



Landkreis Schaumburg

Fortschreibung des Nahverkehrsplans zum 01.01.2020

Impressum

Auftraggeber

Landkreis Schaumburg

Amt für Wirtschaftsförderung, Regionalplanung, Öffentlichen Personennahverkehr

Jahnstraße 20

31655 Stadthagen

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstr. 34

44139 Dortmund

Telefon: 0231/58 96 96 - 0

Fax: 0231/58 96 96 - 18

info@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de

Bearbeitung der Entwurfsfassung für die formale Beteiligung

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Geschäftsführung)

M. Sc. Rolf Alexander (Projektleitung)

B. Sc. Julia Berendsen

Bearbeitung der Endfassung gemäß Abwägungen in der Synopse

Knut Utech, Landkreis Schaumburg

Stadthagen, Dezember 2019

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	8
1 Zielsetzung.....	9
2 Rechtlicher Gestaltungsrahmen	10
2.1 Verordnung (EG) 1370/2007	10
2.2 Personenbeförderungsgesetz	11
2.3 Regionalisierungsgesetz	12
2.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz	12
2.4.1 Grundsätze	12
2.4.2 Geltungsbereich des Nahverkehrsplans	13
2.4.3 Aufgabenträger	14
2.4.4 Finanzierung	14
3 Planerischer Gestaltungsrahmen	17
3.1 Landes-Raumordnungsprogramm (LROP)	17
3.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Schaumburg (RROP)	17
3.3 Integriertes Klimaschutzkonzept	18
3.4 Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen	22
3.5 Gutachten des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung (NIW)	23
4 Raumstruktur und Mobilität	25
4.1 Raum- und Siedlungsstruktur	25
4.2 Versorgungsstruktur	30
4.3 Bildung	32
4.4 Freizeit und Erholung	34
4.5 Verkehrsverflechtungen	35
4.5.1 Pendler im Berufsverkehr	35
4.5.2 Pendler im Schulverkehr	38
5 Bahn und Bus	40
5.1 Organisation	40
5.2 Bedienungsangebote	41
5.3 Bedienungszeiten	48
5.3.1 Einheitsgemeinden	49
5.3.2 Samtgemeinden	53
5.4 Verbindungen	57
5.4.1 Anbindung der Stadt- und Ortszentren	58
5.4.2 Anschlüsse an Bahnhöfen	71
5.5 Fahrgastinformation	78

5.5.1	Persönliche Beratung	78
5.5.2	Digitale Medien	78
5.6	Infrastruktur	79
5.6.1	Barrierefreiheit	79
5.6.2	Bahnhöfe	82
5.7	Tarifsystem	89
5.7.1	Tarifgebiet Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg	89
5.7.2	Durchtarifierungsverluste und Ausgleichszahlungen	91
5.7.3	Sondertarife im Landkreis Schaumburg	91
5.7.4	GVH Regionaltarif / GVH Tarif	92
5.7.5	Niedersachsentarif	94
5.7.6	Tarifliche Übergangsregelungen	94
6	Verkehrsprognose.....	95
6.1	Bevölkerungsentwicklung	95
6.2	Flächenentwicklung	99
7	Schwächen und Handlungsansätze	100
8	Standards für den ÖPNV.....	101
8.1	Mobilitätsbausteine	101
8.2	Barrierefreiheit	102
8.3	Klimaschutz	103
8.4	Information	103
9	Ziel- und Maßnahmenkonzept.....	104
9.1	Angebot ÖPNV / Bedarfsverkehre	104
9.2	Infrastruktur/Fahrzeuge	105
9.3	Organisation	108
	Literaturverzeichnis	112
	Anhang.....	114
	Steckbriefe der Bus- und Bedarfslinien	115
	Liniennetzplan Landkreis Schaumburg	134
	Liniennetzplan Anbindung Klinikum Vehlen	135
	Tabellen zur Bevölkerungsentwicklung	136
	Tabellen zu Pendlerverflechtungen	138
	Gesamtzahl der Anbindungen	142

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Mittelverwendung nach NNVG §7 in 2017	15
Abb. 2 Ergebnis der Strukturdatenanalyse: Ungunsträume in Niedersachsen.....	22
Abb. 3 Lage und Gliederung des Landkreises Schaumburg.....	26
Abb. 4 Einwohnerdichte Landkreis Schaumburg	28
Abb. 5 Altersstruktur im Landkreis Schaumburg.....	29
Abb. 6 Zentralörtliche Gliederung.....	31
Abb. 7 Berufspendler nach (Samt-)Gemeinden	35
Abb. 8 Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr im Landkreis	36
Abb. 9 Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr über Landkreisgrenze	37
Abb. 10 Pendlerverflechtungen im Schulverkehr im Landkreis Schaumburg	39
Abb. 11 Den Busverkehr ergänzende Mobilitätsangebote im Landkreis Schaumburg.....	48
Abb. 12 Verteilung der Linienbusfahrten Gemeinde Auetal an Schultagen	49
Abb. 13 Verteilung der Linienbusfahrten Stadt Bückeburg an Schultagen.....	50
Abb. 14 Verteilung der Linienbusfahrten Stadt Obernkirchen an Schultagen.....	51
Abb. 15 Verteilung der Linienbusfahrten Stadt Rinteln an Schultagen.....	52
Abb. 16 Verteilung der Linienbusfahrten Stadt Stadthagen an Schultagen.....	52
Abb. 17 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Eilsen an Schultagen.....	53
Abb. 18 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Lindhorst an Schultagen	54
Abb. 19 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Nenndorf an Schultagen.....	54
Abb. 20 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Niedernwöhren an Schultagen.....	55
Abb. 21 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Nienstädt an Schultagen	56
Abb. 22 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Rodenberg an Schultagen	56
Abb. 23 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Sachsenhagen an Schultagen	57
Abb. 24 Vielfältigkeit von Anforderungen an die Barrierefreiheit	80
Abb. 25 Tarifzonenplan Landkreis Schaumburg.....	89
Abb. 26: Geltungsbereich Niedersachsentarif in Nordrhein-Westfalen	94
Abb. 27: Prognose der Bevölkerungszahlen im Zeitraum 2014 bis 2035.....	97
Abb. 28: Prognose der Altersgruppen im Zeitraum 2014 bis 2035.....	98

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Schaumburg.....	18
Tab. 2 Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Schaumburg – Maßnahme 28	19
Tab. 3 Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Schaumburg – Maßnahme 29	20
Tab. 4 Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Schaumburg – Maßnahme 30	21
Tab. 5 Einwohnerverteilung Landkreis Schaumburg 2017	27
Tab. 6 Schulstandorte.....	33
Tab. 7 Gebiete in der Kategorie Freizeit und Erholung	34
Tab. 8 Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr	40
Tab. 9 Konzessionen im Straßenverkehr	40
Tab. 10 Bedienungsangebote im Schienenverkehr	42
Tab. 11 Bedienungsangebote im Busverkehr.....	43
Tab. 12 Bedienungsangebote im Bedarfsverkehr	45
Tab. 13 Bestellfristen der Bedarfsverkehre	47
Tab. 14 Bedienungsangebote bei Bürgerbussen.....	47
Tab. 15 Fahrtenangebot Stadt Bückeburg.....	58
Tab. 16 Fahrtenangebot Stadt Obernkirchen.....	59
Tab. 17 Fahrtenangebot Stadt Rinteln	60
Tab. 18 Fahrtenangebot Stadt Stadthagen	61
Tab. 19 Fahrtenangebot Gemeinde Auetal	62
Tab. 20 Fahrtenangebot Samtgemeinde Eilsen.....	64
Tab. 21 Fahrtenangebot Samtgemeinde Lindhorst.....	64
Tab. 22 Fahrtenangebot Samtgemeinde Nenndorf	65
Tab. 23 Fahrtenangebot Samtgemeinde Niedernwöhren	67
Tab. 24 Fahrtenangebot Samtgemeinde Nienstädt	68
Tab. 25 Fahrtenangebot Samtgemeinde Rodenberg	69
Tab. 26 Fahrtenangebot Samtgemeinde Sachsenhagen.....	70
Tab. 27 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Bad Nenndorf <> Hannover	71
Tab. 28 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Bückeburg <> Hannover	72
Tab. 29 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Bückeburg <> Minden	72
Tab. 30 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Haste <> Hannover	73
Tab. 31 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Haste <> Minden	73
Tab. 32 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Kirchhorsten <> Hannover	74
Tab. 33 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Kirchhorsten <> Minden.....	74
Tab. 34 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Lindhorst <> Hannover	75
Tab. 35 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Lindhorst <> Minden	75
Tab. 36 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Rinteln <> Hameln.....	76
Tab. 37 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Rinteln <> Löhne.....	76
Tab. 38 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Stadthagen <> Hannover.....	77
Tab. 39 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Stadthagen <> Minden	78
Tab. 40 Vor-Ort-Beratung im Landkreis Schaumburg	78
Tab. 41 Bahnhof Bad Nenndorf	82
Tab. 42 Bahnhof Bückeburg	83

Tab. 43 Bahnhof Haste	84
Tab. 44 Bahnhof Kirchhorsten.....	85
Tab. 45 Bahnhof Lindhorst	86
Tab. 46 Bahnhof Rinteln	87
Tab. 47 Bahnhof Stadthagen	88
Tab. 48 Preisstufenmatrix (Stand: 01.08.2018).....	90
Tab. 49 Beispiel Durchtarifizierungsverlust Linie 715 (Hagenburg – Wunstorf)	91
Tab. 50 Sondertarife im Landkreis Schaumburg (Stand: 01.08.2018).....	91
Tab. 51 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Schaumburg zwischen den Jahren 2014 und 2018... 95	
Tab. 52 Mobilitätsbausteine Landkreis Schaumburg	101
Tab. 53 Barrierefreiheit an Bushaltestelle.....	102
Tab. 54 Bereitstellung von Informationen	103

Abkürzungsverzeichnis

ALF	AnrufLinienFahrt
AST	AnrufSammelTaxi
BEK	Bad Eilsener Kleinbahn
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsches Institut für Normung
EG	Europäische Gemeinschaft
GG	Grundgesetz
go.on	go.on Gesellschaft für Bus- und Schienenverkehr
GVH	Großraum Verkehr Hannover
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
MKB	Mühlenkreisbus GmbH
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RSO	Rottmann & Spannuth Omnibusverkehre GmbH
S	S-Bahn
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVG	Schaumburger Verkehrs GmbH
VBE	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH
VPH	Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH
VLS	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg

1 Zielsetzung

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erstreckt sich auf das gesamte Gebiet des Landkreises Schaumburg. Zusätzlich zu den verkehrlichen Gegebenheiten in den Städten und Gemeinden werden auch die grenzüberschreitenden Verbindungen im Bahn- und Busnetz berücksichtigt.

Wichtige Grundsätze für diese Fortschreibung ergeben sich aus dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (vgl. Kapitel 2.4). Dies umfasst die Sicherstellung der Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als Teil der Daseinsvorsorge. Zudem sollen Aufgabenträger beim Ausbau und bei der Finanzierung dem öffentlichen Personennahverkehr eine Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr geben. Dies gilt, sofern der Nutzen der relevanten Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.

Hierbei sind die nachfolgenden Zielsetzungen zu berücksichtigen:

- Ausrichtung von Bedienungsangeboten an Bedürfnisse der Bevölkerung
- Ausrichtung von Bedienungsangeboten an raumstrukturelle Erfordernisse
- Einrichtung sicherer und leichter Übergänge vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr
- Anschaffung umweltfreundlicher und barrierefreier Fahrzeuge

Ebenso sind die Anforderungen von Nutzern mit speziellen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr zu berücksichtigen. Hierzu gehören zum Beispiel Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Dies umfasst nicht nur Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Einschränkungen, sondern zum Beispiel auch Fahrgäste mit Gepäck oder Kinderwagen.

Der Nahverkehrsplan fasst als Fach- und Rahmenplan die unterschiedlichen zukünftigen Planungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zusammen. Er ist sowohl an das bestehende Bedienungsangebot des Schienenpersonennahverkehrs als auch an die entsprechenden Ziele der Landesplanung und Raumordnung (vgl. Kapitel 3) anzupassen. Die Geltungsdauer des Nahverkehrsplans ist auf fünf Jahre befristet, wobei er bei Bedarf vor Ablauf dieser Frist angepasst und fortgeschrieben werden kann. Er entfaltet eine dem Flächennutzungsplan vergleichbare Selbstbindungskraft für den Aufgabenträger.

Mit Beratung zu DS-Nr. BV-194/2019 wurde die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans am 03.12.2019 einstimmig vom Kreistag beschlossen.

2 Rechtlicher Gestaltungsrahmen

2.1 Verordnung (EG) 1370/2007

Mit dieser Verordnung wird vorgegeben, unter welchen Voraussetzungen die zuständigen Behörden/Aufgabenträger gemeinwirtschaftliche Leistungen vergeben und finanzieren können. Die Verordnung unterscheidet dazu in kommerzielle Verkehre und öffentliche Dienstleistungsaufträge. Bei kommerziellen Verkehren handelt es sich um Verkehrsleistungen, die ohne finanzielle Ausgleichzahlungen durchgeführt werden. Diese Definition gilt auch, wenn die Verkehrsunternehmen zusätzlich zu den eigenen Einnahmen (zum Beispiel Fahrgeld und Fahrzeugwerbung) die nachfolgenden Leistungen enthalten:

- Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden (vgl. §45a PBefG)
- Erstattung von nicht eingenommenen Fahrgeldern durch die kostenlose Beförderung von Menschen mit Behinderungen (vgl. §145 SGB)
- Ausgleichszahlungen über allgemeine Vorschriften, die jedem Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei gewährt werden (zum Beispiel Ausgleich von Durchtarifierungsverlusten, vgl. Kapitel 5.7.2)

Das Gegenteil der eigenwirtschaftlichen Verkehre bilden die gemeinwirtschaftlichen Verkehre. Diese umfassen Verkehrsleistungen, welche von einem Verkehrsunternehmen durch die eigenen Einnahmen und den zulässigen Ausgleichzahlungen nur mit einem Defizit erbracht werden können. Es besteht für Kommunen und Kreise im Falle von gemeinwirtschaftlich zu finanzierenden Verkehrsleistungen neben der Vergabe dieser Leistungen in einem Wettbewerbsverfahren auch die Möglichkeit, Leistungen an einen internen Betreiber zu vergeben (vgl. Verordnung (EG) 1370/2007, Absatz 5, Artikel 2). Diese Art der Vergabe (Inhouse-Vergabe) setzt voraus, dass der Aufgabenträger gegenüber dem Verkehrsunternehmen direkt weisungs- und kontrollberechtigt ist. Eine Beteiligung von 100% an dem relevanten Verkehrsunternehmen ist nicht erforderlich. Liegt eine Gruppe von Behörden vor, so erweitert sich das Aufgabengebiet auf das Gebiet aller zuständigen Behörden dieser Gruppe. Eine Teilnahme an weiteren wettbewerbsrechtlich relevanten gemeinwirtschaftlichen Ausschreibungen für Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr außerhalb des oben genannten Zuständigkeitsgebiets ist nicht zulässig.

Eine Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen an Dritte wäre mittels eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens durchzuführen. Eine Direktvergabe im Rahmen eines Kleinauftrags ist nur möglich, wenn das Leistungsvolumen einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1.000.000 Euro unterschreitet oder maximal 300.000 Kilometer beinhaltet. Für eine Direktvergabe an Unternehmen mit maximal 23 Fahrzeugen verdoppeln sich diese Grenzwerte.

Besteht die Gefahr, dass eine Unterbrechung des Bedienungsangebots entsteht, kann eine Notvergabe vorgenommen werden. Dazu müssen nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Nachweis, dass aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen eine Unterbrechung des Bedienungsangebot möglich ist,
- Vergabe der betroffenen Verkehrsleistungen für maximal zwei Jahre
- Einigkeit über die Finanzierung der relevanten Leistungen über den Zeitraum der Notvergabe mit einem Verkehrsunternehmen

Zur Kompensation von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dürfen dem Verkehrsunternehmen von der öffentlichen Hand ausschließliche Rechte und/oder finanzielle Mittel gewährt werden. Dazu müssen die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- gemeinwirtschaftliche Pflichten sind klar definiert
- Berechnungsparameter sind in objektiver und transparenter Weise aufgestellt
- keine übermäßigen Ausgleichleistungen
- Durchführungsvorschriften für Aufteilung von Kosten und Einnahmen sind transparent
- Zulassung von Unteraufträgen ist definiert
- Vorgabe von Qualitätsstandards und Arbeitsbedingungen ist fakultativ

Legt der Aufgabenträger eine ausreichende Bedienung im Nahverkehrsplan fest, welche nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann, müssen diese gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen dem Verkehrsunternehmen durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag auferlegt werden. Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag ersetzt nicht die Genehmigung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. Diese Genehmigung bleibt ein gewerblicher Hoheitsakt. Die Laufzeiten für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag können zehn Jahre mit einer Option auf weitere fünf Jahre im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr betragen.

2.2 Personenbeförderungsgesetz

Auf Bundesebene bildet das Personenbeförderungsgesetz die zentrale Grundlage zur Planung, Ausgestaltung und zum Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Wesentliche Inhalte sind zudem Vorgaben zur Bedienung, zur Barrierefreiheit sowie zur Vergabe von Verkehrsleistungen durch die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Zur Sicherstellung einer angemessenen Bedienung sind durch den Aufgabenträger Anforderungen an Umfang und Qualität des Bahn- und Busangebots festzulegen. Dies betrifft auch Anforderungen an den Klimaschutz und die Integration verkehrsmittelübergreifender Verkehrsangebote (§ 8 (3) PBefG).

Mit der Aktualisierung des Personenbeförderungsgesetzes Anfang 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange von mobilitätseingeschränkten bzw. behinderten Personen stärker in den Mittelpunkt. So ist gemäß § 8 (3) PBefG das Ziel formuliert, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erlangen. Nahverkehrspläne müssen daher aufzeigen, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Hierzu besteht die Möglichkeit, im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der Barrierefreiheit begründet festzulegen.

Weiterhin trifft das Personenbeförderungsgesetz die wesentlichen Regelungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf der Basis der Verordnung (EG) 1370/2007. Zu unterscheiden sind eigenwirtschaftliche (durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige durch Unternehmerträge gedeckte Leistungen) und gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die darüber hinaus bezuschusst werden müssen. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind daher grundsätzlich zu priorisieren, sofern sie die Anforderungen einer ausreichenden Bedienung erfüllen (§§ 8 (4), 8a (1) PBefG). Werden zur Erfüllung dieser ausreichenden Bedienung gemeinwirtschaftliche Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr vergeben, ist nach § 8a (1) PBefG die Verordnung (EG) 1370/2007 maßgebend (vgl. Kapitel 2.1). In der Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union kann auf Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden (§ 8a (2) PBefG).

➤ **Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg**
Das Personenbeförderungsgesetz ist die wesentliche Grundlage für öffentliche Mobilitätsangebote in Deutschland. Aktuell werden rechtliche Anpassungen diskutiert, welche für die zukünftige Gestaltung der öffentlichen Mobilitätsangebote im gesamten Landkreis relevant sind. Dies umfasst vor allem die flexiblen Bedienungsangebote. Konkrete Diskussionen für die Aktualisierung des Personenbeförderungsgesetzes umfassen unter anderem:

- Genehmigungspflicht von digitalen Angeboten zur Vermittlung von Fahrten
- Digitale Erfassung von Beförderungsaufträgen im Mietwagenverkehr
- Öffentliche Angebote durch Ride-Pooling als Linienverkehr einzustufen
- Einsatz von Mietwagen: Aufhebung des Pooling-Verbots und Entfall der Rückkehrpflicht

2.3 Regionalisierungsgesetz

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs gilt in der aktuellen Fassung seit dem 01. Januar 2018. Es sichert eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Personenverkehrs als ein Teil der Daseinsvorsorge (vgl. §1 RegG).

Dazu wird der Begriff Nahverkehr definiert (vgl. §2 RegG):

Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Um die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern, sind Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung zusammenzuführen. Dazu werden auch die Grundlagen für die Finanzierung sowie der Überprüfung, Dynamisierung und Verteilung festgelegt. Dies umfasst auch die Festlegung, dass mit den Regionalisierungsmitteln insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren ist. Diese Zuständigkeit wurde vom Bund auf die Länder übertragen (vgl. §§ 3 bis 6 RegG).

2.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

2.4.1 Grundsätze

Auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes hat der Niedersächsische Landtag im Juni 1995 das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz erlassen. Die aktuelle Fassung gilt seit dem 01. Januar 2017. Seit der Gesetzesänderung im Dezember 2004 erhalten die Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr seit dem Jahr 2005 ebenfalls Regionalisierungsmittel. Diese sind für zweckgebundene Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr einzusetzen.

Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen sowie der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Straßenverkehr (vor allem Auto) beitragen. Daher ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen durch den öffentlichen Personennahverkehr als Teil der Daseinsvorsorge definiert. Für den Ausbau

und die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs soll ein Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bestehen, wenn bei einer gemeinwirtschaftlichen Betrachtung der Nutzen des öffentlichen Personennahverkehrs überwiegt. Grundsätze zum Bedienungsangebot sowie bei der Ausgestaltung der Übergänge vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr, Vorgaben für die Fahrzeugbeschaffung und die Gestaltung der Verkehrsanlagen, sowie die angemessene Berücksichtigung der Anforderungen durch einzelne Nutzergruppen (zum Beispiel Menschen mit Behinderungen) sollen bei der Ausgestaltung berücksichtigt werden (vgl. § 2 NNVG).

Hierfür ist die Aufstellung oder Aktualisierung eines Nahverkehrsplans als Fach- und Rahmenplan für den öffentlichen Personennahverkehr vorgesehen. Dieser ist dem Land Niedersachsen vorzulegen. Die Geltungsdauer ist auf fünf Jahre befristet. Eine frühzeitige Aktualisierung ist bei Bedarf möglich. Die Aufstellung berücksichtigt die vorhandenen Verkehrsstrukturen. Es erfolgt eine Anpassung an die Bedienungsangebote im Schienenverkehr sowie an die Ziele von Landesplanung und Raumordnung. Die relevanten Verkehrsunternehmen sind zu beteiligen. Die zuständige Behörde für die Genehmigung von Linienverkehren hat den Nahverkehrsplan nur zu berücksichtigen. Sie kann damit zukünftige Genehmigungen erteilen, auch wenn der beantragte Linienverkehr nicht mit den Inhalten des Nahverkehrsplans konform ist. Analog zum Regionalisierungsgesetz (vgl. Kapitel 2.3) wird der öffentliche Personennahverkehr auch definiert (vgl. §1 NNVG):

Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr auf Straße und Schiene, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Der Begriff des öffentlichen Personennahverkehrs umfasst dabei auch Angebote, welche klassische Linienverkehre ersetzen, ergänzen oder verdichten. Hierzu gehören Taxen und Mietwagenverkehre in den Angebotsformen AnrufLinienFahrten, Anrufbusse und AnrufSammelTaxis.

2.4.2 Geltungsbereich des Nahverkehrsplans

Die Aktualisierung des Nahverkehrsplans umfasst das gesamte Gebiet des Landkreises Schaumburg. Zusätzlich zu den verkehrlichen Gegebenheiten in den Städten und Gemeinden gehören hierzu auch die grenzüberschreitenden Bahn- und Busverbindungen zu benachbarten Aufgabenträgern. Bei der Genehmigung von Linienverkehren durch die Erteilung einer Konzession hat die Landesnahverkehrsgesellschaft als zuständige Genehmigungsbehörde einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, wenn dieser die nachfolgenden Aspekte beinhaltet:

- Beachtung der vorhandenen Verkehrsstrukturen
- Beteiligung der relevanten Verkehrsunternehmen
- keine Diskriminierung von Verkehrsunternehmen
- Beschluss durch Aufgabenträger

Die Verkehrsunternehmen sind nach dem Prinzip der kaufmännischen Verantwortung für den wirtschaftlichen Erfolg der Verkehre verantwortlich. Dazu gehören die nachfolgenden Kernelemente für eine unternehmerische Eigenverantwortung:

- Fuhrpark
- Linienführung
- Fahrplangestaltung (Betriebszeiten und Takte)
- Fahrpreise (Struktur und Höhe)

Daher hat der Aufgabenträger keine Befugnis, konkret und verbindlich das Leistungsangebot im öffentlichen Personennahverkehr zu bestimmen. Anders als beim Schienenpersonennahverkehr sieht das Personenbeförderungsgesetz beim straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr kein Besteller-/Erbringer-Prinzip vor. Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Schaumburg muss daher ein Rahmenplan sein (vgl. §8, Absatz 3, PBefG). Dieser legt Eckpunkte fest, mit denen die Verkehrsunternehmen eine konkrete Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vornehmen können. Die einvernehmliche Findung von Lösungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist daher ein wichtiger Bestandteil zur Verwirklichung verkehrspolitischer Zielsetzungen.

2.4.3 Aufgabenträger

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz unterscheidet nach Aufgabenträgern für Schienen- und Straßenpersonennahverkehr. Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) außerhalb der Region Hannover und des Regionalverbandes Großraum Braunschweig liegt bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). In Bezug auf den übrigen öffentlichen Personennahverkehr liegt sie bei der Region Hannover, dem Regionalverband Großraum Braunschweig sowie bei den Landkreisen oder kreisfreien Städten. Landkreise haben kreisangehörigen Kommunen auf Antrag die Aufgabenträgerschaft zu übertragen, wenn diese auf das Gebiet der Kommune beschränkt bleibt (zum Beispiel lokales Stadtbus-Netz). Die Aufgaben der kommunalen Aufgabenträger gehören damit zu einem eigenen Wirkungskreis (vgl. § 4 NNVG).

2.4.4 Finanzierung

Mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 ergaben sich auch Änderungen beim Regionalisierungsgesetz. Der neue Zuweisungsschlüssel unterscheidet nicht mehr nach Regionalisierungsmitteln für die Abgeltung von Betriebskostenzuschüssen im Schienenpersonennahverkehr und der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr. Zudem wurde die Zuweisung von Mitteln für Busverkehre angepasst, wenn diese Verkehrsleistungen Angebotskürzungen im Schienenpersonennahverkehr ersetzen sollten. Hier entscheidet nun das Land Niedersachsen, welche finanziellen Mittel für die Bestellung von Ersatzleistungen im sonstigen öffentlichen Personennahverkehr erforderlich sind. Die Höhe dieser Zuweisung ist auf die Höhe der freiwerdenden Mittel durch die Reduzierung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr begrenzt (vgl. §7 Absatz 3 NNVG).

Nach dem Grundgesetz steht den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu (vgl. Artikel 106a GG). Mit der Konkretisierung durch das Regionalisierungsgesetz wurde dieser Betrag für das Jahr 2016 auf acht Milliarden Euro festgesetzt. Von 2017 bis zum Jahr 2031 steigt dieser Betrag jährlich um 1,8 %. Von dem Betrag, welcher dem Land Niedersachsen zusteht, erhalten als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs:

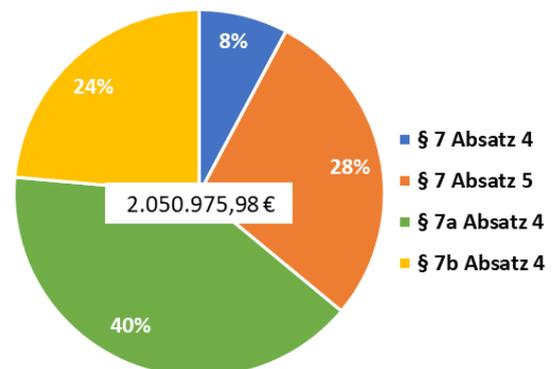
- Region Hannover 12,28 %
- Regionalverband Großraum Braunschweig 11,70 %
- Land Niedersachsen 42,90 %

Seit 2008 erhalten auch die Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr außerhalb der Region Hannover und dem Regionalverband Großraum Braunschweig Regionalisierungsmittel in Höhe von 3,35 % (vgl. §7 Absatz 5 NNVG). Diese Regionalisierungsmittel betragen im Jahr 2018 für den Landkreis Schaumburg etwa 580.000 Euro. Für diese Mittel sind mehrere Verwendungszwecke möglich. Die zweckgebundene Verwendung ist gegenüber der Landesnahverkehrsgesellschaft nachzuweisen.

- Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr
- Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation

Zudem erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr eine Verwaltungspauschale. Diese beträgt ein Euro pro Einwohner und Jahr, aber mindestens 100.000 Euro. Hieraus ergab sich für den Landkreis Schaumburg für das Jahr 2018 eine Verwaltungskostenpauschale von knapp 160.000 Euro. Darüber hinaus werden laut § 7 a und b NNVG Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr sowie Mittel für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zugewiesen. Die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr betragen im Jahr 2018 etwa 830.000 Euro. Für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs wurden etwa 480.000 Euro genutzt. Die Vorschrift für die Erstattung von Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr sieht einen vergünstigten Tarif für den Ausbildungsverkehr vor. Alle Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr müssen 25% günstiger sein als Zeitfahrkarten für den Nicht-Ausbildungsverkehr.

Abb. 1 Mittelverwendung nach NNVG §7 in 2017



Quelle: Mittelzuweisung ÖPNV 2018 für den Landkreis Schaumburg, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (2018)

Mit §7 b werden zudem Anreize geschaffen, flexible Bedienungsangebote einzurichten. Ziel ist die Entwicklung von Angeboten, die den klassischen Linienverkehr mit Bussen in Räumen und Zeiten einer geringen Nachfrage ergänzen können. Hierzu gehören auch Räume, welche durch wechselnde Nachfragen gekennzeichnet sind.

Außerdem gewährt das Land Niedersachsen auf Grundlage von Nahverkehrsplänen Zuwendungen für Investitionen aus den Mitteln des Entflechtungsgesetzes. Hinzu kommen Zuwendungen insbesondere zur

Investitionsförderung aus den Mitteln, die das Land Niedersachsen nach dem Regionalisierungsgesetz erhält, aber nicht analog dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz verteilt.

Darüber hinaus fördert die LNVG:

- den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen,
- bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV,
- die Anlage von Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV an Bahnhöfen (z.B. Stellplätze für Park & Ride und Bike & Ride)
- die Beschaffung von Fahrzeugen für Bürgerbusse im Linienverkehr,
- Maßnahmen zur Echtzeitinformation,
- die Inbetriebnahme von Landesbuslinien sowie
- die Errichtung und den Betrieb von Mobilitätszentralen.

Aus den Klimaschutzmitteln des Bundes können weitere Maßnahmen im Verkehrssektor gefördert werden.

3 Planerischer Gestaltungsrahmen

3.1 Landes-Raumordnungsprogramm (LROP)

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) ist der Raumordnungsplan für das Land Niedersachsen und stellt eine planerische Konzeption für die zukünftige Entwicklung des Landes Niedersachsen dar. Es ist in vier Abschnitte gegliedert; von Bedeutung für die Aktualisierung des Nahverkehrsplans sind vor allem die Abschnitte zwei und vier. Die Neubekanntmachung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm ist am 26.09.2017 erfolgt.

Abschnitt zwei definiert die zentralörtliche Gliederung mit Ober-, Mittel- und Grundzentren. Hierzu gehören auch Kommunen außerhalb des Landes Niedersachsen, welche jedoch für Kommunen innerhalb des Landes Niedersachsen von Bedeutung sind. Für den Landkreis Schaumburg sind vier Städte als Mittelzentrum festgelegt (Bad Nenndorf, Bückeburg, Rinteln, Stadthagen). Die nächstgelegenen Oberzentren sind im Westen die Stadt Bielefeld und im Osten die Stadt Hannover. Zudem liegt im Süden mit der Stadt Hameln ein Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion.

Abschnitt vier umfasst unter anderem Regelungen zur technischen Infrastruktur. Hierzu gehören auch die Ziele und Grundsätze der Raumordnung im Bereich Mobilität/Verkehr/Logistik. Eine wesentliche Aussage auch im Kontext der ländlichen Strukturen im Landkreis Schaumburg ist dazu:

Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienegebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind (vgl. Ziffer 4.1.2 [05]).

3.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Schaumburg (RROP)

Derzeit gilt das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) Landkreis Schaumburg 2003. Der Kreistag hat allerdings am 28.11.2014 die Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms beschlossen und befindet sich somit in der Fortschreibung. Die nachfolgenden Inhalte beziehen sich auf die aktuell noch gültige Fassung des RROP.

Es umfasst die für den Landkreis festgelegten Zielvorstellungen, welche auf den Festlegungen des Landes-Raumordnungsprogramms basieren. Dieses gibt vor, dass Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zu treffen sind.

In Ergänzung zur nachfolgenden Tab. 1 enthält das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg auch Ziele für den Schienenpersonennahverkehr. Neben der Sicherung und Verbesserung der bestehenden Angebote ist auch auf die Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personenverkehr hinzuwirken. Dies betrifft die Strecken zwischen Rinteln und Lemgo sowie Rinteln und Stadthagen.

Tab. 1 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Schaumburg

Kapitel	Aussage
D 2.4.02	Eine Verminderung von Luftverschmutzungen soll erreicht werden durch die Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs und der Radwegenetze zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger und -systeme. [...]
D 3.6.1.01	Unter Berücksichtigung der Eigenwirtschaftlichkeit (Kostenneutralität) ist das System des öffentlichen Personennahverkehrs nachfragerecht zu verbessern. Grundlage dafür bildet der Nahverkehrsplan des Landkreises Schaumburg. Zur Steigerung der Attraktivität des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Planungsgebiet ist ein Gemeinschaftstarif einzuführen. Dabei sind Verknüpfungen mit dem Tarif für den Schienenpersonennahverkehr (Schaumburg-Tarif) und Anerkennungsregelungen mit den umliegenden Tarifgebieten anzustreben.
D 3.6.1.02	Auf den Ausbau der Haltepunkte und der Bahnhöfe des Schienenverkehrs zu Verknüpfungspunkten mit dem Bus-, Auto- und Fahrradverkehr ist hinzuwirken. Dazu sind entsprechend des Bedarfs Park&Ride- sowie qualitativ hochwertige Bike&Ride-Anlagen einzurichten. Deren Einbeziehung in das örtliche Straßen- und Radwegenetz ist zu berücksichtigen. An stark frequentierten Bahnhöfen des Schienenverkehrs ist die Schaffung von Fahrradstationen anzustreben.
D 3.6.1.05	Zur Befriedigung des Bedarfs nach Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen und Zeiten einer schwachen Verkehrsnachfrage, ist die Einführung nachfrageabhängiger Bedienungsangebote (AnrufLinienTaxi, AnrufSammelTaxi und Anrufbus) unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zu prüfen.
D 3.6.1.06	Die Anbindung von Erholungsgebieten sowie Sport- und Freizeitanlagen in das Liniennetz des öffentlichen Personennahverkehr ist anzustreben.
D 3.7.02.02	Auf eine gute Anbindung der Bildungs-, Kultur- und Sozialeinrichtungen an den öffentlichen Personennahverkehr ist hinzuwirken.

Quelle: Regionales Raumordnungsprogramm, Landkreis Schaumburg (2003)

3.3 Integriertes Klimaschutzkonzept

Für den Landkreis Schaumburg wurde im Jahr 2012 ein integriertes Klimaschutzkonzept mit einem Maßnahmenkatalog von 60 Vorschlägen erarbeitet. Ziel ist die Senkung des CO₂-Ausstoßes durch Energieeinsparungen und eine verbesserte Energieeffizienz. Dazu sollen auch fossile Energieträger durch erneuerbare Energien ersetzt werden. Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in insgesamt zehn Handlungsfelder, von denen das Handlungsfeld D eine klimafreundliche Mobilität anstrebt. Die in diesem Handlungsfeld aufgeführten Vorschläge mit den Nummern 28 bis 30 berücksichtigen den öffentlichen Personenverkehr.

Tab. 2 Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Schaumburg – Maßnahme 28

	<p>Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 28 von 60 Innovatives Mobilitätskonzept in Schaumburger Kurorten</p>		
<p>Handlungsfeld</p>	<p>Klimafreundliche Mobilität</p>		
<p>Vorgeschlagen von</p>	<p>AG Luftqualität und Mobilität</p>		
<p>Priorität</p>	<p>Insgesamt: hoch</p>	<p>CO₂-Einsparpotenzial: ++</p>	<p>Umsetzungsreife: +</p>
	<p>Finanzierung/Förderung: ++</p>	<p>Kein zusätzlicher Personalbedarf: -</p>	<p>Wirtschaftlichkeit: ++</p>
	<p>Öffentlichkeitswirksam: +++</p>	<p>Notwendigkeit: ++</p>	<p>Politischer Stellenwert: +++</p>
<p>Ziele</p>	<p>Verbesserung der Luftqualität und Reduzierung der Treibhausgasemissionen in den Schaumburger Kurorten, Entwicklung von Konzepten zur Sicherstellung der Mobilität im Alter</p>		
<p>Kurzbeschreibung</p>	<p>Ein innovatives Mobilitätskonzept mit positiven Auswirkungen auf die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger sowie auf Altersmobilität und Klimaschutz könnte – speziell in den Kurorten – modellhaft umgesetzt werden.</p> <p>Klimafreundliche Mobilitätskonzepte zielen darauf ab, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern. Zusätzliche Bedeutung erhält das Thema in seinen Auswirkungen auf den Tourismus und die Luftqualität. Aber auch in Verbindung mit spezifischen gesundheitlichen Anforderungen an ältere Bürger können ganzheitliche, innovative Mobilitätskonzepte entwickelt werden. Ein Schwerpunkt dabei sollte E-Mobilität sein. Gerade für die Schaumburger Kurorte Bad Nenndorf und Bad Eilsen ist das Thema von besonderem Interesse.</p>		
<p>Zielgruppe</p>	<p>Schaumburger Kurorte, Landkreis</p>		
<p>Mögliche Umsetzungsinstanz</p>	<p>Landkreis, Kommunen</p>		
<p>Partner</p>	<p>Amt 80 Amt für Wirtschaftsförderung, Regionalplanung, ÖPNV, Wirtschaftsförderung Kreis Lippe, Hochschule Ostwestfalen-Lippe, Kfz-Gewerbe im Landkreis</p>		
<p>Beispiele</p>	<p>Das Projekt „ELEKTRISCH BEWEGT. Mobilitätsnetz Gesundheit gesund und mobil“ ist ein gutes Beispiel für einen ganzheitlichen Ansatz in Kurorten im Teutoburger Wald (Landkreis Lippe). Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, sich diesem Netzwerk anzuschließen.</p>		
<p>Kosteneinschätzung</p>	<p>Eine detaillierte finanzielle Planung muss im Rahmen einer Konzepterstellung erfolgen.</p>		
<p>Förderprogramme / Finanzierungswege</p>	<p>Prüfung möglicher Förderprogramme im Rahmen der Konzeptentwicklung</p>		
<p>Indikatoren für Monitoring</p>	<p>Bildung eines Projektkonsortiums, Vorlage einer Projektskizze, Anteil von E-Mobilität am Gesamtverkehr</p>		
<p>Zeitraumen / Dauer</p>	<p>Eine weiterführende Planung und Konzeption ist nötig.</p>		
<p>Offene Fragen und mögliche Konflikte</p>	<p>Klärung der Federführung des Modellprojekts</p>		

Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept, Landkreis Schaumburg (2012)

Tab. 3 Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Schaumburg – Maßnahme 29

	Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 29 von 60 Förderantrag Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“		
Handlungsfeld	Klimafreundliche Mobilität		
Vorgeschlagen von	AG Luftqualität und Mobilität		
Priorität	Insgesamt: hoch	CO ₂ -Einsparpotenzial: +	Umsetzungsreife: +++
	Finanzierung/Förderung: +++	Kein zusätzlicher Personalbedarf: -	Wirtschaftlichkeit: +
	Öffentlichkeitswirksam: +++	Notwendigkeit: ++	Politischer Stellenwert: +++
Ziele	Analyse, Konzeption und Planung von Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität im Landkreis Schaumburg		
Kurzbeschreibung	<p>Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums besteht die Möglichkeit, sogenannte Teilkonzepte zu beantragen, um bestimmte Handlungsfelder detailliert zu untersuchen. Teilkonzepte können von einzelnen Kommunen, einem Zusammenschluss von Kommunen oder in Kooperation mit dem Landkreis beantragt und erarbeitet werden. Hier besteht die Möglichkeit, einen Förderantrag für ein Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ für den Landkreis zu stellen. Aufgrund des überdurchschnittlichen Anteils des Verkehrs an den CO₂-Emissionen, empfiehlt sich eine solche Maßnahme besonders. Im Rahmen des aktuellen Klimaschutzkonzepts wurden bereits einige Grundlagen erarbeitet, auf der weiterführende Konzepte basieren könnten. Zentrale Ansätze sind die Verkehrsvermeidung, raumplanerische Maßnahmen (Stadt der kurzen Wege), Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV, den Fahrrad- und Fußverkehr. Weitere Elemente sind Mobilitätsmanagement, Förderung effizienter Fahrzeuge sowie Maßnahmen zur Aufklärung und Mobilitätsbildung. Der Zeitraum für die nächste Antragsstellung ist von Januar bis März 2013.</p>		
Zielgruppe	Kommunale Entscheider		
Mögliche Umsetzungsinstanz	Landkreis in Zusammenarbeit mit den Kommunen		
Partner	Schaumburger Verkehrs-Gesellschaft mbH, Amt 80 Sachgebiet ÖPNV		
Beispiele	<p>In der Region Hannover wurde ein Teilkonzept gefördert und ein Verkehrsentwicklungsplans erarbeitet, der sich derzeit in der Umsetzungsphase befindet. Es wurden Maßnahmen entwickelt, die sich an den Planungsansätzen der dreistufigen Verkehrsstrategie der Region Hannover orientieren: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich abwickeln (Verkehrsentwicklungsplan pro Klima: www.region-hannover.de).</p>		
Kosteneinschätzung	Förderung des Projekts durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 50 % der zwendungsfähigen Ausgaben		
Förderprogramme / Finanzierungswege	Antragstellung im Rahmen der Klimaschutzinitiative		
Indikatoren für Monitoring	Vorlage des Projektantrags, Bewilligung		
Zeitraumen / Dauer	Antragstellung bis März 2013, frühester Beginn nach der Sommerpause 2013		
Offene Fragen und mögliche Konflikte	Klärung der Federführung des Teilkonzepts		

Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept, Landkreis Schaumburg (2012)

Tab. 4 Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Schaumburg – Maßnahme 30

	<p>Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 30 von 60 Stärkung und Ausbau des ÖPNV</p>		
<p>Handlungsfeld</p>	<p>Klimafreundliche Mobilität</p>		
<p>Vorgeschlagen von</p>	<p>AG Luftqualität und Mobilität</p>		
<p>Priorität</p>	<p>Insgesamt: mittel</p>	<p>CO₂-Einsparpotenzial: +</p>	<p>Umsetzungsreife: ++</p>
	<p>Finanzierung/Förderung: +</p>	<p>Kein zusätzlicher Personalbedarf: -</p>	<p>Wirtschaftlichkeit: -</p>
	<p>Öffentlichkeitswirksam: +++</p>	<p>Notwendigkeit: ++</p>	<p>Politischer Stellenwert: ++</p>
<p>Ziele</p>	<p>Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split</p>		
<p>Kurzbeschreibung</p>	<p>Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bildet das Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität. Maßnahmen in diesem Handlungsfeld haben die Zielsetzung, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, die Angebote des ÖPNV auszubauen sowie die Autoabhängigkeit zu reduzieren. Dies beinhaltet folgende Bausteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Anbindung des Landkreises an den GVH (Verkehrsverbund der Region Hannover) 2) Umsetzung bedarfsorientierter Angebote für Zielgruppen im ländlichen Raum 3) Verbesserung der Intermodalität und Vernetzung von Verkehrsträgern und Schnittstellenoptimierung. <p>Die Umsetzung von Maßnahmen in diesem Feld sind komplex und insgesamt langfristig angelegt.</p>		
<p>Zielgruppe</p>	<p>Landkreis, Kommunen, Bürgerinnen und Bürger</p>		
<p>Mögliche Umsetzungsinstanz</p>	<p>Landkreis, in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Verkehrsgesellschaften</p>		
<p>Partner</p>	<p>Amt 80 Amt für Wirtschaftsförderung, Regionalplanung, ÖPNV, Schaumburger Verkehrsgesellschaft mbH, GVH</p>		
<p>Beispiele</p>	<p>Gute und innovative Ansätze – auch für den ländlichen Raum – sind auf der Website des Kompetenznetzwerkes für innovative Verkehrslösungen zu finden: www.mobilitaet21.de/laendlicher-raum/mobilitaetsmanagement.html</p>		
<p>Kosteneinschätzung</p>	<p>Kosten können erst im Zuge einer Projektentwicklung abgeschätzt werden.</p>		
<p>Förderprogramme / Finanzierungswege</p>	<p>Hier sind zurzeit keine Angaben möglich.</p>		
<p>Indikatoren für Monitoring</p>	<p>Modalsplit, erhöhter Anteil der ÖPNV-Nutzung</p>		
<p>Zeitraumen / Dauer</p>	<p>Eine weiterführende Planung und Konzeption ist nötig.</p>		
<p>Offene Fragen und mögliche Konflikte</p>	<p>Zum jetzigen Zeitpunkt keine</p>		

Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept, Landkreis Schaumburg (2012)

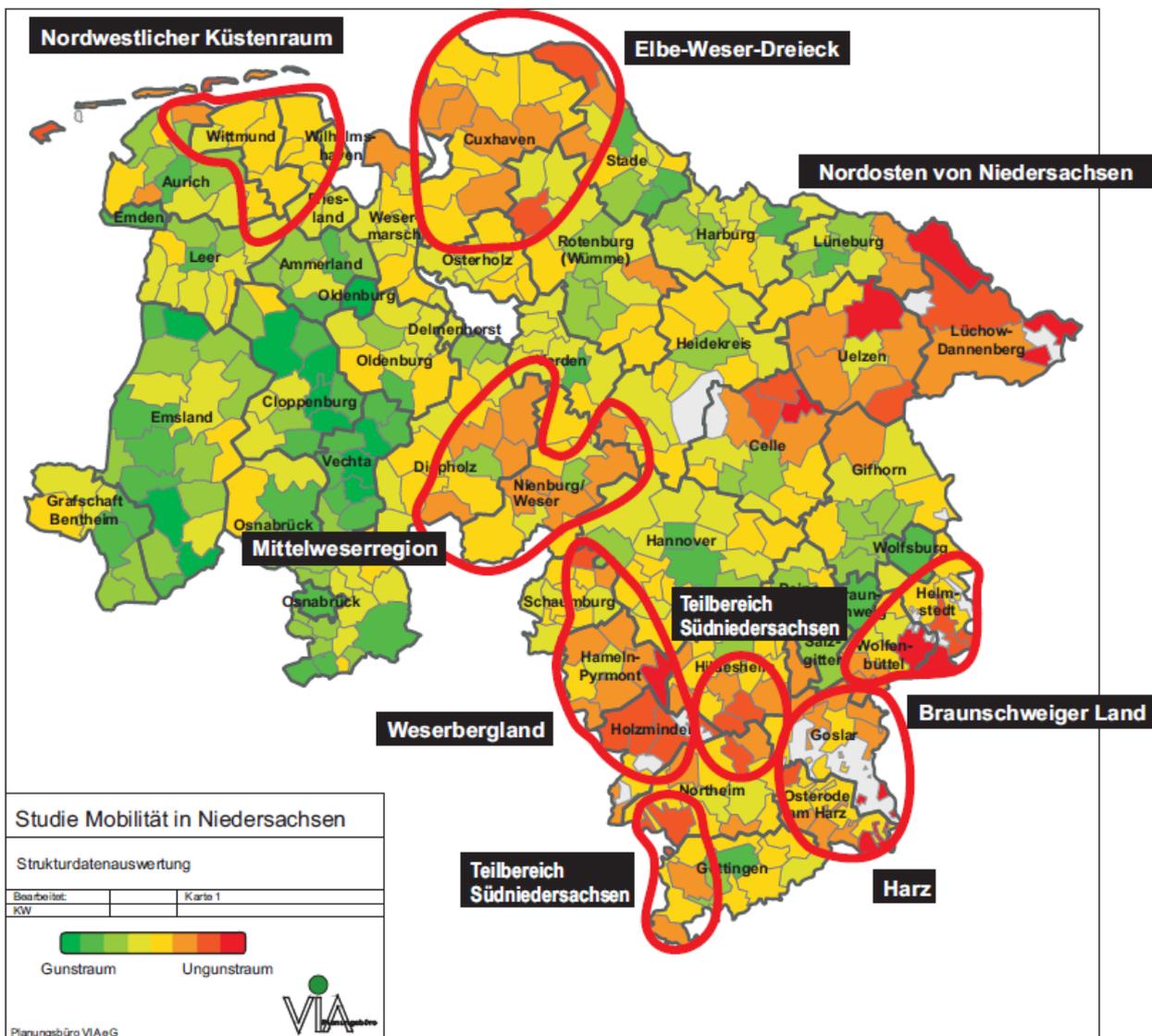
3.4 Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen

Studie des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung

Das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung hat im Jahr 2012 eine Studie zur Mobilität in den ländlichen Räumen im Land Niedersachsen veröffentlicht. Hierzu diente als Grundlage eine Befragung der Landkreise als lokale Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

Als Teil dieser Studie wurden sechs Räume identifiziert, in denen ein vergleichsweise hoher Handlungsdruck im Hinblick auf die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Daseinsgrundfunktion mit dem öffentlichen Personennahverkehr und Handlungsmöglichkeiten bestehen (vgl. Seite 92). Zu diesen Räumen gehört das Weserbergland, das unter anderem den Landkreis Schaumburg umfasst.

Abb. 2 Ergebnis der Strukturdatenanalyse: Ungunsträume in Niedersachsen



Quelle: Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen, Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (2012)

Eine wichtige Forderung der Studie für diese betroffenen Räume ist, dass flexible Bedienungsangebote stärker als gleichberechtigte Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs in den rechtlichen Grundlagen des öffentlich finanzierbaren Angebots im System des öffentlichen Personennahverkehrs verankert werden. Ziel soll damit die Gleichstellung dieser flexiblen Bedienungsangebote zum klassischen öffentlichen Personenverkehr mit Linienbussen sein. Hierzu wird auch eine weitere Umsetzung von Anrufbürgerbussen als wünschenswerte Ergänzung der Bedienungsangebote im ländlichen und schwierig zu erschließenden Räumen gesehen (vgl. Seite 98 ff.).

Eine Landesinitiative zum Schließen von Angebotslücken im öffentlichen Grundangebot sowie auf gemeinschaftlicher Basis wäre eine Konsequenz aus den aktuellen Bedarfsstrukturen in den ungünstig strukturierten ländlichen Räumen einerseits und den zahlreichen vorhandenen innovativen Ansätzen andererseits, die weiter zu führen wären. (vgl. Seite 151).

Wichtiges Fazit für die weitere Gestaltung der öffentlichen Mobilität im ländlich geprägten Landkreis Schaumburg ist der weitere Ausbau der flexiblen und bedarfsorientierten Bedienungsangebote. In diesem Zusammenhang ist darauf zu achten, dass auch Hilfsmittel (Rollator, Rollstuhl) befördert werden können. Hierzu können auch die in der Studie genannten Beispiel und Vorgehensweisen dienen:

- Erstellung von Konzepten für flexible und alternative Bedienungsangebote auch im Rahmen der Nahverkehrsplanung
- Erweiterung der Förderung von Bürgerbussen
- breite Einführung des Konzepts Anrufbürgerbus
- generelle Flexibilisierung von Bürgerbusangeboten

3.5 Gutachten des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung (NIW)

Gestaltung der Daseinsvorsorge im demografischen Wandel für das Gebiet der Regionalen Entwicklungskooperation Weserbergland plus

Im August 2006 hat die Lenkungsgruppe der Regionalen Entwicklungskooperation Weserberg Plus beschlossen, die interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Regionalplanung zu intensivieren. In einem ersten inhaltlichen Schwerpunkt wurde eine zentrale Aufgabe der Regionalplanung aufgegriffen: Sicherung der Grundversorgung und die zukünftige Gestaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demografischen Wandels.

Der demografische Wandel umfasst zum einen den zunehmenden Rückgang der Einwohnerzahlen vor allem aufgrund steigender Sterbefälle bei annähernd konstanten bis rückläufigen Geburtenzahlen. Ein weiterer Effekt sind die schwächeren Wanderungsgewinne, in einzelnen Gebieten auch Wanderungsverluste. Zum anderen bedeutet der demografische Wandel starke Verschiebungen in der Altersstruktur der Bevölkerung. Wesentliche Merkmale sind die rückläufige Personenzahl der jüngeren und der konstant steigende Anteil der älteren Generationen (vgl. Kapitel 6.1).

Im Handlungsfeld öffentlicher Personennahverkehr steht die Erreichbarkeit der Einrichtungen der Nahversorgung durch die dispers siedelnde Bevölkerung im Vordergrund. Hier bestehen besonders schwere Herausforderungen für den klassischen öffentlichen Personennahverkehr im Linienverkehr mit Bussen. Schwerpunkt ist die Nahversorgung und damit die wichtige Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren

Aus dem Gutachten ergeben sich drei zentrale Aussagen für die Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs in ländlich strukturierten Gebieten:

- Der öffentliche Personennahverkehr stellt als prinzipiell für alle Bevölkerungsgruppen nutzbares Fortbewegungsmittel die wichtigste Säule zur Sicherung der Erreichbarkeit von Orten der Daseinsvorsorge dar. Von den bestehenden Angebotsformen trägt der Busverkehr dabei im weitaus größeren Ausmaß als der Bahnverkehr zur Erschließung in der Fläche bei.
- Die Bereitstellung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs wird im ländlichen Raum vor allem durch die Nachfrage im Schülerverkehr bestimmt. Darüber hinaus sind aber auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen regelmäßig auf ein gutes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr angewiesen.
- Die Bereitstellung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs in ländlichen Räumen außerhalb der Schülerbeförderung ist stark vom finanziellen Spielraum der Auftraggeber beeinflusst. Die Finanzierung dieser Angebote durch öffentliche Gelder stellt eine größer werdende Herausforderung dar.

Die Zukunft des öffentlichen Personenverkehrs in ländlichen Räumen muss sich vor allem aufgrund des demografischen Wandels an vier Rahmenbedingungen orientieren:

- Anpassung des Angebots an eine rückläufige Nachfrage im Ausbildungsverkehr.
Dies kann gleichzeitig bedeuten, dass mit der Schließung und Zusammenlegung von Schulen, Schüler über längere Entfernungen befördert werden müssen. Hier kann bei abnehmender Anzahl von Schülern ein gleichbleibender Beförderungsaufwand entstehen.
- Anpassung des Angebots an eine zunehmende Nachfrage bei älteren Menschen.
Ein wesentliche Zielgruppe sind hier Menschen, die nicht mehr selber Auto fahren können. Hinzu kommen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Dies beschränkt sich nicht nur auf die ältere Generation.
- Anpassung des Angebots an eine wachsende Gruppe wahlfreier Kunden.
Wahlfreie Kunden sind nicht auf die Nutzung von Bahn- und Busangeboten angewiesen, sind aber bereit, bei bestimmten Rahmenbedingungen (gelegentlich) auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Die Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs unterliegt damit in ländlichen Räumen wie dem Landkreis Schaumburg vielen Rahmenbedingungen, welche vom öffentlichen Personennahverkehr mehr Flexibilität erwarten, als dieser durch klassische Linienverkehre mit Bussen ermöglichen kann. Hierzu tragen auch weitere Entwicklungen wie die Flexibilisierung von Arbeitszeiten bei (vgl. Kapitel 4.5.1). So kann die im Berufsverkehr zeitlich und räumlich meist nur schwer zu bündelnde Nachfrage mit Buslinien einen weiteren Anlass geben, flexible Bedienungsangebote einzurichten. Hierbei bekommen diese Bedienungsangebote auch im Kontext der regionalen Erreichbarkeit eine Bedeutung.

4 Raumstruktur und Mobilität

4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Der Landkreis Schaumburg liegt im Südwesten von Niedersachsen. Das Gebiet grenzt im Norden an den Landkreis Nienburg/Weser (Stadt Rehburg-Loccum), im Osten an die Region Hannover (Städte Barsinghausen und Wunstorf) und im Süden an den Landkreis Hameln-Pyrmont (Städte Bad Münder und Hessisch Oldendorf). Die westliche Grenze ist gleichzeitig die Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Hier grenzt der Landkreis an den Kreis Lippe (Städte Extertal und Kalletal) sowie den Kreis Minden-Lübbecke (Städte Minden, Petershagen und Porta Westfalica). Die nächstgelegenen Oberzentren sind in Niedersachsen die Stadt Hannover und in Nordrhein-Westfalen die Stadt Bielefeld. Zudem liegt im Süden im Landkreis Hameln-Pyrmont die Stadt Hameln als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion. Der Landkreis Schaumburg setzt sich aus fünf Einheitsgemeinden und sieben Samtgemeinden mit insgesamt 33 Mitgliedsgemeinden zusammen. Die Kreisstadt ist Stadthagen.

Abb. 3 Lage und Gliederung des Landkreises Schaumburg

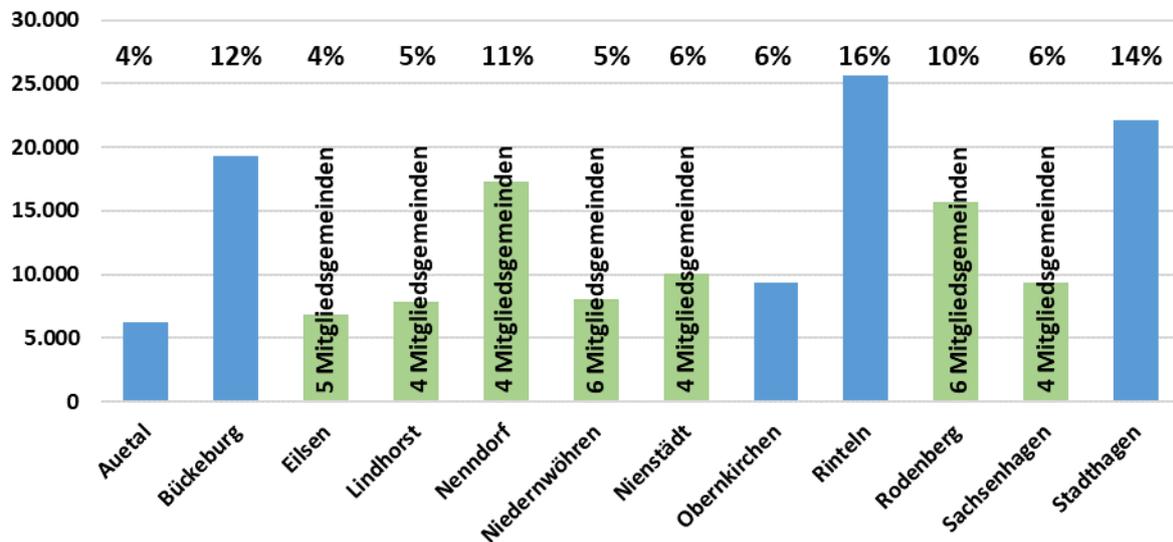


Quelle: eigene Darstellung basierend auf Regionales Raumordnungsprogramm, Landkreis Schaumburg (2003)

Zum Ende des Jahres 2017 lebten nach Berechnung des Landesamts für Statistik in Niedersachsen im Landkreis Schaumburg rund 157.800 Menschen. Die meisten Menschen leben in den Städten Bückeburg, Rinteln und Stadthagen sowie den Samtgemeinden Nenndorf (Bad Nenndorf, Haste, Hohnhorst, Suthfeld) und Rodenberg (Apelern, Hülsede, Lauenau, Messenkamp, Pohle und Rodenberg). In diesen Städten und Samtgemeinden leben jeweils mindestens 10% der gesamten Bevölkerung des Landkreises Schaumburg.

Die weiteren Einwohner verteilen sich etwa gleich stark auf die verbleibenden Städte und (Samt-)Gemeinden. Hier leben je Städte bzw. (Samt-)Gemeinde zwischen 4% und 6% der gesamten Bevölkerung des Landkreises Schaumburg.

Tab. 5 Einwohnerverteilung Landkreis Schaumburg 2017

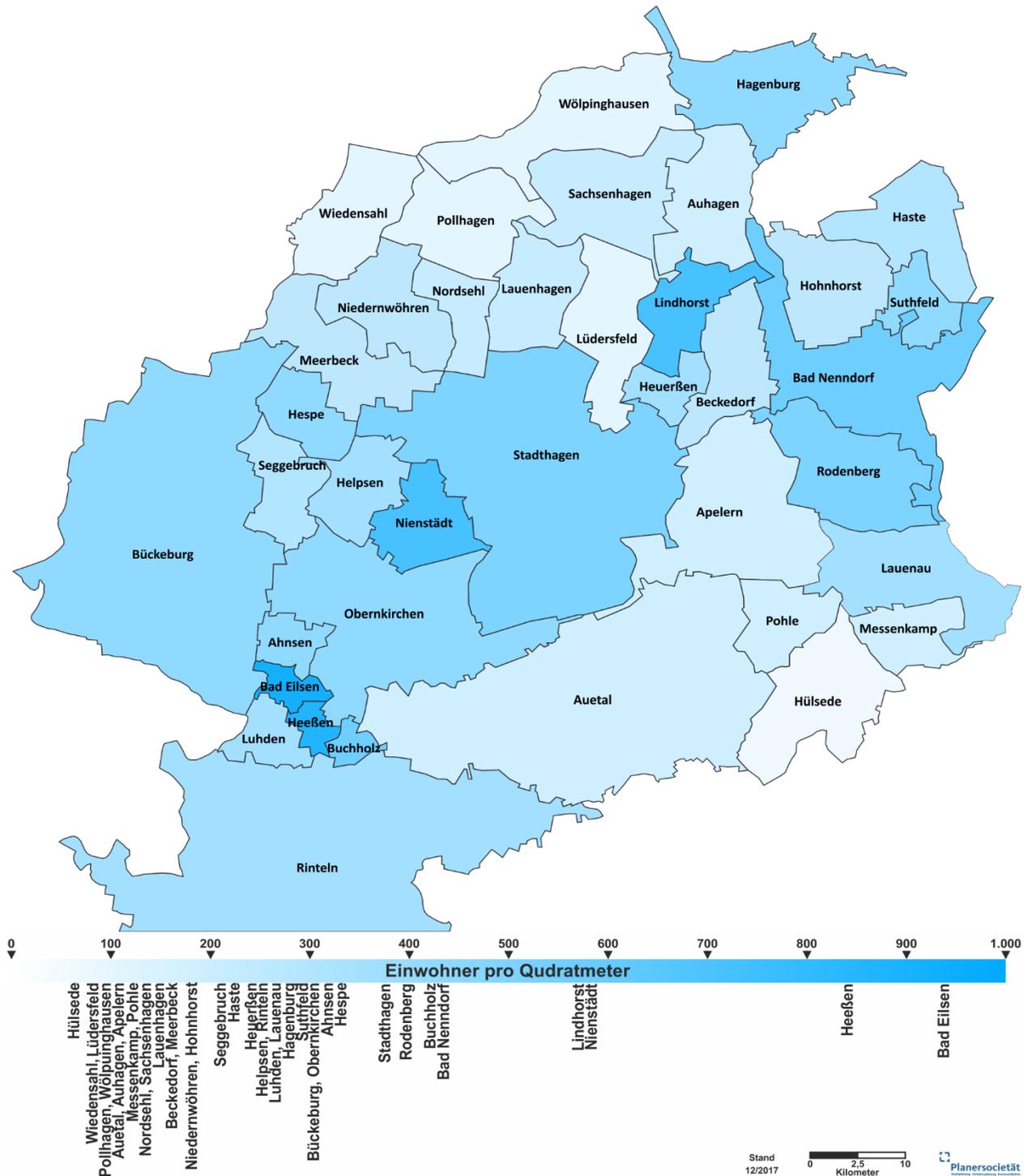


Einheitsgemeinden	Auetal, Bückeburg, Obernkirchen, Rinteln, Stadthagen
Samtgemeinde Eilsen	Ahnsen, Bad Eilsen, Buchholz, Heeßen, Luhden
Samtgemeinde Lindhorst	Beckedorf, Heuerßen, Lindhorst, Lüdersfeld
Samtgemeinde Nenndorf	Bad Nenndorf, Haste, Hohnhorst, Suthfeld
Samtgemeinde Niedernwöhren	Lauenhagen, Meerbeck, Niedernwöhren, Nordsehl, Pollhagen, Wiedensahl
Samtgemeinde Nienstädt	Helpsen, Hespe, Nienstädt, Seggebruch
Samtgemeinde Rodenberg	Apelern, Hülsede, Lauenau, Messenkamp, Pohle, Rodenberg
Samtgemeinde Sachsenhagen	Auhagen, Hagenburg, Sachsenhagen, Wölpinghausen

Quelle: eigene Darstellung basierend auf LSN-Online Datenbank für Niedersachsen, Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018)

Die Einwohnerdichte über das gesamte Landkreisgebiet liegt bei rund 230 Einwohnern pro Quadratkilometer. Damit ist der Landkreis als überwiegend ländlich geprägte Region einzustufen. Bezogen auf die einzelnen Kommunen bestehen aber deutliche Unterschiede in der Einwohnerdichte, da die Bevölkerung sehr ungleichmäßig verteilt ist. Die Einwohnerdichte erstreckt sich zwischen knapp 70 Einwohner pro Quadratkilometer in der Gemeinde Hülsede bis zu 950 Einwohnern pro Quadratkilometer in der Gemeinde Bad Eilsen. Höhere Siedlungsdichten bestehen vor allem entlang einer West-Ost-Achse zwischen den Städten Bückeburg/Rinteln und Bad Nenndorf. Dem gegenüber haben die nördlichen und südlichen Bereiche eine vergleichsweise geringe Einwohnerdichte. Dies umfasst im Norden die Samtgemeinden Niedernwöhren und Sachsenhagen sowie im Süden die Gemeinde Auetal und den westlichen Teil der Samtgemeinde Rodenberg. Zwar haben mehrere Städte eine höhere Bevölkerungsdichte in den Kernstädten, diese nimmt in den zugehörigen Ortsteilen aber bereits stark ab (zum Beispiel Stadt Rinteln).

Abb. 4 Einwohnerdichte Landkreis Schaumburg

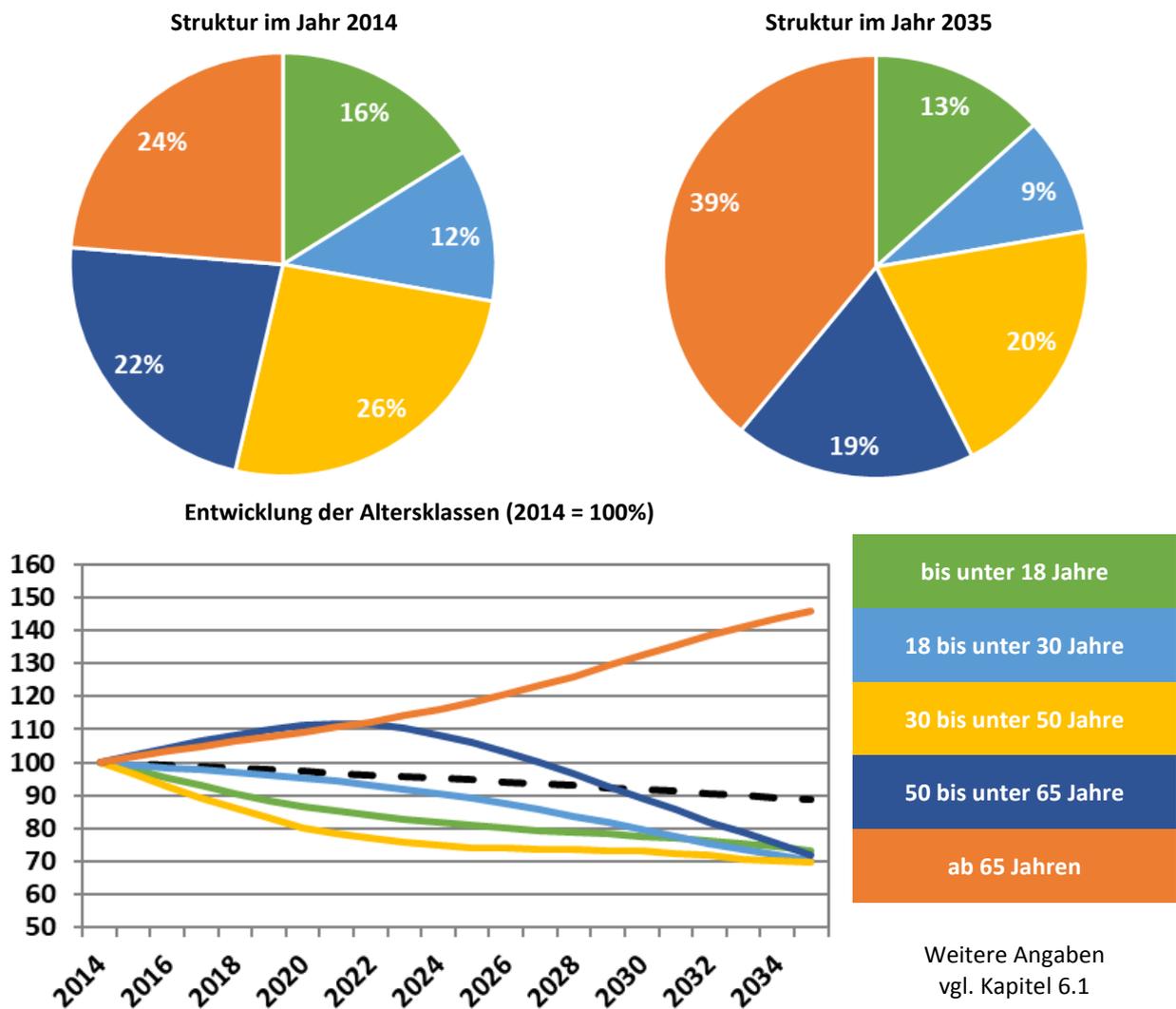


Quelle: eigene Darstellung basierend auf LSN-Online Datenbank für Niedersachsen, Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018)

- Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg
Es bestehen nur wenige Siedlungsbereiche mit kompakten Strukturen. Diese kernstädtischen Bereiche sind vergleichsweise klein, sodass der Fuß- und Radverkehr eine attraktive Alternative zum öffentlichen Personenverkehr ist. Bereits außerhalb dieser kernstädtischen Bereiche nimmt die Bevölkerungsdichte deutlich ab. Damit verbunden ist eine Zunahme von disperseren Siedlungsstrukturen. Diese erschweren die Etablierung von attraktiven Angeboten im Linienverkehr. Die Bedeutung von flexiblen / bedarfsgesteuerten Mobilitätsangeboten, welche für eine Erschließung der Fläche geeignet sind, nimmt zu.

Die Auswirkungen des demografischen Wandels sind auch in der Altersstruktur des Landkreises Schaumburg erkennbar. Wichtiges Merkmal ist dabei eine zunehmende Alterung der Gesellschaft durch eine rückläufige bzw. konstant niedrig bleibende Geburtenrate. Bisher bestehen noch vergleichsweise gleich große Anteile, wenn die jüngeren Generationen bis 18 Jahre und 18 bis 30 Jahre zusammengefasst werden (2014: 28%). Bezogen auf das Jahr 2014 lässt sich aber bereits der demografische Wandel erkennen.

Abb. 5 Altersstruktur im Landkreis Schaumburg



Quelle: eigene Darstellung basierend auf Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Schaumburg und kreisangehörigen Gemeinden nach Altersgruppen bis 2035, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsförderung (2014)

- **Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg**
 Mit der Alterung der Gesellschaft nimmt die Bedeutung an öffentlichen Mobilitätsangeboten zu. Diese sollen dazu beitragen, dass Menschen möglichst lange in ihrer vertrauten Umgebung leben können, auch wenn ein Auto nicht mehr zu Verfügung steht. Hierzu nimmt der öffentliche Personennahverkehr die Funktion der Daseinsvorsorge ein. Es muss ein Grundangebot bestehen, welches die Erledigung regelmäßiger Anliegen wie Einkauf, medizinische Versorgung (vgl. Kapitel 4.2) oder Ämterangelegenheiten ermöglicht. In einer alternden Gesellschaft erfordert eine auch gesundheitlich eingeschränkte Mobilität daher Angebote, welche bereits den Weg von der Haustür zur Bushaltestelle als Barriere ausschließen. Dies trifft vor allem auf die ländlichen Strukturen im

Landkreis Schaumburg zu, wo ein deutlich größerer Haltestellenabstand besteht, als in den kernstädtischen Bereichen. Im Kontext von Daseinsvorsorge ist daher primär, dass diese Angebote bestehen und nicht, in welcher Organisationsform diese umgesetzt werden.

4.2 Versorgungsstruktur

Im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen sind die Mittelzentren und im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg die Grundzentren festgelegt. Dabei sollen die Mittelzentren zentrale Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf sichern und entwickeln. Die Grundzentren haben die Aufgabe, zentrale Einrichtungen und Angebote für den allgemeinen und täglichen Grundbedarf vorzuhalten.

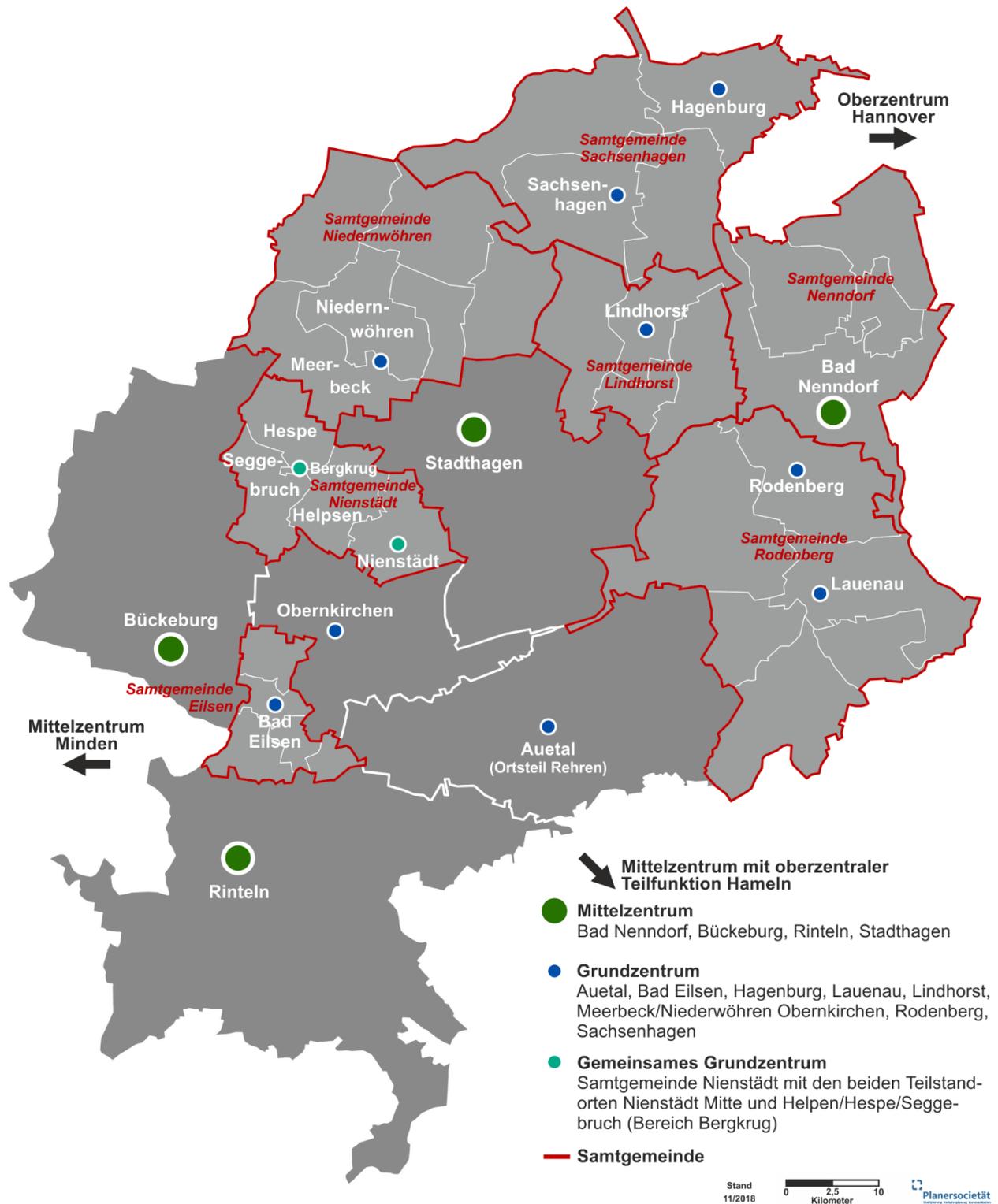
Der Landkreis Schaumburg besitzt eine polyzentrische Struktur mit vier Mittelzentren (Bad Nenndorf, Bückeburg, Rinteln, Stadthagen) und mehreren Grundzentren. Es gibt kein dominierendes Mittelzentrum. Dies erschwert die räumliche Bündelung von Verkehrsströmen, wie es in anderen Landkreisen mit einem mittig im Landkreis liegenden dominierenden Mittelzentrum möglich wäre. Ein Vorteil dieser polyzentrischen Struktur ist, dass die Entfernungen aus den Ortsteilen und Grundzentren zum nächstgelegenen Mittelzentrum vergleichsweise gering sind (maximal 22 km).

Neben der Gemeinde Auetal und Stadt Obernkirchen liegen sechs weitere Grundzentren in den Samtgemeinden (Städte Rodenberg und Sachsenhagen, Gemeinden Bad Eilsen und Lindhorst, Flecken Hagenburg und Lauenau). Hinzu kommen interkommunale Standorte. Die Gemeinden Niedernwöhren und Meerbeck haben ein Grundzentrum auf der Gemeindegrenze. Die Samtgemeinde Nienstädt hat ein Grundzentrum mit zwei Teilstandorten im Ortszentrum Nienstädt und im Schnittpunkt der drei Gemeinden Helpsen, Hesse und Seggebruch (Bereich Bergkrug).

Wichtige Zentren außerhalb des Landkreises Schaumburg sind im Osten die Stadt Hannover (Oberzentrum), im Süden die Stadt Hameln (Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion) und im Westen die Stadt Minden (Mittelzentrum).

Der wichtigste Standort für die medizinische Versorgung ist das Gesamtklinikum *Agaplesion Evangelisches Klinikum Schaumburg* mit rund 1.000 Beschäftigten. Dieses Klinikum wurde durch die Zusammenlegung der Krankenhäuser in den Städten Rinteln, Stadthagen und Bückeburg im Jahr 2017 neu geschaffen. Es stehen 437 Betten zur Verfügung. Der Standort befindet sich in der Stadt Obernkirchen als Schnittpunkt der Einzugsgebiete der drei zusammengelegten Krankenhäuser. Der Standort liegt im südlichen Ortsteil Vehlen an der neu geschaffenen Zufahrtsstraße *Zum Schaumburger Klinikum*. Weitere bedeutende medizinische Einrichtungen sind die Klinik Niedersachsen in der Stadt Bad Nenndorf, die Augenklinik Stadthagen und die Burghofklinik für Menschen mit psychischen Erkrankungen in der Stadt Rinteln.

Abb. 6 Zentralörtliche Gliederung



Quelle: eigene Darstellung basierend auf Regionales Raumordnungskonzept, Landkreis Schaumburg (2003)

➤ **Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg**
 Die Sicherstellung der medizinischen Versorgung führt zunehmend zu einer Konzentration verschiedener Einrichtungen an einem Standort wie bei Einkaufsmöglichkeiten sowie Kranken- und Ärzthäusern. Damit verbunden ist die Aufgabe von diesen Angeboten in den ländlichen Siedlungsstrukturen. Diese Entwicklung betrifft auch den Landkreis Schaumburg, wo sich Einkaufsmöglichkeiten und medizinische Angebote in den Mittelzentren und Kurorten ansiedeln und zusammenschließen. Diese Entwicklung erschwert die zeitliche und meist auch räumliche Bündelung des Fahrtzwecks

Einkauf bzw. Arztbesuch. Insbesondere medizinische Angelegenheiten sind im Landkreis Schaumburg von großer Bedeutung. Die zeitlichen Restriktionen bei der Vergabe von Terminen sowie die disperse Siedlungsstruktur in den ländlich geprägten Wohngebieten ermöglicht keine sinnvolle Bündelung der Verkehrsströme durch Buslinien. Auch im Hinblick auf mögliche Mobilitätseinschränkungen sind hier Angebote mit Bedienung von Haustür zu Haustür wichtig, um längere und damit auch nicht barrierefreie Fußwege zur nächsten Haltestelle zu vermeiden.

4.3 Bildung

Als Landkreis mit mehreren Siedlungsschwerpunkten ergeben sich in mehreren Kommunen Schwerpunkte für Grund- und weiterführende Schulen. Vor allem die weiterführenden Schulen haben Einzugsbereiche, welche sich auch über die Grenze der zugehörigen Kommune erstrecken. Über diese Einzugsbereiche werden Schülerinnen/Schüler den jeweiligen Schulstandorten zugeordnet. Dabei sind vier Ausnahmen möglich:

- Es besteht eine Ausnahmegenehmigung für den Besuch einer anderen Schule.
- Ein Schüler erhält an der Integrierten Gesamtschule, zu deren Einzugsbereich er gehört, keinen Platz. Gleichzeitig sind an anderen Integrierten Gesamtschulen noch frei Plätze vorhanden.
- Für die Sekundarstufe II wurden keine Schulbezirke festgelegt. Hier haben die Schülerinnen und Schüler bzw. ihre Eltern die freie Schulwahl.
- Der Einzugsbereich der Berufsbildenden Schulen Rinteln und Stadthagen erstreckt sich über den gesamten Landkreis Schaumburg, sowie auch darüber hinaus.

Tab. 6 Schulstandorte

	Primarbereich		Sekundarbereich I				Sekundarbereich II			
	GS	FÖS	OBS	IGS	GYM	FÖS	GYM	IGS	FÖS	BBS
Stadt Bückeburg	4+1 ^a	---	1	1 ^a	1	---	1	--	---	2 ^b
Stadt Obernkirchen	1	---	---	1		---	---	---	---	---
Stadt Rinteln	4+2 ^d	---	--	1	1	---	1	---	---	2
Stadt Stadthagen	3	---	1	1	2		2	1	---	1
Gemeinde Auetal	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---
SG Eilsen	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---
SG Lindhorst	1	---	1	---	---	---	---	---	---	---
SG Nenndorf	2	---	---	---	1	---	1	---	---	---
SG Niedernwöhren	2+1 ^c	---	---	---	---	---	---	---	---	---
SG Nienstädt	1+1 ^e	---	---	1	---	---	---	---	---	---
SG Rodenberg	2+1 ^f	1	---	1	---	1	---	---	1	---
SG Sachsenhagen	2	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Standorte insgesamt mit Außenstellen	30	1	3	6	5	1	5	1	1	5

GS = Grundschule

GYM = Gymnasium

FÖS = Förderschule

BBS = Berufsbildende Schule

OBS = Oberschule

IGS = Integrierte Gesamtschule

^a = IGS Immanuel-Schule Bückeburg (in freier Trägerschaft)

^b = Außenstellen BBS Rinteln, (Marienschule und Landfrauenschule)

^c = Außenstelle Meerbeck

^d = Außenstellen Möllenbeck, Krankenhagen

^e = Außenstelle Seggebruch

^f = Außenstelle Apelern

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Schulen in Schaumburg, Landkreis Schaumburg (2019)

➤ **Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg**
 Die Schülerbeförderung ist die wesentliche Finanzierungsquelle für die Verkehrsunternehmen im Landkreis Schaumburg. Derzeit können die Verkehrsunternehmen das gesamte Bedienungsangebot auch über den Schülerverkehr hinaus eigenwirtschaftlich erbringen. In Bezug auf die Schülerbeförderung lässt sich die Nachfrage zeitlich und räumlich bündeln. Viele Schüler müssen zur selben Schule befördert werden und durch die Schulanfangs- und -endzeiten entsteht eine zuverlässig planbare Nachfrage für den Einsatz von Linienbussen. Die Angebote dieser Buslinien sind daher vor

allem auf die Anforderung an den Ausbildungsverkehr ausgerichtet. Mit der Überführung der freigestellten Schülerverkehre in den Linienverkehr im Jahre 2015 werden nahezu alle Schüler im Linienverkehr befördert. Die benötigten Buskapazitäten sind durch den Landkreis in Abstimmung mit den jeweiligen Gemeinden festzulegen. Angebote zur Erschließung in der Fläche für den Ausbildungsverkehr sind insofern von Bedeutung, um alle Schülerinnen und Schüler im Landkreis Schaumburg in einem vertretbaren zeitlichen Rahmen zu ihren Schulen befördern zu können. Dies jedoch nur in einem begrenzten zeitlichen Rahmen zu den Schulanfangs- und -endzeiten.

4.4 Freizeit und Erholung

Im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg sind auch Standorte mit einer besonderen Entwicklungsaufgabe für die Erholung und den Tourismus festgelegt. Von diesen Standorten sind nur der Stadt Rinteln beide Entwicklungsaufgaben zugewiesen. Bei allen weiteren Kommunen liegt der Schwerpunkt bei einer der beiden Entwicklungsaufgaben.

Tab. 7 Gebiete in der Kategorie Freizeit und Erholung

Standort	Erholung	Tourismus
Auetal	Rehren und Rolfshagen	-
Bückeburg	-	Stadtzentrum
Obernkirchen	Krainhagen und Stadtzentrum	-
Stadthagen	-	Stadtzentrum
Rinteln	Schaumburg und Todenmann	Stadtzentrum
Samtgemeinde Eilsen	-	Bad Eilsen
Samtgemeinde Nenndorf	-	Bad Nenndorf
Samtgemeinde Niedernwöhren	Wiedensahl	-
Samtgemeinde Rodenberg	Apelern, Lauenau, Reinsdorf	-
Samtgemeinde Sachsenhagen		Hagenburg

Quelle: eigene Darstellung basierend Regionales Raumordnungskonzept, Landkreis Schaumburg (2003)

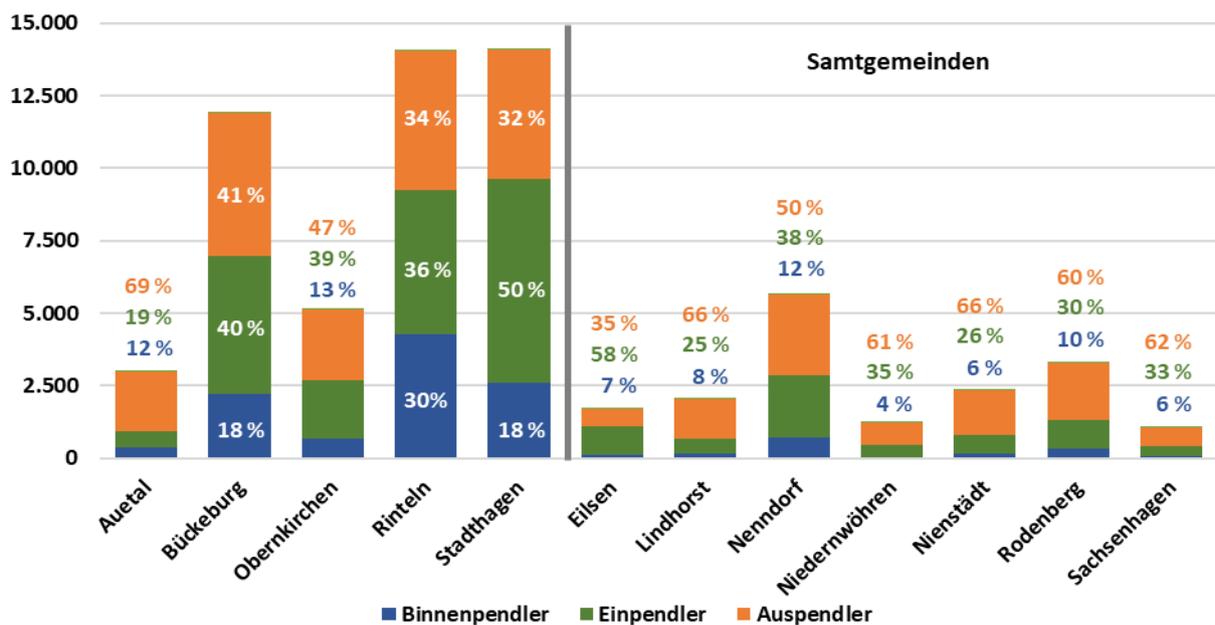
- **Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg**
Klassische Mobilitätsangebote sind bei lokal bedeutsamen Zielen für Erholung und Tourismus selten geeignet. Durch die individuelle Inanspruchnahme von Erholungs- und Freizeitangeboten lässt sich die Nachfrage nur schwer bündeln. Erschwerend kommt die Lage vieler dieser Standorte hinzu. Insbesondere Ziele für die Erholung liegen nicht in den kernstädtischen Bereichen, sondern in wenig erschlossenen ländlichen Gebieten. Den überwiegend dispers verteilten Siedlungsgebieten stehen ebenso dispers verteilte Standorte für Freizeit und Erholung gegenüber, deren Verkehrsaufkommen nicht über Linienverkehre zu bündeln ist. Freizeit und Erholung lässt sich daher besser auch im Hinblick auf die zu erwartende Nachfrage über bedarfsorientierte Nahverkehrsangebote erschließen.

4.5 Verkehrsverflechtungen

4.5.1 Pendler im Berufsverkehr

Die Verflechtungen im Berufsverkehr gliedern sich nach Binnenpendlern (innerhalb einer Kommune) sowie Ein- und Auspendlern (über die Grenze der Kommune). Das stärkste Aufkommen haben die Kommunen Bückeburg, Rinteln und Stadthagen mit jeweils mehr als 12.000 Pendlern. Bei der Stadt Obernkirchen und der Samtgemeinde Nenndorf liegt das Pendleraufkommen bei je knapp 5.000 Personen, bei der Gemeinde Auetal und der Samtgemeinde Rodenberg je etwas über 2.500 Personen. In allen Kommunen bzw. Samtgemeinden ist der Anteil der Ein- bzw. Auspendler deutlich höher als der Anteil der Binnenpendler.

Abb. 7 Berufspendler nach (Samt-)Gemeinden

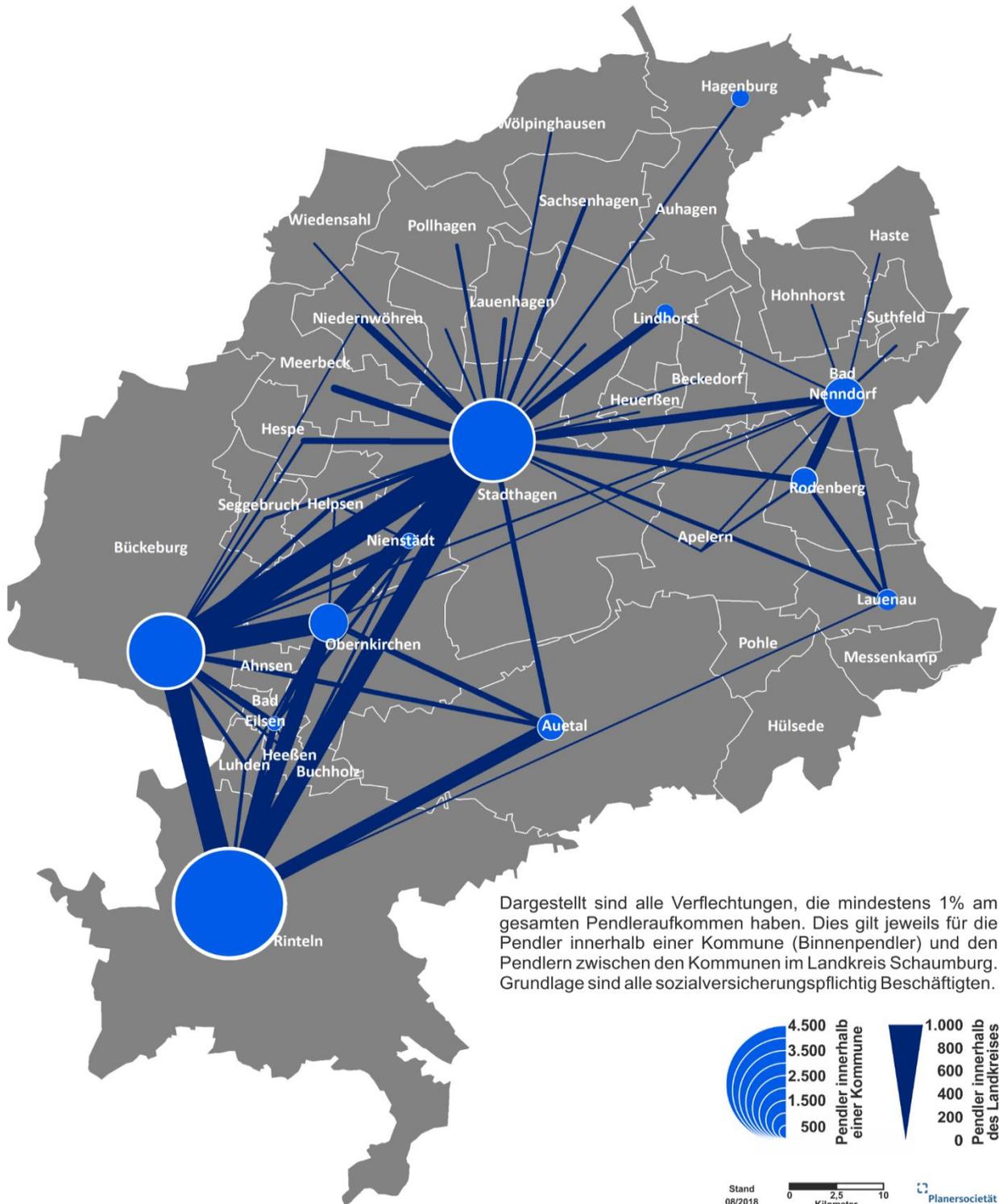


Quelle: eigene Darstellung basierend Pendlerstatistik, Bundesagentur für Arbeit (2016)

Die einwohnerstärksten Kommunen haben auch untereinander die stärksten Pendlerverflechtungen. Ein großer Teil dieser Verflechtungen ist auf die Kreisstadt Stadthagen ausgerichtet. So führen von sechs Verflechtungen mit mehr als 500 Pendlern pro Werktag vier in die Kreisstadt: von/nach Nienstädt 511 Pendler, von/nach Obernkirchen 555 Pendler, von/nach Rinteln 590 Pendler, von/nach Bückeburg 837 Pendler. Zusätzlich bestehen im westlichen Gebiet des Landkreises größere tangentiale Verflechtungen. Auch hier besteht auf zwei Relationen ein Aufkommen von mehr als 500 Pendlern pro Werktag: Bückeburg – Obernkirchen (654 Pendler) und Bückeburg – Rinteln (759 Pendler).

Deutlich schwächer sind die Verflechtungen im östlichen Teil des Landkreises. Dies gilt gleichermaßen für Relationen mit der Kreisstadt sowie tangentialer Verflechtungen. Das größte Pendleraufkommen besteht hier auf der tangentialen Relation zwischen den Kommunen Rodenberg und Bad Nenndorf mit 305 Pendlern. Weitere größere Verflechtungen bestehen mit der Kreisstadt: von/nach Lindhorst (297 Pendler), Bad Nenndorf (279 Pendler) und Rodenberg (202 Pendler).

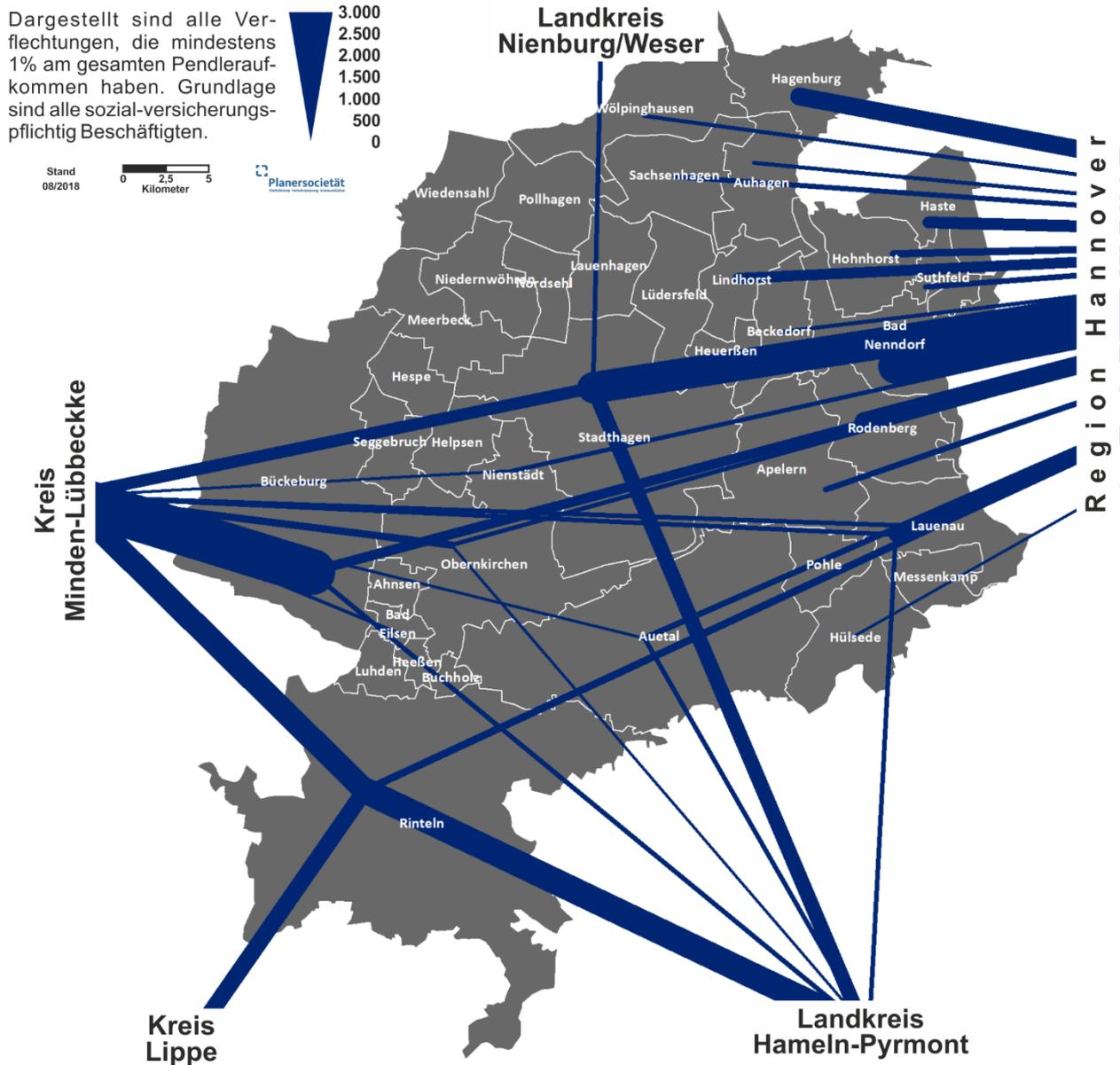
Abb. 8 Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr im Landkreis



Quelle: eigene Darstellung basierend Pendlerstatistik, Bundesagentur für Arbeit (2016)

Die Verflechtungen über die Grenze des Landkreises hinaus besteht vor allem mit der Region Hannover, zumal hier auch Verflechtungen bis in das westliche Gebiet des Landkreises führen (zum Beispiel Stadt Bückeburg). Knapp 1/3 aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Einwohner des Landkreises Schaumburg pendeln in die Region Hannover. Weitere regional bedeutsame Verflechtungen ergeben sich zwischen dem westlichen bis südlichen Landkreis Schaumburg und dem Landkreis Hameln-Pyrmont und dem Kreis Minden-Lübbecke. Hinzukommen Verflechtungen konkret mit einer Kommune im Landkreis Schaumburg: Rinteln – Kreis Lippe und Stadthagen – Landkreis Nienburg/Weser

Abb. 9 Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr über Landkreisgrenze



Quelle: eigene Darstellung basierend Pendlerstatistik, Bundesagentur für Arbeit (2016)

- Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg
 Durch die polyzentrische Struktur im Landkreis Schaumburg ergibt sich aus dem Verkehrsaufkommen durch Berufspendler im Busverkehr meist keine Möglichkeit, diese Verkehrsströme über Buslinien zu bündeln. Eine wesentliche Ausnahme im Landkreis Schaumburg sind hier die Samtgemeinden Bad Nenndorf und Rodenberg mit den Pendlerverflechtungen in die Region Hannover. Zudem sind Verkehrsströme nicht nur räumlich schwer zu bündeln. Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten wird auch eine zeitliche Bündelung zunehmend schwerer. Die Individualisierung im Bereich Arbeit ermöglicht aber mehr Einsatzmöglichkeiten für flexible und bedarfsorientierte Bedienungsangebote.

4.5.2 Pendler im Schulverkehr

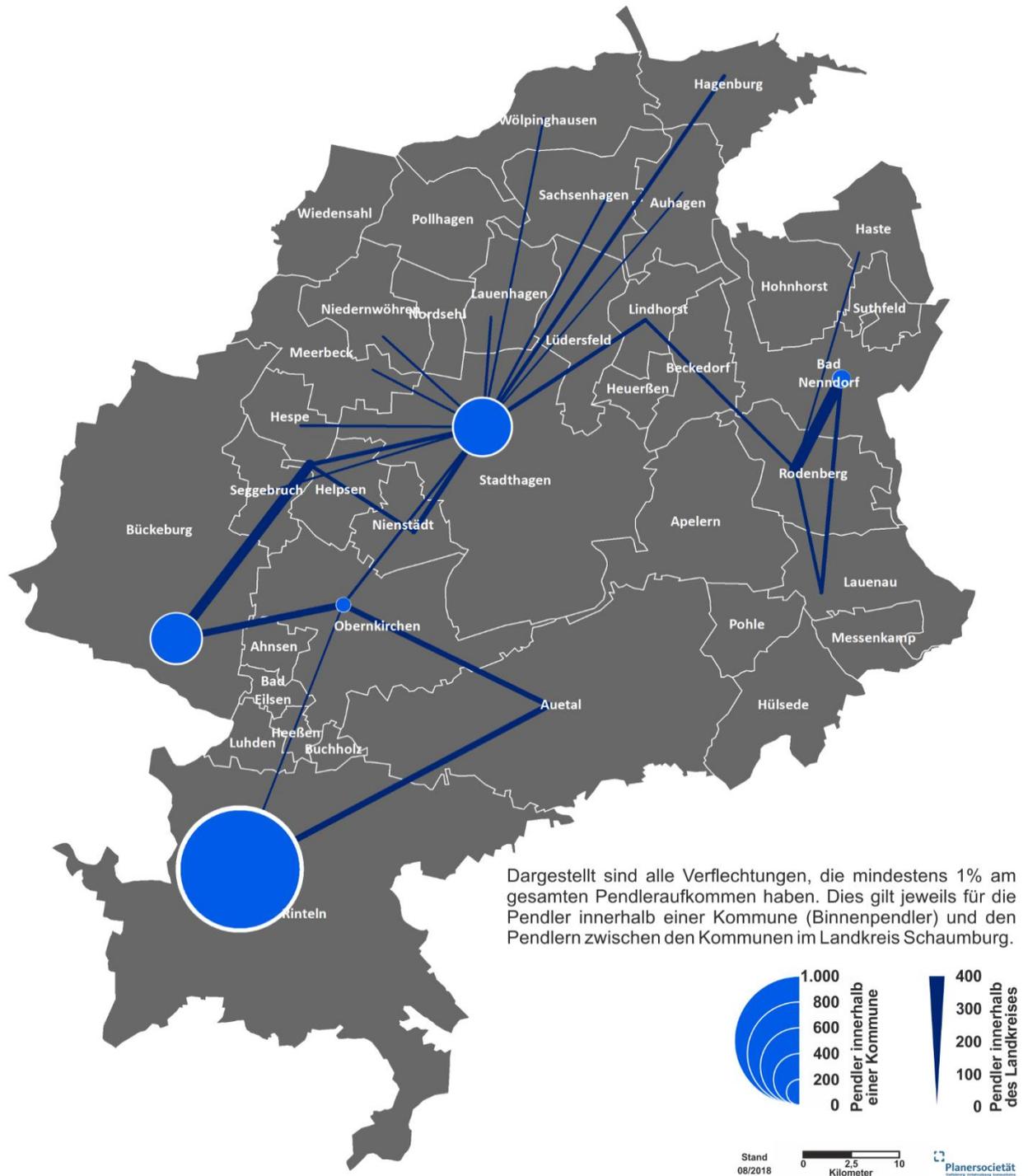
Die Zahl der Schülerpendler des Landkreises Schaumburg wird durch die Einzugsbereiche der jeweiligen Schulformen beziehungsweise Schulen bestimmt. Bei den nachfolgenden Pendlerzahlen sind nur die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler bis zur Sekundarstufe 1 berücksichtigt. Die Anspruchsberechtigung setzt jeder Landkreis in seiner Satzung selber fest. Sie ist u.a. abhängig von der Entfernung zur Schule (vgl. §3 Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Schaumburg gemäß § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes). Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe 2 haben keine Anspruchsberechtigung und müssen ihre Fahrkarten daher zu einem erheblichen Anteil selber bezahlen. Hierzu liegen seitens der Verkehrsunternehmen keine Angaben vor.

Den größten Anteil an Schulpendlern, bei denen Wohn- und Schulort in derselben Stadt liegen, haben im Schuljahr 2019/20 die Städte Rinteln (1.240 Schülerinnen und Schüler), Stadthagen (250 Schülerinnen und Schüler) und Bückeberg (208 Schülerinnen und Schüler). Hinzu kommen weitere 231 Schülerinnen und Schüler in den Kommunen Bad Nenndorf, Helpsen, Lindhorst, Obernkirchen und Rodenberg. Die stärkste Verflechtung zwischen zwei Kommunen besteht zwischen Bad Nenndorf und Rodenberg (369 Schülerinnen und Schüler), gefolgt von Bückeberg und Helpsen (303 Schülerinnen und Schüler) sowie Bückeberg und Obernkirchen (255 Schülerinnen und Schüler). Auch bestehen mehrere Verflechtungen zwischen der Kreisstadt und den Kommunen in der Umgebung. Diese Verflechtungen sind schwächer ausgeprägt, als die oben beschriebenen Verflechtungen im westlichen und östlichen Teil des Landkreises. Die größten Verflechtungen hat die Kreisstadt Stadthagen mit den Kommunen Nienstädt (142 Schülerinnen und Schüler), Helpsen (121 Schülerinnen und Schüler), Lindhorst (110 Schülerinnen und Schüler) sowie Hagenburg (121 Schülerinnen und Schüler).

Diese Zahlen beinhalten auch die Anzahl der Grundschülerinnen und Grundschüler, deren Beförderung, sofern sie nicht in fußläufiger Entfernung zur zuständigen Grundschule wohnen, ebenfalls im Linienverkehr erfolgt.

Im Abgleich mit allen Bildungseinrichtungen im Landkreis Schaumburg kann davon ausgegangen werden, dass der Einzugsbereich einer Schule zunimmt, je höher und spezialisierter der mögliche Bildungsabschluss ist.

Abb. 10 Pendlerverflechtungen im Schulverkehr im Landkreis Schaumburg



Quelle: eigene Darstellung basierend auf Landkreis Schaumburg (2018)

5 Bahn und Bus

5.1 Organisation

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen außerhalb der Großräume Hannover und Braunschweig. Den SPNV Aufgabenträgern obliegt die Bestellung, Planung und Koordination des SPNV in Niedersachsen. Die LNVG ist zu 100% eine Tochter des Landes Niedersachsen. Sie ist für den Schienenpersonennahverkehr im Landkreis zuständig. Derzeit wird das Angebot im Schienenverkehr im Kreisgebiet durch drei Verkehrsunternehmen erbracht. Mit dem Jahr 2022 wechselt der Betreiber bei den S-Bahnlinien von der Deutschen Bahn zur NordWestBahn.

Tab. 8 Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr

Zuständigkeit	Linien
Abellio (Westfalenbahn)	RE60, RE70
Deutsche Bahn (Regio Nord)	S1, S2
Transdev (NordWestBahn)	RB77

Quelle: Streckennetz Niedersachsen, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (2018)

Zusätzlich wird auf zwei Bahnstrecken noch Museumsverkehr betrieben. Dieser erfolgt auf den Bahnstrecken zwischen den Städten Rinteln und Stadthagen (Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen (FERST)) und zwischen den Städten Barntrop und Rinteln (Landeseisenbahn Lippe). Beide Museumsverkehre werden durch ehrenamtliche Vereine organisiert.

Für die Bahnstrecke Rinteln-Stadthagen ist zu prüfen, ob und inwiefern eine Schienendirektverbindung zwischen Rinteln und Hannover Eingang in ein Integriertes Mobilitätskonzept finden kann.

Das Angebot im Busverkehr wird durch mehrere Verkehrsunternehmen erbracht. Der Landkreis Schaumburg ist nur an den Verkehrsbetrieben Extertal GmbH mit 5,35% beteiligt.

Tab. 9 Konzessionen im Straßenverkehr

Zuständigkeit	Linien
Buslinien	
MKB	508
go.on	730
regiobus Hannover	533, 715
RSO	1 (BEK), 2 (BückiBus), 24, 28, 31
Ruhe Reisen	1, 2, 3, 4,
SVG	2004, 2006, 2008, 2010, 2014, 2015, 2016, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2121, 2602, Bürgerbus Bad Nenndorf, Bürgerbus Lindhorst
VBE	801, 805, 811, 812, 816, 817
VHP	10

Bedarfsverkehre	
Anrufbus Niedernwöhren	Anrufbus Niedernwöhren ¹ , Anrufbus Sachsenhausen ¹
Anrufbus Nienstädt	Anrufbus Nienstädt ¹
Landkreis Schaumburg	Fifty-Fifty-Taxi ² , Senioren-Taxi ²
Samtgemeinde Rodenberg	Anrufauto Rodenberg ²
Gemeinde Auetal	Anrufauto Auetal ²
VBE	AnrufSammelTaxi Rinteln
Ruhe Reisen	OmniTax Stadthagen

¹ Kooperation mit Bürgerbusverein ² Kooperation mit Taxiunternehmen

Quelle: Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

5.2 Bedienungsangebote

Der Schienenpersonennahverkehr erschließt den Landkreis Schaumburg auf drei Bahnstrecken. Die Bahnstrecke Hannover – Minden nutzen die Linien RE60, RE70 und S1. Während die Linie S1 alle Bahnhöfe im Landkreis Schaumburg bedient, halten die Linien RE60 und RE70 überwiegend nur in Bückeburg, Stadthagen und Haste. Zusätzliche Fahrten im Berufsverkehr halten auch an den Bahnhöfen Kirchhorsten und Lindhorst. Die Bahnstrecke Hildesheim – Löhne führt durch das südliche Landkreisgebiet. Fahrten erfolgen als Linie RB77. Der einzige Bahnhof entlang dieser Strecke im Landkreis Schaumburg ist Rinteln. In der Gemeinde Haste zweigt zudem die Bahnstrecke Haste – Weetzen – Hannover ab und führt durch den östlichen Landkreis. Hier verkehren die Bahnlinien S1 und S2. Halte im Landkreis Schaumburg sind Bad Nenndorf und Haste.

Auf allen Linien bestehen Takte, welche aufeinander aufbauen und der Taktfamilie 30/60/120 zugeordnet sind. Grundlage ist ein 60-Minutentakt. Dieser entsteht auf der Relation zwischen Minden und Hannover durch die beiden Linien RE60 und RE70, welche jeweils alle 120 Minuten verkehren und sich damit zu einem 60-Minutentakt ergänzen. Die Linie S1 verkehrt zwischen Bückeburg und Hannover im Stunden-Takt. Die Linien S1 und S2 verkehren auf der Deisterstrecke zwischen Haste und Hannover jeweils alle 60 Minuten. Beide Linien ergänzen sich zu einem 30 Minutentakt montags bis samstags. Sonntags verkehrt zwischen Haste, Bad Nenndorf und Hannover nur die Linie S1 alle 60 Minuten. Sonntags nachmittags fahren zusätzlich Fahrten der S2.

Tab. 10 Bedienungsangebote im Schienenverkehr

Linie	Linienweg	Bedienungsmerkmale
RE60	Rheine – Osnabrück – Löhne – Minden – Bückeberg (– Kirchhorsten) – Stadthagen (– Lindhorst) – Hannover – Braunschweig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis sonntags zweistündlich ▪ zwischen Löhne und Braunschweig mit Linie RE70 stündlich ▪ Halt in Kirchhorsten und Lindhorst nur mit einer Fahrt, sonst nur Halt von Linie S1
RE70	Bielefeld – Herford – Löhne – Minden – Bückeberg (– Kirchhorsten) – Stadthagen (– Lindhorst) – Hannover – Braunschweig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis sonntags zweistündlich ▪ zwischen Löhne und Braunschweig mit Linie RE60 stündlich ▪ Halt in Kirchhorsten und Lindhorst nur mit einzelnen Fahrten, sonst nur Halt von Linie S1
RB77	Hildesheim – Hameln – Rinteln – Löhne – Bünde	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen Hildesheim und Löhne montags bis sonntags stündlich ▪ zwischen Löhne und Bünde montags bis freitags zwei stündlich mit zusätzlichen Fahrten in der Hauptverkehrszeit
S1/S2	Minden – Bückeberg – Kirchhorsten – Stadthagen – Lindhorst – Haste – Wunstorf – Hannover – Weetzen – Bad Nenndorf – Haste	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen Minden, Hannover und Haste montags bis samstags stündlich ▪ zwischen Minden und Hannover sonntags stündlich ▪ zusammen mit Linie S2 zwischen Wunstorf und Haste montags bis samstags halbstündlich
S2	Nienburg – Wunstorf – Hannover – Weetzen – Bad Nenndorf – Haste	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis sonntags stündlich ▪ zusammen mit Linie S1 zwischen Wunstorf und Haste halbstündlich
S1	Hannover – Weetzen – Bad Nenndorf – Haste	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sonntags stündlich

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Elektronisches Kursbuch, Deutsche Bahn (2018)

Der Schienenverkehr wird durch knapp 40 Buslinien ergänzt. Diese Buslinien umfassen auch Fahrten, die als bedarfsorientiertes Angebot in Form von AnrufSammelTaxis oder AnrufLinienFahrten überwiegend abends und am Wochenende erfolgen. Für diese Fahrten ist eine telefonische Anmeldung erforderlich.

Das Bedienungsangebot der meisten Buslinien beschränkt sich auf den Zeitraum zwischen Montag bis Freitag tagsüber und an Samstagen von morgens bis mittags. Zwar verkehren nur wenige Buslinien ausschließlich an Schultagen, allerdings enthalten die meisten Buslinien oft nur ein geringeres Fahrtenangebot an Ferientagen. Ebenso ist für fast alle Busangebote bezeichnend, dass diese ohne einen Taktfahrplan erbracht werden. Dies umfasst nicht nur die Fahrten, welche für die Beförderung der Schüler erforderlich sind. Ausnahmen sind hier die Stadtbusverkehre in Rinteln und Obernkirchen, welche überwiegend alle 60 oder 120 Minuten verkehren. Ausführlichere Angaben zu den Buslinien können dem Anhang entnommen werden.

Tab. 11 Bedienungsangebote im Busverkehr

Unternehmen und Linie	Linienweg	Tage	Takt	Bedienung
Ruhe 1	Stadthagen	Mo. – Fr.	nein	Bus
RSO Bad Eilsener Kleinbahn	Bückeberg – Bad Eilsen	Mo. – So.	nein	Bus/ALF
Ruhe 2	Stadthagen	Mo. – Sa.	nein	Bus
RSO Stadtverkehr Bückeberg	Bückeberg	Mo. – Fr.	nein	Bus
Ruhe 3	Stadthagen	Mo. – Sa.	nein	Bus
Ruhe 4	Stadthagen – Bad Nenndorf	Mo. – Sa.	nein	Bus
RSO 24	Bückeberg – Helpsen – Stadthagen	Mo. – Sa.	nein	Bus
RSO 28	Bückeberg – Helpsen – Nienstädt	nur Schultage	nein	Bus
RSO 31	Bückeberg – Buchholz	Mo. – Sa.	nein	Bus
MKB 508	Minden – Cammer – Petershagen	Mo. – Sa.	nein	Bus
regiobus 533	Bad Nenndorf – Barsinghausen – Ronnenberg	Mo. – So.	meist Takt 120	Bus
regiobus 715	Rehburg-Loccum – Wölpinghausen – Hagenburg – Wunstorf	Mo. – Sa.	nein	Bus
go.on 730	Rinteln – Möllenbeck	Mo. – So.	nein	Bus
VBE 801	Rinteln – Extertal	Mo. – So.	Takt 60 bis 120	Bus/AST
VBE 805	Extertal – Rinteln – Extertal	Mo. – So.	meist Takt 120	Bus/ALT/AST
VBE 811	Rinteln	Mo. – Sa.	meist Takt 60	Bus
VBE 812	Rinteln – Hessisch Oldendorf	Mo. – Sa.	nein	BUS/ALT
VBE 816	Rinteln	Mo. – Sa.	meist Takt 60	Bus
VBE 817	Rinteln	Mo. – Sa.	nein	Bus
SVG 2004	Stadthagen – Nienstädt – Obernkirchen – Bückeberg – Minden	Mo. – So.	nein	Bus/AST
SVG 2006	Stadthagen – Nienstädt – Obernkirchen – Bad Eilsen – Rinteln	Mo. – So.	nein	Bus/AST
SVG 2008	Stadthagen – Lindhorst – Rodenberg	Mo. – Fr.	nein	Bus
SVG 2010	Stadthagen – Sachsenhagen – Steinhude	Mo. – Fr./So.	nein	Bus
SVG 2014	Stadthagen – Apelern – Lauenau	Mo. – Fr.	nein	Bus
SVG 2015	Bad Nenndorf – Rodenberg – Auetal	nur Schultage	nein	Bus
SVG 2016	Bad Nenndorf – Rodenberg – Lauenau – Pohle – Messenkamp	nur Schultage	nein	Bus
SVG 2020	Rinteln – Rehtren – Lauenau – (Bad Nenndorf – Haste)	Mo. – Fr.	nein	Bus
SVG 2021	Rinteln – Rehren	Mo. – Fr./So.	nein	Bus

Unternehmen und Linie	Linienweg	Tage	Takt	Bedienung
SVG 2022	Rinteln – Heßlingen	Mo. – Fr.	nein	Bus/AST
SVG 2023	Obernkirchen – Auetal	Mo. – Sa.	nein	Bus
SVG 2024	Rinteln – Rumbeck	Mo. – Fr.	nein	Bus/AST
SVG 2025	Bückeberg – Rinteln	Mo. - So.	nein	Bus
SVG 2026	Obernkirchen – Bückeberg	Mo. – Sa.	nein	Bus
SVG 2027	Obernkirchen	Mo. – Fr.	Takt 60	Bus
SVG 2121	Stadthagen – Niedernwöhren – Rehburg-Loccum	Mo. – Fr./So.	nein	Bus
SVG 2602	Haste – Bad Nenndorf – Rodenberg – Lauenau – Eimbeckhausen	Mo. – So.	nein	Bus

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Das Bedienungsangebot der Buslinien wird durch mehrere ausschließlich bedarfsorientiert verkehrende Angebote ergänzt. Fahrten werden nur nach einer vorherigen telefonischen Anmeldung durchgeführt. Diese Angebote erfolgen einerseits in Kooperationen mit ehrenamtlichen Bürgerbusvereinen (Anrufbus Niedernwöhren, Anrufbus Nienstädt, Anrufbus Sachsenhagen) oder mit Taxiunternehmen (Anrufauto Auetal, Anrufauto Rodenberg, AnrufSammelTaxi Rinteln, OmniTax Stadthagen, Fifty-Fifty-Taxi, Senioren-Taxi, Omni-Tax). Das AnrufSammelTaxi in der Stadt Rinteln hat einen festen Linienweg mit Abfahrtszeiten. Es entspricht daher eher der Produktbezeichnung AnrufLinienFahrt. Bei allen weiteren bedarfsorientierten Bedienungsangeboten besteht nur ein festgelegtes Zeitfenster, in dem Fahrten gebucht werden können. Feste Fahrpläne, Linienwege und Haltestellen bestehen nicht. Start und Ziel einer Fahrt kann daher auch die Haustür sein.

Für die Nutzung der Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi müssen die Fahrgäste bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Für das Senioren-Taxi müssen die Fahrgäste ihren Wohnsitz im Landkreis Schaumburg haben, mindestens 65 Jahre alt sein oder unabhängig vom Alter einen Schwerbehindertenausweis besitzen, in dem ein Grad der Behinderung von mindestens 50 eingetragen sein muss. Das Angebot Fifty-Fifty-Taxi richtet sich an Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 16 und 25 Jahren, die ebenfalls ihren Wohnsitz im Landkreis Schaumburg haben. Alle bedarfsorientierten Bedienungsangebote dienen der Daseinsvorsorge. Diese erfüllen die Anrufbusse und -autos überwiegend montags bis freitags tagsüber. Das AnrufSammelTaxi Rinteln, Omni-Tax Stadthagen sowie das Senioren- und Fifty-Fifty-Taxi decken auch die Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende ab. Ausführlichere Angaben zu den bedarfsorientierten Angeboten können dem Anhang entnommen werden.

Tab. 12 Bedienungsangebote im Bedarfsverkehr

Linie	Linienweg	Bedienungsmerkmale
Anrufauto Auetal	innerhalb Gemeinde Auetal und nach Stadthagen/Rinteln/Bückerburg/Obernkirchen/Samtgemeinde Rodenberg und zum Klinikum Schaumburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis freitags zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr ▪ kein Fahrplan, keine Linienverbindungen, keine festen Haltestellen ▪ Haustürbedienung
Anrufauto Rodenberg	innerhalb Samtgemeinde Rodenberg und nach Bad Nenndorf/Stadthagen/Wunstorf/Bad Münder/Hamelns sowie Klinikum Schaumburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis samstags zwischen 07:30 Uhr und 19:00 Uhr ▪ kein Fahrplan, keine Linienverbindungen, keine festen Haltestellen ▪ Haustürbedienung
Bürgerbus Anrufbus Niedernwöhren	innerhalb Samtgemeinde Niedernwöhren und nach Stadthagen sowie Klinikum Schaumburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis freitags zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr, Wochenende auf Anfrage ▪ kein Fahrplan, keine Linienverbindungen, keine festen Haltestellen ▪ Haustürbedienung
Bürgerbus Anrufbus Nienstädt	innerhalb Samtgemeinde Nienstädt und nach Stadthagen, Obernkirchen, Bückeberg, Bad Eilsen sowie Klinikum Schaumburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis freitags zwischen 07:30 Uhr und 18:00 Uhr ▪ kein Fahrplan, keine Linienverbindungen, keine festen Haltestellen ▪ Haustürbedienung
Bürgerbus Anrufbus Sachsenhausen	innerhalb Samtgemeinde Sachsenhausen und nach Hagenburg, Stadthagen, Lindhorst und Bahnhof Haste Für Arztbesuche auch nach Rehburg-Loccum, Münnehagen sowie Klinikum Schaumburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis freitags zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr ▪ kein Fahrplan, keine Linienverbindungen, keine festen Haltestellen ▪ Haustürbedienung
Senioren-Taxi	innerhalb des Landkreises Schaumburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis freitags zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr des Folgetags ▪ samstags ab 14:00 Uhr bis zum folgenden Werktag bis 06:00 Uhr ▪ Sonn- und Feiertags ganztägig ▪ Fahrten zum Klinikum Mo-So ganztägig ▪ kein Fahrplan, keine Linienverbindungen, keine festen Haltestellen ▪ Haustürbedienung
Fifty-Fifty-Taxi	innerhalb des Landkreises Schaumburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis freitags zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr des Folgetags ▪ samstags ab 14:00 Uhr bis zum folgenden Werktag bis 06:00 Uhr ▪ Sonn- und feiertags ganztägig ▪ Fahrten zum Klinikum Mo-So ganztägig ▪ kein Fahrplan, keine Linienverbindungen, keine festen Haltestellen ▪ Haustürbedienung

Linie	Linienweg	Bedienungsmerkmale
AnrufSammelTaxi Rinteln	Rinteln	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis sonntags tagsüber im Takt 60 ▪ tagsüber Bedienung entlang eines festgelegten Linienwegs mit Abfahrtszeiten ▪ montags bis sonntags ab 19.00 -23.00 Uhr ▪ Samstag ab 14.00 Uhr – 23.00 Uhr ▪ Sonn- und Feiertag ganztägig ▪ jeweils im Stundentakt ▪ Abfahrt von Haltestelle zu Haustür
Omni-Tax Stadthagen	Stadthagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis sonntags ab 19.00 -23.00 Uhr ▪ Samstag ab 14.00 Uhr – 23.00 Uhr ▪ Sonn- und Feiertag ganztägig ▪ jeweils im Stundentakt ▪ Abfahrt von Haltestelle zu Haustür

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Die Nutzung der bedarfsorientierten Bedienungsangebote erfolgt immer auf Basis einer telefonischen Anmeldung. Andere Möglichkeiten der Bestellung (zum Beispiel über Apps) bestehen nicht. Je nach Bedarfsangebot ergeben sich unterschiedliche Vorgaben zur Bestellung von Fahrten.

Tab. 13 Bestellfristen der Bedarfsverkehre

Bedarfsangebot	Angaben zur Bestellung
Anrufbus Niedernwöhren	mindestens einen Tag vorab zwischen 07:30 und 16:00 Uhr
Anrufbus Nienstädt	möglichst einen Tag vorher, aber gegebenenfalls auch spontan möglich
Anrufbus Sachsenhagen	mindestens einen Tag vorab zwischen 07:30 und 16:00 Uhr
Anrufauto Auetal	Fahrtwunsch rechtzeitig vorab anmelden
Anrufauto Rodenberg	keine Angabe zu Bestellfristen
AnrufSammelTaxi Rinteln	mindestens eine Stunde vor der Abfahrt im Fahrplan
Fifty-Fifty-Taxi	keine Bestellfristen
Senioren-Taxi	keine Bestellfristen
Omni-Tax Stadthagen	60 Minuten vor der Abfahrt

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

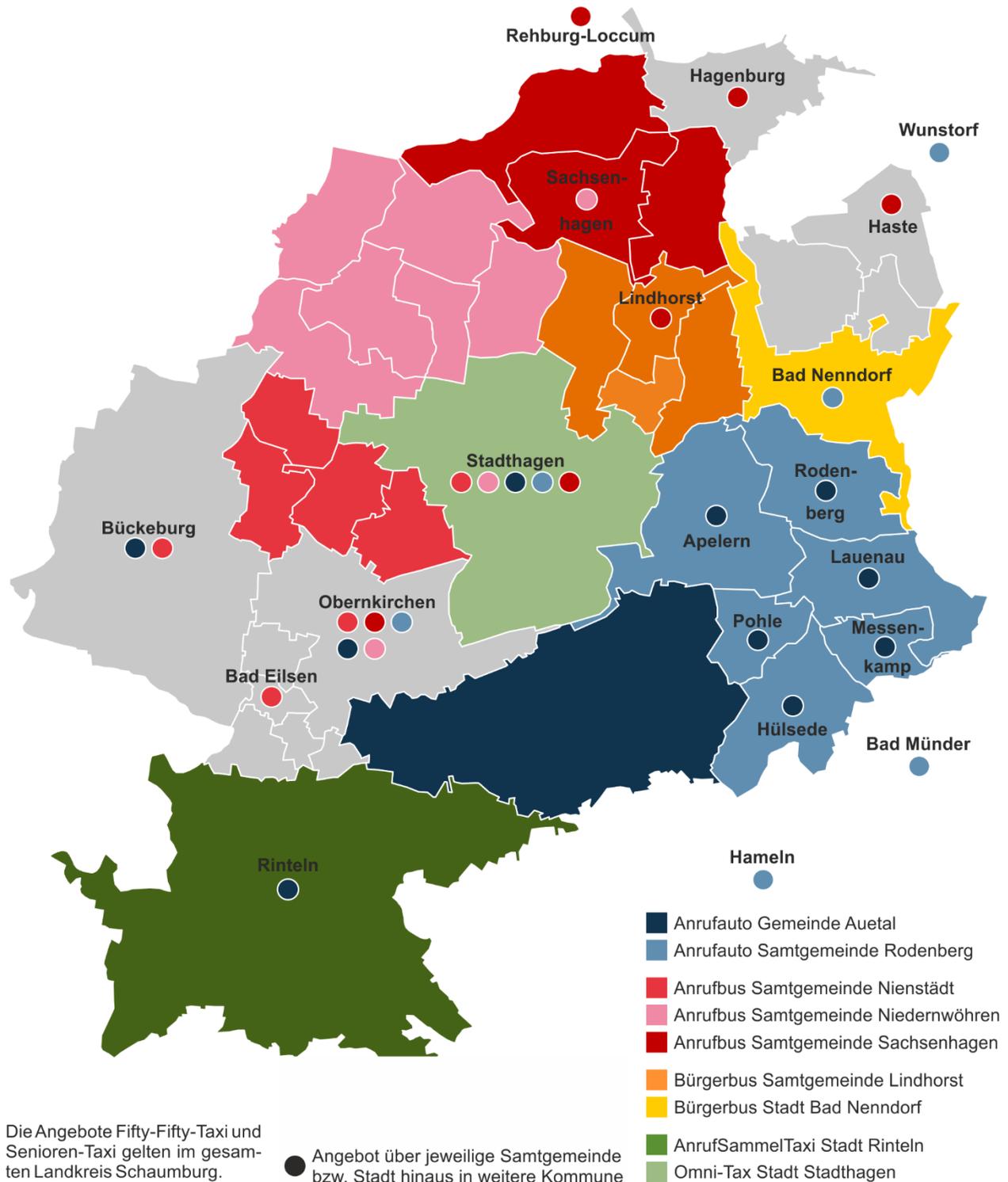
Dritter Baustein der Bedienungsangebote im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist das ehrenamtliche Engagement in Form von Bürgerbussen. Hierzu bestehen zwei Bürgerbusvereine in der Stadt Bad Nenndorf und der Samtgemeinde Lindhorst. Die Bürgerbusse sind eine Ergänzung des klassischen Busangebots für die Daseinsvorsorge. Dazu erfolgen je nach Bürgerbusverein zwischen zwei und sechs Fahrten montags bis freitags. Die Durchführung der Angebote erfolgt ehrenamtlich. Ausführlichere Angaben zu den Bürgerbussen können dem Anhang entnommen werden.

Tab. 14 Bedienungsangebote bei Bürgerbussen

Linie	Linienweg	Bedienungsmerkmale
Stadt Bad Nenndorf	Bad Nenndorf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag- bis freitagvormittags und -nachmittags im Takt 60
Samtgemeinde Lindhorst	Lindhorst – Lüdersfeld – Heu- erßen – Beckedorf – Lindhorst	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag- bis freitagvormittags: 2 Fahrten ▪ Dienstag-, donnerstag- und freitagnachmittags: 2 Fahrten

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Abb. 11 Den Busverkehr ergänzende Mobilitätsangebote im Landkreis Schaumburg



Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

5.3 Bedienungszeiten

Im Schienenverkehr bestehen durchgehend getaktete Fahrpläne von ca. 04:00 Uhr bis 01:00 Uhr des Folgetags. Die Bedienungszeiten der regionalen Anbindung sind daher sehr gut. Im Linienbusverkehr ergibt sich ein abweichendes Bild. Hier orientiert sich die zeitliche Verteilung der Fahrten stark am Schulverkehr sowie in kleinerem Umfang auch am Berufsverkehr. Hieraus erheben sich zwei Spitzen bei den Bedienungszeiten. Diese sind meist morgens zeitlich kürzer, jedoch mit mehr Fahrten zwischen 06:00 Uhr und

09:00 Uhr als auch nachmittags zwischen 12:00 Uhr und 18:00. Dies liegt vor allem an der Ausweitung der Schulzeiten in den Nachmittagsbereich. Ebenso trägt die Flexibilisierung der Arbeitszeiten vor allem nachmittags zu einer größeren Verteilung der Fahrten im Linienverkehr bei. Damit verbunden ist auch bei allen Einheits- und Samtgemeinden eine Verringerung der Fahrtenzahl zwischen beiden Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags.

Die Bedienungszeiten im Busverkehr werden durch bedarfsorientierte Angebote ergänzt. Diese stellen im Sinne einer Daseinsvorsorge im Bedienungszeitfenster zwischen ca. 08:00 Uhr 18:00 montags bis freitags ein Grundangebot dar. Dies gilt besonders für die Angebote Anrufauto (Gemeinde Auetal und Samtgemeinde Rodenberg) sowie Anrufbus (Samtgemeinden Nienstädt, Niedernwöhren und Sachsenhagen).

Das AnrufSammelTaxi Rinteln/Omni-Tax Stadthagen ist demgegenüber mehr auf die Schwachverkehrszeiten allgemein abends, samstagnachmittags und am kompletten Sonntag ausgerichtet. Einen weiteren Beitrag zur Daseinsvorsorge in der Schwachverkehrszeit abends und nachts leisten die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi für Jugendliche, die im gesamtem Landkreis Schaumburg verfügbar sind.

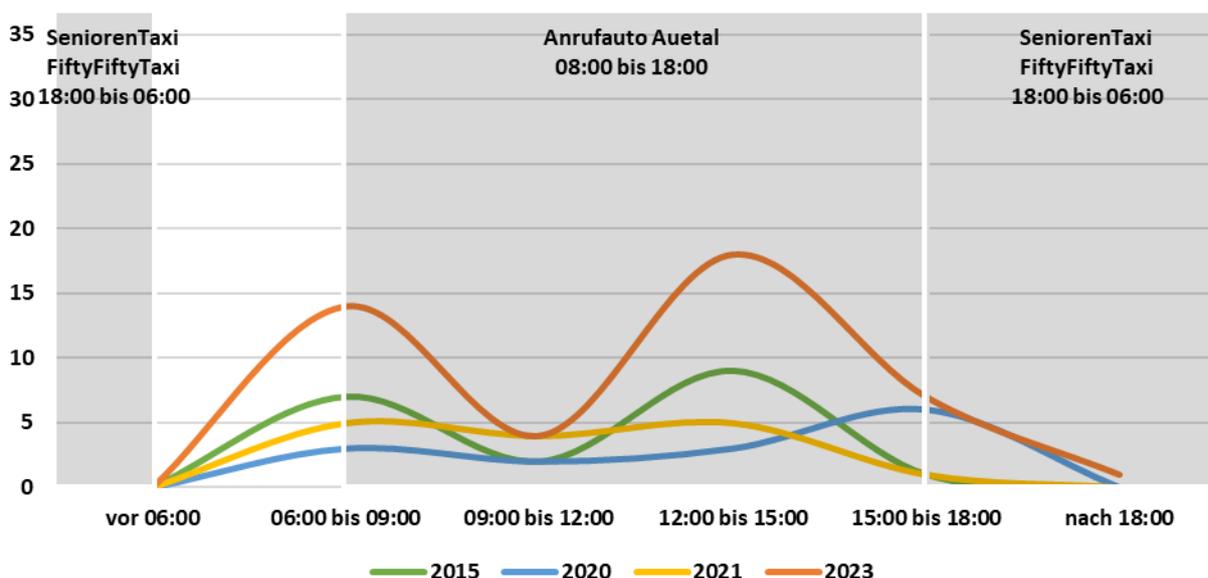
5.3.1 Einheitsgemeinden

Gemeinde Auetal

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Gemeinde Auetal aus vier Buslinien (2015, 2020, 2021 und 2023) sowie zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr dem Anrufauto Auetal. Im Spät- und Nachtverkehr können zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 29 Fahrten sowie zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 35 Fahrten. In beiden Zeitfenstern erfolgen die meisten Fahrten durch die Linie 2023 (morgens: 48%, mittags: 51%).

Abb. 12 Verteilung der Linienbusfahrten Gemeinde Auetal an Schultagen



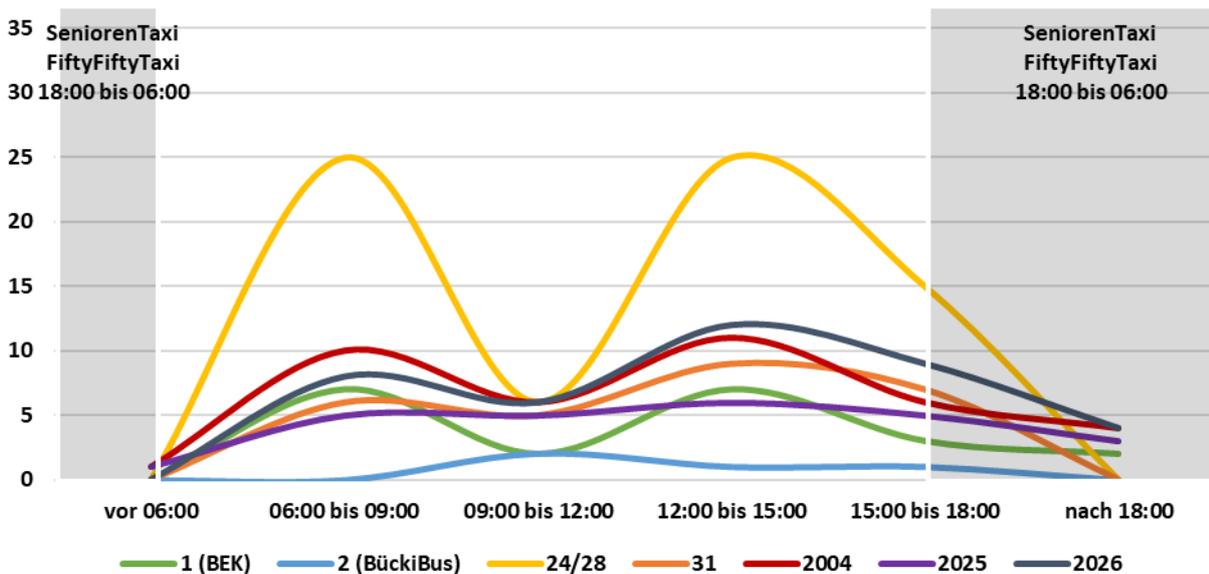
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Stadt Bückeberg

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Stadt Bückeberg aus sieben Buslinien (1 (BEK), 2 (BückiBus), 24/28, 31, 2004, 2025 und 2026). Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 61 Fahrten sowie zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 71 Fahrten. In beiden Zeitfenstern erfolgen die meisten Fahrten durch die Linien 24/28 (morgens: 41% und mittags: 35%).

Abb. 13 Verteilung der Linienbusfahrten Stadt Bückeberg an Schultagen



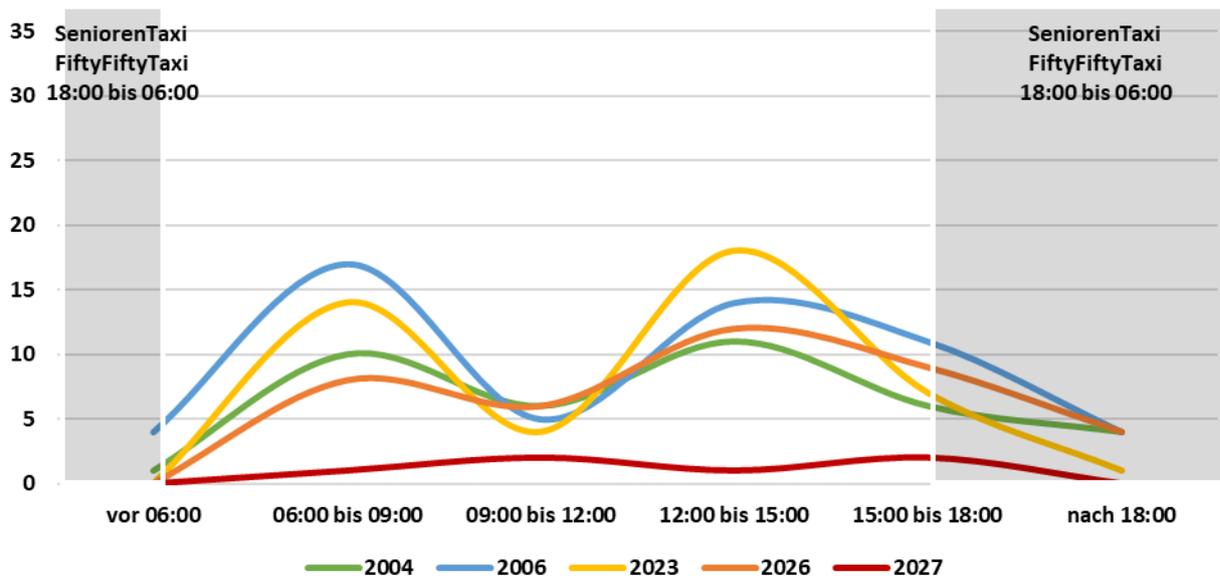
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Stadt Obernkirchen

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Stadt Obernkirchen aus fünf Buslinien (2004, 2006, 2023, 2026 und 2027). Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 09:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 50 Fahrten sowie zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 56 Fahrten. Morgens erfolgen die meisten Fahrten auf der Linie 2006 (34%), gefolgt von der Linie 2023 (28%). Mittags wechselt diese Rangfolge. Dann erfolgen die meisten Fahrten auf der Linie 2023 (32%), gefolgt von der Linie 2006 (25%).

Abb. 14 Verteilung der Linienbusfahrten Stadt Obernkirchen an Schultagen



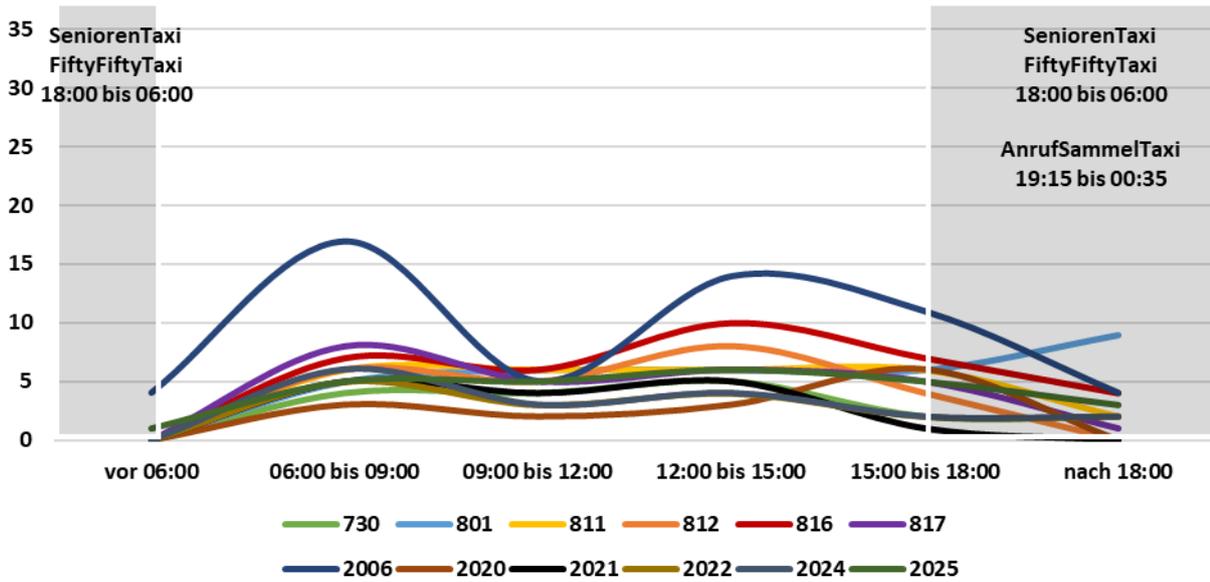
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Stadt Rinteln

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Stadt Rinteln aus zwölf Buslinien (730, 801, 811, 812, 816, 817, 2006, 2020, 2021, 2022, 2024 und 2025). Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr drei bedarfsorientierte Bedienungsangebote genutzt werden. Neben dem AnrufSammelTaxi Rinteln sind dies die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi. Die beiden zielgruppenspezifischen Angebote können bis 06:00 Uhr morgens genutzt werden, das AnrufSammelTaxi etwa bis 00:30 Uhr.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 77 Fahrten sowie zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit ebenfalls 77 Fahrten. Gegenüber allen weiteren Einheitsgemeinden sind die Schwankungen bei der Fahrtenanzahl nach Zeitfenstern deutlich geringer. Einzige Ausnahme ist hier die Linie 2006 morgens und mittags bis abends. Morgens erfolgen hier 22% und nachmittags 18% aller Fahrten im jeweiligen Zeitfenster.

Abb. 15 Verteilung der Linienbusfahrten Stadt Rinteln an Schultagen



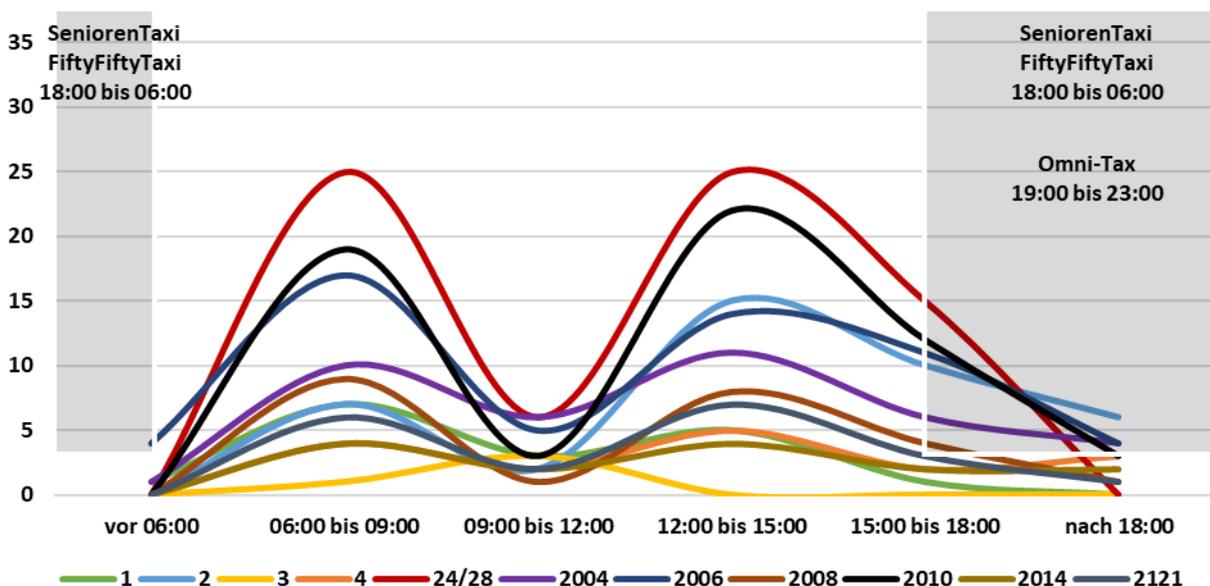
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Stadt Stadthagen

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Stadt Stadthagen aus elf Buslinien (1, 2, 3, 4, 24/28, 2004, 2006, 2008, 2010, 2014 und 2121). Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 19:00 Uhr und 23:00 Uhr das AnrufSammelTaxi Omni-Taxi, sowie zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 109 Fahrten sowie zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 116 Fahrten. Morgens erfolgen die meisten Fahrten auf der Linie 24/28 (23%) gefolgt von der Linie 2010 (17%) und der Linie 2006 (16%). Mittags zwischen 12:00 und 15:00 Uhr erfolgt ein großer Teil des Bedienungsangebot vor allem durch die Linie 24/28 (22%) und Linie 2010 (19%).

Abb. 16 Verteilung der Linienbusfahrten Stadt Stadthagen an Schultagen



Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

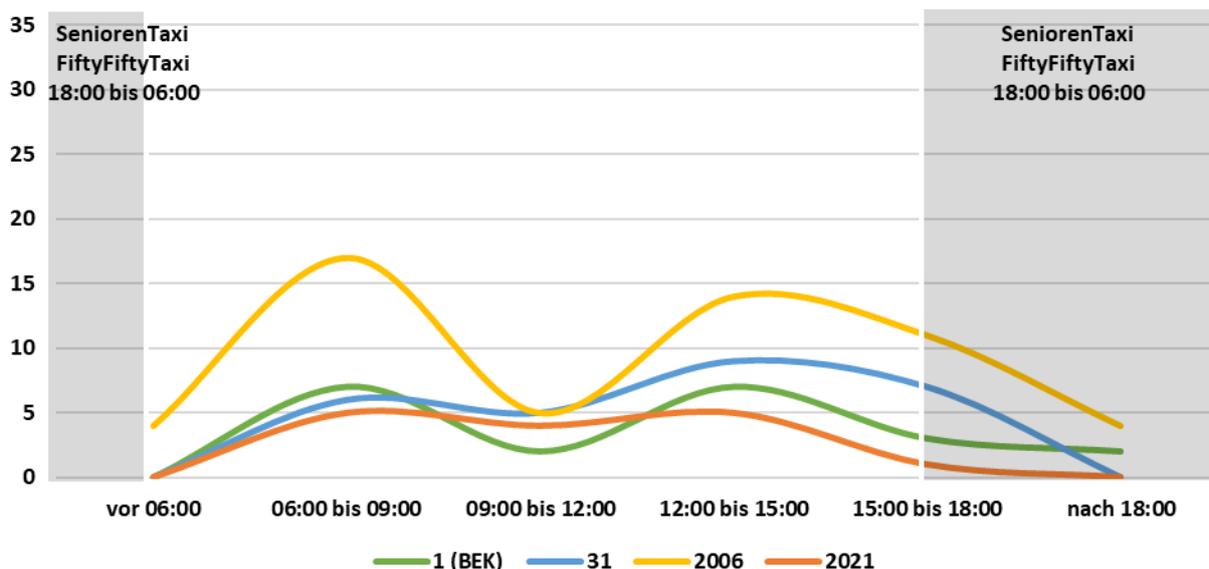
5.3.2 Samtgemeinden

Samtgemeinde Eilsen

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Samtgemeinde Eilsen aus vier Buslinien (1 (BEK), 31, 2006 und 2021). Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr und mittags zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit je 35 Fahrten. In beiden Zeitfenstern erfolgen die meisten Fahrten durch die Linie 2006 (morgens: 49%, mittags: 40%).

Abb. 17 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Eilsen an Schultagen



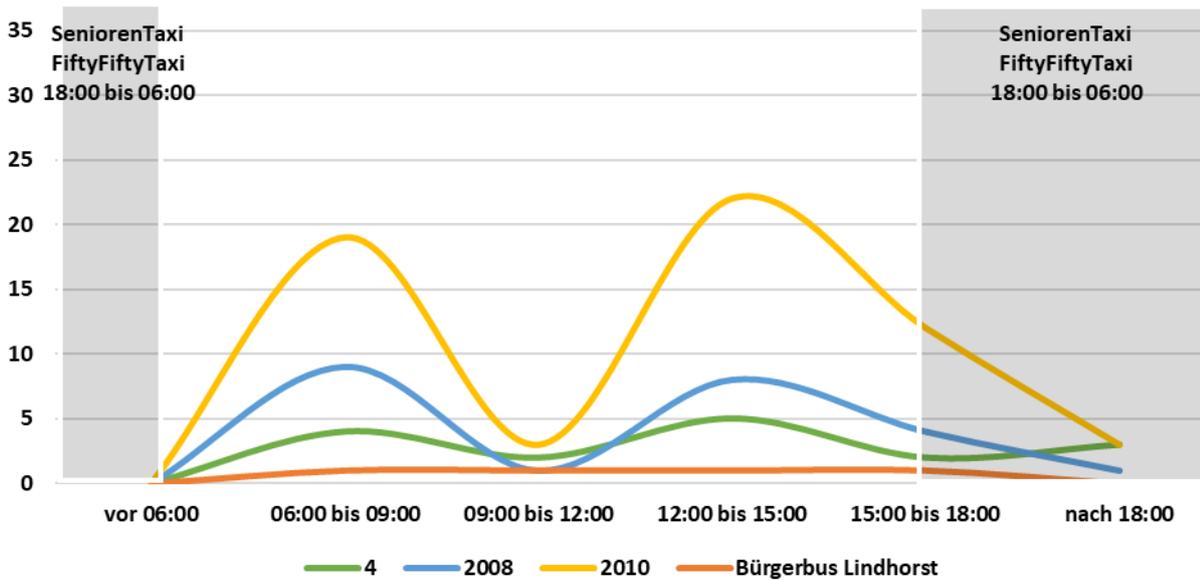
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Samtgemeinde Lindhorst

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Samtgemeinde Lindhorst aus drei Buslinien (4, 2008 und 2010) sowie dem Bürgerbus. Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 33 Fahrten und mittags zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 36 Fahrten. In beiden Zeitfenstern erfolgen die meisten Fahrten durch die Linie 2010 (morgens: 58%, mittags: 61%).

Abb. 18 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Lindhorst an Schultagen



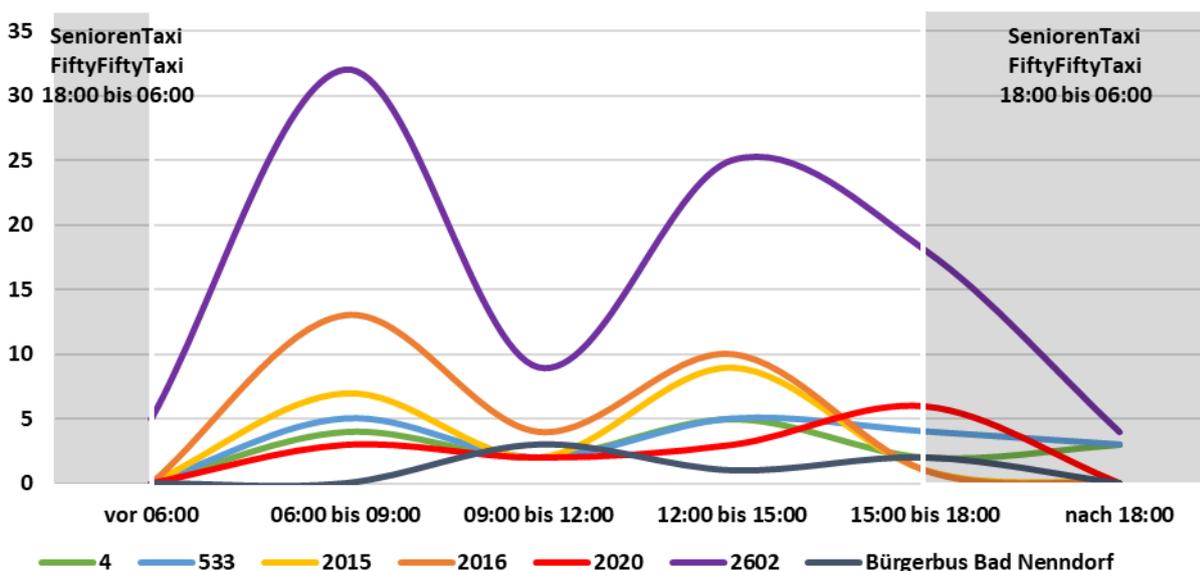
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Samtgemeinde Nenndorf

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Samtgemeinde Nenndorf aus sieben Buslinien (4, 533, 2015, 2016, 2020, 2602) sowie dem Bürgerbus Bad Nenndorf. Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 64 Fahrten und mittags zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 58 Fahrten. In beiden Zeitfenstern werden die meisten Fahrten durch die Linie 2602 erbracht (morgens: 50%, mittags: 43%).

Abb. 19 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Nenndorf an Schultagen



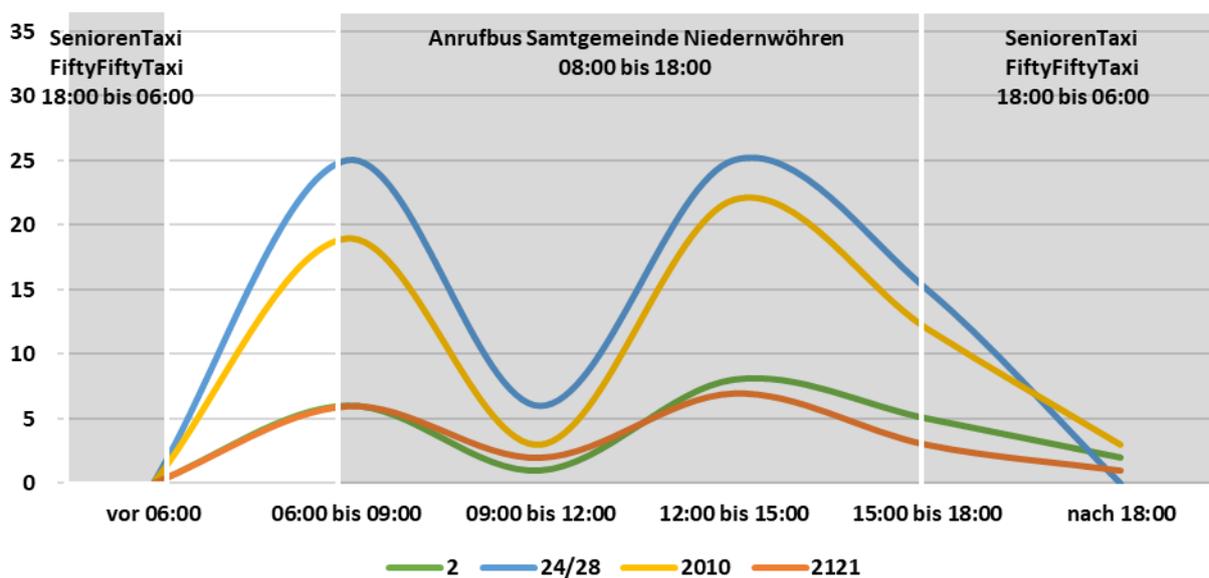
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Samtgemeinde Niedernwöhren

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Samtgemeinde Niedernwöhren aus fünf Buslinien (2, 24/28, 2010 und 2121). Zudem kann in der gesamten Samtgemeinde zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr das bedarfsorientierte Angebot Anrufbus Niedernwöhren genutzt werden. Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 56 Fahrten und mittags zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 62 Fahrten. In beiden Zeitfenstern erfolgen die meisten Fahrten durch die beiden Linien 24/28 und 2010. Der Anteil der Fahrten der Linie 24/28 ist dabei morgens und mittags etwas höher (morgens: 45%, mittags: 40%), als bei der Linie 2010 (morgens: 34%, mittags: 35%).

Abb. 20 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Niedernwöhren an Schultagen



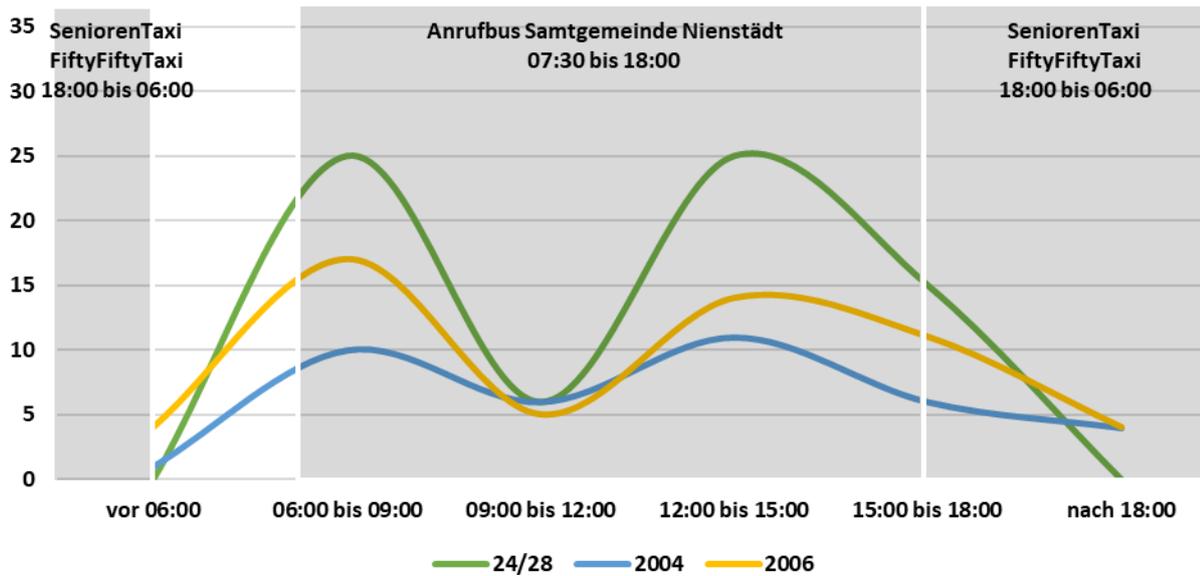
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Samtgemeinde Nienstädt

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Samtgemeinde Nienstädt aus drei Buslinien (24/28, 2004 und 2006). Zudem kann in der gesamten Samtgemeinde zwischen 07:30 Uhr und 18:00 Uhr das bedarfsorientierte Angebot Anrufbus Nienstädt genutzt werden. Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 52 Fahrten und mittags zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 50 Fahrten. In beiden Zeitfenstern erfolgen die meisten Fahrten durch die Linie 24/28 (morgens: 48%, mittags: 50%).

Abb. 21 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Nienstädt an Schultagen



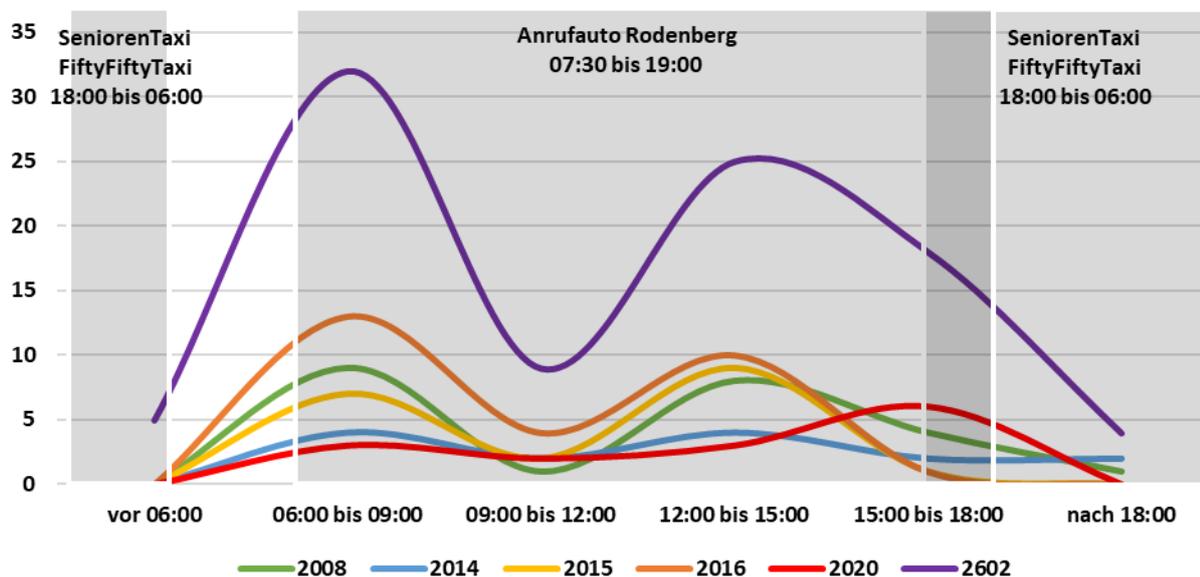
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Samtgemeinde Rodenberg

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Samtgemeinde Rodenberg aus sechs Buslinien (2008, 2014, 2015, 2016, 2020 und 2602). Zudem kann in der gesamten Samtgemeinde zwischen 07:30 Uhr und 19:00 Uhr das bedarfsorientierte Angebot Anrufauto Rodenberg genutzt werden. Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden. Alle drei bedarfsorientierten Bedienungsangebote überlagern sich daher zwischen 18:00 Uhr und 19:00 Uhr.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 68 Fahrten und mittags zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 59 Fahrten. In beiden Zeitfenstern werden die meisten Fahrten durch die Linie 2602 erbracht (morgens: 47%, mittags: 42%).

Abb. 22 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Rodenberg an Schultagen



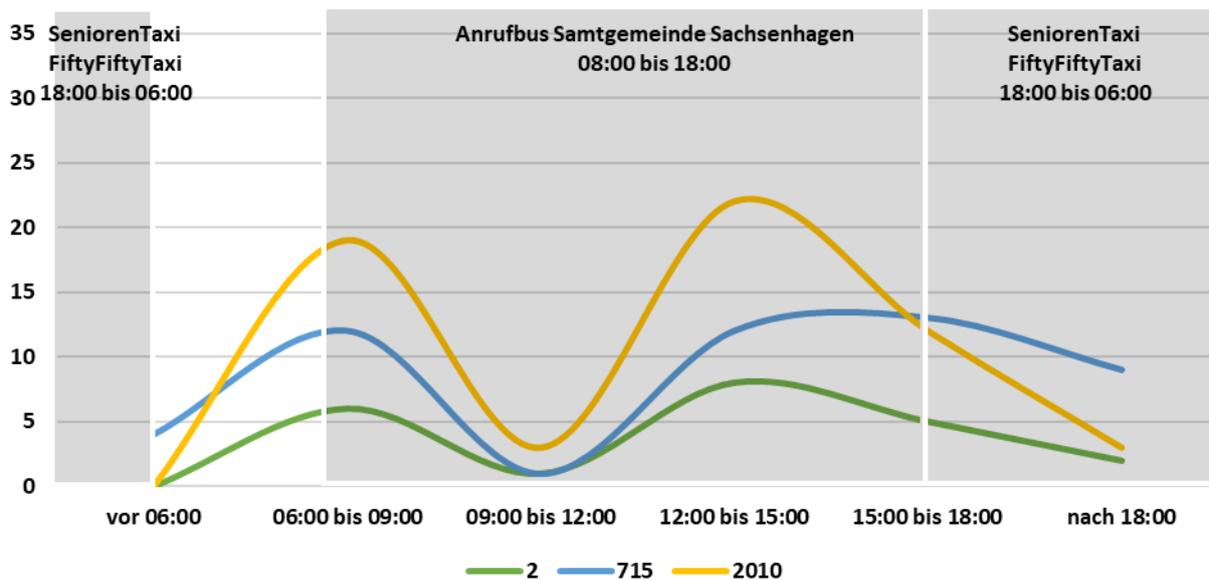
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Samtgemeinde Sachsenhagen

Die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebots an Schultagen tagsüber ergibt sich in der Samtgemeinde Sachsenhagen aus drei Buslinien (2, 715 und 2010). Zudem kann in der gesamten Samtgemeinde zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr das bedarfsorientierte Angebot Anrufbus Sachsenhagen genutzt werden. Zusätzlich können für den Spät- und Nachtverkehr zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr die zielgruppenspezifischen Angebote Senioren-Taxi und Fifty-Fifty-Taxi genutzt werden.

Tagsüber besteht vor allem für den Schulverkehr ein dichtes Bedienungsangebot morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr mit 37 Fahrten und mittags zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 42 Fahrten. In beiden Zeitfenstern erfolgen die meisten Fahrten durch die Linie 2010 (morgens: 51%, mittags: 52%).

Abb. 23 Verteilung der Linienbusfahrten Samtgemeinde Sachsenhagen an Schultagen



Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

5.4 Verbindungen

Die Analyse der Verbindungen berücksichtigt alle Bus- und Bedarfsangebote im Landkreis Schaumburg. Dies umfasst auch die ehrenamtlich betriebenen Bürgerbus-Vereine. Die Untersuchung der Angebotsstruktur der auf die Ortsteile bezogenen Verkehrsanbindungen umfasst damit:

- Verflechtungen zwischen den Ortsteilen und den Grundzentren (zum Beispiel zwischen der Gemeinde Ahnsen und dem Grundzentrum Bad Eilsen)
- Verflechtungen zwischen den Grundzentren bzw. Ortsteilen und den Mittelzentren Bad Nenndorf, Bückeberg, Rinteln und Stadthagen (zum Beispiel Verbindungen zwischen der Gemeinde Nienstädt mit den Mittelzentren Bad Nenndorf, Bückeberg, Rinteln und Stadthagen)

Datengrundlage ist das Fahrplanbuch 2018/2019. Berücksichtigt werden nur umsteigefreie Verbindungen montags bis freitags. Dazu wird zwischen Schultagen und Ferientagen differenziert. Relationen mit flexiblen Bedienungsangeboten sind farblich gekennzeichnet. Zur Analyse der Anbindungen wurden Durchschnittswerte gebildet (vgl. Anhang). Diese Werte stellen keinen Maßstab für die Anzahl der zu erfüllenden Fahrten dar. Es sind Vergleichswerte, ob die jeweilige Anzahl an Fahrten für eine Verbindung über oder unter dem jeweiligen Durchschnittswert liegt.

Es wurden die folgenden Durchschnittswerte ermittelt:

- Anzahl der Anbindungen der Ortsteile an die dazugehörigen Grundzentren an Schultagen: 16
- Anzahl der Anbindungen der Ortsteile an die dazugehörigen Grundzentren an Ferientagen: 8
- Anzahl der Anbindung an die Ortsteile der Mittelzentren an Schultagen: 27
- Anzahl der Anbindung an die Ortsteile der Mittelzentren an Ferientagen: 20

5.4.1 Anbindung der Stadt- und Ortszentren

Tab. 15 Fahrtenangebot Stadt Bückeburg

Bückeburg	an Schultagen			an Ferientagen		
Ortsteil	Bückeburg	Stadt- hagen	Rinteln	Bückeburg	Stadt- hagen	Rinteln
Achum	15	9	0	6	6	0
Berenbusch	23	11	0	18	12	0
Bergdorf	29	0	0	27	0	0
Cammer	3	0	0	2	0	0
Evesen	24	9	0	16	10	0
Meinsen	25	13	0	9	10	0
Müsing	12	28	0	11	17	0
Nordholz	20	9	0	16	10	0
Petzen	18	10	0	14	7	0
Röcke	25	10	0	19	10	0
Rusbend	25	11	0	8	7	0
Scheie	26	11	0	9	8	0
Warber	26	10	0	9	7	0
Stadt Bückeburg	-	36	23	-	29	21
Summe	271	167	23	164	104	21
	461			289		
Anteil Schultage	-			62,8%		
Durchschnitt	33			20,7		

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bückeburg, Stadthagen und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten:
Achum und Cammer
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten:
Achum, Cammer, Meinsen, Rusbend, Scheie sowie Warber

Betrachtet man hingegen die Anbindung der Ortsteile nur an die Kernstadt Bückeburg, so beträgt die durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit:

- an Schultagen 21 Fahrten
- an Ferientagen 13 Fahrten

Die Kernstadt Bückeburg selbst ist weit überdurchschnittlich an die anderen Mittelzentren Stadthagen und Rinteln angebunden:

- an Schultagen 59 Fahrten
- an Ferientagen 50 Fahrten

Tab. 16 Fahrtenangebot Stadt Obernkirchen

Obernkirchen	an Schultagen				an Ferientagen			
	Obern- kirchen	Bücke- burg	Stadt- hagen	Rinteln	Obern- kirchen	Bücke- burg	Stadt- hagen	Rinteln
Gelldorf	33	48	19	0	22	37	18	0
Krainhagen	47	22	15	14	36	18	13	11
Röhrkasten	16	0	18	12	15	0	15	11
Vehlen	30	30	25	0	22	31	21	0
Stadt Obernkirchen	-	27	34	26	-	18	27	24
Summe	126	127	111	52	95	104	94	46
	416				339			
Anteil Schultage	-				81,5%			
Durchschnitt	83,2				67,8			

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an das Grundzentrum Obernkirchen:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 16 Fahrten:
kein Ortsteil
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 7 Fahrten:
kein Ortsteil

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bückeburg, Stadthagen und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten:
kein Ortsteil
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten:
kein Ortsteil

Tab. 17 Fahrtenangebot Stadt Rinteln

Rinteln	an Schultagen				an Ferientagen			
Ortsteil	Rinteln	Bad Nenndorf	Bückeberg	Stadt-hagen	Rinteln	Bad Nenndorf	Bückeberg	Stadt-hagen
Ahe	18	0	0	0	13	0	0	0
Deckbergen	19	0	0	0	13	0	0	0
Engern	44	0	0	15	41	0	0	12
Exten	51	0	0	0	37	0	0	0
Friedrichshöhe	2	0	0	0	0	0	0	0
Friedrichswald	11	0	0	0	13	0	0	0
Goldbeck	-	-	-	-	-	-	-	-
Hessendorf	22	0	0	0	15	0	0	0
Hohenrode	13	0	0	0	14	0	0	0
Kohlenstädt	18	0	0	0	12	0	0	0
Krankenhagen	47	0	0	0	43	0	0	0
Möllenbeck	22	0	0	0	15	0	0	0
Neelhofsiedlung	43	0	0	16	32	0	0	11
Schaumburg	18	0	0	0	13	0	0	0
Steinbergen	51	11	0	15	32	6	0	14
Strücken	11	0	0	0	14	0	0	0
Todenmann	23	0	24	0	21	0	22	0
Uchtdorf	27	0	0	0	23	0	0	0
Volksen	16	0	0	0	10	0	0	0
Wennenkamp	11	0	0	0	13	0	0	0
Westendorf	16	0	0	0	13	0	0	0
Stadt Rinteln	-	10	23	25	-	5	21	22
Summe	483	21	47	72	387	11	43	59
		623			500			
Anteil Schultage		-			80,3%			
Durchschnitt		28,3			22,7			

Zusätzlich kann das Angebot AnrufSammelTaxi Stadt Rinteln genutzt werden.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Rinteln, Bad Nenndorf, Bückeberg und Stadthagen:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten:
Ahe, Deckbergen, Friedrichshöhe, Friedrichswald, Hessendorf, Hohenrode, Kohlenstädt, Möllenbeck, Schaumburg, Strücken, Volksen, Wennenkamp und Westendorf

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten: Ahe, Deckbergen, Friedrichshöhe, Friedrichswald, Hessendorf, Hohenrode, Kohlenstädt, Möllenbeck, Schaumburg, Strücken, Volksen, Wennenkamp, Westendorf
- keine Anbindung an die Mittelzentren Rinteln, Bad Nenndorf, Bückeburg und Stadthagen im Busverkehr besteht für den Ortsteil Goldbeck. Eine Anbindung des Ortsteils Goldbeck an das Mittelzentrum Rinteln besteht lediglich während der Schwachverkehrszeit im AST-Verkehr.

Betrachtet man hingegen die Anbindung der Ortsteile nur an die Kernstadt Rinteln, so beträgt die durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit:

- an Schultagen 32 Fahrten
- an Ferientagen 26 Fahrten

Die Kernstadt Rinteln selbst ist weit überdurchschnittlich an die anderen Mittelzentren Bad Nenndorf, Bückeburg und Stadthagen angebunden:

- an Schultagen 58 Fahrten
- an Ferientagen 48 Fahrten

Tab. 18 Fahrtenangebot Stadt Stadthagen

Stadthagen	an Schultagen				an Ferientagen			
	Stadt-hagen	Bad Nenndorf	Bücke-burg	Rinteln	Stadt-hagen	Bad Nenndorf	Bücke-burg	Rinteln
Blyinghausen	15	0	0	0	10	0	0	0
Enzen	46	0	12	23	30	0	8	22
Habichhorst	15	0	0	0	10	0	0	0
Heidbrink	10	0	0	0	8	0	0	0
Hobbensen	16	0	10	0	9	0	8	0
Hörkamp	10	0	0	0	8	0	0	0
Langenbruch	10	0	0	0	8	0	0	0
Oberwöhren	11	0	0	0	9	0	0	0
Probsthagen	11	0	0	0	7	0	0	0
Reinsen	13	0	0	0	9	0	0	0
Wendthagen	13	0	0	12	8	0	0	11
Stadt Stadthagen	-	16	39	25	-	12	33	23
Summe	170	16	61	60	116	12	49	56
	307				233			
Anteil Schultage	-				75,9%			
Durchschnitt	25,6				19,4			

Zusätzlich kann das Angebot OmniTax Stadt Stadthagen genutzt werden.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Stadthagen, Bad Nenndorf, Bückeburg und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten:
Blyinghausen, Habichhorst, Heidbrink, Hobbensen, Hörkamp, Langenbruch, Obernwöhren, Probsthagen, Reinsen, Wendthagen
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten:
Blyinghausen, Habichhorst, Heidbrink, Hobbensen, Hörkamp, Langenbruch, Obernwöhren, Probsthagen, Reinsen, Wendthagen

Betrachtet man hingegen die Anbindung der Ortsteile nur an die Kernstadt Stadthagen, so beträgt die durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit:

- an Schultagen 16 Fahrten
- an Ferientagen 11 Fahrten

Die Kernstadt Stadthagen selbst ist weit überdurchschnittlich an die anderen Mittelzentren Bad Nenndorf, Bückeburg und Rinteln angebunden:

- an Schultagen 80 Fahrten
- an Ferientagen 68 Fahrten

Tab. 19 Fahrtenangebot Gemeinde Auetal

Auetal	an Schultagen			an Ferientagen		
Ortsteil	Auetal (Rehren)	Bad Nenndorf	Rinteln	Auetal (Rehren)	Bad Nenndorf	Rinteln
Altenhagen	12	0	0	0	0	0
Antendorf	21	11	10	7	6	6
Bernsen	21	12	14	4	4	6
Bernser Landwehr	21	0	1	6	0	2
Borstel	44	12	22	11	5	10
Escher	15	11	12	6	6	6
Hattendorf	21	11	12	6	6	6
Kathrinhagen	27	0	8	7	0	7
Klein Holtensen	6	2	2	0	0	0
Nienfeld	11	11	10	7	6	6
Poggenhagen	26	0	8	9	0	5
Raden	8	0	0	0	0	0
Rannenber	3	0	0	0	0	0

Auetal	an Schultagen			an Ferientagen		
Ortsteil	Auetal (Rehren)	Bad Nenndorf	Rinteln	Auetal (Rehren)	Bad Nenndorf	Rinteln
Rehren	-	13	24	-	6	13
Rolfshagen	33	0	13	10	0	8
Schoholtensen	12	2	2	0	0	0
Westerwald	25	0	8	8	0	7
Wiersen	12	2	2	0	0	0
Summe	316	87	146	81	39	82
	549			202		
Anteil Schultage	-			36,8%		
Durchschnitt	28,9			10,6		

Zusätzlich kann das Angebot Anrufauto Gemeinde Auetal genutzt werden.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an das Grundzentrum Rehren:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 16 Fahrten: Altenhagen, Escher, Klein Holtensen, Nienfeld, Raden, Rannenberg, Schoholtensen und Wiersen
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 7 Fahrten: Bernsen, Bernser Landwehr, Escher und Hattendorf
- keine Anbindung an das Grundzentrum Rehren an Ferientagen haben: Altenhagen, Klein Holtensen, Raden, Rannenberg, Schoholtensen und Wiersen

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bad Nenndorf und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten: Antendorf, Bernsen, Bernser Landwehr, Escher, Hattendorf, Kathrinhagen, Klein Holtensen, Nienfeld, Poggenhagen, Rolfshagen, Schoholtensen, Westerwald und Wiersen
- keine Anbindung an die Mittelzentren Bad Nenndorf oder Rinteln an Schultagen haben: Altenhagen, Raden und Rannenberg
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten: Antendorf, Bernsen, Bernser Landwehr, Borstel, Escher, Hattendorf, Kathrinhagen, Klein Holtensen, Nienfeld, Poggenhagen, Raden, Rannenberg, Rehren, Rolfshagen, Schoholtensen, Westerwald und Wiersen
- keine Anbindung an die Mittelzentren Bad Nenndorf oder Rinteln an Ferientagen haben: Altenhagen, Klein Holtensen, Raden, Rannenberg, Schoholtensen und Wiersen

Tab. 20 Fahrtenangebot Samtgemeinde Eilsen

SG Eilsen	an Schultagen					an Ferientagen				
Kommune	Bad Eilsen	Bad Nenndorf	Bücke- burg	Stadt- hagen	Rinteln	Bad Eilsen	Bad Nenndorf	Bücke- burg	Stadt- hagen	Rinteln
Ahnsen	29	0	25	0	0	28	0	25	0	0
Bad Eilsen	-	0	6	16	10	-	0	6	12	4
Buchholz	43	12	17	25	58	39	4	9	22	42
Heeßen	41	0	12	25	34	36	0	6	22	30
Klein Eilsen	5	0	12	0	0	5	0	3	0	0
Luhden	5	0	12	0	0	5	0	3	0	0
Schermbek	5	0	12	0	0	5	0	3	0	0
Summe	128	12	90	66	102	118	4	55	56	76
	398					309				
Anteil Schultage						77,6%				
Durchschnitt	56,9					44,1				

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an das Grundzentrum Bad Eilsen:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 16 Fahrten: Klein Eilsen, Luhden und Schermbek
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 7 Fahrten: Klein Eilsen, Luhden und Schermbek

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bad Nenndorf, Bücke- burg, Stadthagen und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten: Ahnsen, Klein Eilsen, Luhden und Schermbek
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten: Klein Eilsen, Luhden und Schermbek

Tab. 21 Fahrtenangebot Samtgemeinde Lindhorst

SG Lindhorst	an Schultagen			an Ferientagen		
Kommune	Lindhorst	Bad Nenndorf	Stadt- hagen	Lindhorst	Bad Nenndorf	Stadt- hagen
Beckedorf	27	0	6	12	0	5
Heuerßen	11	7	7	6	6	6
Kobbensen	5	16	16	0	12	12
Lindhorst	-	0	23	-	0	10
Lohhof	0	9	9	0	6	6

SG Lindhorst	an Schultagen			an Ferientagen		
Ortsteil	Auetal (Rehren)	Bad Nenndorf	Rinteln	Auetal (Rehren)	Bad Nenndorf	Rinteln
Lüdersfeld	28	0	21	14	0	9
Niedernholz	4	0	4	1	0	1
Ottensen	15	0	8	3	0	4
Vornhagen	6	16	20	0	12	12
Summe	96	48	114	36	36	65
	258			137		
Anteil Schultage	-			53,1%		
Durchschnitt	28,7			15,2		

Anzahl umfasst auch 2 Fahrten durch den Bürgerbus der Samtgemeinde Lindhorst.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an das Grundzentrum Lindhorst:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 16 Fahrten: Heuerßen, Kobbensen, Niedernholz, Ottensen und Vornhagen
- keine Anbindung an das Grundzentrum Lindhorst an Schultagen haben: Lohhof
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 7 Fahrten: Heuerßen, Niedernholz und Ottensen
- keine Anbindung an das Grundzentrum Lindhorst an Ferientagen haben: Kobbensen, Lohhof und Vornhagen

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bad Nenndorf und Stadthagen:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten: Beckedorf, Heuerßen, Lindhorst, Lohhof, Lüdersfeld, Niedernholz, Ottensen und Vornhagen
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten: Beckedorf, Heuerßen, Lindhorst, Lohhof, Lüdersfeld, Niedernholz und Ottensen

Tab. 22 Fahrtenangebot Samtgemeinde Nenndorf

SG Nenndorf	an Schultagen			an Ferientagen		
Kommune	Bad Nenndorf	Stadthagen	Rinteln	Bad Nenndorf	Stadthagen	Rinteln
Bad Nenndorf	-	32	10	-	24	4
Haste	63	0	12	48	0	4
Helsinghausen	35	0	0	26	0	0
Hohnhorst	19	0	0	12	0	0
Horsten	22	0	0	13	0	0
Kreuzriehe	40	0	0	30	0	0
Nordbruch	20	0	0	13	0	0

SG Nenndorf	an Schultagen			an Ferientagen		
Kommune	Bad Nenndorf	Stadthagen	Rinteln	Bad Nenndorf	Stadthagen	Rinteln
Ohndorf	28	0	0	19	0	0
Rehren	19	0	0	13	0	0
Riehe	45	0	0	34	0	0
Riepen	25	6	0	24	6	0
Waltringhausen	45	0	0	33	0	0
Wilhelmsdorf	13	0	0	7	0	0
Summe	390	38	22	284	30	8
	450			322		
Anteil Schultage	-			71,5%		
Durchschnitt	34,7			24,7		

Anzahl umfasst auch 6 Fahrten durch den Bürgerbus Bad Nenndorf.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bad Nenndorf, Stadthagen und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten: Hohnhorst, Horsten, Nordbruch, Rehren und Wilhelmsdorf
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten: Hohnhorst, Horsten, Nordbruch, Ohndorf, Rehren und Wilhelmsdorf

Betrachtet man hingegen die Anbindung der Ortsteile nur an die Kernstadt Bad Nenndorf, so beträgt die durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit:

- an Schultagen 33 Fahrten
- an Ferientagen 24 Fahrten

Die Kernstadt Bad Nenndorf selbst ist weit überdurchschnittlich an die anderen Mittelzentren Stadthagen und Rinteln angebunden:

- an Schultagen 42 Fahrten
- an Ferientagen 28 Fahrten

Tab. 23 Fahrtenangebot Samtgemeinde Niedernwöhren

SG Niedernwöhren	an Schultagen			an Ferientagen		
Kommune	Niedernwöhren	Bückeburg	Stadthagen	Niedernwöhren	Bückeburg	Stadthagen
Hülshagen	0	0	13	0	0	2
Lauenhagen	0	0	15	0	0	2
Mittelbrink	0	0	0	0	0	0
Niedernwöhren	-	0	18	-	0	4
Nordsehl	0	0	14	0	0	12
Pollhagen	0	0	14	0	0	12
Volksdorf	7	8	13	1	6	8
Wiedensahl	18	0	13	2	0	2
Summe	25	8	100	3	6	44
	133			53		
Anteil Schultage	-			39,8%		
Durchschnitt	16,6			6,6		

Zusätzlich kann das Angebot Anrufbus Niedernwöhren genutzt werden.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an das Grundzentrum Niedernwöhren:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 16 Fahrten: Volksdorf
- keine Anbindung an das Grundzentrum Niedernwöhren an Schultagen haben: Hülshagen, Lauenhagen, Mittelbrink und Nordsehl
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 7 Fahrten: Volksdorf und Wiedensahl
- keine Anbindung an das Grundzentrum Niedernwöhren an Ferientagen haben: Hülshagen, Lauenhagen, Mittelbrink, Nordsehl und Pollhagen

Anbindung aller Ortsteile und an die Mittelzentren Bückeburg und Stadthagen:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten: Hülshagen, Lauenhagen, Niedernwöhren Nordsehl, Pollhagen, Volksdorf und Wiedensahl
- keine Anbindung an die Mittelzentren Bückeburg und Stadthagen an Schultagen haben: Mittelbrink
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten: Hülshagen, Lauenhagen, Niedernwöhrend Nordsehl, Pollhagen, Volksdorf und Wiedensahl
- keine Anbindung an die Mittelzentren Bückeburg und Stadthagen an Ferientagen haben: Mittelbrink

Tab. 24 Fahrtenangebot Samtgemeinde Nienstädt

SG Nienstädt	an Schultagen					an Ferientagen				
Kommune	Bergkrug	Nienstädt	Bückerburg	Stadthagen	Rinteln	Bergkrug	Nienstädt	Bückerburg	Stadthagen	Rinteln
Bergkrug	-	11	26	14	0	-	0	10	5	0
Deinsen	36	2	23	3	0	9	0	7	4	0
Echtorf	17	5	9	7	0	5	1	7	5	0
Kirchhorsten	6	7	10	13	0	0	6	8	12	0
Levensen	23	3	6	6	0	4	2	5	2	0
Liekwegen	0	16	0	15	10	0	10	0	11	8
Nienstädt	13	-	22	50	21	0	-	18	44	22
Meinefeld	10	37	0	29	21	0	25	0	25	23
Schierneichen	29	3	23	9	0	8	0	8	3	0
Stemmen	34	4	22	12	0	9	0	9	7	0
Südhorsten	6	18	18	19	0	0	12	12	12	0
Sülbeck	0	25	0	21	14	0	15	0	16	13
Summe	174	131	159	195	66	35	71	84	146	66
	725					402				
Anteil Schultage	-					55,5%				
Durchschnitt	60,4					33,5				

Zusätzlich kann das Angebot Anrufbus Nienstädt genutzt werden.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an die Grundzentren Bergkrug und Nienstädt:

- Die nördlich der Bahnlinie Minden – Hannover liegenden Ortsteile sind vorwiegend an das Grundzentrum Bergkrug angebunden, die südlich der Bahnlinie liegenden Ortsteile demgegenüber an das Grundzentrum Nienstädt. Es besteht keine direkte Busverbindung zwischen den beiden Grundzentren.
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 16 Fahrten: Kirchhorsten
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 7 Fahrten: Echtorf, Kirchhorsten und Levensen

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bückeberg, Stadthagen und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten: Deinsen, Echtorf, Kirchhorsten, Levensen, Liekwegen und Sülbeck
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten: Bergkrug, Deinsen, Echtorf, Levensen, Liekwegen, Schierneichen, Stemmen und Sülbeck

Tab. 25 Fahrtenangebot Samtgemeinde Rodenberg

SG Rodenberg	an Schultagen					an Ferientagen				
Kommune	Lauenau	Rodenberg	Bad Nenn-dorf	Stadt-hagen	Rinteln	Lauenau	Roden-berg	Bad Nenn-dorf	Stadt-hagen	Rinteln
Algedorf	1	19	18	14	0	0	6	6	12	0
Altenhagen 2	13	2	2	11	0	7	0	0	7	0
Apelern	42	36	30	14	0	37	24	27	10	0
Feggendorf	9	5	3	0	0	1	0	0	0	0
Groß Hegesdorf	14	3	4	14	0	10	0	0	10	0
Hülsede	17	7	6	13	0	10	0	0	10	0
Klein Hegesdorf	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0
Lauenau	-	53	51	14	11	-	44	38	10	6
Lyhren	7	9	6	7	0	6	0	0	6	0
Meinsen	19	7	3	13	0	10	0	0	10	0
Messenkamp	16	5	3	11	0	7	0	0	7	0
Pohle	29	7	18	13	9	17	0	6	10	6
Rehbruchsmühle	7	9	6	7	0	6	0	0	6	0
Reinsdorf	8	9	6	8	0	7	0	0	7	0
Rodenberg	33	-	60	9	0	18	-	35	6	0
Schmarrie	16	14	6	6	0	0	0	0	0	0
Soldorf	14	7	5	15	0	10	0	0	10	0
Summe	245	198	227	169	20	146	74	112	131	12
	859					475				
Anteil Schultage						55,3%				
Durchschnitt	34,7					27,9				

Zusätzlich kann das Angebot Anrufauto Samtgemeinde Rodenberg genutzt werden.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an die Grundzentren Rodenberg und Lauenau:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 16 Fahrten: Altenhagen 2, Feggendorf und Klein Hegesdorf
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 7 Fahrten: Algedorf, Feggendorf, Lyhren und Rehbruchsmühle
- keine Anbindung an die Grundzentren Lauenau und Rodenberg an Ferientagen haben: Klein Hegesdorf und Schmarrie

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bad Nenndorf, Stadthagen und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten:
Algesdorf, Altenhagen 2, Feggendorf, Groß Hegesdorf, Hülsede, Klein Hegesdorf, Lyhren, Meinsen, Messenkamp, Rehbruchsmühle, Reinsdorf, Schmarrie und Soldorf
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten:
Algesdorf, Altenhagen 2, Groß Hegesdorf, Hülsede, Lyhren, Meinsen, Messenkamp, Pohle, Rehbruchsmühle, Reinsdorf und Soldorf
- keine Anbindung an die Mittelzentren Bad Nenndorf, Stadthagen und Rinteln an Ferientagen haben:
Feggendorf, Klein Hegesdorf, und Schmarrie

Tab. 26 Fahrtenangebot Samtgemeinde Sachsenhagen

SG Sachsenhagen	an Schultagen				an Ferientagen			
Kommune	Sachsenhagen	Hagenburg	Stadthagen	Wunstorf	Sachsenhagen	Hagenburg	Stadthagen	Wunstorf
Altenhagen	11	64	8	51	0	40	1	39
Auhagen	16	12	12	0	2	0	1	0
Bergkirchen	7	2	13	0	0	1	13	0
Düdinghausen	8	4	3	0	0	0	0	0
Hagenburg	14	-	11	50	0	-	1	37
Nienbrügge	8	5	9	0	0	0	0	0
Sachsenhagen	-	9	13	0	-	2	3	0
Schmalenbruch	9	20	0	18	0	18	0	18
Windhorn	7	5	9	0	0	3	9	0
Wiedenbrügge	9	20	0	18	0	18	0	18
Wölpinghausen	8	1	12	0	0	1	12	0
Summe	97	142	90	137	2	83	40	112
	466				237			
Anteil Schultage	-				50,1%			
Durchschnitt	42,4				21,5			

Zusätzlich kann das Angebot Anrufbus Sachsenhagen genutzt werden.

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Anbindung aller Ortsteile an die Grundzentren Sachsenhagen und Hagenburg:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 16 Fahrten:
Bergkirchen, Düdinghausen, Nienbrügge, Windhorn und Wölpinghausen
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 7 Fahrten:
Auhagen, Bergkirchen, Windhorn und Wölpinghausen
- keine Anbindung an die Grundzentren Hagenburg und Sachsenhagen an Ferientagen haben:
Düdinghausen und Nienbrügge

Anbindung aller Ortsteile an die Mittelzentren Bad Nenndorf, Stadthagen und Rinteln:

- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Schultagen mit weniger als 27 Fahrten: Auhagen, Bergkirchen, Düdinghausen, Nienbrügge, Sachsenhagen, Schmalenbruch, Windhorn, Wiedenbrügge und Wölpinghausen
- eine unterdurchschnittliche Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen mit weniger als 20 Fahrten: Auhagen, Bergkirchen, Schmalenbruch, Windhorn, Wiedenbrügge und Wölpinghausen
- keine Anbindung an die Mittelzentren Bad Nenndorf, Stadthagen und Rinteln an Ferientagen haben:
Düdinghausen und Nienbrügge

5.4.2 Anschlüsse an Bahnhöfen

Für die Analyse der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Bahn- und Buslinien wurde jeder Linie die nächstmögliche Weiterfahrt zugeordnet. Dabei gilt ein Umstieg erst dann als möglich, wenn zwischen Ankunft und Abfahrt mindestens drei Minuten liegen. Die Attraktivität der Umstiege wurde zudem in mehrere Klassen unterteilt: drei bis fünf Minuten (sehr gut), fünf bis zehn Minuten (gut), zehn bis 15 Minuten (akzeptabel) und weitere (nicht attraktiv). Diese letzte Klasse umfasst alle Anschlüsse, welche nicht den anderen drei Klassen zugeordnet werden können. Dies umfasst auch Anschlüsse mit Übergangszeiten von null bis drei Minuten.

Bahnhof Bad Nenndorf

Für die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Bad Nenndorf wurden zwei Bahnlinien (Linien S1 und S2) sowie zwei Buslinien (Linien 4, 2602) und der Bürgerbus Bad Nenndorf berücksichtigt.

Bei Fahrten in Richtung Hannover besteht bei 65% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der S-Bahn. Davon entfallen die meisten Anschlüsse mit je 30% auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten). Aus Richtung Hannover haben 50% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit 29% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der akzeptablen Anschlüsse (10 bis 15 Minuten).

Tab. 27 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Bad Nenndorf <> Hannover

Buslinien	nach Hannover (S1/S2)				aus Hannover (S1/S2)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
4	0	0	1	3	1	1	1	1
2602	5	1	2	5	0	3	0	11
Bürgerbus	0	6	0	0	0	0	6	0
gesamt	5	7	3	8	1	4	7	12
Anteil	22%	30%	13%	35%	4%	17%	29%	50%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Bückeberg

Für die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Bückeberg wurden drei Bahnlinien (RE60, RE70, S1) sowie sieben Buslinien (Linien 1 (BEK), 2 (BückiBus), 24/28, 31, 2004, 2025 und 2026) berücksichtigt.

Bei Fahrten in Richtung Hannover besteht bei 58% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der Bahn. Davon entfallen die meisten Anschlüsse mit 42% auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten). Aus Richtung Hannover haben 52% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit 29% die meisten Anschlüsse ebenfalls auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten).

Tab. 28 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Bückeburg <> Hannover

Buslinien	nach Hannover (RE60, RE70, S1)				aus Hannover (RE60, RE70, S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
1 (BEK)	1	9	0	7	0	6	1	8
2 (BückiBus)	0	0	1	1	1	0	1	2
24/28	0	1	1	2	0	1	2	8
31	0	5	1	4	0	4	0	4
2004	0	0	2	4	1	0	1	4
2025	1	5	0	5	1	4	2	3
2026	1	6	2	3	2	4	3	3
gesamt	3	26	7	26	5	19	10	32
Anteil	5%	42%	11%	42%	8%	29%	15%	48%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bei Fahrten in Richtung Minden besteht bei 45% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der Bahn. Davon entfallen die meisten Anschlüsse mit 27% auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten). Aus Richtung Minden haben 59% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit 27% die meisten Anschlüsse wieder auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten).

Tab. 29 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Bückeburg <> Minden

Buslinien	nach Minden (RE60, RE70, S1)				aus Minden (RE60, RE70, S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
1 (BEK)	1	4	2	10	1	3	5	6
2 (BückiBus)	0	0	0	2	1	1	0	2
24/28	0	2	1	1	2	2	0	7
31	0	4	1	5	0	1	2	5
2004	0	0	0	6	0	2	1	3
2025	0	3	3	5	0	5	5	0
2026	0	4	3	5	0	4	4	4
gesamt	1	17	10	34	4	18	17	27
Anteil	2%	27%	16%	55%	6%	27%	26%	41%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf den relevanten Fahrplänen (2018)

Bahnhof Haste

Für die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Haste wurden drei Bahnlinien (Linien RE60, RE70 und S1) sowie die Buslinien 2020 und 2602 berücksichtigt.

Bei Fahrten in Richtung Hannover besteht bei 76% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der Bahn. Davon entfallen die meisten Anschlüsse mit 68% auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten). Aus Richtung Hannover haben 88% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen alle Anschlüsse auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten).

Tab. 30 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Haste <> Hannover

Buslinien	nach Hannover (RE60/RE70/S1)				aus Hannover (RE60/RE70/S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
2020	0	5	0	1	0	6	0	0
2602	1	20	2	8	0	17	0	3
gesamt	1	25	2	9	0	23	0	3
Anteil	3%	68%	5%	24%	0%	88%	0%	12%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bei Fahrten in Richtung Minden besteht bei 62% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der Bahn. Davon entfallen die meisten Anschlüsse mit 46% auf die Klasse der sehr guten Anschlüsse (3 bis 5 Minuten). Aus Richtung Minden bestehen keine Anschlüsse vom Zug auf den Bus. Hier liegt die Umsteigezeit bei 13 Zugankünften aus Minden mit zwei Minuten knapp außerhalb der Klasse der sehr guten Anschlüsse (3 bis 5 Minuten).

Tab. 31 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Haste <> Minden

Buslinien	nach Minden (RE60/RE70/S1)				aus Minden (RE60/RE70/S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
2020	6	0	0	0	0	0	0	6
2602	11	2	4	14	0	0	0	20
gesamt	17	2	4	14	0	0	0	26
Anteil	46%	5%	11%	38%	0%	0%	0%	100%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Kirchhorsten

Für die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Kirchhorsten wurden die S-Bahnlinie S1 und die einzige am Bahnhof haltende Buslinie 2004 berücksichtigt.

Am Bahnhof Kirchhorsten besteht in Richtung Hannover überwiegend kein Anschluss zwischen den Linien S1 und 2004. Während in Richtung Hannover ein Anschluss in der Klasse der sehr guten Anschlüsse liegt,

liegen alle Anschlüsse aus Richtung Hannover außerhalb der drei Anschlussklassen sehr gut, gut und akzeptabel.

Tab. 32 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Kirchhorsten <> Hannover

Buslinien	nach Hannover (S1)				aus Hannover (S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
2004	1	0	0	8	0	0	0	9
gesamt	1	0	0	8	0	0	0	9
Anteil	11%	0%	0%	89%	0%	0%	0%	100%

bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bei Fahrten in Richtung Minden besteht bei 55% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der S-Bahn. Davon entfallen die meisten Anschlüsse mit 33% auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten). Es bestehen keine Anschlüsse in der Klasse der sehr guten Anschlüsse (3 bis 5 Minuten). Aus Richtung Minden haben 22% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit je 11% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der sehr guten Anschlüsse (3 bis 5 Minuten) bzw. akzeptablen Anschlüsse (10 bis 15 Minuten). Es bestehen keine Anschlüsse in der Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten).

Tab. 33 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Kirchhorsten <> Minden

Buslinien	nach Minden (S1)				aus Minden (S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
2004	0	3	2	4	1	0	1	7
gesamt	0	3	2	4	1	0	1	7
Anteil	0%	33%	22%	45%	11%	0%	11%	78%

bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Lindhorst

Für die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Lindhorst wurden die Bahnlinie S1, die Buslinien 2008 sowie der Bürgerbus der Samtgemeinde Lindhorst berücksichtigt.

Bei Fahrten in Richtung Hannover besteht bei 34% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der S-Bahn. Davon entfallen die meisten Anschlüsse mit 20% auf die Klasse der akzeptablen Anschlüsse (10 bis 15 Minuten). Es bestehen keine Anschlüsse in der Klasse der sehr guten Anschlüsse (3 bis 5 Minuten). Aus Richtung Hannover haben 30% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit 24% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten).

Tab. 34 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Lindhorst <> Hannover

Buslinien	nach Hannover (S1)				aus Hannover (S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
2008	0	1	0	6	1	1	1	7
Bürgerbus	0	3	5	12	0	8	0	20
gesamt	0	4	5	18	1	9	1	27
Anteil	0%	15%	19%	66%	3%	24%	3%	70%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bei Fahrten in Richtung Minden besteht bei 22% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der S-Bahn. Davon entfallen mit 22% alle Anschlüsse auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten). Entsprechend bestehen keine weiteren Anschlüsse in den Klassen der sehr guten Anschlüsse (3 bis 5 Minuten) bzw. akzeptablen Anschlüsse (10 bis 15 Minuten). Aus Richtung Minden haben 8% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit je 4% Anschlüsse auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten) bzw. akzeptablen Anschlüsse (10 bis 15 Minuten). Es bestehen keine Anschlüsse in der Klasse der sehr guten Anschlüsse (3 bis 5 Minuten).

Tab. 35 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Lindhorst <> Minden

Buslinien	nach Minden (S1)				aus Minden (S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
2008	0	2	0	5	0	1	1	5
Bürgerbus	0	4	0	16	0	0	0	20
gesamt	0	6	0	21	0	1	1	25
Anteil	0%	22%	0%	78%	0%	4%	4%	92%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Rinteln

Für die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Lindhorst wurden die Bahnlinie RB77 und elf Buslinien (Linien 730, 811, 812, 816, 817, 2006, 2020, 2022, 2024, 2025 und 2021) berücksichtigt.

Bei Fahrten in Richtung Hameln besteht bei 16% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der Bahn. Davon entfallen mit 7% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der sehr guten Anschlüsse (3 bis 5 Minuten). Aus Richtung Minden haben 31% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit 15% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der guten Anschlüsse (10 bis 15 Minuten).

Tab. 36 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Rinteln <> Hameln

Buslinien	nach Hameln (RB77)				aus Hameln (RB77)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
730	0	0	0	12	0	0	0	5
811	9	4	0	15	3	10	0	15
812	0	1	0	2	0	0	0	3
816	0	0	1	28	1	11	1	16
817	0	0	0	3	0	0	1	2
2006	1	0	3	9	0	1	1	10
2020	0	0	0	2	0	0	0	4
2021	0	0	0	1	0	0	0	1
2022	0	0	0	3	0	0	7	4
2024	0	0	0	3	0	0	7	4
2025	0	2	2	34	1	0	2	35
gesamt	10	7	6	112	5	22	19	99
Anteil	7%	5%	4%	84%	3%	15%	13%	69%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bei Fahrten in Richtung Löhne besteht bei 19% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der Bahn. Davon entfallen mit 15% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der akzeptablen Anschlüsse (10 bis 15 Minuten). Aus Richtung Löhne haben 21% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit 12% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der akzeptablen Anschlüsse (10 bis 15 Minuten).

Tab. 37 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Rinteln <> Löhne

Buslinien	nach Löhne (RB77)				aus Löhne (RB77)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
730	0	0	4	8	0	0	0	5
811	0	0	0	28	0	0	1	27
812	0	0	0	3	0	0	1	2
816	0	0	12	17	0	0	1	28
817	0	1	1	1	0	2	0	1
2006	0	1	0	12	0	0	1	11
2020	0	0	0	2	0	2	2	0
2021	0	0	0	1	1	0	0	0

Buslinien	nach Löhne (RB77)				aus Löhne (RB77)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
2022	0	0	0	3	0	1	1	9
2024	0	0	1	2	0	1	0	10
2025	2	2	2	32	0	5	10	23
gesamt	2	4	20	109	1	11	17	116
Anteil	1%	3%	15%	81%	1%	8%	12%	79%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Stadthagen

Für die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Stadthagen wurden drei Bahnlinien (RE60, RE70 und S1) sowie acht Buslinien (Linien 1, 2, 2004, 2006, 2008, 2010, 2014 und 2121) berücksichtigt.

Bei Fahrten in Richtung Hannover besteht bei 54% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der Bahn. Davon entfallen mit 32% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten). Aus Richtung Hannover haben 67% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit 47% die meisten Anschlüsse wieder auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten).

Tab. 38 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Stadthagen <> Hannover

Buslinien	nach Hannover (RE60/RE70/S1)				aus Hannover (RE60/RE70/S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
1	1	2	2	4	0	0	0	0
2	1	5	3	8	3	6	1	4
2004	1	2	0	4	0	1	0	3
2006	2	9	1	3	0	7	2	3
2008	0	0	2	0	0	0	0	0
2010	0	0	1	0	0	0	0	0
2014	1	0	0	2	0	0	0	0
2121	0	4	0	10	0	0	0	0
gesamt	6	22	9	31	3	14	3	10
Anteil	9%	32%	13%	46%	10%	47%	10%	33%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

Bei Fahrten in Richtung Minden besteht bei 21% aller Busankünfte eine Weiterfahrtmöglichkeit mit der Bahn. Davon entfallen mit 13% die meisten Anschlüsse auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten). Aus Richtung Minden haben 34% der Bahnankünfte einen Anschluss zu den Buslinien. Davon entfallen mit 17% wieder die meisten Anschlüsse auf die Klasse der guten Anschlüsse (5 bis 10 Minuten).

Tab. 39 Umstieg Bahn/Bus: Bahnhof Stadthagen <> Minden

Buslinien	nach Minden (RE60/RE70/S1)				aus Minden (RE60/RE70/S1)			
	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere	3 bis 5	5 bis 10	10 bis 15	weitere
1	1	2	2	4	0	0	0	0
2	0	2	1	14	2	2	1	9
2004	0	1	1	5	0	1	1	2
2006	0	0	1	14	0	2	1	9
2008	0	0	0	2	0	0	0	0
2010	0	0	0	1	0	0	0	0
2014	0	0	0	3	0	0	0	0
2121	0	4	0	10	0	0	0	0
gesamt	1	9	5	53	2	5	3	20
Anteil	1%	13%	7%	79%	7%	17%	10%	66%

 bester Wert in der jeweiligen Klasse

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

5.5 Fahrgastinformation

5.5.1 Persönliche Beratung

Für die persönliche Beratung werden im Landkreis drei Kundenzentren betrieben. Hiervon liegen zwei Standorte in der Kreisstadt Stadthagen und ein Standort in der Stadt Bückeberg. Zusätzlich bieten die Verkehrsunternehmen Schaumburger Verkehrsgesellschaft, Rottmann&Spannuth GmbH, Mühlenkreisbus sowie go.on eine telefonische Beratung an.

Tab. 40 Vor-Ort-Beratung im Landkreis Schaumburg

Kommune	Standort/Betreiber	Öffnungszeiten
Bückeberg	Reisezentrum am Bahnhof Deutsche Bahn	Montag bis Freitag 08:30 Uhr bis 13:00 Uhr 14:00 Uhr bis 18:30 Uhr Samstag 08:30 Uhr bis 13:00 Uhr
Stadthagen	Reisezentrum am Bahnhof Deutsche Bahn	Montag bis Freitag 08:30 Uhr bis 13:00 Uhr 14:00 Uhr bis 18:30 Uhr Samstag 08:30 Uhr bis 13:00 Uhr
Stadthagen	Betriebshof Schaumburger Verkehrsgesellschaft	Montag bis Freitag 09:00 Uhr bis 15:00 Uhr

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Reise & Services, Deutsche Bahn (2018) und Services/Kontakt, Schaumburger Verkehrsgesellschaft (2018)

5.5.2 Digitale Medien

Durch den Landkreis Schaumburg wird ein Fahrplanbuch erstellt, welches auch auf der Internetseite des Landkreises kostenlos heruntergeladen werden kann. Ebenso stellt der Landkreis einen schematischen

Liniennetzplan zur Verfügung. Alle Verkehrsunternehmen, die im Landkreis Schaumburg Leistungen erbringen, bieten einen eigenen Internetauftritt an. Neben Kontakt- und Informationsangeboten sind hier die Fahrpläne verfügbar. Dies erfordert allerdings von (potenziellen) Fahrgästen, dass diese bereits wissen, welche Linie von welchem Verkehrsunternehmen betrieben wird.

Fahrplanauskünfte sind ebenfalls über mehrere Internetseiten möglich. So bieten alle Verkehrsunternehmen der Eisenbahnlinien und die Schaumburger Verkehrsgesellschaft eine elektronische Fahrplanauskunft an. Hier fehlen allerdings Angaben zu den Fahrpreisen. Echtzeitdaten liegen nur für den Schienenverkehr vor. Zusätzlich zu den Fahrplanauskünften der Verkehrsunternehmen sind alle Haltestellen und Fahrpläne der Bahn- und Buslinien in der Suchmaschine Google integriert.

Für mobile Endgeräte wie Smartphones kann die App der Deutschen Bahn (DB Navigator) für Fahrplanauskünfte genutzt werden. Die weiteren Bahn- und Busunternehmen bieten keine eigenen Apps an. Zusätzlich bestehen Angebote von Drittanbietern (zum Beispiel ZVB Fahrplan-App – Mobilitätsportal für ganz Niedersachsen).

Zusätzliche Informationen zum Bahnverkehr finden sich auch unter www.niedersachsentarif.de/fahrplaner und www.bahn.de.

5.6 Infrastruktur

5.6.1 Barrierefreiheit

Neben dem Selbstanspruch, auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine bestmögliche und selbstbestimmte Mobilität im Landkreis Schaumburg zu ermöglichen, ist dieser Gedanke eine wesentliche Grundlage der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen.

„Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, [...]“

Vereinte Nationen, Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, Artikel 20

Entsprechend sind diese Anforderungen auch in Gesetzen der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen worden. Hierzu besteht seit dem Jahr 2002 das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Dieses geht auch explizit auf die Anforderungen der Infrastruktur für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein.

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. [...]“

Bundesrepublik Deutschland, Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, §8 Absatz 5

Um diese Belange auch in die Fortschreibung von Nahverkehrsplänen einzubringen, wurde das Personenbeförderungsgesetz erweitert und sieht hier als Frist für eine vollständige Barrierefreiheit den Stichtag 01. Januar 2022 vor.

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. [...]“

Bundesrepublik Deutschland, Personenbeförderungsgesetz, §8 Absatz 3

Der Nahverkehrsplan hat durch dieses Gesetz den Auftrag, den weiteren Bedarf bei der Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs mit Einzelbausteinen wie Haltestellen, Fahrzeugen und Information zu strukturieren und Umsetzungsperspektiven aufzuzeigen. Hierzu gehört auch die Möglichkeit, über den Nahverkehrsplan Ausnahmen vom weiteren barrierefreien Ausbau begründet festzulegen.

Um Barrierefreiheit als ganzheitliches Thema weiter verbessern zu können, muss ein Verständnis dafür bestehen, wer als mobilitätseingeschränkt gilt. Hierzu wählt der Nahverkehrsplan des Landkreises Schaumburg einen Ansatz, der neben Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Behinderungen zum Beispiel auch Fahrgäste mit Kinderwagen umfasst. Je nach Mobilitätseinschränkung entstehen dabei unterschiedliche Ansprüche an die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

Abb. 24 Vielfältigkeit von Anforderungen an die Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät (2016)

Die große Mehrheit der Bahnsteige der Bahnhöfe des Landkreises Schaumburg ist barrierefrei erreichbar. Dies wird durch Aufzüge (Bahnhof Stadthagen, Bahnhof Bückeburg Gleis 2/3) oder Rampen (Bahnhof Bückeburg Gleis 1, Bahnhof Kirchhorsten, Bahnhof Lindhorst, Bahnhof Haste, Bahnhof Bad Nenndorf) gewährleistet. Ergänzend besteht ein taktiles Leitsystem, welches zusammen mit den Bahnsteigen eine kontrastreiche Oberfläche für Menschen mit Sehbehinderungen ermöglicht. Der Bahnhof Rinteln ist als einziger Bahnhof im Landkreis Schaumburg noch nicht barrierefrei umgebaut. Dies soll mit der Erneuerung der Bahnsteige und dem Einbau von Aufzügen im Jahr 2023 erfolgen (vgl. Schaumburger Nachrichten 09/2018).

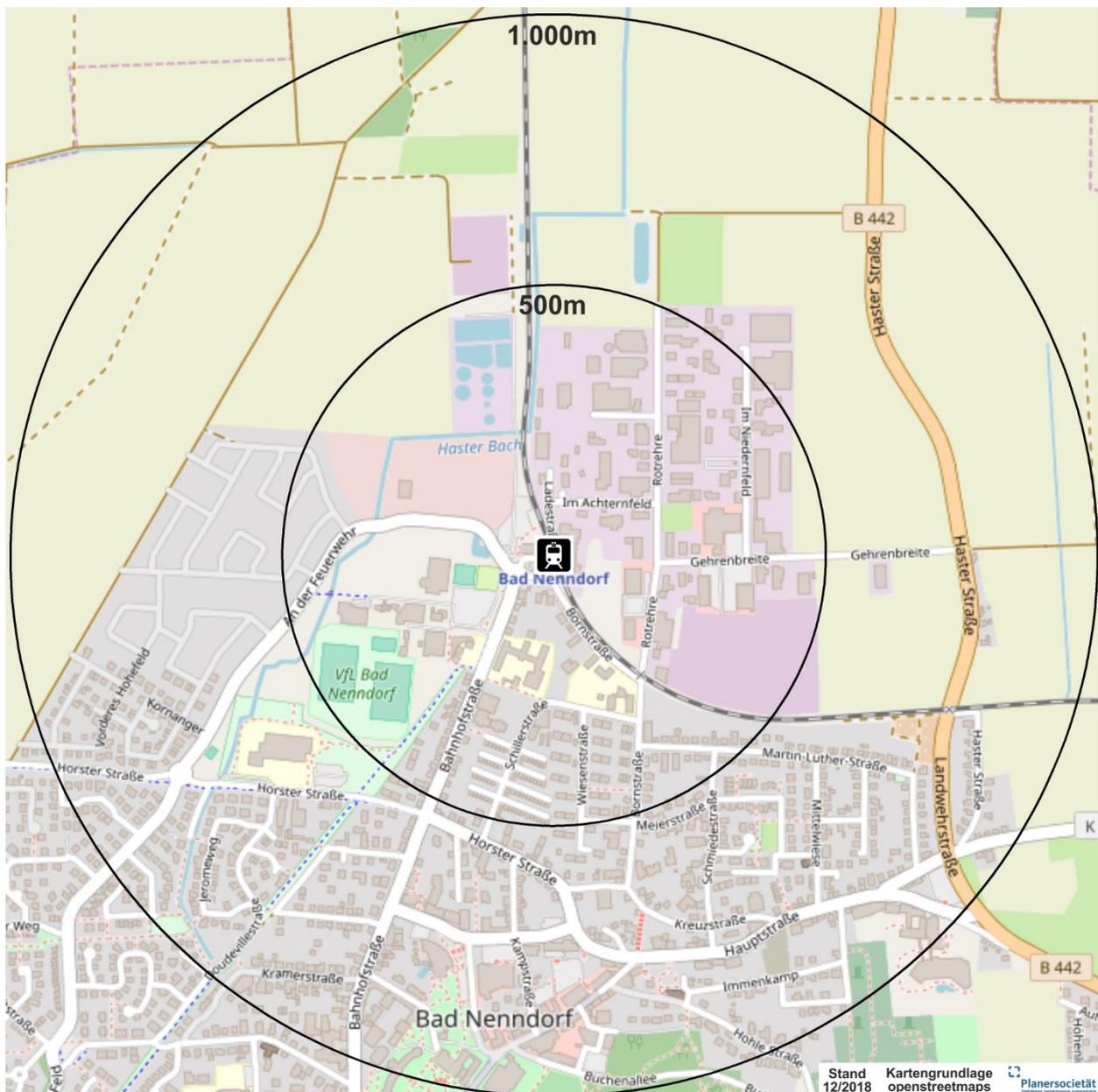
Die Mehrheit der Bushaltestellen ist bisher nicht barrierefrei ausgebaut. Dabei gelten Bushaltestellen erst als barrierefrei, wenn alle Abfahrtspositionen einer Haltestelle ausgebaut sind. Eine Bushaltestelle hat meist je Fahrtrichtung eine Abfahrtsposition. Bei größeren Umsteigehaltestellen, wie an vielen Bahnhöfen im Landkreis Schaumburg, setzt sich eine Bushaltestelle meist aus drei bis fünf Abfahrtspositionen zusammen. Im Landkreis Schaumburg bestehen rund 1.200 Abfahrtspositionen, was etwas unter 600 Bushaltestellen entspricht. Bezogen auf die Anzahl der Abfahrtspositionen sind knapp 12% aller Standorte barrierefrei mit einem erhöhten Bordstein (mindestens 16cm) und einem taktilen Leitsystem ausgestattet. Handlungsbedarf besteht auch bei vergleichsweise wichtigen Bushaltestellen an Bahnhöfen, in den Stadtzentren und im Umfeld wichtiger öffentlicher oder sozialer Einrichtungen.

5.6.2 Bahnhöfe

Bahnhof Bad Nenndorf

Der Bahnhof hat einen Seitenbahnsteig und liegt nördlich vom Stadtzentrum. Die Linien S1 und S2 ermöglichen umsteigefreie Verbindungen nach Hannover. Die Bushaltestelle liegt westlich am Bahnhofszugang. Von hier verkehren Buslinien unter anderem in Richtung Stadthagen, Rodenberg und Lauenau. Nördlich hinter dem Bahnhofsgebäude sind Stellplätze für P+R und B+R vorhanden. Ein direkter Zugang vom Bahnsteig in das östlich angrenzende Gewerbegebiet besteht nicht. Die nächste Zugangsmöglichkeit besteht über den südlichen Bahnübergang an der Straße Rotrehre.

Tab. 41 Bahnhof Bad Nenndorf



Bahnlinsen	Buslinien	Fahrradparken	Autoparken
Kursbuchstrecken: 365 Linie: S1, S2	4, 2016, 2602, Bürgerbus Bad Nenndorf	57 Stellplätze	45 Stellplätze, direkt hinter dem Bahnhofsgebäude als P+R-Anlage

Quelle: Elektronisches Kursbuch, Deutsche Bahn (2018) und Unterlagen Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Bückeburg

Der Bahnhof liegt nördlich vom Stadtzentrum. Für den Schienenverkehr können ein Mittelbahnsteig und ein Seitenbahnsteig genutzt werden. Die Linie RE 60 / 70 ermöglichen umsteigefreie Verbindungen in die Städte Minden, Stadthagen und Hannover. Zusätzlich hält hier die S1. Die Bushaltestelle schließt südlich am Bahnhofsgebäude an. Von hier verkehren Buslinien unter anderem in Richtung Rinteln und Bad Eilsen sowie zum Klinikum Schaumburg. Westlich vom Bahnhofsgebäude befinden sich Stellplätze für Autos und Fahrräder.

Tab. 42 Bahnhof Bückeburg



Bahnlinsen	Buslinien	Fahrradparken	Autoparken
Kursbuchstrecken: 360, 370 Linie: S1, RE60, RE70	1 (BEK), 2 (BückiBus), 24, 28, 31, 2004, 2025, 2026	300 Stellplätze	334 Stellplätze

Quelle: Elektronisches Kursbuch, Deutsche Bahn (2018) und Unterlagen Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Haste

Der Bahnhof besteht aus je einem Mittel- sowie Seitenbahnsteig und liegt im Ortszentrum. Die Linien RE60 und RE70 sowie die S1 ermöglichen umsteigefreie Verbindungen in die Städte Minden, Stadthagen und Hannover. Die Bushaltestelle schließt direkt östlich am Bahnhofsgebäude an. Von hier verkehren Buslinien in Richtung Bad Nenndorf, Rodenberg und Lauenau sowie nach Auetal. Stellplätze für Autos liegen zu beiden Seiten des Bahnhofsgebäudes. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind direkt südlich vom Bahnhofsgebäude und auf der anderen Seite der Gleise vorhanden. Der Bahnhof hat zusätzlich einen nördlichen Ausgang der zum Siedlungsgebiet entlang der Waldstraße führt.

Tab. 43 Bahnhof Haste



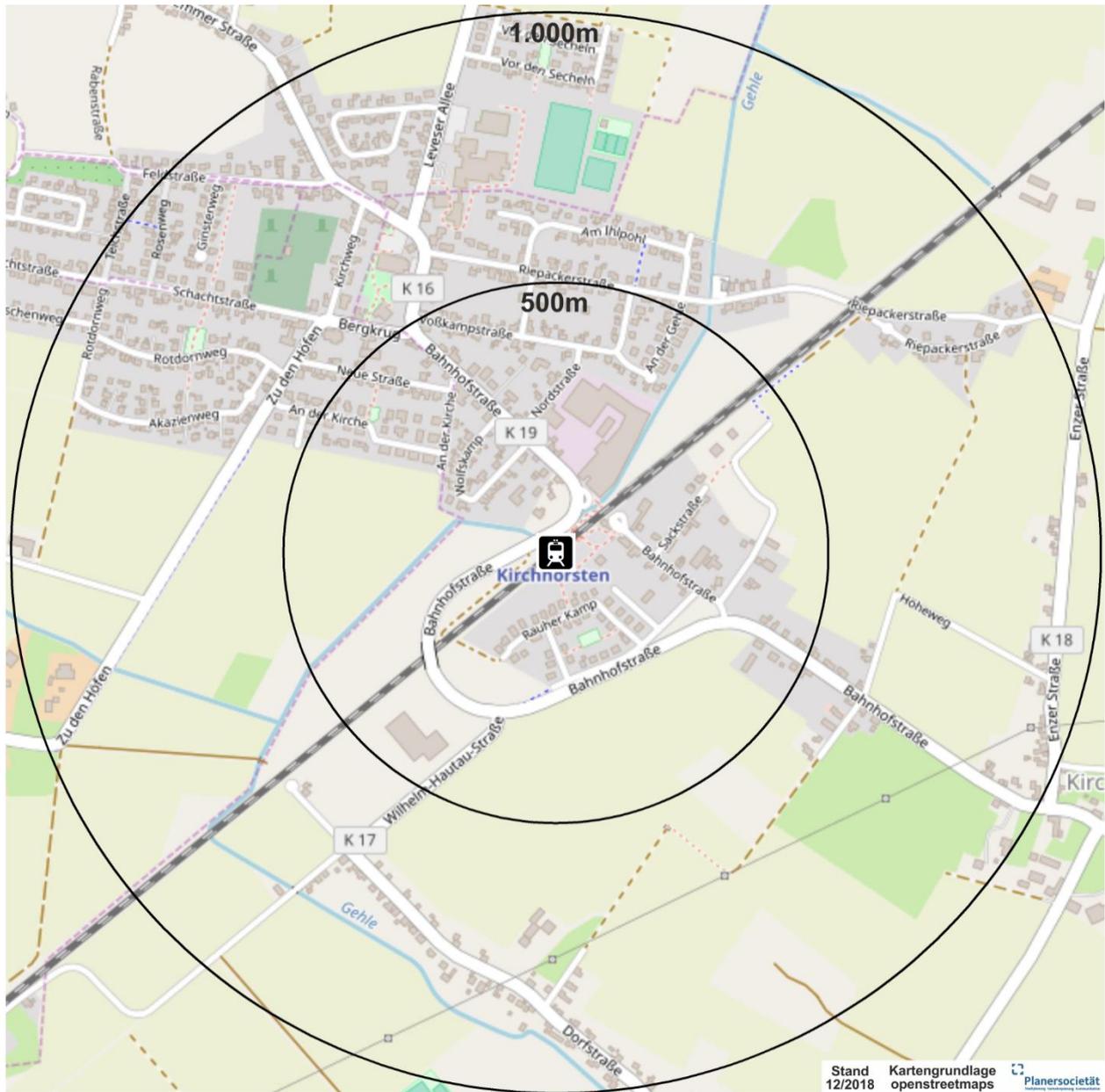
Bahnlinsen	Buslinien	Fahrradparken	Autoparken
Kursbuchstrecken: 360, 370 Linie: S1, S2, RE60, RE70	2020, 2602	260 Stellplätze	350 Stellplätze, Erweiterung um 17 Parkplätze für 2019 geplant

Quelle: Elektronisches Kursbuch, Deutsche Bahn (2018) und Unterlagen Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Kirchhorsten

Der Bahnhof besteht aus zwei Seitenbahnsteigen und liegt südöstlich des Stadtzentrums. Die Linie S1 ermöglicht umsteigefreie Verbindungen in die Städte Minden, Stadthagen und Hannover. Zudem halten hier einzelne Fahrten der RegionalExpress-Linien RE60 und RE70 im Berufsverkehr. Die Bushaltestelle liegt am nördlichen Bahnhofszugang am Ende der Sackgasse Bahnhofstraße. Von hier verkehren Buslinien in Richtung Nienstädt. Zu beiden Seiten des nördlichen Bahnhofszugangs befinden sich Stellplätze für Autos und Fahrräder. Der Bahnhof hat Zugänge aus dem nördlichen und südlichen Siedlungsgebiet der Gemeinde Helpsen.

Tab. 44 Bahnhof Kirchhorsten



Bahnlinien	Buslinien	Fahrradparken	Autoparken
Kursbuchstrecken: 360, 370 Linie: S1, RE60 (einzelne Fahrten), RE70 (einzelne Fahrten)	2004	75 Stellplätze	50 Stellplätze

Quelle: Elektronisches Kursbuch, Deutsche Bahn (2018) und Unterlagen Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Lindhorst

Der Bahnhof besteht aus zwei Seitenbahnsteigen und liegt südlich des Stadtzentrums. Die Linie S1 ermöglicht umsteigefreie Verbindungen in die Städte Minden, Stadthagen und Hannover. Zusätzlich halten einzelne Fahrten der RegionalExpress-Linien RE60 und RE70 im Berufsverkehr. Die Bushaltestelle liegt direkt am westlichen Bahnhofszugang. Von hier verkehren Buslinien in die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Lindhorst. Stellplätze für Autos und Fahrräder liegen südlich direkt am Bahnsteig und westlich versetzt vom nördlichen Bahnsteig. Durch eine Unterführung am westlichen Bahnhofszugang führen direkte Wege in das nördliche Siedlungsgebiet sowie das südliche Gewerbegebiet, in dem auch mehrere Nahversorgungsangebote bestehen.

Tab. 45 Bahnhof Lindhorst



Bahnlinien	Buslinien	Fahradparken	Autoparken
Kursbuchstrecken: 360, 370 Linie: S1, RE60 (einzelne Fahrten), RE70 (einzelne Fahrten)	2008, Bürgerbus Samt- gemeinde Lindhorst	104 Stellplätze	120 Stellplätze, Erweiterung um 26 Stell- plätze in 2019/2020 ge- plant

Quelle: Elektronisches Kursbuch, Deutsche Bahn (2018) und Unterlagen Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Rinteln

Der Bahnhof liegt nördlich vom Stadtzentrum. Die Linie RB77 ermöglicht umsteigefreie Verbindungen in die Städte Hameln, Hildesheim, und Löhne. Die Bushaltestelle liegt am südlichen Bahnsteigzugang. Von hier verkehren Buslinien unter anderem in Richtung südliches Stadtgebiet, Bückeburg und Obernkirchen. Zusätzlich liegen ebenfalls direkt südlich Stellplätze für B+R und P+R. Der Bahnhof hat keinen Ausgang in Richtung Norden. Hierfür kann der östlich gelegene Bahnübergang Mindener Straße genutzt werden.

Tab. 46 Bahnhof Rinteln

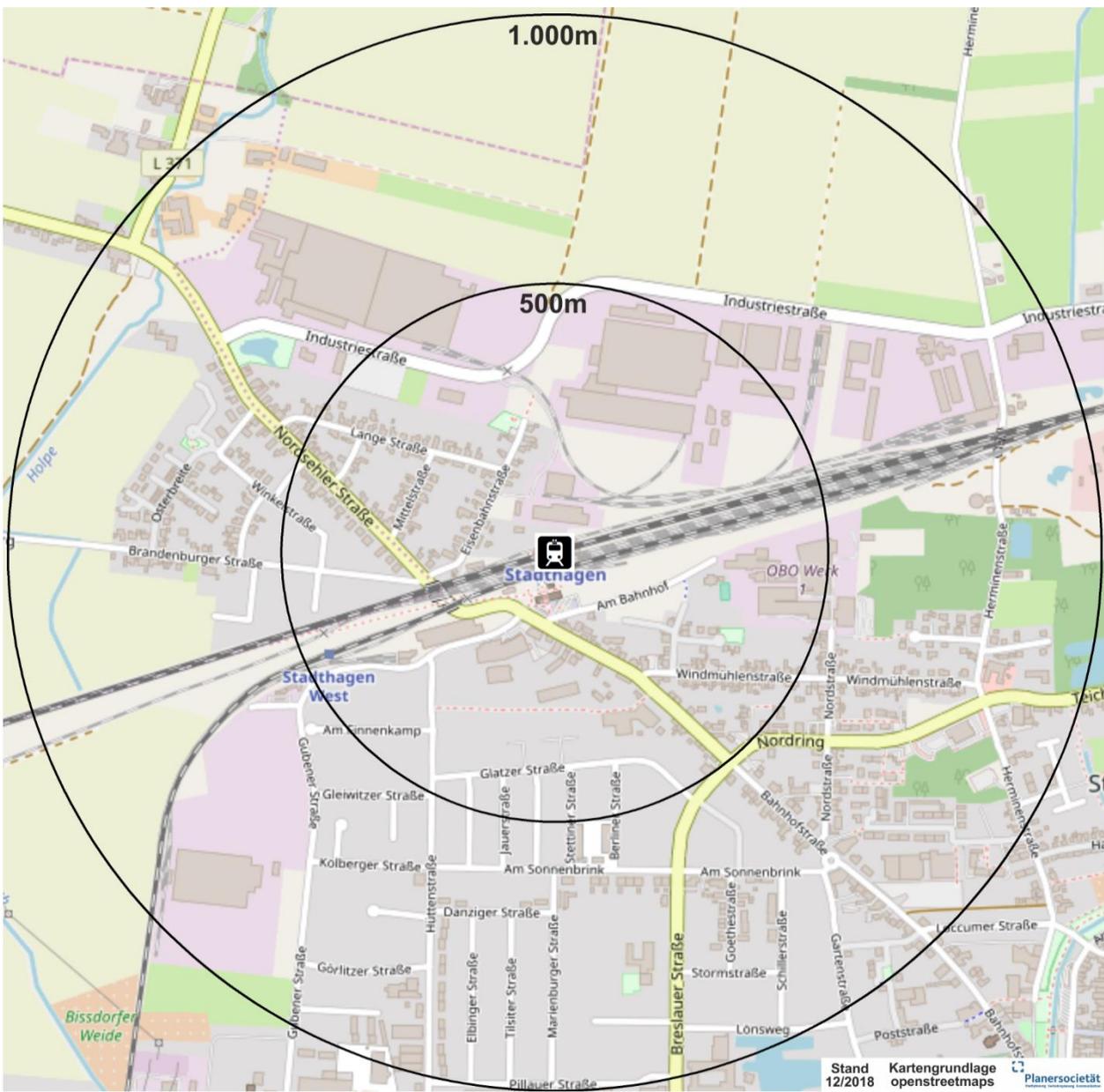


Quelle: Elektronisches Kursbuch, Deutsche Bahn (2018) und Unterlagen Landkreis Schaumburg (2018)

Bahnhof Stadthagen

Der Bahnhof besteht aus zwei Mittelbahnsteigen und liegt nordwestlich vom Stadtzentrum. Die Linien RE60, RE70 und S1 ermöglichen umsteigefreie Verbindungen unter anderem in die Städte Minden und Hannover. Die Bushaltestelle liegt direkt südlich vom Bahnhofsgebäude. Von hier verkehren Buslinien u.a. in Richtung Obernkirchen, Bad Eilsen, Rinteln und Nienstädt sowie zum Klinikum Schaumburg. Stellplätze für Autos befinden sich östlich am Bahnhofsgebäude (Parkplatz) und westlich in der Straße Am Bahnhof (Parkhaus). Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind am Bahnhofsgebäude vorhanden. Die Bahnsteige haben keinen nördlichen Zugang. Die nächste Möglichkeit ist die Unterführung Bahnhofstraße, die westlich vom Bahnhofsgebäude liegt.

Tab. 47 Bahnhof Stadthagen



Bahnlinsen	Buslinien	Fahrradparken	Autoparken
Kursbuchstrecken: 360, 370 Linie: S1, RE60, RE70	1, 2, 2004, 2006, 2008, 2010, 2014, 2021	378 Stellplätze	319 Stellplätze

Quelle: Elektronisches Kursbuch, Deutsche Bahn (2018) und Unterlagen Landkreis Schaumburg (2018)

5.7 Tarifsystem

5.7.1 Tarifgebiet Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg

Das Landkreisgebiet ist in mehrere Tarifzonen aufgeteilt. Aus der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen ergibt sich die Preisstufe für eine Verbindung. Ein maximaler Fahrpreis entspricht immer der Preisstufe 7. Für Fahrten innerhalb einer Tarifzone gilt immer die Preisstufe 2. Eine Ausnahme stellt hierbei die Stadt Rinteln dar. Im Kernstadtgebiet gilt die Preisstufe 1. Fahrkarten des Schienenverkehrs (z.B. Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs und City Ticket) sowie die BahnCard werden im Bus derzeit nicht anerkannt.

Abb. 25 Tarifzonenplan Landkreis Schaumburg



Quelle: Tarifzonen und Fahrpreise im Landkreis Schaumburg, Schaumburger Verkehrsgesellschaft (2018)

Die Ermittlung der Preisstufe wird durch topografische Gegebenheiten beeinflusst. So sind keine direkten Verbindungen zwischen den Tarifzonen Auetal und Stadthagen Süd sowie zwischen Obernkirchen und Stadthagen Süd möglich. Alle Fahrpreise gelten für Buslinien, sowie auf diesen Linien angebotene Bedarfsverkehre in Form von AnrufLinienFahrten. Für weitere Mobilitätsangebote gelten Sondertarife (vgl. Kapitel 5.7.3).

Im Landkreis Schaumburg besteht für den Busverkehr eine Durchtarifierung. Eine Fahrkarte im Busverkehr gilt für eine Verbindung im Landkreis unabhängig der genutzten Verkehrsunternehmen. Hierbei bestehen bei den bedarfsorientierten Bedienungsangeboten (vgl. Kapitel 5.7.2) und Verbindungen über die Landkreisgrenze hinaus (vgl. Kapitel 5.7.6) gesonderte Bestimmungen.

Für alle Preisstufen stehen unterschiedliche Fahrkarten zur Verfügung. Diese richten sich an Gelegenheitskunden (Einzel- und Mehrfahrtenkarten) sowie regelmäßige Nutzer (Zeitfahrkarten). Für den Erwerb einer Zeitfahrkarte muss zuerst eine Kundenkarte bei den Verkehrsunternehmen erworben werden. Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr werden kostenlos befördert. Für Kinder zwischen 6 und 14 Jahren gilt ein ermäßigter Tarif. Mit einer Zusatzkarte kann der Geltungsbereich einer gültigen Schülermonatskarte auf das gesamte Tarifgebiet der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg erweitert werden. Die Kosten hierfür liegen aktuell bei 13,00 Euro. Sammelschülerzeitkarten gelten an Schultagen ab 13.00 Uhr und in den Ferien (Ausnahme Sommerferien) ganztägig im gesamten Tarifgebiet der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg.

Tab. 48 Preisstufenmatrix (Stand: 01.08.2018)

Preisstufe	Einzelfahrausweis		5-Fahrten-Karte	
	Erwachsene	Kinder	Erwachsene	Kinder
1	2,00 €	1,10 €	8,70 €	5,50 €
2	2,70 €	1,30 €	12,50 €	6,50 €
3	3,20 €	1,40 €	15,00 €	7,00 €
4	3,90 €	2,00 €	18,50 €	9,50 €
5	4,60 €	2,30 €	22,00 €	11,00 €
6	4,70 €	2,50 €	22,50 €	12,00 €
7	5,00 €	2,70 €	24,00 €	13,30 €

Preisstufe	Monatskarten		Wochenkarte	
	Jedermann	Schüler	Jedermann	Schüler
1	12,60 €	44,40 €	9,40 €	32,90 €
2	19,30 €	66,30 €	14,40 €	49,40 €
3	24,70 €	80,50 €	18,10 €	60,00 €
4	28,00 €	95,20 €	20,70 €	71,20 €
5	34,50 €	115,50 €	25,60 €	86,40 €
6	40,80 €	142,00 €	30,50 €	106,40 €
7	47,00 €	163,00 €	35,00 €	122,00 €

Quelle: Fahrpreise gültig ab 01.08.2018, Schaumburger Verkehrsgesellschaft (2018)

5.7.2 Durchtarifierungsverluste und Ausgleichszahlungen

Mit der Bildung des Tarifgebiets Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg (vgl. Abb. 25) ist für Verbindungen, welche mehrere Buslinien unterschiedlicher Verkehrsunternehmen umfassen, nur noch ein Fahrschein erforderlich, der von den anderen Verkehrsunternehmen jeweils anerkannt wird. Damit wird die Nutzung der Busangebote im Landkreis Schaumburg deutlich vereinfacht. Allerdings sind Ausgleichszahlungen erforderlich. Kauft ein Fahrgast einen Fahrschein bei einem Verkehrsunternehmen, nutzt aber für seine Fahrt mehrere verschiedene Verkehrsunternehmen, so müssen diese an den Einnahmen beteiligt werden. Hierbei können jedoch Einnahmeverluste entstehen, welche dann durch den Landkreis auszugleichen sind.

Tab. 49 Beispiel Durchtarifierungsverlust Linie 715 (Hagenburg – Wunstorf)

ohne Durchtarifierung		mit Durchtarifierung	
Hagenburg – Landkreisgrenze (VLS-Tarif)	42,20 Euro	Hagenburg – Wunstorf	39,50 Euro
Landkreisgrenze – Wunstorf (GVH-Tarif)	39,50 Euro		
gesamt	81,70 Euro		

beim Verkehrsunternehmen entfallende Einnahmen: 42,20 Euro

5.7.3 Sondertarife im Landkreis Schaumburg

Die Sondertarife gelten für alle bedarfsgesteuerten Bedienungsangebote, welche untereinander stark variieren. Hinzu kommen bestimmte Bedingungen und Bezahlmechanismen, was vor allem für die ergänzenden Angebote durch den Landkreis Schaumburg gilt (Fifty-Fifty-Taxi und Senioren-Taxi).

Alle Sondertarife sind Haustarife. Das Tarifsystem der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg gilt bei der Nutzung dieser Angebote nicht. Eine Ausnahme ist nur das AnrufSammelTaxi in der Stadt Rinteln. Es gelten hier die Preisstufen der Schaumburger Verkehrsgesellschaft. Hinzu kommt ein Komfortzuschlag, da die Beförderung bis zur Zieladresse möglich ist.

Tab. 50 Sondertarife im Landkreis Schaumburg (Stand: 01.08.2018)

Angebot	Wesentliche Merkmale
Anrufauto Auetal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungen innerhalb der Gemeinde Auetal bis 18 Jahre: 2,50 Euro, ab 18 Jahren: 5,00 Euro ▪ Verbindungen über die Stadtgrenze nach Stadthagen, Rinteln sowie für medizinische Anliegen nach Bückeberg, Obernkirchen und Samtgemeinde Rodenberg bis 18 Jahre: 5,00 Euro, ab 18 Jahren: 10,00 Euro ▪ Gruppenermäßigungen ab zwei Personen bei selbem Ein- und Ausstieg
Anrufauto Rodenberg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungen innerhalb der Samtgemeinde Rodenberg bis 18 Jahre: 2 Euro, ab 18 Jahren: 4 Euro ▪ Verbindungen über die Stadtgrenze nach Bad Nenndorf (7 Euro), nach Stadthagen, Bad Münder und Wunstorf (10 Euro) und nach Hameln (15 Euro) ▪ Gruppenermäßigungen ab zwei Personen bei selbem Ein- und Ausstieg ▪ kostenlose Beförderung von Kindern unter sechs Jahren in Begleitung der Eltern

Angebot	Wesentliche Merkmale
Anrufbus Niedernwöhren	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungen innerhalb der Samtgemeinde Niedernwöhren bis 6 Jahre: in Begleitung der Eltern kostenlos, bis 18 Jahre: 2,50 Euro, ab 18 Jahren: 4,00 Euro, Rollstuhlbeförderung: 10,00 Euro, Begleitperson für Rollstuhlfahrer kostenlos ▪ Verbindungen über Grenze der Samtgemeinde nach Stadthagen, Sachsenhagen und Klinikum Schaumburg bis 6 Jahre: in Begleitung der Eltern kostenlos, 6 bis 18 Jahre: 3,50 Euro, ab 18 Jahren: 5,00 Euro, Rollstuhlbeförderung: 13,00 Euro, Begleitperson für Rollstuhlfahrer kostenlos ▪ Vergünstigungen bei Gruppenfahrten mit selbem Ein- und Ausstieg nach Absprache und 10er Karten
Anrufbus Nienstädt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungen innerhalb der Samtgemeinde Nienstädt bis 6 Jahre: in Begleitung der Eltern kostenlos, bis 18 Jahre: 2,50 Euro, ab 18 Jahren: 4,00 Euro ▪ Verbindungen über Grenze der Samtgemeinde nach Stadthagen, Bückeburg und Obernkirchen bis 6 Jahre: in Begleitung der Eltern kostenlos, bis 18 Jahre: 3,50 Euro, ab 18 Jahren: 5,00 Euro ▪ Vergünstigungen für Rollstuhlfahrer und bei Erhöhung der Fahrgastanzahl sowie durch 10er Karten
Anrufbus Sachsenhausen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungen innerhalb der Samtgemeinde Sachsenhagen und von/bis Klinikum Schaumburg bis 6 Jahre: in Begleitung der Eltern kostenlos, bis 18 Jahre: 3,00 Euro, ab 18 Jahren: 5,00 Euro, Rollstuhlbeförderung: 12,00 Euro, Begleitperson für Rollstuhlfahrer kostenlos ▪ Verbindungen über Grenze der Samtgemeinde nach Stadthagen, Lindhorst und Rehburg-Loccum bis 6 Jahre: in Begleitung der Eltern kostenlos, bis 18 Jahre: 4,00 Euro, ab 18 Jahren: 6,00 Euro, Rollstuhlbeförderung: 15,00 Euro, Begleitperson für Rollstuhlfahrer kostenlos ▪ Vergünstigungen bei Gruppenfahrten mit selbem Ein- und Ausstieg nach Absprache und 10er Karten
AnrufSammelTaxi Rinteln	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anwendung des landkreisweitern Tarifsystem plus Aufschlag von 2,00 Euro ▪ bei Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke für den öffentlichen Personennahverkehr und für eingetragene Begleitperson nur Aufschlag von 2,00 Euro
Omni-Tax Stadthagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes Stadthagen in Zeitlagen, in denen kein Busangebot besteht ▪ Fahrpreise: 5,00 Euro für Erwachsene, 3,50 Euro für Kinder ▪ Abholung von der Haustür, Ausstieg an Haltestelle, ▪ Einstieg an Haltestelle, Ausstieg vor der Haustür
Senioren-Taxi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrten innerhalb des Kreisgebietes zu denjenigen Zeiten, in denen kein Busangebot besteht ▪ auf Antrag Ausgabe von Wertbons in Höhe von je 2,50 Euro (maximal 10 Stück pro Person und Jahr) durch den Landkreis ▪ maximal die Hälfte des Fahrtpreises kann mit Wertbons bezahlt werden ▪ Angebot kann nur solange genutzt werden, bis das Jahresbudget von 80.000 Euro aufgebraucht ist
Fifty-Fifty-Taxi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrten innerhalb des Kreisgebietes zu denjenigen Zeiten, in denen kein Busangebot besteht ▪ auf Antrag Ausgabe von Wertbons in Höhe von je 2,50 Euro (maximal 20 Stück pro Person und Jahr) durch den Landkreis ▪ maximal die Hälfte des Fahrtpreises kann mit Wertbons bezahlt werden ▪ Angebot kann nur solange genutzt werden, bis das Jahresbudget von 40.000 Euro aufgebraucht ist

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)

5.7.4 GVH Regionaltarif / GVH Tarif

Schienengebundener Personennahverkehr

Der Tarif Großraum-Verkehr Hannover wird auf der Schiene durch den GVH Regionaltarif ergänzt. Mit der Einführung dieses Angebots im Jahr 2004 wurde die Systematik des Schaumburg-Tarifs sukzessive auf die Landkreise im zweiten Ring um die Region Hannover ausgeweitet: Landkreise Peine, Soltau-Fallingb., Celle, Nienburg, Hildesheim, Hameln-Pyrmont und Gifhorn. Dazu wurden die Fahrpreise vereinheitlicht und es wurde ermöglicht, mit einer Fahrkarte von einem Landkreis in einen anderen Landkreis zu fahren. Diese Möglichkeiten beschränken sich jedoch nur auf die Zeitkartenangebote.

Die wesentlichen Merkmale des GVH Regionaltarifs sind:

- Fahrkarten gelten ab den Schaumburger Bahnhöfen Bückeburg, Kirchhorsten, Stadthagen, Lindhorst und Rinteln in die Region Hannover. Die Bahnhöfe Bad Nenndorf und Haste sind bereits Bestandteil des Tarifs Großraum-Verkehr Hannover.
- Innerhalb der Region Hannover sind beliebig viele Umstiege auf die weiteren Angebote des Nahverkehrs (RegionalExpress, RegionalBahn, S-Bahn, Stadtbahn und Buslinien) möglich.
- Innerhalb des Geltungsbereichs gelten die Fahrkarten auch für Verbindungen in die anderen Landkreise. So können zum Beispiel Besitzer einer Fahrkarte für die Relation Lindhorst – Hannover (Regionaltarif Großraum-Verkehr Hannover) auch bis Schwarmstedt, Peine und Hildesheim fahren.
- Zusätzlich können Inhaber einer MobiCard mit Wohnort in Bückeburg, Kirchhorsten und Stadthagen von den oben genannten Bahnhöfen z.B. bis in die Stadt Celle fahren.

Angestrebt wird vom Landkreis weiterhin die Erweiterung des GVH Regionaltarifs auf Einzelfahrausweise (vgl. Ziel- und Maßnahmenkonzept Baustein 5 "Tarifoptimierung " auf Seite 107).

Straßengebundener Personennahverkehr

Für die Besitzer einer Zeitkarte des GVH Regionaltarifs werden vom Landkreis Schaumburg stark ermäßigte Monatsfahrkarten für die Busfahrt vom Heimatort zum nächsten Bahnhof angeboten (Zusatzkarte zum GVH Regionaltarif). Die Ermäßigung liegt derzeit bei 70%. Hierdurch entstehen bei den Busunternehmen Einnahmeverluste, welche durch den Landkreis Schaumburg ausgeglichen werden. Dieser Betrag liegt bei rund 13.000 Euro und wird aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Ergänzend bestehen bei zwei Buslinien Anerkennungsregelungen.

SVG Linie 2602

Bei Fahrten mit dieser Linie in die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Nenndorf wird der GVH Tarif angewendet, da das Gebiet der Samtgemeinde Nenndorf in den Tarif des Großraum-Verkehr-Hannover integriert ist. Auf der Grundlage einer Sondervereinbarung zwischen der Schaumburger Verkehrsgesellschaft, dem Landkreis Schaumburg und dem Großraum-Verkehr Hannover werden Fahrkarten des GVH Tarifs der Preisstufe 3 (Einzelfahrkarten) und 4 (Zeitfahrkarten) auf der Linie 2602 bis Lauenau anerkannt. Für diese Anerkennung und den damit verbundenen Verlusten der Durchtarifizierung zahlt der Landkreis Schaumburg jährlich rund 49.000 Euro aus Regionalisierungsmitteln an das Verkehrsunternehmen Schaumburger Verkehrsgesellschaft.

Linie 715

Für Fahrten auf dieser regionalen Buslinie aus der Samtgemeinde Sachsenhagen (Schmalenbruch, Hagenburg, Altenhagen) zum Bahnhof Wunstorf wird ebenfalls der Tarif des Großraum-Verkehrs Hannover angewendet. Dieser gilt für Fahrten innerhalb des Landkreises Schaumburg genauso wie für Fahrten zwischen dem Landkreis Schaumburg und der Region Hannover. Hierzu bezahlt der Landkreis Schaumburg für die entstehenden Durchtarifizierungsverluste zurzeit noch jährlich einen Ausgleich von rund 77.000 Euro an das Verkehrsunternehmen regiobus Hannover. Hierzu wird eine neue Vereinbarung gültig ab dem 01.01.2020 angestrebt.

5.7.5 Niedersachsentarif

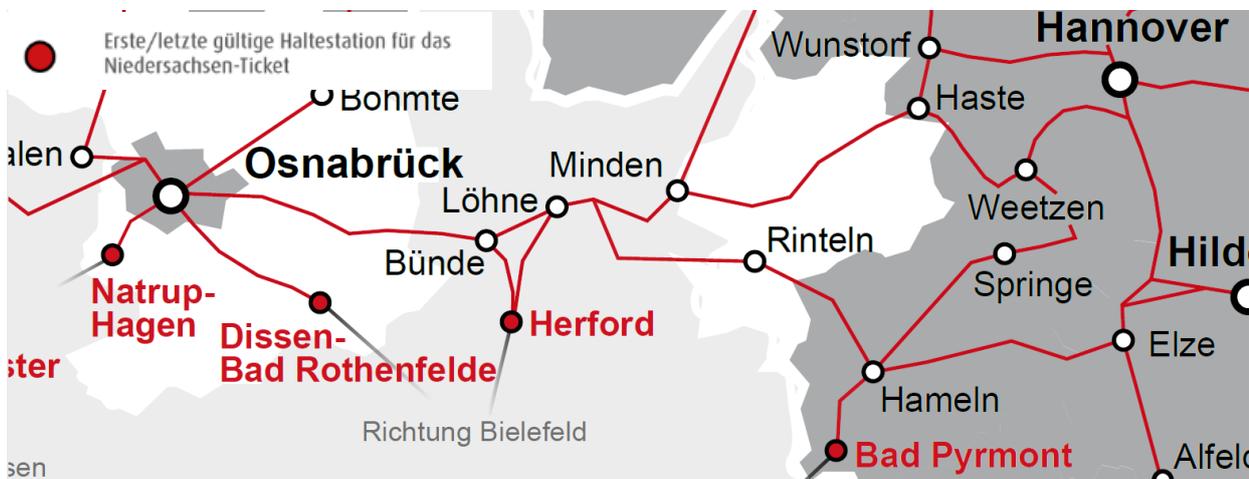
Für Einzelfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von den Bahnhöfen im Kreisgebiet wird derzeit der Niedersachsentarif angewendet. Außer Einzelfahrausweise kann auch das Niedersachsenticket genutzt werden.

Angestrebt wird vom Landkreis weiterhin die Erweiterung des GVH Regionaltarifs auf Einzelfahrausweise (vgl. Ziel- und Maßnahmenkonzept Baustein 5 "Tarifoptimierung" auf Seite 107).

5.7.6 Tarifliche Übergangsregelungen

Übergangsregelungen im Niedersachsentarif bestehen für Verbindungen in das östliche Nordrhein-Westfalen. Hier erstreckt sich der Geltungsbereich des Niedersachsentarifs zum Beispiel bis auf die Städte Herford, Löhne und Minden.

Abb. 26: Geltungsbereich Niedersachsentarif in Nordrhein-Westfalen



Quelle: Geltungsbereich Niedersachsen-Ticket, Niedersachsentarif (2018)

Im Busverkehr (Linie 2004 von/nach Stadt Minden) gilt der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg.

6 Verkehrsprognose

Das Entwicklungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr soll nicht allein die aktuelle Situation für die Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots im Landkreis Schaumburg berücksichtigen. Ebenso haben zukünftige Entwicklungen einen Einfluss auf die Mobilität der Bevölkerung, Pendler und Besucher. Dies umfasst gesellschaftliche Änderungen (zum Beispiel demografischer Wandel und Zuwanderung) genauso wie Änderungen in der Siedlungsentwicklung (zum Beispiel Neubaugebiete, Schulentwicklungen und Schaffung/Verlagerung von Arbeitsplätzen). Hierbei können auch langfristige Entwicklungen relevant sein, wenn diese Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr haben und nicht innerhalb der nächsten fünf Jahre, der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans (vgl. Kapitel 2.4.1), abgeschlossen sind.

Die Verkehrsprognose nutzt dazu die aktuell verfügbaren Trends, Unterlagen und Daten, aus denen sich relevante Entwicklungen für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg ableiten lassen. Grundlage sind hierfür die aktuellen Rahmenbedingungen und absehbaren Entwicklungen. Zum Stand 12/2018 nicht absehbare Entwicklungen wie zum Beispiel auf dem Arbeitsmarkt und in der Politik können die getroffenen Prognosen nachträglich verändern.

6.1 Bevölkerungsentwicklung

Auf der Grundlage einer Bevölkerungsvorausberechnung des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung aus dem Jahr 2014 (Niedersächsischen Institut für Wirtschaftsforschung, 2014) ist im Landkreis Schaumburg ab dem Jahr 2014 von einer kontinuierlich rückläufigen Bevölkerungszahl auszugehen. Diese wird im Prognosezeitraum zwischen den Jahren 2014 bis 2035 um rund 17.600 Einwohner zurückgehen (- 11%). Dabei waren kurzfristige Entwicklungen wie Wanderungsgewinne durch den Flüchtlingszustrom im Jahr 2015/2016 und die positive wirtschaftliche Entwicklung seit dem Jahr 2014 noch nicht berücksichtigt.

Betrachtet man die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2014 und 2018, die die o.g. Entwicklungen abbildet, ist eine Bevölkerungszunahme um 2059 Personen zu verzeichnen:

Tab. 51 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Schaumburg zwischen den Jahren 2014 und 2018

Jahr	Einwohner, jeweils zum 30.06. des Jahres
2014	155.808
2015	155.898
2016	157.571
2017	157.791
2018	157.867

Quelle: Statistik der Wohnbevölkerung des Niedersächsischen Landesamts für Statistik

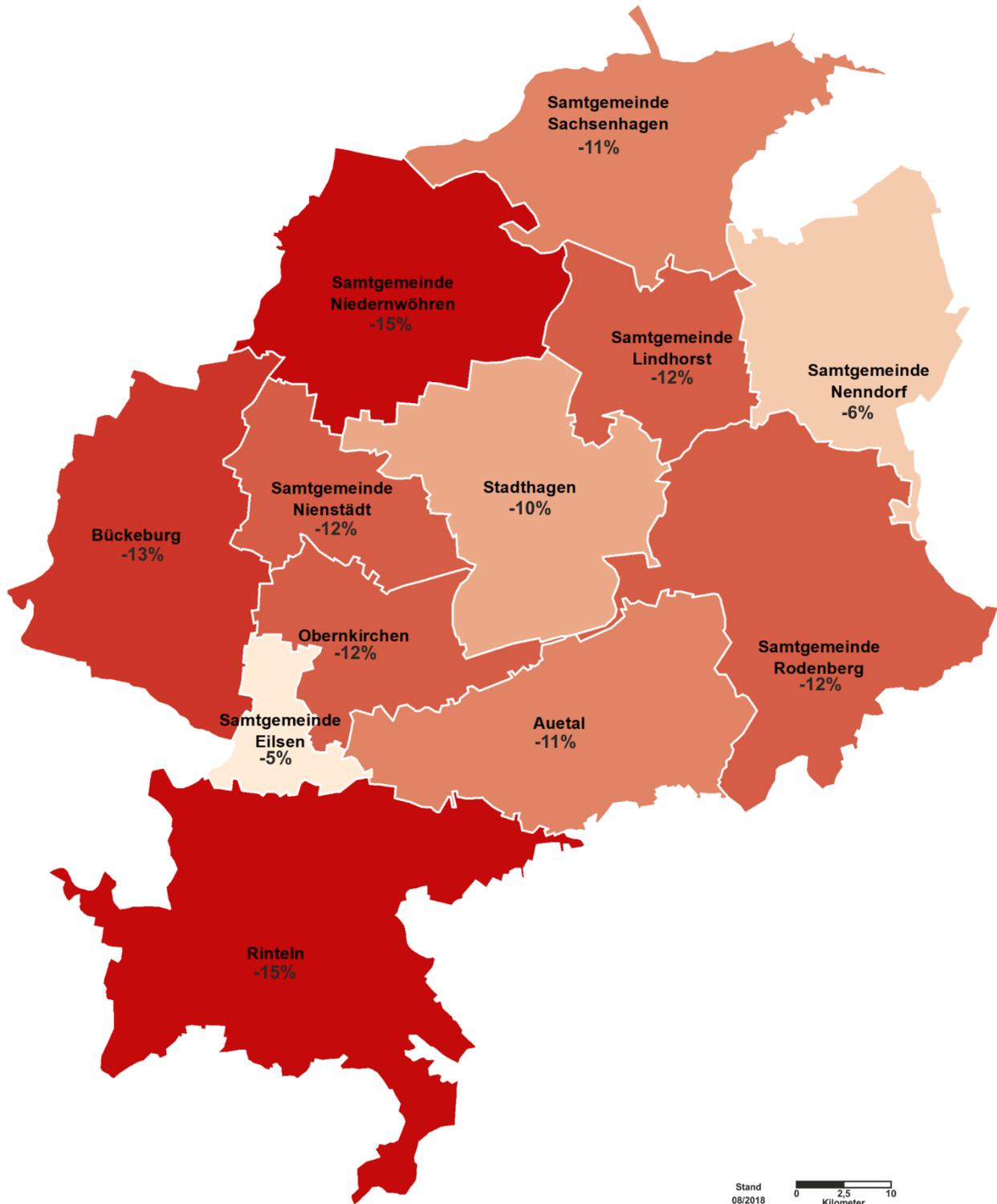
Daher wird die vom NIW prognostizierte Bevölkerungsabnahme in der Realität moderater ausfallen. Die im Folgenden genannten Werte sind also als reine Prognosewerte anzusehen. Die daraus abgeleiteten Aussagen dienen lediglich der Verdeutlichung des demografischen Wandels.

Laut Prognose des NIW wird die Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen (Samt-)Gemeinden unterschiedlich stark ausfallen. Bezogen auf den Wert für den gesamten Landkreis von -11% weichen hier die Stadt Rinteln und Samtgemeinde Niedernwöhren (je -15%) und die Samtgemeinden Eilsen (-5%) und

Nenndorf (-6%) am deutlichsten ab. Mit dieser Entwicklung wird auch die Einwohnerdichte abnehmen, was zu einer Zunahme kleinteiliger Siedlungsstrukturen mit wenigen Einwohnern führen kann.

- Mit der Bevölkerungsprognose ist eine moderate Abnahme der Bevölkerungsdichte und ggf. damit eine Zunahme der kleinteiligen Siedlungsstrukturen mit geringen Einwohnerdichten verbunden. Diese Entwicklung wird ein attraktives Angebot im Linienverkehr mit Bussen erschweren. Einem schnellen und direkten Linienweg zwischen Stadtzentren steht eine möglichst gute Erschließung in der Fläche gegenüber. Daher wird mit der Bevölkerungsprognose für den gesamten Landkreis Schaumburg auch deutlich, dass ein weiterer Wandel von klassischen Linienverkehren hin zu bedarfsorientierten und lokalen Angeboten für eine bessere Erschließung der Fläche erforderlich ist.

Abb. 27: Prognose der Bevölkerungszahlen im Zeitraum 2014 bis 2035



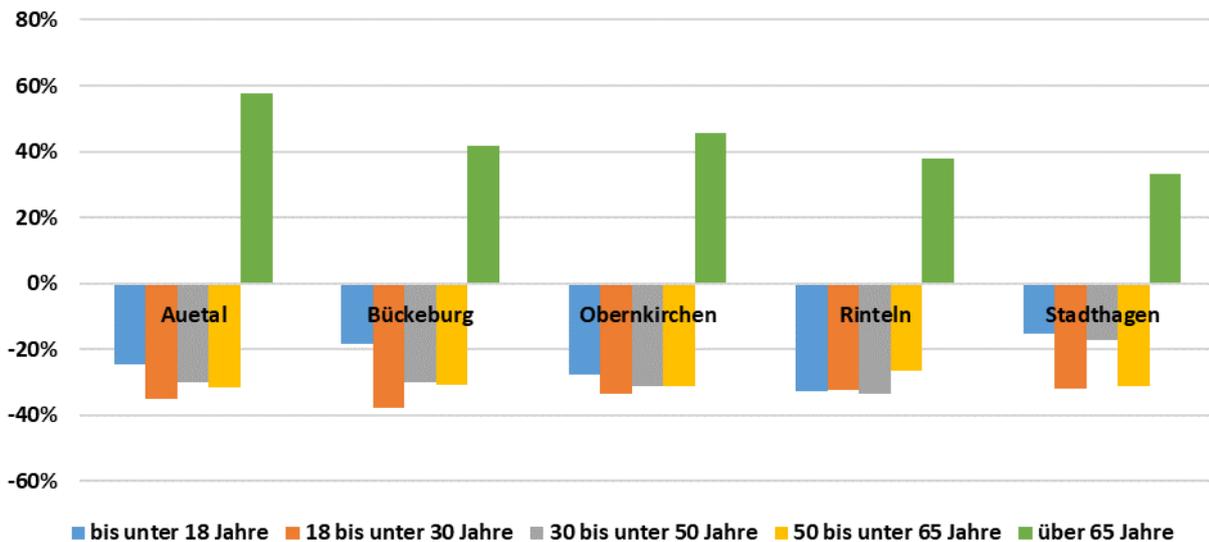
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Schaumburg und kreisangehörigen Gemeinden nach Altersgruppen bis 2035, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsförderung (2014)

Der demografische Wandel lässt sich ebenfalls auf Ebene der (Samt-)Gemeinden wiederfinden. Alle (Samt-)Gemeinden verzeichnen rückläufige Bevölkerungszahlen zwischen den Jahren 2014 bis 2035 in den Altersklassen unter 18 Jahre, 18 bis unter 30 Jahre, 30 Jahre bis unter 50 Jahre und 50 bis unter 65 Jahren. Bei allen (Samt-)Gemeinden hat dagegen die Altersklasse ab 65 Jahren teilweise deutliche Zuwächse. Diese liegen bei den Einheitsgemeinden zwischen +33% (Stadt Stadthagen) und +58% (Gemeinde

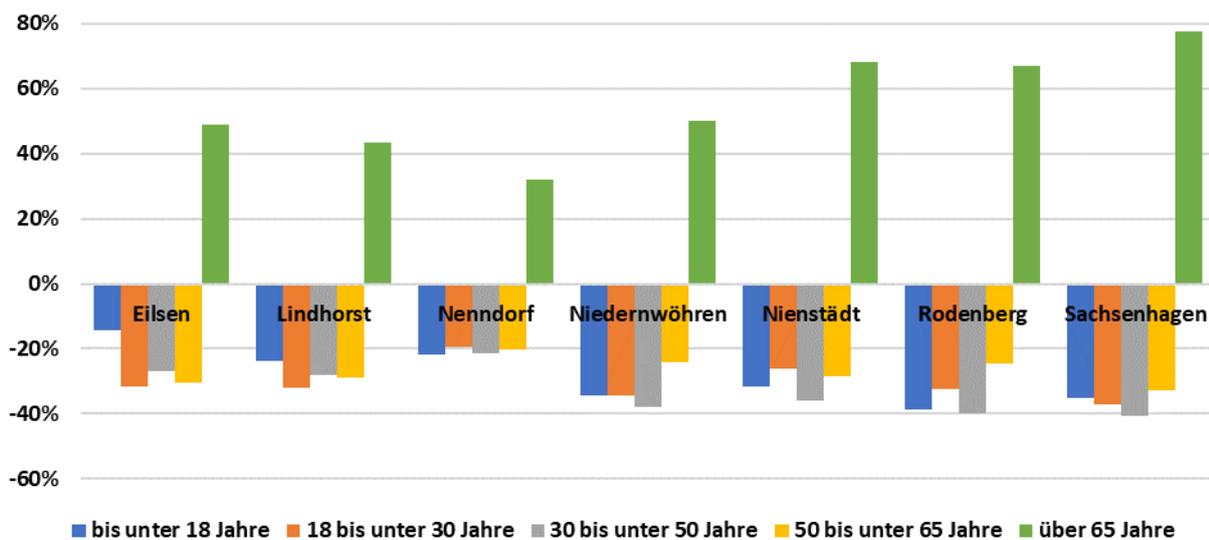
Auetal), sowie bei den Samtgemeinden zwischen +32% (Samtgemeinde Nenndorf) und +77% (Samtgemeinde Sachsenhagen). Der kreisweite Wert liegt bei dieser Altersklasse bei +46%.

Abb. 28: Prognose der Altersgruppen im Zeitraum 2014 bis 2035

Prognose für die Einheitsgemeinden (Details vgl. Anhang)



Prognose für die Samtgemeinden (Details vgl. Anhang)



Quelle: eigene Darstellung basierend auf Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Schaumburg und kreisangehörige Gemeinde nach Altersgruppen bis 2035, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsförderung (2014)

- Mit der Bevölkerungsprognose sinkt zwar insgesamt die Anzahl der Einwohner in allen (Samt-)Gemeinden. Gleichzeitig steigt aber der Anteil der älteren Menschen ab 65 Jahren deutlich an. Damit steigt auch der Anteil von Menschen, die zum Beispiel aus gesundheitlichen Gründen kein eigenes Auto mehr nutzen und auf öffentliche Mobilitätsangebote angewiesen sind. Die Nachfrage wird sich verstärkt vom Schulverkehr hin zur Daseinsvorsorge für (ältere) Menschen verschieben, was sich auch auf die Einnahmensituation der Verkehrsunternehmen auswirken wird. Entsprechend ist von einem steigenden Bedarf an bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten auszugehen, welche wirtschaftlich deutlich besser funktionieren können, als nachfrageunabhängigere Angebote im Linienbusverkehr.

6.2 Flächenentwicklung

Die Wahl von Verkehrsmitteln und damit die Gestaltung der eigenen Mobilität unterliegt auch dem Einfluss der Siedlungsentwicklung. In ländlich geprägten Regionen bestehen lediglich in den Zentren der größeren Kommunen dichtere Strukturen und im Kontext von Parken auch Konkurrenzsituationen mit anderen Nutzungen und möglicherweise Parkdruck. Demgegenüber zeichnen sich die Wohngebiete außerhalb der Mittel- und Grundzentren oft durch eine aufgelockerte (Einzel-)Hausbebauung aus. Hier stehen ausreichend Stellplätze – meist auf dem eigenen Grundstück – zur Verfügung. Zum Teil sind diese Siedlungsstrukturen weniger als aufgelockert, sondern viel mehr als dispers einzustufen.

Diese charakteristischen Elemente von ländlichen Räumen können auch auf den Landkreis Schaumburg übertragen werden. So bestehen kompaktere Ortszentren in den größeren Kommunen wie Stadthagen, Rinteln, Bückeburg, Obernkirchen und der Stadt Bad Nenndorf. Demgegenüber haben die Ortsteile dieser Städte sowie die meisten kleineren Kommunen im Landkreis Schaumburg eine aufgelockerte bis disperse Siedlungsstruktur.

Das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg sieht eine Steigerung der Attraktivität der Grund- und Mittelzentren im Landkreis vor. Dazu soll in diesen Zentren ein möglichst vielfältiges Bildungs-, Sozial-, Kultur- und Freizeitangebot sichergestellt werden. Ebenso soll die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung in diesen zentralen Orten Vorrang haben (vgl. Regionales Raumordnungskonzept Landkreis Schaumburg, D 1.6.03)

Flächenentwicklungen in Verbindung mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze erfolgen in größeren Umfang meist durch neue Gewerbe- und Industriegebiete oder der Erweiterung bestehender Standorte. Dabei sollen Neuentwicklungen im Landkreis Schaumburg primär auf Brachflächen ehemaliger Standorte entstehen (vgl. Regionales Raumordnungskonzept Landkreis Schaumburg, E 1.5.02). Besondere Potenziale für eine gewerbliche Entwicklung haben dabei Standorte im Umfeld von Anschlussstellen zu Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen. Daher kann in der Prognose zumindest beim Flecken Lauenau von einer größeren Zunahme der Beschäftigtenzahlen ausgegangen werden. Die Entwicklungsflächen liegen alle entlang der Anschlussstellen der Autobahn A2 und auf dem ehemaligen Casala-Gelände, welches im Zentrum der Kommune liegt.

Ziele im Freizeitverkehr (Sport, Erholung, Kultur) sind auch ohne absehbare Flächenentwicklungen von Bedeutung für die Verkehrsprognose. Unabhängig der Entwicklungspotenziale von Einrichtungen in dieser Kategorie steigt durch den demografischen Wandel hier die Verkehrsnachfrage. Mit einer Zunahme der älteren Generationen (vgl. Kapitel 6.1) und damit der Menschen in Rente und Pension nimmt die Bedeutung des Freizeit- und Versorgungsverkehrs zu.

- Die Prognose zur Flächenentwicklung erfordert wie schon bei der Bevölkerungsprognose ein Umdenken beim öffentlichen Personenverkehr. Dieser wird in ländlichen Regionen wie auch dem Landkreis Schaumburg vor allem die Funktion der Daseinsvorsorge haben. Die Flächen- und Siedlungsentwicklungen erfordern aber zunehmend öffentliche Mobilitätsangebote, welche in diesen Strukturen in der Lage sind, im Sinne der Fahrgäste und der Wirtschaftlichkeit die Fläche zu erschließen. Dies spricht auch bei der Prognose der Flächenentwicklung für den Einsatz bedarfsorientierter Bedienungsangebote.

7 Schwächen und Handlungsansätze

Schwäche	Handlungsansatz
<p>Das Bedienungsangebot ist stark auf den Ausbildungsverkehr der Schulen im Landkreis ausgerichtet. Es beschränkt sich daher vor allem auf den Zeitraum montags bis freitags tagsüber.</p>	<p>→ Aus der Bestandserfassung ergeben sich im Berufs- und Ausbildungsverkehr nachfragestarke Achsen. Diese können auch für weitere Mobilitätszwecke wie Einkaufen relevant sein, zumal diese Achsen meist mehrere Grund- und Mittelzentren miteinander verbinden.</p>
<p>Es besteht kein Verbundtarif für Bahn- und Buslinien. Erschwerend für eine einfache und intuitive Nutzung kommt hinzu, dass zahlreiche tarifliche Übergangsregelungen zu benachbarten Landkreisen und auch in den östlichen Teil des Landkreises Schaumburg bestehen.</p>	<p>→ Es ist eine Verbesserung des Tarifsystems erforderlich. Diese muss vor allem eine integrierte Nutzung von Bahn- und Buslinien im Landkreis ermöglichen. Umsteigeverbindungen mit Bahn- und Buslinien sind dabei vor allem für Verbindungen über den Landkreis Schaumburg hinaus wichtig.</p>
<p>Das Busnetz ist in vielen Bereichen nicht barrierefrei. Dies umfasst vor allem die Bushaltestellen, ist aber auch für weitere Bereiche wie die Fahrgastinformation relevant.</p>	<p>→ Der weitere Ausbau im öffentlichen Personennahverkehr ist auch als Hilfestellung für die Baulastträger zu kategorisieren und priorisieren. Dies umfasst auch die Bewertung von Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau.</p>
<p>Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden nicht genutzt. Viele digitale Informationen, welche die Nutzung von Bahn und Buslinien auch für Neu- und Gelegenheitskunden erleichtern, existieren nicht.</p>	<p>→ Um die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen, ist eine Verbesserung der technischen Ausstattung erforderlich. Neben Investitionen in Fahrzeuge und an Haltestellen muss auch ein geeignetes Hintergrundsystem zur Verfügung stehen.</p>
<p>Fehlende Daten und Informationen erschweren eine verbesserte Angebotsplanung für den Alltagsverkehr. Hierzu gehören vor allem Erkenntnisse zur allgemeinen Mobilität im Landkreis.</p>	<p>→ Es sind Erhebungen und Befragungen erforderlich, welche Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten der Einwohner im Landkreis Schaumburg ermöglichen.</p>

Quelle: eigene Darstellung

8 Standards für den ÖPNV

8.1 Mobilitätsbausteine

Die Raumstruktur (vgl. Kapitel 4), Mobilität (vgl. Kapitel 5) und die Verkehrsprognose (Kapitel 6) verdeutlichen, dass mehrere verschiedene Mobilitätsbausteine für den Landkreis Schaumburg erforderlich sind. Hierbei gilt es auf die aktuellen und absehbaren Herausforderungen einzugehen und erreichte Qualitäten zu sichern. Der Landkreis Schaumburg bietet nur in sehr geringem Umfang die Möglichkeit, Verkehrsströme für den öffentlichen Personennahverkehr zu bündeln. Was im regionalen Verkehr über die Landkreisgrenze hinaus über den Nahverkehr auf der Schiene gelingt, ist im Busverkehr eher selten möglich. Die Flexibilisierung des Berufslebens, die disperse Siedlungsstruktur außerhalb der Kernstädte und der Rückzug der Daseinsvorsorge in Form von Einkauf und medizinischer Versorgung erfordern daher unterschiedliche Mobilitätsbausteine. Diese Bausteine sollen im Kontext von Mobilität als Daseinsvorsorge aufeinander aufbauen und sich gegenseitig ergänzen. Dies ist auch erforderlich, um geeignete öffentliche Mobilitätsangebote für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sicherzustellen.

Tab. 52 Mobilitätsbausteine Landkreis Schaumburg

Baustein	Angebotstypen	Aufgabe	Angebotsmerkmale
A Bahnlinien	RegionalExpress RegionalBahn S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf ergibt sich aus dem Berufs- und in kleinem Umfang Freizeitverkehr ▪ Anbindung des Landkreises Schaumburg an die Ober- und Mittelzentren im Umland (vor allem Städte Hannover und Minden) ▪ für Verbindungen innerhalb des Landkreises von geringerer Bedeutung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nahverkehrsverbindungen auf der Schiene ▪ Taktfahrplan ▪ direkte und schnelle Verbindungen
B Buslinien	Linienbus Schnellbus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf ergibt sich aus dem Berufs- und Ausbildungsverkehr ▪ Anbindung der Schulen im Landkreis Schaumburg ▪ in kleinem Umfang auch Angebote für den Berufsverkehr (vor allem Samtgemeinden Rodenberg und Nenndorf) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Art und Umfang der Angebote bei Linienbussen richtet sich nach dem Bedarf der Schulen ▪ direkte und schnelle Verbindungen als Expressfahrten mit Anschluss zum Zug (Baustein A)
C Angebot der Daseinsvorsorge	Anrufauto Anrufbus AnrufSammelTaxi Bürgerbus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf ergibt sich aus der Daseinsvorsorge ▪ Anbindung innerhalb der Samtgemeinden sowie Anbindung von Ortsteilen und Grundzentren an Mittelzentren ▪ Ergänzung der Buslinien (Baustein B) bei Lücken in der Erschließung und dem Angebot 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ überwiegend keine Bindung an Haltestellen und Abfahrtszeiten ▪ Fahrten erfolgen nach telefonischer Anmeldung ▪ Schwerpunkt: Erschließung mit kurzen Fußwegen bei Start- und Zielhaltestelle ▪ Anschluss mit Zug (Baustein A) möglich

Quelle: eigene Darstellung

8.2 Barrierefreiheit

Der Nahverkehrsplan gibt nicht nur den Rahmen für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote vor. Er ist auch eine Grundlage für die weitere Verbesserung der barrierefreien Mobilität. Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01. Januar 2022 vor. Die Zuständigkeit für den Schienenverkehr liegt dabei bei der Eigentümerin der Stationsinfrastruktur – DB Station & Service AG -.

Mit dem Personenbeförderungsgesetz ist zwar eine fristgerechte Umsetzung der Barrierefreiheit vorgegeben, diese kann aber über begründete Ausnahmen angepasst werden. Diese Möglichkeit ist für den weiteren barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen wichtig. Es ist davon auszugehen, dass die personellen und finanziellen Ressourcen der Baulastträger nicht ausreichen, um einen vollständigen Umbau aller Haltestellen bis zum 01. Januar 2022 durchzuführen. Eine weitere wichtige Ausnahme bilden Haltestellen, bei denen durch die Angebotsform ein Ausbau nicht sinnvoll ist bzw. sich die barrierefreie Nutzung verschlechtern würde. Dies betrifft vor allem Bedienungsangebote, welche über Taxi und Kleinfahrzeuge wie Achtsitzer erbracht werden. Hier würde die Erhöhung des Haltestellenbereichs den Ein-/Ausstieg erschweren. Für die Qualitätsstandards im Bereich der Barrierefreiheit ergeben sich daher für den Landkreis Schaumburg mehrere Kategorien bei Bushaltestellen. Die Organisation und der Umbau erfolgt durch den zuständigen Baulastträger.

Tab. 53 Barrierefreiheit an Bushaltestelle

Kategorie	Priorität	Bedienung	Merkmale	Ausbau
1	Umbau bis 2022	<ul style="list-style-type: none"> ganz/überwiegend mit Linienbussen 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen an Verknüpfungspunkten wie Bahnhöfe und Busbahnhöfe Haltestellen an zentralen innerstädtischen Standorten wie Stadtzentren, Marktplätze, öffentlichen Einrichtungen usw. Haltestellen an Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Vorabprüfung, ob ein Ausbau bei örtlichem Bordstein und Einsatz von Bussen mit Klapprampe zwingend erforderlich ist 	<ul style="list-style-type: none"> erhöhter Bordstein (ca. 16cm) taktiler Leitsystem mit Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeld
2	Umbau ab 2022	<ul style="list-style-type: none"> ganz/überwiegend mit Linienbussen 	<ul style="list-style-type: none"> Bushaltestellen der Kategorie 1, welche aufgrund von fehlenden finanziellen und/oder personellen Ressourcen nicht bis 2022 ausgebaut werden können Vorabprüfung, ob ein Ausbau bei einem normal hohen Bordstein und einem Bus mit Klapprampe zwingend erforderlich ist 	<ul style="list-style-type: none"> erhöhter Bordstein (ca. 16cm) taktiler Leitsystem mit Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeld
3	kein Umbau	<ul style="list-style-type: none"> ganz/überwiegend mit Kleinfahrzeugen 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen, bei denen aufgrund der eingesetzten Fahrzeuge keine Verbesserung durch einen barrierefreien Ausbau erreicht werden kann 	<ul style="list-style-type: none"> entfällt

Quelle: eigene Darstellung

Zusätzlich zu den Haltestellen ist die Barrierefreiheit der Fahrzeuge relevant. Auch hier liegt beim Schienenverkehr die Zuständigkeit bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. Für die Buslinien im Landkreis Schaumburg ist ab dem Jahr 2022 nur noch der Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Bussen möglich. Diese verfügen an der zweiten Tür über eine Klapprampe und einen Mehrzweckbereich zur Beförderung von Fahrgästen wie zum Beispiel mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator sowie E-mobile-scooter.

8.3 Klimaschutz

Die Einsparung beim Schadstoffausstoß erfolgt durch den effizienten Einsatz von Fahrzeugen für die zu erwartende Nachfrage. Gleichzeitig kann durch den Einsatz von bedarfsorientierten Bedienungsangeboten der Schadstoffausstoß gesenkt werden, da Fahrten nur bei einer entsprechenden Nachfrage erfolgen. Die individuelle Bündelung gleichzeitig eingehender Fahrtwünsche trägt zudem dazu bei, dass nur das erforderliche Minimum an Fahrleistungen erbracht werden muss. Dies erfolgt zum Beispiel bereits heute beim Bedienungsangebot Anrufbus, der eine durchschnittliche Besetzung von drei Personen pro Fahrt aufweist. Unabhängig vom Bedienungsangebot sind die Abgasnormen der eingesetzten Fahrzeuge kontinuierlich zu verbessern. Zielmarke ist dazu immer die strengste gültige Abgasnorm (Stand 03/2019: Euro 6) bei Fahrzeugneuanschaffungen.

8.4 Information

Für die Nutzung der Angebote im öffentlichen Personenverkehr im Landkreis Schaumburg sind auch Qualitätsstandards im Bereich Information wichtig. Schwerpunkt ist die Bereitstellung von Informationen vor der Fahrt (vor allem digital) und während der Fahrt (vor Ort).

Tab. 54 Bereitstellung von Informationen

	Landkreis	Kommunen	Unternehmen
Fahrplanbuch (gedruckt/digital)	■	■	
Linienfahrpläne (an der Haltestelle/digital)			■
Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Liniennummer und Fahrtziel			■
akustische und optische Haltestellenansage im Fahr- zeug			■
Kennzeichnung der Haltestellen mit Namen, Linien und Fahrrichtungen			■
Bereitstellung einer Fahrplan- und Preisauskunft über das Internet oder als App (eigenes Angebot oder durch Verlinkung)	■	■	■
Kontaktmöglichkeiten bei Fragen und für Fahrtbestel- lungen	■		■

9 Ziel- und Maßnahmenkonzept

9.1 Angebot ÖPNV / Bedarfsverkehre

Baustein 1	Qualifizierung kreisweiter Bedarfsangebote
Hintergrund	<p>Der lokale und regionale Busverkehr ist stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Der Schwerpunkt im Schienenverkehr besteht in der regionalen Anbindung des Landkreises Schaumburg an Mittel- und Oberzentren wie die Städte Hannover und Minden. Daher haben sich bereits flexible und bedarfsorientierte Bedienungsangebote für die lokale Mobilität gebildet. Diese stehen für die Sicherung der Daseinsvorsorge im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes. Schwerpunkt dieser Angebote ist vor allem die Daseinsvorsorge mit Einkaufen, Erledigungen sowie medizinischen Anliegen.</p> <p>Mit dem Baustein 1 wird die Erweiterung der Angebote angestrebt. Des Weiteren sollen die bestehenden lokalen Angebote kreisweit einheitlicher vermarktet und erbracht werden. Ausgangspunkt sind einheitliche Rahmenbedingungen, welche die gewachsenen Strukturen der lokalen Angebote integrieren.</p>
Elemente	<p>Gestaltungsrahmen für kreisweite Bedarfsangebote</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ einheitlicher Produktname Anrufbus ▪ Mindestbedienung: Montag bis Freitag zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr ▪ Anmeldung bis eine Stunde vor der geplanten Fahrt ▪ Haustür-Bedienung ▪ Anbindung Klinikum Vehlen aus allen Bedienungsgebieten ▪ Disposition über eine zentrale Stelle (vgl. Baustein 4: Mobilitätszentrale) ▪ Anmeldung über Telefon, Internet und App ▪ Prüfung eines einheitlichen Tarifs für alle Bedienungsgebiete ▪ Prüfung der Anerkennung einer SozialCard (vgl. Baustein 5, Teil c)
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausrüstung aller Fahrzeuge mit einem dynamischen Navigationssystem ▪ Sicherstellung einer barrierefreien Beförderung
Voraussetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer Mobilitätszentrale (vgl. Baustein 4) ▪ aktuell diskutierte Änderungen zum Personenbeförderungsgesetz (vgl. Kapitel 2.2) werden beschlossen und in das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz integriert
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landkreis Schaumburg und Kommunen, Bürgerbusvereine, Anbieter der Bedarfsangebote
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrgeldeinnahmen über einen Haustarif, sowie bei Bedarf durch Zuschüsse des Landkreises Schaumburg aus den NNVG § 7b Mitteln
Zeitplan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ schrittweise mit Inkrafttreten eines aktualisierten Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

9.2 Infrastruktur/Fahrzeuge

Baustein 2	Barrierefreiheit
Hintergrund	<p>Die Barrierefreiheit ist unabhängig der eingesetzten Verkehrsmittel analog dem Personenbeförderungsgesetz bis zum 01. Januar 2022 sicherzustellen. Speziell auch im Kontext von Mobilität als Baustein der Daseinsvorsorge muss daher bei Fahrzeugen und Haltestellen im Landkreis Schaumburg die Barrierefreiheit weiter verbessert werden.</p> <p>Einen wichtigen Teil auf dem Weg zu mehr Barrierefreiheit stellt dazu auch der Baustein 1: <i>Qualifizierung kreisweiter Bedarfsangebote</i> dar. Mit dem Ziel, eine Daseinsvorsorge durch mehr Bedarfsangebote mit Tür-zu-Tür-Bedienung zu schaffen, wird automatisch die Barrierefreiheit verbessert. Fußwege zu Haltestellen sind nicht zwingend erforderlich. Mit diesem Ansatz lässt sich analog dem Personenbeförderungsgesetz die Möglichkeit nutzen, Ausnahmen von der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan festzulegen (vgl. PBefG §8 (3)).</p>
Elemente	<p>Barrierefreiheit bei Fahrzeugen ab 01. Januar 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Bussen ▪ alle Busse verfügen über eine Klapprampe ▪ Vorgaben zum Schienenverkehr erfolgen durch das "Konzept zum Schienenpersonennahverkehr 2013 +" der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) <p>Barrierefreiheit der Bahnhöfe</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof Rinteln (Umsetzung bis 2023 geplant) <p>Barrierefreiheit der Bushaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermittlung und Priorisierung des Baubedarfs ▪ Entwicklung eines Ausbaukonzepts mit Prioritäten stufen (vgl. nachfolgend) ▪ Umbau nach DIN 18040-3:2014-12 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum ▪ Umbau nach DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ erhöhter Bordstein ▪ taktils Leitsystem
Voraussetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermittlung und Priorisierung des weiteren Ausbaubedarfs (vgl. nachfolgend)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßenbaulastträger, Kommunen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ etwa 15.000 Euro pro Abfahrtsposition ▪ Förderung über Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen(75 %) und Landkreis (15 % aus Regionalisierungsmitteln gem. § 7 Abs. 5 NNVG) <p>(Dazu sollten mehrere Haltestellen in einem Paket zur Förderung beantragt werden, um den Schwellenwert zu erreichen.)</p>
Zeitplan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kategorie 1 bis Ende 2021 ▪ Kategorie 2 ab Anfang 2022 ▪ Kategorie 3 ohne Zeithorizont

Ansatz für ein Ausbaukonzept für barrierefreie Bushaltestellen

Kategorie 1 bis Ende 2021

Diese Kategorie umfasst alle Haltestellen, welche eine vorrangige Bedeutung für den Busverkehr haben. Hierfür werden drei Kriterien angesetzt, von denen mindestens ein Kriterium erfüllt sein muss. Je mehr Kriterien erfüllt werden, desto bedeutender ist der barrierefreie Ausbau bzw. die Nachrüstung bei Standorten, welche bisher nicht komplett barrierefrei sind. Erfüllen mehrere Standorte gleich viele Kriterien, kann zusätzlich die aktuelle Nachfrage an der Haltestelle für die Priorisierung genutzt werden.

Kriterien für die Zuordnung von Bushaltestellen in die Kategorie 1:

- Umsteigehaltestelle zum Zug und/oder zu weiteren Buslinien
- Standort erschließt Versorgungsbereich
- Standort erschließt relevante Einrichtung für mobilitätseingeschränkte Personen

Abhängig vom bestehenden Ausbaustand und den finanziellen Möglichkeiten der Kommune kann es möglich sein, dass nicht alle relevanten Bushaltestellen bis Ende 2021 barrierefrei ausgebaut werden können. Für diesen Fall erfolgt eine qualitative Auswahl, welche dieser Bushaltestellen in die Kategorie 2 (weiterer Ausbau ab 2022) verschoben werden können. Diese betroffenen Bushaltestellen haben dann in der Kategorie 2 Vorrang (damit Kategorie 2a) vor den weiteren Bushaltestellen der Ausbaupriorität 2 (damit Kategorie 2b).

Kategorie 2 ab Anfang 2022

2a: Weiterer Ausbaubedarf ab 2022, der nicht bis Ende 2021 realisiert werden konnte

Die Kategorie 1 ermittelt den vorrangigen Ausbaubedarf für Bushaltestellen bis Ende 2021. Für den Fall, dass diese relevanten Haltestellen aufgrund der finanziellen Möglichkeiten nicht alle innerhalb dieser Frist umgebaut werden können, kann eine qualitative Auswahl der betroffenen Haltestellen in die Kategorie 2a verschoben werden. Die Bushaltestellen dieser Kategorie sind daher zuerst umzubauen, bevor die Bushaltestellen der Kategorie 2b folgen. Ist eine Kommune in der Lage, alle Haltestellen der Kategorie 1 bis Ende 2021 analog der empfohlenen Pflichtausstattung umzubauen, kann direkt ab dem Jahr 2022 mit den Haltestellen der Kategorie 2b fortgefahren werden.

2b: Weiterer Ausbau ab 2022 nach Abschluss der Ausbaupriorität 2a

Diese Ausbaupriorität umfasst Bushaltestellen, bei denen keines der in Kategorie 1 gesetzten Kriterien zutrifft. Die Bushaltestellen liegen aber in dichter bebauten Stadtstrukturen (zum Beispiel Wohngebieten) und sind daher langfristig auch barrierefrei analog der empfohlenen Pflichtausstattung auszubauen. Die zeitliche Priorisierung der Haltestellen in dieser Kategorie ist von den Kommunen in kommunalen Ausbaukonzepten vorzunehmen.

Kategorie 3 ohne Zeithorizont

Diese Kategorie umfasst alle Bushaltestellen, bei denen unter den aktuellen Rahmenbedingungen kein (weiterer) barrierefreier Ausbau erforderlich ist. Ändern sich die Rahmenbedingungen im Einzugsbereich einer Bushaltestelle, ist eine erneute Prüfung erforderlich.

Kategorie 3a: Haltestelle ist bereits nach DIN 18024-1 barrierefrei

Kategorie 3b: Haltestelle wird von Linienbussen angefahren, liegt aber außerhalb dichter bebauter Strukturen und erschließt kein Ziel für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Kategorie 3c: Haltestelle wird ganz/überwiegend nur von Bedarfsangeboten angefahren

Kategorie 3d: Haltestelle ist Teil eines Testbetriebs mit Linienbussen

Baustein 3	Bessere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV
Hintergrund	<p>Mit dem Aufkommen der E-Bikes / Pedelecs können größere Entfernungen unter geringerem Kraftaufwand zurückgelegt werden. Andererseits besitzen E-Bikes / Pedelecs einen sehr viel höheren Wert als die meisten "konventionellen" Fahrräder, sodass sichere Abstellablagen auch an Bushaltestellen eine sinnvolle Ergänzung darstellen können.</p> <p>Die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren zeigen, dass Bike-&-Ride-Anlagen, die qualitativ hochwertig ausgestattet wurden (Überdachung, stabile Bügel, an denen der Rahmen angeschlossen werden kann, bis hin zu abschließbaren Fahrradboxen) zu einer erhöhten Nutzung des Fahrrades für den Weg zum Bahnhof geführt haben.</p> <p>Daher ist die Förderung des Radverkehrs als Zubringer zu den Bahnhöfen und zu zentralen Haltestellen des ÖPNV durch einen weiteren qualitativen und quantitativen Ausbau von Bike-&-Ride-Anlagen angebracht.</p>
Elemente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstellmöglichkeit für Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes möglichst nahe zu den Bahnsteigzugängen
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimalausstattung: Rahmenbügel in ausreichend großem Abstand, sodass von beiden Seiten ein Fahrrad abgestellt werden kann ▪ erweiterte Minimalausstattung nach Bedarf: Überdachung, Beleuchtung, (Video-)Überwachung ▪ Alternativ zur Erweiterung der Minimalausstattung: Ausweitung des Angebots an Fahrradboxen und Organisation über die Mobilitätszentrale (vgl. Baustein 4).
Voraussetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermittlung des Bedarfs auf der Grundlage von Fahrradzählungen an den Bahnhöfen
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ LNVG, Landkreis, Kommunen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 75 % der Kosten über LNVG-Förderung ▪ 15 % der Kosten über NNVG § 7 Abs. 5 Mittel durch den Landkreis ▪ 10 % der Kosten als Eigenanteil der Kommune
Zeitplan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nach Bedarfsermittlung

9.3 Organisation

Baustein 4	Mobilitätszentrale
Hintergrund	<p>Mit der Einrichtung einer Mobilitätszentrale wird das Ziel verfolgt, alle Angebote und Dienstleistungen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie weitere Mobilitätsangebote an einem Ort zu bündeln. Hierdurch sind Synergien möglich, wenn für jedes Mobilitätsangebot nicht einzeln Infrastruktur und Personal bereitgestellt werden muss. Eine Mobilitätszentrale richtet sich dabei an mehrere Nutzergruppen und Akteure. Ziel ist nicht nur die Information und Beratung von Kunden, sondern auch die Organisation und Beratung von beispielsweise ehrenamtlichen und flexiblen Bedienungsangeboten. Hierfür ist es wichtig, die Kommunikation über mehrere Kanäle sicherzustellen. Hierzu zählen neben der telefonischen Beratung auch eine Internetseite und eine neu zu programmierende App. Idealerweise könnte über die neue Mobilitätszentrale auch die Disposition der Fifty-Fifty- und Senioren-Taxis übernommen werden.</p>
Elemente	<p>Dienstleistungen für Fahrgäste</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zentraler Standort für alle Fragen und Angelegenheiten zum öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Schaumburg ▪ über Telefon, Internet und App ▪ zentrale Verwaltung und Organisation von Fahrradboxen (vgl. Baustein 3) <p>Dienstleistungen für ehrenamtliches Engagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beratung zur Einrichtung und zum Betrieb von Bürgerbussen ▪ Betreuung des Alltagsgeschäfts ▪ Organisation des Informationsaustausches mit weiteren ehrenamtlichen Mobilitätsvereinen <p>Dienstleistungen für flexible Bedarfsangebote</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beratung zur Einrichtung und zum Betrieb von weiteren Bedarfsangeboten ▪ Betreuung des Alltagsgeschäfts ▪ Bündelung der Disposition der Fahrtanmeldungen
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trägerschaft (Verkehrsunternehmen im Landkreis Schaumburg, Landkreis, eine andere, bereits existierende Mobilitätszentrale) muss noch geklärt werden ▪ digitales Hintergrundsystem für die Verarbeitung und Disposition der Fahrtwünsche bei den flexiblen Bedienungsangeboten ▪ Telefon- und Dispositionszentrale
Voraussetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine speziellen Voraussetzungen
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgabenträger Landkreis Schaumburg, Verkehrsunternehmen, Taxi- und Mietwagenunternehmen, Bürgerbus-Vereine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittel gemäß § 7b NNVG
Zeitplan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung bis Ende 2020

Baustein 5	Tarifoptimierung
<p>Hintergrund</p>	<p>a) Erweiterung des GVH Regionaltarifs auf Einzelfahrausweise</p> <p>Im Netzwerk Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover wurde im Forum Verkehr/ÖPNV die Ausweitung des GVH-Regionaltarifs auf Einzelfahrausweise untersucht.</p> <p>Ein solches Angebot würde sowohl für Schaumburgerinnen und Schaumburger als auch für Tagesbesucher aus der Region Hannover eine Attraktivitätssteigerung bedeuten, da der GVH-Regionaltarif günstiger wäre, als der derzeit für Einzelfahrausweise angewendete Niedersachsentarif. Bei einer Umsetzung dieser Maßnahme wären vom Landkreis jedoch Ausgleichszahlungen zu leisten sein.</p> <p>Vom beauftragten Gutachter wurde für den Landkreis Schaumburg ein Ausgleichsbetrag in Höhe von 338.000 Euro ermittelt. Der Kreistag hat am 16.06.2015 mit Beschluss zu DS-Nr. 46/2015 diesen jährlichen Ausgleichs- / Zuschussbetrag bewilligt.</p> <p>Die Verhandlungen zur Umsetzung dauern noch an.</p> <p>Der Landkreis Schaumburg erwartet von der LNVG, dass sie sich mit erhöhter Intensität für die Ausweitung des GVH Regionaltarifs auf Einzeltickets einsetzt, da Bahnhöfe eine hohe Bündelfunktion für den Busverkehr darstellen.</p> <p>b) Vereinfachung des Tarifs der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg (VLS)</p> <p>Der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Schaumburg ist durch die Vielzahl von für die Preisermittlung notwendigen Tarifzonen sehr unübersichtlich und für den Kunden schwer verständlich.</p> <p>Ziel ist, die Anzahl der Tarifzonen drastisch zu senken. Dies kann erreicht werden, indem jede Kommune eine Tarifzone darstellt. Fahrten innerhalb einer Kommune kosten immer den Fahrpreis der Preisstufe 1, mit jeder weiteren durchfahrenen Kommune (Tarifzone) steigt der Fahrpreis um eine Preisstufe.</p> <p>Zusammen mit den Verkehrsunternehmen ist zu berechnen, in welcher Höhe Ausgleichsleistungen zu leisten wären. Ausnahmeregelungen zugunsten der Fahrgäste müssen untersucht werden. Des Weiteren ist zu prüfen, ob auch die Bedarfsangebote, bei deren Nutzung derzeit ein eigener „Haustarif“ angewendet wird, in den Gemeinschaftstarif integriert werden können.</p> <p>c) Prüfung der Einführung einer SozialCard</p> <p>Die Zielgruppe der SozialCard sollen Menschen mit geringen Einkommen sein. Für erforderliche Besuche bei Behörden und Ärzten sowie für die Freizeit (zum Beispiel Besuch kultureller Einrichtungen) sind diese Menschen häufig auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.</p> <p>Die Einführung einer SozialCard ist zu prüfen.</p>
<p>Elemente</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung des GVH Regionaltarifs auf Einzelfahrausweise ▪ Umsetzung des Niedersachsentarifs mit Anschlussicherung ▪ Umsetzung der Anerkennung des Niedersachsentickets im kreisweiten Busverkehr ▪ Vereinfachung des Tarifs für Busfahrten innerhalb des Landkreises Schaumburg ▪ Integration des VLS Tarifs in die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA)
<p>Infrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine spezielle Infrastruktur erforderlich
<p>Voraussetzung</p>	<p>a) Ausgleichszahlungen an die Region Hannover notwendig</p> <p>b) Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen im Landkreis Schaumburg notwendig</p> <p>c) Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen notwendig</p>

Akteure	<ul style="list-style-type: none">a) Großraum Verkehr Hannover (GVH) GmbH, Landkreis Schaumburg, SPNV-Verkehrsunternehmen, Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)b) Verkehrsunternehmen Landkreis Schaumburg, Landkreis Schaumburgc) Landkreis Schaumburg und beteiligte Verkehrsunternehmend) Niedersachsentarif GmbH (NITAG)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Mittel gemäß NNVG § 7 Abs. 5 oder gem. § 7b
Zeitplan	<ul style="list-style-type: none">a) abhängig von den Verhandlungen mit beteiligten SPNV-Verkehrsunternehmenb) abhängig von Verhandlungen mit Verkehrsunternehmen Landkreis Schaumburgc) abhängig von Verhandlungen mit Verkehrsunternehmen Landkreis Schaumburgd) abhängig von den Verhandlungen der Verkehrsunternehmen mit der NITAG

Baustein 6	Linienbündelung
Hintergrund	<p>Bisher werden nahezu alle Leistungen im Busverkehr durch eigenwirtschaftliche Anträge erbracht, wodurch ein Linienbündelungskonzept aktuell noch nicht zwingend erforderlich ist. Es ist jedoch nicht absehbar, inwieweit die derzeitig bestehende Eigenwirtschaftlichkeit in dem aktuellen Maße aufrechterhalten werden kann. Dies könnte zur Folge haben, dass vermehrt eigenwirtschaftliche durch gemeinwirtschaftliche Verkehre ersetzt werden müssen. Für eine solche Entwicklung ist sicherzustellen, dass die finanziellen Belastungen für den Landkreis Schaumburg minimal bleiben. Ein Linienbündelungskonzept trägt dazu bei, indem ertragsstarke und -schwache Linien nur noch zusammen an ein Verkehrsunternehmen vergeben werden können. Es kann damit ausgeschlossen werden, dass alle ertragsstarken Linien bei den Verkehrsunternehmen verbleiben und die defizitären Linien ausschließlich vom Landkreis Schaumburg finanziert werden müssen.</p>
Elemente	<p>Erstellung eines Linienbündelungskonzepts basierend auf mehreren Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ betrieblich optimierte Bedienung ▪ verkehrliche Verflechtungen ▪ weitere betriebliche Aspekte ▪ wirtschaftliche Aspekte <p>Zusätzlich ist eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten der Buslinien in den jeweiligen Bündeln erforderlich. Ziel ist, dass Buslinien desselben Bündels dieselben Konzessionslaufzeiten haben.</p>
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine spezielle Infrastruktur erforderlich
Voraussetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abnahme eigenwirtschaftlicher und Zunahme gemeinwirtschaftlicher Anträge
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landkreis Schaumburg
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kosten für ein Linienbündelungskonzept ca. 20.000 Euro
Zeitplan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Zielhorizont, sondern jährliche Überprüfung, ob ein Bedarf entsteht

Literaturverzeichnis

- Bezirksregierung Detmold (2018):** Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen. Detmold
https://www.bezreg-detmold.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/Genehmigung_StVO-OEPNV/Linienverkehr_mit_Kraftfahrzeugen/index.php [04.12.2018]
- Bundesagentur für Arbeit (2016):** Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Pendler nach Gemeinden. Niedersachsen, Gebietsstand Juni 2016. Hannover
- Bundesbeauftragte der Bundesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderungen (2017):** Die UN-Behindertenrechtskonvention. Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Berlin
- Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (2018):** Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland. Berlin
[\[https://www.gesetze-im-internet.de/gg/BJNR000010949.html\]](https://www.gesetze-im-internet.de/gg/BJNR000010949.html)
- Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (2018):** Personenbeförderungsgesetz. Berlin
[\[https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/\]](https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/)
- Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (2018):** Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Berlin
[\[http://www.gesetze-im-internet.de/regg/\]](http://www.gesetze-im-internet.de/regg/)
- Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (2018):** Sozialgesetzbuch (SGB) Fünftes Buch (V) - Gesetzliche Krankenversicherung
[\[https://www.gesetze-im-internet.de/sgb_5/\]](https://www.gesetze-im-internet.de/sgb_5/)
- Deutsche Bahn (2018):** DB Reisezentrum oder DB Agentur. Frankfurt (Main)
[\[https://www.bahn.de/p/view/service/buchung/verkaufsstellen/verkaufsstellenfinder.shtml\]](https://www.bahn.de/p/view/service/buchung/verkaufsstellen/verkaufsstellenfinder.shtml)
- Deutsche Bahn (2018):** Elektronisches Kursbuch. Frankfurt (Main)
[\[https://www.bahn.de/p/view/service/fahrplaene/kubu_updates_index.shtml\]](https://www.bahn.de/p/view/service/fahrplaene/kubu_updates_index.shtml)
- Europäische Union (2018):** Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Brüssel
[\[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370\]](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370)
- Land Niedersachsen (2018):** Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz gültig ab 01.01.2017. Hannover
[\[http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&psml=bsvorisprod.psml&feed=bsvoris-lr&docid=jlr-NVGNDV7P7a\]](http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&psml=bsvorisprod.psml&feed=bsvoris-lr&docid=jlr-NVGNDV7P7a)
- Landesamt für Statistik Niedersachsen (2018):** LSN-Online-Datenbank. Bevölkerung und Katasterflächen in Niedersachsen (Gebietsstand: 01.07.2017). Hannover
- Landkreis Schaumburg (2003):** Regionales Raumordnungskonzept. Stadthagen
- Landkreis Schaumburg (2012):** Integriertes Klimaschutzkonzept. Maßnahmenkatalog. Stadthagen
- Landkreis Schaumburg (2018):** Fahrplanbuch für den Landkreis Schaumburg. Stadthagen
- Landkreis Schaumburg (2018):** Liniennetzplan des Landkreises Schaumburg. Stadthagen
[\[https://www.svg-schaumburg.de/uploads/svg/media_document/9/original.pdf\]](https://www.svg-schaumburg.de/uploads/svg/media_document/9/original.pdf)
- Landkreis Schaumburg (2018):** Liniennetzplan zur Anbindung des Klinikums Vehlen. Stadthagen

- Landkreis Schaumburg (2018):** Übersicht der Grund-, Förder- und weiterführenden Schulen im Landkreis Schaumburg. Stadthagen
- Landkreis Schaumburg (2018):** Übersicht der Schüler mit Anspruchsberechtigung für eine Kostenerstattung der Fahrkarte bis Sekundarstufe 1. Stadthagen
- Landkreis Schaumburg (2018):** Übersicht zum Infrastrukturbestand an den Bahnhöfen im Landkreis Schaumburg. Stadthagen
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (2018):** Mittelzuweisung ÖPNV 2018 für den Landkreis Schaumburg. Hannover
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (2018):** Streckennetz Niedersachsen. Hannover
[<https://www.lnvg.de/interaktive-karte>]
- Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2009):** Gestaltung der Daseinsvorsorge im demografischen Wandel für das Gebiet der Regionalen Wirtschaftskooperation Weserberg Plus. Gutachten im Rahmen des Modellprojekts Planungskoooperation der Regionalen Entwicklungskooperation Weserberg Plus. Hannover
- Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2014):** Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Schaumburg und kreisangehörigen Gemeinden nach Altersgruppen bis 2035. Hannover
- Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (2012):** Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen. Ergebnisbericht. Köln
- Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (2017):** Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen. Hannover
- Niedersachsentarif (2018):** Alle Details erfahren.
[<https://niedersachsenticket.de/infos-zum-ticket/>]
- NordWestBahn (2018):** NordWestBahn gewinnt Ausschreibung für Betrieb des S-Bahnnetzes Hannover.
<https://www.nordwestbahn.de/de/die-nordwestbahn/presse/post/nordwestbahn-gewinnt-ausschreibung-fuer-den-betrieb-des-s-bahnnetzes-hannover> [12.12.2018]
- Schaumburger Nachrichten (2018):** Fünf Millionen für den Rintelner Bahnhof. Rinteln Fünf Millionen für den Rintelner Bahnhof. Rinteln
[<https://www.sn-online.de/Schaumburg/Rinteln/Rinteln-Stadt/Fuenf-Millionenen-fuer-den-Rintelner-Bahnhof>]
- Schaumburger Verkehrsgesellschaft (2018):** Kontakt. Stadthagen
[<https://www.svg-schaumburg.de/de/service/kontakt>]
- Schaumburger Verkehrsgesellschaft (2018):** Tarifzonen und Fahrpreise im Landkreis Schaumburg. Stadthagen
[<https://www.svg-schaumburg.de/de/tickets/tarifzonen-und-fahrpreise-im-landkreis-schaumburg>]

Anhang

Steckbriefe der Bus- und Bedarfslinien

1		Stadthagen			
Linieneigenschaften					
Konzession	Ruhe-Reisen GmbH bis 30.11.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Ringverkehr ↻	15	8	1	-	
Ringverkehr ↻	14	8	3	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> kein Taktfahrplan keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege Schwerpunkt Schulverkehr: 3 Fahrten morgens/vormittags und 9 Fahrten mittags/nachmittags 					

1 (BückiBus)		Bückeburg			
Linieneigenschaften					
Konzession	Rottmann & Spannuth Omnibusverkehre GmbH bis 30.06.2020				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Kreuzbreite	2	2	-	-	
Richtung Bahnhof	2	2	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> kein Taktfahrplan 					

2		Stadthagen			
Liniencharakteristika					
Konzession	Ruhe-Reisen GmbH bis 30.11.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Steinhude	9 bis 10	8	2	-	
Richtung Zentrum	8	6	2	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 1 Fahrt morgens/vormittags und 2 bis 3 Fahrten mittags/nachmittags 					

2 (BEK)		Bückeberg – Ahnsen – Bad Eilsen - Heeßen			
Liniencharakteristika					
Konzession	Rottmann & Spannuth Omnibusverkehre GmbH bis 30.06.2020				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung	Linienbus				
	Anruf-Linien-Fahrt				
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Heeßen	15 bis 17 + 4 ALF	10 + 4 ALF	5 + 4 ALF	4 ALF	
Richtung Bückeberg	14 + 6 ALF	9 + 6 ALF	5 + 5 ALF	5 ALF	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 3 Fahrten morgens/vormittags und 7 bis 9 Fahrten mittags/nachmittags ▪ Anbindung des Klinikum Schaumburg vom Bahnhof Bückeberg ▪ ALF-Fahrten für Berufstätige abgestimmt auf die Schichtzeiten im Klinikum Schaumburg 					

3		Stadthagen			
Linieneigenschaften					
Konzession	Ruhe-Reisen GmbH bis 30.11.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Ringverkehr ↻	2	2	2	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> kein Taktfahrplan 					

4		Stadthagen – Bad Nenndorf – Minden			
Linieneigenschaften					
Konzession	Ruhe-Reisen GmbH bis 30.11.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Bad Nenndorf	7	6	2	-	
Richtung Stadthagen	7	6	2	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> kein Taktfahrplan keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege Schwerpunkt Schulverkehr: 1 Fahrt morgens/vormittags und 2 bis 3 Fahrten mittags/nachmittags 					

24		Stadthagen – Meerbeck – Helpsen - Bückeberg			
Liniencharakteristika					
Konzession	Rottmann & Spannuth Omnibusverkehre GmbH bis 31.12.2023				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Bückeberg	27 bis 32	4	2	-	
Richtung Stadthagen	23 bis 28	4	2	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Bedienung fast ausschließlich im Schulverkehr 					

28		Nienstädt – Helpsen - Bückeberg			
Liniencharakteristika					
Konzession	Rottmann & Spannuth Omnibusverkehre GmbH bis 31.12.2024				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Bückeberg	6	-	-	-	
Richtung Nienstädt	3 bis 4	-	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Bedienung nur im Schulverkehr 					

31		Bückeburg – Luhden – Heeßen – Buchholz			
Linieneigenschaften					
Konzession	Rottmann & Spannuth Omnibusverkehre GmbH bis 31.12.2024				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Heeßen	13	5	2	-	
Richtung Bückeburg	13 bis 14	5	2	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 4 Fahrten morgens/vormittags und 11 bis 12 Fahrten mittags/nachmittags 					

715		Rehburg-Loccum – Wiedenbrügge – Hagenburg – Steinhude – Wunstorf			
Linieneigenschaften					
Konzession	regiobus Hannover GmbH bis 31.12.2019				
Aufgabenträger	Region Hannover				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Wunstorf	29	22	6	-	
Richtung Rehburg-Loccum	26	18	4	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 11 Fahrten morgens/vormittags und 12 Fahrten mittags/nachmittags 					

730		Rinteln – Kalletal			
Liniencharakteristika					
Konzession	go.on Gesellschaft für Bus- und Schienenverkehr mbH bis 31.07.2026				
Aufgabenträger	Kreis Lippe				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Kalletal	8	8	5	3	
Richtung Rinteln	9	9	5	4	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag bis Freitag nachmittags und Samstag im Takt 120 ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 1 Fahrt morgens/vormittags und 2 Fahrten mittags/nachmittags 					

801		Rinteln – Extertal			
Liniencharakteristika					
Konzession	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH bis 31.12.2019				
Aufgabenträger	Kreis Lippe				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung	Linienbus				
	Anruf-Sammel-Taxi				
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Extertal	14 + 3 AST	15 + 3 AST	6 + 5 AST	6 AST	
Richtung Rinteln	13 + 2 bis 3 AST	13 + 2 bis 3 AST	6 + 7 AST	6 AST	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag bis Samstag mittags meist Takt 60, sonst Takt 120 ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 2 Fahrten morgens/vormittags und 5 Fahrten mittags/nachmittags 					

805		Rinteln – Extertal			
Linieneigenschaften					
Konzession	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH bis 31.12.2019				
Aufgabenträger	Kreis Lippe				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung	Linienbus				
	Anruf-Sammel-Taxi				
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Extertal	6 + 6 ALF + 4 bis 5 AST	7 ALF + 6 bis 7 AST	12 AST	6 AST	
Richtung Rinteln	7 + 8 ALF + 2 AST	11 ALF + 4 AST	10 AST	6 AST	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung in der Stadt Rinteln nur im Ortsteil Goldbeck ▪ Montag bis Freitag teils Takt 60 oder 120, am Wochenende Takt 120 ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 5 Fahrten morgens/vormittags und 8 Fahrten mittags/nachmittags 					

811		Rinteln			
Linieneigenschaften					
Konzession	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH bis 13.12.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Kollegienplatz	13	13	7	-	
Richtung Virchowstraße	13	13	7	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ meist Takt 60 ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Fahrten an Schultagen: 6 Fahrten zum Schulanfang, 12 Fahrten zum Schulse 					

812		Rinteln – Hessisch Oldenburg			
Liniencharakteristika					
Konzession	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH bis 31.05.2021				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung	Linienbus				
	Anruf-Sammel-Taxi				
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Hessisch Oldenburg	13	6	6 ALF	-	
Richtung Rinteln	10	6 + 1 ALF	6 ALF	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 6 Fahrten morgens/vormittags und 12 Fahrten mittags/nachmittags 					

816		Rinteln			
Liniencharakteristika					
Konzession	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH bis 31.05.2025				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Hallenbad	17	12	6	-	
Richtung Waldkaterallee	16 bis 17	12	6	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 6 Fahrten morgens/vormittags und 12 Fahrten mittags/nachmittags 					

817		Rinteln			
Linieneigenschaften					
Konzession	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH bis 13.12.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Möllenbeck	12 bis 13	5	3	-	
Richtung Bahnhof	13	5	3	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 9 Fahrten morgens/vormittags und 9 bis 10 Fahrten mittags/nachmittags 					

2004		Bad Nenndorf - Stadthagen – Minden			
Linieneigenschaften					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung	Linienbus Anruf-Sammel-Taxi				
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Minden	28 bis 30 + 2 AST	16 + 2 AST	3 + 4 AST	1 + 4 AST	
Richtung Stadthagen	28 bis 30 + 5 AST	18 + 5 AST	3 + 3 AST	1 + 3 AST	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 12 Fahrten morgens/vormittags und 13 bis 17 Fahrten mittags/nachmittags ▪ Anbindung des Klinikums Schaumburg aus Stadthagen / Bückeberg ▪ AST-Fahrten für Berufstätige abgestimmt auf die Schichtzeiten im Klinikum Schaumburg 					

2006		Stadthagen – Nienstädt – Obernkirchen – Bad Eilsen - Buchholz - Rinteln			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung	Linienbus				
	Anruf-Sammel-Taxi				
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Rinteln	21 bis 25 + 4 AST	14 + 4 AST	5 + 4 AST	1 + 4 AST	
Richtung Stadthagen	20 bis 24 + 3 AST	11 + 4 AST	6 + 3 AST	1 + 4 AST	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 9 bis 10 Fahrten morgens/vormittags und 10 bis 17 Fahrten mittags/nachmittags ▪ Anbindung des Klinikums Schaumburg aus Stadthagen / Rinteln ▪ AST-Fahrten für Berufstätige abgestimmt auf die Schichtzeiten im Klinikum Schaumburg 					

2008		Rodenberg – Beckedorf – Lindhorst – Lüdersfeld – Stadthagen			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 31.10.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Stadthagen	19 bis 23	6	-	-	
Richtung Rodenberg	17 bis 20	3	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 15 Fahrten morgens/vormittags und 16 bis 23 Fahrten mittags/nachmittags 					

2010		Stadthagen – Lauenhagen – Sachsenhagen – Wölpinghausen – Hagenburg – Steinhude			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 31.03.2020				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Steinhude	17 bis 21	1	-	1	
Richtung Stadthagen	17 bis 18	3	-	1	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 12 Fahrten morgens/vormittags und 21 bis 26 Fahrten mittags/nachmittags 					

2014		Stadthagen – Apelern – Pohle – Lauenau			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 31.03.2020				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Lauenau	8	6	-	-	
Richtung Stadthagen	7	4	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 3 Fahrten morgens/vormittags und 10 Fahrten mittags/nachmittags 					

2015		Bad Nenndorf – Rodenberg – Wiersen			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2020				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Apelern	9	-	-	-	
Richtung Bad Nenndorf	10	-	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 7 Fahrten morgens/vormittags und 12 Fahrten mittags/nachmittags 					

2016		Bad Nenndorf – Rodenberg – Messenkamp - Schmarrie			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2020				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Messenkamp	15	-	-	-	
Richtung Bad Nenndorf	13	-	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 13 Fahrten morgens/vormittags und 15 Fahrten mittags/nachmittags 					

2020		Rinteln – Lauenau			
Linieneigenschaften					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2020				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Haste	9	3	-	-	
Richtung Rinteln	8	4	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 5 Fahrten morgens/vormittags und 9 Fahrten mittags/nachmittags 					

2021		Rinteln – Rehren A.O			
Linieneigenschaften					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.11.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Rinteln	7	4	-	1	
Richtung Auetal	8	5	-	1	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 6 Fahrten morgens/vormittags und 6 Fahrten mittags/nachmittags 					

2022		Rinteln – Heßlingen			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung	Linienbus				
	AnrufSammelTaxi				
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Hessisch Oldenburg	5 + 3 AST	1 + 6 AST	-	-	
Richtung Rinteln	5 + 3 AST	1 + 6 AST	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 3 Fahrten morgens/vormittags und 7 Fahrten mittags/nachmittags 					

2023		Obernkirchen – Rehren A.O.			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2020				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Auetal	15 bis 19	1	1	-	
Richtung Obernkirchen	25 bis 26	5	1	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 15 Fahrten morgens/vormittags und 16 bis 21 Fahrten mittags/nachmittags 					

2024 Rinteln – Rumbeck

Liniencharakteristika	
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2020
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus
Leistung	
Leistung	Linienbus
	Anruf-Linien-Fahrt

Angebotskennwerte				
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag	
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Richtung Hessisch Oldendorf	8 + 3 AST	2 + 5 AST	-	-
Richtung Rinteln	6 + 3 AST	2 + 5 AST	-	-

- Anmerkungen und Fußnoten**
- kein Taktfahrplan
 - keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege
 - Schwerpunkt Schulverkehr: 7 Fahrten morgens/vormittags und 5 Fahrten mittags/nachmittags

2025 Rinteln - Bückeberg

Liniencharakteristika	
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 30.09.2020
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus
Leistung	

Angebotskennwerte				
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag	
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Richtung Bückeberg	12	10	1	1
Richtung Rinteln	13	11	1	1

- Anmerkungen und Fußnoten**
- kein Taktfahrplan
 - keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege
 - Schwerpunkt Schulverkehr: 5 Fahrten morgens/vormittags und 8 Fahrten mittags/nachmittags

2026		Krainhagen - Bückeberg			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 31.07.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Obernkirchen	17 bis 18	8	1	-	
Richtung Bückeberg	19 bis 21	10	1	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Taktfahrplan ▪ keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege ▪ Schwerpunkt Schulverkehr: 7 Fahrten morgens/vormittags und 19 bis 22 Fahrten mittags/nachmittags 					

2027		Obernkirchen			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 01.05.2025				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Kleinbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Ringverkehr ↻	6	6	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ vormittags und mittags/nachmittags je 3 Fahrten im Takt 60 ▪ Erschließung Stadt Obernkirchen 					

2121 Stadthagen – Meerbeck – Niedernwöhren – Wiedensahl – Rehburg-Loccum

Linieneigenschaften

Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 31.05.2025
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus
Leistung	

Angebotskennwerte

Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag	
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Richtung Rehburg-Loccum	9	1	-	1
Richtung Stadthagen	10	1	-	1

Anmerkungen und Fußnoten

- kein Taktfahrplan
- keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege
- Schwerpunkt Schulverkehr: 6 Fahrten morgens/vormittags und 13 Fahrten mittags/nachmittags

2602 Haste – Bad Nenndorf – Eimbeckhausen

Linieneigenschaften

Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 23.09.2019
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus
Leistung	

Angebotskennwerte

Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag	
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Richtung Bad Münder	42 bis 45	25	6	3
Richtung Haste	48 bis 51	25	5	2

Anmerkungen und Fußnoten

- kein Taktfahrplan
- keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen/mehrere Linienwege
- Schwerpunkt Schulverkehr: 17 Fahrten morgens/vormittags und 23 bis Fahrten mittags/nachmittags
- Schnellbusverbindungen mit Anbindung in Haste an die REs in / aus Richtung Hannover

Bürgerbus		Bad Nenndorf			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 10.12.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Kleinbus				
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Ringverkehr ☺	6	6	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					

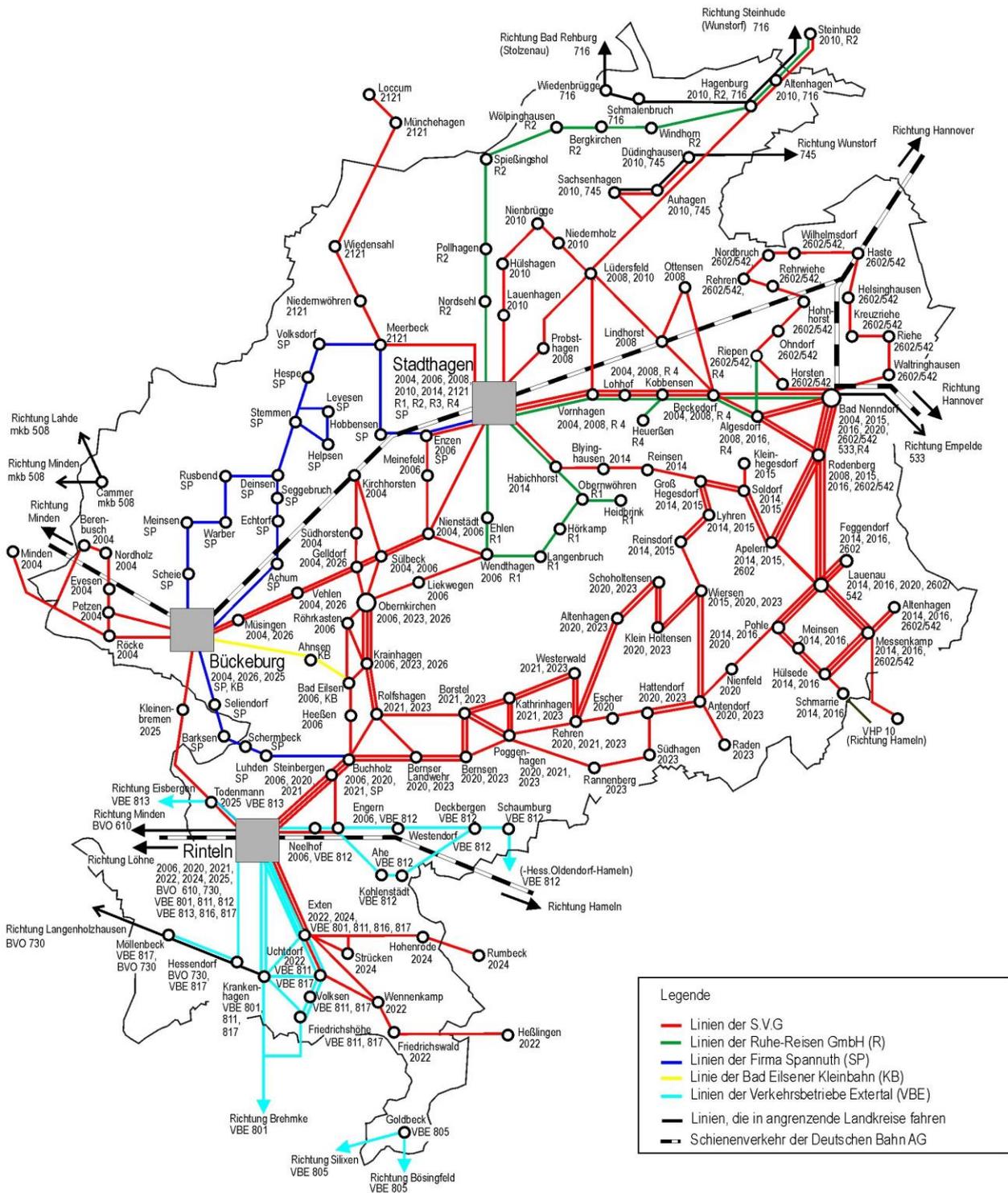
- je 3 Fahrten vormittags und nachmittags im Takt 60
- keine durchgehenden Verbindungen entlang aller Haltestellen bei mehreren Fahrten/mehrere Linienwege

Bürgerbus		Lindhorst – Heuerßen – Beckedorf - Lindhorst			
Liniencharakteristika					
Konzession	Schaumburger Verkehrs-GmbH bis 31.12.2019				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Kleinbus				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Ringverkehr ☺	2 bis 4	2 bis 4	-	-	
Anmerkungen und Fußnoten					

- kein Taktfahrplan
- Montag bis Freitag je 2 Fahrten vormittags und Dienstag/Donnerstag/Freitag je 2 Fahrten mittags und nachmittags

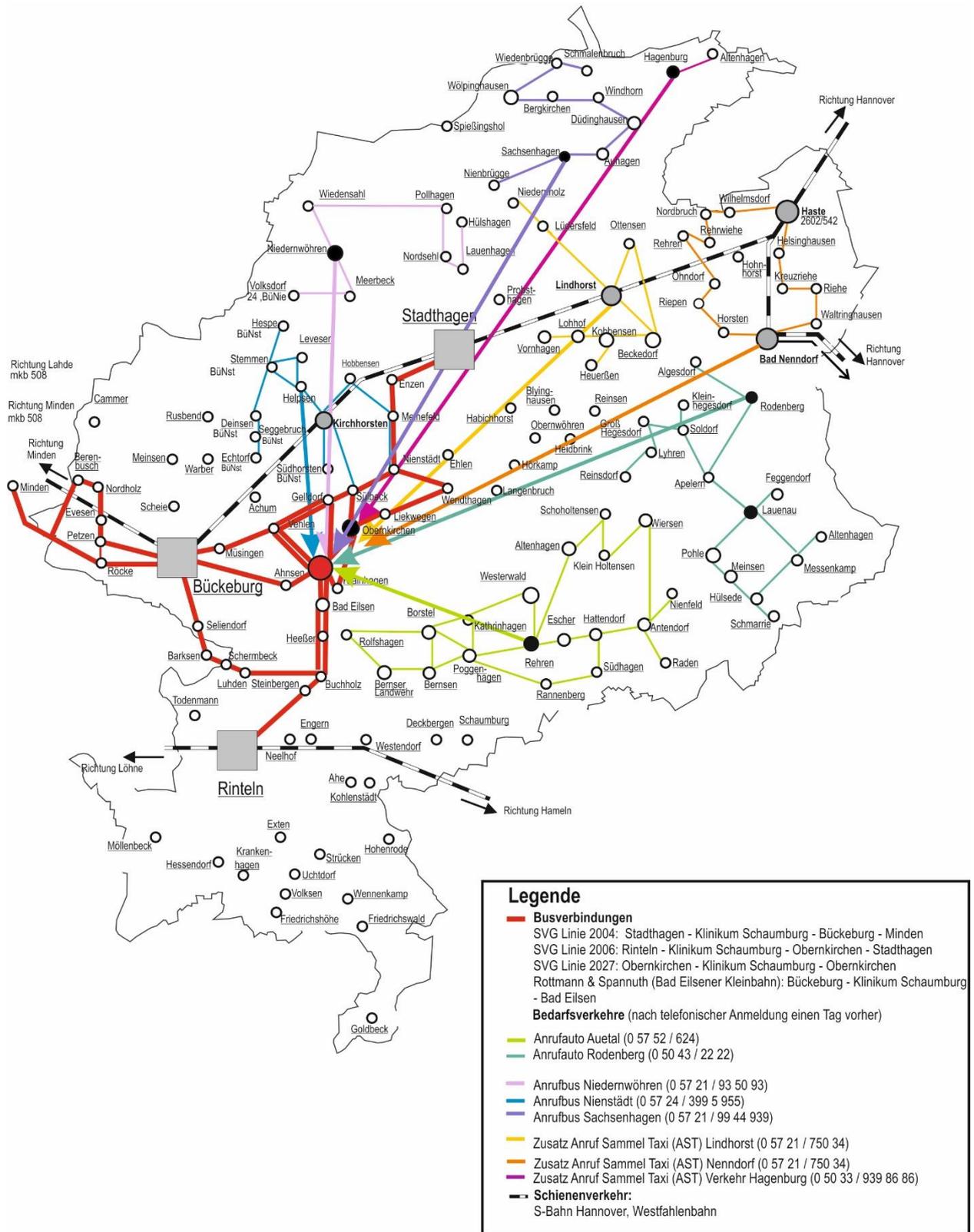
AST		Rinteln			
Liniencharakteristika					
Konzession	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH bis 31.08.2024				
Aufgabenträger	Landkreis Schaumburg				
Fahrzeugtyp	Auto				
Leistung					
Angebotskennwerte					
Anzahl Fahrten pro Fahrtrichtung	Montag bis Freitag		Wochenende/Feiertag		
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn-/Feiertag	
Richtung Goldbeck	5	5	11	16	
Richtung Schaumburg	6	6	12	16	
Anmerkungen und Fußnoten					
<ul style="list-style-type: none"> alle Fahrten im Takt 60 					

Linienetzplan Landkreis Schaumburg



Quelle: Liniennetzplan des Landkreises Schaumburg, Landkreis Schaumburg (2018)

Liniennetzplan Anbindung Klinikum Vehlen



Quelle: Liniennetzplan zur Anbindung des Klinikums Vehlen, Landkreis Schaumburg (2018)

Tabellen zur Bevölkerungsentwicklung

Einheitsgemeinden

Auetal	2014	2035	Differenz	Anteil	Bückeburg	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	6.327	5.624	-703	-11%	Insgesamt	18.930	16.507	-2.423	-13%
0 bis unter 18 Jahre	1.045	787	-258	-25%	0 bis unter 18 Jahre	2.934	2.395	-539	-18%
18 bis unter 30 Jahre	758	492	-266	-35%	18 bis unter 30 Jahre	2.410	1.501	-909	-38%
30 bis unter 50 Jahre	1.691	1.183	-508	-30%	30 bis unter 50 Jahre	4.905	3.426	-1.479	-30%
50 bis unter 65 Jahre	1.466	1.005	-461	-31%	50 bis unter 65 Jahre	4.300	2.980	-1.320	-31%
über 65 Jahre	1.367	2.157	790	58%	über 65 Jahre	4.381	6.205	1.824	42%

Obernkirchen	2014	2035	Differenz	Anteil	Rinteln	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	9.295	8.193	-1.102	-12%	Insgesamt	25.228	21.512	-3.716	-15%
0 bis unter 18 Jahre	1.443	1.043	-400	-28%	0 bis unter 18 Jahre	4.051	2.720	-1.331	-33%
18 bis unter 30 Jahre	1.103	734	-369	-33%	18 bis unter 30 Jahre	2.960	2.007	-953	-32%
30 bis unter 50 Jahre	2.302	1.582	-720	-31%	30 bis unter 50 Jahre	6.448	4.294	-2.154	-33%
50 bis unter 65 Jahre	2.141	1.473	-668	-31%	50 bis unter 65 Jahre	5.777	4.235	-1.542	-27%
über 65 Jahre	2.306	3.361	1.055	46%	über 65 Jahre	5.992	8.256	2.264	38%

Stadthagen	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	21.594	19.524	-2.070	-10%
0 bis unter 18 Jahre	3.451	2.921	-530	-15%
18 bis unter 30 Jahre	2.818	1.916	-902	-32%
30 bis unter 50 Jahre	5.209	4.304	-905	-17%
50 bis unter 65 Jahre	4.819	3.323	-1.496	-31%
über 65 Jahre	5.297	7.060	1.763	33%

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung basierend auf Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Schaumburg und kreisangehörigen Gemeinden nach Altersgruppen bis 2035, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsförderung (2014)

Samtgemeinden

Eilsen	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	6.682	6.315	-367	-5%
0 bis unter 18 Jahre	933	801	-132	-14%
18 bis unter 30 Jahre	803	549	-254	-32%
30 bis unter 50 Jahre	1.703	1.242	-461	-27%
50 bis unter 65 Jahre	1.396	970	-426	-31%
über 65 Jahre	1.847	2.753	906	49%

Lindhorst	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	7.788	6.820	-968	-12%
0 bis unter 18 Jahre	1.321	1.007	-314	-24%
18 bis unter 30 Jahre	927	632	-295	-32%
30 bis unter 50 Jahre	2.055	1.477	-578	-28%
50 bis unter 65 Jahre	1.791	1.277	-514	-29%
über 65 Jahre	1.694	2.427	733	43%

Nenndorf	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	16.634	15.718	-916	-6%
0 bis unter 18 Jahre	2.475	1.938	-537	-22%
18 bis unter 30 Jahre	1.672	1.346	-326	-19%
30 bis unter 50 Jahre	4.169	3.278	-891	-21%
50 bis unter 65 Jahre	3.500	2.791	-709	-20%
über 65 Jahre	4.818	6.365	1.547	32%

Niedernwöhren	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	8.177	6.962	-1.215	-15%
0 bis unter 18 Jahre	1.394	915	-479	-34%
18 bis unter 30 Jahre	919	602	-317	-34%
30 bis unter 50 Jahre	2.203	1.365	-838	-38%
50 bis unter 65 Jahre	1.907	1.445	-462	-24%
über 65 Jahre	1.754	2.635	881	50%

Nienstädt	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	10.180	8.983	-1.197	-12%
0 bis unter 18 Jahre	1.782	1.219	-563	-32%
18 bis unter 30 Jahre	1.152	853	-299	-26%
30 bis unter 50 Jahre	2.788	1.783	-1.005	-36%
50 bis unter 65 Jahre	2.447	1.750	-697	-28%
über 65 Jahre	2.011	3.378	1.367	68%

Rodenberg	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	15.448	13.608	-1.840	-12%
0 bis unter 18 Jahre	2.677	1.643	-1.034	-39%
18 bis unter 30 Jahre	1.664	1.122	-542	-33%
30 bis unter 50 Jahre	4.242	2.559	-1.683	-40%
50 bis unter 65 Jahre	3.477	2.621	-856	-25%
über 65 Jahre	3.388	5.663	2.275	67%

Sachsenhagen	2014	2035	Differenz	Anteil
Insgesamt	9.316	8.254	-1.062	-11%
0 bis unter 18 Jahre	1.525	988	-537	-35%
18 bis unter 30 Jahre	1.013	639	-374	-37%
30 bis unter 50 Jahre	2.473	1.469	-1.004	-41%
50 bis unter 65 Jahre	2.252	1.514	-738	-33%
über 65 Jahre	2.053	3.644	1.591	77%

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung basierend auf Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Schaumburg und kreisangehörigen Gemeinden nach Altersgruppen bis 2035, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsförderung (2014)

Tabellen zu Pendlerverflechtungen

Übersicht zu den Pendlerverflechtungen nach Einheits- und Samtgemeinden

Einheits-/Samtgemeinde	Binnenpendler	Einpendler	Auspendler	Binnenpendler	Einpendler	Auspendler
Auetal	364	561	2.046	12%	19%	69%
Bückeburg	2.203	4.780	4.930	18%	40%	41%
Obernkirchen	680	2.021	2.443	13%	39%	47%
Rinteln	4.255	4.992	4.793	30%	36%	34%
Stadthagen	2.581	7.051	4.461	18%	50%	32%
SG Eilsen	126	979	589	7%	58%	35%
SG Lindhorst	170	516	1.353	8%	25%	66%
SG Nenndorf	701	2.150	2.805	12%	38%	50%
SG Niedernwöhren	52	418	741	4%	35%	61%
SG Nienstädt	141	672	1.549	6%	28%	66%
SG Rodenberg	333	986	1.970	10%	30%	60%
SG Sachsenhagen	58	343	653	6%	33%	62%

Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort und Pendler über verschiedene Grenzen in Niedersachsen (Gebietsstand 01.11.2016, Stichtag 30.06.2016), Landesamt für Statistik Niedersachsen (2016)

Berufspendler innerhalb der Kommunen des Landkreises Schaumburg (sozialpflichtig Beschäftigte)

Kommune	Binnenpendler	Anteil
Ahnsen	6	0%
Apelern	31	0%
Auetal	364	3%
Auhagen	9	0%
Bad Eilsen	126	1%
Bad Nenndorf	701	6%
Beckedorf	35	0%
Buchholz	11	0%
Bückeburg	2203	17%
Hagenburg	173	1%
Haste	35	0%
Heeßen	24	0%
Helpsen	52	0%
Hespe	20	0%
Heuerßen	11	0%
Hohnhorst	36	0%
Hülsede	29	0%
Lauenau	228	2%
Lauenhagen	20	0%
Lindhorst	170	1%
Lüdersfeld	43	0%
Luhden	23	0%
Meerbeck	43	0%
Messenkamp	8	0%
Niedernwöhren	52	0%
Nienstädt	141	1%
Nordsehl	6	0%
Obernkirchen	680	5%
Pohle	16	0%
Pollhagen	21	0%
Rinteln	4.255	34%
Rodenberg	333	3%
Sachsenhagen	58	0%
Seggebruch	15	0%
Stadthagen	2.581	20%
Suthfeld	9	0%
Wiedensahl	14	0%
Wölpinghausen	27	0%

Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort und Pendler über verschiedene Grenzen in Niedersachsen (Gebietsstand 01.11.2016, Stichtag 30.06.2016), Landesamt für Statistik Niedersachsen (2016)

Berufspendler zwischen Kommunen des Landkreises Schaumburg (sozialpflichtig Beschäftigte)

Relation	Wert	Anteil	Relation	Wert	Anteil
Apelern - Bad Nenndorf	70	1%	Bückeberg - Seggebruch	97	1%
Apelern - Rodenberg	86	1%	Bückeberg - Stadthagen	837	7%
Apelern - Stadthagen	74	1%	Hagenburg - Sachsenhagen	51	0%
Auetal - Bückeberg	153	1%	Hagenburg - Stadthagen	83	1%
Auetal - Lauenau	52	0%	Haste - Stadthagen	50	0%
Auetal - Obernkirchen	182	1%	Heeßen - Rinteln	54	0%
Auetal - Rinteln	442	4%	Helpsen - Nienstädt	77	1%
Auetal - Stadthagen	167	1%	Helpsen - Obernkirchen	72	1%
Auhagen - Stadthagen	55	0%	Helpsen - Seggebruch	51	0%
Bad Eilsen - Bückeberg	233	2%	Helpsen - Stadthagen	170	1%
Bad Eilsen - Heeßen	73	1%	Hespe - Bückeberg	78	1%
Bad Eilsen - Obernkirchen	147	1%	Hespe - Obernkirchen	54	0%
Bad Eilsen - Rinteln	217	2%	Hespe - Stadthagen	191	2%
Bad Eilsen - Stadthagen	116	1%	Heuerßen - Stadthagen	69	1%
Bad Nenndorf - Beckedorf	51	0%	Lauenau - Rinteln	64	1%
Bad Nenndorf - Bückeberg	82	1%	Lauenau - Rodenberg	144	1%
Bad Nenndorf - Haste	66	1%	Lauenau - Stadthagen	129	1%
Bad Nenndorf - Hohnhorst	68	1%	Lauenhagen - Stadthagen	143	1%
Bad Nenndorf - Lauenau	140	1%	Lindhorst - Stadthagen	297	2%
Bad Nenndorf - Lindhorst	67	1%	Lüdersfeld - Stadthagen	107	1%
Bad Nenndorf - Obernkirchen	64	1%	Luhden - Obernkirchen	78	1%
Bad Nenndorf - Rinteln	56	0%	Luhden - Rinteln	101	1%
Bad Nenndorf - Rodenberg	305	2%	Meerbeck - Stadthagen	243	2%
Bad Nenndorf - Stadthagen	279	2%	Niedernwöhren - Stadthagen	250	2%
Bad Nenndorf - Suthfeld	90	1%	Nienstädt - Obernkirchen	185	1%
Beckedorf - Suthfeld	72	1%	Nienstädt - Rinteln	102	1%
Bückeberg - Ahnsen	100	1%	Nienstädt - Stadthagen	511	4%
Bückeberg - Heeßen	85	1%	Nordsehl - Stadthagen	85	1%
Bückeberg - Helpsen	148	1%	Obernkirchen - Rinteln	493	4%
Bückeberg - Hespe	78	1%	Obernkirchen - Stadthagen	555	4%
Bückeberg - Lindhorst	57	0%	Pollhagen - Stadthagen	115	1%
Bückeberg - Luhden	120	1%	Rinteln - Sachsenhagen	59	0%
Bückeberg - Meerbeck	52	0%	Rinteln - Stadthagen	590	5%
Bückeberg - Niedernwöhren	66	1%	Rodenberg - Stadthagen	202	2%
Bückeberg - Nienstädt	195	2%	Sachsenhagen - Stadthagen	135	1%
Bückeberg - Obernkirchen	654	5%	Seggebruch - Stadthagen	114	1%
Bückeberg - Rinteln	759	6%	Stadthagen - Wiedensahl	72	1%

Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Pendler nach Gemeinden (Niedersachsen Gebietsstand Juni 2016), Bundesagentur für Arbeit (2017)

Berufspendler über den Landkreis Schaumburg hinaus (sozialpflichtig Beschäftigte)

Kommune	Region Hannover		Landkreis Hameln-Pyrmont		Landkreis Nienburg/Weser		Kreis Minden-Lübbecke		Kreis Lippe	
	Summe	Anteil	Summe	Anteil	Summe	Anteil	Summe	Anteil	Summe	Anteil
Ahnsen	149	1%	15	0%	0	0%	83	1%	0	0%
Apelern	416	3%	51	1%	0	0%	16	0%	0	0%
Auetal	413	3%	343	7%	14	1%	190	2%	46	2%
Auhagen	269	2%	0	0%	20	2%	12	0%	0	0%
Bad Eilsen	65	0%	74	2%	10	1%	212	3%	39	2%
Bad Nenndorf, Stadt	2.379	15%	145	3%	53	4%	73	1%	12	1%
Beckedorf	261	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Buchholz	13	0%	17	0%	0	0%	33	0%	0	0%
Bückeberg, Stadt	657	4%	290	6%	131	11%	3.075	37%	170	9%
Hagenburg, Flecken	1.229	8%	11	0%	120	10%	11	0%	0	0%
Haste	791	5%	12	0%	0	0%	17	0%	0	0%
Heeßen	22	0%	17	0%	0	0%	102	1%	0	0%
Helpsen	107	1%	27	1%	22	2%	128	2%	0	0%
Hespe	117	1%	16	0%	12	1%	96	1%	0	0%
Heuerßen	121	1%	0	0%	0	0%	15	0%	0	0%
Hohnhorst	480	3%	13	0%	13	1%	15	0%	0	0%
Hülsede	185	1%	90	2%	0	0%	0	0%	0	0%
Lauenau, Flecken	970	6%	291	6%	23	2%	315	4%	0	0%
Lauenhagen	124	1%	12	0%	15	1%	24	0%	0	0%
Lindhorst	707	4%	40	1%	20	2%	41	0%	0	0%
Lüdersfeld	115	1%	0	0%	10	1%	17	0%	0	0%
Luhden	33	0%	29	1%	0	0%	162	2%	0	0%
Meerbeck	155	1%	15	0%	11	1%	79	1%	0	0%
Messenkamp	146	1%	28	1%	0	0%	0	0%	0	0%
Niedernwöhren	164	1%	38	1%	38	3%	143	2%	0	0%
Nienstädt	310	2%	65	1%	32	3%	209	3%	0	0%
Nordsehl	53	0%	0	0%	0	0%	16	0%	0	0%
Obernkirchen, Stadt	310	2%	194	4%	88	7%	492	6%	85	5%
Pohle	146	1%	26	1%	0	0%	0	0%	0	0%
Pollhagen	79	0%	0	0%	29	2%	20	0%	0	0%
Rinteln, Stadt	513	3%	1.699	36%	55	4%	1.551	19%	1.427	76%
Rodenberg, Stadt	1.250	8%	121	3%	15	1%	68	1%	20	1%
Sachsenhagen, Stadt	341	2%	17	0%	56	5%	32	0%	0	0%
Seggebruch	61	0%	0	0%	0	0%	79	1%	0	0%
Stadthagen, Stadt	2.110	13%	1.007	21%	302	24%	855	10%	72	4%
Suthfeld	371	2%	0	0%	0	0%	10	0%	0	0%
Wiedensahl, Flecken	40	0%	0	0%	21	2%	75	1%	0	0%
Wölpinghausen	271	2%	0	0%	126	10%	31	0%	0	0%

Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Pendler nach Gemeinden (Niedersachsen Gebietsstand Juni 2016), Bundesagentur für Arbeit (2017)

Gesamtzahl der Anbindungen

Anbindung aller Ortsteile an das dazugehörige Grundzentrum und an die Mittelzentren (Hin- und Rückfahrten an Werktagen)

	Anzahl der Anbindungen der Ortsteile an die dazugehörigen Grundzentren		Anzahl der Anbindung an die Ortsteile der Mittelzentren	
	an Schultagen	an Ferientagen	an Schultagen	an Ferientagen
Stadt Bückeburg	-	-	461	289
Stadt Obernkirchen	126	95	290	244
Stadt Rinteln	-	-	326	500
Stadt Stadthagen	-	-	307	233
Gemeinde Auetal	316	81	233	121
SG Eilsen	128	118	270	191
SG Lindhorst	96	36	162	101
SG Nenndorf	-	-	456	322
SG Niedernwöhren	25	3	108	50
SG Nienstädt	131	71	594	331
SG Rodenberg	198	74	661	401
SG Sachsenhagen	236	85	227	152
Summe	1.256	479	4.095	2.935
In % von Schultagen	-	42,90%	-	71,20%
Durchschnitt	16	7	27	20

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Fahrplanbuch, Landkreis Schaumburg (2018)