

# 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](mailto:info@kobra-nvs.de)

Bearbeiter: Dieter Stepner

## Inhalt

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen .....	10
1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen .....	10
1.2	Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes.....	11
1.3	Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur.....	11
1.4	Weitere Entwicklungen .....	11
1.5	Verkehr und Verkehrsanlagen .....	12
1.5.1	Modal Split der Stadt Rheine .....	12
1.5.2	ÖPNV-relevante Bauvorhaben .....	13
1.6	Organisationsstruktur im ÖPNV .....	13
2.	Bestandsaufnahme und Bewertung .....	14
2.1	Gegenwärtiges Verkehrsangebot .....	14
2.1.1	Übersicht C-Linien.....	14
2.1.2	Übersicht G-Linien .....	24
2.1.3	Übersicht Morgensprinter .....	26
2.2	Abgleich mit den Vorgaben aus dem NVK 2018.....	27
2.3	Fahrgastaufkommen .....	30
2.3.1	Auswertung der Fahrgastzahlen der Schwerbehindertenerhebung 2022 .....	32
2.3.2	Auswertung der Fahrgastzählung auf den G-Linien im August/September 2023 .....	44
2.3.3	Auswertung der Befragung des Fahrpersonals im August/September 2023 .....	47
2.4	Infrastruktur des ÖPNV .....	48
2.4.1	Haltestellen .....	48
2.4.1	Fahrzeuge .....	48
2.5	Verknüpfungspunkte im ÖPNV/ SPNV .....	49
2.6	Stärken/ Schwächen des Systems.....	50
3.	Anforderungen an den ÖPNV.....	51
3.1	Grundsätzliche Ziele .....	51
3.2	Vorschläge aus der Einwohnerschaft (via Ideenkarte der Stadt Rheine) .....	51
3.2.1	Zusätzliche Haltestellen/ geänderte Linienführung.....	52
3.2.2	Ausstattung der Haltestellen/ Fahrzeuge .....	74
3.2.3	Bedienzeiten/ Pünktlichkeit etc. ....	78
3.2.4	Allgemeine Zufriedenheit/ Sonstige Wünsche .....	81
3.3	Vorschläge der im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen .....	82
3.3.1	Optimierung der ÖPNV-Beschleunigung/ LSA-Beeinflussung .....	82
3.3.2	Geringe Auslastung in Randzeiten/ Anpassung des Angebots.....	83
3.3.3	Anpassung der Morgensprinter .....	83

3.3.4 Anpassung der G-Linien .....	83
3.3.5 Anbindung Wohnpark Dutum.....	84
3.3.6 Anpassung Linien C4/ C5.....	84
3.3.7 Weitere Anpassungen auf den C-Linien .....	84
3.3.8 Herstellung von ausreichender Beleuchtung an Haltestellen .....	85
3.4 Positionspapier der Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH (EWG) 85	
3.5 Weitere Vorschläge/ Anregungen .....	86
3.5.1 Bedienung der Theodor-Blank-Kaserne .....	86
3.5.2 Mitnahme von mehr als einem Rollstuhl in allen Stadtbussen.....	86
3.6 Weitere Maßnahmen im ÖPNV.....	87
3.6.1 Einhaltung der CVD/ des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge .....	87
3.6.2 Stärkung intermodaler Verknüpfungen durch Mobilstationen in Rheine.....	88
3.6.3 Zusätzliche Einnahmen durch Werbung auf Fahrzeugen .....	89
3.7 Planungen des Kreises Steinfurt .....	90
3.7.1 Linie 190.....	90
3.7.2 Linie 80 .....	91
4. Grundsätzliche Einschätzung der Potenziale für flexible und innovative Bedienformen .....	92
4.1 Ergänzung des bestehenden Angebotes durch punktuelle Bedarfsleistungen .....	92
4.2 Ersatz von Teilen des bestehenden Angebotes durch Bedarfsleistungen.....	92
5. Zielnetz .....	94
5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot.....	96
5.1.1 Angebot an Werktagen .....	96
5.1.2 Angebot an Samstagen.....	98
5.1.3 Angebot an Sonn- und Feiertagen .....	99
5.2 Zusammenfassung Netzanpassungen.....	100
6. Linienbündelung und Taktung .....	104
6.1 Verkehrsintegration .....	104
6.2 Kriterium „Betriebliche Aspekte“.....	104
6.3 Wirtschaftliche Kriterien .....	104
6.4 Berücksichtigung mittelständischer Interessen.....	105
7. Anforderungsprofil .....	106
7.1 Grundsätze .....	106
7.2 Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes und Pünktlichkeit .....	106
7.2.1 Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes (Ausfallquote) .....	106
7.2.2 Pünktlichkeitsquote .....	106

7.3 Fahrpersonal .....	107
7.3.1 Fähigkeiten .....	107
7.3.2 Fahrerschulungen .....	107
7.3.3 Sozialstandards.....	108
7.4 Fahrzeugausstattung.....	108
7.4.1 Stadtbuslinien .....	108
7.4.2 Schulverkehrsfahrten.....	108
7.4.2 Außengestaltung.....	109
7.5 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung .....	109
7.5.1 Betriebshof und Betriebsleitstelle .....	109
7.5.2 Verantwortliche Ansprechpartner auf Seiten des Verkehrsunternehmens .....	110
7.5.3 Fahrzeugzustand und -reinigung.....	110
7.5.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem .....	110
7.5.5 Verspätungs- und Störfallmanagement .....	111
7.5.6 Umleitungsmanagement .....	111
7.6 Tarife und Fahrscheinerwerb.....	112
7.7 Kundenservice und Fahrgastinformation.....	112
7.7.1 Kundenzentrum .....	112
7.7.2 Fahrgastinformation und Kundenkommunikation .....	112
7.7.3 Fahrgastinformationen an Haltestellen.....	113
7.7.4 Dynamische Fahrgastinformation.....	113
8. Anhang.....	114
8.1 Auszüge Gesetzestexte.....	114
8.2 Textauszug aus der Verkehrsuntersuchung General-Wever-Kaserne.....	116
8.3 Anlage zu Optimierungsvorschlägen der RVBM .....	117
8.4 Positionspapier der EWG zur Fortführung des Nahverkehrskonzepts in Rheine .....	130

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split der Stadt Rheine 2022   Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022 .....	12
Abbildung 2: Durchschnittlicher Modal Split einer deutschen Mittelstadt laut MiD 2017   Quelle: Ergebnisbericht MiD 2017.....	12
Abbildung 3: Liniennetz des Stadtbusses Rheine, Stand 11.2023   Quelle: Stadtwerke Rheine.....	14
Abbildung 4: Linienwege der G-Linien, Stand 11.2023   Kartengrundlage: openstreetmap.....	25
Abbildung 5: Aktueller Verlauf der Morgensprinter, Stand 11.2023   Quelle: Stadtwerke Rheine .....	26
Abbildung 6: Fahrgäste im Stadtbusverkehr Rheine pro Jahr 2015-2023   Quelle: VSR.....	31
Abbildung 7: Fahrgastzahlen auf der Linie C1, Mo-Fr.....	32
Abbildung 8: Fahrgastzahlen auf der Linie C2, Mo-Fr.....	33
Abbildung 9: Fahrgastzahlen auf der Linie C3, Mo-Fr.....	34
Abbildung 10: Fahrgastzahlen auf der Linie C4, Mo-Fr .....	35
Abbildung 11: Fahrgastzahlen auf der Linie C5, Mo-Fr .....	36
Abbildung 12: Fahrgastzahlen auf der Linie C6, Mo-Fr .....	37
Abbildung 13: Fahrgastzahlen auf der Linie C7, Mo-Fr .....	38
Abbildung 14: Fahrgastzahlen auf der Linie C8, Mo-Fr .....	39
Abbildung 15: Fahrgastzahlen auf der Linie C9, Mo-Fr .....	40
Abbildung 16: Fahrgastzahlen auf der Linie C10, Mo-Fr .....	41
Abbildung 17: Fahrgastzahlen auf der Linie C11, Mo-Fr .....	42
Abbildung 18: Fahrgastzahlen auf der Linie C12, Mo-Fr .....	43
Abbildung 19: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G1.....	45
Abbildung 20: Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G1 .....	45
Abbildung 21: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G2.....	46
Abbildung 22: Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G2 .....	46
Abbildung 23: Mögliche Erschließung des Wohnpark Dutum (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap.....	52
Abbildung 24: Alternative Erschließung des Wohnpark Dutum (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap.....	53
Abbildung 25: Alternative Linienführung der Linie C7  Kartengrundlage: openstreetmap .....	54
Abbildung 26: Erschließung des Emsauenquartiers Walshagen (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap.....	55
Abbildung 27: Mögliche Erschließung von Rheine R mit der Linie G2   Kartengrundlage: openstreetmap .....	56
Abbildung 28: Mögliche Erschließung des Friedhofs Eschendorf   Kartengrundlage: openstreetmap .....	58
Abbildung 29: Angepasste Linienführung in Rodde (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap .....	60
Abbildung 30: Zusätzliche Haltestelle am Spielplatz Hasenhöhle (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap.....	61
Abbildung 31: Erschließung der Eschendorfer Aue (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap .....	62
Abbildung 32: Erschließung des Wohngebiets Salzbergener Straße (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap.....	63
Abbildung 33: Zusätzliche Haltestelle am Rüdigerweg (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap .....	64
Abbildung 34: Erschließung des Wohngebiets westlich des Münsterlanddamms (Vorschlag via Ideenkarte)   Kartengrundlage: openstreetmap .....	65

Abbildung 35: Erschließung Holsterfelds (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage:  
openstreetmap ..... 66

Abbildung 36: Führung der Linie C11 via Mathias-Spital (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage:  
openstreetmap ..... 67

Abbildung 37: Abschnittsweises Parkverbot in der Breiten Straße (Vorschlag via Ideenkarte) |  
Kartengrundlage: openstreetmap ..... 69

Abbildung 38: Richtungsanzeigen auf Haltestellenmasten im Stadtgebiet ..... 74

Abbildung 39: Schematische Darstellung der auf den G-Linien eingesetzten Kleinbusse | Quelle:  
Rheiner Verkehrsbetrieb Mersch GmbH & Co. KG ..... 76

Abbildung 40: Mögliche Bedienung der Theodor-Blank-Kaserne | Kartengrundlage: openstreetmap 86

Abbildung 41: Einzugsradien der Haltestellen der Linie G1 und C2 im Industriegebiet Nord |  
Kartengrundlage: openstreetmap ..... 89

Abbildung 42: Liniennetz des Stadtbusses Rheine, Stand 11.2023 | Quelle: Stadtwerke Rheine ..... 94

Abbildung 43: Aktueller Verlauf der Morgensprinter und zukünftiger Verlauf der "Abendsprinter" |  
Quelle: Stadtwerke Rheine ..... 97

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die Anforderungen aus dem SaubFahrzeugBeschG   Quelle: BMDV .....	10
Tabelle 2: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) wochentags .....	15
Tabelle 3: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) an Samstagen .....	17
Tabelle 4: Takte/ Fahrthäufigkeit der Stadtbuslinien (C-Linien) an Sonn- und Feiertagen .....	18
Tabelle 5: Erfüllungsgrad der Vorgaben aus dem NVK 2018 .....	27
Tabelle 6: Übersicht über die Auslastung der Morgensprinter im Jahr 2022 .....	44
Tabelle 7: Übersicht über die wichtigsten ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Stadtbusverkehr.....	49
Tabelle 8: Fahrzeugflotte des Stadtbusverkehrs - Alter der Fahrzeuge .....	87
Tabelle 9: Referenzzeiträume zur Erfüllung der Vorgaben der CVD .....	88
Tabelle 10: Für den Ausbau zu Mobilstationen vorgesehene Haltestellen .....	88

## 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 §§ 44 und 50 des PBefG. §44 PBefG definiert den Linienbedarfsverkehr, §50 PBefG 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 PBefG) sowie Details zur Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten definiert worden (§3a-3c PBefG).
- b) Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG, Umsetzung der Clean Vehicle Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161)) 2021. Das Gesetz gibt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen (sauberen) 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 <sup>1</sup> gehören dazu z. B. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe <sup>2</sup> , Biokraftstoffe)		10 %	15 %
Busse (> 5 t)			45 %	65 %

Aktuell bereitet der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Branchenvereinbarung zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive vor, diese soll die Umsetzung der CVD auf nationaler Ebene gewährleisten. Wird eine Branchenlösung erzielt, bedeutet das für einzelne öffentliche Auftraggeber/ Sektorauftraggeber, dass diese die Mindestziele nicht einhalten müssen, wenn diese bereits durch andere öffentliche Auftraggeber/ Sektorauftraggeber übererfüllt worden sind. Da der VDV davon ausgeht, dass die Branche die CVD auf nationaler Ebene erfüllen kann, wären einzelne

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

<sup>2</sup> 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

Aufgabenträger davon befreit, die Quote in ihren Zuständigkeitsbereichen unabhängig vom Sachstand in den Zuständigkeitsbereichen anderer Aufgabenträger umsetzen zu müssen.

**Kommentiert [DS1]:** Dieser Absatz war in der Entwurfsfassung nicht enthalten .

## 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 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 Stadtbuss angebinden (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 Kommunalprofil<sup>3</sup> 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

<sup>3</sup> Quelle: Landesdatenbank NRW, Stand 29.03.2023

Wohnnutzungen bilden, wobei vorhandene gewerbliche Strukturen beibehalten und integriert werden sollen.

## 1.5 Verkehr und Verkehrsanlagen

### 1.5.1 Modal Split der Stadt Rheine

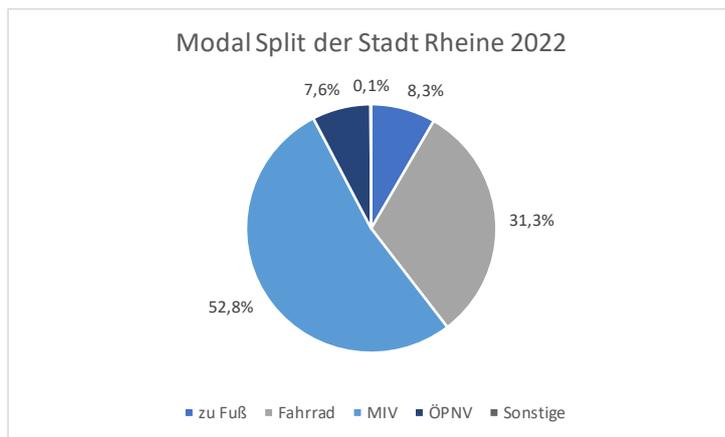


Abbildung 1: Modal Split der Stadt Rheine 2022 | Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022

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:

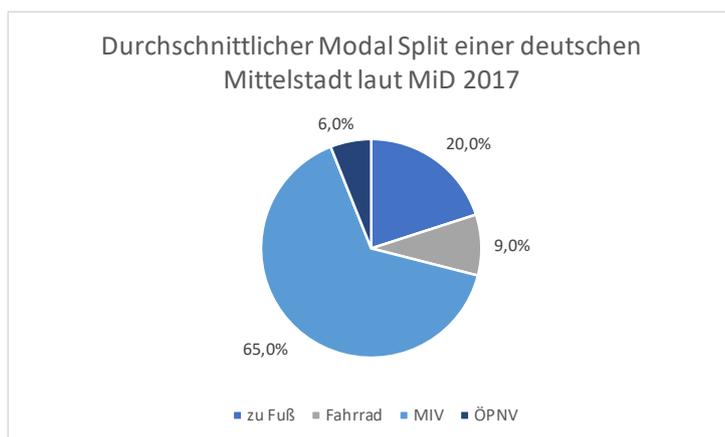


Abbildung 2: Durchschnittlicher Modal Split einer deutschen Mittelstadt laut MiD 2017 | Quelle: Ergebnisbericht MiD 2017

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 hat als zuständiger Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) an die Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH (VSR), eine 100%ige Enkeltochter der Stadt, bis einschließlich zum 30.06.2025 vergeben. Im Anschluss ist eine Neuvergabe der Verkehre an die VSR 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

##### Liniennetz C-Linien



Abbildung 3: Liniennetz des Stadtbusse Rheine, Stand 11.2023 | Quelle: Stadtwerke Rheine

**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 Waldmarktstr. 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.

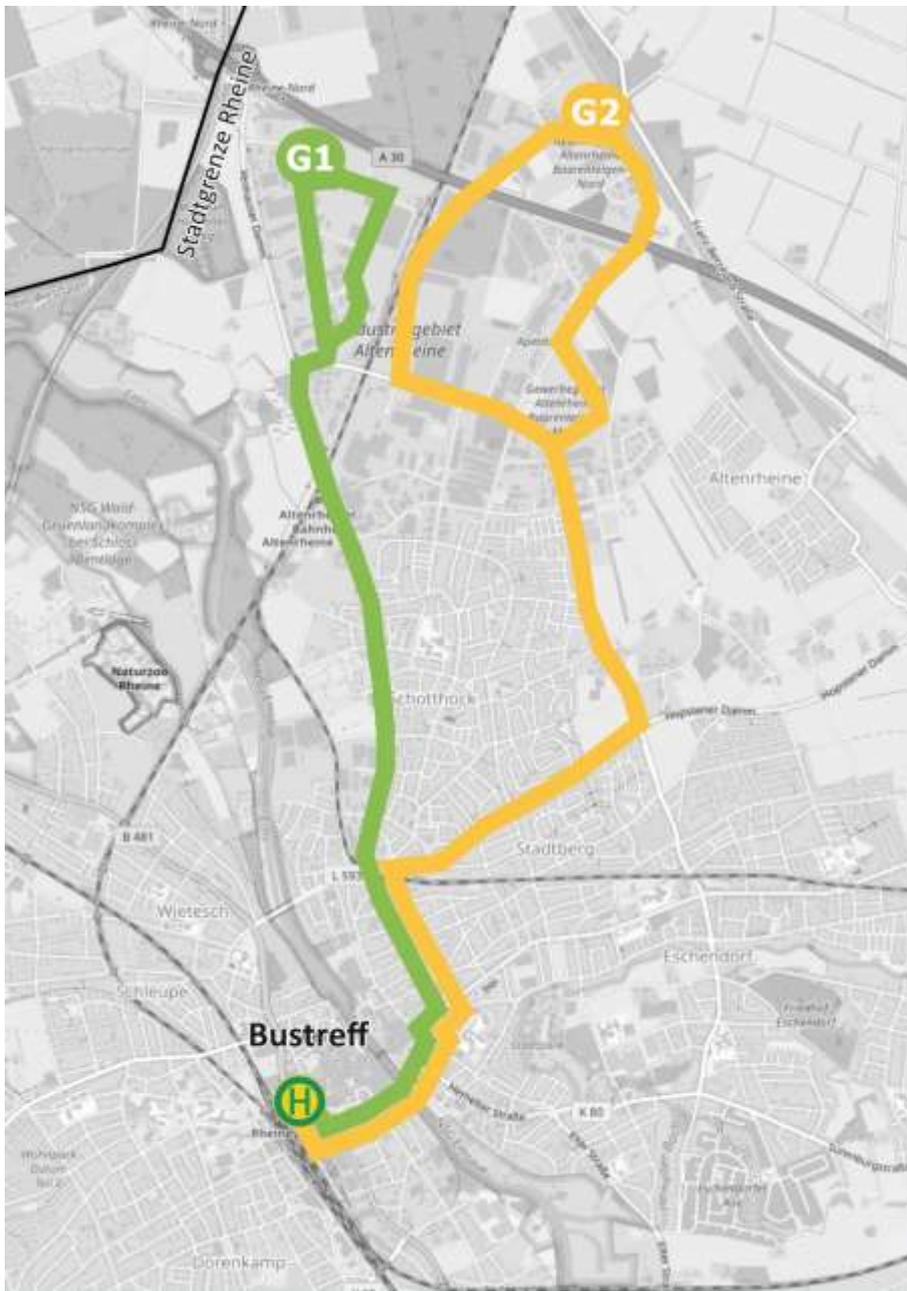
#### **Linie 269 Tacke-Siedlung – Konradschule**

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 ausgebauten Haltestellen. Das betrifft in erster Linie die Linienabschnitte im Gewerbegebiet Nord.



**Kommentiert [DS2]:** Diese Abbildung war in der Entwurfsfassung nicht enthalten.

Abbildung 4: Linienwege der G-Linien, Stand 11.2023 | Kartengrundlage: openstreetmap

### 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.

#### Linienwege der Morgensprinter



Abbildung 5: Aktueller Verlauf der Morgensprinter, Stand 11.2023 | Quelle: Stadtwerke Rheine

## 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 Probebetrieb.

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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:25 Uhr bis 21:32 Uhr</b> <b>Sa 6:55 Uhr bis 21:32 Uhr</b> <b>So 10:15 Uhr bis 19:32 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:11 Uhr bis 21:44 Uhr</b> <b>Sa 7:11 Uhr bis 21:44 Uhr</b> <b>So 10:30 Uhr bis 19:44 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:13 Uhr bis 21:43 Uhr</b> <b>Sa 7:13 Uhr bis 21:27 Uhr</b> <b>So 10:13 Uhr bis 19:27 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:27 Uhr bis 21:28 Uhr</b> <b>Sa 6:57 Uhr bis 21:28 Uhr</b> <b>So 10:15 Uhr bis 19:28 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:28 Uhr bis 21:27 Uhr</b> <b>Sa 6:58 Uhr bis 21:27 Uhr</b> <b>So 10:15 Uhr bis 19:27 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 21:45 Uhr</b> <b>Sa 6:40 Uhr bis 21:45 Uhr</b> <b>So 10:10 Uhr bis 19:45 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 21:45 Uhr</b> <b>Sa 6:40 Uhr bis 21:15 Uhr</b> <b>So 9:40 Uhr bis 19:15 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:13 Uhr bis 21:42 Uhr</b> <b>Sa 7:13 Uhr bis 21:42 Uhr</b> <b>So 10:30 Uhr bis 19:42 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:28 Uhr bis 21:27 Uhr</b> <b>Sa 6:58 Uhr bis 21:12 Uhr</b> <b>So 9:58 Uhr bis 19:12 Uhr</b>
C10: Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:29 Uhr bis 19:28 Uhr Sa 6:59 Uhr bis 19:12 Uhr	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:29 Uhr bis 21:28 Uhr</b> <b>Sa 6:59 Uhr bis 21:12 Uhr</b>

So 13:45 Uhr bis 19:12 Uhr	<b>So 9:59 Uhr bis 19:12 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:10 Uhr bis 21:44 Uhr</b> <b>Sa 7:10 Uhr bis 21:27 Uhr</b> <b>So 10:10 Uhr bis 19:27 Uhr</b>
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	<b>Bedienungszeitraum Mo-Fr 6:29 Uhr bis 21:27 Uhr</b> <b>Sa 6:59 Uhr bis 21:12 Uhr</b> <b>So 9:59 Uhr bis 19:12 Uhr</b>
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 Probetrieb 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, Fahrzeualter 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	Erfüllt
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
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 <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
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
Verkehrsunternehmen soll barrierefreie Internetseite mit Fahrgastinformationen und aktuellen Informationen zur Betriebssituation und ein Info-Telefon betreiben	Internetseite der Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH mit Fahrplänen, Info-Telefon
Fahrgastinformationen an Haltestellen sollen folgende Inhalte zeigen: Liniennummer, Richtungsangabe, haltestellenbezogener Abfahrtsplan, Perlschnur mit einzelnen Haltestellen, ggf. Hinweis auf länger andauernde	Erfüllt

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.	
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 <sup>45</sup>
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)

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:

<sup>4</sup> [https://www.westfalentarif.de/fileadmin/user\\_upload/22253\\_OWL\\_V\\_RingbuchPreistabellen2022\\_CMYK\\_RZ\\_WEB\\_V3.pdf](https://www.westfalentarif.de/fileadmin/user_upload/22253_OWL_V_RingbuchPreistabellen2022_CMYK_RZ_WEB_V3.pdf)  
<sup>5</sup> <https://www.stadtwerke-rheine.de/de/Stadtbus-und-Parken/Tickets-Preise/Fahrpreise/>

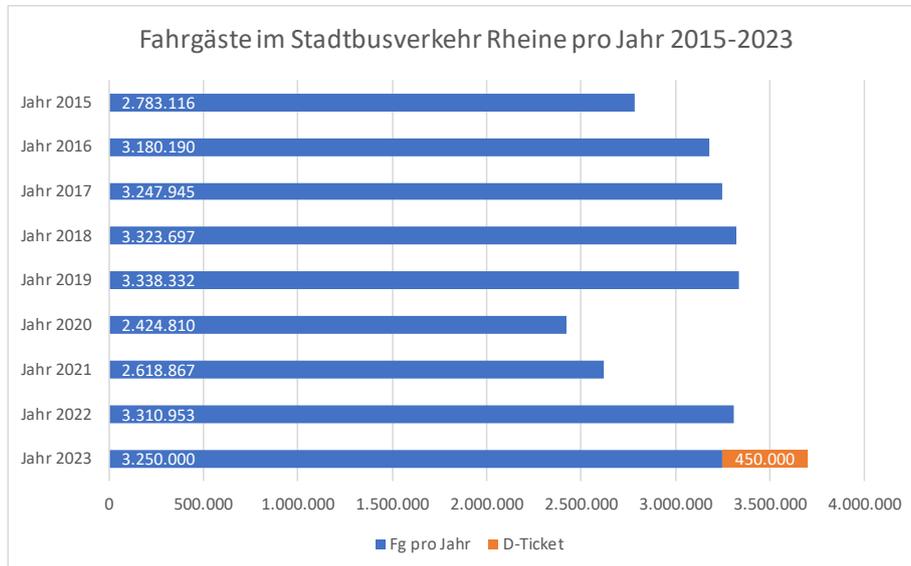


Abbildung 6: Fahrgäste im Stadtbusverkehr Rheine pro Jahr 2015-2023<sup>6</sup> |Quelle: VSR

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.

<sup>6</sup> 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 worden<sup>7</sup>. 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

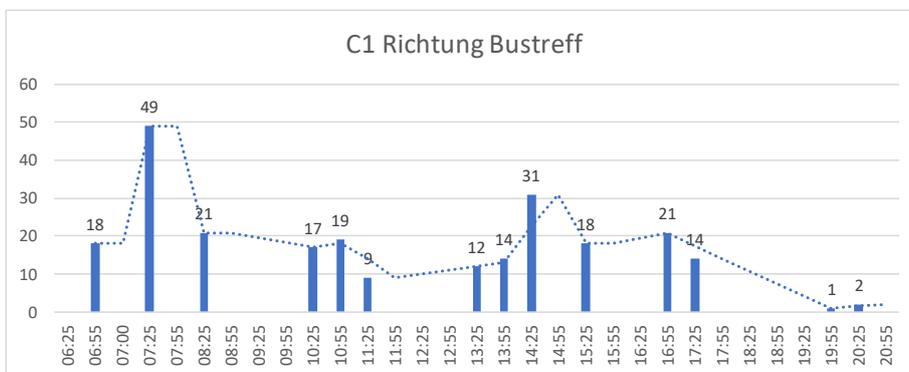
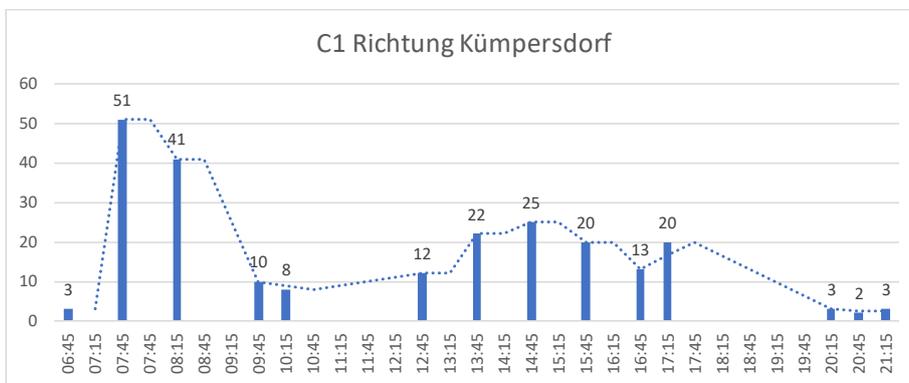


Abbildung 7: Fahrgastzahlen auf der Linie C1, Mo-Fr

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

<sup>7</sup> 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

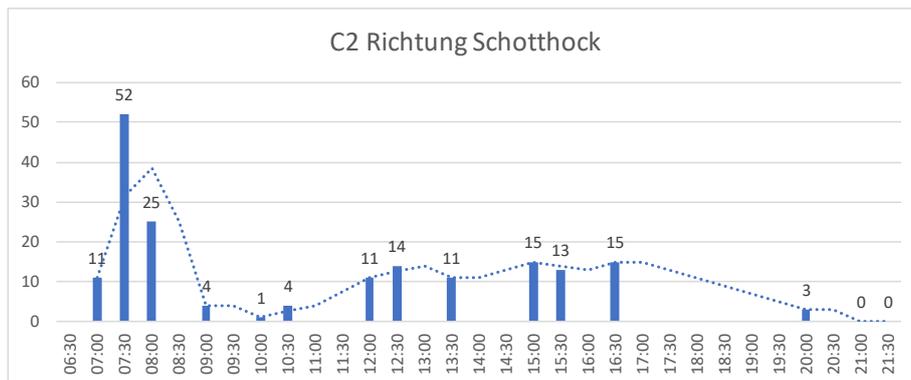
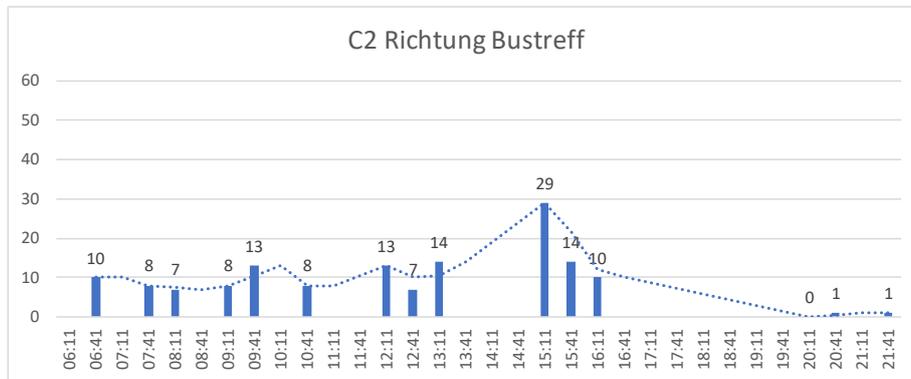


Abbildung 8: Fahrgastzahlen auf der Linie C2, Mo-Fr

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

Linie C3

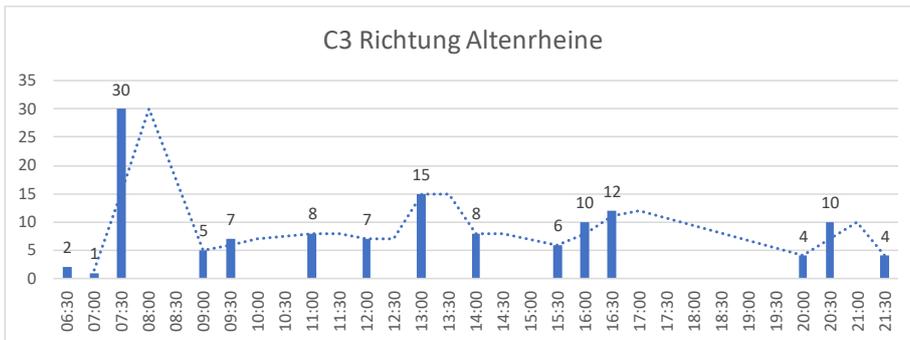
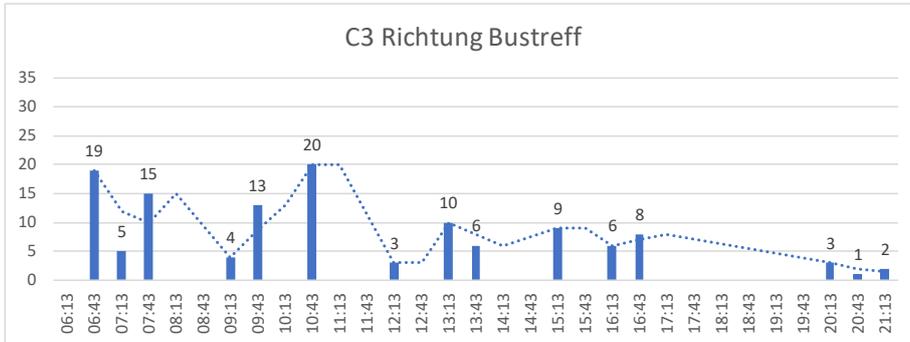


Abbildung 9: Fahrgastzahlen auf der Linie C3, Mo-Fr

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

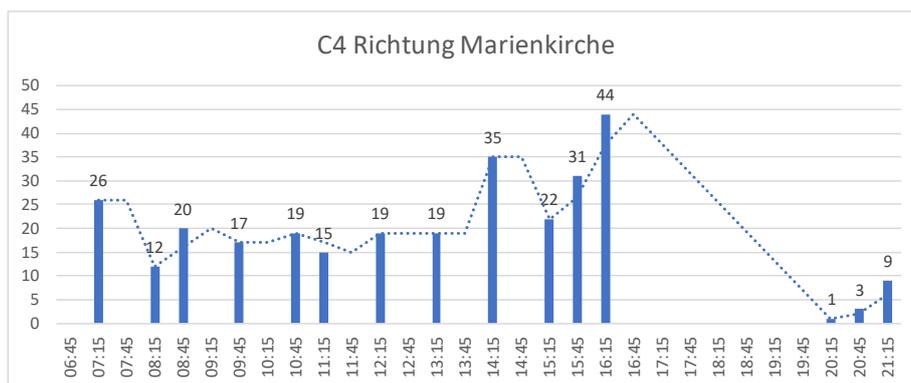
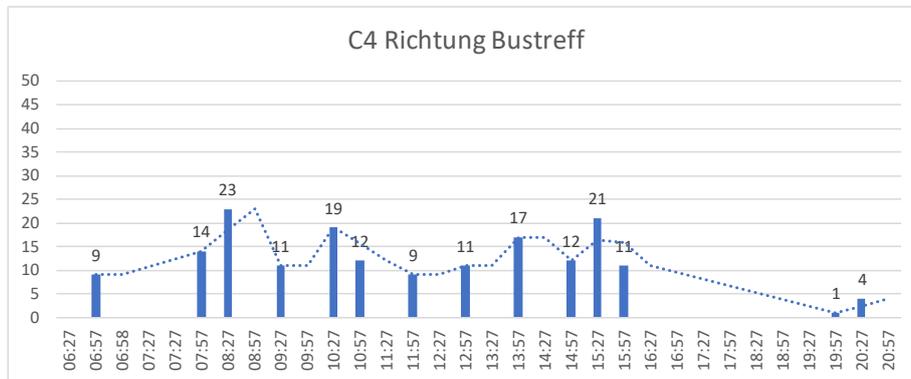


Abbildung 10: Fahrgastzahlen auf der Linie C4, Mo-Fr

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

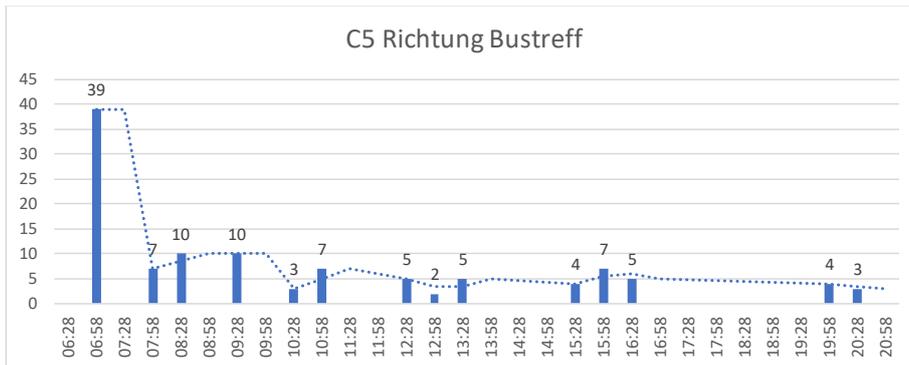
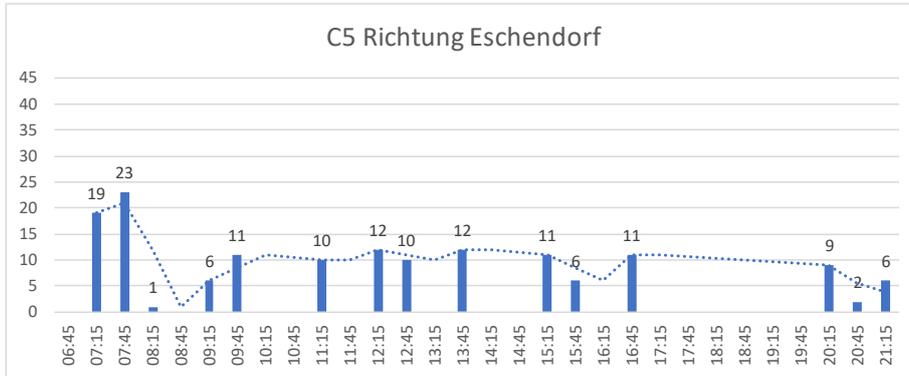


Abbildung 11: Fahrgastzahlen auf der Linie C5, Mo-Fr

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**

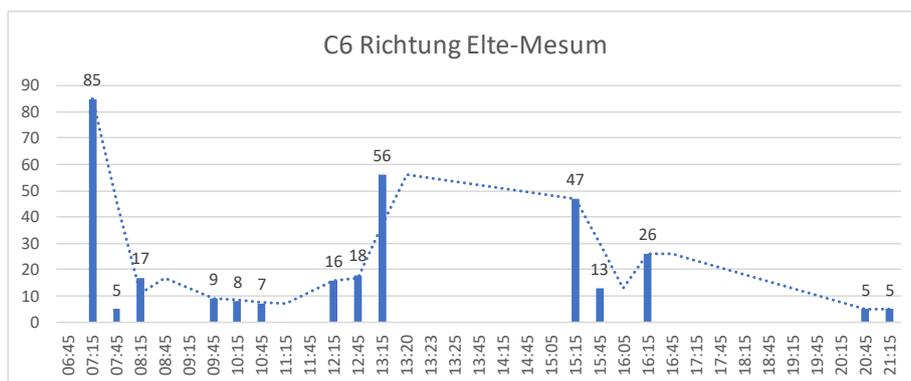
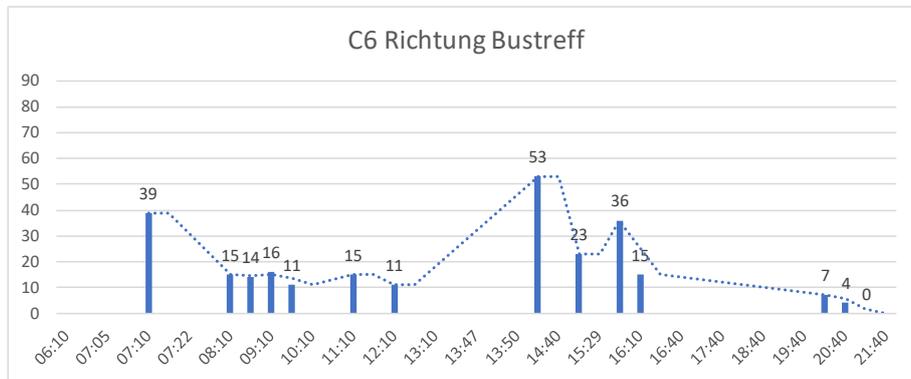


Abbildung 12: Fahrgastzahlen auf der Linie C6, Mo-Fr

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

Linie C7

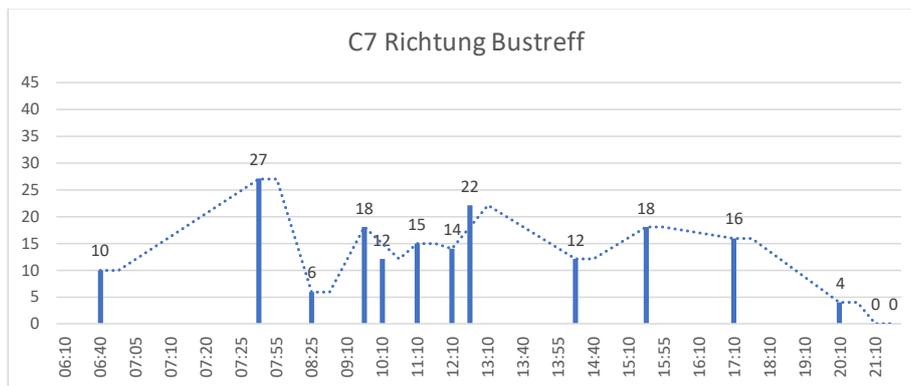
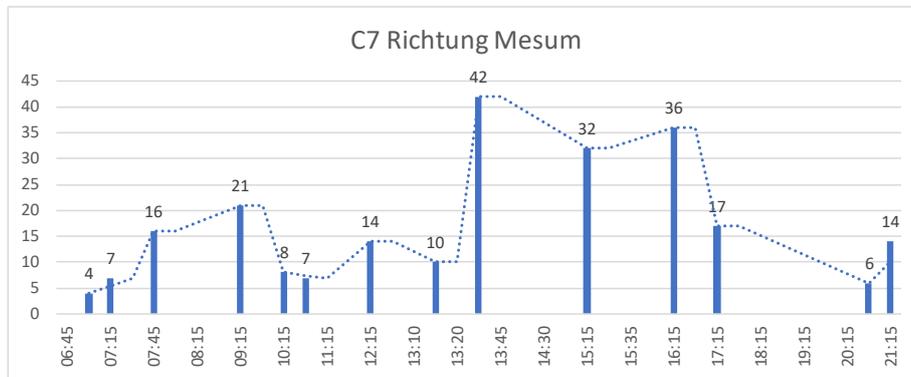


Abbildung 13: Fahrgastzahlen auf der Linie C7, Mo-Fr

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**

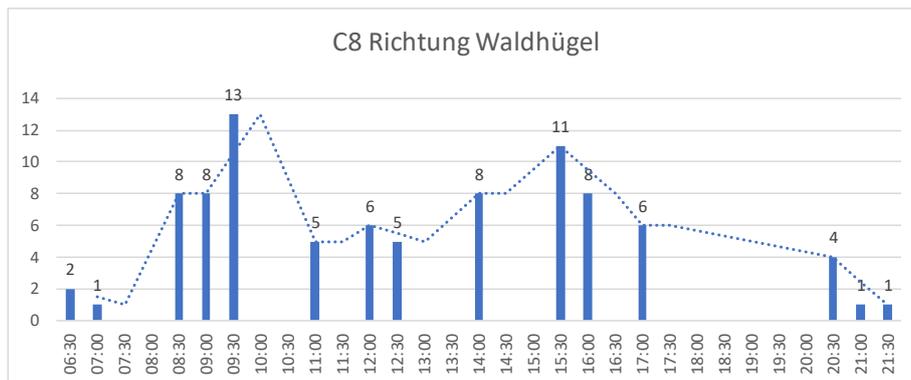
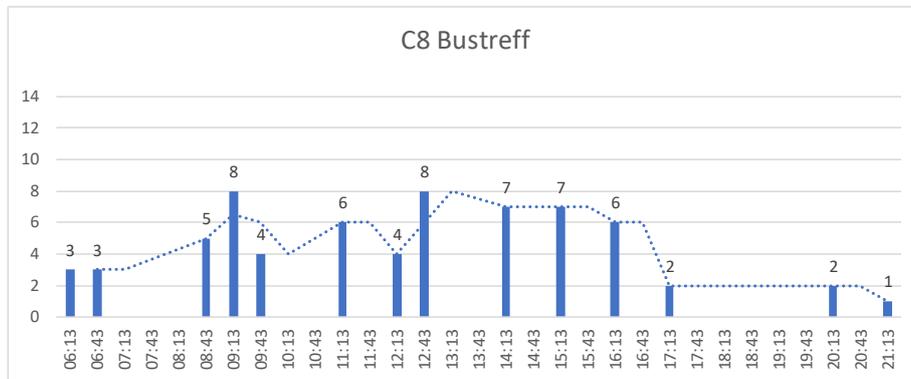


Abbildung 14: Fahrgastzahlen auf der Linie C8, Mo-Fr

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

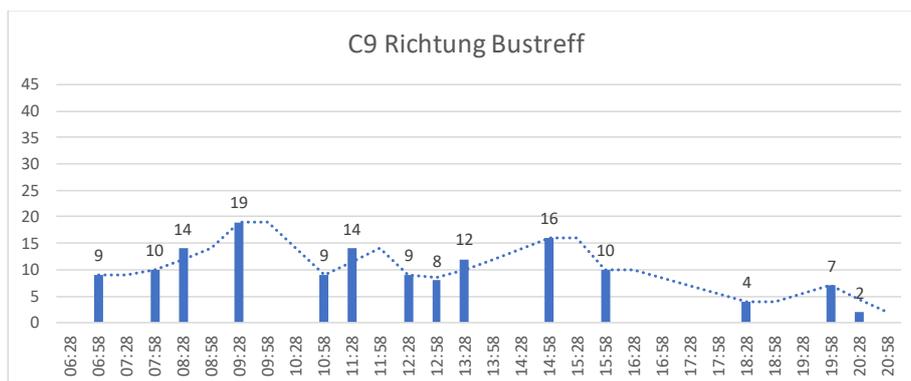
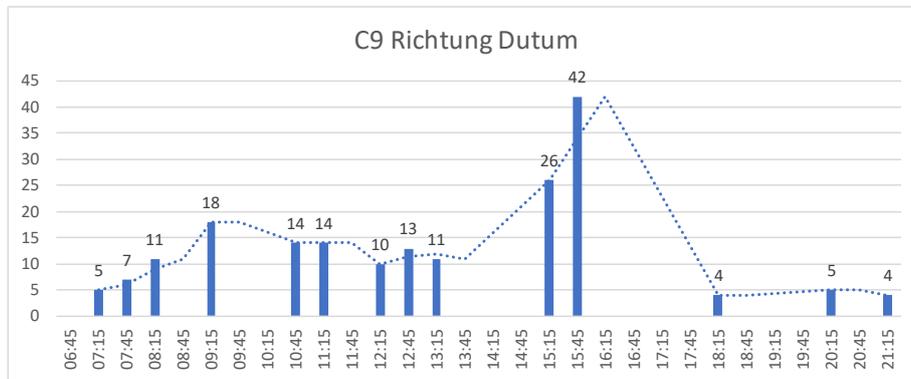


Abbildung 15: Fahrgastzahlen auf der Linie C9, Mo-Fr

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 Betriebsschluss.

**Linie C10**

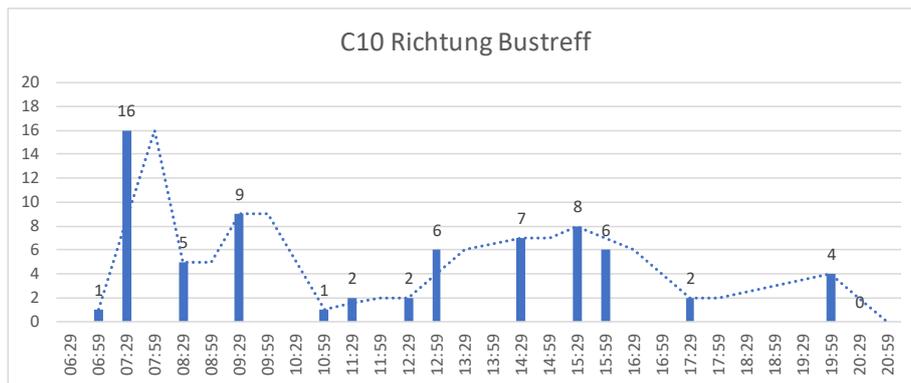
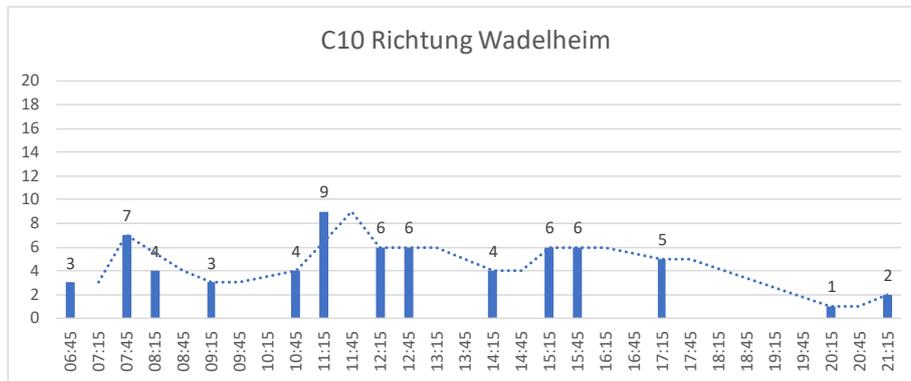


Abbildung 16: Fahrgastzahlen auf der Linie C10, Mo-Fr

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**

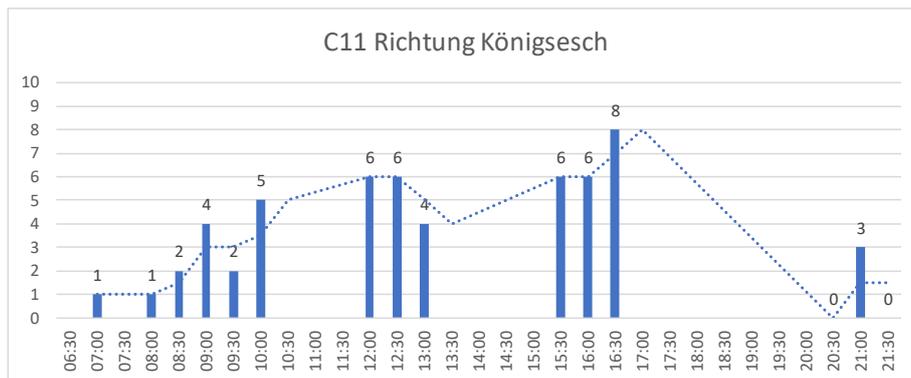
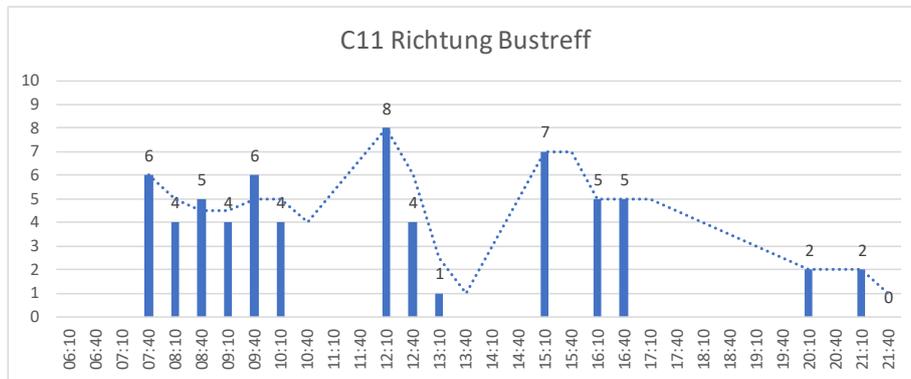


Abbildung 17: Fahrgastzahlen auf der Linie C11, Mo-Fr

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**

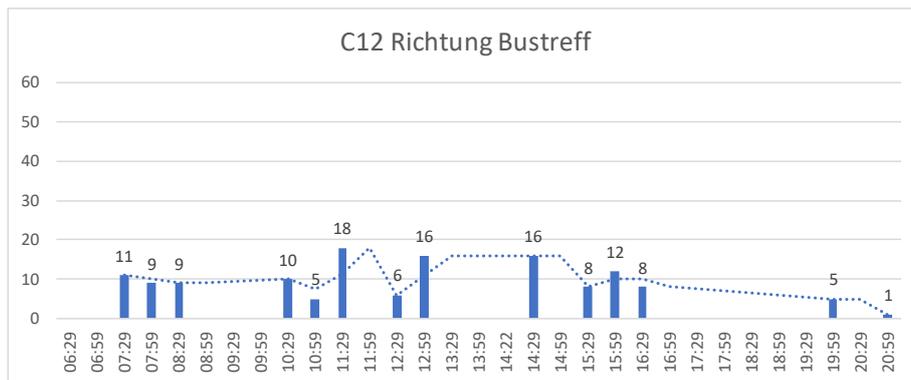
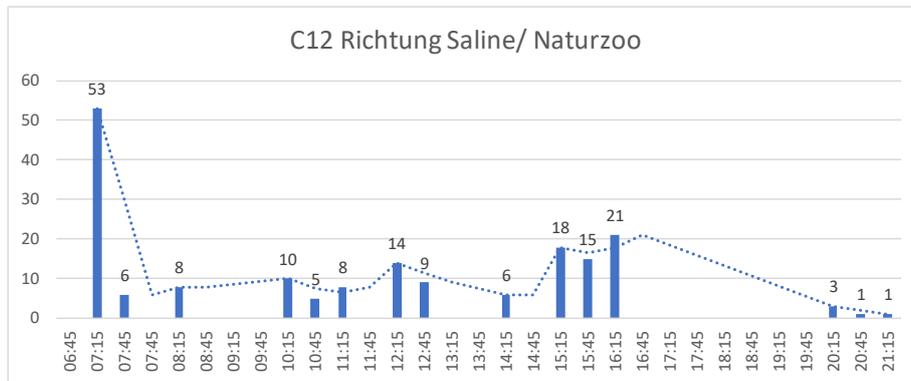


Abbildung 18: Fahrgastzahlen auf der Linie C12, Mo-Fr

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 sind 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	<b>3,50</b>
B	2	3	5	2	3	7	<b>3,67</b>
C	5	2	1	1	1	1	<b>1,83</b>
D	0	0	1	0	1	1	<b>0,50</b>

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 Fahrten<sup>8</sup> 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 Vorfälle<sup>9</sup> 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).

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> Bei einigen Fahrten konnten keine Daten erhoben werden (Montag Zeitraum 08:45 bis 12:00), da das eingeplane 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.

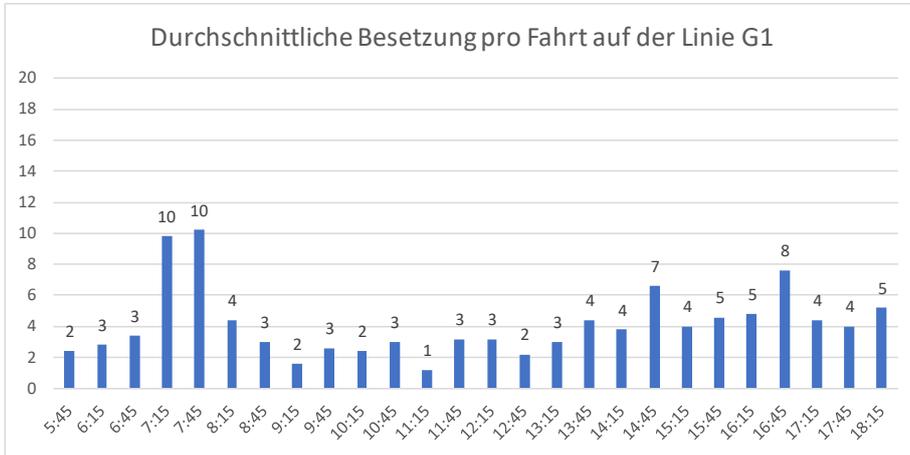


Abbildung 19: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G1

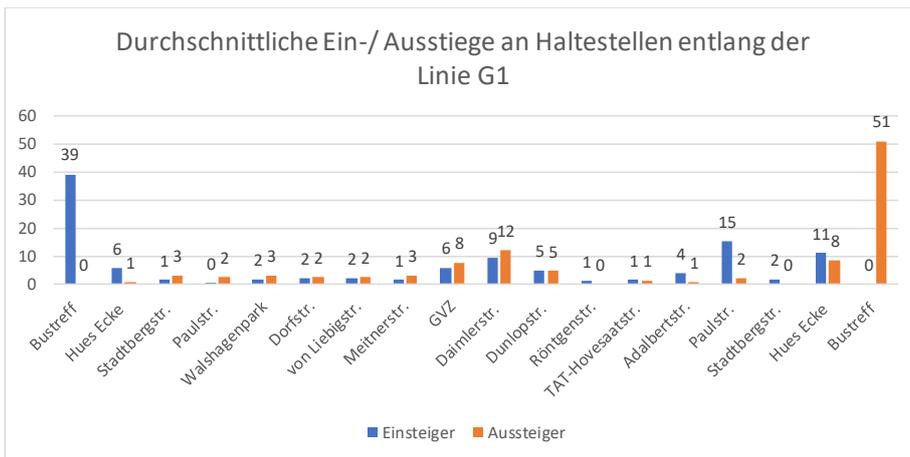


Abbildung 20: Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G1

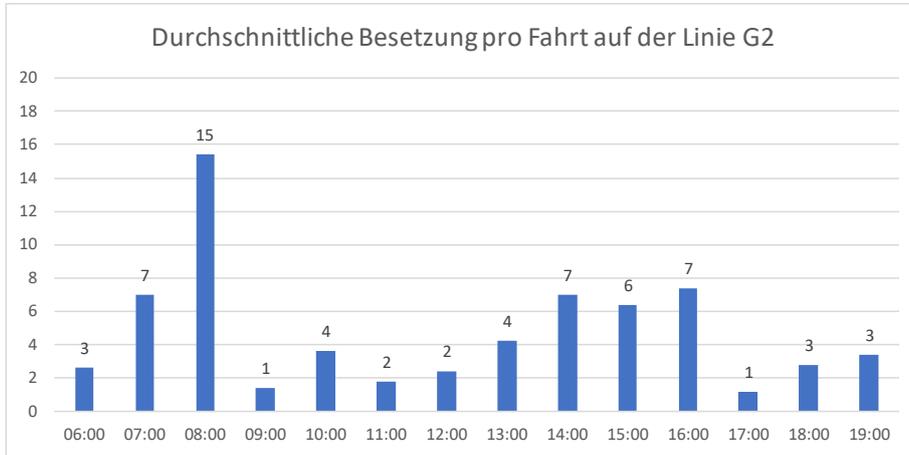


Abbildung 21: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G2

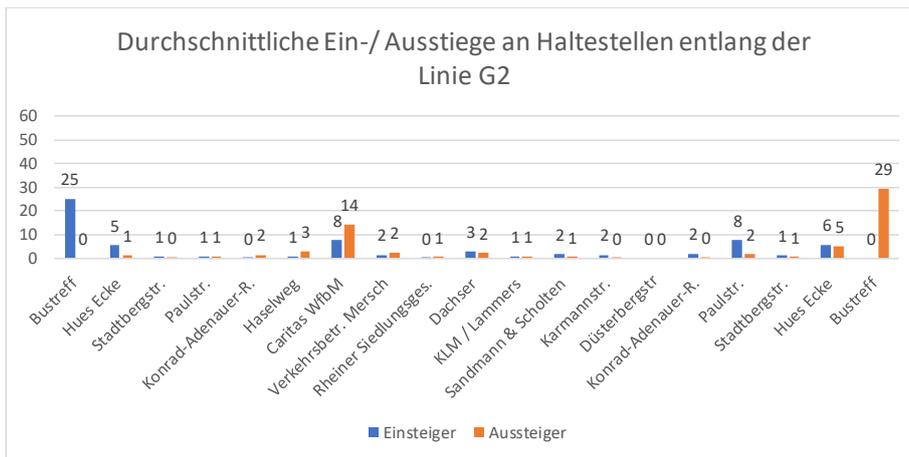


Abbildung 22: Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G2

Die wesentlichen Erkenntnisse der Fahrgastzählung lauten wie folgt:

- Auf der Linie G1 werden im Durchschnitt 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 des für die VSR tätigen Nachunternehmers (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

- Es erfolgt schrittweise der barrierefreie Ausbau der Haltestellen gemäß dem Leitfaden von Straßen.NRW.
- Übergeordnete Bedeutung des Bustreffs im Netz, dementsprechend höherer Ausbaustandard mit DFI-Anzeigen, mehreren Sitzgruppen etc.
- Der Aufgabenträger hat eine Priorisierung und Kategorisierung der Haltestellen (Ausbaupriorität und Ausbaustandard) vorgenommen.
- Eine Übersicht (mit Fotodokumentation) über alle Haltestellenpositionen ist beim Aufgabenträger vorhanden und dient der Kontrolle des Ausbaustandes der Haltestellen.

### 2.4.1 Fahrzeuge

Aktuell besteht die Fahrzeugflotte des Stadtbusverkehrs überwiegend aus Standardbussen (Ausnahmen bilden die zwei auf den G-Linien verkehrenden Midibusse sowie vier Gelenkbusse). Alle eingesetzten Busse erfüllen mindestens die EURO-6-Norm (bei acht Bussen handelt es sich um Mild-Hybrid-Fahrzeuge, diese erfüllen die EURO-6d-Norm).

Alle 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 7: 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 Stadt<sup>10</sup> 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 Abwägungen dargelegt bzw. Gründe benannt, aus denen einzelne Vorschläge aufgenommen oder abgelehnt werden.

**Kommentiert [DS3]:** Bei den folgenden Vorschlägen wurde jeweils ein eindeutiges Ergebnis (Umsetzung/ Nichtumsetzung) ergänzt.

<sup>10</sup> <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 23: Mögliche Erschließung des Wohnpark Dutum (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** Eine Änderung der Linienführung der Linie C10 ist hier durchaus denkbar. Stadtauswärts soll weiterhin den Linienweg auf der Wadelheimer Chaussee beibehalten werden und stadteinwärts die C10 über die Sassestraße und die Neuenkirchener Straße geführt. Das bedingt die Einrichtung von idealerweise zwei zusätzlichen Abfahrpositionen/ Haltestellen:

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

### 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 24: Alternative Erschließung des Wohnpark Dutum (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** Bei diesem Alternativvorschlag bestehen zwei Probleme:

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

Es wird daher auf den oben ausgeführten Vorschlag zur Führung der stadteinwärtigen Fahrten der C10 über die Neuenkirchener Straße verwiesen.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 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.“

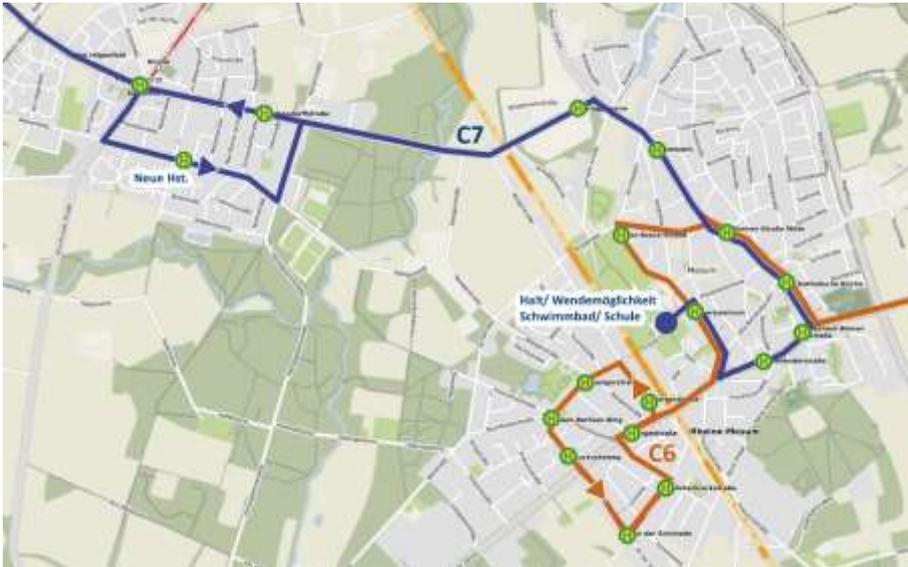


Abbildung 25: Alternative Linienführung der Linie C7 | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

### Erschließung Emsauenquartier Walshagen

Einrichtung einer Haltestelle im neu entstehenden Emsauenquartier Walshagen.



Abbildung 26: Erschließung des Emsauenquartiers Walshagen (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** Eine Anbindung des neu entstehenden Quartiers an den ÖPNV ist auf jeden Fall sinnvoll. Hierfür muss die Möglichkeit einer Bedienung der Walshagenstraße durch den Stadtbus 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

### 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 Stadtbuslinien.

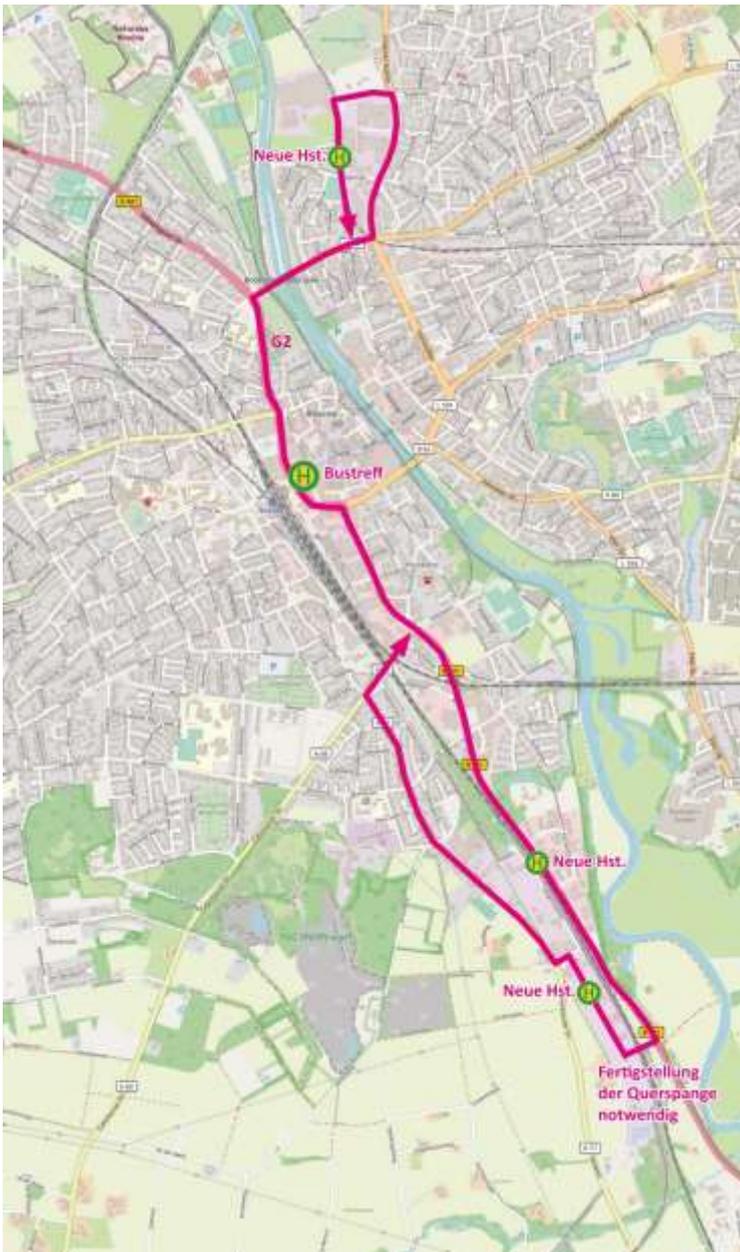


Abbildung 27: Mögliche Erschließung von Rheine R mit der Linie G2 | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** 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 (im Probetrieb 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird im Probetrieb umgesetzt.

### Haltestelle Friedhof Eschendorf

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



Abbildung 28: Mögliche Erschließung des Friedhofs Eschendorf | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** 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 C4<sup>11</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

**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 29: Angepasste Linienführung in Rodde (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** Rodde ist aktuell bereits 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 des Nachunternehmers der VSR (RVBM) nicht ohne Straßenausbaumaßnahmen möglich.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

**Erschließung von Rodde mit dem Stadtbus**

Neue Linie nach Rodde, neue Haltestelle am Flugplatz.

**Abwägung:** S. oben.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 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 30: Zusätzliche Haltestelle am Spielplatz Hasenhöhle (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** 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 Zeitreserven vorhanden sind.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

**Erschließung der Eschendorfer Aue (Linien C5/ C6)**

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



Abbildung 31: Erschließung der Eschendorfer Aue (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** 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 Verkehrsuntersuchung<sup>12</sup>, die im Zuge der Entwicklung der Eschendorfer Aue aufgestellt worden ist. Der relevante Auszug aus der Untersuchung ist dem Nahverkehrskonzept angehängt.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

<sup>12</sup> 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 32: Erschließung des Wohngebiets Salzbergener Straße (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

**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 33: Zusätzliche Haltestelle am Rüdigerweg (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** Die Linie G2 soll in ihrer jetzigen Form aufgrund der sehr geringen Fahrgaszahlen eingestellt werden. Das Gebiet ist bereits zum jetzigen Stand gut über die Linie C2 angebunden.  
**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### Erschließung des Wohngebiets westlich des Münsterlanddamms (Linie C8)

Es wird die Einrichtung einer Haltestelle im Wohngebiet vorgeschlagen.



Abbildung 34: Erschließung des Wohngebiets westlich des Münsterlanddamms (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 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 35: Erschließung Holsterfelds (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes umgesetzt.

### Führung der Linie C11 über Matthias-Spital

„C11 ab Berufskolleg über Matthias-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.“

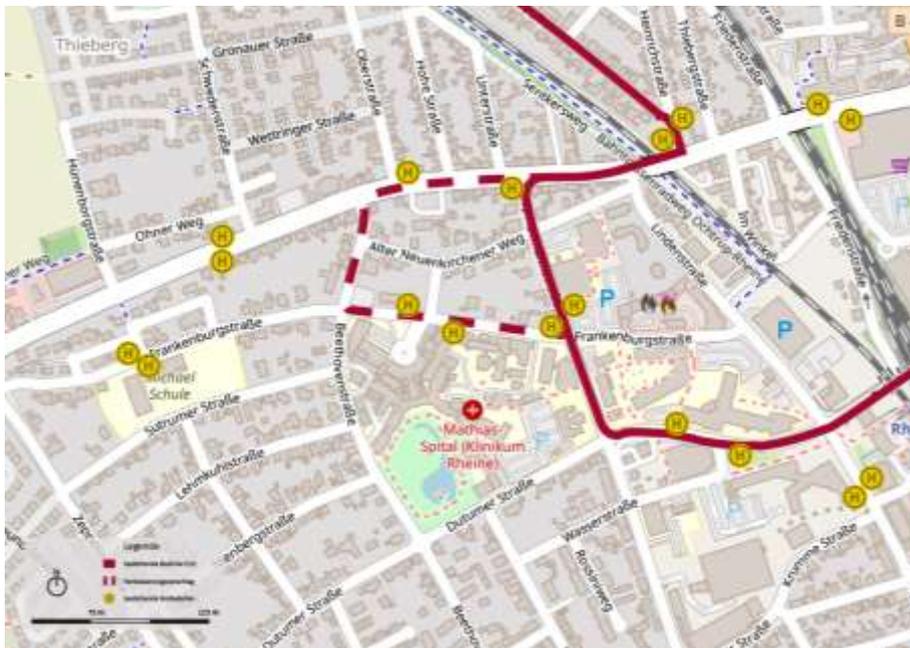


Abbildung 36: Führung der Linie C11 via Mathias-Spital (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 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 37: Abschnittsweises Parkverbot in der Breiten Straße (Vorschlag via Ideenkarte) | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** 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.

**Ergebnis:** Über Umsetzung der Maßnahme wird im Arbeitskreis Verkehr entschieden.

### 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.“

**Abwägung:** Es wird aus folgenden Gründen von einer Umstellung abgesehen:

- 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 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.“

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird (im Probetrieb) umgesetzt.

### Haltestellen am neuen Kombi-Bad Aqua Reni

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

**Abwägung:** 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, wird von einer Verlegung abgesehen.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

#### 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.“

**Abwägung:** 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 Tarifierungsanpassung möglich, die ebenfalls mit eingebunden werden könnte.

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

#### Umbenennung Haltestelle Heuwes

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

**Abwägung:** Der Einwand ist korrekt, eine Umbenennung der Haltestelle ist sinnvoll.<sup>13</sup>

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

#### Umbenennung Haltestelle Frankenburg

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

**Abwägung:** Hierbei wird eine Teilumbenennung vorgenommen: Die beiden Abfahrpositionen auf der Wadelheimer Chaussee sollen als Haltestelle Thiekapelle fungieren, während die beiden Abfahrpositionen in den Neuenkirchener Straße den alten Haltestellenamen führen würden.<sup>14</sup>

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

<sup>13</sup> S. Hinweis zur Umbenennung Königsberger Straße

<sup>14</sup> S. Hinweis zur Umbenennung Königsberger Straße

### Haltestelle Fichtenstraße

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

**Abwägung:** Nach Auskunft der VSR handelt es sich bei der genannten Haltestelle um eine Schulbushaltestelle, die nach wie vor existiert.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### Führung der Linie C7

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

**Abwägung:** Das würde den Fahrplan der Linie C7 verkomplizieren und bedeutet zudem faktisch eine Ausdünnung des Taktes auf einem langen Linienabschnitt.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### Erschließung des Gewerbegebiets Apetito

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

**Abwägung:** Das Gewerbegebiet um den Betrieb Apetito ist bereits durch die Linie C2 angebunden.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### Anbindung der Musikschule

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

**Abwägung:** 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).

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### Verlegung der Haltestelle der C2 an die Düsterbergstraße

„BedarfsHaltestelle 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.“

**Abwägung:** 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

#### **Anbindung von Spelle**

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

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes umgesetzt.

### 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 38: Richtungsanzeigen auf Haltestellenmasten im Stadtgebiet

**Abwägung:** 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

### **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.“

**Abwägung:** 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 sinnvoll. Während eine Modernisierung des Haltestellenmobiliars und die Ausstattung der Haltestelle mit einer DFI-Anzeige wie oben beschrieben bereits geplant, wird von der Beschaffung von neuen Fahrscheinautomaten aufgrund der fortschreitenden Umstellung auf digitale Fahrscheine abgesehen.

Bezüglich der Optimierung der LSA-Beeinflussung werden bereits zum jetzigen Zeitpunkt regelmäßige Prüfungen und ggf. Anpassungen vorgenommen.

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

### **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.“

**Abwägung:** Ein Ausbau der Haltestelle Düsterbergstraße erscheint 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 nicht von akutem Handlungsdruck gesprochen werden.

**Ergebnis:** Maßnahme (Ausbau Düsterbergstr.) wird umgesetzt.

**Barrierefreiheit auf den G-Linien**

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

**Abwägung/ Hinweis:** Die eingesetzten Kleinbusse sind barrierefrei ausgestattet mit Rollstuhlplatz und Rampe (s. Skizze).

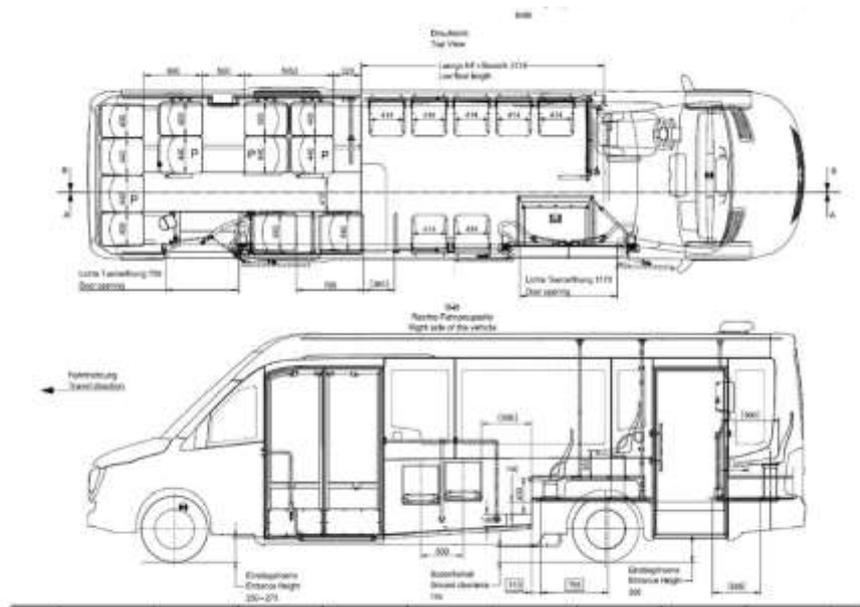


Abbildung 39: Schematische Darstellung der auf den G-Linien eingesetzten Kleinbusse | Quelle: Rheiner Verkehrsbetrieb Mersch GmbH & Co. KG

**Linienverlaufsanzeige im Bus**

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

**Abwägung:** In kommenden Ausschreibungen wird eine Ausstattung sämtlicher Fahrzeuge mit DFI-Monitoren vorgeschrieben.

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

**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“.

**Abwägung:** 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 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.

**Abwägung:** Eine Voraussetzung für eine bessere Anbindung von Dreierwalde am Wochenende ist die Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes umgesetzt.

#### 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.“

**Abwägung:** Beim Fahrplanentwurf des Stadtbusnetzes ist eine dezidierte Verknüpfung mit dem SPNV bewusst ausgeblendet worden, um von etwaigen Taktsprüngen während des Tages oder auch Fahrplanänderungen des SPNV unabhängig zu bleiben. Durch den durchgehend dichten Takt der Stadtbuslinien und die kurze fußläufige Entfernung des Bustreffs zum Bahnhof ist bereits eine sehr gute Anbindung an den SPNV gegeben.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

#### Umsteigezeiten am Bustreff

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

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

#### 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).

**Abwägung:** Das Einführen eines Rufbusses oder eines ähnlich gearteten Bedarfsverkehrs bedeutet in diesem Fall erhöhte Personal gegenüber einem Regelbetrieb, da zusätzlich eine Stelle für Fahrtwuschannahmen und Fahrtendisposition geschaffen werden müsste.

Es wird daher eher auf „Abendsprinter“ (Arbeitstitel) gesetzt, die das Stadtgebiet nach 20:00 Uhr bedienen. (s. 5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot)

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

#### **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.“

**Abwägung:** Nach Auskunft der VSR lassen sich dauerhafte Verspätungen nicht feststellen. Das Problem der Verspätungen zu Hauptverkehrszeiten ist bekannt. Aktuell prüfen VSR in Rücksprache mit ihrem Nachunternehmer (RVBM), welche Möglichkeiten zur Optimierung der Fahrpläne bzw. der LSA-Beeinflussung bestehen.

**Ergebnis:** Maßnahme (Fahrplanoptimierung) wird umgesetzt.

#### **Taktung Linie G2**

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

**Abwägung:** Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen der Linie G2<sup>15</sup> besteht kein Bedarf und kein Potenzial für eine Taktverdichtung auf der Linie G2. Im Gegenteil soll die Linie G2 aus den benannten Gründen in ihrer jetzigen Form eingestellt werden.

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

#### **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.“

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

**Ergebnis:** Maßnahme wird umgesetzt.

<sup>15</sup> 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).

### 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.“

**Abwägung:** Die Veranstaltungsverkehre werden im jährlichen Turnus geplant, die VSR stellt dazu jeweils einen Antrag zur Ausdehnung der Bedienung bei der Stadt. Diese Vorgehensweise ist gewählt worden, da die bereitzustellenden Verkehre für jede Veranstaltung individuell zu planen sind. (Analog sind auch Park+Ride-Angebote veranstaltungsabhängig einzurichten).

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt, da die aktuelle Vorgehensweise sich bewährt hat.

### Einführung eines Nachtbusses

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

**Abwägung:** Für ein dauerhaft eingerichtetes Angebot besteht in Rheine kein Bedarf, für Ausführungen zum Veranstaltungsverkehr s. oben.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 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.“

**Abwägung:** Eine Alternative wird bereits mit der Einrichtung von Mobilstationen (s. 3.6.2 Stärkung intermodaler Verknüpfungen durch Mobilstationen in Rheine) angeboten.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

#### LSA-Beeinflussung

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

**Abwägung:** Die Funktionsweise der LSA-Beeinflussung wird regelmäßig überprüft und ggf. angepasst/ korrigiert.

**Ergebnis:** Maßnahme (regelmäßige Überprüfung der LSA-Beeinflussung) wird umgesetzt.

#### 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.“

**Abwägung:** Es besteht bereits die Möglichkeit, die Lautstärke der Ansagen während der Fahrt individuell zu regeln.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

#### 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.“

**Abwägung:** Schulungen des Fahrpersonals sind bereits Bestandteil der Verkehrsverträge und müssen regelmäßig nachgewiesen werden.

**Ergebnis:** Maßnahme (zusätzliche Schulungen) wird nicht umgesetzt.

### 3.3 Vorschläge der im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen

Im Rahmen der Konzepterarbeitung haben die im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen die Gelegenheit erhalten, sich mit Verbesserungsvorschlägen an das Gutachterbüro zu wenden. 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.

**Abwägung:** Es handelt sich vielfach um dauerhafte Aufgaben, die regelmäßig einer Prüfung/ Aktualisierung/ Anpassung bedürfen.

**Ergebnis:** Maßnahme (regelmäßige Überprüfung der LSA-Beeinflussung) wird umgesetzt.

### 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.

**Abwägung:** Diese Beobachtungen sind im Rahmen der Bestandsaufnahme weitestgehend bestätigt worden, die Vorschläge decken sich (bis auf die Wochenendverkehre) weitestgehend mit den Inhalten des Nahverkehrskonzeptes (s. 5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot).

**Ergebnis:** Maßnahme wird gemäß 5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot umgesetzt.

### 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.

**Abwägung/ Ergebnis:** Die geringe Nachfrage nach dem Morgensprinter-Angebot lässt sich durch vorliegende Fahrgastzahlen belegen, das Angebot ist daher einzustellen (s. Zielnetz 5.1 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 Bodelschwinghbrücke 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.

**Abwägung/ Ergebnis:** Eine Erschließung des Emsauenquartiers Walshagen mit der Linie G1 ist vorgesehen, es wird allerdings eine Anbindung über die Römerstraße und Bayernstraße bevorzugt, um die benachbarten Wohngebiete nicht weiter zu belasten.

Die G2 hingegen wird in ihrer jetzigen Form aufgrund der geringen Nachfrage eingestellt und der einzige relevante Fahrgasterzeuger (Caritas WfbM) alternativ über die Linie C2 angebunden.

### **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.

**Abwägung/ Ergebnis:** Ein ähnlicher Vorschlag ist auch via Ideenkarte eingegangen. In Zukunft ist eine alternierende Bedienung der beiden Wegstrecken zwischen Hin- und Rückfahrt der Linie C10 (s. 3.2.1 Zusätzliche Haltestellen/ geänderte Linienführung) vorgesehen.

### **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.

**Abwägung/ Ergebnis:** Dem Vorschlag wird gefolgt. Die Maßnahme wird umgesetzt.

### **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.

**Abwägung/ Ergebnis:** Den Vorschlägen wird gefolgt. Die Maßnahme wird umgesetzt. 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.

**Abwägung:** 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 soll die Errichtung von Solarleuchten geprüft werden.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 3.4 Positionspapier der Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH (EWG)

Die Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH (EWG) hat ein „Positionspapier zur Fortführung des Nahverkehrskonzepts in Rheine“ eingereicht, in dem neben der Analyse der aktuellen Rahmenbedingungen im ÖPNV auch Ideen und Verbesserungsvorschläge enthalten sind. Das vollständige Positionspapier ist dem Konzept angehängt.

Die wesentlichen im Positionspapier enthaltenen Themen werden an unterschiedlichen Stellen des Berichts behandelt, so etwa die Anbindung von Rheine R (im Probetrieb, s. 3.2.1 Zusätzliche Haltestellen/ geänderte Linienführung), die Einführung von bei Bedarf abrufbaren Angeboten an Mobilstationen (s. 3.6.2 Stärkung intermodaler Verknüpfungen durch Mobilstationen in Rheine) oder die Integration von Außenwerbung an Fahrzeugen (s. 3.6.3 Zusätzliche Einnahmen durch Werbung auf Fahrzeugen und 7.4.2 Außengestaltung).

**Kommentiert [DS4]:** Dieses Kapitel war in der Entwurfsfassung nicht enthalten.

### 3.5 Weitere Vorschläge/ Anregungen

#### 3.5.1 Bedienung der Theodor-Blank-Kaserne

Von Seiten der VSR als verantwortlichem Stadtbusbetreiber ist die Frage nach einer Anbindung des Theodor-Blank-Kaserne an das Stadtbusnetz aufgeworfen worden.



Abbildung 40: Mögliche Bedienung der Theodor-Blank-Kaserne | Kartengrundlage: openstreetmap

**Abwägung:** 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

#### 3.5.2 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.

**Abwägung:** 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird (bei Neuanschaffungen) umgesetzt.

### 3.6 Weitere Maßnahmen im ÖPNV

#### 3.6.1 Einhaltung der CVD/ des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

*Disclaimer: Die folgenden Vorgaben sind relevant, wenn die geplante Branchenvereinbarung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen zur Einhaltung der CVD auf nationaler Ebene scheitern sollte (s. hierzu die Ausführungen unter 1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen)*

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, im Referenzzeitraum II (bis zum 31.12.2030) müssen 65% der Busse sauber, die Hälfte davon (32,5%) emissionsfrei sein.

Zum jetzigen Stand soll von einer Umstellung auf die Wasserstoffbrennzelle abgesehen werden, 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 CO<sub>2</sub>-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 (wetterunabhängig<sup>16</sup>). 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 € netto 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 8: 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 Energierückgewinnungssystemen

<sup>16</sup> 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.

Insgesamt stehen für den Stadtbusverkehr also 28 Fahrzeuge zur Verfügung.

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

Tabelle 9: 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 Fahrzeugen notwendig.

### 3.6.2 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 10: 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 <sup>17</sup>	2	2025/ 2026
Rheine-Mesum <sup>18</sup>	2	2025/ 2026

Zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen soll die Haltestelle Düsterbergstraße zu einer Mobilstation ausgebaut werden, um von hier den (nord-) östlichen Teil des Industriegebiets Nord mit alternativen Mobilitätsangeboten (wie Mieträdern oder E-Scootern) feinerschließen zu können, da hier nach dem Wegfall der Linie G2 (s. 5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot) Angebote zur Überwindung der letzten Meile benötigt werden.

In Zukunft ist die Einrichtung einer weiteren Mobilstation an der Haltestelle GVZ vorgesehen, um weitere, neu bebaute Gewerbebepanzellen zu erschließen.

Wie der folgenden Abbildung entnommen werden kann, ist ein erheblicher Teil des Industriegebiets Nord bereits durch die Haltestellen der Linien G1 und C2 angebunden. Die außerhalb der

<sup>17</sup> Im Bereich des B-Plangebietes „Europaviertel am Waldhügel“.

<sup>18</sup> Standort Stele nördlich der Unterführung an der Bushaltestelle.

Einzugsradien liegenden Gebiete können dann über die zusätzlichen Angebote der Mobilstationen erschlossen werden.

**Kommentiert [DS5]:** Dieser Passus inklusive der Abbildung war in der Entwurfsfassung nicht enthalten.



Abbildung 41: Einzugsradien der Haltestellen der Linie G1 und C2 im Industriegebiet Nord | Kartengrundlage: openstreetmap

### 3.6.3 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.

### 3.7 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 folgende Kriterien erfüllt sein:

- Die Fahrten des Regionalbusses 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 kann davon ausgegangen werden, dass diese in einer für den Stadtbusverkehr verträglichen Art und Weise eingebunden worden sind).

#### 3.7.1 Linie 190

Der aktuelle Fahrplanentwurf<sup>19</sup> 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.

**Abwägung:** 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.

<sup>19</sup> 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 wird die vom Kreis Steinfurt bevorzugte Variante akzeptiert.

### 3.7.2 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).

**Abwägung:** 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 nicht notwendig.

## 4. Grundsätzliche Einschätzung der Potenziale für flexible und innovative Bedienformen

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

Die folgenden grundsätzlichen Anforderungen an Bedarfsverkehre sind 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).<sup>20</sup>
- 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.

Im Folgenden werden zwei für Rheine in Frage kommende Möglichkeiten betrachtet: Die Ergänzung des bestehenden Angebotes durch punktuelle Bedarfsleistungen und den Ersatz von Teilen des bestehenden Angebotes durch Bedarfsleistungen.<sup>21</sup>

### 4.1 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“<sup>22</sup> 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.

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

### 4.2 Ersatz von Teilen des bestehenden Angebotes durch Bedarfsleistungen

Die in den vorangegangenen Kapiteln vorgestellten Abwägungen zu Anpassungen im Liniennetz/ Fahrtenangebot basieren auf den vorliegenden Fahrgastzahlen. Einstellung von Verkehrsleistungen sind dort beschlossen worden, wo die vorliegenden Fahrgastzahlen nur den Schluss zulassen, dass

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> Diese sind im Rahmen der Bürgerbeteiligung benannt worden, s. 3.2 Vorschläge aus der Einwohnerschaft (via Ideenkarte der Stadt Rheine), ein Beispiel hierfür ist z. B. das Wohngebiet Eschendorfer Aue.

das entsprechende Teilangebot (an diesem Verkehrstag/ in dieser Zeitlage) nicht angenommen wird. Auch sind in den seltensten Fällen vollständige Angebotsstreichungen vorgenommen worden (es ist lediglich die Einstellung der Morgensprinter sowie der Linie G2 in ihrer aktuellen Form beschlossen worden). Es kann also davon ausgegangen werden, dass die bestehenden Beförderungsbedürfnisse durch das weiter bestehende bzw. alternative Angebot aufgefangen werden können. Eine alternative Umstellung der einzustellenden Angebote auf Bedarfsverkehre ist 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).

**Ergebnis:** Maßnahme wird nicht umgesetzt.

## 5. Zielnetz

Das bestehende Netz wird 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 Angebotsweiterungen der vergangenen Jahre zu großen Teilen angenommen wurden und neue Fahrgäste generieren konnten.



Abbildung 42: Liniennetz des Stadtbusses Rheine, Stand 11.2023 | Quelle: Stadtwerke Rheine

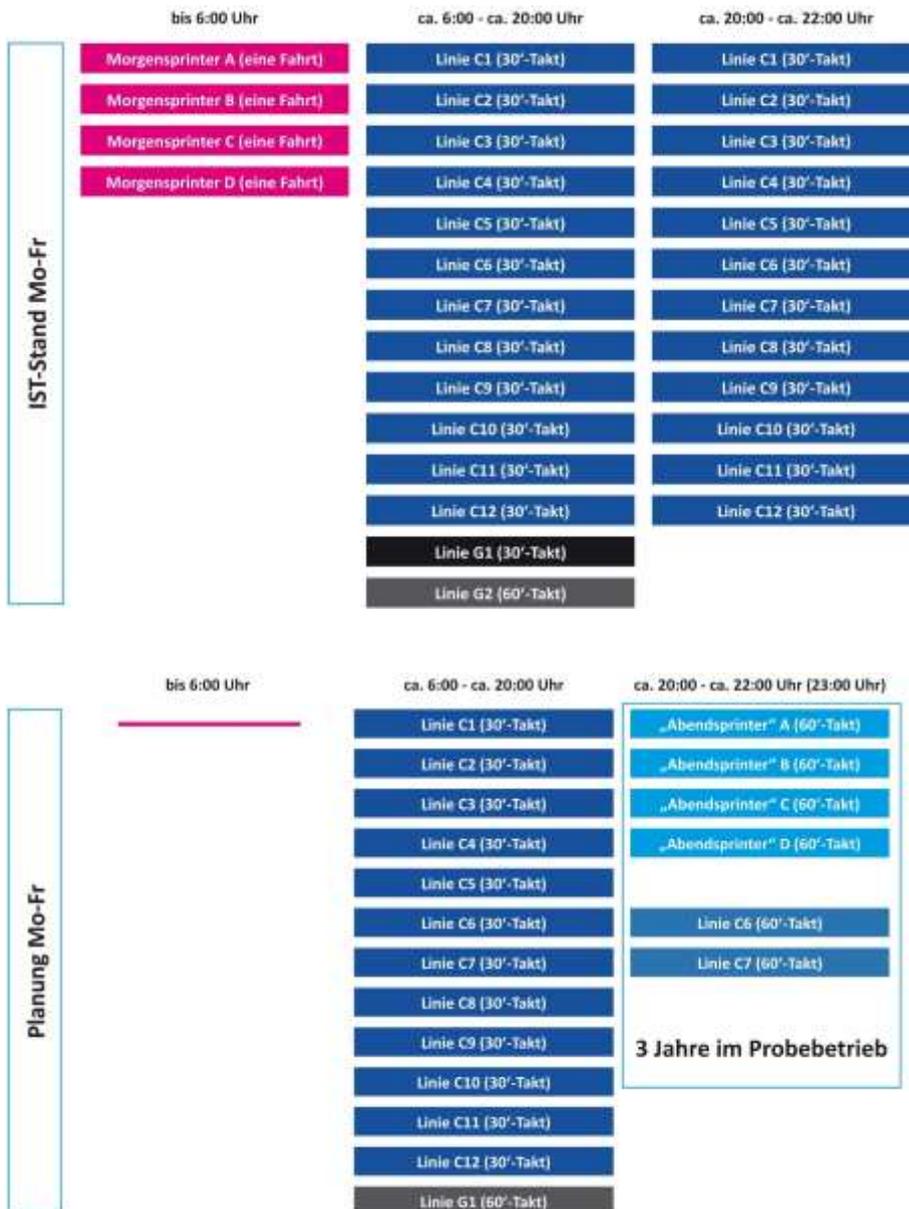
Es wird lediglich auf einzelne Angebote verzichtet:

- Die Morgensprinter weisen insgesamt (insbesondere aber die Morgensprinter C und D) derart geringe Fahrgastzahlen auf, dass ein Weiterbetrieb aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll ist.
- Auf die Linie G2 wird ebenfalls verzichtet, dafür soll sichergestellt werden, dass die Fahrgäste zur Caritas WfbM an einer Haltestelle in fußläufiger Entfernung von der Werkstatt aussteigen können. Da dies auf der Linie C2 an der Haltestelle Düsterbergstraße gegeben ist, soll diese barrierefrei ausgebaut und durch eine – idealerweise gesicherte – Querungsstelle in der Sandkampstraße ergänzt werden.
- Die Fahrten ab 20:00 Uhr sind geringfügig ausgelastet, daher wird auf einen Stundentakt umgestellt und die Linienwege der C-Linien (außer C6 und C7) durch die Linienwege der „Abendsprinter“ (entsprechen den jetzigen Morgensprintern, werden allerdings in beide Richtungen befahren).
- Gleiches gilt für die Verkehre an Sonntagvormittagen, auch hierbei wird eine Umstellung auf „Vormittagsprinter“ vorgenommen. 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.

### 5.1 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.

#### 5.1.1 Angebot an Werktagen



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 soll wie folgt verfahren werden:

- Auf die Morgensprinter wird in Zukunft ganz verzichtet,
- Den Feierabendverkehr werden folgendermaßen umgestellt:
  - Alle C-Linien bis auf die Linien C6 und C7<sup>23</sup> 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 43: Aktueller Verlauf der Morgensprinter und zukünftiger Verlauf der "Abendsprinter" | Quelle: Stadtwerke Rheine

<sup>23</sup> Diese Linien sollen 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 in ihrer jetzigen Form 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.

### 5.1.2 Angebot an Samstagen

	ca. 7:00 - ca. 17:00 Uhr	ca. 17:00 - ca. 21:00 Uhr
IST-Stand Samstag = Planung 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 ist das Angebot sehr ausgewogen und den Bedürfnissen/ der Nachfrage angemessen. Das Angebot wird daher in seiner heutigen Form beibehalten.

### 5.1.3 Angebot an Sonn- und Feiertagen

	ca. 10:00 - ca. 13:00 Uhr	ca. 13:00 - ca. 19:30 Uhr
<b>IST-Stand Sonntag</b>	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)
<b>Planung Sonntag</b>	„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 wird am Vormittag eine Bedienung ähnlich den Feierabendverkehren (Sprinterlinien + C6 und C7) vorgesehen und im Zweistundentakt bis 13 Uhr auszuführen. Danach kann der Übergang zum Stundentakt und in die C-Linien 1 bis 12 erfolgen.

## 5.2 Zusammenfassung Netzanpassungen

In den folgenden Steckbriefen sind die im Laufe der Bearbeitungszeit des Nahverkehrskonzeptes eingegangenen Vorschläge zusammengefasst, deren Umsetzung im Detail betrachtet worden ist (sofern nicht anders ausgewiesen, handelt es sich bei den Kostenschätzungen um Bruttobeträge):

**Kommentiert [DS6]:** Im Entwurf befand sich an dieser Stelle eine Aufstellung der voraussichtlichen Ersparnisse durch Streichung der einzelnen Verkehrsangebote. Diese Stelle wurde entfernt, um im Falle einer Ausschreibung möglichen Bewerbern keine Hinweise zur Preisbildung zu geben.

Maßnahme	<b>Erschließung der Caritas WfbM mit der Linie C2</b>
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)	barrierefreier 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.
Umsetzung?	Ja

Maßnahme	<b>Zusätzliche Erschließung des Wohnparks Dutum mit der Linie 10 (stadteinwärts)</b>
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"> <li>• Eine Abfahrposition mit Fahrgastunterstand: ca. 80.000 € oder</li> <li>• Eine Abfahrposition ohne Fahrgastunterstand: ca. 68.000 €</li> </ul>
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Ca. 18.000 € netto für zusätzliche Fahrplan-km und -stunden (bei Fahrtenanzahl gemäß 5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot)
Umsetzung?	Ja

<b>Maßnahme</b>	<b>Linienwegänderung C7</b>
<b>Beschreibung/ Vorteile</b>	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.
<b>Nachteile</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Linienverknüpfung C6/ C7</li> <li>Keine Bedienung der Haltestelle Bahnhof durch die C7</li> </ul>
<b>Ungefähre Kosten (einmalig)</b>	Einrichtung von einer Abfahrposition mit Fahrgastunterstand in Hauenhorst: 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.
<b>Ungefähre Kosten (laufend, per anno)</b>	Es sollten keine zusätzlichen Kosten anfallen, da der Linienweg und die Fahrzeiten nicht länger werden. Evtl. sind sogar minimale Einsparungen möglich.
<b>Umsetzung?</b>	Ja

<b>Maßnahme</b>	<b>Erschließung Emsauenquartier Walshagen mit der Linie G1</b>
<b>Beschreibung/ Vorteile</b>	Anbindung des Quartiers an das Stadtbusnetz
<b>Nachteile</b>	Unwesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung im Quartier
<b>Ungefähre Kosten (einmalig)</b>	Einrichtung einer Haltestelle mit zwei Abfahrpositionen, davon; <ul style="list-style-type: none"> <li>eine mit Fahrgastunterstand (Richtung Bustreff): ca. 80.000 €</li> <li>eine ohne Fahrgastunterstand (Richtung Gewerbegebiet): ca. 68.000 €</li> </ul>
<b>Ungefähre Kosten (laufend, per anno)</b>	Ca. 4.000 € netto für zusätzliche Fahrplan-km und -stunden (bei Fahrtenanzahl gemäß 5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot)
<b>Umsetzung?</b>	Ja

<b>Maßnahme</b>	<b>Erschließung Rheine R mit der Linie G2</b>
<b>Beschreibung/ Vorteile</b>	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).
<b>Nachteile</b>	Der Einspareffekt durch die Einstellung der Linie G2 wäre nicht mehr gegeben.
<b>Ungefähre Kosten (einmalig)</b>	Bei zwei einseitigen Abfahrpositionen mit Fahrgastunterstand: ca. 160.000 €
<b>Ungefähre Kosten (laufend, per anno)</b>	Ca. 150.000 € netto für zusätzliche Fahrplan-km und -stunden (bei Fahrtenanzahl gemäß 5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot), also in etwa der gleiche Betrag, wie für die G2 in ihrer jetzigen Ausprägung.
<b>Umsetzung?</b>	Ja, im Probetrieb (3 Jahre), wenn die Querverbindung zwischen dem Münsterlanddamm und der Hauenhorster Straße hergestellt worden ist.

Maßnahme	<b>Erschließung des Eschendorfer Friedhofs mit der Linie C5</b>
Beschreibung/ Vorteile	Anbindung des Friedhofs Eschendorf.
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Durchbindung mehr im Osten der Stadt, da die Verknüpfung der Linie C4/ C5 aufgelöst wird.</li> <li>Aufgrund der aufgelösten Verknüpfung kann die Linie C5 nicht mehr mögliche auf der Linie C4 entstehenden Verspätungen „herausfahren“.</li> <li>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.</li> </ul>
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.
Umsetzung?	Nein

Maßnahme	<b>Erschließung der Theodor-Blank-Kaserne durch die Linie C12</b>
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"> <li>Eine Abfahrposition mit Fahrgastunterstand: ca. 80.000 € oder</li> <li>Eine Abfahrposition ohne Fahrgastunterstand: ca. 68.000 €</li> </ul> Zusätzlich fallen nicht unwesentliche Kosten für die Herstellung einer Wendemöglichkeit an der Kaserne und der Ertüchtigung der Zufahrtsstraße zur Kaserne an (ab 50.000 € <sup>24</sup> allein für die Wendeschleife).
Ungefähre Kosten (laufend, per anno)	Ca. 17.000 € netto für zusätzliche Fahrplan-km und -stunden (bei Fahrtenanzahl gemäß 5.1 Zukünftiges Verkehrsangebot).
Umsetzung?	Nein, da deutliche Angebotsreduzierung am Naturzoo/ an Saline.

<sup>24</sup> 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.

<b>Maßnahme</b>	<b>Alternierende Bedienung durch die Linie C4 und C5 an Wochenenden</b>
<b>Beschreibung/ Vorteile</b>	Ab der Umstellung auf Stundentakte an Samstagen sowie während der stündlichen Bedienung an Sonntagen werden die Linien C4/ C5 gegenläufig (C4 um 145 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.
<b>Nachteile</b>	Keine
<b>Ungefähre Kosten (einmalig)</b>	Kostenneutral
<b>Ungefähre Kosten (laufend, per anno)</b>	Kostenneutral
<b>Umsetzung?</b>	Ja

## 6. Linienbündelung und Taktung

Da sich die Eigenschaften des Stadtbusverkehrs in Rheine nicht wesentlich verändern, wird die Genehmigung der Linien des Stadtverkehrs Rheine weiterhin als ein Linienbündel vorgesehen.

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:

### 6.1 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.

### 6.2 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.

### 6.3 Wirtschaftliche Kriterien

Es kann wirtschaftlich sinnvoll sein, mehrere Linien unter dem Gesichtspunkt der Haushaltsbelastung zu bewerten, insbesondere wenn einzelne Linien isoliert betrachtet nicht kostendeckend betrieben werden können, während andere Linien Gewinne erzielen, könnte eine separate Bedienung durch verschiedene Betreiber dazu führen, dass der Betreiber der Zubringerlinien auf öffentliche Finanzierung angewiesen ist, während der Betreiber der Hauptlinie die Gewinne für sich behält (sogenannte "Rosinenpickerei").

Die Vergabe des Linienbündels an ein Verkehrsunternehmen hat den Vorteil, dass durch einen wirtschaftlichen Querausgleich die rentablen Linien die unrentablen Linien mitfinanzieren, so dass

sich die finanzielle Belastung des Aufgabenträgers, der das Verkehrsunternehmen mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen beauftragt, reduziert. Die Gewinne auf der Hauptlinie stünden zur Querfinanzierung der Verluste auf den weniger ertragreichen Linien zur Verfügung.

Dieser Punkt ist im Falle des Stadtbusnetzes zutreffend, da es z. T. deutliche Unterschiede bei den Fahrgastzahlen der einzelnen Linien gibt.

Weitere Einsparpotentiale können durch Optimierung des Betriebsablaufs/ der Umläufe und des damit verbundenen Fahrzeug- und Personaleinsatzes sowie weniger Koordinierungsaufwand für den Aufgabenträger entstehen.

#### 6.4 Berücksichtigung mittelständischer Interessen

Die Zugänglichkeit zum Nahverkehrsmarkt könnte für kleine und mittelständische Unternehmen erschwert werden, wenn viele Linien zu wenigen großen Linienbündeln zusammengefasst würden. Andererseits könnten zahlreiche kleine Linienbündel den Zielen der Integration und Wirtschaftlichkeit der Bedienung entgegenwirken. Diese Aspekte sind bei der Abwägungsentscheidung über die Linienbündel berücksichtigt worden.

**Kommentiert [DS7]:** Diese beiden Punkte waren in der Entwurfsfassung nicht enthalten.

## 7. Anforderungsprofil

### 7.1 Grundsätze

Die nachfolgend formulierten Anforderungen gelten verbindlich für die Erbringung der Verkehrsleistungen im „Stadtverkehr Rheine“. Die nachfolgenden Anforderungen entsprechen weitestgehend denen aus dem Nahverkehrskonzept 2018, Änderungen/ Fortschreibungen sind lediglich in den Unterkapiteln 7.4 Fahrzeugausstattung, 7.7.3 Fahrgastinformationen an Haltestellen sowie 7.7.4 Dynamische Fahrgastinformation vorgenommen worden.

### 7.2 Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes und Pünktlichkeit

#### 7.2.1 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 Betriebsunterbrechungen<sup>25</sup> mit nennenswertem Eingriff in das Liniennetz bzw. Fahrplanangebot sind die Ersatzverkehre gemäß der jeweiligen Ankündigung durchzuführen. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen<sup>26</sup> 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.

#### 7.2.2 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.

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.).

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstration, Unfall, Notarztinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Verkehrsunternehmens liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan, jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen.

## 7.3 Fahrpersonal

### 7.3.1 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 Stammpersonal<sup>27</sup> 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.

### 7.3.2 Fahrerschulungen

In der Verantwortung des Verkehrsunternehmens liegt die regelmäßige Einweisung und Schulung des Fahrpersonals zur Sicherung der Qualitätsvorgaben und zur hochwertigen Durchführung des

<sup>27</sup> Stammpersonal: festangestellte Personale, sowohl in Teilzeit als auch Vollzeit, befristet und unbefristet.

Stadtbusverkehrs. Das Fahrpersonal ist unverzüglich umfassend über Änderungen (Fahrprogramm, Tarife, Vertrieb usw.) zu unterrichten.

### 7.3.3 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).

## 7.4 Fahrzeugausstattung

### 7.4.1 Stadtbuslinien

Für die Ausstattung der Fahrzeuge sind nachfolgende Anforderungen zu erfüllen (für Anforderungen an Fahrzeuge im Schulverkehr 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 (Girocard)-Kartenzahlungsgerät,
- USB-Ladevorrichtungen,
- WLAN-Infrastruktur.

### 7.4.2 Schulverkehrsfahrten

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

- 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.

#### **7.4.2 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.

### **7.5 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung**

#### **7.5.1 Betriebshof und Betriebsleitstelle**

Das Verkehrsunternehmen soll wegen der besonderen Anforderungen, die mit der Durchführung eines hochwertigen Stadtverkehrs in Rheine verbunden sind, einen Betriebshof im Nahbereich (max. 50 km Luftlinienentfernung vom Bustreff) führen.

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 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 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.

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.

### **7.5.2 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.

### **7.5.3 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.

### **7.5.4 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.

### 7.5.5 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.<sup>28</sup> 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.

### 7.5.6 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).

---

<sup>28</sup> Bei extremen Verhältnissen, wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. gelten diese Vorgaben eingeschränkt.

## 7.6 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 WestfalenTarif GmbH.

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

## 7.7 Kundenservice und Fahrgastinformation

### 7.7.1 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.

### 7.7.2 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.

### 7.7.3 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.

### 7.7.4 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.

**Kommentiert [DS8]:** Im Entwurf befand sich an dieser Stelle ein weiterer Punkt zur Qualitätssteuerung. Dieser wurde gestrichen, da Details zur Qualitätssicherung/ -steuerung im ÖDA präzisiert werden.

## 8. Anhang

### 8.1 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 vorbehaltene 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.

## 8.2 Textauszug aus der Verkehrsuntersuchung General-Wever-Kaserne<sup>29</sup>

### 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 Ein-mündung 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 Erschließungsvor-teil für das neue Quartier ein erheblicher Erschließungsmangel in der Elter Straße gegenüber stände. Es wird daher empfohlen, die heutige Situation beizubehalten.

<sup>29</sup> Verkehrsuntersuchung General-Wever-Kaserne, Rheine Endbericht 21.09.2016; SHP-Ingenieure, Hannover, im Auftrag der Stadt Rheine

### 8.3 Anlage zu Optimierungsvorschlägen der RVBM

**C 1 Bustreff - Kümperdorf**

Montag - Freitag

Verkehrsbeschränkung	Ankunft		Abfahrt													
	06:45	07:15	07:45	08:15	06:46	07:16	07:46	08:16	06:47	07:17	07:47	08:17	06:48	07:18	07:48	08:18
Rheine, Büttel																
Rheine, Kure Ecke																
Rheine, Stadlergr.																
Rheine, Paulstr.																
Rheine, Ludgerischule																
Rheine, Schwabengasse																
Rheine, Ludgeruskirche																
Rheine, Volkshauspark																
Rheine, Dorfstraße																
Rheine, TAT																
Rheine, Birkenallee																
Rheine, D-Bornmoorfl.-Str.																
Rheine, Kümperdorf																

Montag - Freitag

Verkehrsbeschränkung	Ankunft		Abfahrt													
	06:25	06:55	07:25	07:55	06:26	06:56	07:26	07:56	06:27	06:57	07:27	07:57	06:28	06:58	07:28	07:58
Rheine, Volkshauspark																
Rheine, Dorfstraße																
Rheine, TAT																
Rheine, Birkenallee																
Rheine, D-Bornmoorfl.-Str.																
Rheine, Kümperdorf																
Rheine, Nelson-Maxilla-Schule																
Rheine, Ludgeruskirche																
Rheine, Schwabengasse																
Rheine, Ludgeruschule																
Rheine, Paulstr.																
Rheine, Stadlergr.																
Rheine, Kure Ecke																
Rheine, Büttel																

**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 zugesperrt (Belieferung Mios). Kein gefahrloser Ein-und Ausstieg möglich.

Haltestelle "TAT" muss der Baum zurückgeschnitten werden.



C 3 Bustreff - Altenreihe

Verkehrsbeschränkung		Montag - Freitag													
Anmerkung															
Rheine, Bustreff	06:30	07:00	07:30	08:00											
Rheine, Hues Ecke	06:33	07:03	07:33	08:03											
Rheine, Basilika	06:34	07:04	07:34	08:04											
Rheine, Ernstplatz	06:35	07:05	07:35	08:05											
Rheine, Johanneskirche	06:35	07:05	07:35	08:05											
Rheine, Windmühlenstr.	06:36	07:06	07:36	08:06											
Rheine, Am Krusen Baum	06:37	07:07	07:37	08:07											
Rheine, Oststr.	06:37	07:07	07:37	08:07											
Rheine, Siedlerstr.	06:38	07:08	07:38	08:08											
Rheine, Hopster	06:40	07:10	07:40	08:10											
Rheine, Centiusstr.	06:41	07:11	07:41	08:11											
Rheine, Cantiuschule	06:41	07:11	07:41	08:11											
Rheine, Lambertshaus	06:42	07:12	07:42	08:12											
Rheine, Rielmann	06:43	07:13	07:43	08:13											

C 3 Altenreihe - Bustreff

Verkehrsbeschränkung		Montag - Freitag													
Anmerkung															
Rheine, Rielmann	06:13	06:43	07:13	07:43											
Rheine, Lambertshaus	06:14	06:44	07:14	07:44											
Rheine, Cantiuschule	06:15	06:45	07:15	07:45											
Rheine, Centiusstr.	06:15	06:45	07:15	07:45											
Rheine, Hopster	06:16	06:46	07:16	07:46											
Rheine, Siedlerstr.	06:16	06:46	07:16	07:46											
Rheine, Oststr.	06:18	06:48	07:18	07:48											
Rheine, Am Krusen Baum	06:18	06:48	07:18	07:48											
Rheine, Windmühlenstr.	06:19	06:49	07:19	07:49											
Rheine, Johanneskirche	06:20	06:50	07:20	07:50											
Rheine, Ernstplatz	06:21	06:51	07:21	07:51									07:20	07:50	
Rheine, Basilika	06:22	06:52	07:22	07:52									07:21	07:51	
Rheine, Hues Ecke	06:23	06:53	07:23	07:53									07:22	07:52	
Rheine, Bustreff	06:27	06:57	07:27	07:57									07:27	07:57	

Anmerkung zur Linie

H.S. Rielmann / Kreisel / prekar beim wenden / Spiegel / hinterer Bereich steht zu weit vom Bordstein  
 OPNV-Bescheinigung auf der Linienführung / Kontakt muss zwingend funktionieren / sehr oft ohne Funktion / daher sehr oft verspätet!  
 Taktzeiten, kein Bedarf der Änderung







Linienbeschreibung		C 7 Mesum / Hauenhorst - Bustreff						
		Montag - Freitag						
Mesum, Bagger Str.	06:10	06:40	07:10	07:40				
Mesum, Naugeter Str.	06:11	06:41	07:11	07:41				
Mesum, Klein Benter Ring	06:12	06:42	07:12	07:42				
Mesum, Göggenweg	06:13	06:43	07:13	07:43				
Mesum, Am Ende Straße	06:14	06:44	07:14	07:44				
Mesum, Waldtrüchtele	06:15	06:45	07:15	07:45				
Mesum, Bahndorf	06:16	06:46	07:16	07:46				
Mesum, Hinkelstraße	06:17	06:47	07:17	07:47				
Mesum, Kirchweg	06:18	06:48	07:18	07:48				
Mesum, Kalk Kirche	06:20	06:50	07:20	07:50				
Mesum, Rittersstr./Alte	06:21	06:51	07:21	07:51				
Mesum, Altmann	06:22	06:52	07:22	07:52				
Mesum, Göggenweg	06:23	06:53	07:23	07:53				
Mesum, Rittersstr./Alte	06:24	06:54	07:24	07:54				
Hauenhorst, Dorfplatz	06:26	06:56	07:26	07:56				
Hauenhorst, Am Hagenfeld	06:27	06:57	07:27	07:57				
Hauenhorst, Eisenbahnstr.	06:28	06:58	07:28	07:58				
Catenhorst, Riechale	06:29	06:59	07:29	07:59				
Hauenhorst, Am Hagenfeld	06:30	07:00	07:30	08:00				
Catenhorst, Riechale	06:31	07:01	07:31	08:01				
Rheine, Habschtrübe	06:31	07:01	07:31	08:01				
Rheine, Waldhof	06:31	07:01	07:31	08:01				
Rheine, Emsland Gym.	06:32	07:02	07:32	08:02				
Rheine, Dübenerstr.	06:33	07:03	07:33	08:03				
Rheine, Mittelstr.	06:34	07:04	07:34	08:04				
Rheine, Marktplatz	06:35	07:05	07:35	08:05				
Rheine, Catenhorst	06:35	07:05	07:35	08:05				
Rheine, Bülhoff	06:40	07:10	07:40	08:10				
Rheine, Bülhoff	06:45	07:15	07:45	08:15				

Anmerkung zu Linie

H.S. Gatterstr. stadteinwärts, Baumschnitt  
 H.S. Witterg. stadteinwärts, schlecht anzufahren, Bus setzt teilweise auf und hinterer Bereich zu weit weg vom Bordsteinh  
 H.S. Witterg. stadteinwärts, schlecht anzufahren!  
 H.S. Witterg. stadteinwärts, schlechter Busantrieb!  
 Taktzeiten kein Bedauer. Änderung  
 Überprüfung ÖPNV-Beschleunigung Tichelkampstr./Catenhorststr. und Richtung Bahnhof.



Verkehrsbeschränkung		C 9 Bustreff - Dutum											
		Montag - Freitag											
Anmerkung	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart
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.	06:48	07:18	07:48	08:18									
Rheine, Im Sundern	06:49	07:19	07:49	08:19									
Rheine, Steinfurterstr.	06:50	07:20	07:50	08:20									
Rheine, Zappelstr.	06:51	07:21	07:51	08:21									
Rheine, Am Waldhof	06:52	07:22	07:52	08:22									
Rheine, Hessenschanze	06:54	07:24	07:54	08:24									
Rheine, K.v.-Galen-Schule	06:55	07:25	07:55	08:25									
Rheine, Felsenstr.	06:56	07:26	07:56	08:26									
Rheine, Niebergstr.	06:58	07:28	07:58	08:28									
Rheine, Wohnpark Dutum	06:57	07:27	07:57	08:27									

Verkehrsbeschränkung		C 9 Dutum - Bustreff											
		Montag - Freitag											
Anmerkung	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart	Absart
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	07:59									
Rheine, Hessenschanze	06:31	07:01	07:30	08:00									
Rheine, Am Waldhof	06:32	07:02	07:31	08:01									
Rheine, Zappelstr.	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  
angesampte Taktzeiten durch größtenteils Zone 30 / Fahrradstr.  
OPNV Beschleunigung / Bahnhof stadtauswärts funktionslos  
Überprüfung Fahrgastzahlen Kardinal-van-Galen-Schule ob möglicherweise entfall der Haltestelle

**C 10 Bustreff - Wadelheim**

		Montag - Freitag																
Verkehrsbeschreibung		Jetzt	Letzt	Neu	Neu													
Anmerkung																		
Rheine, Bussteif		06:46	07:15	07:45	08:15													
Rheine, Bredobling		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, Fährtenburg		06:50	07:20	07:50	08:20													
Rheine, Meyschenstr.		06:51	07:21	07:51	08:21													
Rheine, Steinburgweg		06:52	07:22	07:52	08:22													
Rheine, Godammerweg		06:53	07:23	07:53	08:23													
Rheine, Kämpfe		06:54	07:24	07:54	08:24													
Rheine, Ufflenhook		06:56	07:26	07:56	08:26													
Rheine, Godelenweg		06:57	07:27	07:57	08:27													
Rheine, Im Lohfeld		06:58	07:28	07:58	08:28													

**C10 Wadelheim - Bustreff**

		Montag - Freitag																
Verkehrsbeschreibung		Jetzt	Letzt	Neu	Neu													
Anmerkung																		
Rheine, Im Lohfeld		06:29	06:59	07:29	07:59													
Rheine, Godelenweg		06:29	06:59	07:29	07:59													
Rheine, Ufflenhook		06:30	07:00	07:30	08:00													
Rheine, Kämpfe		06:32	07:02	07:32	08:02													
Rheine, Godammerweg		06:33	07:03	07:33	08:02													
Rheine, Steinburgweg		06:34	07:04	07:34	08:03													
Rheine, Meyschenstr.		06:35	07:05	07:35	08:04													
Rheine, Frankenburg		06:36	07:06	07:36	08:05													
Rheine, Michaelschule		06:37	07:07	07:36	08:06													
Rheine, Mathias Spital		06:38	07:08	07:37	08:07													
Rheine, Berufsschule		06:39	07:09	07:38	08:08													
Rheine, Bussteif		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. Ufflenhook) am Wochenende bei Fussballspielen oft zugeparkt  
 H.S. Kämpfe stadteinwärts Fahnenmast steht in den Büschen  
 Wadelheimer Chausee zwischen H.S.Kämpfe und Godammerweg, stadteinwärts Bäume zu nah am Fahrbahnrand / prekär bei Gegenverkehr  
 ÖPNV Beschleunigung Dutmerstr./Sprickmannstr. - Bahnhofstr. Kein Kontakt  
 H.S. Godammerweg stadteinw.schlecht zu bedienen, ("S" Form)  
 Parkende PKW / Frankenburgerstr. generell problematisch



C12 Bustreff - Saline / Naturzoo	
Montag - Freitag	
Verkehrsbeschränkung	
Anmerkung	
Rheine, Bustreff	06:45 07:15
Rheine, Amtgericht	06:47 07:17
Rheine, Schillerstr.	06:48 07:19
Rheine, Körnerstr.	06:50 07:20
Rheine, Emstandstation	06:51 07:21
Rheine, Josefstraße	06:52 07:22
Rheine, Randebechweg	06:53 07:23
Rheine, Am Großen Umland	06:54 07:24
Rheine, Naturzoo	06:55 07:25
Rheine, Saline	06:57 07:27
V1 nur an Schulfreien	
C 12 Saline / Naturzoo - Bustreff	
Montag - Freitag	
Verkehrsbeschränkung	
Anmerkung	
Rheine, Saline	06:29 06:59
Rheine, Naturzoo	06:30 07:00
Rheine, Am Großen Umland	06:31 07:01
Rheine, Randebechweg	06:32 07:02
Rheine, Josefstraße	06:33 07:03
Rheine, Emstandstation	06:35 07:05
Rheine, Körnerstr.	06:36 07:06
Rheine, Schillerstr.	06:37 07:07
Rheine, Amtgericht	06:39 07:09
Rheine, Bustreff	06:42 07:12
V2	

Anmerkung zur Linie

H.S. Körnerstr. schlecht anzufahren / Spiegel

#### 8.4 Positionspapier der EWG zur Fortführung des Nahverkehrskonzepts in Rheine

EWG für Rheine mbH  
Heiliggeistplatz 2  
48431 Rheine  
info@ewg-rheine.de  
+49 5971 80066-0

2023

## **POSITIONSPAPIER ZUR FORTFÜHRUNG DES NAHVERKEHRSKONZEPTE IN RHEINE**

*Fortführung mit Anpassung der Gewerbelinien und Ideenansätze  
für flankierende Mobilitätsangeboten*

Inhaltsangabe

**Allgemeine Bedeutung des ÖPNV** ..... 2

**Ausgangslage in Rheine** ..... 2

    Historie des Gewerbelinienangebotes ..... 2

**Aktuelle Rahmenbedingungen und Bedarfe** ..... 5

    Relevanz des ÖPNV im Fachkräfte-Kontext ..... 7

    Relevanz des ÖPNV im Kontext der Nachhaltigkeit ..... 7

**Ideenansätze zur Unterstützung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements**  
..... 9

**FAZIT** ..... 11

**Anlagen:** ..... 11

    Schreiben der Initiative „Standort der guten Arbeitgeber“ ..... 11

    Pressemitteilung unter Beteiligung der anliegenden Unternehmen ..... 11

## Allgemeine Bedeutung des ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen in Deutschland ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilitäts- und Alltagskultur. Mit einem attraktiven und leistungsfähigem ÖPNV ist unmittelbar auch die Lebensqualität und Urbanität deutscher Städte verbunden. Weiterhin ist ein erfolgreiches Stadtbussystem auch ein unverzichtbarer Wirtschafts- und Standortfaktor. Zusätzlich spielen auch Nachhaltigkeitsaspekte eine bedeutende Rolle bei der Bewertung des ÖPNV-Angebotes. Um die gesetzlich gesetzten Klimaziele auf den unterschiedlichen Ebenen erreichen zu können, sind CO<sub>2</sub>-Reduktionen erforderlich, dieses beinhaltet auch, den ÖPNV zu verbessern und auszubauen, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV durch Attraktivierung zu fördern.

Die Qualität des ÖPNV ist zudem ein Gradmesser für die Lebensqualität in Städten und auf dem Land. Dieser muss attraktiv, sicher, verlässlich und bezahlbar sein. Weiterhin beeinflusst der ÖPNV die Entscheidungen darüber, wo wir **arbeiten, wohnen und einkaufen**. Zum einen vor dem Hintergrund von umweltrelevanten Überzeugungen, zum anderen, durch die zunehmende Anzahl von Personen, die gar kein PKW verwenden bzw. nur gelegentlich (aktuell 17 %, Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr). Der demografische Wandel wird dieses zunehmend verstärken.

Mobilitätschancen bestimmen entscheidend die gesellschaftliche Teilhabe und damit die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes Einzelnen. Pendlerinnen und Pendler gelangen per ÖPNV zu Ihren Arbeitsplätzen, somit trägt dieser auch eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung sowohl allgemein betrachtet als auch lokal für jeden Standort und für jedes Unternehmen.

Zusammenfassend hat der ÖPNV eine gesellschaftliche, ökologische und wirtschaftliche Bedeutung für den Standort. Er ist ein unerlässlicher Baustein für die Mobilitätswende und zudem Bestandteil der Daseinsvorsorge.

## Ausgangslage in Rheine

### Historie des Gewerbelinienangebotes

Im Jahr 2019 haben Unternehmen der Initiative "Rheine-Standort der guten Arbeitgeber", in der seit 2015 über 50 Unternehmen, Institutionen und Multiplikatoren im Rahmen eines public private partnership Engagements kooperieren, mit Schreiben vom 20.11.2019, auf die mangelnde Erreichbarkeit der Unternehmen in den Industrie- und Gewerbegebieten in Rheine aufmerksam gemacht. Die Unternehmen, die sich

dieser Initiative angeschlossen haben, um gemeinsam durch Projekte die Wahrnehmung und Positionierung des Wirtschaftsstandortes Rheine zu stärken, beschäftigten ca. 50% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Rheine, das sind aktuell rund 16.000 Personen. Die Gewinnung und Bindung von Fachkräften am Standort ist dabei ein entscheidendes Wirkungsfeld der Initiative. In diesem Zusammenhang spielt die Erreichbarkeit der Betriebsstandorte durch die vorhandenen bzw. die zu akquirierenden Fachkräfte eine äußerst relevante Rolle. Die fehlende Erreichbarkeit durch den ÖPNV führte dazu, dass junge Auszubildende, oftmals ohne Führerschein, nicht gebunden werden konnten. Weiterhin fordern Fachkräfte umweltfreundliche Pendelkonzepte und Mitarbeiter Benefits wie Job-/Azubitickets, die ohne ÖPNV-Anbindung wirkungslos wären.

In enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine wurde ein Konzept zur Versorgung des Industriegebietes Nord per Bus erarbeitet. Am 03.12.2019 hat der Rat der Stadt Rheine mit der Vorlagennr. 494/19 die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes probeweise für die Dauer eines Jahres beschlossen. Im Rahmen der Experimentierklausel wurde ein Antrag bei der Bezirksregierung Münster gestellt. Im August 2020 war der Startschuss für die beiden Gewerbelinien (G 1 und G 2), die vom Bustreff aus in zwei verschiedenen Linienführungen und Taktungen die Gewerbegebiete im Rheiner Norden anfahren. Die Genehmigung sah zunächst einen Probetrieb von einem Jahr vor. Dieser wurde durch den Haupt-, Digital- und Finanzausschuss am 27.04.2021 (Vorlage 208/21) für weitere 4 Monate bis zum Ende des Konzessionszeitraums am 30.11.2021 verlängert und bei der Firma Mersch beauftragt. Auch darüber hinaus werden die G Linien als Pilotprojekt in Abstimmung mit der Bezirksregierung weitergeführt. Dieser Status ermöglicht Veränderungen und Optimierungen von Haltestellen, da ansonsten eine feste Infrastruktur etabliert werden muss.

Die Linie G1 startet werktags um 05:45 Uhr ab der Rheiner Innenstadt halbstündlich ins Güterverkehrszentrum (GVZ) und endet täglich um 18:42 am Bustreff, bietet somit die Verbindung zu den Citylinien. Die G 2 startet werktags um 06:00 Uhr am Bustreff und fährt stündlich den weiter östlich gelegenen Bereich des Industriegebietes an. Durch die erweiterte Linienführung war hier nur eine stündliche Andienung möglich.

G1 Gewerbegebiet Nord		
Montag - Freitag		
Busstreff	05:45	18:15
Hues Eke	05:48	18:18
Stadtbergstr.	05:49	18:19
Paulstr.	05:50	18:20
Wahlhagenpark	05:52	18:22
Dorfstr.	05:53	18:23
von Liebigstr.	05:55	18:25
Melmerstr.	05:56	alle 18:26
GVZ	05:58	30 18:28
Daimlerstr.	05:57	Min. 18:27
Dunkelgr.	05:58	18:28
Röntgenstr.	05:59	06:59
TAT - Hovesenstr.	06:02	18:32
Adalbertstr.	06:04	18:34
Paulstr.	06:06	18:36
Stadtbergstr.	06:07	18:37
Hues Eke	06:08	18:38
Busstreff	06:12	18:42

G2 Gewerbegebiet Nord		
Montag - Freitag		
Busstreff	06:00	19:00
Hues Eke	06:03	19:03
Stadtbergstr.	06:04	19:04
Paulstr.	06:05	19:05
Konrad-Adenauer R.	06:07	19:07
Haselweg	06:11	19:11
Carltes/Willm	06:12	19:12
Verkehrsbtr. Marsch	06:13	alle 19:13
Rheiner Siedlungsges.	06:15	60 19:15
Dachser	06:17	Min. 19:17
KLM/Lämmers	06:19	19:19
Sandmann & Schöten	06:21	19:21
Karmannstr.	06:23	19:23
Düsterbergstr.	06:24	19:24
Konrad-Adenauer R.	06:28	19:28
Paulstr.	06:30	19:30
Stadtbergstr.	06:31	19:31
Hues Eke	06:33	19:33
Busstreff	06:40	19:40

Aufgrund der Corona-Krise fand der Probetrieb unter erschwerten Rahmenbedingungen statt. Lockdown und Homeofficepflicht für viele Beschäftigten, angeordnete Isolation auch bei Erkrankung von Kontakten, aber auch die Ängste vieler Menschen, sich im ÖPNV anzustecken, führten u.a. dazu, dass die Auslastung der Linien unter den Erwartungen blieb. Ergänzend wurde im Betrieb der Linien deutlich, dass das vorhandene Angebot nicht optimal dem Bedarf der Unternehmen entspricht. Die Möglichkeiten des Angebotes konnten nicht ausgeschöpft werden, da ein Marketing des Angebotes nicht verwirklicht wurde und damit keine Transparenz des Angebotes bestand. Weiterhin muss ein neues Angebot sich zunächst etablieren. Zahlen und Fakten, Hintergründe zur Nutzung wurden mittels Evaluation des Probetriebs ermittelt.

**In Gesprächen mit den Unternehmen wurde immer wieder bestätigt, dass Mobilität ein sehr wichtiges, zukunftsorientiertes Thema ist und das Gewerbelinien-Angebot als wirklich wichtig empfunden wird.** Dieses untermauert die Einstufung des ÖPNV als unabdingbare Infrastruktur eines Standortes, als Teil der Daseinsvorsorge, und hebt die Bedeutung von lokalen und regionalen Mobilitätsangeboten hervor. Mobilität hat weiterhin eine hohe Bedeutung bei der Fachkräfteakquise. Die Möglichkeiten der Fachkräfteakquise durch das Angebot von

Zeitkarten wie Job- und Azubi-Tickets bzw. aktuell dem Deutschland-Jobticket als Arbeitgeber-Benefit müssen ausgebaut werden.

**Aus vielen Gesprächen und Unternehmensbesuchen ist der EWG bekannt, dass es noch einen Optimierungsbedarf hinsichtlich des Taktes und der Fahrtzeiten gibt, um die Potentiale des Angebotes auch ausschöpfen zu können.**

#### **Aktuelle Rahmenbedingungen und Bedarfe**

Zwischen Verkehrsgesellschaft Rheine, Stadt Rheine und EWG wurde ein Maßnahmenpapier abgestimmt. Ziel waren verstärkte Marketingmaßnahmen bzgl. Job-/Azubi-Tickets und eine mögliche Optimierung, Anpassung der bestehenden G-Linien. Durch die Kündigung des Vertrags durch die ausführende Verkehrsgesellschaft Mersch ist der ÖPNV in Rheine im Notbetrieb fortgesetzt worden. Änderungen im Notbetrieb konnten nicht durchgeführt werden.

Die Einführung eines bundesweiten Deutschland-Tickets hat die Finanzierungsbasis des ÖPNV geändert. Mit Aufkommen eines Förderprogramms „Ways2work“ haben die Beteiligten eine kurzfristige Beteiligung diskutiert, um die Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu verbessern, Verhaltensänderungen durch Infoangebote/Aktionen und Synergie durch kooperative Ansätze zu erzielen, Effizienzsteigerungen durch Digitalisierungen zu schaffen und räumlich differenzierte Ansätze nach Lage und Erreichbarkeit zu überlegen.

Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen konnte eine kurzfristige Förderteilnahme zunächst nicht weiterverfolgt werden.

**Das Deutschland-Ticket verändert aktuell die Nachfrage nach dem ÖPNV erheblich.** Unternehmen schaffen Nachfrage für das D-Ticket durch finanzielle Förderung von Job-Tickets von 25 % auf den Ausgabepreis (Beschäftigte zahlen 34,30 € für D-Jobticket). **Andere Kommunen investieren in attraktive, lokale Angebote, wie zum Beispiel die Stadt Münster mit dem 29 €-Ticket für Münster. Der Ausbau der S-Bahnlinie „Münsterland“ ist in Planung uvm. Die Stadt Bocholt macht vor wie ein transparenter und finanzierbarer öffentlicher Nahverkehr aussehen und gestaltet werden kann ([www.stadtbushocholt.de](http://www.stadtbushocholt.de)).**

Der Wirtschaftsstandort Rheine steht somit in Konkurrenz zu anderen Kommunen, die in den ÖPNV investieren und einen Ausbau favorisieren. **Eine Einstellung der G-Linien in Rheine würde u.a. entgegen dem Trend ein Negativ-Marketing für Rheine verursachen, das die großen Anstrengungen der letzten Jahre zur Profilierung Rheine als optimalen Arbeits- und Lebensort unterlaufen würde.**

Die Gewerbelinien sind weiterhin nicht bedarfsgerecht aufgestellt, somit ist das Nutzer-Potential nicht ausgeschöpft. Aus Sicht der EWG können daher aktuelle Fahrgastzahlen nicht allein als Entscheidungsgrundlage verwendet werden. Zudem stellen sich aufgrund lokaler Entwicklungen perspektivisch veränderte Bedarfe auf. Großansiedlungen im Rheiner Norden -wie die Investitionen der Schwarz-Gruppe in Rheine mit dem Bon Presso Werk, in Kürze die Nussproduktion Solent Rheine, ergänzenden Perspektiven im betroffenen 10-Jahres-Zeitraum, sowie zwei Entwicklungen mit einem Gesamtvolumen von rund 100.000 qm neuen Gewerbe- und Bürohallen- werden die Beschäftigtenzahl im Bereich der G-Linien erhöhen und somit auch die Nachfrage deutlich erhöhen.

Aber auch andere Gewerbegebiete im Stadtgebiet entwickeln sich mit zunehmender Vermarktung bzw. aufgrund von Neuausrichtungen in den Gebieten. Das aktuelle, südliche gelegene Vermarktungsgebiet RheineR ist bis auf 2 ha Fläche größtenteils vermarktet und bereits jetzt Arbeitsort für rund 600 Personen. Dem Gebiet fehlt jedoch die ÖPNV-Anbindung, was auch aus ersten Hinweisen aus der Ideenkarte zur Fortführung des Nahverkehrskonzeptes deutlich wird. Auch das östliche Stadtgebiet, u.a. mit der in der Entwicklung befindlichen Erweiterungsfläche „Osnabrücker Straße Süd“ und den starken Investitionsvorhaben im Bereich Kanalhafen, ist aktuell Arbeitsort



für rund 2.500 Beschäftigte und steigenden Perspektiven. Das Gebiet ist in Teilen durch den Regionalbus R21 erschlossen, allerdings sind hier Optimierungen erforderlich. Die Signale der Wirtschaft, die der EWG in zahlreichen Gesprächen vermittelt werden, sind eindeutig: **die ÖPNV-Versorgung der Unternehmen ist Daseinsvorsorge, ein wichtiger Standortfaktor für die Fachkräfteakquise und -bindung, wird als wichtige Infrastruktur gewertet und hat auch wirtschaftliche Dimensionen im Zusammenhang mit den gesetzten Nachhaltigkeitszielen.**

#### Relevanz des ÖPNV im Fachkräfte-Kontext

Die Stadt Rheine hat zum 30.06.2022 eine Einpendlerquote von 51,3 % (© Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand 22.9.2023) – dahinter stehen 16.950 Menschen, die nicht in Rheine wohnen, aber ihren Arbeitsort in Rheine aufsuchen. Im Gegenzug verlassen 16.060 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Rheine, um zu ihrem Arbeitsort außerhalb von Rheine zu gelangen. Rund ein Viertel der Beschäftigte arbeiten in Großbetrieben in den Gewerbegebieten. Arbeitnehmer/innen benötigen eine zukunftsorientierte, nachhaltige Möglichkeit, ihre Arbeitsstätte in Rheine zu erreichen. Eine nicht individuelle und wetterunabhängige Option stellt der ÖPNV dar. Die Nachfrage nach diesem Angebot wird, insbesondere durch die hohen Kraftstoffpreise (CO<sup>2</sup>-Zuschlag ab 2024), das Deutschlandticket und die in Planung befindliche Infrastrukturoptimierung stetig steigen. Der ÖPNV ist zudem fast die einzige Möglichkeit, für junge Fachkräfte ohne Führerschein (Ausbildungsplatz ab 16 Jahre), den Arbeitsort zu erreichen. **Die Basis für den Abschluss erfolgreicher Ausbildungsverträge ist die Erreichbarkeit des Ausbildungsbetriebes.**

Der ÖPNV ist ein elementares Instrument der Erwerbstätigen, um den Arbeitsstandort zu erreichen und ein wichtiges Rückgrat für die Unternehmen, damit Fachkräfte akquiriert und gehalten werden können (Einpender). Zudem muss es Ziel sein, auch die auspendelnden Fachkräfte durch eine gute verkehrliche Infrastruktur für den Standort Rheine zu gewinnen.

#### Relevanz des ÖPNV im Kontext der Nachhaltigkeit

Ab dem 01.01.2024 sind vorerst wenige Betriebe nach CSRD berichtspflichtig. CSRD ist eine europäische Richtlinie, welche Unternehmen verpflichtet, neben ihren Finanzberichten aus einen Nachhaltigkeitsbericht zu veröffentlichen. Zum Teil können auch kleinere Zuliefererbetriebe als Basis für Auftragsvergaben berichtspflichtig sein (Lieferkettengesetz). In einem Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichen Unternehmen ihre Tätigkeiten und Leistungen, mit denen sie Verantwortung übernehmen: für die Mitarbeiter/innen und für die Umwelt – im eigenen Betrieb und in der Wertschöpfungskette. **Mittelfristig müssen die Unternehmen aufzeigen, welchen ökologischen Fußabdruck ihre Produkte und ihre Beschäftigte hinterlassen, um z.B. den Arbeitsort zu erreichen (sog. Scope 3). In diesem**

Zusammenhang ist ein funktionierendes, effizientes und kundenorientiertes ÖPNV-Netzwerk in den Gewerbegebieten von essenzieller Bedeutung.

Im Ergebnis entscheidet diese Infrastruktur perspektivisch auch über die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der Unternehmen, weil die „nachgewiesene Nachhaltigkeit“ (Nachhaltigkeitsbericht – Scope 3) auch bei der Bewertung der Finanzierung der Kreditlinie - neben dem Einbezug

**eco cockpit** EFFIZIENZ AGENTUR NRW **efa+**

**3. Datensammlung**

**Scope 1 - direkte Emissionen**  
Der erste Bereich umfasst alle direkten Treibhausgasemissionen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen. Hierzu gehören u. a. Geschäftsreisen und Transporte mit firmeneigenen Fahrzeugen, der Einsatz von Energieträgern für die interne Verbrennung (z.B. Gas, Öl, Kraftstoff) sowie Kühlmittel und flüchtige Prozessgase.

**Scope 2 - indirekte Emissionen**  
Der zweite Bereich umfasst die indirekten Emissionen, die auf der Erzeugung von bezogenen Strom, Dampf, Wärme und Kälte beruhen.

**Scope 3 - indirekte Emissionen**  
Im dritten Bereich werden sämtliche sonstigen Emissionsquellen zusammengefasst, die nicht der direkten Kontrolle des Unternehmens unterliegen. Hierzu zählen u.a. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Geschäftsreisen mit Bahn, Flugzeug und PKW, die Anfahrt der Mitarbeiter, die Beanspruchung externer Dienstleister sowie der Wasserverbrauch und das Abfallaufkommen im Betrieb.

der Eigenkapitalquote etc. (Liquidität des Unternehmens) - eine steigende Bedeutung einnehmen wird.

Das bereits 2019 erschienene Merkblatt der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) zum Umgang mit Nachhaltigkeitsrisiken wird im Entwurf der neuen Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) aufgegriffen. Nachhaltigkeitsanforderungen werden so im Risikomanagement und in den Kreditprozessen verankert. **Mittelständische Unternehmen werden daher zukünftig bei ihren Bankgesprächen mit einer Diskussion und Bewertung ihrer Nachhaltigkeitsstrategie rechnen müssen.** Derzeit ist noch nicht klar, zu welchem Prozentsatz der Nachhaltigkeitsbericht in der Kreditvergabe und in der Unternehmensbewertung berücksichtigt wird. Mittelfristig setzt die EU- Richtlinie hier aber ein klares Statement in Richtung Nachhaltigkeit in den Betrieben. Die in Rheine anstehenden ÖPNV-Vergabe erfolgt für 10 Jahre. **Aus diesem Grund betont die EWG, dass das Vorhandensein eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes in**

den Gewerbegebieten in der näheren Zukunft auch über die wirtschaftliche Entwicklung der hiesigen Unternehmen entscheidet. Diese wirtschaftliche Entwicklung trägt wiederum zum Wohlstand der Stadt Rheine bei, durch den Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen für die Bürger/innen, aber auch durch Steuereffekte (Gewerbsteuer, Einkommenssteuer).

Neben diesen fiskalischen Effekten hat ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot auch für die Kommune eine weitere Dimension. Zur Erreichung von Klimazielen, von höheren Ebenen (EU, Bund, Kreis) bis hin zur kommunalen Stufe, besteht ein erhöhter Handlungsdruck zur Reduktion von Emissionen. Die Stadt Rheine möchte bis 2040 klimaneutral sein. Hierzu müssen Maßnahmen zu Treibhausneutralität gesteigert werden, um dieses Zeitziel realistisch zu erreichen. Allein aus diesen Gründen ist ein Erhalt der Gewerbelinien geboten. Ihr Wegfall hätte negative



Auswirkungen nicht nur für die lokale Wirtschaft, sondern auch auf die Klimabilanz der Stadt Rheine.

### Ideenansätze zur Unterstützung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Um die Betriebliche Mobilität zu unterstützen, sollte das Angebot der Gewerbelinien bedarfsgerecht aufgestellt sein, um eine möglichst großen Nutzerkreis zu erreichen. Dazu zählen u.a. die Anpassung des Taktes der beiden Linien, ggf. aber auch Linienanpassungen. Niedrig frequentierte Tageszeiten können zugunsten der Randzeiten zurückgefahren werden. Um zu vermeiden, dass parallele Angebote von der Innenstadt in das Gewerbegebiet pendeln, wäre es denkbar, dass es über das

Citylinien-Netz Übergabepunkte gibt, die dann in einem engeren Takt nur die Gewerbegebiete versorgen. In enger Absprache mit den Unternehmen wären durch Schwerpunktzeiten auch die Versorgung der Randzeiten möglich. Dabei wären die Schichtsysteme zu ermitteln und ggf. aufeinander abzugleichen.

Aus Sicht der Wirtschaft und der EWG ist es wichtig, hier zukunftsfähige Angebote und Konzepte zu entwickeln. Potenziell sollten auch lokale Partner oder Unternehmen im Rahmen von gemeinsamen Gesellschaften mit eingebunden werden. Dabei können vorhandene bzw. neu aufgelegte Förderprogramme zum Aufbau und Testen derartiger Ideen oder die Umsetzung von Öffentlicher Nahverkehr E-Mobilität in Anspruch genommen.

Wichtig ist auch die Steigerung der Nachfrage. Das bisherige Azubi-, Job- und Abo-Ticketangebot war recht kompliziert aufgestellt. Mit dem neuen Deutschland-Jobticket ist die Handhabung deutlich vereinfacht worden. Unterstützt werden kann die Akquise von neuen Fahrgästen durch entsprechende Marketingkampagnen und Informationsangeboten. Das Beispiel wie die homepage des Stadtbus Bocholt zeigt, wie nutzerfreundlich und informativ dies gelingen kann. Dieses setzt jedoch voraus, dass das Angebot bedarfsgerecht aufgestellt und zukunftssicher ist.

Das Stadtbus-System kann auch durch ganz neue Ansätze auf "nachhaltigere Säulen" gestellt werden. **Warum nicht einmal anderes Denken und nicht das Angebot reduzieren, sondern vielmehr an der Einnahmeschraube drehen?** Die Busse dienen in vielen Orten bereits als Werbefläche. Gerade in Zeiten des massiven Fachkräftemangels werden unkonventionelle Werbemöglichkeiten gesucht. Warum nicht Schüler mit Bussen transportieren, die auf immer abwechselnde Firmenangebote hinweisen. Jeder Bus hat mindestens 3 Werbeflächen auf den geworben werden kann. Damit nicht jeder Bus zu bunt wird, kann ein einheitlicher Layoutmaster festgelegt werden. **Rechnet man sehr konservativ, so können pro Monat ca. 15 Busse auf einer Fläche gestaltet werden. Hierfür sind ca. 1.000 € zu veranschlagen (Jede Stellenanzeige kostet mindestens das Doppelte und ist maximal 14 Tage online). Das sind insgesamt 15.000 € pro Monat X 12 Monate = 180.000 € pro Jahr an Mehreinnahmen bei konservativer Berechnung.** Investiert werden muss lediglich in einen Gestaltungsmaster.

## FAZIT

Ein funktionierendes ÖPNV-Angebot für Bürger/innen, aber auch für die Beschäftigten der Unternehmen in den meist in Randlage befindlichen Gewerbegebieten ist eine wichtige Infrastruktur als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge, die stärker, denn je an Bedeutung gewonnen hat. Sie spielt sowohl bei der Fachkräfteproblematik zum Anziehen und Binden von Mitarbeiter/innen und zur Gewinnung von Auszubildende eine herausragende Rolle, aber auch mit Blick auf das Erreichen von übergeordneten und lokalen Klimazielen. Hintergrund ist die notwendige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Durch die Einbeziehung von Pendlerkilometern der Beschäftigten in den CO<sub>2</sub>-Abdruck und somit in den Nachhaltigkeitsbericht der Unternehmen, haben die Gewerbelinien auch eine wirtschaftliche Bedeutung. Zum einen können Nachhaltigkeitsberichte mit Blick auf das Lieferkettengesetz auch bereits für kleinere Unternehmen in Bezug auf mögliche Annahme von Aufträgen entscheidend sein, zum anderen wird die Klimabilanz eines Unternehmens bei der Finanzierung von Unternehmen zunehmend relevant sein.

Neben der gestiegenen Bedeutung der Gewerbelinien für den Wirtschaftsstandort ist auch die Entwicklungstendenz auf der Nachfrageseite zu beachten. Die großen Potentiale durch Neuansiedlungen Entwicklungsprojekte sind bei der zukunftsfähigen Anpassung des Gewerbelinienangebotes mit einzubeziehen. Durch die geänderten Rahmenbedingungen, bspw. durch das durch Unternehmen geförderte Deutschlandticket Job, sind aktuell Verhaltensänderungen der Bürger/innen festzustellen, die eine stärkere ÖPNV-Nutzung zur Folge haben.

Ein Wegfall der Gewerbelinien für den Wirtschaftsstandort Rheine hätte demnach diverse fatale Auswirkungen mit wirtschaftlicher, arbeitsmarktpolitischer und klimatechnischer Relevanz für die Unternehmen, die Bürger aber auch für die Stadt Rheine, die durch Standort-Marketingmaßnahmen nicht aufgefangen werden könnten. Zudem bringt das Fehlen dieser so wichtigen Infrastruktur die Unternehmen auch an die wirtschaftliche Grenze.

Deshalb auch nochmal der Ansatz komplett neu zu denken: Die bestehende Infrastruktur an die tatsächlichen Bedarfe anzupassen, das Angebot grundsätzlich bestehen zu lassen und die Einnahmeseite durch neue innovative Ansätze, wie z.B. die Nutzung der Busse als Werbefläche, deutlich zu verbessern. Das wäre für alle beteiligten Akteure das geringste Maß an Einschränkung!

## Anlagen:

**Schreiben der Initiative „Standort der guten Arbeitgeber“**

**Pressemitteilung unter Beteiligung der anliegenden Unternehmen**



Verwaltungsvorstand  
der Stadt Rheine  
Rat der Stadt Rheine

Rheine, 18. Oktober 2023

#### **Drohende Wettbewerbsnachteile in Rheine für die Unternehmen**

Sehr geehrter Verwaltungsvorstand, sehr geehrte Ratsmitgliedern und Ratsmitglieder,

die letzten Monate haben, ausgelöst durch die russische Invasion in die Ukraine und die daraus entstandene Energiekrise, zu einer enormen Beunruhigung der wirtschaftlichen Märkte geführt. Daraus resultiert die hohe Inflation, gestiegene Zinsen, hohe Lohnabschlüsse zum Inflationsausgleich und viele weitere Faktoren, die täglich in der Presse zu verfolgen sind. Creditreform, das Ifo Institut oder DIHK bewerten deshalb die Lage des deutschen Mittelstands aktuell so schlecht, wie seit dem Höhepunkt der Corona-Krise nicht mehr.

Die von Creditreform befragten Unternehmen spüren massiv die Auswirkungen von Rezession und Inflation. Der Abwärtssog hat mittlerweile die gesamte Breite der Wirtschaft erfasst, schreibt Creditreform. „Der Druck auf die Unternehmensstabilität wächst“ analysiert Patrik-Ludwig Hantzsch, Leiter der Creditreform-Wirtschaftsforschung.

Zu diesen äußerst schwierigen Rahmenbedingungen kommt ein noch nie dagewesener Bedarf an guten Fachkräften. Der Deutsche Mittelstand sieht sich aktuell mit Herausforderungen konfrontiert, die in dieser Massivität diesen vor große Belastungsproben stellt.

Ab 2025 spätestens ab 2026 ist darüber hinaus fast jedes Unternehmen nachhaltigkeitsberichtspflichtig. Auf der Grundlage des Green Deal der Europäischen Kommission entscheiden diese CSRD-Nachhaltigkeitsberichte perspektivisch auch über die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der Unternehmen, weil die „nachgewiesene Nachhaltigkeit“ (Nachhaltigkeitsbericht – Scope 3) bei der Bewertung der Finanzierung der Kreditlinie - neben dem Einbezug der Eigenkapitalquote etc. (Liquidität des Unternehmens) - eine stetig steigende Bedeutung einnehmen wird.

Was bedeutet das ganz konkret für den Wirtschaftsstandort Rheine?



- Im Rahmen des CSRD-Nachhaltigkeitsberichtes müssen die Unternehmen aufzeigen, welchen ökologischen Fußabdruck ihre Produkte und ihre Beschäftigte hinterlassen, um z.B. den Arbeitsort zu erreichen (sog. Scope 3). In diesem Zusammenhang ist ein funktionierendes, effizientes und kundenorientiertes ÖPNV-Netz in die Gewerbegebiete von essenzieller Bedeutung.
- Aber auch zur Ansprache und Bindung der händleringend gesuchten Fachkräfte ist ein nachfrageorientiertes, nachhaltiges und belastbares ÖPNV-Angebot in Richtung Gewerbegebiete-Stadtzentrum-Hauptbahnhof ein elementares Instrument.
- Tritt das Szenario in Kraft, dass darüber hinaus auch noch der Gewerbesteuerhebesatz erhöht wird, kommen die Unternehmen und vor allem der Familien- und Inhabergeführte Mittelstand - mit den bereits beschriebenen Belastungen - an die absolute Grenze.
- Wettbewerbsnachteile entstehen vor allem auch dadurch, dass die angrenzenden Städte und Regionen deutlich unternehmerfreundlichere Hebesätze und ÖPNV-Mobilitätskonzepte vorweisen.
- Zudem muss bedacht werden, dass die Unternehmen und der Mittelstand in nicht unerheblichem Maße auch das öffentliche Leben in Rheine fördern. Exemplarisch wird hier auf Innenstadttaktionen (z.B. Emsfestival, Sommerdeck, Rock in der Röhre), Förderung Sportvereine, Förderung Kultur, RheineGutschein (die Unternehmen investieren jedes Jahr rund 150.000 € in die Innenstadt durch den Kauf des Rheine-Gutscheins) uvm. verwiesen.

Sollte der Rat der Stadt Rheine, sich vor diesem Hintergrund dazu entscheiden, den ÖPNV in die Gewerbegebiete einzuschränken und den Gewerbesteuerhebesatz zu erhöhen, entzieht er in einem höchst brisanten Ausmaß der Wirtschaft und insbesondere den mittelständisch geprägten Unternehmen „den Nährboden“ für weiteres effizientes Wirtschaften am Standort Rheine. In der Folge können die Unternehmen u.a. weniger Eigenkapital aufbauen und die oben beschriebene Unternehmensstabilität wird in Rheine deutlich ins Wanken geraten. Das kann nicht das Ziel einer zukunftsorientierten Politik am Wirtschaftsstandort Rheine sein.

Wir bitten Sie daher mit Nachdruck, den erläuterten zusätzlichen erheblichen Standortnachteil nicht entstehen zu lassen.

Herzlichen Dank für Ihre Bemühungen und Ihre Unterstützung.

Mit besten Grüßen aus der Wirtschaft

  
Holger Klinge  
KTR Systems GmbH

  
Eike Krull  
apetito AG

  
Ernst-August Lühmann  
DWL Döcker und Partner mbB

(Sprecher der Initiative)

PRESSEMITTEILUNG vom 17.11.23

### **Unternehmen fordern bedarfsorientierte ÖPNV-Verkehre ins Gewerbegebiet**

*Die Unternehmen des Industriegebietes Nord positionieren sich zur Neuausschreibung des öffentlichen Nahverkehrs.*

Der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) steht in Deutschland - aber auch in Rheine - schon heute vor bedeutenden Herausforderungen. Die Wichtigkeit für die Umwelt-, Stadt- und Regionalentwicklung wird sich zukünftig weiter verstärken. Mit dem neuen Deutschlandticket und dem steigenden CO<sub>2</sub> Preis ab Januar 2024 erweitern sich zeitgleich die Ansprüche und Anforderungen an den ÖPNV. Diese Entwicklung erfordert grundsätzlich erhebliche Angebotsverbesserungen in der Ausstattung und dem Kundenservice. Den Erfordernissen steht entgegen, dass die ÖPNV-Infrastruktur bereits zu diesem Zeitpunkt mit erheblichen Kosten verbunden ist.

Mit dem Nahverkehrskonzept der Stadt Rheine wird nun, vor diesem Hintergrund, bis zum Ende des Jahres über die wichtigen Zielsetzungen und Weichenstellungen für das ÖPNV-Angebot der nächsten Jahre, deren Finanzierung und somit über einen bedeutenden Teil der Zukunftsfähigkeit des Standortes Rheine entschieden. Das Gewerbelinienangebot ist auch ein zentrales Thema für die hiesigen Unternehmen, die sich in einem gemeinsamen Arbeitstermin zu diesen wichtigen Fragestellungen ausgetauscht haben. Dabei stellte Ingo Niehaus, Geschäftsführer der EWG-Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH heraus, „eine nachhaltige Pendlermobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur Fachkräftesicherung und -gewinnung und ist im Ergebnis ein wichtiger Erfolgsfaktor für die wachsenden Unternehmen in Rheine“.

„Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aller Branchen sind auf bedarfsgerechte öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, zumal aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung die Bedeutung des ÖPNV zum Teil erheblich zugenommen hat und weiter zunehmen wird“, hebt Frank Hanzlik, Niederlassungsleiter des Unternehmens Dachser und Anlieger im Gewerbegebiet Nord weiter den dringenden Bedarf hervor. „Die Verfügbarkeit der dringend gesuchten Fachkräfte hängt für die Zukunft auch entscheidend von den bedarfsorientierten Entwicklungen des ÖPNV ab“, erläutert ergänzend der Geschäftsführer Bernhard Rieken von der Firma Hermann Reckers GmbH und Co. KG. Christoph Südhoff vom Unternehmen Clemens Lammers GmbH & Co. KG führt weiter aus: „Die Einführung der G-Linien war und ist wichtig für unsere Mitarbeitenden. Wir stellen zunehmend fest, dass sie sich vom Auto wegenturnieren, alternative Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg nutzen wollen, Geflüchtete nicht über einen eigenen PKW verfügen...Insofern bitten wir, die Gewerbelinien nicht zu streichen und bedarfsgerecht auszubauen!“.

Unterstützt wird die Positionierung der Unternehmen durch die aktuelle Studie der Conoscope GmbH in Kooperation mit dem Kowid Leipzig im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Diese kommt zu dem zentralen Ergebnis, "dass der öffentliche

Verkehr neben seinen unzweifelhaften Vorteilen hinsichtlich Emissionen und ressourcenschonender Mobilität auch einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen für die Wertschöpfung in Deutschland und vor Ort hat“.

In Rheine könnten jedoch auf Basis des zukünftigen Nahverkehrskonzeptes insbesondere die G-Linien, welche in die Gewerbegebiete pendeln, stark eingeschränkt werden. Die Linie G2 würde gemäß aktueller Empfehlung komplett gestrichen und die Linie G1 lediglich im Stundentakt fahren.

Auf Intervention der Initiative „Rheine-Standort der guten Arbeitgeber“ wurde damals das Modellprojekt initiiert. In den Gesprächen mit den Unternehmen wurde deutlich, dass das ausgearbeitete ÖPNV-Konzept in die Gewerbegebiete in Teilen zeitlich für Mitarbeitende der Betriebe nicht bedarfsgerecht ausgestaltet ist. Konkret wurde eine angepasste Taktung in Bezug auf Schicht- und Arbeitszeiten angeregt. Zudem wurde das Angebot im Rahmen der Erprobungsphase - auch vor dem Hintergrund der schwierigen Rahmenbedingungen rund um Corona - nur sehr zurückhaltend kommuniziert und ist daher noch nicht überall als verlässliche Mobilitäsalternative angekommen.

Die Einstellung der G2 Linie und die Reduzierung der Linie G1 ist vor diesem Hintergrund für die Unternehmen im Gewerbegebiet nicht akzeptabel. Es hat u.a. im Sommer eine Zählung der Fahrgastzahlen stattgefunden, gleichwohl sind die tatsächlichen und insbesondere auch die zukünftigen Bedürfnisse der Unternehmen bzw. die damit verknüpften Pendlerströme der Beschäftigten, nicht ausreichend berücksichtigt. Darüber hinaus befindet sich durch die intensiven Ansiedlungsbemühungen in der Vergangenheit, der Standort Rheine auch in einem starken Unternehmenswachstum. Neu angesiedelte Unternehmen melden Bedarfe an, die in der bisherigen Ermittlung noch keine ausreichende Rolle spielen. Dieses bestätigt das Unternehmen Panattoni Deutschland: "Die Vermarktung unserer Immobilie am Offenbergweg und die Akquise attraktiver Unternehmen für den Panattoni Park Rheine hängt stark von der Infrastruktur ab. Eine funktionierende ÖPNV-Anbindung ist hier ein wesentlicher Entscheidungsfaktor für zukünftige Mieter und potenziell vielen Fachkräften", betont Fred-Markus Bohne, Managing Partner Panattoni für Deutschland und Österreich.

„Wir brauchen in dieser prosperierenden Stadt, die zudem der zweitgrößte Standort im Münsterland ist, passende ÖPNV-Verkehre, die die Beschäftigten bedarfsgerecht auch zu den Betrieben bringen“, fasst Ludger Kleuser vom Unternehmen NewCold, welches aktuell intensiv am Standort Rheine investiert, die Mindestanforderungen zusammen.



**Bildunterschrift:**

Damit der ÖPNV in den Gewerbegebieten auch entsprechend frequentiert wird, bedarf es Angebote auf der Grundlage der Bedarfe, eine Abstimmung mit den anliegenden Unternehmen und einer klaren Kommunikationsstruktur/Marketing zum Angebot.

**Kontakt:**

EWG für Rheine mbH  
Bettina Thelen-Reloe  
Heiliggeistplatz 2  
48431 Rheine  
bettina.thelen-reloe@ewg-rheine.de  
+49 5971 80066-35