

**Landkreis Nienburg/Weser**

**Vorstudie zu einem integrierten  
Mobilitätskonzept für den  
Landkreis Nienburg/Weser**

**Endbericht**



## **Landkreis Nienburg/Weser**

# **Vorstudie zu einem integrierten Mobilitätskonzept für den Landkreis Nienburg/Weser**

### **Endbericht**

#### **Auftraggeber:**

#### **Landkreis Nienburg/Weser**

54 Regionalentwicklung  
31582 Nienburg

#### **Auftragnehmer:**

#### **Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult**

Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349-65

Fax: 0561 – 988 349-68

E-Mail: [info@mathias-schmechtig.de](mailto:info@mathias-schmechtig.de)

[www.mathias-schmechtig.de](http://www.mathias-schmechtig.de)

Kassel, Mai 2022



## **Inhalt:**

1	Mobilität zukunftssicher ausrichten .....	1
2	Vorgehen / Methodik.....	2
3	Analyse der Ausgangssituation .....	3
3.1	Verkehrswende und Klimaschutz .....	3
3.2	Raumstrukturanalyse, Bevölkerung und zukünftige Entwicklungen.....	4
3.3	Analyse des bestehenden Mobilitätsangebots .....	7
3.3.1	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	7
3.3.2	Pkw-Verkehr .....	11
3.3.3	Radverkehr .....	12
3.3.4	Verkehrsmittelübergreifende Analysen.....	15
3.4	Ergebnisse aus der Befragung aller Kommunen im Landkreis .....	16
3.5	Ergebnisse aus dem Experten-Workshop mit dem Landkreis Nienburg/Weser.	22
4	Handlungsbedarfe und Maßnahmenkonzeption .....	24
4.1	Identifizierte Stärken, Schwächen und Handlungsbedarf.....	24
4.2	Entwicklung von Leitsätzen .....	27
5	Ausblick: Wie geht es weiter?.....	28
5.1	Vorschlag: nächste Schritte und Perspektiven .....	28
5.2	Gutachterliche Einschätzung: Landkreis und Kommunen sind auf einem guten Weg.....	30
6	Anhang .....	31
6.1	Steckbriefe mit Vorschlägen des Gutachterbüros zu konkreten Maßnahmen und Best-Practice-Beispielen .....	31
6.2	Zeitplan eines integrierten Mobilitätskonzeptes.....	38

## Abbildungen

1	Übersicht der Datenauswertung, Themen und Ableitung des Handlungsbedarfs .....	2
2	Lage im Raum, Schulstandorte und Gewerbegebiete .....	4
3	starke ÖPNV-Achsen .....	8
4	Stark frequentierte Haltestellen gemäß Fahrgastzählung (2019) von insgesamt 12 lokalen, acht regionalen Buslinien und vier Linien des Stadtverkehrs Nienburg für die Verkehrstage Montag bis Freitag .....	10
5	Ergebnisse der Fahrgastbefragung .....	11
6	Radverkehrsnetz und E-Ladeinfrastruktur (Alltag & touristisch) .....	13
7	Darstellung der stärksten Wegebeziehungen im Landkreis .....	16
8	Wegezwecke im Landkreis Nienburg/Weser .....	18
9	Handlungsfelder und Handlungsbedarf gemäß Befragung der Kommunen .....	19
10	Handlungsbedarf nach Handlungsfeldern gemäß Befragung der Kommunen ..	20
11	Weitere prüfungswerte Ziele und Maßnahmen laut Befragung der Kommunen .	21
12	Handlungsfelder .....	23
13	Leitsätze .....	27
14	Möglicher Zeitplan eines auszuschreibenden Mobilitätskonzepts .....	38

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Menschen zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt, so dass alle Personengruppen gleichermaßen einzuschließen sind. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in Ausnahmefällen auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet. Dies betrifft vor allem zusammengesetzte Wörter wie Pendlerverflechtungen oder Schülerbeförderung.

### Hinweis zu den Quellenangaben:

Im Dokument wird bei sich wiederholenden Quellenangaben „ebenda“ genutzt. Das Adverb ebenda hat die Bedeutung „genau, gerade dort“. Es wird insbesondere in wissenschaftlichen Arbeiten bei Nachweisen von Zitaten in der Quellen- oder Literaturangabe verwendet, wenn auf dieselbe, direkt zuvor bereits angegebene Veröffentlichung mehrmals verwiesen wird.

## 1 Mobilität zukunftssicher ausrichten

Mobilität ist vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung ein wesentliches Grundbedürfnis der Menschen. Über die Art und Weise der Mobilität entscheidet oft die Lage der Kommunen, in denen Menschen sich fortbewegen. Je größer die Entfernung zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren sind, desto individueller ist das Mobilitätsverhalten der dort lebenden Bevölkerung. Aber auch individuelle Faktoren wie Einkommen, Arbeitssituation und Alter beeinflussen sowohl Mobilitätsbedürfnis als auch die Möglichkeiten, mobil zu sein. Darüber hinaus prägen Megatrends die Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklung.

Die Antwort darauf sind zum einen gut aufeinander abgestimmte und auf die jeweilige Situation angepasste Mobilitätsangebote, die sowohl auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger:innen eingehen als auch die aktuellen Rahmenbedingungen miteinbeziehen. Zum anderen ist ein kundenfreundlicher Zugang für jede Bevölkerungsschicht sowie Altersgruppe zu diesen Angeboten ein essenzieller Bestandteil einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie. Gut eingesetzte Digitalisierungsstrategien bieten die Möglichkeit Angebote zu vernetzen, diese sichtbar zu machen und somit die Nutzbarkeit zu erleichtern. Hierzu gehört vor allem der Ausbau von Schnittstellen, die durch infrastrukturelle Maßnahmen die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ermöglicht, wie beispielsweise den Wechsel zwischen Fahrrad und ÖPNV.

Die Entwicklung einer ganzheitlichen Strategie, die alle Verkehrsmittel und alle Zielgruppen berücksichtigt, bildet also die Grundlage für ein modernes, regionales und nachhaltiges Mobilitätssystem.

Mit der Vorstudie zu einem integrierten Mobilitätskonzept für den Landkreis Nienburg/Weser sollen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger:innen identifiziert, maßgebende Rahmenbedingungen aufgezeigt sowie analysiert werden und daraus resultierend Themen definiert werden, die im weiteren Verlauf in konkrete Konzepte und Maßnahmen münden. Dabei sollen vorhandene Strukturen weiter gestärkt, miteinander vernetzt und sukzessive ausgebaut werden. Besonders vor dem Hintergrund umzusetzender Klimaschutzziele stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- Die Abhängigkeit der Menschen in Klein- und Kleinstsiedlungen vom eigenen Pkw zu durchbrechen, indem attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen werden, um dessen Anteil am Modal Split zu verringern.
- In den dünnbesiedelten ländlichen Räumen Mobilitätschancen für alle Menschen zu schaffen und die Erreichbarkeit der zentralen Orte und Einrichtungen für die Menschen aus allen Teilen des Kreisgebietes zu sichern und weiterzuentwickeln.
- Zukunftssichere Mobilitätsstrukturen für den ländlichen Raum zu schaffen und dabei ein effizientes und ressourcenschonendes Ineinandergreifen der zur Verfügung stehenden möglichen Mobilitätsformen zu organisieren.
- Mobilität klimafreundlich gestalten, um einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten.

## 2 Vorgehen / Methodik

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult ist vom Landkreis Nienburg/Weser beauftragt worden, auf Basis einer Analyse wesentliche mobilitätsrelevante Entwicklungspotentiale zu identifizieren und daraus folgend Handlungsfelder, Leitsätze und Leitziele zu entwickeln, die eine zukunftsfähige Entwicklung der Mobilität für die Menschen im Landkreis Nienburg/Weser ermöglichen.

Die Vorgehensweise zur Umsetzung des Auftrags beinhaltet eine detaillierte Analyse der räumlichen Lage sowie die Auswertung vorhandener Daten, die Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis geben. Die Untersuchung des Status quo erfolgt sowohl nach Mobilitätsanlässen, als auch nach Wegebeziehungen im gesamten Landkreis sowie der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus fließt die Erfahrung des Planungsbüros aus Projekten in vergleichbaren Regionen sowohl mit in die Analyse als auch in die später zu entwickelnden Handlungsempfehlungen mit ein.

Äußere Einflussfaktoren, wie der demografische Wandel, die wirtschaftliche Entwicklung sowie gesellschaftliche Trends, Digitalisierung und technischer Fortschritt fließen flankierend in die Handlungsempfehlungen ein, da diese wesentliche Einflussfaktoren auf zukünftige Mobilitätsmodelle der Bevölkerung darstellen.

Um einen Rundumblick über die Rahmenbedingungen zu erhalten und wiedergeben zu können, sind zusätzliche Einschätzungen der jeweiligen Kommunen für die Analyse der einzelnen Komponenten substanziell. Es sind daher die Experten und Expertinnen vor Ort in den Prozess einzubinden. Dies wurde durch eine Online-Befragung mit allen Kommunen im Landkreis sowie einem Workshop mit dem Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger umgesetzt. Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick, über die genutzten Daten der Analyse mit den wesentlichen Themen, aus denen der Handlungsbedarf entsprechend definiert wurde.

Abbildung 1: Übersicht der Datenauswertung, Themen und Ableitung des Handlungsbedarfs



Aufbauend auf dem sich ergebenden Handlungsbedarf wurden sechs Handlungsfelder definiert. Um die Zielrichtung konkretisieren und in eine Phase der Umsetzung kommen zu können, wurden daraufhin insgesamt neun Leitsätze entwickelt. Diese dienen im Rahmen der Maßnahmenkonzeption bzw. für ein späteres Mobilitätskonzept als richtungsweisende Kernthemen.

### 3 Analyse der Ausgangssituation

Die Analyse zur Vorstudie eines integrierten Mobilitätskonzeptes stützt sich auf vorhandene Daten aus dem aktuellen Nahverkehrsplan, der Verkehrserhebung 2019 im ÖPNV des Landkreises Nienburg/Weser, statistischen Daten des Landesamtes Niedersachsen, Teralytics-Daten (d. h. Wegebeziehungen auf Grundlage von Mobilfunkdaten) sowie verschiedenen Konzepten aus dem Landkreis Nienburg/Weser. Aufgrund der detaillierten Analyse, die beispielsweise bereits im aktuellen Nahverkehrsplan dokumentiert ist, werden hier ausschließlich die für diese Vorstudie relevanten Daten verschriftlicht. Weitere Details sind insbesondere dem Nahverkehrsplan 2019-2023 zu entnehmen.

#### 3.1 Verkehrswende und Klimaschutz

Seit ca. 30 Jahren steigt der Anteil der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Deutschland. Im Jahr 2019 ist der Anteil der Treibhausgasemissionen, der vom Verkehr verursacht wird, um 7 % auf 20 % gestiegen.

Laut des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) müssen die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor um 48 % bis 2030 reduziert werden, das entspricht einem maximalen Emissionswert von 85 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Darüber hinaus soll Deutschland bis 2045 die Klimaneutralität erreichen, auch im Verkehrssektor. Zur Erreichung der Klimaschutzziele wurde eine Strategie für eine nachhaltige Mobilität entwickelt.

Die Strategie für eine nachhaltige Mobilität sieht für die Maßnahmenentwicklung acht Bausteine vor, einer davon ist der Baustein 7 „Umweltverbund“. Dort schlägt das Umweltbundesamt (UBA) folgende Maßnahmen vor:

- Mehr Geld für den ÖPNV: Erhöhung der Regionalisierungsmittel und mehr Geld für das GVFG für eine adäquate ÖPNV-Angebotserweiterung und Qualitätssteigerung.
- Digitalisierung als Chance im Bereich Bedarfsverkehr und dem ganzheitlichen Ansatz „MaaS“ (Mobility as a Service).
- Stärkere Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Verankerung in der Verkehrsplanung von Beginn an.

Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass der Baustein "Stärkung des Umweltverbunds" zu einer Treibhausgaseminderung von 2 bis 3 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2030 führt.<sup>1</sup>

Für die Landkreisebene bietet die Fortschreibung und Aktualisierung der Energie- und THG-Bilanz des Landkreises Nienburg/Weser<sup>2</sup> aus dem Jahr 2019 aktuelle Zahlen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen. Bei der Bilanz 2019 liegt der Anteil des Mobilitätssektors gleichauf mit dem Sektor private Haushalte am gesamten

<sup>1</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#umweltverbund>

<sup>2</sup> Landkreis Nienburg/Weser (2019): Fortschreibung und Aktualisierung der Energie- und THG-Bilanz des Landkreises Nienburg/Weser 2019

Endenergieverbrauch im Landkreis Nienburg/Weser bei 20 %. Etwa die Hälfte des Gesamtenergieverbrauchs im Kreisgebiet ist auf den Sektor Industrie zurückzuführen. Im Hinblick auf die Treibhausgasemissionen 2019 liegt der Anteil des Verkehrssektors mit 21 % hinter dem Bereich Wärme mit 55 %. In den letzten zehn Jahren ist der gesamte Endenergieverbrauch um 7 % gesunken, im Sektor Mobilität ist die Entwicklung jedoch eher stabil geblieben.<sup>3</sup>

Das Klimaschutzkonzept des Landkreises Nienburg/Weser aus dem Jahr 2011 bietet zusätzliche Informationen zum Thema Mobilität sowie weiteren Themenfeldern.

## 3.2 Raumstrukturanalyse, Bevölkerung und zukünftige Entwicklungen

### Raumstruktur

Der Landkreis Nienburg/Weser liegt im mittleren Teil Niedersachsens und grenzt im Osten an die Region Hannover an. Gebildet wird der Landkreis aus drei Einheitsgemeinden, die aus der Kreisstadt Nienburg/Weser, der Stadt Rehburg-Loccum und dem Flecken Steyerberg bestehen, sowie aus sechs Samtgemeinden mit insgesamt 33 Mitgliedsgemeinden. Die Stadt Nienburg/Weser übernimmt die Funktion des Mittelzentrums für den Landkreis.<sup>4</sup>

Abbildung 2: Lage im Raum, Schulstandorte und Gewerbegebiete



<sup>3</sup> ebenda

<sup>4</sup> Landkreis Nienburg/Weser (2020): Nahverkehrsplan 2019 – 2023 (2019)

## **Bevölkerung und Pendlerverflechtung im Landkreis Nienburg/Weser**

Die Kreisstadt Nienburg/Weser weist mit rund 487 Einwohnern pro km<sup>2</sup> die höchste Bevölkerungsdichte auf. Diese liegt auf den gesamten Landkreis Nienburg/Weser bezogen bei ca. 87 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. Im ländlich geprägten Landkreis Nienburg/Weser leben mit Stand vom 01.01.2020 knapp 121.600 Menschen auf einer Fläche von ca. 1.400 km<sup>2</sup>. Rund 31.400 Menschen leben in der Kreisstadt.<sup>5</sup>

Seit 2011 ist die Bevölkerung im Landkreis Nienburg/Weser minimal um 0,2 % gestiegen (zum Vergleich Niedersachsen: +3 %). In der Kreisstadt Nienburg/Weser ist die Bevölkerung in den letzten zehn Jahren ebenfalls um 2 % leicht gestiegen.<sup>6</sup>

In den nächsten zehn Jahren soll die Gesamtbevölkerung im Landkreis Nienburg/Weser um etwa 4 % zurückgehen (zum Vergleich Niedersachsen: -3 %). Den größten Rückgang mit 26 % ist in der Altersgruppe 45 bis 60-jährige zu verzeichnen. Die Bevölkerung im Alter von über 65 Jahren soll hingegen um 20 % steigen. Heute ist der Anteil der 18 bis 45-jährigen an der Gesamtbevölkerung mit ca. 30 % am höchsten. Bis 2031 wird jedoch das Durchschnittsalter der Bevölkerung signifikant steigen, so dass die Altersgruppe der über 65-jährigen am stärksten im Landkreis vertreten sein wird.<sup>7</sup>

Im Landkreis Nienburg/Weser sind nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit 40.806 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort sowie 48.286 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort registriert. Im Detail werden Pendlerbeziehungen im derzeit gültigen Nahverkehrsplan dargestellt.<sup>8</sup>

### **Ziele in bzw. außerhalb des Landkreises**

Insgesamt ist der Landkreis durch kleine und mittelständische Betriebe geprägt sowie 14 größere Gewerbestandorte (vgl. Abbildung 2 und NVP des Landkreises Nienburg/Weser).<sup>9</sup>

Neben einer Reihe an Grundschulen sind sechs Gymnasien, eine Realschule, sieben Oberschulen, vier berufsbildende Schulen sowie sechs Förderschulen in der Stadt Nienburg/Weser und im Landkreis Nienburg/Weser vorhanden. Um die auslaufenden weiterführenden Schulstandorte zu kompensieren ist in der Stadt Nienburg/Weser ein einzugsstarker Schulstandort in Form einer Integrierten Gesamtschule entstanden. Zwei der vier Gymnasien befinden sich ebenfalls in der Stadt.<sup>10</sup>

Die Konzentration auf starke Schulstandorte und die hohen Schulverkehrsströme sind vor allem auch an den hohen Ein- und Aussteigerzahlen an schulverkehrsrele-

---

<sup>5</sup> Landesamt für Statistik Niedersachsen (2022): Bevölkerung 1) und Katasterfläche 2) in Niedersachsen (Gebietsstand: 01.01.2020), Zugriff 08.04.2022

<sup>6</sup> ebenda

<sup>7</sup> Landesamt für Statistik Niedersachsen (2022): Regionale Vorausberechnung der Bevölkerung Niedersachsens bis zum Jahr 2031, Zugriff 08.04.2022

<sup>8</sup> Bundesagentur für Arbeit (2020): Statistik, Strukturdaten des regionalen Arbeitsmarktes, Beschäftigungsstatistik (Stichtag 30.06.2020)

<sup>9</sup> Landkreis Nienburg/Weser (2020): Nahverkehrsplan 2019 – 2023 (2019)

<sup>10</sup> <https://www.lk-nienburg.de/politik-verwaltung/schule-kultur/schulen/>

vanten Bushaltestellen im Landkreis erkennbar.<sup>11</sup> Diese Schulstandortschwerpunkte spiegeln sich ebenfalls in den Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler im ÖPNV wider.<sup>12</sup> (vgl. Kap. 3.3.1)

Die Versorgungsfunktion im Landkreis Nienburg/Weser übernimmt das Mittelzentrum Nienburg/Weser, indem sich sowohl kleine und mittelgroße Einzelhandelseinrichtungen als auch großflächiger Einzelhandel befinden. Die Einzelhandelsstrukturen in den eher ländlich geprägten Grundzentren des Landkreises sind in erster Linie von Einzelhandelsbetrieben im Nahversorgungsbereich sowie inhabergeführten Einzelhandelsbetrieben geprägt.<sup>13</sup>

Eine medizinische Versorgung im Landkreis Nienburg/Weser wird flächendeckend gewährleistet, auch hierbei konzentrieren sich die Versorgungseinrichtungen auf das Mittelzentrum. Das Krankenhaus der Mittelweser Kliniken GmbH befindet sich ebenfalls in der Kreisstadt. Ein weiteres Krankenhaus befindet sich in Stolzenau. In den Grundzentren sind vor allem Allgemeinmediziner und praktische Ärzte vorhanden. Die medizinischen Versorgungseinrichtungen in den Grundzentren sowie im Mittelzentrum sind durch Regio- sowie Stadtbus-Linien und Haltestellen gut angebunden.<sup>14</sup>

### **Tourismus im Landkreis**

Unter der Dachmarke „Mittelweser-Region“ wird der Landkreis Nienburg/Weser als ein touristisches Ziel für Natur- und Kulturerlebnisse, Radfahren, Sportaktivitäten, Veranstaltungen sowie kulinarische Erfahrungen beworben.<sup>15</sup>

Mit dem Slogan „Ein Paradies für Radfahrer“ präsentiert der Landkreis Nienburg/Weser das Radwegenetz im topographisch flachen Kreisgebiet. Das über 1.400 km lange Radwegenetz bietet diverse ausgeschilderte Radtouren mit unterschiedlichen Themen<sup>16</sup> (vgl. Kap. 3.3.3).

### **Mobilitätsverhalten in und nach Pandemiezeiten**

Die Corona-Pandemie und deren Folgen haben seit 2020 das Mobilitätsverhalten in Deutschland merklich verändert. Der ÖPNV ist der offensichtliche Verlierer dieser Veränderungen<sup>17</sup>. Im bundesdeutschen Durchschnitt hat sich der ÖPNV-Anteil am Mobilitätsverhalten von 10 % aus der Vor-Corona-Zeit auf 5 % im Mai 2020, auf 8 % im Oktober 2020 und auf 7 % im Mai 2021 vermindert.

---

<sup>11</sup> Verkehrserhebung 2019 im ÖPNV des Landkreises Nienburg/Weser; Methodenbericht und Auswertung, Version 1.00, 05.11.2019

<sup>12</sup> Landkreis Nienburg/Weser (2020): Nahverkehrsplan 2019 – 2023, Abb. B 1-11 Schülerinnen und Schüler mit SSZT nach Schulen (2019)

<sup>13</sup> ebenda

<sup>14</sup> ebenda

<sup>15</sup> Mittelweser-Touristik GmbH (2022): Homepage Mittelweser Region

<sup>16</sup> ebenda

<sup>17</sup> siehe: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB): Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitäts-tracking bis Ende Oktober, Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

Der ÖPNV verliert dabei insbesondere die sogenannten „wahlfreien Mobilitätsteilnehmenden“ und in Haushalten mit hohem ökonomischen Status (2017: ÖPNV-Modal-Split 8 %; Mai 2021: 2 %). Für niedrigere Einkommensgruppen hat der ÖPNV in der Pandemie-Zeit dagegen weiterhin eine hohe Bedeutung und verliert dort auch weniger an Fahrgästen.

Fehlende Aktivitäten und daraus resultierende fehlende Mobilitätsbedarfe, aber auch die subjektiv empfundene Unsicherheit im ÖPNV, beispielsweise durch eine nicht sichergestellte Abstandswahrung, werden als wichtige Gründe für den immensen Fahrgastrückgang gesehen. Es werden seit Beginn der Pandemie nicht nur weniger Wege zurückgelegt, sondern diese Wege nun auch vermehrt mit dem eigenen Pkw oder zu Fuß bzw. mit dem Rad bewältigt.

Es ist davon auszugehen, dass der pandemiebedingte Trend, vermehrt zum eigenen Pkw und dem eigenen Fahrrad zu greifen, auch nach Corona bleiben wird<sup>18</sup>. Die Vermeidung bzw. Verringerung von Wegen, beispielsweise durch den Trend des Arbeitens im Homeoffice, sind aus Sicht der Einhaltung von Klimaschutzzielen zwar durchaus als positiv zu bewerten, stellt jedoch den ÖPNV zusätzlich zum pandemiebedingten modal shift vor zusätzliche wirtschaftliche Herausforderungen.

### **3.3 Analyse des bestehenden Mobilitätsangebots**

#### **3.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Der Landkreis Nienburg/Weser ist Aufgabenträger für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet, mit Ausnahme des Stadtverkehrs in der Kreisstadt, deren Aufgabenträgerschaft die Stadt Nienburg/Weser ist. Im Landkreis Nienburg/Weser verkehren insgesamt 54 Buslinien. 42 dieser Linien verkehren ausschließlich im Kreisgebiet und werden vom Verkehrsservice Landkreis Nienburg/Weser (VLN) koordiniert. 12 Buslinien verkehren als landkreisübergreifende Linien in die umliegenden Landkreise und sind teilweise auch von benachbarten Aufgabenträgern beauftragt, wie z. B. die landesbedeutsamen Buslinien 138 und 150<sup>19</sup>, welche beide eine Verknüpfung zwischen überregional bedeutsamen Ortschaften und einem Bahnhof herstellen.<sup>20</sup>

Der Stadtverkehr in der Stadt Nienburg/Weser wird von sechs Linien bedient. In der Stadt Rehburg-Loccum verkehrt zudem zusätzlich ein Bürgerbus.<sup>21</sup>

Das Hauptgerüst des Liniennetzes, das aus Haupt- und Nebenlinien besteht, wird aus Regio-Linien gebildet. Diese Hauptlinien sind sternförmig auf das Mittelzentrum

---

<sup>18</sup> siehe: infas (2020): Mobilitätsreport Bayern 02, Bonn unter [https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42\\_mobilitaetsreport\\_bayern\\_02.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mobilitaetsreport_bayern_02.pdf), S. 17-18 [Zugriff am 10.08.2021]

<sup>19</sup> <https://www.vgh-hoya.de/bus/linienverkehr.html>

<sup>20</sup> Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) (2018): Interaktive Karte; Zugriff 25.03.2022

<sup>21</sup> Landkreis Nienburg/Weser (2020): Nahverkehrsplan 2019 – 2023 (2019)



Die sogenannten Lokallinien stellen die Nebenlinien des Liniennetzes dar und bedienen die „Zwischenräume“ im Kreisgebiet. Die Lokallinien verbinden die verschiedenen Dörfer der jeweiligen Gemeinden untereinander sowie mit dem entsprechenden Grundzentrum. Die 12 landkreisübergreifenden Linien verbinden verschiedene Grundzentren im Kreisgebiet mit den benachbarten Mittelzentren außerhalb der Kreisgrenze.<sup>24</sup>

Der Bahnhof in Nienburg/Weser bildet den Knotenpunkt des Liniennetzes. Insgesamt 16 Regionalbuslinien sowie sechs Stadtbus-Linien starten bzw. enden an dieser Haltestelle.

Das Fahrplanangebot an Werktagen richtet sich stark nach dem Schülerverkehr. An Schultagen wird das Fahrplanangebot auf den Regiolinien zu den Hauptzeiten des Ausbildungsverkehrs zum Teil verdoppelt. Auch die Lokallinien sind stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet, so dass einzelne Linien in Ferienzeiten kein Angebot fahren. Am Wochenende ist das Fahrplanangebot ebenfalls stark ausgedünnt.

Für Schülerinnen und Schüler mit unzureichender Anbindung an den öffentlichen Verkehr (bzw. die durch sonstige Bedingungen nicht am öffentlichen Verkehr teilnehmen können) ist ein freigestellter Schülerverkehr mit gesonderten Taxen und Kleinbussen eingerichtet.<sup>25</sup>

Im Nahverkehrsplan 2019 – 2023 des Landkreises Nienburg/Weser wurde die Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen im Kreisgebiet analysiert. Die Haltestellen in den einzelnen Ortschaften im Kreisgebiet sind laut der Bewertung aus dem NVP befriedigend erschlossen.

### **ÖPNV-Verknüpfungssituation**

Im Kreisgebiet Nienburg/Weser verlaufen zwei Schienenstrecken, eine in Nord-Ost-Richtung zwischen Bremen und Hannover und eine in Nord-Süd-Richtung als Teil einer Verbindung zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet. Auf den beiden Schienenstrecken befinden sich insgesamt vier SPNV-Haltepunkte im Kreisgebiet. Neben einem Parkhaus für P&R in Nähe des Bahnhofs Nienburg werden weitere gebührenpflichtige Parkplätze sowie Kurzzeitparkplätze im Bahnhofsumfeld zur Verfügung gestellt. Auch befinden sich Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Bahnhofsnähe mit sowohl gesicherten als auch frei zugänglichen Fahrradständern. Zugleich sind weitere Haltepunkte sowie Bahnhöfe im Kreisgebiet mit P&R- als auch B&R-Anlagen ausgestattet.<sup>26</sup>

### **ÖPNV-Nachfrage**

Um eine aktuelle Einschätzung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV des Kreisgebietes zu erhalten, hat der Landkreis Nienburg/Weser im Jahr 2019 eine Fahrgastzählung und -befragung auf ausgewählten Buslinien durchführen lassen.

Aus den Ergebnissen zu den Linienbeförderungsfallzahlen geht hervor, dass die Fahrgastnachfrage auf den Stadtbus-Linien mit jeweils über 1.000 Personenbeför-

---

<sup>24</sup> ebenda

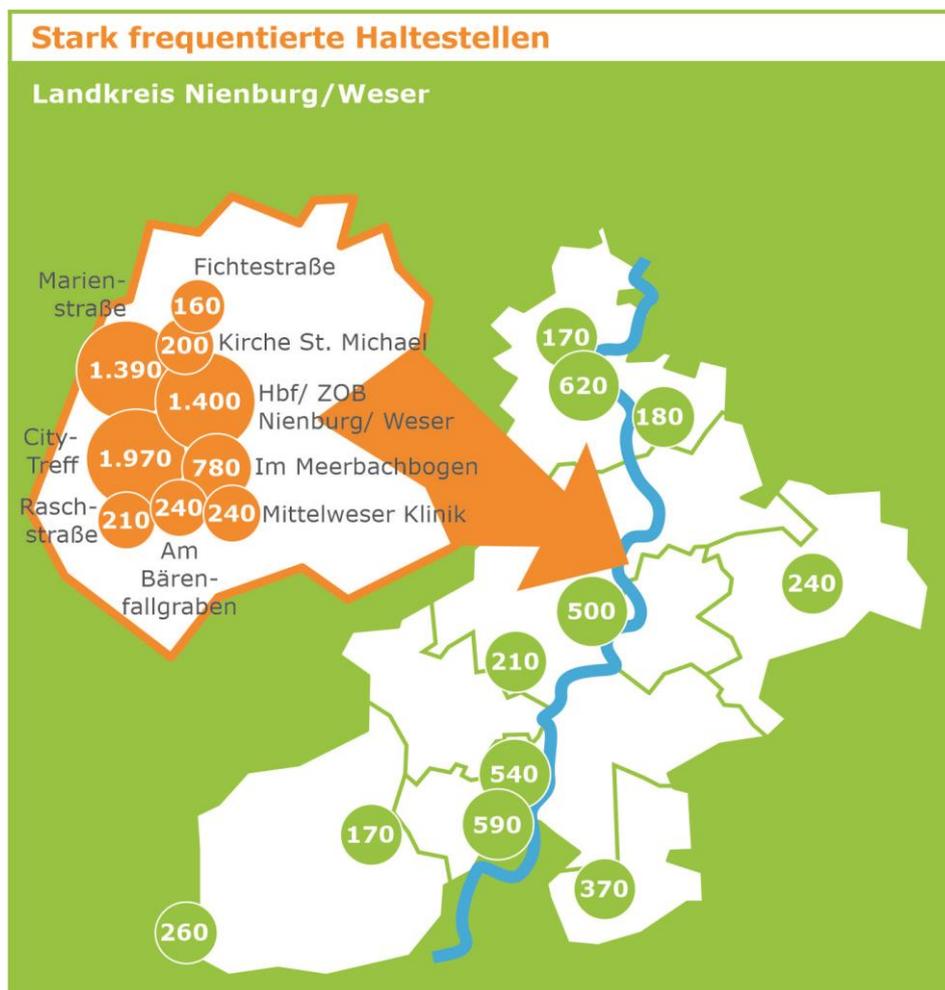
<sup>25</sup> ebenda

<sup>26</sup> Landkreis Nienburg/Weser (2020): Nahverkehrsplan 2019 – 2023

derungsfällen pro Tag (Montag bis Freitag) am stärksten ist. Des Weiteren werden die Linie 60, die Linie 20 und die Linie 40 relativ stark nachgefragt.

In Bezug auf die Fahrtzwecke ist von Montag bis Freitag der Schülerverkehr mit 66 % aller Personenbeförderungsfälle pro Tag dominant. Am Wochenende hingegen stechen der Einkaufsverkehr mit 40 % und der Freizeitverkehr mit 35 % aller Personenbeförderungsfälle pro Tag heraus. Auch an der Ein- und Aussteigerfrequenz an den Haltestellen im Landkreis Nienburg/Weser ist neben den Innenstadt-Haltestellen klar der Schwerpunkt „Schulverkehr“ erkennbar. An den Schulzentren im Stadtgebiet und im Landkreis Nienburg/Weser liegen diejenigen Haltestellen mit den höchsten Ein- bzw. Aussteigerzahlen.<sup>27</sup>

Abbildung 4: Stark frequentierte Haltestellen gemäß Fahrgastzählung (2019) von insgesamt 12 lokalen, acht regionalen Buslinien und vier Linien des Stadtverkehrs Nienburg für die Verkehrstage Montag bis Freitag<sup>28</sup>



Darüber hinaus sind Wünsche bzw. Anregungen der befragten Fahrgäste zur Angebotsverbesserung abgefragt worden<sup>29</sup>, die nachfolgend dargestellt werden.

<sup>27</sup> ebenda

<sup>28</sup> Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbh (2019): Verkehrserhebung 2019 im ÖPNV des Landkreises Nienburg/Weser, Methodenbericht und Auswertung (05.11.2019)

Der Wunsch nach zusätzlichen Angeboten in den Rand- und Abendzeiten sowie an den Wochenenden, also eine Optimierung des Angebotes außerhalb der Schulzeiten wird deutlich. Dies betrifft fast gleichermaßen den Stadtbusverkehr sowie die Regional- und Lokallinien. Lediglich sonntags ist der Wunsch nach einem besseren Fahrplanangebot im Stadtbusverkehr höher, als vergleichsweise bei den Regionalbuslinien. Auch grundsätzliche Angaben zu einer Verbesserung des Taktes wurden von rund 31 % der Befragten geäußert.

Abbildung 5: Ergebnisse der Fahrgastbefragung<sup>30</sup>



### 3.3.2 Pkw-Verkehr

#### Straßennetz

Auf dem gesamten Kreisgebiet Nienburg/Weser sind Bundesstraßen auf einer Länge von knapp 174 km, Landesstraßen auf einer Länge von ca. 180 km sowie Kreisstraßen auf einer Länge von rund 309 km vertreten. Die Bundesautobahn A 27 verläuft nord-östlich vom Kreisgebiet Nienburg/Weser durch die Landkreise Heidekreis und Verden.

<sup>29</sup> ebenda

<sup>30</sup> ebenda

## **E-Mobilität**

In den letzten Jahren ist das Thema der Elektromobilität auch im Landkreis Nienburg/Weser stark in den Vordergrund gerückt. Zu diesem Thema wurden einige Konzepte im Landkreis erarbeitet. Des Weiteren ist das sogenannte Kommunale Energieeffizienz-Netzwerk 2018 – 2020 in Zusammenarbeit mit dem Landkreis, den Städten Nienburg/Weser und Rehburg-Loccum, den Samtgemeinden, dem Flecken Steyerberg sowie weiteren Institutionen, Verbänden und Vereinen entstanden. In Folge dieser Zusammenarbeit sind bereits einige Projekte auch im Bereich Klimafreundliche Mobilität entstanden.

### **3.3.3 Radverkehr**

#### **Radverkehrsnetz**

Unter der Bezeichnung „Fahrradfreundlicher Landkreis Nienburg Weser“ präsentiert der Landkreis auf der Homepage [www.radkreis-nienburg.de](http://www.radkreis-nienburg.de) die Fahrradinfrastruktur im Kreisgebiet.

Das kreisweite Radverkehrsnetz weist eine Länge von über 1.000 km aus und besteht aus Verbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr (s. Abb.6). Grundlage der Planung war zunächst die Entwicklung eines Netzes mit Verbindungen für den alltäglichen Verkehr, das alle größeren Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern im Landkreis auf kurzem Weg, auf gut ausgebauten Radwegen, z.T. entlang stärker befahrener Straßen, miteinander verbindet.<sup>31</sup>

Der Radfernweg Weser – als beliebtester Radfernweg Deutschlands – bildet das Rückgrat für das touristische Themenroutennetz.

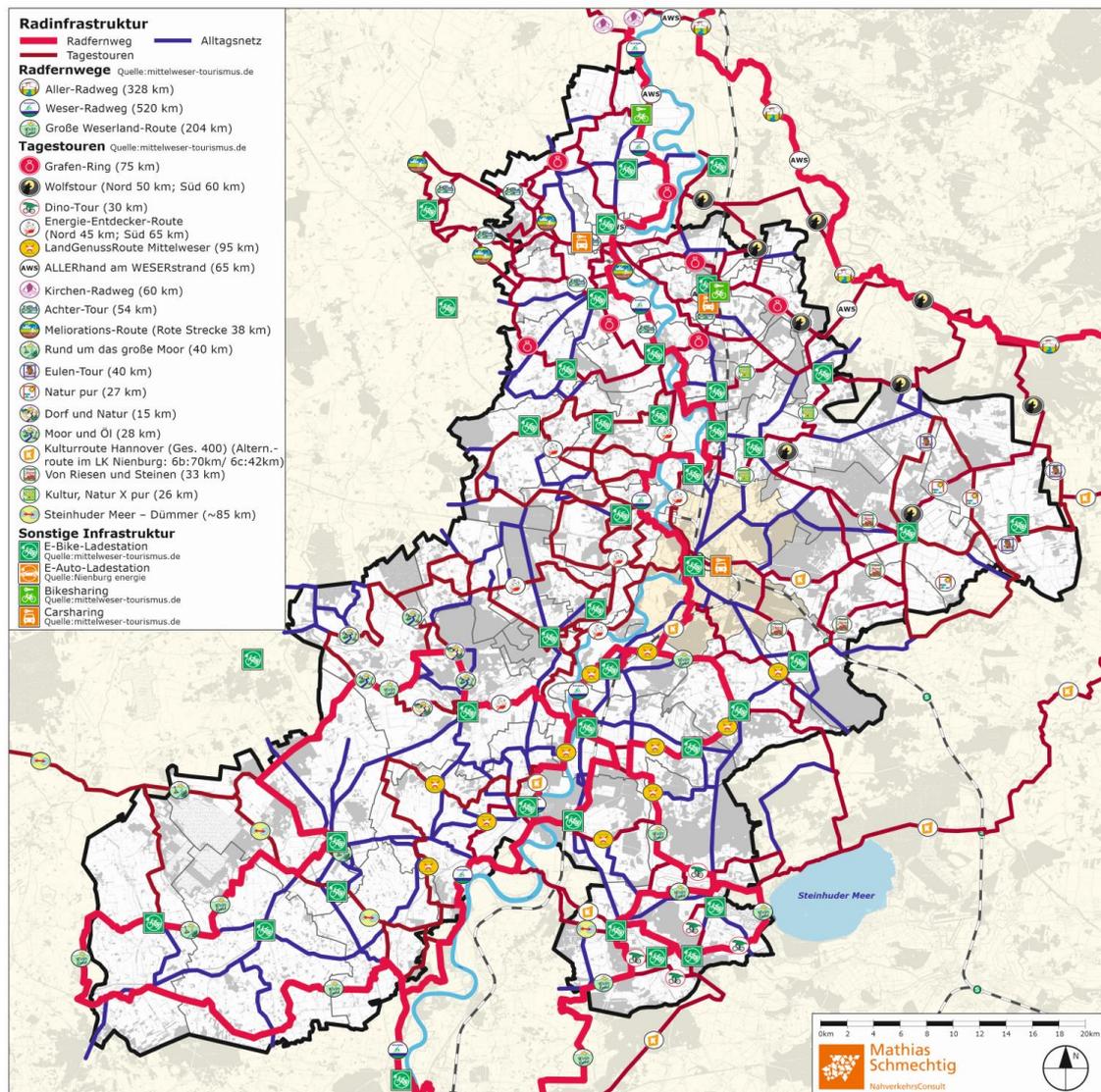
Neben dem touristischen Radverkehrsnetz mit zahlreichen ausgeschilderten örtlichen und regionalen Fahrradrouten, sollen auch die Verbindungen für den Alltagsradverkehr im Kreisgebiet weiter verbessert werden.

Nachfolgend stellt die Abbildung 6<sub>z</sub> alle Radfernwege und weiteren Radrouten inkl. weiterer Infrastrukturmerkmale dar.

---

<sup>31</sup> <https://www.lk-nienburg.de/wirtschaft-tourismus/tourismus/radwandern/> [Zugriff 25.04.2022]

Abbildung 6: Radverkehrsnetz und E-Ladeinfrastruktur (Alltag & touristisch)



### Radwegebedarfsplan

Der Radwegebedarfsplan für Kreisstraßen im Kreisgebiet wurde im März 2014 fortgeschrieben. Die Fortschreibung beinhaltet unter anderem die Ermittlung des Bedarfes von Radwegen an Kreisstraßen sowie dessen Bewertung. Zusätzlich wurde die Bewertung durch die Empfehlungen des ADFC und der Mittelweser-Touristik GmbH bekräftigt. Folgend sind die ersten zehn Baumaßnahmen, die sich aus der Bewertung ergeben haben, dargestellt:

Gemeinde	Str.	Lage	Länge in km	In Planung/Bau (Stand: Okt. 2017)
Liebenau	K 29	Einmündung B 214 – Pennigsehl	1,642	Bau abgeschlossen 2017
Steimbke	K 3	Friedhof Stöckse –Ortsausgang Stöckse	1,334	Bau vorgesehen in 2018/2019
Steyerberg	K 50	Sarninghausen – Einmündung L 349	3,476	Entfällt, keine Förderfähigkeit gegeben
Steimbke	K 3	Stöckse – Einmündung K46 (Krähe)	3,258	Planung in 2018, Bau in 2019
Uchte	K 20	Landesgrenze NRW – Haselhorn	1,272	ab 2020
Hoya	K 151	Hassel - Heidhüsen	2,625	ab 2021
Liebenau	K 40	Gemeindegrenze - Mainschhorn	1,511	ab 2022
Uchte	K 20	Haselhorn - Sapelloh	2,502	ab 2023
Steyerberg	K 40	Deblinghausen (Friedhof) - Mainsche	1,720	
Rehburg-Loccum	K 13	Einmündung K 11 – Landesgrenze NRW	3,608	

Mit dem bereits ausgeführten sowie geplanten Ausbau des Radwegenetzes vor allem für den Alltagsverkehr sind nicht für alle Kreisstraßen (im Teilabschnitt) Radwege geplant. Lücken in Bezug auf das Radwegenetz sind auf Teilabschnitten auf der Bundesstraße B6 in der Stadt Nienburg/Weser bis Marklohe, auf den Bundesstraßen B61 und B441 im Flecken Uchte sowie auf der Bundesstraße B215 von Stolzenau bis Raddestorf vorhanden.

Unter <https://www.mittelweser-tourismus.de/mittelweser-entdecken/radfahren/> [Zugriff 25.04.2022] kann aktuelles Kartenmaterial nach unterschiedlichen touristischen Zwecken ansprechend aufbereitet heruntergeladen werden.

### **Bikesharing**

An acht Standorten im Kreisgebiet wird Bikesharing angeboten, an sechs davon stehen auch Pedelecs zur Verfügung. Das Bike- sowie Pedelec-Bikesharing wird vor allem von Fahrradgeschäften betrieben, die zudem auch weitere Leistungen wie Reparaturservice anbieten.

Um den Radverkehr als emissionsfreie Mobilität in Bezug auf E-Mobilität noch stärker zu fördern, ist ein dichtes Netz von Ladestationen für die Akkus der E-Bikes

sowie Pedelecs essenziell. Eine Vielzahl an Ladestationen werden durch Hotels, Restaurants, Museen sowie weitere Freizeiteinrichtungen im Landkreis Nienburg/Weser kostenfrei bereit gestellt, daher sind viele dieser Ladestationen nicht zu jeder Zeit öffentlich zugänglich.

### **3.3.4 Verkehrsmittelübergreifende Analysen**

Teralyticsdaten bieten die Möglichkeit unabhängig vom Verkehrsmittel Aussagen zur Mobilität der Bevölkerung auf Grundlage ihrer mobilen Geräten zu machen. Das Mobilfunksignal liefert zuverlässige Daten, welches die Reisetätigkeit der einzelnen Personen detailliert abbildet. In Kooperation mit Telekommunikationsanbietern werden diese Daten anonym ausgewertet und bieten Kommunen und der Verkehrsplanung wesentliche Erkenntnisse, die es ermöglichen passgenaue und nachhaltige Mobilitätslösungen zu entwickeln. Dem Landkreis wurden Teralyticsdaten zur Verfügung gestellt.<sup>32</sup>

Aus dieser Datenanalyse geht klar hervor, dass die stärkste Zielrelation auf der Stadt Nienburg/Weser liegt. Weitere signifikante Reisebeziehungen bestehen zwischen Stolzenau und Uchte, Stolzenau und Landesbergen sowie zwischen Landesbergen und Rehburg-Loccum und Stolzenau und Rehburg-Loccum.

Ebenso fällt auf, dass die Relation der Samtgemeinde Uchte sich stärker Richtung Stolzenau ausrichtet, als Richtung Nienburg/Weser.<sup>33</sup>

In weiteren Schritten der Analyse und auch im Hinblick auf ein mögliches Mobilitätskonzept bieten diese Daten eine gute Grundlage, um sie mit dem Liniennetz und den Fahrgastzahlen in Beziehung zu stellen, auszuwerten und konkrete Aussagen zur Qualität des Mobilitätsangebotes zu treffen.

---

<sup>32</sup> Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser

<sup>33</sup> ebenda

Abbildung 7: Darstellung der stärksten Wegebeziehungen im Landkreis



### 3.4 Ergebnisse aus der Befragung aller Kommunen im Landkreis

Zur Vertiefung der Untersuchung wurde eine Onlinebefragung der einzelnen Kommunen des Landkreis Nienburg/Weser durchgeführt. Ergänzend zu den allgemeinen Basisdaten geben die Ergebnisse aus der Befragung Aufschluss über die internen Strukturen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus Sicht der jeweiligen Kommunen.

Im Fokus der Befragung stand dabei, dass vorhandene Angebot mit den Bedürfnissen und Wünschen der Bevölkerung gegenüber zu stellen und so vorhandene Defizite im Bereich der Infrastruktur und den Wegebeziehungen aufzudecken. Diese diente nicht als flächendeckende Abfrage der Ist-Situation, sondern als erste grobe Einschätzung seitens der jeweiligen Verwaltungen.

Ziel dieser Vorstudie zum integrierten Mobilitätskonzept für den Landkreis Nienburg/Weser ist es, den Fokus auf das Thema Mobilität zu legen und alle Kommunen gleichermaßen in den Prozess zu integrieren. Die Informationen aus der Befragung dienen in diesem Fall dazu, interne Zuständigkeiten und bestehende Strukturen zu erkennen sowie externe Kooperationen zu identifizieren, die Aufschluss über Mobilitätsverflechtungen, zukünftige Planungen sowie bestehende Herausforderungen in den einzelnen Kommunen zulassen.

Der Fragebogen gliedert sich inhaltlich in zwei Teile:

**Teil A: Wie sieht es heute aus?**

- Bisherige Entwicklungen und Mobilitätsverflechtungen
- Beschlusslage zu Mobilitäts-Strategien/ -Konzepten
- Umgesetzte/ geplante Vorhaben umweltfreundliche Mobilität; Initiativen vor Ort

**Teil B: Wie sieht die Zukunft der Mobilitätsplanung in den Kommunen aus?**

- Herausforderungen, Planungsvorhaben und zukünftige Überlegungen
- Einschätzungen zu Mobilität/ Mobilitätsverflechtungen
- Handlungsbedarf, Anregungen, Ideen und Wünsche

Die Beteiligung seitens der Kommunen war mit einer Rücklaufquote von 100 % sehr hoch und spiegelt die Wichtigkeit des Themas wider.

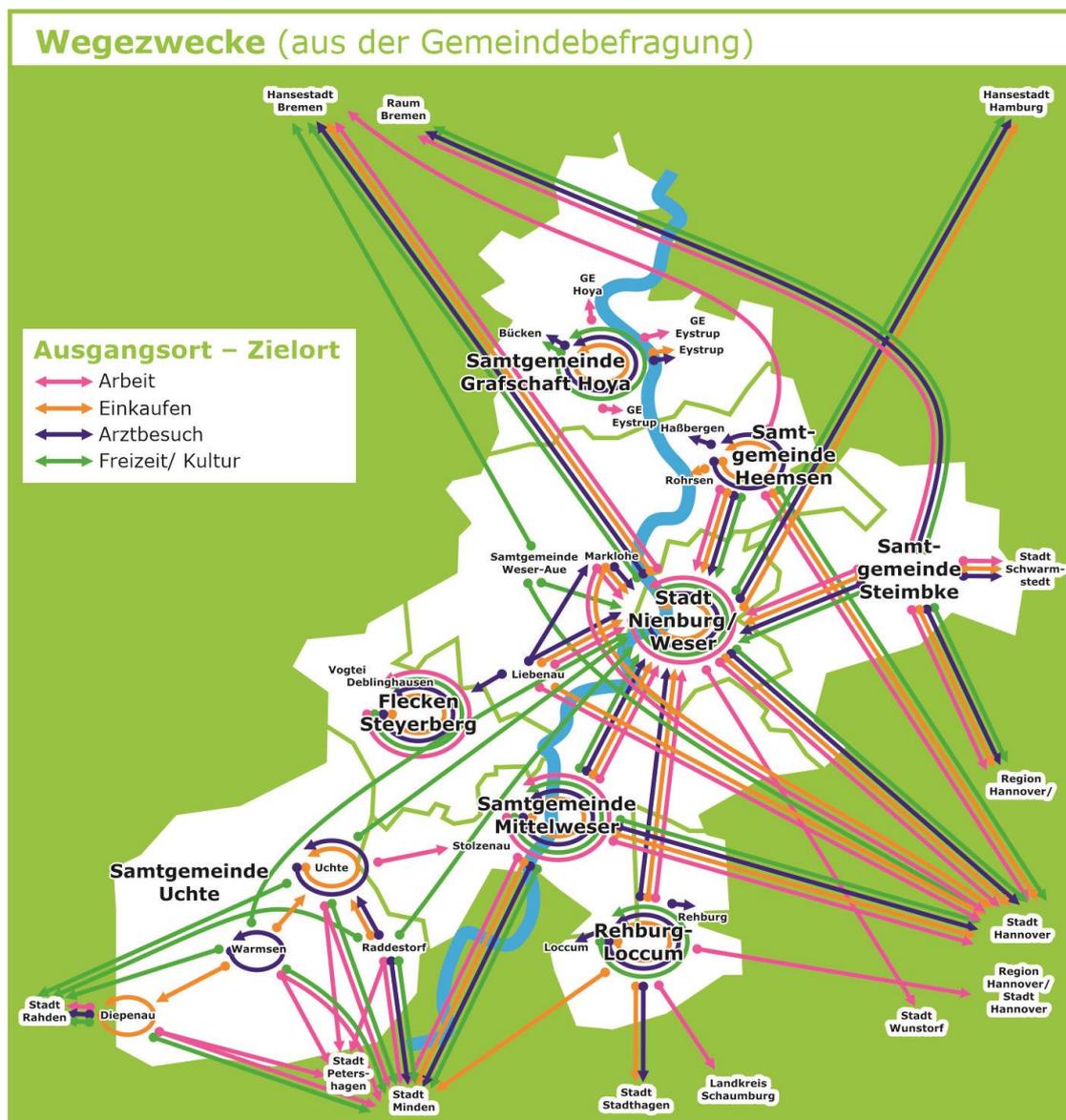
**Wegezüge im Landkreis Nienburg Weser**

Die Analyse der Wegebeziehungen wird in diesem Rahmen ausschließlich als Anhaltspunkt gewertet, da es sich um eine reine Einschätzung der jeweils verwaltenden Kommune handelt und keine komplexe Bürgerinnen- und Bürger-Befragung abbildet.

In der Karte werden themenbezogene Wegebeziehungen dargestellt, die Verflechtungen innerhalb des Landkreises Nienburg/Weser aus Sicht der einzelnen Kommunen darstellt. Dabei gilt zu berücksichtigen, dass durch die allgemeingültigen Einschätzungen zum Teil nur Binnenverkehre dargestellt werden und bestehende Verflechtungen zu Grund-, Mittel und Oberzentren nicht gleichermaßen angegeben wurden. Aus diesen unterschiedlichen Betrachtungs- und Herangehensweisen ergeben sich Ungenauigkeiten, die in fortlaufenden Konzepten vertieft untersucht werden sollten.

Dennoch lässt sich deutlich erkennen, dass der Radius der Mobilität themenbezogen variiert und daraus Schlüsse zur Optimierung des Mobilitätsangebotes gezogen werden können. Vor allem im Hinblick auf die Optimierung der interkommunalen Verknüpfung sowie die Anbindung an die Mittel- und Oberzentren außerhalb des Landkreises Nienburg/Weser auch in Bezug auf den SPNV.

Abbildung 8: Wegezwecke im Landkreis Nienburg/Weser<sup>34</sup>



### Handlungsfelder und Handlungsbedarf

In der folgenden Karte wird sichtbar, in welchen Bereichen bereits Handlungsfelder zum Thema Mobilität bearbeitet bzw. benannt wurden und wo Defizite identifiziert werden konnten.

Eine wichtige Erkenntnis ist, dass Mobilität in allen Kommunen bereits als wichtiges Thema definiert wurde und schon einige Konzepte, Projekte und Kooperationen auf den Weg gebracht wurden, um die Mobilität im Landkreis zu stärken.

Zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes ist es zielführend, die vorhandenen Achsen zu stärken, den Zubringerverkehr zu diesen Achsen individuell und bedarfsgerecht zu entwickeln sowie an strategischen Punkten infrastrukturelle Maßnahmen

<sup>34</sup> Auswertung der Befragung der Kommunen (Dezember 2021)

umzusetzen. Dabei sind die ganzheitliche Betrachtung und Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote in die Planung einzubeziehen.

Auch im Hinblick auf interkommunale Verknüpfungen besteht Handlungsbedarf und der Wunsch gemeinsame und nachhaltige Strukturen zu schaffen, die den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung entspricht. Hierzu gehören auch der Austausch zu aktuellen Fokusthemen wie Elektromobilität und die dazugehörigen infrastrukturellen Maßnahmen, Verkehrswende mit klugen alternativen Mobilitätsangeboten, Digitalisierungsstrategien und Barrierefreiheit, um Mobilität vielfältig erlebbar zu machen. An den Landkreisgrenzen besteht ein erhöhter Handlungsbedarf an grenzübergreifenden Maßnahmen, z. B. beim Radwegeausbau, den ÖPNV-Konzepten sowie eine optimierte Anbindung an den Takt des SPNV.

Abbildung 9: Handlungsfelder und Handlungsbedarf gemäß Befragung der Kommunen<sup>35</sup>



<sup>35</sup> Quelle: Auswertung der Befragung der Kommunen (Dezember 2021)

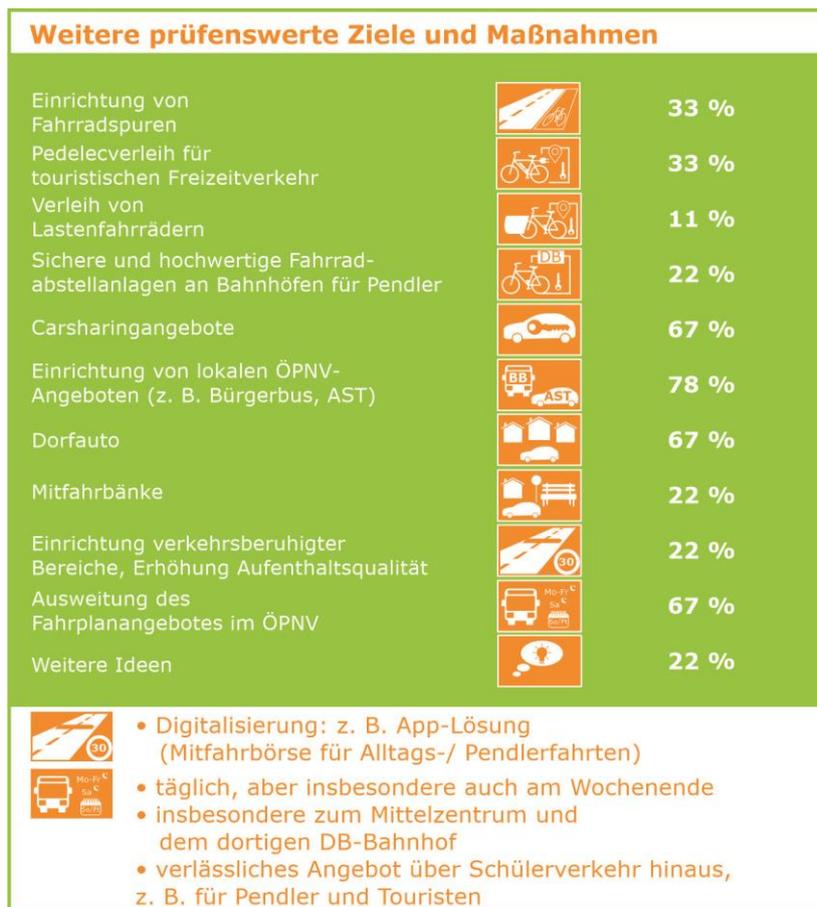
In der nachfolgenden Karte wird der in der Befragung genannte Handlungsbedarf innerhalb des Landkreis Nienburg/Weser nach den definierten Handlungsfeldern dargestellt.

Abbildung 10: Handlungsbedarf nach Handlungsfeldern gemäß Befragung der Kommunen



Ergänzend zu den in der Karte aufgeführten Handlungsfeldern gehen weitere prüfenswerte Ziele und Maßnahmen aus der Befragung hervor, die vorhandene Defizite und die damit einhergehenden Potentiale aufzeigen.

Abbildung 11: Weitere prüfenswerte Ziele und Maßnahmen laut Befragung der Kommunen



### Interkommunale Zusammenarbeit

Netzwerkaufbau, Wissenstransfer und Kompetenzerweiterung sind Kernpunkte einer erfolgreichen und interkommunalen Zusammenarbeit und bieten die Grundlage nachhaltige und zukunftsorientierte Konzepte erfolgreich umzusetzen.

Ein Teil der Befragung verfolgt das Ziel herauszufinden, wo bereits Netzwerke bestehen oder Gespräche und Austausch stattfindet und wo die Zuständigkeiten innerhalb der Kommunen liegen, um Themen gezielt miteinander zu verknüpfen.

Da auch bei diesem Punkt nicht alle Kommunen gleichermaßen vollständige und detaillierte Angaben gemacht haben, ist an dieser Stelle keine vollumfassende Aussage möglich. Dennoch zeigt sich eine lebendige und interaktive Verknüpfung mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Intensitäten vor allem in den Bereichen Infrastruktur und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten. So wurden bereits viele Themen, die ein integriertes Mobilitätskonzept enthalten sollten, punktuell identifiziert und zum Teil in Projekten bearbeitet. Ein umfassendes Projekt hat z. B. die Stadt Rehburg-Loccum mit dem Projekt „MOREMA“ (2017-2021) angestoßen. Hintergrund und Ziel des Projektes war es, bestehende Mobilitätsressourcen zu identifizieren, zu bündeln und nachfrageorientiert einzusetzen. Ursprünglich waren 16 Kommunen sowie die Region Mitte Niedersachsen, die Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN) und die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) an diesem Pro-

jekt beteiligt. Aufgrund struktureller Umsetzungsschwierigkeiten, wurden 2020 drei Teilprojekte durch die Stadt Rehburg-Loccum eigenständig umgesetzt.<sup>36</sup>

Stellvertretend steht dieses Beispiel für die Aktivität und das Interesse, interkommunal und landkreisweit Projekte und Netzwerke zu installieren, die individuelle und nachhaltige Mobilitätskonzepte für den Landkreis Nienburg/Weser mit vorhandenen Ressourcen und Strukturen stärken und voranbringen.

Die Ergebnisse lassen dennoch Zielrichtungen und Kernthemen erkennen und spiegeln ein starkes Interesse am Thema Mobilität wider.

Aufbauend auf diese Analyse könnte im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes, was eine Vertiefung und Weiterentwicklung der erstellten Datenbasis darstellt, die Bevölkerung aktiv in den Prozess einbezogen werden. Dies ist beispielsweise in Form einer Onlinebefragung oder einer aktiven Zusammenarbeit in Workshops möglich. Ziel der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung ist es, den konkreten Bedarf an Mobilität für den Landkreis Nienburg/Weser noch stärker herauszuarbeiten und mit den Nutzerinnen und Nutzern sowie Interessierten in einen konstruktiven Austausch zu kommen.

### **3.5 Ergebnisse aus dem Experten-Workshop mit dem Landkreis Nienburg/Weser**

Zur zielorientierten Erarbeitung einer Vorstudie zu einem integrierten Mobilitätskonzept ist neben einer Analyse der Daten der Austausch mit den Akteuren vor Ort essentiell. In einem gemeinsamen Workshop mit Vertretern und Vertreterinnen des Landkreises Nienburg/Weser aus den Bereichen Regionalentwicklung, Mobilität, ÖPNV sowie Radverkehr und Tourismus wurde ein interaktiver Prozess gestartet, um erhobene Daten und Themenfelder zu konkretisieren und aktuelle Themen in den Prozess aufzunehmen.

Der Workshop stellt ein ergänzendes Element zur Analyse der vorhandenen Daten dar, um auch Informationen und Themen in die Vorstudie einfließen zu lassen, die bisher nicht durch Befragungen und Datenerhebungen lokalisiert und dokumentiert werden konnten.

Mit dem Workshop wurde das Ziel verfolgt Themen zu generieren, die in Handlungsfelder übertragen und in Leitsätzen konkretisiert werden. Leitsätze verfolgen per Definition einen bestimmten Grundsatz, und geben richtungsweisende Anhaltspunkte für konkrete Handlungsansätze. Diese können sowohl aus planerischen Ziel- und Grundsätzen als auch aus bestimmten Prozessanforderungen bestehen, die im Hinblick auf den gesamten Landkreis Nienburg/Weser ein Türöffner für eine interkommunale Diskussion sein können.

Alle Aspekte eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes konnten im Rahmen des Workshops betrachtet werden und spiegeln die Umsetzungsstrategie in differenzierten Zielhorizonten wider. So bilden Leitziele langfristige Visionen, wie sich ein inter-

---

<sup>36</sup> Mobilitätsressourcenmanagement Mitte Niedersachsen – MOREMA II: Schlussbericht, kreamobil GmbH (Version 1.0, 30.10.2020)

kommunales Mobilitätskonzept beispielsweise positiv auf den Klimaschutzaspekt auswirkt. Strategische und operative Ziele hingegen greifen konkrete Handlungsfelder und Themen auf, mit dem Ziel diese kurz- und mittelfristig umzusetzen und somit sichtbare Verbesserungen für die Bevölkerung in Gang zu setzen.

Ergebnis des Workshops sind sechs definierte Handlungsfelder, denen diese Leitziele zugeordnet wurden.

Abbildung 12: Handlungsfelder



Auf dieser Basis sowie der Erkenntnis aus der Datenanalyse werden im nächsten Schritt Leitsätze formuliert, die eine wegweisende Funktion für die Entwicklung der zukünftigen Mobilitätsstrategie haben. (siehe Kapitel 4.2)

## 4 Handlungsbedarfe und Maßnahmenkonzeption

### 4.1 Identifizierte Stärken, Schwächen und Handlungsbedarf

Aus den Erkenntnissen der Analyse ergeben sich Stärken, die für den Landkreis Nienburg/Weser hinsichtlich der Mobilitätsstruktur eine wichtige Grundlage bedeuten. Diese gilt es durch gezielte Maßnahmen weiter auszubauen und zu stärken. Herausgearbeitete Potentiale bieten in Ergänzung dazu die Chance schwächere Strukturen aufzuwerten und ein leistungsfähiges, nachhaltiges und zukunftsorientiertes Gesamtkonzept für die Bevölkerung zu schaffen.

Stärken	Schwächen	beispielhafte Handlungsansätze
<b>ÖPNV</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dichtes Angebot entlang der Hauptsachsen durch Regionallinien</li> <li>• Lokal-Linien dienen als Zubringer zu den Regional-Linien.</li> <li>• 2005 bis 2019 wurden im Landkreis 205 Haltestellen mit verschiedenen Fördermitteln ausgebaut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• starker Abfall der Bedienungshäufigkeit vom Zentrum zur Peripherie</li> <li>• Zubringer zu den starken Achsen nicht im gesamten Gebiet vorhanden</li> <li>• Verkehr stark auf Stadt Nienburg/Weser ausgerichtet.</li> <li>• Stark auf Schülerverkehr ausgerichtet.</li> <li>• Defizite im Abend- und Wochenendangebot.</li> <li>• Defizite in der Verknüpfung von Bus und Bahn.</li> <li>• Barrierefreie Haltestellen nicht landkreisweit vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Flächenwirkung des ÖPNV durch Verknüpfung von Regel- und Bedarfsverkehren und Gewährleistung eines Stundentaktes.</li> <li>• Die Räume zwischen den „starken ÖPNV-Achsen“, durch Zubringerverkehre zu den starken Achsen stärken und diese bedarfsorientiert ausbauen.</li> <li>• Reisezeit verkürzen</li> <li>• moderne Haltestelle als überzeugende, einladende „Einstiegspunkte“ in das ÖPNV-System</li> </ul>

<b>Radverkehr</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gut ausgebautes und beschildertes Radwegenetz! (1.200 km) Das Netz ist auf die Ansprüche der Alltags- sowie der Freizeitradler ausgerichtet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts gibt es Konflikte mit der Aufteilung der Verkehrsräume, ausgewiesene Verkehrsflächen für den Radverkehr fehlen innerorts häufig.</li> <li>• Pedelec und E-Bike-Ladestationen nicht überall öffentlich zugänglich (Kommunikation)</li> <li>• Verknüpfung zum ÖPNV nicht stark ausgeprägt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alltagsradverkehr durch Kommunikationsmaßnahmen stärken, in Infrastrukturplanungen berücksichtigen und frühzeitig in die Planung miteinbeziehen</li> <li>• Anpassung der öffentlichen Ladeinfrastruktur an Bedürfnisse von Gästen und Ortskundigen sowie eine entsprechende Kommunikation</li> <li>• Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV stärken (Sicherheit, qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen)</li> </ul>
<b>motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von umweltbewussterem MIV durch Elektromobilitätskonzept/ E-Carsharing</li> <li>• E-Ladestationen im Landkreis vorhanden</li> <li>• P+R vorwiegend an den SPNV-Anschlussstellen vorhanden</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV attraktiveren bzw. MIV gegenüber anderen Mobilitätsangeboten unattraktiver gestalten, z.B. Neuordnung des Straßenraums durch Umverteilung der Schwerpunkte (Radverkehr und Busspuren) sowie Parkraummanagement</li> </ul>
<b>Infrastruktur allgemein</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es gibt bereits umgesetzte infrastrukturelle Maßnahmen, die zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel beitragen. (z. B. Fahrradabstellanlagen für B+R, P+R und Carsharing-Angebote am Bahnhof Nienburg)</li> <li>• Projekt: Mobilitätsressourcen-Management</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raumaufteilung ist innerörtlich begrenzt und daher für alle Verkehrsteilnehmer gemeinsam zu nutzen</li> <li>• Weitere Verknüpfungspunkte zu alternativen Mobilitätsangeboten fehlen</li> <li>• Die Mobilitätsbedürfnisse im Landkreis Nienburg/Weser lassen sich nur schwer bündeln</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsstationen an strategischen Haltestellen, bevorzugt SPNV schaffen</li> <li>• Straßenraumaufteilung frühzeitig in Planungsvorhaben einbeziehen.</li> </ul>

<b>Kommunikation / Organisation</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Landkreis möchte die nachhaltige Mobilität voranbringen</li> <li>• E-Mobilität und Radverkehrsoptionen werden (v. a. touristisch) kommuniziert</li> <li>• In jeder Kommune gibt es Konzepte, Aktivitäten und Strukturen, die eine kontinuierliche Optimierung des Mobilitätsangebotes verfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuell oft dezentrale Organisation von Projekten in den einzelnen Kommunen ohne interkommunale Vernetzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interkommunale Netzwerke installieren und als Treiber verstehen</li> <li>• Bürgerinnen und Bürger in Prozesse integrieren (Verkehrserhebungen, Befragungen, Workshops)</li> <li>• Fördermöglichkeiten prüfen und interkommunal kommunizieren (auch Sammelanträge prüfen)</li> <li>• Digitalisierung stärker für die Kommunikation nutzen, um auch jüngere Nutzergruppen anzusprechen und Informationen aktuell zu kommunizieren</li> </ul>
<b>Umwelt- und Klimaschutz</b>		
<p>Umwelt und Klimaschutz spielt im Landkreis Nienburg/Weser eine wichtige Rolle. Das spiegelt sich in dezentralen Konzepten, Initiativen und Aktionen wieder, wie z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutzkonzept, Landkreis Nienburg/Weser</li> <li>• Masterplan 100 % Klimaschutz, Stadt Nienburg und Flecken Steyerberg</li> <li>• Konzepte zur E-Mobilität</li> <li>• Formuliertes Ziel: Umwelt- und Klimaschutz durch bedarfsgesteuerten ÖPNV verbessern (NVP, ROP)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bündelung der vorliegenden Konzepte und Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit</li> <li>• Wissenstransfer ausbauen</li> <li>• Infrastruktur für E-Mobilität ausbauen</li> <li>• Senkung des Schadstoffausstoßes und Energieverbrauches, durch Senkung des Modal-Split im MIV Antriebswende: alternative Antriebsarten für Stadtbusse prüfen</li> </ul>

## 4.2 Entwicklung von Leitsätzen

Aus den bereits definierten Handlungsfeldern, einer gemeinsam festgelegten Zielrichtung und dem abgeleiteten Handlungsbedarf auf Grundlage der Analyse wurden neun konkrete Leitsätze formuliert. Diese bilden die Basis für weitere Mobilitätsstudien, wie beispielsweise ein integriertes Mobilitätskonzept, in dem die Entwicklung und Umsetzung konkreter Maßnahmen erfolgen kann.

Abbildung 13: Leitsätze

<b>Handlungsfeld: Netzwerk, Kompetenzen, Wissenstransfer</b>	
<b>L1</b>	<b>Gründung eines interkommunalen Mobilitätsnetzwerkes für den Landkreis Nienburg/Weser</b>
Gründung und Etablierung eines landkreisweiten (und darüber hinaus) Mobilitätsnetzwerkes für bessere Vernetzung von Wissen (z. B. Fördermöglichkeiten), Zuständigkeiten, Kompetenzen und der Weitergabe von Informationen nach außen (mit dem Landkreis in koordinierender Funktion).	
<b>Handlungsfeld: Kommunikation, Information, Vertrieb</b>	
<b>L2</b>	<b>Entwicklung und Etablierung einheitlicher und zielgerichteter Kommunikationskampagnen als Katalysator für die Akzeptanzsteigerung des ÖPNV</b>
Entwicklung einer landkreisweit einheitlichen Kommunikationsstrategie zur Bewerbung von ÖPNV, Radverkehr und weiteren (z. T. schon etablierten) Mobilitätsangeboten bzw. Verknüpfung verschiedener Informationsquellen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen	
<b>Handlungsfeld: ÖPNV</b>	
<b>L3</b>	<b>Ausbau des ÖPNV als verlässliches Angebot für die Alltagsmobilität</b>
Ausbau des ÖPNV-Angebots entsprechend der Mobilitätsbedürfnisse: Der ÖPNV mit starken SPNV- und Regionalbusachsen als leicht verständliches, verzahntes und verlässliches Rückgrat der Verkehrswende an allen 7 Tagen der Woche	
<b>Handlungsfeld: Rad- und Fußverkehr</b>	
<b>L4</b>	<b>Radverkehr wird fester Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie!</b>
Den Radverkehr als fester Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie weiter vorantreiben und auf übergeordneter Ebene, sowie bei Infrastruktur- bzw. Bauvorhaben und anderen Mobilitätsangeboten mitdenken	
<b>Handlungsfeld: Infrastruktur, Verknüpfung von Mobilitätsangeboten</b>	
<b>L5</b>	<b>Nahmobilität für ALLE nachhaltig und barrierefrei gestalten!</b>
Gestaltung einer modernen und barrierefreien Infrastruktur in allen Belangen der nachhaltigen Mobilitätsstrategie im Rahmen der vorhandenen finanziellen Mitteln und Fördermöglichkeiten	

<b>L6</b>	<b>Mobilitätsstationen als sichtbare Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote</b>
Schaffung von Mobilitätsstationen bzw. Verknüpfungspunkten von verschiedenen Mobilitätsangeboten mit Wiedererkennungswert und einfacher Zugänglichkeit	
<b>Handlungsfeld: Umwelt- und Klimaschutz</b>	
<b>L7</b>	<b>Schaffung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie</b>
Die Optimierung des Modal-Splits mit einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie und gut aufeinander abgestimmte Mobilitätsangebote als wesentlicher Baustein zum Umwelt- und Klimaschutz und trägt zur Verkehrswende bei	
<b>L8</b>	<b>Nutzung klimafreundlicher Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub> neutralen Antriebsformen</b>
Die Einführung neuer Antriebsformen kann sowohl den ÖPNV als auch weitere Mobilitätsangebote bei der Einsparung von CO <sub>2</sub> und weiteren Schadstoffen unterstützen	
<b>Handlungsfeld: Best Practice</b>	
<b>L9</b>	<b>Umsetzung von Mobilitätsprojekten im Landkreis als sichtbares Element der Mobilitätsstrategie</b>
Planung und Umsetzung von (zeitlich befristeten) Pilotprojekten und kleinräumigen Mobilitätslösungen für eine konsequente und schnelle Sichtbarmachung der Mobilitätsstrategie – auch mit dem Landkreis in Vorbildfunktion (z. B. BMM) und einem produktiven Austausch mit der Bevölkerung (z. B. Best-Practice-Projekte, Motivationskampagnen)	

Im Anhang erfolgt eine beispielhafte Darstellung mit Vorschlägen des Gutachterbüros zu konkreten Maßnahmen und Best-Practice-Beispielen, die in einem integrierten Mobilitätskonzept aufgegriffen, vertieft und in die Umsetzung gebracht werden können.

## 5 Ausblick: Wie geht es weiter?

### 5.1 Vorschlag: nächste Schritte und Perspektiven

Die folgende Tabelle verdeutlicht die Vorgehensweise, die eine schrittweise und aufeinander aufbauende Umsetzungsstrategie vorsieht.

In dieser Vorstudie geht es in erster Linie um das Sichtbarmachen von Handlungsfeldern, die resultierend aus der Analyse des Landkreis Nienburg/Weser definiert werden. Im darauf aufbauenden Mobilitätskonzept werden Themen aus der Vorstudie konkretisiert, als Maßnahmen definiert und in die Umsetzung gebracht. Ab 2024 können diese Erkenntnisse auch in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.

Mögliche Maßnahme bzw. Ziel	Was ist zu tun?	Zeitlicher Horizont
Kurzfristig: nächste Schritte		
Erarbeitung Mobilitätskonzept	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausschreibung eines Mobilitätskonzepts</li> <li>Ausarbeitung Zeitplan zur Erarbeitung</li> <li>Erarbeitung möglicher Mobilitätsmaßnahmen und konkrete Pilotprojekte zur Umsetzung</li> </ul>	IV/2022
Netzwerk Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erstes Treffen initiieren nach Fertigstellung Vorstudie (v. a. im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts)</li> <li>Strukturen und Ziele für die Kooperation festlegen</li> <li>Leuchtturmprojekte identifizieren um darauf aufbauend eine gemeinsame Kommunikationsstrategie zu erarbeiten</li> </ul>	II/2023
Mittelfristig: mögliche Pilotprojekte		
Betriebliches MM	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausschreibung einer Stelle für das BMM-Konzept für die MA der Kreisverwaltung (intern), bzw. Benennung eines Kümmerers</li> <li>Ausarbeitung Zeitplan, Konzept</li> </ul>	Ab 2024
Kommunikationsstrategie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Start zur Erarbeitung einer landkreisweiten, zielgruppenspezifischen Kommunikationsstrategie durch Experten (ggf. Ausschreibung, Agenturen Pitch)</li> <li>Ein roter Faden für den gesamten Landkreis Nienburg/Weser, in der alle Mobilitätsangebote berücksichtigt werden</li> <li>„Pilotprojekte aus jedem Mobilitätsbereich kommunizieren</li> </ul>	ab 2024 (Ausschreibung)
Mobilitätsstation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung von einer Pilot-Station (ausgehend von Standorten mit Signalwirkung) wie z. B. Bahnhof Leese-Stolzenau</li> <li>Einheitliches Design für den Landkreis</li> <li>Inhaltlich sollten Verknüpfungen zu allen Verkehrsmitteln integriert werden:</li> <li>ÖPNV, SPNV, On-Demand-Verkehr (ODV), Carsharing Angebote, Fahrradverleihsystem und hochwertige, überdachte Fahrradabstellanlagen, B+R, P+R, Fahrradhändler mit Reparaturservice, Pedelec und E-Bike-Ladestationen, Taxistandflächen</li> </ul>	ab 2024 (Planung und Beschluss)
Qualitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erarbeitung eines Qualitätsmanagementleitfadens</li> <li>Kontinuierliche Evaluation aller Maßnahmen, zur Erhaltung und Verbesserung definierter Qualitätsstandards</li> </ul>	ab 2024
Langfristig: Ausrichtung und Perspektiven		
Verkehrswende – ÖPNV wird klima-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortschreibung NVP mit wesentlichen Inhalten, die die Verkehrswende betreffen Änderung des Images</li> </ul>	2024 -

freundlich	des ÖPNV durch Antriebswende <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfsorientierte Überplanung des Liniennetzes im Landkreis Nienburg/Weser (Lückenschlüsse, Querverbindungen)</li> <li>• Reduktion des MIV-Anteils im Modal-Split</li> </ul>	2028
Komplette Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplette Barrierefreiheit an Haltestellen, Mobilitätsstationen, in Bussen, Wege zu Haltestellen, Fahrgastinformationen, Mobilitätsinformationen.</li> <li>• Stufenweise Konzept erarbeiten (Fortschreibung NVP)</li> </ul>	ab 2024

## 5.2 Gutachterliche Einschätzung: Landkreis und Kommunen sind auf einem guten Weg

Im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung wird gutachterlich empfohlen, aufbauend auf die Vorstudie zum integrierten Mobilitätskonzept ein integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Nienburg/Weser in Auftrag zu geben und die bereits herausgestellten Potentiale weiter zu entwickeln sowie Defiziten durch gezielte Maßnahmen entgegen zu wirken. Dabei stehen im Vordergrund die angestrebten Verbesserungen mit Kriterien zu hinterlegen und Lust auf Mobilität zu machen:

- Transparenz und leichter Zugang zum System, um Hürden zu nehmen!
- Aufzeigen von Synergieeffekten eines intermodalen Systems, um zu zeigen, dass Kooperationen Mehrwert erzeugen!
- Einfache Abrufbarkeit und Transparenz von Fahrplan, Liniennetz und Verknüpfungspunkten, um einfach mobil zu sein!
- Barrierefreiheit, um Mobilität für alle nutzbar zu machen!
- Digitalisierung, um zukunftsorientiert zu handeln!
- Kommunikation von Best Practice Beispielen, um Vorbild zu sein!

Ziel ist es die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zu bündeln und konkrete und vor allem sichtbare Veränderungsprozesse in Gang zu setzen. Eine Umsetzung der angestrebten Maßnahmen durch kurz-, mittel- und langfristige Projekte bietet ausreichend Transparenz, die Möglichkeit interkommunale Verknüpfungen zu stärken, um Synergien intensiver in den Prozess zu integrieren und darüber hinaus wirtschaftliche Interessen langfristig zu planen.

Insgesamt verfügt der Landkreis Nienburg/Weser hinsichtlich eines Mobilitätsgrundkonzeptes über eine gute Basis für weiteres Handeln, was durch die Stärkung interkommunaler Prozesse und Synergien optimiert werden kann. Vor dem Hintergrund einzuhaltender Klimaschutzziele und veränderter (Mobilitäts-)Bedürfnisse der Menschen im Landkreis Nienburg/Weser kann sich der Landkreis mit einem nachhaltigen und ganzheitlichen Mobilitätsangebot zukunftssicher aufstellen.

## 6 Anhang

### 6.1 Steckbriefe mit Vorschlägen des Gutachterbüros zu konkreten Maßnahmen und Best-Practice-Beispielen

Im Folgenden werden beispielhaft Maßnahmen und Best-Practice-Projekte in einem Steckbrief dargestellt. Diese stehen beispielhaft für die Mobilitätsentwicklung im Landkreis Nienburg/Weser und visualisieren die Umsetzungsstrategie von Handlungsfeldern über Leitsätze bis hin zum Aufzeigen konkreter Maßnahmen.

Handlungsfeld: Netzwerk, Kompetenzen, Wissenstransfer	
<b>L1</b>	<b>Gründung eines interkommunalen Mobilitätsnetzwerkes für den Landkreis Nienburg/Weser</b>
Gründung eines landkreisweiten (und darüber hinaus) Mobilitätsnetzwerkes für bessere Vernetzung von Wissen (z. B. Fördermöglichkeiten), Zuständigkeiten, Kompetenzen und der Weitergabe von Informationen nach außen - mit dem Landkreis in koordinierender Funktion.	
<b>1.1 „Erarbeitung Mobilitätskonzept“</b>	
<b>Beschreibung</b>	
Der Landkreis Nienburg/Weser gibt ein integriertes Mobilitätskonzept in Auftrag, um die in der Vorstudie herausgearbeiteten Themen zu vertiefen und in Vorbereitung auf die Fortschreibung des nächsten NVP (Nahverkehrsplan) konkrete Themenschwerpunkte zu definieren, um eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsplanung für den Landkreis Nienburg/Weser langfristig zu sichern.	
<b>Umsetzungshinweise</b>	
Der Landkreis Nienburg/Weser erstellt eine Ausschreibung für die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Nienburg/Weser und wickelt diese nach dem Vergabeverfahren ab.	
Ein Mobilitätskonzept ist ein Instrument, was konkrete Lösungsansätze zum Thema Mobilität aus den Themenbereichen Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht, Beratung sowie Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie verbindet.	
Regionalspezifische Anforderungen stehen bei der Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes im Vordergrund. Daher ist eine kooperative Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung, der ansässigen Verkehrsunternehmen, Verbände, Interessengruppen, Vereine und Bürgerinnen und Bürger von großer Wichtigkeit.	
<b>1.2: „Netzwerk Mobilität“</b>	
<b>Beschreibung</b>	
Der Landkreis Nienburg/Weser übernimmt die Rolle einer landkreisweiten und koordinierenden Stelle, um passende Mobilitätsangebote und gute Ideen interkommunal anzustoßen, weiterzuentwickeln und umzusetzen.	
<b>Umsetzungshinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachhaltige, attraktive und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen zu installieren ist eine Grundvoraussetzung, um der „Landflucht“ entgegenzuwirken und als Lebens,- Arbeits- und Investitionsort bestehen zu können sowie kluge Alternativen zum MIV zu schaffen.</li> </ul>	

- Ein Netzwerk aus lokalen Akteuren bietet die Chance bedarfsgerechte Mobilitätslösungen zu entwickeln und somit zu einer Verbesserung der Infrastruktur im Landkreis Nienburg/Weser beizutragen.
- Unterstützung bei der Gestaltung eines solchen Netzwerkes gibt es vom Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat mit dem Projekt „MogLeb“. Der Handlungsschwerpunkt von MogLeb liegt darauf, Mobilitätsmaßnahmen umzusetzen, zu verstetigen und die in vorherigen Forschungs- und Modellvorhaben gewonnenen Erkenntnisse weiterzugeben.

Handlungsfeld: Kommunikation, Information, Vertrieb	
<b>L2</b>	<b>Entwicklung und Etablierung einheitlicher und zielgerichteter Kommunikationskampagnen als Katalysator für die Akzeptanzsteigerung des ÖPNV</b>
Entwicklung einer landkreisweit einheitlichen Kommunikationsstrategie zur Bewerbung von ÖPNV, Radverkehr und weiteren (z. T. schon etablierten) Mobilitätsangeboten bzw. Verknüpfung verschiedener Informationsquellen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen	
<b>2.1 Zielgruppenorientierte Kommunikation und Marketing</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing.</p> <p>Eine Bestandsaufnahme und Bündelung der bestehenden Marketingaktivitäten im Landkreis Nienburg/Weser sind die Basis.</p>	
<b>Umsetzungshinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umsetzung sollte in einem einheitlichen Design im gesamten Landkreis Nienburg/Weser erfolgen und zielgruppenspezifisch angewandt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Berufstätige (z. B. Hinweise/Werbung auf bestehende und neueingerichtete Verbindungen)</li> <li>◦ Schüler:innen (z. B. Hinweis auf Freizeitangebote, die mit dem ÖPNV erreichbar sind)</li> <li>◦ Neubürger:innen (z. B. anlassbezogene Ticketangebote)</li> <li>◦ ältere Menschen (z. B. mit dem Ticket verbundene Zusatzangebote)</li> <li>◦ Gäste des Landkreises</li> </ul> </li> <li>• Die Stärken des Landkreises herausarbeiten und kommunizieren.</li> <li>• Unter Berücksichtigung der verschiedenen Zielgruppen und im Hinblick auf die zunehmende Digitalisierung sollten unterschiedliche Informationsquellen je Zielgruppenansprache vorgesehen werden.</li> <li>• Verbesserung der Fahrgastinformation und der Orientierung im jeweiligen Mobilitätssystem auch für ungeübte Nutzende</li> </ul>	
<b>2.2 Mobilitätsbezogenes Wegweisungssystem an strategischen Punkten</b>	
<b>Beschreibung</b>	
Einrichtung eines (einheitlichen) Wegweisungssystems an strategischen Punkten (wie z. B. ZOB, CityTreff, in der Fußgängerzone, SPNV Haltestellen, Ortsmitten der einzelnen Kommunen, u. s. w.) zur Verbesserung der visuellen Wahrnehmung der Mobilitätsangebote im LK Nienburg/Weser. Hier sollen auf alle verfügbaren Mobilitätsangebote und deren Erreichbarkeit aufmerksam gemacht werden.	

**Umsetzungshinweise**

- Umsetzung sollte in einem einheitlichen Design im gesamten Landkreis Nienburg/Weser erfolgen. (Sichtbar machen im öffentlichen Raum und Wiedererkennungswert)
- lückenlose Wegweisung bis zu den Haltestellen/ Mobilitätsangeboten vorsehen. (Bike-/ Carsharing, Mobilitätsstationen, u. s. w.)
- Dabei sollten touristische wie auch Alltagsbelange und Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

**Handlungsfeld: ÖPNV**

**L3 Ausbau des ÖPNV als verlässliches Angebot für die Alltagsmobilität**

Ausbau des ÖPNV-Angebots entsprechend der Mobilitätsbedürfnisse:  
 Der ÖPNV mit starken SPNV- und Regionalbusachsen als leicht verständliches, verzahntes und verlässliches Rückgrat der Verkehrswende an allen 7 Tagen der Woche

**3.1 konsequenter ÖPNV-Ausbau mit hoher Qualität**

**Beschreibung**

Im Rahmen der Analyse wurden für einige Bereiche im Landkreis Defizite des Bedienungsangebotes außerhalb des Schulverkehrs festgestellt. Eine Anpassung bzw. Ausweitung des ÖPNV-Angebotes zur Verbesserung der Bedienungsqualität ist aufgrund des sich wandelnden Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung notwendig – auch um eine echte Alternative gegenüber dem MIV zu schaffen.

**Umsetzungshinweise**

Eine Anpassung des Bedienungsangebotes an die heutigen Lebens- und Mobilitätsgewohnheiten und damit an die Nachfrage kann durch folgende Maßnahmen bedarfsgerecht umgesetzt werden:

- punktuelle Ergänzungen des heutigen Angebotes durch eine Anpassung der Taktzeiten ggf. durch Ergänzungen einzelner Fahrtenpaare.
- Anpassung der Linienführung, vor allem in Bezug auf die Regional- und Lokal-Linien (Zubringerverkehre zu den starken Achsen stärken) und eine Reisezeitverkürzung (Konkurrenz zum eigenen Pkw) erreichen.
- Ausweitung des Angebotes auch abends und am Wochenende
- Zuverlässige Verknüpfung von straßengebundenem ÖPNV und SPNV schaffen. Querverbindungen auch landkreisübergreifend optimieren. (z. B. Bf. Leese-Stolzenau und Linsburg, Anbindung nach Minden und Hannover)
- Bedarfsgesteuerten ÖPNV punktuell integrieren (z. B. als Zubringer zu starken Achsen)

**Handlungsfeld: Rad- und Fußverkehr**

**L4 Radverkehr wird fester Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie!**

Den Radverkehr als fester Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie weiter vorantreiben und auf übergeordneter Ebene, sowie bei Infrastruktur- bzw. Bauvorhaben und anderen Mobilitätsangeboten mitdenken

**4.1 Bedarfsgerechte Anpassung der Verkehrsflächen und Infrastruktur im Landkreis Nienburg/Weser**

### **Beschreibung**

Der Radverkehr ist im Landkreis Nienburg/Weser ein wesentlicher Teil des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung, was sich in dem gut ausgebauten Radwegenetz widerspiegelt. Innerorts gibt es häufig Konflikte mit der Aufteilung der Verkehrsräume, ausgewiesene Verkehrsflächen für den Radverkehr fehlen innerorts häufig. Die Querverbindungen zwischen den einzelnen Kommunen hingegen, bieten eine optimale Qualität.

Im Bereich Fußverkehr ist eine Mobilitätsbildung im Hinblick auf Orientierung und Sicherheit ein wesentlicher Aspekt.

### **Umsetzungshinweise**

Die vorhandenen Potentiale und Strukturen des Radwegenetzes sollten aufgegriffen und bedarfsgerecht in die Verkehrsräume integriert werden:

- Bei Maßnahmen zur Neuordnung des Straßenraumes bzw. Dorferneuerungsmaßnahmen sollten Flächen für den Fuß- und Radverkehr grundsätzlich integriert werden.
- Attraktivierung von Fußwegen und eine Reduktion von Angsträumen<sup>37</sup>
- Eine Stärkung des Alltagsradnetzes für z. B. Berufspendler:innen, Schüler:innen, etc. kann durch infrastrukturelle Maßnahmen optimiert werden:
  - Verknüpfung zum SPNV optimieren, z. B. durch abschließbare Fahrradboxen
  - Weitere Installation von sicheren und überdachten Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen des ÖPNV bzw. sichere, qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen im gesamten Landkreis
  - Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV leichter ermöglichen
- Serviceangebote erhöhen: Fahrradstation und -verleih, Fahrradhändler (Reparaturservice)
- Pedelec- und E-Bike-Ladestationen nicht überall öffentlich zugänglich. Ein Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und eine entsprechende Kommunikation bieten Potential
- Radwege baulich sicher gestalten, so dass diese landkreisweit ganzjährig befahrbar sind

## **4.2 Schaffung von Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen und zum SPNV**

### **Beschreibung**

Planung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zur intermodalen Verknüpfung Fahrrad –Bus (Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen/ Bike+Ride-Anlagen)

- an zentralen Haltestellen für eine verbesserte Verknüpfung von Rad und ÖPNV
- nennenswertes Potenzial wird in den Orten gesehen, die sich an der Nord-Südachse befinden und an den SPNV angeschlossen sind. Sowie Orte, die sich an „starken Achsen“ befinden und an den Zubringerverkehr nur unzureichend angebunden ist.
- Je nach Nachfrageaufkommen kann dies in unterschiedlichen Ausbaustufen und Größenordnungen umgesetzt werden. Hierfür ist es möglich ein Baukastensystem anzubieten.

### **Umsetzungshinweise**

- Fahrradabstellanlagen erhöhen spürbar die Erschließungswirkung von ÖPNV-Angeboten (ermöglichen Abbau von Erschließungsdefiziten) und bieten eine qualitative Aufwertung des Haltestellenstandortes.
- Prüfung der erforderlichen Kapazitäten und Ermittlung des realistischen Bedarfs, um eine Überdimensionierung zu vermeiden, sollte unbedingt zwischen kleineren und größeren Anlagen differenziert werden.

<sup>37</sup> D.h.: öffentliche Räume, die als unsicher wahrgenommen werden (können), wie z. B. dunkle Verkehrswege, Fußgängertunnel, Parkhäuser, Haltestellen/Wartehäuser mit lediglich einem Zugang

- An Orten, wo die B+R-Potenziale nicht im Detail ermittelt werden können, ist es möglich Pilotprojekte auf Zeit einzuführen: mobile Anlagen, ohne Bodenverankerung, um die Akzeptanz über einen gewissen Zeitraum zu beobachten.
- Baukosten von Radabstellanlagen: Wirtschaftlichen Aspekt prüfen.

**Handlungsfeld: Infrastruktur, Verknüpfung von Mobilitätsangeboten**

**L5 Nahmobilität für ALLE nachhaltig und barrierefrei gestalten!**

Gestaltung einer modernen und barrierefreien Infrastruktur in allen Belangen der nachhaltigen Mobilitätsstrategie im Rahmen der vorhandenen finanziellen Mittel und Fördermöglichkeiten

**5.1 Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen**

**Beschreibung**

Viele Bushaltestellen im Landkreis Nienburg/Weser sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit. Ein langfristiges Leitziel für die Mobilitätsplanung im Landkreis, ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle.

**Umsetzungshinweise**

- Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Landkreis Nienburg/Weser ist Teil der nachhaltigen Mobilitätsstrategie und bereits im aktuellen Nahverkehrsplan festgeschrieben.
- Von 1.200 Haltestellenpositionen sind bereits rund 250 komplett barrierefrei ausgebaut (weitere sind teilweise barrierefrei). Im Sinne einer nutzungsorientierten Umsetzung ist eine Evaluation der Priorisierung regelmäßig notwendig, da sich die Prioritäten im Ausbau verschieben können.
- Eine Umsetzung ist nur „peu a peu“ möglich, da finanzielle Aspekte eine flächendeckende Sanierung nicht zulassen.
- Weiteres steuert auch zukünftig der Nahverkehrsplan

**L6 Mobilitätsstationen als verbindendes Element versch. Mobilitätsangebote**

Schaffung von Mobilitätsstationen bzw. Verknüpfungspunkten von verschiedenen Mobilitätsangeboten mit Wiedererkennungswert und einfacher Zugänglichkeit

**6.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen**

**Beschreibung**

Mobilitätsstationen dienen zur Stärkung bzw. Bündelung sowie zur verbesserten Sichtbarkeit von inter- und multimodalen Mobilitätsangeboten. Stufenweise Einführung, beginnend mit strategischen Punkten: Zubringer zu „starken Achsen“. Zukünftige Ausrichtung möglichst in Abstimmung mit einem landkreisweiten Konzept.

**Ansätze für Standorte:**

- Mobilitätsquellen: z. B. Wohngebiete, die sich noch in der Entwicklung/ Vermarktung befinden, periphere Lagen, SPNV-Anschlusspunkte,
- Ziele der Mobilität: Schulstandorte, starke Relationen durch Wegezwecke (z. B. Einkaufen, medizinische Versorgung, Freizeit)
- Verknüpfungspunkte/ Schnittstellen zum Nahverkehr: insbesondere Hauptbahnhof/ ZOB, SPNV-Haltestellen, Zubringer zu „starken Achsen“ aus dörflichen Randgebieten.

<p><b>Umsetzungshinweise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbeziehung alternativer Mobilitätsangebote, On-Demand-Verkehr, Carsharing Angebote, Fahrradverleihsystem und hochwertige, überdachte Fahrradabstellanlagen, B+R, P+R, Taxistandflächen usw.</li> <li>• Entwicklung eines Gesamtkonzeptes mit Festlegung von stufenweisen und differenzierten Ausbaustufen             <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Umsetzung von „Pilot-Stationen“ (ausgehend von Standorten mit Signalwirkung) wie z. B. Bahnhof Leese-Stolzenau oder weitere Haltestellen mit hoher Frequentierung auch im Jedermann-Verkehr</li> <li>◦ „klein“ anfangen: Sowohl die Größe, als auch die Anzahl der Mobilitätsstationen können kontinuierlich ausgebaut bzw. erweitert werden.</li> </ul> </li> <li>• Durch ein einheitliches und ansprechendes Gestaltungskonzept wird der Faktor „Sichtbarkeit“ gestärkt und die Akzeptanz erhöht.</li> <li>• Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Vergrößerung des Haltestelleneinzugsradius</li> </ul>
---

Handlungsfeld: Umwelt- und Klimaschutz	
<b>L7</b>	<b>Erreichen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie durch gut aufeinander abgestimmte Mobilitätsangebote</b>
<p>Die Optimierung des Modal-Splits mit einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie und gut aufeinander abgestimmte Mobilitätsangebote als wesentlicher Baustein zum Umwelt- und Klimaschutz und trägt zur Verkehrswende bei</p>	
7.1 Alternative Mobilitätsangebote jenseits des klassischen ÖPNV	
<p><b>Beschreibung</b></p> <p>Je disperser und kleiner die Erschließungsräume sind und je größer die Fahrweiten werden, desto geringer ist die Wirtschaftlichkeit für die Erschließung der Zwischenräume.</p> <p>In solchen Gebieten können alternative Mobilitätsangebote Lösungen im Hinblick auf eine bessere Erschließung sowie auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger sein.</p>	
<p><b>Umsetzungshinweise</b></p> <p>Alternative Mobilitätsangebote ermöglichen Spielräume zur Anpassung der Bedienung in Teilbereichen, die heute im Linienverkehr schlecht oder gar nicht angebunden werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bündelung der vorliegenden Konzepte und Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich Bedarfsverkehre. =&gt;Wissenstransfer ausbauen</li> <li>• Prüfung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung, unter Einbeziehung einer einheitlichen Kommunikationsstrategie (z. B. Carsharing, BürgerBus, ServiceBus, On Demand Verkehr, Mobilitätsressourcen-Management)</li> <li>• Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche durch Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius</li> <li>• Senkung des Schadstoffausstoßes und Energieverbrauchs, durch Senkung des Modal-Split im MIV</li> <li>• Fahrtenvermeidung und Kosteneinsparung für Nutzer durch geteilte Fahrten</li> <li>• Optimierung des Ressourceneinsatzes für Anbieter durch flexible Routenverläufe zur Vermeidung unnötiger Fahrten</li> <li>• Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung</li> </ul>	

<b>L8</b>	<b>Anschaffung und Nutzung klimafreundlicher Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub> neutralen Antriebsformen</b>
Die Einführung neuer Antriebsformen kann sowohl den ÖPNV als auch weitere Mobilitätsangebote bei der Einsparung von CO <sub>2</sub> und weiteren Schadstoffen unterstützen	
<b>Maßnahme</b>	
<b>Beschreibung</b>	
Die Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes sind bei der Planung und Durchführung des ÖPNV zunehmend zu berücksichtigen. Im Bereich des Busverkehrs ist die „Antriebswende“ mit Umstellung auf emissionsarme Antriebe unter Beachtung des „Standes der Technik“ und der Wirtschaftlichkeit zu verfolgen.	
<b>Umsetzungshinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktur für E-Mobilität weiter ausbauen (Bauliche und infrastrukturelle Anpassungen notwendig) und alternative Antriebsarten für Stadtbusse prüfen und ggf. in einem Pilotprojekt unter Nutzung von Fördermitteln umsetzen</li> <li>• Antriebswende ist nicht gleich Verkehrswende. Die Umstellung auf alternative Antriebe kann lediglich einer von vielen Bausteinen auf dem Weg zur Verkehrswende sein.</li> </ul>	

<b>Handlungsfeld: Best Practice</b>	
<b>L9</b>	<b>Mobilitätsprojekte im Landkreis planen und umsetzen, als sichtbares Element der Mobilitätsstrategie</b>
Planung und Umsetzung von (zeitlich befristeten) Pilotprojekten und kleinräumigen Mobilitätslösungen für eine konsequente und schnelle Sichtbarmachung der Mobilitätsstrategie – auch mit dem Landkreis in Vorbildfunktion (z. B. BMM) und einem produktiven Austausch mit der Bevölkerung (z. B. Best-Practice-Projekte, Motivationskampagnen)	
<b>9.1 Kommunales Mobilitätsmanagement</b>	
<b>Beschreibung</b>	
Kommunales Mobilitätsmanagement ist ein Instrument, das in der kommunalen Verwaltung über alle Fachgebiete hinweg eingesetzt wird, um eine effiziente und nachhaltige Mobilität zu gestalten. Maßnahmen im Bereich „Kommunales Mobilitätsmanagement“ beziehen sich häufig auf die Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten, wie beispielsweise die Fahrradvermietung sowie die gemeinschaftliche Nutzung von Pkws wie Carsharing oder Car-Pooling (Mitfahrzentralen). Die Kommunikation dieser Maßnahmen erfolgt mithilfe von Aktionen und Kampagnen, welche sich zumeist auf bestimmte Zielgruppen fokussieren.	
<b>Umsetzungshinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landkreis Nienburg/Weser wird Vorreiter für eine umweltgerechte Mobilität und legt in einem integrierten Mobilitätskonzept die Zielrichtung für die Umsetzungsstrategie fest.</li> <li>• Koordination, Information und Organisation von Maßnahmen, die den lokalen Gegebenheiten entsprechen und sowohl das Verkehrs- als auch das Infrastrukturmanagement berücksichtigen (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Straßenplanung)</li> <li>• Imagekampagnen und gezielte Kommunikationsstrategien, die zielgruppenspezifisch eingesetzt werden, sind eine wichtige Grundlage für die Akzeptanz von sich verändernden Mobilitätskonzepten</li> <li>• Mobilitätsmanagement vereint angebotsorientierte Maßnahmen, restriktive Maßnahmen und konkrete, umsetzungsorientierte Maßnahmen in Bezug auf Infrastruktur und Verkehr, um zukunftsorientierte Mobilität in einem umweltbewussten Rahmen zu realisieren.</li> </ul>	

## 9.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

### Beschreibung

Mit dem Ansatz des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) erarbeiten Unternehmen Mobilitätskonzepte für ihre Mitarbeiter, die dazu beitragen sollen, den MIV-Anteil zu reduzieren und auf andere Mobilitätsträger zu verlagern.

Der Kernpunkt dieses Ansatzes gilt der Kosteneffizienz und Mitarbeitergesundheit, ist aber dennoch ein effektives Instrument, um eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens herbeizuführen.

### Umsetzungshinweise

- Der Landkreis kann sowohl als gutes Beispiel vorangehen und BMM für die eigenen Mitarbeitenden implementieren als auch im Rahmen seiner Netzwerkfunktion (Maßnahme L1.2) als Ansprechpartner für interessierte Unternehmen im Landkreis fungieren.
- Zur Integration eines BMM muss ein interner Prozess angestoßen und etabliert werden, der ein verantwortliches Team benennt, welches Ziele definiert, ein Konzept entwickelt, die Beschäftigten einbindet, eine Bestandsanalyse durchführt, die erhobenen Daten auswertet, bedarfsgerechte Maßnahmen entwickelt, eine Evaluation durchführt und den laufenden Prozess begleitet.
- Die Maßnahmenkonzepte beinhalten meist Anreize (z. B. Sichtbarmachung von Einsparungen über den Gehaltszettel), die die Beschäftigten zum Mitmachen motiviert, wie z. B. Fahrradförderung, Unterstützung von Fahrgemeinschaften, Carsharing, Mobilitätsbudget statt Firmenwagen, Förderung von Elektromobilität
- Zusätzlich bietet die Bundesregierung regelmäßig Förderprogramme, die Unternehmen bei der Integration von BMM unterstützt.

## 6.2 Zeitplan eines integrierten Mobilitätskonzeptes

Abbildung 14: Möglicher Zeitplan eines auszuschreibenden Mobilitätskonzeptes

