

stadtraum GmbH



Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Nienburg/Weser

ANLAGEN

Anlage 7

Titel: Maßnahmenkatalog



Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Nienburg / Weser				 stadtraum	
<i>-Maßnahmenkatalog mit Kostenschätzung-</i>					
Stand:	30.07.2024				
Bearbeiter:	stadtraum GmbH				
Auftraggeber:	Landkreis Nienburg/Weser				
<u>Erläuterungen/Legende:</u>					
-> Im Bericht und in den Anlagen wird der Zusammenhang der Maßnahmen erläutert.					
Handlungsfelder	Thematische Kategorisierung von Maßnahmen; Orientierung der Handlungsfelder an dem Leitbild und an den Zielen				
Schlüsselmaßnahmen	Maßnahmen mit entscheidendem Einfluss für das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.				
Radnetzlücken	Identifizierte Lücken im Radnetz				
Kategorie	R - Reaktivierung, N - Neubau/-planung, U - Umbau/-planung, F - Fortsetzung				
Akteur:innen	Stadtverwaltung, Landkreis, Unternehmen, DB, VLN, Busbetreiber, Eigentümer, Verein, etc.				
Effekte	Reaktionen bei Akteur*innen ausgehend von Maßnahme				
Wichtigkeit	A (hoch) / B / C (niedrig)				
Kostenschätzung	•	••	•••	••••	•••••
Kategorien für investive und regelmäßige Kosten	Kostenklassen siehe Blatt "Kostenschätzung".				
Kostentyp	investiv = einmalige Kosten; Busbetriebskosten = jährliche Kosten für Regio- bzw. Hauptbuslinien; regelmäßige Kosten = jährliche Kosten, jedoch ohne Busbetriebskosten				
Klimaschutzauswirkungen	Nicht unmittelbar / gering / mittel / hoch				
Umsetzungshorizont	direkt: bis 2026	-			
<i>(ZS bzw. Zwischenstufen sind eine Kategorisierung für das ÖPNV-Gesamtnetz)</i>	kurzfristig: bis 2028	ZS 1			
	mittelfristig: bis 2033	ZS 2: V1 und V2			
	langfristig: ab 2034	Endstufe			
	-	Exkurs			
	V1 (Variante 1) =	Kernnetz			
	V2 (Variante 2) =	Optionsnetz			
Hemmnisse	bspw. rechtliche Hürden, Finanzierung, Personal, Anreize für Betreiber/Eigentümer, rechtl./planerische Verfahren (Planfeststellungsverfahren), Initiative/Akzeptanz Bevölkerung, etc.				
Quelle bzw. Ansatz zu der Maßnahme	A - Analyse, V - Vorstudie, U - auszuwertende Grundlagenunterlagen, I - Infogespräch mit SG, IRA - Infogespräch mit reg. Akteuren, ÖB - Öffentlichkeitsbeteiligungs-veranstaltung mit Bevölkerung, IK - Interaktive Karte, AG - Hinweise vom AG, ADFC, AV - Abschlussveranstaltung				

Nr.	Standort (SG/Stadt)	Kategorie	Maßnahme	Akteur:innen	Kurzbeschreibung	Effekte	Wichtig-keit	Kosten-schätzung	Kostentyp	Klimaschutz- auswirkungen	Finanzierungs- möglichkeiten	Umsetzungs- horizont	Hemmnisse	Verknüpfung mit anderen Maßnahmen sinnvoll	Verknüpfung geboten	Quelle bzw. Ansatz zu der Maßnahme
-----	---------------------	-----------	----------	--------------	------------------	---------	--------------	------------------	-----------	---------------------------	------------------------------	----------------------	-----------	--	---------------------	------------------------------------

Handlungsfeld I: Netzwerk, Vertrieb, Kommunikation, Wissenstransfer

NVKW 01	Landkreis	N	Prüfung der Einführung der Tarife vom VBN und/oder GVH sowie, ob Anstusstickets vom SPNV auf den Busverkehr eingerichtet werden könnten. Darüber hinaus könnte auch ein Übergang zum Westfalentarif und zum Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis geprüft werden.	VLN, Landkreis, VBN, GVH, Westfalentarif, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, Niedersachsentarif GmbH (NITAG)	- Beispiel: Pendler:innen in die Verbundgebiete von Hannover und Bremen können Tickets bereits im LK Nienburg nutzen, wenn sich der LK einem Verbund anschließt. - Ein Anstussticket, welches gemeinsam mit der NITAG entwickelt wird, könnte Umstiege vom SPNV in das kreisweite Busangebot umfassen. - Umgang mit langfristigem Angebot des Deutschlandtickets muss geprüft werden. - gestaffelte Tarife für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen anbieten.	- bei positivem Ergebnis: Vereinfachung des Ticketangebotes, evtl. Kostenersparnis für Fahrgäst:innen - Reduzierung der Kosten zur Nutzung des ÖPNV und somit Attraktivitätssteigerung	B	•	investiv	mittel	Haushaltsmittel	mittelfristig	- Ablehnung von VBN und/oder GVH, da der LK weit entfernt von den jeweiligen Metropolregionen ist. - Zudem wäre beispielsweise für den nördlichen LK eine Zugehörigkeit zum VBN sinnvoller als zum GVH (und umgekehrt).			I, IK
NVKW 02	Landkreis	N	Einführung einer Image-Kampagne zur attraktiven Umwerbung des ÖPNV im LK	VLN, Landkreis, Busbetreiber	Das ÖPNV-Angebot besser positiv bewerben, um Bevölkerung einerseits vom Angebot zu informieren (Infos unter anderem über die Möglichkeiten der Informationsbeschaffung und Buchung in der App "Fahrplaner" verbreiten, denn aktuell noch gering genutzt) und andererseits das Image zu verbessern. Hierbei könnte unter anderem auch bei der Europäischen Mobilitätswoche, dem Parking Day und beim Stadtradeln teilgenommen werden. Darüber hinaus sind Aktionen in Kooperation mit Schulen zur Vermeidung von Elterntaxis denkbar.	Image-Kampagne fördert die Zunahme an Fahrgäst:innen	B	•	investiv	gering	Haushaltsmittel	direkt	Finanzierung	NVKW 03, NVKW 04, VMS 04, KDS 01	NVKW 04, VMS 04, KDS 01	I, U (Verkehrserhebung 2022 im ÖPNV des Landkreises Nienburg/Weser Methodenbericht und Auswertung)
NVKW 03	bspw. an heutigen ZOBS und/oder Siedlungszentren	N	Tag des Umweltverbundes jährlich veranstalten	VLN, Landkreis, Busbetreiber, EVU, Umweltorganisationen, etc.	- Feierlichkeiten, um auf den ÖPNV aufmerksam zu machen (Werbeveranstaltung). - Präventionsarbeit für den Radverkehr und Angebot von Fahrradtraining - Vorstellungen zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr - Eventuell könnte der "Tag des Umweltverbundes" jährlich in einer anderen Samtgemeinde/Stadt stattfinden, um regelmäßig die Bevölkerung im gesamten Landkreis auf bestehende und neue Angebot des Umweltverbundes zu informieren und Vorschläge mitzunehmen. - Gutscheinkarte oder Aktion zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV im Landkreis	- Umweltverbund tritt öffentlich mehr in Beachtung. - Evtl. mehr Radfahrer:innen und Fahrgäst:innen, welche ÖPNV testen wollen.	B	•	regelmäßige Kosten	gering	R-II	direkt	Finanzierung, Organisation, genaues Veranstaltungskonzept zu erarbeiten	NVKW 02, NVKW 04	NVKW 02	I
NVKW 04	Samtgemeinden	F	Jährliche Teilnahme am Stadtradeln	Gemeinden, Unternehmen, Organisationen	Mit dem Stadtradeln können künftig weitere Hinweise von der Bevölkerung zur Radinfrastruktur aufgenommen werden. Zudem ist es eine gute Kampagne zur Umwerbung des Radfahrens.	Feedback zur Radinfrastruktur; Informationen über häufig genutzte Wegebeziehungen sowie steigendes Interesse am Radfahren	B	•	regelmäßige Kosten	gering	R-II	direkt	Umgang mit Smartphones	NVKW 02, NVKW 03	NVKW 02	I, U (Radverkehrsnetz Landkreis Nienburg/Weser)
NVKW 05	landkreisweit	F	Prüfauftrag: erweiterten Geltungsbereich von Veranstaltungstickets festlegen	VLN	Zur Steigerung der Attraktivität des Ticketangebots sollte der Geltungsbereich von Veranstaltungstickets, mit welchen man auch den ÖPNV nutzen kann, ausreichend groß bemessen sein.	- Steigerung der Sichtbarkeit und Bedeutung des ÖPNV für die Bevölkerung. - Vom MIV unabhängige Erreichbarkeit von kreisweiten Veranstaltungen.	B	•	investiv	gering	Haushaltsmittel	direkt	Planungsaufwand			IK
NVKW 06	landkreisweit	F	Umfassende Partizipationsmöglichkeiten für Bürger:innen und Fachakteur:innen bei Planungsverfahren	Landkreis, Gemeinden	Durchführung von Veranstaltungen zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit insbesondere bei Planungen im Themenbereich Mobilität.	Steigerung der Akzeptanz und Planung von bedarfsgerechten Maßnahmen	B	•	regelmäßige Kosten	gering	Haushaltsmittel	direkt	begrenzte Haushaltsmittel	NVKW 02	keine	V
NVKW 07	landkreisweit	F	Fortsetzung des regelmäßigen interkommunalen Austauschs und Wissenstransfers zu Mobilitätsthemen	Landkreis, Samtgemeinden	- Weiterführung der HVB-Runde zu Mobilitätsthemen. - Erweiterung der Runde um Fachakteure (z. B. ADFC, Busbetreiber, EVU). Bei Bedarf Beteiligung angrenzender Landkreise bzw. Kommunen. - Unter anderem können im Rahmen dieser Abstimmungsrunde Absprachen für die Einführung und den Betrieb von kreisübergreifender Buslinien durchgeführt werden.	frühzeitige Abstimmung von Planungen und effizienter Einsatz von Ressourcen	B	•	regelmäßige Kosten	gering	Haushaltsmittel	direkt	keine	NM 01, KDS 03	keine	V, U (Endbericht Steyerberg, Liebenau, Saerbeck)

Handlungsfeld II: kollektive und digitale Services (Linientaktverkehr, bedarfsbezogene Angebote sowie digitale Services)

KDS 01	Landkreis	N	Einführung von Hauptbuslinien - Allgemein -	VLN, Landkreis, Busbetreiber	- Hauptbuslinien sollen längere Betriebszeiten haben, einen Stundentakt sowie mit dem Bahnverkehr abgestimmt sein. - Durch eine direkte Linienführung sollen möglichst schnelle Fahrzeiten ermöglicht werden. - Zudem sollen Hauptbuslinien, wenn möglich, bspw. an Tagesrandzeiten auf verspätete Busse oder Bahnen warten. - Außerdem ist es nicht zwingend notwendig, dass alle Hauptbuslinien auf die Kreisstadt Nienburg ausgerichtet sind. Es sollen auch direkte Verbindungen zwischen den Samtgemeinden geschaffen werden, um Tangentialverbindungen herzustellen. - Schüler:innen werden ebenfalls mittels den Hauptbuslinien zu bzw. von den Schulen befördert. - die Genehmigungsfristen enden gemäß NVP (s. S. 85ff.) für die meisten Regio- und Lokalbuslinien am 31.07.2029. Folglich sollten die Hauptbuslinien ab dem 01.08.2029 eingeführt werden (s. Zwischenstufe 2). - Nachfolgend werden nur Hauptbuslinien als Maßnahmen dargestellt, welche im Vergleich zu bestehenden Regiolinien bzw. kreisübergreifenden Linien keine bzw. minimale Änderungen am Linienvorlauf haben (vgl. hierzu die Anlage zur Begründung der Hauptbuslinien).	- attraktiver Busverkehr, wegen schnellerer Beförderung, längeren Betriebszeiten und guten Umsteigebeziehungen - Zunahme an Direktverbindungen	A	zusammenfassende Maßnahme, s. Einzelmaßnahmen	Busbetriebskosten	hoch	B-I, Haushaltsmittel	mittelfristig	Personal, Finanzierung, Übergangsverträge	KDS 02, SPNV 02, SPNV 04, VMS 07, VMS 08, VMS 10, VMS 12, KDS 08	KDS 02, SPNV 04, VMS 07, VMS 10, VMS 12	I, Nahverkehrsplan 2019-2023
KDS 01.1	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 60	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit C, da Optionsnetz	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	C	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	mittel	B-I, Haushaltsmittel	mittelfristig (ZS 2 - V2)	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01	KDS 01	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien
KDS 01.2	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 10	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit C, da Optionsnetz	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	C	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	mittel	B-I, Haushaltsmittel	mittelfristig (ZS 2 - V2)	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01	KDS 01	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien
KDS 01.3	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 70	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit C, da Optionsnetz	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	C	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	mittel	B-I, Haushaltsmittel	mittelfristig (ZS 2 - V2)	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01	KDS 01	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien

KDS 01.4 KDS 01.5 KDS 01.6 KDS 01.7 KDS 01.8 KDS 01.9 KDS 01.10	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 530	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit C, da Optionsnetz	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	C	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	mittel	B-I, Haushaltsmittel	mittelfristig (ZS 2 - V2)	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01	KDS 01	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	
	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 715	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit C, da Optionsnetz	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	C	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	mittel	B-I, Haushaltsmittel	mittelfristig (ZS 2 - V2)	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01	KDS 01	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	
	Landkreis	U	Anpassungen Regiolinie 40 (zu ZS 1)	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit A, da 1. Zwischenstufe und später Teil des Kernnetzes	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	A	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	mittel	B-I, Haushaltsmittel	kurzfristig	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01, BP 01	KDS 01, BP 01	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	
	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 40 (zu ZS 2 - V2)	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit C, da Optionsnetz	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	C	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	mittel	B-I, Haushaltsmittel	mittelfristig (ZS 2 - V2)	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01 BP 01	KDS 01 BP 01	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	
	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 108	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	C	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	mittel	B-I, Haushaltsmittel	mittelfristig (ZS 2 - V2)	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01	KDS 01	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	
	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 30	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit A, da Endstufe. Geringe Klimaschutz Auswirkungen, da trotz möglicher Fahrplanreduzierung bei der Hauptbuslinie ein ÖPNV-Angebot mittels dem Kaffkieker-Strecke angeboten wird.	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	A	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	gering	B-I, Haushaltsmittel	langfristig	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01, SPNV 06	KDS 01, SPNV 06	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	
	Landkreis	U	Einführung Hauptbuslinie 150	VLN, Landkreis, Busbetreiber	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien Hinweis: Wichtigkeit A, da Endstufe. Geringe Klimaschutz Auswirkungen, da trotz Einstellung der Hauptbuslinie ein ÖPNV-Angebot mittels dem Kaffkieker-Strecke angeboten wird.	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	A	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	gering	B-I, Haushaltsmittel	langfristig	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	KDS 01, SPNV 06	KDS 01, SPNV 06	s. hierzu Anlage Begründung Hauptbuslinien	
	KDS 02	Landkreis	U	Hauptbuslinien: Taktverdichtung und Angebotsverbreiterung an Wochenenden, Abendstunden und Hauptverkehrszeiten	VLN, Landkreis, Busbetreiber	- Höheres Angebot an Busverkehr auf den Regio- und Hauptbuslinien, welches deutlich über die Schülerbeförderung hinaus geht. - Die Betriebszeiten des Busverkehrs sollen an die Bedürfnisse der Pendler:innen angepasst und wie folgt ausgeweitet werden, ca.: - werktags (außer Sa) 5 - 21 Uhr (Stundentakt), also 17 Fahrten je Richtung; - samstags 7 - 18 Uhr (Stundentakt), also 12 Fahrten je Richtung; - sonn- u. feiertags 10 - 16 Uhr (Zwei-Stundentakt), also 4 Fahrten je Richtung - Eine Vertaktung mit dem RE 1 und RE 8 soll, wenn möglich, erstrebt werden. Der Stundentakt sollte zu festen Uhrzeiten erfolgen. Zusätzliche möglicherweise aufgrund des Schulverkehrs nötige Einschubfahrten bzw. Verstärkerbusse können sich auch nach den Schulzeiten richten. Es wird an Schultagen (Mo - Fr) täglich mit vier zusätzlichen Fahrten gerechnet (zwei morgens und zwei nachmittags), um für alle Fahrgäst:innen ausreichende Kapazitäten bereitstellen zu können. - Prüfauftrag: ggf. können einzelne Fahrten zu bestimmten Tageszeiten entfallen (bspw. zur Vormittagszeit Mo - Fr). Diese Zeiträume könnten bspw. Pausenzeit für das Fahrpersonal sein.	- Attraktiveres und besser erreichbares Bus-Angebot für die Gesamtbevölkerung. - Steigerung der Attraktivität zur Nutzung des ÖPNV mit verkürzten Wartezeiten. - Mehr Sitzplatzkapazitäten in den Bussen zu den Spitzenstunden - Anschluss zum SPNV	A	s. Kostenschätzung	Busbetriebskosten	hoch	S-X	mittelfristig	Finanzierung, Fahrzeuge, Personal	KDS 01	KDS 01	I, A, IK, U (Endbericht Steyerberg, Liebenau, Saerbeck), U (Verkehrserhebung 2022: Befragte wünschten sich mehr Fahrten am Wochenende und in den Ferien (27,4 %) bzw. mehr Verbindungen und einen besseren Takt (21,1%)), U (Auswertung Teralytics Daten vom LK: Tagesganglinien)
	KDS 03	Landkreis	F	Verstärkte Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen zur Ausweitung landkreisübergreifender Buslinien	VLN, Landkreis, Nachbar-Landkreise, Verkehrsverbände, Busbetreiber	Eine verbesserte Anbindung in die Zentren der umliegenden Landkreise ermöglicht, dass nahe gelegene Angebote des SPNV genutzt werden.	Förderung des Umweltverbundes und Reduzierung von Pkw-Fahrten in die Nachbar-LK	B	●●●	regelmäßige Kosten	mittel	B-I	mittelfristig	Abstimmungsbedarf mit anderen LK und Gemeinden, Fahrzeugverfügbarkeit, Personal, Finanzierung	KDS 01, NVKW 07	KDS 01	IK, I
KDS 04	Nienburg	U	Anpassung der Umstiegszeiten zwischen dem Stadtbus Nienburg und dem SPNV	VLN, NVLG, EVU, Busbetreiber	Derzeit ist die Umstiegszeit am Bf Nienburg von den Stadtbuslinien in die Linien RE1 und RE8 entweder zu lange oder zu knapp. Dadurch kann die erste/letzte Meile vom SPNV zum Ziel in Nienburg nicht attraktiv mit dem Stadtbus überwunden werden, s. Ausführungen im Bericht.	- Sicherstellung von Wegeketten zwischen Bus und Bahn	B	●	investiv	mittel	Haushaltsmittel	mittelfristig	Planungsaufwand			IK	
KDS 05	Landesbergen, Brückenstraße (Weserbrücke)	U	Umbau der Weserbrücke bei Landesbergen zur Überwindung der Weser	Gemeinde, Träger Infrastruktur	- Derzeit gibt es für den Busverkehr kaum Querungsmöglichkeiten über die Weser. Dadurch werden direkte Linienführungen verhindert und es entstehen längere Fahrzeiten. - Eine Engstellensignalisierung könnte bei einer regelmäßigen Befahrung durch den Linienverkehr auf der zu schmalen Fahrbahn Begegnungssituationen vermeiden. - Ansonsten könnte ein Aus- oder Neubau der Brücke nötig werden, um für alle Verkehrsteilnehmer:innen ausreichend breite Fahrbahnen anbieten zu können.	- Kürzere Fahrzeiten zwischen Steyerberg und Landesbergen möglich. - Jedoch mehr Kfz-Verkehr in Landesbergen aufgrund der ausgebauten, aber weiterhin seltenen, Weserquerung. - Steigerung der Verkehrssicherheit	A	●●	investiv	gering	S-I S-II S-VIII	mittelfristig	Planungs- und Baukosten, Flächenverfügbarkeit, evtl. Ausbau zuführender Straßen nötig	RF 06, KDS 01	RF 06	A	
KDS 06	Nienburg	U	Stärkung des Angebotes des Stadtbusses Nienburg	VLN, Stadtbus Nienburg, Busbetreiber	- Derzeit fahren die Busse der Linien 5 und 6 im Stundentakt. Es soll geprüft werden, ob ein 30-Minuten-Takt bei allen Linien eingeführt werden kann. - Prüfung zur Einführung eines Stundentaktes am Samstag, um das Zentrum für Wochenendeinkäufe und Freizeitverkehr leichter erreichbar zu machen. - Fahrplanausweitung gemäß der Fahrzeiten der Hauptbuslinien, um Umstiege an den Tagesrandzeiten sicherzustellen, ggf. als AST oder ähnlich. Derzeit gibt es kein ÖPNV-Angebot an Sonn- und Feiertagen. - Empfehlung eines Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Nienburg, um für alle Stadtteile ein zielgerichtetes Mobilitätsangebot zur Überwindung der ersten/letzten Meile anbieten zu können. - Die Stadtbuslinien 1-6 haben eine Konzessionslaufzeit bis 31.07.2031. - Es wird im Sinne der Verkehrswende und des Klimawandels empfohlen, dass bereits vor dem Stichtag in Absprache mit allen Beteiligten optimiert werden soll.	- Erhöhung des ÖPNV-Angebotes kann wegen Zunahme der Attraktivität zu mehr Fahrgäst:innen führen. - Prüfung, ob die Infrastruktur mehr Busfahrten aufnehmen kann (z. B. Auslastung auf Hauptstraßen, Verfügbarkeit an Haltebuchten bei Haltestellen, etc.)	A	●●●	regelmäßige Kosten	mittel	S-X	mittelfristig	Personal, Finanzierung, Übergangsverträge	KDS 01		A	

KDS 07	Nienburg	F	Fortführung des Fifty-Fifty-Taxis und On-Demand-Angebote für die Stadt Nienburg	Stadt Nienburg, Taxiunternehmen	- Weiterhin sollen Anspruchsberechtigte Coupons für eine Taxifahrt zum halben Preis bekommen. Dieses Angebot schließt die Lücken im Fahrplan, wenn der Stadtbus nicht fährt. - Das Fifty-fifty-Taxi sollte auch nach dem 31.12.2023 außerhalb der Uhrzeiten des Stadtbusverkehrs für Jugendliche und Senior:innen angeboten werden. - Basierend auf den künftigen Erfahrungen von (automatisiert fahrenden) On-Demand-Angeboten im Landkreis soll die Stadt prüfen, ob sie ebenfalls ein vergleichsweises Angebot einführen möchte. In diesem Fall könnte auch das Fifty-Fifty-Angebot ersetzt werden.	- Höhere Nachfrage nach Taxis, - Mobilitätsangebot an Tagesrandzeiten ermöglicht unabhängige Mobilität für Menschen, die nicht Autofahren können oder wollen.	B	••	regelmäßige Kosten	gering	OD-I S-X	direkt	Finanzierung, Ausreichend großer Fuhrpark bei Taxiunternehmen	KDS 06		A
KDS 08	LK Nienburg	N	Einrichten von stabilen Internetverbindungen (bspw. über Hotspots) und Steckdosen in den Fahrzeugen	VLN, Busbetreiber	Das Angebot von W-LAN kann zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV beitragen. Bei künftigen Ausschreibungen für Busse sollte hierauf geachtet werden. Zudem könnte der LK sich für die Ausstattung von W-LAN im SPNV einsetzen, hat jedoch hierbei keine direkte Entscheidungsmöglichkeit.	- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, da während Fahrtzeit kostenlos Internet angeboten wird. - Zeitweilig längere Rotphasen für Pendler:innen könnten dadurch während der Fahrt bspw. arbeiten.	C	•	investiv	nicht unmittelbar	Haushaltsmittel	mittelfristig	Finanzierung, Mobilfunkabdeckung	KDS 09, KDS 01		U (Hausarbeit: Nienburg: Working in public transport in a commuter city)
KDS 09	LK Nienburg	F	Verstärkter Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes	Mobilfunkbetreiber, Bundesnetzagentur	Ein flächendeckendes und lückenloses 5G-Mobilfunknetz ist in Zukunft für das automatisierte und autonome Fahren im Rahmen des Datenaustauschs obligatorisch. Der aktuelle Ausbaustand kann im Breitbandatlas der Bundesnetzagentur eingesehen werden: https://gigabitgrundbuch.bund.de/GIGA/DE/Breitbandatlas/start.html - Prioritär ist ein 5G-Netz im On-Demand-Pilotgebiet Steimbke herzustellen.	- Ermöglichung des automatisierten Fahrens im ÖPNV - W-LAN Angebot im ÖPNV kann optimiert werden.	C	nicht den LK betreffende Kosten	investiv	nicht unmittelbar	Haushaltsmittel	mittelfristig	Finanzierung, Ausbaustand (von Mobilfunkbetreibern (derzeit oft noch auf Ballungsgebiete konzentriert))	KDS 08		A
KDS 10	Stadt Nienburg	N	Prüfauftrag zur Einführung einer LSA-Bevorrechtigung für den Busverkehr	Stadt Nienburg, Träger Infrastruktur, Busbetreiber, VLN	Eine LSA-Bevorrechtigung für den Busverkehr ermöglicht, dass mittels dem automatisierten Aussenden von Meldetelegrammen der Busse per Datenfunk an festgelegten Orten bei Annäherung an einer LSA eine entsprechend hinterlegte Reaktion hervorgerufen wird. Dies könnte beispielsweise die Dehnung der Grünzeit sein.	- Beschleunigung des Busverkehrs - Zeitweilig längere Rotphasen für alle anderen Verkehrsteilnehmenden	C	••	investiv	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	Anzahl von Kreuzungspunkten beziehungsweise LSA für eine LSA-Bevorrechtigung muss ermittelt werden, technische Umsetzung bei Infrastruktur und Bussen nötig, Finanzierung			AG

Handlungsfeld III: SPNV, Angebot + Infrastruktur

SPNV 01	Landesbergen	R	Bau eines neuen SPNV-Haltespontos auf Freifläche nördlich des ehemaligen Empfangsgebäudes inklusive Bushaltestelle und Wendefläche.	Gemeinde, LNVG, DB InfraGO	Maßnahme dient dazu, dass einerseits Landesbergen einen SPNV-Anschluss bekommt, sowie Steyerberg einen Haltepunkt in Erreichbarkeit für den Radverkehr hat.	Vermehrte Nutzung des RE 78, eventuell weniger Fahrgäst:innen im Regioibus der Linie 60	B	•••••	investiv	mittel	Haushaltsmittel	langfristig	evtl. Planfeststellungsverfahren, Fachplanung sowie Bauleitplanverfahren von Nöten; 2-h-Takt der RE 78; Eigentümerschaft Grundstück(e)	RF 01, SPNV 03 RF 05, RF 33, RF 32, RF 06	RF 05	A
SPNV 02	SG Mittelweser	U	Optimierung der Erreichbarkeit des Bahnhofes Leese-Stolzenau	Gemeinde, DB InfraGO, VLN	- Anbindung des Bahnsteiges direkt an die Bundesstraße 441 (möglichst barrierefreier Zuwegung im Endausbauzustand), damit keine Stichfahrt zum Empfangsgebäude nötig ist. Somit rückt der Bahnhof näher an das Siedlungsgebiet von Leese heran. Zudem verlaufen auf der Bundesstraße eine Radroute sowie sind dort Bushaltestellen verortet. - Renovierung der von den Fahrgäst:innen genutzten Anlagen - Möglichst Videoüberwachung im Bahnhofsbereich einführen.	Steigende Fahrgast-Zahlen auf der RE 78, neuer Standort könnte jetzigen Angstrum ersetzen und somit die Aufenthaltsqualität fördern	B	•••••	investiv	mittel	Haushaltsmittel	langfristig	Finanzierung, Planungsaufwand	KDS 01	KDS 01	I
SPNV 03	Bahnstrecke Minden - Nienburg (RE 78)	U	Prüfauftrag zur Einführung eines Stundentaktes und Bau weiterer Haltepunkte auf der RE 78 (Porta-Express) sowie zur Sicherstellung des Fahrplanangebotes	LNVG, DB InfraGO, Eurobahn	- Eine attraktive Nord-Süd-Bahnstrecke wäre im Landkreis ein wichtiges Rückgrat für den Ausbau des ÖPNV-Angebotes - Beispielsweise könnten die Bahnhöfe in Landesbergen und Estorf reaktiviert werden. - Von April bis Juli 2024 verkehrt die RE 78 ausschließlich zwischen Bielefeld Hbf bis Minden. Daher wird auf dem Streckenabschnitt von Minden bis nach Nienburg Schienenersatzverkehr angeboten. Durch einen Prüfauftrag sollen Maßnahmen erarbeitet werden, welche ein SPNV-Angebot fortwährend von Bielefeld über Minden bis nach Nienburg sicherstellt, weitere Informationen unter: https://www.eurobahn.de/linieninformationen/re-78/	Mehr Fahrgäst:innen bei der RE 78, da häufigeres und stabileres Angebot. Zudem wäre die RE 78 ein guter Zubringer für die Bevölkerung im südlichen Landkreis in das Zentrum Nienburg. Daher wären evtl. auch Verlagerungen vom MIV zum SPNV denkbar.	B	••	investiv	mittel	Haushaltsmittel	langfristig	Finanzierung, Planungsaufwand, Ausbau der bestehenden Bahnstrecke	SPNV 01, RF 42, VMS 07	SPNV 01	I
SPNV 04	ehem. Bhf Rohrsen	R	Reaktivierung des ehemaligen Bhf Rohrsen für den SPNV	LNVG, DB InfraGO, SG Heemsen	- Ein neuer Bhf / Haltepunkt ermöglicht, dass die Bevölkerung in Heemsen/Rohrsen sowie im Norden der Stadt Nienburg nicht einen Umweg zum Hbf Nienburg fahren muss, um bspw. mit dem Regionalverkehr weiterfahren zu können. - Im Zuge dessen wird empfohlen zu prüfen, ob künftig die S2 bis nach Rohrsen verlängert werden kann oder ob die RegioLinien dort zusätzlich halten könnten. Hierbei ist unter anderem auf Überholgleise zu achten und auf die Bahnabstände.	Zunahme der Fahrgäst:innen in der SG Heemsen, welche bisher keinen eigenen Bhf hat.	B	SG gibt Machbarkeitsstudie in Auftrag, welche Aussage zu den Kriterien treffen sollte.	investiv	SG gibt Machbarkeitsstudie in Auftrag, welche Aussage zu den Kriterien treffen sollte.	SG gibt Machbarkeitsstudie in Auftrag, welche Aussage zu den Kriterien treffen sollte.	langfristig	Finanzierung, ehemaliger Standort von B 215 beeinträchtigt; mangelndes Interesse seitens der DB; evtl. kann eine künftige Haltestelle in Holtorf (nördl. Nienburg) eine Reaktivierung gefährden, da zu wenige Fahrgäst:innen nach Rohrsen fahren würden.	RF 01, KDS 01	RF 01, KDS 01	I
SPNV 05	landkreisweit	R	Prüfauftrag bezüglich der Nutzung der Strecke Nienburg - Steyerberg - Uchte für den SPNV	LNVG, DB InfraGO	- Es soll herausgefunden werden, ob diese Strecke einerseits bis Liebenau vom SPNV (bspw. S-Bahn) genutzt werden kann. - Zudem soll zusätzlich geprüft werden, ob die Strecke zwischen Liebenau und Uchte reaktiviert werden könnte (wird derzeit als Radweg genutzt). - Ein Teil des Gutachtens sollte auch sein, welche bestehenden Bahnhöfe und welche weiteren Standorte zum Bau neuer Bahnhöfe sich anbieten könnten.	- Erkenntnis, ob zukünftig diese Strecke im Sinne der Mobilitätswende vom SPNV genutzt werden könnte.	C	••	investiv	mittel	Haushaltsmittel	langfristig	Finanzierung, Planungsaufwand, Nutzungskonflikt mit Radweg			ÖB, IK
SPNV 06	SG Hoya	R	Reaktivierung Kaffkieker Express für Strecke Hoya - Eystrup - Syke	VGH (Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH), EVU	Die bestehende Kaffkieker Strecke, welche derzeit von Museums- und Güterbahnen genutzt wird, soll für einen regelmäßigen SPNV-Verkehr ertüchtigt werden. Hierbei sollen auch bestehende Haltepunkte ausgebaut werden (s. Planung ÖPNV-Netz).	- Neuer Bahnanschluss von Eystrup via Syke nach Bremen. - Stärkere Nutzung des ÖPNV im nördlichen LK	A	•••••	investiv	mittel	Haushaltsmittel	langfristig	Finanzierung zum Ausbau der Infrastruktur und Kauf von Fahrzeugen, Planungsaufwand	KDS 01	KDS 01	ÖB, A
SPNV 07	Nienburg - Hamburg/Bremen	U	Prüfauftrag bzgl. Kapazitätsausweitungen im SPNV nach Hannover und Bremen	LNVG, EVU	Für den Pendelverkehr wird die Prüfung einer Erhöhung von Kapazitäten zu den Hauptverkehrszeiten empfohlen, wie z. B. eine Taktverdichtung, mehr Sitzplatzangebot, etc.	- Höherer Fahrkomfort und Akzeptanz bei Pendler:innen, wenn gutes Kapazitätsangebot vorliegt.	B	••	investiv	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	Planungsaufwand			ÖB
SPNV 08	landkreisweit	R	Prüfauftrag bezüglich der Reaktivierung von Nienburg über Wietzen nach Sulingen	LNVG, DB InfraGO	Es soll herausgefunden werden, ob die Strecke für den SPNV reaktiviert werden könnte.	- Erkenntnis, ob zukünftig diese Strecke im Sinne der Mobilitätswende vom SPNV genutzt werden könnte.	C	••	investiv	mittel	Haushaltsmittel	langfristig	Finanzierung, Planungsaufwand, evtl. höherer Bauaufwand wegen Reaktivierung			IK

SPNV 09	Nienburg	U	Prüfauftrag zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit bei einem Ausbau eines Anschlussgleises für Güterzüge zu einem Personenbahnhof in Langenhagen (Nienburg)	LNVG, DB InfraGO	- Bevölkerung im Süden der Stadt Nienburg bekommen direkten Bahnanschluss durch die Linie RE 78.	- Erleichterter Zugang zum SPNV in der Stadt Nienburg.	C	••	investiv	mittel	Haushaltsmittel	langfristig	Planungsaufwand				IK
Handlungsfeld IV: Rad- und Fußverkehr																	
RF 01	landkreisweit	F	Die fußläufige (barrierefreie) Erreichbarkeit der Mobilitätsstationen, ZOBS und Bahnhöfe verbessern.	Gemeinden	Integration der Mobilitätsstationen in das örtliche Fußwegenetz. Dabei ist insbesondere auf eine geeignete barrierefreie Wegebeschaffenheit, Beleuchtung und einheitliche Wegweisung zu achten.	- Zugänglichkeit der Mobilitätsstationen und Bahnhöfe für alle Bevölkerungsgruppen - Zunahme der ÖPNV-Nutzung	A	•••	investiv	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	begrenzte Haushaltsmittel	VMS 07	VMS 07		V, U (Überprüfung des Radverkehrsnetzes des Landkreises Nienburg/Weser und Aktualisierung des Schilderstandortkatasters)
RF 02	landkreisweit	N	Erweiterung der Querungsmöglichkeiten über verschiedene Barrieren, wie die Weser, weitere Gewässer, Bahnstrecken	Träger Infrastruktur	- Derzeit gibt es nur wenige Querungsmöglichkeiten über die Weser für den Radverkehr.	- Kürzere Radwegeverbindungen zwischen verschiedenen Zielen durch Verkürzung der Radwege	B	•••	investiv	mittel	S-I S-II R-IV	mittelfristig	Planungs- und Baukosten	RF 38			IK
RF 03	Siedlungsgebiete, Stadtzentren	U	Umgestaltung des öffentlichen Raumes zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Zügen von einer reduzierten Flächeninanspruchnahme durch den MIV & ruhenden Verkehr	Samtgemeinden	In Folge der Umsetzung der Maßnahmen soll die MIV-Nutzung zurückgehen. Dadurch kann der öffentliche Raum qualifiziert werden und zukünftigen/nachhaltigen Nutzungen zugeführt werden.	Nutzung des öffentlichen Raums durch den Fuß- und Radverkehr sowie vermehrt ein Aufenthaltsort	B	•••••	investiv	gering	R-V	langfristig	Überzeugung für den Umweltverbund, Finanzierung, Planungs- und Bauaufwand				I
RF 04	kreisweit	U	Ausweitung der Fahrradkapazitäten im SPNV	LNVG, EVU	Ausweitung der Mitnahmekapazitäten in den Zügen des SPNV (S-Bahn und Regionalverkehr)	- Optimierung für intermodale Wegekettens (bspw. Pendelverkehr)	C	•••	investiv	gering	Haushaltsmittel	langfristig	Platzverfügbarkeit in den Zügen, indirekte Einflussnahme des LK bei EVU				ADFC
RF 05	landkreisweit	U	Ausweitung der Fahrradkapazitäten beim Busverkehr	VLN, Busunternehmen	- Erhöhung der Mitnahmekapazität von mehr als 2 Fahrrädern. - Alternativ können bei Hauptbuslinien mit hoher Nachfrage (evtl. wegen Alltagsmobilität und Tourismus) zusätzliche Fahrradanhänger bedarfsweise hinzugefügt werden, um Mitnahmekapazitäten zu erhöhen.	Verbesserung intermodaler Wegekettens; Verringerung von Fahrgastkapazitäten	C	••	investiv	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	Flächenverfügbarkeit in Fahrzeugen, Neu-/Umbaukosten	KDS 01			I
RF 06	Stolzenau - Landesbergen	U / teilw. N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, Samtgemeinden, Träger Infrastruktur	- Auf der L 351 zwischen Stolzenau bis Anemolter liegt ein einseitiger Geh- und Radweg vor. - Auf der "Landesberger Straße" von Anemolter bis Landesbergen liegt keine Fuß- und Radwegeinfrastruktur vor (zudem bei der Weserbrücke). Aktuell gibt es für den Radverkehr nicht ausreichend Platz, um sicher auf der Weserbrücke fahren zu können. Durch eine Optimierung der Infrastruktur kann die Attraktivität zur Nutzung der Brücke (v. a. i. S. der Verkehrssicherheit) erhöht werden. - Herstellung eines baulich getrennten Radweges (bspw. durch Anbau an die Brücke) prüfen. Sollte dies baulich bedient nicht möglich sein, könnte auf der Weserbrücke ein Radschutzstreifen markiert werden und die Geschwindigkeit ggf. reduziert werden.	- Verbesserte Erreichbarkeit der Ortschaften mit dem Fahrrad, wegen künftig sicheren Radwegen. - Verlagerung MIV zwischen Landesbergen nach Steyerberg auf Radverkehr - Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrende.	A	•••••	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit, evtl. Ausbau zuführender Straßen nötig; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	KDS 05	KDS 05		I, A
RF 07	Steimbke - Wenden - Linsburg Bhf	U / teilw. N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, Samtgemeinde Steimbke	- Entlang der K6 von Steimbke (Zentrum) bis nach Wenden verläuft ein einseitiger Fuß- und Radweg. - In Steimbke sowie Wenden ist eine entsprechende Radinfrastruktur herzustellen (bspw. Fahrschutzstreifen, etc.) - Auf der K4 von Wenden nach Bhf Linsburg gibt es keine Fuß- und Radinfrastruktur (Beginn Geh- und Radweg kurz vor Eisenbahnüberführung beim Bhf Linsburg).	- Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrende. - Durch attraktive Radwege könnte die "Last Mile" vom Bhf Linsburg nach Wenden und Steimbke per Fahrrad überwunden werden.	A	•••••	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen				I, ADFC
RF 08	Husum - Mardorf (bei Steinhuder Meer)	U / teilw. N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	LK Nienburg, Region Hannover, Neustadt am Rübenberge, SG Mittelweser	- Auf der L370 von Husum bis Abzweig Forstweg muss Radinfrastruktur gebaut werden, da keine vorhanden. - Feld- und Waldwege sollten befestigt und begradigt werden. - Auf der Schneerener Straße nach Mardorf ist bereits ein einseitiger Fuß- und Radweg vorhanden.	- Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrende. - Förderung des interkommunalen Radverkehrs - Verbesserte Anbindung des Steinhuder Meers (via Mardorf) von Husum bzw. von Nienburg (via Schessinghausen/K62).	A	•••••	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen				I
RF 09	Husum - Rehburg	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, Stadt Rehburg-Loccum, SG Mittelweser	- In Rehburg liegt bereits eine ausreichend gute Radinfrastruktur vor. - Ab Knotenpunkt L 370 und "Am Buchholz" nach Richtung Nord keine Radinfrastruktur mehr. Straße verläuft durch Wald und entlang von Mooren, v. a. dort wäre Radinfrastruktur zu schaffen. - Zu prüfen ist, ob entlang der 370 ein Radweg gebaut werden kann oder ob eine Alternativroute gefunden werden muss. - In Husum Bau von Radinfrastruktur	- Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrende. - Förderung des interkommunalen Radverkehrs	A	•••••	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau eines Radweges im Moorgebiet, Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) sowie insbesondere Moorgebiet empfohlen				I, IRA

RF 10	KP Hannoversche Straße/Schessinghäuser Weg - Meerbachbrücke (Hannoversche Straße)	U	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Stadt Nienburg	- Die Hannoversche stellt eine wichtige Radwegeverbindung zwischen verschiedenen Stadtteilen in der Stadt Nienburg dar. Diese Verbindung wechselt zwischen freigegebenen Gehwegen für den Radverkehr, Radschutzstreifen und Tempo 30-Zonen. Es sollte eine einheitliche Radwegeverbindung entlang dieser bedeutsamen Straße gebaut werden. Wegen der Siedlungsdichte kann ein baulich getrennter Radweg als sinnvoll erachtet werden. - Bei Knotenpunkten und Kreisverkehren soll eine verbesserte Radverkehrsführung geprüft werden.	- Stärkung des Angebotes für Radverkehr in Nienburg - Verbesserung des Radverkehrs	C	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit			I, A, ADFC
RF 11			Prüfauftrag: neue Radwege entlang bestehender Verkehrsinfrastruktur planen	Landkreis, Samtgemeinden	Zur Unterbindung weiterer Landschaftszerschneidungen und Versiegelung sollten neue Trassen nur entlang bereits vorhandener Verkehrsachsen geplant werden. Wenn möglich ist eine getrennte Führung des Radverkehrs vom MIV vorzusehen. Bei Straßensanierung soll zudem auf die Bedarfe der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden Rücksicht genommen werden (bspw. Querungshilfen).	Reduzierung der Landschaftszerschneidung durch Infrastruktur	B	●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig				
RF 12	landkreisweit	U	Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für den motorisierten Verkehr bei nicht vorliegender Radinfrastruktur	Träger Infrastruktur	Entlang Straßen innerorts 30km/h und außerorts 70km/h, wenn der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.	Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit für den Radverkehr	A	●●	investiv	mittel	Haushaltsmittel	kurzfristig	Bau- und Planungskosten			ÖB
RF 13	landkreisweit	F	Regelmäßige Instandhaltung und -setzung bestehender Radwege sowie von Forst- und Feldwegen, welche vom Radverkehr genutzt werden könnten.	Träger Infrastruktur	- Bspw. Radwege im Gebiet der Lemker Marsch - Unbefestigte Wege mit einer festen und ebenen Oberfläche befestigen, bspw. mit Asphalt.	- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr - Verbessertes Fahrkomfort	B	●●	regelmäßige Kosten	gering	Haushaltsmittel	kurzfristig	Bau- und Planungskosten			
RF 14	landkreisweit	F	Regelmäßige Instandhaltung und -setzung des Weser-Radweges	Samtgemeinden	- Der Weser-Radweg ist eine wichtige Nord-Süd-Radachse im Landkreis, welche insbesondere vom Tourismus genutzt wird. Aufgrund seiner überregionalen Bedeutung sollte er jedoch auch im Sinn der Alltagsmobilität fortwährend gewartet und ausgebaut werden (bspw. Streckenbegradigungen, Befestigung Fahroberfläche, Beschilderung, etc.)	- Verbessertes Fahrkomfort - Verbesserte Werbewirkung des Weser-Radweges	B	●●	regelmäßige Kosten	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	Bau- und Planungskosten			ÖB
RF 15	Steyerberg - Reese - Liebenau	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, Flecken Steyerberg, SG Weser-Aue	- Bushaltestelle Reese bei KP L350 / L351: Fuß- und Radwegeinfrastruktur muss gebaut werden, da nicht vorhanden.	-Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrende. - Mehr interkommunaler Radverkehr - Wenn auf Fahrbahn kein Platz für Radverkehr: Verbreiterung der Straße durch Anbau von Radwegen.	A	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			IRA, ADFC
RF 16	Entlang von Deichen	N	Prüfung, ob Deichverteidigungswege für den Fuß- und Radverkehr freigegeben werden könnten.	Land, Landkreis, Samtgemeinden	- Nutzung bereits bestehender Verkehrsinfrastruktur für den Radverkehr	Stärkung des Radnetzes	C	●	investiv	mittel	Haushaltsmittel	mittelfristig	Integrationsfähigkeit von Deichwegen in bestehendes Netz, Abstimmungs- und Genehmigungsaufwand			IRA
RF 17	Uchte - Steyerberg	U	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, SG Uchte	- Der Radkorridor verläuft auf der bereits heute bestehenden Radwegeverbindung entlang der ehemaligen Bahntrasse von Uchte nach Steyerberg. Die Verbindung sollte mit Asphalt befestigt werden und regelmäßig von Vegetation freigeschnitten werden. - In Uchte die Bahninfrastruktur bis zur Straße "Am Bhf" zurückbauen und den Abschnitt für den Radverkehr befestigen. Von dort den Anschluss bis zum heutigen ZOB (künftig Mobilitätsstation) für den Radverkehr ausbauen.	- Mehr interkommunaler Radverkehr	B	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Personalverfügbarkeit, Flächenverfügbarkeit; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) nötig ist, da Radwegeverbindung bereits existiert.	VMS 07		ÖB, A
RF 18	Kräher Weg (Nienburg) - KP Ostlandstraße/ Führer Mühlwegweg/ Danziger Straße (Nienburg, Langendamm)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Stadt Nienburg	- Auf Kräher Weg einseitiger Fuß- und Radweg vorhanden. - Kreuzungsbereich KP Kräher Weg/Führer Mühlweg für den Radverkehr ausbauen - KP Kräher Weg/Führer Mühlweg bis KP Führer Mühlweg/Oderstraße: Bau von Radinfrastruktur nötig.	- Stärkung des kommunalen Radnetzes - Anbindung des Nienburger Stadtteils Langendamm und der Clausewitz-Kaserne über den Kräher Weg (vorhandene Radinfrastruktur) zum Bahnhof Nienburg	B	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit neben der Fahrbahn; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Schutzgebiet(en) nötig ist	RF 19	RF 19	ÖB
RF 19	Kräher Weg (Nähe Führer Mühlbach)- Erichshagen-Wölpe, Nienburg	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Stadt Nienburg	- Korridor verläuft entlang teilweise bestehender Feldwege am Führer Mühlbach. Allerdings müssten diese ausgebaut, eine Brücke über den Bach sowie abschnittsweise vollständig neue Infrastruktur gebaut werden. - Umsetzung der Maßnahme sollte zusammen mit RF 65 abgestimmt werden.	- Stärkung des kommunalen Radnetzes zwischen den Stadtteilen Erichshagen-Wölpe und Langendamm.	B	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit, Abstimmungen mit dem Bau der künftigen Ortsumgehung B 215 wichtig; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Schutzgebiet(en) nötig ist	RF 18, RF 65	RF 18, RF 65	ÖB, IK

RF 20	Bücken - Helzendorf - Nordholz Ortsmitte (nahe Bushaltestelle Alte Mühle)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Grafschaft Hoya	<ul style="list-style-type: none"> - Bücken nach Helzendorf: es wird empfohlen, vor allem entlang der L352 Radwegeinfrastruktur zu bauen, da auf dieser Route bisher keine Verbindung für Fußgänger:innen und Radfahrende vorliegt. - Auf der L351 zwischen Bücken und Hoya gibt es einen einseitigen Fuß- und Radweg. - Helzendorf nach Nordholz: einseitiger schmaler Fuß- und Radweg, welcher verbreitert werden sollte. - Nordholz: Bau von Radinfrastruktur empfohlen, da teilweise nicht vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Durch Umsetzung des Radkorridors besteht eine Radwegeverbindung von Helzendorf via Bücken zur Haltestelle "Hoya, Bahnhof" (ca. 7,5 km); bzw. ausgehend von Nordholz (ca. 10 km) - Steigerung der Verkehrssicherheit auf der L352 	A	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			IK
RF 21	Wietzen (KP Blenhorster Straße / Warper Str. / Herrlichkeit) - Warpe, Ortsgrenze	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Weser-Aue, SG Grafschaft Hoya	<ul style="list-style-type: none"> - Bau von Fuß- und Radwegeinfrastruktur zwischen Warpe und Bücken (entlang der K148), da derzeit keine vorhanden ist. - In Warpe ist ein einseitiger Fuß- und Radweg vorhanden. Es wäre innerhalb der Ortschaft ein zweiseitiger Ausbau sinnvoll. - Weiter von Warpe über Bücken nach Hoya besteht Radinfrastruktur (einseitiger Fuß- und Radweg). Distanz Wietzen nach "Hoya, Bahnhof": ca. 12,5 km 	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung interkommunaler Radverkehr - Verbesserung Verkehrssicherheit für Radfahrende durch Trennung vom motorisierten Verkehr (teilw. bis zu 70 km/h erlaubt) 	A	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			IK
RF 22	Nordholz - Windhorst - KP K148/Talerweg	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Weser-Aue, SG Grafschaft Hoya	<ul style="list-style-type: none"> - In Verbindung mit RF 20 und RF 21 Erschließung des dispersen Siedlungsraumes Windhorst. - Ausbau bestehender Straßen für den Radverkehr - Radwegeneubau bzw. Begradigung bestehender Wege zwischen Windhorst und Nordholz 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Verkehrssicherheit für Menschen aus Windhorst (z. B. besteht derzeit Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen). - Besseres Rad-Angebot für dünn besiedelte Gebiete nach Wietzen, Warpe und Hoya. Jedoch werden nur wenige Menschen erreicht, da dünn besiedelt. - Verbesserte Erreichbarkeit von Mobilitätsstationen durch Umsetzung dieses Korridors. 	C	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	langfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Schutzgebiet(en) nötig ist	RF 21, RF 20	RF 21, RF 21	IK
RF 23	Glissen - KP B214/Heyer Weg (K30)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Weser-Aue	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Radinfrastruktur, da bisher keine für Fuß- und Radverkehr vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Über Radkorridor via B6 und B214 Verbindung nach Lemke 	B	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			IK
RF 24	KP B214/An der Steingrube - KP Krähe/An der Steingrube (Entlang an der Steingrube)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Stadt Nienburg	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Radinfrastruktur, da bisher keine für Fuß- und Radverkehr vorhanden. - Geringere Wichtigkeit, da bei Umsetzung von RF 19 bereits eine Verbindung zwischen den Nienburger Stadtteilen geschaffen wird. 	<ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Verkehrssicherheit, da keine Radinfrastruktur vorliegt und teilw. bis zu 70 km/h freigegeben sind. - Verbindendes Stück zwischen den beiden östlichen Erschließungsachsen (B214, Krähe) Nienburgs, welche Radinfrastruktur haben. - Jedoch werden vsl. nur wenige Menschen im Rahmen der Alltagsmobilität diese Straße wählen, da nur der Abfallwirtschaftshof und keine Wohnbebauung vorliegt. - Bei Umsetzung von RF 19 ist diese Maßnahme nicht nötig, da auf direkterem Wege Erichshagen und Langendam verbunden werden. 	C	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	langfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	RF 19	RF 19	IK
RF 25	Weserradweg (Am Hakenwerder, Nienburg - Lemker Marsch)	U	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Stadt Nienburg, SG Weser-Aue	<ul style="list-style-type: none"> - Bestehender Radweg ist nicht befestigt und in Kurven teilweise ausgefahren. Der Abschnitt sollte aufgrund seiner (über-) regionalen Bedeutung eine befestigte Fahrbahnoberfläche (bspw. asphaltiert) bekommen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbessertes Fahrkomfort auf dem Radweg von Marklohe ins Nienburger Zentrum. 	A	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	langfristig	Bau- und Planungskosten; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) nötig ist, da Radwegeverbindung bereits existiert.			IK
RF 26	KP Berliner Ring / Von-Philipsborn-Straße / Parkstraße / Nordertorstrifweg / B215	U	Umbau KP und Umprogrammierung LSA	Stadt Nienburg	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Knotenpunktes Parkstraße/B215 (Berlin Ring)/Nordertorstrifweg/Von-Philipsborn-Straße zur verbesserten Querbarkeit für alle einmündenden Straßen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit (v. a. Parkstraße) - Verbessertes Fahrkomfort für Radverkehr an wichtigem KP in der Nienburger Innenstadt 	B	●●	investiv	niedrig	S-II	mittelfristig	Bau- und Planungskosten			IK
RF 27	KP Forstweg / B 215	U	Umbau von Knotenpunkt in der Stadt Nienburg	Stadt Nienburg	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Knotenpunktes KP Forstweg / B 215 zur verbesserten Querbarkeit für alle einmündenden Straßen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verbessertes Fahrkomfort für Radverkehr an wichtigem KP in das Nienburger Gewerbegebiet Schäferhof Süd 	B	●	investiv	gering	S-II S-III S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten			IK
RF 28	Stadt Nienburg, Lemke/Marklohe	U	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, Samtgemeinden	<ul style="list-style-type: none"> Reparatur des Radwegs, welcher in der Nähe von Gewässern liegt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ganzjähriges Angebot an Radinfrastruktur. 	C	●●	investiv	nicht unmittelbar	Haushaltsmittel	langfristig	Bau- und Planungskosten			IK
RF 29	Nendorf - Bruchhagen (entlang K38)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Mittelweser, Flecken Steyerberg, Landkreis	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung von Nendorf an Bruchhagen. Von dort können Radfahrende weiter entlang ehemaliger Bahntrasse nach Steyerberg fahren. Dies könnte bspw. durch einen baulichen Fuß- und Radweg geschehen oder durch die Markierung von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn. 	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von Nendorf an den Flecken (lokales Zentrum) - Steigerung der Verkehrssicherheit, da zur Zeit keinerlei Radinfrastruktur entlang des Korridors vorhanden ist. 	A	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Schutzgebiet(en) nötig ist	RF 17	RF 17	IK

RF 30	Husum - KP B6 / Meinklingsburger Straße	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Mittelweser	Bau von Radinfrastruktur auf der L370 und K4, da derzeit keine vorhanden ist.	- Verbindung zwischen Husum und weiter bis nach Linsburg sowie zum S-Bahnhof Linsburg (insg. ca. 6,5 km) - Steigerung der Verkehrssicherheit, da zur Zeit keinerlei Radinfrastruktur entlang des Korridors vorhanden ist.	A	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			IK
RF 31	KP Holterstr. (K34)/Forststr. - KP Holterstr. (K34)/B214	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Weser-Aue	Von Wietzen aus wird durch diesen Radkorridor das letzte Stück ohne Radinfrastruktur zur B 214 geschlossen (auf der K34 zwischen KP Holterstr. (K34) / Forststr. und Wietzen gibt es bereits einen einseitigen Fuß- und Radweg).	- Von Wietzen aus kann die B 214 erreicht werden, welche eine wichtige Ost-West-Achse von Sulingen nach Nienburg im Landkreis darstellt. - Steigerung der Verkehrssicherheit, da zur Zeit keinerlei Radinfrastruktur entlang des Korridors vorhanden ist.	A	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			A, ADFC
RF 32	Schinna Ortsgrenze - L349/An der Kälberweide	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Flecken Steyerberg, SG Mittelweser	Bau von Radinfrastruktur auf der L349, da derzeit keine vorhanden ist.	- Erhöhung interkommunaler Radverkehr zwischen Steyerberg, Schinna, Stolzenau und Landesbergen möglich. - Steigerung der Verkehrssicherheit, da zur Zeit keinerlei Radinfrastruktur entlang des Korridors vorhanden ist.	A	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit (flankierende Allee); Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Schutzgebiet(en) nötig ist	RF 06		A
RF 33	KP L351/Lange Dorfstraße - KP L349/Auf dem Kampen	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Flecken Steyerberg, SG Mittelweser	Durch den Bau von Radinfrastruktur, welche derzeit auf diesem Korridor nicht vorhanden ist, besteht für Radfahrende eine kürzere und direktere Verbindung von Steyerberg nach Landesbergen (sowie zu der Bahnstrecke der RE78, ca. 9,7 km).	- Erhöhung interkommunaler Radverkehr zwischen Steyerberg, Anemolter und Landesbergen möglich. - Steigerung der Verkehrssicherheit, da zur Zeit keinerlei Radinfrastruktur entlang des Korridors vorhanden ist.	B	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Schutzgebiet(en) nötig ist	RF 32 (nördl. Abschnitt), RF 06 (nördl. Abschnitt), SPNV 01	RF 32 (nördl. Abschnitt), RF 06 (nördl. Abschnitt)	A
RF 34A	KP B6/K3 - B6/Große Drakenburger Straße	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Träger Infrastruktur		- Verbesserte Erreichbarkeit der nördlichen Stadtteile von Nienburg und der westlichen Gemeinden der Weser. - Bei Überschwemmungen verbleibt dieser Korridor aufgrund seiner Höhenlage als Alternative für den Radverkehr zur Brückenstraße. - Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für den fließenden Kfz-Verkehr	A	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit auf Brücke, evtl. Verkehrszählungen nötig; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	RF 34B, RF 02	RF 02	A
RF 34B	KP B6/K3 - KP B6/Sulinger Str./Am Kalksandsteinwerk -	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Träger Infrastruktur		- Kürzere Radfahrzeiten zwischen nördlichen Stadtteilen Nienburgs und Gemeinden westlich der Weser. - Erhöhter Aufwand bei Umsetzung, da mehrere Ein- und Ausfahrten gekreuzt werden und B6 von Lärmschutzwänden begleitet wird.	C	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	langfristig	Planungs- und Baukosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	RF 38 A		A, V
RF 35	KP L349/K54 - KP K52/Lindener Ring (Sulingen)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis Nienburg, Landkreis Diepholz, Flecken Steyerberg	Zwischen dem LK und Sulingen gibt es eine Radroute entlang der B214. Aus dem südlichen Landkreis kommend (bspw. Steyerberg oder Voigtel) gibt es jedoch keine direkte Radinfrastruktur in die Kleinstadt Sulingen (dort Anbindung an ZOB).		C	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	langfristig	Planungs- und Baukosten, lange Distanz zw. Steyerberg - Sulingen (20 km); detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			A
RF 36	KP K34/Stürbergstraße - KP K34/Doldorfer Straße	U	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Weser-Aue		- Alternative Route zur K34, welche bei Umbau Blenhorst und Wietzen schneller miteinander verbindet. - Hierzu müsste die Strecke allgemein begradigt werden. - Strecke muss mit einem festen Fahrbahnbelag versehen werden, da zur Zeit abschnittsweise nicht befestigt. Dazu muss Radinfrastruktur gebaut werden, da bisher nicht vorhanden. Blenhorst: Freigabe Fußwege für Radverkehr oder Radschutzstreifen anordnen.	C	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	langfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			
RF 37	KP L351/Marschstraße - K2/Weserradweg	U	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Weser-Aue		- Erhöhung Verkehrssicherheit entlang des Korridors für Radverkehr. - Leichtere Auffindbarkeit der seltenen Weserquerung. - Stärkung Radverkehr zwischen Drakenburg - Buchhorst/L351 - Schließung der Lücke einer Ost-West-Radverbindung, welche die Weser querrt.	A	●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Baukosten; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) nötig ist, da Radwegeverbindung bereits existiert.	RF 57		A
RF 38	Landkreisweit	F	Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes von 2004	Landkreis	Aktualisierung des Bestandes der Radverkehrsinfrastruktur und Evaluierung des Radverkehrskonzeptes von 2004. Fortschreibung der Maßnahmen für die Schaffung eines attraktiven Radnetzes insbesondere für den Alltagsradverkehr.	- Unterstützt Verwaltungshandeln bei der Priorisierung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur	A	●●	investiv	nicht unmittelbar	Haushaltsmittel	kurzfristig	Planungskosten	RF 40		A

RF 39	KP B209 / Dorfstraße - B214/Sonnenborsteter Kirchweg	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Steimbke, SG Heemsen	- Dieser Korridor verbindet Rohrsen - Heemsen - Sonnenborstel - Steimbke. - Derzeit ist keinerlei Radinfrastruktur vorhanden, welche herzustellen ist.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr - Stärkung interkommunaler Radverkehr durch direkte Radverbindung	A	●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			A
RF 40	Gemeinden	U	Verstärkter Ausbau der Radinfrastruktur in den Gemeinden	Samtgemeinden	- In den Gemeinden ist unterschiedliche Radinfrastruktur vorzufinden. Oftmals werden Fußwege für den Radverkehr freigegeben, auch wenn Sie für beide Nutzungen v. a. im Siedlungsbereich zu schmal sind. Vereinzelt gibt es auch eigene Radwege sowie Radschutzstreifen, die ebenfalls nicht ausreichend breit sind. - In oftmals kleineren Siedlungsgebieten fehlt vollständig ein Radwegeangebot. - Es sollte forciert werden, dass der Radverkehr vom Fußverkehr in den Siedlungsbereichen baulich getrennt wird. Dies dient v. a. dem Schutz von Fußgänger:innen. Wenn dies platzbedingt nicht möglich ist, können bspw. Radschutzstreifen, welche einschlägigen Richtlinien entsprechen, auf den Fahrbahnen eingerichtet werden.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- sowie Fußverkehr in den Gemeinden - Verbesserung des Fahrkomforts für Radfahrende - Evtl. Reduzierung der Fahrbahnbreite für Kfz.	A	●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten	RF 38		A
RF 41	KP B215/Tredde - KP Lange Straße/Tredde (Drakenburg)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Heemsen	- Dieser Korridor stellt ein Verbindungsstück zwischen dem Radweg entlang der B215 und der Radinfrastruktur auf der Langen Straße dar. - Der einseitige Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben. Dieser ist zudem an vielen Stellen untermäßig. - Die Straße Tredde ist oftmals durch Kurven und Bebauung nicht gut einsehbar. Zudem ist die Fahrbahnbreite begrenzt. Daher empfiehlt sich die Einführung von Radschutzstreifen.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. - Vervollständigung des Radwegenetzes	B	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Schutzgebiet(en) nötig ist			A
RF 42	KP Marktstraße/Weserstraße (Loccum) - KP Seelenfelder Straße/Am Graben (Döhren)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	LK Nienburg, LK Minden-Lübbecke, Stadt Rehburg-Loccum	- Sowohl auf Seiten von Niedersachsen als auch von NRW gibt es keine Radinfrastruktur entlang des Korridors. Es wird der Bau eines Radweges zur besseren Verbindung zwischen den Gemeinden empfohlen. - Für den südlichen LK/Stadt Rehburg-Loccum könnte ein neuer Haltepunkt bspw. in Döhren (Bahnlinie Minden - Nienburg, RE 78) ein naheliegender Zugang zum SPNV sein. Dessen Erreichbarkeit wird ebenfalls durch diesen Radkorridor verbessert.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. - Vervollständigung des Radwegenetzes	C	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	SPNV 03, VMS07		V
RF 43	K 40 bei Friedhof Deblinghausen - K40 bei Haltestelle Mainsche, Sommerberg	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Weser-Aue, Flecken Steyerberg	- Durch diesen Korridor wird die Lücke im Radnetz zwischen Pennigsehl - Mainsche - Deblinghausen geschlossen, da derzeit keine Radinfrastruktur vorhanden ist.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. - Vervollständigung des interkommunalen Radwegenetzes	A	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			V
RF 44	Haselhorn - Sappeloh (entlang K20)	N	Finalisierung laufender Planungsprozess und Bau eines Radweges	Träger Infrastruktur	- Die in der Vorstudie vorgeschlagene Radwegeplanung ist noch nicht umgesetzt und befindet sich aktuell noch im Planungsprozess.	- Künftige Radwegeverbindung von Haselhorn - Sappeloh nach Warmßen	C	Laufendes Planfeststellungsverfahren, Kriterien sind gemäß Ergebnis zu definieren.	investiv	Laufendes Planfeststellungsverfahren, Kriterien sind gemäß Ergebnis zu definieren.	Laufendes Planfeststellungsverfahren, Kriterien sind gemäß Ergebnis zu definieren.	mittelfristig	-	-	-	V, siehe: https://uvp.niedersachsen.de/trefferanzeige?docuid=909AC4C8-8404-4731-84C8-CE96ECBFA0DB
RF 45	Samtgemeinden	N	Prüfauftrag: Bau sicherer Querungsmöglichkeiten	Träger Infrastruktur	- Bei Fahrbahnwechsel von Radwegen sichere Querungsmöglichkeiten schaffen.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. - Verbesserung des Fahrkomforts	B	●	investiv	mittel	Haushaltsmittel	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit			A, U (Überprüfung des Radverkehrsnetzes des Landkreises Nienburg/Weser und Aktualisierung des Schilderstandortkatalogs)
RF 46	KP L349/Deblinghausen - Sarninghausen Mitte	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Flecken Steyerberg	- Wiederaufnahme der Planung eines Radweges zur verbesserten Anbindung von Sarninghausen an Deblinghausen. - Durch diesen Lückenschluss entsteht eine Verbindung zwischen Steyerberg - Sarninghausen - Deblinghausen - Derzeit besteht entlang des Korridors keine Radinfrastruktur.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. - Vervollständigung des interkommunalen Radwegenetzes	B	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			V
RF 47	KPB215/Glisser Landstraße (Glissen) - KP K26/B215/Am Sudfelde (Stolzenau)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	SG Mittelweser, SG Uchte	- Derzeit besteht entlang der B215 keine Radinfrastruktur zwischen Stolzenau - Müsleringen - Raddestorf - Glissen. Durch Bau eines Radweges entlang der B215 könnte weiter via K19 Raddestorf mit Stolzenau für Radfahrende verbunden werden.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. - Vervollständigung des interkommunalen Radwegenetzes	A	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			V, A
RF 48	Weserwall - Südring (Nienburg)	U	Klima-Achse Steinhuder Meerbach	Stadt Nienburg	Planungen der Stadt Nienburg entlang des Steinhuder Meerbachs eine Klima-Achse für den Fuß- und Radverkehr und mit Freizeitaktivitäten.	- Die Achse kann für den Fuß- und Radverkehr eine attraktive Alternative zu den mit dem Kfz-Verkehr geteilten Straßen sein. - Anbindung der Niendorfer Innenstadt an den südlichen Landkreis. - Der Nienburger Norden profitiert nicht von der Klimaachse.	B	Laufendes Planungsverfahren der Stadt Nienburg. Kriterien sind durch die Verwaltung zu bestimmen.	investiv	Laufendes Planungsverfahren der Stadt Nienburg. Kriterien sind durch die Verwaltung zu bestimmen.	Laufendes Planungsverfahren der Stadt Nienburg. Kriterien sind durch die Verwaltung zu bestimmen.	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	RF 49	RF 49	U
RF 49	Anschließend an Klima-Achse (Südring) bis KP In der Blankenau/Kirchweg (K62) (Schessinghausen)	U	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Stadt Nienburg, SG Mittelweser	- Direkte Anbindung an die Klima-Achse der Stadt Nienburg zur optimierten Anbindung der Gemeinden südlich der Stadt Nienburg. - Dieser Korridor bindet an die K62 in Schessinghausen an, da dort ein einseitiger Rad- und Fußweg vorhanden ist. Entlang des Korridors sollten Wege begründet und befestigt werden.	- Verbesserung des Fahrkomforts für den Radverkehr - Schließung von Lücken im Fahrradnetz	C	●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	RF 48	RF 48	A

RF 50	Schulstandorte	U	Verbesserung der Verkehrssicherheit im Nahbereich von Schulen	Samtgemeinden	- Sichere Schul- und Radwege von bspw. Mobilitätsstationen zu den Schulen, wenn nicht bereits vorhanden.	- Reduzierung von sogenannten "Eltern taxis" - Geringeres Verkehrsaufkommen bei den Schulen, wenn Schüler:innen mit dem Umweltverbund anreisen.	A	●●	investiv	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	Bau- und Planungskosten				IK
RF 51	Landkreis	N	Umsetzung des geplanten Knotenpunktsystems	LK Nienburg	- Durch ein Knotenpunktsystem kann die Orientierung und die Wahl von Radrouten vereinfacht werden.	- Stärkung der Attraktivität des Radnetzes - Neben dem Alltagsverkehr ist diese Maßnahme insbesondere für den Fahrradtourismus von Bedeutung	B	Laufendes Planungsverfahren des Landkreises. Kriterien sind durch die Verwaltung zu bestimmen.	investiv	Laufendes Planungsverfahren des Landkreises. Kriterien sind durch die Verwaltung zu bestimmen.	Laufendes Planungsverfahren des Landkreises. Kriterien sind durch die Verwaltung zu bestimmen.	kurzfristig	Bau- und Planungskosten				AG
RF 52	Landkreis	F	Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs	Landkreis, Samtgemeinden	- Mittels einem E-Bike oder Pedelecs werden tendenziell längere Distanzen als mit einem herkömmlichen Fahrrad zurückgelegt. - Eine attraktive Ladeinfrastruktur kann die Nutzung entsprechender Räder fördern	- Steigerung des Radverkehrsanteils auf längeren Strecken	B	●●	investiv	mittel	R-III	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Standortwahl	VMS 07			AG
RF 53	KP L330/Dorfstraße bis L330/Stapelshorn	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Land, Landkreis, Samtgemeinde	- Entlang des Straßenverlaufs der L330 ist keine Fahrradinfrastruktur vorhanden. - Radfahrende müssen in diesem Abschnitt auf der Fahrbahn fahren, es gibt keine Alternativroute. Es liegt folglich eine Lücke im Radnetz vor. - Wegen fehlender Fußwege können diese nicht für den Radverkehr freigegeben werden. Kurzfristig könnte mit markierten Radschutzstreifen reagiert werden. Eine sichere Lösung für diese Netzücke, welche außerhalb des Siedlungsgebietes im Wald verläuft, wäre es, einen Fuß- und Radweg zu bauen.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Vervollständigung des Radverkehrsnetzes. - Stärkung interkommunaler Radverkehr	A	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; Abstimmung mit Fachbehörden nötig, ob eine detaillierte Prüfung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Schutzgebiet(en) nötig ist				ADFC
RF 54	L360 Ortsgrenze Rehburg - KP L360/Auf dem Mummrian (Mardorf)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Land, LK Nienburg, Region Hannover, Neustadt am Rübenberge, Rehburg-Loccum	- Entlang gibt es entlang der L360 keine Radwegeinfrastruktur. Diese wäre wichtig, damit Radverkehr sicher von Rehburg nach Mardorf gelingen kann. Für den Verkehr sind teilweise bis zu 100 km/h freigegeben. - Neben einer interkommunalen Verbindung zwischen den Gemeinden wird zudem eine Anbindung des Steinhuder Meeres verbessert. - Im markierten Abschnitt in Mardorf ist der Gehweg nicht für den Radverkehr freigegeben. Zudem liegt keine weitere Infrastruktur für Fahrräder vor.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Vervollständigung des Radverkehrsnetzes. - Erreichbarkeit des Steinhuder Meeres verbessert, da wichtiges Freizeitziel. - Stärkung interkommunaler Radverkehr	A	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen				ADFC
RF 55	KP L192/Streekdamm (Rodewald) - KP L192/Alter Schulweg (Lichtenhorst)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Land, Landkreis, Samtgemeinde Steimbke	- Entlang der identifizierten Netzücke liegt keine Radinfrastruktur vor. Diese wäre wichtig, damit Radfahrende von Lichtenhorst in das nördliche Rodewald gelangen können. - In Rodewald sind die einseitigen Gehwege für den Radverkehr freigegeben. - Der südlich von Lichtenhorst bzw. von der L192 abgehende Feldweg (Freigabe für landwirtschaftlichen Verkehr), welcher zugleich westlich von Rodewald verläuft und die B214 kreuzt, stellt bereits heute eine mögliche Radroute dar. Daher die Wichtigkeit von C.	- Radwegeinfrastruktur auf der L192 stärkt die Verkehrssicherheit insbesondere für die Radfahrenden. - Aufgrund des bestehenden Feldweges besteht aktuell kein Handlungsdruck, wodurch die Wichtigkeit auf C definiert wurde. - Langfristig gesehen ist die Schließung dieser Netzücke zu empfehlen, um direkte Radwege zwischen beiden Gemeinden anzubieten. Dadurch kann der interkommunale Radverkehr gestärkt werden. - Aufgrund der geringen Besiedelung in Lichtenhorst und im nördlichen Rodewald ist generell von einer geringen Nutzung einer Radwegeinfrastruktur auszugehen.	C	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	langfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen				ADFC
RF 56	KP B 215/K14 (Müsleringer) - KP K1 (Müsleringer Str.) nahe Scheunenviertel (Schlüsselburg)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Land, LK Nienburg, LK Minden-Lübbecke, Petershagen, SG Uchte	- Zwischen den beiden Ortschaften Müsleringen und Schlüsselburg (direkt außerhalb vom LK) besteht keine Radinfrastruktur. - Ein Radweg oder mindestens Radschutzstreifen könnten die Situation verbessern.	- Sicherung der Querbarkeit des Schleusenkanals Schlüsselburg für den Radverkehr. - Allgemein Stärkung der Verkehrssicherheit für Radfahrende	A	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen				ADFC
RF 57	K2/Weserradweg - KP K2/L351 (Balge)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, SG Weser-Auge, SG Heemsen	- Bisher liegen entlang dieser Netzücke keine Radinfrastruktur vor. Im Sinne der Förderung des Radverkehrs sollte ein baulicher Radweg durchgeführt oder Radschutzstreifen markiert werden. - Auf der Brücke des Schleusenkanals könnte ein Radschutzstreifen und eine Verringerung der Geschwindigkeit hilfreich sein. - Bei Umsetzung der Maßnahme RF 37 ist die Wichtigkeit dieser Maßnahme geringer. Von Drakenburg gelangt man über die K2 und RF 37 nach Buchhorst/Behlingen. Von Buchhorst/Behlingen nach Balge liegt ein einseitiger Fuß- und Radweg vor. Die Realisierung von Radinfrastruktur entlang der gesamten K2 ist daher weniger prioritär, jedoch sinnvoll im Sinne von direkten Wegen.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr - Stärkung interkommunaler Radverkehr	B	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit insbesondere auf Brücke; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	RF 37			ADFC
RF 58	KP B215/K48 - Ortsgrenze Großenheerse (K48)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, SG Uchte, Petershagen	- Anbindung der Gemeinden Kleinenheerse sowie Grossenheerse (NRW) an das Radnetz. - Aufgrund der dünnen Besiedelung kann die Markierung von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn ausreichend sein.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr - Stärkung interkommunaler Radverkehr	B	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten, evtl. ausreichende Fahrbahnbreite; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	RF 47			ADFC
RF 59	KP K7/Zufahrtsstraße - KP K7/Alte Dorfstraße (Bolsehle)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, SG Steimbke	- Bei der identifizierten Radnetzücke gibt es keinerlei Radinfrastruktur. Aufgrund der begleitenden Baumallee ist evtl. kein begleitender Fuß- und Radweg möglich. Daher sollte die Markierung von Radschutzstreifen geprüft werden.	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr - Erreichbarkeit des S-Bahnhofes in Linsburg mit dem Fahrrad wird von Bolsehle über Meinkingsburg optimiert.	A	●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen				ADFC

RF 60	KP L331/L201 - KP L331/ImUhlenbruch (Loge bei Martfeld; nahe Kreisgrenze)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, SG Hoya, SG Bruchhausen-Vilsen	<ul style="list-style-type: none"> - Entlang dieser Radnetzücke liegt keinerlei Radinfrastruktur vor, Ausnahme siehe nachfolgend. Radfahrende müssen auf der Fahrbahn fahren. Es könnten Radschutzstreifen markiert werden. Der Bau von Radwegen muss wegen der teilweise vorhandenen Alleen bzw. Straßenbäumen abgewogen werden. - Auf einem kurzen Abschnitt nahe bei der Freiwilligen Feuerwehr Schierholz-Heesen bzw. "Bushaltestelle Schierholz (Hilgermissen)" liegt bereits ein einseitiger Fuß- und Radweg vor (genauere Verortung wegen fehlenden Straßennamen nicht möglich). An ihn sollte angeschlossen werden. - Die Wichtigkeit liegt auf B, da das von der L331 erschlossene Gebiet sehr dünn besiedelt ist. 	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr - Stärkung interkommunaler Radverkehr - Nutzung dieser Verbindung ist voraussichtlich begrenzt, da gering besiedeltes Gebiet. 	B	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, evtl. ausreichende Fahrbahnbreite; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen			ADFC
RF 61	L351 in Liebenau	U	Prüfauftrag zur Optimierung der Ortsdurchfahrt für den Fuß- und Radverkehr	Landkreis, SG Weser-Aue	<ul style="list-style-type: none"> - Akteure berichten von einem erhöhten Verkehrsaufkommen inklusive Schwerlastverkehr auf der L351 in der Gemeinde Liebenau. In Liebenau sind die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Jedoch ist zu prüfen, ob diese ausreichend breit sind für den Fuß- und Radverkehr. - Um Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu vermeiden, kann die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sinnvoll sein. Beispielsweise könnten Sharrow und Radschutzstreifen markiert werden sowie evtl. die Geschwindigkeit reduziert werden. Diese Maßnahmen wären jedoch im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen gegenzuprüfen. - Durch die limitierte Straßenraumbreite werden vsl. keine baulich getrennten Radwege möglich sein. Evtl. kann daher geprüft werden, ob der Radverkehr auf parallel zur L351 verlaufenden Straßen verlagert wird (mit ggf. Einrichtung von Fahrradstraßen). 	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden - Attraktiveres Radnetz - ggf. Optimierung des Öffentlichen Raumes durch weniger Kfz-Verkehr 	B	●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit, Verkehrsaufkommen	RF 40	RF 40	IK, ADFC
RF 62	Nienburg	N	Prüfauftrag zur Einführung eines Fahrradverleihs/Bikesharing in der Stadt Nienburg	Landkreis, Stadt Nienburg	<ul style="list-style-type: none"> - Diese Maßnahme betrachtet nicht das touristische Interesse, sondern die Alltagsmobilität. - Derzeit gibt es in der Stadt Nienburg sowie im Landkreis kaum Möglichkeiten ein Fahrrad zu leihen. - Ein Fahrradverleih wäre ein weiteres Angebot zur Überwindung der Last Mile (Bsp. Bahnhof bis Wohnort) - Ein Fahrradverleih/Bikesharing ist nur in Nienburg zu empfehlen, da dort die nötige Siedlungsdichte vsl. vorliegt. Ggf. ist zu prüfen, ob auch in anderen Gemeinden/Städten im Sinne der Nachfrage ein vergleichbares Angebot eingerichtet werden kann. - Der Service könnte bspw. bei potentiellen Zielorten, und an geplanten Mobilitätsstationen zusätzlich angeboten werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeit, Wege spontan mit dem Fahrrad zurückzulegen. - Ordentliche Nutzung und Abstellung von Leihrädern ist abhängig von den Nutzer:innen. 	C	●	investiv	gering	R-III	direkt	Anschaffungs- und Betriebskosten; Auswahl Betreiber	VMS 07		ADFC
RF 63	Wesertorbrücke, Nienburg	U	Umbau der Wesertorbrücke	Stadt Nienburg	<ul style="list-style-type: none"> - Für den Radverkehr ist der westliche Zugang zur Brücke erschwerlich (Treppen, Rampe für Radverkehr nicht freigegeben, Umlaufsperrn). - Aufgrund der begrenzten Anzahl an Weserquerungen im Landkreis sollte in Erwägung gezogen werden, dass die Nutzung dieser Brücke für den Radverkehr vereinfacht wird. 	<ul style="list-style-type: none"> - Erleichterte Erreichbarkeit der Brücke und Querrung der Weser. - Eventuell mehr und schneller Radverkehr könnte künftig auf der Brücke im Konflikt mit dem Fußverkehr sein. 	C	●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	kurzfristig	Bau- und Planungskosten			ADFC
RF 64	Kreisverkehr Verdener Landstraße/Hoyer Straße/Wölper Straße - KP Verdener Straße/Brückenstraße/Lange Straße/Hafenstraße	U	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Stadt Nienburg, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verdener Straße/Verdener Landstraße stellt eine wichtige Radwegeverbindung zwischen verschiedenen Stadtteilen in der Stadt Nienburg dar. Diese Verbindung wechselt zwischen freigegeben Gehwegen für den Radverkehr und Radschutzstreifen. Es sollte eine einheitliche Radwegeverbindung entlang dieser bedeutsamen Straße gebaut werden. Wegen der Siedlungsdichte kann ein baulich getrennter Radweg als sinnvoll erachtet werden. Dies ist jedoch voraussichtlich erst nach Bau der Ortsumgehung der B215 möglich, da die Straßenbreiten für die Verkehrsteilnehmenden neu aufgeteilt werden müssten. - Bei Kreuzungspunkten und Kreisverkehren soll eine verbesserte Radverkehrsführung geprüft werden. - Prüfauftrag im Bereich der Bahnunterführung, um eine sichere Rad- und Fußverbindung anzubieten, welche gleichzeitig einladender wirkt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung des Angebotes für Radverkehr in Nienburg - Verbesserte Erreichbarkeit der Kreisstadt für Rohrsen, Drakenburg, Heemsen sowie nördlicher Nienburger Stadtteil Holtorf. 	B	●●●●●	investiv	mittel	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Flächenverfügbarkeit, Bau von Ortsumgehung der B215	RF 65	RF 65	AG
RF 65	Kreuz B215/B6 (Nienburg Mitte) - Walsroder Str./B215 (Rohrsen)	N	Radnetzücke - Optimierung der Radinfrastruktur	Landkreis, Stadt Nienburg, SG Heemsen, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Die Maßnahme stellt den möglichen Verlauf der geplanten Ortsumgehung der B215 schematisch dar, da der Planungsprozess noch nicht abgeschlossen ist. - Zu prüfen ist, ob bei Umstzung von RF 64 zusätzlich RF 65 nötig ist. Dies hängt auch mit dem außerhalb der Stadt liegenden Verlauf der Ortsumgehung zusammen. - Weitere Informationen unter: https://www.strassenbau.niedersachsen.de/b215/verlegung-der-bundesstrae-215-zwischen-nienburg-und-rohrsens-177695.html 	<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Infrastruktur für den Radverkehr. - Unter Umständen geringe Nutzung durch den Radverkehr, wenn RF 64 umgesetzt wurde. Es liegen zudem keine Gemeinden in Radfahrtdistanz östlich von Nienburg (dort verläuft Ortsumgehung). 	C	●●●●●	investiv	gering	R-I R-III R-IV S-I S-II S-VII S-VIII	langfristig	Bau- und Planungskosten; detaillierte Prüfung aufgrund Verlauf in Schutzgebiet(en) empfohlen	RF 64	RF 64	AG

Handlungsfeld V: Verknüpfung von Mobilitätsangeboten (Intermodalität) & Sharing-Angebote + Infrastruktur

VMS 01	Landkreis	U	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	VLN, Gemeinden	Aktuell sind 200 von 1.200 Bushaltestellen im Landkreis barrierefrei ausgebaut. Gemäß gesetzlicher Regularien müssten bereits alle barrierefrei sein.	Erreichbarkeit des ÖPNV wird für M. m. B. ermöglicht.	B	●●●	investiv	gering	B-IV	mittelfristig	Finanzierung			I
VMS 02	Mobilitätsstationen	N	Kreisweite Ausweitung des stationsgebundenen Carsharing-Angebotes	Private Betreiber, Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> - Angebot von Carsharing-Angeboten v. a. an Bahnhöfen oder potentiellen Quell-/Zielorten für eine intermodale Mobilität sinnvoll. - Kreisweite einheitliche Regelung, dass die Rückgabestation nicht der Leihstation entsprechen muss (vgl. Regelung in Hoya) 	Förderung intermodale Mobilität, Reduzierung Abhängigkeit vom Pkw	C	●●●	investiv	mittel	Haushaltsmittel	mittelfristig	unterliegt privatwirtschaftlicher Entscheidungen	VMS 03, VMS 07	VMS 03	A, IK, U (Endbericht Steyerberg, Liebenau, Saerbeck)
VMS 03	Öffentliche Verwaltungen (bspw. Landesbergen)	N	Die öffentlichen Verwaltungen sollen bis 2030 ihren Fuhrpark außerhalb ihrer Geschäftszeiten als Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stellen	Gemeinden	Auf diese Weise wird teilweise dem Hemmnis der Investition neuer Fahrzeuge für ein Carsharing-Netz entgegengewirkt.	Nutzung der Fahrzeuge auch in Abendstunden und am Wochenende; Fahrzeugangebot für Personen, welche selten ein Pkw benötigen.	B	●	investiv	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	sicherheitsrelevante Vorgaben der jeweiligen Verwaltung, Betreibermodell, Haftung bei Unfällen	VMS 02	VMS 02 (sinnvoll)	I

VMS 04	Landkreis	N	Bildung einer einheitlichen appbasierten Mitfahr-Plattform und gleichzeitig Prüfung des Fortbestehens von Mitfahrbänken	Landkreis, Gemeinden, Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> - Private Pkw-Fahrer:innen können mittels einer landkreisweit umworbene App Mitfahrer:innen mitnehmen; von den SG wurde u. a. die App Fliinc vorgeschlagen. - Eine entsprechende App könnte auch von Pendler:innen genutzt werden und ggf. betrieblich organisiert werden. - Prüfauftrag, ob und wo künftig noch Mitfahrbänke genutzt werden. -> gemäß Endbericht für die Gemeinden Steyerberg, Liebenau, Saerbeck ist es den Bürger:innen wichtig, die Mobilität gemeinschaftlich zu organisieren 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung von Pkw-Fahrten, - Evtl. werden bestehende Mitfahrbänke nur noch selten genutzt. 	B	•	investiv	mittel	Haushaltsmittel	direkt	Datenschutz seitens der App, Vorbehalte für Fahrten mit unbekanntenen Personen	NVKW 02, NM 02	NVKW 02	I, AG, U (Endbericht Steyerberg, Liebenau, Saerbeck)
VMS 05	Landkreis	U	Verbesserung und Erweiterung der Darstellung von Echtzeitinformationen im ÖPNV	VLN, Bus- und Bahnbetreiber	<ul style="list-style-type: none"> - Durch Echtzeitinformationen sehen die Fahrgäst:innen bspw. in der App "Fahrplaner" vom Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen" (VBN), ob ihre geplante Reisekette realisierbar ist. Dies beinhaltet auch Informationen zu Baustellen, Fahrplanabweichungen und Halteausfällen. - Künftig sollten auch Echtzeitinformationen für den Stadtbuss Nienburg, aller Busunternehmen sowie sämtlicher EVU eingebunden werden. 	Bessere Planbarkeit für die Fahrt mit dem ÖPNV	C	••	investiv	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	Bereithaltung notwendiger Technik in den Fahrzeugen			I
VMS 06	Mobilitätsstationen und potenzielle Zielorte	N	Ausstattung von ÖPNV-Zugangspunkte bzw. potenziellen Zielorten mit Radinfrastruktur	Gemeinden, VLN, DB InfraGO	<ul style="list-style-type: none"> - Das Angebot zum sicheren Abstellen von Fahrrädern kann intermodale Verkehrsketten begünstigen. - Es kann sich unter anderem um diese Elemente handeln: Fahrradboxen, Abstellanlagen für Sonderräder, Reparaturanlagen, B+R, Radabstellbügel sowie Ladeinfrastruktur für E-Bikes - Das Angebot soll je nach Besucheraufkommen und nach Nachfrage angepasst werden. 	Überwindung der ersten/letzten Meile mit dem Fahrrad zum ÖPNV wird erleichtert.	B	•••	investiv	mittel	R-IV M-I M-II M-III S-VII S-VIII	mittelfristig	Finanzierung, Flächenverfügbarkeit	VMS 07		I
VMS 07.1	Landkreis	N	Etablierung eines einheitlichen und hierarchisierten System an ÖPNV-Zugangspunkten	Landkreis, Samtgemeinden, VLN, Busunternehmen, Sharing-Anbieter, evtl. Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> - NVP 2019-2023, Ziel C 2.4.5: Entsprechung des Ziels im NVP der "Einrichtung von Mobilitätsstationen in den zentralen Orten im Ländlichen Raum" (S. 129) - Siehe Ausstattung der ÖPNV-Zugangspunkte gemäß Anlage. Es wird soll folgende Typen geben: Fernverkehrs-Bahnhof, Regional-Bahnhof, ZOB, einfache Mobilitätsstation, Bushaltestelle, Virtuelle Haltestelle (für On-Demand-Service in Pilotgebieten) - Mobilitätsstationen sind somit: Fernverkehrs-Bhf, Regional-Bhf, ZOB sowie einfache Mobilitätsstationen - Während der Umsetzungsphase muss ggf. der passende Mikrostandort einer Mobilitätsstation abgestimmt werden (bspw. Fahrbahnseite, etc.). Zu empfehlen ist, dass dies gemeinsam mit der Bevölkerung geschieht. - An den Mobilitätsstationen besteht die Möglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln direkt umsteigen zu können. Optional kann dies durch Car- und Bike-Sharing ergänzt werden (s. Ausstattungskatalog). - Schätzung investiver Kosten: siehe die Anlage zum Ausstattungskatalog von ÖPNV-Zugangspunkten. - Neben den investiven Kosten werden auch regelmäßige Betriebskosten anfallen, wie bspw. für Ladeinfrastruktur (Stromkosten), Reinigung, Wartung und Reparatur sowie Winterdienst. Diese regelmäßigen Betriebskosten sind mit den jeweiligen Unternehmen und den Samtgemeinden gemeinsam vor Realisierung abzustimmen. Ggf. sind Synergieeffekte bspw. mit der allgemeinen Straßenreinigung möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> Vereinfachte Umsteigebeziehungen; Flächeninanspruchnahme für Mobilitätsstationen, Verlagerung von MIV-Wegen auf das Fahrrad und den ÖPNV, Optimierung der Auslastung von ÖPNV-Angeboten durch verbesserte Umsteige und Zubringerangebote. Soziale Interaktion bei den Mobilitätsstationen v. a. in kleinen Siedlungsgebieten sind möglich (ggf. Mobilitätsstation als neuer Ankerpunkt der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum). 	A	•••••	investiv	hoch	R-IV M-I M-II M-III S-VII S-VIII	langfristig	Finanzierung, Flächenverfügbarkeit, Bau- und Planungskosten, Koordinierung verschiedener Mobilitätsanbieter, künftige Betriebskosten	RF20 VMS 06 VMS 08 KDS 01 VMS 09 VMS 11 SPNV 03 RF 52 RF 62	KDS 01 VMS 06	I, U (Endbericht Steyerberg, Liebenau, Saerbeck)
VMS 07.2	Landkreis	N	Betriebskosten für einfache Mobilitätsstationen	Landkreis, Samtgemeinden, VLN, Busunternehmen, Sharing-Anbieter, evtl. Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> - Nach der Errichtung von 33 einfachen Mobilitätsstationen werden regelmäßige Kosten für den Betrieb anfallen. Dies umfasst unter anderem die Reinigung, Wartung und Reparaturen, Beseitigung von Vandalismus, Winterdienst etc. Gegebenenfalls können Synergieeffekte mit der allgemein regelmäßig stattfindenden Stadtreinigung erzielt werden. Pro Jahr werden durchschnittlich 1.000 Euro anfallende Kosten kalkuliert. Daher sind für 33 einfache Mobilitätsstationen ungefähr 35.000 Euro jährliche Betriebskosten anzunehmen. Aus diesem Grund gilt Kostenkategorie ••. Diese Schätzung ist jedoch sehr schwankend aufgrund der unterschiedlichen Ausstattung von Stationen sowie dem pflegensamen Umgang der Nutzer:innen mit jener Ausstattung. 	Eine regelmäßige Reinigung und Wartung lädt dazu ein, die einfachen Mobilitätsstationen zu nutzen.	A	••	regelmäßige Kosten	nicht unmittelbar	Haushaltsmittel	langfristig	Finanzierung, Abstimmung mit Mobilitätsanbieter und Samtgemeinden/Städte	VMS 01.1	VMS 01.1	A, bspw. (Mobilikon 2023)
VMS 08	Landkreis	U	Prüfauftrag zur Beibehaltung bestehender Bushaltestellen	Landkreis, VLN, Busunternehmen, Samtgemeinden	Durch die Umsetzung von einfachen Mobilitätsstationen und die Umgestaltung des ÖPNV-Angebotes sollten jetzige Standorte von Bushaltestellen hinterfragt und ggf. geändert werden.	- Reduzierung der Anzahl zu betreibender Bushaltestellen	B	•	investiv	nicht unmittelbar	Haushaltsmittel	langfristig	Organisatorischer und ggf. baulicher Aufwand	VMS 07 KDS 01	VMS 07 KDS 01	A
VMS 09	Landkreisweit	N	Prüfung der Notwendigkeit zum Bau bzw. Erweiterung von Park & Ride-Parkplätzen und sichere Abstellanlagen für Bike & Ride (SammelschlieBanlagen oder Fahrradboxen) an ÖPNV-Zugangspunkten	Samtgemeinden	<ul style="list-style-type: none"> - Entsprechende P+R-Parkplätze ermöglichen intermodale Wegeketten. - Einführung von Parkgebühren für Park & Ride-Parkplätze - Schaffung von gesicherten Radabstellanlagen an den Bahnhöfen für konventionelle Fahrräder und Sonderräder. 	<ul style="list-style-type: none"> - In den Städten und Siedlungsgebieten könnte das Kfz-Aufkommen reduziert werden, wenn Kfz außerhalb abgestellt werden. 	B	••	investiv	hoch	Haushaltsmittel	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Standortwahl, Flächenverfügbarkeit	VMS 07		ÖB
VMS 10	ÖPNV-Zugangspunkte	N	Sicherstellung von Umsteigebeziehungen zwischen Hauptbuslinien sowie dem SPNV	VLN, EVU, Busunternehmen	Umsteigebeziehungen sollten eingeplant werden, um möglichst kurze Fahrten mit dem ÖPNV zu ermöglichen. Es ist dabei gleichzeitig auf ausreichend Umsteigezeit für alle Personengruppen, v. a. für ältere Menschen sowie M. m. B. zu achten.	<ul style="list-style-type: none"> - Verkürzung von Wartezeiten - Steigerung der Akzeptanz zur Nutzung des ÖPNV 	A	•	investiv	mittel	Haushaltsmittel	mittelfristig	Planungskosten	KDS 01	KDS 01	IK, A

VMS 11	ÖPNV-Zugangspunkte	F	Betrieb, Instandhaltung und Erweiterung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern an zentralen Verkehrsknotenpunkten und potentiellen Zielorten	VLN, EVU, Busunternehmen, Samtgemeinden	- Entsprechende Informationssysteme helfen den Fahrgästen schnell in Kenntnis zur aktuellen Verkehrslage zu setzen. - Es sollten insbesondere potentielle Zielorte gewählt werden, welche ein hohes Besucheraufkommen haben und kreisweite Bedeutung haben, wie bspw. Krankenhäuser.	- Durch die weit verbreitete Nutzung von Smartphones ist diese Maßnahme vor allem für Menschen ohne entsprechendes Gerät von Nutzen.	C	•	regelmäßige Kosten	nicht unmittelbar	Haushaltsmittel	mittelfristig	Bau- und Planungskosten, Betriebs- und Wartungskosten	VMS 07		IK
VMS 12	Bahnhof Nienburg	U	Ertüchtigung des Bahnhofs Nienburg als Rendezvous-Punkt zwischen allen Stadtbuslinien und den nach Nienburg fahrenden Hauptbuslinien	VLN, Busbetreiber, Stadtbus Nienburg, Stadt Nienburg	- Ein einheitlicher Rendezvous-Punkt am Bahnhof ermöglicht den direkten Umstieg zwischen den Buslinien sowie zum SPNV. Anschlüsse können auf diese Weise besser erreicht werden. - Betrieblich betrachtet bietet ein Rendezvous-Punkt auch die Möglichkeit der Linienkopplung. - Den Fahrgäst:innen des Busverkehrs stehen die Services des räumlich anliegenden Bahnhofs zur Verfügung.	- Erhöhung der Umstiegsmöglichkeiten für Fahrgäst:innen	A	••	investiv	mittel	B-IV S-VIII	mittelfristig	ggf. Bau- und Planungskosten bei nicht ausreichender Flächenverfügbarkeit (zu prüfen)	KDS 01	KDS 01	AV
VMS 13	Kreisweit	U	Bei B+R-Anlagen am ersten Nutzungstag kostenfreies Abstellen von Fahrrädern anbieten.	Stadt Nienburg, Betreiber Fahrrad-Sammelschließanlage, Landkreis	Durch diese Maßnahme soll die Attraktivität von B+R-Anlagen gefördert werden. Gleichzeitig sollten die Tarife für P+R-Anlagen nicht verändert werden.	- Vermehrte Nutzung der B+R-Anlagen	A	•	investiv	mittel	Haushaltsmittel	direkt	Finanzierung			A

Handlungsfeld VI: Alternative Antriebsformen für den verbleibenden MIV

AA 01	Landkreis	F	Erweiterung der Ladeinfrastruktur für E-Autos, Pedelecs und E-Bikes im öffentlichen Raum ausbauen, bspw. bei Mobilitätsstationen, potentiellen Zielorten und Freizeiteinrichtungen.	Landkreis, Samtgemeinden; Unternehmen	Durch die Installation von Ladestationen für E-Autos, Pedelecs und E-Bikes im öffentlichen Raum soll die Antriebswende vorangetrieben und deren Attraktivität gesteigert werden. Aktuell ist diese gemäß des Endberichts für die Gemeinden Steyerberg, Liebenau, Saerbeck noch als mangelhaft eingestuft.	- Einsparung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen	A	•••	investiv	hoch	B-VII	mittelfristig	ggf. Ausbau des kommunalen Stromnetzes nötig	VMS 07	VMS 07	U, U (Endbericht Steyerberg, Liebenau, Saerbeck)
AA 02	Landkreis	N	Bus- und Carsharing-Flotte im LK Nienburg auf alternative Antriebe umstellen	VLN, Busbetreiber, Car-Sharing-Betreiber, eFuel GmbH (Hoya)	- Bei der Beschaffung Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien (E-Fahrzeuge, Wasserstoff, E-Fuels o. Ä.) wählen. Dabei sollte je nach innovativem Kraftstoff geprüft werden, ob diese z. B. klimaneutral, wirtschaftlich für die Unternehmen sowie kompatibel mit den Fahrzeugen sind. - Die E-Ladeinfrastruktur ist für E-Busse an geeigneten Mobilitätsstationen (insbesondere Endhaltestellen) und Betriebshöfen auszubauen. - Bei der Wahl von Wasserstoff als Kraftstoff ist entsprechende Infrastruktur herzustellen und eine Versorgung sicherzustellen. - Bei E-Fuels könnte auf regionale Akteur:innen zurückgegriffen werden.	- Einsparung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen	B	•••	investiv	hoch	B-II B-III B-VI	mittelfristig	Abhängig von Ausschreibungszeiträumen der Busbetreiber; ggf. müssen Fahrplan- oder Streckenanpassungen bestimmter Linien erfolgen, um das Laden zu ermöglichen; Abhängig von der Verfügbarkeit des Kraftstoffes, Wirkungsgrad, Finanzierung	KDS 01; VMS 07	KDS 01; VMS 07	U; https://www.efuel-gmbh.de/
AA 03	Landkreis	N	Kommunalen Fuhrpark auf alternative Antriebe umstellen	Verwaltungen auf Landkreis- und Gemeindeebene	Bei Neubeschaffung kommunaler Dienstfahrzeuge nur Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien erwerben.	- Einsparung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen	B	•••	investiv	mittel	S-III B-VII	mittelfristig	ggf. sind Fahrzeuge mit alternativen Antrieben nicht als Nutzfahrzeuge (z. B. Müllentsorgung) geeignet	AA 01	AA 01	U

Handlungsfeld VII: Auswahl von passenden Best Practice Beispielen / Umsetzung von Pilotprojekten

BP 01.1	SG Steimbke	N	Pilotprojekt zur Erprobung eines On-Demand-Verkehrs - Schätzung investive Kosten -	SG Steimbke, VLN, On-Demand-Betreiber	- Das Pilotprojekt dient dazu, dass der LK gemeinsam mit der SG ein On-Demand-Angebot testet. Hierzu gehört der Erfahrungsgewinn mit Apps, betrieblicher Einsatz, Technik der Fahrzeuge, Akzeptanz der Bevölkerung sowie zu den Ein- und Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln. - In Zwischenstufe 2 wird eine Erweiterung des Pilotgebietes bis zum Bahnhof Leese-Stolzenau vorgeschlagen. - Diese Maßnahme betrifft investive Kosten, wie die Anschaffung von Fahrzeugen und entsprechender Software. Weitere Informationen siehe Anlagen und Bericht.	- Erfahrungsgewinn mit On-Demand-Verkehr - Verbesserte Flächenabdeckung sowie Überbrückung der ersten/letzten Meile	A	•••	investiv	mittel	S-X B-V OD-I	kurzfristig	Akzeptanz von Fahrgäst:innen, Finanzierung	BP 01.2 BP 01.3 KDS 01	BP 01.2 BP 01.3 KDS 01	AV
BP 01.2	SG Steimbke	N	Pilotprojekt zur Erprobung eines On-Demand-Verkehrs - Schätzung Betriebskosten -	SG Steimbke, VLN, On-Demand-Betreiber	- Es handelt sich hierbei um den auf ein Fahrzeug berechneten Jahrespreis für das exemplarische Jahr 2025. - Dies ist abhängig von der Anzahl tatsächlich beförderter Fahrgäst:innen, Treibstoffkosten für Fahrzeug, der Wahl einer entsprechenden On-Demand-Plattform/-App (i. S. eines Dispositions- und Buchungssystems) für den Betreiber mit Oberfläche für die Fahrgäst:innen, Personalkosten sowie den Bedienzeiten. - Bedienzeiten: die Bedienzeiten des On-Demand-Service orientieren sich am Fahrplan der S2, welche im Pilotgebiet am Bhf Linsburg hält. Somit gibt es ein ganzjähriges Angebot. - Für das Pilotgebiet Steimbke werden basierend auf Recherchen mindestens zwei fahrerbasierte On-Demand-Fahrzeuge empfohlen. - Es wird angenommen, dass ein On-Demand-Fahrzeug ungefähr 210.000 €/Jahr kostet (Schätzwert basierend auf Recherchen). Somit sind für beide Fahrzeuge jährliche Betriebskosten in Höhe von ungefähr 420 T €/Jahr auszugehen (Schätzung für ZS 1, kurzfristig). Dieser Preis kann zum Teil mit der Abstellung von Bestanslinien ausgeglichen werden (vgl. Regioline 40, Abschnitt Rodewald, s. Anlage Begründung Hauptbuslinien). - Aus diesem Grund wird bei der Kostenschätzung die Kostenkategorie ••• gewählt. - Vorgeschlagen wird, dass die beiden On-Demand-Fahrzeuge aufgrund der Siedlungsgröße und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln beispielsweise in Steimbke oder Rodewald sowie in Linsburg stationiert werden (Stationierung an den Mobilitätsstationen, sobald realisiert).	- Erfahrungsgewinn mit On-Demand-Verkehr - Verbesserte Flächenabdeckung sowie Überbrückung der ersten/letzten Meile	A	•••	regelmäßige Kosten	mittel	s. BP 01.1	kurzfristig	Akzeptanz von Fahrgäst:innen, Finanzierung	BP 01.1	BP 01.1	AV
BP 01.3	SG Steimbke, SG Mittelweser	N	Pilotprojekt zur Erprobung eines On-Demand-Verkehrs - Schätzung Betriebskosten -	SG Steimbke, VLN, On-Demand-Betreiber	- Es gilt die Beschreibung von BP 01.2 - Abweichend wird für die Erweiterung des On-Demand-Pilotgebietes ab ZS 2 empfohlen, dass ein weiteres Fahrzeug beschafft wird. Auf diese Weise wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs Leese-Stolzenau optimiert. - Während des Pilotprojektes ist zu evaluieren, ob mittels den drei Fahrzeugen ausreichend schnell Fahrtenangebote gemacht werden können (bspw. max. Wartezeit von 30 Minuten) und Umstiege in die Hauptbuslinien sowie in die RE78 und S2 eingehalten werden können. - Die jährlichen Fahrzeugkosten ab ZS 2 (mittelfristig) erhöhen sich somit auf 630.000 €/Jahr (Schätzung). Daher die Kategorisierung •••• bei der Kostenschätzung. - Das dritte Fahrzeug könnte bei den einfachen Mobilitätsstationen Husum, Landesbergen oder am Bahnhof Leese-Stolzenau stationiert werden (Stationierung an den Mobilitätsstationen, sobald realisiert).	- Erfahrungsgewinn mit On-Demand-Verkehr - Verbesserte Flächenabdeckung sowie Überbrückung der ersten/letzten Meile	A	••••	regelmäßige Kosten	mittel	s. BP 01.1	mittelfristig	Akzeptanz von Fahrgäst:innen, Finanzierung	BP 01.1	BP 01.1	AV

BP 02	SG Uchte	N	Testbetrieb zur erweiterten Fahrradmitnahme entlang der Hauptbuslinie 60 von Uchte nach Nienburg.	VLN, Busbetreiber	<ul style="list-style-type: none"> - Im Sinne der Alltagsmobilität und von intermodalen Wegekettungen können Radfahrende bis zu einer Mobilitätsstationen (bspw. Uchte) mit ihrem Fahrrad fahren und es daraufhin bei einer Hauptbuslinie mitnehmen. An ihrer Destination können sie wiederum mit ihrem Fahrrad weiterfahren. - Zusätzlich können Touristen (bspw. ausgehend vom Weserradweg) diese zusätzlichen Kapazitäten nutzen, damit für alltägliche Fahrgäst:innen keine Engpässe entstehen. - Busse der Hauptbuslinie 60 könnten zum Beispiel mit einem Fahrradanhänger ausgestattet werden. - Weitere Ausführungen s. Bericht 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausreichende Radmitnahme-Kapazitäten für alltägliche Fahrgäst:innen, Pendler:innen sowie Tourist:innen, welche ihre Fahrräder mitführen. - Partielle Überbrückung der Distanz zwischen Uchte und Nienburg für den Radverkehr 	C	•••	investiv	gering	Haushaltsmittel	mittelfristig	Die Mitnahme zahlreicher Fahrräder, kann unter Umständen die Fahrtzeit des Busses verlängern	KDS 01.2	KDS 01.3	ÖB
BP 03			s. Best Practice Beispiele - Tabelle (z.B. Sprint)					keine								
Handlungsfeld VIII: Schaffung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie																
NM 01	Landkreis	N	Einführung eines Mobilitätsmanagers zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes	Landkreis, Gemeinden	<p>Ein Mobilitätsmanager bzw. eine Mobilitätsmanaging kann fokussiert und koordiniert im Auftrag des Landkreises und aller Samtgemeinden Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes verhandeln, begleiten und umsetzen. Es wird als nicht ausreichend angesehen, dass diese Aufgabe bestehenden Stellen zusätzlich übertragen wird (z. B. Ausbildung von Mobillotsen durch die LNVG). Die finanziellen Aufwendungen sollten den üblichen Tarifverträgen im öffentlichen Dienst entlehnt sein.</p>	Beschleunigte Umsetzung des Mobilitätskonzeptes, schneller einsetzende Mobilitätswende	A	••	regelmäßige Kosten	nicht unmittelbar	Haushaltsmittel	direkt	Fachkräftemangel, Finanzierung	NM 02, NM 03		A
NM 02	kreisweit	N	Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen anregen	Landkreis, Gemeinden, Unternehmen, Mobilitätsmanager	Die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements kann durch die Etablierung von Beratungsangeboten gegenüber der Unternehmen angeregt werden.	Verlagerung des Pendelverkehrs vom MIV auf den Umweltverbund	B	•	investiv	mittel	S-V	kurzfristig		NM 01, VMS 04		U (Endbericht Steyerberg, Liebenau, Saerbeck)
NM 03	Unternehmen	N	Weitere Umwerbung des "Jobrad" Angebots	Verwaltungen auf landkreis- und Gemeindeebene, Unternehmen	Unternehmen können mittels der Unterstützung zur Nutzung des Fahrrades für die An- und Abfahrt zur Arbeit die Verkehrswende unterstützen.	Arbeitnehmer*innen fahren zur Arbeit mit dem Fahrrad anstatt mit dem Pkw.	A	•	investiv	gering	Haushaltsmittel	direkt	Standort des Unternehmens, Finanzierung AN und AG	NM 01		I