Angebot
Theaterbesuch Linien
Mitfahrgelegenheiten täglich
Bürgerbus Nienburg DB-Bahnhof
Lastenfahrrädern Individualverkehr AST
verlässlich Anrufsammeltaxi Pedelecverleih
Fahrplanangebot ausweiten ÖPNV-Angebot
Fahrradabstellanlagen Alternativangebote Kino
Schülerverkehr landkreisübergreifend Sonntag
Verkehrsberuhigte Bereiche Förderung Touristen
touristisch Carsharing-Angebote Nachtstunden
Auslastung Pendler-App Aufenthaltsqualität
Fahrradspuren Freizeitverkehr Verbindung
Fahrziele Lebensgarten Kreisstadt abends
Wochenende Mitfahrbänke erweitert
Feiertagen Bahnhof Anbindung
Dorfauto Pendelnde

tägliche Mobilität
E-Mobilitätskonzept Sicherheit
Alternativen Haltestellen optimieren
Mitfahrgelegenheiten Schnellbus E-Mobilität
Carsharing Bedarfsverkehr zukunftsweisend
verlässliche Angebote Anbindung Pendler:innen
Alternative für Individualverkehr Bedarfsverkehr
Radwegeverbindungen Mobilität ländliche Gebiete
Nachbarkommunen ÖPNV landkreisübergreifend
Bedienformen ÖPNV/ SPNV Bahnhof flexibel
Carsharing Förderung Radwegeausbau
Wasserstoff ermöglichen
Kreisstadt

**Impressum**

Landkreis Nienburg/Weser
54 Regionalentwicklung
31582 Nienburg

Auftragnehmer:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Natalie Schneider M.Sc.
Dipl.-Ing. Michaela Willmann
Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel

# Die Mobilität von Morgen jetzt gemeinsam gestalten!

LANDKREIS
NIENBURG / WESER

## Vorstudie zu einem integrierten Mobilitätskonzept Landkreis Nienburg/Weser 2022

## Mobilität zukunftssicher gestalten

Mobilität ist ein wesentliches Grundbedürfnis der Menschen. Die Ausgestaltung der Mobilität wird geprägt von der Lage der Städte, Gemeinden und Orte, in den Menschen arbeiten, leben und sich fortbewegen. Je größer die Entfernung, desto vielfältiger ist das Mobilitätsverhalten der Menschen. Individuelle Faktoren wie Einkommen, Arbeitssituation oder Alter beeinflussen die Mobilitätsbedürfnisse.

Bedingt durch den demographischen Wandel verändert sich die Bevölkerungsstruktur kontinuierlich und damit einhergehend auch die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung.

Die Antwort auf die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Herausforderungen der zukünftigen Entwicklung sind individuelle Mobilitätsangebote. Die Mobilitätsangebote sollten gut aufeinander abgestimmt und auf die jeweilige Situation angepasst sein.

Ein Zugang für jede Bevölkerungsschicht sowie Altersgruppe ist ein essenzieller Bestandteil einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie.

Eine zielorientierte Strategie stellt eine Grundlage für ein zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot dar. Eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie ist ganzheitlich, nachhaltig und bedürfnisorientiert und berücksichtigt aktuelle Rahmenbedingungen und alle Verkehrsmittel sowie Zielgruppen.

## Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor

Aufgrund der vom Verkehr ausgehenden steigenden $CO_2$-Emissionen wurden im Rahmen der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität" des BMVI und der VDV-Studie „Deutschland mobil 2030" nationale Klimaschutzziele für den gesamten Verkehrssektor erarbeitet.

Das Hauptziel ist den Modal-Split-Anteil des ÖPNV bis 2030 um ein Drittel zu erhöhen. Das erfordert eine Steigerung der Verkehrsleistung im ÖPNV um 24 %. Hierfür muss sowohl der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gefördert sowie der Autoverkehr verringert werden. Strukturelle Veränderungen des Mobilitätsverhaltens infolge der Corona-Pandemie könnten die Erreichung der Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erschweren.

Zur Erreichung des Ziels ist eine Strategie mit Handlungsoffensiven für eine nachhaltige Mobilitätswende nötig:

**Klimaschutzziele im Verkehrssektor**

**Modal-Split-Anteil ÖPNV erhöhen**

1. **Angebotsoffensive** (mehr Angebot und mehr Qualität für mehr Fahrgäste)
2. **Infrastrukturoffensive** (mehr ÖPNV-Vorrang und mehr Kapazitäten)
3. **Finanzierungsoffensive** (ergänzende Finanzierungswege für Angebots- und Infrastrukturverbesserung)
4. **Vernetzungsoffensive** (Digitalisierung und Verknüpfung des ÖPNV mit innovativen Angebotsformen im Mobilitätsverbund)
5. **Gestaltungsoffensive** (bessere Planungsstrukturen für beschleunigte Prozesse sowie umfassende Branchenlösungen)
6. **Kommunikationsoffensive** (gezielte Kommunikation für mehr Veränderungsbereitschaft sowie Zugangsfähigkeit zum ÖPNV)

(Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): Handlungsoffensiven für die Mobilitätswende. Nur mit einer Mobilitätswende sind die nationalen Klimaschutzzziele im Verkehr zu erreichen! Positionspapier, Oktober 2021)

Kommunikation, Information & Vertrieb

Netzwerk, Kompetenz, Wissenstransfer

ÖPNV

Umwelt- und Klimaschutz

Rad- und Fußverkehr

Infrastruktur, Verknüpfung von Mobilitätsangeboten

## Ziel der Vorstudie zu einem integrierten Mobilitätskonzept

Mit der Vorstudie zu einem integrierten Mobilitäts-konzepte für den Landkreis Nienburg/Weser soll das Thema „Mobilität" in den Fokus gerückt, maßgebende Rahmenbedingungen analysiert und aufgezeigt werden, sowie ein hohes Maß an Beteiligung im Landkreis erreicht werden. Vorhandene Strukturen sollen identifiziert, weiter gestärkt, miteinander vernetzt und sukzessive ausgebaut werden.

Folgende Ziele stehen im Vordergrund:

- die Abhängigkeit vom eigenen PKW durchbrechen
- Schaffung von Mobilitätschancen für alle Menschen (soziale Teilhabe)
- die Erreichbarkeit der zentralen Orte und Einrichtungen
- zukunftssichere Mobilitätsstrukturen schaffen
- ein effizientes und ressourcenschonendes Ineinandergreifen der Mobilitätsangebote
- Mobilität klimafreundlich gestalten

## Was ist ein integriertes Mobilitätskonzept?

Ein Mobilitätskonzept verbindet konkrete Lösungsansätze zum Thema Mobilität aus den unterschiedlichen Zuständigkeiten, Fachthemen und Verkehrsmitteln.

Ein integriertes Mobilitätskonzept kann vielfältige verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsangebote umfassen. Neben dem klassischen Linienverkehr des ÖPNV können hierzu beispielsweise Bedarfsverkehre, Sharingangebote oder Mobilitäts-managementmaßnahmen zählen.

Damit vernetzt das Mobilitätskonzept die Mobilitätsangebote, aber auch die unterschiedlichen Akteure miteinander.

Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ist das Kernziel eines Mobilitätskonzeptes. Dabei bezieht das Mobilitätskonzept alle Stakeholder ein, so dass das Thema Kooperation und Netzwerk ein großer Bestandteil eines Mobilitätskonzeptes darstellen kann.

## Lage im Raum

Der Landkreis Nienburg/Weser liegt in Niedersachsen und grenzt an die Landkreise Diepholz, Verden und Heidekreis, an die Region Hannover, an den Landkreis Schaumburg und an den Kreis Minden-Lübbecke in Nordrhein-Westfalen.

Der Landkreis setzt sich zusammen aus der Kreisstadt Nienburg/Weser (Mittelzentrum), Stadt Rehburg-Loccum, Flecken Steyerberg und den sechs Samtgemeinden Grafschaft Hoya, Heemsen, Steimbke, Weser-Aue, Mittelweser und Uchte mit insgesamt 33 kleineren Verwaltungseinheiten.

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis Nienburg/Weser liegt bei 87 Einwohnern pro km²; in der Stadt Nienburg/Weser bei 488 Einwohnern pro km².

Zum 01.01.2020 leben 121.636 Menschen auf einer Fläche von ca. 1.400 km² im Kreisgebiet. Ein Viertel davon lebt in der Stadt Nienburg/Weser.

# Landkreis Nienburg/Weser

## Beteiligte/ Kooperationen

- Landkreis Nienburg/Weser
- Samtgemeinde Grafschaft Hoya
- Samtgemeinde Heemsen
- Samtgemeinde Steimbke
- Stadt Nienburg/Weser
- Samtgemeinde Weser-Aue
- Flecken Steyerberg
- Samtgemeinde Mittelweser
- Samtgemeinde Uchte
- Rehburg-Loccum

## Starke Achsen

ÖPNV
SPNV

## Rahmenbedingungen der Mobilitätsstruktur

Der Landkreis Nienburg/Weser ist durch einen regen Pendlerverkehr geprägt und wird stark durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert.

Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind vor allem an den starken Achsen zu finden. Insgesamt liegt der Fokus auf dem Schulverkehr und Anbindung an das Mittelzentrum.

Ein gut ausgebautes Radwegenetz deckt die Ansprüche der Alltags- und Freizeitradelnden ab.

Der Schwerpunkt der Vorstudie liegt auf der Betrachtung der ÖPNV-Struktur bzw. der Zwischenräume, der Wegebeziehungen, der Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie der interkommunalen Vernetzung.

Die Ergebnisse daraus eröffnen die Möglichkeiten für einen interkommunalen und transparenten Austausch sowie eine nachhaltige Veränderung der aktuellen Mobilitätsstrukturen.

## Vorgehensweise

Aus bestehenden Daten zur Raumstruktur, vorhandener Mobilitätsangebote, Einschätzungen der Kommunen zu Mobilitätsbedürfnissen ihrer Bürger:innen sowie einem Workshop mit dem Landkreis als Aufgabenträger wurden Handlungsbedarfe generiert, aus denen sich insgesamt sechs Handlungsfelder ergeben. Um die Zielrichtung zu konkretisieren, wurden insgesamt neun Leitsätze entwickelt, die für ein späteres Mobilitätskonzept als Orientierung dienen.

bisherige Verkehrsentwicklung
Mobilitätsverflechtungen
Mobilitätsstrategien/ -konzepte
Umsetzungen/ Planungen
Initiativen vor Ort
Planungsvorhaben
Herausvorderungen
Einschätzungen/ Verflechtungen
Handlungsbedarf
Anregungen, Ideen, Wünsche

Straßen-/ Liniennetz
Fahrgastbefragung
E-Infrastruktur
Radwegenetz
Teralytics
Trends
NVP

Datenauswertung

Befragung

Handlungsbedarf ableiten

Handlungsfelder

Kommunikation, Information & Vertrieb

Infrastruktur, Verknüpfung von Mobilitäts-angeboten

Netzwerk, Kompetenz, Wissenstransfer

Rad- und Fußverkehr

ÖPNV

Umwelt- und Klimaschutz

Leitziele

strategische Ziele

operative Ziele

Entwicklung von Leitsätzen

## Leitsätze

**L1** **Gründung eines interkommunalen Mobilitätsnetzwerkes für den Landkreis Nienburg/Weser**
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

**L2** **Entwicklung und Etablierung einheitlicher und zielgerichteter Kommunikationskampagnen als Katalysator für die Akzeptanzsteigerung des ÖPNV**
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

**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

**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

**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 Mitteln und Fördermöglichkeiten

**L6** **Mobilitätsstationen als sichtbare Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote**
Schaffung von Mobilitätsstationen bzw. Verknüpfungspunkten von verschiedenen Mobilitätsangeboten mit Wiedererkennungswert und einfacher Zugänglichkeit

**L7** **Schaffung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie**
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

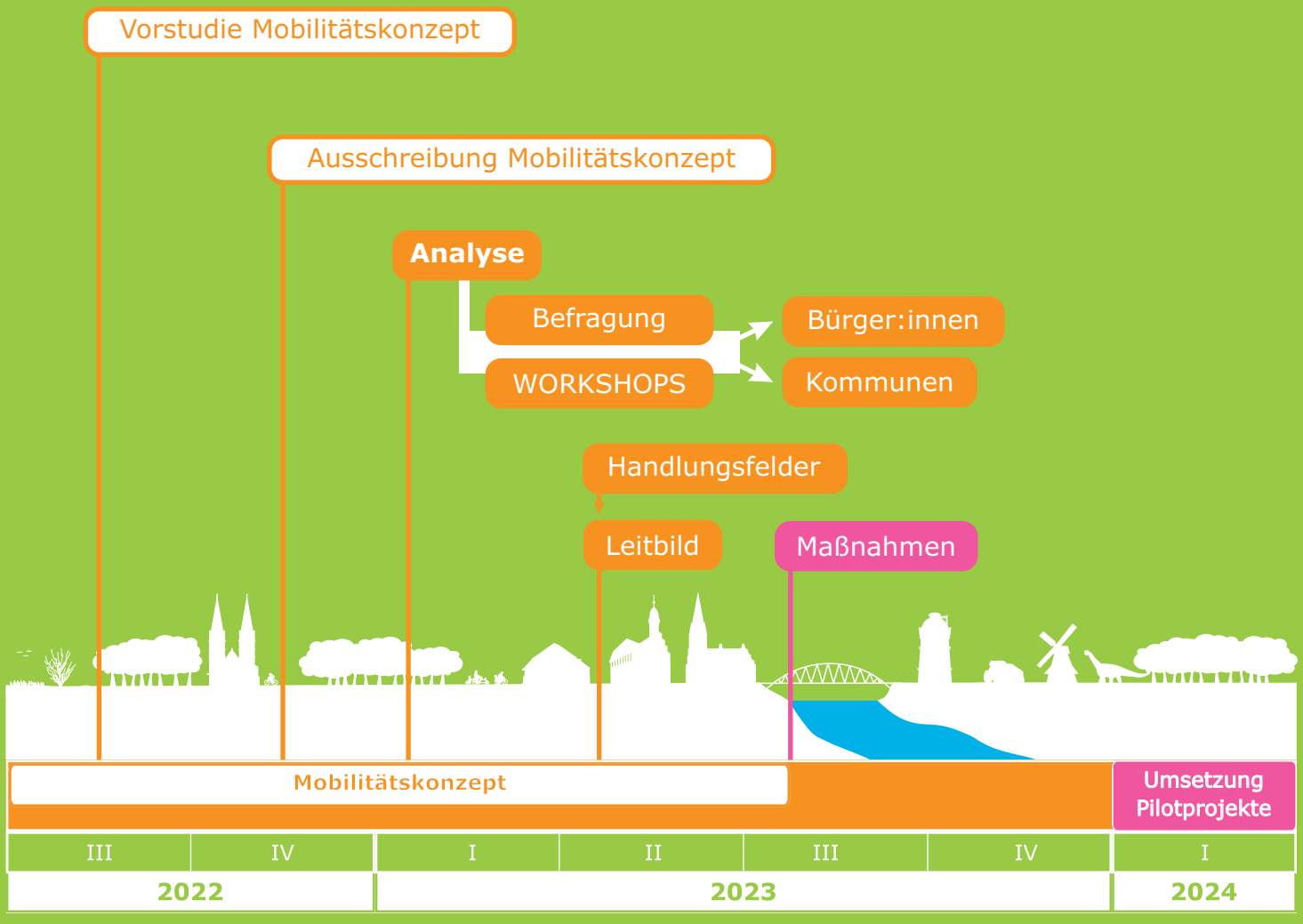
**L8** **Nutzung klimafreundlicher Fahrzeuge mit CO2 neutralen Antriebsformen**
Die Einführung neuer Antriebsformen kann sowohl den ÖPNV als auch weitere Mobilitätsangebote bei der Einsparung von CO2 und weiteren Schadstoffen unterstützen

### Best Practice

**L9** **Umsetzung von Mobilitätsprojekten im Landkreis als sichtbares Element der Mobilitätsstrategie**
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)

## Ausblick

**Von der Vorstudie zum integrierten Mobilitätskonzept**

Im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung soll aufbauend auf die Vorstudie zum integrierten Mobilitätskonzept ein integriertes Mobilitätskonzept für den gesamten Landkreis Nienburg/Weser entwickelt werden. Ziel ist es die herausgestellten Potentiale weiterzuentwickeln sowie Defiziten durch gezielte Maßnahmen entgegenzuwirken. Dabei gilt es die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger:innen zu bündeln und konkrete und vor allem sichtbare Veränderungsprozesse in Gang zu setzten. Eine Umsetzung der angestrebten Maßnahmen durch kurz- mittel- und langfristige Projekte, sowie die Integration der Bürger:innen bietet die Möglichkeit interkommunale Verknüpfungen zu stärken, wirtschaftliche Interessen langfristig zu planen und darüber hinaus nachhaltige Synergien zu erzeugen.

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.