DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDOSTHESSEN		**Nr.: 44/2026**
Haupt- und Planungsausschuss	Sitzungstag: **28.09.2026**	**Tagesordnungspunkt:** **2.9**
		Anlagen: 2
Betreff: Kapitel 5.1.5 – Wasserstraßen		
Sachbearbeiter: Herr Sander		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, folgenden

B e s c h l u s s

zu fassen:

„Den mit der Synopse (Anlage 1) vorgelegten Abwägungs- und Änderungsvorschlägen der Oberen Landesplanungsbehörde zur Erwiderung der im Zuge der ersten Beteiligung zum Regionalplanentwurf Nordosthessen eingegangenen Stellungnahmen zum Kapitel 5.1.5 – Wasserstraßen wird zugestimmt.

Den daraus und aus anderen fachlichen und redaktionellen Gründen resultierenden textlichen Änderungen, wie sie im überarbeiteten Textentwurf des Kapitels (Anlage 2) dokumentiert sind, wird zugestimmt.“

Erläuterung:

Im Zuge der ersten Beteiligung wurde von 7 Einwendern in 8 Einzelpunkten Stellung zum Kapitel 5.1.5 genommen, darunter die Stadt Waldeck, die niedersächsische Stadt Hann. Münden, der niedersächsische Landkreis Göttingen, das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser sowie zwei anerkannte Naturschutzverbände und der hessische Bauernverband.

Wie in Anlage 1 dargestellt und begründet, wird aus den vorgebrachten Einwendungen kein Änderungsbedarf für das Kapitel 5.1.5 abgeleitet. Auch darüber hinaus haben sich keine Veränderungen ergeben und eine Beibehaltung der Festlegungen in der bisherigen Form ist vorgesehen (siehe Anlage 2).

Anlage 1

Stellungnahmen zu Kapitel 5.1.5 Wasserstraßen

StN-ID	Plansatz	Inhalt	Abwägungs-vorschlag	Begründung	Änderungs-vorschlag
1012782_001	5.1.5 G-1	Gegen die Aufstellung des Regionalplans Nordosthessen bestehen seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) keine grundsätzlichen Bedenken, sofern Nachfolgendes in Punkt 5.1.5 Wasserstraßen aufgenommen bzw. berücksichtigt wird: (1) Die den Betrieb und die ordnungsgemäße verkehrliche und wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße einschließlich Zubehör sowie das Befahren der Bundeswasserstraße mit Wasserfahzeugen gemäß bundesrechtlicher Vorschriften (hier: Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO)) einschränken oder gefährdenden Maßnahmen, können nicht geduldet werden. (2) Zu beachten ist, dass von Bundeswasserstraßen durch Betrieb und Schifffahrt erhebliche Emissionen, wie Lärm, Erschütterungen und Geruchsbelästigungen ausgehen können. Dies ist insbesondere bei der Ausweisung und verstärkten Nutzung von Flächen zu Wohnzwecken oder touristischen Zwecken zu berücksichtigen. (3) Im Hinblick auf Unterhaltung, Sanierung oder sonstige Tätigkeiten an der Bundeswasserstraße ist auch künftig sicherzustellen, dass die hoheitliche Aufgabenwahrnehmung der WSV jedezeit uneingeschränkt durch Bedienstete der WSV und	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Zu (1): Aus der im Grundsatz festgelegten Erhaltung der Funktion der Oberweser als Bundeswasserstraße ergibt sich bereits, dass Maßnahmen welche diese Funktion einschränken können nicht zugelassen werden sollen. Entsprechende fachrechtliche Bestimmungen bleiben hiervon unberührt. Auf eine Übernahme der vorgeschlagenen Formulierung wird daher verzichtet. Zu (2): Dem Hinweis ist grundsätzlich zuzustimmen, jedoch wird der nordhessische Abschnitt der Oberweser zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen gegenwärtig nicht bzw. kaum in nennenswertem Umfang von Motorschiffen genutzt, sodass auch bei einer möglichen Nutzungsintensivierung nicht mit einer Problematik hinsichtlich damit verbundener Immissionen zu rechnen ist. Neuausweisungen von Siedlungsgebieten werden aufgrund der Belange des Hochwasserschutzes i. d. R. ohnehin nicht direkt am Fluss vorgenommen, sodass andere Emissionsquellen, wie z. B. die parallel verlaufenden Straßen im Wesertal, mögliche Emissionen der Schiffahrt schnell deutlich überlagern. Von der Aufnahme diesbezüglicher Hinweise oder Festlegungen wird daher abgesehen. Zu (3): Festlegungen oder Hinweise zur Tätigkeit der Bediensteten des WSV oder deren Beauftragter an	

		deren Beauftragten möglich bleibt.		den Bundeswasserstraßen entsprechen nicht dem Planungsmaßstab oder der Regelungstiefe des Regionalplans, daher wird von einer Aufnahme eines solchen Hinweises abgesehen.	
1013090_005	5.1.5 G-1	Wir sehen einen weiteren Ausbau der Oberweser durch zusätzliche Stauhaltungen zur Sicherstellung der ganzjährigen Schiffbarkeit sehr kritisch. Die Argumentation, dass diese Stauhaltungen zur Gewinnung von Strom durch Wasserkraft dienen könnten, stehen in direktem Widerspruch zur Nationalen Wasserstrategie des Bundes vom März 2023: *„Im Rahmen der Umsetzung der WRRL wird die Energiegewinnung aus Wasserkraft an 33 Prozent der Fließgewässer und 45.000 Kilometer Fließstrecke von den Bundesländern als signifikante Belastung eingestuft. Je geringer der Stromertrag einer Wasserkraftanlage ist, desto ungünstiger stellt sich das Verhältnis zwischen den Kosten der erforderlichen gewässerökologischen Entwicklungsmaßnahmen (insbesondere §§ 33 bis 35 WHG) und dem Ertrag der Anlage dar…..Bei Neuzulassung, Änderung oder Anpassung der Zulassung von Wasserinfrastrukturen oder deren Nutzungen – wie zum Beispiel die Wasserkraft – müssen das geltende Wasserrecht und gegebenenfalls weitere einschlägige Rechtsbereiche, wie etwa das Fischereirecht, daher konsequenter angewendet und die nötigen Maßnahmen zur Minderung der ökologischen Auswirkungen von Wasserkraftanlagen nach §§ 33–35 WHG getroffen werden“.* *(Seite 48, abgerufen am 9. Dezember 2024, https://www.bmuv.de/fileadmin/Da*	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Der Grundsatz lässt Notwendigkeit, Art und Umfang eines möglichen Ausbaus grundsätzlich offen. Er spricht ausdrücklich von einem bedarfsgerechten Ausbau, da die notwendigen Eingriffe in die Umwelt sowie die erforderlichen Investitionsbedarfe dem erzielbaren Nutzen in einem sinnvollen Verhältnis gegenüberstehen müssen. In der Begründung werden anschließend Impulse für einen möglichen Ausbaupfad gegeben, jedoch sind die genannten Maßnahmen nicht verbindlich oder alternativlos. Der Aussage des zitierten Abschnitts aus der Nationalen Wasserstrategie des Bundes ist zuzustimmen. Grundsätzlich stehen Energiegewinnungsanlagen an Fließgewässern in einem vergleichsweise ungünstigen Verhältnis des hierfür notwendigen Eingriffs in das Gewässerökosystem zum damit erzielbaren Energieertrag. Der Grundsatz zielt hinsichtlich eines Ausbaus der Oberweser jedoch nicht auf den Zweck der Energiegewinnung ab, sondern auf deren verkehrliche Nutzung. Bei der möglichen Einführung einer Stauhaltung zur Verbesserung der Schiffbarkeit wären Maßnahmen zur Energiegewinnung ohne eine wesentliche Vergrößerung des Eingriffs bzw. einer zusätzlichen Verschlechterung der Situation für das Gewässer erzielbar und damit quasi ein Nebeneffekt. Energie aus Wasserkraft ist im Gegensatz zu den anderen verbreiteten erneuerbaren Energieformen (insb. Solar- und Windenergie) zudem Grundlastfähig. Aus diesen Gründen wird die	

		ten_BMU/Download_PDF/Binnengewaesser/BMUV_Wasserstrategie_bf.pdf) Die weitere Begründung, dass durch Stauhaltung an der Oberweser der Grundwasserspiegel gesichert werden könne, ist für uns nicht nachvollziehbar. Ein naturnaher Landschaftswasserhaushalt durch Gewässerrenaturierung, Wiederanbindung der Auen als natürliche Überschwemmungsflächen und Entsiegelung verbessert nicht nur die Grundwasserneubildung sondern ist immens wichtig für den natürlichen Klimaschutz und ein wichtiges Ziel der Nationalen Wasserstrategie.		Energiegewinnung in der Begründung ergänzend zu den verkehrlichen Aspekten genannt. Den Aussagen zur positiven Wirkung von Renaturierungsmaßnahmen an Gewässern ist zuzustimmen. Bei dem in der Begründung genannten Aspekt einer möglichen Grundwasserstabilisierung handelt es sich jedoch ebenfalls nicht um ein primäres Ziel möglicher Ausbaumaßnahmen an der Oberweser, sondern um einen positiven Nebeneffekt der Einführung einer Stauhaltung mit dem Zweck der Sicherstellung einer ganzjährigen Schiffbarkeit. Dass durch Stauhaltungen die Grundwasserspiegel lokal stabilisiert bzw. angehoben werden können ist bekannt.	
1013112_006	5.1.5 G-1	Die Oberweser sollte keinesfalls als Bundeswasserstraße eingestuft bleiben. Auch sollte sie keinesfalls wie vorgeschlagen ausgebaut werden. Solch ein Vorhaben, ein Fliessgewässer durch diverse zusätzliche Staustufen faktisch in eine Seenkette umzuwandeln, ist in keinster Weise mit den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie vereinbar und wohl auch nicht genehmigungsfähig. Zumal die wirtschaftliche Bedeutung und die tatsächlichen Transportmengen marginal sind. Dem gegenüber stehen schwere Schäden für den viel bedeutenderen Tourismus an Eder- und Diemelsee sowie bei stärkerem Wasserablass immer wieder billigend in Kauf genommenes und verursachtes Massensterben von Großmuscheln im Diemelsee.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Einstufung der Oberweser als Bundeswasserstraße trifft nicht der Regionalplan Nordosthessen. Sie wird durch den Bund vorgenommen, der auch ihr Eigentümer ist. Ein Ausbau der Oberweser kann grundsätzlich dazu beitragen, die Transportmengen und damit die wirtschaftliche Bedeutung dieser Binnenwasserstraße in Zukunft wieder zu steigern. Der Grundsatz spricht jedoch ausdrücklich von einem bedarfsgerechten Ausbau, da die notwendigen Eingriffe in die Umwelt sowie die erforderlichen Investitionsbedarfe dem erzielbaren Nutzen in einem sinnvollen Verhältnis gegenüberstehen müssen. Der Grundsatz lässt daher Art und Umfang eines Ausbaus offen. In der Begründung werden Impulse für einen möglichen Ausbaupfad gegeben, welche jedoch nicht verbindlich oder alternativlos sind. Bestimmte Ausbaumaßnahmen an der Oberweser, wie bspw.	

				auch die genannte Stauhaltung, können jedoch dazu beitragen, die notwendige Wasserabgabe aus der Eder- und Diemeltalsperre zu verringern. Insofern kann dieser sich dort auch positiv auf die genannten Aspekte (Tourismus und Naturschutz) auswirken.	
1013171_007	5.1.5 G-1	Die im Entwurf des Regionalplanes getroffenen Festlegungen hinsichtlich des Edersees werden nicht akzeptiert, da sie den fundamentalen Interessen der Edersee-Region als Tourismusort widersprechen. Die touristischen Belange der Edersee-Region müssen berücksichtigt werden. Als Grundsatz muss festgelegt werden, dass ganzjährig nicht mehr Wasser aus dem Edersee zur Sicherstellung des Wasserstandes der Weser abgelassen werden kann, als gleichzeitig dem See zuläuft.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Bewirtschaftung der Edertalsperre ist kein Regelungsinhalt des Regionalplans, sondern unterliegt gesonderten wasserrechtlichen Festlegungen bzw. Verträgen. Aufgrund der Notwendigkeit der Niedrigwasseraufhöhung an der Oberweser durch die Eder- und Diemeltalsperre zum Erhalt ihrer Funktion als Bundeswasserstraße wird diese Voraussetzung in 5.1.5 G-1 entsprechend benannt. Dies steht im Einklang mit den fachrechtlichen Festlegungen zur Bewirtschaftung der Edertalsperre und der Funktion der Oberweser als Bundeswasserstraße. Davon abweichende Regelungen können insbesondere bei den raumordnerischen Festlegungen zu Wasserstraßen nicht getroffen werden.	
1013441_005	5.1.5 G-1	Die Funktion der Oberweser als leistungsfähige klassifizierte Binnenwasserstraße des Bundes zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen wird begrüßt, ebenso wie die Absicht, die Schifffahrt auf der Weser durch eine Niedrigwasseraufhöhung durch Zuschusswasser aus der Eder- und der Diemeltalsperre zu gewährleisten. Der Landkreis Göttingen hat beide Sachverhalte in seinem 1. Entwurf des RROP 2020 als Ziel der Raumordnung konkretisiert, um die Sicherung der verkehrlichen Funktionen im Bereich der Oberweser festzuschreiben. Ziel ist es auch, den Schiffsbetrieb auf der Oberweser möglichst in die Kategorie C	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die zustimmende Haltung und die vorgesehenen Maßnahmen des Landkreises Göttingen bzw. des Landes Niedersachsen zur Aufrechterhaltung und Förderung der Funktion der Oberweser als Bundeswasserstraße werden zur Kenntnis genommen. Eine Hochstufung von Grundsatz 1 zu einem Ziel der Raumordnung wird nicht für erforderlich erachtet. Die Sicherung der Funktion der Bundeswasserstraßen erfolgt durch die fachrechtlichen Regelungen des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG). Eine ergänzende oder darüberhinausgehende Sicherung im Rahmen eines Ziels der Raumordnung erscheint	

		heraufzustufen, damit Investitionssicherheit für Unternehmen und das Befahren mit Güterschiffen möglich wird. Landesrechtlich ist die Oberweser darüber hinaus auch als bedeutsame Binnenschifffahrtsstraße für die Entwicklung des Landes als Vorranggebiet Schifffahrt zu sichern und bei Bedarf umweltverträglich auszubauen. Der Landkreis Göttingen hat diesen Abschnitt der Weser nach den Vorgaben des Landes in sein Regionales Raumordnungsprogramm als Vorranggebiet Schifffahrt aufgenommen. Vor diesem Hintergrund ist auch zu berücksichtigen, dass der Landkreis Göttingen in seinem 1. RROP-Entwurf 2020 als Ziel formuliert hat, dass in Hann. Münden die ehemalige Hafenanlage im Bereich der Weserumschlagstelle als Binnenhafen zu entwickeln ist. Die Weser hat in den letzten Jahren an Bedeutung für die Güterschifffahrt gewonnen. Es werden vermehrt „Schwertransporte“ mit geeigneten „Spezialschiffen“ bis zur ehemaligen Hafenanlage im Bereich der Weserumschlagstelle in Hann. Münden durchgeführt. Außerdem soll die Infrastruktur der Umschlagstelle als Binnenhafen mit ortsfesten Einrichtungen weiter ertüchtigt werden. Der Landkreis Göttingen regt eine Hochstufung der Oberweser in ihrer Funktion von einem Grundsatz zu einem Ziel der Raumordnung an, um hierdurch eine Vereinheitlichung und langfristige Sicherung zu gewährleisten.		daher nicht sachgerecht. Es gibt auf hessischer Seite auch kein Pendant zum niedersächsischen "Vorranggebiet Schiffahrt".	
1013454_014	5.1.5 G-1	Wir schlagen eine Änderung dahingebend vor, dass die Wasserstraßen im Regierungsbezirk für den Gütertransport ertüchtigt werden. Durch eine Wiedernutzung der Wasserstraßen könnten die Fernstraßen entlastet werden, was im Ergebnis dazu	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Mit der in 5.1.5 G-1 getroffenen Festlegung zur Erhaltung der Oberweser als Bundeswasserstraße der Klasse IV wird genau dieses Ziel verfolgt. Eine Nutzung im Güterverkehr ist bereits heute möglich und eine Ertüchtigung zu diesem Zweck nicht	

		führen würde, dass ein geringerer Bedarf am Ausbau von Fernstraßen besteht. Dies wiederum würde zu weniger Flächenverlust durch Infrastruktur führen.		grundsätzlich erforderlich. Auch ein weiterer bedarfsgerechter Ausbau ist in der Festlegung bereits eingeschlossen. Eine Ergänzung des Grundsatzes ist somit nicht erforderlich.	
1013147_002	5.1.5 G-2	Die bestehende Fährverbindung Veckerhagen - Hemeln ist ein wichtiger Faktor für die länderübergreifende Zusammenarbeit, die Heraushebung des Beispiels im Textteil wird ausdrücklich begrüßt. Langfristig sollte jedoch das Ziel eines Brückenbaus angestrebt werden, um die Verbindung wetter- und jahreszeitenunabhängig zwischen den beiden Regionen zu verbessern. Eine Brücke würde gegenüber der Fähre zahlreiche Vorteile bieten, wie beispielsweise eine höhere Kapazität, eine schnellere Überquerung und eine verbesserte Verkehrssicherheit. Darüber hinaus würde eine Brücke auch die regionale Wirtschaft weiter stärken, indem sie die Verbindung zwischen den beiden Ländern für Pendler, Touristen und Güterverkehr verbessert.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Der neu gebildete Grundsatz 2 wurde gegenüber der Grundsatzformulierung im RPN 2009 explizit so ergänzt, dass die Festlegung des Erhalts der Weserfähre Veckerhagen - Hemeln dem Neubau einer Brücke nicht entgegensteht. Dies ist der ausdrückliche Wunsch des Plangebers. Da für eine Brücke derzeit jedoch von keiner Seite eine Planungsabsicht besteht und sich auf Basis des vorliegenden Verkehrsbedarfs auch keine Notwendigkeit für ein Brückenbauwerk aufdrängt, wäre die Aufnahme eines Brückenneubaus als Grundsatz nicht sachgerecht. Der Anregung wird daher nicht gefolgt. Die zustimmende Haltung der Stadt Hann. Münden gegenüber einem Brückenneubau wird jedoch zur Kenntnis genommen.	
1013441_008	5.1.5 G-2	Der Landkreis Göttingen befürwortet, dass die Erhaltung der bestehenden Fährverbindungen für touristische Zwecke und als Verbindung, so auch der Fähre zwischen Hemeln und Veckerhagen, im Regionalplan eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Diese fast ganzjährig betriebene brückenlose, länderübergreifende Rad- und Straßenverkehrsverbindung spielt sowohl für den Wandertourismus als auch für den Alltagsverkehr für Pendler eine wichtige Rolle und ist die einzige Verbindung auf einer Strecke von rund 23 Kilometern zwischen Hessen und Niedersachsen über die Weser. Eine anderweitige Erfüllung ihrer	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Der neu gebildete Grundsatz 2 wurde gegenüber der Grundsatzformulierung im RPN 2009 explizit so ergänzt, dass die Festlegung des Erhalts der Weserfähre Veckerhagen - Hemeln dem Neubau einer Brücke nicht entgegensteht. Dies ist der ausdrückliche Wunsch des Plangebers. Der Neubau einer Brücke wird mit dieser Festlegung jedoch nicht unterstellt oder gefordert. Hierfür besteht derzeit von keiner Seite eine Planungsabsicht und auf Basis des vorliegenden Verkehrsbedarfs drängt sich gegenwärtig auch keine Notwendigkeit hierfür auf. Die ablehnende Haltung des Landkreises Göttingen zu einem Brückenneubau wird jedoch zur Kenntnis	

		Funktion wird seitens des Landkreises Göttingen nicht befürwortet, da andernfalls die Einzigartigkeit der einzigen Autofähre im Landkreis entfallen würde. Sie wurde im 1. RROP-Entwurf 2020 des Landkreises Göttingen als Vorranggebiet (VR) festgelegt. **Um die bestehende länderübergreifende Fährverbindung langfristig einheitlich zu sichern, empfiehlt der Landkreis Göttingen eine Hochstufung in ihrer Funktion von einem Grundsatz zu einem Ziel der Raumordnung.**		genommen. Für eine Aufwertung des Grundsatzes zu einem Ziel der Raumordnung wird seitens des Plangebers kein Erfordernis gesehen.	

Anlage 2

5.1.5 Wasserstraßen

5.1.5 Grundsatz 1

Die Oberweser soll im Einklang mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie und dem hessischen Bewirtschaftungsplan und Maßnahmenprogramm als Binnenwasserstraße des Bundes der Klasse IV erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Bis dahin bleibt auch weiterhin die Niedrigwasseraufhöhung durch die Eder- und Diemeltalsperre erforderlich.

Die als nicht klassifizierte Binnenwasserstraßen ausgewiesenen Abschnitte von Werra und Fulda sollen im Einklang mit gewässerökologischen Belangen entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie in einem Zustand erhalten werden, der eine touristische Nutzung durch freizeitbezogenen Bootsverkehr erlaubt.

Begründung:

Die hessischen Teile der Oberweser sind in der Planungsregion die einzigen Abschnitte, die als klassifizierte Bundeswasserstraße gelten. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern wie Straße und Schiene weist die Binnenschifffahrt noch erhebliche freie Kapazitäten auf. Als ein vergleichsweise umweltfreundlicher Verkehrsträger sollte sie daher im Rahmen der Verkehrswende genutzt werden, um die Umweltverträglichkeit von Gütertransporten zu erhöhen. Binnenschiffe können vor allem im Bereich des Massen-, des Stückgut- und des Containerverkehrs Transportaufgaben übernehmen. Aus diesem Grund soll die Funktion der Oberweser als leistungsfähige Wasserstraße erhalten und ausgebaut werden, um künftig für Gütertransporte besser nutzbar zu sein. Dabei sind die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie und die Maßnahmenvorschläge im jeweils geltenden Hessischen Bewirtschaftungsplan und Maßnahmenprogramm zu beachten.

Um die Schiffbarkeit der Oberweser zu gewährleisten, ist in niederschlagsarmen Zeiten eine Niedrigwasseraufhöhung durch die Eder- und Diemeltalsperre erforderlich. Dennoch ist die Wasserstraße für die dort zugelassenen Gütermotorschiffe aufgrund einer zu geringen Fahrwassertiefe nicht ständig befahrbar. Zur Sicherstellung einer ganzjährigen Schiffbarkeit ist daher der Ausbau der Oberweser durch Stauhaltungen erforderlich. Diese können gleichzeitig zur Gewinnung elektrischer Energie durch Wasserkraft dienen, stabilisieren die Grundwasserpegel und ermöglichen wasserstandsunabhängige Flussquerungen für alle Verkehrsarten. Der Einbau von Fischtreppensystemen sichert den Auf- und Abstieg von Wanderfischen. Die zur Wasserstandserhöhung erforderliche Wasserabgabe durch die Talsperren der Eder und Diemel würde sich reduzieren und wäre ggf. sogar entbehrlich.

Die übrigen Gewässer der Planungsregion – auch über die oben benannten Abschnitte von Werra und Fulda hinaus – dienen in erster Linie der sportlichen und touristischen Nutzung. Dieser Freizeitverkehr soll unter Beachtung der Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie weiterhin ermöglicht werden bzw. erhalten bleiben. Entsprechende in diesem Rahmen erforderliche Maßnahmen, zum Beispiel zur Unterhaltung und Sanierung der Wehre und Schleusen, bleiben zulässig.

5.1.5 Grundsatz 2

Die bestehenden Fährverbindungen, sowohl für den Straßenverkehr als auch zu touristischen Zwecken, sollen erhalten werden, sofern ihre Funktion nicht anderweitig erfüllt wird.

Begründung:

Die Auto- und Personenfähre Veckerhagen – Hemeln stellt eine regional bedeutsame, länderübergreifende Straßenverbindung her, deren Funktion langfristig erhalten bleiben soll. Dafür erforderliche Maßnahmen sind zu gewährleisten und umzusetzen. Daneben kommt der genannten Fähre wie auch weiteren kleinen Personen- und Fahrradfähren, insbesondere an der Oberweser, eine hohe touristische Bedeutung zu, die es aufrechtzuerhalten und zu unterstützen gilt.