



Handlungskonzept Mobilität im Sulinger Land

ILE – Region Mitte Niedersachsen Sulinger Land –

Regionalmanagement Mitte Niedersachsen

Impressum**Auftraggeberin:** (Geschäftsstelle der Region)

Samtgemeinde Grafschaft Hoya

Samtgemeindebürgermeister Detlef Meyer

Schloßplatz 2

27318 Hoya / Weser

für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Mitte Niedersachsen

Bearbeitung:

Sweco GmbH

Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9

28359 Bremen

0421 / 2032 – 6

www.sweco-gmbh.de

Michelle Ries

David Thein

Katharina Mutz (Graphik)

Verena Lorenz (Regionalmanagement)

Bearbeitungszeitraum:

Mai 2021 – Juli 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufbau	5
1.1	Anlass und Ziel	5
1.2	Aufbau und Projektablauf	6
2	Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme.....	7
2.1	Vorliegende Datengrundlagen.....	7
2.2	Qualitative Experteninterviews	9
2.2.1	Öffentlicher Verkehr	10
2.2.2	Radverkehr	11
2.2.3	Kfz-Verkehr.....	12
2.2.4	Verkehrssicherheit.....	13
2.2.5	Alternative Mobilitätsangebote	14
2.2.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit	16
3	Leitbild	17
4	Zukunftsvision Mobilität	18
5	Maßnahmen	19
6	Maßnahmensteckbriefe	20
6.1	Maßnahmen Priorisierung	42
6.2	Weitere Maßnahmen	43
7	Handlungsempfehlung	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum Sulinger Land	5
Abbildung 2: Projektablauf	6
Abbildung 3: Nachhaltige Mobilität	9
Abbildung 4: Zukunftsvision Mobilität im Sulinger Land	18
Abbildung 5: Maßnahmen Priorisierungsmatrix	42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Datengrundlagen	8
Tabelle 2: Teilnehmer Interviews	9
Tabelle 3: Interviewergebnisse: Rückgrat ÖPNV	10
Tabelle 4: Interviewergebnisse: Handlungsbedarfe ÖPNV	10
Tabelle 5: Interviewergebnisse: Defizite im Radverkehr	11
Tabelle 6: Interviewergebnisse: Vorliegende Ideen, Konzepte, Beispiele zur Radverkehrsförderung	11
Tabelle 7: Interviewergebnisse: Handlungsbedarfe im Kfz-Verkehr	12
Tabelle 8: Interviewergebnisse: Etablierte Maßnahmen im Kfz-Verkehr	12
Tabelle 9: Interviewergebnisse: Bekannte Unfallschwerpunkte	13
Tabelle 10: Interviewergebnisse: Verkehrssicherheit an Schulen	13
Tabelle 11: Interviewergebnisse: Alternative Mobilitätsangebote	14
Tabelle 12: Interviewergebnisse: Fußwegequalitäten und Barrierefreiheit	16
Tabelle 13: Maßnahmenübersicht	19

1 Anlass und Aufbau

1.1 Anlass und Ziel

Der Region Sulinger Land fehlte bisher ein gemeinsames Handlungskonzept im Bereich Mobilität „Ohne eigenes Auto“. Im April 2021 wurde sich daher gemeinsam dazu entschieden, dass nun vorliegende gemeinsame Handlungskonzept für die Stadt Sulingen und die Samtgemeinden Schwaförden, Kirchdorf und Siedenburg (s. Abbildung 1) zu erarbeiten.

Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, ein Leitbild für die Mobilität der Region für das Jahr 2035 und darüber hinaus zu erstellen, welches als gemeinsame und abgestimmte Grundlage für die Mobilitätsentwicklung dienen sowie Grundlage für zukünftige Detailplanungen und verkehrspolitische Entscheidungen sein soll. Zugleich kann es für die Bewerbung um Fördermittel herangezogen werden.

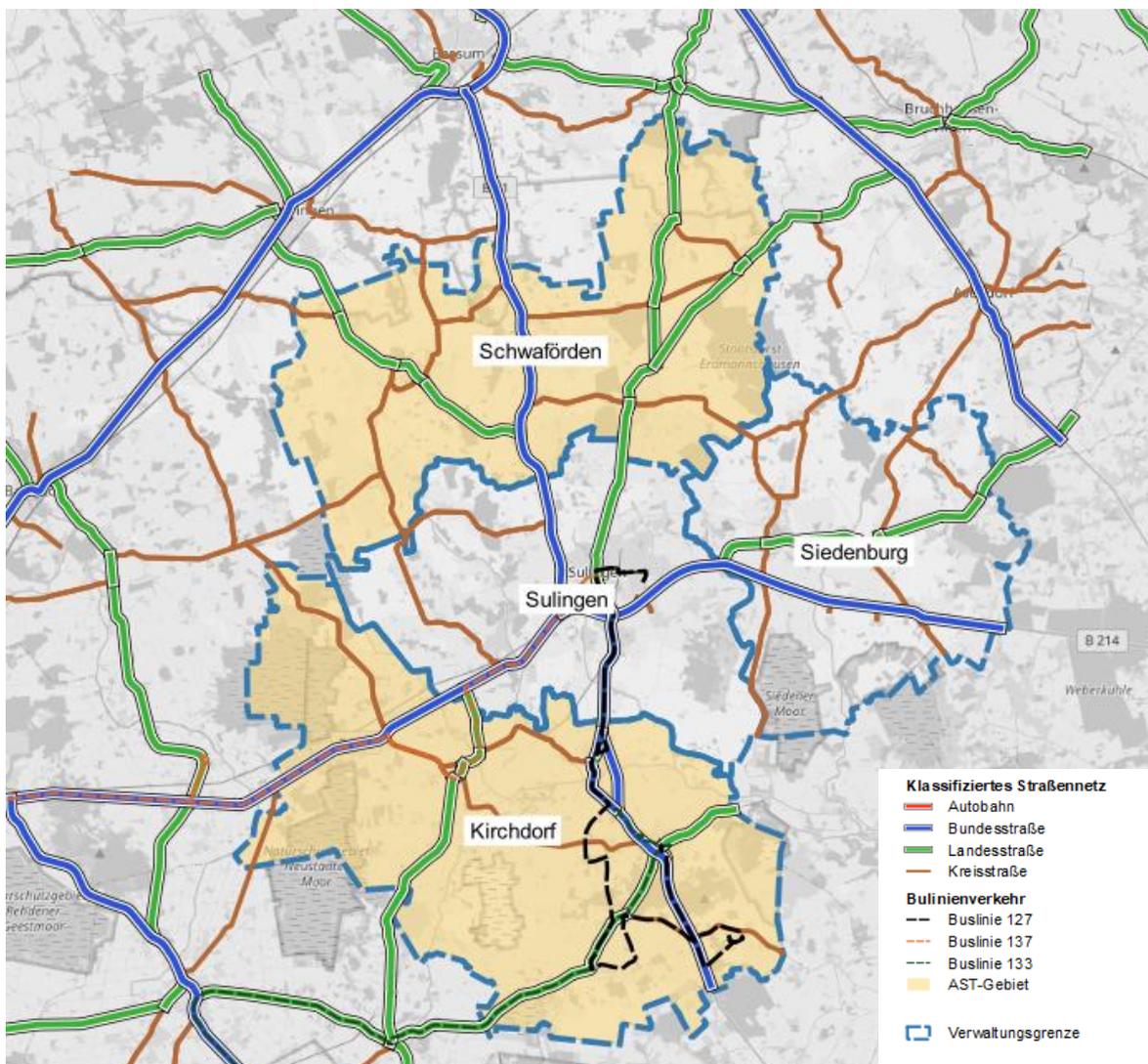


Abbildung 1: Untersuchungsraum Sulinger Land (Kartengrundlage: openstreetmap.org+Mitwirkende 2022)

1.2 Aufbau und Projektablauf

Der Projektablauf stellt sich in Abbildung 2 dar. Im Startgespräch wurden Ziele, der Projektablauf und die Herangehensweise definiert, die Erwartungen an das Handlungskonzept diskutiert und das weitere Vorgehen abgesteckt. Basierend darauf wurde eine Grundlagenrecherche durchgeführt, in welcher bereits vorhandene und vergangene Untersuchungen und Handlungskonzepte für die Region gesichtet und ausgewertet wurden.

Es wurden qualitative Experteninterviews mit allen vier Gemeinden geführt, in denen Bedarfe und Anforderungen hinsichtlich einer zukünftigen Mobilität im Sulinger Land festgestellt und Voraussetzungen herausgearbeitet wurden.

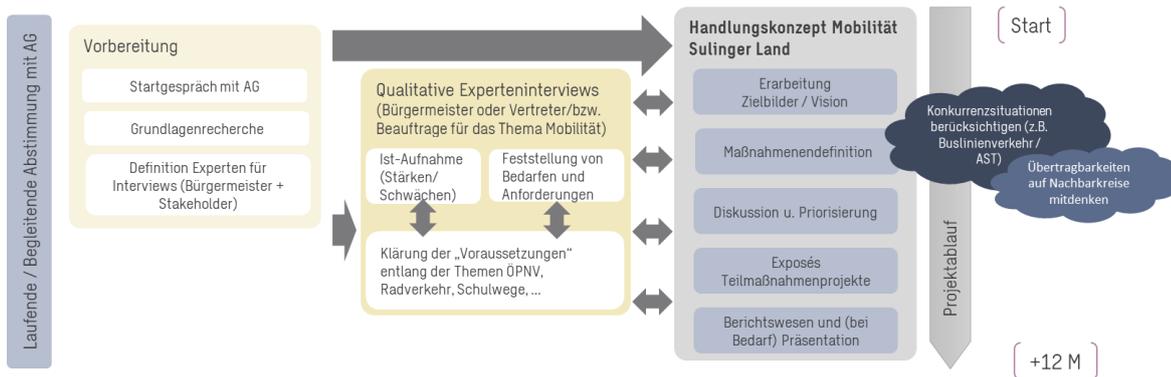


Abbildung 2: Projektablauf

Basierend auf diesen Grundlagen wurden seitens des Fachbüros Maßnahmenideen entwickelt, die eine Verbesserung der IST-Situation anstreben und erreichen könnten.

Anhand dieser Liste an Maßnahmen wurden von den Bürgermeistern eine Priorisierung vorgenommen und solche Maßnahmen ausgewählt, die zur weiteren Ausarbeitung näher betrachtet wurden.

Ergebnis dieser Untersuchung sind Maßnahmensteckbriefe, die die Ziele, Akteure und notwendigen Bearbeitungsschritten, Kostenschätzungen und Fördermöglichkeiten der jeweiligen Idee für das Sulinger Land aufzeigen.

2 Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme

Als Grundlage für die Entwicklung und Aufstellung des Leitbildes und der Maßnahmen wurden zunächst vorangegangene Konzepte und Projekte zum Thema Mobilität im Sulinger Land und wichtige Daten über die IST-Situation vor Ort ermittelt. Diese wurden mittels durchgeführten Experteninterviews mit den vier Bürgermeistern um weitere Informationen ergänzt.

2.1 Vorliegende Datengrundlagen

1	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept (ILEK)	<p>Das Sulinger Land ist Teil der ILE-Region Mitte Niedersachsen. Im Rahmen des Aktionsprogrammes „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO) des Bundes entstand in der Region zwischen 2011 und 2012 die „Regionalstrategie Daseinsvorsorge“, welche unter anderem die Themen behandelt, „wie die Region die erforderlichen Anpassungen der Infrastruktur an den demografischen Wandel vorausschauend gestalten kann.“</p> <p>Im Bereich Mobilität wurde die „Schaffung von tragfähigen, bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten“ als einer der drei Themenschwerpunkte der angestrebten Strategie aufgeführt.</p> <p>Die Inhalte der Regionalstrategie wurden 2015 in das Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept (ILEK) übernommen. Daraus wurden unter anderem folgende Entwicklungsziele abgeleitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Die äußere Verkehrsanbindung der Region und die regionale Erschließungsinfrastruktur müssen ausgebaut und verbessert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Region herzustellen und langfristig zu sichern!“ und • „Die klassischen, liniengebundenen Verkehrsangebote der Landkreise müssen durch innovative, tragfähige und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote ergänzt werden!“
2	Gesamtkonzept „Wir sind Sulingen 2029“	<p>Im Gesamtkonzept für Sulingen wird im Zukunftsthema Verkehr und Mobilität der Leitsatz definiert: „In 2029 ist Sulingen eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt, barrierefrei gestaltet und mit unterschiedlichen Mobilitätsangeboten für alle erreichbar“. Um die Vision zu erreichen sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> • das bestehende ÖPNV-Angebot ausgebaut und alternative Mobilitätsformen angeboten werden • ein Verkehrskonzept erstellt sein, welches der Verkehrsberuhigung von Einfallstraßen dient • Fuß- und Radwegeverbindungen sicher und barrierefrei gestaltet sein • überregionale Verkehrsanbindungen durch den Ausbau von Bundesstraßen und die Reaktivierung der Bahnstrecke verbessert werden <p>Die erstgenannten Maßnahmen werden im Konzept mit der Priorisierung „hoch“ gekennzeichnet. Konkrete Maßnahmen wie die Initiierung einer Projektgruppe Bahn 2029, die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes, Öffentlichkeitsarbeit über ÖPNV-Angebot oder Carsharing werden aufgeführt.</p>
3	Daseinsvorsorge - kooperativ, innovativ	<p>Das mittels mehrerer Workshops erarbeitete Handlungskonzept für den Einsatz digitaler Innovationen im ländlichen Raum</p>

<p>und digital - Untersuchungs- und Handlungskonzepte für den Einsatz digitaler Innovationen im ländlichen Raum am Beispiel des Sulinger Lands</p>	<p>beschäftigte sich unter anderem mit dem Handlungsfeld Mobilität und Erreichbarkeit. Die drei nachstehenden Maßnahmen wurden in Abstimmung mit den Akteuren definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Anrufsammeltaxi-Systems auf das Sulinger Land + Einführung einer App zur Buchung • Einführung eines klimafreundlichen Carsharings • App-gestützte Optimierung des Schülerverkehrs zur Organisation in Fahrgemeinschaften
<p>4 Masterplan Stadtentwicklung Sulingen: Bürgerbefragung 2020</p>	<p>Aus der Online-Bürgerbefragung im Rahmen des Masterplans Stadtentwicklung Sulingen im Februar/März 2020 geht hervor, dass Mobilität als eine der größten Schwächen in der Region gesehen wird. Es fehlt den Bürger*innen an einer Bahnanbindung, die Infrastruktur wird als mangelhaft betrachtet, es gäbe zu viel Innenstadtverkehr und zu wenige Fuß- und Fahrradwege. Alleinig positiv werden die Parkmöglichkeiten und die gute Erreichbarkeit der Stadt mit dem PKW gesehen. Das ÖPNV-Angebot und die Sicherheit für Radfahrende im Straßenverkehr sind wiederum unzureichend.</p> <p>Zur Verbesserung der Umstände werden von den Bürger*innen unter anderem gewünscht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ein Bahnanschluss • die Sanierung bzw. der Ausbau von Rad- und Fußwegen • die Verkehrsberuhigung der Innenstadt • der Ausbau des ÖPNVs • und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit
<p>Regionales Entwicklungskonzept LEADER – Förderperiode 2023-2027</p>	<p>Aus der Online-Bürgerbeteiligung im Rahmen des REK Sulinger Land von Februar 2022 geht hervor, dass sowohl das Wegenetz für den motorisierten Individualverkehr als auch das Busliniennetz als durchaus positiv bewertet werden. Jedoch bestehen laut Bürgerinnen und Bürgern große Defizite im Radwegenetz und der Förderung klimaneutraler Mobilitätsformen. Auch sei die Anbindung kleinerer Gemeinden an das ÖPNV Netz ausbaufähig. Zudem wurde im REK das Entwicklungsziel formuliert, eine zukunftsgerichtete Mobilität flächendeckend anzubieten</p>

Tabelle 1: Datengrundlagen

2.2 Qualitative Experteninterviews

Basierend auf der Grundlagenrecherche wurden für die Bestandsaufnahme im Zeitraum von Ende Juni bis Ende Juli 2021 vier qualitative Experteninterviews mit den Bürgermeistern der Stadt Sulingen und den Samtgemeinden Kirchdorf, Siedenburg und Schwaförden geführt¹. Der Interviewleitfaden ist der Anlage zu entnehmen.

Bürgermeister	Gemeinde	Datum des Interviews
Herr Dirk Rauschkolb	Stadt Sulingen	30.06.2021
Herr Heinrich Kammacher	Samtgemeinde Kirchdorf	15.07.2021
Herr Rainer Ahrens	Samtgemeinde Siedenburg	23.07.2021
Herr Helmut Denker	Samtgemeinde Schwaförden	13.07.2021

Tabelle 2: Teilnehmer Interviews

Inhalte der Interviews waren die nachstehenden Themen, deren Kernaussagen in den folgenden Kapiteln wiedergegeben werden

- Öffentlicher Verkehr,
- Radverkehr,
- Kfz-Verkehr,
- Verkehrssicherheit
- Fußverkehr & Barrierefreiheit
- und alternative Mobilitätsangebote.

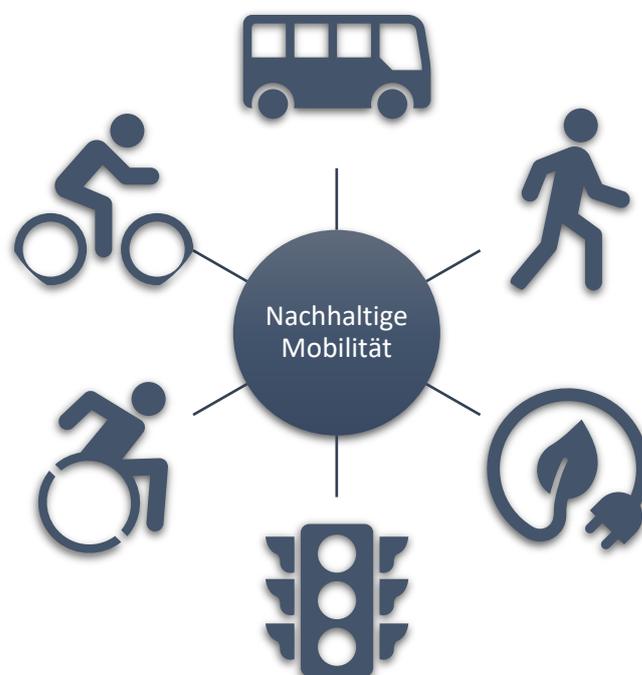


Abbildung 3: Nachhaltige Mobilität

¹ Es wurde Hr. Dirk Rauschkolb als amtierender Bürgermeister der Stadt Sulingen zum Zeitpunkt der Befragung interviewt. Nach dem Bürgermeisterwechsel wurde Hr. Patrick Bade in das Projekt und in die Priorisierung der Maßnahmen involviert. mit eingebunden.

2.2.1 Öffentlicher Verkehr



Zum Thema öffentlicher Verkehr wurde zum einen abgefragt, welches öffentliche Verkehrsmittel das Rückgrat des ÖPNVs der Stadt bzw. der Samtgemeinde darstellt und zum anderen, wo und ob Handlungsbedarfe im ÖPNV gesehen werden. Es wurde ermittelt, ob ein Anruf-Sammeltaxi (AST) für die Gemeinden als sinnvoll erachtet wird (Sulingen, Siedenburg) bzw. ob ein Ausbau des bestehenden AST-Systems erforderlich ist (Kirchdorf, Schwaförden).

Ort	Rückgrat des ÖPNV
Stadt Sulingen	Landesbuslinien, insbesondere Linie „123“
SG Kirchdorf	Landesbuslinien
SG Siedenburg	Landesbuslinien
SG Schwaförden	Landesbuslinien, insbesondere Linie „123“ ergänzt durch „105“ und AST als Zubringer

Tabelle 3: Interviewergebnisse: Rückgrat ÖPNV

Das Ergebnis hebt vor allem die Wichtigkeit der Landesbuslinien hervor. Diese bilden für alle Gemeinden das Rückgrat des ÖPNV. Insbesondere die Linie „123“ ist für die Region bedeutend, s. In allen Gemeinden besteht grundsätzlicher Handlungsbedarf im ÖPNV. Es fehlen Verbindungen, entweder zu außen gelegenen Orten oder zwischen Ortsteilen einer Gemeinde. Gerade außerhalb der Kernbereiche der Gemeinden sind die Entfernungen der „ersten Meile“ bzw. „letzten Meile“ von und zu den Haltestellen oft zu groß oder näherliegende Haltestellen können aufgrund der Taktung der Landesbuslinien nicht angefahren werden.

Ort	Handlungsbedarfe im ÖPNV
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Verbindungen (Sulingen – Diepholz ausbaufähig; Verbindung Richtung Minden; Verbindungen zwischen Ortschaften) • Entfernung zu Haltestellen in Ortschaften • Defizite bzgl. Taktung einhergehend mit fehlenden Verbindungen
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Verbindungen: Sulingen – Rahden, Sulingen – Diepholz, Sulingen - Bassum mit Fahrten im Stundentakt • Fehlende Verbindung nach Uchte
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • In Staffhorst, Mellinghausen, Flecken Siedenburg fehlen Verbindungen, Ortsteile z.T. unzureichend angebunden • Ausreichend Haltestellen vorhanden, aber Anbindung an Landesbuslinien verbessern
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von Ehrenburg optimieren (Derzeit nur über AST)

Tabelle 4: Interviewergebnisse: Handlungsbedarfe ÖPNV

2.2.2 Radverkehr



Es wurde zunächst basierend auf dem im ILEK 2014-2020 aufgezeigten Handlungsbedarf „Ausbau der Radwege innerhalb der Ortschaften“ nach bekannten Defiziten bezüglich des Radverkehrs in den Gemeinden gefragt. Anschließend wurde in Erfahrung gebracht, ob bereits Konzepte, Ideen oder Beispiele zur Förderung des Radverkehrs vorhanden sind.

Ort	Handlungsbedarfe im Radverkehr
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptproblem liegt in den Zuständen der Wege • Insbesondere die Hauptzufahrtswege in die Innenstadt sind in einem schlechten Zustand • Fehlende Verbindungen sind eher zweitrangig (Netzlücke: Strecke nach Schwaförden) • Es fehlt an Abstellanlagen, v.a. an der Langen Straße
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Anbindung an Wagenfeld entlang der Landesstraße besteht Handlungsbedarf, an übrigen Straßen bestehen Radwege/ Fahrradstreifen • Verbesserungsbedarf besteht bei den Radabstellanlagen • Bereich Radtourismus: Fragen zur Lenkung der Gäste und zum Marketing
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Gemeinden fehlen Verbindungen, Finanzierung gestaltet sich schwierig • Radabstellanlagen fehlen
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Handlungsbedarf an L356 Sudwalde – Schwaförden, dort kein Fahrradweg (Land zuständig) • Ausbau von Kreisstraßen schwer finanzierbar

Tabelle 5: Interviewergebnisse: Defizite im Radverkehr

Defizite der Radverkehrsinfrastruktur werden vor allem im Bereich Abstellanlagen gesehen. Insbesondere an Bushaltestellen fehlen die notwendigen Abstellmöglichkeiten, was die in Kapitel 2.1 benannte Problematik der „ersten und letzten Meile“ weiter verstärkt. Radverkehrsanlagen sind streckenweise nicht vorhanden oder weisen starke Mängel auf. Außerdem ergeben sich Schwierigkeiten bei der Finanzierung des Radverkehrsausbaus. Das Problem der Zuständigkeiten wird benannt, da die Baulast entlang Bundes- und Landesstraßen nicht bei den Gemeinden selbst liegt. Bereits bestehende Konzepte, Ideen oder Beispiele zur Förderung des Radverkehrs existieren derzeit wenige (s.

Tabelle 6). Ein veralteter Radwegebedarfsplan des Landkreises Diepholz von 1996 liegt vor.

Ort	Ideen, Konzepte oder Beispiele zur Förderung des Radverkehrs
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Lange Straße wurde zur Fahrradstraße umgebaut • Teilnahme an Aktion Stadtradeln • Organisation öffentlicher Fahrradtouren
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Radwegkonzept des Landkreises vorhanden • Idee: App für touristische Fahrradtouren
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Es existieren Radwegepläne über den LK Diepholz und Nienburg • Derzeit keine Förderprojekte bzgl. Radverkehr in der SG • Vereine organisieren gelegentlich Touren
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Keine konkreten Ideen/ Konzepte

Tabelle 6: Interviewergebnisse: Vorliegende Ideen, Konzepte, Beispiele zur Radverkehrsförderung

2.2.3 Kfz-Verkehr



Bezüglich des Kfz-Verkehrs wurde erfragt, ob in der Gemeinde Handlungsbedarf besteht und ob und inwiefern in der Vergangenheit Probleme angegangen und gelöst wurden.

Ort	Handlungsbedarfe Kfz-Verkehr
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenlärm und z.T. hohe Durchgangsverkehre insb. an der Langen Straße • Parkdruck zu Stoßzeiten • Bei Umleitungen bei Baumaßnahmen an der Bundesstraße erhöhtes Schwerverkehrsaufkommen in Sulingen • Problem mit Autorennen in der Innenstadt
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Wehrbleck Lärm und hohes Verkehrsaufkommen an B214 • Es besteht Bedarf beim Thema Grünflächen
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • An L352 hohe Durchgangsverkehre und Schwerverkehrsanteile (insb. Maasen, Staffhorst, Siedenburg betroffen), Probleme mit Lkw in der SG • Parkprobleme in Siedenburg an der L352 • Hohe Geschwindigkeiten nur subjektiv ein Problem
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Durchgangsverkehre an Straße Sulingen - Bassum, aber kein Handlungsbedarf • Nur vereinzelt Geschwindigkeitsüberschreitungen

Tabelle 7: Interviewergebnisse: Handlungsbedarfe im Kfz-Verkehr

Aus den Interviews lässt sich schließen, dass Straßenlärm an einigen Standorten eine Problematik darstellt. Gerade in Kernbereichen und an Durchgangsstraßen tritt dieser auf, verursacht durch ein hohes Verkehrsaufkommen und einen hohen Schwerverkehrsanteil.

Parkdruck und Parkprobleme werden eher nur zu Stoßzeiten verzeichnet. Geschwindigkeitsüberschreitungen treten vereinzelt auf, allerdings handelt es sich dabei oft nur um subjektive Wahrnehmungen. Die Problematik wird im Sulinger Land bereits mit Anzeigen, Schwellen und Messgeräten angegangen und stellt kein großes Problem (mehr) dar. Ähnlich wie dieses wurden bzw. werden auch viele weitere der vorhandenen Probleme bereits baulich und planerisch angegangen, s. nachstehende Tabelle.

Ort	Handlungsbedarfe angegangen?
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Parkdruck mit Parkscheibenpflicht und Höchstdauer angegangen (allerdings kein Parkraumbewirtschaftungskonzept vorhanden) • Umwidmung der Langen Straße zur Fahrradstraße • Bereits vorhanden: Geschwindigkeitsbegrenzung in Ortsteilen und Beete/ Schwellen zur Verkehrsberuhigung • Verkehrskonzept sowie Lkw-Führungskonzept vorhanden
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Warenburg und Kirchdorf: Durchgangsverkehre durch Umgehungsstraße und Rückbau des Ortskerns beseitigt • Bahrenborstel: Bedarfsampeln zur Steigerung der Verkehrssicherheit • Messgeräte für Geschwindigkeitsüberschreitung, 30er Zone vor Schulen/ Kindergärten
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Probleme durch die B214 durch eine Maut angegangen • Radarkontrolle für Geschwindigkeitsverstöße, 30er Zone an Schule in Borstel
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsanzeigetafeln errichtet

Tabelle 8: Interviewergebnisse: Etablierte Maßnahmen im Kfz-Verkehr

2.2.4 Verkehrssicherheit



Ergänzend zu den Handlungsbedarfen im Kfz-Verkehr wurde auch die Verkehrssicherheit thematisiert. Hierbei wurde zunächst nach bekannten Unfallschwerpunkten gefragt und anschließend, aufbauend auf die im [Handlungskonzept 2019] dokumentierten Mängel erfragt, welche Angebote bereits vorhanden oder interessant für die Gemeinden sind. Die Verkehrssicherheit an Schulen stellte einen Schwerpunkt dar.

Die nachstehenden Unfallschwerpunkte sind von den Kommunen benannt worden. Ersichtlich wird, dass der Großteil dieser bereits mit geeigneten Maßnahmen angegangen wurde. Blitzanlagen und Kontrollen sind genannte Lösungsvorschläge.

Ort	Unfallschwerpunkte
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallrisiko an Umgehungsstraße durch Blitzanlage behoben • Im Kreisel am Ende der Langen Straße gelegentliche Unfälle • Weitere Ampelanlagen geplant
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Schwerpunkte in Kirchdorf an Bundesstraße und Barenburg, behoben durch Ortsumgehung • Schwerpunkt in Wehrbleck (Kreuzung Kreis- und Bundesstraße) • Bushaltestellen zur Unfallvermeidung heruntergeführt
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Aufkommender Schwerpunkt an K14 in langgezogener Kurve für Motorradfahrer
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Nur vereinzelt, durch Polizei und Verkehrsbehörde angegangen

Tabelle 9: Interviewergebnisse: Bekannte Unfallschwerpunkte

Auch bei der Verkehrssicherheit an Schulen sind die Probleme bekannt und werden teils bereits entschärft, s. nachstehende Tabelle.

Ort	Eltern-Hol-und-Bringverkehre
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Insb. an den zwei Grundschulen ein Problem • „Kiss & Ride“ Zone und Parkbuchten errichtet, aber nur teilw. angenommen, Verhaltensänderung seitens der Eltern notwendig • Schulwege-App nicht sinnvoll • Es wird Verkehrserziehung an Grundschulen betrieben
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Außerhalb der ersten vier Wochen des Schuljahres keine Probleme • Es gibt nur eine Grund- und eine Oberschule in der SG, zur Beförderung gibt es extra Buslinien, Eltern können ihre Kinder zur Haltestelle bringen • Schulwegeplan und Schulwege-App nicht notwendig, Hol- und Bringzone wäre zu besprechen
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Keine weiterführenden Schulen, nur 2-zügige Grundschule • Verfügt über gute Busanbindung und über Parkplatz (Hol- und Bringzone) • Kein Bedarf für App (privat organisiert) • Schulwegepläne gibt es nicht, Straße zu Einbahnstraße und Wege z.T. für öffentlichen Verkehr gesperrt
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder fahren Bus, nur zu Beginn der Ferienzeit problematisch • Schulwege-App oder -pläne und Hol- und Bringzonen nicht notwendig

Tabelle 10: Interviewergebnisse: Verkehrssicherheit an Schulen

Problematisch sind insbesondere die Verhaltensweisen der Eltern, weniger die vorhandene Infrastruktur. Schulwegepläne existieren bislang nicht, sollen jedoch im Rahmen dieses Konzeptes ausgearbeitet werden. Konzepte wie Schulwege-Apps werden durch private Organisation von Fahrgemeinschaften zum jetzigen Zeitpunkt als nicht notwendig oder sinnvoll angesehen.

2.2.5 Alternative Mobilitätsangebote

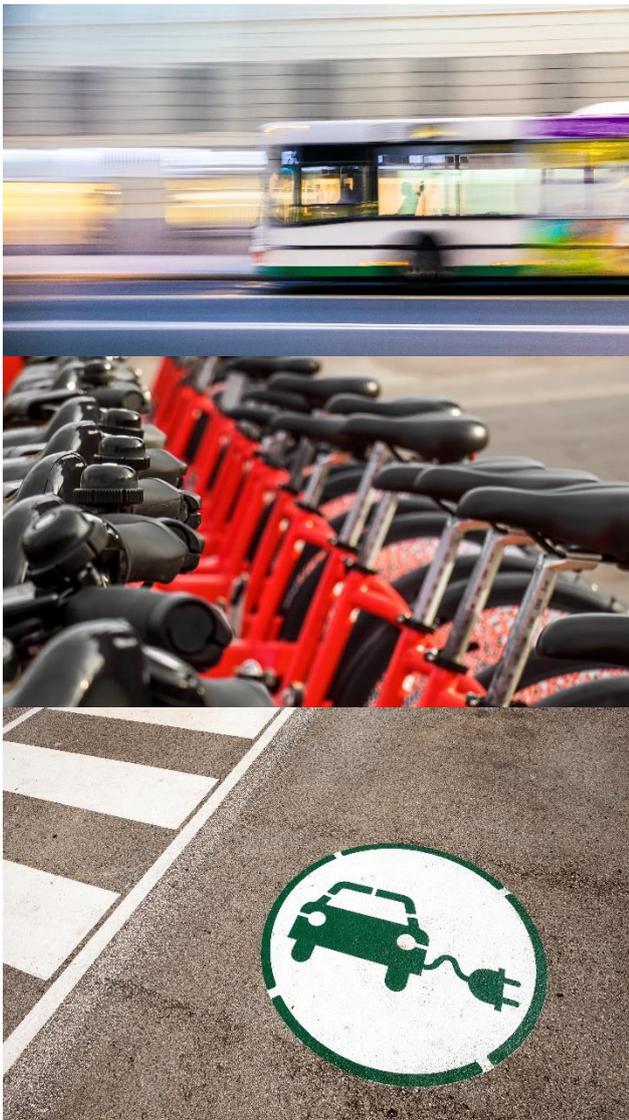


Letztlich wurden alternative Mobilitätsangebote thematisiert. Dafür wurden die Bürgermeister um Auskunft darüber gebeten, welche alternativen Mobilitätsangebote in ihren Gemeinden bereits verankert oder angedacht sind, welche von diesen sie als besonders interessant für ihre Gemeinden sehen und welche Herausforderungen ihnen bei der Umsetzung von Maßnahmen begegnen.

Ort	Alternative Mobilitätsangebote
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing-Station ist in Planung • Mobilitätstarife/ „Nutzen-statt-Besitzen“ Konzepte nicht vorhanden, aber denkbar, abzustimmen mit ZVBN und ansässigen Unternehmen • (Lasten-) Radverleihsystem gibt es noch nicht, sind aber denkbar • „Bike-/Park- & Ride“ Optionen verfügbar, aber durch Entfernung zum ZOB und fehlende Zugsbindung wenig attraktiv • Ausweitung des ZOBs zur Mobilitätsstation denkbar • Mobilitätszentrale generell denkbar, räumlich aber eher am Rathaus, dadurch wäre Entfernung zum ZOB zu hoch • E-Ladeinfrastruktur von privater Seite in Planung (Stadt plant keine weiteren) • Autonomes Fahren sehr interessant für Sulingen, insb. als autonomer Bürgerbus, „Kombibusse“ wurden viel diskutiert, sind aber nicht weiter interessant • Interesse an Reaktivierung der Bahnstrecke • Potential Wasserstoffantrieb
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing wäre denkbar, sollte aber über Sulingen zentral organisiert werden • „Nutzen-statt-Besitzen“ Konzepte/Mobilitätstarife wären denkbar, ebenso alternative Wohnformen mit Carsharing Angebot • E-Bike Verleih vorhanden, ebenso Option Jobrad; Lastenräder attraktiv, aber kein Verleih über die SG beabsichtigt • Es gibt eine Art Mobilitätsstation am Busbahnhof, die viel genutzt wird. Ebenso ist es an Haltestellen möglich das Rad/Auto abzustellen, größere Mobilitätsstation in Sulingen denkbar • E-Ladesäule am Rathaus, die Aufgabe der E-Mobilitätsinfrastruktur läge dennoch eher beim Bund • Autonomes Fahren/ Kombibusse nicht denkbar, wären Konkurrenz zu Landesbuslinie
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing sinnvolle Idee, erste Gespräche stattgefunden • Keine „Nutzen-statt-Besitzen“ Konzepte, Leihräder am Rathaus kaum angenommen, Angebot in Absprache mit Gastgewerbe evtl. auf Touristen ausweiten, kein Bedarf an Lastenräderverleih • Bike & Ride Option gibt es, Rad bis zur Haltestelle, Interesse an Schaffung von Optionen der Fahrradmitnahme im Bus • Mobilitätsstation eher uninteressant, Mobilitätszentrale sinnvoll aber Nutzung fraglich • E-Ladestationen eher nicht benötigt • Automatisierter Verkehr nicht interessant • „Kombibusse“ sinnvoll (wenn nicht von Kommune organisiert), Interesse an Transportmöglichkeiten von Gegenständen in Bussen
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Bedarf an Carsharing oder Leihrädern, wird privat organisiert • Kombitickets, Bike & Ride/ Park & Ride Angebote nicht sinnvoll • E-Ladeinfrastruktur ist von privater Seite zu organisieren • Bürgerbus aus Mangel an Ehrenamtlichen eingestellt, daher AST System • Reaktivierung der Bahnstrecke als unrealistisch angesehen

Tabelle 11: Interviewergebnisse: Alternative Mobilitätsangebote

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Carsharing größtenteils als sinnvoll und wünschenswert angesehen wird. E-Ladestationen für E-Fahrzeuge sollten dagegen eher von privater Seite zur Verfügung gestellt werden, die Zuständigkeit dafür sehen die Bürgermeister nicht bei der Stadt oder den Samtgemeinden. Allgemein wäre eine Mobilitätsstation oder -zentrale für die Region in Sulingen denkbar. Im Bereich der „Nutzen-statt-Besitzen“ Konzepte sind Radverleihoptionen zwar weitgehend vorhanden, die Nachfrage ist bislang aber gering. Hier kann sowohl das Angebot als auch die begleitende Öffentlichkeitsarbeit ausgebaut werden. Die Organisation der Verleihoptionen funktioniert unterschiedlich. Abschließend lässt sich sagen, dass die Meinungen zu innovativen Ideen und Mobilitätsangeboten teils nicht in allen Gemeinden deckungsgleich sind. So wäre zum Beispiel in der Stadt Sulingen ein autonomes Shuttle gut vorstellbar, in den Samtgemeinden hingegen nicht.



2.2.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit



Als weiterer gemeinsamer Handlungsbedarf wurde das Thema Fußverkehre und Barrierefreiheit festgestellt. Besonders die Barrierefreiheit sollte bei allen zukünftigen Maßnahmen vorausschauend eingeplant werden.

Ort	Handlungsbedarf in Bezug auf Barrierefreiheit
Stadt Sulingen	<ul style="list-style-type: none"> • Aktiver Senioren- und Behindertenbeirat, zeigt immer wieder markante Stellen auf • Problem Kopfsteinpflaster an der langen Straße • Neue Straßen erhalten taktile Hilfen, alte noch nicht nachgerüstet • Nicht-parallellaufende Bordsteinabsenkungen werden thematisiert • Großer Handlungsbedarf bezüglich Barrierefreiheit
SG Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Dorferneuerung hat Barrierefreiheit in der Samtgemeinde in den letzten fünf Jahren stark verbessert • Haltestellen wurden barrierefrei ausgebaut und Bordsteine abgesenkt • Handlungsbedarfe werden in Zusammenarbeit mit dem Behinderten- und Seniorenbeirat identifiziert und angegangen
SG Siedenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Querungsmöglichkeiten über die B214 Richtung Kita und Sportplatz • Ausbau erwünscht, Straßenverkehrsbehörde sieht an der Stelle keinen weiteren Bedarf • Haupthaltestellen sind barrierefrei, weiterer Bedarf nur in den Außenbereichen und an den Kreisstraßen
SG Schwaförden	<ul style="list-style-type: none"> • Sehen keinen weiteren Handlungsbedarf hinsichtlich der Barrierefreiheit • SG verfügt, wo notwendig, über akustische und taktile Signale, Bushaltestellen wurden barrierefrei gestaltet • Ausreichend Bänke zum Ausruhen, werden mit Notrumnummern versehen

Tabelle 12: Interviewergebnisse: Fußwegequalitäten und Barrierefreiheit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass engagierte Initiativen und Vereine in den Gemeinden dafür sorgen, dass markante Stellen kontinuierlich aufgezeigt und ausgebessert werden und sich die Situation in den letzten Jahren stark verbessert hat. In der SG Kirchdorf hat das Programm „Dorferneuerung“ wesentlich zu einer Verbesserung beigetragen. Kopfsteinpflaster, fehlende Bordsteinabsenkungen und der barrierefreie Ausbau insbesondere außerorts sind Themen, die zukünftig angegangen werden müssen.

3 Leitbild

Basierend auf der Grundlagenrecherche und der qualitativen Analyse der Experteninterviews wurden die Handlungsbedarfe des Sulinger Lands in Bezug auf Mobilität identifiziert und herausgearbeitet. Diese Handlungsbedarfe können den folgenden übergeordneten Handlungsfeldern zugeordnet werden:

Handlungsfelder

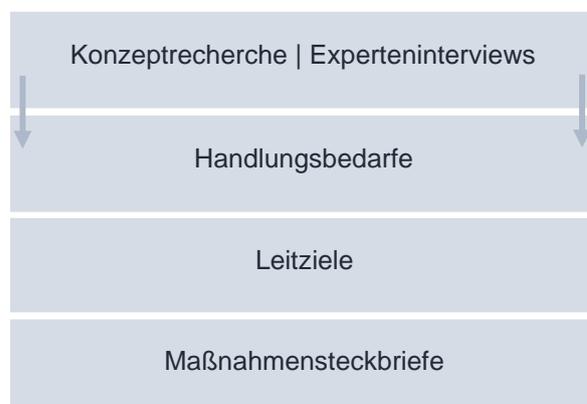
1. Multimodalität & neue Mobilität ohne eigenes Auto
2. Radverkehr
3. ÖPNV
4. Verkehrssicherheit & Verkehrsberuhigung

Um den Transformationsprozess einer nachhaltigen und zukunftsgerechten Mobilitätswende im Sulinger Land einzuleiten, ist es essenziell die Handlungsfelder integriert zu betrachten. Dabei wird die Vision verfolgt, die Dominanz des Autos zu reduzieren und eine nachhaltige Mobilität und Lebensqualität in allen Gebieten des Sulinger Land zu gewährleisten. Um diese Vision zu verwirklichen, müssen aktive Mobilitätsformen, der ÖPNV, sowie Multimodalität aktiv gefördert und weiterentwickelt werden. Diese Handlungsstrategie ist ein erster Schritt den Transformationsprozess einzuleiten. Innerhalb der Handlungsfelder wurden entsprechend der identifizierten Handlungsbedarfe Leitziele formuliert, welche als Leitfaden eine erfolgreiche Umsetzungsphase gewährleisten sollen.

Leitziele

1. Förderung klimaneutraler, zukunftsfähiger Mobilitätsformen mit den entsprechenden Infrastrukturen (H1, H2)
2. Zukunftsgerichtete Mobilität flächendeckend anbieten und vernetzten (REK Sulinger Land) (H1, H2, H3)
3. Sicherheit aller Verkehrsteilnehmender gewährleisten und ausbauen (H4)
4. Bewusstsein für CO₂-arme Mobilität stärken (H1, H2, H3, H4)

Basierend auf den Leitzielen wurden 21 konkrete Maßnahmen ausgearbeitet. Gemeinsam mit den Bürgermeistern der Samtgemeinden und Stadt Sulingen wurden zehn Maßnahmen eine hohe Priorität zugewiesen, welche in folgendem Kapitel in Form von Maßnahmensteckbriefen vorgestellt werden. Die nachstehende Abbildung zeigt die hierarchische Methodik des Prozesses auf.



4 Zukunftsvision Mobilität

Um die Priorisierten Maßnahmen zu visualisieren, wurde eine graphische Zukunftsvision entwickelt. Diese veranschaulicht den notwendigen ganzheitlichen Ansatz, um die Mobilitätswende im Sulinger Land einzuleiten. So sollen Fahrrad- und Fußverkehre durch den Ausbau von Radschnellwegen, mehr Abstellplätzen und verbesserte Beschilderung gefördert, sowie Fahrradstraßen als Netze begriffen und geplant werden. Zudem ist es von großer Bedeutung, den ÖPNV attraktiver und bedarfsorientierter (bspw. Schulmobilität) zu gestalten. Unterschiedliche Verkehrsmodi können erst dann eine echte alternative für den motorisierten Individualverkehr darstellen, wenn eine intelligente und flexible Vernetzung gewährleistet wird. Vision ist es, Multimodalität und Kombi-Nutzung verschiedener Verkehrsmittel bspw. durch Maßnahmen wie einer Mobilitätsstation oder Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen zu erleichtern. Unterstützt wird das ganze durch intelligente datengetriebene Ansätze welche langfristig nachhaltigen Investitionen ermöglichen.



Abbildung 4: Zukunftsvision Mobilität im Sulinger Land

5 Maßnahmen

Aufbauend auf den vorhandenen Grundlegendaten, den Interviews sowie dem erarbeiteten Handlungsfeldern und Leitzielen wurden für das Sulinger Land Maßnahmen definiert und in Form von Maßnahmensteckbriefen ausgearbeitet. Eine Übersicht über alle Maßnahmen und deren ermittelter Priorität gibt die nachstehende Tabelle.

Tabelle 13 Die Priorisierung ergab sich aus der Online-Befragung der Bürgermeister² im Winter 2021.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Priorität	Leitziel
01	Verkehrssicherheit	Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten	hoch	3
02	Öffentlicher Verkehr	Erarbeitung eines Konzeptes zur Ausweitung des AST-Systems auf alle vier Gemeinden	hoch	1,2
03	Klimaschutz	Emissionsfreie Busse	hoch	1
04	Radverkehr	Verbesserung des Radverkehrs - Radverkehrsinfrastruktur	hoch	1
05	Multimodalität	Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern	hoch	1,2
06	Verkehrsberuhigung	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	hoch	3
07	Radverkehr	Anlage von Radabstellanlagen	hoch	1
08	Multimodalität	Mobilitätsstation in Sulingen	mittel	1, 2
09	Kfz-Verkehr	Verkehrskonzept zur Umleitung von Schwerverkehr	mittel	-
10	Multimodalität	Sichere Bike+Ride-Anlagen	mittel	1, 2, 3
11	Klimaschutz	Artenschutz und Begrünung durch Wildblumen	niedrig	
12	Radverkehr	Teilnahme an Aktionen "Stadtradeln" und "Schulradeln"	niedrig	
13	Radverkehr	Aufstellen interaktiver Radweg-Karten	niedrig	
14	Radverkehr	Schaffung von E-Bike-Vermietstationen	niedrig	
15	Öffentlicher Verkehr	Bedarfsorientierter Schülerbus	niedrig	
16	Öffentlicher Verkehr	Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV	niedrig	
17	Neue Mobilität	Etablierung eines Carsharing-Systems	niedrig	
18	Radverkehr	Organisation Themenwoche "Radverkehr"	niedrig	
19	Radverkehr	Radverkehrstraining	niedrig	
20	Radverkehr	Errichtung von Fahrrad-Reparatur-Stationen	niedrig	
21	Verkehrssicherheit	Temporäre Umgestaltung des Straßenraums	niedrig	

Tabelle 13: Maßnahmenübersicht

Die Maßnahmensteckbriefe dienen der Region als Grundlage zur Bewerbung um Fördermittel und als Leitfaden für die weiteren Schritte in Richtung klimafreundliche Mobilität. Dokumentiert werden je Maßnahmen Ziele, Ausgangslage, Maßnahmenbeschreibung, Umsetzungsschritte, und relevante Akteure. Es werden eine grobe Kostenschätzung vorgenommen und mögliche Fördertöpfe benannt. Umsetzungsbeispiele anderer Kommunen und Regionen werden aufgezeigt. Nachstehend sind die Steckbriefe in Reihenfolge ihrer Priorität gelistet, beginnend mit Priorität 1.

² Aufgrund des Bürgermeisterwechsels 2021 in Sulingen haben sowohl Hr. Dirk Rauschkolb als auch sein Nachfolger Hr. Patrick Bade an der Befragung teilgenommen.

6 Maßnahmensteckbriefe

Nr. 1	Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten inkl. Erstellung von Schulwegplänen	
Ziel		Maßnahmen/ weitere Schritte
<ul style="list-style-type: none"> • ganzheitliches Mobilitätskonzept für die Schulstandorte im Sulinger Land • ausgewählte und auf den jeweiligen Schulstandort abgestimmte und passgenaue Maßnahmen • dauerhafte Umsetzung von Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements 		<ul style="list-style-type: none"> • Auswahl und Abstimmung mit teilnehmenden Schulen • Kontaktaufnahme mit Verkehrswacht zu möglicher Unterstützung • Ausschreibung und Beauftragung eines Fachbüros zur Bearbeitung der Konzepte • Unterstützung und Begleitung des Büros, auch im Rahmen der Akteursbeteiligung • Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen nach Fertigstellung des Konzeptes, ggf. weitere Ausschreibung und Vergabe z.B. Herstellung von Querungsmöglichkeiten oder Einrichtung einer Eltern-Hol-und-Bringzone
Ausgangslage		
<p>An vielen Schulen lässt sich beobachten, dass Schülerinnen und Schüler (SuS) den Schulweg nicht selbstständig zurücklegen, sondern mit dem Auto gebracht werden. Vor der Schule ereignen sich zu Schulanfang und -ende häufig unübersichtliche Situationen und gefährliche Begegnungen zwischen Elterntaxis, Schulbussen, radelnden SuS und querenden Fußgängern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Sulingen sind insbesondere an den beiden Grundschulen die Elterntaxis problematisch. Die eigens eingerichtete „Kiss&Ride-Zone und vorgesehene Parkbuchten werden nur teilweise angenommen. • In Kirchdorf sind Probleme insbesondere zu Schuljahresbeginn festzustellen, wenn SuS und Eltern an der Schule neu sind. • In Siedenburg fehlt den beiden Grundschulen bislang ein Schulwegplan. Die Verkehrslenkung und -führung im Umfeld der Schulen wurden bereits zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verändert. • In Schwaförden wird seitens der Kommune kein Problem festgestellt, eine Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten wird dennoch für sinnvoll erachtet. 		
Beschreibung der Maßnahme		
<p>Die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für die Schulstandorte und Kommunen beinhaltet die folgenden Tätigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standortanalyse der Schule • Erfassung der Probleme und Konfliktstellen im Rahmen einer Ortsbegehung mit relevanten Akteuren • Befragung der Schülerschaft und Eltern zum Thema Schulweg und Mobilitätsverhalten • ggf. Wohnstandortanalyse • Workshop zur Erarbeitung von Maßnahmen mit relevanten Akteuren • Erstellung eines Schulwegplans mit Hinweisen zu Gefahrenstellen und empfohlenem Verhalten • Erstellung eines Maßnahmenkatalogs (kommunale und schulische Maßnahmen) mit Festlegung von klaren Verantwortlichkeiten <p>Die Maßnahmen können die folgenden Themenbereiche abdecken:</p> <p>Verkehrssituation zu Schulbeginn/Schulende, Bushaltestelle (u.a. Wartesituation), Buskapazität, Abfahrzeiten der Busse nach Schulende, Sicherheit der Fuß-Schulwege, Sicherheit der Rad-Schulwege, Fahrrad-/Rollerabstellanlagen, Behinderung durch „Elterntaxis“, Pkw-Stellplatzsituation, Haltemöglichkeiten für Pkw, Handhabung Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Ergebnis sind für die Schulen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Schulwegplan ○ und Maßnahmenkatalog 		
Mögliche Fördertöpfe		

Laut des niedersächsischen Kultusministeriums kann bei der Erstellung von Schulwegplänen die Hilfe von speziell ausgebildeten Schulweg-Moderatoren in Anspruch genommen werden, die über die Landesverkehrswacht vermittelt werden. <https://www.landesverkehrswacht.de/ratgeber/artikel-detail/schulwegplan/>

Die Umsetzung der im Konzept erarbeiteten Maßnahmen kann gefördert werden durch:

Initiative des Bundeslandes Niedersachsen

- **Fördergeber:** Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
- **Fördersatz:** 75% der zuwendungsfähigen Kosten für kommunale Straßen- und Radwegevorhaben in Niedersachsen. Darüber hinaus können auch sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs bezuschusst werden - ebenso Ampelanlagen, Kreisverkehrsplätze, Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten, zur Schulwegsicherung und zur Verkehrssteuerung sowie Nebenanlagen und die technische Sicherung von Bahnübergängen.

Kostenschätzung	rd. 8.000 - 12.000 Euro je Schulstandort
Akteure	Schulleitung, Verkehrsbeauftragte Schule, Elternvertretung, Schülervertretung, Kommunale Vertreter Verkehrsplanung/Ordnungsamt, ADFC, Polizei, weitere Interessensverbände, Schülerbeförderung, Verkehrsplanungsbüro
Planungsbeginn	kurzfristig (< 1 Jahr)

Beispiele

Für mehrere Schulen im Kreis Limburg-Weilburg wurden im Rahmen des hessischen Projektes „Besser zur Schule“ Maßnahmen zur Förderung der umweltfreundlichen und eigenständigen Mobilität erarbeitet.

Anlass der Schulen an der Teilnahme am Programm sind u.a. das immense Aufkommen von Elterntaxis, zu volle Busse, der Bedarf an sicheren Radabstellanlagen, zu schmale Gehwege im Schulumfeld und die Notwendigkeit, den Parkraum zu überdenken.

Das Ergebnis eines Schulmobilitätskonzeptes beinhaltet für jeden Schulstandort:

- eine detaillierte Ermittlung Status-Quo,
- ausführliche Aussagen zum Mobilitätsverhalten an der Schule
- einen Schulwegplan
- schul- und kommunenbezogener Maßnahmenkatalog




Schulwegplan | Gymnasium Philippinum | Aufmerksamkeitspunkte (AP)

- AP 1 - Karlberg / Ahlauer Weg**
Aufmerksam die Gleise und Zebrastreifen queren. Den Karlberg nur an der vorgesehenen Stelle queren, vor allem im Dunkeln ist das Queren an anderer Stelle sehr gefährlich!
- AP 2 - Karlberg**
Achtung, hier führt abschüssig ein Gehweg. Schüler/innen sollten hier hintereinander gehen und besonders aufmerksam sein.
- AP 3 - Kreuzung Karlberg / Schmittbachweg / Freysträßer Straße**
Vorsicht, Autos fahren hier oft sehr schnell. Beim Queren der Kreuzung die vorhandenen Zebrastreifen nutzen und aufmerksam sein.
- AP 4 - Kreuzung Lessingstraße / Braunfelder Weg**
Vorsicht, zur Quering der Lessingstraße an der Ecke Braunfelder Weg liegt eine sichere Queringmöglichkeit. Besonders aufmerksam sein.
- AP 5 - Stresmannstraße**
Lassen Sie Ihre Kinder nicht unmittelbar vor der Schule aussteigen. Hier kommt es nicht selten zu gefährlichen Situationen. Lassen Sie Ihr Kind ein Stück zu Fuß gehen und halten Sie wenn möglich am Freizeithaus-Parkplatz.
- AP 6 - Frankfurter Straße**
Die Frankfurter Straße nur dort queren, wo Möglichkeiten zur sicheren Quering gegeben sind (Ampeln, Zebrastreifen, Mittelstreifen).

Beispielabbildungen/Foto: Sweco 2022

Nr. 2	Erarbeitung eines Konzeptes zur Ausweitung des AST-Systems auf allen vier Gemeinden		
Ziel	Maßnahmen/ weitere Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> • weitere Flächenerschließung über bedarfsgesteuerte Angebotsgestaltung des ÖPNV durch Vertaktung und Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr • Abstimmung der Takte und Anschlussicherung zwischen den unterschiedlichen ÖPNV Linien • Verlagerung von Autofahrten auf den öffentlichen Verkehr • Sicherstellung der Mobilität und verbesserte Anbindung der Samtgemeinden untereinander • Digitalisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation der Einführung der Buslinie 105, Bedarfsermittlung und gemeinsame Zielvereinbarung über AST-Ausweitung • Beteiligungen von Öffentlichkeit und der Verkehrsbetriebe/Anbieter/Verkehrsverbund • Untersuchung von Siedlungsdichte, Infrastruktur, Kundengruppe, Mobilitätsformen, Bedürfnisse • Routenplanung und Angebotsplanung • Digitale Angebotsmöglichkeit schaffen • Bedenken der Gewerbetreibenden und Konkurrenzsituationen berücksichtigen • Klären der Kostenübernahme und -aufteilung 		
Ausgangslage			
<p>Im Sulinger Land ist in den Samtgemeinden Kirchdorf und Schwaförden das Sammeltaxi im öffentlichen Personennahverkehr eingebunden. So ist das Angebot in Kirchdorf unter der Woche von 9.00 bis 18.00 nutzbar. Über 130 Haltestellen erstreckt sich der AST-Bereich in den beiden Samtgemeinden schon, ergänzen das ÖPNV Angebot und schließen damit Lücken im Liniennetz.</p> <p>Den Interviewergebnissen lässt sich der Bedarf nach verbesserten Verbindungen der Gemeinden untereinander sowie die Verknüpfung der AST-Systeme mit den Landesbuslinien ableiten. Eine digitale Buchung ist derzeit nicht möglich.</p>			
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Bei der Ausweitung des AST-Systems auf alle vier Gemeinden handelt es sich um eine bedarfsorientierte Sonderform des ÖPNV im Stadt- und Regionalbereich. Ziel ist es eine sinnvolle Ergänzung im Lückennetz des ÖPNVs zu schaffen, damit ländliche Vorzüge mit städtischer Mobilität einhergehen können. Verschiedene Projektstudien vergleichbarer Maßnahmen zeigen einen Rückgang der PKW-Nutzung, einen Anstieg der Fahrgastzahlen im ÖPNV und eine allgemeine Verkehrsreduzierung. Die Kosten für die Ausdehnung müssen kalkuliert und gerecht aufgeteilt werden. Eine entsprechende App würde hier nutzerfreundlich und nachfrageorientiert als Plattform zwischen Anbieter und Nachfrager fungieren.</p>			
Mögliche Fördertöpfe			
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personenverkehr (Flexible Bedienformen) <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ○ Fördersatz: Maximal 300.000€ bei einer Laufzeit von 36 Monaten, je nach Regionkategorie • Investitionskredit Nachhaltige Mobilität – Standardvariante <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: KfW Bankengruppe ○ Fördersatz: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Darlehen von bis zu 100% der förderfähigen Kosten, maximal 50 Millionen pro Vorhaben; Laufzeit des Darlehens mindestens vier Jahre, kombinierbar mit anderen Fördermitteln 			
Kostenschätzung	nach Konkretisierung möglich: Einführungskosten (Entwicklung, Planung, Sachkosten), Marketing und Vertrieb, Optimierungen, Ca. 20.000€ Jährlich		
Akteure	Stadt Sulingen & alle Samtgemeinden des Sulinger Lands, externe Verkehrsbetriebe, Verkehrsverbund VBN, Kämmerei, lokale Taxi- und Mietwagenunternehmen		
Planungsbeginn	Mittelfristig – langfristig (3 - > 5 Jahre)		
Beispiele			

- Für die bedarfsgerechten Angebote Anruf-Sammel-Taxi (AST) und Anruf-Linien-Taxi (ALT) in Holzminden, die seit über zehn Jahren Teil des Nahverkehrs sind, wurde für die Buchung zusätzlich eine neue, barrierefreie App von ioki zur Verfügung gestellt.

<https://ioki.com/erfolgreiche-digitalisierung-des-ast-alt-verkehrs-in-stadt-und-landkreis-holzminden/>

- Im Landkreis Vorpommern-Greifswald erfolgte am 15.12.2017 der offizielle Betriebsstart für einen digitalen Rufbus. Der sogenannte „ILSE-Bus“ fährt im fahrplanfreien Flächenbetrieb kreuz-und-quer zwischen allen Haltestellen. Buchungen können per Internet und Smartphone erfolgen <https://www.kcw-online.de/veroeffentlichungen/kcw-bringt-digitalen-rufbus-in-fahrt>



Quelle: Smarte Anwendungen - fms/Austrosoft

Nr. 3	Emissionsfreie Busse	
Ziel		Maßnahmen/ weitere Schritte
<ul style="list-style-type: none"> • Emissionsfreier Busverkehr • Lärm und Abgase reduzieren, Qualität der Atemluft verbessern 		<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme aktueller Struktur (Bestandsfahrzeuge, mögliche Alternativen zu den Bestandsfahrzeugen in Abhängigkeit von Einsatzparametern wie z.Bsp. Fahrwege und Einsatzpläne für die Fahrzeuge, vorhandene relevante Infrastruktur (evtl. Ladestruktur) • Potenziale erarbeiten • Abstimmung / Runder Tisch mit Verkehrsbetrieben / Verkehrsverbund • Prüfung der Fördermöglichkeiten (anstoßen) • Vergabeverfahren (begleiten)
Ausgangslage		
<p>Die ÖPNV-Struktur ist besonders in einem großflächigen Bundesland wie Niedersachsen von besonderer Bedeutung. In Sulingen und den Ortschaften treffen sich derzeit drei Landesbuslinien und bieten Anschluss an die Oberzentren in Bremen, Osnabrück und Hannover. Weitere Stadtbuslinien und AST-Busse ergänzen das Busliniennetz. Einige der auf der Landesbuslinien eingesetzten Fahrzeuge sind bereits heute Erdgas- und Elektrobusse, dennoch fährt ein Großteil der Busse mit Dieselantrieb.</p>		
Beschreibung der Maßnahme		
<p>Die Maßnahme sieht in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieb und Verkehrsverbund die kontinuierliche Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Busse vor.</p> <p>Die Maßnahme umfasst die Überprüfung der Umsetzbarkeit des Einsatzes von beispielsweise Elektrofahrzeugen. Vor- und Nachteile müssen abgewogen und Voraussetzungen geprüft werden. An den jeweiligen Endhaltestellen müsste bspw. die Dauer des erforderlichen Ladevorgangs auf den Einsatzplan abgestimmt werden. Gleichzeitig muss sich die Endhaltestelle in der Nähe zu Unter- oder Umspannungswerken befinden. Als Ladesystem bietet sich das induktive Ladesystem an.</p>		
Mögliche Fördertöpfe		
<ul style="list-style-type: none"> • Förderprogramm Elektrobusse des „BMWK“ <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz ○ Fördersatz: Der maximal zulässige Beihilfesatz beträgt für Plug-In-Hybridbusse und die Ladeinfrastruktur (2.1 und 2.3 der o. g. Förderrichtlinie) 40% der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten. • Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des „BMVI“ <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr ○ Fördersatz: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschaffung und Umrüstung von Bussen: bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben ▪ zugehörige Infrastruktur für den Einsatz der Busse: bis zu 40% der zuwendungsfähigen Ausgaben, ▪ Erstellung von Studien und Analysen: bis zu 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben. • Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr „Land Niedersachsen“ <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ○ Fördersatz: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Höhe des Zuschusses beträgt für neue Fahrzeuge 40% und für gebrauchte Fahrzeuge 20% der zuwendungsfähigen Ausgaben. ▪ Die maximalen zuwendungsfähigen Ausgaben sind abhängig von der Art des Fahrzeugs, das angeschafft wird. 		

Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> • Anschaffung: Ca. 500.000 € pro E-Bus (VDL E-Gelenkbus) • Energiekosten: Ca. 250 kw/h x 0,20 € x 300 Tage = 15.000 €/Jahr • Anschluss der Ladestation und Kosten für den Mittelspannungs-Niederspannungs-Transformator: Ca. 30.000 – 50.000 €
Akteure	Stadt Sulingen & alle Samtgemeinden des Sulinger Land, Verkehrsbetriebe und Verkehrsverbund
Planungsbeginn	Mittelfristig (<3 Jahre)
Beispiele:	
<ul style="list-style-type: none"> • Im Stadtverkehr von Bad Langensalza verkehren seit 2022 vier Elektrobusse. Mit den E-Busprojekten seit 2016 ist es gelungen, die Umstellung des ÖPNV-Fuhrparks hin zum emissionsfreien und nachhaltigen Nahverkehr anzustoßen Elektrobusse in Bad Langensalza Mobilikon • Die 2019 neu eingeführten Landesbuslinien in Niedersachsen umfasste unter anderem die Anschaffung von 237 neuen Bussen, ein Viertel davon mit Gas- und Elektroantrieb https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-bremen-sieben-neue-landesbuslinien-gehen-an-den-start-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-190116-99-587755 	
	
<p>Quelle: Salza Tours, Bad Langensalza</p>	

<p>Nr. 4</p>	<p>Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur</p>	
<p>Ziel</p>	<p>Maßnahmen/ weitere Schritte</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierliche Verbesserung und Ausbau der Radinfrastruktur • Anteil des Radverkehrs im Mobilitätsmix erhöhen, sowohl im Freizeit- als auch Alltagsverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschluss der Ausschreibung eines gemeinsamen Radverkehrskonzeptes • Ausschreibung und Vergabe • Betreuung des Fachbüros bei Umsetzung der Bausteine: <ul style="list-style-type: none"> ○ Netzkonzeption ○ Bestandsaufnahme ○ Defizitanalyse ○ Maßnahmenbearbeitung ○ Priorisierung ○ Kosten- und Umsetzungsplan • Beschluss des Konzeptes • Umsetzung der Maßnahmen gemäß Prioritäten 	
<p>Ausgangslage</p>		
<p>Touristisch hat das Sulinger Land für Radfahrende einiges zu bieten. Eine 2020 überarbeitete Fahrradkarte gibt Empfehlungen für drei touristische Radtouren inkl. Luft-Tankstellen und E-Bike-Ladestationen. Zusätzlich werden Kampagnen wie STADTRADELN oder „Mit dem Rad zur Arbeit“ durchgeführt, um das Radfahren in den vier Gemeinden populärer zu machen.</p> <p>Die Radweginfrastruktur im Sulinger Land weist gemäß Interviewauswertung eine Reihe an Defiziten auf. Es liegt lediglich ein veralteter Radwegbedarfsplan des Landkreises Diepholz aus 1996 vor. Priorisierte Maßnahmenlisten oder sonstige Daten zur Qualität der Radinfrastruktur, Oberflächenqualität und Netzlücken liegen nicht vor.</p> <p>Handlungsbedarf erkennen die Gemeinden insbesondere an Radverbindungen zwischen Gemeinden, z.B. L356 Sudwalde-Schwaförden, Wagenfeld -Kirchdorf, Sulingen – Schwaförden. Häufig liegen die Straßen in der Baulast des Landes. Zudem fehlen Abstellanlagen, die Zustände der Wege sind teils verbesserungswürdig.</p> <p>Um einen nachhaltigen und sinnvollen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur anzustreben ist die Erstellung eines Konzeptes notwendig, das für die nächsten Jahre einen Umsetzungsplan vorgibt.</p>		
<p>Beschreibung der Maßnahme</p>		
<p>Die Maßnahme umfasst die Erstellung eines gemeindeübergreifenden Radverkehrskonzeptes sowie dessen anschließende Umsetzung. Das Konzept soll eine gemeinsame Position der Mitglieder über ein regionales Alltags- und Freizeitradverkehrsnetz formulieren, das perspektivisch attraktive und sichere Verbindungen schaffen soll und einen Beitrag für eine klimaschonendere, zukunftsfähige Mobilität leistet. Nachdem im Sulinger Land in der Vergangenheit insbesondere die touristische Radinfrastruktur berücksichtigt wurde, soll ein Fokus auf einer nachhaltigen Alltagsmobilität liegen, dass ein Pendeln auf dem Rad attraktiv macht: ohne Umwege, mit sehr guten und hochwertigen Abstellinfrastrukturen und mit einer sehr guten Vernetzung an den ÖPNV Schnittstellen.</p> <p>Die Verantwortlichkeiten/Baulasträger sollen im Konzept klar benannt werden.</p> <p>Das vorliegende Konzept soll dazu genutzt werden,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturmaßnahmen für den fließenden Radverkehr zu definieren und umzusetzen wie bspw. die Errichtung neuer Radwege, Ergänzung vorhandener Radwegenetze, Umgestaltung von Knotenpunkten - Infrastrukturmaßnahmen für den ruhenden Radverkehr zu definieren und umzusetzen, s. Maßnahmen Mobilitätsstation und Radabstellanlagen - Technische Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs zu erarbeiten: Beleuchtung für bestehende / geförderte Radwege, grüne Wellen für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln - die Verknüpfung von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr voranzutreiben und - Maßnahmen zur Kommunikation anzugehen wie Kampagnen, Aktionen zum Thema Radverkehr <p>Das Konzept sollte die nachstehenden Bearbeitungsschritte und Themen beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Netzkonzeption 		

- Bestandsaufnahme
- Defizitanalyse
- Maßnahmenarbeit
- Priorisierung
- Kosten- und Umsetzungsplan

Mögliche Fördertöpfe

- **IKK – Nachhaltige Mobilität (Darlehen)**
 Gefördert werden u.a. die Schaffung, Modernisierung, Verbesserung und Erweiterung von benötigter Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr
 - **Fördergeber:** KfW Bankengruppe
 - **Fördersatz:** Es können bis zu 100 % der förderfähigen Investitionskosten finanziert werden. Der Kredithöchstbetrag beträgt 150 Millionen Euro pro Jahr pro Antragstellerin.

- **Förderung von Radverkehrsinfrastruktur – Sonderprogramm Stadt und Land (Zuschuss)³**
 Gefördert wird der Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom Kfz-Verkehr möglichst getrennten bzw. eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, verkehrstechnische Ausstattung, die Optimierung von Knotenpunkten für den Radverkehr sowie Fahrradstellanlagen,
 & die Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, sofern hieraus die Umsetzung von mind. einer investiven Maßnahme gefördert wird.
 - **Fördergeber:** Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
 - **Fördersatz:**
 - Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben.
 - Finanzschwache Kommunen können bis zu 90% der zuwendungsfähigen Ausgaben erhalten.

- **Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) (Zuschuss)**
 Gefördert wird die Errichtung von Radinfrastruktur, die Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs, die Errichtung hocheffizienter und regelbarer Beleuchtungsanlagen zur Beleuchtung von Radwegen
 - **Fördergeber:** Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)
 - **Fördersatz:** Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben, bei finanzschwachen Kommunen 65 %.

- **Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) (Zuschuss)**
 Gefördert werden der Bau oder Ausbau von Radwegen und sonstigen investiven Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs
 - **Fördergeber:** Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 - **Fördersatz:** Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Weitere EU-Förderprogramme

- European Regional Development Fund (ERDF)
- Cohesion Fund (CF)
- European Transport Networks (TEN-T)

Weitere Infos und Suchfunktion zu Förderprogrammen

<https://ecf.com/what-we-do/european-funding/eu-funds-observatory-cycling/funding-streams>

³ Derzeit befindet sich das Land Niedersachsen zusammen mit anderen Bundesländern in Gesprächen mit dem Bund, hinsichtlich einer Verlängerung des Förderprogramms, sowie der Bereitstellung neuer Haushaltsmittel. Sobald wieder Fördermittel zur Verfügung stehen sollten, wird es an dieser Stelle mitgeteilt: <https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick>

Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ○ Konzepterstellung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rd. 30.000 € inkl. interne Abstimmungen / Akteursbeteiligung ○ Bei Beteiligung der Öffentlichkeit aller Gemeinden + 20.000 € ○ Die Umsetzungskosten orientieren sich an der jeweiligen Maßnahme
Akteure	Stadt Sulingen & alle Samtgemeinden des Sulinger Land
Planungsbeginn	Kurzfristig (< 1 Jahr)

Beispiele

- Die Gemeinden der VG Hachenburg erarbeiten ein Radverkehrsnetz mit attraktiven und alltagstauglichen Radrouten. Ziel ist insbesondere die Vernetzung der Gemeinden mit der Stadt Hachenburg. <https://www.wv-kurier.de/artikel/96607-vg-hachenburg-erarbeitet-radverkehrskonzept>
- Der Landkreis Limburg-Weilburg beabsichtigt eine sinnvolle Sanierung bestehender Radwege und den Ausbau des Radwegenetzes. Zu diesem Zweck wird nun ein vollständiges Radverkehrskonzept erstellt. <https://www.landkreis-limburg-weilburg.de/politik-verwaltung/presse-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilungen/details/radverkehrskonzept-fuer-den-landkreis>



Vorgehensweise Radverkehrskonzept (Sweco 2021)



Akteursbeteiligung zur Konzepterstellung (Sweco 2022)

Nr. 5	Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV	
Ziel		Maßnahmen/ weitere Schritte
<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Nutzung des Fahrrads • Multimodale Mobilität als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr stärken • Flexibleres Mobilitätsangebot schaffen 		<ul style="list-style-type: none"> • Buslinien mit besonderem Bedarf und Auslastung der Fahrradmitnahme ermitteln • (Anstoßen der) Ausrüstung eines Busses zur Probe (Probephase) • Evaluierung der Probephase • Nach erfolgreicher Probephase: Ausrüstung einer gesamten (Regional-)Buslinie • Attraktives Ticketangebot schaffen bzw. Idee anstoßen, ein Fahrradticket kostenlos anzubieten
Ausgangslage		
<p>Grundsätzlich können in den Bussen der VBN-Verkehrsunternehmen bis zu zwei Fahrräder im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazität transportiert werden. Es besteht allerdings kein Rechtsanspruch auf Fahrzeugbeförderung, sodass Fahrgäste mit Fahrrad bei voll ausgelasteten Bussen zurückbleiben.</p> <p>Die Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen der Verkehrsbetriebe im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen benötigt ein Fahrradticket, ausgenommen sind Klappräder und Kinderfahrräder. Dabei kostet ein Ticket je nach Tarifzone zwischen 2,00€ und 3,95€ pro Tag bzw. 29,60€ und 54,30€ pro Monat. Das gilt auch für nicht zusammenklappbare Tretroller in Größe eines Fahrrads. Fahrradanhänger, die zum Transport von Kleinkindern genutzt werden, werden kostenlos befördert. Werden diese zum Transport anderer Gegenstände genutzt, ist ein weiteres Fahrradticket zu zahlen.</p> <p>Weitere Infos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VBN: FahrradTicket • A (vbn.de) 		
Beschreibung der Maßnahme		
<p>Die Maßnahme sieht vor, die Fahrradmitnahme im ÖPNV für Nutzende zu erleichtern und attraktiv zu gestalten. Dazu gehört</p> <ul style="list-style-type: none"> • zum einen die Schaffung von Kapazitäten und Mitnahmemöglichkeiten • zum anderen die attraktive Ticketgestaltung <p>Zur Umrüstung von Bussen eignen sich einerseits innerhalb eines Busses Befestigungs-/Abstellmöglichkeiten (siehe Beispielbild 1), andererseits Fahrradträger für den Transport außen am Bus (s. Beispielbild 2). Dabei kann sich an bereits erprobten Systemen anderer Anbieter orientiert werden, um missbräuchliche Nutzung, unkomfortable Benutzung und ungünstige Fahreigenschaften zu vermeiden. Eine Probephase mit Umrüstung eines Busses ist denkbar und empfehlenswert. Darüber hinaus muss ggf. die Verlängerung von Haltezeiten geprüft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busse zur Fahrradmitnahme umrüsten - Eine kostenlose Fahrradmitnahme / die Abschaffung des Fahrradtickets im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen sollte zukünftig angestoßen werden. <p>Bei eingeschränkten Einflüssen auf Entscheidungen kann</p>		
Mögliche Fördertöpfe		
<ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen des Busförderprogramm der LNVG sind Fahrradanhänger förderfähig, Systeme für den Innenraum werden nicht gefördert. <u>Busförderung - LNVG - Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH - LNVG - Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: LNVG ○ Fördersatz: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Fördersatz beträgt für Neufahrzeuge bis zu 40% und für Gebrauchtfahrzeuge bis zu 20% der zuwendungsfähigen Ausgaben. • Förderung von Radverkehrsinfrastruktur – Sonderprogramm Stadt und Land⁴ 		

⁴ Derzeit befindet sich das Land Niedersachsen zusammen mit anderen Bundesländern in Gesprächen mit dem Bund, hinsichtlich einer Verlängerung des Förderprogramms, sowie der Bereitstellung neuer Haushaltsmittel. Sobald wieder Fördermittel zur Verfügung stehen sollten,

<ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ○ Fördersatz: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben. ▪ Finanzschwache Kommunen können bis zu 90% der zuwendungsfähigen Ausgaben erhalten. 	
Kostenschätzung	<p>Heckenlastenträger für Omnibusse (Tragrahmen aus hochwertigen Aluprofilen mit je rd. 5 Fahrradparkern): rd. 6.500 €</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund zunehmender E-Bike-Nutzung wird empfohlen, auf absenkbare Systeme zu setzen, die das Be- und Entladen erleichtern
Akteure	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN), Verkehrsbetriebe Diepholz Süd (VDS), weitere Interessensverbände
Planungsbeginn	Kurzfristig (<1 Jahr)
Beispiele	
<ul style="list-style-type: none"> • Der Landkreis Starnberg etablierte 2017 als erster Landkreis im MVV-Verbundgebiet eine Buslinie mit Fahrradträger als festes Angebot für seine Fahrgäste. Nach der erfolgreichen Probephase eines Fahrradanhängers, wurden Busse einer Regionalbuslinie letztlich fest mit Fahrradträgern ausgestattet. Landkreis Starnberg etabliert Buslinie mit Fahrradträgern Fahrradportal (nationaler-radverkehrsplan.de) • Seit dem 1. August 2016 gibt es eine Busverbindung zwischen Schwalmstadt und Bad Hersfeld entlang des Bahnradwegs Rotkäppchenland. Die Fahrradmitnahme ist auf der gesamten Strecke ganzjährig kostenlos möglich und wird vom 1. April bis 31. Oktober am Wochenende und an Feiertagen noch um einen zusätzlichen Fahrradträger am Bus ergänzt. https://www.adfc-schwalmstadt.de/radtouren/bahn-bus-fahrrad/455-neue-busse-mit-fahrradtraeger-entlang-des-rotkaeppchen-radwegs.html 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Quelle: Fördermittel für Rad im Bus (aktivmobil-bw.de)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Quelle: Landkreis Starnberg etabliert Buslinie mit Fahrradträgern Fahrradportal (nationaler-radverkehrsplan.de)</p> </div> </div>	

wird es an dieser Stelle mitgeteilt: <https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html#aufeinenblick>

Nr. 6	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung		
Ziel	Maßnahmen/ weitere Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung, Emissionsschutz • Verminderung von Konflikt- und Gefahrenpotentialen • Attraktivierung der nicht motorisierten Fortbewegungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Mängelanalyse und Identifizierung möglicher Problemstandorte/-abschnitte • Prüfung der Machbarkeit der einzelnen Vorhaben • Bewerbung um Fördermittel und Umsetzung 		
Ausgangslage			
<p>Verkehrsbelastung und hohe Geschwindigkeiten sind im Sulinger Land insbesondere entlang der klassifizierten Straßen Thema. In Sulingen wird die Lange Straße als problematisch genannt, in Kirchdorf die B214, in Siedenburg die L352. Schwerlastverkehre und Durchgangsverkehre werden an letztgenannter bemängelt. Innerorts bedarf es folglich Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zur Reduzierung von Konflikt- und Gefahrenpunkten, insbesondere in sensiblen Bereichen.</p>			
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit zunehmend missachtet und entstehen dadurch Gefahrensituationen und negative Auswirkungen für den Klimaschutz, kann die Möglichkeit der Verkehrsberuhigung durch straßenbauliche Maßnahmen geprüft werden. Dabei sind bei der Planung die Belange aller privater und öffentlicher Interessen zu berücksichtigen und abzuwägen.</p>			
<p>Es ist sinnvoll die potenziellen Maßnahmen nach Anwendungsbereich und Umfang zu unterscheiden. Zu den mobilen Maßnahmen zählen Schwellen, Blumenkübel, „Kölnischer Teller“, Pflanzenbeete und auch visuelle (vlt. akustische) Markierungen. Anwendungsbereiche sind Straßenverläufe, die keine wesentlichen Verkehrsknotenpunkte oder einen hohen Schwerverkehr auszeichnen.</p>			
<p>Bei weniger stark befahrenen Straßenabschnitten eignen sich die Aufpflasterungen der Straße, Fahrgassenversatz oder eine Fahrbahnverengung. Bei diesen Maßnahmen bedarf es wesentlich größerer Eingriffe mit einem größerem Investitionsvolumen. Zusätzlich müssen rechtliche Rahmenbedingungen gesondert berücksichtigt werden. Bei stark befahrenen Streckenabschnitten wäre zum Beispiel ein Belagwechsel als optische Geschwindigkeitsreduktion und eine geeignete Abschnittsbildung über Markierung und Belags- und Querschnittswechsel als geschwindigkeitsreduzierend wirksam.</p>			
Mögliche Fördertöpfe			
<ul style="list-style-type: none"> • Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) Gefördert werden u.a. Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in der Baulast von kommunalen Baulastträgern (vgl. lfd. Nr. 1), <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ○ Fördersatz: Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben. 			
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> • Je nach Maßnahme und Anzahl/Fläche • Eventuell mit anderen Maßnahmen (Rohr- oder Kabelausbau kombinieren) 		
Akteure	Straßenbaulastträger, Sulingen und Samtgemeinden		
Planungsbeginn	Mittelfristig (<3 Jahre)		
Beispiele:			
<ul style="list-style-type: none"> • In Borgholzhausen (NRW) hat der Bauhof die Osningstraße teilweise zum Teil verengt. https://www.haller-kreisblatt.de/lokal/borgholzhausen/23293735_Buchten-sollen-Autofahrer-bremsen-Diese-Stadt-testet-Pflanzbeete-aus-Baken.html • Mit einer Reihe an Maßnahmen will die Gemeinde Neu Wulmstorf eine flächendeckende Verkehrsberuhigung erreichen: Tempo 20, mehr Sitzbänke, ein Rückbau der Busbuchten und Schilder, die das Überholen von Radfahrern verbieten https://www.abendblatt.de/region/harburg- 			

[landkreis/article235515463/Mit-Tempo-20-durch-das-Neu-Wulmstorfer-Zentrum-landkreis-harburg-Verkehr-Beruhigung-Autobahn-ausbau.html](https://www.landkreis-harburg.de/landkreis/article235515463/Mit-Tempo-20-durch-das-Neu-Wulmstorfer-Zentrum-landkreis-harburg-Verkehr-Beruhigung-Autobahn-ausbau.html)



Quelle: Zsz (2022) | <https://www.stvo2go.de/massnahmen-verkehrsberuhigung/> (2022)

Nr. 7	Anlage von Radabstellanlagen		
Ziel	Maßnahmen/ weitere Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanteil am Modal Split erhöhen • Sichere Abstellmöglichkeiten herstellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Einbindung in Leistungsverzeichnis des Radverkehrskonzeptes (s. Maßnahmensteckbrief 04) • Andernfalls: Identifizierung von wichtigen Zielen in den Gemeinden (Einkaufen, ärztliche Versorgung, Freizeit) • Benennung von möglichen Flächen • Klären von Eigentumsverhältnissen • Planung der Radabstellanlagen • Umsetzung 		
Ausgangslage			
<p>Siedenburg, Sulingen und Schwaförden weisen im Rahmen der Interviews auf den Bedarf weiterer Radabstellanlagen im öffentlichen Raum hin. In Sulingen wird explizit die Lange Straße benannt. Laut ADFC sind Abstellplätze nicht nur zuhause relevant, sondern auch nahe am Fahrtziel. Sichere Fahrradständer tragen zur verstärkten Nutzung des Fahrrads bei. Empfehlenswerte Fahrradständer geben dem Fahrrad sicheren Halt und schützen vor Diebstahl.</p>			
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Die Maßnahmen umfasst die Herstellung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum. Insbesondere an publikumsintensiven Einrichtungen und wichtigen Zielen sollte die Möglichkeit gegeben sein, das Fahrrad sicher abzustellen.</p> <p>Dabei sollte Qualität und Tauglichkeit der verwendeten Halterungen besondere Berücksichtigungen finden. Geachtet werden muss auf seitliche Mindestabstände, auf Standsicherheit, Diebstahlschutz und Vandalismussicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrradabstellanlage sollte einer guten sozialen Kontrolle unterliegen. • Die Zufahrt muss ebenerdig oder über Rampen/Aufzug möglich sein. • Die Fahrradabstellanlage sollte bei Dämmerung und Dunkelheit gut beleuchtet sein. <p>Empfohlen wird die Verwendung der vom ADFC empfohlenen und geprüften Modelle: https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle</p>			
Mögliche Fördertöpfe			
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im Kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) Gefördert wird Errichtung von Radabstellanlagen sowie Fahrradparkhäusern (einschließlich ihrer Ausstattung) <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) ○ Fördersatz: Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität: bis zu 70% und für finanzschwache Kommunen bis zu 85% der zuwendungsfähigen Ausgaben 			
Kostenschätzung	Die Kosten für einen Anlehnbügel belaufen sich auf rd. 100 – 200 €, je nach Ausgestaltung.		
Akteure	Alle vier Kommunen, ADFC, ggf. Verkehrsplanungsbüro, ggf. Grundstückseigentümer		
Planungsbeginn	Kurzfristig (< 1 Jahr)		
Beispiele			
<p>Um Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen, wo wenig Platz ist, hat die Stadt Neu-Isenburg auf der Frankfurter Straße vor dem beliebten Buchhandel „Leanders Bücherwelt“ erstmals eine mobile Fahrradabstellanlage auf einem PKW Stellplatz aufgestellt. Diesen Radständer können auch an anderen geeigneten Stellen in der Stadt aufgestellt werden: https://neu-isenburg.de/buergerservice/rathauspresse/pressemitteilungen/pressemitteilung/mit-dem-fahrrad-durch-die-stadt/</p>			

- Halle Kleinen Ulrichstraße: drei PKW-Stellplätze ersetzt durch 24 Fahrradabstellplätze bzw. 12 Fahrradbügel ([Neue Fahrradabstellplätze in der Kleinen Ulrichstraße | ADFC Sachsen-Anhalt \(adfc-sachsenanhalt.de\)](#))



Bildquelle: mobile Fahrradabstellanlage auf einem PKW-Stellplatz in Neu-Isenburg (Sweco 2021)

Nr. 8	Mobilitätsstation in Sulingen	
Ziel		Maßnahmen/ weitere Schritte
<ul style="list-style-type: none"> • Klimafreundliche Mobilität • Bündelung/ Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel • Emissionsreduktion 		<ul style="list-style-type: none"> • Alle relevanten Behörden und Institutionen (Verkehrsbehörde, Mobilitätsdienstleister, lokalen Verkehrsunternehmen, Gemeindeverwaltungen) einbinden und eine Koordinationsstelle benennen • Vorhaben gemeinsam beschließen • Stationsgröße und geeignete Fläche bestimmen • Gemeinsame Begehung • Angebote einholen Planungsleistung zur Konzeption und Detailplanung beauftragen • Fördermittel abrufen • Öffentlichkeitsbeteiligung und -information • Evaluierung und Optimierungsmaßnahmen während Nutzungsphase • Ausweitung des Netzes an Mobilitätsstationen in Region und Nachbarregionen
Ausgangslage		
<ul style="list-style-type: none"> • In Sulingen kann bislang das Parken von Kfz und Fahrrad mit der Nutzung der Busse am ZOB verbunden werden, allerdings sind die räumliche Entfernung der Angebote groß und die Verknüpfung somit wenig attraktiv. Der Verleih von Fahrrädern, auch Lastenrädern ist in der Stadt denkbar. • Auch die SG Kirchdorf erkennt in der Kombination verschiedener Verkehrsmittel Potenzial. Hier eignet sich der Busbahnhof zur Verknüpfung mehrere Verkehrsmittel. Die Integration von Carsharing ist denkbar, genauso wie weitere „Nutzen-statt-Besitzen“-Konzepte. • In den SG Siedendorf und Schwaförden wird eine Mobilitätsstation als eher uninteressant angesehen. Ein Potenzial läge eventuell in der Einbindung von Touristen, für die die Mobilitätsangebote und deren Verknüpfung durchaus interessant wären. 		
<p>Zusammenfassend ergibt sich das Bild, das Interesse und Bedarf einer Mobilitätsstation am ZOB in Sulingen durchaus vorhanden ist. Hier sollte bei Umsetzung der Fokus liegen. Bei erfolgreicher Einführung ist die Ausweitung auf weitere kleinere Stationen verteilt über die Region denkbar.</p>		
Beschreibung der Maßnahme		
<p>Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Mobilitätsangebote möglichst nahtlos an einem Standort. Umfassen können Mobilitätsstationen beispielsweise Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Radabstellanlagen, Anlagen und Infrastruktur für E-Bikes und Infrastrukturen für Verkehrsmittel der Sharing-Mobility, die sich in räumlicher Nähe zueinander befinden. Die Stationen sind sichtbar als solche ausgewiesen, etwa mit Stelen und Logo.</p> <p>Mögliche Ausstattungen und Funktionen können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung von Bahn, Bus, Pkw, Fahrrad, (Kleinbusse/Rufbus) • Treffpunkt für Mitfahrgelegenheiten • Car-Sharing Station • Bike-Sharing Station (inkl. E-Räder und E-Lastenräder) • Sichere und wettergeschützte Radabstellanlagen (auch Fahrradboxen) (Bike + Ride) • Parkplätze (teils mit Lademöglichkeit und teils behindertengerecht) (Park + Ride) • Schließfächer (mit Stromanschluss zum Laden von Akkus) • Fahrradwerkstatt integrieren • Verbindung mit Tourismus-Information • Verknüpfung mit lokalen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten • Verknüpfung mit Packstation <p>Zur erfolgreichen Etablierung einer solchen Station nimmt die Öffentlichkeitsarbeit eine entscheidende Rolle in. Vorschläge der Bürger*innen sind vorab abzufragen und in die Planung mit aufzunehmen.</p>		

Wichtig sind niedrige Nutzungshemmnisse sowie eine einfache Angebotsgestaltung (Tarife).
Bei einer Ausweitung des Konzeptes auf weitere Gemeinden sollte auf eine einheitliche Gestaltung mit Wiedererkennungswert geachtet werden.

Mögliche Fördertöpfe	
<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) Gefördert wird die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen. <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) ○ Fördersatz: 50 % für Mobilitätsstationen, 60 % für finanzschwache Kommunen • Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen) Kommunen, die Mobilitätszentralen für CO2-arme Mobilitätsangebote schaffen und betreiben, können unter bestimmten Voraussetzungen einen Zuschuss erhalten <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ○ Fördersatz: maximal 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Für Investitionen kann die Förderung aus Landesmitteln erhöht werden um weitere bis zu 25 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Laufzeit beschränkt sich auf maximal 36 Monate. 	
Kostenschätzung	Die Kosten belaufen sich je nach Ausgestaltung, Anzahl der Standorte und örtlicher Besonderheiten auf einen fünf- bis siebenstelligen Euro-Bereich, im Mittel: rd. 200.000 Euro.
Akteure	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Stadt Sulingen (Kommunale Vertreter Verkehrsplanung/Ordnungsamt), Nachbargemeinden, ADFC, Polizei, weitere Interessensverbände, Verkehrsplanungsbüro, etc.
Planungsbeginn	langfristig (<5 Jahre)

Beispiele	
<p>Mobilitätsstation Werneuchen (Brandenburg), 9.200 Einwohner*innen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten: 120.000 Euro • Bevölkerungswachstum + zunehmender Tourismus • 1 E-Auto (Renault Zoe) • 1 öffentlicher Ladepunkt • Pedelecs (davon 2 Lastenräder) • Fahrräder und Software über Mobilitätsdienstleister <i>Velocity Mobility</i> • Aufbau und Betreuung der Station über <i>Business auf Rädern</i> • Fahrzeuge für private Nutzer*innen, Verwaltungen und Unternehmen • Mobilitätsangebot der Kreiswerke Barnim GmbH • BARshare App (Google Play und App Store) zur Buchung und Ausleihe 	 <p><i>Bildquelle: „Mobilitätsstation Werneuchen“ offiziell eröffnet – werneuchen info (werneuchen-info.de)</i></p> <p>Weitere Links:</p> <ul style="list-style-type: none"> • https://www.barshare.de/80-eroeffnung-mobilitaetsstation-werneuchen • https://werneuchen-info.de/mobilitaetsstation-werneuchen-offiziell-eroeffnet/

**Mobilitätsstationen in Haste und Düstrup
(Stadt Osnabrück), Haste: 6.757,
Düstrup/Voxtrup: 7.152)**

- 430.000 Euro (davon > 60 % Förderung durch Klimaschutzinitiative des BMUV)
- Je zwei Ladesäulen
- Je eine Car-Sharing-Station
- Parkplatz
- „rad-bar“: je 40 gesicherte Fahrrad-Stellplätze und 16 Schließfächer (Zugang über Registrierung und Zugangscode)
- Nutzung der „rad-bar“ zunächst kostenlos



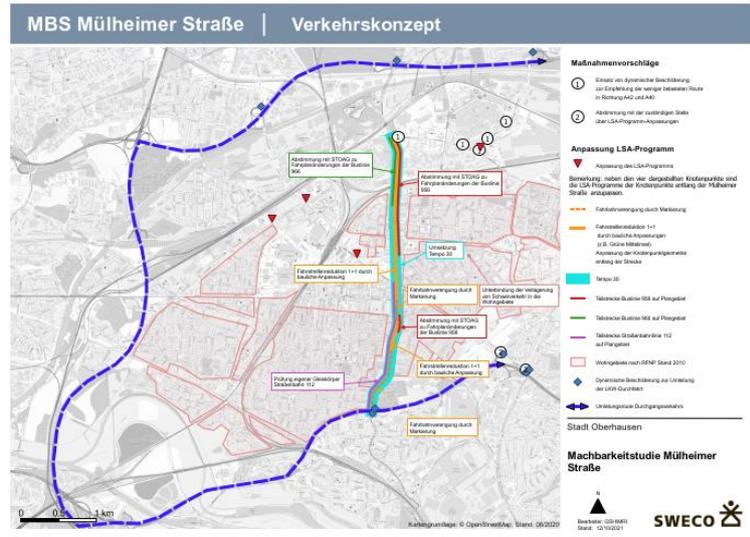
Bildquelle: Erste Mobilitätsstationen in Haste und in Düstrup sollen Busverkehr mit anderen Verkehrsmitteln vernetzen - hasepost.de

Weitere Links:

- <https://www.rad-bar-os.de>

Nr. 9	Verkehrskonzept zur Umleitung von Schwerverkehren	
Ziel		Maßnahmen/ weitere Schritte
<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung von Abgas- und Lärmemissionen • Naherholung und Sicherheit sowie Verbesserung lokaler Aufenthaltsqualitäten • Vermeidung von stockendem Verkehr und überlasteter Infrastruktur • Schaffung neuer Möglichkeiten zur Dimensionierung von Straßenräumen 		<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame Ausschreibung und Beauftragung eines Verkehrskonzeptes • Betreuung von Verkehrserhebung (insbesondere für den Durchgangsverkehr) und Konzepterstellung • Abstimmung mit zuständigen Behörden und Anpassung des Verkehrskonzeptes • Abstimmung über die Ergebnisse und Ermittlung der Vorzugsvariante • Organisieren der öffentlichen Termine • Umsetzung des Verkehrskonzeptes
Ausgangslage		
<p>Schwerlastverkehre beeinträchtigen die Wohnbevölkerung durch Lärm und Schadstoffe Eine Reduzierung der SV-Menge durch die Gebietskerne wäre wünschenswert. Laut der Verkehrsmengenkarte Stand 2015 beträgt der durchschnittliche Tagesschwerverkehr über L 202 durch Sulingen 200 SV/Tag, über L 352 durch Siedenburg 100 SV/Tag und über L 349 durch Kirchdorf 200 SV/Tag. Davon kann der Durchgangsverkehr durch die entsprechenden Umleitungsstrategie vermieden oder erleichtert werden.</p>		
Beschreibung der Maßnahme		
<p>Im Rahmen der Erstellung eines Verkehrskonzeptes werden vorhandenen Datengrundlagen ausgewertet sowie Verkehrszählungen an Streckenabschnitten und Knotenpunkten durchgeführt. Es werden Kapazitäten beschrieben, Verkehrsprognosen aufgestellt und verkehrswirksame Umleitungen herausgearbeitet. Wichtig ist es hierbei keinen „Schleichwege“ zu generieren. Die Varianten für die Umleitungsstrategien sollen systematisch bewertet und miteinander verglichen werden. Eine Abstimmung bzw. Beteiligung von Fachplanern, zuständigen Behörden und betroffenen Anwohner*innen soll vor Umsetzung eines möglichen Umleitungskonzeptes erfolgen.</p>		
Mögliche Fördertöpfe		
<ul style="list-style-type: none"> • Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) Gefördert werden Verkehrsleitsysteme und Verkehrsinformationssysteme <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ○ Fördersatz: Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben. • Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/richtlinie-zur-foerderung-von-klimaschutzprojekte.html <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) ○ Fördersatz: Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität: bis zu 70 Prozent und für finanzschwache Kommunen bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben 		
Kostenschätzung	Rd. 30.000 € Verkehrsgutachten Ggf. Kosten für Aufbau der Umfahrungen	
Akteure	Stadt Sulingen & alle Samtgemeinden des Sulinger Lands, externe Planungsbüros, zuständige Behörden	
Planungsbeginn	Mittelfristig bis langfristig (3 - >5 Jahre)	
Beispiele:		
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsgutachten Nußdorf, Neubeuern und Rohrdorf https://www.nussdorf.de/communicenews/news/artikel/infoveranstaltung-thema-schwerlastverkehr-545 • Stadt Moosburg (Durchfahrtsverbot) 		

Beispiel Oberhausen Verkehrskonzept
(Sweco 2020)



Nr. 10	Sichere Bike + Ride- Anlagen		
Ziel	Maßnahmen/ weitere Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> • Einfache und sichere Verknüpfung von Fahrrad und Bus • Multimodale Mobilität als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr stärken • Flexibleres Mobilitätsangebot schaffen • Verbesserte Erreichbarkeit von Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme vorhandener Bike+Ride-Anlagen • Bedarfsermittlung für den Ausbau an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs • Kostenschätzung (Planungskosten, Grunderwerbskosten, Baukosten, Betriebskosten, Wartungskosten und ggf. Personalkosten) • Beschluss und Beantragen von Fördermitteln • Ausschreibung der Planungsleistung an externes Fachbüro und Beauftragung • Umsetzung • Ggf. Erarbeitung eines Gebührenkonzepts 		
Ausgangslage			
<p>Im ländlichen Raum ist der Weg zur nächsten ÖPNV-Haltestelle aufgrund der geringen Besiedlungsdichte häufig weit und wird mit dem Pkw zurückgelegt. Die Erreichbarkeit einer Haltestelle kann sich durch die Nutzung des Fahrrads deutlich erhöhen. Um die Menschen davon zu überzeugen, den Weg intermodal und umweltfreundlich zurückzulegen bedarf es an diebstahlgeschützten, überdachten Fahrradabstellanlagen.</p> <p>Bedarf an sicheren und mehr Abstellanlagen stellen die Verwaltungen der Stadt Sulingen, der SG Kirchdorf sowie der SG Siedenburg fest.</p>			
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Die Maßnahme beabsichtigt einen verstärkten Ausbau von Bike+Ride-Anlagen, folglich Fahrradabstellanlagen an wichtigen Umstiegspunkten des öffentlichen Personenverkehrs. Sie dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von Fahrrad und Bus für intermodale Reiseketten.</p> <p>Die Ausstattung der B+R-Anlagen kann sehr unterschiedlich sein. Die Ausgestaltung geht von einfachen Haltebügeln über überdachte und abschließbare Fahrradboxen hin zu überwachten Anlagen für Räder. Extras wie Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs, Schließfächer und ein Angebot zum Radverleih können ergänzt werden.</p> <p>Besonders geeignet sind Anlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • An Endhaltestellen • An Tarifgrenzen • Vor Steigungsstrecken • An relevanten Umstiegspunkten • An sicheren und fahrradtauglichen Zuwegungen <p>Bevorzugt sollten die Haltestellen der Landesbuslinien im Sulinger Land mit Bike+Ride-Anlagen ausgestattet werden</p>			
Mögliche Fördertöpfe			
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Förderung des Landes Niedersachsen Es werden Ausgaben für den Bau, den Grunderwerb und die externe Planung bezuschusst, die für die beantragten Umfeldmaßnahmen anfallen. <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH ○ Fördersatz: Die Förderquote beträgt 75 % der zwendungsfähigen Ausgaben. Die Höchstbeträge liegen je überdachtetem Fahrrad-Stellplatz bei 950 €, bei Ladesäulen für Elektro-Fahrrädern bei 6.000€. • Sonderprogramm Stadt und Land (BMWK) Gefördert wird u.a. der Neu- und Ausbau von Radabstellanlagen <ul style="list-style-type: none"> ○ Fördergeber: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ○ Fördersatz: 			

- Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben. Finanzschwache Kommunen können bis zu 90% der zuwendungsfähigen Ausgaben erhalten.

Kostenschätzung	Die Investitionskosten für einen überdachten Fahrradstellplatz liegen bei etwa 500 bis 800 Euro (zuzüglich Planungskosten), ein einfacher Anlehnbügel ohne Überdachung kostet etwa 100 bis 150 Euro. Hochwertige Fahrradboxen/-garagen sind für einige hundert bis zweitausend Euro zu bekommen. Zur Mitfinanzierung von Betriebs- und Unterhaltungskosten kann über Gebühren nachgedacht werden.
Akteure	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN), Verkehrsbetriebe Diepholz Süd (VDS), Kommunen, Eigentümer
Planungsbeginn	Kurzfristig (< 1 Jahr)

Beispiele



Bike+Ride-Anlage (Quelle: Mobilikon / Bildkraftwerk / Laurin Schmid)

Im Kreis Offenbach wurden hochwertigen Fahrradboxen an möglichst vielen Standorten im aufgestellt. Nach einmaliger Registrierung kann jederzeit online oder per Smartphone gebucht werden, die Mietzeit ist flexibel. Ein Laden von E-Bikes ist möglich: <https://www.kvgof.de/fahrplaene-und-linien/weitere-infos/fahradboxen/>



Hochwertige B+R Anlage an der S-Bahn-Station Dietzenbach (Bildquelle: kvgof.de)

6.1 Maßnahmen Priorisierung

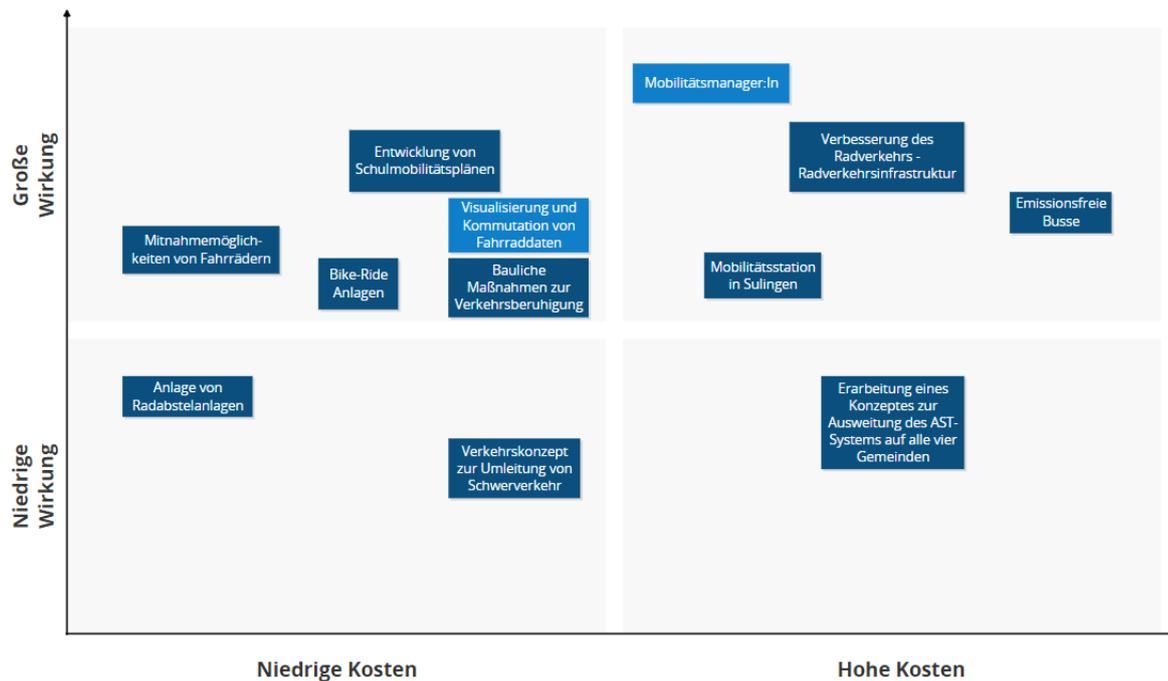


Abbildung 5: Maßnahmen Priorisierungsmatrix

Die Maßnahmen wurden in einer Matrix (s. Abbildung 5) nach den Kriterien Kosten/Wirkung verortet, um eine bessere Übersicht für eine potenzielle Priorisierung zu erhalten. Dabei wurden sowohl die Gesamtkosten als auch die geschätzte Wirkung der individuellen Maßnahmen auf die Mobilität im Sulinger Land in Betracht gezogen. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass besonders Maßnahmen, welche dem Handlungsfeld Radverkehr zuzuordnen sind, als besonders kostengünstig und gleichzeitig wirksam einzuschätzen sind. Um das Mobilitätsverhalten im Sulinger Land langfristig nachhaltiger zu gestalten, muss ein intelligenter Mobilitätsmix mit Radverkehr und ÖPNV eine echte und zuverlässige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Abbildung 4 veranschaulicht die ausgearbeiteten Maßnahmen zu einer graphischen Zukunftsvision.

6.2 Weitere Maßnahmen

Die Vorschläge 11 – 21 werden nachstehend kurz erläutert. Die Maßnahmen sind weniger stark priorisiert als diejenigen im voranstehenden Kapitel, sollten allerdings auf dem Weg zur klimafreundlichen Mobilität nicht gänzlich in Vergessenheit geraten. Eine Umsetzung ist den Gemeinden des Sulinger Landes zu empfehlen.

11 Artenschutz und Begrünung

Aufwertung des Straßenraums und Förderung des Artenschutzes mithilfe artenreicher Wildblumen.

12 Teilnahme an Aktionen "Stadtradeln" und "Schulradeln"

Teilnahme aller Gemeinden des Sulinger Landes an der Aktion „Schulradeln und Stadtradeln“ im Sommer 2023. Gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern, Lehrkräften und Eltern sammeln Schulen innerhalb des STADTRADELN-Aktionszeitraums in den jeweiligen Kommunen in drei Wochen möglichst viele Rad-Kilometer.

13 Aufstellen interaktiver Radweg-Karten

An bestimmten Standorten entlang des Diepholzer Fahrradleitsystems zeigen interaktive Karten die Radwege der Region sowie Einkehrmöglichkeiten. Nutzende können neue Wege entdecken. Zusätzlich gibt es an solchen Stationen WLAN und die Möglichkeit, das Smartphone aufzuladen.

14 Schaffung von E-Bike-Vermietstationen

Attraktivitätssteigerung des Radfahrens in der Region durch Schaffung von Ausleihangeboten im Sulinger Land in Kooperation mit Gastronomie, Radhändlern und Gastgewerbe.

15 Bedarfsorientierter Schulbusverkehr

Beim bedarfsorientierten Schulbusverkehr für den Rückweg von der Schule nach Hause gibt es keinen festen Linienweg, sondern die Route richtet sich individuell nach den Adressen der zusteigenden Schülerinnen und Schüler. Beim Zustieg werden auf der Fahrausweis-Chipkarte gespeicherte georeferenzierte Informationen zur jeweils benötigten Zielhaltestelle in das computergestützte Navigationssystem eingespeist. Dieses berechnet dann die ideale Routenführung. Gleichzeitig speichert das System in einer Datenbank Informationen zum Kostenträger, zur Strecke, zu Kilometerangaben, zur Fahrtdauer und zum Tarif für die spätere Abrechnung.

16 Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV

Pilotprojekt zum Einsatz von Bürgershuttlen auf Teststrecken, z.B. zwischen Sulingen ZOB, Stadttheater und Stadtsee. Ziel: Feldtest zur Demonstration eines automatisierten Beförderungssystems als Teil einer innovativen Mobilitätslösung.

17 Etablierung eines Carsharing-Systems

Ziel der Maßnahme ist die Deckung offener Mobilitätsbedarfe und die Bewegung von Personen zum Umstieg auf ein geteiltes Fahrzeug. Hierzu soll ein Carsharing-System mit Stationen in allen vier Gemeinden an zentralen Standorten eingeführt werden.

18 Organisation Themenwoche "Radverkehr"

Gemeint ist die gemeinsame Organisation und Durchführung von Veranstaltungen, Ausstellungen, Präsentationen, Aktivitäten und Vorträgen zum Thema Radverkehr (z.B. Probefahrten mit verschiedenen E-Fahrzeugen, Sammlung historischer Fahrräder, Feierabendtour, Gastro-Angebot, Mitmachangebote, Fahrrad-Check mit Reparaturhilfe, Codierung).

19 Radverkehrstraining

Beim Radverkehrstraining können Personen, die noch nicht Fahrrad fahren können, es (z. B. nach einem Unfall) aufgegeben haben und wieder einsteigen wollen oder Personen, die auf ein neues Rad umgestiegen sind, Berührungängste abbauen und das sichere Fahren üben.

20 Errichtung von Fahrrad-Reparatur-Stationen

Stationen bieten Luftpumpen, Werkzeug, Ersatzschläuche und Mäntel an. Denkbar sind sie an ausgewählten Standorten entlang des Fahrradleitsystems im Sulinger Land.

21 Temporäre Umgestaltung des Straßenraums

Über einen gewissen Zeitraum können Parkplätze gegen mobile Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen getauscht werden, um die Vorteile einer alternativen Flächennutzung sichtbar zu machen. Die Aufenthaltsqualität der Straße wird gesteigert.

7 Handlungsempfehlung

Die ausgearbeiteten Maßnahmensteckbriefe sind ein erster Schritt, relevante Themen der Mobilität im Sulinger Land holistisch anzugehen. Die Mobilitätswende durch einen ganzheitlichen Ansatz im Sulinger Land anzustoßen, birgt aufgrund der unterschiedlichen Handlungsfelder eine hohe Komplexität. Durch die Realisierung einzelner Maßnahmen können bereits wichtige Schritte gemacht werden, jedoch ist es essenziell Mobilität in der Region als integriertes Netz zu denken. Denn erst durch Synergieeffekte einzelner Maßnahmen und der Integration von Konzepten, Modi und Innovationen kann die Mobilität im Sulinger Land nachhaltig transformiert werden.

Aufgrund dessen wurden für die zwei zusätzliche Maßnahmensteckbriefe entwickelt, welche die Koordination und Implementierung in der Umsetzungsphase erleichtern sollen. Zum einen wird empfohlen, eine halbe Stelle für eine Mobilitätsmanagerin oder einen Mobilitätsmanager auszuschreiben, welche die nötige Fachkompetenz mitbringt, die vielschichtigen Maßnahmen zukunftsgerecht zu initiieren und durchsetzen. Alternativ könnte eine bereits angestellte Mitarbeiterin oder ein bereits angestellter Mitarbeiter zum Mobilitätsmanager ausgebildet werden. Für diesen Zweck existieren designierte Lehrgänge, welche in einer dreitägigen Weiterbildung die wichtigsten Themen des Kommunalen Mobilitätsmanagements vermitteln (siehe Steckbrief).

Des Weiteren wird empfohlen, frühzeitig mit der Erhebung, Visualisierung und Kommunikation von Fahrraddaten zu beginnen. Denn eine Datenbasis ist essenziell für einen nachhaltigen und sinnvollen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und birgt große Potenziale für die Mobilisierung der Bevölkerung, Stärkung des Bewusstseins für CO₂-arme Mobilität, als auch datenbasierte Entscheidungs- und Planungsprozesse. Empfohlen wird der Aufbau eines interaktiven Fahrrad Analytics Tool durch eine Kombination intelligenter mobiler Zählersysteme mit einer App und datenbasierter Fahrradkampagne. Dafür gibt es in Deutschland bereits Unternehmen, welche Städten und Regionen einen Full-Service-Ansatz bieten (siehe Steckbrief).

Nr. 1	Mobilitätsmanagement		
Ziel	Maßnahmen/ weitere Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer Stelle oder Weiterbildung einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters zur Mobilitätsmanagerin oder zum Mobilitätsmanager 	<p>Schaffung einer Stelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausschreibung einer Stelle als Mobilitätsmanager/in welche/r alle Mobilitätsbelange im Sulinger Land koordinativ übernimmt. <p>Weiterbildung</p> <ul style="list-style-type: none"> Identifizierung einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters mit Vorkenntnissen und Kapazitäten Lehrgang: Mobilitätsmanager Dauer: 3x3 Tage Anbieter: Mobilitätsin 		
Ausgangslage			
<p>Vor dem Hintergrund der erstmaligen Erstellung eines holistischen Mobilitätskonzepts mit vielschichtigen Maßnahmen für das Sulinger Land ist es ratsam, die Aufgaben des Mobilitätsmanagements zielgerichtet anzugehen. Aufgrund der Komplexität intelligenter und nachhaltiger Mobilitätsplanung und Transformationsprozessen ist es von großer Wichtigkeit, die Themen der Mobilitätswende mit relevanter Fachexpertise zu bearbeiten. Aufgrund dessen wird empfohlen, entweder eine designierte Stelle zu schaffen oder eine Mitarbeiterin oder Mitarbeiter durch einen Lehrgang weiterzubilden, um Koordination</p>			

des Planens und Handelns der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung, sowie Themen der datenbasierte Planung (smart mobility), online Dashboards und Einbindung der Bevölkerung zu durchsteigen und auszuführen.

Beschreibung der Maßnahme

Einstellung oder Ausbildung einer Mobilitätsmanagerin oder eines Mobilitätsmanagers, die nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität im Sulinger Land langfristig und innovativ gestaltet.

Die Maßnahme umfasst

- entweder den Einsatz von Fachpersonal, das im Rahmen der Maßnahmenbegleitung und -umsetzung zusätzlich beschäftigt wird oder
- die Wahrnehmung eines Lehrgang für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kommunen des Sulinger Lands:
- Teilnehmer: 25
- Dauer: 3x3 Tage
- Veranstaltungsformat: Online oder Präsenz (weicht pandemiebedingt ab)
- Kompetenzstelle: MOBILOTSIN – die Initiative für neue Mobilität vor Ort
- Lehrgangsinhalte:

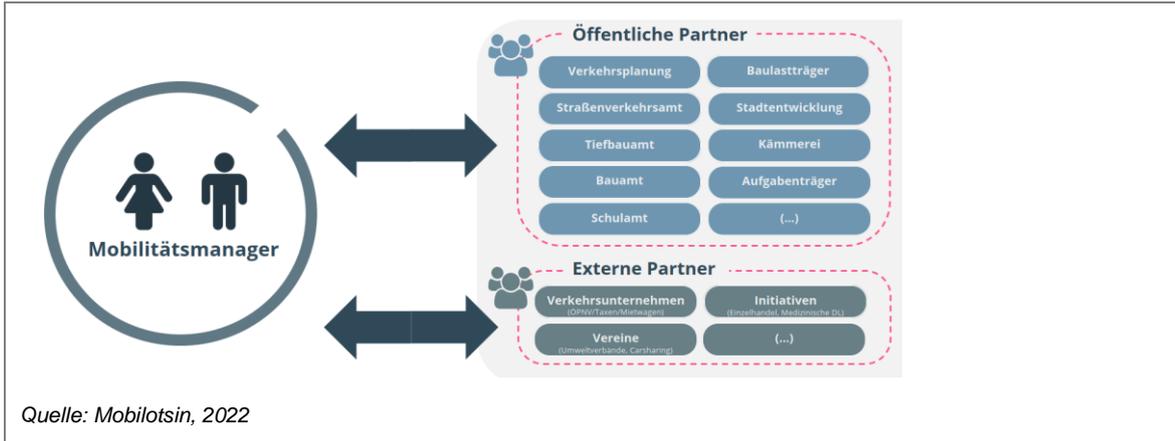
ÖPNV Organisation, Genehmigung und Finanzierung	ÖPNV – Sonderformen / bedarfsgerechte Angebote	Grundsätze der nachhaltigen Mobilität/ Hierarchie der Mobilitätsplanung	Fördermöglichkeiten	Touristisches Mobilitätsmanagement
Radverkehr	Digitalisierung/ Mobilitäts-Apps	Projekte und Politik-Ziele kommunizieren/ Öffentlichkeitsarbeit	Verkehrs- und Mobilitätsdaten	Neubürgerinfo
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Carsharing und Fahrradleihsysteme	Vernetzung der Verkehrsträger / Digitalisierung	Fußverkehr	Parkraummanagement
Changemanagement / Prozessmanagement in der Kommunalverwaltung	Regionale/ Kommunale Mobilitätspläne	Schulisches Mobilitätsmanagement	Barrierefreiheit / Mobilität für besondere Zielgruppen	Mobilitätstrends / Autonomes Fahren und Elektromobilität

Quelle: MOBILOTSIN, 2022

Mögliche Fördertöpfe

keine bekannt

Kostenschätzung	<p>Kostenschätzung für die Beschäftigung von Fachpersonal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jahresbrutto: rund 45.000€ • 50% Teilzeitstelle: rund 22.000€ • ¼ Stelle: rund 11.000€ <p>Kostenschätzung für die Teilnahme am Lehrgang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für Mitarbeiter*innen aus niedersächsischen Kommunen/Institutionen 1.990 € • Für Mitarbeiter*innen von Kommunen/Institutionen außerhalb von Niedersachsen 2.190 €
Akteure	Die Bürgermeister der Samtgemeinden und der Stadt Sulingen
Planungsbeginn	Kurzfristig (< 1 Jahr)
Beispiele	



Nr. 2 Erhebung, Visualisierung & Kommunikation von Fahrraddaten		
Ziel	Maßnahmen/ weitere Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> Langfristige Verbesserung und Ausbau der Radwege Visualisierung von Fahrraddaten für datenbasierte Verbesserung der Radinfrastruktur Anteil des Radverkehrs im Mobilitätsmix erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> Bestandsaufnahme aktueller Radverkehrsinfrastruktur Mobilisierung der Bevölkerung durch Öffentlichkeitsarbeit und Online-Mängelmelder Einführung intelligenter Infrastruktur (bsp. mobiler Fahrradzähler) Aufbau eines Fahrradbarometers für datenbasierte infrastrukturelle Veränderungen (Bikecitizen) Schaffung einer Stelle: Mobilitätsmanager:In Sulinger Land 	
Ausgangslage		
<p>Die Radweginfrastruktur im Sulinger Land weist erhebliche Defizite auf. Es liegt lediglich ein alter Radwegbedarfsplan vor, dieser wird jedoch gerade im Landkreis überarbeitet. Ein Datum der Veröffentlichung liegt nicht vor. Aktuell werden keine Fahrraddaten im Sulinger Land erhoben. Weder zu Qualität und Stand der Radinfrastruktur noch zu wichtigen KPI's wie Frequenzen, Geschwindigkeitsmessungen, Fahrverhalten, Verkehrsfluss, Straßenqualität, Sicherheit etc.</p> <p>Eine Datenbasis ist essenziell für einen nachhaltigen und sinnvollen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und birgt große Potenziale für die Mobilisierung der Bevölkerung als auch datenbasierte Entscheidungs- und Planungsprozesse.</p>		
Beschreibung der Maßnahme		
<p>Die Maßnahme sieht eine ganzheitliche Bestandsaufnahme der aktuellen Radverkehrsinfrastruktur vor. Darüber hinaus soll Fahrraddatenmonitoring und Crowdsourcing aufgebaut werden Diese ist mit folgenden Maßnahmen zu erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Eine Befahrung der Hauptradwege Erwerb und Aufstellung von mobilen Fahrradzählern an Hauptverkehrsachsen, um eine grobe Datenbasis zu schaffen Einführung eines Online-Mängelmelders als Open-Source Plattform für BürgerInnen um Defizite im Radverkehrsnetz zu identifizieren (bspw. Bikecitizen) Integration der durch die Fahrradzähler gesammelten Daten mit dem Online-Mängelmelder in derselben Open Source Plattform (Fahrradbarometer Sulinger Land) Das Fahrradbarometer Sulinger Land kann stetig ausgebaut werden, um den Radverkehr sichtbar zu machen und infrastrukturelle Investitionen und Förderung zu legitimieren, sowie Crowdsourcing mit den Bürgerinnen ermöglichen Durch die Daten kann eine Priorisierung der Verbesserung der Radweginfrastruktur vorgenommen werden Schaffung einer Stelle für die Koordination, Umsetzung der Maßnahmen und Pflege des Fahrradbarometers 		
Mögliche Fördertöpfe		

- **IKK – Nachhaltige Mobilität (Darlehen)**
Förderfähig sind datengesteuerte Lösungen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen sowie digitale digitale Angebote, die bestehende Mobilitätsangebote besser vernetzen und dadurch öffentlichen Verkehr und aktive Mobilität attraktiver machen mit dem Ziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen im Bereich der Mobilität
 - **Fördergeber:** KfW Bankengruppe
 - **Fördersatz:** Es können bis zu 100 % der förderfähigen Investitionskosten finanziert werden. Der Kredithöchstbetrag beträgt 150 Millionen Euro pro Jahr pro Antragstellerin.
- **Förderung von Radverkehrsinfrastruktur – Sonderprogramm Stadt und Land (Zuschuss)**
 - **Fördergeber:** Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Auf Europäischer Ebene existieren diverse weitere Förderprogramme:

- European Regional Development Fund, Cohesion Fund, European Transport Networks. Weitere Infos und Suchfunktion zu Förderprogrammen: [EU Funds Observatory for Cycling | ECF](#)

Kostenschätzung	Analytics Tool + App + Workshop für 1 Jahr = ca. 19900€ ½ Jahr = 11500€
Akteure	Stadt Sulingen & alle Samtgemeinden des Sulinger Land Unternehmen welches Analyticstool bereitstellt (Bikecitizen, Seesense, Eco-Counter etc.)
Planungsbeginn	Kurzfristig (<1 Jahr)

Beispiele



Best Practice aus der Provinz Antwerpen in Belgien:

[Provinciale Fietsbarometer - Provincie Antwerpen](#)

