Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Schaumburg

Schlussbericht

Hannover, den 01.11.2023

Arbeitsgemeinschaft CIMA / PGV Dargel Hildebrandt GbR

c.o. CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Rühmkorffstraße 1
30163 Hannover

Ihr Ansprechpartner für diesen Bericht ist:
Dr. Gerhard Becher
Tel.: 0511-220079-50
Becher@cima.de

Inhalt

Executive Summary **7**

1 Ausgangslage, Aufgabenstellung, Ziele des Vorhabens und Projektdurchführung **19**

2 Technische Analyse **23**

2.1 Kennziffern zur Raum- und Siedlungsstruktur sowie zur Wirtschaftskraft in der Region 23

2.2 Kennziffern zur Mobilität und zum Pkw-Bestand im Landkreis Schaumburg 36

2.3 Analyse der aktuellen Verkehrsnachfrage im Landkreis Schaumburg 42

2.3.1 Kfz-Verkehr 42

2.3.2 Fahrgastzahlen von Bahn und ÖPNV 47

2.3.3 Radverkehr 48

2.3.4 Analyse von Mobilfunkdaten im Landkreis Schaumburg 49

2.4 Analyse des aktuellen Verkehrsangebots im Landkreis Schaumburg 53

2.4.1 Straßennetz 53

2.4.2 Schienennetz 54

2.4.3 Busverkehr 56

2.4.4 Radverkehr 59

2.4.5 Verkehrliche Verknüpfungen 60

2.4.6 E-Ladeinfrastruktur im Landkreis Schaumburg 62

2.4.7 Ergebnisse der Bürgerworkshops 62

3 Maßnahmen **64**

3.1 ÖPNV 64

3.2 Radverkehr 73

3.3 Ladeinfrastruktur Elektromobilität 83

3.4 Kostenabschätzung, Fördermöglichkeiten 85

3.5 Wirkungen der Maßnahmen 87

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Grunddaten Wegestrukturen und Modal Split im Landkreis Schaumburg im Vergleich zu Niedersachsen und zum Bundesdurchschnitt 40

Tabelle 2: Bedienungsangebote und Zielpunkte der Bedarfsverkehre im Landkreis Schaumburg 58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Lage des Landkreises und seine Gemeinden 23

Abbildung 2: Der Landkreis Schaumburg: Topographie und Infrastruktur im Überblick 24

Abbildung 3: Die Lage wichtiger Einrichtungen der sozialen Infrastruktur im Landkreis 26

Abbildung 4: Siedlungsstrukturelle Einordnung des Landkreises Schaumburg 27

Abbildung 5: Regionalstatistische Einordnung des Landkreises Schaumburg (RegioStar2) 27

Abbildung 6: Regionalstatistische Einordnung des Landkreises Schaumburg (RegioStar7) 28

Abbildung 7: Zahl der Pendler insgesamt in Relation zur Zahl der Einwohner je Gemeinde 31

Abbildung 8: Pendlersaldo der Gemeinden im Landkreis Schaumburg in Relation zur Zahl der Einwohner 32

Abbildung 9: Zahl zugelassener Personenkraftwagen im Landkreis Schaumburg 2012-2023 (jeweils 01.01) 36

Abbildung 10: Entwicklung gemeldeter Personenkraftwagen 2012-2023 (jeweils 01.01) (Index 2012 = 100) 37

Abbildung 11: Entwicklung gemeldeter Personenkraftwagen von privaten Haltern 2012-2023 pro 1.000 Einwohner (jeweils zum 01.01.) 38

Abbildung 12: Gemeldete Personenkraftwagen von privaten Haltern 2021 pro 1.000 Einwohnern in den Gemeinden des Landkreises Schaumburg 38

Abbildung 13: Pkw-Anteil an den zurückgelegten Wegen (Modal Split) im Landkreis Schaumburg im Vergleich zu umliegenden Landkreisen 39

Abbildung 14: Entwicklung gemeldeter Personenkraftwagen von privaten Haltern 2019-2023 (jeweils 01.01) nach Antriebsarten im LK Schaumburg (2019 = 100%) 41

Abbildung 15: Kfz-Verkehrsaufkommen auf klassifizierten Straßen im Landkreis Schaumburg im Jahr 2021 44

Abbildung 16: Kfz-Verkehrsaufkommen auf klassifizierten Straßen im Landkreis Schaumburg im Jahr 2015 45

Abbildung 17: Kfz-Verkehrsaufkommen auf ausgewählten Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg 46

Abbildung 18: Stärkste Verbindungen im Binnenverkehr 51

Abbildung 19: Starke Verbindungen mit den Umlandregionen 52

Abbildung 20: Straßennetz im Landkreis Schaumburg 53

Abbildung 21: Schienennetz im Landkreis Schaumburg 55

Abbildung 22: Busliniennetzplan Landkreis Schaumburg 57

Abbildung 23: P&R-Infrastruktur an den Bahnhöfen im Landkreis Schaumburg 61

Abbildung 24: Pkw-Ladesäulen im Landkreis Schaumburg 62

Abbildung 25: ÖPNV-Konzept 67

Abbildung 26: ÖPNV-Konzept: Schaumburg Sprint und Schaumburg Basis 68

Abbildung 27: ÖPNV-Konzept: Stadtbus Stadthagen 69

Abbildung 28: ÖPNV-Konzept: Schaumburg Freizeit 70

Abbildung 29: ÖPNV-Konzept: Schaumburg Flex 71

Abbildung 30: Konzeption Zielnetz Radverkehr Landkreis Schaumburg 78

Abbildung 31: Radverkehrsnetz mit Radwegeausbau 79

Abbildung 32: Radverkehrsnetz mit Radwegeausbau Stadthagen 80

Abbildung 33: Radverkehrsnetz mit Radwegeausbau Bad Nenndorf und Rodenberg 81

Abbildung 34: Radverkehrsnetz mit Radwegeausbau Bückeburg und Rinteln 82

Abbildung 35: Ladeinfrastruktur in der Region nach Angaben des StandortTOOL 84

EXECUTIVE SUMMARY

Der Landkreis Schaumburg gehört flächenmäßig zu den kleineren Landkreisen in Niedersachsen, ist aber eine wirtschaftsstarke ländliche Region mit vier Mittelzentren und elf Grundzentren, die vergleichsweise dicht besiedelt ist. Zwischen diesen Zentren sind die Distanzen verhältnismäßig kurz. Zudem gibt es im Osten mit der Region Hannover als metropolitaner Stadtregion und im Westen mit der Region Ostwestfalen-Lippe als regiopolitaner Stadtregion zwei nicht weit entfernte Ziele für überregionale Verkehrsströme. Durch die Lage des Landkreises zwischen diesen Ballungsräumen kommt den Ost-West-Achsen BAB A 2, B 65 und B 83 sowie der Bahnstrecke Minden – Hannover eine hohe verkehrliche Bedeutung zu. Hervorzuheben sind zudem die engen Verzahnungen der östlichen Gemeinden (SG Nenndorf, SG Rodenberg, SG Sachsenhagen) mit der Region Hannover, die verkehrlichen Verknüpfungen zwischen der Stadt Bückeburg und der benachbarten Stadt Minden und die Verflechtungen zwischen der Stadt Rinteln und den Nachbarregionen Hameln, Lippe und der Stadt Porta Westfalica.

Neben diesen Hauptbeziehungen begünstigen die polyzentrische Siedlungsstruktur sowie die naturräumlichen Rahmenbedingungen eine eher diffuse Verteilung der Verkehrsströme mit einer ungleichmäßigen Ausprägung der verkehrlichen Verknüpfungen mit den Nachbarräumen.

Die Zahl der Beschäftigten im Landkreis hat in den letzten Jahren um über 20 % zugenommen. Ein großer Teil der Bevölkerung sind Pendler (über 80.000 Personen) – Folge der starken wirtschaftlichen Dynamik der Region in den letzten Jahren.

Der Landkreis verfügt über ein dichtes, gut ausgebautes Straßennetz. Dieses ermöglicht das Erreichen aller wichtigen Mobilitätsziele mit dem Kfz mit kurzen Reisezeiten. Von Bad Nenndorf ist beispielsweise die Innenstadt von Hannover trotz der Entfernung von über 30 km in etwas mehr als einer halben Stunde erreicht, die Fahrzeit von Minden nach Bückeburg beträgt mit dem Auto nur eine Viertelstunde.

Die Verkehre auf der West-Ost-Achse (Minden – Hannover) werden im Schienenverkehr mit einem von den Bedienzeiten her attraktiven Angebot bedient. Die Fahrzeit von Bad Nenndorf nach Hannover mit der Bahn beträgt je nach Verbindung zwischen 41 und 47 Minuten (Haste: 21 bis 30 Minuten). Der straßengebundene ÖPNV dient im Wesentlichen der Schülerbeförderung, die den Linienverkehr bestimmt, in der Regel nicht vertaktet ist und somit für andere Fahrgäste nicht attraktiv ist. Auch Bus-/Bahn-Verknüpfungen werden an den meisten Bahnstationen nur punktuell und damit unzureichend angeboten (Ausnahme: Bahnhof Haste).

Die großen ÖPNV-Bedienungslücken außerhalb des Schülerverkehrs bei den angebotsorientierten Bedienformen (klassischer Linienverkehr mit Fahrplan und festem Fahrweg) haben in einigen Samtgemeinden des Landkreises mit weniger ausgeprägten Versorgungsschwerpunkten bereits vor Jahren dazu geführt, flexible und ehrenamtliche Bedienungsformen mit und ohne Fahrplan ergänzend zum Linienbetrieb zu entwickeln. Dazu zählen die Samtgemeinden Lindhorst, Niedernwöhren, Nienstädt, Nenndorf, Sachsenhagen und Rodenberg. Auch in der Gemeinde Auetal wird ein solches Modell seit ein paar Jahren angeboten. In der Stadt Bückeburg gibt es ebenfalls Überlegungen zur

Einrichtung eines Anrufbusses, um die unterversorgten nördlichen Ortsteile besser an die Kernstadt anzubinden.

Diese Angebote haben einen hohen Stellenwert im Rahmen der Daseinsvorsorge in diesen Gemeinden, ihre verkehrliche Bedeutung mit Blick auf das Ziel einer stärkeren Nutzung des ÖPNV und eine Änderung des Modal Split im Landkreis Schaumburg ist aber gering.

Neben diesen Defiziten im ÖPNV-Angebot gibt es im Landkreis Schaumburg in der Radverkehrsinfrastruktur erhebliche Angebotslücken.

Netzlücken bestehen vor allem auf Streckenabschnitten im Verlauf von Landesstraßen, die zentrale Verbindungen innerhalb des Landkreises bzw. zu den benachbarten Landkreisen darstellen. An Kreisstraßen bestehen ebenfalls zahlreiche Netzlücken, trotz der Projekte zum Ausbau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen auf Außerortsstrecken in den letzten Jahren.

Hinzu kommen die zu geringe Breite vieler Radverkehrsanlagen im Bestand und häufig fehlende querungssichernde Maßnahmen zum Beispiel bei Führungswechseln. Auch diese vermindern die Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Schaumburg deutlich.

Großer Handlungsbedarf hinsichtlich einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung besteht darüber hinaus in den größeren Kommunen mit teilweise nicht regelkonformer Radwegebenutzungspflicht. Dies betrifft neben den kommunalen Straßen insbesondere klassifizierte Straßen, die in der Regel als direkte Verbindungen für den Alltagsverkehr fungieren.

Zudem sind viele Mobilitätsangebote jenseits des Straßenverkehrs nicht aufeinander abgestimmt (z.B. durch sichere und passende Anschlüsse, Abstellmöglichkeiten oder ein gemeinsames Angebot), wenig bekannt und dementsprechend nicht gut ausgelastet.

Ein attraktives Gesamtsystem, welches im Ganzen eine Alternative zum MIV (motorisierten Individualverkehr) sein kann, fehlt damit im Landkreis Schaumburg.

Entsprechend ist heute die Mobilität im Wesentlichen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) bestimmt. Kein anderes Verkehrsmittel hat auch nur annähernd eine gleich große Bedeutung für die Menschen im Landkreis wie der eigene Pkw.

Knapp drei Viertel der Verkehrsleistung, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Landkreises im Personenverkehr in Anspruch genommen wird, wird mit dem PKW zurückgelegt. Der größte Teil dieser Verkehrsleistung wird von einem Pkw erbracht, der nur mit einer Person besetzt ist.

Damit gehen hohe Umweltbelastungen und ein großer Flächenbedarf einher. Besorgniserregend und aus Gründen des Klimaschutzes nicht zu verantworten sind insbesondere die hohen Treibhausgasemissionen des Sektors Verkehr im Landkreis.

Knapp die Hälfte des gesamten Endenergieverbrauchs entfällt aktuell im Landkreis Schaumburg auf die Mobilität. Von den gesamten Treibhausgasemissionen des Landkreises Schaumburg entfallen rd. 43 % auf den Verkehr.

Ziel des Landkreises Schaumburg ist es aber, die Treibhausgasemissionen in den nächsten 30 Jahren auf 0 zu reduzieren.

Entsprechend dem Klimaschutzgesetz der Bundesregierung aus dem Jahr 2021 bedeutet dies die Notwendigkeit einer Reduktion der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 %. Zu diesem Ziel muss der Verkehrssektor im Landkreis Schaumburg in den nächsten Jahren in gleichem Umfang wie die anderen Sektoren beitragen.

Leitlinien hierzu wurden entwickelt und dem Kreistag des Landkreises Schaumburg im Dezember 2022 nach einer Beratung und intensiven Diskussion im Ausschuss für Kreisentwicklung zur Kenntnis gegeben.[1]

Aus diesen Leitlinien wurden in Zusammenarbeit mit dem Landkreis anschließend Maßnahmenbausteine vor allem für die Handlungsfelder ÖPNV, Radverkehr sowie Verknüpfung der Verkehrsmittel und Angebote erarbeitet und zu diesem Integrierten Konzept zusammengefügt.

Wie dringend notwendig Veränderungen in diesem Bereich sind, bestätigen die Ergebnisse von zwei im Rahmen der Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzepts durchgeführten Umfragen. So wurde, um erste Informationen zum Mobilitätsverhalten der Schaumburger Bürgerinnen und Bürger zu erhalten, bei diesen eine Befragung durchgeführt. Im Mittelpunkt standen Fragen, wie und warum Bürgerinnen und Bürger mit welchen Verkehrsmitteln bestimmte Wege erledigen, wie sie die Verkehrsangebote im Landkreis bewerten und was sie sich für die Zukunft wünschen.

Eindeutig belegen die Befragungsergebnisse eine hohe Unzufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Schaumburg mit vielen der heutigen Mobilitätsangebote. Am schlechtesten wurden die Angebote im Busverkehr sowie die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Bahn/Bus, Bahn/Fahrrad bzw. Bus/Fahrrad) bewertet.[2]

Zwei Bürgerworkshops, die im Rahmen dieses Projektes durchgeführt wurden, bestätigten diese Ergebnisse.

Ein ähnliches Bild zeigte eine kleine Befragung unter den Ausstellern der Schaumburger Regionalschau in diesem Jahr. Besonders die Nachteile der heutigen Verkehrsangebote im Hinblick auf die Mitarbeitergewinnung wurden von den Unternehmen beklagt.[3]

Die in diesem Projekt vor diesem Hintergrund entwickelten Maßnahmen werden im Folgenden zusammenfassend beschrieben.

---

1 Vgl. hierzu Landkreis Schaumburg, 2022: Leitlinien für das Integrierte Mobilitätskonzept des Landkreises Schaumburg. Informationsvorlage IV-215/2022 zur 4. Sitzung des Kreistages des Landkreises Schaumburg am 13.12.2022, https://schaumburg.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZU2oU5_U76piyfWdbmyLBFZ-Wc-eg84GN_EtJ5S4-Zdw/Informationsvorlage_IV-215-2022.pdf und https://schaumburg.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZTCj1O_tJcvm-yKDdhET2xDtvf-OTjNsS0Tcqy2boO_f/IMK-Leitlinien_Entwurf.pdf

2 Die Ergebnisse dieser Umfrage werden dargestellt in Landkreis Schaumburg (Hrsg.), 2022: Integriertes Mobilitätskonzept. Auswertung der Befragung des Landkreises zur Mobilität, https://www.schaumburg.de/media/custom/3020_3126_1.PDF?1668693445 und https://www.schaumburg.de/Landkreis/Mobilit%C3%A4t/index.php?object=tx%7c3020.5&ModID=7&FID=3020.31489.1&NavID=3020.159&La=1

3 Vgl. G. Becher/R. Dargel, 2023: Ein integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Schaumburg. Wie der Verkehr und die Mobilität im Landkreis in Zukunft weiterentwickelt werden, in: Landkreis Schaumburg (Hrsg.): Wirtschaft Kompakt. Das Entscheidermagazin für Schaumburg, S. 25 bis 27.- Stadthagen

ÖPNV

Nach den in diesem Vorhaben erarbeiteten Ergebnissen ist es wichtig, dass sich das ÖPNV-Angebot im Landkreis Schaumburg in vielen Punkten entscheidend verändert, wenn es das Ziel ist, die Nutzung dieses Angebotes in den nächsten Jahren spürbar zu erhöhen.

Die Verbesserungen der entsprechenden Angebote müssen sich dabei sowohl auf die Taktung als auch auf die Bedienzeiten, den Preis, die Fahrzeit, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, die Streckenführung, die Qualität und Pünktlichkeit der Fahrzeuge, die Fahrgastinformationen sowie das Vertriebskonzept einschließlich dem Vertrieb der Fahrkarten selbst beziehen.

Punktuelle Verbesserungen in Einzelaspekten sind dagegen nicht ausreichend und ändern die Verkehrsmittelwahl der Menschen nicht oder nur in einem sehr geringen Maße.

Einen besonders großen Stellenwert unter den genannten Maßnahmen haben vor allem getaktete und kürzere Fahrzeiten, die Streckenführung, die Bedienzeiten, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, einheitliche Tickets von Bahn und Bus und weiteren Mobilitätsangeboten sowie der Preis.

Wir empfehlen in diesem Gutachten, mit Blick auf die mit solchen Verbesserungen des verkehrlichen Angebotes verbundenen Kosten die notwendige Angebotsverbesserung im ÖPNV im Hinblick auf die Kriterien Taktung, Fahrzeit und Streckenführung, Bedienzeiten und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zum einen durch die Schaffung ausgewählter Regionalbuslinien auf einzelnen Hauptkorridoren mit Bündelungsfunktion anzustreben.

Wir empfehlen für diese Regionalbuslinien zudem, ein einheitliches Marketing und eine neue Bezeichnung zu wählen.

Wir schlagen hierfür die Bezeichnung „*Schaumburg Sprint*“ vor.

Die Auswahl dieser Linien wurde unter Nutzung einer ausführlichen Analyse der heutigen Verkehre im Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr, durch eine Erfassung von Bewegungen zwischen verschiedenen Verkehrszellen und Hochrechnung mit Hilfe von Mobilfunkdaten vorgenommen.

Folgende fünf schnelle Regionalbuslinien, die werktags zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr im Stundentakt fahren sollen (Mo – Fr) und an den Wochenenden zwischen 8:00 Uhr und 20:00 Uhr im Zweistundentakt angeboten werden sollen, in den Gemeinden aber nur wenige ausgewählte Bushaltestellen anfahren, werden von uns bezüglich der Siedlungsstruktur und der Erschließungswirkung als verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich machbar angesehen:

- Rinteln – Bückeburg
- Rinteln – Klinikum – Stadthagen
- Bückeburg – Klinikum - Obernkirchen
- Stadthagen - Bad Nenndorf
- Haste – Lauenau (ggf. mit einer späteren Weiterführung bis Bad Münder).

Bei diesen Linien sind durch den Streckenverlauf und die Haltestellenabfolge Fahrzeiten zu gewährleisten, die die Fahrzeiten mit dem Pkw möglichst nur wenig (d.h. in der Regel nicht mehr als höchstens um 20 %) übersteigen.

Wir empfehlen, dieses neue Angebot nach der entsprechenden Genehmigung durch die LNVG als Dienstleistungsauftrag auszuschreiben. Unseres Erachtens kann nicht erwartet werden, dass eine Verkehrsbedienung in der beschriebenen Form von Beginn an eigenwirtschaftlich sichergestellt werden kann. Aus unserer Sicht kann daher nicht erwartet werden, dass eigenwirtschaftliche Anträge für dieses Angebot fristgerecht eingereicht werden.

Wir empfehlen weiter, das bisherige ÖPNV-Angebot, soweit dies auf den Schülerverkehr ausgelegt ist, parallel hierzu weiterzuführen. Hierfür schlagen wir die Produktbezeichnung „*Schaumburg Basis*" vor.

Diese Buslinien halten weiterhin an allen bisherigen Haltestellen.

Hierzu ergänzend schlagen wir als neue Linie unter dem Level „*Schaumburg Basis*" die Einführung einer Stadtbuslinie in der Stadt Stadthagen vor, da die flächenhaft verteilten Ziel- und Siedlungsschwerpunkte in der Kernstadt von Stadthagen derzeit nicht zusammenhängend, sondern nur sektoral von den einzelnen Regionalbuslinien erschlossen werden.

Diese neue Linie sollte die wichtigsten Ziele der Stadt untereinander und mit dem Bahnhof im Zweirichtungsverkehr verbinden und in den Fahrzeiten auf die Ankunftszeiten der Züge aus Richtung Hannover ausgerichtet sein.

Empfohlen wird der Einsatz eines Busses, der ab Bahnhof halbstündlich den Erschließungsring jeweils mit wechselnder Fahrtrichtung Montag-Freitag zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr – analog zu den Schaumburg-Sprint-Linien – befährt. Eine optionale Erweiterung des Bedienungszeitraumes auf Samstag zwischen 08:00 Uhr und 15:00 Uhr ist in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung an Werktagen später weiterhin vorstellbar.

Zudem wird die neue Freizeitlinie, die seit 2022 das Schaumburger Land mit Steinhude verbindet, aufgrund der flächenhaften Bedienungsstruktur (Einbindung von neun Kommunen) als eine geeignete Grundlage zur Erschließung von Fahrgastpotenzialen auf dem Freizeitsektor angesehen.

Gemäß dem aktuellen Fahrplan wird Steinhude aus Richtung Stadthagen zweimal am Tag erreicht, und zwar um 11:07 Uhr und um 12:32 Uhr. Die Abfahrten in Richtung Stadthagen liegen um 11:13 Uhr, 13:20 Uhr und um 17:20 Uhr.

Vorgeschlagen wird für diese Linie eine geringfügige Angebotsverdichtung, um den Tagesausflug flexibler gestalten zu können. Eine erste morgendliche Ankunft in Steinhude könnte zwischen 9:00 Uhr und 10:00 Uhr liegen, eine weitere Abfahrt in der Nachmittagszeit zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr.

Weiterhin wird empfohlen, eine Fahrradmitnahmemöglichkeit per Fahrradanhänger an den Bahnhöfen Rinteln, Bückeburg und Stadthagen anzubieten.

Auch bei diesen Angeboten im Bereich „*Schaumburg Basis*" sollte unseres Erachtens geprüft werden, ob nach Auslaufen der entsprechenden Konzessionen dieses Angebot nicht besser als

Dienstleistungsauftrag ausgeschrieben werden sollte. Auf diese Weise könnte vermutlich durch eine Stärkung des Wettbewerbs mittelfristig eine höhere Wirtschaftlichkeit des Angebotes erreicht werden. Zudem könnten so die hohen Synergien, die zwischen den neuen Angeboten der Regionalbuslinien „*Schaumburg Sprint*" und dem Schülerverkehr, der unter dem Namen „*Schaumburg Basis*" angeboten wird, genutzt werden und auch auf diese Weise eine deutlich höhere Wirtschaftlichkeit und damit niedrigere Kosten der neuen Angebote erreicht werden.

Wir empfehlen zum anderen, den flächenhaften Mobilitätsbedarf außerhalb der Hauptlinien „*Schaumburg Sprint*" und „*Schaumburg Basis*" zukünftig ausschließlich im Rahmen von flexiblen On-Demand-Angeboten abzudecken, die mit Kleinbussen fahren.

Empfohlen wird hierfür eine Betriebsform auf Basis eines Linienbedarfsverkehrs (§ 44 PbefG), um die vom Land zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel zur Förderung des ÖPNV weiterhin nutzen zu können.

Die Kleinbusse, mit denen diese Leistung angeboten wird, sollten dabei so schnell wie möglich (zum Beispiel bis spätestens 2025) elektrifiziert werden.

Zudem wird es als zielführend angesehen, die heutigen unterschiedlichen bedarfsgesteuerten Angebote (unter anderem Anrufbus, Anrufauto) unter einem einheitlichen Label und mit einem einheitlichen Leistungsumfang – zum Beispiel unter der Bezeichnung „*Schaumburg Flex*" – zusammenzufassen und zu vermarkten.

Die vorhandenen Organisationsstrukturen (ehrenamtliches Fahrpersonal und Einsatz von barrierefreien Kleinbussen; räumlich festgelegtes Bedienungsgebiet) sollten dabei so weit wie möglich beibehalten werden.

Soweit diese heute vorhandenen Kapazitäten allerdings nicht ausreichen, um das im Folgenden beschriebene Angebot sicher zu gewährleisten, sollten diese Angebote durch entsprechende Angebote gewerblicher Anbieter ergänzt werden.

Auch diese Leistung sollte im Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben werden.

Um die Angebote zusätzlich zur allgemeinen Daseinsvorsorge auch für Arbeitspendelnde und den freizeitbezogenen und übrigen Mobilitätsbedarf nutzbar zu machen, werden als Bedienungszeiträume die Zeiten

- Montag - Freitag, 06:00 - 20:00 Uhr im Stundentakt
- Samstag und Sonntag, 08:00 - 20:00 Uhr im 2-Stundentakt

analog zu den Bedienzeiten des neuen ÖPNV-Angebotes „*Schaumburg-Sprint*" empfohlen.

Aus wirtschaftlichen und umlauftechnischen Gründen ist es zielführend, das Fahrtenangebot auf kleinräumige Gebiete auszulegen. Wir empfehlen, als Ziele der Fahrten die Bahnhöfe, Bushaltestellen, die Versorgungsschwerpunkte der zentralen öffentlichen Einrichtungen und die Arbeitsplatzschwerpunkte zu definieren. Die Durchführung von Fahrten zwischen den kleinräumigen Gebieten sollte dagegen nicht mehr angeboten werden. Konkret wird folgende räumliche Struktur mit den jeweiligen Hauptzielpunkten zur Etablierung eines „*Schaumburg Flex*" Angebotes" vorgeschlagen:

- Städte Bückeburg und Obernkirchen, Samtgemeinden Nienstädt und Eilsen

  Bahnhöfe: Bückeburg und Kirchhorsten

  Bushaltestellen:

  Bückeburg: Stadtkirche und Klinikum Vehlen
  Obernkirchen: Post
  Bad Eilsen: Busbahnhof und Rathaus

- Stadt Rinteln

  Bahnhof: Rinteln

  Bushaltestellen:

  Pferdemarkt, Braasstraße (Industriegebiet Süd)

- Gemeinde Auetal und Samtgemeinde Rodenberg

  Bushaltestellen:

  Rehren: Markt
  Rodenberg: Stockholm
  Lauenau, ZOB und Logistikpark

- Stadt Stadthagen und Samtgemeinde Niedernwöhren

  Bahnhof: Stadthagen

  Bushaltestellen:

  Stadthagen: ZOB und Klosterfeld

- Stadt Bad Nenndorf und Samtgemeinden Lindhorst und Sachsenhagen

  Bahnhöfe: Bad Nenndorf, Haste und Lindhorst

  Bushaltestellen:

  Bad Nenndorf: Thermalbad und Tennisplätze

Die Anmeldung von Fahrtwünschen sollte bei diesen Angeboten bis spätestens 30 Minuten vor Fahrtantritt per App oder telefonisch über die Dispositionszentrale erfolgen können. Letztere gibt anschließend dem Fahrgast die virtuelle Haltestelle und die voraussichtliche Abfahrtszeit auf Basis der möglichen Bündelung von Fahrtwünschen bekannt. Anschließend erfolgt dessen verbindliche Buchung.

Die Umläufe sollten so aufgebaut werden, dass für Rückfahrten von den SPNV-Haltepunkten bzw. den zentralen Bushaltestellen möglichst keine zusätzlichen Fahrten erforderlich werden.

Alle Busse und die Bahnen sollten grundsätzlich mit einem Ticket genutzt werden können. Das Ticketsystem sollte einfach, kundenfreundlich und sowohl für Vielfahrer wie auch für Gelegenheitsnutzer günstig ausgestaltet sein und einen Anreiz zur Nutzung bieten.

Alle Fahrzeuge in dem Produktbereich „*Schaumburg Sprint*" sollten WLAN und Platz zur Mitnahme von Fahrrädern, Rollatoren, Kinderwagen, Fahrradanhängern etc. bieten.

Dafür sollten entsprechende Flächen in den Bussen geschaffen bzw. vorgehalten werden, ebenso Vorkehrungen, um die verschiedenen Fahrzeuge während der Fahrt sicher befestigen zu können.

Die Fahrradmitnahme sollte ebenso wie die Mitnahme von Kinderwagen und Rollatoren grundsätzlich ohne Aufpreis möglich sein.

Die in den Bussen hierfür zu schaffenden Vorkehrungen und Voraussetzungen sollten von der Fläche her so bemessen sein, dass in der Regel die Mitnahme der Fahrräder zu jeder Zeit, also auch in den Stoßzeiten, gewährleistet ist. Allerdings muss das Ein- und Ausladen der Fahrräder bzw. anderen Fahrzeuge von den Fahrgästen grundsätzlich eigenständig vorgenommen werden, da dieser Aufwand vom Fahrpersonal schon allein aus Zeitgründen nicht geleistet werden kann.

Um die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln Rad und ÖPNV zu verbessern, sollten zudem an allen Umsteigepunkten zum ÖPNV ausreichend Fahrradabstellanlagen geschaffen werden, an allen Bahnhöfen und Haltepunkten der Buslinien „*Schaumburg Sprint*" hochwertig und sicher und damit auch abschließbar und per App reservier- und buchbar, um so den Diebstahl zu verhindern.

Das Abstellen in diesen Abstellanlagen sollte bei Besitz eines endsprechend gültigen ÖPNV-Tickets kostenfrei sein, also im Preis für das Ticket enthalten sein.

An allen zentralen Bushaltestellen sollte zudem, aufbauend auf den Erfahrungen, die in entsprechenden Pilotprojekten gewonnen werden, jederzeit das Ausleihen von Rädern und anderen Kleinfahrzeugen für die „letzte Meile" möglich gemacht werden. Für Nutzer des ÖPNV sollte dies ebenfalls kostenlos oder zumindest sehr preisgünstig für eine klar definierte Zeitspanne möglich sein.

Jede zentrale Haltestelle sollte zudem attraktive und im Winter temperierte Aufenthaltsmöglichkeiten für eventuelle Wartezeiten anbieten. Wie in den Bussen sollten diese ein frei zugängliches WLAN und Lademöglichkeiten für elektronische Geräte bieten. Auch hierfür sollten Erfahrungen in einem Pilot-projekt gewonnen werden.

Zu bestimmten Zeiten sollten, wenn ausreichend Nachfrage dafür besteht, zudem Sonderlinien in die Gewerbegebiete angeboten werden. Auch Kommunen sollten die Möglichkeit haben, zusätzliche ÖPNV-Leistungen, die sie für sich ergänzend wünschen, gegen Kostenbeteiligung zu bestellen.

Die Busse sollten neben Sitzreihen mit Sitzgruppen bestuhlt werden. Auch über die Einführung einer 1. Klasse in den Bussen mit mehr Platz und einer höheren Qualität in der Ausstattung sollte nachgedacht werden.

Zudem sollte dem ÖPNV im Landkreis Schaumburg durch ein geeignetes professionelles Marketing ein neues Image gegeben werden: modern, nachhaltig, intelligent, schnell, zuverlässig und attraktiv, die eindeutig bessere, smarte Alternative.

Radverkehr

Um die Erschließung zusätzlicher Radverkehrspotenziale insbesondere im Verlauf siedlungsstrukturell verdichteter und topografisch weitgehend ebener Korridore zu forcieren, wird die Entwicklung von Radvorrangrouten - wie vom Landkreis bereits konzipiert - vorgeschlagen.

Die erste dieser Routen verknüpft die Mittelzentren Bückeburg, Stadthagen und Bad Nenndorf in einem Ost-West-Korridor miteinander und bietet einen Anschluss an die ost-westfälische Kreisstadt Minden.

Auf einer zweiten Route, die in Lauenau beginnt und bis nach Haste führt, sollen in einem Nord-Süd-Korridor die Samtgemeinden Nenndorf und Rodenberg miteinander verknüpft werden.

Als Standard für die Umsetzung dieser Radvorrangrouten wird die Einhaltung der Vorgaben aus dem Handlungsleitfaden für Radschnellverbindungen empfohlen.

Die Radvorrangroute zwischen Haste und Lauenau könnte über längere Streckenabschnitte straßenunabhängig bzw. über kommunale Straßen mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen geführt werden, was die Rahmenbedingungen für eine Umsetzung erleichtert. Empfohlen wird zudem eine unmittelbare Verknüpfung dieser Radvorrangrouten mit fünf der sieben Bahnhaltepunkten im Landkreis Schaumburg.

Die Erschließungswirkung dieser Routen orientiert sich vorrangig am Einzugsbereich der in die Routen eingebundenen Mittelzentren und Versorgungsschwerpunkte und berücksichtigt Entfernungen im Alltagsverkehr von bis zu ca. 15 km, die zumindest mit Pedelecs und E-Bikes problemlos bewältigt werden können.

Wir empfehlen die Herstellung dieser Radvorrangrouten bis zum Jahr 2026.

Zudem sollten die wichtigsten Netzlücken im überregionalen Radverkehrsnetz so schnell wie möglich geschlossen werden. Dies gilt besonders für die Streckenabschnitte im Verlauf der Landesstraßen, die wichtige Verbindungen innerhalb des Landkreises bzw. mit benachbarten Kreisen / Landkreisen darstellen.

Die größte Bedeutung, bei denen in einem ersten Schritt bis spätestens 2027 Abhilfe geschaffen werden sollte, haben hierbei die Korridore

- Rinteln - Bückeburg (L 441/ L 534 (NRW))
- Obernkirchen – Nienstädt (L 442) und
- Engern – Westendorf (L 438).

Wir empfehlen darüber hinaus eine Umsetzung aller Netzlückenschlüsse in den nächsten fünf Jahren. Der Neubau der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen im Zuge der Hauptrouten (Kategorie A) und Nebenrouten (Kategorie B) sollte ERA -konform erfolgen, um Unverträglichkeiten mit dem Fußverkehr zu vermeiden.

Empfohlen wird zudem eine Aufstufung von ausgewählten Nebenrouten zu Hauptrouten auf folgenden, zum Teil gemeindeüberschreitenden Verbindungen:

- Rinteln - Hohenrode - Hameln (L 433)
- Rinteln - Möllenbeck - Kreis Lippe (B 238)
- Rinteln - Exten (Exter Weg)
- Rinteln - Krankenhagen (Am Stumpfen Turm/Röntgenstraße)
- Bückeburg - Röcke - Minden (K 82)
- Pohle - Bad Münder (K 57/K 72).

Großer Handlungsbedarf besteht schließlich, wie oben bereits angesprochen, hinsichtlich einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung vor allem in den größeren Kommunen mit nicht regelkonformer Radwegebenutzungspflicht. Dies betrifft neben den kommunalen Straßen insbesondere auch klassifizierte Straßen, die in der Regel als direkte Verbindungen für den Alltagsverkehr - also auch Radverkehr - fungieren. Dazu gehören zum Beispiel folgende Hauptverkehrsachsen:

- Rinteln, Bahnhofstraße / Weserbrücke (L 435) als einzige, aber zentrale Verbindung zwischen Altstadt und Nordstadt,
- Stadthagen, Enzer Straße (L 446) und Sankt-Annen-/ Oberntorstraße (L 444) als Hauptzufahrten aus Süden und Westen in Richtung Innenstadt,
- Bückeburg, Petzer Straße (K 2) und Mindener Straße (K 82) als Hauptzufahrten aus Westen in Richtung Innenstadt.

Aufgrund der siedlungsstrukturellen Verdichtung bündeln sich auf diesen Routen die Radverkehrsströme auf bis zu 1.000 Radfahrende/Tag (z.B. Weserbrücke), wodurch die Radverkehrsführung im Seitenbereich zu erheblichen Unverträglichkeiten mit dem Fußverkehr führt.

Zielsetzung sollte es daher sein, den Radverkehr in Zukunft an den Stellen, an denen innerorts keine eigenständigen Radverkehrsanlagen möglich sind, StVO-konform im Mischverkehr zu führen und durch flankierende Maßnahmen (Fahrradpiktogramme, Geschwindigkeitsbeschränkung, Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen) zu sichern.

In diesem Zusammenhang wird auch eine Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Stadthagen angeregt, um dem in den letzten 10 Jahren gestiegenen Mobilitätsbedarf hinsichtlich einer Fahrradnutzung im Alltagsverkehr entgegenzukommen.

Darüber hinaus wird empfohlen, den Einsatz radverkehrsfördernder Führungselemente wie Fahrradstraßen und Fahrradzonen (StVO-Novelle 2020) auf kommunalen Verbindungen, insbesondere im Einzugsbereich von Schulen und Arbeitsschwerpunkten, zu forcieren.

Weiterhin könnten aus unserer Sicht durch die vom Landkreis Schaumburg geplante Entwicklung eines Knotenpunktsystems Alltagsradverkehre und touristische Radverkehre besser miteinander vernetzt werden. So wie bereits heute auf Teilabschnitten des Weserradweges Überlagerungen zwischen touristischem Radverkehr und Alltagsradverkehr bestehen (zum Beispiel Rinteln / Ortsdurchfahrt Engern (L 438)), sollten zukünftig die geplanten Radvorrangrouten Minden - Bad Nenndorf und Haste - Lauenau sowie Teile des Haupt- und Nebenroutennetzes in die flächenhafte

Wegweisung eingebunden werden und somit die Präsenz von Radfahrenden im Straßenraum sichtbarer machen.

Eine Besonderheit für den Radverkehr im Landkreis Schaumburg stellen zudem die Betriebswege auf beiden Seiten des Mittellandkanals dar. Diese sind auf eigene Gefahr nutzbar. Die teilweise geringe Breite und die schlechte Oberflächenbeschaffenheit dieser beidseitigen Pfade schränken allerdings heute den Fahrkomfort - vor allem auf längeren Strecken - stark ein. Mit dem einseitigen Ausbau eines 3,00 m breiten Radweges könnte hier unseres Erachtens eine wichtige neue landkreisdurchquerende Verbindung geschaffen werden, die auch mit dem Nachbarkreis Minden-Lübbecke (Anschluss Weserradweg) sowie der Region Hannover verknüpft werden kann.

Eine solche Verbindung hätte vor allem für den freizeitbezogenen Radverkehr in den nördlich gelegenen Kommunen des Landkreises einschließlich der drei Mittelzentren Bad Nenndorf, Bückeburg und Stadthagen eine hohe Bedeutung. Ihre Umsetzung wird daher empfohlen.

In den Gemeinden sollten schließlich ausreichend hochwertige und attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Der Landkreis sollte hierbei die Städte und Gemeinden im Landkreis durch geeignete Maßnahmen (z.B. planerisch und bei der Einwerbung von Fördermitteln, Organisation eines kontinuierlichen Erfahrungsaustausches) unterstützen, wenn diese an einer solchen Unterstützung interessiert sind.

Soweit möglich, sollten im gesamten Landkreis hierfür gleiche Lösungen und Systeme angeschafft werden. Dies fördert den Wiedererkennungswert, steigert die Akzeptanz und Attraktivität der Angebote und ermöglich einen günstigeren Einkauf der erforderlichen Systeme durch eine entsprechende Bündelung.

Durch Digitalisierung sollte es möglich sein, diese Abstellmöglichkeiten von überall her leicht zu finden und über ein im Landkreis möglichst einheitliches System bei Bedarf frühzeitig zu reservieren.

In den zentralen Orten sollte zudem, wie bereits oben dargestellt, an der jeweils zentralen Bushaltestelle die Möglichkeit zum Ausleihen von Rädern und anderen Kleinfahrzeugen wie Tretrollern, E-Scootern oder Elektrorollern geschaffen werden. Dieses Angebot an geeigneten ausleihbaren Kleinfahrzeugen sollte tariflich in den ÖPNV eingebunden sein. Hier sehen wir daher den Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV in der Pflicht. Allerdings ist auch hier ein mit den Kommunen abgestimmtes Vorgehen erforderlich. Wir empfehlen, zur weiteren Ausgestaltung und Planung dieser Maßnahme ein Pilotprojekt durchzuführen.

Weiterhin sollten, wie ebenfalls bereits dargestellt, an diesen Stationen ausreichend sichere Abstellanlagen zum Einschließen von Fahrrädern geschaffen werden. Deren Nutzung sollte möglichst über den Fahrpreis im ÖPNV bereits abgegolten sein oder es sollte zumindest ein preiswertes Abo buchbar sein, das in der gesamten Region Gültigkeit hat.

E-Mobilität

Um die gewünschte Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in den nächsten Jahren zu erreichen, ist neben den bisher beschriebenen Maßnahmen eine schnellere Elektrifizie-

rung des Straßenverkehrs und die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehrsbereich aus unserer Sicht zwingend. Hierfür ist der weitere Ausbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur eine Voraussetzung.

Für einen zügigen und koordinierten Ladeinfrastrukturaufbau ist es aus unserer Sicht wesentlich, im Landkreis Schaumburg die lokalen Aktivitäten zum Ausbau einer solchen Ladeinfrastruktur zu stärken und weiter zu bündeln. Hierfür ist ein koordiniertes gemeinsames Handeln des Landkreises und der Städte und Gemeinden im Landkreis erforderlich. Daher empfehlen wir, kurzfristig (möglichst bis spätestens im Frühjahr 2024) einen lokalen Masterplan zum Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für den Landkreis und seine Städte und Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten privaten Akteure zu erarbeiten.

Neben dem Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte auch die Umstellung der Busse auf einen elektrischen Antrieb in Angriff genommen werden. Hierfür empfehlen wir, dass neben der vollständigen und möglichst schnellen Umstellung auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge bei allen Angeboten im Produktsegment „*Schaumburg Flex*“ ab 2024 auch bei allen Neuanschaffungen von Bussen im Linienverkehr E-Busse gekauft werden.

So kann die Umstellung schrittweise im Zuge der Ausmusterung der älteren Fahrzeuge erfolgen.

Bei der Vergabe von Konzessionen, die eigenwirtschaftlich betrieben werden, bzw. bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen sollten entsprechende Auflagen gemacht werden.

Marketing

Die neuen Angebote des Mobilitätskonzeptes müssen darüber hinaus aktiv und professionell regional und überregional bekannt gemacht und beworben werden.

Denn wir wissen: Die neue Mobilität beginnt im Kopf.

Durch vielfältige lebendige Aktionen, die die verschiedenen Zielgruppen mal gemeinsam und mal getrennt ansprechen, sollten daher die neuen Pläne zunächst bekannt gemacht werden, und nach ihrer Umsetzung sollte über die neuen Angebote fortlaufend informiert und es sollten Anstöße für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens gegeben werden (Nudging).

Aus dem Mobilitätskonzept im Schauburger Land sollte darüber hinaus im Anschluss an dessen Beschlussfassung ein passendes Narrativ entwickelt und für die Öffentlichkeit in der gesamten Region gemeinsam genutzt werden.

Das neue Mobilitätskonzept kann so zu einem Markenzeichen und einem wichtigen Standortvorteil des Landkreises und der ganzen Region werden.

1 Ausgangslage, Aufgabenstellung, Ziele des Vorhabens und Projektdurchführung

Mobilität findet im Landkreis Schaumburg wie in vielen Regionen in Deutschland heute vor allem im Auto statt: der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert die Verkehrsmittelwahl der meisten Menschen und in der Folge die gesamte Verkehrsleistung im Landkreis. Dieser Trend ist bis zuletzt ungebrochen: auch in den letzten Jahren blieb der private Pkw das mit großem Abstand beliebteste und wichtigste Verkehrsmittel – im Jahr 2022 machte zum Beispiel der motorisierte Individualverkehr in Deutschland einen Anteil von rund 81 % am Modal Split im Personenverkehr aus. Der zweitgrößte Anteil entfiel mit etwa 9 % auf den Schienenpersonenverkehr. Darauf folgten der öffentliche Straßenverkehr (Busverkehr) und der Luftverkehr. Eine geringe Bedeutung haben dagegen der Fuß- und der Radverkehr.

Im Zuge der Corona-Pandemie wuchs in den Jahren 2020 und 2021 der Anteil des Individualverkehrs an der Verkehrsleistung sogar noch weiter, und auch heute leidet der ÖPNV in Folge der Angst vor Ansteckung noch immer unter einem verschlechterten Image und einer in Teilen noch immer deutlich geringeren Nachfrage als vor der Corona-Pandemie. Das gilt vor allem für den Personennahverkehr.[4] Die genannten Werte gelten im Landkreis Schaumburg in ähnlicher Weise.

Gleichzeitig ist das derzeitige Verkehrssystem durch starke Umweltbelastungen gekennzeichnet. Die Gefährdung von Leben und Gesundheit durch häufige Unfälle stellt hierbei nur eine der augenfälligsten Folgen des Verkehrs für den Menschen dar. Seine Folgen auf die menschliche Umwelt sind viel umfassender. Neben dem hohen Flächen- und Ressourcenverbrauch, dem Lärm und den massiven Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt ist hierbei besonders der hohe Ausstoß von Treibhausgasen und luftverunreinigenden Stoffen in die Atmosphäre zu nennen: Aufgrund der hohen Luftschadstoffemissionen stellt der Kfz-Verkehr neben Kraftwerken, Industrie und Hausbrand einen der bedeutendsten Verursacher der anthropogenen Umweltbelastungen dar. Mit der Zunahme der Verkehrsleistung hat sich zum Beispiel der Energieverbrauch des Verkehrs seit 1960 mehr als verdreifacht. Aktuell verursacht der Verkehr rund ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Deutschland. Es besteht ein übergreifender Konsens, dass diese hohen Umweltbelastungen des Verkehrs in den nächsten Jahren spürbar verringert werden müssen.[5]

---

4 Vgl. C. Nobis, 2023: Pandemie und neue Preisangebote im ÖV: Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, Vortrag auf der Tagung der DVWG Niedersachsen-Bremen e.V. Spurwechsel – „Die Verkehrswende beginnt im eigenen Kopf" am 06.11.2023, https://niedersachsen-bremen.dvwg.de/fileadmin/user_upload/BV_Niedersachsen-Bremen_II/Vortrag_2023-10-06__DVWG_Vortrag_Nobis_20231006.pdf.

Entsprechend lagen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in Deutschland auch im Jahr 2022 trotz der Effekte des 9-Euro-Tickets die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr um 14 % unter dem Jahr 2019, also dem Zeitpunkt vor Beginn der Corona-Pandemie. Vgl. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/04/PD23_140_461.html

5 Die Bundesregierung hat daher mit ihrem Klimaschutzgesetz (KSG) zum Beispiel beschlossen, die jährlichen Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich von aktuell rund 150 Millionen Tonnen CO2-Äquivalente auf 95 Tonnen im

Im Jahr 2021 hat vor diesem Hintergrund der Landkreis Schaumburg beschlossen, ein Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis zu entwickeln, nachdem am 03. Dezember 2019 der Nahverkehrsplan für den Landkreis Schaumburg vom Kreistag beschlossen wurde.[6] Ein entsprechender Antrag wurde von der Fraktion Bündnis90/Die Grünen/FDP mit Schreiben vom 24.11.2018 gestellt. Zur weiteren Vorbereitung einer Umsetzung dieses Beschlusses fand am 20. Februar 2020 eine Informationsveranstaltung für alle Kreistagsabgeordneten statt, auf der Vertreter der Landkreise Lüneburg und Wesermarsch ihre jeweiligen Integrierten Mobilitätskonzepte vorstellten. Auf dieser Grundlage erarbeitete anschließend die Verwaltung einen Vorschlag für das Vorgehen zur Erarbeitung eines Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Schaumburg. Dieser Vorschlag skizzierte die wesentlichen Ziele, Rahmenbedingungen sowie die notwendigen Arbeitsschritte als eine Grundlage für die Vergabe eines entsprechenden Auftrages. Mit der Beschlussvorlage BV-104/2020 wurde der Kreisausschuss über dieses Ergebnis informiert.[7] Mit der weiteren Beschlussvorlage BV-163/2020 wurde die Verwaltung beauftragt, die Stelle eines/einer Radverkehrsbeauftragten zu schaffen, und es wurden für diese Stelle ein Aufgabenkatalog und Handlungsfelder definiert.[8]

Das Vorhaben „Integriertes Mobilitätskonzept" wurde anschließend auf dieser Basis im Mai 2021 öffentlich ausgeschrieben. Nach Durchführung eines entsprechenden Vergabeverfahrens wurde der Auftrag zur Erstellung dieses Konzepts im Juli 2021 an die Bietergemeinschaft der beiden Planungsbüros *CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH* und *Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR* erteilt.

Entsprechend der Leistungsbeschreibung bestand die Aufgabe des Vorhabens darin, aufbauend auf einer fundierten Analyse der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsangebotes ein zukunftsorientiertes attraktives Mobilitätskonzept als ein Gesamtsystem zu schaffen, das eine „*Alternative zum MIV (motorisierten Individualverkehr) sein kann*", d.h. zukünftig allen Bürgerinnen und Bürgern des Landkreises die Möglichkeit gibt, sich auch ohne (eigenen) PKW sicher, schnell und komfortabel fortbewegen und am gesellschaftlichen Lebens teilhaben zu können. Ziel war es, so „*zukunftssichere Mobilitätsstrukturen für den ländlichen Raum zu schaffen, die ein effizientes und ressourcenschonendes Ineinandergreifen der zur Verfügung stehenden Mobilitätsformen beinhalten*."[9]

Jahr 2030 abzusenken und langfristig bis zum Jahr 2045 das Ziel der Treibhausgasneutralität zu verfolgen. Vgl. z.B. https://www.bmuv.de/gesetz/bundes-klimaschutzgesetz/ und https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/BJNR251310019.html. Auch die Europäische Kommission hat sich mit ihrer „Strategie für ein klimaneutrales Europa" das Ziel gesetzt, das europäische Mobilitätssystem bis zum Jahr 2050 zu dekarbonisieren, also treibhausgasneutral zu gestalten. Vgl. hierzu https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2050-long-term-strategy_de

6 Vgl. Landkreis Schaumburg, 2019: Fortschreibung des Nahverkehrsplans zum 01.01.2020, https://www.schaumburg.de/media/custom/3020_1411_1.PDF?1586846309 und ders., 2019: Drucksache-Nr. BV-194/2019 https://schaumburg.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZfdrQN-j_HKld-HFBq1FFi7gHrN5Wgb2Gua4lBQ91gBVI/Beschlussvorlage_BV-194-2019.pdf

7 Vgl. Landkreis Schaumburg, 2020: https://schaumburg.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZUem2cfjm83Kzq1usWgviogXAObM-pEAOKjCmVzgPvQp/BV-104-2020_Integriertes_Mobilitaetskonzept-_Inhaltliche_Ausrichtung_und_weiteres_Verfahren.pdf

8 Vgl. Landkreis Schaumburg, 2020: https://schaumburg.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZXJfkdfPFkRZGx-OD3BvdEY5i5cFLHQ97YTGKQkXX7sX/Beschlussvorlage_BV-163-2020.pdf

9 Vgl. die Aufgabenbeschreibung zu diesem Vorhaben, S. 1

Hierfür sollten in dem Projekt unter Beachtung der relevanten Einflussgrößen und der entsprechenden rechtlichen Rahmenbedingungen folgende Punkte bearbeitet werden:

*„I. **Herausforderung definieren**: Datenanalyse und Beteiligung von Bürgern und der Fachöffentlichkeit zur Definition von Problem-/ Handlungsfeldern.*

*II. **Ideen finden**: Erarbeitung eines räumlichen Mobilitätsleitbilds als angestrebtes Gesamtsystem der Mobilität im Landkreis. Dieses Leitbild basiert auf einer Erhebung der aktuellen Verkehrsströme und orientiert sich im Angebot an diesen.*

*III. **Lösungen finden**: Ausarbeitung von Maßnahmen in den definierten Handlungsfeldern, die das Mobilitätsangebot dem definierten Mobilitätsleitbild näher bringen und es damit für die Nutzer attraktiver machen. Diese Maßnahmen sollen gemeinsam mit BürgerInnen sowie der Fachöffentlichkeit entwickelt werden. Festlegung von Priorisierung, Finanzierung und Verantwortlichkeit für die Maßnahmen.*

*IV. **Politische Beschlüsse über die Umsetzung** ausgewählter Maßnahmen mindestens für einen Erprobungszeitraum. Nach und nach können mit Blick auf das Gesamtsystem weitere Maßnahmen beschrieben und umgesetzt werden."*[10]

Hierbei sollte die Integration von Angeboten nicht nur *„zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, sondern auch auf verschiedenen Ebenen … erfolgen, um eine kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu ermöglichen."* Hierfür sollte ein Konzept entwickelt werden, *„das bedarfsorientiert Achsen, Knoten und Zwischenräume unterschiedlicher Bedienintensität im Landkreis definiert."*[11]

Zudem wurde es als wichtig angesehen, an den Knoten nicht nur auf *„die zeitliche Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln (z.B. Anschlüsse)"* zu achten, sondern *„gleichzeitig … die physischen Voraussetzungen für den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln zu schaffen (z.B. Abstellmöglichkeiten)."* Darüber hinaus sollte die *„Information über verschiedene Verkehrsmittel … über ein gemeinsames Angebot erfolgen (z.B. Homepage, Fahrplanauskunft)"* und die *„verschiedenen Angebote später mit einer einheitlichen Karte bezahlt werden"* können.[12]

Im Vordergrund des Vorhabens sollten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (SNPV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) stehen, zudem

- die Verknüpfung von Angeboten, um einen Wechsel der Verkehrsmittel zu erleichtern (inter- und multimodaler Verkehr; dies in zeitlicher, örtlicher und tariflicher Hinsicht sowie im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Informationen über diese Angebote),
- die Organisationsstrukturen der Anbieter des Umweltverbundes und deren Angebote, die sich durch den sich derzeit vollziehenden grundlegenden Wandel des Mobilitätssektors ebenfalls sehr stark verändern.

---

[10] Ebd., S. 2

[11] Ebd., S. 1

[12] Ebd., S. 2

Stichworte in diesem Zusammenhang sind: neue Arten von Fahrzeugen, Sharing-Angebote, bedarfsorientierte Angebote, die Entwicklung, dass der Individualverkehr (z.B. durch Echtzeitmitfahrangebote) öffentlicher und der öffentliche Verkehr (z.B. durch neue flexible Angebote) individueller wird.

Das Mobilitätskonzept sollte zudem gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, relevanten Akteuren und der Fachöffentlichkeit in der Region entwickelt werden. Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Vorhabens sollte es daher sein, in einen intensiven Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen, Kommunen, Verbänden und weiteren wichtigen Akteuren sowie der Politik einzutreten, um auf dieser Basis gemeinsam mit ihnen Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

Das Projekt sollte im Wesentlichen zwei Phasen umfassen:

- Zielfindungsphase: Handlungsfelder und Mobilitätsleitbild

  In dieser Phase sollten eine datenbasierte Analyse der aktuellen Verkehrsströme, des heutigen Angebots an öffentlichen Verkehrsleistungen und der Verkehrsinfrastruktur sowie Beteiligungsveranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Fachvertretern durchgeführt werden. Hierauf aufbauend sollten die zentralen Herausforderungen benannt, hierfür vorhandene Handlungsfelder definiert und das räumliche Mobilitätsleitbild erarbeitet werden, welches das angestrebte Gesamtsystem im Landkreis darstellt.

- Konkretisierungsphase: Maßnahmenentwicklung

  Anschließend sollten konkrete Maßnahmen in diesen Handlungsfeldern entwickelt werden. Beides zusammen (Mobilitätsleitbild und Maßnahmenliste) bildet das Integrierte Mobilitätskonzept.

Für die Erarbeitung dieses Intergierten Mobilitätskonzepts wurde von einer Laufzeit von ca. 2 Jahren ausgegangen.

In Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer wurde das ursprünglich angedachte Vorgehen für die Durchführung des Vorhabens dabei im Laufe der Zeit noch weiter ausgearbeitet und weiterentwickelt. Hierüber wurde der Kreisausschuss im September 2021 durch die Informationsvorlage IV-199/2021 ausführlich informiert.[13]

Das Vorhaben wurde anschließend auf dieser Grundlage durchgeführt.

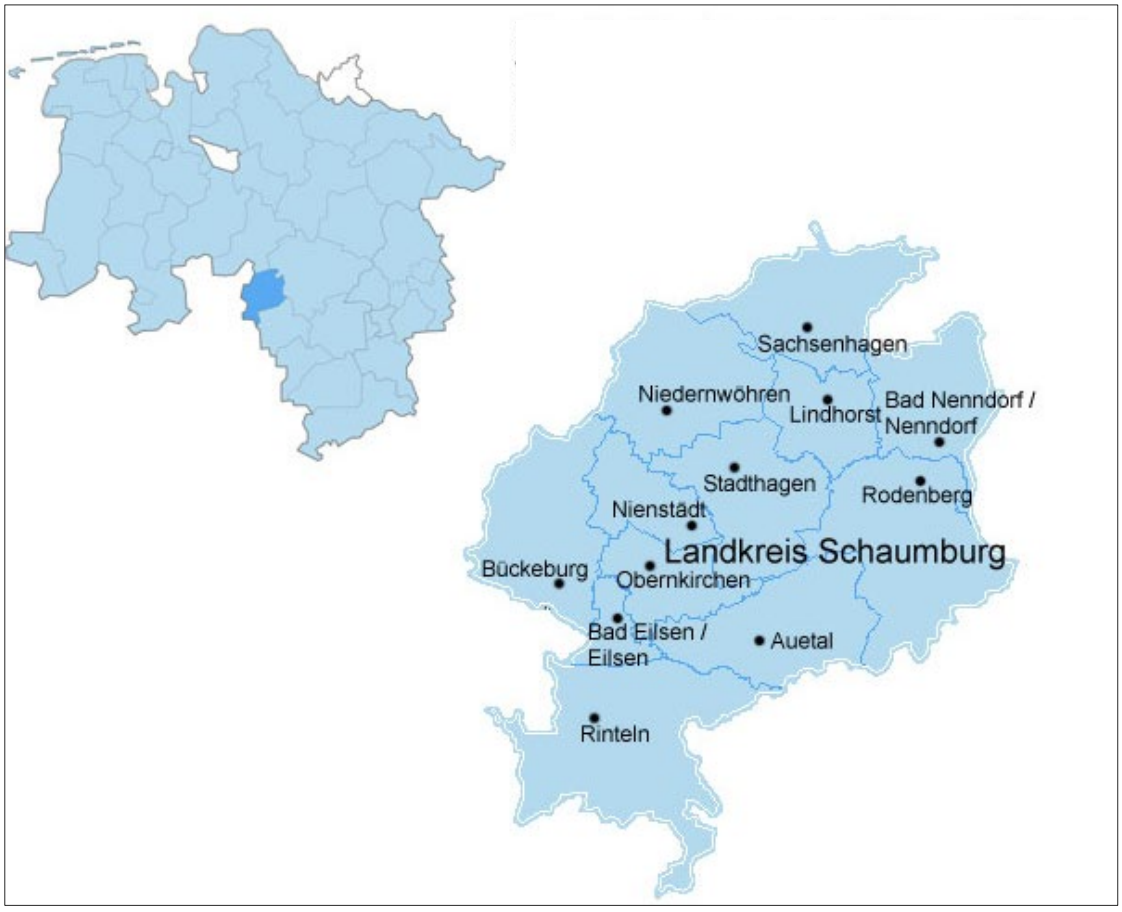
[13] Vgl. https://schaumburg.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZeDVUMRTU-xiC8nqcCCxN5hlIQJ64064hk8DKdQdVdHZH/Informationsvorlage_IV-199-2021.pdf

2 Technische Analyse

2.1 Kennziffern zur Raum- und Siedlungsstruktur sowie zur Wirtschaftskraft in der Region

Der Landkreis Schaumburg gehört flächenmäßig zu den kleineren Landkreisen und liegt westlich von Hannover im mittleren Niedersachsen. Er gliedert sich in sieben Samtgemeinden (Sachsenhagen, Niedernwöhren, Lindhorst, Nenndorf, Rodenberg, Nienstädt und Eilsen) und fünf Einheitsgemeinden (die Städte Bückeburg, Stadthagen, Obernkirchen und Rinteln sowie die Gemeinde Auetal; vgl. *Abbildung 1*). Die Samtgemeinden umfassen insgesamt 33 Mitgliedsgemeinden. Der Landkreis wurde 1977 im Zuge der Gebietsreform in Niedersachsen aus den ehemaligen Landkreisen Schaumburg-Lippe und Grafschaft Schaumburg sowie einigen Gemeinden des ehemaligen Landkreises Springe gebildet. Er ist Mitglied der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg.

Abbildung 1: Die Lage des Landkreises und seine Gemeinden

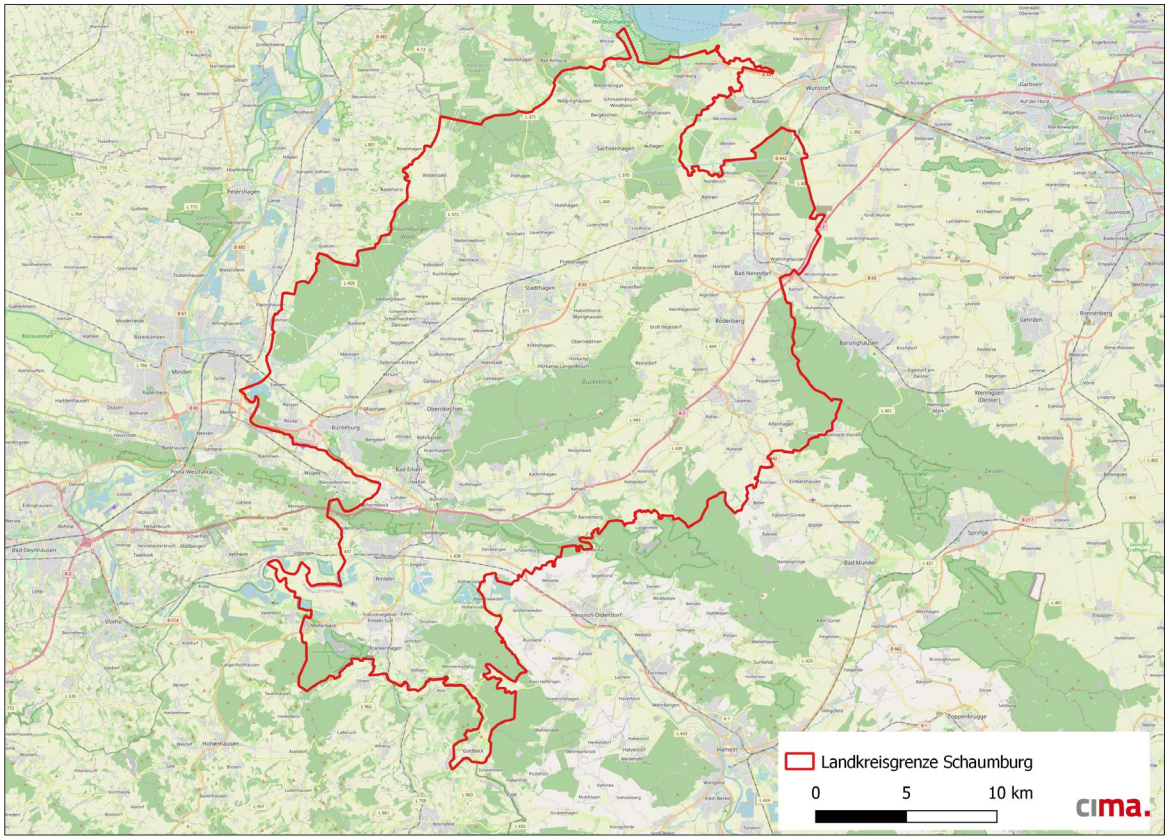


Quelle: Niedersächsische Staatskanzlei, Niedersachsen-Portal. https://www.niedersachsen.de/startseite/land_leute/das_land/kreise_und_gemeinden/-19724.html

Der Landkreis grenzt im Uhrzeigersinn im Norden beginnend an den Landkreis Nienburg/Weser, östlich an die Region Hannover, südlich an den Landkreis Hameln-Pyrmont (alle in Niedersachsen) und südwestlich und westlich an die Kreise Lippe und Minden-Lübbecke (beide in Nordrhein-Westfalen).

Der Nordteil befindet sich im Norddeutschen Tiefland und ist bis auf die Rehburger Berge und Ausläufer des Deisters eher flach, der Mittel- und Südteil ist zumindest in Teilen recht hügelig. Hier befinden sich Mittelgebirge mit bis zu etwa 400 m Höhe (Deister, Bückeberg, Süntel). Von Bedeutung ist zudem die Wesergebirgskette von der Porta Westfalica nach Osten. Im Süden ragt das Lipper Bergland in das Kreisgebiet hinein. Die Kreisstadt Stadthagen liegt in einer eher flachen Region (Schaumburger Börde). Die tiefste Stelle des Landkreises (Hagenburg) liegt 38 m über dem Meeresspiegel (vgl. *Abbildung 2*).

Abbildung 2: Der Landkreis Schaumburg: Topographie und Infrastruktur im Überblick



Quelle: OpenStreetMap. Graphik: CIMA

Der Landkreis hat rd. 160.000 Einwohner und ist damit relativ dicht besiedelt, diese Zahl ist in den letzten zehn Jahren zudem spürbar gewachsen. Die Bevölkerungsdichte liegt aktuell bei ca. 237 Personen pro qkm und damit weit über dem Durchschnitt von Niedersachsen (171 Personen) und erst recht über dem Durchschnitt vieler anderer ländlicher Regionen in Niedersachsen (die Bevölkerungsdichte im Landkreis Lüchow-Dannenberg, dem Landkreis mit der geringsten Bevölkerungsdichte in Niedersachsen, beträgt beispielsweise nur 40,3 Einwohner je qkm). Die Bevölkerungsdichte des Landkreises liegt auch über dem Bundesdurchschnitt von 236 Personen.

In der längerfristigen Betrachtung lassen sich folgende Phasen in der Entwicklung der Bevölkerung im Landkreis unterscheiden:[14]

- In den Jahren seit 1970 stieg die Zahl der Einwohner im Landkreis Schaumburg zunächst bis 1974 an (von 150.805 Personen auf 154.184 Personen), danach ging die Zahl der Einwohner über einen längeren Zeitraum wieder zurück und erreichte ihren Tiefstand im Jahr 1988 mit 150.393 Personen.
- Es folgte erneut eine Phase der Bevölkerungszunahme, die diesmal bis in das Jahr 2002 andauerte. Die Zahl der Einwohner stieg in diesem Zeitraum auf 166.751 Personen.
- Im Anschluss ging bis zum Jahr 2013 die Zahl der Einwohner wieder zurück (155.599 Personen), war damit aber auch zu diesem Zeitpunkt höher als 1988, dem Jahr vor der Wiedervereinigung Deutschlands.
- Seit dem Jahr 2013 nahm die Bevölkerung im Landkreis erneut zu und stieg im Jahr 2022 wieder auf 159.960 Personen. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,8 % gegenüber zum Beispiel 4,5 % in Niedersachsen im gleichen Zeitraum.

Von einem langfristigen Rückgang der Bevölkerung im Landkreis Schaumburg, obwohl dieser oft prognostiziert wurde, ist somit wenig zu erkennen. Getragen wird dieser Zuwachs in der Bevölkerung vor allem von einer zunehmenden Zahl von Ausländern, die im Landkreis Schaumburg leben. Der Anteil der Ausländer an der Gesamtbevölkerung beläuft sich heute auf 10,5 % (Niedersachsen 11,8 %), noch im Jahr 2020 hatte er nur 6,9 % betragen.

Für die nächsten Jahre (bis 2030) rechnet das Landesamt für Statistik für den Landkreis Schaumburg mit einer leicht zurückgehenden Einwohnerzahl (- 1,9 %). Da aber gerade die Wanderungsbewegungen aus dem Ausland derzeit wieder zunehmen, halten wir diese Erwartung für unrealistisch und gehen von einer eher gleichbleibenden Einwohnerzahl für den Landkreis Schaumburg für die nächsten Jahre aus.

Vier der Gemeinden des Landkreises sind Mittelzentren (Bad Nenndorf, Bückeburg, Rinteln und Stadthagen), elf sind Grundzentren (Obernkirchen, Rehren, Bad Eilsen, Lindhorst, Meerbeck, Nienstädt, Bergkrug, Rodenberg, Lauenau, Sachsenhagen und Hagenburg). Knapp die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner lebt in den Städten Bückeburg, Obernkirchen, Rinteln und Stadthagen. Die anderen Einwohner verteilen sich auf die eher ländlich strukturierten Gebiete der Gemeinde Auetal und der Samtgemeinden Eilsen, Lindhorst, Nenndorf, Niedernwöhren, Nienstädt, Rodenberg und Sachsenhagen.[15]

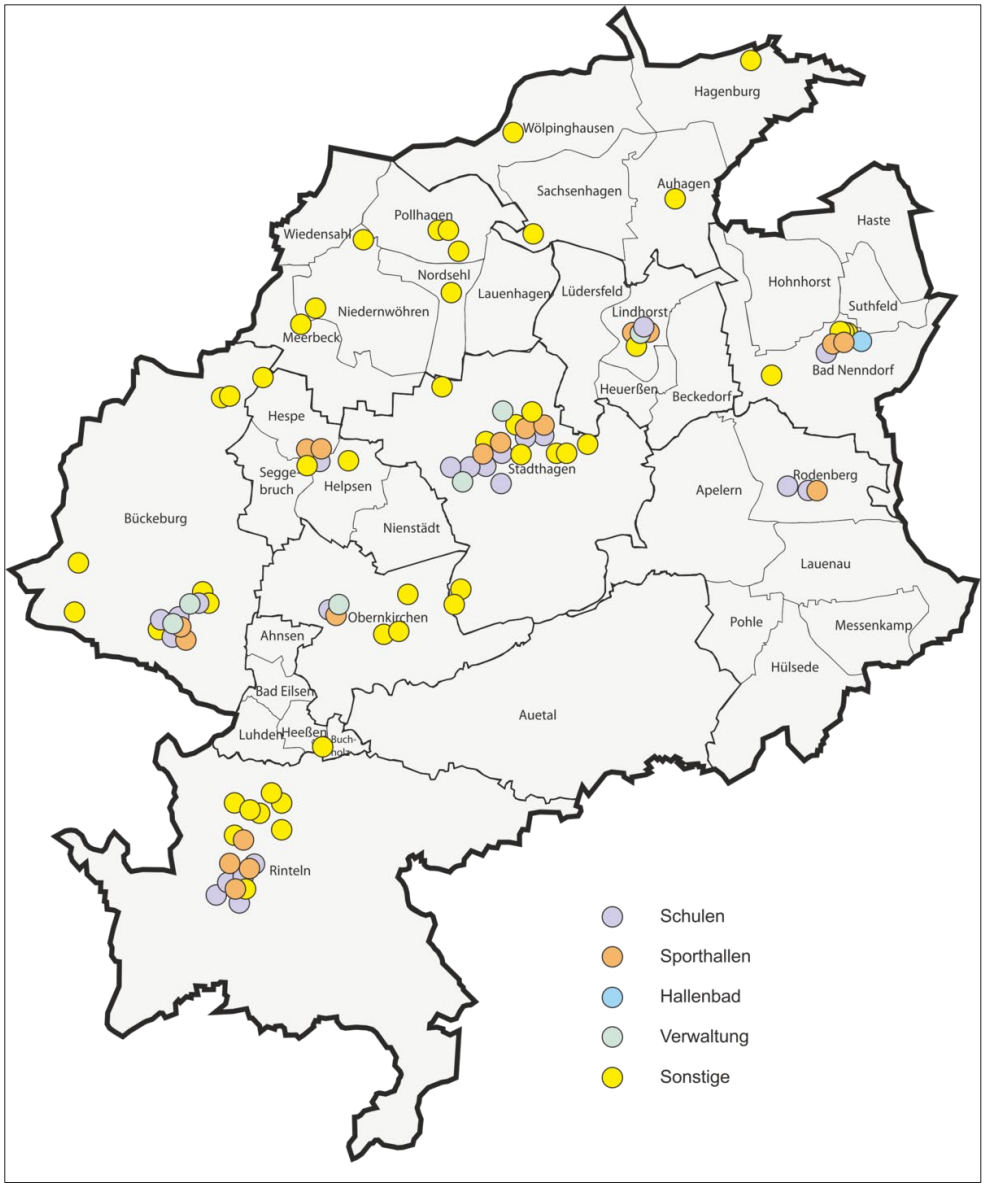
Die Verteilung wichtiger Einrichtungen der Infrastruktur und Daseinsvorsorge kann *Abbildung 3* entnommen werden.

---

[14] Alle Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung sind den Daten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen entnommen, vgl. https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/default.asp

[15] Eine aktuelle Übersicht über die Einwohnerzahlen in den Gemeinden des Landkreises zum 30.06.2023 findet sich hier: https://www.schaumburg.de/media/custom/3020_3182_1.PDF?1696926587

Abbildung 3: Die Lage wichtiger Einrichtungen der sozialen Infrastruktur im Landkreis



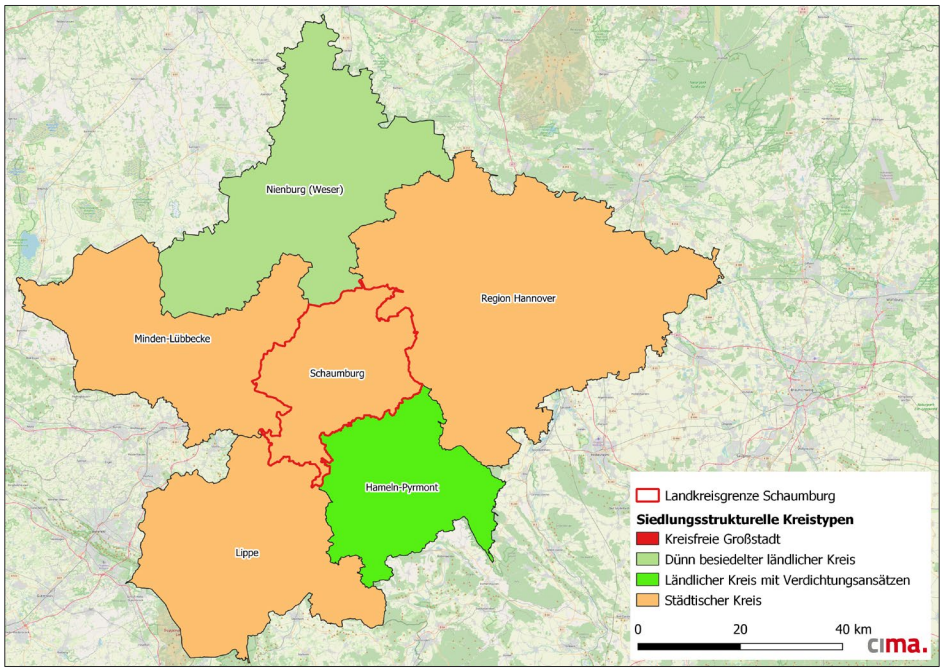
Quelle: Landkreis Schaumburg

Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte ist der Landkreis Schaumburg gemäß der Raumtypen der Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) ein städtischer Kreis (vgl. *Abbildung 4*).

Gemessen am differenzierten Regionalstatistischen Raumtyp (RegioStaR), der auf Gemeindeebene ansetzt und mehrere Gruppen von Städten und Gemeinden, die ähnliche Raum- und Siedlungsstrukturen aufweisen, unterscheidet, handelt es sich bei den im Westen des Landkreises gelegenen Gemeinden um Gemeinden in einer ländlichen Region und bei den im Osten gelegenen Gemeinden um einen Teil einer Stadtregion. Die große Nähe dieser Gemeinden zu Hannover ist hierfür ausschlaggebend (vgl. *Abbildung 5*). Auch bei den Gemeinden, die als Teil einer ländlichen Region anzusehen sind, handelt es sich jedoch überwiegend um einen städtischen Raum in einer ländlichen

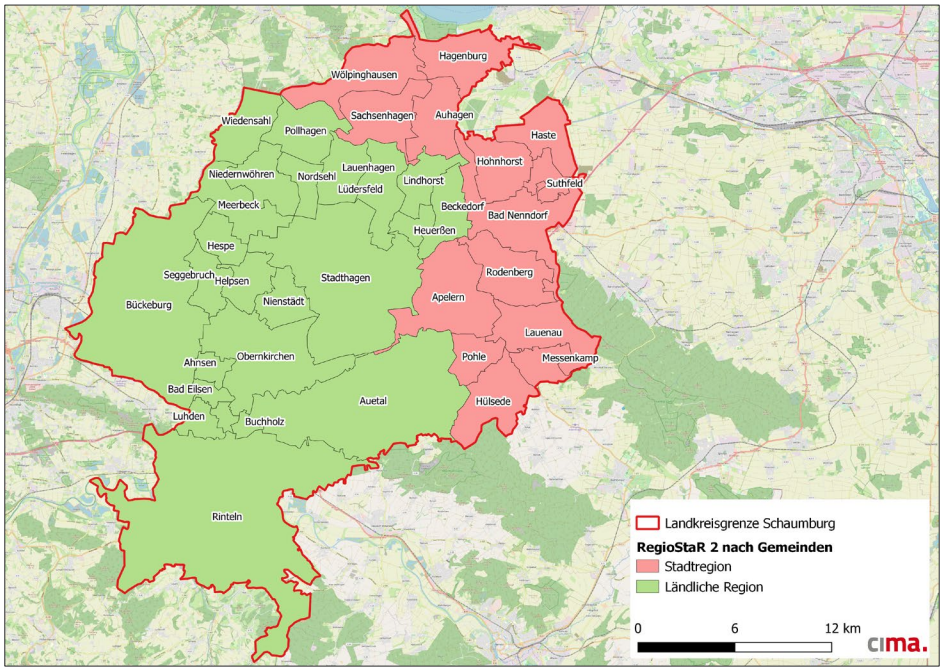
Region; um ländliche Regionen mit einer kleinstädtischen und dörflichen Struktur handelt es sich nur bei der Gemeinde Auetal und den Samtgemeinden Niederwöhren und Lindhorst (vgl. *Abbildung 6*).

Abbildung 4: Siedlungsstrukturelle Einordnung des Landkreises Schaumburg



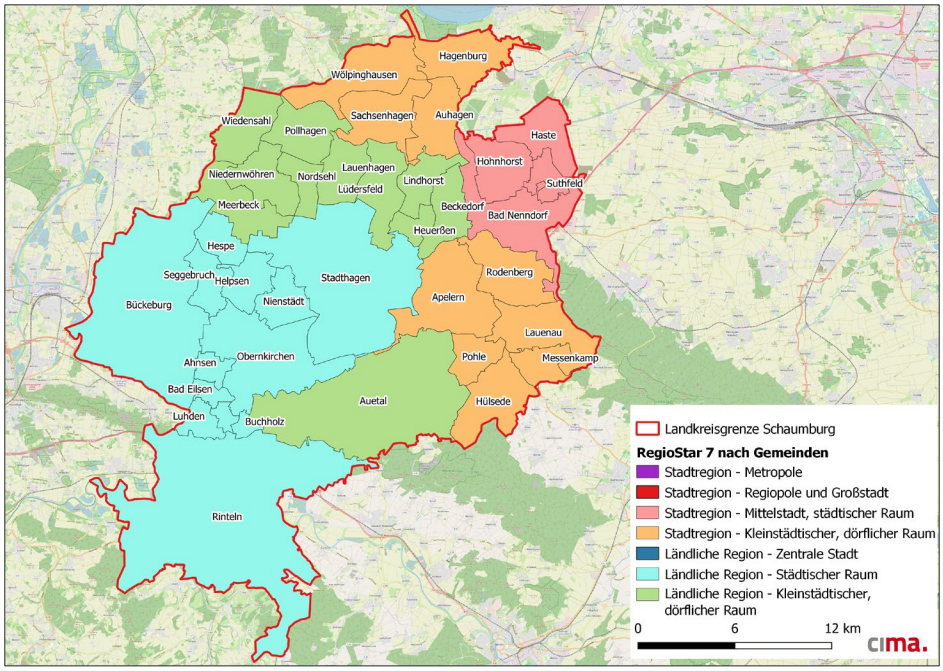
Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 31.12.2017; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2021; © GeoBasis-DE / BKG 2020; Bearbeitung und Graphik: CIMA

Abbildung 5: Regionalstatistische Einordnung des Landkreises Schaumburg (RegioStar2)



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Regionalstatistische Raumtypologie 11/2020; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2021; © GeoBasis-DE / BKG 2020; Bearbeitung und Graphik: CIMA

Abbildung 6: Regionalstatistische Einordnung des Landkreises Schaumburg (RegioStar7)



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Regionalstatistische Raumtypologie 11/2020; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2021; © GeoBasis-DE / BKG 2020; Bearbeitung und Graphik: CIMA

Gemessen am differenzierten Regionstyp (RegioStar 17), der 17 Raumtypen unterscheidet, handelt es sich bei den meisten Gemeinden des Landkreises um einen Städtischen Raum in einer Stadtregionsnahen ländlichen Region (Typ 214) oder um einen Kleinstädtischen, dörflichen Raum in einer stadtregionsnahen ländlichen Region (Typ 215). Lediglich die Gemeinden im Osten des Landkreises (Samtgemeinden Sachsenhagen, Nenndorf und Rodenberg), die direkt an die Region Hannover grenzen, zählen zu den Regionstypen Städtischer Raum bzw. Kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer Metropolen Stadtregion.[16]

In Bezug auf die Siedlungsstruktur und in der Folge den Binnenverkehr bilden die vier Mittelzentren Stadthagen (Kreisstadt), Rinteln, Bückeburg und Bad Nenndorf die Schwerpunkte und sind damit zugleich die bedeutendsten Ziele des Versorgungs-, Arbeits- und Ausbildungsverkehrs in der Region. Der Landkreis ist dabei zentral zwischen den Ballungsräumen Hannover und Ostwestfalen gelegen. Die Entfernung von Stadthagen nach Hannover beträgt zum Beispiel nur rd. 50 km, nach Bielefeld sind es rd. 65 km. Von Bad Nenndorf nach Hannover sind es gut 30 km.

Der Landkreis Schaumburg ist aber nicht nur eine landschaftlich ausgesprochen attraktive, sondern auch sehr wirtschaftsstarke Region. Das Bruttoinlandsprodukt des Landkreises stieg zum Beispiel von 2010 bis zum Jahr 2021 um 44,9 % und damit deutlich stärker als im Landes- (39,8 %) und Bundesdurchschnitt (40,5 %). Betrachtet man nur die letzten fünf Jahre, also den Zeitraum von 2016 bis 2021, betrug der Zuwachs im Landkreis Schaumburg 17,5 % gegenüber 12,5 % im Landes- und

16 Vgl. hierzu Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR), https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html sowie https://mobilithek.info/offers/573183565477376000

14,9 % im Bundesdurchschnitt. Das überdurchschnittliche Wachstum der Wirtschaft hat sich damit also auch in den letzten Jahren fortgesetzt. In früheren Jahren (z.B. von 2000 bis 2010) war diese Entwicklung nicht zu beobachten; damals verlief die Entwicklung im Landkreis schwächer als im Landes- und im Bundesdurchschnitt.[17]

Auch die Zahl der Erwerbstätigen im Landkreis Schaumburg nahm deutlich zu, 2021 gegenüber 2016 zum Beispiel um 3 %, gegenüber 2010 sogar um über 8 %. 2021 belief sich die Zahl der Erwerbstätigen im Landkreis Schaumburg auf 66.162 Personen. Auch hier verlief die Entwicklung in den letzten fünf Jahren günstiger als im Landesdurchschnitt.[18] Das Einkommen der Privaten Haushalte einschl. der privaten Organisationen ohne Erwerbszweck entwickelte sich ebenfalls sehr positiv und stieg allein von 2010 bis 2021 um über 30 %.[19]

Ebenso verzeichnete der Landkreis ein starkes Wachstum der Primäreinkommen und des Verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte einschl. der privaten Organisationen ohne Erwerbszweck je Einwohnerin bzw. Einwohner.

Letzteres stieg im Landkreis Schaumburg zum Beispiel in den Jahren seit 2010 um über 30 % auf jetzt 23.528 EUR und liegt damit über dem Durchschnitt des Landes Niedersachsen.[20]

Auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort stieg im Landkreis Schaumburg in den letzten Jahren stark an, von 2011 bis 2022 zum Beispiel um 20 % (die Angaben beziehen sich jeweils auf den Stand 30.06. des Jahres). Heute wohnen im Landkreis Schaumburg 62.199 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand 30.06.2022).

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigen am Arbeitsort stieg im gleichen Zeitraum mit 22 % sogar noch stärker an, allerdings lag diese Zahl trotzdem, wie auch schon im Jahr 2011, im Landkreis Schaumburg deutlich niedriger als die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort belief sich zum Beispiel zum 30.06.2022 im Landkreis Schaumburg auf 47.422 Personen (38.816 im Jahr 2011).

Noch stärker stieg entsprechend die Zahl der Pendler, die sich heute (Stand 30.06.2022) auf 83.355 Personen beläuft. Rechnet man die Erwerbstätigen, die nicht sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind, hinzu, kann die Zahl der Pendler im Landkreis Schaumburg heute auf rund 86.000 Personen geschätzt werden.[21]

---

17 Quelle der Zahlenangaben: Gemeinsames Statistikportal der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung (Kreise).- Eig. Berechnungen

18 Quelle: Ebd.- Eig. Berechnungen

19 Quelle: Ebd.- Eig. Berechnungen

20 Quelle der Zahlenangaben: Gemeinsames Statistikportal der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Einkommen (Kreise).- Eig. Berechnungen

21 Alle Angaben zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stammen vom Landesamt für Statistik Niedersachsen, LSN-online, Datenbank für Niedersachsen bis auf Gemeindeebene, https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp, Tabellen: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.11.2021), Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.11.2022) und Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort und Pendler über verschiedene Grenzen in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.11.2016).- Eig. Berechnungen

Von den Pendlern des Landkreises Schaumburg, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind, sind heute 34.289 Personen Einpendler und 49.066 Personen Auspendler. Allein die Zahl der Auspendler ist in den letzten 10 Jahren um 10.000 Personen gestiegen. Aber auch die Zahl der Einpendler nahm in diesem Zeitraum um 7.599 Personen zu.[22] Von allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit einem Wohnort im Landkreis Schaumburg arbeiten nur 13.133 Personen im Landkreis selbst; dies entspricht einem Anteil von gerade einmal 28 %. Vor zehn Jahren waren dies immerhin noch 31 %. Der negative Pendlersaldo des Landkreises stieg in diesen Jahren auf 14.777 Personen.[23]

Wie viele Menschen im Landkreis Schaumburg pendeln, verdeutlicht auch *Abbildung 7*. Sie zeigt die Zahl der Pendler insgesamt je Gemeinde in Relation zur Zahl der Einwohner. In vielen Gemeinden pendeln, wie diese Abbildung belegt, mehr als 30 % oft sogar mehr als 50 % der Einwohner. Auch auf der Ebene der Gemeinden zeigt sich zudem, dass in fast allen Gemeinden des Landkreises mehr Personen aus- als einpendeln. In vielen Gemeinden pendeln zum Beispiel mehr als 30 % der Einwohner aus. Mehr Ein- statt Auspendler haben nur die Gemeinden Stadthagen, Bad Eilsen, Obernkirchen, Lauenau und Nordsehl (vgl. hierzu *Abbildung 8*).

Für einzelne ausgewählte Gemeinden im Landkreis Schaumburg ergibt sich das folgende Bild (Stand: 30.06.2022)[24]:

<u>Gemeinde Auetal</u>: Die Gemeinde weist heute 2.335 Auspendler und 602 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben etwas über die Hälfte (326 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 113 Personen kommen aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont, 77 Personen aus dem Regierungsbezirk Detmold (vor allem aus dem Kreis Minden-Lübbecke) und 42 Personen kommen aus der Region Hannover.

Von den Auspendlern pendeln 1.070 Personen in andere Gemeinden im Landkreis (davon die meisten nach Rinteln und nachfolgend nach Obernkirchen, Bückeburg und Stadthagen), 432 Personen in die Region Hannover, 361 Personen nach Nordrhein-Westfalen und 252 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont.

<u>Gemeinde Auhagen</u>: Die Gemeinde weist heute 507 Auspendler und 41 Einpendler aus.

22 Einpendler kommen aus der Region Hannover, 16 Personen haben ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg.

Von den Auspendlern pendeln 250 Personen in die Region Hannover, 170 in andere Gemeinden im Landkreis, 432 Personen und 18 Personen nach Nordrhein-Westfalen und 252 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont.

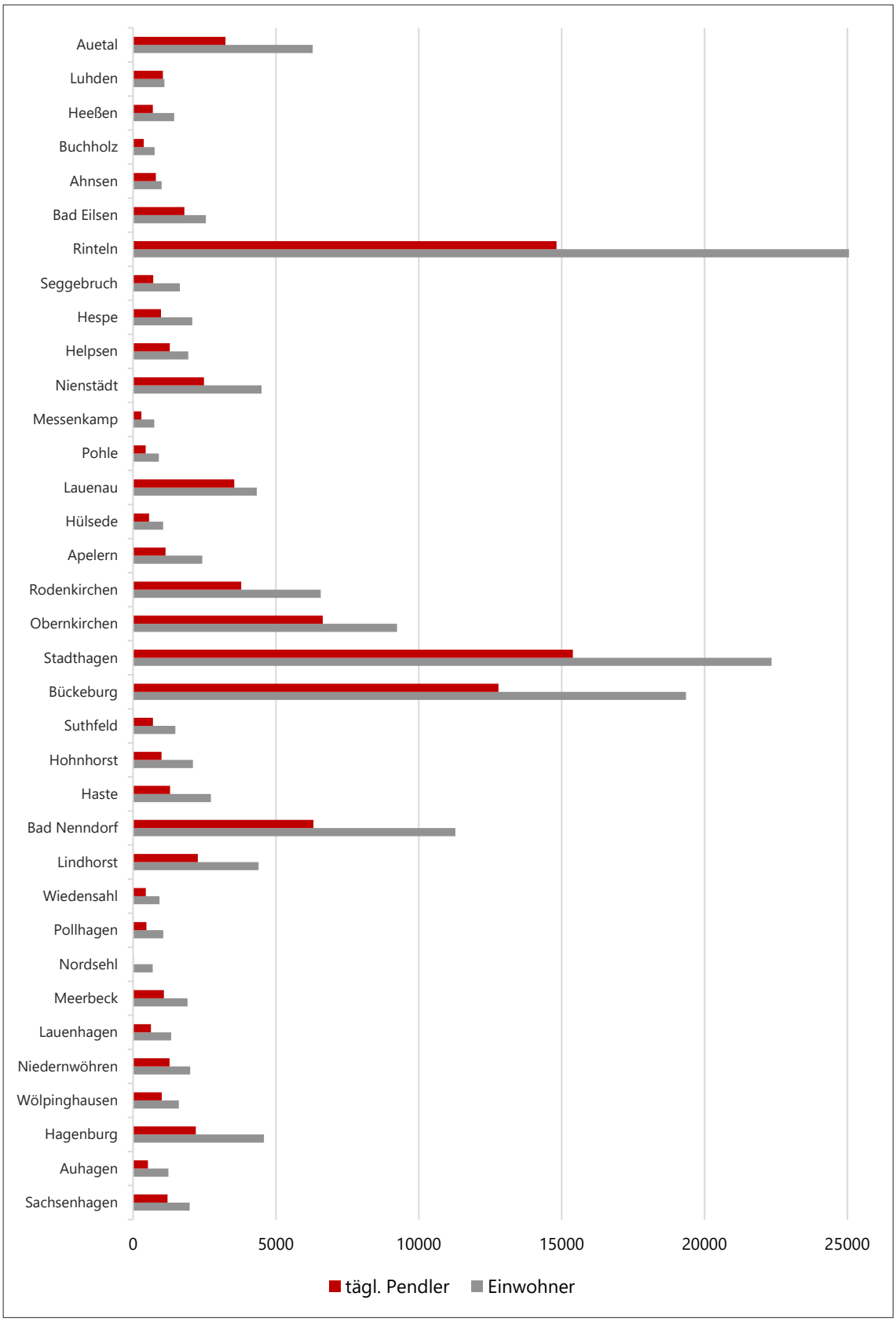
---

22 Quelle: Ebd.- Eig. Berechnungen

23 Quelle: Ebd.- Eig. Berechnungen

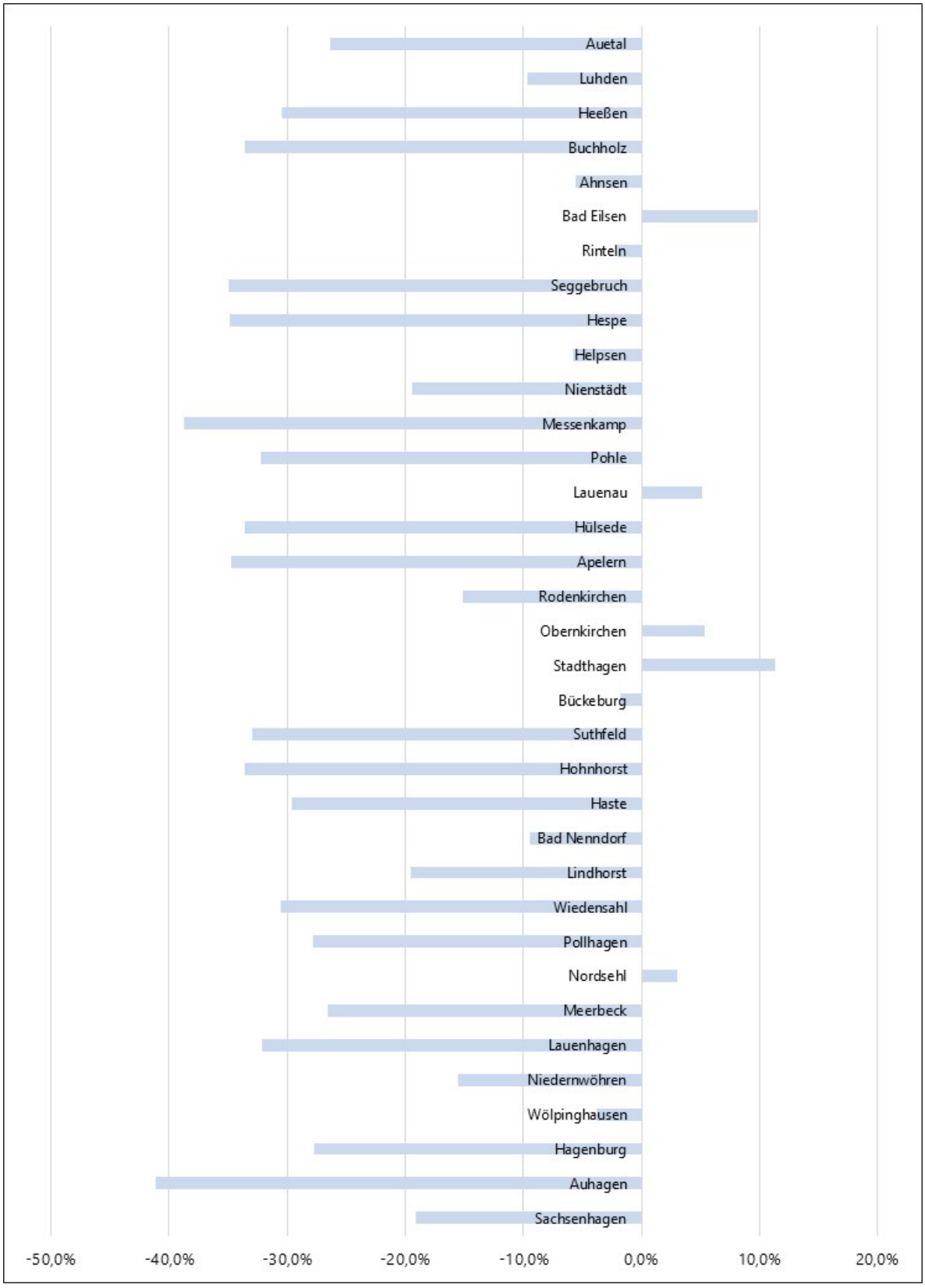
24 Alle nachfolgenden Zahlenangaben basieren auf einer Sonderauswertung der Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene, erstellt für die CIMA am 01.03.2023

Abbildung 7: Zahl der Pendler insgesamt in Relation zur Zahl der Einwohner je Gemeinde



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene. Eig. Berechnungen. Bearbeitung und Graphik: CIMA

Abbildung 8: Pendlersaldo der Gemeinden im Landkreis Schaumburg in Relation zur Zahl der Einwohner



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene. Eig. Berechnungen. Bearbeitung und Graphik: CIMA

Gemeinde Eilsen: Die Gemeinde weist heute 725 Auspendler und 953 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben sehr viele (724 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 153 Personen kommen aus Nordrhein-Westfalen (davon 107 aus dem Kreis Minden-Lübbecke), 35 Personen wohnen im Landkreis Hameln-Pyrmont, nur 16 Personen kommen dagegen aus der Region Hannover.

Von den Auspendlern pendeln 408 Personen in andere Gemeinden im Landkreis, 170 nach Nordrhein-Westfalen (davon 120 in den Kreis Minden-Lübbecke), 61 Personen in die Region Hannover und 41 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont.

Stadt Bad Nenndorf: Die Gemeinde weist heute 3.358 Auspendler und 2.296 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben etwas über die Hälfte (1.228 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 675 kommen aus der Region Hannover, 113 Personen kommen aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont und 81 Personen kommen aus Nordrhein-Westfalen.

Von den Auspendlern pendeln 2.080 Personen in die Region Hannover, 666 Personen in andere Gemeinden im Landkreis (davon die meisten nach Stadthagen, nachfolgend nach Rodenberg und Lauenau) 156 Personen nach Nordrhein-Westfalen und 90 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont.

Gemeinde Beckedorf: Die Gemeinde weist heute 583 Auspendler und 172 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben sehr viele (108 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, die übrigen kommen überwiegend aus anderen Teilen der Statistischen Region Hannover.

Von den Auspendlern pendeln 257 Personen in andere Gemeinden im Landkreis, 250 in die Region Hannover, 19 nach Nordrhein-Westfalen und 11 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont.

Gemeinde Buchholz: Die Gemeinde weist heute 315 Auspendler und 72 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben 36 Personen ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 8 aus anderen Kreisen der Statistischen Region Hannover und 26 aus Nordrhein-Westfalen.

Von den Auspendlern pendeln 257 Personen in andere Gemeinden im Landkreis, 250 in die Region Hannover, 78 nach Nordrhein-Westfalen (davon 51 in den Kreis Minden-Lübbecke) und 21 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont.

Stadt Bückeburg: Bückeburg weist heute 5.570 Auspendler und 5.327 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben etwa die Hälfte (2.759 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 1.485 kommen aus dem Kreis Minden-Lübbecke (1.776 aus dem Regierungsbezirk Detmold insgesamt), 174 Personen kommen aus der Region Hannover und 162 aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont. Daneben hat Bückeburg auch vergleichsweise viele Fernpendler aus anderen Bundesländern.

Von den Auspendlern pendeln 1.900 Personen in andere Gemeinden im Landkreis, 2.550 nach Nordrhein-Westfalen (davon 2.072 in den Kreis Minden-Lübbecke), 499 in die Region Hannover und 147 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont. Auch bei den Auspendlern gibt in Bückeburg auffallend viele Fernpendler in weiter entfernte Regionen und Bundesländer.

Flecken Lauenau: Lauenau weist heute 1.571 Auspendler und 1.740 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben knapp die Hälfte (677 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg (vor allem in Rodenberg, Bad Nenndorf und in der Gemeinde Auetal), 333 kommen aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont, 317 Personen aus der Region Hannover und 259 aus Nordrhein-Westfalen (davon 217 aus dem Kreis Minden-Lübbecke).

Von den Auspendlern pendeln 759 Personen in die Region Hannover, 425 in andere Gemeinden im Landkreis, 124 in den Landkreis Hameln-Pyrmont und 95 nach Nordrhein-Westfalen (davon 43 in den Kreis Minden-Lübbecke).

Gemeinde Nienstädt: Nienstädt weist heute 1.618 Auspendler und 748 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben die große Mehrheit (526 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 59 Personen kommen aus der Region Hannover, 28 aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont und 71 aus Nordrhein-Westfalen (davon 47 aus dem Kreis Minden-Lübbecke).

Von den Auspendlern pendeln 939 in andere Gemeinden im Landkreis, 313 Personen in die Region Hannover, 233 nach Nordrhein-Westfalen (davon 187 in den Kreis Minden-Lübbecke) und 30 in den Landkreis Hameln-Pyrmont.

Stadt Obernkirchen: Obernkirchen weist heute 2.748 Auspendler und 3.212 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben weit über die Hälfte (2.236 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 506 kommen aus Nordrhein-Westfalen (davon 369 aus dem Kreis Minden-Lübbecke), 134 Personen kommen aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont und 94 aus der Region Hannover.

Von den Auspendlern pendeln 1.525 Personen in andere Gemeinden im Landkreis, 622 nach Nordrhein-Westfalen (davon 436 in den Kreis Minden-Lübbecke), 293 in die Region Hannover und 115 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont.

Stadt Rinteln: Rinteln weist heute 5.684 Auspendler und 5.083 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben nur 1.787 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 902 Personen kommen dafür aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont 1.998 aus Nordrhein-Westfalen (davon 847 aus dem Kreis Minden-Lübbecke), 134 Personen kommen aus der Region Hannover.

Von den Auspendlern pendeln 1.835 Personen in andere Gemeinden im Landkreis (537 davon nach Bückeburg, 397 nach Stadthagen und 377 nach Obernkirchen), 1.967 nach Nordrhein-Westfalen

(davon 975 in den Kreis Minden-Lübbecke), 850 in den Landkreis Hameln-Pyrmont und 493 Personen in die Region Hannover. Auch Rinteln hat ähnlich wie Bückeburg zudem viele Fernpendler auch in andere Bundesländer.

Stadt Stadthagen: Stadthagen schließlich weist 5.285 Auspendler und 6.926 Einpendler aus.

Von den Einpendlern haben fast zwei Drittel (4,235 Personen) ihren Wohnort in anderen Gemeinden des Landkreises Schaumburg, 856 Personen kommen aus Nordrhein-Westfalen (davon 494 aus dem Kreis Minden-Lübbecke), 739 kommen aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont und 506 aus der Region Hannover.

Von den Auspendlern pendeln 2.009 Personen in andere Gemeinden im Landkreis, 1.779 in die Region Hannover, 769 nach Nordrhein-Westfalen (davon 541 in den Kreis Minden-Lübbecke) und 153 Personen in den Landkreis Hameln-Pyrmont. Darüber hinaus hat auch Stadthagen viele Fernpendler in weiter entfernt liegende Regionen.

Insgesamt ergeben sich aus der Bevölkerungsentwicklung, der Siedlungsstruktur, der wirtschaftlichen Entwicklung und nicht zuletzt aus diesen Pendlerströmen erhebliche Potenziale, Verkehrsströme zu bündeln und damit attraktive und kundenfreundliche Angebote auch im Öffentlichen Personennahverkehr zu entwickeln. Allein in die Stadt Hannover pendeln aus dem Landkreis z.B. täglich 8.200 Personen.

Zudem sind im Landkreis Schaumburg viele Wege kurz genug, um sie auch ohne ein Auto zurücklegen zu können. Und nicht zuletzt bietet die Digitalisierung die Chance, Wege intermodal, d.h. unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, zurückzulegen. Dafür müssen nur die entsprechenden attraktiven, kundenfreundlichen und zuverlässigen Angebote geschaffen werden.

Solche Angebote fehlen, wie später dargestellt werden wird, heute fast vollständig (vgl. hierzu unten, *Kapitel 2.4*).

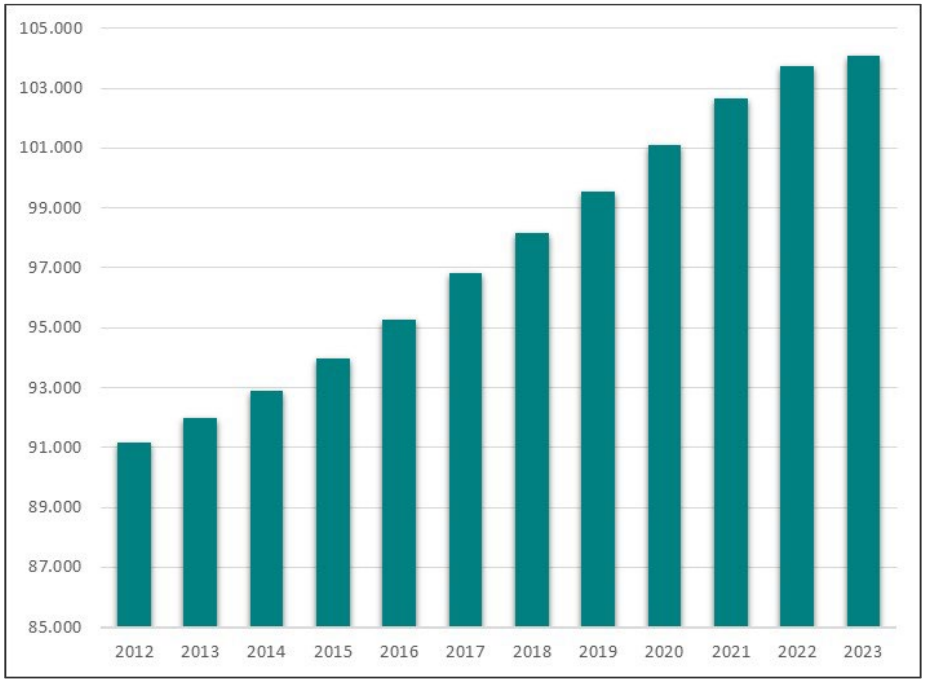
2.2 Kennziffern zur Mobilität und zum Pkw-Bestand im Landkreis Schaumburg

Die Mobilität im Landkreis Schaumburg ist heute vom motorisierten Individualverkehr (MIV) bestimmt. Kein anderes Verkehrsmittel hat eine auch nur annähernd gleich große Bedeutung für die Menschen im Landkreis wie der eigene Pkw.

Seine Bedeutung hat auch in den letzten Jahren zugenommen; eine Trendwende ist nicht zu erkennen.

Die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für die Mobilität im Landkreis Schaumburg zeigt sich zunächst in der Entwicklung der gemeldeten Personenkraftwagen im Landkreis (vgl. *Abbildung 9*, *Abbildung 10* und *Abbildung* 11). So stieg die Zahl der zugelassenen Pkw im Landkreis in den Jahren von 2012 bis 2023 von 91.181 Fahrzeugen auf 104.081 Fahrzeuge und damit um über 14 %. Dieses Wachstum lag über dem Bundesdurchschnitt, wenn auch unter dem Landesdurchschnitt von Niedersachsen. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Einwohner im Landkreis Schaumburg nur um 1,6 %; d.h. immer mehr Menschen kauften sich ein Auto oder ein Zweit- oder Drittfahrzeug. Nach wie vor ist aber eine höhere Pkw-Verfügbarkeit ein wesentlicher Treiber der immer stärkeren Bedeutung des MIV für die Verkehrsleistung.[25]

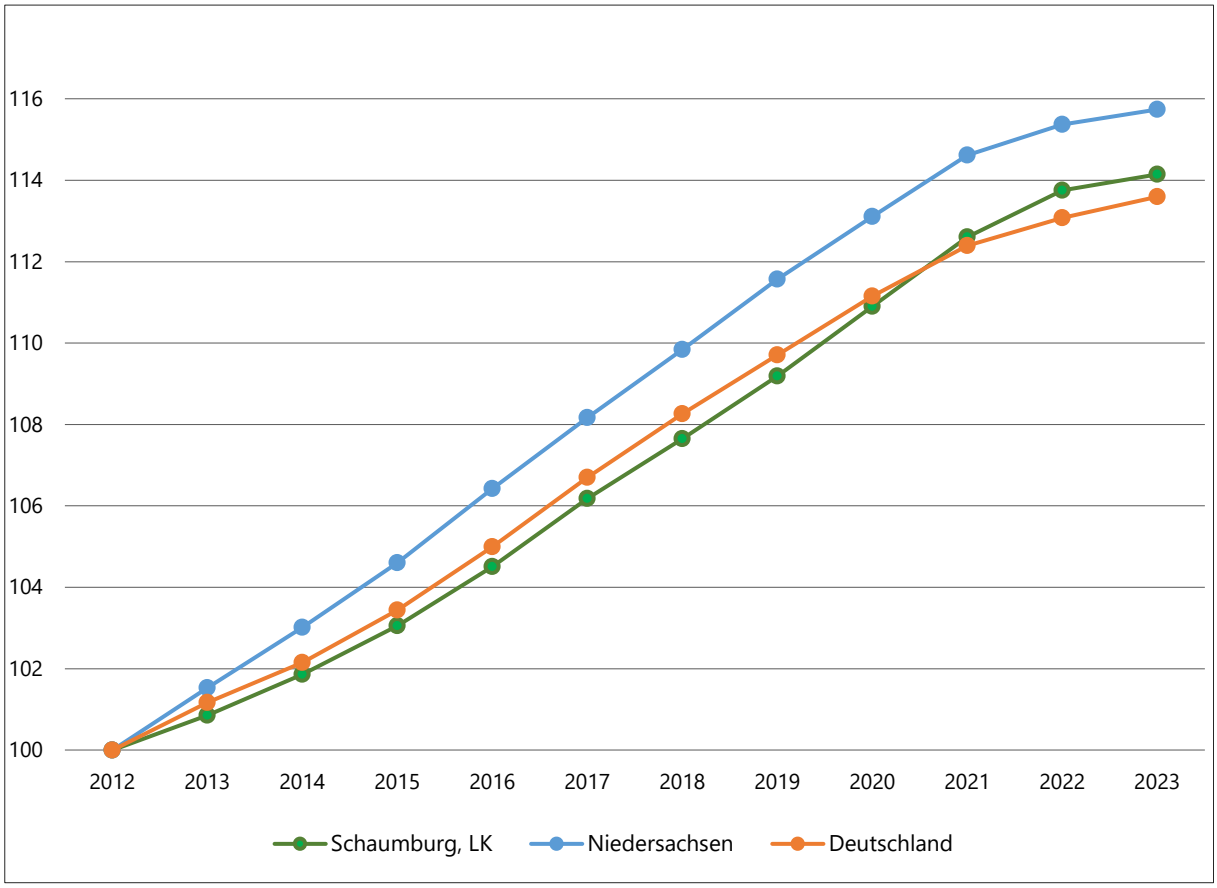
Abbildung 9: Zahl zugelassener Personenkraftwagen im Landkreis Schaumburg 2012-2023 (jeweils 01.01)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 01.01.2023; Landesamt für Statistik Niedersachsen. Eig. Berechnungen. Bearbeitung und Graphik: CIMA

[25] Vgl. z.B. C. Nobis, 2023: Pandemie und neue Preisangebote im ÖV: Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, Vortrag auf der Tagung der DVWG Niedersachsen-Bremen e.V. Spurwechsel – „Die Verkehrswende beginnt im eigenen Kopf" am 06.11.2023, https://niedersachsen-bremen.dvwg.de/fileadmin/user_upload/BV_Niedersachsen-Bremen_II/Vortrag_2023-10-06__DVWG_Vortrag_Nobis_20231006.pdf.

Abbildung 10: Entwicklung gemeldeter Personenkraftwagen 2012-2023 (jeweils 01.01) (Index 2012 = 100)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 01.01.2023; Landesamt für Statistik Niedersachsen. Eig. Berechnungen. Bearbeitung und Graphik: CIMA

Anders formuliert: Ist ein eigener Pkw erst angeschafft, wird dieser von seinen Besitzern intensiv genutzt und die Nutzung anderer Verkehrsmittel geht entsprechend zurück.

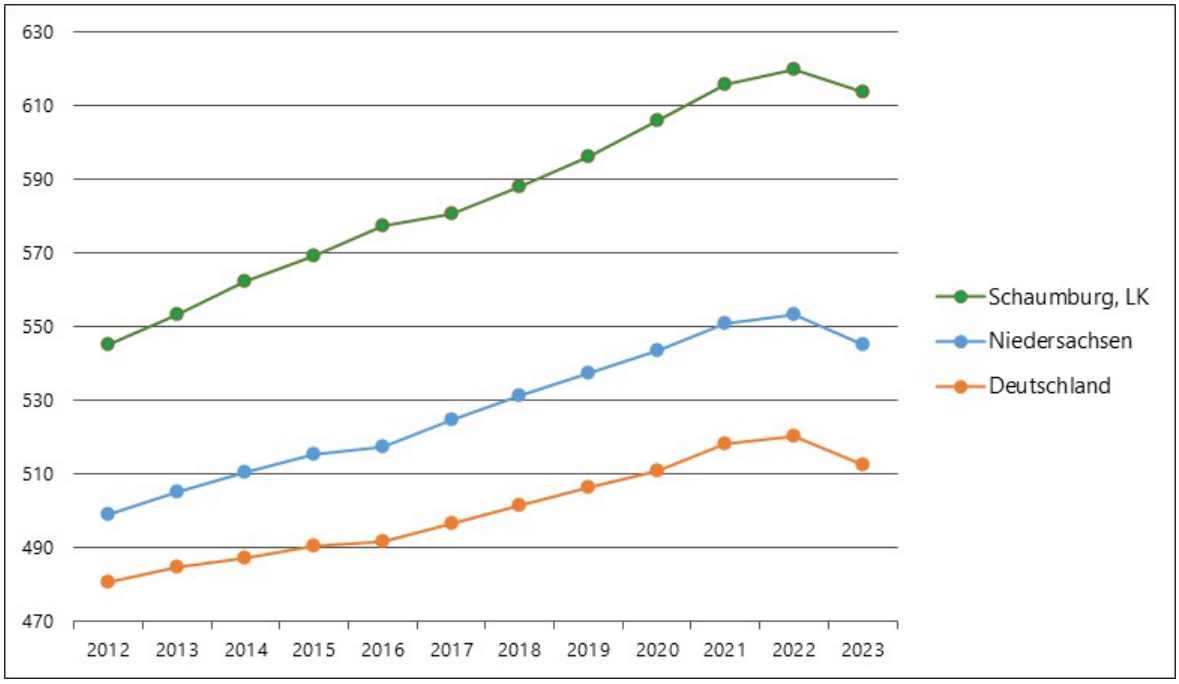
Die Zahl der gemeldeten Personenkraftwagen pro 1.000 Einwohner stieg im Landkreis Schaumburg in den letzten zehn Jahren aber beständig weiter und liegt heute bereits rund 20 % über dem Bundes- und knapp 13 % über dem Landesdurchschnitt von Niedersachsen. Noch vor zehn Jahren lag die Zahl der gemeldeten Personenkraftwagen pro 1.000 Einwohner im Landkreis Schaumburg nur etwa 13 % über dem Bundes- bzw. nur 9 % über dem Landesdurchschnitt.

Dies ist ein Beleg dafür, dass die Ausrichtung des Verkehrsmittelwahlverhaltens der Einwohner im Landkreis Schaumburg auf das Auto auch in den letzten Jahren noch einmal zugenommen hat.

Weitere Unterschiede im Hinblick auf die Zahl zugelassener Pkw im Landkreis Schaumburg bestehen zwischen den einzelnen Gemeinden im Landkreis (vgl. *Abbildung 12*). Generell gilt die Tendenz: je ländlicher die Struktur der Gemeinde, desto höher ist die Zahl der zugelassenen Pkw in der Gemeinde je 1.000 Einwohner.

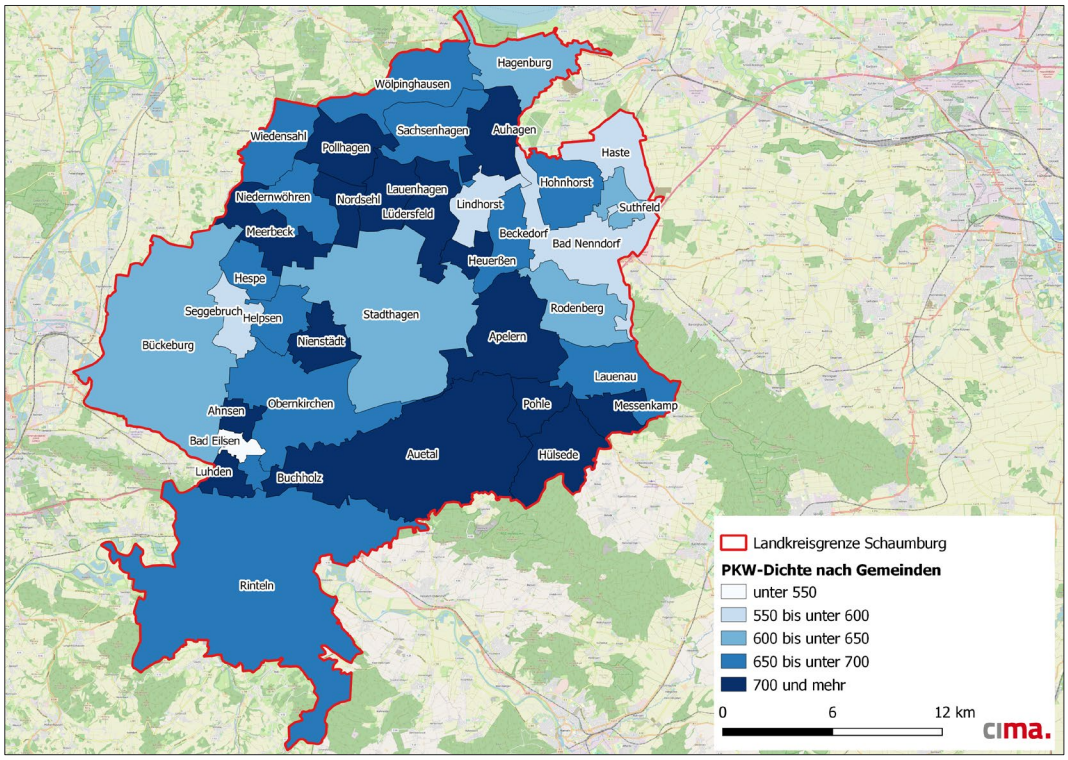
Hinzuzurechnen zu diesen Zahlen sind die Pkw der gewerblichen Halter sowie die anderen Kraftfahrzeuge.

Abbildung 11: Entwicklung gemeldeter Personenkraftwagen von privaten Haltern 2012-2023 pro 1.000 Einwohner (jeweils zum 01.01.)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 01.01.2023; Landesamt für Statistik Niedersachsen. Eig. Berechnungen. Bearbeitung und Graphik: CIMA

Abbildung 12: Gemeldete Personenkraftwagen von privaten Haltern 2021 pro 1.000 Einwohner in den Gemeinden des Landkreises Schaumburg



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 01.01.2021; Landesamt für Statistik Niedersachsen. Eig. Berechnungen. Bearbeitung und Graphik: CIMA

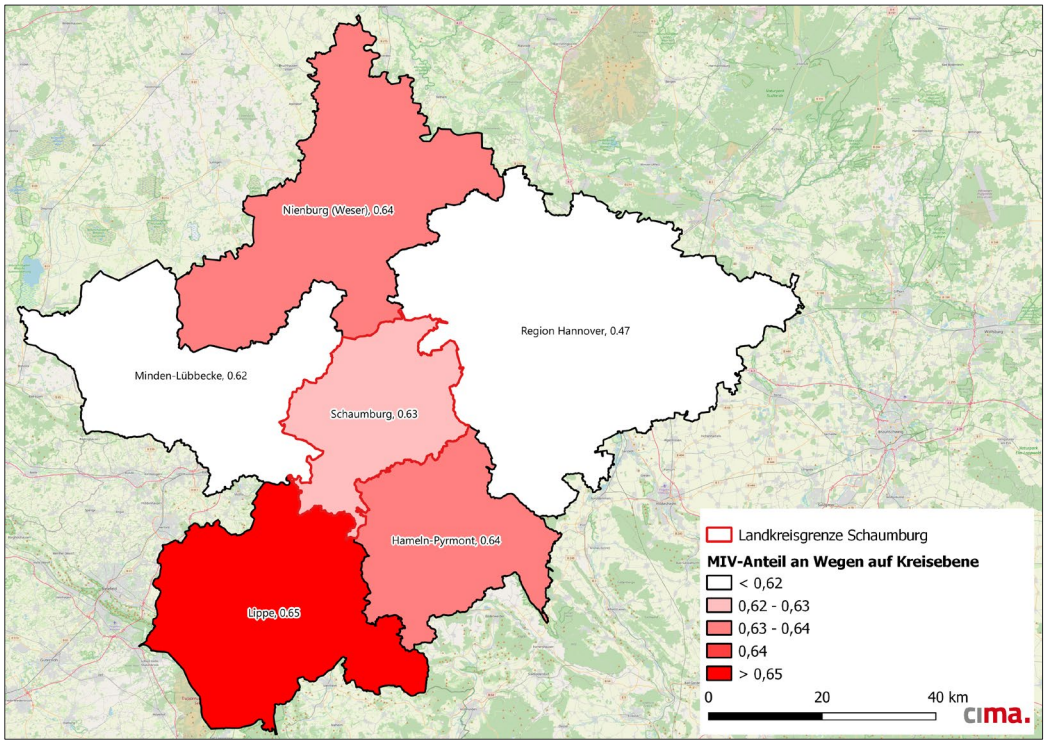
Im Jahr 2021 handelte es sich nach den Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes hierbei um weitere rund 20.000 Fahrzeuge.

Entsprechend der hohen Zahl zugelassener Kraftfahrzeuge ist die Mobilität im Landkreis Schaumburg, wie bereits dargestellt, heute im Wesentlichen durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt.

Grunddaten hierzu sind in der *Tabelle 1* dargestellt. Werte zum Pkw-Anteil an allen zurückgelegten Wegen (Modal Split) im Vergleich zu den umliegenden Landkreisen finden sich in *Abbildung 13*.

Nach diesen Zahlen, die auf der Studie „Mobilität in Deutschland" basieren, legen die Menschen im Landkreis Schaumburg täglich im Durchschnitt rd. 3,2 Wege zurück, dies entspricht dem Landesdurchschnitt und ist geringfügig höher als im Bundesdurchschnitt. Auch die Mobilitätsquote, d.h. der Anteil der Menschen, die im Durchschnitt an jedem Tag mindestens einen Weg zurücklegen, liegt auf dem gleichen Niveau wie in Niedersachsen und im Bundesgebiet. Allerdings liegt die tägliche durchschnittliche Verkehrsleistung je Einwohner im Landkreis Schaumburg bei 42,1 km. Dies liegt rd. 8 % über dem Bundesdurchschnitt und 3,5 % über dem Durchschnitt in Niedersachsen. Es kann angenommen werden, dass dies besonders auf die hohe Zahl an Pendlern und die oft weiten Pendelentfernungen zurückzuführen ist, die die Menschen im Landkreis Schaumburg beruflich zurücklegen. Da die Zahl der Pendler im Landkreis Schaumburg seit 2017 weiter zugenommen hat, dürfte auch die Zahl der Tageskilometer und damit die tägliche Verkehrsleistung seit dem Jahr 2017 noch weiter angestiegen sein.

Abbildung 13: Pkw-Anteil an den zurückgelegten Wegen (Modal Split) im Landkreis Schaumburg im Vergleich zu umliegenden Landkreisen



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Studie „Mobilität in Deutschland" 2017". Eig. Berechnungen. Bearbeitung und Graphik: cima

Tabelle 1: Grunddaten Wegestrukturen und Modal Split im Landkreis Schaumburg im Vergleich zu Niedersachsen und zum Bundesdurchschnitt

Wege, Tageskilometer. Mobilitätsquote

Kreis	Anzahl Wege	Tageskilometer	Mobilitätsquote
Schaumburg	3,2	42,1	85%
Niedersachsen	3,2	40,7	85%
Deutschland	3,1	39,1	85%

Verkehrsaufkommen

Kreis	Anteil Fuß-Wege	Anteil Rad-Wege	Anteil MIV-Fahrer-Wege	Anteil MIV-Mitfahrer-Wege	Anteil MIV-Wege	Anteil ÖV-Wege
Schaumburg	19%	11%	47%	16%	63%	8%
Niedersachsen	17%	15%	47%	14%	61%	7%
Deutschland	22%	11%	43%	14%	57%	10%

Verkehrsleistung

Kreis	Anteil Fuß-Km	Anteil Rad-km	Anteil MIV-Mitfahrer-km	Anteil MIV-Fahrer-km	Anteil ÖV-km
Schaumburg	3%	2%	18%	55%	22%
Niedersachsen	-	-	-	-	-
Deutschland	3%	3%	20%	55%	19%

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Studie „Mobilität in Deutschland“ 2017“. Bearbeitung: CIMA

Von allen täglich zurückgelegten Wegen (sog. Verkehrsaufkommen) legen die Menschen im Landkreis Schaumburg heute 19 % zu Fuß zurück, 11 % mit dem Rad, 47 % mit dem Auto als Fahrer und weitere 16 % mit dem Auto als Mitfahrer und 8 % mit dem Öffentlichen Verkehr.

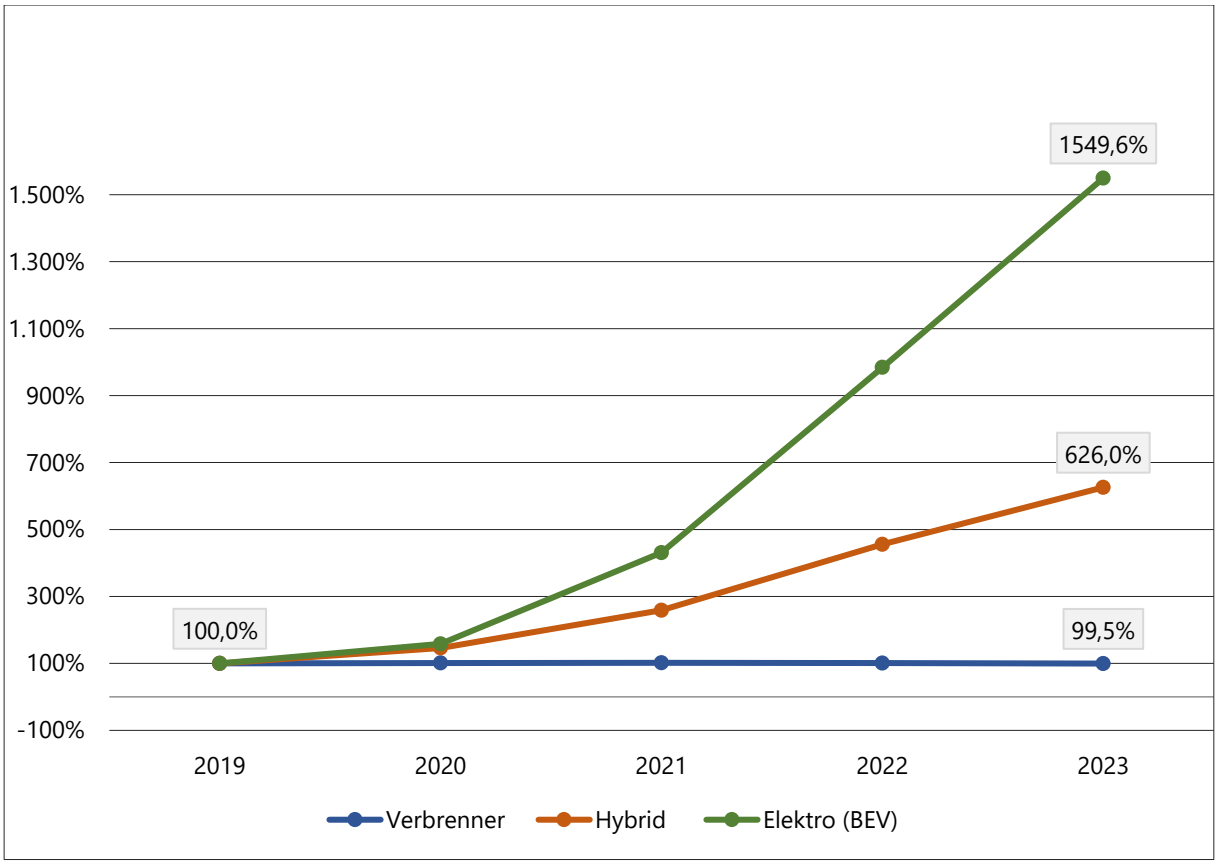
Allerdings sind die Wege, die mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, unterschiedlich lang. Von der Verkehrsleistung der Menschen im Landkreis Schaumburg (Zahl der Wege * km der Wege) entfallen daher nur 3 % auf Fußwege, 2 % auf Radwege, aber 73 % auf den MIV (als Fahrer und als Mitfahrer) und 22 % auf den Öffentlichen Verkehr.

Die Verkehrsleistung im Personenverkehr im Landkreis Schaumburg kann auf Basis dieser Daten für das Jahr 2017 auf insgesamt 2.479.755.698 km geschätzt werden. Dies entspricht einer Entfernung von 6.656.865 km täglich. Davon werden, wie dargestellt, 73 % oder täglich 4.868.230 km mit dem PKW zurückgelegt. Diese zuletzt genannte Zahl entspricht etwa 121 Erdumfahrungen am Tag.

Zudem sind die Pkw im Landkreis Schaumburg überwiegend mit einem Verbrenner ausgestattet.

Die Zahl der Elektrofahrzeuge im Landkreis ist zwar in den letzten Jahren auf zuletzt 2.154 Fahrzeuge angestiegen (vgl. *Abbildung 14*), der Anteil der E-Fahrzeuge an den zugelassenen Pkw insgesamt liegt aber nur bei etwa 2 % und damit sogar noch leicht unter dem Landes- und Bundesdurchschnitt.

Abbildung 14: Entwicklung gemeldeter Personenkraftwagen von privaten Haltern 2019-2023 (jeweils 01.01) nach Antriebsarten im LK Schaumburg (2019 = 100%)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eig. Berechnungen. Bearbeitung und Graphik: cima

2.3 Analyse der aktuellen Verkehrsnachfrage im Landkreis Schaumburg

2.3.1 Kfz-Verkehr

Der Schwerpunkt des Kfz-Verkehrsaufkommens mit ca. 70.000-80.000 Fahrzeugen/Tag (in Richtung Hannover ansteigend) und einem Lkw-Anteil von durchschnittlich 30 % liegt im Landkreis Schaumburg auf der BAB A 2, die den Landkreis in Ost-West-Richtung durchquert.[26]

Die Hauptzubringerachsen zur A 2 bilden die B 83 mit der Anschlussstelle Bad Eilsen und die B 65 mit der Anschlussstelle Bad Nenndorf.

Generell weisen die Bundesstraßen B 65, B 83, B 238, B 441 und B 442 hohe Verkehrsstärken in einer Bandbreite von knapp 10.000 bis 15.000 Fahrzeugen/Tag auf. Die B 238 bündelt zudem den Zubringerverkehr aus dem benachbarten Kreis Lippe zur A 2, was dazu führt, dass knapp 20.000 Fahrzeuge/Tag auf der Ostumfahrung von Rinteln unterwegs sind. Im Vergleich dazu bewegen sich im Zuge der B 65 knapp 10.000 Fahrzeuge/Tag auf der Nordumfahrung und im Zuge der B 83 knapp 14.000 Fahrzeuge/Tag auf der Südumfahrung von Bückeburg.

Die Zusammenführung von B 65 und B 83 bewirkt eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf knapp 22.000 Fahrzeuge/Tag auf dem Streckenabschnitt zwischen Bückeburg und Minden und stellt somit neben der BAB A 2 die höchste Verkehrsbelastung im klassifizierten Straßennetz des Landkreises Schaumburg dar.

Die Verkehrsbedeutung der im Landkreis vorhandenen Landesstraßen ist – gemessen an den Kfz-Verkehrsstärken – sehr unterschiedlich.

Die stärksten Verkehrsbelastungen treten auf den Streckenabschnitten auf, die durch die Kernstädte von Rinteln und Stadthagen führen. Darüber hinaus sind Verbindungen hervorzuheben, die eine wichtige Zubringerfunktion zum übergeordneten Straßennetz aufweisen.

Dazu zählen u.a. die Streckenabschnitte

- L 442 Obernkirchen in Richtung B 65
- L 434 Hessisch Oldendorf-Auetal (Anschlussstelle Rehren der A 2) in beide Richtungen
- L 435 Kreis Lippe in Richtung B 438 mit Weiterführung zur Anschlussstelle Bad Eilsen der A 2
- L 438 Rinteln in Richtung B 83 mit Weiterführung nach Hameln.

Die Verkehrsstärken auf den meisten anderen Landesstraßen liegen im Landkreis Schaumburg unter 5.000 Fahrzeugen/Tag, die Lkw-Anteile in der Regel unter 5 %.

Zu den Kreisstraßen zählen u. a. die Korridore:

---

[26] Bundesweite Verkehrszählungen, DTV 2021

- K 82 Bückeburg-B 65
- K 12 Bückeburg-Achum
- K 27 Stadthagen-Lauenhagen
- K 53 Rodenberg-Algesdorf-B 65-Rodenberg-B 442
- K 58 B 442-Lauenau

Von den insgesamt 82 Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg weisen die Abschnitte von 13 Kreisstraßen Verkehrsstärken von mindestens 5.000 Kfz/Tag auf.[27] Davon entfallen allein sieben Kreisstraßen auf den Raum Bückeburg/Obernkirchen, und zwar:

- K 2 OD Bückeburg 6.100 Kfz/Tag
- K 6 OD Obernkirchen 5.000 – 7.500 Kfz/Tag
- K 10 Bückeburg-Krainhagen 5.000 - 6.200 Kfz/Tag
- K 11 OD Obernkirchen 5.400 – 6.000 Kfz/Tag
- K 13 Vehlen-Obernkirchen 5.000 Kfz/Tag
- K 14 Obernkirchen-B 65 5.600 Kfz/Tag
- K 82 OD Bückeburg-B 65 5.600 – 7.000 Kfz/Tag

Die verbleibenden Kreisstraßenabschnitte verteilen sich auf folgende Räume:

- K 12 Tallensen-Echtorf-Seggebruch 5.100 Kfz/Tag
- K 14 Bahnüberführung Echtorf 6.400 Kfz/Tag
- K 27 OD Lauenhagen 6.300 Kfz/Tag
- K 30 OD Lindhorst 7.500 Kfz/Tag
- K 41 Altenhagen-Kreisgrenze 8.600 Kfz/Tag
- K 53 B 442-Rodenberg 7.000 Kfz/Tag
- K 58 B 442-Lauenau 5.200 Kfz/Tag

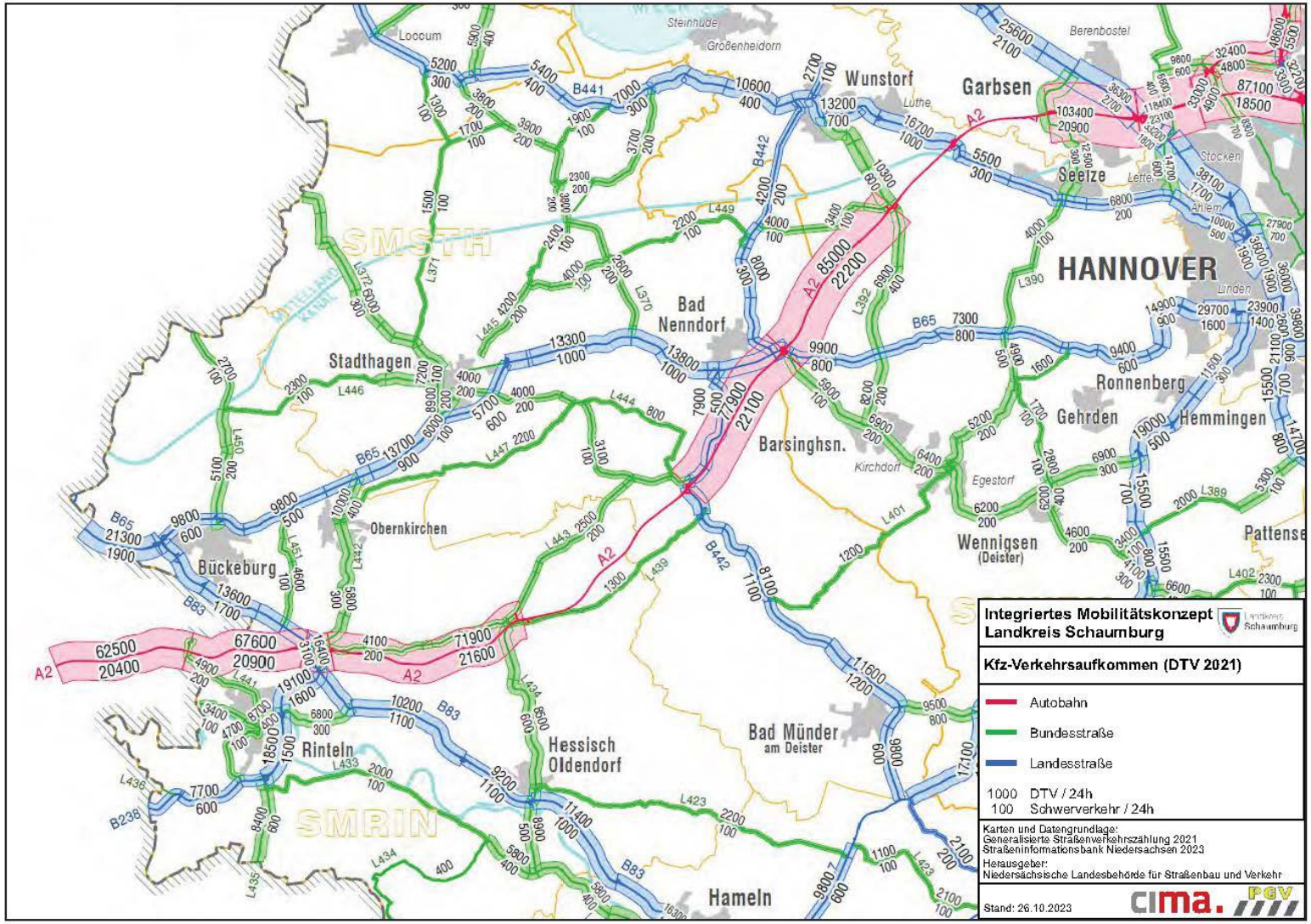
Deutlich wird, dass höhere Verkehrsstärken insbesondere auf innerörtlichen Streckenabschnitten bzw. auf Zubringerstrecken zum übergeordneten Straßennetz auftreten, die eine stärkere Bündelungsfunktion aufweisen.

Im Vergleich zu 2015 zeigt sich im Jahr 2021 als Folge der Corona-Pandemie auf der BAB A 2 ein etwas geringeres Verkehrsaufkommen; auf zahlreichen Straßen im Landkreis ist das Verkehrsaufkommen gleich dagegen geblieben oder nur wenig zurückgegangen, zum Teil sogar gestiegen.

---

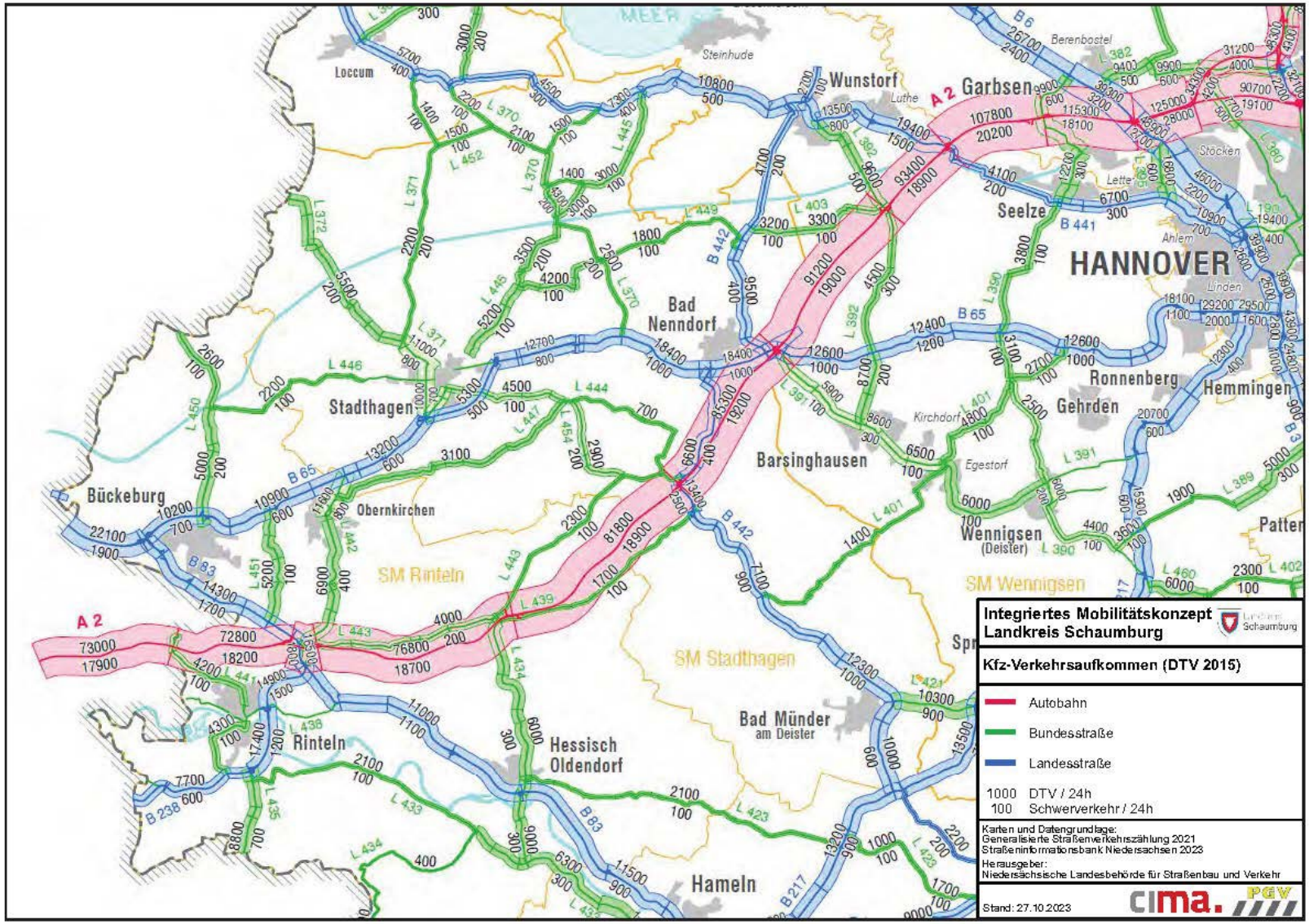
[27] Verkehrsuntersuchung zum Kreisstraßennetz im Landkreis Schaumburg, 2019

Abbildung 15: Kfz-Verkehrsaufkommen auf klassifizierten Straßen im Landkreis Schaumburg im Jahr 2021



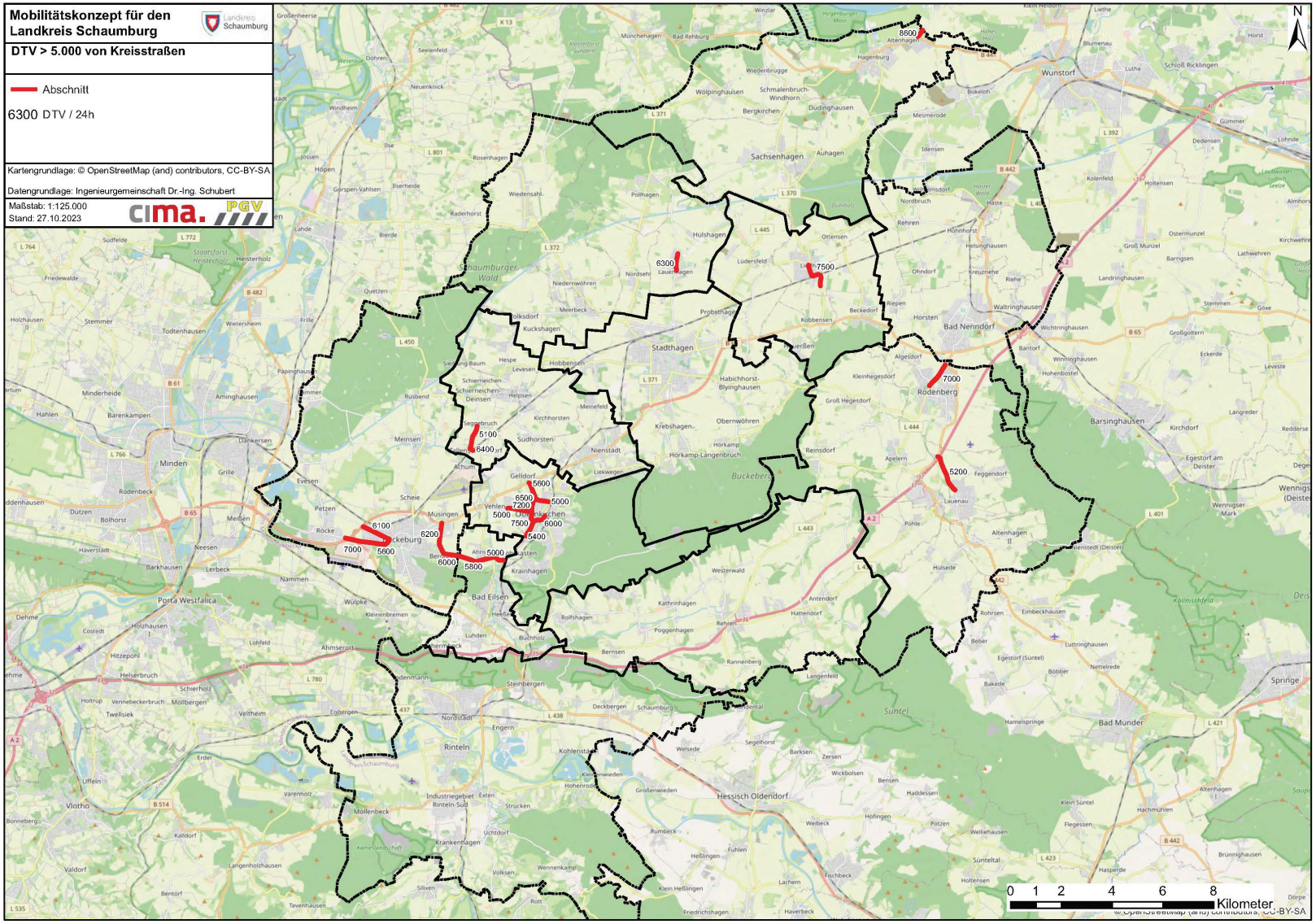
Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Verkehrsmengenkarte 2021. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 16: Kfz-Verkehrsaufkommen auf klassifizierten Straßen im Landkreis Schaumburg im Jahr 2015



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Verkehrsmengenkarte 2015. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 17: Kfz-Verkehrsaufkommen auf ausgewählten Kreisstraßen im Landkreis Schaumburg



Quelle: Verkehrsuntersuchung zum Kreisstraßennetz im Landkreis Schaumburg, 2019. Bearbeitung und Graphik: PGV

Bedenkt man den starken Rückgang der Nutzerzahlen im öffentlichen Verkehr im Zuge der Corona-Pandemie (vgl. unten) sind diese Zahlen ein weiteres Indiz für die auch in den letzten Jahren weiter zunehmende Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für die Mobilität im Landkreis Schaumburg.

2.3.2 Fahrgastzahlen von Bahn und ÖPNV

Knapp 4.600 Fahrgäste steigen täglich an den fünf SPNV-Haltepunkten Bückeburg, Kirchhorsten, Stadthagen, Lindhorst und Haste ein bzw. aus, bezogen auf die Bahnstrecke Minden-Hannover.

Die höchste Fahrgastnachfrage besteht in Stadthagen und Haste mit jeweils 1.500 ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen, in Bückeburg sind es täglich ca. 1.000 Fahrgäste. Hierbei werden die Züge der Westfalenbahn (RE60/70) an den drei größeren Stationen Bückeburg, Stadthagen und Haste zu etwa 65-70 % genutzt, die Züge der S-Bahn S 1 zu etwa 30-35 %.

Das geringste Fahrgastaufkommen weist die Station Kirchhorsten mit ca. 200 täglich ein- und aussteigenden Fahrgästen auf, an der Station Lindhorst sind es mit knapp 400 Fahrgästen doppelt so viel. Hier entfallen jeweils etwa 50 % auf die Nutzung der Züge der Westfalenbahn, die in den Hauptverkehrszeiten als Verstärker eingesetzt werden.

Auf der „Deisterstrecke“ Haste-Weetzen-(Hannover), die von den Zügen der S-Bahn-Linien 1 und 2 bedient wird, liegt die Anzahl der täglich ein- bzw. aussteigenden Fahrgäste in Haste zwischen 650 und 700 und in Bad Nenndorf zwischen 750 und 800 Fahrgästen.

Die Station Rinteln, die von Zügen der Regionalbahn (RB 77) auf der Strecke Löhne-Hameln bedient wird, wird täglich von knapp 200 Fahrgästen zum Ein- bzw. Aussteigen genutzt.

Festzustellen ist, dass das Fahrgastaufkommen während der Corona-Pandemie etwa 60 % der durchschnittlichen Fahrgastnachfrage betrug, an der Station Bad Nenndorf sogar nur noch etwas mehr als 40 % erreichte. Damit ist der Rückgang des Fahrgastaufkommens im SPNV in der Zeit der Corona-Pandemie ungleich höher als der Rückgang des Verkehrsaufkommens auf den Straßen (siehe dazu oben *Kapitel 2.3.1*).

Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2023 liegen noch nicht vor.

Grob wird damit nach diesen Zahlen derzeit für rund 2,4 % der Wege, die die Einwohner des Landkreises Schaumburg täglich zurücklegen, der SPNV auf den oben genannten Linien genutzt. Das ist ein auffallend niedriger Wert. Unterstellt ist hierbei die Annahme, dass die Ein- und Aussteigerzahlen an den benannten Bahnhöfen im Jahr 2023 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2021 liegen.

Fahrgastdaten zur Nutzung der einzelnen Buslinien im Landkreis Schaumburg liegen bedauerlicherweise für den Landkreis Schaumburg für die letzten Jahre nicht vor. Aus der Statistik für verkaufte Fahrkarten (zum Beispiel Februar 2023) lässt sich immerhin eine höhere Fahrgastnachfrage (ohne Schülerverkehr) auf den Linien

- 2001 Stadtverkehr Stadthagen
- 2004 Minden-Bückeburg-Stadthagen-Bad Nenndorf

- 2006 Rinteln-Bad Eilsen-Obernkirchen-Stadthagen
- 2025 Rinteln-Bückeburg
- 2008 Stadthagen-Lindhorst-Rodenberg
- 2026 Bückeburg-Obernkirchen-Krainhagen

ablesen.

Die stärkste Auslastung hat die Linie 2602 Lauenau-Rodenberg-Bad Nenndorf-Haste, die eine durchgehende Fahrplanverknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Haste aufweist und auf der zudem bis zur Einführung des 49-Euro-Tickets Bahnkunden eine Anerkennung von GVH-Fahrausweisen angeboten wurde.

Die Zahlen der Verkaufsstatistik machen deutlich, dass der Anteil der Zeitkarten von Busfahrgästen im Landkreis Schaumburg bei etwas über 5 % liegt (ohne Schülerverkehr) und der Anteil des Schülerverkehrs an den insgesamt beförderten Fahrgästen ungefähr 92 % beträgt.

Damit belegen diese Zahlen, dass der öffentliche straßengebundene Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg jenseits des Schülerverkehrs verkehrlich heute nur eine ausgesprochen geringe Bedeutung besitzt. Insgesamt liegt der Anteil der Wege, die mit dem Bus zurückgelegt werden, heute inkl. dem Schülerverkehr bei ca. 3%, bei „Nicht-Schülerinnen und Schülern" liegt er bei nur 0,2 %.[28]

2.3.3 Radverkehr

Stärker als in den anderen Teilen des Landkreises ist die Radnutzung in den siedlungsstrukturellen Verdichtungsräumen, wo die radverkehrsrelevanten Zielpunkte wie Schulzentren, Versorgungsschwerpunkte, öffentliche Einrichtungen und die Arbeitsplatzschwerpunkte dicht zusammen liegen, zumeist in einem Erschließungsbereich von bis zu fünf Kilometern.

Das gilt besonders für die vier Mittelzentren Bad Nenndorf, Bückeburg, Rinteln und Stadthagen, zum Teil aber auch für die Kernorte und Versorgungsschwerpunkte in den anderen Gemeinden/Samtgemeinden des Landkreises.

So wurden im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Rinteln bis zu 1.000 Radfahrende/Tag auf der Weserbrücke gezählt. In Bückeburg wurden 700 Radfahrende/Tag bei der Erarbeitung des dortigen Radverkehrskonzeptes auf der von Westen in die Innenstadt führenden Hauptachse erfasst.

Die Radverkehrsnachfrage und die Radverkehrsbeziehungen werden im Landkreis Schaumburg allerdings neben der Entfernung und der Radverkehrsinfrastruktur durch die topographischen Verhältnisse beeinflusst. Wesergebirge und Bückeberge bilden einen gewissen Riegel, der das Radfahren zwischen dem südlichen Landkreis (Rinteln/Auetal) und den nördlich angrenzenden Kommunen

[28] Eigene Berechnung des Landkreises Schaumburg auf Grundlage einer Verkaufsstatistik für den Monat 2023.

auf wenige Pässe mit höherem Kfz-Verkehrsaufkommen bündelt und derzeit wenig attraktiv gestaltet.

Dagegen lassen sich die nördlichen Kommunen im Landkreis Schaumburg topographisch der Norddeutschen Tiefebene zuordnen und weisen überwiegend ebene Geländeformen auf, was der Radnutzung in der Alltags- und Freizeitmobilität entgegenkommt.

Die räumliche Nähe zu den benachbarten Großräumen Hannover und Ostwestfalen-Lippe sowie die topographischen Verhältnisse begünstigen darüber hinaus gebietsüberschreitende Radverkehrsbeziehungen, wie zum Beispiel zwischen Bückeburg und Minden.

Zusätzlich zu den Innenstädten und Kernorten stellen die vorhandenen Bahnhaltepunkte im Landkreis wichtige Zielpunkte für die Nahmobilität mit dem Fahrrad dar (vgl. auch *Kap. 2.4.5*).

Festzustellen ist, dass die Bike+Ride-Anlagen an den großen Stationen Bückeburg, Stadthagen und Haste, die jeweils über 300 Abstellplätze anbieten, an Werktagen gut bis sehr gut ausgelastet sind.

Aufgrund der ständig gestiegenen Nachfrage wurden die Anlagen in Bückeburg und Haste in den letzten Jahren erweitert.

Für die Stationen Kirchhorsten, Lindhorst und Bad Nenndorf sind Erweiterungen ebenfalls bereits geplant.

2.3.4 Analyse von Mobilfunkdaten im Landkreis Schaumburg

Anhand der Auswertung von Mobilfunkdaten bei Telefonica können Bewegungen zwischen verschiedenen Verkehrszellen im Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr dokumentiert werden. Die Datengrundlage bildet ein Durchschnittstag im März 2019. Diese Daten wurden von der Firma Teralytics anonymisiert aufbereitet und dem Landkreis Schaumburg freundlicherweise vom Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (ArL) für dieses Vorhaben zur Verfügung gestellt.

Unterschieden werden Verbindungen im Binnenverkehr des Landkreises und Verbindungen mit den Umlandregionen (vgl. hierzu und zum Folgenden *Abbildung 18* und *Abbildung 19*).

Als zusammenhängende Teilgebiete lassen sich definieren:

- Östliches Kreisgebiet mit Haste, Bad Nenndorf, Rodenberg und Lauenau/Apelern
- Zentrales Kreisgebiet mit Stadthagen, Lindhorst, Sachsenhagen, Niedernwöhren und Nienstädt
- Westliches Kreisgebiet mit Bückeburg, Obernkirchen, Bad Eilsen und Bergkrug
- Südliches Kreisgebiet mit Rinteln.

Die stärksten Verbindungen im Binnenverkehr (vgl. *Abbildung 18*) sind Bewegungen zwischen

- Bückeburg und Stadthagen, Rinteln und Obernkirchen
- Stadthagen und Obernkirchen, Bad Nenndorf und Lindhorst

- Bad Nenndorf und Haste

Insgesamt wird deutlich, dass die Verbindungen im westlichen Kreisgebiet ausgeprägter sind, wobei ein großer Teil der Verbindungen auf das Städtedreieck Bückeburg-Stadthagen-Obernkirchen entfällt. Die Ausprägung der Verbindungen bei Mobilfunkdaten zeigt damit erwartungsgemäß im Binnenverkehr deutliche Übereinstimmung mit den Verkehrsströmen von Arbeitspendelnden im Landkreis Schaumburg (vgl. hierzu oben *Kapitel 2.1*).[29]

Die stärksten Verbindungen mit Umlandregionen stellen Bewegungen zwischen Bückeburg und Minden sowie zwischen Bückeburg und Porta Westfalica dar.

Ebenfalls ausgeprägt sind Verbindungen zwischen Rinteln und den Umlandregionen Porta Westfalica, Minden und Hameln.

So umfasst die Zentralität von Verbindungen für Minden und Porta Westfalica mit ca. 30.000 Bewegungen (eine Richtung) mehr als das Dreifache als die Zentralität von Hannover mit ca. 9.000 Bewegungen.

Anhand der Statistik von Berufspendelnden zwischen dem Landkreis Schaumburg und dem Nachbarland Nordrhein-Westfalen (2020) lässt sich ablesen, dass zwei Drittel der Arbeitspendelnden auf Bückeburg und Rinteln entfallen, woraus sich - wie beim Binnenverkehr – gute Übereinstimmungen mit den Auswertungen der Mobilfunkdaten für das westliche und südliche Kreisgebiet ergeben.

Weitere stärkere Verbindungen zwischen dem Landkreis Schaumburg und den Umlandregionen können in Bezug auf die Relationen

- Stadthagen-Hannover
- Bad Nenndorf-Hannover
- Bad Nenndorf-Barsinghausen
- Hageburg-Wunstorf

festgestellt werden.

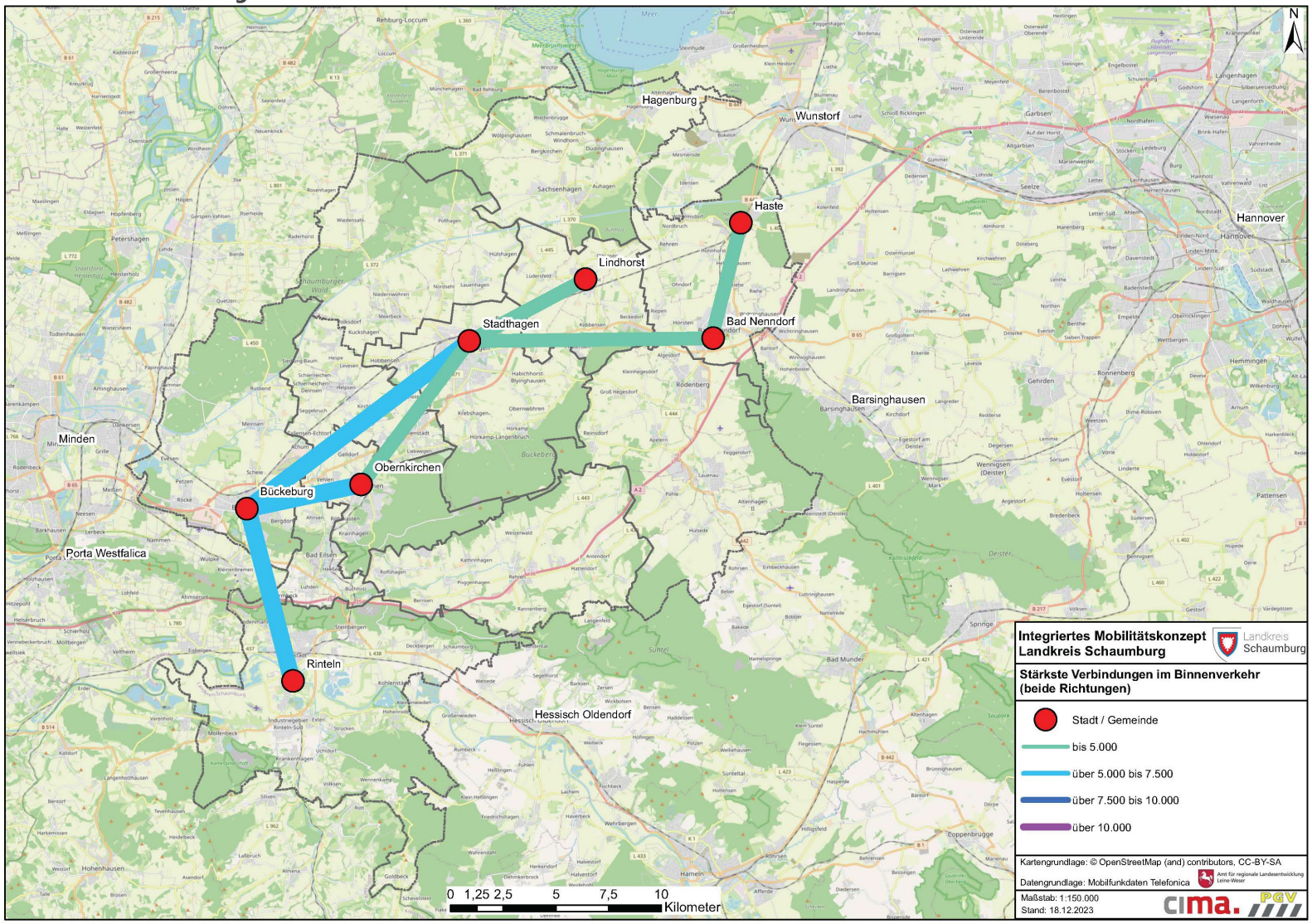
Auffallend ist, dass Hannover in der Gesamtmobilität der zugrunde gelegten Mobildaten einen nicht so großen Schwerpunkt wie in der Mobilität von Arbeitspendelnden aufweist.

Dies dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass die in den Mobilfunkdaten zusätzlich enthaltenen Freizeitverkehre häufig kürzer als die Arbeitswege sind.

---

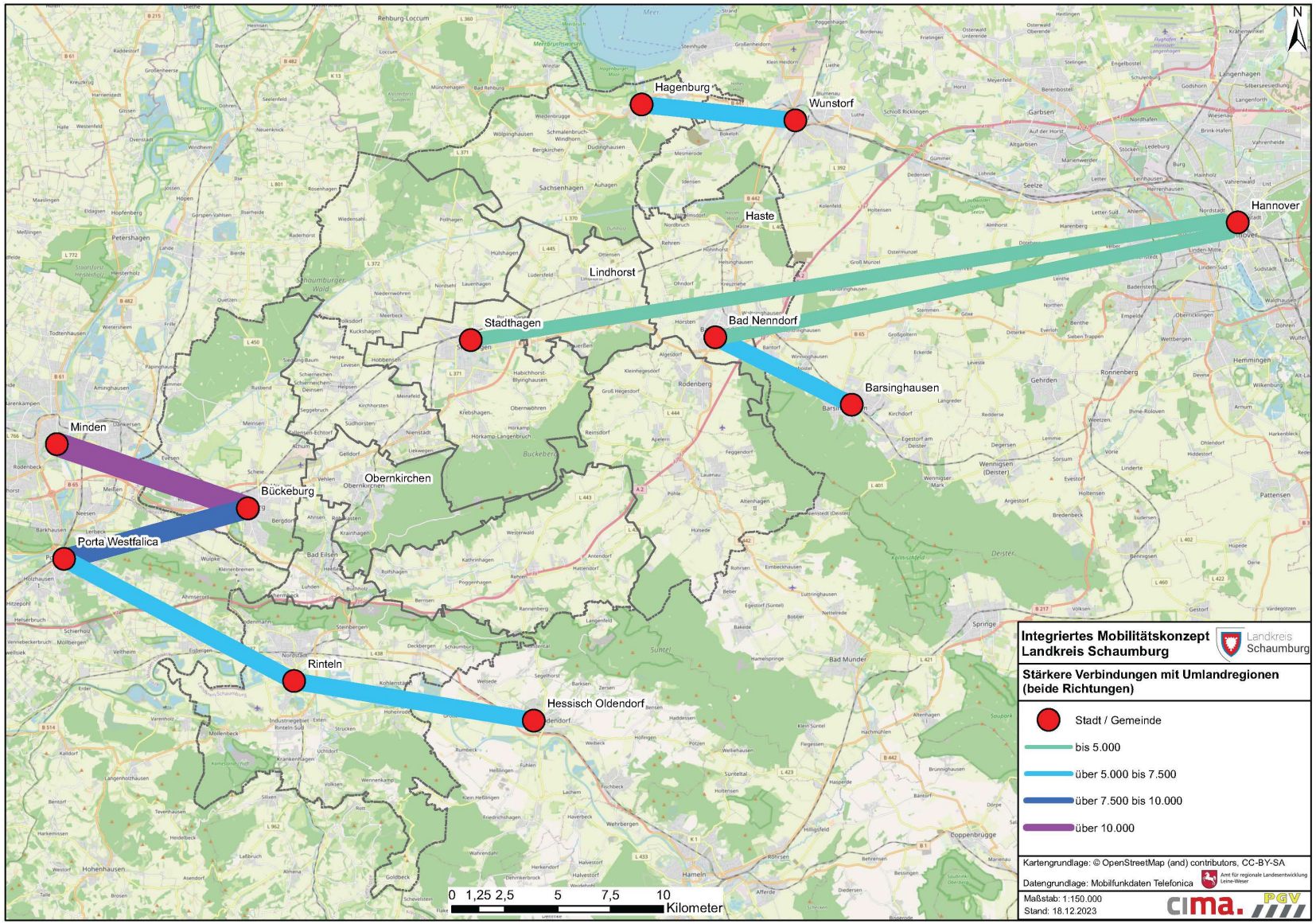
[29] Vgl. hierzu auch Landkreis Schaumburg (Hrsg.), 2019: Fortschreibung des Nahverkehrsplans zum 01.01.2020. Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Stadthagen, https://www.schaumburg.de/?object=tx%7c3020.9775.1

Abbildung 18: Stärkste Verbindungen im Binnenverkehr



Quelle: Datengrundlage Mobilfunkdaten, Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 19: Starke Verbindungen mit den Umlandregionen



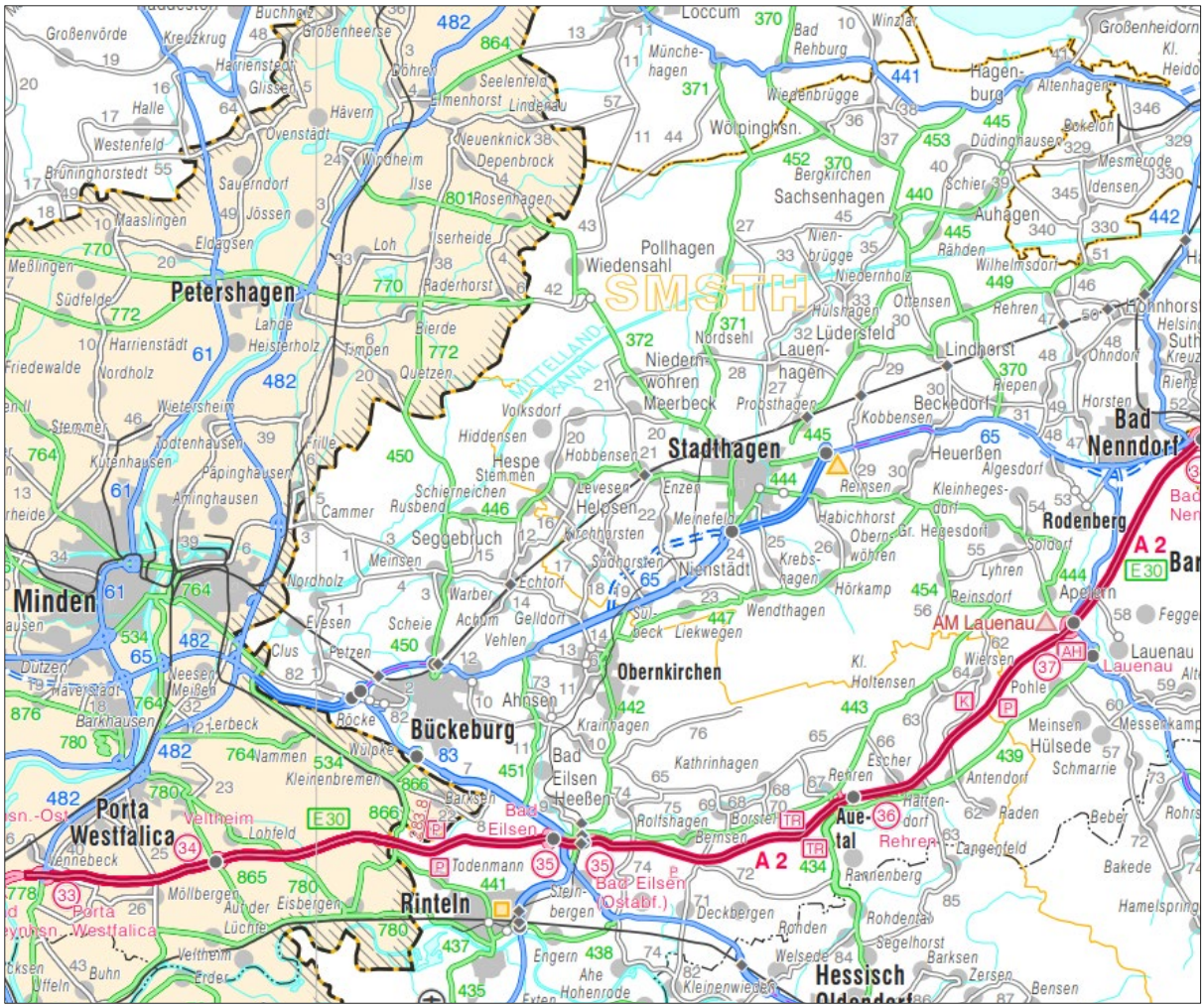
Quelle: Datengrundlage Mobilfunkdaten, Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

2.4 Analyse des aktuellen Verkehrsangebots im Landkreis Schaumburg

2.4.1 Straßennetz

Die Dichte des klassifizierten Straßennetzes korrespondiert mit der hohen Siedlungsdichte im Landkreis Schaumburg. Eine überregionale Bedeutung weist die den Landkreis in west-östlicher Richtung durchquerende Bundesautobahn A 2 mit den Anschlussstellen Bad Eilsen, Rehren, Lauenau und Bad Nenndorf auf (vgl. auch *Abbildung 20*).

Abbildung 20: Straßennetz im Landkreis Schaumburg



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Straßennetzkarte Niedersachsen, Stand Januar 2023. Ausschnitt. Bearbeitung: CIMA

Infolge der Engmaschigkeit des Straßennetzes und der dichten Abfolge von Anschlussstellen zur A 2 werden dem Kfz-Verkehr sowohl im Binnenverkehr als auch bei Fahrten in die benachbarten Großräume Hannover und Ostwestfalen relativ kurze Reisezeiten im Vergleich zum ÖPNV angeboten.

Die durch den Landkreis führenden Bundesstraßen erschließen folgende Korridore:

- B 65 Osnabrück-Minden-Stadthagen-Hannover (Ost-West-Achse)
- B 83 Bückeburg-Rinteln-Hameln (Verknüpfung Nordkreis/Südkreis, Erschließung Wesertal)
- B 238 Rinteln-Lemgo-Detmold (Erschließung Südkreis-Kreis Lippe)
- B 441 Landkreis Nienburg-Rehburg-Loccum-Hagenburg-Hannover (Anbindung des Nordkreises an Großraum Hannover)
- B 442 Wunstorf-Bad Nenndorf-Rodenberg-Bad Münder (Verknüpfung des westlichen Kreisgebietes mit Großraum Hannover und Landkreis Hameln-Pyrmont).

Darüber hinaus wird der Landkreis von zahlreichen Landesstraßen erschlossen. Auffällig ist die hohe Dichte von Landesstraßen in den Kernstädten von Rinteln und Stadthagen sowie im nördlichen Kreisgebiet. Die Landesstraßen übernehmen auch eine wichtige Verknüpfungsfunktion zwischen dem Landkreis Schaumburg und den Nachbarkreisen Lippe, Minden-Lübbecke und Nienburg.

Anhand der insgesamt rund 285 km durch den Landkreis Schaumburg verlaufenden Kreisstraßen sowie der 25 Landes- und fünf Bundesstraßen lässt sich die hohe Dichte des klassifizierten Straßennetzes im Landkreis Schaumburg ebenfalls ablesen.

2.4.2 Schienennetz

Durch den Landkreis Schaumburg verlaufen folgende drei Bahnstrecken (vgl. dazu auch *Abbildung 21*):

1) Minden-Hannover mit den Stationen Bückeburg, Kirchhorsten, Stadthagen, Lindhorst und Haste

2) Haste-Weetzen-Hannover mit den Stationen Haste und Bad Nenndorf

3) Löhne-Hameln mit der Station Rinteln.

Zu 1) Die Strecke Minden-Hannover wird von den Zügen der Westfalenbahn RE 60 (Rheine-Braunschweig) und RE 70 (Bielefeld-Braunschweig) sowie Verstärkerzügen im Abschnitt Minden-Hannover bedient.

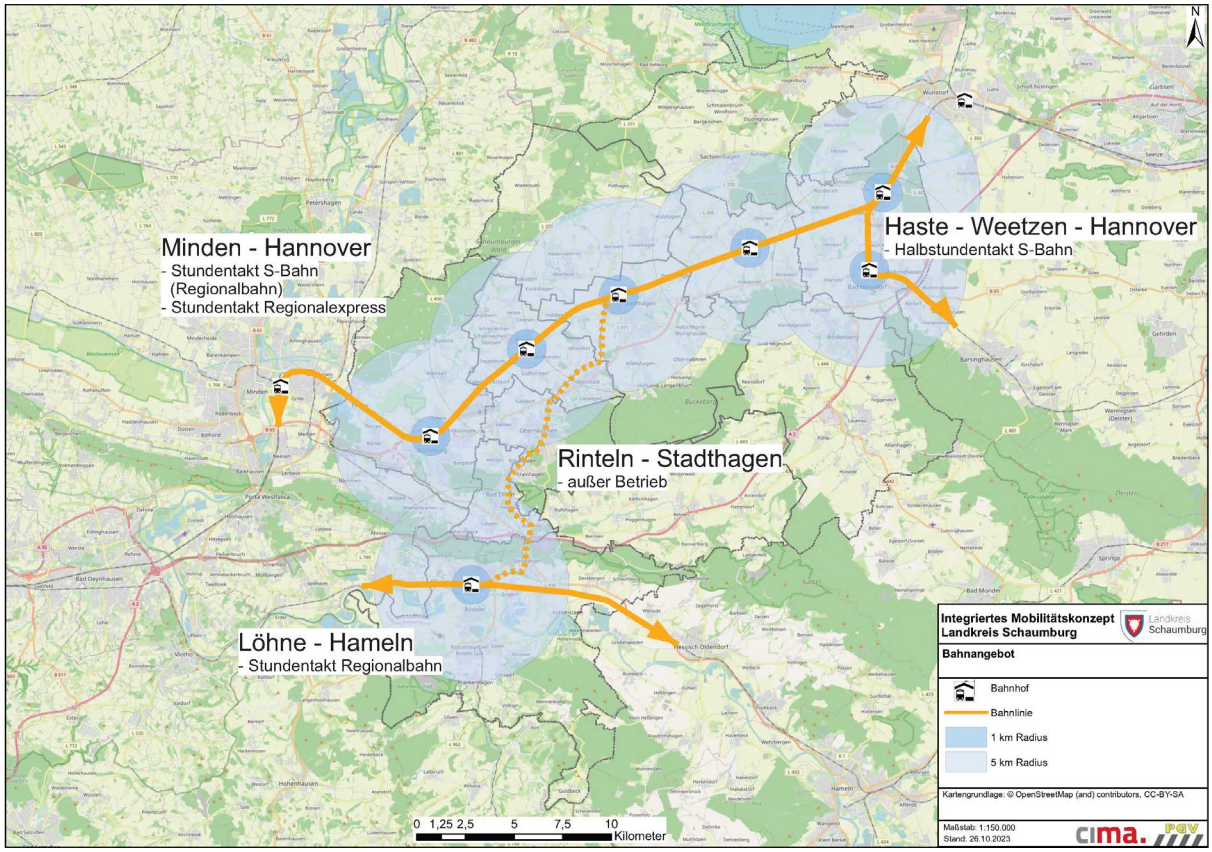
Die Regelzüge halten zwischen Minden und Hannover an den Stationen Bückeburg, Stadthagen, Haste und Wunstorf, die Verstärkerzüge halten zusätzlich in Kirchhorsten und Lindhorst.

Des Weiteren wird die Strecke Minden-Hannover von den Zügen der S-Bahn Hannover (S 1) bedient, die an allen Stationen zwischen Minden und Hannover halten.

Der Bedienungszeitraum in Richtung Hannover liegt an allen Tagen zwischen 04:00 Uhr und 24:00 Uhr, in Richtung Minden zwischen 05:30 Uhr und 01:15 Uhr des Folgetages.

In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag werden in beiden Richtungen jeweils zwei Fahrten mit der S-Bahn angeboten.

Abbildung 21: Schienennetz im Landkreis Schaumburg



Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung: PGV

Durch die Überlagerung von Zügen der Westfalenbahn und der S-Bahn wird an den Stationen Bückeburg, Stadthagen und Haste in beiden Richtungen ein durchgehender Halbstundentakt angeboten.

Durch den Einsatz von Verstärkerzügen der Westfalenbahn (drei Züge morgens in Richtung Hannover, drei Züge nachmittags aus Richtung Hannover, fünf Züge am Freitagnachmittag aus Richtung Hannover) gibt es eine weitere Taktverdichtung von Montag bis Freitag an den o. g. Bahnstationen.

Zu 2) Auf der Strecke Haste-Weetzen-Hannover verkehren Züge der S-Bahn-Linien 1 und 2 im Halbstundentakt zwischen 04:30 Uhr und 24:00 Uhr in Richtung Bad Nenndorf und zwischen 05:00 Uhr und 01:15 Uhr in Gegenrichtung. In den Nächten von Freitag auf Samstag bzw. Samstag/Sonntag werden weitere Fahrten in beiden Richtungen angeboten.

Zu 3) Die Züge der Regionalbahn RB 77 bedienen die Strecke Löhne-Hameln im Stundentakt. Der Bedienungszeitraum von Rinteln in Richtung Hameln liegt zwischen 05:00 Uhr und 22:00 Uhr, von Rinteln in Richtung Löhne zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr.

Im Landkreis Schaumburg bieten damit insgesamt 7 Bahnhaltepunkte eine relativ hohe SPNV-Erschließungsdichte, was insbesondere auf der Hauptstrecke Minden - Hannover sowie der Deisterstrecke einhergeht mit einem vom Bedienungsumfang her durchgehend großem Angebot (Halb-

stundentakt) zwischen ca. 04:00 Uhr morgens und Mitternacht, zuzüglich den genannten Verstärkerzügen in den Hauptverkehrszeiten.

Allerdings leidet dieses im Grundsatz gute Bedienangebot durch häufige Verspätungen der Züge und eine nicht sehr hohe Qualität der Ausstattung und Attraktivität der Züge erheblich.

2.4.3 Busverkehr

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Schaumburg ist linien- bzw. fahrplanbezogen auf den Schulbedarf ausgerichtet. Als Zielschwerpunkte fungieren die Schulzentren in Rinteln und Stadthagen mit den jeweils zusammenhängenden Standorten von IGS und Gymnasium (vgl. das in *Abbildung 22* dargestellte Liniennetz).

Darüber hinaus bilden die Standorte der allgemeinbildenden Schulen in Bückeburg, Obernkirchen, Helpsen, Stadthagen-Altstadt, Lindhorst, Bad Nenndorf und Rodenberg zentrale Bausteine im ÖPNV-Liniennetz, jedoch ist die Bündelung der zuführenden Linien hier weniger ausgeprägt als an den Zielschwerpunkten in Rinteln und Stadthagen.

Bedienungskorridore mit mehr als zehn Fahrten werktags (Mo-Fr) je Richtung stellen nur folgende Verbindungen dar:

- Linie 2004 Minden-Bückeburg-Stadthagen
- Linie 2006 Rinteln-Bad Eilsen-Obernkirchen-Stadthagen
- Linie 2025 Rinteln-Bückeburg
- Linie 2132 Bückeburg-Bad Eilsen
- Linie 2602 Haste-Bad Nenndorf-Rodenberg-Lauenau
- Linie 801 Rinteln-Bösingfeld (Kreis Lippe)
- GVH-Linien 715/835 Wunstorf-Hagenburg-Rehburg-Loccum (Landkreis Nienburg).

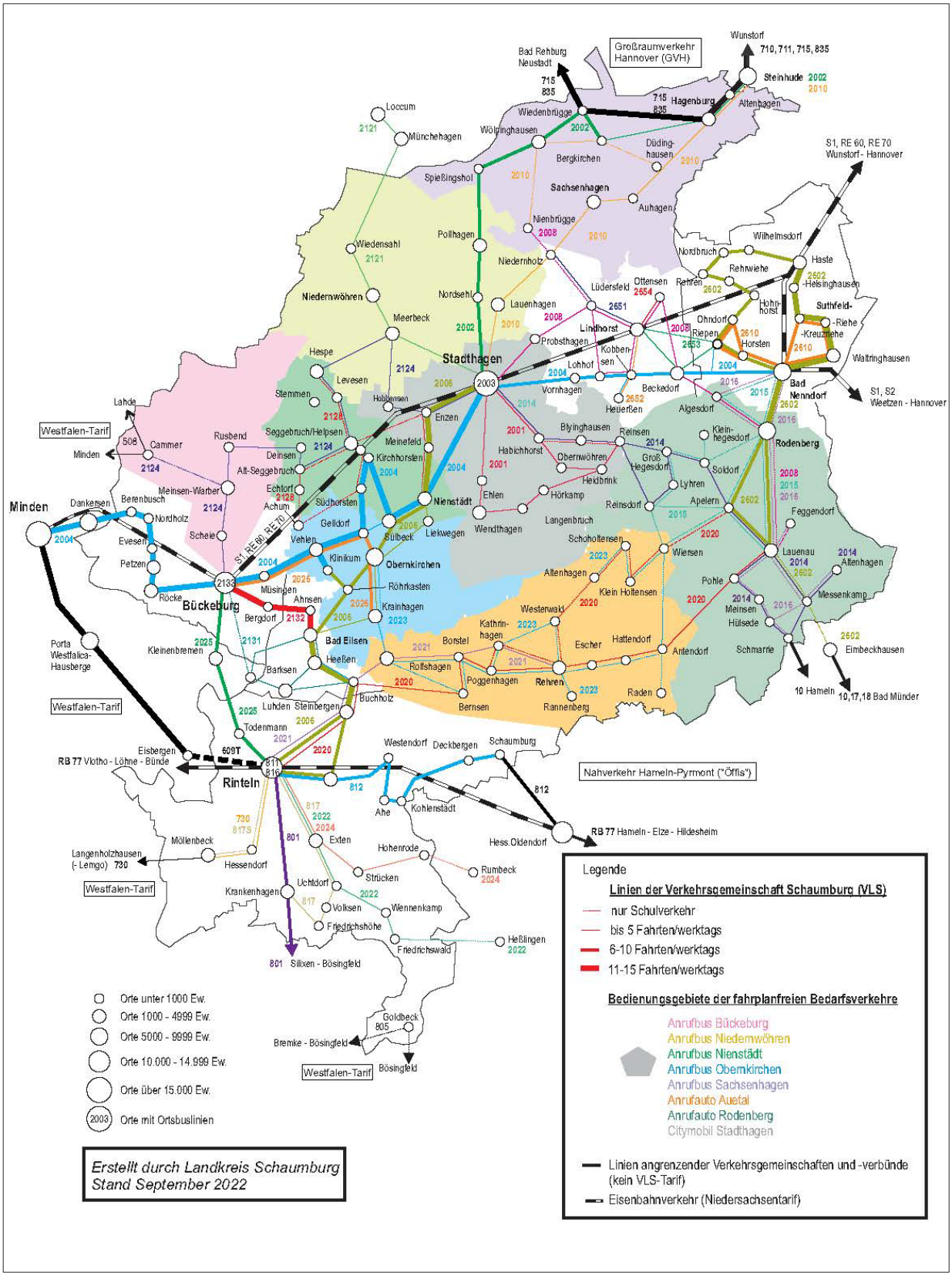
Hierbei handelt es sich überwiegend um Verbindungen im Verlauf ehemaliger Bahnstrecken. Festzustellen ist weiterhin eine höhere ÖPNV-Angebotsdichte im Städtedreieck Bückeburg, Rinteln, Stadthagen.

Das Angebot im Buslinienverkehr ist, wie dargestellt, im Wesentlichen auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

Lediglich punktuell sind in den letzten Jahren Linienanpassungen im Zusammenhang mit größeren Neuansiedlungen vorgenommen worden (u.a. Klinikum Vehlen, Gewerbegebiet Lauenau).

Auch Bus-/Bahn-Verknüpfungen werden an den meisten Bahnstationen nicht oder nur vereinzelt angeboten (Ausnahme: Bahnhof Haste; siehe dazu auch unten *Kapitel 2.4.5*). Seit der Übernahme der SVG-Linien durch das Verkehrsunternehmen RSO (Rottmann & Spannuth Omnibusverkehre) gibt es auf diesem Sektor immerhin erste Überlegungen zur Fahrplanneuordnung und -umstrukturierung (z.B. Bahnhaltepunkt Kirchhorsten).

Abbildung 22: Busliniennetzplan Landkreis Schaumburg



Quelle: Landkreis Schaumburg

Die ÖPNV-Bedienungslücken außerhalb des Schülerverkehrs haben insbesondere in Samtgemeinden mit weniger ausgeprägten Versorgungsschwerpunkten bereits frühzeitig dazu geführt, flexible Bedienungsmodelle ergänzend zum Linienbetrieb zu entwickeln. Dazu zählen die Samtgemeinden Lindhorst, Niedernwöhren, Nienstädt, Nenndorf, Sachsenhagen und Rodenberg. Auch in der Gemeinde Auetal wird ein solches Modell seit ein paar Jahren angeboten. In der Stadt Bückeburg gibt es ebenfalls Überlegungen zur Einrichtung eines Anrufbusses, um die unterversorgten nördlichen Ortsteile besser an die Kernstadt anzubinden.

Diese Angebote von fahrplanfreien Bedarfsverkehren, die bis spätestens einen Tag vor dem gewünschten Abfahrtstermin bei den jeweiligen Betreibern angemeldet werden müssen, stellen eine Besonderheit im Landkreis Schaumburg dar. Die Betriebszeiten liegen Mo-Fr zwischen 07:30/08:30 Uhr und 18:00/19:00 Uhr. Das Citymobil Stadthagen bietet auch Abend- und Wochenendfahrten an.

In der folgenden Übersicht sind die wichtigsten Bedienungsangebote und Zielpunkte dieser Bedarfsverkehre zusammengestellt.

Tabelle 2: Bedienungsangebote und Zielpunkte der Bedarfsverkehre im Landkreis Schaumburg

Nr.	Bezeichnung	Heutige Bedienungsgebiete/Zielpunkte
1	Anrufauto Auetal	Gemeinde Auetal nach Stadthagen und Rinteln, Bückeburg, Obernkirchen, Samtgemeinde (SG) Rodenberg - Fachärzte
2	Anrufbus Niedernwöhren	SG Niedernwöhren, Stadthagen-Zentrum, Sachsenhagen - Klinikum Vehlen
3	Anrufbus Bückeburg	Cammer, Meinsen-Warber, Rusbend, Scheie-Kernstadt - Klinikum Vehlen, Fachärzte Stadthagen
4	Anrufbus Nienstädt	SG Nienstädt, Stadthagen, Bückeburg, Bad Eilsen, Obernkirchen - Klinikum Vehlen
5	Anrufbus Obernkirchen	Obernkirchen, Stadthagen, Bückeburg, Bad Eilsen
6	Anrufauto Samtgemeinde Rodenberg	SG Rodenberg, Bad Nenndorf, Bad Münder, Hameln, Stadthagen, Wunstorf – Krankenhaus, Fachärzte, Behörden
7	Anrufbus Sachsenhagen	SG Sachsenhagen, Stadthagen-Kernstadt, Lindhorst, Bahnhof Haste – Fachärzte in Loccum, Münchehagen, Bad Rehburg, Stadt Rehburg, Klinikum Vehlen
8	Citymobil Stadthagen	Zwischen Stadtteilen und Zielpunkten in der Kernstadt

Die Betreiber der Anrufbusangebote in den fünf Kommunen (Anrufbus Niedernwöhren e. V. und Anrufbus Nienstädt e. V.) führen den Bedarfsverkehr mit ehrenamtlichem Personal durch. Die Beschaffung der benötigten Kleinbusse wird vom Landkreis finanziert. Die Umsetzung der Anrufautoangebote und des Citymobils Stadthagen wird durch Taxiunternehmen vor Ort sichergestellt.

In der Samtgemeinde Lindhorst verkehrt zudem ein liniengebundener Bürgerbus zu ausgewählten Zeiten an Werktagen (Mo-Fr) zwischen den einzelnen Mitgliedsgemeinden und dem Kernort Lindhorst. Zudem gibt es den Bürgerbus Nenndorf. Dieser fährt montags-freitags fünf Runden zwischen Bad Nenndorf und den Nenndorfer Ortsteilen Riepen, Horsten und Waltringhausen sowie Kreuzriehe in der Gemeinde Suthfeld.[30]

Die Nachfragedaten bezüglich dieser im Landkreis Schaumburg betriebenen Bedarfsverkehre zeigen, dass sich der von ihnen bediente Mobilitätsbedarf vorrangig auf die Versorgungseinrichtungen in den Mittelzentren (z.B. ärztliche Versorgung, Dienstleistungen) bezieht, während sie schon allein aufgrund ihres Bedienungszeitraumes z.B. für Berufs- und Ausbildungspendler keine bzw. nur eine sehr geringe Bedeutung haben.

Entsprechend konzentriert sich das Angebot verkehrlicher Infrastruktureinrichtungen an den Bahnhöfen des Schaumburger Landes im Wesentlichen auf Park+Ride sowie Bike+Ride-Anlagen.

2.4.4 Radverkehr

Der Anteil von straßenbegleitenden Radwegen im Landkreis Schaumburg liegt an Bundesstraßen bei 57 %, an Landesstraßen bei 51 % und an Kreisstraßen sogar nur bei 37 %. Zudem werden die Regelmaße für gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240) bzw. für getrennte Geh- und Radwege (Z 241) im Einrichtungs- sowie Zweirichtungsverkehr gemäß ERA[31] nur in wenigen Fällen erreicht.

Festzustellen ist eine gewisse Bündelung vorhandener Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen im Siedlungsband zwischen Bückeburg und Stadthagen, während der Umfang von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen im Stadtgebiet Rinteln, in der Gemeinde Auetal sowie in der Samtgemeinde Rodenberg und Sachsenhagen auf eine besonders niedrigem Niveau liegt.

Die innerörtliche Radverkehrsführung an klassifizierten Straßen entspricht oft nicht den Regeln der StVO, wonach die Radwegebenutzungspflicht grundsätzlich in Frage zu stellen bzw. durch ein Benutzungsrecht zu ersetzen ist.

Das Führungselement Fahrradstraße ist im Landkreis Schaumburg wenig verbreitet, die seit der StVO-Novelle von 2020 mögliche Einrichtung von Fahrradzonen ist bislang noch nicht angewandt worden.

---

30 Informationen zur Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) können zum Beispiel diesem Dokument entnommen werden: https://schaumburg.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZSeFk_oJO0BkFwQVgi7-ZbYjRbSatferxs-qmi3gzoSQ/Verwendung_der_Regionalisieurngsmittel_nach_dem_Niedersaechsischen_Nahverkehrsgesetz_-NNVG-.pdf

31 ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV 2010

Vor einigen Jahren wurde ein flächendeckendes Wegweisungssystem für den Fahrradverkehr umgesetzt, aufbauend auf vorhandenen touristischen Hauptrouten und unter Berücksichtigung von Verknüpfungen mit den umliegenden Nachbarregionen. Eine Überlagerung mit Alltagsrouten ist zwar punktuell vorhanden, jedoch nicht immer konfliktfrei gelöst, wie z.B. die Radverkehrsführung im Zuge des überregional bedeutsamen Weserradweges im Bereich der Stadt Rinteln zeigt.

Die Zulassung des Radverkehrs in zentralen Bereichen (zum Beispiel Fußgängerzonen, Grünanlagen) steht im Hinblick auf potenzielle Nutzungsunverträglichkeiten zwischen (schnellen) Pedelec-Nutzern und zu-Fuß-gehenden mobilitätseingeschränkten Personen in einem fortlaufenden Diskussionsprozess.

Beim Radverkehr hat der Landkreis Schaumburg in den letzten Jahren einen Schwerpunkt beim Ausbau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen auf außerörtlichen Abschnitten seines Kreisstraßennetzes gesetzt. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten im nördlichen Kreisgebiet, der hohen siedlungsstrukturellen Verdichtung über weite Abschnitte, der guten Erreichbarkeit der meisten Bahnhöfe und dem allgemeinen Trend zur stärkeren Nutzung E-gestützter Fahrräder (mit erweitertem Einzugsbereich) bieten daher diese Gegebenheiten eine gute Basis für eine weitere Förderung dieses klimafreundlichen Verkehrsmittels in der Nahmobilität.

Eine weitere Besonderheit stellt die freizeitbezogene Nutzung der beidseitigen Pfade entlang des Mittellandkanals dar. Aufgrund der geradlinigen Führung und der hohen Durchgängigkeit sowohl zur Region Hannover als auch zum Kreis Minden-Lübbecke wird auch hier die Entwicklung möglicher Radverkehrspotenziale in der weiteren Mobilitätsentwicklung gesehen.

2.4.5 Verkehrliche Verknüpfungen

Umfang und Ausstattung der verkehrlichen Infrastruktur bezüglich Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen ist u.a. abhängig vom SPNV-Bedienungsangebot, dem Einzugsbereich und der Erreichbarkeit der einzelnen Bahnstationen.

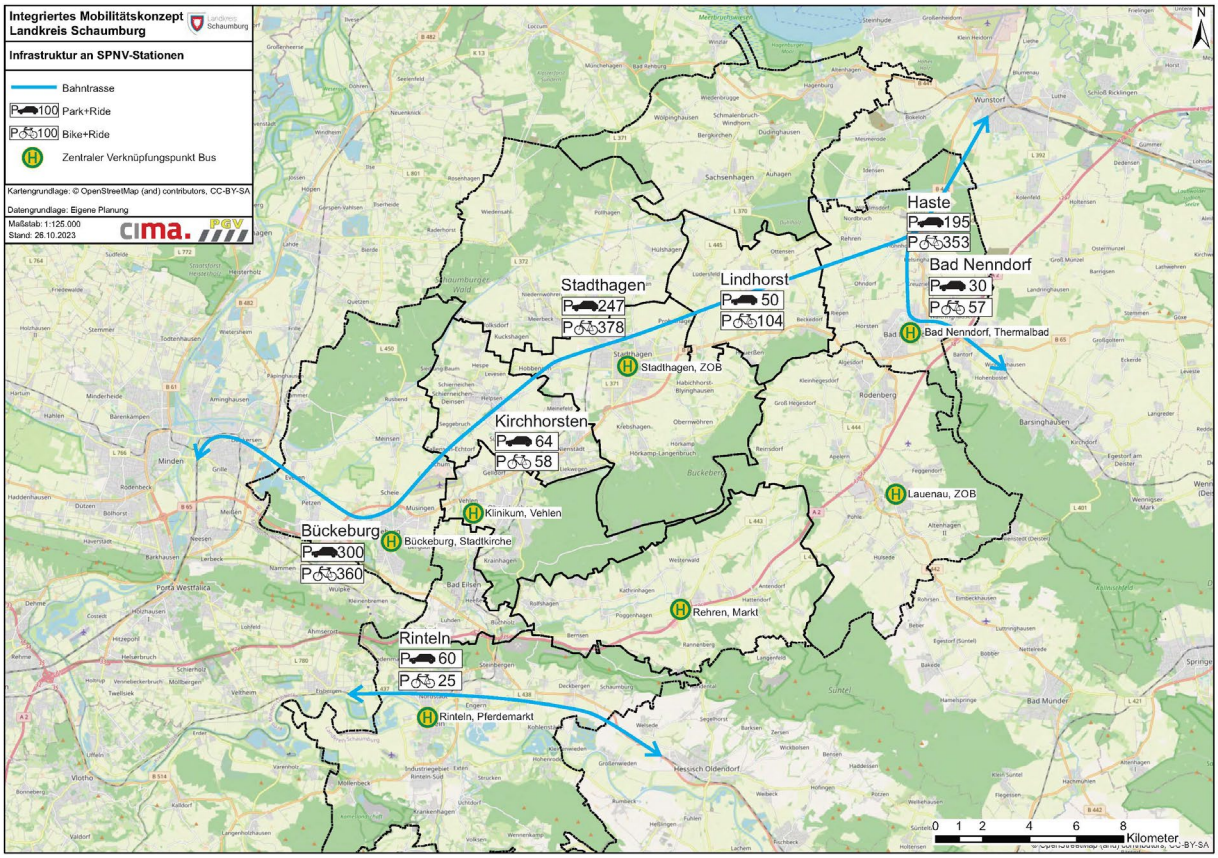
Dementsprechend befinden sich die größten Park+Ride-Anlagen in Bückeburg (300 Stellplätze), Stadthagen (250 Stellplätze) und Haste (200 Stellplätze). Die Stellplätze in Bückeburg werden vollständig finanziell bewirtschaftet, ebenso die Stellplätze in der Parkpalette von Stadthagen (vgl. *Abbildung 23*). Gesicherte Fahrradabstellanlagen mit Witterungsschutz werden derzeit nur am Bahnhof Bückeburg angeboten. Zudem kann man am Bahnhof Haste gesicherte Abstellplätze über die Gemeinde buchen. Für die Bahnstation Bad Nenndorf gibt es Überlegungen zum Bau einer gesicherten Anlage. Ohne einen entsprechenden Schutz vor Diebstahl und Beschädigung sind die heute vorhandenen Fahrradabstellanlagen (außer Bückeburg) damit als unzureichend anzusehen.

Die Park+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen Kirchhorsten, Lindhorst, Bad Nenndorf und Rinteln weisen eine Größenordnung von nur 50-100 Stellplätzen auf und sind kostenfrei nutzbar.

Die Angebote der vorhandenen Park+Ride-Stellplätze sind an den meisten Bahnstationen (außer Rinteln und Kirchhorsten) größer als die Stellplätze für das Fahrradparken und umfassen an den nachfragestärksten Stationen Bückeburg, Stadthagen und Haste jeweils 350 – 400 Stellplätze (Stand 2023).

Gesicherte Fahrradabstellanlagen mit Witterungsschutz werden derzeit nur am Bahnhof Bückeburg angeboten. Am Bahnhof Rinteln gibt es zudem sechs Fahrradboxen und am Bahnhof Haste kann man gesicherte Abstellplätze über die Gemeinde buchen. Für die Bahnstation Bad Nenndorf gibt es Überlegungen zum Bau einer gesicherten Anlage. Ohne einen entsprechenden Schutz vor Diebstahl und Beschädigung sind die vorhandenen Fahrradabstellanlagen als unzureichend anzusehen.

Abbildung 23: P&R-Infrastruktur an den Bahnhöfen im Landkreis Schaumburg



Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung: PGV

Der größte Handlungsbedarf bezüglich einer Angebotsverbesserung zum Fahrradparken wird vor diesem Hintergrund derzeit an den Stationen Stadthagen und Rinteln, in geringerem Umfang auch an den Stationen Kirchhorsten und Lindhorst gesehen. In Rinteln besteht zudem dringender Handlungsbedarf an einer besseren Bahnsteigerreichbarkeit aus nördlicher Richtung. Auch wenn an allen SPNV-Stationen im Landkreis Schaumburg die räumlichen Voraussetzungen für eine Bus-/Bahn-Verknüpfung gegeben sind, werden durchgehende Fahrplananschlüsse an die Westfalenbahn bzw. S-Bahn nur in Haste angeboten.

Zusätzlich zu den SPNV-Haltepunkten können folgende zentrale Bushaltestellen als verkehrliche Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz des Landkreises Schaumburg aufgrund ihrer Lage und Ausstattung bzw. ihres räumlichen Einzugsbereiches definiert werden:

- Bückeburg, Stadtkirche
- Obernkirchen, Post

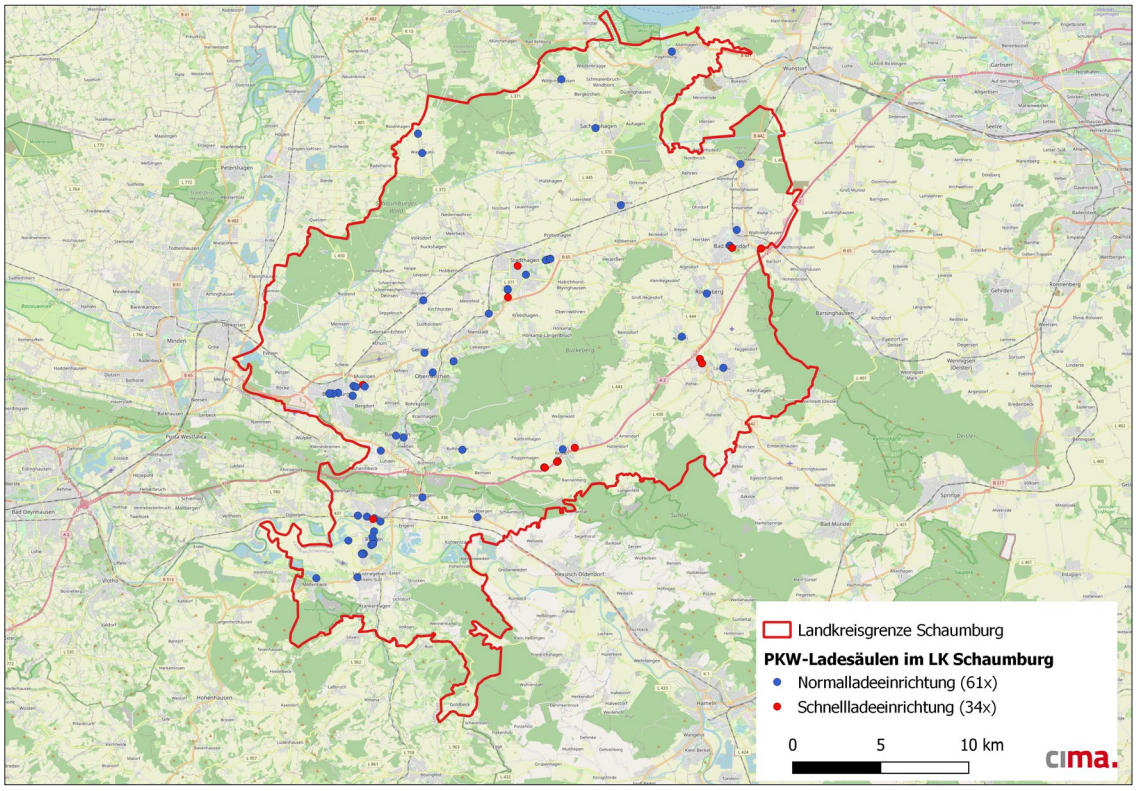
- Klinikum Vehlen
- Rinteln, Pferdemarkt
- Rehren, Markt
- Stadthagen, ZOB
- Bad Nenndorf, Thermalbad
- Lauenau, ZOB.

Die Verknüpfungsfunktion bezieht sich auf Übergänge zwischen verschiedenen Buslinien bzw. verschiedenen Verkehrsträgern, wie zum Beispiel Bus/Taxi, Bus/Fahrrad oder Linienbus/Anrufbus.

2.4.6 E-Ladeinfrastruktur im Landkreis Schaumburg

Die heute im Landkreis Schaumburg vorhandenen Pkw-Ladesäulen sind in *Abbildung 24* dargestellt.

Abbildung 24: Pkw-Ladesäulen im Landkreis Schaumburg



Quelle: www.ladesaeulenregister.de. Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: CIMA

2.4.7 Ergebnisse der Bürgerworkshops

An den beiden Bürgerworkshops in Bad Nenndorf (Juni 2022) und Rinteln (Juli 2022) haben jeweils zwischen 30 und 40 Personen teilgenommen.

Nach einem Eingangsreferat der beiden Gutachterbüros zur aktuellen Mobilitätssituation im Landkreis Schaumburg wurden auf beiden Workshops die derzeitigen Angebote im Bahn-, Bus- und Nahverkehr in jeweils zwei Arbeitsgruppen diskutiert und daraus Wünsche an eine zukünftige Mobilitätsstruktur im Landkreis Schaumburg entwickelt.

Die Ergebnisse können zusammengefasst wie folgt dargestellt werden:

- Als positiv hinsichtlich Taktverkehr und Bedienungszeitraum werden die Bahnverbindungen zwischen Minden und Hannover sowie von Haste über Weetzen nach Hannover („Deisterstrecke") hervorgehoben. In diesem Zusammenhang wird das vorhandene Angebot von Park+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen als weiteres positives Merkmal genannt.
- Vorrangig beim Busverkehr sehen die meisten Personen Defizite hinsichtlich des Taktangebotes, der Anschlusssicherung Bus/Bahn, der Bedienung an Werktagen abends und generell an Wochenenden, der Taktstruktur sowie der Kommunikation und Fahrplantransparenz.
- Auf der lokalen Ebene werden die Stadtverkehre in Rinteln (Takt, Anschlüsse) sowie Stadthagen (fehlende Präsenz) bemängelt. Die Verknüpfungen zwischen Rinteln und Minden werden als unbefriedigend empfunden, ebenso die fehlenden Abendverbindungen zwischen Haste und Rodenberg/Lauenau und die fehlende Durchgängigkeit zwischen Lauenau und Bad Münder.
- In Bezug auf den Mobilitätsbaustein Radverkehr wird der größte Handlungsbedarf bei der Umsetzung vorhandener kommunaler Radverkehrskonzepte, bei der Entwicklung von „Komfortrouten" auch auf längeren Strecken (zum Beispiel Minden-Stadthagen), bei dem Ausbau von Radwegen an Landesstraßen, die als Umleitungsstrecken der A2 gekennzeichnet sind, und bei der Schaffung gesicherter Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen sowie an weiteren zentralen Verknüpfungsmöglichkeiten gesehen.
- Die Wünsche hinsichtlich der Gewährleistung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen im Landkreis Schaumburg zielen besonders darauf ab, den Busverkehr neu zu organisieren. Als wesentliche Bausteine lassen sich definieren:
    - Einrichtung eines Taktsystems mit Anschlusssicherung an den Bahnhöfen,
    - Etablierung von Schnellbuslinien zwischen den Mittelzentren,
    - Installierung einer Mitfahr-App zum nächstgelegenen Bahnhof (On Demand),
    - Verbesserung von Kommunikation/Marketing und der Zugänglichkeit zum ÖPNV (zum Beispiel Fahrplangestaltung, Abrufbarkeit per App).

Eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Rinteln-Stadthagen wird ebenfalls als wichtiges Thema in die Diskussion eingebracht, verbunden mit dem Wunsch nach einer durchgängigen Verbindung von Rinteln nach Hannover.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Möglichkeit einer günstigen Fahrradmitnahme hingewiesen, so wie sie im heutigen Busverkehr in der Regel nicht gegeben ist.

3 Maßnahmen

3.1 ÖPNV

Das heutige ÖPNV-Angebot im Landkreis wird eigenwirtschaftlich betrieben und ist im Wesentlichen auf den Schülerverkehr und eine minimale Grundversorgung als Daseinsvorsorge ausgerichtet. An den Bedarfen im Alltags- und Freizeitverkehr außerhalb des Schülerverkehrs geht dieses Angebot weitgehend vorbei. Entsprechend wurden in der Umfrage, die im April 2022 im Landkreis Schaumburg im Rahmen der Arbeiten zur Erstellung des neuen integrierten Mobilitätskonzeptes für den Landkreis durchgeführt wurde, das Angebot im Busverkehr und die heutigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Bahn/Bus, Bahn/Fahrrad bzw. Bus/Fahrrad) am schlechtesten bewertet. Dies spiegelt sich im aktuellen Verkehrsverhalten der Menschen im Landkreis wider. Insbesondere für die oft weiten beruflich bedingten Wege wird der Bus nur von sehr wenig Menschen genutzt. So nutzen von den Einwohnern im Landkreis Schaumburg, die berufstätig bzw. in einer beruflichen Ausbildung sind, heute zwei Drittel täglich den Pkw für Ihren Weg zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität. Der Bus wird dagegen von dieser Personengruppe fast nie regelmäßig genutzt: Nur 3 % nutzen ihn täglich, 2 % an mehreren Tagen in der Woche, 3 % an ein bis drei Tagen im Monat. 80 % der Befragten nutzen den Bus dagegen nie für ihren Arbeitsweg. Auch für die privaten Wege (zum Beispiel Versorgung, Einkauf, Freizeit) spielen Bahn und Bus als Verkehrsmittel für die Menschen im Landkreis Schaumburg heute, wie dargestellt, kaum eine Rolle.

Gleichzeitig zeigten aber die durchgeführte Befragung und die parallel dazu durchgeführten Gespräche und Veranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern, dass im Landkreis Schaumburg bei vielen Menschen eine Bereitschaft vorhanden ist, andere Verkehrsmittel für ihre Wege zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität zu nutzen. Nur für 18 % und damit für weniger als ein Fünftel der in der Umfrage Befragten kommt zum Beispiel nach ihren eigenen Angaben ein anderes Verkehrsmittel unter keinen Umständen in Frage. Weitere 9 % machen ihre Entscheidung vor allem von den Tagesumständen abhängig. Die Hälfte der Befragten gab dagegen an, sich zukünftig eine Busnutzung vorstellen zu können, vorausgesetzt das Busangebot wäre besser. Jeweils ein Drittel erklärte zudem das Interesse an einer stärkeren Nutzung der Bahn und des Fahrrads.

Wesentlich aus Sicht der Befragten ist nach den im Rahmen dieses Vorhabens erarbeiteten Ergebnissen, dass sich das ÖPNV-Angebot in vielen Punkten gleichzeitig entscheidend verändert. Verbesserungen müssen sich sowohl auf die Taktung, die Bedienzeiten, den Preis, die Fahrzeit, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, die Streckenführung, die Qualität und Pünktlichkeit der Fahrzeuge sowie die Fahrgastinformationen beziehen. Nur punktuelle Verbesserungen in Einzelaspekten sind dagegen nach diesen Ergebnissen nicht ausreichend und ändern die Verkehrsmittelwahl der Menschen nicht oder nur in einem sehr geringen Maße.

Einen besonders großen Stellenwert unter den genannten Maßnahmen haben hierbei getaktete und kürzere Fahrzeiten, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, einheitliche Tickets von Bahn und Bus, die Streckenführung, die Bedienzeiten sowie der Preis.

Hiervon konnte inzwischen mit dem Deutschlandticket ein wichtiger Schritt in Richtung Preis und einheitliche Tickets von Bahn und Bus bereits umgesetzt werden. Daher schlagen wir als erste Maßnahme des Integrierten Mobilitätskonzepts im Handlungsschwerpunkte ÖPNV nun eine deutliche Angebotsverbesserung im ÖPNV im Hinblick auf die Kriterien Taktung, Fahrzeit und Streckenführung, Bedienzeiten und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmittel durch die Schaffung ausgewählter Regionalbuslinien auf einzelnen Hauptkorridoren mit Bündelungsfunktion vor.

Die Auswahl dieser Linien erfolgte u.a. unter Nutzung einer ausführlichen Analyse der heutigen Bewegungen im Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr durch eine Erfassung von Bewegungen zwischen verschiedenen Verkehrszellen und Hochrechnung mit Hilfe von Mobilfunkdaten.

Folgende fünf Regionalbuslinien, die werktags (Mo – Fr) zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr im Stundentakt und an den Wochenenden zwischen 8.00 Uhr und 20.00 Uhr im Zweistundentakt fahren, werden bezüglich der Siedlungsstruktur und der Erschließungswirkung als wirtschaftlich machbar angesehen (vgl. hierzu *Abbildung 25* und *Abbildung 26*):

- Minden – Bückeburg – Obernkirchen
- Rinteln – Bad Eilsen – Obernkirchen – Stadthagen
- Rinteln – Bückeburg
- Stadthagen - Bad Nenndorf
- Haste – Bad Nenndorf – Rodenberg – Lauenau (Option: Weiterführung bis Bad Münder).

Bei diesen Linien sind durch den Streckenverlauf Fahrzeiten zu gewährleisten, die die Fahrzeiten mit dem Pkw möglichst nur wenig, d.h. in der Regel nicht mehr als höchstens um 20 %, übersteigen.

Wir empfehlen, dieses neue Angebot nach der entsprechenden Genehmigung durch die LNVG als Dienstleistungsauftrag auszuschreiben. Unseres Erachtens kann nicht erwartet werden, dass eine Verkehrsbedienung in der beschriebenen Form eigenwirtschaftlich von Beginn an sichergestellt werden kann.

Daher kann nicht erwartet werden, dass eigenwirtschaftliche Anträge für dieses Angebot eingereicht werden.

Wir empfehlen weiter, das bisherige ÖPNV-Angebot, soweit dies primär auf den Schülerverkehr ausgelegt ist, parallel hierzu unverändert weiterzuführen. Hierfür schlagen wir die Produktbezeichnung „*Schaumburg Basis*“ vor.

Diese Buslinien halten weiterhin an allen bisherigen Haltestellen.

Zudem regen wir als neue Linie unter dem Level „*Schaumburg Basis*“ die Einführung einer Stadtbuslinie in der Stadt Stadthagen vor, da die flächenhaft verteilten Ziel- und Siedlungsschwerpunkte in der Kernstadt von Stadthagen derzeit nicht zusammenhängend, sondern nur sektoral von den einzelnen Regionalbuslinien erschlossen werden (vgl. *Abbildung 27*). Die neue Linie sollte die wichtigsten Ziele der Stadt untereinander und mit dem Bahnhof im Zweirichtungsverkehr verbinden und in den Fahrzeiten auf die Ankunftszeiten der Züge aus Richtung Hannover ausgerichtet sein.

Empfohlen wird der Einsatz eines Busses, der ab dem Bahnhof halbstündlich den Erschließungsring jeweils mit wechselnder Fahrtrichtung Montag-Freitag zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr – analog zu den Schaumburg-Sprint-Linien – befährt. Eine optionale Erweiterung des Bedienungszeitraumes auf Samstag zwischen 08:00 Uhr und 15:00 Uhr ist in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung an Werktagen zu einem späteren Zeitpunkt weiterhin vorstellbar.

Zudem wird die neue Freizeitlinie, die seit 2022 das Schaumburger Land mit Steinhude verbindet, aufgrund der flächenhaften Bedienungsstruktur (Einbindung von neun Kommunen) als eine sehr geeignete Grundlage zur Erschließung von weiteren Fahrgastpotenzialen auf dem Freizeitsektor angesehen.

Gemäß dem aktuellen Fahrplan wird Steinhude aus Richtung Stadthagen zweimal am Tag erreicht, und zwar um 11:07 Uhr und um 12:32 Uhr. Die Abfahrten in Richtung Stadthagen liegen um 11:13 Uhr, 13:20 Uhr und um 17:20 Uhr.

Vorgeschlagen wird eine geringfügige Angebotsverdichtung, um den Tagesausflug flexibler gestalten zu können. Eine erste morgendliche Ankunft in Steinhude könnte zwischen 9:00 Uhr und 10:00 Uhr morgens liegen, eine weitere Abfahrt in der Nachmittagszeit zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr.

Außerdem wird empfohlen, eine Fahrradmitnahmemöglichkeit per Fahrradanhänger an den Bahnhöfen in Rinteln, Bückeburg und Stadthagen anzubieten (vgl. *Abbildung 28*).

Auch bei diesen Angeboten im Bereich „*Schaumburg Basis*“ sollte unseres Erachtens geprüft werden, ob nach Auslaufen der entsprechenden Konzessionen dieses Angebot nicht besser als Dienstleistungsauftrag ausgeschrieben werden sollte.

Auf diese Weise könnte möglicherweise durch eine Stärkung des Wettbewerbs mittelfristig eine höhere Wirtschaftlichkeit des Angebotes erreicht werden, und es könnten so die Synergien, die bei einem Betreiben der Netze „*Schaumburg Sprint*“ und „*Schaumburg Basis*“ durch einen Anbieter entstehen, genutzt werden.

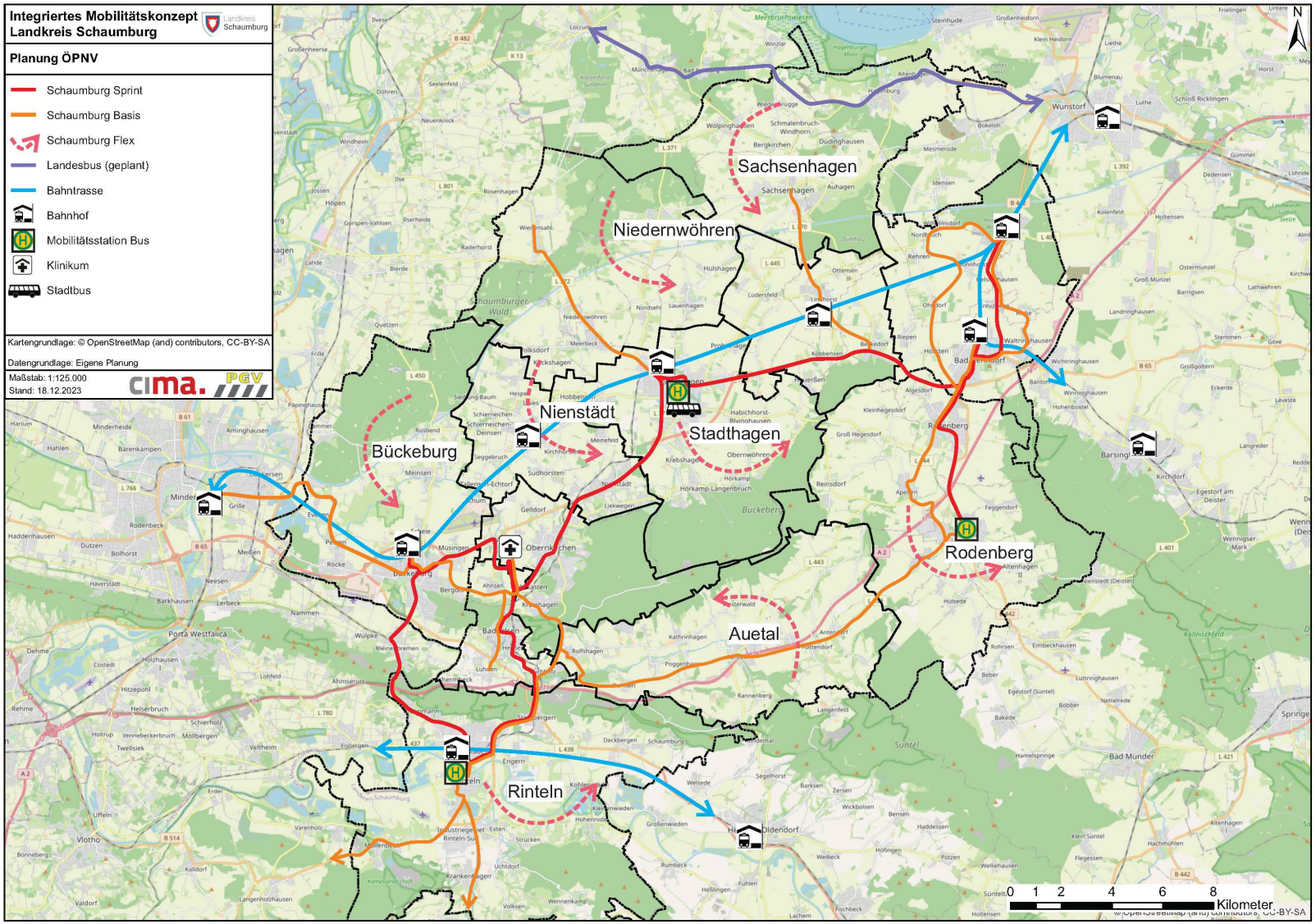
Vorgeschlagen wird weiterhin, den flächenhaften Mobilitätsbedarf außerhalb der Hauptlinien „*Schaumburg Sprint*“ und „*Schaumburg Basis*“ zukünftig im Rahmen von On-Demand-Angeboten abzudecken.

Allerdings wird es hierfür als notwendig angesehen, die heutigen unterschiedlichen bedarfsgesteuerten Angebote (unter anderem Anrufbus, Anrufauto) unter einem einheitlichen Label - zum Beispiel „*Schaumburg Flex*“ zusammenzufassen, zu vereinheitlichen und zu vermarkten. Die vorhandenen Organisationsstrukturen (ehrenamtliches Fahrpersonal, Einsatz von barrierefreien Kleinbussen, räumlich festgelegtes Bedienungsgebiet) sollten dabei, soweit dies möglich ist, beibehalten werden.

Empfohlen wird eine Betriebsform auf Basis eines Linienbedarfsverkehrs (§ 44 PbefG), um die vom Land zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel zur Förderung des ÖPNV auch weiterhin nutzen zu können (vgl. hierzu auch *Abbildung 29*).

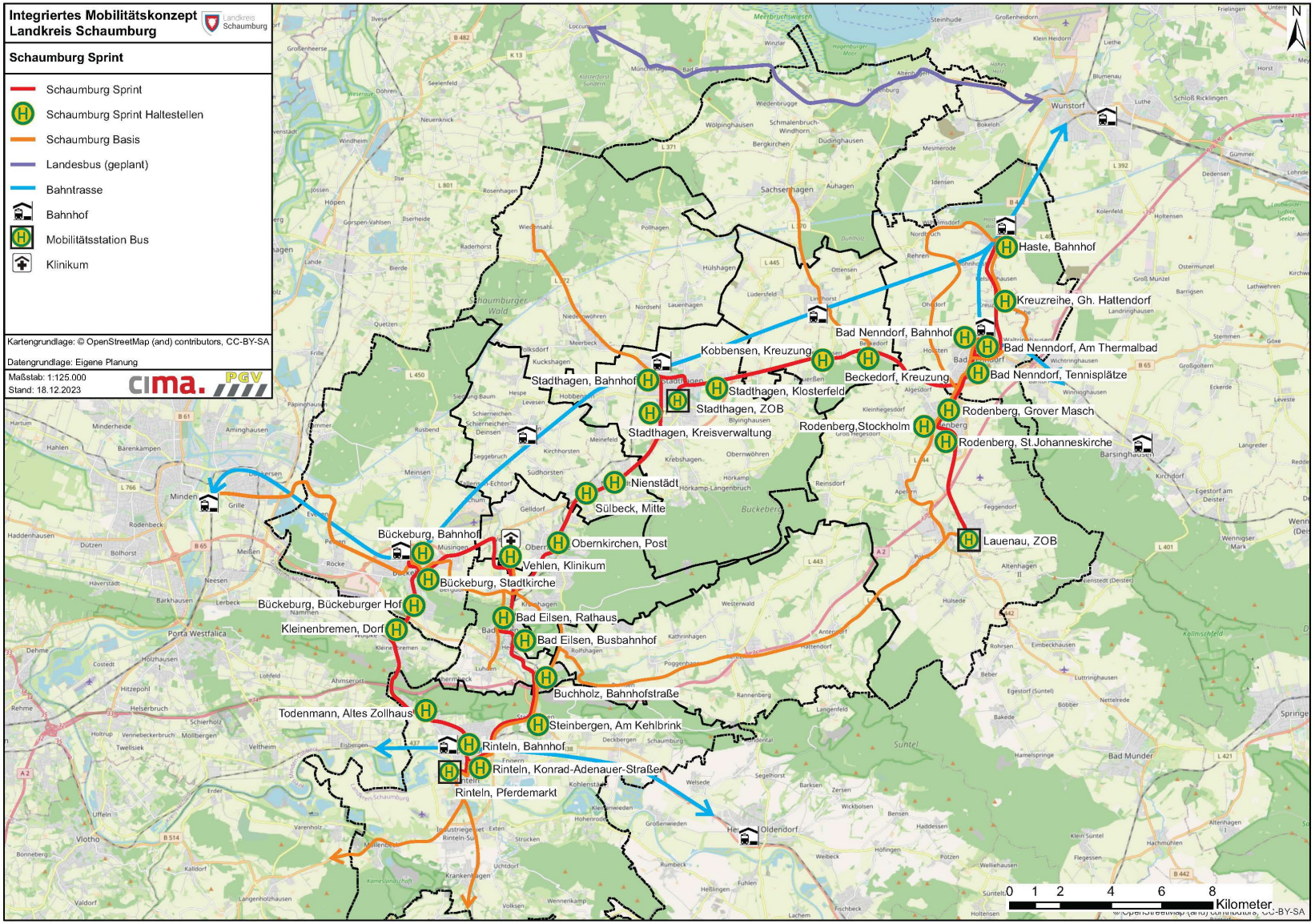
Um die Angebote zusätzlich zur allgemeinen Daseinsvorsorge auch für Arbeitspendelnde und den freizeitbezogenen Mobilitätsbedarf nutzbar zu machen, müssen hierfür allerdings von allen Anbietern zukünftig als einheitliche Bedienungszeiträume

Abbildung 25: ÖPNV-Konzept



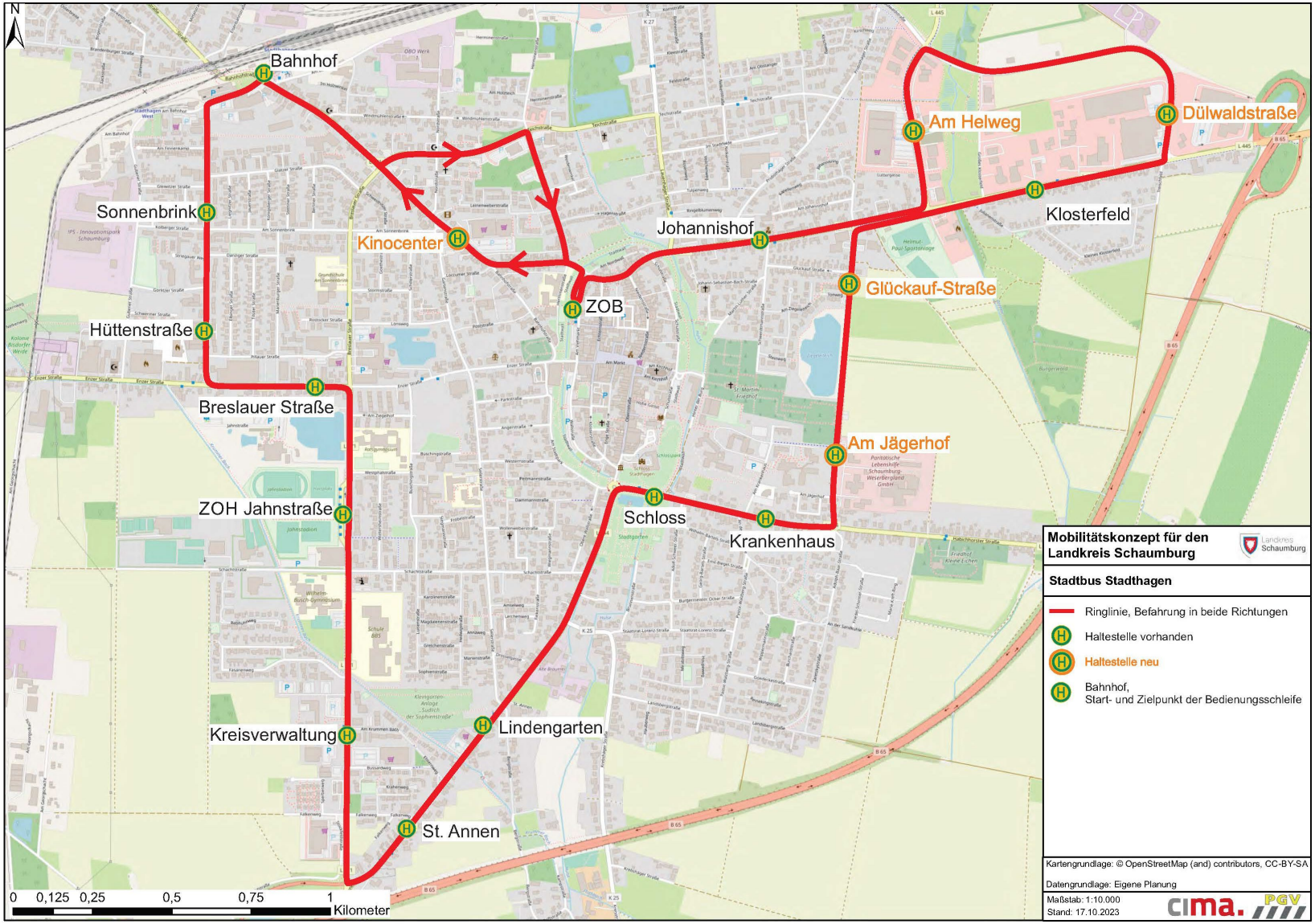
Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 26: ÖPNV-Konzept: Schaumburg Sprint und Schaumburg Basis



Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 27: ÖPNV-Konzept: Stadtbus Stadthagen

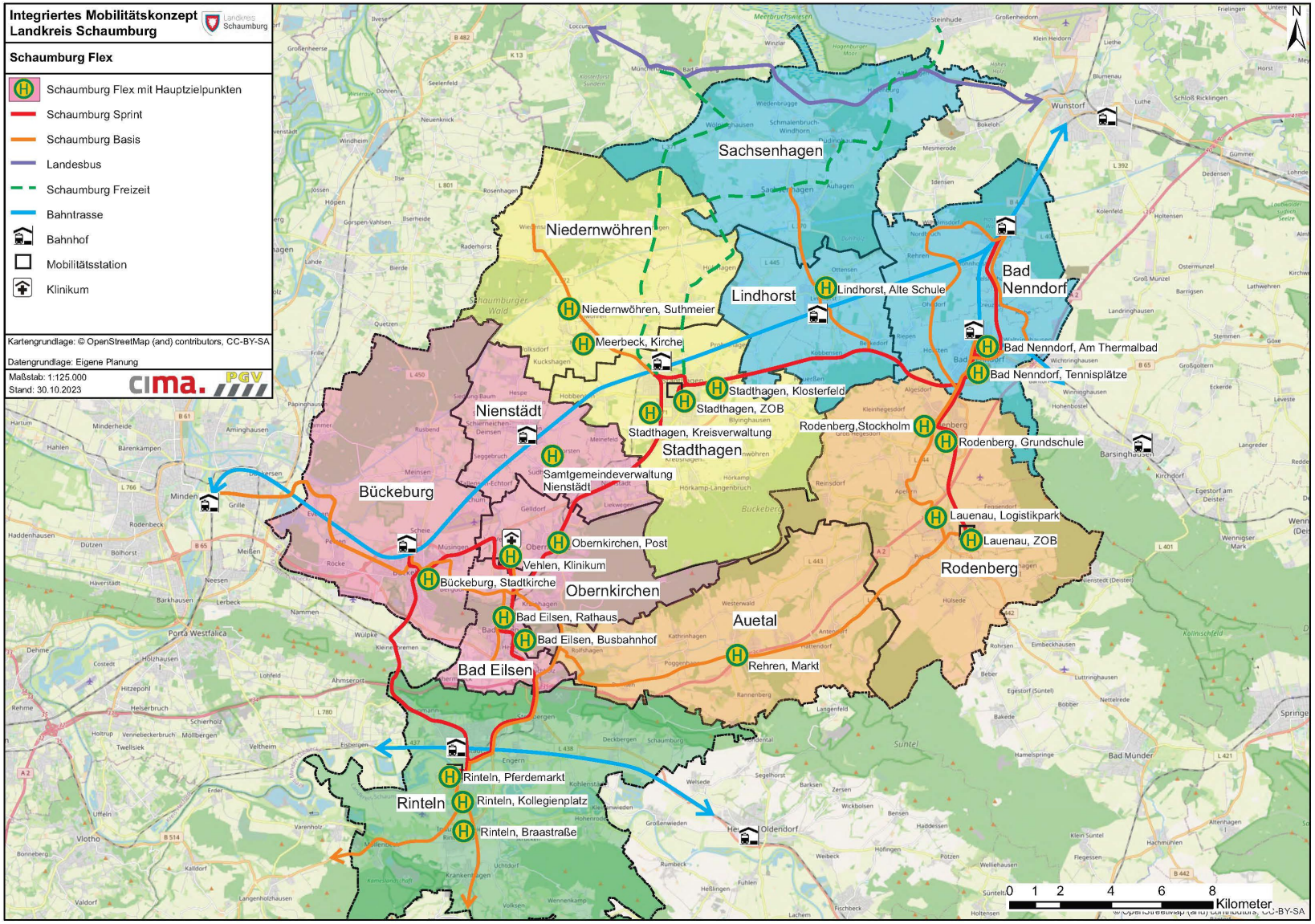


Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 28: ÖPNV-Konzept: Schaumburg Freizeit

Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 29: ÖPNV-Konzept: Schaumburg Flex



Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

- Montag - Freitag, 06:00 - 20:00 Uhr im Stundentakt
- Samstag und Sonntag, 08:00 - 20:00 Uhr im 2-Stundentakt

analog zu den Bedienungsangeboten der neuen „*Schaumburg Sprint*“ Linien vorgehalten werden.

Aus wirtschaftlichen und umlauftechnischen Gründen ist es hierbei zielführend, das Fahrtenangebot auf kleinräumige Gebiete auszulegen, wobei als mögliche Zielpunkte vor allem die Bahnhöfe und die Bushaltestellen im Einzugsbereich der Versorgungsschwerpunkte, die zentralen öffentlichen Einrichtungen sowie die Arbeitsplatzschwerpunkte definiert werden.

Im Einzelnen wird folgende räumliche Struktur mit den jeweiligen Hauptzielpunkten zur Etablierung eines „*Schaumburg-Flex-Angebotes*“ vorgeschlagen:

		Hauptzielpunkt/Ort	
Nr.	**Raum**	**Bahnhof (SPNV)**	**Bushaltestelle**
1	Bückeburg Nienstädt Obernkirchen Bad Eilsen	Bückeburg Kirchhorsten	Bückeburg, Stadtkirche Vehlen, Klinikum Obernkirchen, Post Bad Eilsen, Busbahnhof und Rathaus Samtgemeindeverwaltung Nienstädt
2	Rinteln	Rinteln	Pferdemarkt Kollegienplatz Braasstraße (Industriegebiet Süd)
3	Auetal Rodenberg	--	Rehren, Markt Rodenberg, Stockholm und Grundschule Lauenau, ZOB und Logistikpark
4	Stadthagen Niedernwöhren	Stadthagen	Stadthagen, ZOB Stadthagen, Kreishaus Stadthagen, Klosterfeld Niedernwöhren, Suthmeier Meerbeck, Kirche
5	Bad Nenndorf Lindhorst Sachsenhagen	Bad Nenndorf, Haste, Lindhorst	Bad Nenndorf, Thermalbad u. Tennisplätze Lindhorst, Alte Schule

Es sollte einheitlich bei allen diesen Angeboten im Landkreis möglich sein, Fahrtwünsche bis spätestens 30 Minuten vor Fahrtantritt per App oder telefonisch über die Dispositionszentrale, die die virtuelle Haltestelle und die voraussichtliche Abfahrtzeit auf Basis der möglichen Bündelung von Fahrtwünschen berechnet, anzumelden. Die Umläufe sind zudem so aufzubauen, dass für Rückfahrten von oder zu den SPNV-Haltepunkten bzw. zentralen Bushaltestellen möglichst keine zusätzlichen Laufwege erforderlich werden.

3.2 Radverkehr

In den vergangenen Jahrzehnten stand im Landkreis Schaumburg der Neubau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen im Mittelpunkt der Überlegungen. Dabei ging es vorrangig um eine Entflechtung von Kfz-Verkehr und Radverkehr.

Die gestiegene Bedeutung des Radverkehrs in der Alltags- und Freizeitmobilität in den letzten Jahren war nun der Anlass für die Erstellung eines Radverkehrsnetzes, das auf folgender Netzhierarchisierung aufbaut:

- Radvorrangrouten
- Hauptrouten (Kategorie 1)
- Nebenrouten (Kategorie 2)
- Ergänzungsrouten (Kategorie 3)
- Betriebswege am Mittellandkanal
- Weserradweg.

Die Einrichtung von Radvorrangrouten hat hierbei zum Ziel, zusätzliche Radverkehrspotenziale im Alltagsradverkehr auch auf langen Strecken (10 – 15 km) durch eine attraktive Radverkehrsführung zu erschließen. Die Ausbaustandards für die Umsetzung solcher Radvorrangrouten sind in einem Handlungsleitfaden für Radschnellverbindungen zusammengefasst.[32] Die wesentlichen Elemente sind die Ausbaubreite und die Oberflächenbeschaffenheit von Radverkehrsanlagen, die Voraussetzungen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr sowie sonstige Führungsformen.

Die Hauptrouten verbinden die Mittelzentren und die Grundzentren miteinander, die Nebenrouten stellen die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Kernorten und den einzelnen Ortsteilen dar. Der Neubau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen im Zuge von Haupt- und Nebenrouten sollte ERA[33]-konform erfolgen, um Unverträglichkeiten mit dem Fußverkehr zu vermeiden.

Im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes sind diese Radvorrangrouten sowie die Routen der Kategorien 1 und 2 von besonderer Bedeutung, da sie in der Regel die Korridore mit hohen Radverkehrspotenzialen im Alltagsverkehr abdecken. Die Haupt- und Nebenrouten stellen das Grundgerüst zur Erschließung der Kommunen im Binnenverkehr des Landkreises sowie grenzüberschreitend mit den benachbarten Regionen dar.

Die aktuellen Projekte zum Ausbau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen auf Außerortsstrecken beziehen sich schwerpunktmäßig auf Kreisstraßen, die in die Kategorien 1 und 2 dieses neuen Radverkehrsnetzes fallen.

Hierzu zählen folgende Streckenabschnitte:

---

32 H RSV, Handlungsleitfaden für Radschnellverbindungen, FGSV 2021

33 ERA, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010 (Neufassung vorauss. 2024)

- K 18 Südhorsten - Kirchhorsten
- K 27 Lauenhagen - Pollhagen
- K 28 Nordsehl - Lauenhagen
- K 29 Vornhagen - Bahnüberführung
- K 48/49 Riepen – Horsten (im Bau)
- K 57 Pohle - Meinsen
- K 65 K 69 – Kathrinhagen

Der Bedarf zur Schließung von Netzlücken konzentriert sich darüber hinaus auf Streckenabschnitte im Verlauf von Landesstraßen, die wichtige Verbindungen innerhalb des Landkreises bzw. mit benachbarten Kreisen/Landkreisen darstellen.

In Abhängigkeit vom vorhandenen Kfz-Verkehrsaufkommen wird hier der Bedarf für folgende Strecken gesehen:

DTV >5.000 Kfz

- L 442 Obernkirchen in Richtung B 65
- L 438 Rinteln/Engern – Westendorf

DTV 2.500 – 5.000 Kfz

- L 441/L 534 (NRW) Rinteln - Kleinenbremen
- L 450 Rusbend - Quetzen
- L 451 K 73 (Klinikum) – B 65 (Vehlen)
- L 372/L 801 (NRW) Wiedensahl – Rosenhagen

DTV <2.500 Kfz

- L 444 Stadthagen - Rodenberg
- L 449 Lindhorst – Haste
- L 446 Rusbend - Schierneichen
- L 447 Bergkette

Um die Erschließung weiterer Radverkehrspotenziale insbesondere im Verlauf siedlungsstrukturell verdichteter und topografisch weitgehend ebener Korridore zu forcieren, wird - so wie vom Landkreis bereits konzipiert –zusätzlich die Entwicklung von zwei Radvorrangrouten empfohlen.

Die erste geplante Radvorrangroute verknüpft die Mittelzentren Bückeburg, Stadthagen und Bad Nenndorf in einem Ost-West-Korridor miteinander und bietet einen Anschluss an die ostwestfälische Kreisstadt Minden (vgl. hierzu und im Folgenden auch *Abbildungen 30 – 34*).

Auf einer zweiten Radvorrangroute werden in einem Nord-Süd-Korridor die Samtgemeinden Nenndorf und Rodenberg miteinander verknüpft.

Bei der anvisierten Radvorrangroute zwischen Minden und Bad Nenndorf werden folgende Maßnahmenbausteine als relevant angesehen:

- Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen auf Teilabschnitten
- Oberflächenstabilisierung und Verbesserung des Ausbaustandards von innerörtlichen Wegeverbindungen
- Verbreiterung vorhandener Radverkehrsanlagen
- Erhöhung der Durchgängigkeit von Streckenabschnitten durch Signalisierung, Querungssicherung, Markierung und Beschilderung
- Straßenbegleitender Radwegeausbau bzw. straßenunabhängiger Radwegebau auf Teilabschnitten.

Die geplante Radvorrangroute zwischen Haste und Lauenau könnte über längere Streckenabschnitte straßenunabhängig bzw. über kommunale Straßen mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen geführt werden, was die Rahmenbedingungen für eine Umsetzung erleichtert.

Vorgesehen ist eine Verknüpfung der Radvorrangrouten mit fünf der sieben Bahnhaltepunkte im Landkreis Schaumburg.

Die Erschließungswirkung orientiert sich vorrangig am Einzugsbereich der in die Routen eingebundenen Mittelzentren sowie Versorgungsschwerpunkte und berücksichtigt Entfernungen im Alltagsverkehr bis zu ca. 15 km, die mit Pedelecs und E-Bikes problemlos bewältigt werden können.

Der Neubau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptrouten (Kategorie 1) und Nebenrouten (Kategorie 2) sollte, wie bereits angesprochen, ERA-konform erfolgen, um Unverträglichkeiten mit dem Fußverkehr zu vermeiden.

Empfohlen wird zudem eine Aufstufung von Nebenrouten zu Hauptrouten auf folgenden, zum Teil gemeindeüberschreitenden Verbindungen:

- Rinteln - Hohenrode - Hameln (L 433)
- Rinteln - Möllenbeck - Kreis Lippe (B 238)
- Rinteln - Exten (Exter Weg)
- Rinteln - Krankenhagen (Am Stumpfen Turm/Röntgenstraße)
- Bückeburg - Röcke - Minden (K 82)
- Niedernwöhren - Wiedensahl (L 372)
- Rehren – Hessisch Oldendorf (L 434)
- Pohle - Bad Münder (K 57/K 72).

Großer Handlungsbedarf hinsichtlich einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung besteht darüber hinaus vor allem in den größeren Kommunen mit nicht regelkonformer Radwegebenutzungspflicht.[34]

Dies betrifft neben den kommunalen Straßen insbesondere auch klassifizierte Straßen, die in der Regel als direkte Verbindungen für den Alltagsverkehr – also auch Radverkehr – fungieren. Dazu gehören zum Beispiel folgende Hauptverkehrsachsen:

- Rinteln, Bahnhofstraße / Weserbrücke (L 435) als einzige, aber zentrale Verbindung zwischen Altstadt und Nordstadt,
- Stadthagen, Enzer Straße (L 446) und Sankt-Annen-/Oberntorstraße (L 444) als Hauptzufahrten aus Süden und Westen in Richtung Innenstadt,
- Bückeburg, Petzer Straße (K 2) und Mindener Straße (K 82) als Hauptzufahrten aus Westen in Richtung Innenstadt.

Aufgrund der siedlungsstrukturellen Verdichtung bündeln sich auf diesen Routen die Radverkehrsströme auf bis zu 1.000 Radfahrende/Tag (z.B. Weserbrücke in Rinteln), wodurch die Radverkehrsführung im Seitenbereich zu erheblichen Unverträglichkeiten mit dem Fußverkehr führt.

Zielsetzung sollte es daher unseres Erachtens sein, den Radverkehr zukünftig innerorts StVO-konform im Mischverkehr zu führen, ihn aber durch flankierende Maßnahmen (Fahrradpiktogramme, Geschwindigkeitsbeschränkung, Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen) je nach Bedarf zu sichern.

In diesem Zusammenhang wird auch eine Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Stadthagen angeregt, um dem in den letzten 10 Jahren auch hier gestiegenen Mobilitätsbedarf hinsichtlich einer Fahrradnutzung im Alltagsverkehr entgegenzukommen.

Darüber hinaus wird empfohlen, den Einsatz radverkehrsfördernder Führungselemente wie Fahrradstraßen und Fahrradzonen (StVO-Novelle 2020) auf kommunalen Verbindungen, insbesondere im Einzugsbereich von Schulen und Arbeitsschwerpunkten, zu forcieren.

Als typische Beispiele können hierzu folgende Straßenbereiche genannt werden:

- Stadthagen, Schachtstraße
- Bückeburg, Fürst-Ernst-Straße
- Rinteln, westliche Altstadt.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur in den verdichteten Siedlungsräumen in einem ersten Schritt zu einer stärkeren Radnutzung im Alltag, insbesondere auf kürzeren Distanzen von bis zu 3 - 5 km, beitragen kann und in einem nächsten Schritt Impulse für eine Radnutzung auch auf längeren Abschnitten freisetzen kann.

---

[34] Vgl. Radverkehrskonzepte Bückeburg-Aktualisierung 2019, Rinteln 2022, Stadthagen 2013

Die Voraussetzungen für eine solche Entwicklung werden im Landkreis Schaumburg mit seiner polyzentrischen Siedlungsstruktur und dem vergleichsweise dichten Angebot von sieben SPNV-Haltepunkten als eine wichtige Plattform für die Entwicklung zukünftiger Mobilitätsstationen positiv eingeschätzt.

Eine besondere Rolle kommt im Landkreis Schaumburg auch dem touristischen und freizeitbezogenen Radverkehr zu. Angeboten wird derzeit ein flächenhaft bewegweistes Radverkehrsnetz, das mit den Nachbarkreisen verknüpft ist und in dem lokale, regionale und überregionale Ziele ausgewiesen werden.

Durch die geplante Entwicklung eines Knotenpunktsystems sollen Alltagsradverkehre und touristische Radverkehre zukünftig stärker als bisher miteinander vernetzt werden. So wie bereits heute auf Teilabschnitten des Weserradweges Überlagerungen zwischen touristischem Radverkehr und Alltagsradverkehr bestehen (zum Beispiel Rinteln / Ortsdurchfahrt Engern (L 438)) sollten die geplanten Radvorrangrouten Minden – Bad Nenndorf und Haste – Lauenau sowie Teile des Haupt- und Nebenroutennetzes daher in die flächenhafte Wegweisung im Landkreis eingebunden werden und somit die Präsenz von Radfahrenden im Straßenraum noch stärker sichtbar machen.

Eine Besonderheit für den Radverkehr stellen weiterhin die Betriebswege auf beiden Seiten des Mittellandkanals dar. Diese sind auf eigene Gefahr nutzbar. Die teilweise geringe Breite und die schlechte Oberflächenbeschaffenheit der beidseitigen Pfade schränken allerdings derzeit den Fahrkomfort - vor allem auf längeren Strecken - stark ein.

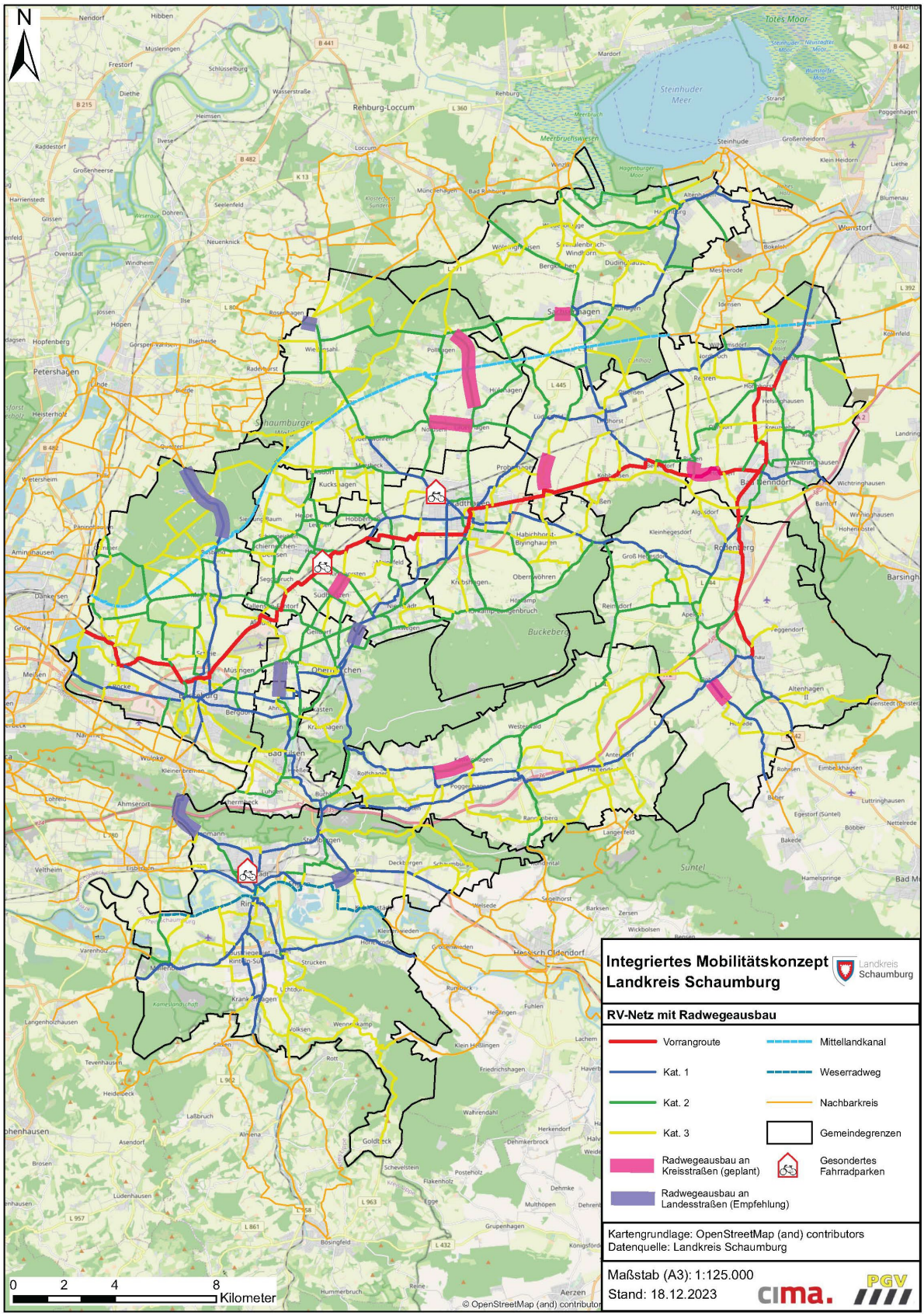
Mit dem einseitigen Ausbau eines 3,00 m breiten Radweges könnte eine neue landkreisdurchquerende Verbindung geschaffen werden, die auch mit dem Nachbarkreis Minden-Lübbecke (Anschluss Weserradweg) sowie der Region Hannover verknüpft ist.

Eine solche Verbindung hätte vor allem für den freizeitbezogenen Radverkehr in den nördlich gelegenen Kommunen des Landkreises einschließlich der drei Mittelzentren Bad Nenndorf, Bückeburg und Stadthagen eine hohe Bedeutung. Der Ausbau sollte unseres Erachtens mit Asphalt erfolgen, ähnlich den Kanalwegen in Münster, um so einen hohen Fahrkomfort zu ermöglichen.

Abbildung 30: Konzeption Zielnetz Radverkehr Landkreis Schaumburg

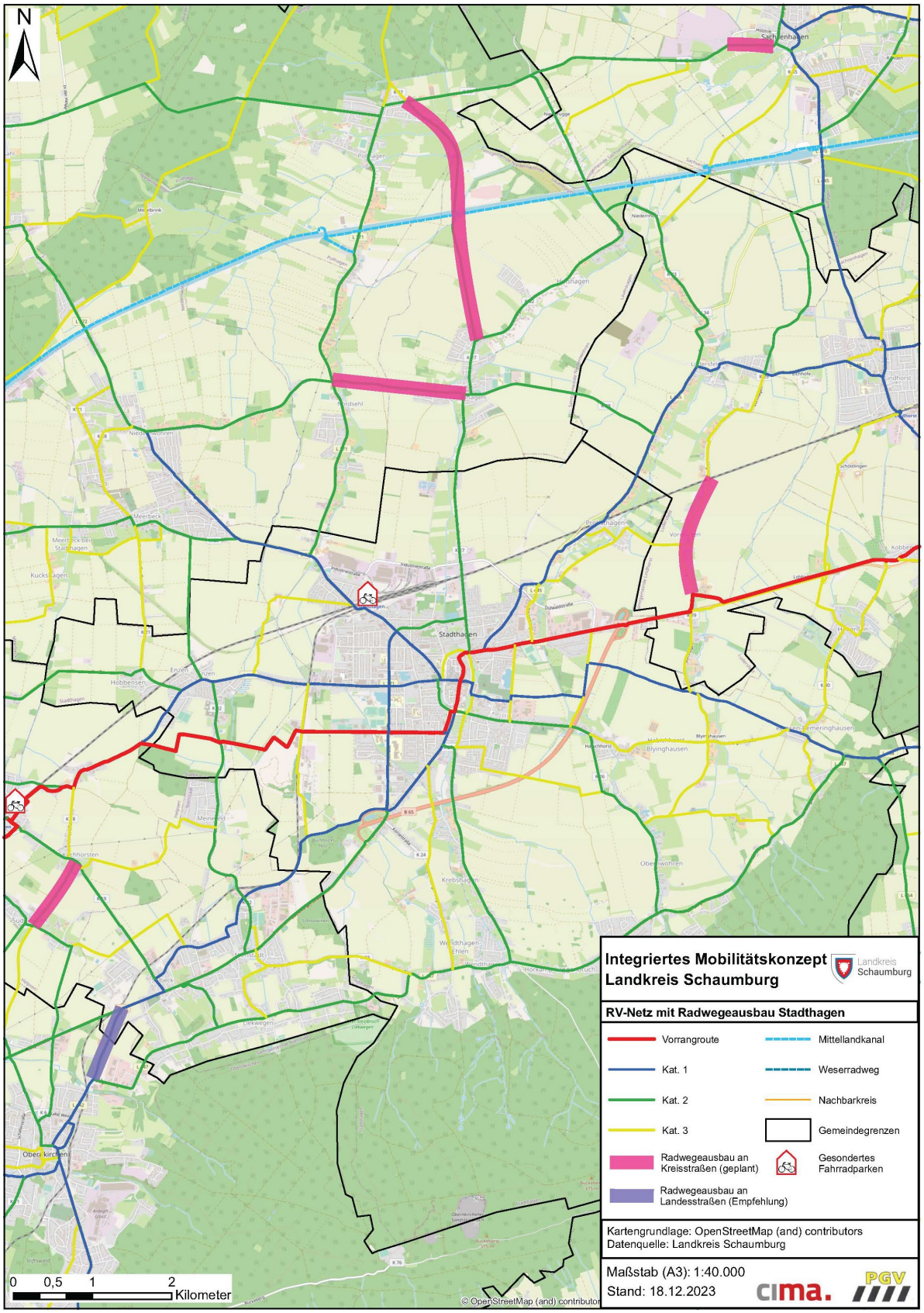
Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 31: Radverkehrsnetz mit Radwegeausbau



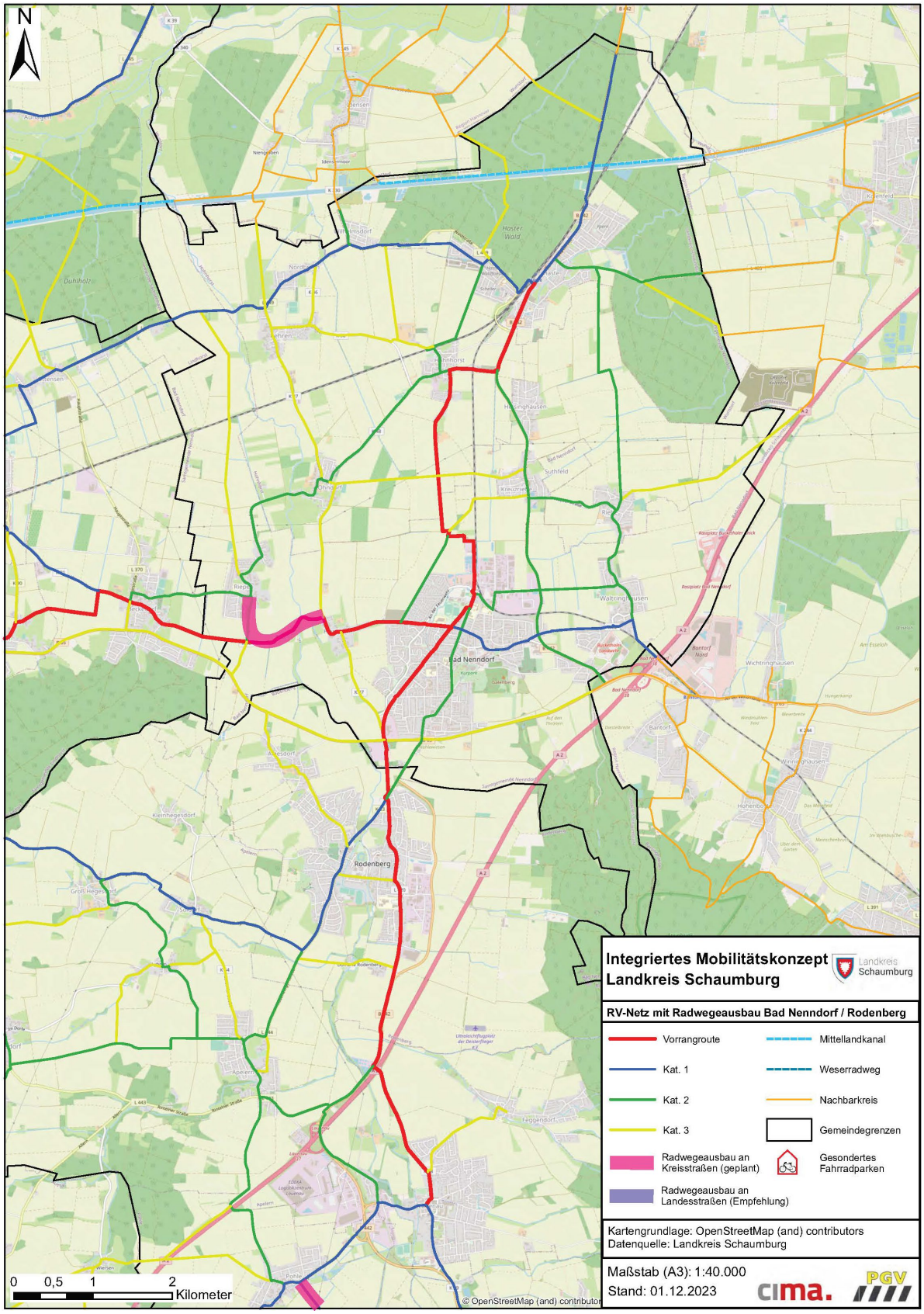
Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 32: Radverkehrsnetz mit Radwegeausbau Stadthagen



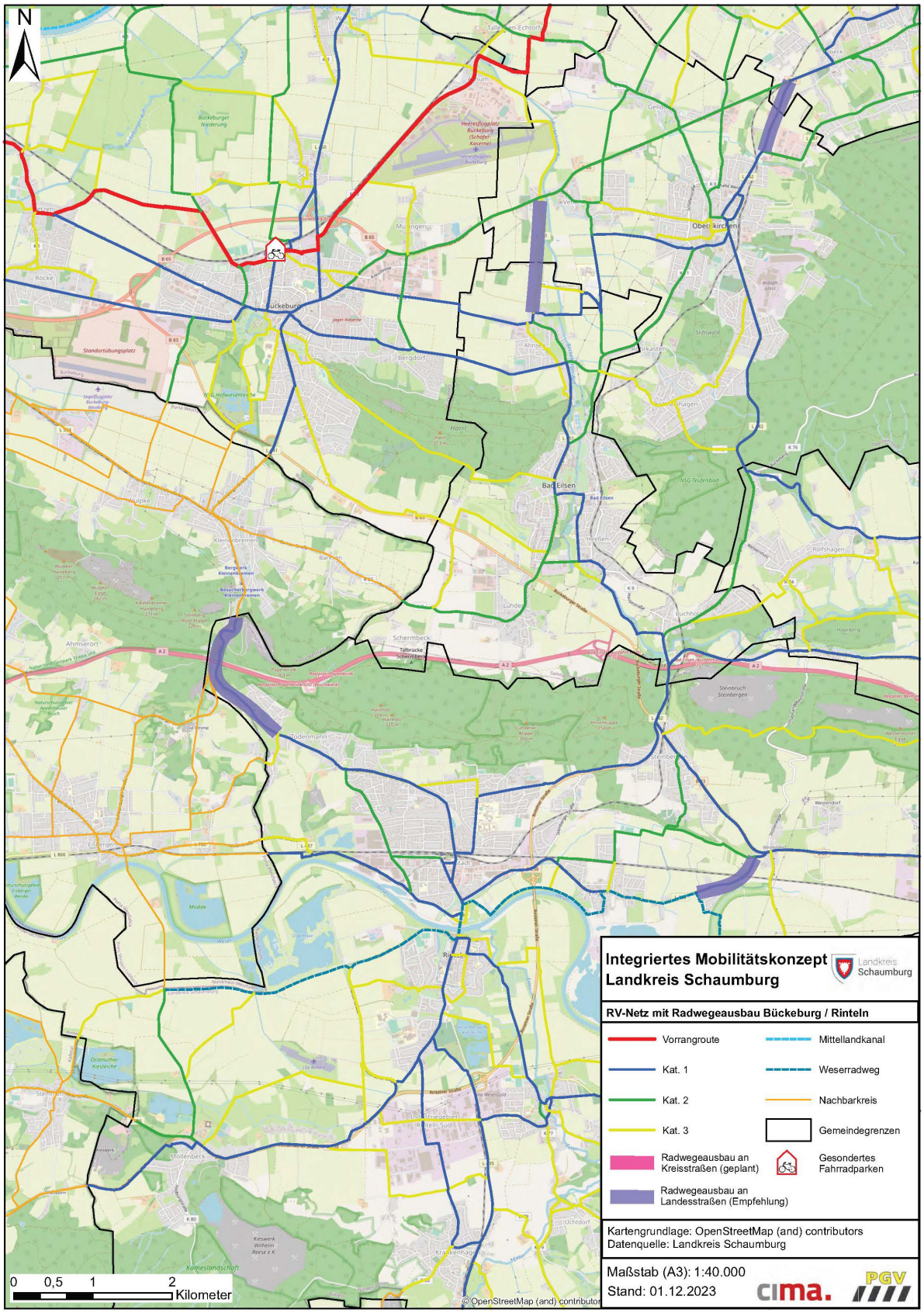
Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 33: Radverkehrsnetz mit Radwegeausbau Bad Nenndorf und Rodenberg



Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

Abbildung 34: Radverkehrsnetz mit Radwegeausbau Bückeburg und Rinteln



Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap. Bearbeitung und Graphik: PGV

3.3 Ladeinfrastruktur Elektromobilität

Um die gewünschte Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in den nächsten Jahren zu erreichen, ist über die bisher dargestellten Maßnahmen hinaus eine schnellere Elektrifizierung des Straßenverkehrs und die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehrsbereich im Landkreis Schaumburg zwingend. Aus unserer Sicht ist hierfür der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur eine Voraussetzung. Nur eine leistungsfähige, überall verfügbare und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur schafft die Grundlage für die erfolgreiche Entwicklung des Markthochlaufs der Elektromobilität hin zum breiten Massenmarkt. Eine ausreichende Zahl an Ladepunkten im öffentlichen wie im nichtöffentlichen Bereich, die dem Fahrzeughochlauf vorausläuft, ist hierfür die Basis. Bundesweit gilt die Zielgröße von etwa 1 Mio. öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglicher Ladepunkte bis zum Jahr 2030.[35] Für den Landkreis würde dies einer Größenordnung von etwa 1.600 öffentlicher Ladepunkte entsprechen. Davon ist der Landkreis heute noch sehr weit entfernt.

Für einen zügigen und koordinierten Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort ist daher wesentlich, im Landkreis Schaumburg die lokalen Aktivitäten zum Ausbau einer solchen Ladeinfrastruktur ab dem nächsten Jahr massiv zu verstärken und hierbei zu bündeln. Hierfür ist ein gemeinsames und abgestimmtes Handeln des Landkreises und der Städte und Gemeinden im Landkreis erforderlich.

Wir empfehlen aus diesen Gründen, kurzfristig (möglichst bis spätestens im Frühjahr 2024) einen gemeinsamen lokalen Masterplan für den Landkreis und seine Städte und Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten privatwirtschaftlichen Akteure zu erarbeiten.

Inhalt dieses Masterplans sollten die lokalen Aufbauziele sowie die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen koordinierenden, regulativen, finanziellen und weiteren Maßnahmen sein (u.a. Wettbewerbskonzept durch konkurrierende Betreiber der Ladepunkte, mögliche Ausschreibung, Flächenakquise, Einbindung lokaler Akteure, institutionelle Verankerung, Ausweisung von Vorrangflächen, ggf. Änderung von Flächennutzungsplan, Bauleitplanung oder Stellplatzsatzungen).

Der Aufbau der Ladeinfrastruktur sollte in einer Weise erfolgen, dass dieser die Investitionsanreize privater Unternehmen unterstützt und die entstehende Ladeinfrastruktur möglichst privatwirtschaftlich im Wettbewerb betrieben werden kann. Als ein zentrales Planungsinstrument für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw kann beispielsweise die erweiterte Version des StandortTOOL genutzt werden.[36]

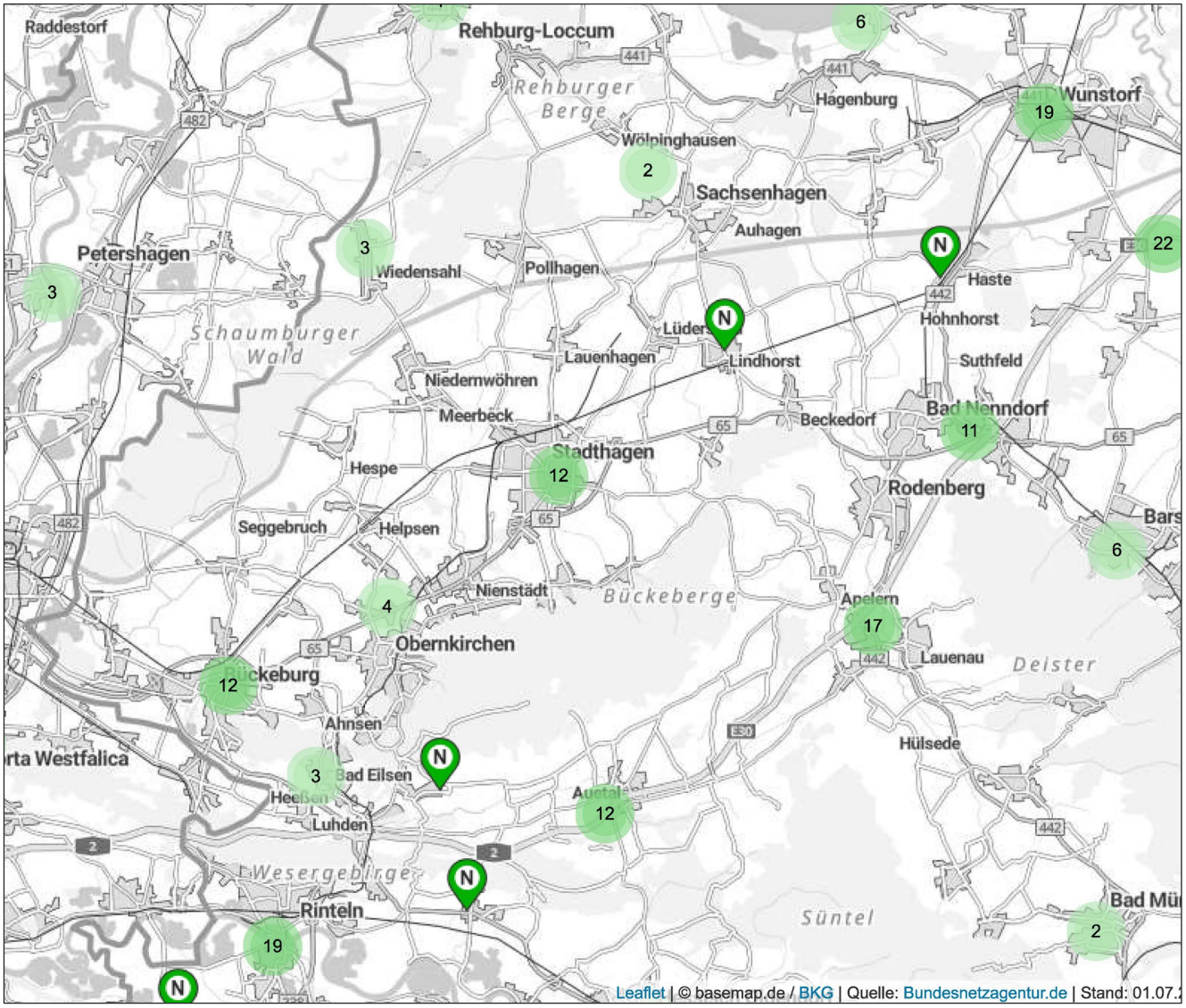
In diesem StandortTOOL werden bundesweit die Ladevorgänge bis 2030 prognostiziert und darauf basierend Bedarfe für benötigte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ermittelt. Diese Bedarfe werden auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sowie des Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturbestands berechnet. Sie berücksichtigen zudem Daten über das Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer. *Abbildung 35* zeigt die heutige Ladeinfrastruktur in der Region nach den Angaben dieses Tools.

---

35 Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2022, Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung, Berlin

36 Vgl. https://www.standorttool.de/

Abbildung 35: Ladeinfrastruktur in der Region nach Angaben des StandortTOOL



Quelle: https://www.standorttool.de/strom/ladeinfrastruktur-in-deutschland/ Bearbeitung und Graphik: CIMA

Eine diskriminierungsfreie Flächenbereitstellung muss bei dem notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur im Landkreis Schaumburg sichergestellt werden. Dabei sollten auch integrierte Ansätze für die verschiedenen Verkehrsträger, etwa in Mobilitätshubs mit Ladeinfrastruktur an Bahnhöfen, berücksichtigt werden.

Neben dem Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte die Umstellung der Busse auf einen elektrischen Antrieb in Angriff genommen werden. Hierfür empfehlen wir, dass ab 2024 bei allen Neuanschaffungen von Bussen E-Busse gekauft werden. So kann die Umstellung schrittweise im Zuge der Ausmusterung der älteren Fahrzeuge erfolgen. Zudem empfehlen wir eine vollständige und möglichst schnelle Umstellung auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge bei allen Bedarfsverkehren und Angeboten im Produktsegment „*Schaumburg Flex*".

Bei der Vergabe von Konzessionen, die eigenwirtschaftlich betrieben werden, bzw. bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen sollten entsprechende Auflagen gemacht werden.

3.4 Kostenabschätzung, Fördermöglichkeiten

Wir empfehlen, zur Umsetzung des hier vorgeschlagenen Konzepts folgende Finanzmittel zur Verfügung zu stellen:

a) Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau und zur Weiterentwicklung des ÖPNV (vgl. ausführlich *Kapitel 3.1*) sollten unseres Erachtens in den nächsten fünf Jahren eigene Finanzmittel des Landkreises Schaumburg als Aufgabenträger des ÖPNV in Höhe von jährlich 10 EUR je Einwohner im Landkreis zusätzlich zu den NNVG-Finanzmitteln für ÖPNV-Zwecke aufgewandt werden.

Im Vergleich zu den Ausgaben, die in anderen Regionen und Ländern schon länger für einen leistungsfähigen ÖPNV aufgewandt werden, erscheint uns dies für den Landkreis Schaumburg ein angemessener, dringend erforderlicher, aber auch umsetzbarer Betrag.

Auf der Grundlage des hier erarbeiteten Konzepts und einer weiteren Detaillierung und Ausarbeitung dieser Vorschläge in dem im Jahr 2024 durch den Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV zu erstellenden neuen Nahverkehrsplan kann anschließend im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens der zu erbringenden ÖPNV-Leistungen das optimale Angebot ermittelt werden, das mit diesem Geld in den nächsten fünf Jahren erreicht werden kann.

Wir gehen davon aus, dass nach fünf Jahren durch die stark gestiegene Anzahl an Fahrgästen dieser Betrag entweder wieder verringert werden kann oder anschließend für einen noch stärkeren Ausbau des ÖPNV-Angebotes eingesetzt werden kann.

Die Vorbereitungen eines solchen wettbewerblichen Vergabeverfahrens sollten im Jahr 2024 beginnen. Zudem könnten in diesem Zeitraum bereits erste Maßnahmen erprobt und umgesetzt werden.

Parallel hierzu sollte, wie bereits angesprochen, im Jahr 2024 der Nahverkehrsplan des Landkreises unter Beachtung der entsprechenden Vorgaben des NNVG auf der Grundlage der hier empfohlenen Maßnahmen neu aufgestellt und politisch beschlossen werden.

Hierzu begleitend sollte, um die erforderlichen Fristen einzuhalten, das oben angesprochene Vergabeverfahren unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften der VO (EG) Nr. 1370/2007 auf jeden Fall bereits eingeleitet werden (vgl. hierzu vor allem § 7 der VO (EG) Nr. 1370/2007).

Ebenso sollten die Kommunen im Landkreis Schaumburg beim weiteren Ausbau der erforderlichen Bike+Ride-Anlagen durch den Landkreis unterstützt werden. Diese Unterstützung sollte sich bei Interesse der Kommunen auch auf das Stellen entsprechender Förderanträge in den hierfür vorhandenen Förderprogrammen beziehen.

b) Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau der heutigen Radverkehrsinfrastruktur (vgl. *Kapitel 3.2*) wird vorgeschlagen, im Jahr 2024 für die wichtigsten Vorhaben, die in der Zuständigkeit des Landkreises liegen, mit der Planung zu beginnen und die Leistungen entsprechend der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) zu erbringen.

Auf dieser Grundlage kann anschließend eine seriöse Kostenschätzung erstellt werden.

Anschließend sind Mittel bereitzustellen, die eine Umsetzung dieser Maßnahmen bis spätestens 2029 ermöglichen.

Vordringlich sind dabei innerorts die Maßnahmen an den Radvorrang- und Hauptrouten (Kategorie 1) umzusetzen. Diese Maßnahmen sollten unseres Erachtens bis spätestens Ende 2025 umgesetzt sein.

c) Zur Umsetzung der weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen (E-Mobilität, Marketing) sollte für die Jahre 2024 bis 2028 jährlich ein Betrag in Höhe von 50 TEUR zur Verfügung gestellt werden.

Fördermittel zur Finanzierung dieser Beträge können und sollten in möglichst großem Umfang unterstützend in Anspruch genommen werden. Entsprechende Förderprogramme gibt es für alle der hier vorgeschlagenen Maßnahmen.

3.5 Wirkungen der Maßnahmen

Insgesamt legen die Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises Schaumburg heute täglich im Schnitt 3,2 Wege mit einer Gesamtentfernung von 42,1 km zurück.

Damit werden täglich etwas mehr Wege als im Bundesdurchschnitt zurückgelegt (+ 1,9 %), vor allem aber liegt die täglich im Schnitt zurückgelegte Gesamtentfernung deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 39 km (+ 8 %). Die durchschnittliche Wegelänge, die die Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises Schaumburg heute zurücklegen, beträgt 13,3 km und liegt damit ebenfalls über dem Bundesdurchschnitt von 12,5 km.

Der Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, wird für den Landkreis auf 10,7 % geschätzt und liegt damit nur leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 11 %.

Allerdings werden im Landkreis Schaumburg überwiegend nur sehr kurze Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Daher liegt der Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, an der Verkehrsleistung nur bei 2,3 %; dies ist deutlich unter dem ebenfalls geringen Bundesdurchschnitt von 3 %.

Der Anteil der Wege, die mit dem ÖPNV insgesamt (Bus und Bahn, Nah- und Fernverkehr) zurückgelegt werden, liegt im Landkreis Schaumburg bei 7,5 %. Im Bundesdurchschnitt liegt dieser Wert bei 10 %. Dagegen liegt der Anteil des ÖPNV an der Verkehrsleistung im Landkreis Schaumburg trotz dieses deutlich unter dem Durchschnitt liegenden Anteils an den Wegen bei 21,7 % und damit über dem Bundesdurchschnitt von 19 %.

Die Wege, die mit dem ÖPNV von den Menschen im Landkreis Schaumburg zurückgelegt werden, sind also im Durchschnitt relativ lang und werden vor allem mit dem schienengebundenen Personennah- und fernverkehr zurückgelegt.

Der straßengebundene ÖPNV spielt demgegenüber, wie dargestellt, außerhalb des Schülerverkehrs kaum eine Rolle.

Durch die von uns in diesem Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen gehen wir davon aus, dass sich die Radnutzung weiter erhöhen wird. Wir halten eine Zunahme des Anteils der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, nach Umsetzung der von uns vorgeschlagenen Maßnahmen auf 15 bis 18 % bis spätestens im Jahr 2030 für möglich, auch können diese Maßnahmen dazu führen, dass in einem gewissen Umfang auch längere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

In der Summe könnte es so möglich werden, bis zum Jahr 2030 den Anteil des Radverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung des Landkreises von heute etwa 2 % auf mindestens 5 % zu erhöhen.

Für den ÖPNV halten wir im straßengebundenen ÖPNV mindestens eine Verdopplung der heutigen Fahrgastzahlen nach Einführung der neuen Angebote kurzfristig für möglich und nach Übernahme des neuen Angebots in den Nahverkehrsplan 2025 des Landkreises mindestens eine Verdreifachung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030.

Damit gehen entsprechende Reduzierungen der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors im Landkreis Schaumburg einher.

Fazit:

Die verkehrliche Infrastruktur mit ihrem dichten Straßen- und Wegenetz, ihrem vorhandenen Schienennetz, dem bereits bestehenden Busliniennetz und dem Angebot flexibler Anrufsysteme, das sich in den letzten Jahren entwickelt hat, sowie die polyzentrischen Siedlungsstruktur und die positive wirtschaftliche und demographische Entwicklung im Landkreis Schaumburg bieten gute Chancen für eine Weiterentwicklung und stärkere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger sowohl im Binnenverkehr als auch im Verbund mit den angrenzenden Nachbarräumen.

Diese Möglichkeiten sollten, wie in diesem Konzept vorgeschlagen, entwickelt werden.

Zudem sollten aus unserer Sicht auch die Bemühungen des Landes Niedersachsen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Rinteln – Stadthagen durch den Landkreis und die hiervon betroffenen Kommunen unterstützt werden. Die erforderlichen Investitionen bis zum Vorliegen einer endgültigen Entscheidung über die Reaktivierung der Strecke sollten gemeinsam aufgebracht werden.

Nicht zuletzt könnten durch die in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen im Handlungsschwerpunkt ÖPNV und Verkehrliche Verknüpfungen unseres Erachtens wertvolle Erfahrungen gewonnen werden, um das Verkehrspotenzial dieser Strecke und ihre verkehrliche Bedeutung sowie die Chancen ihrer Einbindung in andere Angebote einer nachhaltigen Mobilität besser abschätzen zu können.

Auch aus diesem Grund erscheint es sinnvoll, die Handlungsoption einer möglichen Reaktivierung der Strecke durch erforderliche Investitionen zu erhalten.