

Nahverkehrskonzept der Stadt Rheine

Impressum:

Herausgeber: Stadt Rheine

Bearbeitung: kobra NVS GmbH

Schenkendorfstraße 4

34119 Kassel

Telefon 0561-770 777

e-mail: info@kobra-nvs.de

Bearbeiter: Dieter Stepner

Inhalt

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	9
1.2	Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes	9
1.3	Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur	10
1.4	Weitere Entwicklungen	10
1.5	Verkehr und Verkehrsanlagen	11
1.5.1	Modal Split der Stadt Rheine	11
1.5.2	ÖPNV-relevante Bauvorhaben	12
1.6	Organisationsstruktur im ÖPNV	12
2.	Bestandsaufnahme und Bewertung	13
2.1	Gegenwärtiges Verkehrsangebot	13
2.1.1	Übersicht C-Linien	13
2.1.2	Übersicht G-Linien	22
2.1.3	Übersicht Morgensprinter	23
2.2	Abgleich mit den Vorgaben aus dem NVK 2018	24
2.3	Fahrgastaufkommen	27
2.3.1	Auswertung der Fahrgastzahlen der Schwerbehindertenerhebung 2022	29
2.3.2	Auswertung der Fahrgastzählung auf den G-Linien im August/September 2023	41
2.3.3	Auswertung der Befragung des Fahrpersonals im August/September 2023	44
2.4	Infrastruktur des ÖPNV	45
2.4.1	Haltestellen	45
2.4.1	Fahrzeuge	45
2.5	Verknüpfungspunkte im ÖPNV/ SPNV	46
2.6	Stärken/ Schwächen des Systems	47
3.	Anforderungen an den ÖPNV	48
3.1	Grundsätzliche Ziele	48
3.2	Vorschläge aus der Einwohnerschaft (via Ideenkarte der Stadt Rheine)	48
3.2.1	Zusätzliche Haltestellen/ geänderte Linienführung	49
3.2.2	Ausstattung der Haltestellen/ Fahrzeuge	70
3.2.3	Bedienzeiten/ Pünktlichkeit etc.	73
3.2.4	Allgemeine Zufriedenheit/ Sonstige Wünsche	77
3.3	Vorschläge der im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen	78
3.3.1	Optimierung der ÖPNV-Beschleunigung/ LSA-Beeinflussung	78
3.3.2	Geringe Auslastung in Randzeiten/ Anpassung des Angebots	79
3.3.3	Anpassung der Morgensprinter	80

3.3.4	Anpassung der G-Linien	81
3.3.5	Anbindung Wohnpark Dutum	81
3.3.6	Anpassung Linien C4/ C5.....	82
3.3.7	Weitere Anpassungen auf den C-Linien	82
3.3.8	Herstellung von ausreichender Beleuchtung an Haltestellen.....	82
3.4	Weitere Vorschläge/ Anregungen.....	82
3.4.1	Bedienung der Theodor-Blank-Kaserne.....	82
3.4.2	Mitnahme von mehr als einem Rollstuhl in allen Stadtbussen.....	83
3.5	Weitere Maßnahmen im ÖPNV	84
3.5.1	Einhaltung der CVD/ des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge	84
3.5.2	Stärkung intermodaler Verknüpfungen durch Mobilstationen in Rheine	85
3.5.3	Zusätzliche Einnahmen durch Werbung auf Fahrzeugen	85
3.6	Planungen des Kreises Steinfurt.....	86
3.6.1	Linie 190.....	86
3.6.2	Linie 80.....	87
3.7	Zielnetz	88
3.8	Zukünftiges Verkehrsangebot	90
3.8.1	Angebot an Werktagen.....	90
3.8.2	Angebot an Samstagen.....	92
3.8.3	Angebot an Sonn- und Feiertagen.....	93
3.9	Kosten und mögliche Einspareffekte.....	94
3.10	Zusammenfassung Netzanpassungen	95
4.	Linienbündelung und Taktung	98
4.1	Verkehrsintegration	98
4.2	Kriterium „Betriebliche Aspekte“	98
5.	Anforderungsprofil.....	99
5.1	Grundsätze.....	99
5.2	Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes und Pünktlichkeit	99
5.2.1	Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes (Ausfallquote)	99
5.2.2	Pünktlichkeitsquote	99
5.3	Fahrpersonal.....	100
5.3.1	Fähigkeiten.....	100
5.3.2	Fahrerschulungen.....	101
5.3.3	Sozialstandards.....	101
5.4	Fahrzeugausstattung.....	101
5.4.1	Stadtbuslinien	101

5.4.2 Schulverkehrsfahrten	101
5.4.2 Außengestaltung	102
5.5 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung	102
5.5.1 Betriebshof und Betriebsleitstelle	102
5.5.2 Verantwortliche Ansprechpartner auf Seiten des Verkehrsunternehmens	103
5.5.3 Fahrzeugzustand und -reinigung	103
5.5.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	103
5.5.5 Verspätungs- und Störfallmanagement	104
5.5.6 Umleitungsmanagement	104
5.6 Tarife und Fahrscheinerwerb.....	105
5.7 Kundenservice und Fahrgastinformation	105
5.7.1 Kundenzentrum.....	105
5.7.2 Fahrgastinformation und Kundenkommunikation.....	105
5.7.3 Fahrgastinformationen an Haltestellen.....	106
5.7.4 Dynamische Fahrgastinformation	106
5.8 Mobilitätsgarantie NRW	106
5.9 Qualitätssteuerung.....	107
5.9.1 Qualitätssicherungsvereinbarung	107
5.9.2 Beschwerdemanagement	107
5.9.3 Berichtspflichten	108
5.9.4 Qualitätskontrollen und -sicherung.....	108
6. Grundsätzliche Einschätzung der Potenziale für flexible und innovative Bedienformen	110
6.1 Ergänzung des bestehenden Angebotes durch punktuelle Bedarfsleistungen	110
6.2 Ersatz von Teilen des bestehenden Angebotes durch Bedarfsleistungen.....	110
7. Anhang	112
7.1 Auszüge Gesetzestexte	112
7.2 Textauszug aus der Verkehrsuntersuchung General-Wever-Kaserne.....	114
7.3 Anlage zu Optimierungsvorschlägen der RVBM	115

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: modal Split der Stadt Rheine 2022 Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022.....	11
Abbildung 2: Durchschnittlicher Modal Split einer deutschen Mittelstadt laut MiD 2017 Quelle: Ergebnisbericht MiD 2017.....	11
Abbildung 3: Fahrgäste im Stadtbusverkehr Rheine pro Jahr 2015-2023 Quelle: VSR.....	28
Abbildung 4: Fahrgastzahlen auf der Linie C1, Mo-Fr.....	29
Abbildung 5: Fahrgastzahlen auf der Linie C2, Mo-Fr.....	30
Abbildung 6: Fahrgastzahlen auf der Linie C3, Mo-Fr.....	31
Abbildung 7: Fahrgastzahlen auf der Linie C4, Mo-Fr.....	32
Abbildung 8: Fahrgastzahlen auf der Linie C5, Mo-Fr.....	33
Abbildung 9: Fahrgastzahlen auf der Linie C6, Mo-Fr.....	34
Abbildung 10: Fahrgastzahlen auf der Linie C7, Mo-Fr.....	35
Abbildung 11: Fahrgastzahlen auf der Linie C8, Mo-Fr.....	36
Abbildung 12: Fahrgastzahlen auf der Linie C9, Mo-Fr.....	37
Abbildung 13: Fahrgastzahlen auf der Linie C10, Mo-Fr.....	38
Abbildung 14: Fahrgastzahlen auf der Linie C11, Mo-Fr.....	39
Abbildung 15: Fahrgastzahlen auf der Linie C12, Mo-Fr.....	40
Abbildung 16: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G1.....	42
Abbildung 17: Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G1.....	42
Abbildung 18: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G2.....	43
Abbildung 19: Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G2.....	43
Abbildung 20: Mögliche Erschließung des Wohnpark Dutum (Vorschlag via Ideenkarte).....	49
Abbildung 21: Alternative Erschließung des Wohnpark Dutum (Vorschlag via Ideenkarte).....	50
Abbildung 22: Alternative Linienführung der Linie C7.....	51
Abbildung 23: Erschließung des Emsauenquartiers Walshagen (Vorschlag via Ideenkarte).....	52
Abbildung 24: Mögliche Erschließung von Rheine R mit der Linie G2.....	53
Abbildung 25: Mögliche Erschließung des Friedhofs Eschendorf.....	55
Abbildung 26: Angepasste Linienführung in Rodde (Vorschlag via Ideenkarte).....	57
Abbildung 27: Zusätzliche Haltestelle am Spielplatz Hasenhöhle (Vorschlag via Ideenkarte).....	58
Abbildung 28: Erschließung der Eschendorfer Aue (Vorschlag via Ideenkarte).....	59
Abbildung 29: Erschließung des Wohngebiets Salzbergerner Straße (Vorschlag via Ideenkarte).....	60
Abbildung 30: Zusätzliche Haltestelle am Rüdigerweg (Vorschlag via Ideenkarte).....	61
Abbildung 31: Erschließung des Wohngebiets westlich des Münsterlanddamms (Vorschlag via Ideenkarte).....	62
Abbildung 32: Erschließung Holsterfelds (Vorschlag via Ideenkarte).....	63
Abbildung 33: Führung der Linie C11 via Mathias-Spital (Vorschlag via Ideenkarte).....	64
Abbildung 34: Abschnittsweises Parkverbot in der Breiten Straße (Vorschlag via Ideenkarte).....	66
Abbildung 35: Richtungsanzeigen auf Haltestellenmasten im Stadtgebiet.....	70
Abbildung 36: Schematische Darstellung der auf den G-Linien eingesetzten Kleinbusse Quelle: Rheiner Verkehrsbetrieb Mersch GmbH & Co. KG.....	72
Abbildung 37: Mögliche Bedienung der Theodor-Blank-Kaserne.....	83
Abbildung 38: Liniennetz des Stadtbusses Rheine, Stand 11.2023 Quelle: Stadtwerke Rheine.....	88
Abbildung 39: Aktueller Verlauf der Morgensprinter und zukünftiger Verlauf der "Abendsprinter" Quelle: Stadtwerke Rheine.....	91

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die Anforderungen aus dem SaubFahrzeugBeschG Quelle: BMDV	9
Tabelle 2: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) wochentags	13
Tabelle 3: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) an Samstagen	15
Tabelle 4: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) an Sonn- und Feiertagen	16
Tabelle 5: Erfüllungsgrad der Vorgaben aus dem NVK 2018	24
Tabelle 6: Übersicht über die Auslastung der Morgensprinter im Jahr 2022	41
Tabelle 7: Zusammensetzung der aktuellen Fahrzeugflotte im Stadtbusverkehr Rheine	45
Tabelle 8: Übersicht über die wichtigsten ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Stadtbusverkehr	46
Tabelle 9: Fahrzeugflotte des Stadtbusverkehrs - Alter der Fahrzeuge	84
Tabelle 10: Referenzzeiträume zur Erfüllung der Vorgaben der CVD	85
Tabelle 11: Für den Ausbau zu Mobilstationen vorgesehene Haltestellen	85
Tabelle 12: Einspareffekte durch (Teil-) Einstellung von Verkehrsangeboten	94

Abkürzungsverzeichnis

BGG: Behindertengleichstellungsgesetz

BOKraft: Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

FNP: Flächennutzungsplan

GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

HVZ: Hauptverkehrszeit

IHK: Industrie- und Handelskammer

MiD: Mobilität in Deutschland

MIV: Motorisierter Individualverkehr

NVK: Nahverkehrskonzept

NVP: Nahverkehrsplan

NVZ: Neben- oder Normalverkehrszeit

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

PBefG: Personenbeförderungsgesetz

RBL: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

RDE: Real Driving Emissions, Messung der Abgasemissionen im realen Straßenverkehr

RVBM: Rheiner Verkehrsbetrieb Mersch GmbH & Co. KG

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

StVO: Straßenverkehrsordnung

SVZ: Schwachverkehrszeit

VHS: Volkshochschule

VSR: Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit der Erstellung des bestehenden Nahverkehrskonzeptes im Jahr 2018 sind einige relevante Gesetzesänderungen vorgenommen und neue Gesetze beschlossen worden, die für die vorliegenden Planungen von Relevanz sind. Im Wesentlichen handelt es sich um:

- a) Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) 2021. Für das vorliegende Konzept sind vor allem Anpassungen zugunsten von Bedarfsverkehren von Bedeutung. Relevant sind hierbei die Paragraphen 44 und 50. §44 definiert den Linienbedarfsverkehr, §50 den gebündelten Bedarfsverkehr (für Auszüge aus den Gesetzestexten s. Anhang). Des Weiteren sind im Rahmen der Novelle u. a. die Berücksichtigung der Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit festgeschrieben (§1a) sowie Details zur Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten definiert worden (§3a-3c).
- b) Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG, Umsetzung der Clean Vehicle Directive) 2021. Das Gesetz gibt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen bei öffentlichen Auftragsvergaben also u. a. im ÖPNV vor. Die genauen Vorgaben können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 1: Übersicht über die Anforderungen aus dem SaubFahrzeugBeschG | Quelle: BMDV

Fahrzeugklasse	Definition „sauberes Fahrzeug“		Beschaffungsquoten Referenzzeitraum 2.08.2021 bis 31.12.2025	Beschaffungsquoten Referenzzeitraum 1.01.2026 bis 31.12.2030
Pkw	50 g CO2/km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE)	Ab 2026: 0 g CO2/km, keine Angaben zu Emissionen von Luftschadstoffen	38,5 %	
Leichte Nutzfahrzeuge (< 3,5 t)	50 g CO2/km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE)		38,5 %	
Lkw (> 3,5 t)	Nutzung alternativer Kraftstoffe (lt. Art. 2 AFID ¹ gehören dazu z. B. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe ² , Biokraftstoffe)		10 %	15 %
Busse (> 5 t)			45 %	65 %

1.2 Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes

Die Stadt Rheine liegt am nordöstlichen Rand des Kreises Steinfurt und grenzt mit ihrem Stadtgebiet unmittelbar an den niedersächsischen Landkreis Emsland. Mit anderen zentralen Orten des Kreises (Steinfurt, Emsdetten, Ibbenbüren etc.) ist Rheine über Bahnstrecken bzw. Linien des regionalen

¹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

² Dabei muss die Hälfte der beschafften Busse emissionsfrei sein, also weniger als 1 g CO2/km ausstoßen. Das trifft etwa auf Elektro- bzw. Brennstoffzellenfahrzeuge zu

Busverkehrs verbunden. Des Weiteren bestehen u. a. direkte Bahnverbindungen nach Münster und Osnabrück.

Das Stadtgebiet selbst und die Verkehrsinfrastruktur der Stadt zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus:

- Durch die Lage am Fluss geteiltes Stadtgebiet, lediglich am Innenstadtring verbunden durch die Bodelschwinghbrücke im Norden und die Ludgerusbrücke im Süden.
- Einige außen liegende Stadtteile wie z. B. Mesum oder Rodde, bis au Rodde sind alle Stadtteile durch den Stadtbus angebunden (in Rodde gibt es eine qualitativ und quantitativ vergleichbare Regionalbusverbindung).
- Großes Industrie-/ Gewerbegebiet Rheine Nord an der A30, weitere Gewerbegebiete am Kanalhafen und im Süden der Stadt (Rheine R).
- Autobahn A30 im Norden des Stadtgebiets.
- Bundesstraße B481 durchquert die Stadt in Südost-Nordwest-Richtung, ist Teil des Innenstadtrings (westlich der Innenstadt).

1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Aktuell liegt die Einwohnerzahl Rheines bei ca. 78.000 (77.873 am 30.06.2023 laut IT-NRW).

Laut der Prognose aus dem Kommunalprofil³ der Stadt Rheine kehrt die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2040 etwa auf den Stand von 2018 (rund 76.000 Einwohner) zurück. Allerdings verschieben sich dabei die Anteile der Alterskohorten deutlich: während vor allem Menschen zwischen 25 und 30 sowie 30 und 40 Anteile einbüßen sollen (auf 77% respektive 79% gegenüber 2018), wird in der Altersgruppe der über 65-Jährigen ein deutlicher Zuwachs erwartet (auf 143% gegenüber 2018). Die Bevölkerung Rheines folgt damit sowohl dem bundes- als auch dem landesweiten Trend.

1.4 Weitere Entwicklungen

Zukünftig zu entwickelnde Baugebiete in der Stadt Rheine (inklusive umgebende Ortsteile) sind im Rahmen der Konzeptausarbeitung berücksichtigt worden. Als wesentliche, für das Konzept relevante Maßnahme ist dabei die Entwicklung des Emsauenquartiers Walshagen zu nennen:

Das Quartier entsteht südwestlich des Walshagenparks. Es soll im Westen durch die Ems, im Osten durch die Walshagenstraße, im Süden durch die Bayernstraße begrenzt werden und sich Richtung Norden bis etwa auf Höhe des Parks erstrecken. Den Schwerpunkt des Quartiers sollen Wohnnutzungen bilden, wobei vorhandene gewerbliche Strukturen beibehalten und integriert werden sollen.

³ Quelle: Landesdatenbank NRW, Stand 29.03.2023

1.5 Verkehr und Verkehrsanlagen

1.5.1 Modal Split der Stadt Rheine

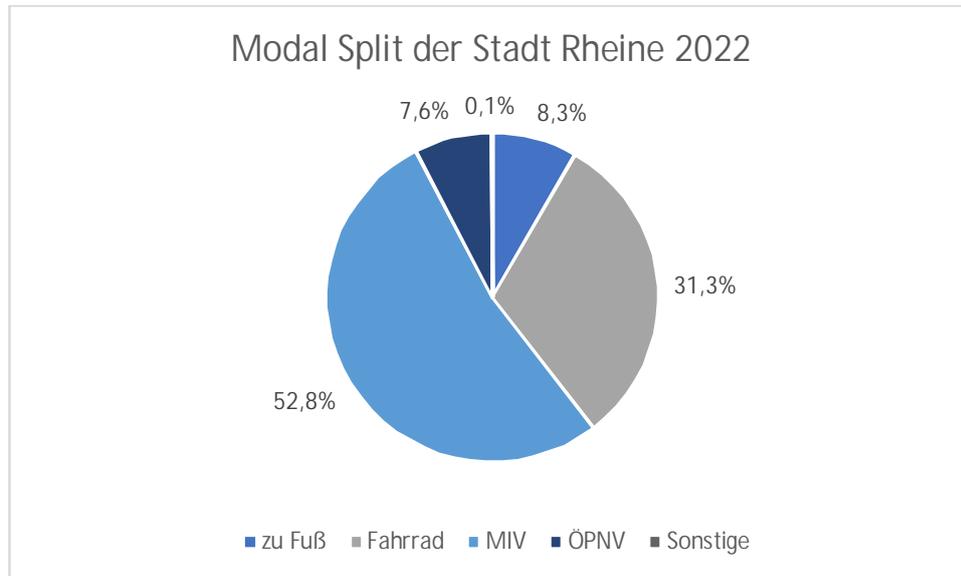


Abbildung 1: modal Split der Stadt Rheine 2022 | Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022

Zum Vergleich: Laut „Mobilität in Deutschland 2017“ sieht der durchschnittliche Modal Split einer deutschen Mittelstadt in einer ländlichen Region (zu denen Laut MiD auch Rheine gezählt wird) wie folgt aus:

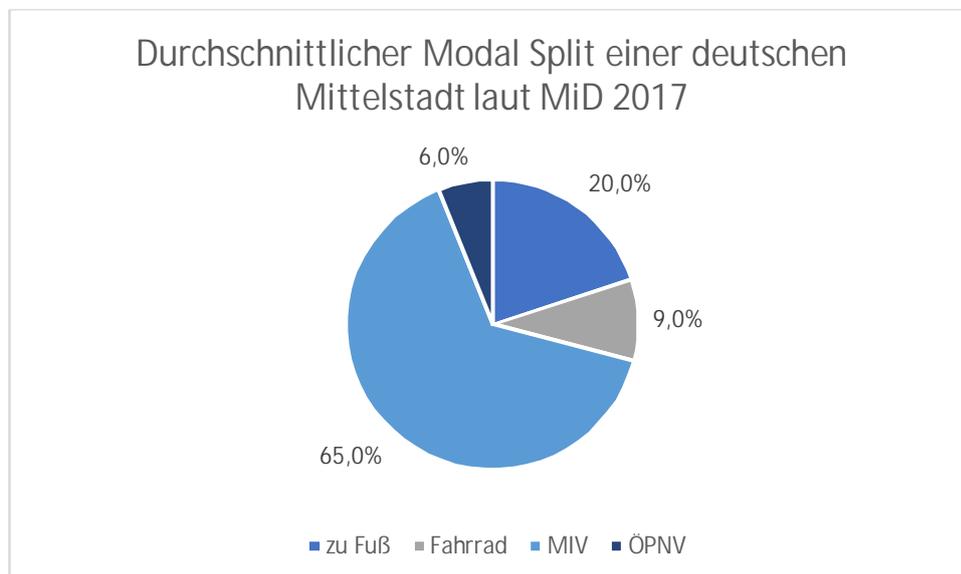


Abbildung 2: Durchschnittlicher Modal Split einer deutschen Mittelstadt laut MiD 2017 | Quelle: Ergebnisbericht MiD 2017

Rheine zeichnet sich als besonders fahrradfreundlich aus, dementsprechend sind die Anteile des Radverkehrs deutlich überdurchschnittlich. Bemerkenswert ist dabei, dass diese hohen Anteile weitestgehend auf Kosten des Fußverkehrs und des MIV erreicht werden. Der ÖPNV-Anteil hingegen ist vergleichbar mit anderen deutschen Mittelstädten (Einteilung laut MiD 2017) und liegt sogar geringfügig über dem Durchschnitt.

1.5.2 ÖPNV-relevante Bauvorhaben

Die Herstellung einer Querspange in Rheine R (Verbindung zwischen dem Münsterlanddamm/ B481 und der Hauptstraße/ K77) ermöglicht in Zukunft die Befahrung des Gewerbegebiets Rheine R mit Bussen, ohne dass eine zusätzliche Wendeschleife notwendig wäre.

1.6 Organisationsstruktur im ÖPNV

Die Stadt Rheine vergibt als zuständiger Aufgabenträger einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) an die Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH (VSR), eine 100%ige Enkeltochter der Stadt. Die Ausführung der Verkehre erfolgt durch den Rheiner Verkehrsbetrieb Mersch GmbH & Co. KG (RVBM), aktuell im Rahmen einer Notvergabe für den Zeitraum von 1.07.2023 bis zum 30.06.2025, im Anschluss ist eine Ausschreibung und Neuvergabe der Verkehre vorgesehen.

2. Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1 Gegenwärtiges Verkehrsangebot

Das Liniennetz der Stadt Rheine setzt sich zusammen aus zwölf Stadtbuslinien, zwei G-Linien zur Anbindung des Gewerbegebiets im Norden der Stadt sowie vier Morgensprinterlinien mit jeweils einer Frühfahrt Richtung Bustreff.

2.1.1 Übersicht C-Linien

Takt

Auf allen zwölf Stadtbuslinien wird wochentags von ca. 6:00 bis ca. 22:00 Uhr bis auf wenige Ausnahmen ein Halbstundentakt gefahren. In Hauptverkehrszeiten kommen auf einigen Linien Verstärker- und Schulfahrten hinzu.

Die C-Linien fahren am Bustreff jeweils im Halbstundentakt, dabei gibt es zwei um 15 Minuten versetzte Liniengruppen:

- Abfahrten um :15 und :45
 - C1, C4, C5, C6, C7, C9, C10, C12
- Abfahrten um :00 und :30
 - C2, C3, C8, C11

An Samstagen wird der Halbstundentakt von ca. 7:00 bis 16:00/ 17:00 Uhr aufrechterhalten, darüber hinaus ein Stundentakt bis ca. 21:00/ 22:00 Uhr.

An Sonn- und Feiertagen verkehren die Stadtbuslinien von ca. 9:00/ 10:00 Uhr bis 19:00/ 20:00 Uhr im Stundentakt.

- Regelfahrten
- Verstärkerfahrten an Schultagen

Tabelle 2: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) wochentags

Linie	6:00-6:59	7:00-7:59	8:00-8:59	9:00-9:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59
C1 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	
C1 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C2 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C2 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••
C3 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•

C3 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••
C4 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••
C4 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C5 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C5 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C6 Ri1	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C6 Ri2	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C7 Ri1	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C7 Ri2	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C8 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C8 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••
C9 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C9 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C10 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C10 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C11 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C11 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••
C12 Ri1	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•
C12 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•

Tabelle 3: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) an Samstagen

Linie	6:00-6:59	7:00-7:59	8:00-8:59	9:00-9:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59
C1 Ri1	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C1 Ri2		••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	•
C2 Ri1		••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C2 Ri2		•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•
C3 Ri1		••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	•
C3 Ri2		•	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	•
C4 Ri1	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C4 Ri2		••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	•
C5 Ri1	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C5 Ri2		••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	•
C6 Ri1		••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	•
C6 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C7 Ri1		••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	
C7 Ri2	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	
C8 Ri1		••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C8 Ri2		•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•
C9 Ri1	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C9 Ri2		••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	
C10 Ri1	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C10 Ri2		••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	
C11 Ri1		••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	•
C11 Ri2		•	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	•
C12 Ri1	•	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	•	
C12 Ri2		••	••	••	••	••	••	••	••	••	••	•	•	•	•	

Tabelle 4: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) an Sonn- und Feiertagen

Linie	6:00-6:59	7:00-7:59	8:00-8:59	9:00-9:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59
C1 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C1 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C2 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C2 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C3 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C3 Ri2						•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C4 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C4 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C5 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C5 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C6 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C6 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C7 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C7 Ri2				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C8 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C8 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C9 Ri1				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C9 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C10 Ri1				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C10 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C11 Ri1					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C11 Ri2						•	•	•	•	•	•	•	•	•		
C12 Ri1				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
C12 Ri2					•	•	•	•	•	•	•	•	•			

C1 Kümpersdorf – Bustreff (Linienlänge: 5,5 km)

Wochentags: Von Walshagenpark nach Rheine Bustreff Fahrten zwischen 6:25 und 20:55 Uhr im Halbstundentakt. Kein Halt an der Nelson-Mandela-Schule. Morgens eine Fahrt, die an Schultagen um 7:00 Uhr in Kümpersdorf startet. Mittags eine Fahrt, die freitags an Schultagen um 12:40 Uhr an der Nelson-Mandela-Schule startet und die Haltestellen Ludgeruskirche, Schwabengasse und Ludgerusschule überspringt. Außerdem eine Fahrt dienstags an Schultagen, die um 14:25 Uhr an der Nelson-Mandela-Schule startet und auch die Haltestellen Ludgeruskirche, Schwabengasse und Ludgerusschule überspringt. Montags, mittwochs und donnerstags an Schultagen eine Fahrt ab Nelson-Mandela-Schule ab 15:10 Uhr, die die Haltestellen Ludgeruskirche, Schwabengasse und Ludgerusschule überspringt. Die Busse fahren ab Bustreff als Linie C9 weiter nach Dutum.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Kümpersdorf von 6:45 bis 21:15 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Walshagenpark nach Bustreff zwischen 6:55 und 16:25 Uhr im Halbstundentakt. Zwischen 16:25 und 20:25 Uhr im Stundentakt. Nelson-Mandela-Schule wird nicht angefahren. Die Busse fahren ab Bustreff als Linie C9 weiter nach Dutum.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Kümpersdorf zwischen 7:15 und 16:15 Uhr im Halbstundentakt. Zwischen 16:15 und 21:15 Uhr im Stundentakt.

Sonntags: Fahrten von Walshagenpark nach Bustreff zwischen 10:25 und 18:25 Uhr im Stundentakt. Nelson-Mandela-Schule wird nicht angefahren. Die Busse fahren ab Bustreff als Linie C9 weiter nach Dutum.

In der Gegenrichtung Fahrten zwischen Bustreff und Kümpersdorf zwischen 10:15 und 19:15 Uhr im Stundentakt.

C2 Schotthock – Bustreff (Linienlänge: 5,5 km)

Werktags: Fahrten von Bonifatiusstr. nach Bustreff zwischen 6:11 und 21:11 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C11 Richtung Königsesch.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Am Stadtwalde zwischen 6:30 und 21:30 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Bonifatiusstr. nach Bustreff zwischen 7:11 und 15:41 Uhr im Halbstundentakt. Dann Fahrten im Stundentakt bis 20:41 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C11 Richtung Königsesch.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Am Stadtwalde zwischen 7:30 und 16:30 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 21:30 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Bonifatiusstr. nach Bustreff zwischen 10:41 und 18:41 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C11 Richtung Königsesch.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Am Stadtwalde zwischen 10:30 und 19:30 Uhr im Stundentakt.

C3 Altenrheine – Bustreff (Linienlänge: 5,8 km)

Werktags: Fahrten von Rielmann nach Bustreff zwischen 6:13 und 21:13 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C8 Richtung Waldhügel.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Rielmann zwischen 6:30 und 21:30 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Rielmann nach Bustreff zwischen 7:13 und 16:13 Uhr im Halbstundentakt. Danach im Stundentakt bis 21:13 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C8 Richtung Waldhügel.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Rielmann zwischen 7:30 und 16:00 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 21:00 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Rielmann nach Bustreff zwischen 10:13 und 19:13 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C8 Richtung Waldhügel.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Rielmann zwischen 11:00 und 19:00 Uhr im Stundentakt.

C4 Marienkirche – Bustreff (Linienlänge: 4,9 km)

Werktags: Fahrten von Zur Heide nach Bustreff zwischen 6:27 und 20:57 Uhr im Halbstundentakt. Eine zusätzliche Fahrt morgens an Schultagen um 7:27 Uhr ab Zur Heide. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C12 Richtung Saline/Naturzoo.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Zur Heide zwischen 6:45 und 21:15 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Zur Heide nach Bustreff zwischen 6:57 und 16:27 Uhr, danach im Stundentakt bis 20:27 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C12 Richtung Saline/Naturzoo.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Zur Heide zwischen 7:15 und 16:15 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 21:15 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Zur Heide nach Bustreff zwischen 10:27 und 18:27 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C12 Richtung Saline/Naturzoo.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Zur Heide zwischen 10:15 und 19:15 Uhr im Halbstundentakt.

C5 Eschendorf – Bustreff (Linienlänge: 5,1 km)

Werktags: Fahrten von Zur Heide nach Bustreff zwischen 6:28 und 20:58 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C10 Richtung Wadelheim.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Zur Heide zwischen 6:45 und 21:15 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Zur Heide nach Bustreff zwischen 6:58 und 16:28 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:28 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C10 Richtung Wadelheim.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Zur Heide zwischen 7:15 und 16:15 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 21:15 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Zur Heide nach Bustreff zwischen 10:28 und 18:28 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C10 Richtung Wadelheim.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Zur Heide zwischen 10:15 und 19:15 Uhr im Stundentakt.

C6 Bustreff – Elte/Mesum (Linienlänge: 15,1 km)

Werktags: Fahrten von Bustreff nach Mesum Engelstr. zwischen 6:45 und 21:15 Uhr im Halbstundentakt. Zusätzlich eine Fahrt, die dienstags und freitags an Schultagen verkehrt und um 13:23 Uhr am Kopernikus-Gymnasium startet. Die Haltestellen Bustreff, Ludgerusbrücke und Hallenbad werden bei dieser Fahrt nicht bedient. Zusätzlich dienstags an Schultagen eine Fahrt ab Euregio Gesamtschule um 13:25 Uhr. Die Haltestellen Bustreff, Ludgerusbrücke und Hallenbad werden bei dieser Fahrt nicht bedient. Eine weitere Fahrt montags, mittwochs und freitags an Schultagen, die um 15:05 Uhr am Kopernikus Gymnasium startet und auch die Haltestellen Bustreff, Ludgerusbrücke und Hallenbad nicht anfährt. Montags, mittwochs und donnerstags eine Fahrt an Schultagen um 16:05 Uhr ab Kopernikus Gymnasium. Die Haltestellen Bustreff, Ludgerusbrücke und Hallenbad werden bei dieser Fahrt nicht bedient. Die Busse fahren ab Mesum, Engelstr. weiter als Linie C7 Richtung Bustreff.

In der Gegenrichtung Fahrten von Mesum, Bürger Str. nach Bustreff zwischen 6:10 und 20:40 Uhr im Halbstundentakt. Zusätzlich an Schultagen eine Fahrt von Bürger Str. nach Kopernikus Gymnasium um 7:08 Uhr, eine Fahrt von Bürger Str. nach Bustreff um 7:42 Uhr und eine Fahrt um 7:22 Uhr ab Elte, Süd nach Bustreff. Diese Fahrt fährt ab Bustreff als Linie C12 weiter bis Elsa Brandström Realschule. Freitags an Schultagen eine Fahrt, die um 12:35 Uhr ab Mesum, Don-Bosco-Str. startet und bis Bustreff fährt. Dienstags an Schultagen fährt eine Fahrt ab Mesum, Don-Bosco-Str. bis Bustreff um 14:05 Uhr. Montags, mittwochs und donnerstags an Schultagen eine Fahrt um 15:35 Uhr ab Mesum, Don-Bosco-Str. bis Bustreff.

Samstags: Fahrten von Bustreff nach Mesum, Engelstr. Zwischen 7:15 und 16:15 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 21:15 Uhr. Die Busse fahren ab Mesum, Engelstr. weiter als Linie C7 Richtung Bustreff.

In der Gegenrichtung Fahrten von Mesum, Bürger Str. nach Bustreff zwischen 6:40 und 16:10 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:10 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Bustreff nach Mesum, Engelstr. Zwischen 10:15 und 19:15 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Mesum, Engelstr. weiter als Linie C7 Richtung Bustreff.

In der Gegenrichtung Fahrten von Mesum, Bürger Str. nach Bustreff zwischen 10:10 und 18:10 Uhr im Stundentakt.

C7 Bustreff – Hauenhorst/Mesum (Linienlänge: 13,2 km)

Werktags: Fahrten von Bustreff nach Mesum, Engelstr. zwischen 6:45 und 21:15 Uhr im Halbstundentakt. **Schulfahrten** Die Busse fahren ab Mesum, Engelstr. als Linie C6 weiter Richtung Bustreff.

In der Gegenrichtung Fahrten von Mesum, Bürger Str. nach Bustreff zwischen 6:10 und 20:40 Uhr im Halbstundentakt. **Schulfahrten**

Samstags: Fahrten von Bustreff nach Mesum, Engelstr. zwischen 7:15 und 16:45 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 18:45 Uhr. Die Busse fahren ab Mesum, Engelstr. als Linie C6 weiter Richtung Bustreff.

In der Gegenrichtung Fahrten von Mesum, Bürger Str. nach Bustreff zwischen 6:40 und 16:40 Uhr im Halbstundentakt. Danach im Stundentakt bis 20:40 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Bustreff nach Mesum, Engelstr. zwischen 10:45 und 18:45 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Mesum, Engelstr. als Linie C6 weiter Richtung Bustreff.

In der Gegenrichtung Fahrten von Mesum, Bürger Str. nach Bustreff zwischen 9:40 und 18:40 Uhr im Stundentakt.

C8 Waldhügel – Bustreff (Linienlänge: 4,1 km)

Werktags: Fahrten von Waldmarkstr. nach Bustreff zwischen 6:13 und 21:13 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C3 Richtung Altenrheine.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Waldmarkstr. zwischen 6:30 und 21:30 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Waldmarkstr. nach Bustreff zwischen 7:13 und 15:43 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:43 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C3 Richtung Altenrheine.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Waldmarkstr. zwischen 7:30 und 16:30 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 21:30 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Waldmarstr. nach Bustreff zwischen 10:43 und 18:43 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C3 Richtung Altenrheine.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Waldmarkstr. zwischen 10:30 und 19:30 Uhr im Stundentakt.

C9 Dutum - Bustreff (Linienlänge: 3,9 km)

Werktags: Fahrten von Wohnpark Dutum nach Bustreff zwischen 6:28 und 20:58 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C1 Richtung Kümpersdorf.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Wohnpark Dutum zwischen 6:45 und 21:15 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Wohnpark Dutum nach Bustreff zwischen 6:58 und 15:58 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:58 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C1 Richtung Kümpersdorf.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Wohnpark Dutum zwischen 7:15 und 16:45 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:45 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Wohnpark Dutum nach Bustreff zwischen 9:58 und 18:58 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C1 Richtung Kümpersdorf.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Wohnpark Dutum zwischen 10:45 und 18:45 Uhr im Stundentakt.

C10 Wadelheim – Bustreff (Linienlänge: 4,4 km)

Werktags: Fahrten von Im Lütkefeld und Bustreff zwischen 6:29 und 20:59 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C5 Richtung Eschendorf.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Im Lütkefeld zwischen 6:45 und 21:15 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Im Lütkefeld nach Bustreff zwischen 6:59 und 15:59 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:59 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C5 Richtung Eschendorf.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Im Lütkefeld zwischen 7:15 und 16:54 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:45 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Im Lütkefeld nach Bustreff zwischen 9:59 und 18:59 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C5 Richtung Eschendorf.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Im Lütkefeld zwischen 10:45 und 18:45 Uhr im Stundentakt.

C11 Königsesch – Bustreff (Linienlänge: 4,8 km)

Werktags: Fahrten von Königseschstr. nach Bustreff zwischen 6:10 und 21:10 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C2 Richtung Schotthock.

In der Gegenrichtung Fahrten von Ochtruperstr. nach Bustreff zwischen 6:30 und 21:30 Uhr im Halbstundentakt.

Samstags: Fahrten von Königseschstr. nach Bustreff zwischen 7:10 und 16:10 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 21:10 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C2 Richtung Schotthock.

In der Gegenrichtung Fahrten von Ochtruperstr. nach Bustreff zwischen 7:30 und 16:00 Uhr im Stundentakt, danach im Halbstundentakt bis 21:00 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Königseschstr. nach Bustreff zwischen 10:10 und 19:10 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C2 Richtung Schotthock.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Ochtruperstr. zwischen 11:00 und 19:00 Uhr im Stundentakt.

C12 Saline/Naturzoo (Linienlänge: 4,1 km)

Werktags: Fahrten von Saline nach Bustreff zwischen 6:29 und 20:59 Uhr im Halbstundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C4 Richtung Marienkirche. Zusätzlich eine Fahrt an Schultagen, die um 13:20 Uhr an der Elsa-Brandström-Realschule startet. Eine Fahrt an Schultagen, die um 13:20 Uhr an der Elsa-Brandström-Realschule startet und ab Bustreff als Linie C7 weiter nach Hauenhorst und Mesum fährt. Eine Fahrt mittwochs und donnerstags an Schultagen, die um 14:22 Uhr an der Elsa-Brandström-Realschule startet.

In der Gegenrichtung Fahrten zwischen 6:45 und 21:15 Uhr im Halbstundentakt. Zusätzlich eine Fahrt an Schultagen, die um 7:42 Uhr am Bustreff startet und bis Elsa-Brandström-Realschule fährt. Eine Fahrt an Schultagen, die um 7:45 Uhr am Bustreff startet und bis Saline fährt.

Samstags: Fahrten von Saline nach Bustreff zwischen 6:59 und 15:59 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:59 Uhr. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C4 Richtung Marienkirche.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Saline zwischen 7:15 und 16:45 Uhr im Halbstundentakt, danach im Stundentakt bis 20:45 Uhr.

Sonntags: Fahrten von Saline nach Bustreff zwischen 9:59 und 18:59 Uhr im Stundentakt. Die Busse fahren ab Bustreff weiter als Linie C4 Richtung Marienkirche.

In der Gegenrichtung Fahrten von Bustreff nach Saline zwischen 10:45 und 18:45 Uhr im Stundentakt.

Linie 269 Tacke-Siedlung – Konradschule

Werktags: Eine Fahrt von Fichtenstraße nach Konradschule um 7:51 Uhr an Schultagen.

In der Gegenrichtung eine Fahrt von Konradschule nach Wienkers Kamp um 12:50 Uhr an Schultagen.

2.1.2 Übersicht G-Linien

Die Linie G1 (Linienlänge: 11,6 km) verkehrt werktags von 5:45 bis 18:42 Uhr im Halbstundentakt, die Linie G2 (Linienlänge 15,0 km) von 6:00 bis 19:40 Uhr im Stundentakt. Eine Besonderheit der G-Linien stellt die Tatsache dar, dass diese aktuell in einem Probetrieb laufen. Daher gibt es entlang des Linienweges Haltepunkte keine ausgebaute Haltestellen. Das betrifft in erster Linie die Linienabschnitte im Gewerbegebiet Nord.

2.1.3 Übersicht Morgensprinter

Linie A Altenrheine - Bustreff

Werktags: eine Fahrt von Rielmann nach Bustreff um 5:40 Uhr.

Linie B Eschendorf – Bustreff

Werktags: Eine Fahrt von Marienstift nach Bustreff um 5:35 Uhr.

Linie C Dutum – Bustreff

Werktags: Eine Fahrt von Frankenburg nach Bustreff um 5:38 Uhr.

Linie D Wadelheim – Bustreff

Werktags: Eine Fahrt von Schillerstraße nach Bustreff um 5:40 Uhr.

2.2 Abgleich mit den Vorgaben aus dem NVK 2018

In der folgenden Tabelle sind die Vorgaben aus dem Nahverkehrskonzept 2018 sowie der Grad/Stand ihrer Umsetzung aufgeführt. Bei der „Übererfüllung“ der Vorgaben im Falle der Bedienungszeiträume (in der Tabelle fett kursiv hervorgehoben) handelt es sich um die Umsetzung eines Ratsbeschlusses vom 3.12.2019 zur Einführung von Feierabendverkehren im Probetrieb.

Tabelle 5: Erfüllungsgrad der Vorgaben aus dem NVK 2018

Vorgaben aus dem NVK 2018	Umsetzung
C1-C12 Mo-Fr im Halbstundentakt Sa bis 15:45 Uhr im Halbstundentakt, 15:45 Uhr bis 20 Uhr im Stundentakt So im Stundentakt	Erfüllt
C1: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:25 Uhr bis 19:32 Uhr Sa 6:55 Uhr bis 19:32 Uhr So 13:25 Uhr bis 19:32 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:25 Uhr bis 21:32 Uhr Sa 6:55 Uhr bis 21:32 Uhr So 10:15 Uhr bis 19:32 Uhr
C2: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:11 Uhr bis 19:44 Uhr Sa 7:11 Uhr bis 19:44 Uhr So 13:41 Uhr bis 19:44 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:11 Uhr bis 21:44 Uhr Sa 7:11 Uhr bis 21:44 Uhr So 10:30 Uhr bis 19:44 Uhr
C3: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:13 Uhr bis 19:43 Uhr Sa 7:13 Uhr bis 19:13 Uhr So 14:00 Uhr bis 19:27 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:13 Uhr bis 21:43 Uhr Sa 7:13 Uhr bis 21:27 Uhr So 10:13 Uhr bis 19:27 Uhr
C4: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:27 Uhr bis 19:28 Uhr Sa 6:57 Uhr bis 19:28 Uhr So 13:27 Uhr bis 19:28 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:27 Uhr bis 21:28 Uhr Sa 6:57 Uhr bis 21:28 Uhr So 10:15 Uhr bis 19:28 Uhr
C5: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:28 Uhr bis 19:27 Uhr Sa 6:58 Uhr bis 19:27 Uhr So 13:28 Uhr bis 19:27 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:28 Uhr bis 21:27 Uhr Sa 6:58 Uhr bis 21:27 Uhr So 10:15 Uhr bis 19:27 Uhr
C6: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 19:45 Uhr Sa 6:40 Uhr bis 19:45 Uhr So 13:10 Uhr bis 19:45 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 21:45 Uhr Sa 6:40 Uhr bis 21:45 Uhr So 10:10 Uhr bis 19:45 Uhr
C7: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 19:45 Uhr Sa 6:40 Uhr bis 19:15 Uhr So 13:40 Uhr bis 19:15 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 21:45 Uhr Sa 6:40 Uhr bis 21:15 Uhr So 9:40 Uhr bis 19:15 Uhr
C8: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:13 Uhr bis 19:42 Uhr Sa 6:13 Uhr bis 19:42 Uhr So 13:43 Uhr bis 19:42 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:13 Uhr bis 21:42 Uhr Sa 7:13 Uhr bis 21:42 Uhr So 10:30 Uhr bis 19:42 Uhr
C9: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:13 Uhr bis 19:27 Uhr Sa 6:13 Uhr bis 19:12 Uhr So 13:45 Uhr bis 19:12 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:28 Uhr bis 21:27 Uhr Sa 6:58 Uhr bis 21:12 Uhr So 9:58 Uhr bis 19:12 Uhr
C10: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:29 Uhr bis 19:28 Uhr Sa 6:59 Uhr bis 19:12 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:29 Uhr bis 21:28 Uhr Sa 6:59 Uhr bis 21:12 Uhr

So 13:45 Uhr bis 19:12 Uhr	So 9:59 Uhr bis 19:12 Uhr
C11: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 19:44 Uhr Sa 7:10 Uhr bis 19:14 Uhr So 14:00 Uhr bis 19:27 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 21:44 Uhr Sa 7:10 Uhr bis 21:27 Uhr So 10:10 Uhr bis 19:27 Uhr
C12: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:29 Uhr bis 19:12 Uhr Sa 6:59 Uhr bis 19:12 Uhr So 13:45 Uhr bis 19:12 Uhr	Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:29 Uhr bis 21:27 Uhr Sa 6:59 Uhr bis 21:12 Uhr So 9:59 Uhr bis 19:12 Uhr
Umlaufverknüpfung am Bustreff C1-C9	Erfüllt
Umlaufverknüpfung am Bustreff C2-C11	Erfüllt
Umlaufverknüpfung am Bustreff C3-C8	Erfüllt
Umlaufverknüpfung am Bustreff C4-C12	Erfüllt
Umlaufverknüpfung am Bustreff C5-C10	Erfüllt
Umlaufverknüpfung in Mesum C6-C7	Erfüllt
Umlaufverknüpfung an Zur Heide C4-C5	Erfüllt
Verstärkerfahrt C4 Mo-Fr 7:28 Uhr zum Bustreff	Verstärkerfahrt um 7:27 Uhr an Schultagen
Verstärkerfahrten C6 an Schultagen 7:00 Uhr bis 7:30 Uhr stadteinwärts vier Fahrten, nachmittags stadtauswärts vier Fahrten an differenzierten Tagen	Stadteinwärts drei Fahrten zwischen 7:00 Uhr und 7:30 Uhr an Schultagen, nachmittags drei Fahrten an differenzierten Tagen, stadtauswärts vier Fahrten nachmittags an differenzierten Tagen
Verstärkerfahrten C7 an Schultagen stadteinwärts zwischen 6:25 Uhr und 9:00 Uhr Verdichtung auf viertelstündliche Bedienung Verstärkerfahrten um 7:10 Uhr und 7:20 Uhr Nachmittags zwei Fahrten um 14:55 Uhr und 15:55 Uhr Stadtauswärts drei Fahrten 7:00 Uhr, 7:30 Uhr, 8:00 Uhr Nachmittags fünf Fahrten	Stadteinwärts an Schultagen zwischen 6:10 Uhr und 8:40 Uhr auf viertelstündliche Bedienung Verstärkerfahrt um 7:05 Uhr Nachmittags zwei Fahrten um 14:55 Uhr und 15:55 Uhr Stadtauswärts Vorgaben erfüllt
Verstärkerfahrten C12 an Schultagen Stadteinwärts mittags/nachmittags vier Fahrten Stadtauswärts 7:45 Uhr drei Fahrten	Stadteinwärts mittags/nachmittags drei Fahrten Stadtauswärts zwei Verstärkerfahrten um 7:45 Uhr
Morgensprinter vier Linien je eine Fahrt Mo-Fr	Erfüllt
Neben dem Abendverkehr und dem Frühverkehr wird eine Andienung und Erschließung der Gewerbegebiete Nord und Kanalhafen zu den relevanten Zeiten erwartet	Erfüllt mit den Linien G1 und G2
Die Linie 269 verkehrt an Schultagen mit einer Fahrt früh und einer Fahrt mittags zur/ von der Konradschule (7:51 Uhr Hinfahrt, 12:50 Uhr Rückfahrt)	Erfüllt
Max. Ausfallquote von 1 %	Erfüllt auf allen Linien bis auf die G2. Hier gab es einen langfristigen, rund sechs Monatelangen Ausfall der Bedienung (bedingt durch einen hohen Krankheitsstand beim Personal). Hierbei ist allerdings zu beachten, dass es sich um einen zusätzlich bestellten Verkehr im Probebetrieb gehandelt hat.
Pünktlichkeitsquote von 90 %	Erfüllt
Es soll ausgebildetes Fahrpersonal eingesetzt	Erfüllt

werden, vorrangig Stammpersonal, welches mindestens 80 % der Arbeitszeit im Stadtverkehr Rheine eingesetzt wird	
Fahrzeugausstattung: Standardlinienbus, Niederflurtechnik, Euro-6-Norm, Fahrzeugalter max. 12 Jahre, digitale Haltestellen-Innenanzeige, digitale Außenanzeigen, Vollklimatisierung, flexible Mehrzweckfläche/Sondernutzungsfläche, klappbare Rollstuhlrampe an Tür 2, kontrastreiche Haltestangen, Polsterbestuhlung, Außengestaltung im Corporate-Design der Marke „Stadtbus Rheine“ ohne Außenwerbung	31 Niederflurbusse, mit Rampe, Außengestaltung im Corporate-Design der Marke „Stadtbus Rheine“, Bluetec-Motoren für eine besonders umweltfreundliche Verbrennung des Dieseltreibstoffes Auf den Linien G1 und G2 werden Mercedes Benz Sprinter City 75 eingesetzt, Euro-6-Norm ⁴
Betriebshof max. 20 km Luftlinie vom Bustreff entfernt, ausreichende Räumlichkeiten für den Standort der Betriebsleitstelle, die Anlagen für die Routinewartung der Fahrzeuge, die Sozialräume für das Fahrpersonal, das Büro des verantwortlichen Ansprechpartners, die Datenerfassung/Speicherung	Betriebshof 4 km Luftlinie vom Bustreff entfernt, Werkstatt für Reparaturen und Wartung, Fundbüro ⁵
Eine Betriebsleitstelle in Rheine mit folgenden Anforderungen: Besetzungen während der Betriebszeiten der Linien, Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebs, Entscheidungen zur Anschlusssicherung im Verspätungsfall, Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan, Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung, Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen usw., Einrichtung/Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen, Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen städtischen Ämtern	Betriebsleitstelle am Betriebshof mit Verwaltung und Disposition ⁴
Verkehrsunternehmen muss ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) betreiben	Erfüllt
Verkehrsunternehmen soll Kundenzentrum in unmittelbarer Nähe zum Bustreff betreiben	Ein StadtBus-Center in unmittelbarer Nähe zum Bustreff als Kontakt- und Informationsstelle für die Fahrgäste bzw. Bevölkerung ⁴
Verkehrsunternehmen soll barrierefreie Internetseite mit Fahrgastinformationen und aktuellen Informationen zur Betriebssituation und ein Info-Telefon betreiben	Internetseite von Rheiner Verkehrsbetriebe Mersch mit Fahrplänen, Info-Telefon ⁶
Fahrgastinformationen an Haltestellen sollen	Erfüllt

⁴ <https://www.rvbm.de/linienverkehr>

⁵ <https://www.rvbm.de/ueber-uns>

⁶ <https://www.rvbm.de/>

<p>folgende Inhalte zeigen: Liniennummer, Richtungsangabe, haltestellenbezogener Abfahrtsplan, Perlschnur mit einzelnen Haltestellen, ggf. Hinweis auf länger andauernde Betriebsstörungen, schematischer Linienplan (an zentralen Haltestellen), Tarifinformationen (an zentralen Haltestellen), Service Hinweise. Der Aushang ist in einer Höhe von etwa 1,30 m von der Gehwegoberfläche anzubringen. Die Aushänge sind so zu gestalten, dass die Informationen durch entsprechend großer und kontrastreicher Schriftzeichen und verständliche Symbole auch für Sehbehinderte grundsätzlich erkennbar sind.</p>	
Am Bustreff soll eine Dynamische Fahrgastinformations-Anlage betrieben werden	Erfüllt
Die Tickets müssen dem Sortiment und dem Preisniveau der jeweils zuständigen Verkehrs- bzw. Tarifgemeinschaft oder einer ähnlichen zuständigen Organisation im Münsterland entsprechen	Sortiment und Fahrpreise entsprechen denen des Westfalentarifs für den Teilraum Münsterland-Ruhr-Lippe ⁷⁸
Fahrpersonal muss regelmäßig geschult werden	Erfüllt
Personal muss mindestens nach Tarif vergütet werden	Erfüllt
Zu Stadtfesten und an verkaufsoffenen Sonntagen sind zusätzliche Bedienungsangebote erforderlich	Erfüllt
Anforderungen an den Abendverkehr: Bedienung der Linien C1 bis C12; Anschlussgestaltung am Bustreff und Umläufe wie im Tagesverkehr; Betrieb unmittelbar anschließend an den Tagesverkehr; Halbstundentakt; letzte Abfahrt ab Bustreff 21:30 Uhr	Erfüllt

2.3 Fahrgastaufkommen

Zur Beurteilung des aktuellen Fahrgastaufkommens sind drei Quellen herangezogen worden:

- Die Zahlen der Schwerbehindertenerhebung 2022 (hierbei liegen Zahlen zu drei von vier Perioden vor)
- Eine im August 2023 durchgeführte KI-basierte Fahrgastzählung auf den G-Linien
- Eine ebenfalls im August 2023 durchgeführte Befragung des Fahrpersonals (abgefragt worden sind Einschätzungen der Linienauslastungen über den Tag und mögliche Häufungen von Leerfahrten)

⁷

https://www.westfalentarif.de/fileadmin/user_upload/22253_OWL_V_RingbuchPreistabellen2022_CMYK_RZ_WEB_V3.pdf

⁸ <https://www.stadtwerke-rheine.de/de/Stadtbund-Parken/Tickets-Preise/Fahrpreise/>

Des Weiteren liegen uns von der VSR zur Verfügung gestellte Daten zur Anzahl der beförderten Personen der vergangenen Jahre vor, anhand derer die Entwicklung der Fahrgastzahlen eingeschätzt werden kann:

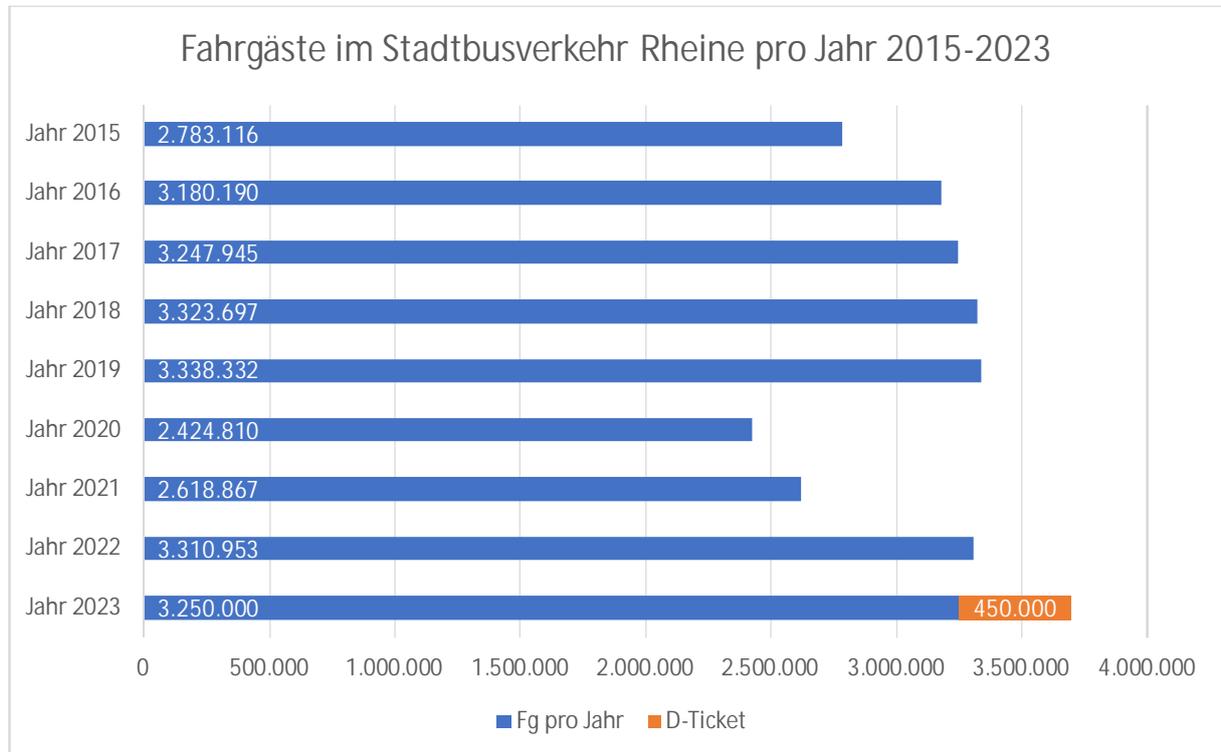


Abbildung 3: Fahrgäste im Stadtbusverkehr Rheine pro Jahr 2015-2023⁹ | Quelle: VSR

Wie der obigen Abbildung entnommen werden kann, zeichnet sich der Stadtbusverkehr seit mindestens 2015 durch stetig zunehmende Fahrgastzahlen aus. Die deutliche, durch die Corona-Pandemie verursachte „Delle“ ist bereits im Jahr 2022 fast vollständig wieder ausgeglichen worden. Wenngleich dabei zu beachten ist, dass in diese Zeit auch die Angebotsausweitung mit der Einführung der zusätzlichen G-Linien, der vier Morgensprinter sowie die Ausweitung der Bedienzeiten bis ca. 21:30 Uhr auf den C-Linien erfolgt ist.

⁹ Zahlen für das Jahr 2023: Zum Zeitpunkt der Bearbeitung liegen Zahlen bis August 2023 vor. Darüber hinaus ist eine Schätzung vorgenommen worden (als Anhaltspunkt diente das Verhältnis der ersten Jahreshälfte 2023 zur ersten Jahreshälfte 2022). Des Weiteren liegen keine Zahlen zu Fahrgästen mit Deutschland-Ticket vor, hierbei ist eine konservative Schätzung der zusätzlichen Fahrgäste anhand der Evaluation des Deutschlandtickets aus dem August 2023 (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG) vorgenommen worden.

2.3.1 Auswertung der Fahrgastzahlen der Schwerbehindertenerhebung 2022

Im Rahmen der Schwerbehindertenerhebung 2022 (im Folgenden: SBE 2022) sind auf allen Linien des Stadtverkehrs (inklusive der G-Linien und der Morgensprinter) stichprobenweise Fahrten ausgewählt worden¹⁰. Im Folgenden sind diese Daten als Tagesganglinien für die jeweiligen Linien/ Richtungen Mo-Fr dargestellt. Zu den Uhrzeiten ohne den entsprechenden Balken liegen keine Daten vor, hier kann über die Trendlinie (gepunktete Linie) eine Annahme über die Fahrgastzahlen getroffen werden.

Linie C1

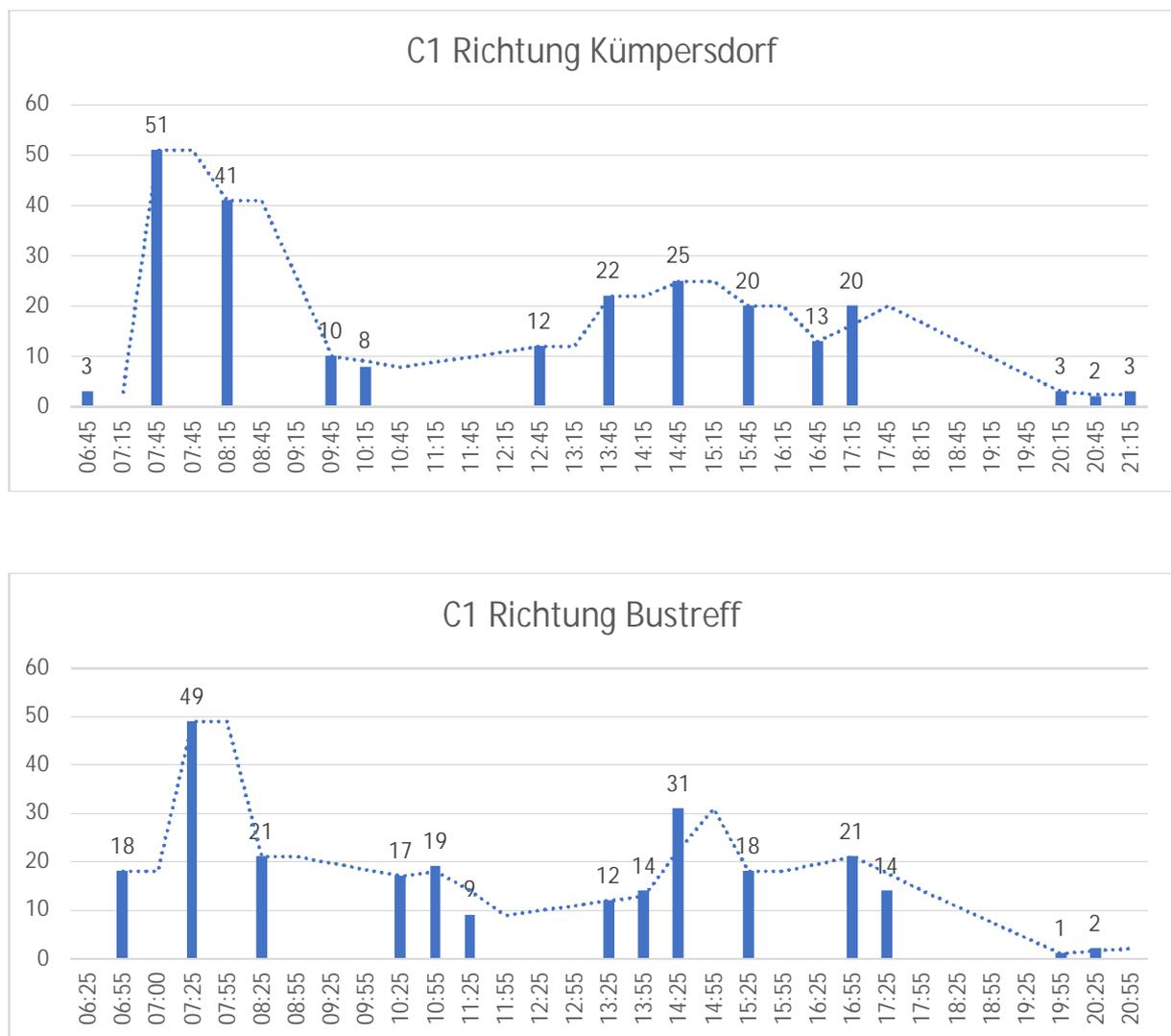


Abbildung 4: Fahrgastzahlen auf der Linie C1, Mo-Fr

In beide Richtungen eine ähnliche Verteilung über den Tag (starke Spitze am Morgen, lang gezogene Nachmittagsspitze), deutlich abnehmende Fahrgastzahlen ab ca. 20:00 Uhr.

¹⁰ Gemäß der Richtlinie zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr nach § 148 des Neunten Buches des Sozialgesetzbuches (SGB IX) – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen

Linie C2

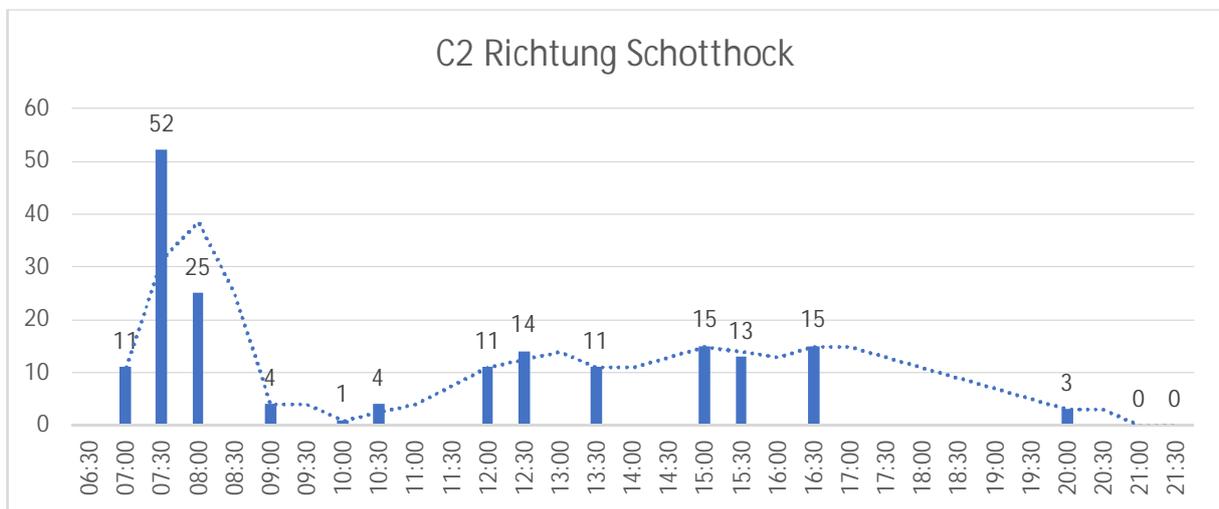
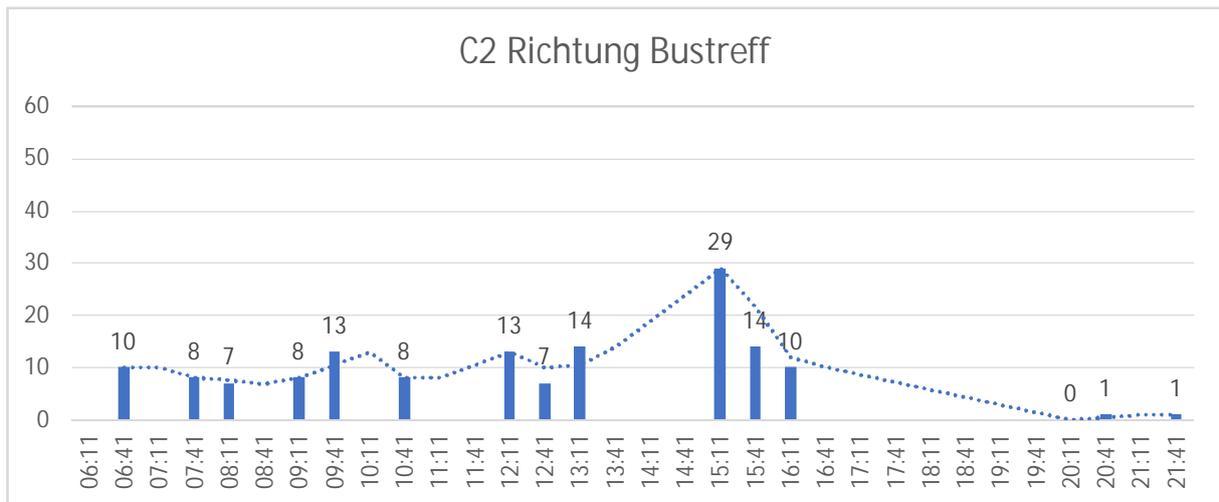


Abbildung 5: Fahrgastzahlen auf der Linie C2, Mo-Fr

In Richtung Bustreff stärker ausgeprägte Nachmittagsspitze, in Richtung Schotthock stärker ausgeprägte Morgenspitze. Deutlich abnehmende Fahrgastzahlen ab ca. 20:00 Uhr.

Linie C3

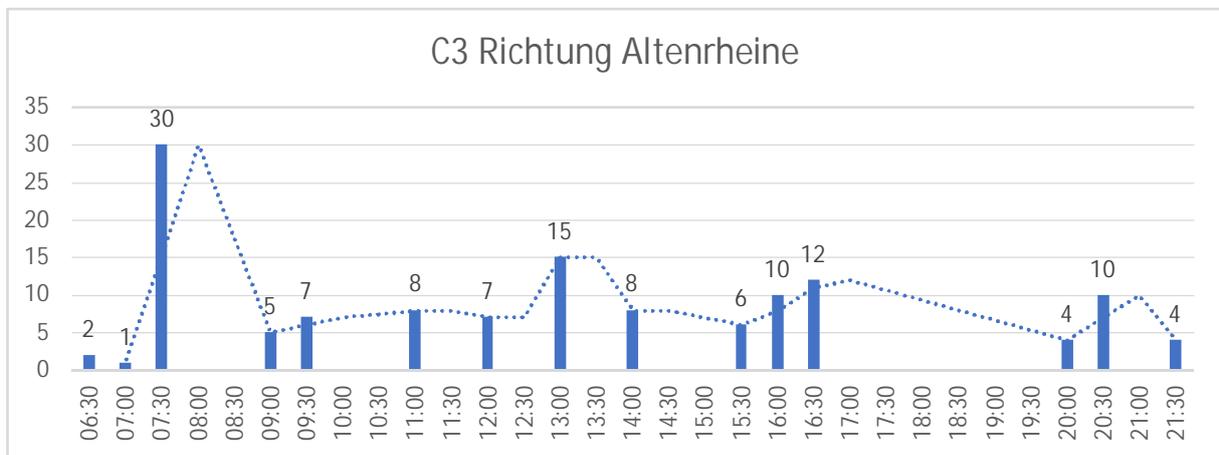
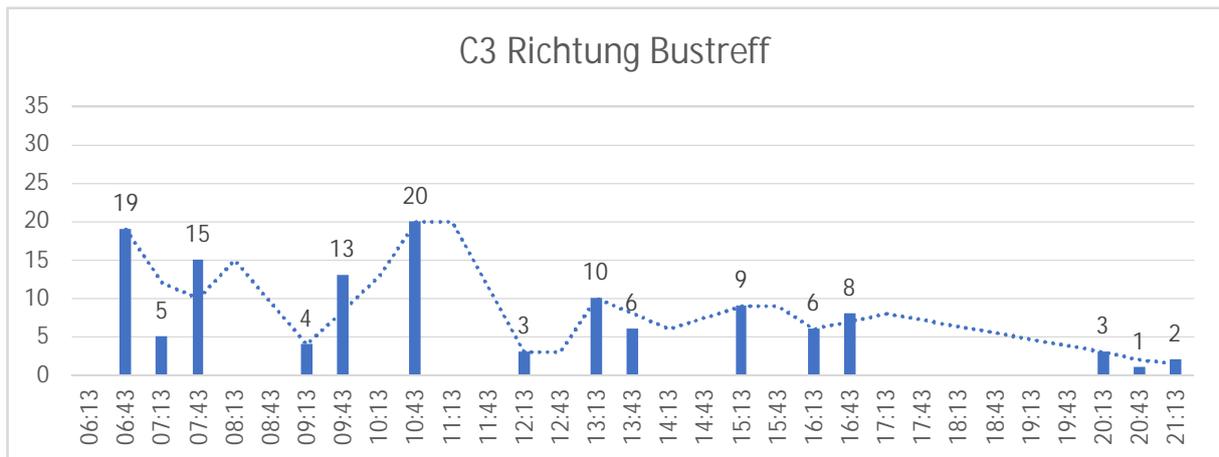


Abbildung 6: Fahrgastzahlen auf der Linie C3, Mo-Fr

In Richtung Bustreff insgesamt höhere Fahrgastzahlen am Morgen/ Vormittag. in Richtung Altenrheine deutliche Morgenspitze gegen 7:30 Uhr, danach weitestgehend regelmäßige Verteilung der Fahrgäste über den Tag. Abnehmende Fahrgastzahlen in Richtung Bustreff ab ca. 20:00 Uhr.

Linie C4

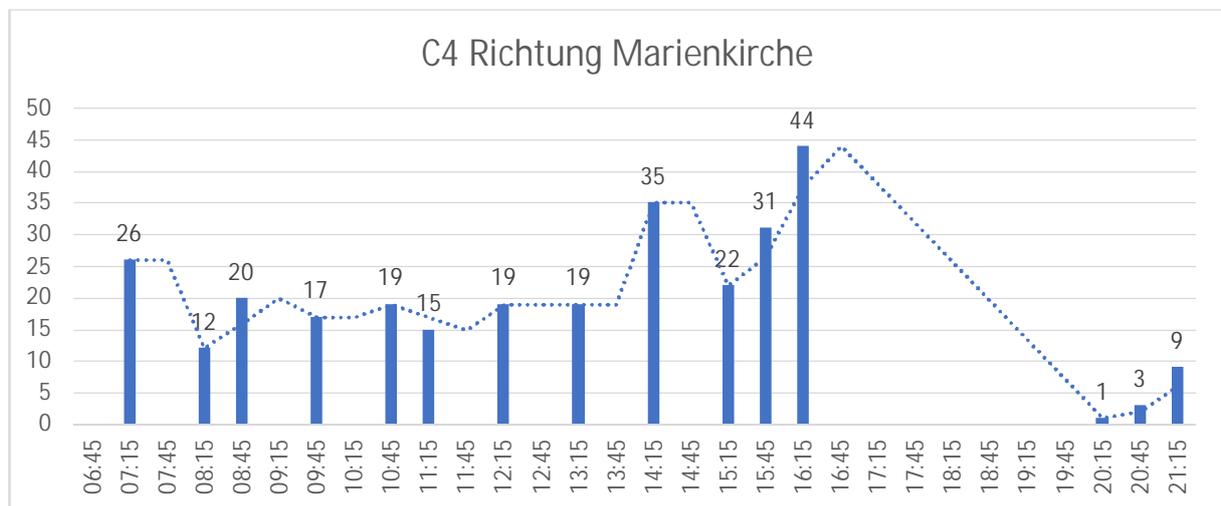
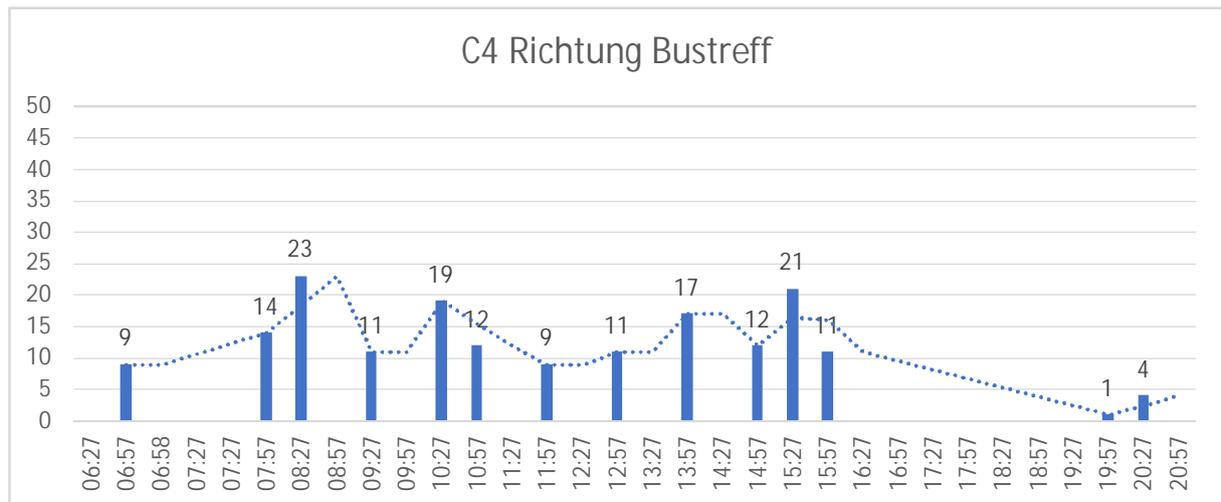


Abbildung 7: Fahrgastzahlen auf der Linie C4, Mo-Fr

Vergleichsweise regelmäßige Verteilung der Fahrgäste über den Tag bis ca. 16:00 Uhr in beide Richtungen, etwas stärker ausgeprägte Nachmittagsspitze Richtung Marienkirche. Fahrgäste durchgehend auf allen erhobenen Fahrten, abends in beide Richtungen mit abnehmender Tendenz.

Linie C5

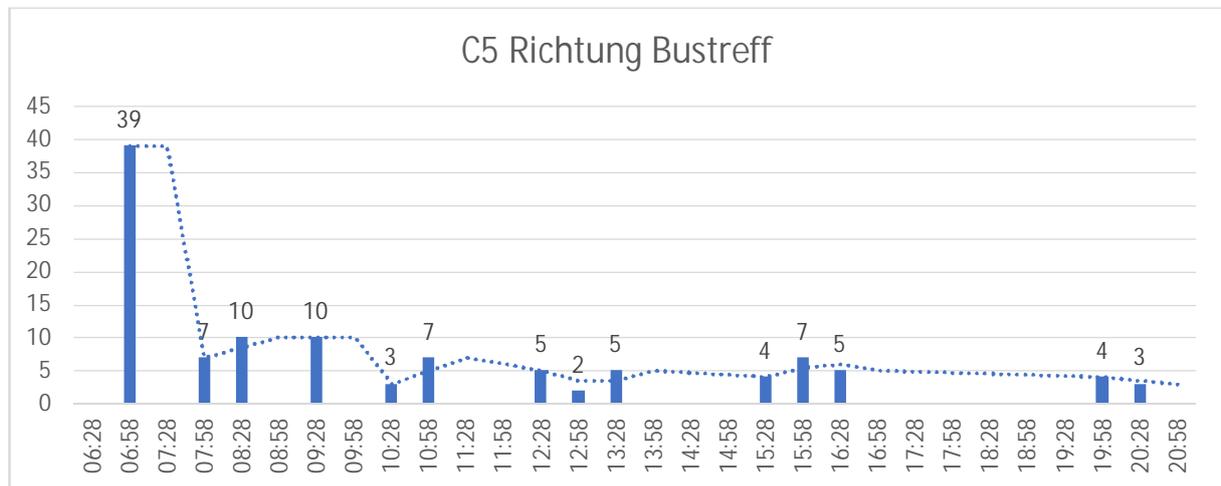
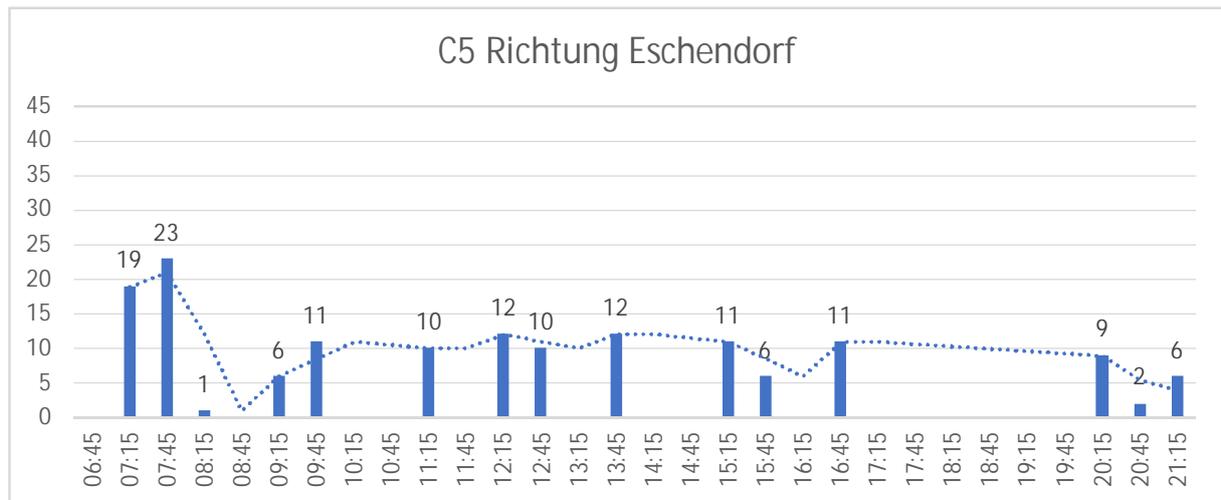


Abbildung 8: Fahrgastzahlen auf der Linie C5, Mo-Fr

Deutliche Morgenspitzen und anschließend vergleichsweise regelmäßige Verteilung der Fahrgäste über den Tag in beide Richtungen. Richtung Bustreff deutlichere Morgenspitze und geringere Fahrgastzahlen, Richtung Eschendorf weniger ausgeprägte Morgenspitze und höhere Fahrgastzahlen anschließend.

Linie C6

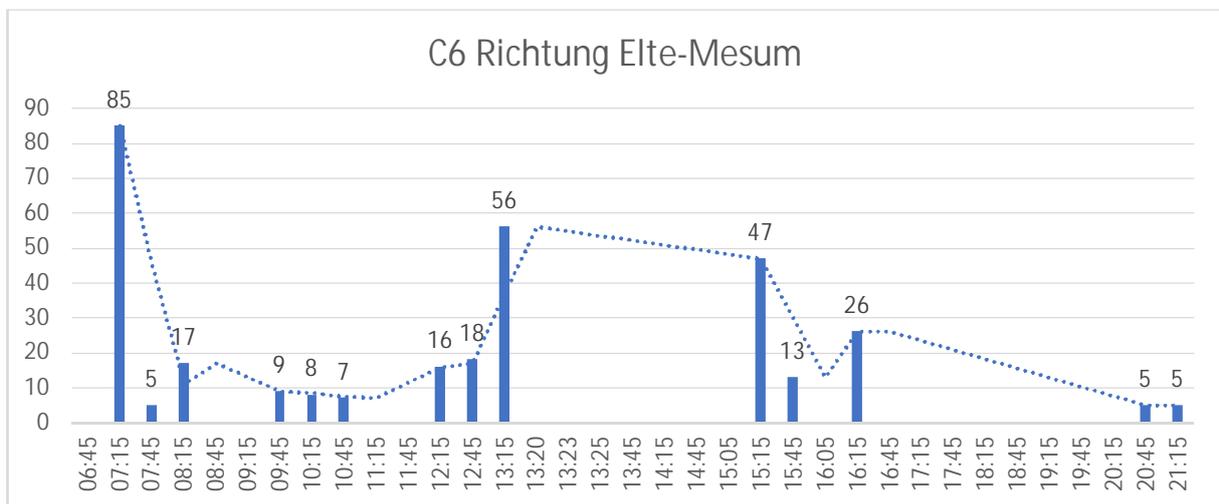
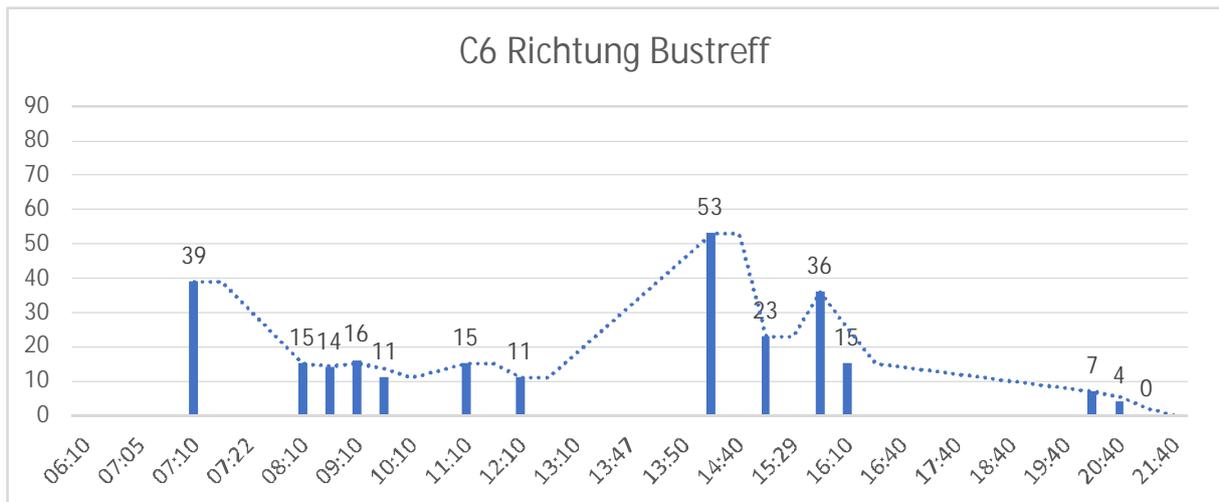


Abbildung 9: Fahrgastzahlen auf der Linie C6, Mo-Fr

Insgesamt eine der Linien mit den höchsten Fahrgastzahlen. In beide Richtungen ablesbare Morgen-, Mittags- und Nachmittagsspitzen. Abnehmende Fahrgastzahlen am Abend.

Linie C7

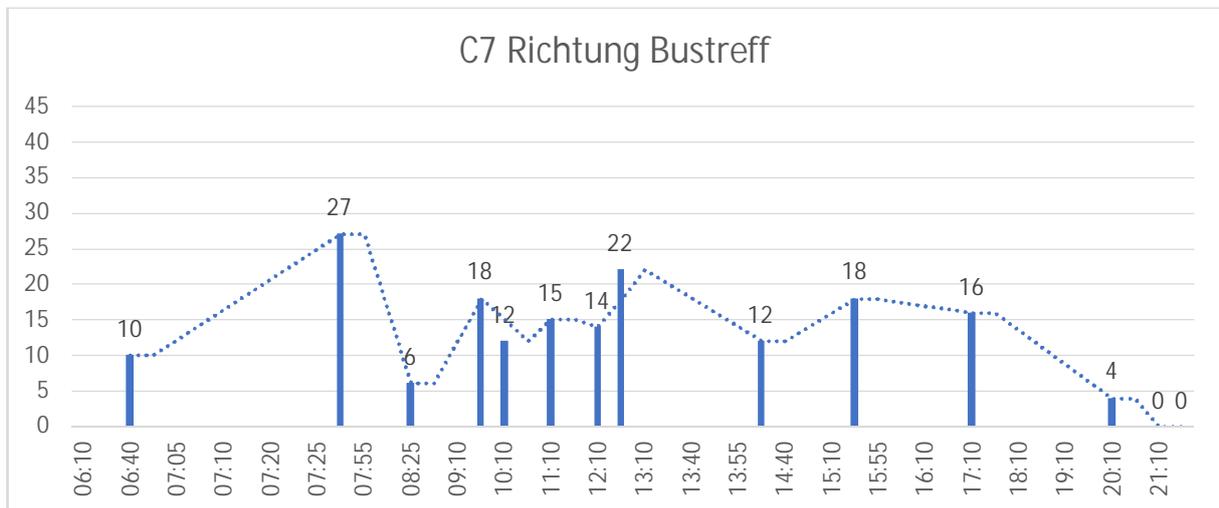
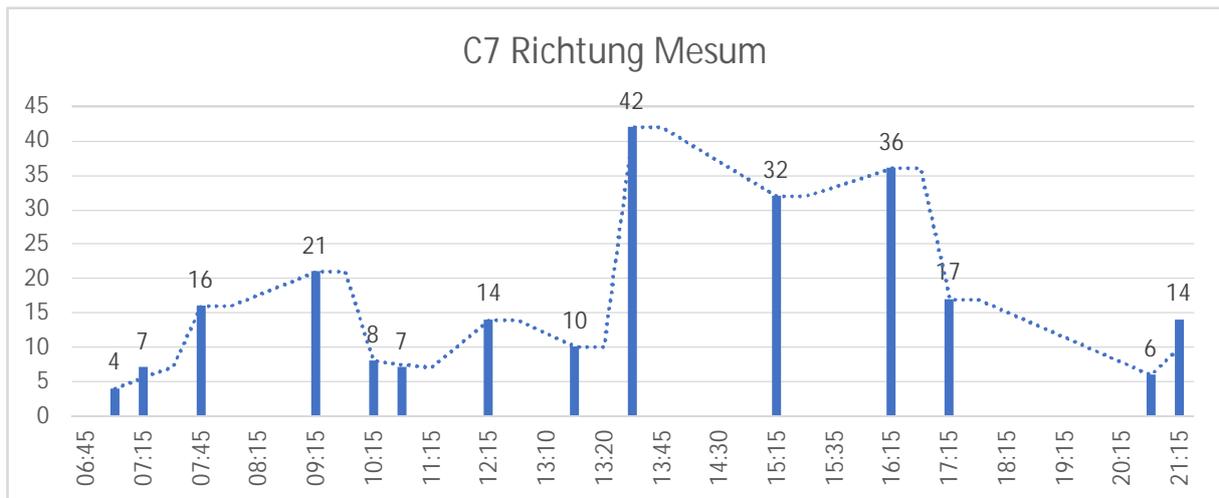


Abbildung 10: Fahrgastzahlen auf der Linie C7, Mo-Fr

Vergleichsweise hohe Fahrgastzahlen. Richtung Mesum deutliche Spitze am Nachmittag, Richtung Bustreff eine weniger ausgeprägte, aber erkennbare Spitze am Morgen. Deutlich sinkende Fahrgastzahlen Richtung Bustreff ab ca. 20:00, in Gegenrichtung bis Betriebsschluss relativ hohe Besetzung.

Linie C8

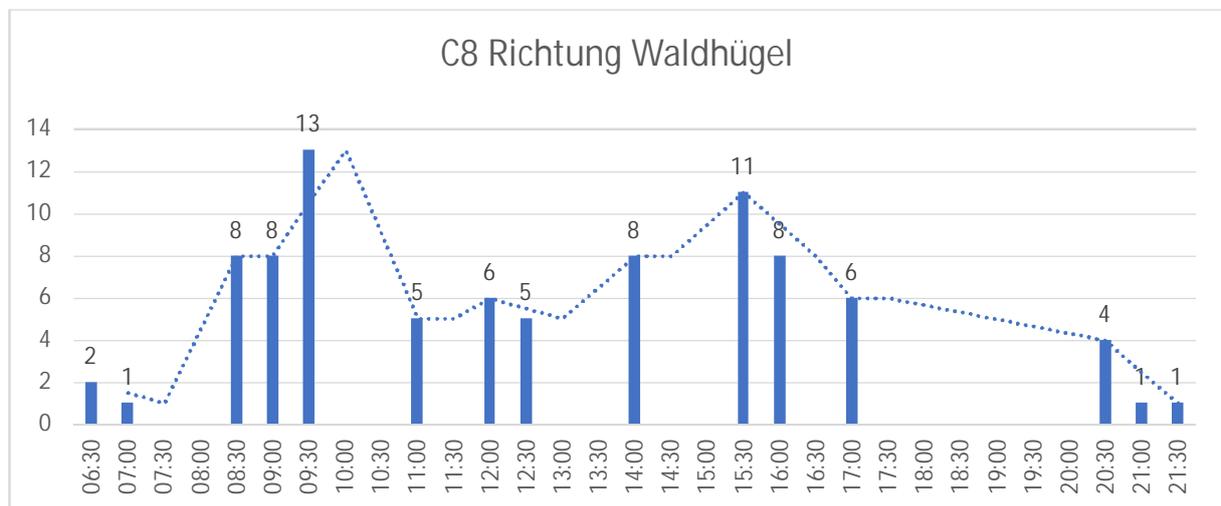
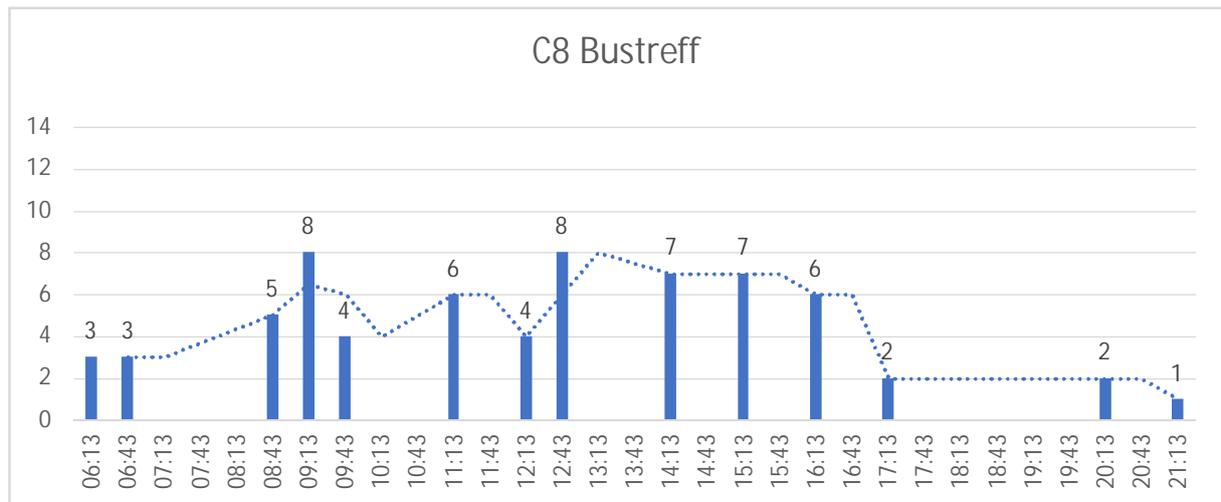


Abbildung 11: Fahrgastzahlen auf der Linie C8, Mo-Fr

Vergleichsweise regelmäßige Verteilung der Fahrgäste über den Tag, in Richtung Waldhügel etwas deutlicher ausgeprägte Spitzen. In beide Richtungen sinkende Fahrgastzahlen abends, in Richtung Waldhügel erst ab 21:00 Uhr, in Richtung Bustreff bereits vorher.

Linie C9

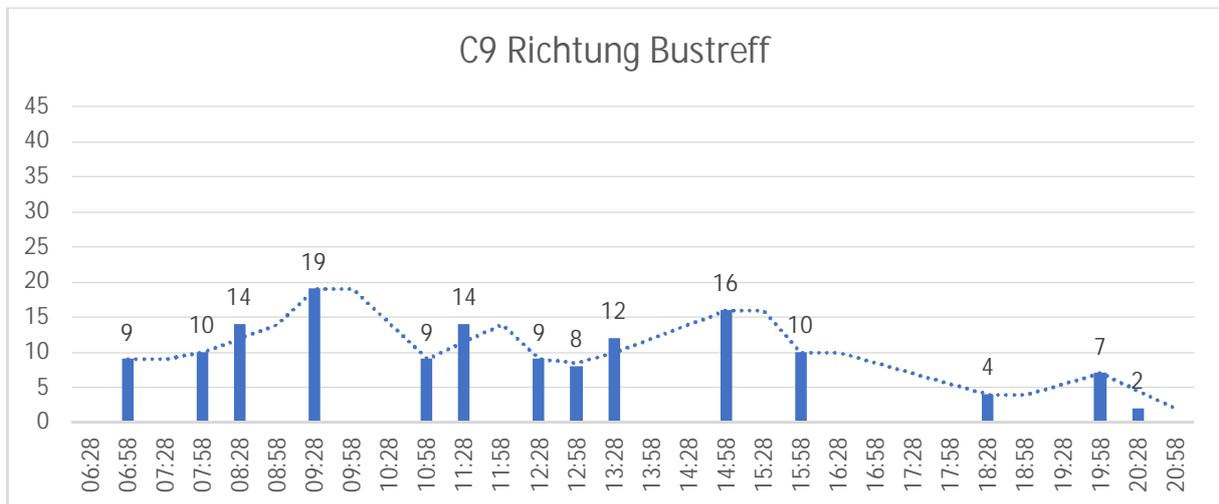
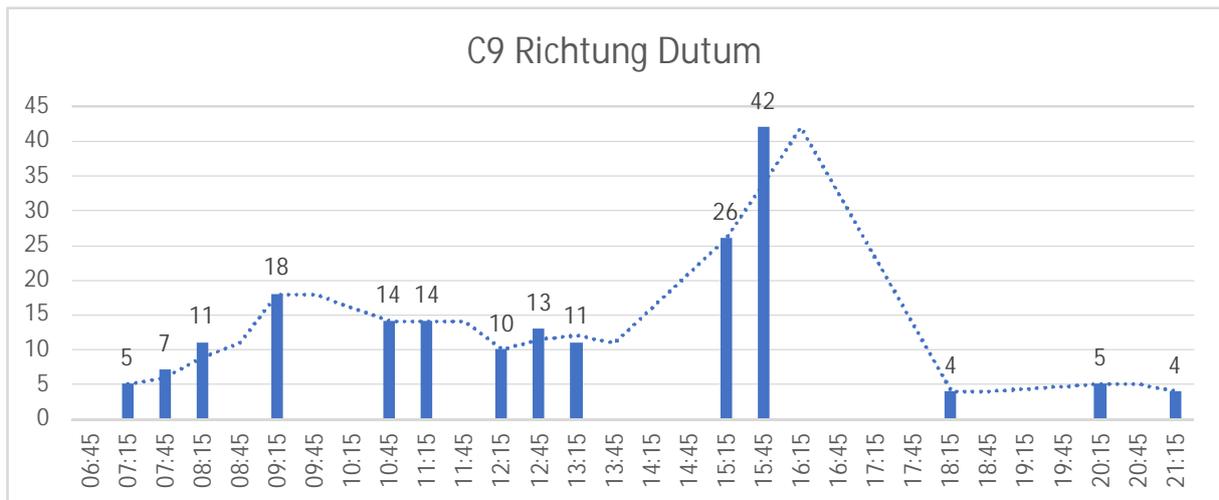


Abbildung 12: Fahrgastzahlen auf der Linie C9, Mo-Fr

In beide Richtungen vergleichsweise regelmäßige Verteilung der Fahrgäste über den Tag, allerdings mit einer deutlichen Spitze am Nachmittag in Richtung Dutum. Fahrgäste auch auf den letzten Fahrten vor Betriebschluss.

Linie C10

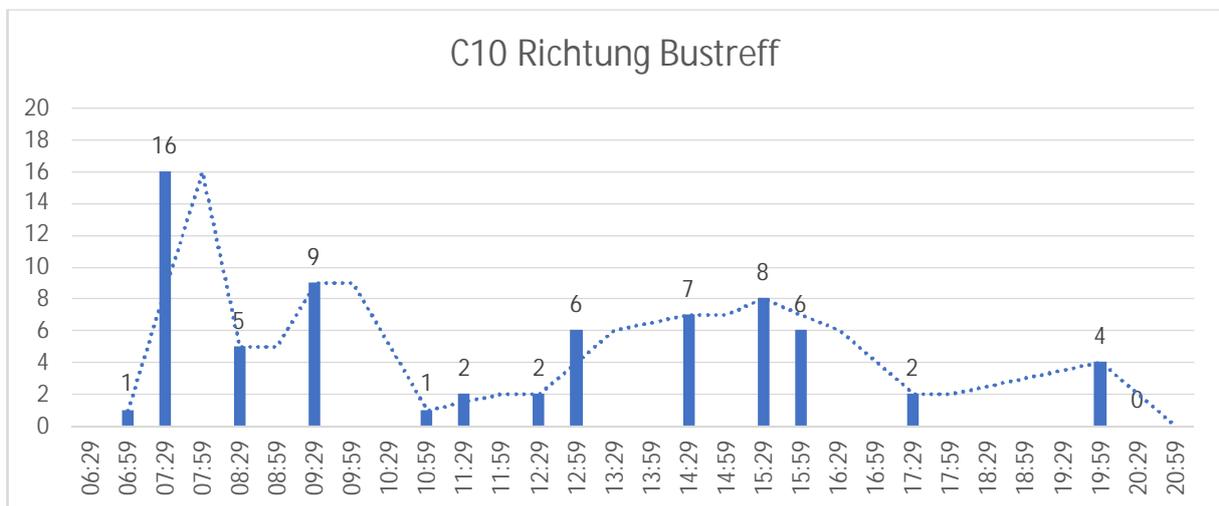
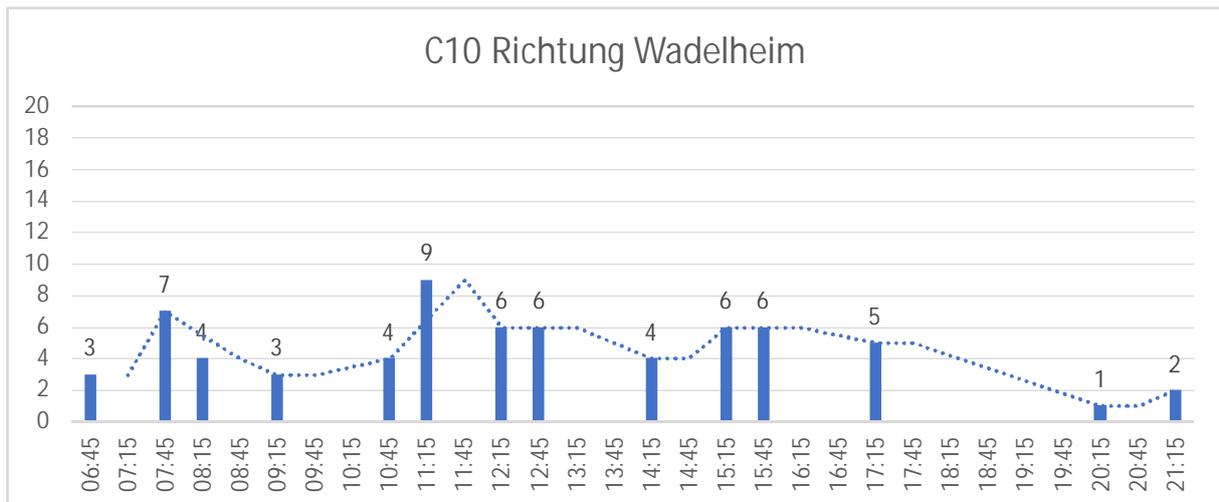


Abbildung 13: Fahrgastzahlen auf der Linie C10, Mo-Fr

In Richtung Wadelheim relativ regelmäßige Verteilung der Fahrgäste über den Tag, in Richtung Bustreff deutliche Spitzen am Morgen und Nachmittag. Sinkende Fahrgäste abends.

Linie C11

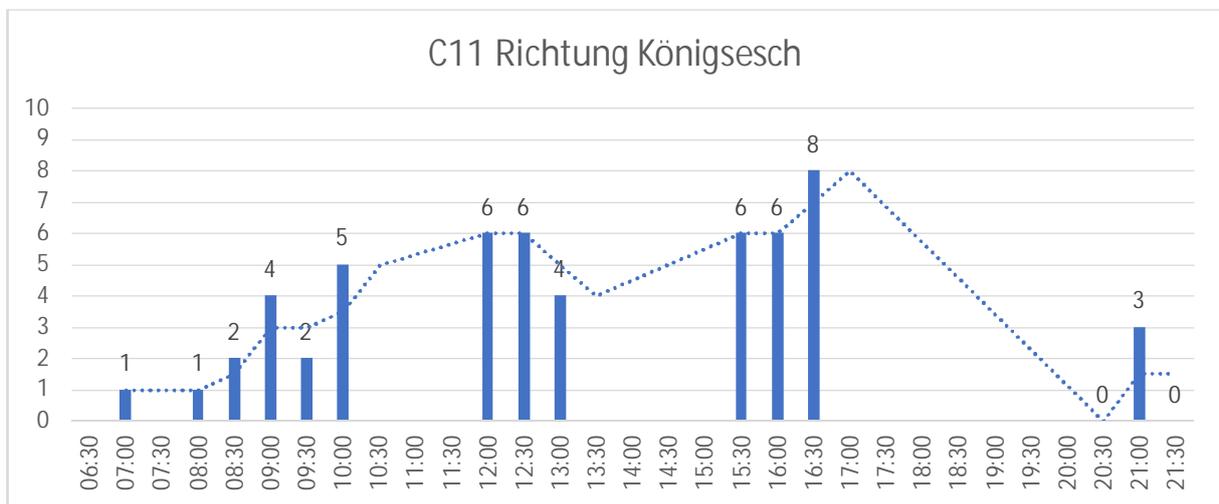
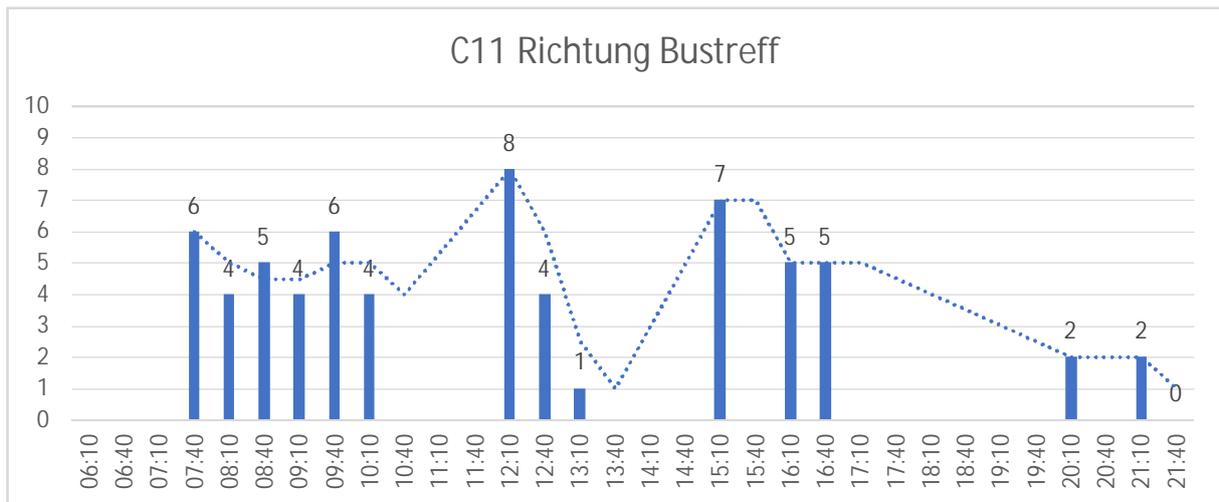


Abbildung 14: Fahrgastzahlen auf der Linie C11, Mo-Fr

Im Vergleich mit den anderen C-Linien geringe Fahrgastzahlen (keine Zählfahrt mit mehr als 10 Fahrgästen im Erhebungszeitraum), einige Erhebungsfahrten mit 0 Fahrgästen am Abend.

Linie C12

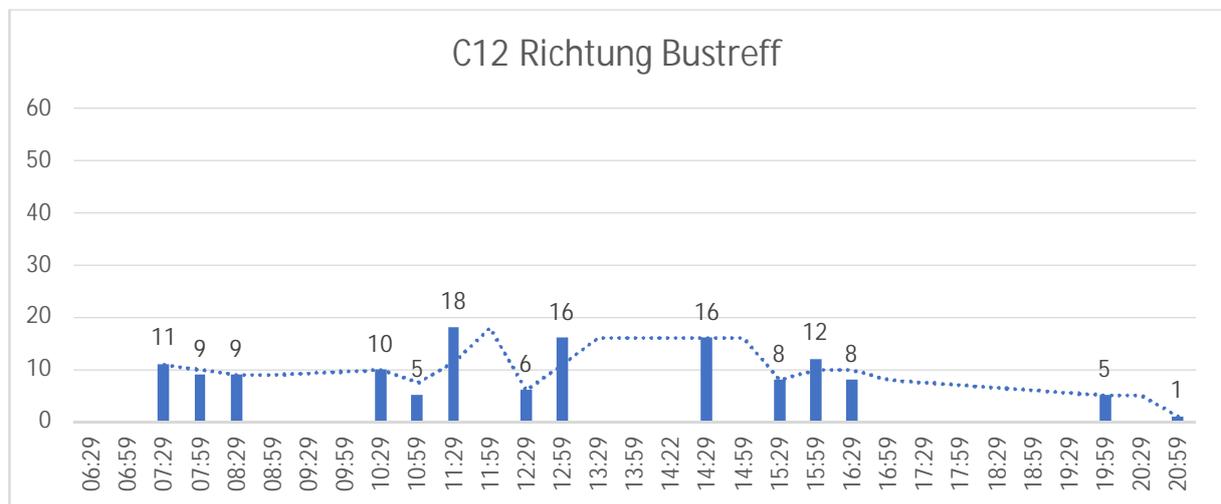
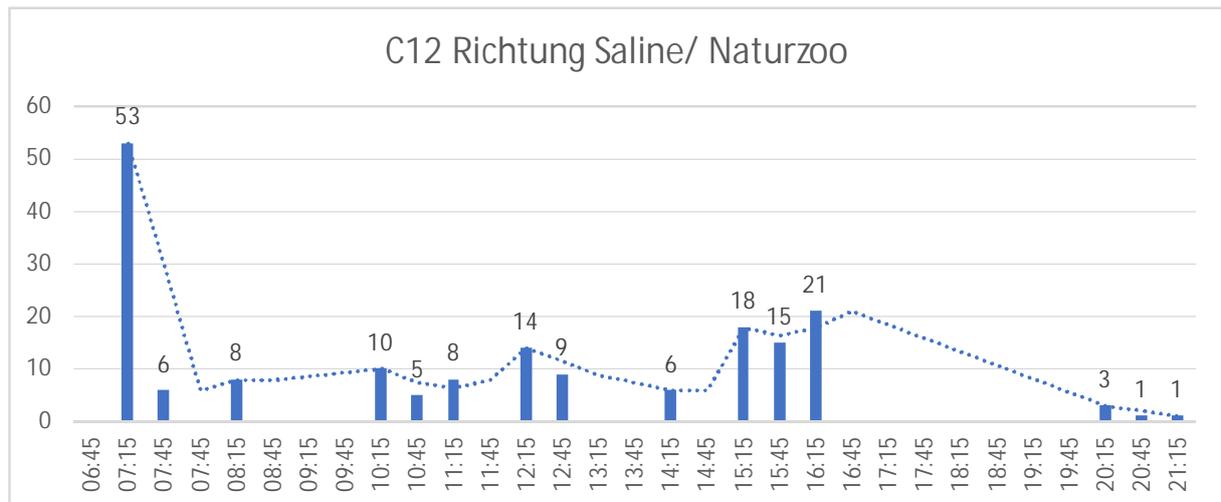


Abbildung 15: Fahrgastzahlen auf der Linie C12, Mo-Fr

Eine sehr deutliche Morgenspitze in Richtung Saline/ Naturzoo, sonst vergleichsweise regelmäßige Verteilung der Fahrgäste über den Tag, mit sinkenden Fahrgastzahlen am Abend.

Wochenendverkehre

Aufgrund der Besonderheiten der Erhebungsform einer Schwerbehindertenerhebung können anhand der vorhandenen Zahlen nur eingeschränkt Aussagen zur Besetzung der C-Linien am Wochenende getroffen werden. Allerdings deuten die Zahlen der Fahrten, die in der Stichprobe enthalten und somit erfasst worden sind, auf Folgendes hin:

- Die Besetzung auf allen Linien sinkt zwar insgesamt, einzelne Fahrten weisen allerdings (und zwar sowohl Samstag als auch Sonntag) eine Besetzung auf, die mit der werktäglichen vergleichbar ist.

- Da mit den Berufspendlerinnen und -pendlern ein wesentlicher Teil der Fahrgäste entfällt, der für die Ausbildung der Morgenspitze relevant ist, ist die schwächste Auslastung der C-Linien entsprechend an den Samstag- und Sonntagvormittagen feststellbar.

Morgensprinter

Tabelle 6: Übersicht über die Auslastung der Morgensprinter im Jahr 2022

	Frühjahr 2022 Fahrt 1	Frühjahr 2022 Fahrt 2	Sommer 2022 Fahrt 1	Sommer 2022 Fahrt 2	Herbst 2022 Fahrt 1	Herbst 2022 Fahrt 2	Ø Gesamt
A	2	0	6	5	3	5	3,50
B	2	3	5	2	3	7	3,67
C	5	2	1	1	1	1	1,83
D	0	0	1	0	1	1	0,50

Insgesamt zeichnen sich die Morgensprinter-Angebote durch sehr niedrige Fahrgastzahlen aus. Deutlich zu erkennen ist vor allem, dass sich die im Westen der Stadt verkehrenden Morgensprinter durch sehr schwache Fahrgastzahlen auszeichnen: Von jeweils sechs erhobenen Fahrten¹¹ weist nur eine Fahrt des Morgensprinters C (Frühjahr 2022, Fahrt 1) eine nennenswerte Besetzung auf.

2.3.2 Auswertung der Fahrgastzählung auf den G-Linien im August/September 2023

Ende August/ Anfang September 2023 hat die kobra NVS im Auftrag der VSR eine KI-basierte Fahrgastzählung auf den G-Linien durchgeführt. Hierfür sind pro Fahrzeug zwei Kameras installiert worden, deren Aufnahmen in Echtzeit von einer KI ausgewertet worden sind.

Bis auf zwei Vorfälle¹² sind auf beiden G-Linien alle Fahrten innerhalb einer Arbeitswoche erfasst worden.

In den folgenden Tabellen sind die durchschnittliche Besetzung der jeweiligen Fahrten (Mittelwert aus fünf Tagen) sowie die durchschnittliche Anzahl an täglichen Ein- und Ausstiegen pro Haltestelle (tägliche Summe der Ein- und Ausstiege, Mittelwert aus fünf Tagen).

¹¹ Im Rahmen der Schwerbehindertenerhebung sind zwei weitere Fahrten in der Winterperiode 2022 erhoben worden. Wie auch bei den weiter oben abgebildeten Auswertungen, liegen der kobra die Zahlen aus der Winterperiode zum Stand der Bearbeitung nicht vor.

¹² Bei einigen Fahrten haben wir keine Daten erheben können (Montag Zeitraum 08:45 bis 12:00), da das eing geplante und bereits mit Kameras ausgestattete Fahrzeug aufgrund von technischen Problemen durch ein anderes ersetzt worden ist. Somit bestand an der Stelle nicht die Möglichkeit zur Erfassung. Bei einigen anderen Fahrten hat nur eine Kamera (die vordere) Fahrgäste erfassen können, da die hintere Kamera von Fahrgästen verdreht wurde und somit natürlich die Türen nicht erfassen konnte. Dieses Problem ist allerdings durch eine manuelle Überprüfung und Plausibilisierung der Daten behoben worden.

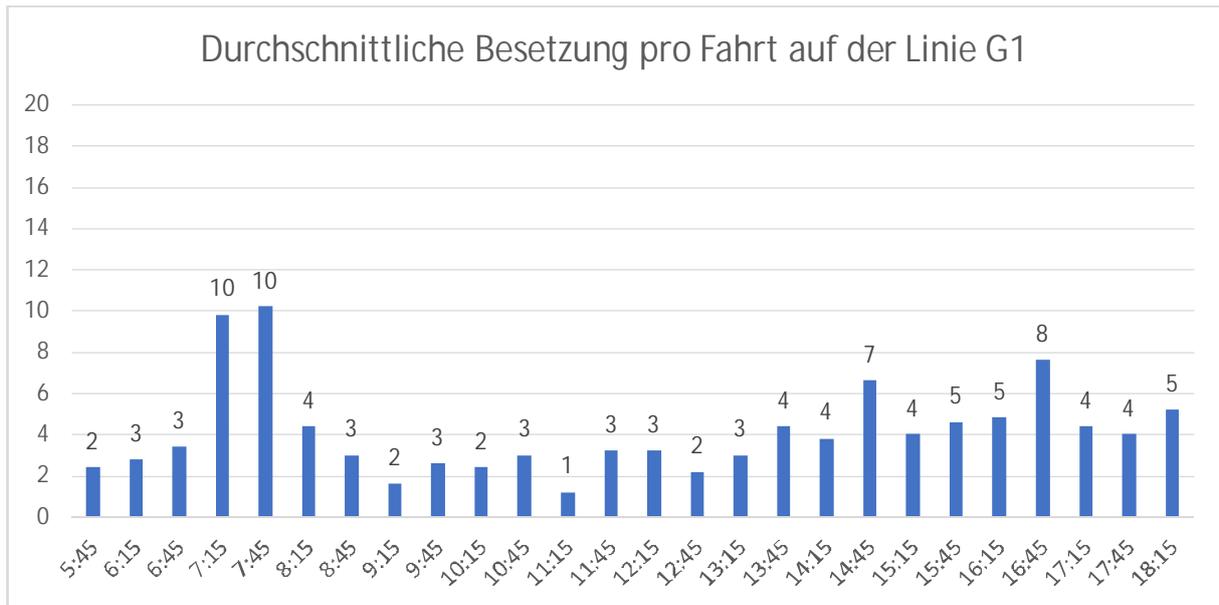


Abbildung 16: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G1

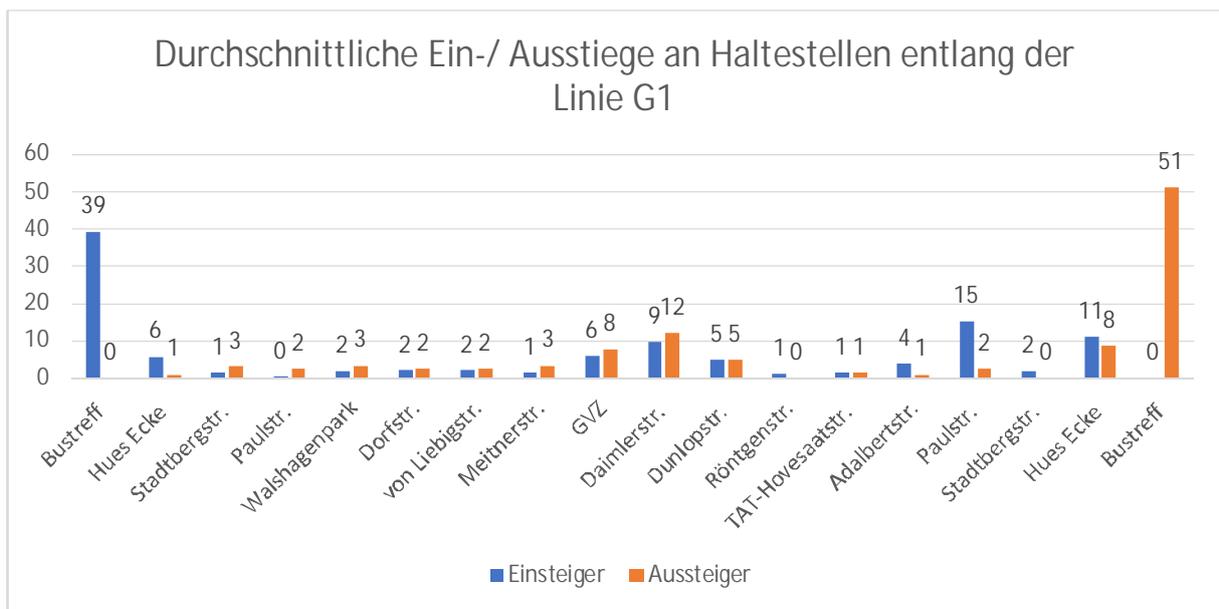


Abbildung 17: Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G1

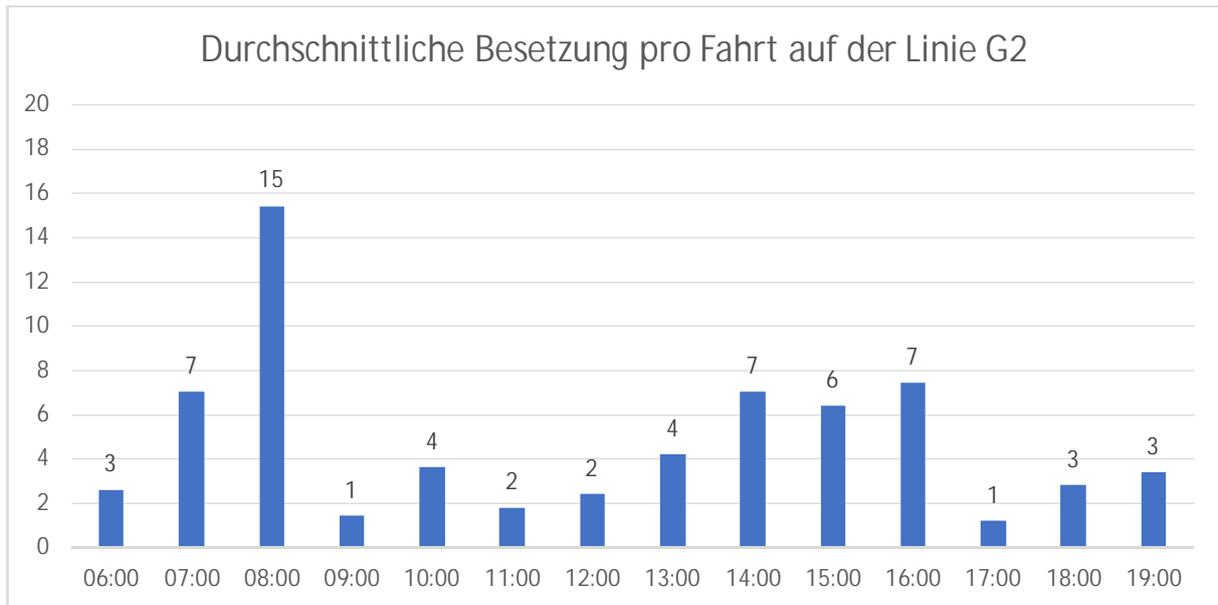


Abbildung 18: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G2

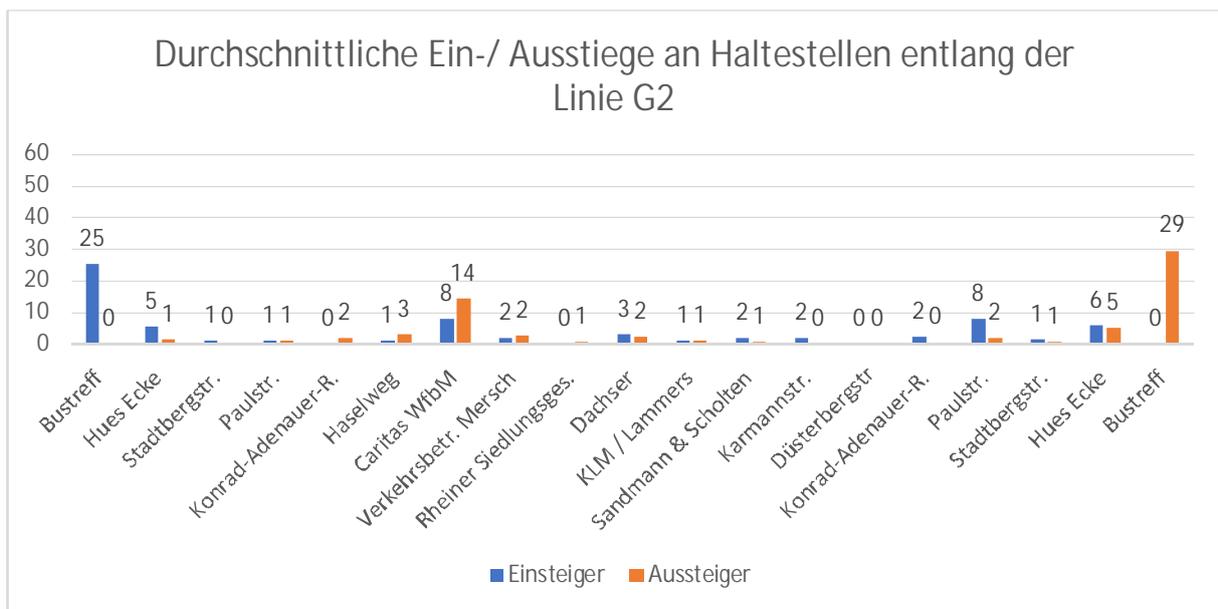


Abbildung 19: Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G2

Die wesentlichen Erkenntnisse der Fahrgastzählung lauten wie folgt:

- Die Linie G1 befördert im Durchschnitt hier fast doppelt so viele Fahrgäste befördert wie auf der Linie G2 (allerdings auch mit doppelt so vielen Fahrten pro Tag).
- Die am stärksten frequentierten Haltestellen sind:
 - Bustreff, Hues-Ecke, Paulstraße, GVZ, Daimlerstraße sowie – mit Abstrichen – Dunlopstraße auf der G1,
 - Bustreff, Hues-Ecke, Paulstraße und Caritas WfbM auf der G2.

- Die Fortführung der Linie G1 lässt sich trotz der im Vergleich mit den C-Linien geringen, aber über den Tag regelmäßig verteilten Fahrgastzahlen sowie mit der Anzahl der Ein- und Ausstiege an den Haltestellen GVZ und Daimlerstraße rechtfertigen.
- Bei der Linie G2 kommt grundsätzlich eine komplette Streichung in Frage. Dabei muss lediglich gewährleistet werden, dass die Fahrgäste der Haltestelle Caritas WfbM mit einer anderen Linie befördert und idealerweise an einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle ein- und aussteigen können (das wäre etwa auf der aktuell provisorisch eingerichteten Haltestelle Düsterbergstraße/ Linie C2 möglich).

2.3.3 Auswertung der Befragung des Fahrpersonals im August/September 2023

Das Fahrpersonal der RVBM hat im August/September 2023 die Möglichkeit bekommen, eigene Erfahrungen mit der Fahrzeugauslastung auf bestimmten Linien/ zu bestimmten Zeiten zu teilen. Die eingegangenen Ergebnisse decken sich weitestgehend mit unseren Beobachtungen/ Erhebungsergebnissen:

- Schwache Auslastung der Morgensprinter
- Schwache Auslastung im Feierabendverkehr (betrifft alle Linien)
- Schwache Auslastung an Samstagen von 7:00 bis 9:00 Uhr (betrifft alle Linien)
- Schwache Auslastung an Sonn- und Feiertagen von 10:00 bis 13:00 Uhr (betrifft alle Linien).

2.4 Infrastruktur des ÖPNV

2.4.1 Haltestellen

- Barrierefreier Ausbau gemäß Leitfaden von Straßen NRW
- Übergeordnete Bedeutung des Bustreffs im Netz, dementsprechend höherer Ausbaustandard mit DFI-Anzeigen, mehreren Sitzgruppen etc.
- Übersicht (mit Fotodokumentation) über alle Haltestellenpositionen beim Aufgabenträger vorhanden

2.4.1 Fahrzeuge

Aktuell besteht die Fahrzeugflotte aus insgesamt 28 Fahrzeugen, diese setzt sich wie folgt zusammen:

Tabelle 7: Zusammensetzung der aktuellen Fahrzeugflotte im Stadtbusverkehr Rheine¹³

Fahrzeugtyp	Baujahr	Fzg.-Länge	Euro-Norm	Sitzplätze	Stehplätze
Midibus	2020	08,48m	6	12+1	26
Midibus	2020	08,48m	6	12+1	26
Standardbus	2015	12,13m	6	29+1	69
Standardbus	2015	12,13m	6	29+1	69
Standardbus	2018	12,13m	6	29+1	75
Standardbus	2018	12,13m	6	29+1	75
Standardbus	2020	12,13m	6	29+1	74
Standardbus	2020	12,13m	6	29+1	74
Standardbus	2021	12,13m	6	29+1	74
Standardbus	2021	12,13m	6	29+1	74
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2021	12,13m	6 D	29+1	75
Standardbus	2013	12,10m	6	34+1	66
Standardbus	2014	12,13m	6	33+1	66
Standardbus	2014	12,13m	6	33+1	66
Standardbus	2014	12,13m	6	33+1	66
Standardbus	2016	11,98m	6	35+1	48

¹³ Quelle: VSR

Standardbus	2016	11,98m	6	35+1	48
Gelenkbus	2014	17,98m	6	50+2	90
Gelenkbus	2010	17,94m	6	55	84
Gelenkbus	2014	17,98 m	6	50+2	90
Gelenkbus	2014	17,98m	6	50+2	90

Alle oben aufgeführten Fahrzeuge sind barrierefrei ausgebaut (und verfügen entsprechend über eine ausklappbare Rampe sowie Multifunktionsbereiche zum Abstellen von Kinderwagen/ Rollstühlen).

2.5 Verknüpfungspunkte im ÖPNV/ SPNV

In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen Verknüpfungspunkte des Stadtbusnetzes in Rheine aufgeführt.

Tabelle 8: Übersicht über die wichtigsten ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Stadtbusverkehr

Haltestelle	Linien	Ausstattung
1 Bustreff	Alle Linien	Dynamische Fahrgast- Informationsanlage, Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Leitstreifen, Hochbord, Einstiegsfeld, Auffindestreifen
2 Hues Ecke	C1, C2, C3, C4, R93, 190, 192, N126	Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Auffindestreifen, Hochbord, Fahrplantafel
19 Hues Ecke	C1, C2, C3, C4	Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Auffindestreifen, Hochbord, Fahrplantafel
117 Mesum, Bahnhof	C6, C7	Leitstreifen, Hochbord, Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Fahrradbügel, Fahrplantafel, Auffindestreifen, Einstiegsfelder
118 Bürgerstraße	C6 und C7	Fahrplantafel
125 Mesum, Bahnhof	C6, C7	Leitstreifen, Hochbord, Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Fahrplantafel, Fahrradbügel, Einstiegsfeld, Auffindestreifen

Die Bushaltestellen Mesum Bahnhof und Mesum Bürgerstraße liegen in ca. 250 m (Bahnhof Mesum) bzw. ca. 400 m (Bürgerstraße) Entfernung zum eigentlichen Bahnhof/ Bahnhaltepunkt.

2.6 Stärken/ Schwächen des Systems

Stärken:

- Eingespieltes System
- Bustreff als zentrale Rendezvous-Haltestelle – Weiterfahrt in alle Richtungen
- Durch die Verknüpfung der Linien untereinander im Umlauf fungieren sie praktisch als Durchmesserlinien (Fahrten ohne Umstieg möglich)
- Sehr regelmäßiger, leicht verständlicher Takt
- Flächendeckende Abdeckung des Stadtgebiets
- Durch räumliche Nähe der Haltestellen zueinander in einigen Bereichen faktisch eine Verdichtung auf 15-Minuten-Takt
- Zusatzangebote wie Morgensprinter oder G-Linien
- Moderne Fahrzeugflotte und weitestgehend barrierefreie Infrastruktur

Schwächen:

- Geringe Auslastung:
 - der Hauptlinien zu Randzeiten (vor allem abends)
 - der Morgensprinter (vor allem C und D)
 - der G-Linien ab dem Mittag (insbesondere G2)
- Geringe Auslastung der Mehrheit der Haltestellen entlang der G-Linien (vor allem G2)

3. Anforderungen an den ÖPNV

3.1 Grundsätzliche Ziele

Das Stadtbussystem der Stadt Rheine verfügt mit den C-Linien über eine sehr gute Ausgangsbasis. Es handelt sich um ein eingespieltes, leicht zu begreifendes System, das ohne wesentliche Abweichungen im Laufe eines Verkehrstages auskommt. Das übergeordnete Ziel ist des vorliegenden Nahverkehrskonzeptes ist daher eine „behutsame Optimierung“ des Stadtbussystems:

Während das planerische Grundgerüst mehr als solide ist, sollten vor allem die Zusatzangebote, die in den vergangenen Jahren hinzugekommen sind, daraufhin untersucht werden, ob sie in ihrer jetzigen Form noch haltbar sind oder u. U. in andere Angebotsformen überführt/ ganz abgeschafft werden können. So wird im Folgenden eine effizientere Nutzung der Kapazitäten geprüft.

3.2 Vorschläge aus der Einwohnerschaft (via Ideenkarte der Stadt Rheine)

Im August/ September 2023 bestand für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Rheine die Möglichkeit, sich via Eintrag auf der Ideenkarte der Stadt¹⁴ zu einem Sachverhalt/ Problem im Themenfeld ÖPNV zu äußern und ggf. konkrete Verbesserungsvorschläge zu hinterlassen. Diese Möglichkeit wurde rege genutzt, in der kurzen Zeit sind fast 100 Beiträge erstellt worden.

Im Folgenden werden diese Vorschläge nach Themen sortiert und redaktionell aufbereitet (die Originale liegen der Stadt Rheine vor). Anschließend wird auf die Vorschläge eingegangen, es werden Handlungsempfehlungen formuliert bzw. Gründe benannt, aus denen einzelne Vorschläge abgelehnt werden.

¹⁴ <https://www.ideenkarte.de/rheine-nahverkehr>

3.2.1 Zusätzliche Haltestellen/ geänderte Linienführung

Bessere Erschließung Wohnpark Dutum (Linien C9/ C10)

Es wird vorgeschlagen, die Linie C10 über die Neuenkirchener Str. und die Sassestr. zu führen (in anderen Beiträgen wird vorgeschlagen, die Linie C9 als Schleife auszubilden). Dadurch soll eine bessere Anbindung des Wohnparks Dutum und speziell des dortigen Nahversorgungs- „Hubs“ erfolgen.

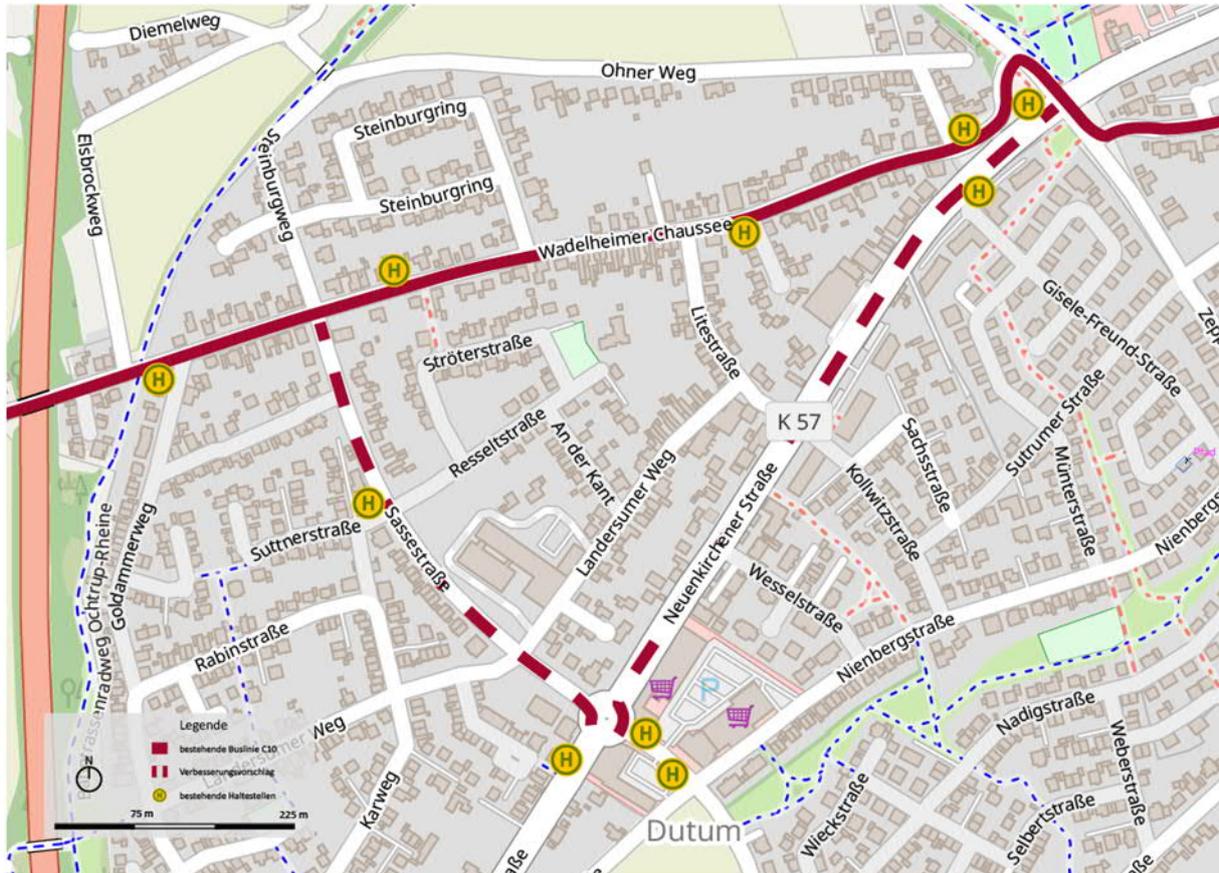


Abbildung 20: Mögliche Erschließung des Wohnpark Dutum (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine Änderung der Linienführung der Linie C10 ist hier durchaus denkbar. Wir schlagen vor, stadtauswärts weiterhin den Linienweg auf der Wadelheimer Chaussee beizubehalten und stadteinwärts die C10 über die Sassestraße und die Neuenkirchener Straße zu führen. Das bedingt aus unserer Sicht die Einrichtung von zwei zusätzlichen Abfahrpositionen/ Haltestellen:

- Nordwestlich des Kreisverkehrs, auf Höhe des Nahversorgungszentrums sowie
- Etwa auf Höhe der Liesteße/ Kollwitzstraße in der Neuenkirchener Straße.

Bessere Erschließung Wohnpark Dutum, Alternativvorschlag (Linien C9/ C10)

Ein Alternativvorschlag besteht darin, dass die Schleife weiter gefasst wird: „Vom Kreisverkehr Neuenkirchener Straße in die Nadigstraße abbiegen, dann der Zeppelinstraße bis zur Steinfurter Straße folgen und ab hier wieder der alten Route folgen.“ (Ein anderer Vorschlag bezieht sich auf die Bedienung derselben Strecke, allerdings in Gegenrichtung).

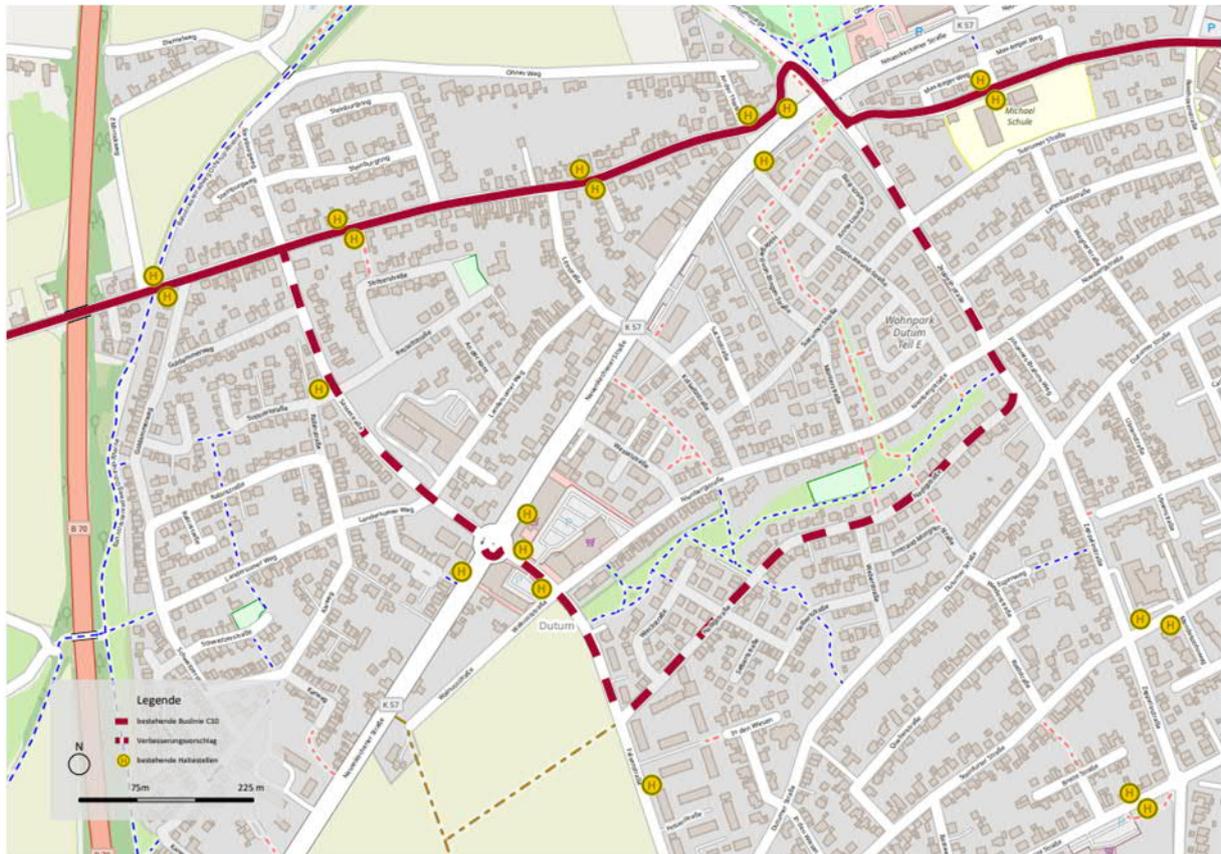


Abbildung 21: Alternative Erschließung des Wohnpark Dutum (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Bei diesem Alternativvorschlag bestehen zwei Probleme:

- Schwierigkeiten bei der Befahrung der Nadigstraße (enger Straßenraum, verkehrsberuhigter Bereich)
- Deutliche Verlängerung der Fahrzeit und damit verbundene Qualitätseinbußen

Wir verweisen daher auf den oben ausgeführten Vorschlag zur Führung der stadteinwärts führenden Fahrten der C10 über die Neuenkirchener Straße.

Führung der Linie C6 und C7 in Mesum

„Es sollte was an der Linienführung der C6 und C7 ab Bürgerstraße in Mesum geändert werden, da Busse die gleiche Schleife fahren bis zur Engelstraße.“

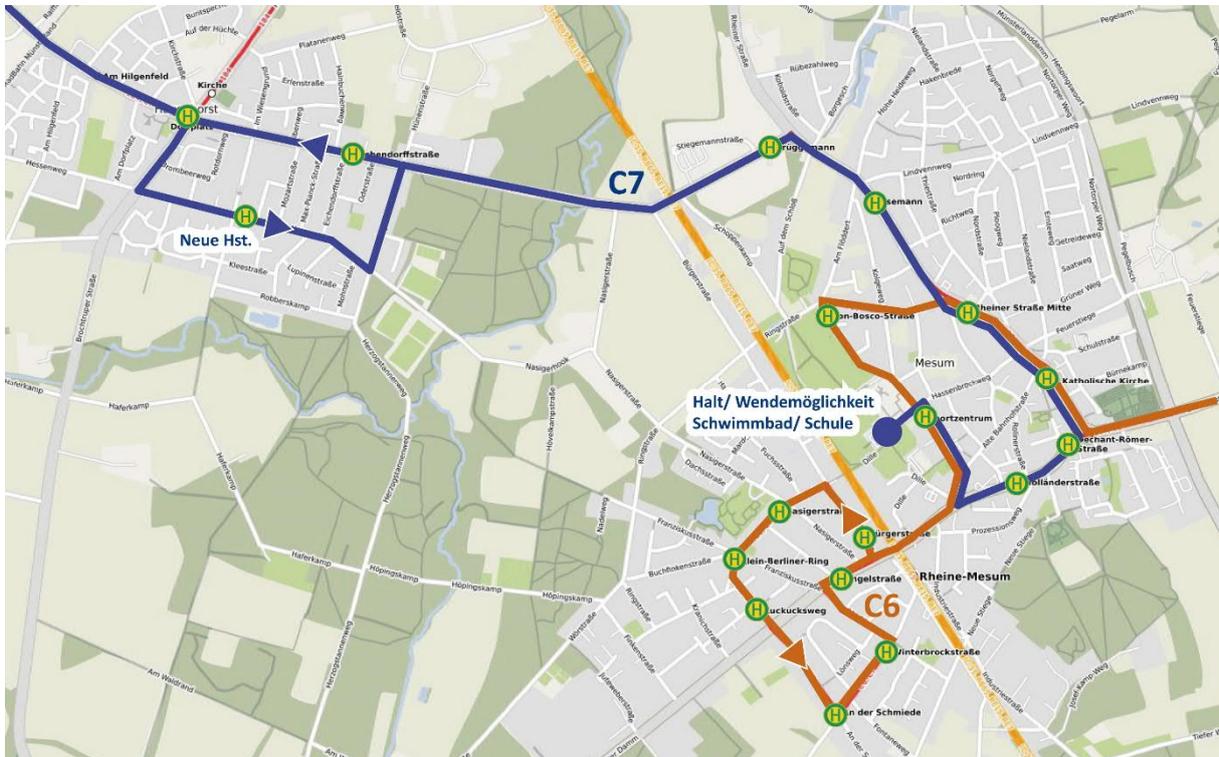


Abbildung 22: Alternative Linienführung der Linie C7

Stellungnahme/ Empfehlung: Grundsätzlich ist eine Änderung der Linienführungen, die zur Entlastung des Wohngebiets führt, nicht ausgeschlossen. Hebt man die Linienverknüpfung C6/ C7 auf, kann die Linie C7 statt der Schleife im westlichen Teil Mesums an der bestehenden Wendeschleife am Schwimmbad wenden und den Linienweg zurück antreten. Die gewonnenen Zeitkapazitäten können dann für eine zusätzliche Erschließung in Hauenhorst genutzt werden (hier wäre einseitig eine Halteposition einzurichten).

Vor dem Hallenbad in Mesum ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits ein Haltepunkt für die regelmäßig verkehrenden Schwimmbusse vorhanden, bei einem Linienverkehr nach §42 PBefG müsste die Haltestelle entsprechend den gültigen Bestimmungen ausgebaut werden

Der Linienweg der Linie C6 kann unverändert bleiben.

Der einzige Nachteil dieser Lösung ist die entfallende Bedienung der Haltestelle Bahnhof durch die C7. Vorteile sind die zusätzliche Erschließung von Hauenhorst sowie die Entlastung des Wohngebiets westlich der Gleise in Mesum.

Erschließung Emsauenquartier Walshagen

Einrichtung einer Haltestelle im neu entstehenden Emsauenquartier Walshagen.

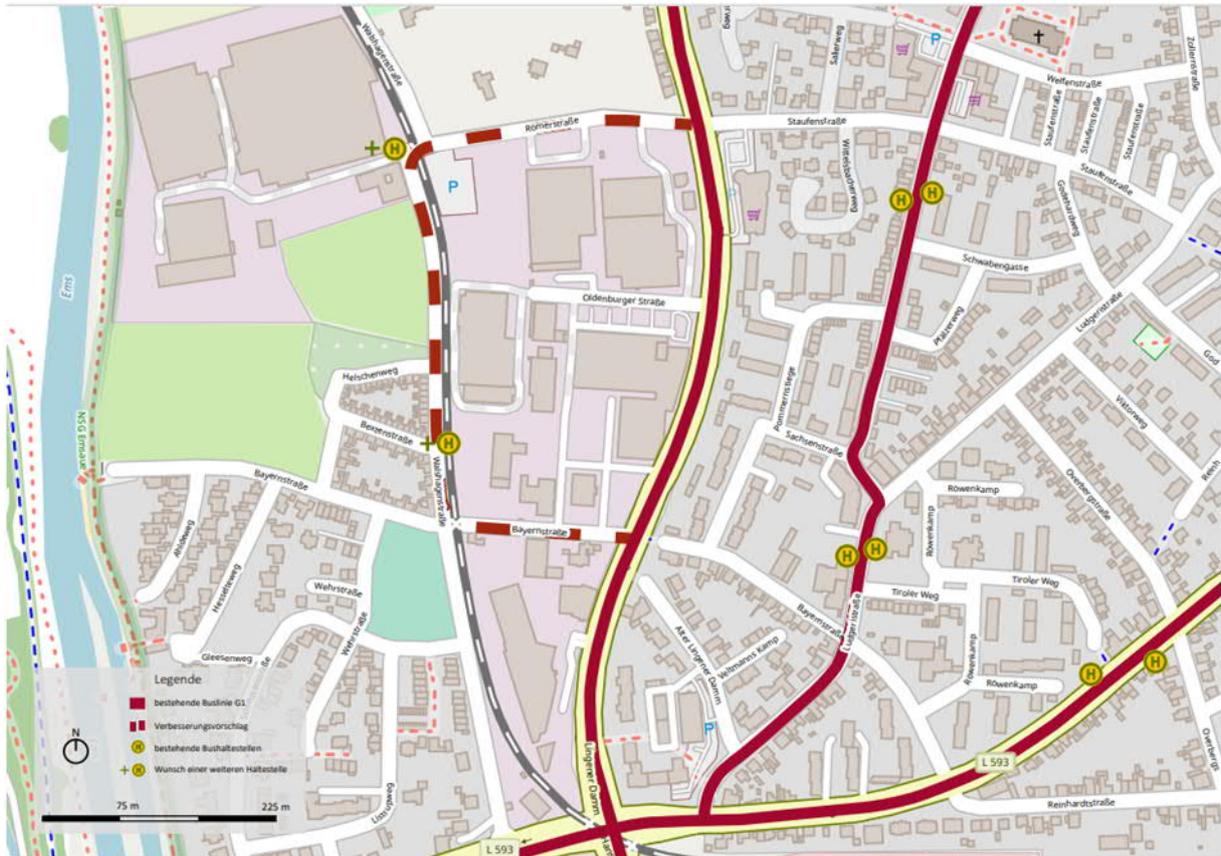


Abbildung 23: Erschließung des Emsauenquartiers Walshagen (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine Anbindung des neu entstehenden Quartiers an den ÖPNV halten wir auf jeden Fall für sinnvoll. Hierfür muss die Möglichkeit einer Bedienung der Walshagenstraße durch den Stadtbuss sowie die Einbindung der Haltestelle in den Fahrplan der Linie G1 erfolgen. In Zukunft kann diese Bedienung durch die Linie G2 (mit neuem Linienweg) ergänzt und auf einen 30-Minuten-Takt erhöht werden.

Erschließung Rheine R/ Industriegebiet am Bauhof

Der Wunsch nach einer Erschließung von Rheine R ist mehrfach geäußert worden, da momentan weite Fußwege zu Haltestellen der Stadtbushaltestellen.

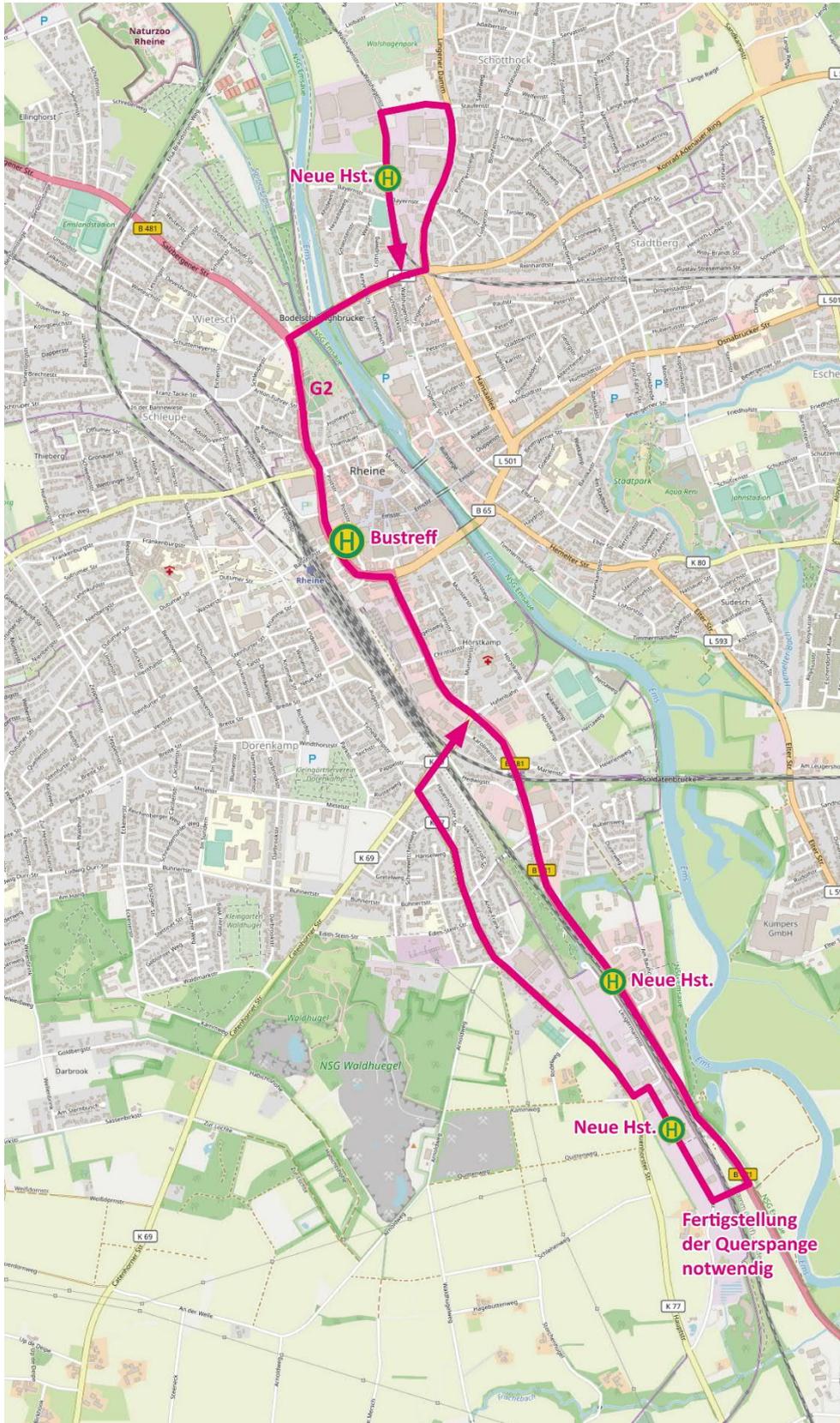


Abbildung 24: Mögliche Erschließung von Rheine R mit der Linie G2

Stellungnahme/ Empfehlung: Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrskonzeptes ist die Erschließung von Rheine R durch die Linie C8 geprüft und verworfen worden, da die negativen Auswirkungen auf die Linie (etwa die deutliche Fahrzeitverlängerung und damit einhergehende mögliche Fahrgasteinbußen) hierbei überwiegen.

Stattdessen besteht die Möglichkeit, die freiwerdenden Kapazitäten der einzustellenden Linie G2 zur Erschließung von Rheine R sowie zur Verdichtung des Taktes am Emsauenquartier Walshagen auf einen 30-Minuten-Takt.

Eine Realisierung (wir empfehlen auch hierbei einen Probebetrieb über drei Jahre) dieser Variante ist erst dann möglich, wenn die Verbindung zwischen der Hovekampstraße/ Am Kombibahnhof und der B481 fertiggestellt wird.

Als neue Haltestellen entlang des Linienwegs kommen Rheine R und Bauhof in Frage.

Haltstelle Friedhof Eschendorf

„Für bewegungseingeschränkte Menschen (Rollatoren, etc.) sollte es künftig einen geeigneten Haltepunkt im Bereich des Friedhofs Eschendorf geben.“

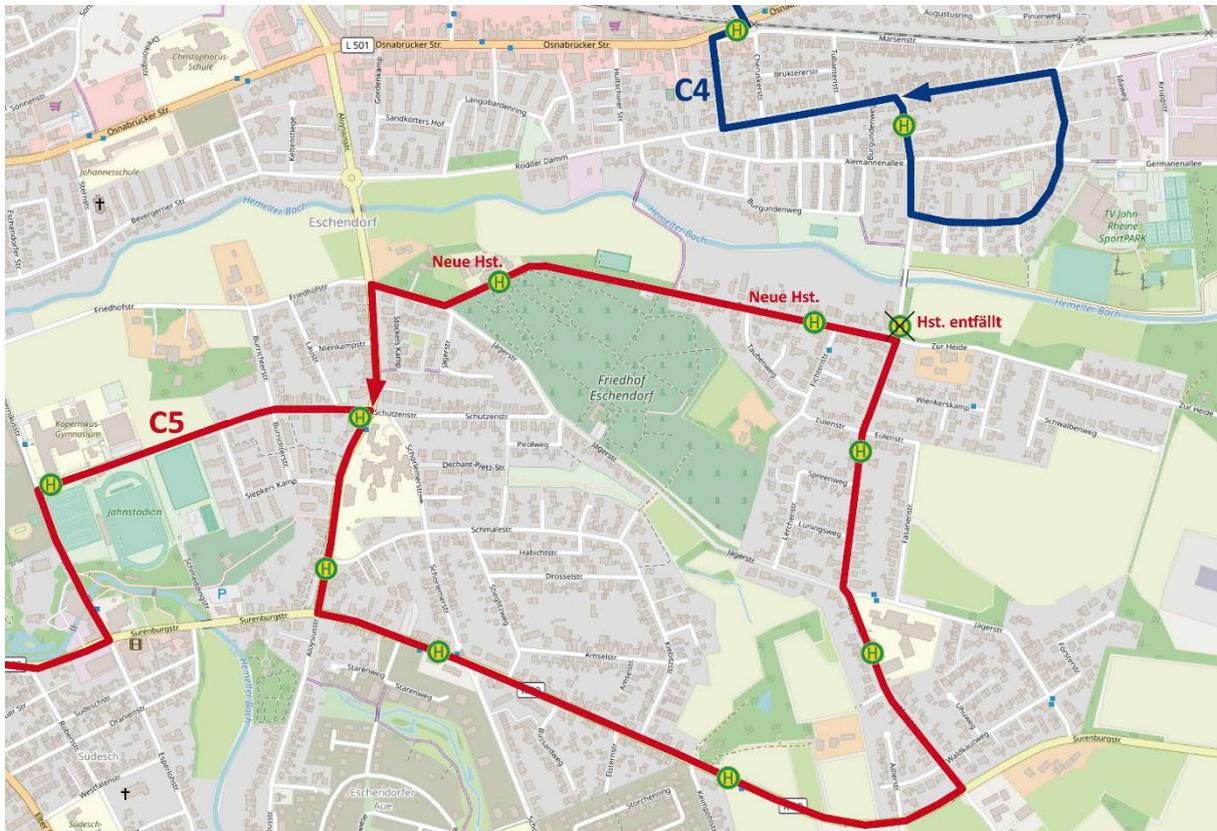


Abbildung 25: Mögliche Erschließung des Friedhofs Eschendorf

Stellungnahme/ Empfehlung: Zum jetzigen beträgt die Entfernung zur nächsten Haltestelle des Stadtbusses (Marienstift, C5) ca. 350 m. Eine Anbindung des Friedhofs Eschendorf ist nur möglich, wenn folgende Änderungen an den Linienwegen der Linien C4¹⁵ und C5 vorgenommen werden:

- Die Linie C5 fährt biegt vor der Haltestelle An der Heide (die in diesem Fall überflüssig wird und aufgelassen werden kann) in die Straße Zur Heide ein und fährt eine Schleife über die Friedhofstraße und die Aloysiusstraße.
- Auf Höhe der Einmündung des Taubenweges und der Einsegnungshalle werden einseitig neue Abfahrpositionen eingerichtet.
- Da die der Linienweg ab der Haltestelle Marienstift eine Schleife bildet, kann auf allen folgenden Haltestellen ebenfalls auf eine Abfahrposition verzichtet werden.
- Die Linie C4 fährt eine Schleife über den Teutonenweg zurück zum Rodder Damm.
- Folgen dieser Umstellung wären:
 - Keine Durchbindung mehr im Osten der Stadt, da die Verknüpfung der Linie C4/ C5 aufgelöst wird.

¹⁵ Änderungen am Linienweg der Linie C4 werden notwendig, da die beiden Linien (C4 und C5) aktuell eine Verknüpfung an der Haltestelle An der Heide aufweisen und ein Linienwechsel erfolgt, ohne dass ein Wendemanöver notwendig ist.

- Aufgrund der aufgelösten Verknüpfung kann die Linie C5 nicht mehr mögliche auf der Linie C4 entstehenden Verspätungen „herausfahren“.
- Die auf der Linie C4 entstehenden Verspätungen lassen sich in dem Fall nur verhindern, indem a) ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt wird oder b) die Endschleife der Linie C4 noch weiter vorgezogen wird (etwa über die Marsenstraße), und somit die Haltestelle TV Jahn, Sportpark aus der Bedienung herausfällt.

Anpassung Linienführung Rodde (Linien R21, 294)

„Statt einer Schleife (Im Lied, Listweg, Im Lau) sollte der Bus durch die Siedlung fahren (Im Lied, Listweg, Tovarstr., Zur Mühle).“

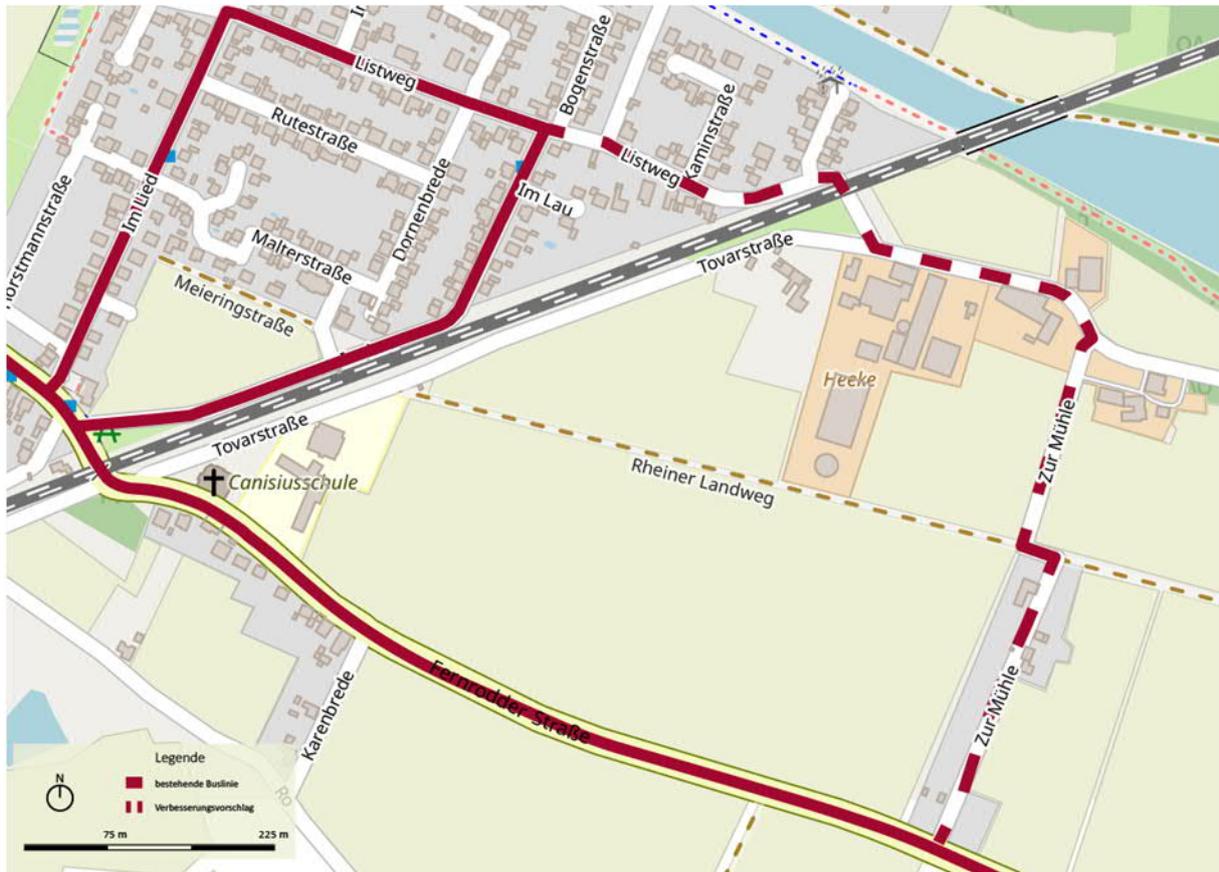


Abbildung 26: Angepasste Linienführung in Rodde (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Wir halten Rodde aktuell für ausreichend angebunden. Die Linie R21 bietet durch den durchgehenden Stundentakt eine angemessene Bedienung eines Ortsteils dieser Größenordnung (unter 2.000 Einwohner). Die vorgeschlagene Erweiterung der Schleife ist laut Auskunft der RVBM nicht ohne Straßenausbaumaßnahmen möglich.

Eschließung von Rodde mit dem Stadtbus

Neue Linie nach Rodde, neue Haltestelle am Flugplatz.

Stellungnahme/ Empfehlung: S. oben.

Haltestelle Spielplatz Hasenhöhle (Linien C6/ C7)

„Eine zusätzliche Haltestelle am Spielplatz Hasenhöhle um den Spielplatz auch für Familien ohne Auto besser erreichbar zu machen. Zudem wäre es eine Hilfe für alte Menschen, die hier abseits vom Dorf leben, um ohne Auto und Fahrrad ins Dorf oder die Stadt zu kommen (Arztbesuche, Einkäufe). Die Haltestelle „An der Schmiede“ ist für Menschen mit Gehbehinderung und z. B. Rollatornutzung zu weit entfernt.“

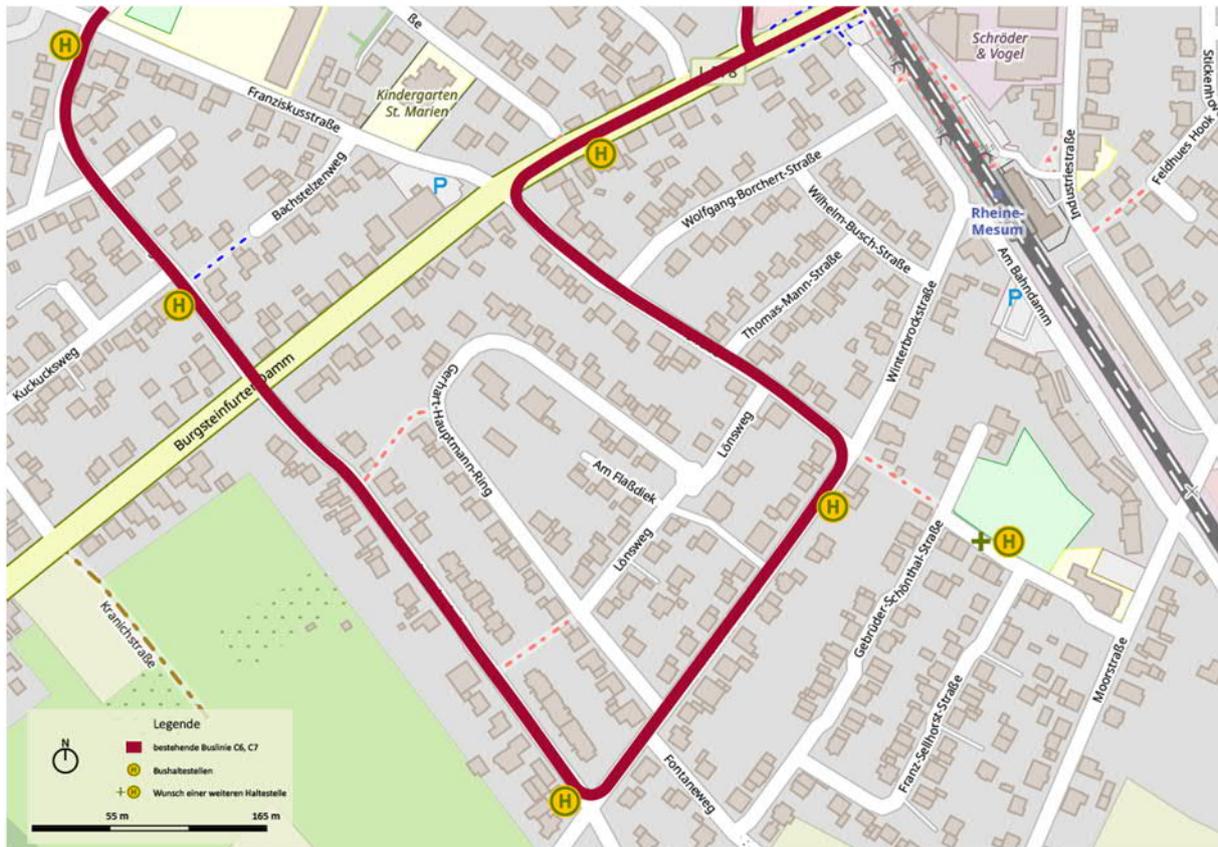


Abbildung 27: Zusätzliche Haltestelle am Spielplatz Hasenhöhle (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine Anbindung der Hasenhöhle ist aktuell aus mehreren Gründen nicht möglich:

- Aufgrund der straßenbaulichen Situation (enge und verkehrsberuhigte Straßen, Straßenrandparken) ist ein Befahren der Straßen nicht möglich, es besteht keine Wendemöglichkeit für den Bus.
- Die zusätzlich notwendige Fahrzeit würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs notwendig machen, da im Fahrplan der Linien C6/ C7 keine weiteren zeitlichen Puffer vorhanden sind.

Erschließung der Eschendorfer Aue (Linien C5/ C6)

Anbindung der Eschendorfer Aue, evtl. mit Kleinbussen aufgrund der beengten Straßenverhältnisse.

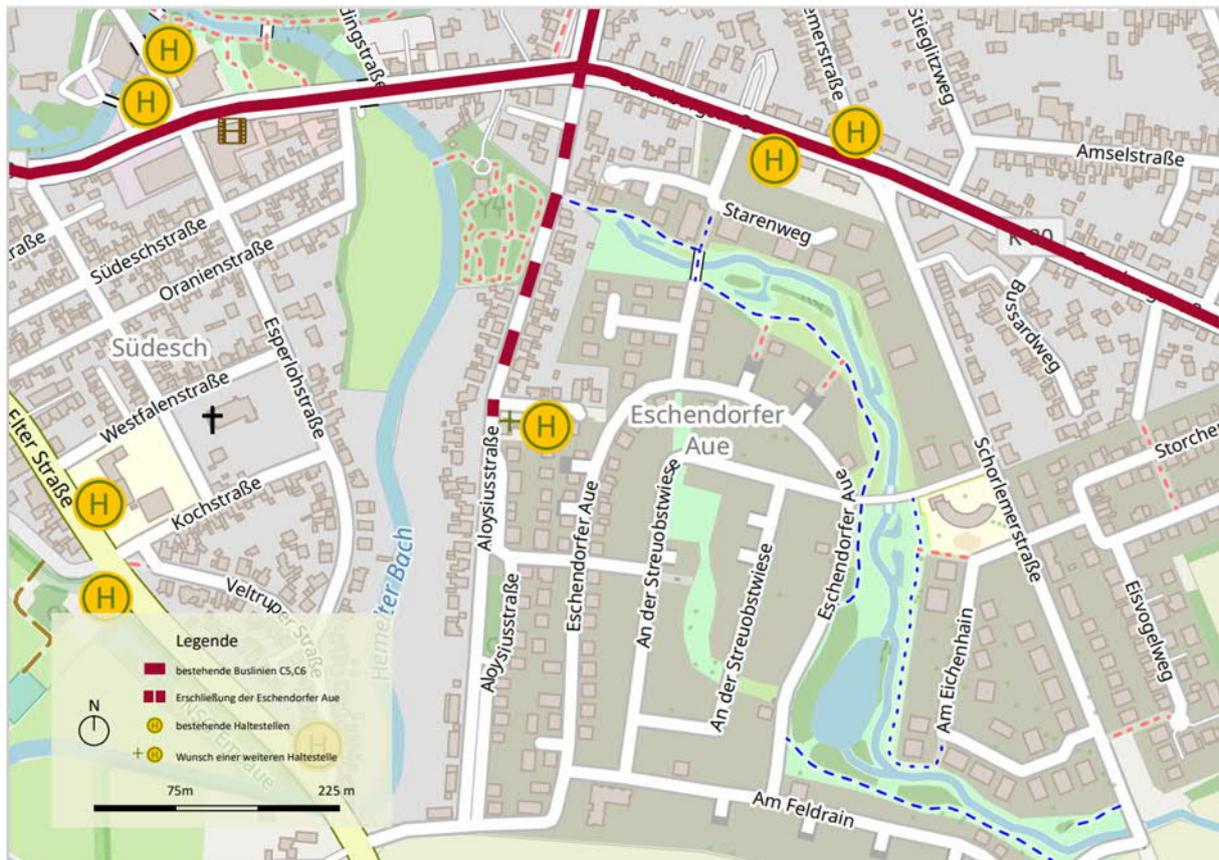


Abbildung 28: Erschließung der Eschendorfer Aue (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Die Eschendorfer Aue wird aktuell von zwei C-Linien „flankiert“ – der C5 mit der Haltestelle Schorlemerstraße auf der Surenburgstraße nördlich und der C6 mit der Haltestelle Scharnhorststraße auf der Elter Straße westlich des Gebiets. Eine Erschließung des Gebiets mit dem Bus erscheint aufgrund der städte- und straßenbaulichen Situation nicht praktikabel.

Dies war auch das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung¹⁶, die im Zuge der Entwicklung der Eschendorfer Aue aufgestellt worden ist. Der relevante Auszug aus der Untersuchung ist dem Nahverkehrskonzept angehängt.

¹⁶ Verkehrsuntersuchung General-Wever-Kaserne, Rheine Endbericht 21.09.2016; SHP-Ingenieure, Hannover, im Auftrag der Stadt Rheine

Erschließung Wohngebiet Salzbergener Str. (Linie C12)

„Einrichtung einer Haltestelle im Bereich der Salzbergener Str. am Frieden oder in der Wohnsiedlung, da derzeit keine Bedienung dieses Gebietes erfolgt und in Teilen eine große Nachfrage vorhanden ist. Eventuell Bedienung mit speziellem Konzept wie Anruf- Sammeltaxi in geringerem Takt, da auch dies trotz Anmeldefrist eine Aufwertung bedeuten würde.“

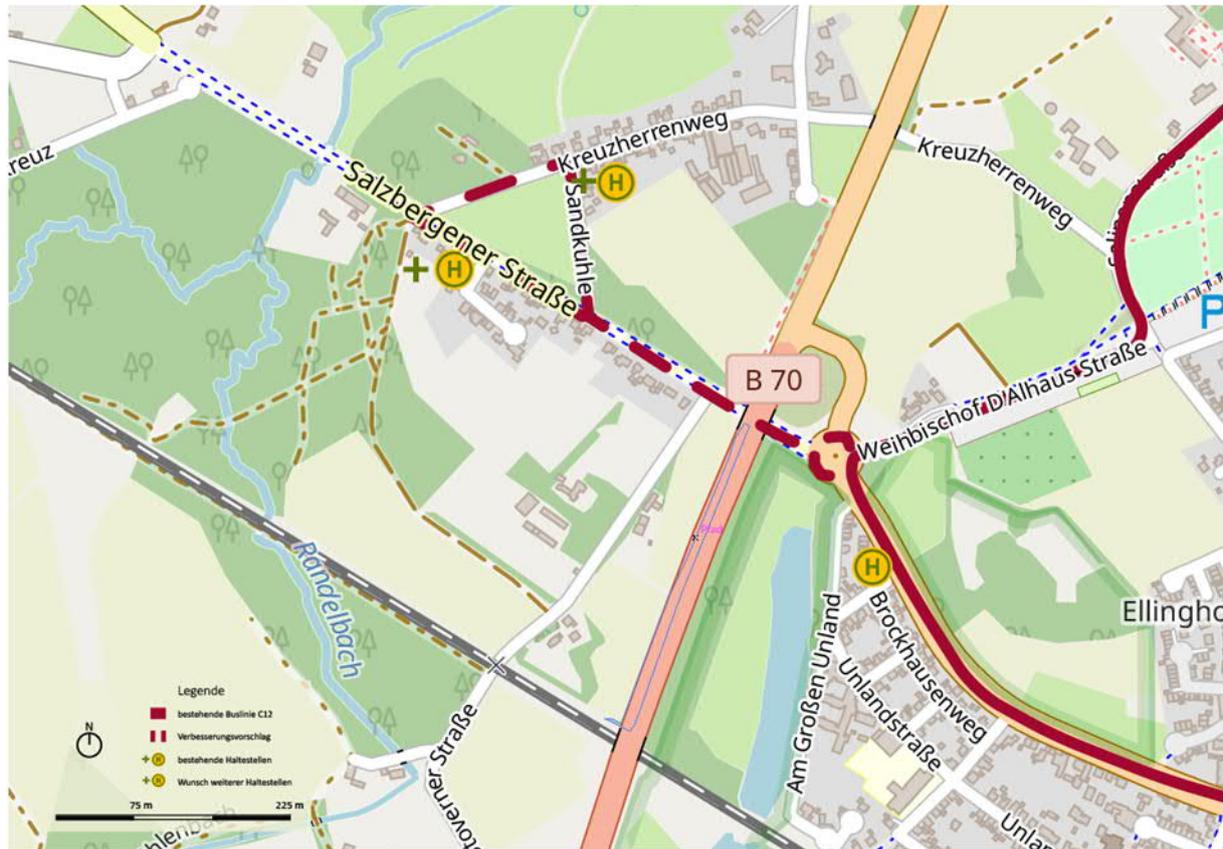


Abbildung 29: Erschließung des Wohngebiets Salzbergener Straße (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Aktuell ist ein Befahren der vorhandenen Straßen mit einem Bus nicht möglich, zudem nur sehr knappe Zeitreserven im Fahrplan der C12.

Haltestelle am Rüdigerweg (Linie G2)

Einrichtung einer Haltestelle „Rüdigerweg“ auf der Linie G2 (bei Weiterbestehen), „um diese Linie auch für Bewohner des Neubaugebietes bzw. der umliegenden Siedlung attraktiver zu machen.“

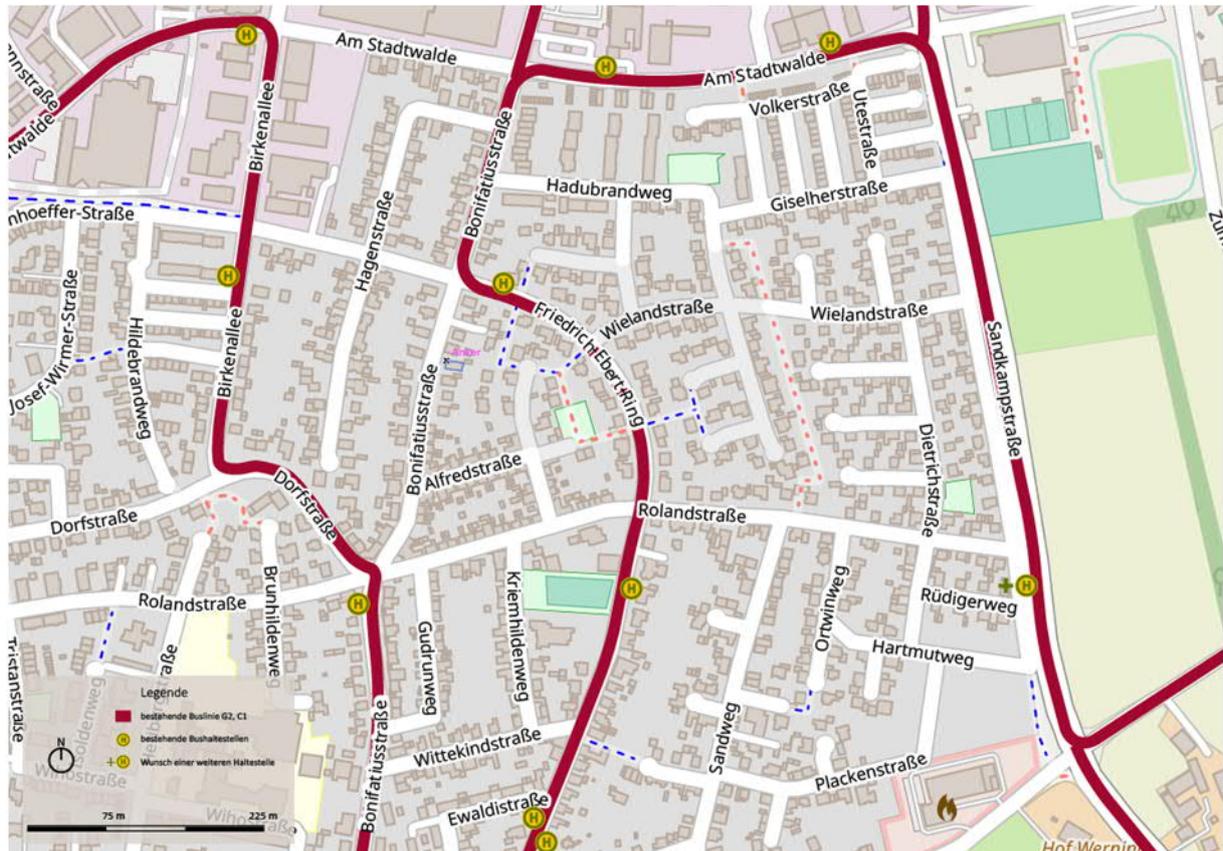


Abbildung 30: Zusätzliche Haltestelle am Rüdigerweg (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Wir empfehlen, die Linie G2 aufgrund der sehr geringen Fahrgaszahlen einzustellen. Das Gebiet ist bereits zum jetzigen Stand gut über die Linie C2 angebunden.

Erschließung des Wohngebiets westlich des Münsterlanddamms (Linie C8)

Es wird die Einrichtung einer Haltestelle im Wohngebiet vorgeschlagen.

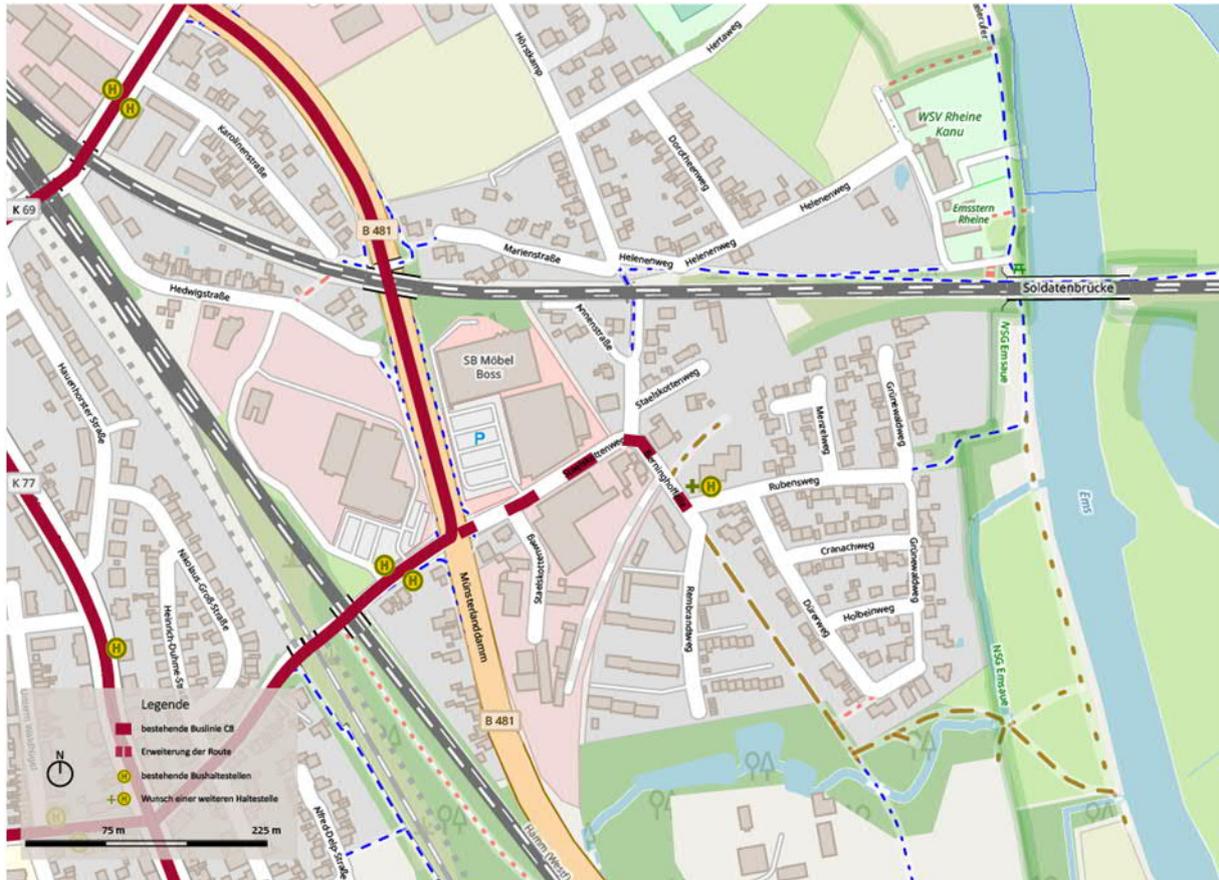


Abbildung 31: Erschließung des Wohngebiets westlich des Münsterlanddamms (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine Anbindung des Wohngebiets ist aufgrund der straßenbaulichen Bedingungen (Sackgassen, enge Straßen, somit keine Wendemöglichkeit für den Bus) nicht möglich.

Erschließung Holsterfeld (Linie R80)

Erschließung z. B. durch die Linie R80 oder eine Stadtbuslinie. Zusätzlich wird auch die Anbindung von Holten (Ortsteil Gemeinde Salzbergen) gewünscht.



Abbildung 32: Erschließung Holsterfelds (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine Voraussetzung für die Anbindung Holsterfelds an Rheine ist eine Zusammenarbeit/ Abstimmung mit dem Landkreis Emsland. Aktuell Bedienung durch die Linie R80.

Führung der Linie C11 über Mathias-Spital

„C11 ab Berufskolleg über Mathias-Spital und Oberstraße fahren lassen. So würden diese Haltestellen besser angebunden werden und der Bus hätte nicht so viel Verfrühung auf der Strecke.“

Bzw:

„Linie C11 via Mathias-Spital und Oberstraße für besseren Takt am Mathias-Spital.“

Bzw.:

„Erfahrungsgemäß gibt es hier beim Abbiegen auf die/von der Neuenkirchener Straße oftmals Verzögerungen, da die Busse nur selten von den Autofahrern aus der Sprickmannstraße rausgelassen werden. Eventuell wäre daher auch eine Linienführung über Mathias-Spital sinnvoll, so würde dieses im 15-Min-Takt bedient werden und die teils großen Verfrühungen auf der C11 (da viel zu viel Zeit für die Linie eingeplant) würden durch diesen kleinen Umweg schon mal ein wenig ausgeglichen.“

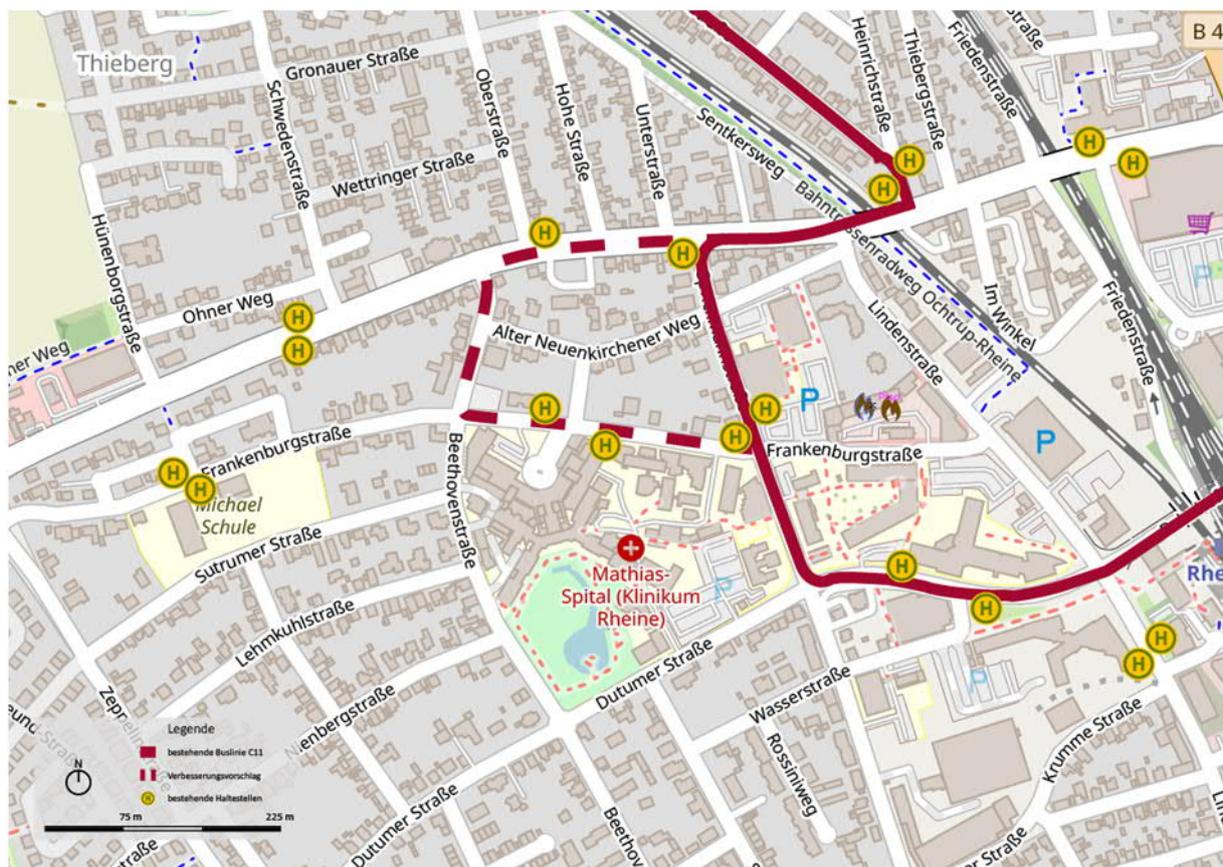


Abbildung 33: Führung der Linie C11 via Mathias-Spital (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine zusätzliche Anbindung des Mathias-Spitals über die Linie C11 wäre zwar grundsätzlich denkbar, allerdings ist eine zusätzliche Verlängerung des Linienweges aufgrund der knappen Zeitreserven im Fahrplan der C11 schwierig umsetzbar.

Zudem ist ein Abbiegevorgang für einen Standardbus an der Ecke Frankenburgstraße/ Beethovenstraße ohne Umbaumaßnahmen nicht möglich.

Bezüglich der Verfrühungen auf der Linie C11 liegt uns eine Aussage der Betriebsleitung der VSR vor, dass Verfrühungen kein Phänomen sind, die auf der Linie C11 explizit oder im Stadtbusverkehr allgemein auftreten.

Parkverbot in einem Abschnitt der Breiten Straße

„In dem gekennzeichneten Bereich sollte bis zur Hessenschanze ein einseitiges Parkverbot eingerichtet werden. Evtl. auch reines Anwohnerparken erlauben.“

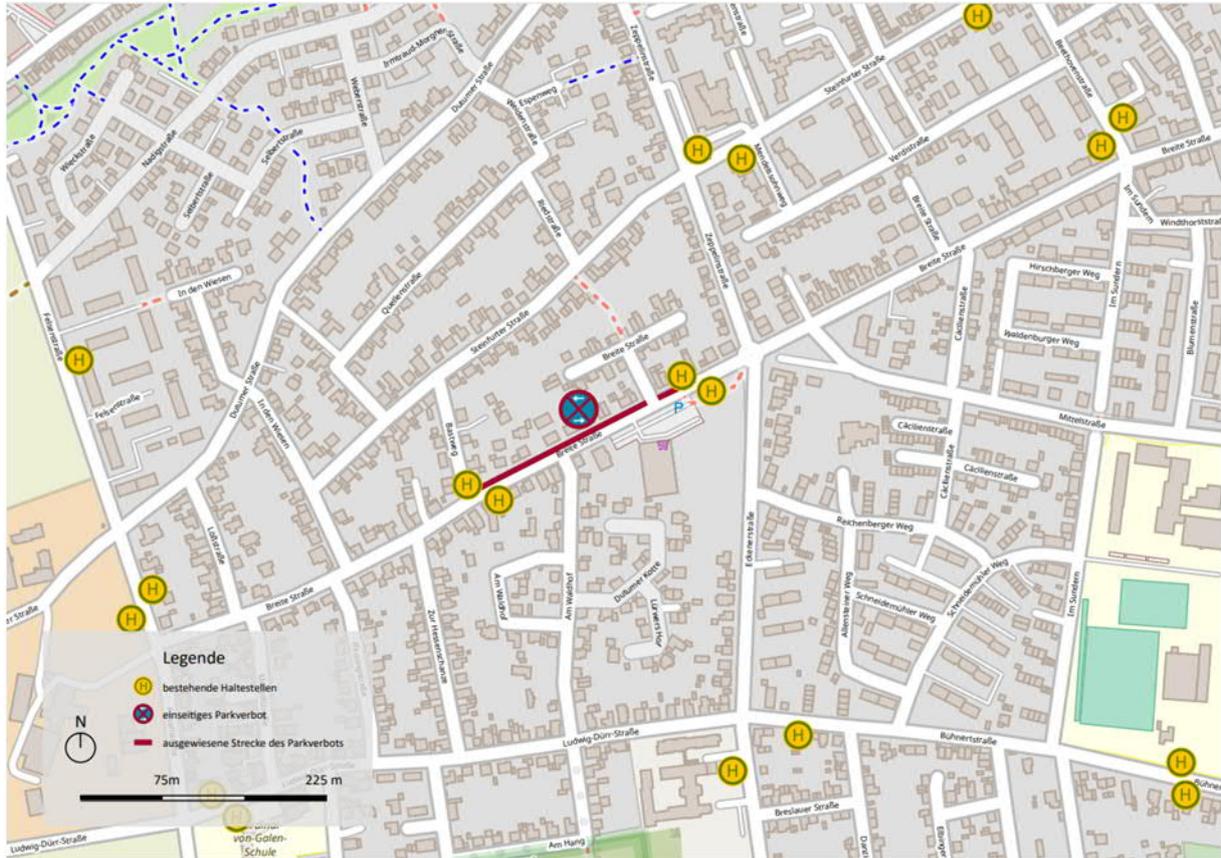


Abbildung 34: Abschnittsweises Parkverbot in der Breiten Straße (Vorschlag via Ideenkarte)

Stellungnahme/ Empfehlung: Wenn die Busse in der Breiten Straße tatsächlich durch parkende Fahrzeuge behindert werden und somit Verspätungen verursacht werden, ist ein einseitiges Parkverbot definitiv eine diskussionswürdige Maßnahme. Allerdings sollten mögliche Folgen eines solchen Schritts berücksichtigt werden, etwa Parksuchverkehre im unmittelbaren Umfeld.

Nach Auskunft der Stadtverwaltung ist ein entsprechender Prüfauftrag bereits beim Arbeitskreis Verkehrs in Bearbeitung.

Umstellung auf Ringverkehre

„Bisher ist bei fast allen Linien der Hin und Rückweg derselbe, die Linien Führungen so anpassen das der Rückweg zum Bustreff anders gefahren wird als der Hinweg. So können noch viel mehr neue Haltestelle eingerichtet werden bzw. eine noch größere Abdeckung mit dem ÖPNV in Rheine erreicht werden.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Davon raten wir aus folgenden Gründen ab:

- Jede Umstellung führt zuerst zu Verunsicherung und sinkenden Fahrgastzahlen. In diesem Fall würde es sich um eine sehr gravierende Änderung handeln, die sehr sorgfältig geplant und kommuniziert werden müsste.
- Das bestehende Netz arbeitet bereits mit Schleifen an einigen Linienenden. Damit wird „das Beste aus beiden Welten“ geboten: Während so die erschlossene Fläche maximiert werden kann, sind die Fahrzeitunterschiede bei Hin- und Rückfahrten nicht so deutlich, wie sie bei Ringverkehren wären.
- In zwei Fällen ist das Befahren einer Ringstrecke bereits durch Linienverknüpfungen möglich: Linienverknüpfung C4/ C5 an der Haltestelle Zur Heide und Linienverknüpfung C6/ C7 an der Haltestelle Engelstraße in Mesum.

Alternative Führung der G-Linien

Führung der „G“-Linien über die Haltestelle Amtsgericht und nutzen der Haltebucht am Brückenkopf für eine neue Haltestelle. So können wir morgens aus dem Wietesch einfacher und bequemer ins Gewerbegebiet Nord zur Arbeit kommen. Am Hues Eck halten meiner Meinung nach eh immer schon genügend Busse zeitgleich, so dass man dort auf die G1/ G2 verzichten könnte.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Der neue Linienweg der Linie G2 ließe sich über die Walshagenstraße und den Konrad-Adenauer-Ring über die Haltestelle Amtsgericht führen.

Haltestellen am neuen Kombi-Bad Aqua Reni

Neue Haltestelle am Aqua Reni und – nach Eröffnung des Aqua Reni – Umbenennung der bestehenden Haltestelle Hallenbad.

Stellungnahme/ Empfehlung: Da die vorhandene Haltestelle Jahnstadion, die zwischen dem Kopernikus-Gymnasium und dem Jahnstadion liegt, sich nur etwa 150 m entfernt vom neuen Eingang des Bads befindet, raten wir von einer Verlegung ab.

Haltestelle Königsberger Straße versetzen oder umbenennen

„Im Verlauf der Linie C8 ist die Haltestelle „Königsberge Straße“ irreführend gekennzeichnet, denn diese Haltestelle befindet sich an der Eckenerstraße Abzw. Stettiner Straße. Ortsunkundige, die zur Königsberger Straße wollen und an der entsprechend gekennzeichneten Haltestelle aussteigen, wissen nicht, in welche Richtung sie gehen müssen, um zur einige 100m entfernten Königsberger Straße zu gelangen.“

Vorschlag: Haltestellenschild zur Königsberger Straße umsetzen oder Haltestelle in Stettiner Straße umbenennen.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Der Einwand ist korrekt, die Haltestellenbezeichnung ist tendenziell irreführend, eine Umbenennung in „Stettiner Straße“ daher sinnvoll.

Bei allen Umbenennungen von Haltestellen ist zu beachten, dass das im Idealfall gebündelt passiert, um das Austauschen von Fahrplänen, das Bespielen von EDV-Schnittstellen etc. nur einmal vornehmen zu müssen. Ein Idealer Zeitpunkt scheint uns hierfür der 1.08.2025 zu sein. Neben einer Neuvergabe der Verkehre wäre zu diesem Zeitpunkt eine eventuelle Tarifierung möglich, die ebenfalls mit eingebunden werden könnte.

Umbenennung Haltestelle Heuwes

„Haltestellenname führt seit der Schließung der Gaststätte Heuwes in die Irre. Am Goldhügel wäre wohl nun ein passenderer Name.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Der Einwand ist korrekt, eine Umbenennung der Haltestelle ist sinnvoll.¹⁷

Umbenennung Haltestelle Frankenburg

„Umbenennung der Haltestelle in „Thiekapelle“, da „Frankenburg“ irreführend wirkt.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Wir empfehlen hierbei eine Teilumbenennung: Die beiden Abfahrpositionen auf der Wadelheimer Chaussee könnten als Haltestelle Thiekapelle fungieren, während die beiden Abfahrpositionen in den Neuenkirchener Straße den alten Haltestellenamen führen würden.¹⁸

Haltestelle Fichtenstraße

„Haltestelle „Fichtenstraße“ gibt es nicht mehr. Sie ist ca. 100 m weiter in der Straße „Zur Heide“ verlegt worden.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Nach Auskunft der RVBM handelt es sich bei der genannten Haltestelle um eine Schulbushaltestelle, die nach wie vor existiert.

Führung der Linie C7

„Linie C7 über Hauenhorster Straße (Wohnungsverein) im 30 min Takt um :15 über Catenhorn und um :45 über Hauenhorster Straße.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Das würde aus unserer Sicht den Fahrplan der Linie C7 verkomplizieren und bedeutet zudem faktisch eine Ausdünnung des Taktes auf einem langen Linienabschnitt.

¹⁷ S. Hinweis zur Umbenennung Königsberger Straße

¹⁸ S. Hinweis zur Umbenennung Königsberger Straße

Erschließung des Gewerbegebiets Apetito

„Eine neue/ zusätzliche Linie, die direkt ins Gewerbegebiet „Apetito“ fährt.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Das Gewerbegebiet um den Betrieb Apetito ist bereits durch die Linie C2 angebunden.

Anbindung der Musikschule

„Die Musikschule sollte mit dem Stadtbus angefahren werden können!“

Stellungnahme/ Empfehlung: Die Musikschule ist aktuell durch die Linien 182 und R80 angebunden sowie über die Linien C11 (Haltestelle Heinrichstraße, ca. 200 m fußläufige Entfernung) und C12 (Haltestelle Amtsgericht, ca. 350 m fußläufige Entfernung).

Verlegung der Haltestelle der C2 an die Düsterbergstraße

„Bedarfhaltstelle Linie C2 von Sandkampstraße an Düsterbergstraße verlegen. Deutlich weniger Gefahren für die Menschen mit Behinderungen, da eine Querung der Sandkampstraße nicht mehr nötig ist.“

Bzw.:

„Bei Verlegung der Haltestelle von der Sandkampstraße an die Düsterbergstraße, ist es deutlich sicherer für Verkehrsteilnehmer und für die Menschen mit Behinderung, da keine Überquerung der Sandkampstraße mehr nötig ist und dadurch das Gefahrenpotenzial enorm sinkt.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Auch wenn ein Befahren der Schleife der Linie C2 in entgegengesetzter Richtung möglich wäre, würde das den Neubau von insgesamt fünf Haltestellen und die Auflassung/ den Rückbau von vier Haltestellen an der Schleife bedingen. Sinnvoller erscheint daher der Ausbau der Haltestelle Düsterbergstraße zu einem permanenten Halt mit entsprechendem Ausbaustandard (vor allem barrierefrei) und der Ergänzung um eine – idealerweise gesicherte – Querungsstelle.

Ein entsprechender Prüfauftrag liegt dem Arbeitskreis Verkehr bereits vor.

Anbindung von Spelle

Der Wunsch nach einer Anbindung von Spelle an das Stadtbusnetz von Rheine wurde ebenfalls mehrfach geäußert.

Stellungnahme/ Empfehlung: Voraussetzung für eine (bessere) Anbindung von Spelle an Rheine ist eine Zusammenarbeit/ Abstimmung mit dem Landkreis Emsland und der VGE Emsland-Süd.

3.2.2 Ausstattung der Haltestellen/ Fahrzeuge

Haltestellenbeschilderung

„Auf sämtlichen Haltestelleschildern wird auf beiden Seiten/ stadteinwärts und stadtauswärts) das stadtauswärts gelegene Ziel genannt, auch wenn der Bus stadteinwärts in Richtung Bustreff verkehrt.“

Bzw.:

„Richtungsanzeigetafeln an den Haltestellen z. B. der Linie C7 (betrifft aber auch weitere Linien) sollte ausgetauscht werden: An einigen Haltestellen ist in beide Richtungen die stadtauswärtige Richtung angegeben.“



Abbildung 35: Richtungsanzeigen auf Haltestellenmasten im Stadtgebiet

Stellungnahme/ Empfehlung: Der Einwand ist korrekt, dieser Sachverhalt lässt sich auch auf anderen Linien beobachten. Das Problem ließe sich kostengünstig lösen, indem die Haltestellenschilder der stadteinwärtigen Richtung mit dem Hinweis „Richtung Bustreff“ versehen würden.

Bessere Ausstattung/Modernisierung wichtiger Haltestellen

„An Haltestellen mit größerer Bedeutung (wie Hues Ecke o.ä.) wäre eine Ausstattung mit digitalen Abfahrtsanzeigern sinnvoll. Auf Dauer könnte man an solchen gut genutzten Haltestellen eventuell sogar Ticketautomaten aufstellen.“

Bzw.:

„Digitale Informationsbildschirme, die anzeigen, wann die nächsten Busse kommen, beziehungsweise ob Verspätungen vorliegen. Am besten an jeder Haltestelle. Des Weiteren sollte der Busverkehr auf dem Ring wieder mehr bevorzugt werden, damit die Busse wieder pünktlich zum Bustreff kommen.“

Bzw.:

„Haltestelle Hues Ecke sollte dringend modernisiert werden: 1. Digitale Anzeigen, 2. Sitzmöglichkeiten im modernen Stil, 3. Ampelanlage für Busverkehr optimieren.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Die Haltestelle Hues Ecke ist bereits eine von fünf Haltestellen, die nach Planungen der Stadt zu einer Mobilstation umgebaut werden soll. In diesem Zuge wird auch eine DFI eingeplant, sowie Radbügel und Sitzgelegenheiten erneuert. Eine bessere Ausstattung der Haltestelle Hues-Ecke erscheint uns sinnvoll. Während wir eine Modernisierung des Haltestellenmobiliars und die Ausstattung der Haltestelle mit einer DFI-Anzeige befürworten, raten wir von der Beschaffung von neuen Fahrscheinautomaten aufgrund der fortschreitenden Umstellung auf digitale Fahrscheine eher ab.

Die Optimierung der LSA-Beeinflussung wiederum halten wir für sehr sinnvoll, allerdings werden hierbei bereits zum jetzigen Zeitpunkt seitens der VSR regelmäßige Prüfungen und ggf. Anpassungen vorgenommen.

Bessere Ausstattung weiterer Haltestellen

„Es wäre schön, wenn es an der Haltestelle an der Düsterbergstr. Ein Wartehäuschen geben würde. Dann bräuchte man nicht mehr im Regen oder in der prallen Sonne stehen.“

Bzw.:

„Es wäre schön, wenn die Dächer der Wartehäuschen Regendicht sind. Nach starken Regenfällen wird man im Wartehäuschen nass.“

Stellungnahme/ Empfehlung:

Ein Ausbau der Haltestelle Düsterbergstraße erscheint uns sinnvoll, vor allem vor dem Hintergrund einer möglichen Einstellung der Linie G2.

Die Tatsache, dass die Regenfallrohre der Haltestellen bei großen Wassermengen an ihre Aufnahmekapazitäten stoßen, ist der VSR bekannt. Eine schnelle Behebung dieses Umstandes scheint aufgrund des hohen Aufwandes zeitnah nicht möglich. Da diese Situation allerdings lediglich bei besonders starken Regenfällen auftritt, kann hier von akutem Handlungsdruck gesprochen werden.

Linienverlaufsanzeige im Bus

„Optimierung der Linienverlaufsanzeige im Stadtbus bei Baustellen/Umleitungen (Beispiel Linie C7: während der Umleitung wurden nicht nutzbare Haltestellen weiterhin angezeigt).“

Stellungnahme/ Empfehlung: In kommenden Ausschreibungen wird eine Ausstattung sämtlicher Fahrzeuge mit DFI-Monitoren vorgeschrieben.

Positionierung der Busse am Bustreff

Es wird eine feste Reihenfolge für die ankommenden/ abfahrenden Busse gesucht, damit Fahrgäste „nicht den kompletten Bussteig auf der Suche nach ihrem Bus ablaufen müssen“.

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine feste Zuordnung ist aufgrund des Platzmangels nicht möglich (später ankommende Busse müssten anderen passieren, wodurch der Anfahrwinkel zum Bord verringert und somit die Anfahrt des Haltestellenbordes erschwert würde). Eine alternative Lösung – die Busse kommen in beliebiger Reihenfolge an, die Abfahrpositionen sind aber festen Linien zugeordnet – würde die bestehenden Linienverknüpfungen (also das umsteigefreie Durchfahren für einige Fahrgäste) aufbrechen.

Barrierefreiheit auf den G-Linien

„Barrierefreie Busse für die Menschen mit Behinderungen auf den G-Linien.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Die eingesetzten Kleinbusse sind barrierefrei ausgestattet mit Rollstuhlplatz und Rampe (s. Skizze).

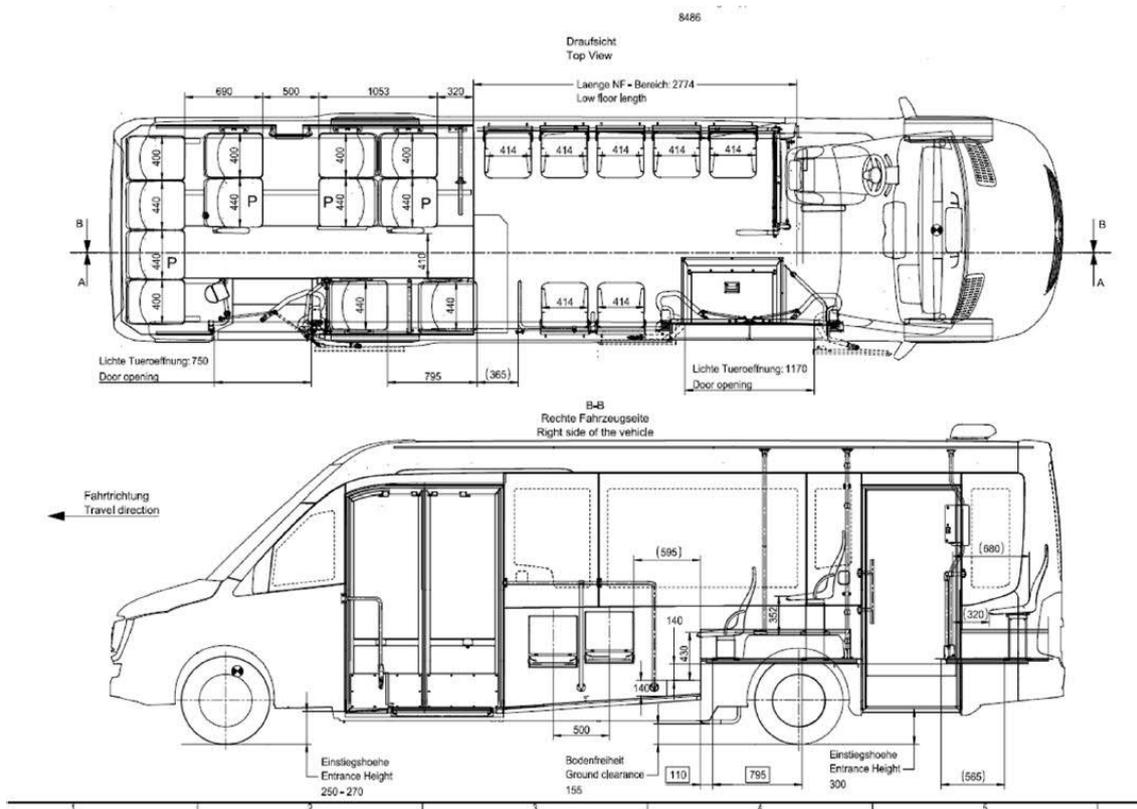


Abbildung 36: Schematische Darstellung der auf den G-Linien eingesetzten Kleinbusse | Quelle: Rheiner Verkehrsbetrieb Mersch GmbH & Co. KG

3.2.3 Bedienzeiten/ Pünktlichkeit etc.

Bedienung von Dreierwalde am Wochenende

Die Linie 190 verkehrt nicht am Wochenende. Aus Dreierwalde gibt es also keine Möglichkeit am Wochenende mit dem ÖPNV nach Rheine zu gelangen.

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine Voraussetzung für eine bessere Anbindung von Dreierwalde am Wochenende ist die Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt.

Anpassung der Ankunfts-/ Abfahrtszeiten am Bustreff

„Verbesserung der Anbindung an Züge von/nach Osnabrück da hier momentan ein planmäßiges Verpassen an die Busse um `15 und `45 vorliegt bei Zugabfahrt um `14 und Ankunft um `46.“

Bzw.:

„Die Busse kommen nicht passend zu den Zügen nach MS mit einem passenden kleinen Puffer zum Umsteigen an. Genauso bei der Ankunft aus MS. Passt leider überhaupt nicht.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Wir gehen davon aus, dass beim Fahrplanentwurf des Stadtbusnetzes eine dezidierte Verknüpfung mit dem SPNV bewusst ausgeblendet worden ist, um von etwaigen Taktsprüngen während des Tages oder auch Fahrplanänderungen des SPNV unabhängig zu bleiben. Aus unserer Sicht ist durch den durchgehend dichten Takt der Stadtbuslinien und die kurze fußläufige Entfernung des Bustreffs zum Bahnhof bereits eine sehr gute Anbindung an den SPNV gegeben.

Umsteigezeiten am Bustreff

„Umsteigezeiten am Bustreff sind sehr kurz, da auch Verspätungen mit einbezogen werden müssen.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Die vorhandene Busbeschleunigung wird regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit hin überprüft, so dass Verspätungen minimiert werden können. Des Weiteren sollten die Fahrzeitprofile auf den C-Linien überprüft und ggf. angepasst werden.

On-Demand-Angebote in den Abendstunden

„Einführung eines Rufbussystems (Feste Taxi-Bus-Linien oder Anruf Sammeltaxi-System) in den Abendstunden, welches auf vorher angemeldete Fahrgastwünsche zu bestimmten Zeiten angepasst verkehrt. Dies würde das teilweise sinnlos Herumfahren leerer Busse auf ungenutzten Strecken verhindern und dennoch eine gute Erreichbarkeit gewährleisten. Durch großräumige Linienverläufe wie bei den Morgensprintern mit dem einzigen Unterschied, dass der Bus nur bei Bedarf verkehrt, könnte man im gesamten Stadtgebiet den Nahverkehr zwischen 20:15 Uhr und beispielsweise 23:15 Uhr im Stundentakt anbieten.“

Gewünscht werden außerdem Angebote für spät mit der Bahn ankommende Fahrgäste (letzte Züge).

Stellungnahme/ Empfehlung: Das Einführen eines Rufbusses oder eines ähnlich gearteten Bedarfsverkehrs bedeutet in diesem Fall erhöhte Personal gegenüber einem Regelbetrieb, da zusätzlich eine Stelle für Fahrtwunschannahmen und Fahrtendisposition geschaffen werden müsste (alternativ können die Leistungen eingekauft werden, aber auch das verursacht Kosten). Wir empfehlen daher eher auf „Abendsprinter“ (Arbeitstitel) zu setzen, die das Stadtgebiet nach 20:00

Uhr bedienen. (s. 3.8)

Zukünftiges Verkehrsangebot)

Pünktlichkeit

„Als erstes dafür sorgen das die Busse den 30.Minuten-Takt schaffen, derzeit kommen viele Busse dauerhaft zu spät, beispielsweise C4, C5 und C3.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Nach Auskunft der VSR lassen sich dauerhafte Verspätungen nicht feststellen. Das Problem der Verspätungen zu Hauptverkehrszeiten ist bekannt. Aktuell prüfen VSR und RVBM, welche Möglichkeiten zur Optimierung der Fahrpläne bzw. der LSA-Beeinflussung bestehen.

Taktung Linie G2

„Taktung G2 während der Arbeitszeit anpassen auf 30 Minuten.“ Barrierefreie Busse für die Menschen mit Behinderungen.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen der Linie G2¹⁹ sehen wir keinen Bedarf und kein Potenzial für eine Taktverdichtung auf der Linie G2. Wir raten im Gegenteil zur Einstellung der Linie G2.

Hinweis: Die auf den G-Linien eingesetzten Sprinterbusse sind barrierefrei (s. oben).

Spätere Busabfahrt am Dionysianum

„Es sollte dafür gesorgt werden, dass die Schüler des Dionysianums den Bus 13:09 erreichen können. Meistens fährt dieser nämlich bereits um 13:06 oder 13:07 am Amtsgericht ab, so haben die Schüler keine Chance den Bus noch zu erwischen. Gerade für jüngere Schüler ist das alles andere als schön.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Die Abfahrzeiten werden von der VSR überprüft und eine Abstimmung mit dem Schulamt/ dem Dionysianum vorgenommen.

Veranstungsverkehre

„Bei Veranstaltungen einzelne Linien wie beispielsweise exemplarisch C12 beim Mittelalterfest durchgehend im 30 min Takt sowie mit Gelenkbussen befahren. Beugt dem Parkplatzsuchverkehr vor. Ebenfalls konnte über diesen Parkplatz bei großen Veranstaltungen in der Innenstadt ein Park + Ride angeboten werden.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Die Veranstungsverkehre werden im jährlichen Turnus geplant, die VSR stellt dazu jeweils einen Antrag zur Ausdehnung der Bedienung bei der Stadt. Wir halten diese Vorgehensweise für sinnvoll, da die bereitzustellenden Verkehre für jede Veranstaltung individuell zu planen sind. (Analog sind auch Park+Ride-Angebote veranstaltungsabhängig einzurichten).

¹⁹ Die G2 ist, gemessen an den Fahrgastzahlen, die schwächste Stadtbuslinie, die tägliche Fahrgastmenge liegt bei ca. 36% der Linie G1 und 13% der Linie C11 (der schwächsten der C-Linien).

Einführung eines Nachtbusses

„Einführung eines Nachtbusses, gerne auch auf zusammengelegten Linien, um bei Veranstaltungen in und um Rheine eine Alternative Verkehrsmöglichkeit zu schaffen.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Für ein dauerhaft eingerichtetes Angebot sehen wir in Rheine keinen Bedarf, für Ausführungen zum Veranstaltungsverkehr s. oben.

3.2.4 Allgemeine Zufriedenheit/ Sonstige Wünsche

Fahrradverleihsystem Rheine

Es wird der Wunsch nach einem stadtweiten, App-basierten Fahrradverleihsystem geäußert. „Wer ein Abo abschließt, könnte die ersten 30 Minuten gratis bekommen. So würde man auch Abos schmackhaft machen.“

Stellungnahme/ Empfehlung: S. 3.5.2 Stärkung intermodaler Verknüpfungen durch Mobilstationen in Rheine.

LSA-Beeinflussung

„Fehlerbehebung bei Kontaktschaltungen, da diese nur „zufällig“ funktionieren. Mal geht es, mal geht es nicht und man verpasst den Anschluss.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Die Funktionsweise der LSA-Beeinflussung wird regelmäßig überprüft und ggf. angepasst/ korrigiert. Da dabei nicht ausschließlich Interessen des ÖPNV berücksichtigt werden können, kommt es zu Situationen, in denen eine ÖPNV-seitige Beeinflussung rückgängig gemacht wird.

Akustische Durchsagen in Fahrzeugen

„Die akustischen Haltestellendurchsagen im Bus sollten meiner Meinung nach überarbeitet werden. Oftmals sind sie viel zu leise, teilweise aber auch viel zu laut und trotzdem unverständlich. Ich fände statt den jetzigen Durchsagen welche mit einem Gong vorher gut. Dann wüsste man das in Kürze eine Durchsage erfolgt und das wäre insbesondere für ältere Fahrgäste sehr gut und würde auch allgemein die Verständlichkeit verbessern.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Es besteht die Möglichkeit, die Lautstärke der Ansagen während der Fahrt individuell zu regeln.

Fahrweise Personal

„Einige Busfahrer sollten besser geschult werden, wie richtig angefahren und gebremst wird. Teilweise musste ich mich beim Stehen mit beiden Händen festkrallen um nicht zu fallen. Diese Art von anfahren und bremsen wird dann bei jeder Haltestelle praktiziert.“

Stellungnahme/ Empfehlung: Schulungen des Fahrpersonals sind bereits Bestandteil der Verkehrsverträge und müssen regelmäßig nachgewiesen werden.

3.3 Vorschläge der im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen

Neben der Befragung des Fahrpersonals (s. 2.3.3 Auswertung der Befragung des Fahrpersonals im August/September 2023) ist die RVBM auf die Gutachter zugekommen und hat Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Im Folgenden werden diese Vorschläge im Wortlaut übernommen und mit einer kurzen Stellungnahme versehen.

3.3.1 Optimierung der ÖPNV-Beschleunigung/ LSA-Beeinflussung

Um die Pünktlichkeit des Stadtbusses zu verbessern ist die Optimierung und Verbesserung der ÖPNV-Beschleunigung/ LSA-Beeinflussung von höchster Priorität. Durch teilweise defekte LSA-Beeinflussung oder nicht umgesetzte Verbesserungen der ÖPNV-Beschleunigung werden teilweise erhebliche Verspätungen eingefahren. Eine funktionierende Beschleunigung des ÖPNV auf allen Linien ist ein Garant für einen zuverlässigen und attraktiven ÖPNV in Rheine und elementar wichtig für einen reibungslosen Betriebsablauf.

In diesem Zusammenhang sollten einige Punkte geprüft werden. Die Lichtsignalanlage an Hues-Ecke und die Lichtsignalanlagen am Bustreff (Ausfahrt Volksbank und Ausfahrt Bahnhof) sind zum Beispiel sehr wichtige Punkte, die große Auswirkungen auf viele Linien haben können. Die Lichtsignalanlage am Bahnhof hat z. B. eine sehr kurze Grünphase für gerade einmal zwei PKW, sodass die Linienbusse hier lange warten müssen. Die Lichtsignalanlage Volksbank schaltet häufig um genau 15/45 auf „grün“, sodass die Fahrer angehalten sind überpünktlich aus dem Bustreff abzufahren. Hier gibt es im System noch einige Punkte an denen Verbesserungen nötig sind.

Darüber hinaus ist der Barverkauf im Bus nach wie vor ein großer Punkt der zeitlich ins Gewicht fällt und für Verspätungen und nicht erfüllte Umstiege verantwortlich ist. Aus diesem Grund wäre es sinnvoll den Barverkauf im Bus zu verteuern und die Möglichkeiten von E-Ticketing, Zeitkarten, Vorverkaufsstellen und/ oder Ticketautomaten einzurichten bzw. zu bewerben, um eine Entlastung des Fahrpersonals und zeitliche Vorteile im Linienverkehr zu erreichen.

Park- und Halteverbote auf den Linienwegen müssen überprüft und konsequent durchgesetzt werden, um die Linienbusse nicht durch den ruhenden Verkehr auszubremsen. Dies geschieht häufig in den Bereichen Hues-Ecke, Lindenstr., Surenburgstr., Frankenburgstr., usw.

Um die Fahrpläne einzuhalten, schlagen wir vor, dass bei Einrichtung weiterer 30er-Zonen, im Vorfeld das Verkehrsunternehmen mit eingebunden wird, um auf eventuelle Beeinträchtigungen hinzuweisen bzw. reagieren zu können und ggf. die Fahrpläne, Fahrzeiten oder Streckenführung zeitnah anzupassen.

Auch eine regelmäßige Bereisung der Stadtbuslinien mit den beteiligten Personen des durchführenden Verkehrsunternehmens, der Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine und eventuell weiteren Personen aus betroffenen Fachbereichen der Verwaltung, können Mängel im Stadtbussystem zeitnah aufgedeckt und dadurch schnell behoben werden. Vielleicht ist eine solche Bereisung auch vor der Erstellung des Nahverkehrskonzeptes als sinnvoll zu betrachten.

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Erstellung der Fahrpläne teilweise bereits vor über 25 Jahren erfolgte. Seit dieser Zeit hat sich der Individualverkehr, die Anzahl und Art der Fahrgäste (z.B. Personen mit Rollatoren, Scootern und Rollstühlen), sowie die Verkehrsbedingungen in Rheine stark verändert. Dadurch sind einige Linien fahr- und zeittechnisch komplett ausgeschöpft.

Stellungnahme/ Empfehlung: Wir begrüßen die Vorschläge, vielfach handelt es sich aus unserer Sicht um dauerhafte Aufgaben, die regelmäßig einer Prüfung/ Aktualisierung/ Anpassung bedürfen.

3.3.2 Geringe Auslastung in Randzeiten/ Anpassung des Angebots

Im Stadtbussystem sind die Kapazitäten ab 20.15 Uhr (Hauptgruppe) und 20.30 Uhr (Nebengruppe) montags – freitags überdimensioniert. Aus diesem Grund schlagen wir vor ab diesen Zeiten in einem Stundentakt zu wechseln. Alternativ könnte man auch überlegen, ob es sinnvoll ist Mo- Fr. in der Zeit von 20.15 bis 22.15 Uhr nur Abendsprinter (4 Linien vergleichbar mit dem Morgensprinter) fahren zu lassen die eine Grundsicherung des Linienverkehrs übernehmen. Der Südraum sollte weiter im Stundentakt durch die C6/ C7 bedient werden.

An Samstagen könnte der Stadtbusverkehr ab 14.30 Uhr in einem Stundentakt wechseln, da auch dort die Kapazitäten ausreichen sollten. Der Vormittag würde weiterhin im halb-Stunden-Takt bedient werden. Die C-Linien könnten am Sonntag erst ab 12.30 Uhr von den Endhaltestellen zum Bustreff starten, da vormittags kein bzw. kaum Bedarf der Beförderung besteht.

Stellungnahme/ Empfehlung: Diese Beobachtungen können wir nur bestätigen, die Vorschläge decken sich (bis auf die Wochenendverkehre) weitestgehend mit unseren (s. 3.7 Zielnetz und 3.8

Zukünftiges Verkehrsangebot).

3.3.3 Anpassung der Morgensprinter

Die Linienführung der Morgensprinter sollte überprüft werden. Auf den Linien links der Ems (Linie C + D) gibt es kaum ein Bedarf. Entweder passt man die Linienführung an, um Bedarf zu schaffen oder man könnte diese einstellen. Jedoch ist zu beachten, dass dadurch links der Ems vor 06.30 Uhr kein Angebot der Beförderung im Stadtbussystem möglich ist.

Stellungnahme/ Empfehlung: Die geringe Nachfrage nach dem Morgensprinter-Angebot können wir bestätigen, wir empfehlen daher eine Einstellung der Morgensprinter (s. 3.7 Zielnetz und 3.8

Zukünftiges Verkehrsangebot).

3.3.4 Anpassung der G-Linien

Alternative 1:

Die Linie G1, die einen Bedarf aufweist sollte mit der Einbindung des Emsauenquartiers Walshagen bestehen bleiben und über die Bodelschwingbrücke und Salzbergener Str. zum Bustreff geführt werden. Die Einbindung des Emsauenquartier erfolgt über die Römerstr., Walshagenstr. und Listrupweg.

Die Gewerbegebietslinie G2 wird zum Bedarfsverkehr und bedient den Bereich der ehemaligen G2 und das Industriegebiet an der Landesgrenze („Schwarz Gruppe“).

Ein solcher Bedarfsverkehr könnte ebenfalls sinnvoll sein um die Industriegebiete Rheine R, Bauhof und dem Wohngebiet Hörstkamp zu erschließen. Dies ist wahrscheinlich jedoch erst nach der Fertigstellung der Tangente Münsterland Damm/ Hauenhorster Str. sinnvoll.

Alternative 2:

G1 wird verlängert bis zum Industriegebiet an der Landesgrenze („Schwarz Gruppe“) und mit 2 Fahrzeugen gegenläufig im Halbstundentakt bedient. Dieser Vorschlag benötigt noch einer genaueren Ausarbeitung.

Stellungnahme/ Empfehlung: Während wir Idee zur Erschließung des Emsauenquartiers Walshagen mit der Linie G1 begrüßen, empfehlen wir eine Anbindung über die Römerstraße und Bayernstraße, um die benachbarten Wohngebiete nicht weiter zu belasten.

Die G2 hingegen empfehlen wir i ihrer jetzigen Form aufgrund der geringen Nachfrage einzustellen und den einzigen relevanten Fahrgasterzeuger (Caritas WfbM) alternativ über die Linie C2 anzubinden.

3.3.5 Anbindung Wohnpark Dutum

Bei der Linie C10 ist eine Anbindung des Nahversorgungszentrums Dutum und der Wohngebiete südlich der Neuenkirchener Straße sinnvoll. Die Linienführung würde ab Kreuzung Zeppelinstr./ Neuenkirchener Str. über die Neuenkirchener Str. und am Kreisverkehr auf die Sassestraße einschwenken, um dann an der Wadelheimer Chaussee wieder auf den alten Linienweg zurückzukehren. Die Haltestelle Frankenburg (R80), sowie eine neu zu schaffende Haltestelle im Bereich Kollwitzstraße/ Litestr. und am Kreisverkehr die Haltestelle Sassestraße (R80) müssten in den Linienweg eingebunden werden. In der Sassestraße würden die Haltestelle Resselstr. ebenfalls bedient werden. Darüber hinaus müsste die Taktlage der C10 verändert werden.

Stellungnahme/ Empfehlung: Ein ähnlicher Vorschlag ist auch via Ideenkarte eingegangen. Wir empfehlen hierbei eine alternierende Bedienung der beiden Wegstrecken zwischen Hin- und Rückfahrt der Linie C10 (s. 3.2.1 Zusätzliche Haltestellen/ geänderte Linienführung).

3.3.6 Anpassung Linien C4/ C5

Die Linien C4/ C5 sollten gegenläufig (C4 um ´45 Richtung Marienkirche), sofern ein Stundentakt gefahren wird (samstags Nachmittag und sonntags) bedient werden. Dadurch fahren diese Linien nicht zeitgleich in die Stadtteile rechts bzw. links der Ems. Dies hätte auch eine halbstündige Anbindung der Haltestelle Hues-Ecke zum Vorteil.

Stellungnahme/ Empfehlung: Zur Kenntnis genommen, kein Widerspruch.

3.3.7 Weitere Anpassungen auf den C-Linien

Es sollte die Linienführung, sowie die Taktzeiten der C-Linien überprüft und optimiert werden. Darüber hinaus gibt es einige Stellen im System wo die Beschaffenheit der Haltestellen und/ oder der Straßenbeläge auf den Linien verbessert werden müssten. Wir haben uns zu den einzelnen Linien Gedanken gemacht und diesem Schreiben angehängt.

Stellungnahme/ Empfehlung: Zur Kenntnis genommen, kein Widerspruch. Die detaillierten Vorschläge befinden sich im Anhang.

3.3.8 Herstellung von ausreichender Beleuchtung an Haltestellen

Optimierung und Kontrollen von ausreichender Beleuchtung an den Haltestellen. Auch Haltestellen ohne Wartehäuschen sind mit einer entsprechenden Beleuchtung auszustatten. Dies würde die Sicherheit der Fahrgäste, sowie die Sichtbarkeit dieser in der dunkleren Jahreszeit erheblichen verbessern.

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine nicht ausreichende Beleuchtung betrifft in erster Linie Haltestellen, die sich außerhalb der Ortslage befinden. Da in der Regel hier kein Beleuchtungskabel vorhanden ist, bestünde die Möglichkeit der Ausleuchtung mittels Solarleuchten. Finanzmittel sind zur Zeit hierfür nicht eingeplant. Im Zuge des stetigen barrierefreien Ausbaus von Haltestellen, sollten in diesem Zuge die Errichtung von Solarleuchten geprüft werden.

3.4 Weitere Vorschläge/ Anregungen

3.4.1 Bedienung der Theodor-Blank-Kaserne

Im Rahmen der Vorstandssitzung der VSR am 20.10.2023 ist die Frage nach einer Anbindung des Theodor-Blank-Kaserne an das Stadtbusnetz aufgeworfen worden.



Abbildung 37: Mögliche Bedienung der Theodor-Blank-Kaserne

Stellungnahme/ Empfehlung: Eine Bedienung der Kaserne mit einer separaten Linie ist wirtschaftlich nicht tragbar. Eine alternierende Bedienung über die Linie C12 ist zwar theoretisch denkbar (vorausgesetzt es wird eine Wendemöglichkeit an der Kaserne hergestellt). Das wäre allerdings mit deutlichen Nachteilen bei der Bedienung der Saline/ des Naturzoos verbunden, da hier nur noch eine Bedienung im Stundentakt gegeben wäre. Des Weiteren müsste die Zufahrtsstraße zur Kaserne ertüchtigt werden und eine Wendeschleife für den Bus (wieder-) hergestellt werden. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass durch die knappen Zeitreserven im Fahrplan auf dem längeren Linienendstück zur Kaserne Verspätungen entstehen, die sich nicht auffangen lassen.

3.4.2 Mitnahme von mehr als einem Rollstuhl in allen Stadtbussen

Im Rahmen der Sitzung des Bau- und Mobilitätsausschusses der Stadt Rheine am 24.08.2023 ist die Frage aufgekommen, ob es möglich wäre, die Mitnahmemöglichkeit von bis zu zwei Rollstühlen in allen Fahrzeugen im Stadtbusnetz als verbindlich festzuschreiben.

Stellungnahme/ Empfehlung: Die Mitnahme von mehr als einem Rollstuhl bedingt bei vielen Fahrzeugen einen Umbau des Innenraums und den Verzicht auf zwei variable Sitzreihen für Fahrgäste mit Rollatoren oder Kinderwagen. Aufgrund der Tatsache, dass diese Fahrgastgruppen gegenüber Fahrgästen mit Rollstühlen deutlich überwiegen, wird aktuell bei vorhandenen Bussen von einem Umbau abgesehen. In Zukunft soll bei Fahrzeugneubeschaffungen vorgegeben werden, dass neue Fahrzeuge über mindestens zwei Rollstuhlplätze verfügen sollen.

3.5 Weitere Maßnahmen im ÖPNV

3.5.1 Einhaltung der CVD/ des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

Laut Vorgabe des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge müssen in im Referenzzeitraum I (bis zum 31.12.2025) 45% der Busse sauber, die Hälfte davon (22,5%) emissionsfrei sein (als emissionsfrei gelten lediglich Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge), im Referenzzeitraum II (bis zum 31.12.2030) müssen 65% der Busse sauber, die Hälfte davon (32,5%) emissionsfrei sein.

Zum jetzigen Stand raten wir von einer Umstellung auf die Wasserstoffbrennzelle ab, dafür gibt es mehrere Gründe:

- Die Infrastruktur ist deutlich teurer als für elektrisch betriebene Busse.
- Ein sehr hoher Anteil des erzeugten Wasserstoffs wird nach wie vor nicht regenerativ erzeugt, bei der Stromgewinnung fällt die CO₂-Bilanz deutlich günstiger aus.
- In den vergangenen Jahren häuften sich Praxisberichte aus deutschen Städten, bei denen sich Fahrzeuge mit Brennstoffzellen im Alltag als problematischer erwiesen haben als Elektrofahrzeuge.

Nach dem aktuellen Stand der Technik haben Busse mit rein elektrischen Antrieben der neuesten Generation eine Reichweite bis zu 400 km (wetterunabhängig²⁰). Damit lassen sich alle bis auf die genannten Linien in der jetzigen Fahrtenquantität bedienen. Die Linien C6 und C7 müssten aufgrund der Linienlängen entweder mit zusätzlichen Fahrzeugen ausgestattet werden (im Falle einer Umstellung auf Elektrobusse), oder es müssten Diesel-Elektro-Hybrid-Fahrzeuge eingesetzt werden.

Das setzt selbstverständlich die Installation einer ausreichenden Ladeinfrastruktur und die Aufstellung eines Ladekonzeptes voraus. Bei Umstellung auf E-Busse geht man derzeit außerdem von Mehrkosten von ca. 50.000-80.000 € pro Bus/ Jahr.

Aktuell setzt sich die eingesetzte Fahrzeugflotte wie folgt zusammen (dabei erfüllen alle Fahrzeuge die EURO-6-Norm, acht Fahrzeuge die EURO-6d-Norm):

Tabelle 9: Fahrzeugflotte des Stadtbusverkehrs - Alter der Fahrzeuge

Baujahr	Anzahl Fahrzeuge	Anmerkung
2010	1	
2013	1	
2014	6	
2015	2	
2016	2	
2018	2	
2020	4	Davon 2 Midibusse
2021	10	Davon 8 Fahrzeuge mit Energierückuperationssystemen

Insgesamt stehen für den Stadtbusverkehr also 28 Fahrzeuge zur Verfügung.

²⁰ Herstellerangaben gehen teilweise von bis zu 600 km aus, dabei wird allerdings meistens ohne Berücksichtigung von zusätzlichen Energiebedarfen wie etwa dem Einsatz einer Klimaanlage gerechnet. Zudem spielt die Außentemperatur eine Rolle, bei niedrigen Temperaturen sinkt der Wirkungsgrad und mit ihm die Reichweite.

Geht man von den zwei oben erwähnten Referenzzeiträumen und einer gleichbleibenden Flottengröße aus, müssen folgende Sachverhalte erfüllt sein:

Tabelle 10: Referenzzeiträume zur Erfüllung der Vorgaben der CVD

Referenzzeitraum	Anzahl saubere Fzg.	Anzahl emissionsfreie Fzg.
31.12.2025	13	7
31.12.2030	18	9

Die Vorgaben für den Referenzzeitraum I können als erfüllt betrachtet werden, wenn bis Ende des Jahres 2025 sieben emissionsfreie Fahrzeuge (also z. B. elektrisch angetriebene Busse) und sechs saubere Fahrzeuge (z. B. Plug-in-Hybride) beschafft werden.

Für die Erfüllung der Vorgaben des Referenzzeitraums II ist bis Ende 2030 die Beschaffung von zwei weiteren emissionsfreien Fahrzeugen und fünf weiteren sauberen Fahrzeugs notwendig.

3.5.2 Stärkung intermodaler Verknüpfungen durch Mobilstationen in Rheine

Es ist ein Projekt zum Aufbau von Mobilstationen im Kreis Steinfurt in Bearbeitung. Das planende Büro hat dabei in Anlehnung an das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen Vorgaben für die Ausstattung von Mobilstationen in Rheine entwickelt und eine Liste von Haltestellen erstellt, die zu Mobilstationen ausgebaut werden sollen.

Zum Stand der Bearbeitung des Nahverkehrskonzeptes sind folgende Haltestellen für den Ausbau vorgesehen:

Tabelle 11: Für den Ausbau zu Mobilstationen vorgesehene Haltestellen

Haltestelle	Priorität	Voraussichtliche Umsetzung
Bustreff	1	2024/ 2025
Rheine Bahnhof (Vorplatz)	1	2024/ 2025
Hues Ecke	1	2024/ 2025
Bühnertstraße ²¹	2	2025/ 2026
Rheine-Mesum ²²	2	2025/ 2026

Des Weiteren schlagen wir vor, die Haltestelle Düsterbergstraße zu einer Mobilstation auszubauen, um von hier den westlichen Teil des Industriegebiets Nord mit alternativen Mobilitätsangeboten (wie Mieträdern oder E-Scootern) feinerschließen zu können.

3.5.3 Zusätzliche Einnahmen durch Werbung auf Fahrzeugen

Zur Verbesserung der Ertragssituation des Stadtbusses in Rheine soll geprüft werden, welche Einnahmen durch Verkehrsmittelwerbung erzielt werden können.

In Frage kommen dabei Anzeigen auf Heckflächen der Fahrzeuge sowie Bildschirmwerbung in den Fahrzeugen.

²¹ Im Bereich des B-Plangebietes „Europaviertel am Waldhügel“.

²² Standort Stele nördlich der Unterführung an der Bushaltestelle.

3.6 Planungen des Kreises Steinfurt

Der Kreis Steinfurt plant im Rahmen der Erarbeitung des Zielnetzes 2030+ die Stärkung von zwei wesentlichen Verkehrsachsen im regionalen Busverkehr:

- Die Linie 190 auf der MML-Achse 10 (Rheine – Hopsten – Recke).
- Die Linien 80 und 81 auf der MML-Achse 15 (Coesfeld – Horstmar – Burgsteinfurt – Rheine). Dabei verkehrt die Linie 80 zwischen Rheine und Burgsteinfurt und die Linie 81 zwischen Burgsteinfurt und Coesfeld.

Zu beachten ist bei den folgenden Überlegungen, dass die regionalen Busverbindungen auf die Anschlüsse zum SPNV ausgelegt und daher wenig flexibel sind.

Damit der regionale Busverkehr von Fahrgästen als sinnvolle Ergänzung zum Stadtbus wahrgenommen werden kann, müssen aus unserer Sicht folgende Kriterien erfüllt sein:

- Die Fahrten des Regionalbusse ersetzen keine Fahrten des Stadtbusses.
- Auf den doppelt bedienten Abschnitten kommt es durch eine zeitliche Schichtung der Abfahrten zu einer Taktverdichtung.
- Möglichst keine zusätzlichen Halte am Bustreff (bei bestehenden Halten gehen wir davon aus, dass diese in einer für den Stadtbusverkehr verträglichen Art und Weise eingebunden worden sind).

3.6.1 Linie 190

Der aktuelle Fahrplanentwurf²³ liegt in zwei Varianten vor, die sich dadurch unterscheiden, dass die Variante 1 eine insgesamt höhere Erschließungswirkung (sowohl im Kreis Steinfurt als auch in Rheine) aufweist, da hierbei mehr Haltestellen „mitgenommen“ werden, während es sich bei der Variante 2 um einen verschlankten Fahrplan handelt, bei dem einzelne Haltestellen nicht mehr angefahren werden sollen.

Der Fahrplanentwurf ist in seiner Variante 1 lediglich insofern problematisch, als dass im Abschnitt zwischen den Haltestellen Windmühlenstraße und Bustreff zeitliche Überschneidungen der Haltestellenbedienungen mit der Linie C4 zu befürchten sind. Die zeitliche Nähe der Abfahrten ist dabei in Richtung Rheine Bahnhof ausgeprägter. Durch den zusätzlichen Halt der Linie 190 am Bahnhof Rheine und den damit verbundenen kurzen Aufenthalt ist die Situation in Richtung Recke Bahnhof etwas entspannter, wenngleich die zeitlichen Abstände zwischen den Abfahrten der Stadt- und der Regionalbusse immer noch zu nah beieinander liegen, um von einer Taktverdichtung mit Qualitätszugewinn für den Fahrgast sprechen zu können.

Die Linie 190 fährt bereits in ihrer aktuellen Ausprägung den Bustreff an, die Abfahrzeiten sind dabei vergleichbar mit Variante 2 des Fahrplanentwurfs.

Empfehlung: Die Variante 2 ist aus Sicht des Stadtbusverkehrs etwas unproblematischer, da hier etwas größere zeitliche Abstände zwischen den Abfahrten vorgesehen sind. Allerdings werden bei dieser Variante Haltestellen im Stadtgebiet ausgelassen, weswegen die Erschließungswirkung des Regionalbusses geringer ist.

²³ Da sich dieser noch in der Entwurfs- und Planungsphase befindet, kann der vorläufige Fahrplanentwurf hier nicht abgebildet werden.

Da eine Anpassung der Fahrzeiten in beiden Varianten aufgrund der Abstimmung auf den regionalen SPNV nicht in Frage kommt, sind die Möglichkeiten einer Einflussnahme eingeschränkt. Insgesamt sind die durch die Führung der Linie im Stadtgebiet entstehenden Vor-/ Nachteile für den Stadtbusverkehr eher gering, daher empfehlen wir hierbei, die vom Kreis Steinfurt bevorzugte Variante zu akzeptieren.

3.6.2 Linie 80

Die Linie 80 hat – sowohl im Status quo als auch in den vorliegenden Planungen des Kreises – lediglich eine Überschneidung mit dem Stadtbusverkehr, an der Haltestelle Frankenburg. Dabei sind in beide Richtungen jeweils separate Abfahrpositionen für Stadt- und Regionalbusse vorgesehen, sodass hier nicht von einer Störung des Stadtbusverkehrs ausgegangen werden kann. Im Gegenteil übernimmt die Linie 80 auf einem langen Abschnitt der Neuenkirchener Straße eine wichtige Erschließungsfunktion (sie verkehrt hier im 30-Minuten-Takt).

Empfehlung: Durch die Linie 80 werden weder in ihrer heutigen noch in der geplanten Ausprägung keinerlei Beeinträchtigungen des Stadtbusverkehrs verursacht, etwaige Abstimmungen mit dem Kreis Steinfurt sind hier aus unserer Sicht nicht notwendig.

3.7 Zielnetz

Insgesamt plädieren wir dafür, das bestehende Netz in seinen Grundzügen in der jetzigen Form zu belassen. Dafür sprechen im Wesentlichen zwei Gründe:

- Die Gewöhnung der Fahrgäste an die Qualität und Quantität der Bedienung.
- Die stetig steigenden Fahrgastzahlen der letzten Jahre (mit Ausnahme der „Corona-Delle“), die als Hinweis darauf verstanden werden können, dass die Angebotserweiterungen der vergangenen Jahre zu großen Teilen angenommen wurden und neue Fahrgäste generieren konnten.



Abbildung 38: Liniennetz des Stadtbusse Rheine, Stand 11.2023 | Quelle: Stadtwerke Rheine

Für verzichtbar halten wir lediglich einzelne Angebote:

- Die Morgensprinter weisen insgesamt (insbesondere aber die Morgensprinter C und D) derart geringe Fahrgastzahlen auf, dass ein Weiterbetrieb aus unserer Sicht keinen Sinn macht.
- Auf die Linie G2 kann ebenfalls verzichtet werden, wenn sichergestellt wird, dass die Fahrgäste zur Caritas WfbM an einer Haltestelle in fußläufiger Entfernung von der Werkstatt aussteigen können. Das wäre auf der Linie C2 an der Haltestelle Düsterbergstraße gegeben. Diese müsste barrierefrei ausgebaut und durch eine – idealerweise gesicherte – Querungsstelle in der Sandkampstraße ergänzt werden.
- Die Fahrten ab 20:00 Uhr sind geringfügig ausgelastet, hierbei käme eine Umstellung auf eine Stundentakt oder auch eine Komplettumstellung auf „Abendsprinter“ in Frage, die – in Zukunft eventuell mit leichten Anpassungen – die Linienwege der jetzigen Morgensprinter befahren (in beide Richtungen).
- Gleiches gilt für die Verkehre an Sonntagvormittagen, auch hierbei empfehlen wir eine Umstellung auf Morgensprinter. Davon ausgenommen werden sollten die Linien C6 und C7. Diese bedienen nicht nur außenliegende Stadtteile, die sonst abgeschnitten wären, sondern weisen auch an Wochenenden fast durchgehend hohe Fahrgastzahlen auf.

3.8 Zukünftiges Verkehrsangebot

Im Folgenden wird das zukünftige Angebot dargestellt, das ausgehend von den obenstehenden Ausführungen in den schwach ausgelasteten Randzeiten reduziert worden ist. Zwecks besserer Lesbarkeit erfolgt die Darstellung schematisch, aufgeteilt auf Zeitblöcke.

3.8.1 Angebot an Werktagen

	bis 6:00 Uhr	ca. 6:00 - ca. 20:00 Uhr	ca. 20:00 - ca. 22:00 Uhr
IST-Stand Mo-Fr	Morgensprinter A (eine Fahrt)	Linie C1 (30'-Takt)	Linie C1 (30'-Takt)
	Morgensprinter B (eine Fahrt)	Linie C2 (30'-Takt)	Linie C2 (30'-Takt)
	Morgensprinter C (eine Fahrt)	Linie C3 (30'-Takt)	Linie C3 (30'-Takt)
	Morgensprinter D (eine Fahrt)	Linie C4 (30'-Takt)	Linie C4 (30'-Takt)
		Linie C5 (30'-Takt)	Linie C5 (30'-Takt)
		Linie C6 (30'-Takt)	Linie C6 (30'-Takt)
		Linie C7 (30'-Takt)	Linie C7 (30'-Takt)
		Linie C8 (30'-Takt)	Linie C8 (30'-Takt)
		Linie C9 (30'-Takt)	Linie C9 (30'-Takt)
		Linie C10 (30'-Takt)	Linie C10 (30'-Takt)
		Linie C11 (30'-Takt)	Linie C11 (30'-Takt)
		Linie C12 (30'-Takt)	Linie C12 (30'-Takt)
		Linie G1 (30'-Takt)	
		Linie G2 (60'-Takt)	

	bis 6:00 Uhr	ca. 6:00 - ca. 20:00 Uhr	ca. 20:00 - ca. 22:00 Uhr (23:00 Uhr)
Vorschlag Mo-Fr		Linie C1 (30'-Takt)	„Abendsprinter“ A (60'-Takt)
		Linie C2 (30'-Takt)	„Abendsprinter“ B (60'-Takt)
		Linie C3 (30'-Takt)	„Abendsprinter“ C (60'-Takt)
		Linie C4 (30'-Takt)	„Abendsprinter“ D (60'-Takt)
		Linie C5 (30'-Takt)	
		Linie C6 (30'-Takt)	Linie C6 (60'-Takt)
		Linie C7 (30'-Takt)	Linie C7 (60'-Takt)
		Linie C8 (30'-Takt)	
		Linie C9 (30'-Takt)	
		Linie C10 (30'-Takt)	
		Linie C11 (30'-Takt)	
		Linie C12 (30'-Takt)	
		Linie G1 (60'-Takt)	
			3 Jahre im Probetrieb

Das werktägliche ÖPNV-Angebot weist – wie oben dargelegt – drei „Problemzonen“ mit geringer Auslastung auf: die Morgensprinter, die Feierabendverkehre (C-Linien ab 20:00 Uhr) und die G-Linien (vor allem die G2).

Entsprechend schlagen wir vor:

- Auf die Morgensprinter in Zukunft ganz zu verzichten,
- Den Feierabendverkehr folgendermaßen umzustellen:
 - Alle C-Linien bis auf die Linien C6 und C7²⁴ verkehren nur noch bis 20:00 Uhr. Sie werden stattdessen durch „Abendsprinter“ ersetzt, die den Linienweg der aktuellen Morgensprinter befahren, allerdings in beide Richtungen.
 - Sowohl die „Abendsprinter“ als auch die Linien C6 und C7 verkehren ab 20:00 Uhr im Stundentakt.

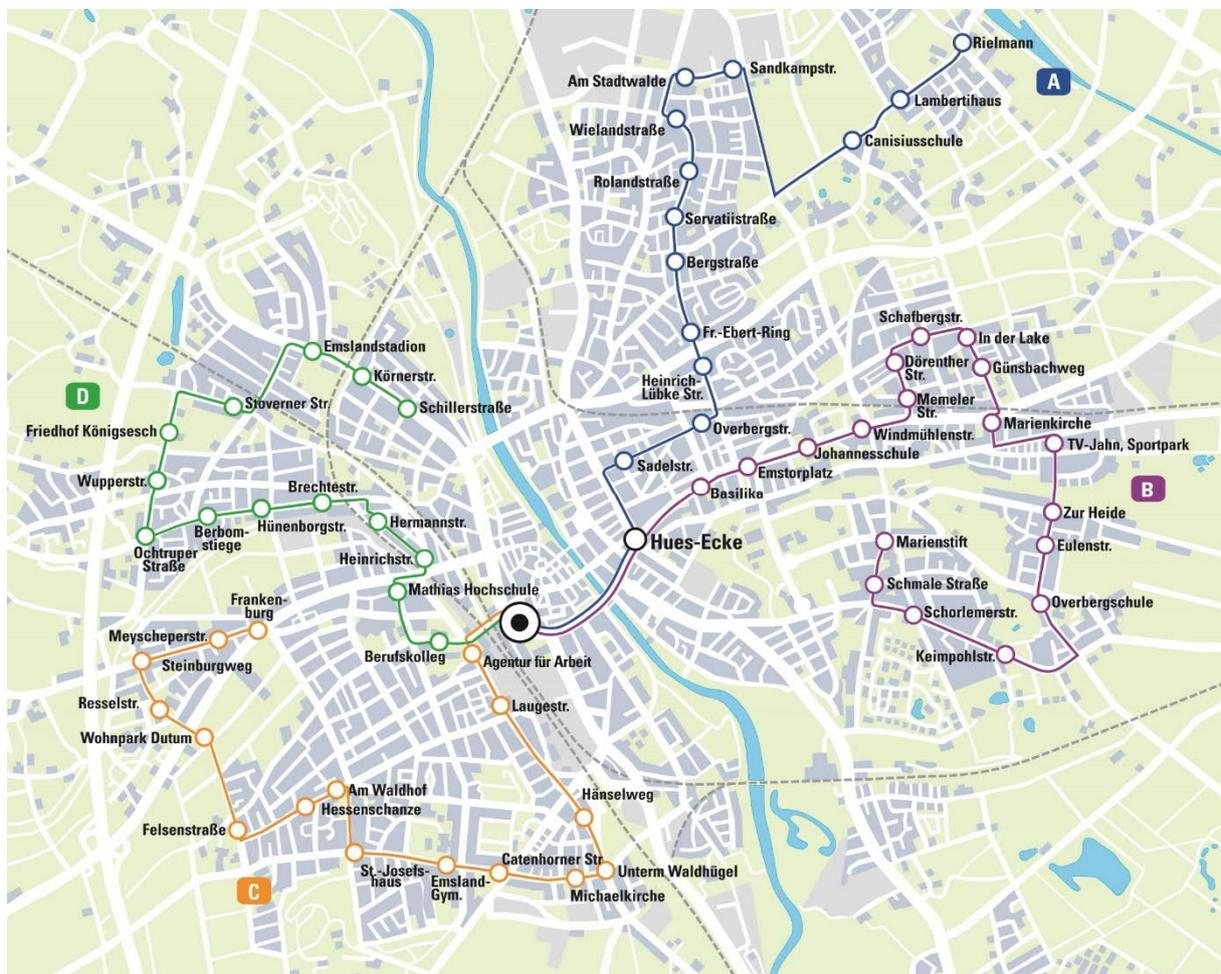


Abbildung 39: Aktueller Verlauf der Morgensprinter und zukünftiger Verlauf der "Abendsprinter" | Quelle: Stadtwerke Rheine

²⁴ Diese Linien sollten aus unserer Sicht auch nach 20:00 Uhr verkehren, da sie den Stadtteil Mesum mit der Kernstadt verbinden (und somit nicht über die „Abendsprinter“ abgedeckt werden können) und zudem auch auf den späten Fahrten relevante Fahrgastmengen aufweisen (s. 2.3.1 Auswertung der Fahrgastzahlen der Schwerbehindertenerhebung 2022)

- Die Linie G1 wird in einen Stundentakt überführt (mit je einer Verstärkerfahrt morgens und mittags)
- Die Linie G2 wird eingestellt, die Anbindung der Caritas-Werkstatt erfolgt über die Haltestelle Düsterbergstraße (Linie C2), diese muss entsprechend barrierefrei ausgebaut werden und mit einer gesicherten Querungsstelle versehen werden.

3.8.2 Angebot an Samstagen

	ca. 7:00 - ca. 17:00 Uhr	ca. 17:00 - ca. 21:00 Uhr
IST-Stand Samstag = Vorschlag Samstag	Linie C1 (30'-Takt)	Linie C1 (60'-Takt)
	Linie C2 (30'-Takt)	Linie C2 (60'-Takt)
	Linie C3 (30'-Takt)	Linie C3 (60'-Takt)
	Linie C4 (30'-Takt)	Linie C4 (60'-Takt)
	Linie C5 (30'-Takt)	Linie C5 (60'-Takt)
	Linie C6 (30'-Takt)	Linie C6 (60'-Takt)
	Linie C7 (30'-Takt)	Linie C7 (60'-Takt)
	Linie C8 (30'-Takt)	Linie C8 (60'-Takt)
	Linie C9 (30'-Takt)	Linie C9 (60'-Takt)
	Linie C10 (30'-Takt)	Linie C10 (60'-Takt)
	Linie C11 (30'-Takt)	Linie C11 (60'-Takt)
	Linie C12 (30'-Takt)	Linie C12 (60'-Takt)

An Samstagen halten wir das Angebot für sehr ausgewogen und den Bedürfnissen/ der Nachfrage angemessen. Wir empfehlen daher, das Angebot in seiner heutigen Form beizubehalten.

3.8.3 Angebot an Sonn- und Feiertagen

	ca. 10:00 - ca. 13:00 Uhr	ca. 13:00 - ca. 19:30 Uhr
IST-Stand Sonntag	Linie C1 (60'-Takt)	Linie C1 (60'-Takt)
	Linie C2 (60'-Takt)	Linie C2 (60'-Takt)
	Linie C3 (60'-Takt)	Linie C3 (60'-Takt)
	Linie C4 (60'-Takt)	Linie C4 (60'-Takt)
	Linie C5 (60'-Takt)	Linie C5 (60'-Takt)
	Linie C6 (60'-Takt)	Linie C6 (60'-Takt)
	Linie C7 (60'-Takt)	Linie C7 (60'-Takt)
	Linie C8 (60'-Takt)	Linie C8 (60'-Takt)
	Linie C9 (60'-Takt)	Linie C9 (60'-Takt)
	Linie C10 (60'-Takt)	Linie C10 (60'-Takt)
	Linie C11 (60'-Takt)	Linie C11 (60'-Takt)
	Linie C12 (60'-Takt)	Linie C12 (60'-Takt)

	ca. 10:00 - ca. 13:00 Uhr	ca. 13:00 - ca. 19:30 Uhr
Vorschlag Sonntag	„Vormittagsprinter“ A (120'-Takt)	Linie C1 (60'-Takt)
	„Vormittagsprinter“ B (120'-Takt)	Linie C2 (60'-Takt)
	„Vormittagsprinter“ C (120'-Takt)	Linie C3 (60'-Takt)
	„Vormittagsprinter“ D (120'-Takt)	Linie C4 (60'-Takt)
		Linie C5 (60'-Takt)
	Linie C6 (120'-Takt)	Linie C6 (60'-Takt)
	Linie C7 (120'-Takt)	Linie C7 (60'-Takt)
		Linie C8 (60'-Takt)
		Linie C9 (60'-Takt)
		Linie C10 (60'-Takt)
		Linie C11 (60'-Takt)
		Linie C12 (60'-Takt)

An Sonn- und Feiertagen schlagen wir vor, am Vormittag eine Bedienung ähnlich den Feierabendverkehren (Sprinterlinien + C6 und C7) vorzusehen und diese im Zweistundentakt bis 13 Uhr auszuführen. Danach kann der Übergang zum Stundentakt und in die C-Linien 1 bis 12 erfolgen.

3.9 Kosten und mögliche Einspareffekte

In der folgenden Tabelle sind die möglichen Einspareffekte aufgeführt, die sich erzielen lassen, wenn die oben aufgeführten Angebotsreduzierungen realisiert werden.

Disclaimer: Es handelt sich um Kosten für Fahrplankilometer bzw. Fahrplanstunden, die von den zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Kostensätzen ausgehen. Weitere mögliche Einsparungen, die sich im Verkehrsbetrieb eventuell aufgrund der Reduzierung der Verkehrsleistungen ergeben (z. B. weniger Personalstunden in der Verwaltung oder Fahrzeugwartung), können nicht berücksichtigt werden.

Tabelle 12: Einspareffekte durch (Teil-) Einstellung von Verkehrsangeboten

ÖPNV-Angebot	Jährliche Kosten IST (nur Fahrplan-km und Fahrplanstunden)	Jährliche Kosten Vorschlag (nur Fahrplan-km und Fahrplanstunden)	Jährliche Kosteneinsparung
Morgensprinter Mo-Fr	ca. 14.400 €	- €	ca. 14.400 €
C-Linien Mo-Fr (Feierabendverkehre)	ca. 306.000 €	ca. 45.000 € (Linien C6/ C7) ca. 86.000 € („Abendsprinter“)	ca. 175.000 €
G-Linien Mo-Fr	ca. 330.000 €	ca. 100.000 €	ca. 230.000 €
C-Linien Sonntag	ca. 200.000 €	ca. 150.000 € (C-Linien) ca. 11.500 € („Vormittagsprinter“)	ca. 38.500 €
SUMME			ca. 455.000 €

3.10 Zusammenfassung Netzanpassungen

In den folgenden Steckbriefen sind die im Laufe der Bearbeitungszeit des Nahverkehrskonzeptes eingegangenen Vorschläge zusammengefasst, deren Umsetzung wir für empfehlenswert halten:

Maßnahme	Erschließung der Caritas WfbM mit der Linie C2
Beschreibung/ Vorteile	Als Folge der Einstellung der Linie G2 bietet es sich an, den Standort der Caritas mit der Linie C2 im 30-Minuten-Takt anzubinden. Dafür müsste die Haltestelle Düsterbergstraße in eine permanente Haltestelle umgewandelt und barrierefrei ausgebaut werden. Des Weiteren wird in der Sandkamp auf Höhe der Einmündung der Düsterbergstraße eine Fußgänger-LSA benötigt, um eine sichere Querung der Straße zu ermöglichen.
Nachteile	Es muss ein ca. 150 m langer Fußweg von der Haltestelle bewältigt werden.
Ungefähre Kosten (einmalig)	Wir empfehlen den barrierefreien Ausbau (inklusive Fahrgastunterstand) der Abfahrposition Düsterbergstraße: ca. 80.000 € Des Weiteren fallen einmalig rund 60.000 € für die Installation der Fußgänger-LSA sowie Kosten für die Einrichtung der Mobilstation an.
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Ca. 3.000 € (Wartung und Betrieb LSA) Dem stehen deutliche Einsparungen bei der Einstellung der Linie G2 gegenüber.
Empfehlung?	Ja, uneingeschränkt

Maßnahme	Zusätzliche Erschließung des Wohnparks Dutum mit der Linie 10 (stadteinwärts)
Beschreibung/ Vorteile	Der Linienweg der C10 wird in Richtung Bustreff in die Neuenkirchener Straße verlegt. Damit erhöht sich die Bedienungshäufigkeit am Wohnpark auf einen 15-Minuten-Takt in Richtung Bustreff.
Nachteile	Ausdünnung der Verkehre an der Wadelheimer Chaussee
Ungefähre Kosten (einmalig)	Abhängig von Haltestellenanzahl und Ausstattung: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Abfahrposition mit Fahrgastunterstand: ca. 80.000 € oder • Eine Abfahrposition ohne Fahrgastunterstand: ca. 68.000 €
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Ca. 18.000 € für zusätzliche Fahrplan-km und -stunden (bei Fahrtenanzahl gemäß 3.8 Zukünftiges Verkehrsangebot)
Empfehlung?	Ja, uneingeschränkt

Maßnahme	Linienwegänderung C7
Beschreibung/ Vorteile	Der Linienweg der C7 wird dahingehend angepasst, dass eine zusätzliche Schleife in Hauenhorst gefahren wird, während auf die Schleife in Mesum westlich der Bahnschienen verzichtet wird. Neben einer besseren Bedienung von Hauenhorst könnte die Belastung des Mesumer Wohngebiets durch den Stadtbusverkehr halbiert werden.
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Linienverknüpfung C6/ C7 • Keine Bedienung der Haltestelle Bahnhof durch die C7
Ungefähre Kosten	Wir empfehlen die Einrichtung von einer Abfahrposition mit

(einmalig)	Fahrgastunterstand in Hauenhost: ca. 80.000 € Die Wendemöglichkeit am Schwimmbad besteht bereits, hier könnte ebenfalls eine Haltesposition eingerichtet werden (ebenfalls für rund 80.000 €), sonst sind keine zusätzlichen Aufwendungen nötig.
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Es sollten keine zusätzlichen Kosten anfallen, da der Linienweg und die Fahrzeiten nicht länger werden. Evtl. sind sogar minimale Einsparungen möglich.
Empfehlung?	Eingeschränkt, da Vor- und Nachteile in etwa

Maßnahme	Erschließung Emsauenquartier Walshagen mit der Linie G1
Beschreibung/ Vorteile	Anbindung des Quartiers an das Stadtbusnetz
Nachteile	Unwesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung im Quartier
Ungefähre Kosten (einmalig)	Abhängig von Haltestellenanzahl und Ausstattung: Wir empfehlen die Einrichtung einer Haltestelle mit zwei Abfahrpositionen, davon: <ul style="list-style-type: none"> • eine mit Fahrgastunterstand (Richtung Bustreff): ca. 80.000 € • eine ohne Fahrgastunterstand (Richtung Gewerbegebiet): ca. 68.000 €
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Ca. 4.000 € für zusätzliche Fahrplan-km und -stunden (bei Fahrtenanzahl gemäß 3.8 Zukünftiges Verkehrsangebot)
Empfehlung	Ja, uneingeschränkt

Maßnahme	Erschließung Rheine R mit der Linie G2
Beschreibung/ Vorteile	Anbindung von Rheine R an das Stadtbusnetz mit der G2 und Verdichtung des Taktes im Emsauenquartiers Walshagen (alternierende Bedienung mit der Linie G1, insgesamt ein 30-Minuten-Takt).
Nachteile	Der Einspareffekt durch die Einstellung der Linie G2 wäre nicht mehr gegeben.
Ungefähre Kosten (einmalig)	Bei zwei einseitigen Abfahrpositionen mit Fahrgastunterstand: ca. 160.000 €
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Ca. 150.000 € für zusätzliche Fahrplan-km und -stunden (bei Fahrtenanzahl gemäß 3.8 Zukünftiges Verkehrsangebot), also in etwa der gleiche Betrag, wie für die G2 in ihrer jetzigen Ausprägung.
Empfehlung?	Ja, im Probebetrieb

Maßnahme	Erschließung des Eschendorfer Friedhofs mit der Linie C5
Beschreibung/ Vorteile	Anbindung des Friedhofs Eschendorf.
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Durchbindung mehr im Osten der Stadt, da die Verknüpfung der Linie C4/ C5 aufgelöst wird. • Aufgrund der aufgelösten Verknüpfung kann die Linie C5 nicht mehr mögliche auf der Linie C4 entstehenden Verspätungen „herausfahren“. • Die auf der Linie C4 entstehenden Verspätungen lassen sich in dem Fall nur verhindern, indem a) ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt wird oder b) die Endschleife der Linie C4 noch weiter vorgezogen wird (etwa über die Marsenstraße), und somit die Haltestelle TV Jahn, Sportpark aus der Bedienung herausfällt.

Ungefähre Kosten (einmalig)	Bei zwei einseitigen Abfahrpositionen mit Fahrgastunterstand: ca. 160.000 €
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Keine, die Linienweglängen werden nicht wesentlich verlängert, im Fall der C5 sogar etwas gekürzt.
Empfehlung?	Keine Empfehlung

Maßnahme	Erschließung der Theodor-Blank-Kaserne durch die Linie C12
Beschreibung/ Vorteile	Der Linienweg der Linie C12 würde am Kreisverkehr Salzbergener Straße/ Weihbischof D'Alhaus-Straße „aufgespalten“ und die Theodor-Blank-Kaserne durch jede zweite Fahrt der Linie C12 bedient werden.
Nachteile	Ausdünnung der Bedienung des Naturzoos/ der Saline (Stundentakt statt 30-Minuten-Takt)
Ungefähre Kosten (einmalig)	Abhängig von Haltestellenanzahl und Ausstattung: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Abfahrposition mit Fahrgastunterstand: ca. 80.000 € oder • Eine Abfahrposition ohne Fahrgastunterstand: ca. 68.000 € Zusätzlich fallen nicht unwesentliche Kosten für die Herstellung einer Wendemöglichkeit an der Kaserne und der Ertüchtigung der Zufahrtsstraße zur Kaserne an (ab 50.000 € ²⁵ allein für die Wendeschleife).
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Ca. 17.000 € für zusätzliche Fahrplan-km und -stunden (bei Fahrtenanzahl gemäß 3.8 Zukünftiges Verkehrsangebot).
Empfehlung?	Eingeschränkt, da deutliche Angebotsreduzierung am Naturzoo/ an Saline. Zudem muss gewährleistet werden, dass der etwas längere Linienweg zur Kaserne sich nicht in Form von Verspätungen auswirkt. Wir empfehlen daher vorab mindestens die Erstellung eines Fahrwegprofils zur Abschätzung des benötigten zeitlichen Mehraufwandes.

Maßnahme	Alternierende Bedienung durch die Linie C4 und C5 an Wochenenden
Beschreibung/ Vorteile	Ab der Umstellung auf Stundentakte an Samstagen sowie während der stündlichen Bedienung an Sonntagen werden die Linien C4/ C5 gegenläufig (C4 um 45 Richtung Marienkirche) bedient. Dadurch fahren diese Linien nicht zeitgleich in die Stadtteile rechts bzw. links der Ems. Dies hätte auch eine halbstündige Anbindung der Haltestelle Hues-Ecke an den Osten der Stadt zur Folge.
Nachteile	Keine
Ungefähre Kosten (einmalig)	Kostenneutral
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Kostenneutral
Empfehlung?	Ja, uneingeschränkt.

²⁵ Die tatsächlichen Kosten sind u. a. abhängig von den Preisen für die zu erwerbenden Grundstücke, die Planungskosten, evtl. die Herstellung eines befahrbaren und robusten Untergrunds etc.

4. Linienbündelung und Taktung

Da sich aus unserer Sicht die Eigenschaften des Stadtbusverkehrs in Rheine nicht wesentlich verändern, empfehlen wir die Genehmigung der Linien des Stadtverkehrs Rheine weiterhin als ein Linienbündel vorzusehen.

Soweit erweiternde Verkehrsangebote vom gleichen Verkehrsunternehmen beantragt und genehmigt werden, sollten diese Bestandteil des Linienbündels werden.

Die Gründe für die Zusammenfassung der Verkehre zu einem Bündel sind entsprechend die gleichen, wie bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans/ des Nahverkehrskonzepts im Jahr 2018:

4.1 Verkehrsintegration

- Ausrichtung der Linien C1 bis C12 sind auf den innerstädtischen Umsteigepunkt „Bustreff“. Realisierung/ Sicherstellung des „Rendezvous-Prinzips“ in zwei zeitlich versetzten Liniengruppen Bustreff.
- Durchbindung der Radiallinien C1 bis C5 und C8 bis C12 an diesem Umsteigepunkt (d. h. die Fahrzeuge gehen auf eine andere Linie über). Somit wirken zwei Linien jeweils als eine Durchmesserlinie.
- Neben dem Durchbinden von Linien am Bustreff bestehen an zwei Endhaltestellen Linienverknüpfungen mit Fahrzeugübergang (diese Übergänge ermöglichen ebenfalls umsteigefreie tangentielle Verbindungen):
 - Zur Heide (C4 < > C5)
 - Mesum (C6 < > C7)

Die effektive Verknüpfung verschiedener Nachfrageströme im Stadtbusnetz erfordert einen kohärenten Betrieb, da die höchstmögliche Qualität des Transports (wie die Sicherung von Anschlüssen, das Management von Pünktlichkeit und die Bewältigung von Störungen) nur als Gesamtsystem durch einen einzigen Betreiber gewährleistet werden kann.

4.2 Kriterium „Betriebliche Aspekte“

Mit der Zusammenführung aller Stadtverkehrslinien in einem Linienbündel ist eine quantitative Optimierung der Betriebsreserve gewährleistet. Bei einem Betrieb durch einen Betreiber kann die Fahrzeugreserve übergreifend für alle Stadtverkehrslinien minimiert werden.

Am Bustreff kann im Gesamtsystem das Auswechseln der Fahrer organisiert werden. Bei einer Betriebsdurchführung durch einen Betreiber kann das Pausenregime optimal gestaltet werden.

5. Anforderungsprofil

5.1 Grundsätze

Die nachfolgend formulierten Anforderungen gelten verbindlich für die Erbringung der Verkehrsleistungen im „Stadtverkehr Rheine“. Von Subunternehmern durchgeführte Leistungen müssen vollumfänglich den hier beschriebenen Qualitäten entsprechen. Die nachfolgenden Anforderungen entsprechen weitestgehend denen aus dem Nahverkehrskonzept, Änderungen sind lediglich in den Unterkapiteln 5.4 Fahrzeugausstattung, 5.8 Mobilitätsgarantie NRW, 5.7.3 Fahrgastinformationen an Haltestellen sowie 5.7.4 Dynamische Fahrgastinformation vorgenommen worden.

5.2 Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes und Pünktlichkeit

5.2.1 Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes (Ausfallquote)

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Fahrplanangebotes ist die Basisleistung des Verkehrsunternehmens und steht im Zentrum der Kundenwahrnehmung. Als Anforderung wird festgelegt, dass alle im Fahrplan aufgeführten Fahrten grundsätzlich stattfinden. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen²⁶ mit nennenswertem Eingriff in das Liniennetz bzw. Fahrplanangebot sind die Ersatzverkehre gemäß der jeweiligen Ankündigung durchzuführen. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen²⁷ erfolgt die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten.

Als Messkriterium der Verfügbarkeit wird die Differenz zwischen der gesamten Soll-Fahrplanleistung und der tatsächlichen Ist-Leistung betrachtet (Auswertung durch das Verkehrsunternehmen mit seinem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL)). Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden. Die Ausfallquote wird auf eine Obergrenze von 1 % als Quartalswert festgelegt. Eine Fahrt gilt ab einer Verspätung von 20 Minuten als ausgefallen.

Die Ausfallquote und die Ausfälle (differenziert nach Art des Ausfalls) sind vom Verkehrsunternehmen im Qualitätsbericht zu dokumentieren.

5.2.2 Pünktlichkeitsquote

Die Fahrten im Stadtbusverkehr sind pünktlich zu erbringen. Als pünktlich wird eine Verspätung bis maximal 3 Minuten sowie eine Verfrühung unter 1 Minute gewertet. Die Vorgaben zur Pünktlichkeit gelten ausdrücklich auch bei geplanten Abweichungen vom Regelfahrplan (z. B. Umleitungen), für die ein Fahrplan erstellt und kommuniziert wird.

²⁶ Geplante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen Umleitungsinformationen mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden müssen. Das Verkehrsunternehmen ist für das Umleitungsmanagement verantwortlich.

²⁷ Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstration, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Verkehrsunternehmens liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan, jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen.

Als Qualitätsziel wird für die aktuell vorhandene ÖPNV-Infrastruktur eine Pünktlichkeitsquote als Quartalswert über alle Linien von 90 % festgelegt. Nicht gewertet werden dazu Unpünktlichkeiten bedingt durch äußere Einflüsse (Streik, Unwetter, Naturgewalten, Bombendrohungen u. ä.).

5.3 Fahrpersonal

5.3.1 Fähigkeiten

Vom Verkehrsunternehmen dürfen grundsätzlich nur umfassend entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausgebildete und von ihm für den Einsatz im Stadtbusverkehr Rheine spezifisch geschulte Fahrer eingesetzt werden. Es ist vorrangig Stammpersonal²⁸ einzusetzen, welches mindestens 80% seiner Arbeitszeit im Stadtverkehr Rheine eingesetzt wird.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche, branchenübliche Unternehmenskleidung zu tragen. Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.
- Das Fahrpersonal muss die deutsche Sprache sicher in Wort und Schrift beherrschen. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen.
- Die Fahrer haben sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern umfassend freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden.
- Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können.
- Das Fahrpersonal hat zum Betriebsstart und durchgängig in der Laufzeit der Genehmigung über umfassende Orts- und Verkehrskennnisse zu verfügen, um ständig eine sehr hohe Qualität der Verkehrsdurchführung (auch im Falle von Störsituationen) und in der Kundenberatung als Ansprechpartner für den Fahrgast gewährleisten zu können.

Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.

Das Verkehrsunternehmen hat mit dem Genehmigungsantrag ein realisierungsfähiges und zielführendes Konzept zur Vorbereitung der Betriebsaufnahme mit Fahrerschulungen, Fahrereinweisungen und Probefahrungen vorzulegen. Weiterhin ist darzulegen, wie im laufenden Betrieb und bei Neueinstellungen lückenlos die geforderte Qualität der Orts- und Verkehrskennnisse sichergestellt wird. Der Aufgabenträger erhält durch das Verkehrsunternehmen das Recht, die Qualität der Orts- und Verkehrskennnisse personalbezogen zu überprüfen.

²⁸ Stammpersonal: festangestellte Personale, sowohl in Teilzeit als auch Vollzeit, befristet und unbefristet.

5.3.2 Fahrerschulungen

In der Verantwortung des Verkehrsunternehmens liegt die regelmäßige Einweisung und Schulung des Fahrpersonals zur Sicherung der Qualitätsvorgaben und zur hochwertigen Durchführung des Stadtbusverkehrs. Das Fahrpersonal ist unverzüglich umfassend über Änderungen (Fahrprogramm, Tarife, Vertrieb usw.) zu unterrichten.

5.3.3 Sozialstandards

Das Verkehrsunternehmen darf das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe nicht unterschreiten. Die Vergütung des Fahrpersonals entspricht mindestens dem Tarifregister für privates Omnibusgewerbe in NRW in der jeweils gültigen Fassung (Tarifvertragsparteien: Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e.V. (NWO) und ver.di, Landesbezirk Nordrhein-Westfalen).

5.4 Fahrzeugausstattung

5.4.1 Stadtbuslinien

Für die Ausstattung der Fahrzeuge sind nachfolgende Anforderungen zu erfüllen (Schulverkehrsfahrten siehe nachfolgendes Kapitel):

- Standardlinienbus,
- Niederflurtechnik mit niveaugleichen Ein- und Ausstiegen ohne Stufen an mindestens zwei Türen sowie leicht zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten gemäß den gesetzlichen Vorgaben im Türbereich (auch für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige geeignet),
- Fahrzeugalter max. 12 Jahre zum jeweiligen Einsatzzeitpunkt,
- digitale Haltestellen-Innenanzeigen (jeweils nächste Haltestelle und Verlauf) und digitale Haltestellenansage,
- digitale Außenanzeigen: Linien- und Zielanzeige vorne, Linien- und Streckenverlaufsanzeige rechts, Linienanzeige hinten und links,
- Vollklimatisierung,
- flexible Mehrzweckfläche/ Sondernutzungsfläche (mindestens 900 x 2.000 mm),
- bei Neuanschaffungen: mindestens zwei Rollstuhlplätze, Plätze für Kinderwagen und Fahrgäste mit Rollatoren
- klappbare Rollstuhlrampe an Tür 2,
- kontrastreiche Haltestangen,
- Polsterbestuhlung,
- EC-Kartenzahlungsgerät,
- USB-Ladevorrichtungen,
- WLAN-Infrastruktur.

5.4.2 Schulverkehrsfahrten

Für die Ausstattung der Fahrzeuge auf den Schulverkehrsfahrten (Linie 269 und Verstärkerfahrten) werden nachfolgende Anforderungen formuliert:

- Standardlinienbus (ggf. Standardgelenklinienbus),

- Niederflurtechnik mit niveaugleichen Ein- und Ausstiegen ohne Stufen an mindestens zwei Türen sowie leicht zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten gemäß den gesetzlichen Vorgaben im Türbereich (auch für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige geeignet), Low-Entry-Busse sind zulässig,
- Fahrzeugalter max. 15 Jahre zum jeweiligen Einsatzzeitpunkt,
- digitale Haltestellen-Innenanzeigen (jeweils nächste Haltestelle und Verlauf) und digitale Haltestellenansage,
- digitale Außenanzeigen: Linien- und Zielanzeige vorne, Linien- und Streckenverlaufsanzeige rechts,
- flexible Mehrzweckfläche/ Sondernutzungsfläche,
- klappbare Rollstuhlrampe an Tür 2,
- kontrastreiche Haltestangen.

5.4.2 Außengestaltung

Die Außengestaltung der Fahrzeuge erfolgt im etablierten Corporate-Design der Marke „Stadtbus Rheine“, Außenwerbung ist dabei lediglich am Fahrzeugheck erlaubt (zusätzliche Anzeigen sind auf den Innenbildschirmen möglich). Es sollen überwiegend regionale Werbeträger gewonnen werden, dem Interesse der Stadt und deren Unternehmen widersprechende, konkurrierende Angebote sollen dabei ausgeschlossen werden.

5.5 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

5.5.1 Betriebshof und Betriebsleitstelle

Auf dem Betriebshof sind ausreichend Räumlichkeiten und Flächen für

- den Standort der Betriebsleitstelle,
- die Anlagen für die Routinewartung der Fahrzeuge,
- die Sozialräume für das Fahrpersonal,
- das Büro des verantwortlichen Ansprechpartners (siehe Nr. 4.5.2 der Leistungsbeschreibung) und
- die Datenerfassung/ Speicherung

vorzuhalten.

Das Verkehrsunternehmen soll weiterhin in Rheine eine Betriebsleitstelle einrichten und betreiben, welche eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellt.

An diese Betriebsleitstelle bestehen folgende Anforderungen:

- Besetzung während der Betriebszeiten der Linien (inkl. 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt zur Überwachung der täglichen Betriebsvorbereitung); in Zeiten mit geringer Nachfrage (abends, samstags und/ oder sonntags) kann eine Rufbereitschaft eines Leitstellen-Mitarbeiters, der innerhalb von 30 Minuten die Leitstelle bzw. das Bedienungsgebiet erreichen kann, vorgesehen werden,
- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes,
- Entscheidungen zur Anschlussicherung im Verspätungsfall,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan,

- Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung,
- Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen usw.,
- Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen,
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen städtischen Ämtern.

Mindestens ein Leitstellenmitarbeiter soll eine Verkehrsmeisterausbildung besitzen. Die Leitstellenmitarbeiter müssen die deutsche Sprache in Wort und Schrift mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ sicher beherrschen und über umfassende Kenntnisse zur Bedienung des Kommunikationssystems verfügen. Die Mitarbeiter müssen weiterhin fundierte Betriebs- und Netzkenntnisse besitzen.

5.5.2 Verantwortliche Ansprechpartner auf Seiten des Verkehrsunternehmens

Am Ort des Betriebshofes soll ein Verkehrsleiter oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen bestellt werden (nachfolgend „Ansprechpartner“), sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist.

Bei gravierenden Störungen und in Notsituationen soll dieser Ansprechpartner oder ein anderer entscheidungs- und handlungsbefugter Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens zu den üblichen Bürozeiten unmittelbar vor Ort für den Aufgabenträger persönlich verfügbar sein. Der Ansprechpartner darf deshalb nicht planmäßig als Disponent in der Leitstelle eingesetzt werden.

Zusätzlich soll das Verkehrsunternehmen im Stadtverkehr Rheine in der Haupt- und Normalverkehrszeit permanent einen Verkehrsmeister als Fahrdienstleiter in der Betriebsleitstelle einsetzen. Der Fahrdienstleiter ist für die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Vorschriften sowie für die Qualitätssicherung der Verkehrsdurchführung verantwortlich.

5.5.3 Fahrzeugzustand und -reinigung

Für den Zustand der Fahrzeuge und deren Reinigung werden folgende Anforderungen definiert:

- Zum täglichen Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Neben den für die technische und verkehrliche Sicherheit relevanten Einrichtungen müssen alle fahrgastrelevanten Ausstattungselemente funktionstüchtig sein.
- Gravierende Verunreinigungen, Vandalismusschäden und großflächige Schmierereien im Fahrzeuginnenraum sind während der Verkehrsdurchführung möglichst umgehend, sonst bei nächstmöglicher Gelegenheit zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.

5.5.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Pünktlichkeit der Fahrten und Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen hat das Verkehrsunternehmen ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) zu betreiben.

Das RBL-System muss folgende Funktionen erfüllen:

- Ansteuerung der LSA im Stadtgebiet,

- betriebliche Kommunikation mit der Betriebsleitstelle und zwischen den Fahrzeugen,
- Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme (DFI) am Bustreff,
- Auswertung der Pünktlichkeitsquote und der Ausfallquote für das Qualitätsmanagementsystem.

Die Stadt Rheine ermöglicht dem Verkehrsunternehmen die Beteiligung am vorhandenen Verkehrsmanagementsystem zur Steuerung der LSA. Das Verkehrsunternehmen ist für die Qualitätsüberwachung der LSA-Ansteuerung und die Abstimmungen mit der Stadt Rheine verantwortlich. Es hat dazu einen Ansprechpartner vor Ort zu benennen.

5.5.5 Verspätungs- und Störfallmanagement

Das Verkehrsunternehmen sorgt für die Fahrplaneinhaltung und hat einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Es hat bei Ausfällen von Bussen unverzüglich, spätestens nach 15 Minuten, Ersatzbusse ab Bustreff zur nächsten fahrplanmäßigen Fahrt einzusetzen. Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Verkehrsunternehmen zu vertreten ist.²⁹ Auf Überlastungen ist innerhalb von 15 Minuten durch dispositive Maßnahmen oder Verstärkereinsatz zu reagieren.

Bei umfassenderen, absehbar längeren Störungen sind unverzüglich Ersatzverkehre einzurichten. Die Fahrgäste sind unmittelbar mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (im Bus, am Bustreff mit der DFI, im Internet). Bei absehbaren Störungen über mehrere Stunden soll die Information auch über Print- und Radiomedien bzw. soziale Medien erfolgen. Das Verkehrsunternehmen hat im Störfall auf alternative Verbindungen im Regionalbusverkehr und im Bahnverkehr hinzuweisen.

Bei Umsteigen im Stadtverkehr ist im Falle einer Verspätung eine Abstimmung zwischen den Fahrzeugen über die Gewährleistung des Umsteigens der betroffenen Fahrgäste im Rendezvous-Prinzip herbeizuführen. Mit den Verkehrsunternehmen anderer Buslinien sind Abstimmungen im Störungs- bzw. Verspätungsfall bei Fahrgastbetroffenheit, soweit eine Abstimmung nicht unmittelbar zwischen den Fahrzeugen mit Funk möglich ist, mit deren Leitstelle herbeizuführen.

5.5.6 Umleitungsmanagement

Das Verkehrsunternehmen ist für das Umleitungsmanagement im Falle von Baustellen, Veranstaltungen oder anderen Straßensperrungen auf den Linienwegen zuständig. Erforderlich ist dazu eine aktive Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern.

Das Verkehrsunternehmen hat dazu Umleitungsinformationen sowie bei längeren Maßnahmen von über vier Wochen auch Ersatzfahrpläne zu erstellen. Die Fahrgäste sind rechtzeitig, bis mindestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen unverzüglich nach Bekanntwerden des Ereignisses in geeigneter Form zu informieren (Fahrplanaushang an den betroffenen Haltestellen, Fahrpläne auf der Internetseite, Presseinformation, Newsletter).

²⁹ Bei extremen Verhältnissen, wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. gelten diese Vorgaben eingeschränkt.

5.6 Tarife und Fahrscheinerwerb

Im Stadtverkehr Rheine müssen die Tickets dem Sortiment und dem Preisniveau der jeweils zuständigen Verkehrs- bzw. Tarifgemeinschaft oder einer ähnlichen zuständigen Organisation im Münsterland entsprechen. Aktuell gilt der Tarif der Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe GmbH.

Das Verkehrsunternehmen ist für das gesamte Schülerzeitkarten- und Abo-Ticket-Management zuständig.

5.7 Kundenservice und Fahrgastinformation

5.7.1 Kundenzentrum

Der Aufgabenträger wünscht, dass vom Verkehrsunternehmen ein eigenes Kundenzentrum vor Ort in Rheine in unmittelbarer Nähe zum Bustreff tagsüber zu den branchenüblichen Öffnungszeiten betrieben wird.

Es wird vom Aufgabenträger erwartet, dass das Servicepersonal im Kundenzentrum kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen Bedürfnisse der Fahrgäste eingeht sowie eine hohe Dienstleistungsbereitschaft ausstrahlt. Das sichere Beherrschen der deutschen Sprache mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ ist dazu unverzichtbar. Weiterhin wird erwartet, dass die Mitarbeiter regelmäßig oder anlassbezogen bzgl. betrieblicher und verkehrlicher Themen sowie der Kundenorientierung geschult werden.

5.7.2 Fahrgastinformation und Kundenkommunikation

Die Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation und der Kundenkommunikation, inkl. der Erstellung der Fahrplanaushänge an den Haltestellen sowie der Erstellung und Herausgabe von Fahrplanmedien, werden vom Verkehrsunternehmen entwickelt, koordiniert und durchgeführt.

Es wird erwartet, dass das Verkehrsunternehmen eine barrierefreie Internetseite mit Fahrgastinformationen und aktuellen Information zur Betriebssituation bei Abweichungen betreibt. Dazu gehört auch ein zeitnahes Einpflegen von Verkehrsmeldungen in einen Ticker. Die Internetseite des Verkehrsunternehmens sollte auch mit einer Präsenz des Verkehrsunternehmens in den sozialen Medien ergänzt werden.

Über permanente Angebotsanpassungen, temporäre Angebotsveränderungen (z. B. in Folge von Baustellen oder anderen Einschränkungen) oder Sonderverkehre sind die Fahrgäste vom Verkehrsunternehmen rechtzeitig über die örtliche Presse zu informieren. Im Falle von geplanten oder kurzfristigen Angebotsveränderungen ist eine unverzügliche Information der Fahrgäste über verschiedene Informationskanäle, insbesondere Printmedien, Internet, App und Handzettel o. Ä. in den Fahrzeugen, sicherzustellen.

Es wird weiterhin erwartet, dass das Verkehrsunternehmen während der Betriebszeiten die technische Erreichbarkeit und personelle Besetzung eines Info-Telefons gewährleistet. Das Personal soll über eine hohe Dienstleistungsbereitschaft, ausgeprägte Freundlichkeit und hohe Beratungskompetenz sowie deutsche Sprachkenntnisse mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ verfügen.

5.7.3 Fahrgastinformationen an Haltestellen

Die Pflege und Wartung der Haltestelleneinrichtung in Form von Mast, Schild, Fahrplaninformationen sowie der Austausch der Fahrgastinformationen fällt in den Zuständigkeitsbereich des Verkehrsunternehmens.

Für die Informationen in den Aushangkästen an Bushaltestellen sind die folgenden Inhalte vorzusehen:

- Liniennummer,
- Richtungsangabe,
- haltestellenbezogener Abfahrtsplan,
- Perlschnur mit einzelnen Haltestellen,
- ggf. Hinweis auf länger andauernde oder „geplante“ Betriebsstörungen,
- schematischer Linienplan (an zentralen Haltestellen),
- Tarifinformationen (an zentralen Haltestellen),
- Service-Hinweise (Telefonnummern, Internet).

Der Aushang ist unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit in einer Höhe von etwa 1,30 m von der Gehwegoberfläche anzubringen. Die Aushänge sind so zu gestalten, dass die Informationen durch entsprechend große und kontrastreiche Schriftzeichen und verständliche Symbole auch für Sehbehinderte grundsätzlich erkennbar sind. Die Fahrpläne sind so anzubringen (soweit vom Verkehrsunternehmen nicht beeinflussbare Randbedingungen dies nicht verhindern), dass diese in der jeweiligen Vor-Ort-Situation optimal beleuchtet sind.

Zum Fahrplanwechsel ist vom Verkehrsunternehmen an den von ihm bedienten Haltestellen der Austausch der gesamten Fahrgastinformationen rechtzeitig, aber dennoch zeitnah vor dem Fahrplanwechsel sicherzustellen.

5.7.4 Dynamische Fahrgastinformation

Das Verkehrsunternehmen hat zwingend den Betrieb der von der Stadt Rheine bereitgestellten „Dynamischer Fahrgastinformations-Anlage“ (DFI) am Bustreff mit Echtzeitdaten zu gewährleisten. Das Gleiche gilt für alle weiteren, im Rahmen von Haltestellenausbaumaßnahmen installierten DFI-Anlagen.

5.8 Mobilitätsgarantie NRW

Das Verkehrsunternehmen hat die landesweit gültige „Mobilitätsgarantie NRW“ in der jeweiligen Fassung zu gewährleisten. Dazu gilt aktuell nachfolgend zitierte Regelung³⁰:

Seit 2009 gelten in Deutschland und Europa einheitliche Fahrgastrechte für den Eisenbahnverkehr. Sie greifen, wenn Züge sich verspäten oder ausfallen, und ermöglichen dir eine Entschädigung des gezahlten Ticketpreises. Die Mobilitätsgarantie NRW hingegen ist eine freiwillige Serviceleistung der NRW-Verkehrsunternehmen. Das bedeutet: Wenn sich Bus oder Bahn um 20 Minuten oder mehr an der Abfahrtshaltestelle verspäten, kannst du alternativ mit einem Fernverkehrszug (IC/EC oder ICE),

³⁰ <https://www.mobil.nrw/fahren/mobigarantie.html> [Zugriff 3.11.2023]

einem Taxi, einem taxiähnlichen Fahrdienstleister oder einem Sharing-System (Car-, Bike-, E-Tretroller-Sharing, On-Demand-Verkehr) fahren. Die Kosten dafür werden erstattet, beim Fernverkehrszug komplett, beim Taxi, beim Fahrdienst sowie beim Sharing-Angebot tagsüber bis zu 30 Euro pro Person und in den Abend- und Nachtstunden (20 bis 4.59 Uhr) bis zu 60 Euro. Diese landesweit einheitliche Serviceleistung stellt somit sicher, dass du deine Ziele erreichst.

5.9 Qualitätssteuerung

5.9.1 Qualitätssicherungsvereinbarung

Um den Anforderungen an die Qualitätssicherung gerecht zu werden, erklärt sich das Verkehrsunternehmen im Kontext mit seinem Genehmigungsantrag damit einverstanden, dass sämtliche Zusicherungen in einer Qualitätssicherungsvereinbarung zusammengefasst werden. Der Aufgabenträger erhält dadurch auch im Falle einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung einen eigenen Anspruch auf Information und Zustimmungsvorbehalte über Änderungen von Fahrplan, Kapazitäten und sonstige Qualitätsstandards sowie einen Anspruch auf regelmäßige Berichte über die erbrachte Qualität.

Die Qualitätssicherungsvereinbarung hat aus Sicht des Aufgabenträgers mindestens folgende Pflichten des Verkehrsunternehmens zu umfassen:

- Absicherung der vom Aufgabenträger im Nahverkehrskonzept bzw. in der Aufforderung zum Genehmigungswettbewerb formulierten Standards sowie der verbindlichen Zusicherung des Antragstellers,
- Vorlage turnusmäßiger Qualitätsberichte,
- weiterführende Erläuterungen, Berichte oder Daten bei Feststellung negativer Abweichungen von den Mindeststandards,
- Maßnahmen zur Qualitätssicherung auf Anforderung des Aufgabenträgers (z. B. gemeinsame Arbeitsgruppe, Maßnahmenplan),
- Bereitstellung von Daten an den Aufgabenträger
 - Fahrplandaten (Soll-Daten)
 - geplante einzusetzende Fahrzeuge
 - RBL-Daten zum Betriebsablauf (Echtzeitdaten)
 - Pünktlichkeitsstatistiken
 - Beschwerdemanagement
- Recht des Aufgabenträgers auf Durchführung von eigenen Verkehrserhebungen und eigenen Qualitätskontrollen,
- Recht des Aufgabenträgers auf Zugang zu den Fahrzeugen auf dem Betriebshof des Verkehrsunternehmens zum Zwecke von unangekündigten Kontrollen,
- gegenseitiges Recht zur Abstimmung bzw. zu Verhandlungen über Leistungsänderungen.

Das Verkehrsunternehmen erklärt sich weiterhin damit einverstanden, dass die im Rahmen der Qualitätssicherungsvereinbarung erhaltenen Informationen zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde umfänglich ausgetauscht werden dürfen.

5.9.2 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweisen der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens, welches hierfür ein eigenes

Beschwerdemanagement vor Ort in Rheine vorhalten soll. Der Aufgabenträger erwartet, dass das Verkehrsunternehmen das Beschwerdemanagement mit nachfolgenden Leistungen gewährleistet:

- Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen, elektronischen³¹ und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, sind innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten und in einer ausgeprägten Dienstleistungsorientierung zu beantworten.

5.9.3 Berichtspflichten

Entsprechend des Qualitätssicherungsvertrages berichtet das Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger über die Erfüllung der von ihm in seinem Genehmigungsantrag verbindlich zugesagten Leistungen und Qualitäten.

Sofort-Meldungen zu besonderen Vorkommnissen

Das Verkehrsunternehmen hat unmittelbar den Aufgabenträger über

- Betriebsvorkommnisse, die ein öffentliches Aufsehen erregen,
- Unfälle oder Vorfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist,
- Betriebsstörungen, die voraussichtlich länger als 24 Stunden dauern,
- Verkehrseinstellungen infolge höherer Gewalt,
- und weitere gravierende Vorkommnisse, wie Belästigung von Fahrgästen und Übergriffen

zu unterrichten.

Quartalsweise Qualitätsberichte

Das Verkehrsunternehmen hat quartalsweise dem Aufgabenträger einen standardisierten Status-Bericht zu erstellen und fristgerecht vorzulegen.

- Erfüllung der Zielwerte „Ausfallquote“ und „Pünktlichkeitsquote“
- Ausfälle nach Linien und differenziert nach Art des Ausfalls,
- Pünktlichkeit nach Linien,
- Erfüllung der Qualitäts- und Leistungsstandards,
- Trends und Auffälligkeiten bei den Kundenresonanzen,
- Entwicklung Fahrzeugbestand und Umweltstandards,
- sonstige Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten.

5.9.4 Qualitätskontrollen und -sicherung

Die definierten Qualitätsstandards sind durch das Verkehrsunternehmen selbständig zu überwachen. Es sind Maßnahmen zur Sicherung und ggf. zur Erhöhung der Qualität zu ergreifen. Zur Beseitigung der festgestellten Mängel bzw. zur Erfüllung der Zielwerte sind Verfahren (z. B. Qualitätsarbeitskreis) zu entwickeln und durchzuführen.

³¹ E-Mail bzw. Kontaktformular auf Homepage

6. Grundsätzliche Einschätzung der Potenziale für flexible und innovative Bedienformen

Für „klassische“ Bedarfsverkehre sehen wir in Rheine aktuell keine wesentlichen Potenziale, die dazu beitragen könnten, Fahrgastreserven zu aktivieren oder Kosten einzusparen.

Die folgenden grundsätzlichen Anforderungen an Bedarfsverkehre sind auf jeden Fall zu beachten:

- Personal/ Software zur Fahrtenannahme, Verarbeitung und Disposition;
- Fahrpersonal und Fahrzeuge, die vorgehalten werden müssen, auch wenn sie nicht zum Einsatz kommen.
- Aufgrund der geringeren Fahrgastzahlen als im klassischen ÖPNV ist der Einsatz kleinerer Fahrzeuge sinnvoll (Kleinbusse mit bis zu neun Sitzplätzen).³²
- Die Einführung von Bedarfsverkehren muss aufwändig beworben und ihre Nutzung erläutert werden.

Die oben genannten Punkte bedeuten eine finanzielle Mehrbelastung, die meisten Investitionen müssen im Vorfeld getätigt werden.

Betrachten wir im Folgenden zwei für Rheine in Frage kommende Möglichkeiten: Die Ergänzung des bestehenden Angebotes durch punktuelle Bedarfsleistungen und den Ersatz von Teilen des bestehenden Angebotes durch Bedarfsleistungen.³³

6.1 Ergänzung des bestehenden Angebotes durch punktuelle Bedarfsleistungen

Das Stadtgebiet ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt sehr gut durch die bestehenden Stadtbuslinien erschlossen. Die wenigen bestehenden Lücken werden oft durch adäquate Angebote des regionalen Busverkehrs abgedeckt. Die verbleibenden „weißen Flecken“ lassen sich oft nicht ins bestehende Netz einbinden, da hier entweder das Straßennetz ungeeignet zur Befahrung ist, oder die Zeitreserven in den Fahrplänen zu gering für Verlängerungen des Linienweges sind. Aber auch eine Bedienung dieser Gebiete mit Bedarfsverkehren wirft Probleme auf: Entweder entstehen hierbei Parallelverkehre zum Stadtbus oder – im Falle von Zubringerverkehren – sind die Zubringerstrecken maximal wenige hundert Meter lang, was ihren Einsatz unverhältnismäßig erscheinen lässt.

6.2 Ersatz von Teilen des bestehenden Angebotes durch Bedarfsleistungen

Die in den vorangegangenen Kapiteln vorgestellten Vorschläge zu Anpassungen im Liniennetz/ Fahrtenangebot basieren auf den vorliegenden Fahrgastzahlen. Empfehlungen zur Einstellung von Verkehrsleistungen sind dort ausgesprochen worden, wo die vorliegenden Fahrgastzahlen nur den Schluss zulassen, dass das entsprechende Teilangebot (an diesem Verkehrstag/ in dieser Zeitlage) nicht angenommen wird. Auch sind in den seltensten Fällen vollständige Angebotsstreichungen empfohlen worden (es ist lediglich die Einstellung der Morgensprinter sowie der Linie G2 empfohlen worden). Es kann also davon ausgegangen werden, dass die bestehenden Beförderungsbedürfnisse

³² Der Einsatz von größeren Fahrzeugen wie Standardbussen sorgt bei Fahrgästen meist für Unverständnis. Unternehmerische Überlegungen, wie das Vorziehen des Einsatzes bereits bestehenden Fahrzeugmaterials gegenüber Neuanschaffungen sind den Fahrgästen dabei erfahrungsgemäß nur schwer zu vermitteln.

³³ Eine Umstellung des gesamten Verkehrsangebots auf Bedarfsverkehre wird nicht betrachtet, da sie aufgrund der durchgehenden Nachfrage nach und Nutzung von ÖPNV-Angeboten in Rheine einer Begründung entbehrt.

durch das weiter bestehende bzw. alternative Angebot aufgefangen werden können. Eine alternative Umstellung der einzustellenden Angebote auf Bedarfsverkehre ist aus unserer Sicht daher nicht sinnvoll, da diese Umstellung voraussichtlich nicht zu einer Kosteneinsparung führt, sondern lediglich eine Nutzungshürde für die Fahrgäste aufbaut (der Fahrgast muss die Fahrt aktiv bestellen).

7. Anhang

7.1 Auszüge Gesetzestexte

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

§ 44 Linienbedarfsverkehr

Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.

§ 50 Gebündelter Bedarfsverkehr

(1) Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Der Unternehmer darf die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen. Die Genehmigungsbehörde kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz oder zu einem anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, die Fahrer haben vor oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Die Annahme, die Vermittlung und die Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten gebündelter Bedarfsverkehre sowie Werbung für gebündelte Bedarfsverkehre dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxen- oder dem Mietwagenverkehr zu führen. Den Taxen und Mietwagen vorbehaltenen Zeichen und Merkmale dürfen für den gebündelten Bedarfsverkehr nicht verwendet werden. Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.

(2) Im gebündelten Bedarfsverkehr dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich oder räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

(3) Im Stadt- und im Vorortverkehr ist von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger eine Quote für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen festzulegen, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des Gebietes zu erreichen ist, in dem der Verkehr durchgeführt wird (Bündelungsquote). Grundlage für die Berechnung der Bündelungsquote ist die Beförderungsleistung im Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu den zurückgelegten Fahrzeugkilometern. Der Aufgabenträger führt gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ein Monitoring durch. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach erteilter Genehmigung.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben regeln. Es können Regelungen getroffen werden über

1. die Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz oder zu einem anderen Abstellort,
2. die Anforderungen an den Abstellort,
3. eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs,
4. Vorgaben zur Barrierefreiheit sowie
5. Emissionsstandards von Fahrzeugen und den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge.

Die Genehmigungsbehörde kann unter den Voraussetzungen des Satzes 1 darüber hinaus Vorgaben zu Sozialstandards, wie zum Beispiel Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausen, im gebündelten Bedarfsverkehr festlegen.

7.2 Textauszug aus der Verkehrsuntersuchung General-Wever-Kaserne³⁴

Kapitel 7.2 ÖPNV

Im Norden des Quartiers fährt die Linie C5 entlang der Surenburgstraße und bindet das Quartier an die Innenstadt an (vgl. Abb. 30). Im Südwesten fährt über die Elter Straße die Buslinie C6 ebenfalls in Richtung Zent-rum. Die Linie C5 hat in Quartiernähe zwei Haltestelle: die Haltestelle „Schorlemer Straße“ direkt am Nordrand des Quartiers westlich der Einmündung der Schorlemer Straße und die Haltestelle Keimpohlstraße, die an der Nordostecke des Quartierbereichs liegt, der sich östlich der Schorlemer Straße befindet. Auf der Linie C6 liegt die Haltestelle „Scharnhorststraße“ unmittelbar nördlich der Einmündung der Scharnhorststraße, etwa 100 m von der Südwestecke des Quartiers entfernt.

Die Haltestelle „Schorlemer Straße“ der Linie C5 deckt etwa die beiden nördlichen Drittel des Quartiers ab (500 m-Radius Luftlinie um die Haltestelle). Die Haltestelle „Keimpohlweg“ erschließt den Ostrand des Quartiers und ist vor allem für die Erschließung des Bereichs östlich der Schorlemer Straße attraktiv. Über die Haltestelle „Scharnhorststraße“ ist etwa die südöstliche Hälfte des Quartiers abgedeckt. Der westliche und der innere Bereich liegen damit im Einzugsbereich beider Buslinien. Lediglich ein kleiner Bereich im Südosten des Quartiers liegt nicht innerhalb eines der 500 m-Kreise der Haltestellen. Da der Weg zu den Haltestellen der Linien C5 und C6 auch in diesem Bereich nur maximal 100 m länger ist, kann das gesamte Quartier als grundsätzlich mit dem ÖPNV erschlossen angesehen werden. Eine geringfügige Verbesserung könnte erreicht werden, wenn die Linie C6 über die Aloysiusstraße geführt würde und dort eine neue Haltestelle eingerichtet würde. Es würde dann aber der Fahrweg über die Elter Straße entfallen, worüber u.a. die Südeschule erschlossen wird. Neben den Erschließungsdefiziten in der Elter Straße würden sich auch längere Fahrzeiten ergeben, so dass dem geringen Erschließungsvorteil für das neue Quartier ein erheblicher Erschließungsmangel in der Elter Straße gegenüber stände. Es wird daher empfohlen, die heutige Situation beizubehalten.

³⁴ Verkehrsuntersuchung General-Wever-Kaserne, Rheine Endbericht 21.09.2016; SHP-Ingenieure, Hannover, im Auftrag der Stadt Rheine

7.3 Anlage zu Optimierungsvorschlägen der RVBM

C 1 Bustreff - Kümpersdorf																													
Montag - Freitag																													
Verkehrsbeschränkung																													
Anmerkung	Aktuell	Aktuell	Neu	Neu																									
Rheine, Bustreff	06:45	07:15	07:45	08:15																									
Rheine, Hues Ecke	06:48	07:18	07:48	08:18																									
Rheine, Stadtbergstr.	06:49	07:19	07:49	08:19																									
Rheine, Paulstr.	06:49	07:19	07:49	08:19																									
Rheine, Ludgerusschule	06:51	07:21	07:51	08:21																									
Rheine, Schwabengasse	06:52	07:22	07:52	08:22																									
Rheine, Ludgeruskirche	06:53	07:23	07:53	08:23																									
Rheine, Walschagenpark	06:55	07:25	07:55	08:25																									
Rheine, Dorfstraße	06:56	07:26	07:56	08:26																									
Rheine, TAT	06:59	07:29	07:58	08:28																									
Rheine, Birkenallee	07:00	07:30	07:59	08:29																									
Rheine, D.-Bonnhoeff-Str.	07:01	07:31	08:00	08:30																									
Rheine, Kümpersdorf	07:02	07:32	08:01	08:31																									
Montag - Freitag																													
Verkehrsbeschränkung																													
Anmerkung	Aktuell	Aktuell	Alternativ	Alternativ																									
Rheine, Walschagenpark	06:25	06:55	07:25	07:55																									
Rheine, Dorfstraße	06:26	06:56	07:26	07:56																									
Rheine, TAT	06:29	06:59	07:28	07:58																									
Rheine, Birkenallee	06:30	07:00	07:29	07:59																									
Rheine, D.-Bonnhoeff-Str.	06:31	07:01	07:30	08:00																									
Rheine, Kümpersdorf	06:32	07:02	07:31	08:01																									
Rheine, Nelson-Madela-Schule																													
Rheine, Ludgeruskirche	06:33	07:03	07:32	08:02						07:31	08:01																		
Rheine, Schwabengasse	06:34	07:04	07:33	08:03						07:32	08:02																		
Rheine, Ludgerusschule	06:35	07:05	07:34	08:04						07:33	08:03																		
Rheine, Paulstr.	06:36	07:06	07:35	08:05						07:34	08:04																		
Rheine, Stadtbergstr.	06:37	07:07	07:36	08:06						07:35	08:05																		
Rheine, Hues Ecke	06:38	07:08	07:37	08:07						07:36	08:06																		
Rheine, Bustreff	06:42	07:12	07:42	08:12						07:42	08:12																		

Anmerkung zur Linie

H.S.Schwabengasse / Strasse ausgewaschen

Wichtig !! Alle Ampelkontakte müssen funktionieren, sonst sind die Taktzeiten nicht einzuhalten und es kommt zu ständiger Verspätung!!

Straße "Birkenallee" in desolatem Zustand

Haltestelle " TAT" wird ständig von LKWs zugeparkt (Belieferung Mios). Kein gefahrloser Ein-und Ausstieg möglich.

Haltestelle "TAT" muss der Baum zurückgeschnitten werden.

C 2 Bustreff - Schotthock																			
Montag - Freitag																			
Verkehrsbeschränkung																			
Anmerkung																			
Rheine, Bustreff	06:30	07:00	07:30	08:00															
Rheine, Hues Ecke	06:33	07:03	07:33	08:03															
Rheine, Sadelstr.	06:34	07:04	07:34	08:04															
Rheine, Overbergstr.	06:34	07:04	07:34	08:04															
Rheine, Heinrich-Lübke-Str.	06:35	07:05	07:35	08:05															
Rheine, Friedrich-Ebert-Ring	06:36	07:06	07:36	08:06															
Rheine, Bergstr.	06:37	07:07	07:37	08:07															
Rheine, Servatiestr.	06:38	07:08	07:38	08:08															
Rheine, Rolandstr.	06:39	07:09	07:39	08:09															
Rheine, Wielandstr.	06:40	07:10	07:40	08:10															
Rheine, Bonifatiusstr.	06:41	07:11	07:41	08:11															
Rheine, Apetito	06:42	07:12	07:42	08:12															
Rheine, Düsterbergstr.	06:42	07:12	07:42	08:12															
Rheine, Sandkampstr.	06:43	07:13	07:43	08:13															
Rheine, Am Stadtwalde	06:44	07:14	07:44	08:14															

C 2 Schotthock - Bustreff																			
Montag - Freitag																			
Verkehrsbeschränkung																			
Anmerkung																			
Rheine, Bonifatiusstr.	06:11	06:41	07:11	07:41															
Rheine, Apetito	06:12	06:42	07:12	07:42															
Rheine, Düsterbergstr.	06:12	06:42	07:12	07:42															
Rheine, Sandkampstr.	06:13	06:43	07:13	07:43															
Rheine, Am Stadtwalde	06:14	06:44	07:14	07:44															
Rheine, Wielandstr.	06:15	06:45	07:15	07:45															
Rheine, Rolandstr.	06:16	06:46	07:16	07:46															
Rheine, Servatiestr.	06:17	06:47	07:17	07:47															
Rheine, Bergstr.	06:18	06:48	07:18	07:48															
Rheine, Friedrich-Ebert-Ring	06:19	06:49	07:19	07:49															
Rheine, Heinrich-Lübke-Str.	06:20	06:50	07:20	07:50															
Rheine, Overbergstr.	06:21	06:51	07:21	07:51															
Rheine, Sadelstr.	06:22	06:52	07:22	07:52															
Rheine, Hues Ecke	06:23	06:53	07:23	07:53															
Rheine, Bustreff	06:27	06:57	07:27	07:57															

Anmerkung zu Linie

Ampelbeeinflussung auf der Linienführung / Kontakt ,(Schwerpunkt K.v.G. Ring - Friedr. E. Ring/Sadelstr- Hansaallee) muss zwingend funktionieren / sehr oft ohne Funktion / daher sehr oft verspätet!

Taktzeiten, kein Bedarf der Änderung

H.S. Sadelstr./stadtauswärts / Bus setzt auf

C 4 Bustreff - Marienkirche																			
Montag - Freitag																			
Verkehrsbeschränkung																			
Anmerkung																			
Rheine,	Bustreff	06:45	07:15	07:45	08:15														
Rheine,	Hues Ecke	06:48	07:18	07:48	08:18														
Rheine,	Basilika	06:49	07:19	07:49	08:19														
Rheine,	Emstorplatz	06:50	07:20	07:50	08:20														
Rheine,	Johannesschule	06:50	07:20	07:50	08:20														
Rheine,	Windmühlenstr.	06:51	07:21	07:51	08:21														
Rheine,	Memelerstr.	06:51	07:21	07:51	08:21														
Rheine,	Dörentherstr.	06:52	07:22	07:52	08:22														
Rheine,	Schafbergstr.	06:53	07:23	07:53	08:23														
Rheine,	In der Lake	06:53	07:23	07:53	08:23														
Rheine,	Günsbachweg	06:54	07:24	07:54	08:24														
Rheine,	Marienkirche	06:55	07:25	07:55	08:25														
Rheine,	TV-Jahn, Sportpark	06:57	07:27	07:57	08:27														
Rheine,	Zu Heide	06:58	07:28	07:58	08:28														
C 4 Marienkirche - Bustreff																			
Montag - Freitag																			
Verkehrsbeschränkung																			
Anmerkung																			
Rheine,	Zur Heide	06:27	06:57	07:27	07:27														
Rheine,	TV-Jahn, Sportpark	06:27	06:57	07:27	07:27														
Rheine,	Marienkirche	06:28	06:58	07:28	07:28														
Rheine,	Günsbachweg	06:29	06:59	07:29	07:29														
Rheine,	In der Lake	06:29	06:59	07:29	07:29														
Rheine,	Schafbergstr.	06:30	07:00	07:30	07:30														
Rheine,	Dörntherstr.	06:31	07:01	07:31	07:31														
Rheine,	Memelerstr.	06:32	07:02	07:32	07:32														
Rheine,	Windmühlenstr.	06:34	07:04	07:34	07:34														
Rheine,	Johannesschule	06:35	07:05	07:35	07:35														
Rheine,	Emstorplatz	06:36	07:06	07:36	07:36														
Rheine,	Basilika	06:37	07:07	07:37	07:37														
Rheine,	Hues Ecke	06:38	07:08	07:38	07:38														
Rheine,	Bustreff	06:42	07:12	07:42	07:42														

Anmerkung zur Linienführung

An einigen Haltestellen fehlt ein Hochbord.

Taktzeiten, kein Bedarf der Änderung

Wichtig !! Alle Ampelkontakte müssen funktionieren, sonst sind die Taktzeiten nicht einzuhalten und es kommt zu ständiger Verspätung!!

Bursibantstr, starke Probleme durch parkende PKW , teilweise Ausfall der H'stelle "Marienkirche"

C 5 Bustreff - Eschendorf																												
Montag - Freitag																												
Verkehrsbeschränkung																												
Anmerkung																												
Rheine, Bustreff	06:45	07:15	07:45	08:15																								
Rheine, Ludgerusbrücke	06:47	07:17	07:47	08:17																								
Rheine, Hallenbad	06:48	07:18	07:48	08:18																								
Rheine, Weißenburg	06:49	07:19	07:49	08:19																								
Rheine, Cordesmeyer	06:49	07:19	07:49	08:19																								
Rheine, Jahnstadion	06:50	07:20	07:50	08:20																								
Rheine, Marienstift	06:51	07:21	07:51	08:21																								
Rheine, Schmalestr.	06:52	07:22	07:52	08:22																								
Rheine, Schorlemerstr.	06:53	07:23	07:53	08:23																								
Rheine, Keimpohlstr.	06:54	07:24	07:54	08:24																								
Rheine, Overbergschule	06:55	07:25	07:55	08:25																								
Rheine, Eulenstr.	06:56	07:26	07:56	08:26																								
Rheine, Zur Heide	06:57	07:27	07:57	08:27																								
V1 nur an Schultagen																												
C 5 Eschendorf - Bustreff																												
Verkehrsbeschränkung																												
Anmerkung																												
Rheine, Zur Heide	06:28	06:58	07:28	07:58																								
Rheine, Eulenstr.	06:29	06:59	07:29	07:59																								
Rheine, Overbergschule	06:30	07:00	07:30	08:00																								
Rheine, Keimpohlstr.	06:31	07:01	07:31	08:01																								
Rheine, Schorlemerstr.	06:32	07:02	07:32	08:02																								
Rheine, Schmalestr.	06:33	07:03	07:33	08:03																								
Rheine, Marienstift	06:34	07:04	07:34	08:04																								
Rheine, Jahnstadion	06:35	07:05	07:35	08:05																								
Rheine, Cordesmeyer	06:36	07:06	07:36	08:06																								
Rheine, Weißenburg	06:37	07:07	07:37	08:07																								
Rheine, Hallenbad	06:38	07:08	07:38	08:08																								
Rheine, Ludgerusbrücke	06:39	07:09	07:39	08:09																								
Rheine, Bustreff	06:42	07:12	07:42	08:12																								

Anmerkung zur Linie

Surenburgstr.-Koperinkusstr. Verkehrsschild muss versetzt werden. Einbiegen nicht möglich, wenn PKW an der Haltelinie stehen.

H.S./ Keimpohlstr. / stadteinwärts / schlecht anzufahren.

H.S. Schmalestr./ Overbergschule/ Zur Heide, stadtauswärts, man setzt beim Haltevorgang auf.

Haltestellen generell im schlechten Zustand / Unkraut

Surenburgstr.- Weißenburg bis Cordesmeyer und Bursibantstr. : Prekäre Verkehrssituation durch parkende PKW.

Wichtig !! Alle Ampelkontakte müssen funktionieren, sonst sind die Taktzeiten nicht einzuhalten und es kommt zu ständiger Verspätung!!Hier Schwerpunkt Aloyisiusstr. Surenburgstr.

Taktzeiten, kein Bedarf der Änderung.

C 6 Mesum / Elte - Bustreff

Montag - Freitag

Verkehrsbeschränkung				
Anmerkung				
Mesum,	Bürger Str.	06:10	06:40	07:10 07:40
Mesum,	Nasiger Str.	06:11	06:41	07:11 07:41
Mesum,	Klein Berliner Ring	06:11	06:41	07:11 07:41
Mesum,	Kuckucksweg	06:12	06:42	07:12 07:42
Mesum,	An der Schmiede	06:13	06:43	07:13 07:43
Mesum,	Winterbrockstr.	06:14	06:44	07:14 07:44
Mesum,	Engelstr.	06:15	06:45	07:15 07:45
Mesum,	Bahnhof	06:16	06:46	07:16 07:46
Mesum,	Sportzentrum	06:17	06:47	07:17 07:47
Mesum,	Don Bosco Str.	06:18	06:48	07:18 07:48
Mesum,	Rheinerstr. Mitte	06:20	06:50	07:20 07:50
Mesum,	Kirche	06:21	06:51	07:21 07:51
Elte	Süd	06:24	06:54	07:24 07:54
Elte	Roßweg	06:25	06:55	07:25 07:55
Elte	Dorfplatz	06:26	06:56	07:26 07:56
Elte	Wischmannstr.	06:27	06:57	07:27 07:57
Elte	Heine	06:28	06:58	07:28 07:58
Gellendorf,	Gartenstadt	06:30	07:00	07:30 08:00
Gellendorf,	Heuwes	06:31	07:01	07:31 08:01
Gellendorf,	Konradschule	06:32	07:02	07:32 08:02
Gellendorf,	Sandhövelstr.	06:33	07:03	07:33 08:03
Rheine,	Scharnhorststr.	06:34	07:04	07:34 08:04
Rheine,	Südeschule	06:35	07:05	07:35 08:05
Rheine,	Südeschstr.	06:36	07:06	07:36 08:06
Rheine,	Hallenbad	06:37	07:07	07:37 08:07
Rheine,	Ludgerusbrücke	06:38	07:08	07:38 08:08
Rheine,	Bustreff	06:42	07:12	07:42 08:12

Anmerkung zu Linie

H.S. Konradschule stadteinwärts oft zugeparkt

H.S.Heuwes stadteinw., liegt in Kurve / gefährlich / Zone 70 / abfahrender Bus wird zu spät wahrgenommen.

H.S. Südeschstr..stadtein (Laterne zu nah am Haltpunkt) und auswärts , schlecht anzufahren , Bus hinterer Bereich zu weit weg vom Bordstein!

H.S. Klein Berliner Ring ,schlecht anzufahren!

Taktzeiten, kein Bedarf der Änderung

C 7 Mesum / Hauenhorst - Bustreff																												
Montag - Freitag																												
Verkehrsbeschränkung																												
Anmerkung																												
Mesum, Bürger Str.	06:10	06:40	07:10	07:40																								
Mesum, Nasiger Str.	06:11	06:41	07:11	07:41																								
Mesum, Klein Berliner Ring	06:11	06:41	07:11	07:41																								
Mesum, Kuckucksweg	06:12	06:42	07:12	07:42																								
Mesum, An der Schmiede	06:13	06:43	07:13	07:43																								
Mesum, Winterbrockstr.	06:14	06:44	07:14	07:44																								
Mesum, Engelstr.	06:15	06:45	07:15	07:45																								
Mesum, Bahnhof	06:16	06:46	07:16	07:46																								
Mesum, Holländer Str.	06:17	06:47	07:17	07:47																								
Mesum, Dechant-Römer-Str.	06:18	06:48	07:18	07:48																								
Mesum, Kath. Kirche	06:20	06:50	07:20	07:50																								
Mesum, Rheinerstr.-Mitte	06:20	06:50	07:20	07:50																								
Mesum, Asemann	06:21	06:51	07:21	07:51																								
Mesum, Brüggemann	06:22	06:52	07:22	07:52																								
Hauenhorst, Eichendorffstr.	06:24	06:54	07:24	07:54																								
Hauenhorst, Dorfplatz	06:26	06:56	07:26	07:56																								
Hauenhorst, Am Hilgenfeld	06:27	06:57	07:27	07:57																								
Hauenhorst, Eisenbahnstr.	06:27	06:57	07:27	07:57																								
Catenhorn, Reithalle	06:28	06:58	07:28	07:58																								
Catenhorn, Schule	06:29	06:59	07:29	07:59																								
Catenhorn, Up de Deipe	06:30	07:00	07:30	08:00																								
Rheine, Habichtshöhe	06:31	07:01	07:31	08:01																								
Rheine, Waldhügel	06:31	07:01	07:31	08:01																								
Rheine, Emsland Gymn.																												
Rheine, Bühnertstr.	06:32	07:02	07:32	08:02																								
Rheine, Darbrookstr.	06:33	07:03	07:33	08:03																								
Rheine, Mittelstr.	06:34	07:04	07:34	08:04																								
Rheine, Melkeplatz	06:35	07:05	07:35	08:05																								
Rheine, Karolinenstr.	06:35	07:05	07:35	08:05																								
Rheine, Gartenstr.	06:37	07:07	07:37	08:07																								
Rheine, Bustreff	06:42	07:12	07:42																									

Anmerkung zu Linie

H.S. Gartenstr., stadteinwärts, Baumschnitt
 H.S. Mittelstr. stadteinwärts, schlecht anzufahren, Bus setzt teilweise auf und hinterer Bereich zu weit weg vom Bordstein!
 H.S. Klein Berliner Ring, schlecht anzufahren!
 Taktzeiten, kein Bedarf der Änderung
 Überprüfung ÖPNV-Beschleunigung Tichelkampstr/Catenhornerstr. und Richtung Bahnhof.

C 8 Bustreff - Waldhügel																			
Montag Freitag																			
Verkehrsbeschränkung																			
Anmerkung																			
Rheine, Bustreff	06:30	07:00	07:30	08:00															
Rheine, Jakobi-Altenheim	06:32	07:02	07:32	08:02															
Rheine, Jakobi-Krankenhaus	06:33	07:03	07:33	08:03															
Rheine, Stadtwerke	06:34	07:04	07:34	08:04															
Rheine, Staelskottenweg	06:36	07:06	07:36	08:06															
Rheine, Unterm Waldhügel	06:37	07:07	07:37	08:07															
Rheine, Michaelkirche	06:38	07:08	07:38	08:08															
Rheine, Catenhornerstr.	06:39	07:09	07:39	08:09															
Rheine, Emsland Gymn.	06:39	07:09	07:39	08:09															
Rheine, St. Josefshaus	06:40	07:10	07:40	08:10															
Rheine, Königsbergerstr.	06:41	07:11	07:41	08:11															
Rheine, Waldmarkstr.	06:42	07:12	07:42	08:12															
C 8 Waldhügel - Bustreff																			
Montag Freitag																			
Verkehrsbeschränkung																			
Anmerkung																			
Rheine, Waldmarkstr.	06:13	06:43	07:13	07:43															
Rheine, Königsbergerstr.	06:13	06:43	07:13	07:43															
Rheine, St. Josefshaus	06:14	06:44	07:14	07:44															
Rheine, Emsland Gymn.	06:15	06:45	07:15	07:45															
Rheine, Catenhornerstr.	06:16	06:46	07:16	07:46															
Rheine, Michaelkirche	06:17	06:47	07:17	07:47															
Rheine, Unterm Waldhügel	06:18	06:48	07:18	07:48															
Rheine, Staelskottenweg	06:19	06:49	07:19	07:49															
Rheine, Stadtwerke	06:21	06:51	07:21	07:51															
Rheine, Jakobi-Krankenhaus	06:21	06:51	07:21	07:51															
Rheine, Jakobi-Altenheim	06:22	06:52	07:22	07:52															
Rheine, Bustreff	06:27	06:57	07:27	07:57															

Anmerkung zu Linie

ÖPNV Beschleunigung auf der Linienführung / Kontakt ,(Unterführung - Staelskottenweg) muss zwingend funktionieren / sehr oft ohne Funktion / daher sehr oft verspätet / Unfallrisiko!
 Kontakt für Ampel überqueren der H'horster Str.
 H.S. Staelkottenweg ,stadtauswärts, Bus setzt manchmal auf.
 Eckener Str. / Altenheim / Bus setzt auf / Straße im prekären Zustand
 H.S. Stadtwerke stadtauswärts / Baum zuh nah am Haltepunkt
 Taktzeiten, kein Bedarf der Änderung
 Wendepunkt Waldhügel oft zugeparkt

C 9 Bustreff - Dutum																									
Montag - Freitag																									
Verkehrsbeschränkung																									
Anmerkung	Aktuell	Aktuell	Alternativ	Alternativ																					
Rheine, Bustreff	06:45	07:15	07:45	08:15																					
Rheine, Agentur für Arbeit	06:46	07:16	07:46	08:16																					
Rheine, Laugestr.	06:47	07:17	07:47	08:17																					
Rheine, Ferdinandstr.	06:47	07:17	07:47	08:17																					
Rheine, Im Sundern	06:48	07:18	07:48	08:18																					
Rheine, Steinfurterstr.	06:49	07:19	07:49	08:19																					
Rheine, Zeppelinstr.	06:50	07:20	07:50	08:20																					
Rheine, Am Waldhof	06:51	07:21	07:51	08:21																					
Rheine, Hessenschanze	06:52	07:22	07:52	08:22																					
Rheine, K.-v.-Galen-Schule	06:54	07:24	07:54	08:24																					
Rheine, Felsenstr.	06:55	07:25	07:55	08:25																					
Rheine, Nienbergstr.	06:56	07:26	07:56	08:26																					
Rheine, Wohnpark Dutum	06:57	07:27	07:57	08:27																					

C 9 Dutum - Bustreff																									
Montag - Freitag																									
Verkehrsbeschränkung																									
Anmerkung	Aktuell	Aktuell	Alternativ	Alternativ																					
Rheine, Wohnpark Dutum	06:28	06:58	07:27	07:57																					
Rheine, Felsenstr.	06:29	06:59	07:28	07:58																					
Rheine, K.-v.-Galen-Schule	06:30	07:00	07:29	07:53																					
Rheine, Hessenschanze	06:31	07:01	07:30	08:00																					
Rheine, Am Waldhof	06:32	07:02	07:31	08:01																					
Rheine, Zeppelinstr.	06:33	07:03	07:32	08:02																					
Rheine, Steinfurterstr.	06:34	07:04	07:33	08:03																					
Rheine, Im Sundern	06:35	07:05	07:34	08:04																					
Rheine, Ferdinandstr.	06:36	07:06	07:35	08:05																					
Rheine, Laugestr.	06:37	07:07	07:36	08:06																					
Rheine, Agentur für Arbeit	06:38	07:08	07:37	08:07																					
Rheine, Bustreff	06:42	07:12	07:42	08:12																					

Anmerkung zur Linie
H.S. Am Waldhof / Baumschnitt
angespannte Taktzeiten durch größtenteils Zone 30 / Fahrradstr.
ÖPNV Beschleunigung / Bahnhof stadtauswärts funktionslos
Überprüfung Fahrgastzahlen Kardinal-van-Galen-Schule ob möglicherweise entfall der Haltestelle

C 10 Bustreff - Wadelheim																			
Montag - Freitag																			
Verkehrsbeschränkung																			
Anmerkung	Jetzt	Jetzt	Neu	Neu															
Rheine, Bustreff	06:45	07:15	07:45	08:15															
Rheine, Berufskolleg	06:47	07:17	07:47	08:17															
Rheine, Mathias Spital	06:48	07:18	07:48	08:18															
Rheine, Michaelschule	06:49	07:19	07:49	08:19															
Rheine, Frankenburg	06:50	07:20	07:50	08:20															
Rheine, Meyscheperstr.	06:51	07:21	07:51	08:21															
Rheine, Steinburgweg	06:52	07:22	07:52	08:22															
Rheine, Goldammerweg	06:53	07:23	07:53	08:23															
Rheine, Kämpe	06:54	07:24	07:54	08:24															
Rheine, Uhlenhook	06:56	07:26	07:56	08:26															
Rheine, Glockenweg	06:57	07:27	07:57	08:27															
Rheine, Im Lütkefeld	06:58	07:28	07:58	08:28															
C10 Wadelheim - Bustreff																			
Montag - Freitag																			
Verkehrsbeschränkung																			
Anmerkung	Jetzt	Jetzt	Neu	Neu															
Rheine, Im Lütkefeld	06:29	06:59	07:29	07:59															
Rheine, Glockenweg	06:29	06:59	07:29	07:59															
Rheine, Uhlenhook	06:30	07:00	07:30	08:00															
Rheine, Kämpe	06:32	07:02	07:32	08:02															
Rheine, Goldammerweg	06:33	07:03	07:32	08:02															
Rheine, Steinburgweg	06:34	07:04	07:33	08:03															
Rheine, Meyscheperstr.	06:35	07:05	07:34	08:04															
Rheine, Frankenburg	06:36	07:06	07:35	08:05															
Rheine, Michaelschule	06:37	07:07	07:36	08:06															
Rheine, Mathias Spital	06:38	07:08	07:37	08:07															
Rheine, Berufskolleg	06:39	07:09	07:38	08:08															
Rheine, Bustreff	06:42	07:12	07:42	08:12															

Anmerkung zur Linie

- H.S.Berufskolleg / stadtauswärts schlecht anzufahren / im hinteren Bereich zu großer Abstand zum Bordstein
- Brechtstr. Höhe Stadion (H.S. Uhlenhook) am Wochenende bei Fussballspielen oft zugeparkt
- H.S. Kämpe stadteinwärts Fahnenmast steht in den Büschen
- Wadelheimer Chaussee zwischen H.S.Kämpe und Goldammerweg, stadteinwärts Bäume zu nah am Fahrbahnrand / prekär bei Gegenverkehr
- ÖPNV Beschleunigung Dutumerstr./Sprickmannstr. - Bahnhofstr. Kein Kontakt.
- H.S. Goldammerweg stadteinw.schlecht zu bedienen,("S" Form)
- Parkende PKW / Frankenburgstr. generell problematisch

C 11 Bustreff - Königsesch																											
Montag - Freitag																											
Verkehrsbeschränkung																											
Anmerkung	Aktuell	Alternativ	Aktuell	Alternativ																							
Rheine, Bustreff	06:30	06:30	07:00	07:00																							
Rheine, Berufskolleg	06:32	06:32	07:02	07:02																							
Rheine, Mathias Hochschule	06:33	06:33	07:03	07:03																							
Rheine, Heinrichstr.	06:35	06:35	07:05	07:05																							
Rheine, Hermannstr.	06:36	06:36	07:06	07:06																							
Rheine, Brechtestr.	06:37	06:37	07:07	07:07																							
Rheine, Hünenborgstr.	06:38	06:38	07:08	07:08																							
Rheine, Berboomstiege	06:39	06:39	07:09	07:09																							
Rheine, Königseschstr.	06:40	06:40	07:10	07:10																							
Rheine, Stovenerstr.	06:41	06:40	07:11	07:10																							
Rheine, Friedhof Königsesch	06:42	06:41	07:12	07:11																							
Rheine, Wupperstr.	06:43	06:42	07:13	07:12																							
Rheine, Ochtruperstr.	06:44	06:43	07:14	07:13																							
C 11 Königsesch - Bustreff																											
Montag - Freitag																											
Verkehrsbeschränkung																											
Anmerkung	Aktuell	Alternativ	Aktuell	Alternativ																							
Rheine, Königseschstr.	06:10	06:10	06:40	06:40																							
Rheine, Stovenerstr.	06:11	06:10	06:41	06:40																							
Rheine, Friedhof Königsesch	06:12	06:11	06:42	06:41																							
Rheine, Wupperstr.	06:13	06:12	06:43	06:42																							
Rheine, Ochtruperstr.	06:14	06:13	06:44	06:43																							
Rheine, Berboomstiege	06:16	06:14	06:46	06:44																							
Rheine, Hünenborgstr.	06:17	06:15	06:47	06:45																							
Rheine, Brechtestr.	06:18	06:16	06:48	06:46																							
Rheine, Hermannstr.	06:19	06:17	06:49	06:47																							
Rheine, Heinrichstr.	06:20	06:18	06:50	06:48																							
Rheine, Mathias Hochschule	06:22	06:20	06:52	06:50																							
Rheine, Berufskolleg	06:24	06:22	06:54	06:52																							
Rheine, Bustreff	06:27	06:27	06:57	06:57																							

Sonstge Anmerkungen zur Linie

- H.S. Berufskolleg / stadtauswärts / schlecht zu bedienen / hinterer Bereich zu weit weg vom Bordstein.
- H.S. Königseschstr. Der Bus setzt beim Haltevorgang auf.
- Hermannstr. Schlechter Zustand/ Ecke Bannewiese setzt der Bus teilweise auf.
- H.S-Matthias-Hochschule Schilder zu nah, Spiege!
- Überprüfung ÖPNV Beschleunigung Dutumerst./Bahnhof

C12 Bustreff - Saline / Naturzoo																													
		Montag - Freitag																											
Verkehrsbeschränkung																													
Anmerkung																													
Rheine, Bustreff	06:45	07:15																											
Rheine, Amtsgericht	06:47	07:17																											
Rheine, Schillerstr.	06:49	07:19																											
Rheine, Körnerstr.	06:50	07:20																											
Rheine, Emslandstadion	06:51	07:21																											
Rheine, Josefskirche	06:52	07:22																											
Rheine, Randelbachweg	06:53	07:23																											
Rheine, Am Großen Unland	06:54	07:24																											
Rheine, Naturzoo	06:55	07:25																											
Rheine, Saline	06:57	07:27																											
V1 nur an Schultagen																													
C 12 Saline / Naturzoo - Bustreff																													
		Montag - Freitag																											
Verkehrsbeschränkung																													
Anmerkung																													
Rheine, Saline	06:29	06:59																											
Rheine, Naturzoo	06:30	07:00																											
Rheine, Am Großen Unland	06:31	07:01																											
Rheine, Randelbachweg	06:32	07:02																											
Rheine, Josefskirche	06:33	07:03																											
Rheine, Emslandstadion	06:35	07:05																											
Rheine, Körnerstr.	06:36	07:06																											
Rheine, Schillerstr.	06:37	07:07																											
Rheine, Amtsgericht	06:39	07:09																											
Rheine, Bustreff	06:42	07:12																											
V2																													

Anmerkung zur Linie

H.S. Körnerstr. schlecht anzufahren / Spiegel