Das Potenzial an Studierenden aus der Region reicht für eine Auslastung des Standortes nicht aus und wird in Zukunft durch den Bevölkerungsrückgang weiter sinken. Es ist daher nötig, das regionale Einzugsgebiet zu erweitern und auch Studierende aus weiter entfernten Regionen zu gewinnen. Für sie ist der Standort durch die schlechte Erreichbarkeit allerdings unattraktiv. Gleiches gilt für die Lehrenden an der HAWK. Sie reisen häufig für die Lehrveranstaltungen aus anderen Regionen an. In der Vergangenheit gab es bereits Verlagerungen im Bauingenieurwesen nach Hildesheim. Im Gegenzug wurde der Bereich Soziale Arbeit gestärkt, dem durch den demographischen Wandel eine große Bedeutung zukommt. Die jetzige Ausrichtung deckt sich jedoch weniger gut mit den Fachkräftebedarfen der auf das Verarbeitende Gewerbe spezialisierten Wirtschaft vor Ort. Durch einen Rückbau von Studiengängen mit unmittelbarem Bezug zum lokalen Fachkräftebedarf verschärfen sich die Nachwuchsprobleme der Unternehmen weiter. Auch unter den Hochschulen gibt es Ansätze zur Kooperation zwischen Holzminden und Höxter, deren weiterer Ausbau in Planung ist.

*Die Bundeswehrstandorte verlieren an Attraktivität*

Insgesamt ist in Deutschland in den vergangenen Jahren ein verstärkter Rückbau von Standorten der Bundeswehr zu beobachten gewesen. Aufgrund der schlechten Verkehrsanbindung verlieren die beiden Standorte in der Region Holzminden-Höxter in diesem Standortwettbewerb an Attraktivität, da sowohl Kolonnen- und Kurierfahrten schwerer durchzuführen sind und zusätzlich die schlechte Erreichbarkeit ein Hemmnis für die vielen Pendler darstellt. Die Bundeswehr stellt allerdings für die Region ebenfalls ein nicht zu vernachlässigendes Nachfragepotenzial dar.

*Junge Menschen wandern in noch größerem Umfang zu Ausbildungszwecken ab und kehren nicht zurück, Fachkräfte aus anderen Regionen können wegen der schlechten Erreichbarkeit nicht gewonnen werden*

Der Rückbau von Ausbildungsangeboten in Holzminden (z. B. in der Berufsschule und der HAWK) führt dazu, dass sich die heute bereits schon stark negative Wanderungsbilanz junger Menschen (vgl. Abb. 3.8) in der Zukunft weiter verschlechtern wird. Für die Region ist es von besonderer Bedeutung, das Potenzial an jungen Menschen optimal zu nutzen. Dies kann bereits in der Schule durch eine enge Zusammenarbeit mit Unternehmen vor Ort beginnen und sollte sich während der Berufsausbildung fortsetzen. Ein Rückbau der Angebote führt allerdings dazu, dass die Zahl der Ausbildungswanderer weiter zunehmen wird. Später ist es dann umso schwerer, diese Personen zurückzugewinnen. Fachkräfte aus anderen Regionen ohne einen persönlichen Bezug in die Region sind im Vergleich dazu aufgrund der schlechten Erreichbarkeit noch schwerer zu gewinnen. Durch einen Mangel an Fachkräften sinkt die Wettbewerbsfähigkeit der lokalen Unternehmen. Dies führt dazu, dass in Zukunft die Zahl der attraktiven Arbeitsplätze weiter abnimmt und die Attraktivität der Region als Arbeitsort noch weiter sinkt.

*Unternehmensnachfolge wird zu einem großen Problem, da Managementnachwuchs nicht in der Region gehalten werden kann*

Sehr große Probleme werden vom Mittelstand in der Region zusätzlich zu einem allgemeinen Fachkräftemangel bei der Unternehmensnachfolge erwartet. Hier wirken sich sowohl der demographische Wandel als auch die schlechte Erreichbarkeit negativ aus. Durch die bereits hohe Alterung der Bevölkerung müssen in den kommenden Jahren mehr Unternehmenseigentümer als in anderen Regionen einen Nachfolger finden. Die geringe Zahl junger Menschen und die Abwanderung erschwert die Suche. Durch die schlechte Erreichbarkeit ist die Region allerdings auch für Managementnachwuchs aus anderen Regionen unattraktiv. Viele Unternehmer berichten davon, dass aussichtsreiche Kandidaten später doch abgesprungen sind, weil die Erreichbarkeit und das Umfeld vor allem für den Ehepartner nicht zumutbar erschien. Für die Ausbildung des Führungskräftenachwuchses für mittelständische Unternehmen gibt es z. B. am Standort der Hochschule Ostwestfalen-Lippe in Warburg einen Studiengang „Betriebswirtschaftslehre für kleine und mittlere Unternehmen“, der diesem Problem langfristig entgegenwirken könnte. Weitere Angebote dieser Art würden sich auch für den Standort Holzminden anbieten.

*Tagestouristen entscheiden sich aufgrund der Erreichbarkeit für andere Regionen*

Die schlechte Verkehrsanbindung wirkt sich negativ auf den Tourismus aus. Die Übernachtungszahlen sind deutlich geringer als im Kreis Höxter oder im Landkreis Hameln-Pyrmont (vgl. Kapitel 3.1). Ein besonderes Hemmnis stellt die schlechte Erreichbarkeit außerdem für Tagestouristen dar. Ihnen geht durch die lange Anreise viel Zeit verloren, die sie bei besserer Erreichbarkeit in der Region verbringen könnten. Eine bessere Ausschöpfung des touristischen Potenzials würde nicht nur positiv auf Einkommen und Beschäftigung in der Region wirken, sondern würde auch den Bekanntheitsgrad und das Image der Region erhöhen. Dies könnte sich langfristig positiv auf die Bereitschaft auswirken, ein Jobangebot in der Region anzunehmen. Die Region wird auch in der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, die als Basis für die Nutzen-Kosten-Analyse der Projekte für den BVWP 2015 dient, als Region mit hoher touristischer Bedeutung mit vielen Ausflugs- und Freizeitverkehren eingestuft (Intraplan 2014).

#### **4.3 AUSWIRKUNGEN AUF PRIVATE HAUSHALTE**

Die Erreichbarkeit verringert die Attraktivität der Region als Wohn- und Arbeitsort. Dies wirkt sich sowohl auf das Arbeitskräfteangebot, die regionale Nachfrage und die kommunalen Einnahmen aus. Die negative subjektive Wahrnehmung der Region wird zu einem weiteren Hemmnis.

*Die Region ist als Wohnstandort durch die schlechte Erreichbarkeit der Oberzentren unattraktiv*

Die schlechte Verkehrsanbindung wirkt sich auf zwei Wegen negativ auf die Attraktivität als Wohnstandort aus. Zum einen ist die für Tagespendler in die umliegenden Arbeitsmarktzentren unattraktiv. Die Fahrzeiten sind zu lang und die Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs auf der Strecke ist zu ge-

ring. Ein Vergleich mit ähnlich weit entfernten ländlichen Regionen zeigt, dass hier zumindest ein gewisses Potenzial besteht (vgl. Kapitel 3.3). Zum anderen wirken sich die langen Fahrzeiten in die Oberzentren negativ auf die Möglichkeiten aus, oberzentrale Angebote, wie z. B. Kultur- und Sportveranstaltungen oder spezialisierten Einzelhandel, wahrzunehmen. Im Ergebnis gelingt es der Region ohne eine Verbesserung der Straßenanbindung nicht, die vorhandenen Potenziale als Wohnstandort in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg durch geringe Lebenshaltungskosten und die Natur- und Kulturlandschaft zu nutzen. Dadurch bleibt der Wanderungssaldo der Region insbesondere bei jungen Menschen negativ. Die lokale Kaufkraft sinkt zusätzlich durch den Verlust qualifizierter und einkommensstarker Bevölkerungsgruppen.

*Immobilienbesitzer müssen hohe Wertverluste hinnehmen*

Die Miet- und Kaufpreise für Immobilien sind in der Region in den letzten Jahren stark gesunken. Im Landkreis Holzminden werden bereits heute die niedrigsten Kaufpreise erzielt (Schiller et al. 2014). Der durch den starken Bevölkerungsrückgang ausgelöste Rückgang der Preise wird zusätzlich durch die schlechte Erreichbarkeit der Region verstärkt, welche die Attraktivität für Zuzüge in die Region weiter hemmt.

*Die negativen Auswirkungen der Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen verursachen soziale Probleme durch hohe und sich verfestigende Arbeitslosigkeit*

Bereits heute ist die Arbeitslosenquote im Landkreis Holzminden im Landesvergleich überdurchschnittlich hoch. Trotz guter gesamtwirtschaftlicher Lage, erfolgreicher Entwicklung der in Holzmin-den ansässigen Großunternehmen und einem Rückgang der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter sinkt die Arbeitslosigkeit nicht. Der Anteil der Langzeitarbeitslosen und der Empfänger von Mindestsicherungsleistungen ist hoch. Ohne eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Region ist durch einen weiteren Verlust an Wettbewerbsfähigkeit insbesondere bei mittelständischen Unternehmen in der Tendenz mit einer Verschlechterung der Situation zu rechnen. Aufgrund der schlechten Erreichbarkeit ist auch nicht zu erwarten, dass sich Ausstrahlungseffekte aus dynamischeren Arbeitsmarktzentren auf den Landkreis Holzminden auswirken. Eine zunehmende Abwanderung junger und qualifizierter Arbeitskräfte sowie ein Verbleib gering qualifizierter Personen in den sozialen Sicherungssystemen ist die Folge.

*Ein angemessener Zugang zu konzentrierten Angeboten der Daseinsvorsorge für alle Einwohner ist nicht mehr möglich*

Der demographische Wandel führt in der Region unweigerlich dazu, dass Angebote der Daseinsvorsorge nicht mehr im gleichen Umfang wie heute vorgehalten werden können. Konzentrationsprozesse sind unvermeidlich. Dies gilt sowohl für öffentliche Einrichtungen als auch für private Angebote, z. B. im Bereich der Nahversorgung. Davon werden auch die Grundzentren des Landkreises in immer stärkerem Maße betroffen sein. Viele Angebote werden nur noch im Mittelzentrum des Landkreises, der Stadt Holzminden, vorgehalten werden. In anderen Fällen wird es auch zur vollständigen Schließung von Angeboten im Landkreis Holzminden kommen, so dass Angebote in Nachbarkreisen wahrgenommen werden müssen.

Durch diese Entwicklung gewinnt die Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur auch für die Entwicklung innerhalb des Landkreises an Bedeutung. Zum einen ist es möglich, dass das Verkehrsaufkommen durch die Konzentration der Daseinsvorsorge trotz Bevölkerungsrückgangs steigen könnte. Zum anderen sind eine gute Erschließung aller Teile des Landkreises und eine schnelle, zuverlässige und sichere Erreichbarkeit umliegender Zentren Grundvoraussetzungen für eine Optimierung von Angeboten der Daseinsvorsorge, die mit dem Ziel des Erhalts gleichwertiger Lebensverhältnisse in Einklang steht.

Für die Zukunftsfähigkeit des Landkreises ist der Erhalt der Attraktivität der Region für Familien mit Kindern und die Sicherung der Fachkräfteverfügbarkeit von zentraler Bedeutung. Damit rücken im Bereich der Daseinsvorsorge insbesondere die Bildungseinrichtungen in den Fokus. Hier sind vor allem die Angebote der Berufsschule und der Hochschule gefährdet. Aber auch der Zugang zu Angeboten der allgemeinbildenden Schulen und zu Förderschulen wird erschwert. Die schlechte Erreichbarkeit beschleunigt Prozesse des Rückbaus in diesem Bereich, da der Standort für junge Leute aus anderen Regionen auch aufgrund der Erreichbarkeit nicht attraktiv ist.

#### *Die subjektive Wahrnehmung der Region hemmt die Wirtschaftsentwicklung zusätzlich*

Nicht zu unterschätzen ist auch die emotionale Wirkung durch das Ausbleiben einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Region. In den Experteninterviews wurde immer wieder geäußert, dass das Gefühl, bei der Politik bereits abgeschrieben zu sein, die Region lähmt. Nach außen erzeugt die schlechte Erreichbarkeit auch einen Imageschaden bei Besuchern der Region oder Geschäftspartnern der Unternehmen. Es ist daher von großer Bedeutung, Einzelmaßnahmen auf dem Streckenabschnitt möglichst schnell und schrittweise umzusetzen, um eine Aufbruchsstimmung zu erzeugen und das Vertrauen der Unternehmen und der Bevölkerung in die Zukunft der Region zu sichern.

## **4.4 AUSWIRKUNGEN AUF KOMMUNALE GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN**

Die kommunalen Gebietskörperschaften werden ohne einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in ihrem Entwicklungspotenzial und ihren Einnahmemöglichkeiten beschränkt. Durch die schlechte Erreichbarkeit angrenzender Zentren fehlt außerdem eine wichtige Voraussetzung für einen weiteren Ausbau der interkommunalen Zusammenarbeit.

#### *Das Entwicklungspotenzial der Stadt Holzminden kommt nicht zur Entfaltung*

Die wirtschaftlichen Aktivitäten sind innerhalb des Landkreises bereits sehr stark auf die Stadt Holzminden konzentriert. Nach Ansicht der interviewten Experten sowohl aus der Wirtschaft als auch aus der Verwaltung kann die Zukunftsfähigkeit des Landkreises nur gesichert werden, wenn eine weitere Fokussierung auf die Kreisstadt erfolgt. Beispiele aus anderen Regionen zeigen, dass eine verbesserte Erreichbarkeit die gewünschten positiven Effekte auf die Zentren im ländlichen Raum hervorrufen kann. Am Beispiel des Westerscheldetunnels in den Niederlanden haben Meijers et al. (2012) nachgewiesen, dass die Entwicklung der dadurch besser erschlossenen ländlichen Region sich aufgrund

der ausgelösten Konzentrationswirkungen in den zentralen Bereichen verbessert hat. Eine vergleichbare Entwicklung könnte aufgrund des noch vorhandenen wirtschaftlichen Potenzials in der Stadt Holzminden ausgelöst werden.

#### *Die hohe Verkehrsbelastung erhöht insbesondere in den Ortskernen die Leerstandsproblematik*

Für die Ortskerne stellt die hohe Verkehrsbelastung durch den Durchgangsverkehr zunehmend ein Entwicklungshemmnis dar. In der Zukunft wird dieses Problem ohne den Bau von Umgehungsstraßen aufgrund des steigenden Verkehrsvolumens weiter an Bedeutung gewinnen. Für die Ortskerne gehen daher die interviewten regionalen Akteure von einem noch stärkeren Anstieg von Leerständen aus, als ohnehin durch den Bevölkerungsrückgang zu erwarten ist. Gerade die Ortskerne bieten aber das Potenzial, durch eine attraktive Gestaltung Orte der Begegnung zu werden. Dadurch können z. B. soziale Bindungen gestärkt werden und die Lebensqualität wird durch die Entlastung vom Durchgangsverkehr insgesamt verbessert. Vereinzelt werden negative Folgen des Baus von Ortsumgehungen für den Einzelhandel in den Ortskernen befürchtet. Da die Einzelhandelssortimente in der Region ohnehin fast ausschließlich auf den örtlichen Bedarf ausgerichtet sind, sind durch den fehlenden Durchgangsverkehr allerdings nur äußerst geringe negative Auswirkungen zu erwarten.

#### *Kommunale Finanzen unter Druck*

Die kommunale Finanzsituation wird sich ohne einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte weiter verschlechtern. Die geringere Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen schmälert die Gewinne und damit die Gewerbesteuerzahlungen. Der Wegfall von Arbeitsplätzen und die Abwanderung von jungen, qualifizierten Arbeitskräften senken die gemeindlichen Anteile an der Einkommensteuer. Außerdem steigen die Ausgaben durch die mit höherer Arbeitslosigkeit verbundenen sozialen Probleme. Nur durch handlungsfähige Kommunen kann allerdings auch weiterhin ein attraktives Angebot an öffentlichen Einrichtungen und Infrastrukturen gewährleistet werden. Auch die Anpassung an den demographischen Wandel, z. B. in Form des Aufbaus konzentrierter öffentlicher Angebote, erfordert kurzfristig höhere Investitionen.

#### *Kooperation mit anderen Regionen*

Die Zusammenarbeit mit angrenzenden Kreisen ist eine wichtige Entwicklungsoption für die Region. Mit dem Kreis Höxter gibt es bereits vielversprechende Ansätze, die in der Zukunft weiter ausgebaut werden sollen (vgl. Fürstenberger Erklärung). Allerdings sind auch Kooperationen mit angrenzenden Landkreisen in Niedersachsen, z. B. den Landkreisen Hameln-Pyrmont und Hildesheim denkbar. Damit diese nicht nur zu Lasten des Landkreises Holzminden ausfallen, indem Angebote von dort an andere Standorte verlagert werden, ist eine bessere Erreichbarkeit notwendig. Ansonsten ist die Stadt Holzminden nicht als Standort für gemeinsame Angebote interessant und die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises können verlagerte Angebote in den Nachbarlandkreisen nicht wahrnehmen. Durch interkommunale Kooperationen droht dann eine einseitige Schwächung der Region Holzminden-Höxter.

## 5 BEWERTUNG IM VERKEHRS- UND REGIONALPOLITISCHEN KONTEXT

### 5.1 KRITERIEN DES BUNDESVERKEHRSWEGEPLANS

#### *Schwerpunktsetzungen des BVWP 2015*

Im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Aufstellung des BVWP 2015 wurden von Seiten des BMVI in Veröffentlichungen (BMVI 2014), auf der Homepage und auf verschiedenen Veranstaltungen<sup>12</sup> bereits einige der geplanten Schwerpunktsetzungen kommuniziert. Ein erster Überblick über die Module zur Bewertung von Verkehrsprojekten für den BVWP 2015 wurde im März 2014 auf der Homepage des BMVI veröffentlicht.<sup>13</sup> In diesem Kapitel wird aus Sicht der im Gutachten untersuchten Aspekte zu den dort genannten Kriterien Stellung genommen.

Bei der Priorisierung der Projekte liegt der Fokus auf dem Erhalt der bestehenden Infrastruktur. Der Erhaltungsbedarf soll Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben besitzen. Bei Neu- und Ausbauprojekten wird eine besonders strenge Prüfung des Bedarfs vorgenommen, in der vor allem die überregionale Bedeutung der Infrastrukturprojekte bewertet wird. Bei Neubauprojekten sollen Lückenschlüsse und Hafenhinterlandverbindungen im Mittelpunkt stehen. Außerdem sollen im Zuge der Metropolisierung verstärkt Infrastrukturinvestitionen in die Ballungsräume gelenkt werden. Ein Großteil der Mittel für den Straßenbau soll auf die Autobahnen konzentriert werden.

Aus Sicht der in diesem Gutachten betrachteten Region Holzminden-Höxter und des in der Diskussion stehenden Ausbauprojekts B 64/B 240 von Holzminden aus in Richtung Norden sind diese Schwerpunktsetzungen kritisch zu bewerten. Sie sind geeignet, das Ungleichgewicht zwischen städtischen und ländlichen Räumen zu verstärken. Regionen, deren Entwicklung durch eine schlechte Erreichbarkeit gehemmt ist, die aber dennoch über Potenziale verfügen, werden daran gehindert, diese Potenziale in Wert zu setzen. Die Wirkungszusammenhänge im Falle eines Ausbleibens der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wurden in Kapitel 4 eingehend erläutert.

In ländlichen Regionen mit überragend großen Erreichbarkeitsdefiziten ist es dringend geboten, Ausbauprojekte eine hohe Priorität einzuräumen. Die Attraktivität der Region Holzminden-Höxter als Wirtschafts- und Wohnstandort leidet momentan stark unter der schlechten Erreichbarkeit. Noch gibt es in der Region entwicklungsfähige Strukturen (u. a. innovative, exportorientierte Großunternehmen und Hochschulstandorte), die durch einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gesichert und gestärkt werden können. Gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen des Landes können

---

<sup>12</sup> u.a. am 10. Juli 2014 auf einer Veranstaltung der Niedersächsischen Industrie- und Handelskammern in Hannover zum Thema „Mehr Mobilität für Niedersachsen – Ist unsere Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zukunftssicher?“

<sup>13</sup> Überblick zur methodischen Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens für den Bundesverkehrswegeplan 2015. <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-2015-kurzbeschreibung-methodik.pdf>. (abgerufen am 08.08.2014).

nur dann erhalten bleiben, wenn es gelingt, ländliche Räume mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur an die Ballungsräume anzubinden. Diese Grundvoraussetzung ist in der Region Holzminden-Höxter momentan nicht gegeben, kann aber durch einen Ausbau der B 64/B 240 erreicht werden.

### *Straßenverkehrsprognose 2030*

Das Herzstück der Bewertung bildet auch für den BVWP 2015 die Nutzen-Kosten-Analyse. Eine wesentliche Vorarbeit dafür ist die Straßenverkehrsprognose für das Jahr 2030. Sie wurde von einem Konsortium unter der Leitung der Intraplan Consult GmbH erstellt (Intraplan 2014). In dieser Studie wird die Entwicklung von Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr prognostiziert. Auf dieser Basis werden die zu erwartenden Verkehrsmengen für bestimmte Streckenabschnitte bestimmt und Auswirkungen von Ausbau- und Neubaumaßnahmen modelliert.

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 decken sich nicht mit der Verkehrsprognose der PGT-Studie (PGT 2010) und den Informationen aus den Expertengesprächen. Für die Region Holzminden-Höxter und insbesondere für den Landkreis Holzminden werden von Intraplan deutliche Rückgänge im Personenverkehr und im Güterverkehr prognostiziert. Diese Ergebnisse ergeben sich vor allem aus dem prognostizierten starken Rückgang der Bevölkerungszahl sowie einer negativen Prognose der Zahl der Erwerbstätigen und der Wirtschaftskraft.<sup>14</sup> Da die Straßenverkehrsprognose 2030 für die Nutzen-Kosten-Analyse von zentraler Bedeutung ist, muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass für den Landkreis Holzminden wichtige Determinanten des Verkehrsaufkommens wie z. B. die hohe Zahl an Pendlern auch unter den Studierenden und Soldaten sowie die Exportorientierung und die Wachstumspotenziale der großen Unternehmen in der Region nicht hinreichend berücksichtigt worden sind.

Im Güterverkehr ist auch auf Basis der Expertengespräche von einem Zuwachs des Verkehrsaufkommens durch LKWs auszugehen. Dies liegt vor allem an der Präsenz mehrerer großer und exportorientierter Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes im Landkreis Holzminden. Vertreter der Unternehmen haben in den Expertengesprächen darauf hingewiesen, dass die Exportmärkte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und vor allem der Verkehr zu den deutschen Seehäfen zunehmen wird. Im weiteren Sinne führt der Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur im Landkreis Holzminden damit auch zu einer besseren Hafenhinterlandanbindung. Außerdem werden sich auch viele Mittelständler stärker auf überregionale Märkte orientieren, da das lokale Marktpotenzial durch den Bevölkerungsrückgang sinkt.

---

<sup>14</sup> Die Strukturdatenprognose wurde bereits im Jahr 2012 vom ifo-Institut und der Helmut-Schmidt-Universität erstellt (Berlemann et al. 2012). Problematisch ist dabei die Erwerbstätigenprognose auf Kreisebene, die mit bundesweiten Durchschnittswerten Ergebnisse für die zukünftige Entwicklung der Erwerbstätigen arbeitet. Insbesondere in ländlichen Räumen mit einzelnen leistungsstarken Großunternehmen kann übersehen werden, dass die Entwicklung deutlich vom Branchendurchschnitt abweichen kann. Dies war im Landkreis Holzminden in der Vergangenheit bei der Herstellung von Duft- und Aromastoffen der Fall. Darüber hinaus gelingt es gerade den Großunternehmen Arbeitskräfte anzuziehen, die in die Region einpendeln. Dadurch werden die negativen Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Zahl der Erwerbstätigen möglicherweise überschätzt, da sie vor allem bei der Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter in der Region ansetzen.

Der Bevölkerungsrückgang führt nicht zwangsläufig zu einer Abnahme des motorisierten Individualverkehrs. Zum einen wird der Anteil der Personen, die potenziell ein Auto benutzen können, zunehmen. Der Bevölkerungsrückgang kann vor allem auf den starken Rückgang der jüngeren Bevölkerung zurückgeführt werden, während die Besetzung der älteren Altersklassen sogar noch leicht ansteigt. Ältere Personen besitzen nicht nur überdurchschnittlich häufig einen PKW, sondern sind aufgrund höherer Lebenserwartung und besserer Gesundheit auch in der Lage, länger als früher mit dem PKW mobil zu sein. Außerdem ist der Führerscheinbesitz von Frauen stark angestiegen. Aus diesen Gründen korrigiert bereits die PGT-Studie den auf Basis der Bevölkerungsentwicklung abgeleiteten Rückgang des Verkehrs deutlich nach oben und kommt auf einen leichten Anstieg des Personenverkehrs. Zum anderen werden zusätzliche Verkehre dadurch nötig, dass in Zukunft Angebote der Daseinsvorsorge im Landkreis weiter konzentriert werden oder nur noch in Nachbarlandkreisen oder Oberzentren verfügbar sein werden. Die steigenden Wegelängen führen zu einer häufigeren Nutzung des PKWs. Gleichzeitig muss von einem weiteren Rückbau der öffentlichen Verkehre im Landkreis Holzminden ausgegangen werden.

#### *Bewertungsmodul A: Nutzen-Kosten-Analyse*

In Kapitel 2.3 des Gutachtens und im Detail in der konzeptionellen Verkehrsuntersuchung (PGT 2010) wird eingehend geschildert, dass der Streckenzug B 64/B 240/B 3 von der Kreisstadt Holzminden in die Landeshauptstadt Hannover die Mindestanforderungen bezüglich des Ausbaustands an eine Straße mit überregionaler Verbindungsfunktion in sämtlichen Belangen (Fahrzeit, Zuverlässigkeit, Verkehrssicherheit) nicht erfüllt. Das Ausbauvorhaben ist hingegen bei kompletter Umsetzung dazu geeignet, die Mindestanforderungen zu erreichen. Allein aus diesem Grund ist das Vorhaben dringend förderungswürdig.

Das Einhalten von Mindeststandards sollte aus Sicht der Gutachter bei der Bewertung von Verkehrsprojekten im Rahmen des BVWP 2015 absolute Priorität besitzen. Aufgrund der geplanten Schwerpunktsetzungen durch das BMVI ist allerdings zu befürchten, dass gerade ländliche Räume, die vom demographischen Wandel stark betroffen sind, durch die Wahl der Kriterien benachteiligt werden. Projekte, die dazu geeignet sind, in Regionen mit Entwicklungspotenzialen wesentliche Hemmnisse zu überwinden, hätten a priori keine Chance auf Förderung.

Da im Rahmen des geplanten Ausbauvorhabens vor allem der Ausbau einer bestehenden Strecke auf ein 2+1-Profil erfolgt und einige neue Ortsumgehungen erstellt werden, sind die Investitionskosten vergleichsweise moderat. Der Bau des Ith-Tunnels ist die kostenträchtigste Einzelmaßnahme. Durch sie können aber auch besonders große Verbesserungen in den Bereichen Fahrzeit, Zuverlässigkeit und Verkehrssicherheit erzielt werden. Die positiven Wirkungen des Baus eines Tunnels für die Entwicklung ländlicher Räume wurden von Meijers et al. (2012) für die Niederlande am Beispiel des Westerscheldetunnels gezeigt.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Nach dem Bau des Westerscheldetunnels kam es zu einer deutlich besseren Entwicklung der nördlich der Wachstumsregion Terneuzen gelegenen ländlichen Gebiete. Vor allem die Zentren des ländlichen Raums haben davon profitiert. In

*Bewertungsmodul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung*

Da es sich bei den geplanten Maßnahmen in weiten Teilen um ein Ausbauvorhaben handelt, ist die zusätzliche Flächeninanspruchnahme vergleichsweise gering. Einzig durch den Bau von Ortsumgehungen werden neue Flächen benötigt. Im Gegenzug wird durch den Bau des Ith-Tunnels die Trennwirkung der Straße auf dem Ith-Kamm deutlich verringert. Sie liegen in einem ökologisch besonders wertvollen Raum. Der Ith ist Naturschutzgebiet entsprechend der FFH-Richtlinie und u. a. ein Lebensraum für die Wildkatze. Positive Umweltwirkungen ergeben sich auch aufgrund des Baus von Ortsumgehungen durch eine Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr und durch einen insgesamt gleichmäßigeren Verkehrsfluss.

*Bewertungsmodul C: Raumordnerische Beurteilung*

Erreichbarkeitsdefizite sind in der Region Holzminden-Höxter im bundesweiten Vergleich äußerst stark ausgeprägt. Die Region ist eine der wenigen Räume in Deutschland, auf die alle fünf Erreichbarkeitsdefizite zutreffen, die vom BBSR in der Grundkonzeption für den BVWP 2014 (BMVI 2014) untersucht worden sind. Darüber hinaus beträgt die Fahrzeit in das nächste Oberzentrum aus vielen Teilen des Landkreises Holzminden mehr als 60 Minuten. Damit werden raumordnerische Mindeststandards klar unterschritten. Bei der Bewertung sollte Verkehrsprojekten Vorrang eingeräumt werden, die zur Einhaltung von Mindeststandards bezüglich raumordnerischer Belange und des Ausbaustands führen. Beides trifft auf den Ausbau des Streckenzugs B 64/B 240 von Holzminden nach Hannover zu.

*Bewertungsmodul D: Städtebauliche Beurteilung*

Durch den Bau von Ortsumgehungen im Zuge des Ausbaus des Streckenzugs B 64/B 240 von Holzminden nach Hannover ergeben sich positive städtebauliche Effekte. Innerhalb der Ortskerne kann der Straßenraum umgestaltet werden. Damit wird nicht nur die Verkehrssicherheit innerhalb der Ortskerne, sondern auch die Attraktivität der Ortskerne gesteigert. Plätze können neu gestaltet werden und Orte der Begegnung können geschaffen werden. Durch die erhöhte Attraktivität der Ortskerne und die geringere Verkehrsbelastung ist außerdem eine Reduzierung von Wohnungsleerständen in diesen Bereichen möglich. Gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist es notwendig, die Attraktivität der Region als Wohnstandort zu steigern. Dazu leisten die geplanten Maßnahmen einen wichtigen Beitrag.

Ergänzend zu den vier Bewertungsmodulen ist das Gesamtvorhaben bereits auf einem fortgeschrittenen Planungsstand und verfügt in der Region über einen sehr großen Rückhalt in Gesellschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung. Im Falle einer Finanzierungszusage wäre also mit einem schnellen Baubeginn zu rechnen. Der Landkreis Holzminden und regionale Unternehmen haben bereits aus eigenen Mitteln Planungsschritte finanziert und so ihre Unterstützung für das Projekt dokumentiert. In den im Rahmen des Gutachtens geführten Expertengesprächen und auf dem 3. Verkehrstag im

---

ähnlicher Form könnte die Region Holzminden-Höxter und hier insbesondere die Stadt Holzminden von einer besseren Anbindung an den Ballungsraum Hannover profitieren.

Landkreis Holzminden am 09. Juli 2014 konnten sich die Gutachter selbst davon ein Bild machen, wie groß der Rückhalt für das Projekt in allen Bereichen ist. Die Tatsache, dass sich mit dem B 240-Initiative e.V., Holzminden, ein Verein gegründet hat, der sich seit zehn Jahren für den Ausbau der Strecke einsetzt, unterstreicht dies eindrucksvoll.

## 5.2 KRITERIEN DER NIEDERSÄCHSISCHEN PRIORISIERUNG VON VERKEHRSPROJEKTEN

Das Land Niedersachsen entwickelt zurzeit unter Federführung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr die Kriterien und das Bewertungsschema für eine landesweite Priorisierung von Verkehrsprojekten. Dieser Prozess soll Ende des Jahres 2014 mit einem Kabinettsbeschluss abgeschlossen werden. Auf Basis der Kriterien wird eine vorläufige Landesprioritätenliste erstellt. Zu dieser Liste findet eine Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung bis Mai 2015 statt. Auf dieser Basis wird bis Mitte 2015 die endgültige Landesprioritätenliste erstellt, die dann an das BMVI übermittelt wird.

Bei der Priorisierung des Landes wird dem potenziellen Beitrag der Verkehrsprojekte zur Wirtschafts- und Regionalentwicklung eine besondere Bedeutung beigemessen. Damit weicht das Vorgehen von der bundesweiten Bewertung ab, bei der dieser Aspekt nur indirekt und mit vergleichsweise geringem Gewicht einfließt, z. B. bei der raumordnerischen Bewertung.

Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens wurde gezeigt, dass das Erreichbarkeitsdefizit ein großes Hemmnis für die Regionalentwicklung im Landkreis Holzminden darstellt. Dem Landkreis gelingt es momentan nicht, seine Entwicklungspotenziale in Wert zu setzen. Probleme durch die schlechte Erreichbarkeit ergeben sich vor allem für mittelständische Unternehmen, bei der Fachkräfteversorgung, für die Attraktivität des Wohnstandorts und bei der Planung räumlich konzentrierter Angebote der Daseinsvorsorge. Folgende potenzielle Effekte sind vor allem durch den Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur in Richtung Norden möglich:

- Steigerung der **Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen** durch besseren Marktzugang, bessere Erreichbarkeit der norddeutschen Seehäfen, geringere Kosten und geringeren Zeitaufwand für Transporte, Montagefahrten und Dienstreisen,
- höhere **Attraktivität des Wirtschaftsstandortes** für Neuansiedlungen und Gründungen im Umfeld der bestehenden Schwerpunktbranchen (Duft- und Aromastoffe, Elektroindustrie, Glasverarbeitung) sowie für Erweiterungsinvestitionen der ortsansässigen Unternehmen,
- bessere **Fachkräfteversorgung** durch bessere Perspektiven für die lokalen Bildungseinrichtungen, insbesondere die Berufsschule und den Hochschulstandort,
- höhere **Attraktivität als Wohnstandort** in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg,
- **Entlastung des lokalen Arbeitsmarktes** durch eine Zunahme der Pendlerverflechtungen mit der Region Hannover,

- **Abschwächung des demographischen Wandels** durch eine Verbesserung des Wanderungssaldos der Region,
- bessere Nutzung des **touristischen Potenzials** durch höhere Attraktivität für Tagestouristen,
- besserer **Zugang zu konzentrierten Angeboten der Daseinsvorsorge** für die Bevölkerung des gesamten Kreisgebietes,
- Verbesserung der **kommunalen Haushaltssituation** durch höhere Steuereinnahmen.

Diese Entwicklungen erscheinen unter der gegebenen Situation der Erreichbarkeit der Region nicht realisierbar.

Das Land Niedersachsen betont bei der Aufstellung der Landesprioritätenliste neben dem potenziellen Beitrag der Verkehrsprojekte zur Wirtschafts- und Regionalentwicklung die wichtige Rolle einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung. Dies erscheint gerechtfertigt, da nur bei einem entsprechenden Rückhalt in der Bevölkerung auch mit einer zügigen Umsetzung der Bauprojekte gerechnet werden kann. Für die Ausbauvorhaben entlang des Streckenzugs B 64/B 240 ist diese Voraussetzung, wie bereits im vorangegangenen Kapitel dargelegt, eindeutig gegeben.

### 5.3 BEITRAG ZU DEN REGIONALEN HANDLUNGSSTRATEGIEN DES LANDES NIEDERSACHSEN

Die niedersächsische Landesregierung hat im Koalitionsvertrag eine strategische Neuausrichtung der Landesentwicklungspolitik vereinbart. Das Augenmerk soll stärker als bisher auf die besonderen Herausforderungen in strukturschwachen Regionen und die Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse im ganzen Land gelegt werden. Zur Umsetzung der neuen Strategie wurde die Landesentwicklung regionalisiert und um eine mittlere Ebene ergänzt. Vier Ämter für regionale Landesentwicklung wurden in den Grenzen der ehemaligen Regierungsbezirke eingerichtet und vier Landesbeauftragte wurden benannt.

Momentan werden in den vier Regionen regionale Handlungsstrategien erarbeitet, die sich an den besonderen Potenzialen und Handlungsbedarfen in der jeweiligen Region orientieren. Sie sollen die Grundlage für eine integrierte Regionalpolitik bilden, für die neben dem Einsatz von Mitteln der EU-Strukturfonds auch Mittel aus weiteren Bundes- und Landesprogrammen genutzt werden sollen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Region Südniedersachsen, da sich in diesem Raum viele Entwicklungsprobleme konzentrieren. Der Landkreis Holzminden ist sowohl Teil der Region Leine-Weser als auch des Südniedersachsen-Programms.

Im Landkreis Holzminden stellt die schlechte Erreichbarkeit einen besonderen Handlungsbedarf dar, der sowohl aus den sozio-ökonomischen Daten als auch aus den Gesprächen mit Akteuren in der Region aus den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Verwaltung eindeutig herausgearbeitet werden kann. Eine regionale Handlungsstrategie für den Landkreis sollte dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur daher besondere Aufmerksamkeit schenken.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit ist die wesentliche Voraussetzung dafür, dass andere Maßnahmen in der Region ihre Wirkung entfalten können. Der Ansatz der niedersächsischen Landesregierung, integrierte regionale Handlungsstrategien zu entwickeln, ist in diesem Zusammenhang gut geeignet, um auf die weiteren Handlungsbedarfe in der Region (vgl. Kapitel 3.4) zu reagieren. Diese weiteren Maßnahmen sollten Fachkräftestrategien, Innovationsstrategien, Anpassungsstrategien an den demographischen Wandel und die Sicherung der Daseinsvorsorge umfassen. Das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW) hat die Entwicklungsperspektiven für die Region Leine-Weser und die Region Südniedersachsen in einer Basisanalyse benannt (Schiller et al. 2014).

Der Landkreis Holzminden liegt an der Schnittstelle zwischen der Region Leine-Weser und der Region Südniedersachsen, die durch das Südniedersachsen-Programm eine besondere Förderung erfahren soll. Der Landkreis besitzt seine wichtigsten Verflechtungen allerdings mit dem Kreis Hötter. In Niedersachsen ist er eher nach Norden (Hannover, Hildesheim, Weserbergland) als nach Süden und Osten orientiert. Eine regionale Handlungsstrategie für Südniedersachsen sollte daher genau abwägen, in welchen Bereichen die Förderung einer stärkeren Verflechtung des Landkreises Holzminden in den südniedersächsischen Raum hinein überhaupt positive Wirkungen entfalten kann und in welchen Bereichen eine Stärkung der bestehenden Verflechtungen durch eine verbesserte Erreichbarkeit vielversprechender ist. Auf Basis der Ergebnisse dieses Gutachtens ergibt sich, dass die Landeshauptstadt Hannover und die Stadt Hildesheim, Sitz der Landesbeauftragten für die Region Leine-Weser, auch zukünftig die wichtigeren wirtschaftlichen und politischen Bezugspunkte für den Landkreis Holzminden darstellen werden als beispielsweise die Stadt Göttingen. Besonderer Unterstützung bedarf die bereits auf vielen Ebenen erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Kreis Hötter aufgrund ihres länderübergreifenden Charakters und der daraus entstehenden Kooperationshemmnisse.

## 6 ZUSAMMENFASSUNG UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Region Holzminden-Höxter zählt zu den strukturschwachen Regionen in Westdeutschland. Gleichzeitig verfügt sie aber noch über große Entwicklungspotenziale, die sich momentan aufgrund der schlechten Erreichbarkeit jedoch nicht entfalten können. Die in diesem Gutachten herangezogenen sozio-ökonomischen Daten, theoretischen Erkenntnisse und Expertengespräche vor Ort zeigen, dass sich die Entwicklungsperspektiven der Region Holzminden-Höxter ohne eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zukünftig weiter verschlechtern werden. Ein Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur in Richtung Norden würde einen wichtigen Beitrag dazu leisten, das wichtigste Wachstumshemmnis in der Region zu beseitigen. Ein Ausbau der Schienenanbindung stellt unter den derzeitigen Rahmenbedingungen keine gleichwertige Alternative dar.

Folgende Auswirkungen auf die Regionalentwicklung, die ohne eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten werden, sind hervorzuheben:

- Der Standort besitzt keine Attraktivität für Neuansiedlungen oder Neugründungen.
- Bestehende Unternehmen realisieren Zuwächse nicht mehr in Holzminden, sondern verstärkt an anderen Standorten.
- Der Zugang zu überregionalen Märkten wird insbesondere für KMU durch die schlechte Erreichbarkeit behindert.
- Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen leidet durch kostenintensive und unflexible Lieferungen. Erschwernisse bestehen auch bei Dienstreisen und Kundenkontakten.
- Da vor allem KMU unter der schlechten Verkehrsanbindung leiden, wird die unternehmerische Basis nicht verbreitert. Die Abhängigkeit der Regionalentwicklung von den ansässigen Großunternehmen steigt.
- Unternehmen finden keine Fach- und Führungskräfte mehr. Auch die Unternehmensnachfolge wird zu einem großen Problem.
- Die Nachfrage in den Bildungseinrichtungen (Berufsschule, HAWK) leidet durch die schlechte Erreichbarkeit. Regionale Bildungsangebote werden in der Folge zurückgefahren.
- Junge Menschen wandern in noch größerem Umfang zu Ausbildungszwecken ab. Fachkräfte aus anderen Regionen können durch die schlechte Erreichbarkeit nicht gewonnen werden.
- Tagestouristen entscheiden sich aufgrund der schlechten Erreichbarkeit für andere Ziele.

- Die Region ist durch die schlechte Erreichbarkeit der Oberzentren als Wohnstandort unattraktiv. Immobilienbesitzer müssen hohe Wertverluste hinnehmen.
- Die hohe Verkehrsbelastung erhöht in den Ortskernen die Leerstandsproblematik.
- Die negativen Auswirkungen der Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen führen zu sozialen Problemen durch hohe und sich verfestigende Arbeitslosigkeit.
- Ein angemessener Zugang zu konzentrierten Angeboten der Daseinsvorsorge für alle Einwohner ist nicht mehr möglich.
- Die finanziellen Handlungsspielräume der kommunalen Gebietskörperschaften werden durch ausbleibende Steuereinnahmen weiter eingeschränkt.
- Die subjektive Wahrnehmung der Region hemmt die Wirtschaftsentwicklung zusätzlich.

Die Argumente für einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beschränken sich jedoch nicht nur auf die möglichen sozio-ökonomischen Impulse, die ohne eine Verbesserung der Erreichbarkeit ausbleiben würden, obwohl sie aufgrund der Strukturschwäche dringend erforderlich sind. Eine Aufnahme des Gesamtkonzepts für die B 64/B 240 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans erscheint allein deshalb geboten, weil die bestehende Verkehrsanbindung den Anforderungen an ihre überregionale Verbindungsfunktion in raumordnerischer Hinsicht und bezüglich des Ausbaustands nicht gerecht wird. Der Streckenzug unterschreitet Mindeststandards bezüglich Fahrzeit (Durchschnittsgeschwindigkeit) und Zuverlässigkeit (Überholmöglichkeiten). Die Verkehrssicherheit ist nicht in ausreichendem Maß gewährleistet. Die Erreichbarkeit von Oberzentren liegt für weite Teile des Landkreises Holzminden unter dem raumordnerischen Mindeststandard von 60 Minuten. Auch die städtebauliche Entwicklung ist durch viele enge Ortsdurchfahrten und eine hohe Verkehrsbelastung insbesondere durch den Schwerlastverkehr gehemmt.

Aus Sicht der Gutachter ist es dringend geboten, bei der Aufstellung des BVWP 2015 einen besonderen Stellenwert auf den Beitrag von Verkehrsprojekten zur Erreichung von Mindeststandards bezüglich raumordnerischer Belange und des Ausbaustands sowie zur Überwindung von Entwicklungshemmnissen in Regionen mit besonderen Erreichbarkeitsdefiziten zu legen. Die Kriterien für die Aufstellung des BVWP 2015 sollten so ausgestaltet werden, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Erhalt von Verkehrsinfrastrukturen, dem Ausbau in Ballungsräumen und der Beseitigung von überragenden Erreichbarkeitsdefiziten in ländlichen Regionen mit vorhandenen Entwicklungspotenzialen erhalten bleibt. Diese Forderungen ergeben sich unter anderem aus dem in der Verfassung festgeschriebenen Auftrag zur Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im gesamten Bundesgebiet. Ohne eine deutliche Verbesserung der Verkehrsanbindung bestehen große Zweifel, ob diese Forderung in der Region Holzminden-Höxter zukünftig noch erfüllt werden kann.

Umweltwirkungen können sich durch den Ausbau im Einzelfall durch den Neubau von Ortsumgehungen ergeben. Ortsumgehungen haben jedoch auch positive Umweltwirkungen auf die Bevölkerung in den Ortskernen zur Folge. Durch eine Tunnellösung wird darüber hinaus der ökologisch bedeutsame

Ith-Kamm entlastet. Die Kosten für den Bau der Ortsumgehungen und den gesamthaften Ausbau mit einem 2+1-Profil sind vergleichsweise moderat. Der Ith-Tunnel ist die teuerste Einzelmaßnahme. Er verspricht aber auch einen besonders großen Effekt bezüglich Reisezeit, Zuverlässigkeit und Verkehrssicherheit. Negative Auswirkungen auf die Regionalentwicklung durch die verbesserte Anbindung an das Oberzentrum Hannover (sog. Entzugseffekte) und in der Folge steigenden Wettbewerbsdruck auf lokale Anbieter oder durch die Abtrennung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr sind zwar in Teilbereichen möglich. Beispiele aus der Literatur zeigen aber, dass in der Summe die positiven Wirkungen einer besseren Anbindung an die wachstumsstarken Zentren für Unternehmen, private Haushalte und Gebietskörperschaften überwiegen.

Der Ausbau der Verkehrsanbindung darf nicht isoliert von anderen regionalpolitischen Maßnahmen gesehen werden, sondern stellt die Voraussetzung dafür dar, dass diese Maßnahmen überhaupt erst die erhoffte Wirkung entfalten können. Die Analyse der Regionalentwicklung hat gezeigt, wie stark sich der Entwicklungsrückstand trotz des Potenzials in der Region und der vergleichsweise günstigen Entwicklung der ortsansässigen Großunternehmen in den letzten Jahren vergrößert hat. Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen regionalen Handlungsstrategie sollten daher weitere wichtige Rahmenbedingungen für die Leistungsfähigkeit des Wirtschafts- und Wohnstandortes verbessert werden. Dabei sollten vor allem Innovationsförderung in den bestehenden Spezialisierungen des Landkreises Holzminden und KMU-Förderung zur Verbreiterung der Unternehmensbasis sowie Fachkräftesicherung, Stärkung der Bildungseinrichtungen in der Region und Reorganisation der öffentlichen Daseinsvorsorge in den Mittelpunkt gestellt werden.

Die Umsetzung des Gesamtkonzepts für den Ausbau des Streckenzugs der B 64/B 240 von Holzminden nach Hannover verfügt in der Region über einen sehr großen Rückhalt bei Akteuren aus Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Verwaltung. Planungsschritte wurden durch den Landkreis bereits aus öffentlichen und privaten Mitteln vorfinanziert. Es ist davon auszugehen, dass im Falle der Mittelbereitstellung eine vergleichsweise zügige und reibungslose Umsetzung der Baumaßnahmen möglich ist.

Aufgrund des absehbaren demographischen Wandels und des Zeitaufwands bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten besteht in der Region Holzminden-Höxter unverzüglicher Handlungsbedarf. Ohne einen zeitnahen und schrittweisen Beginn mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur droht eine unwiederbringliche Schwächung der regionalen Wirtschaftsstruktur insbesondere durch ein weiteres Ausdünnen der mittelständischen Unternehmensbasis, die Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit der Großunternehmen, den weiteren Verlust an Attraktivität als Wohnstandort insbesondere für Fachkräfte, eine massive Einschränkung der Chancen für die Menschen in der Region und eine weitere Begrenzung der Handlungsfähigkeit der kommunalen Gebietskörperschaften. Die Aufnahme des Gesamtprojekts in den vordringlichen Bedarf und der zeitnahe Baubeginn von Einzelmaßnahmen kann bereits kurzfristig positive Impulse innerhalb der Region (Aufbruchsstimmung) und nach außen (Imagewinn) setzen. Auch für die Unternehmen vor Ort wäre dies ein wichtiges Signal, dass es sich auch zukünftig lohnt, am Standort zu investieren.

# Literatur

- Barca, F., McCann, P. und Rodríguez-Pose, A. (2012): The Case for Regional Development Intervention: Place-based versus Place-neutral Approaches. *Journal of Regional Science* 52(1): 134-152.
- BBSR (Hrsg.) (2011): Räumliche Wirkungen von Verkehrsprojekten. Ex post Analysen im stadtreionalen Kontext. BBSR-Online-Publikation Nr. 02/2011. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung.
- Berlemann, M., Freese, J., Luik, M.-A. und Wesselhöft, J.-E. (2012): Erstellung einer regionalisierten Strukturdatenprognose (Los 1). Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung 2010 bis 2030. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Hamburg und Dresden: ifo-Institut.
- BMVI (2014): Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Crescenzi, R. und Rodríguez-Pose, A. (2008): Infrastructure endowment and investment as determinants of regional growth in the European Union. *European Investment Bank Economic Papers* 13(2): 62-101.
- Crescenzi, R. und Rodríguez-Pose, A. (2012): Infrastructure and regional growth in the European Union. *Papers in Regional Science* 91(3): 487-513.
- Florax, R. und Plane, D. (2004): Fifty Years of Regional Science. Berlin: Springer.
- Gather, M. und Kosok, P. (2013): Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte. Berichte des Instituts für Verkehr und Raum 13. Fachhochschule Erfurt.
- Infas und DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Institut für angewandte Sozialwissenschaft und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung.
- Intraplan (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs. Forschungsbericht FE-Nr.: 96.0981/2011 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- LNVG (2010): Konzept zum Schienenpersonennahverkehr 2013+. Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH.
- McCann, P. und Ortega-Argilés, R. (2013): Smart Specialization, Regional Growth and Applications to European Union Cohesion Policy. *Regional Studies*. DOI: 10.1080/00343404.2013.799769.
- Meijers, E., Hoekstra, J., Leijten, M., Louw, E. und M. Spaans (2012): Connecting the periphery: distributive effects of new infrastructure. *Journal of Transport Geography* 22: 187-198.
- Moreno, R. und López-Bazo, E. (2003): The impact of infrastructure on regional economic growth: some results on its spillover effect. Universität de Barcelona.
- PGT (2010): Konzeptionelle Verkehrsuntersuchung (KVU) für ein Gesamtkonzept auf der B 240 zwischen Holzminden und Hannover. Gutachten im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). PGT Umwelt und Verkehr GmbH.
- Schiller, D., Carlsson, S., Cordes, A., Reinhold, M. und Schasse, U. (2014): Basisanalyse zur Identifizierung spezifischer Handlungsbedarfe für fünf Regionen in Niedersachsen. Gutachten im Auftrag der Niedersächsischen Staatskanzlei. NIW. Hannover.