
	<p><b>LEADER-Region Schaumburger Land:</b></p> <p><b>Projektskizze</b></p>	
<p><b>Projekttitle</b></p>	<p><b>Machbarkeitsstudie zum radverkehrstauglichen Ausbau der Betriebswege am Mittellandkanal</b></p>	
<p><b>1. Projektträger*in</b></p>	<p>Landkreis Schaumburg, Jahnstraße 20, 31655 Stadthagen</p>	
<p><b>2. Ansprechperson(en)</b></p>	<p>Ferdinand Teepe, Radverkehrsbeauftragter Landkreis Schaumburg</p>	
<p><b>3. Projektbeschreibung und -begründung</b></p>	<p><b>Projektbeschreibung:</b></p> <p>Der Mittellandkanal ist mit rund 325 Kilometern die längste künstliche Wasserstraße in Deutschland. Rund 29 Kilometern davon verlaufen auf Schaumburger Kreisgebiet. Entlang des Kanales verlaufen Betriebswege, welche i.d.R. geschottert sind. Meist verläuft der Weg einseitig, wobei die Seite variiert. In einigen Abschnitten ist beidseitig ein Weg vorhanden. Der Zustand der Wege ist unterschiedlich und reicht von einer ordentlichen Befahrbarkeit bis zu keiner Befahrbarkeit. In einigen Abschnitten handelt es sich lediglich um einen schmalen Pfad, der ein sicheres Radfahren nicht ermöglicht. Zudem sind Tiergatter vorhanden. Der heutige Gesamteindruck lädt nur in wenigen Bereichen zum Radfahren ein.</p> <p>Die Betriebswege sind Teil der Bundeswasserstraße und werden durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt verwaltet. Es wurde von Bundeseite ein Mitfinanzierungsprogramm erarbeitet, welches eine Übernahme von 90% der Kosten in Aussicht stellt. Dies hat u.a. die Region Hannover zum Anlass genommen, eine Machbarkeitsstudie für den Regionsabschnitt des Mittellandkanals erstellen zu lassen. Diese ist bereits abgeschlossen und die Umsetzung eines asphaltierten Radweges auf einer Länge von 55 km erfolgt bereits. Ziel des Landkreises Schaumburg ist es nun, den daran anschließenden Abschnitt ebenfalls auf sein Ausbaupotenzial prüfen zu lassen.</p> <p>Mit der geplanten Machbarkeitsstudie soll der Schaumburger Abschnitt des Mittellandkanals systematisch untersucht werden. Dabei sollen Trassenverlauf, technische Umsetzbarkeit, Kosten, ökologische Aspekte und mögliche Synergien mit dem Alltags- und Tourismusverkehr berücksichtigt werden.</p> <p>Ein weiterer Aspekt der Machbarkeitsstudie ist die Prüfung, inwiefern ein barrierearmer bzw. barrierefreier Ausbau ermöglicht werden kann. Perspektivisch wird angestrebt, im Ausbau einen befestigten, möglichst asphaltierten Weg mit einer Regelbreite von ca. 3 Metern zu schaffen. Dies würde die Nutzbarkeit auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Rollstuhlfahrende, Personen mit Rollatoren sowie Familien mit Kinderwagen deutlich verbessern.</p> <p><b>Projektbegründung:</b></p> <p>Der Mittellandkanal verbindet die Region Hannover über Schaumburg mit dem Kreis Minden-Lübbecke. Er bietet eine naturnahe, steigungsarme und vom motorisierten Verkehr unabhängige Verbindung, die sich ideal für den Radverkehr eignet.</p> <p>Ein Ausbau der Wege hätte eine doppelte Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Für den Alltagsverkehr:</b> Verbesserung der direkten, sicheren und klimafreundlichen Verbindung zwischen Kommunen und Anschluss an wichtige Verkehrsketten (ÖPNV, Bahnhöfe).</li> <li>• <b>Für den Tourismus:</b> Anbindung an den Weserradweg in Minden sowie Verknüpfungen zu regionalen Sehenswürdigkeiten wie Schloss Bückeberg, Steinhuder Meer oder der Kreisstadt Stadthagen. Damit stärkt das Projekt sowohl die touristische Vermarktung als auch die regionale Identität.</li> </ul> <p>Der Kreistag hat die Erstellung der Machbarkeitsstudie bereits einstimmig beschlossen. Sie ist ein notwendiger erster Schritt, um die Potenziale eines durchgehenden Radweges entlang des Mittellandkanals zu erschließen, die Finanzierung vorzubereiten und einen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz zu leisten. Die bessere Befahrbarkeit bietet neben dem Radverkehr auch weiteren Mobilitätsformen eine höhere Attraktivität (z.B. Rollstühle, Kinderwagen, E-Scooter) und verbessert die Barrierefreiheit. Der angestrebte Ausbau mit einem durchgehend befestigten Weg und einer Breite von ca. 3 Metern trägt maßgeblich zu Barrierearmut und barrierefreier Mobilität in der Region bei.</p>	
	<p>Gewinnerzielungsabsicht? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>	



	Anmerkung:		
<b>4. Ziele</b> Welche Ziele sollen erreicht werden? Welche Ziele des REK werden verfolgt?	Folgende strategische Ziele des REKs werden angesprochen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Bedarfsgerechte Mobilität, Versorgung und Wohnen im ländlichen Raum ermöglichen.“</li> <li>• „Kulturregion und touristische Angebote im Schaumburger Land ausbauen und weiterentwickeln.“</li> <li>• „Aktiven Klimaschutz organisieren und leben.“</li> <li>• „Natur, Umwelt und Landschaft schützen und erlebbar machen.“</li> </ul> Darüber hinaus werden folgende Querschnittsziele adressiert: <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Die Schaumburger Identität und Lebensqualität sichern und stärken.“</li> <li>• „Gleichwertige Lebensverhältnisse und Grundversorgung sichern.“</li> <li>• „Klima und Umwelt schützen.“</li> <li>• „Förderung von Nachhaltigkeit in allen Bereichen.“</li> </ul>		
	LEADER Region Schaumburger Land. Der Mittellandkanal verläuft durch die Samtgemeinde Nenndorf, die Samtgemeinde Sachsenhagen, die Samtgemeinde Lindhorst, die Samtgemeinde Niedernwöhren, die Samtgemeinde Nienstädt und die Stadt Bückeburg.		
<b>5. Umsetzungs- oder Wirkungsort des Projektes</b>	LEADER Region Schaumburger Land. Der Mittellandkanal verläuft durch die Samtgemeinde Nenndorf, die Samtgemeinde Sachsenhagen, die Samtgemeinde Lindhorst, die Samtgemeinde Niedernwöhren, die Samtgemeinde Nienstädt und die Stadt Bückeburg.		
<b>6. Zeitplan</b>	Antragstellung ArL	Projektstart	Projektende
	Januar 2026	Sommer 2026	Sommer 2027
<b>7. Projektkosten &amp; Finanzierung</b>	Nettokosten: 50.000,00 €		Bruttokosten: 59.500,00 €
	Gewünschte Förderung LEADER: 32.500,00 €		Öffentliche Kofinanzierung (mind. 25 % der LEADER-Förderung): (Entspricht bei Gemeinden dem Eigenanteil)
<b>8. Projektpartnerschaften/Kooperationen</b> z.B. mit anderen Institutionen/Vereinen, Kommunen in der Region oder mit anderen LEADER-Regionen etc.	Schaumburger Land Tourismusmarketing e.V., Abstimmung mit Nachbarregionen Region Hannover und Kreis Minden Lübbecke, ADFC Schaumburg		
<b>9. Projektbausteine</b>	<input type="checkbox"/> nein (in sich abgeschlossenes Projekt) <input checked="" type="checkbox"/> ja (weitere Projektbausteine geplant)		
	Wenn ja, welche? Ggf. die Umsetzung des Ausbaus was jedoch nicht über LEADER-Mittel der Fördermitelperiode 2023-2027 geplant ist.		
<b>10. REK-Bezug</b> (in Abstimmung mit dem Regionalmanagement auszufüllen)	Handlungsfeld A: Demografische Entwicklung / Daseinsvorsorge Handlungsfeldziel A1: Klimafreundliche / bedarfsorientierte Mobilitätsangebote stärken und ausbauen Teilziel A 1.2 Bedarfsgerechte Informationsangebote schaffen, weiterentwickeln und vernetzen (z.B. Senioren, Jugend, Radverkehr) Teilziel A1.4: Bessere Verknüpfung von Verkehrsketten durch multifunktionale Lückenschlüsse im Radwegenetz und dessen Infrastruktur		
	Handlungsfeld D: Regionale Wirtschaftsentwicklung, Kultur und Tourismus Handlungsfeldziel D2: Touristische Angebote und Infrastruktur stärken, ausbauen und profilieren Teilziel D2.1: Ausbau, Vernetzung und Aufwertung von Rad-, Wander- und Themenrouten sowie deren Infrastruktur und Vermarktung Teilziel D2.3: Barrierefreie und zielgruppenspezifische Tourismusangebote schaffen		



	<p><b>Begründung:</b></p> <p>Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der klimafreundlichen Mobilität und trägt wesentlich zur Verkehrswende bei. Der mögliche radverkehrstaugliche Ausbau der Betriebswege am Mittellandkanal wäre ein Lückenschluss im Radverkehrsnetz sowohl im Alltags- als auch im Freizeit- und Tourismusverkehr.</p> <p>Im Regionalen Entwicklungskonzept (REK) Schaumburger Land wurde im Zuge der SWOT ein deutlicher Handlungsbedarf im Bereich „Nutzung von Fahrrad und Infrastruktur für alternative Mobilität“ in der Region herausgearbeitet, während auf der anderen Seite das engmaschige Netz der guten Versorgungsstrukturen bzw. an Mittel- und Grundzentren ein großes Potenzial für die Erreichbarkeit per Rad darstellt (S. 74).</p> <p>Außerdem wird die Stärkung von intermodalen Verkehrsketten, z. B. durch Lückenschlüsse im Radwegenetz zur besseren Anbindung von Siedlungen an Bus- oder Bahnhaltedpunkte aufgezählt (S. 87). Das Projekt leistet somit einen direkten Beitrag zur Umsetzung dieser Entwicklungsstrategie, indem es die Grundlage für eine durchgehende, sichere und barrierearme Radachse entlang des Mittellandkanals schafft. Die spätere Realisierung mit befestigter Oberfläche und ausreichender Wegbreite (&gt; 3 m) soll zudem den Anforderungen an Barrierefreiheit gerecht werden.</p>		
<p><b>11. Nachhaltigkeit/ Klimaschutz</b></p> <p>Wie trägt das Vorhaben zu einer nachhaltigen Entwicklung und zur Erreichung der Klimaschutzziele bei?</p>	<p>Der Radverkehr ist ein wichtiger Teil der Verkehrswende zur Erreichung der Klimaschutzziele. Insbesondere im Alltagsverkehr ergänzt sich die Machbarkeitsstudie gut mit dem Integrierten Mobilitätskonzept sowie dem Radverkehrskonzept.</p> <p>Darüber hinaus leistet das Projekt durch den barrierearmen Ausbau einen Beitrag zur sozialen Nachhaltigkeit, da Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen – unabhängig von Alter oder körperlichen Einschränkungen – erleichtert wird.</p>		
<p><b>12. Innovation/ Beispielhaftigkeit</b></p> <p>Ist das Vorhaben innovativ oder beispielhaft für die Region?</p>	<p>Mit dem radverkehrstauglichen Ausbau der Betriebswege am Kanal kann eine innovative Beleuchtung der Wege Teil des Projektes werden. Dabei gilt es, die vorkommende Tierwelt nicht durch Lichtverschmutzung zu beeinträchtigen und dennoch mit intelligenter Beleuchtung ein Radfahren in Dunkelheit zu ermöglichen. Dies kann Teil des Ausbaus werden.</p>		
<p><b>13. Schaffung von Arbeitsplätzen</b></p> <p>Werden mit dem Vorhaben Arbeitsplätze erhalten / geschaffen?</p> <p>Wenn ja, wie viele</p>	<p>Keine, bzw. indirekt:</p> <p>Tourismus und Gastgewerbe: Ein gut funktionierendes Radnetz kann den Fahrradtourismus in einer Region ankurbeln. Dies wiederum schafft Arbeitsplätze in der Tourismusbranche, darunter Hotels, Restaurants, Reiseveranstalter und lokaler Einzelhandel.</p> <p>Fahrradverleih und Reparatur: Mit zunehmender Fahrradnutzung steigt auch die Nachfrage nach Fahrradverleih- und Reparaturservices. Dies kann lokale Fahrradgeschäfte und Werkstätten dazu ermutigen, ihre Kapazitäten zu erweitern und neue Mitarbeitende einzustellen.</p>		
<p><b>14. Kosten / Nutzen</b></p> <p>Stellen Sie, falls möglich, die Kosten den erwarteten Nutzen gegenüber!</p>	<p>Eine Verkehrswende hin zu mehr Radverkehr bietet neben volkswirtschaftlichen Einsparungen bei Gesundheitskosten auch einen hohen Nutzen für den Klimaschutz. Das Projekt unterstützt diese Entwicklung.</p> <p>Zudem bietet es einen zusätzlichen Nutzen für die Vermarktung im Tourismusbereich.</p>		
<p><b>15. Fortführung</b></p> <p>Wie wird das Vorhaben nach Auslauf der Förderung weitergeführt?</p>	<p>Abhängig von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und den daraus resultierenden Entscheidungen kann eine Umsetzung folgen.</p>		
<p><b>16. Erfolgskontrolle</b></p> <p>Durch qualitative Indikatoren, mit denen Projektfortschritt und -erfolg messbar sind.</p>	<p>Fertigstellung der Machbarkeitsstudie als zentraler Projekterfolg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untersuchungsumfang: Zahl der geprüften Streckenkilometer (ca. 29 km im Landkreis Schaumburg).</li> <li>• Ergebnisse: Dokumentierte Handlungsempfehlungen zu Trassenführung, technischer Machbarkeit, Kosten und ökologischen Aspekten.</li> <li>• Vernetzung: Einbindung und Rückmeldungen von relevanten Akteuren (z. B. Region Hannover, Kreis Minden-Lübbecke, ADFC, Tourismusverbände).</li> <li>• Anschlussfähigkeit: Darstellung, wie der Schaumburger Abschnitt in das überregionale Radwegenetz integriert werden kann.</li> </ul>		
<p><b>17. Bewertung</b></p> <p>(durch das Regionalmanagement auszufüllen)</p>	<p>REK-Mindestkriterien erfüllt? <input checked="" type="checkbox"/> Ja</p>	<p>REK-Qualitätskriterien: 8</p>	<p><b>Gesamtbewertung: 18</b></p>
<p>Basisfördersatz nach Handlungsfeld:</p>			



<b>18. Ermittlung des Fördersatzes</b> (durch das Regionalmanagement auszufüllen)	HF A: Demografische Entwicklung / Daseinsvorsorge (10 Pkt.)	<input checked="" type="checkbox"/> 60%
	HF B: Klima-, Umwelt-, Naturschutz (10 Pkt.)	<input type="checkbox"/> 60%
	HF C: Baukultur und aktive Innenentwicklung (8 Pkt.)	<input type="checkbox"/> 55%
	HF D: Regionale Wirtschaftsentwicklung, Kultur und Tourismus (8 Pkt.)	<input type="checkbox"/> 55%
	Kooperationsprojekte	<input type="checkbox"/> 75%
Zusatzförderung nach Qualität (s. Anhang „Projektbewertung“)		5 %
<input type="checkbox"/> +0 % (0–4 Pkt.) <input checked="" type="checkbox"/> +5 % (4–8 Pkt.) <input type="checkbox"/> +10 % (9–15 Pkt.)		
<b>Fördersatz gesamt:</b>		<b>65 % (Netto)</b>
<b>19. Projektfinanzierung</b>	EU-Mittel:	32.500,00 €
	Öffentl. Kofinanzierung:	(Entspricht bei Gemeinden dem Eigenanteil) (Mind. 25 % der EU-Förd.)
	Drittmittel:	-
	Eigenmittel:	27.000,00 € (Mind. 20 % Gesamtkosten)
	Gesamtsumme:	59.500,00 € (brutto) 50.000,00 € (netto)
<b>20. Zeitplanung</b>	Geplanter Beginn: Sommer 2026	Geplanter Abschluss: Sommer 2027
<b>21. Projektevaluierung</b>	Kriterien zur Überprüfung des Projekterfolgs: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorliegen der fertigen Machbarkeitsstudie (Abschlussbericht).</li> <li>• Anzahl der untersuchten Streckenkilometer (ca. 29 km im Landkreis Schaumburg).</li> <li>• Konkrete Handlungsempfehlungen zu Ausbau, Kosten, Trassenführung und ökologischen Aspekten.</li> <li>• Einbindung relevanter Akteure (z. B. ADFC, Region Hannover, Kreis Minden-Lübbecke, Tourismusmarketing).</li> <li>• Darstellung der Anschlussmöglichkeiten an bestehende und geplante Radwege (u. a. Weserradweg, Region Hannover).</li> </ul>	
<b>22. LAG-Beschluss</b> (durch das Regionalmanagement auszufüllen)	Beschluss vom: 27.11.2025	
	<input checked="" type="checkbox"/> Interessenkonflikte sind nicht gegeben (§ 7 Absatz 6) <input type="checkbox"/> Interessenkonflikte sind gegeben:	
	<input checked="" type="checkbox"/> mindestens 50 % WiSo-Partner bei der Abstimmung <input checked="" type="checkbox"/> keine weitere IG mehr als 49 % Anteil	20 Ja
		0 Enthaltungen



## Projektbewertung

Stufe 1: Mindestkriterien zur Förderung eines Projektes	erfüllt
<b>Das Projekt entfaltet seine Wirkung im Gebiet der Region Schaumburger Land:</b> Die Unterlagen nennen den Umsetzungs- oder Wirkungsort des Projektes.	☒
<b>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Umsetzung der Entwicklungsstrategie:</b> Die Unterlagen benennen die Erfüllung eines Entwicklungsziels aus dem REK.	☒
<b>Das Projekt bedient mindestens ein Handlungsfeld:</b> Die Unterlagen nennen ein oder mehrere Handlungsfelder, dem das Projekt dient.	☒
<b>Das Projekt hat eine gesicherte Trägerschaft, die eine Umsetzung gewährleisten kann:</b> Die Unterlagen enthalten konkrete Angaben über einen Projektträger, der die Umsetzung des Projektes gewährleisten kann.	☒
<b>Die Finanzierung des Projektes ist durch einen belastbaren Kosten- und Finanzierungsplan belegt:</b> Die Finanzierung ist gesichert: Die Unterlagen enthalten Angaben zum Kosten-Nutzen-Verhältnis, eine qualifizierte Kostenschätzung und einen Finanzierungsplan.	☒
<b>Für das Projekt besteht ein realistischer Zeitplan:</b> In den Unterlagen sind Projektbeginn und -ende angegeben.	☒
<b>Das Projekt zielt nicht darauf ab jemanden zu benachteiligen:</b> Die Unterlagen enthalten eine Erklärung, dass durch das Projekt keine Bevölkerungsgruppe benachteiligt wird.	☒
<b>Für das Projekt liegen aussagekräftige Unterlagen (u.a. Projektskizze) vor:</b> Die Unterlagen sind so aussagekräftig, dass sich die LAG von den Zielen und einzelnen Maßnahmen des Projektes ein Bild machen kann.	☒
<b>Das Projekt ist auf Nachhaltigkeit angelegt:</b> Die Unterlagen enthalten Angaben zur Unterhaltung, Pflege oder Fortführung des Projektes über die Projektlaufzeit hinaus.	☒
<b>Erfolgskontrolle durch konkrete Kriterien im Sinne der Regionalen Entwicklungsstrategie:</b> Es sind konkrete Ansätze formuliert, die die Wirksamkeit des Projekts überprüfen und belegen können: Die Unterlagen enthalten Angaben zu qualitativen Indikatoren, mit denen Projektfortschritt und -erfolg messbar sind. Hier einige Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> <li>- bei der Etablierung eines Bürgerbusses: Anzahl der Fahrgäste pro Jahr</li> <li>- bei einem Vernetzungsprojekt: Anzahl vernetzter Akteure/Institutionen</li> <li>- bei der Aufwertung eines touristischen Radweges: Länge der aufgewerteten Strecke</li> <li>- bei einer Dorfgemeinschaftseinrichtung: Anzahl der Gruppen, Initiativen oder Personen, die die Einrichtung nutzen.</li> </ul>	☒



Stufe 2: Qualitätskriterien	Punkte
<b>Synergieeffekte:</b> Das Projekt wirkt zusätzlich zu dem oben genannten Handlungsfeld in mindestens einem weiteren: 1 Punkt	1
<b>Räumlicher / Regionaler Ansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Projekt wird in mind. zwei Kommunen umgesetzt: 1 Punkt</li> <li>• Das Projekt zielt auf die gesamte Region ab (10 Kommunen): 2 Punkte</li> </ul>	2
<b>LEADER-Kooperationsprojekt:</b> Das Projekt wird in Kooperation mit mindestens einer weiteren Region umgesetzt: 2 Punkte	
<b>Innovation / Modellcharakter:</b> Das Projekt ist innovativ (modell-/pilothaft) <ul style="list-style-type: none"> <li>• für den Bezugsraum mindestens einer Kommune: 1 Punkt</li> <li>• für die gesamte Region Schaumburger Land: 2 Punkte</li> </ul>	2
<b>Förderung des Ehrenamtes / Aktive Einbindung der Bevölkerung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Projekt wirkt sich positiv darauf aus: 1 Punkt</li> <li>• Das Projekt zielt explizit darauf ab: 2 Punkte</li> </ul>	1
<b>Positive Wirkung auf Barrierefreiheit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Projekt wirkt sich positiv darauf aus: 1 Punkt</li> <li>• Das Projekt zielt explizit darauf ab: 2 Punkte</li> </ul>	1
<b>Positive Wirkung auf Nicht-Diskriminierung oder Gender Mainstreaming</b> (Gleichstellung der Geschlechter): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Projekt wirkt sich positiv darauf aus: 1 Punkt</li> <li>• Das Projekt zielt explizit darauf ab: 2 Punkte</li> </ul>	1
<b>Das Projekt stärkt in besonderer Weise die regionale Identität:</b> Stärkung von Besonderheiten, Produkte, Angebote, Bewusstseinsbildung, uvm. 2 Punkte	
<b>Punktzahl (max. 15 Punkte)</b>	<b>8</b>
<b>0 bis 4 Punkte: 0 %, 5 bis 8 Punkte: 5 %, 9 bis 15 Punkte: 10 %</b>	<b>5% %</b>
<b>Endgültiger Fördersatz: Basisförderung + Bonusförderung</b>	<b>65 %</b>

