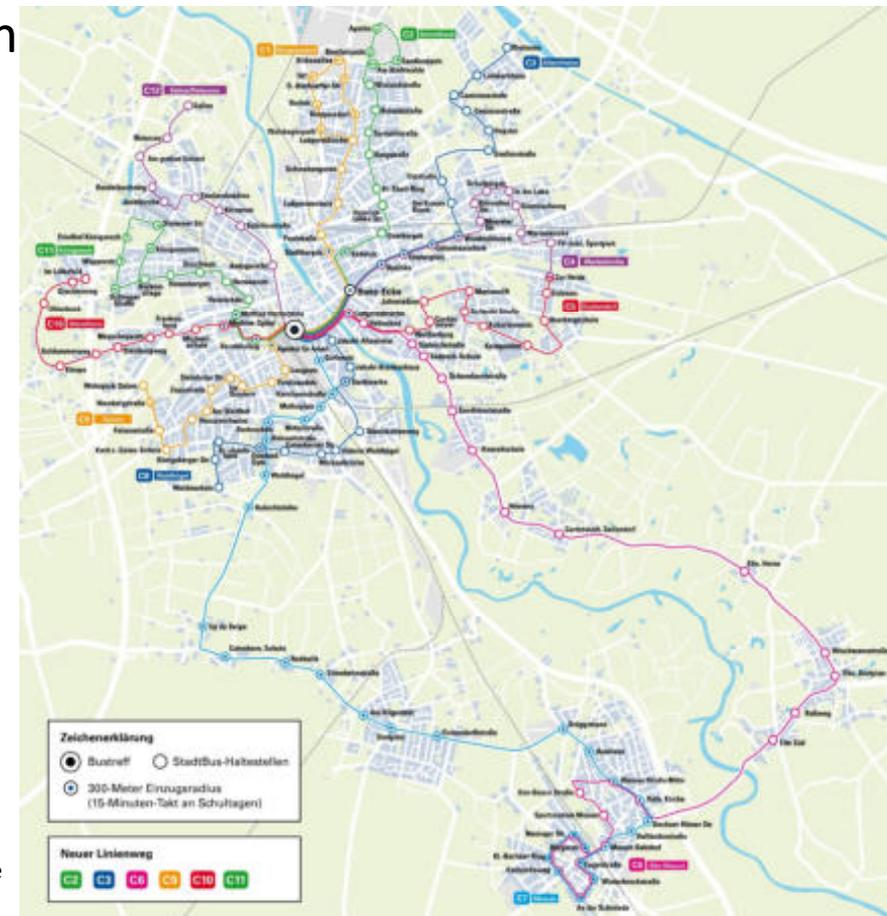


# Nahverkehrskonzept für die Stadt Rheine

## Endbericht 23.11.23

## Vorschläge zur Angebotsgestaltung

- Aufteilung nach Verkehrstagen und Verkehrszeiten
- Abgeleitet aus dem aktuellen Bedarf (Fahrgastzählungen)
- Basierend auf vorhandenen Angeboten:
  - Stadtbusnetz der C-Linien 1 bis 12 =>
  - Mo-Fr ca. 6:00 – ca. 22:00 Uhr: **30'-Takt**
  - Sa ca. 7:00 – ca. 17:00 Uhr: **30'-Takt**
  - Sa ca. 17:00 – ca. 21:00 Uhr: **60'-Takt**
  - So ca. 10:00 – ca. 19:30: **60'-Takt**

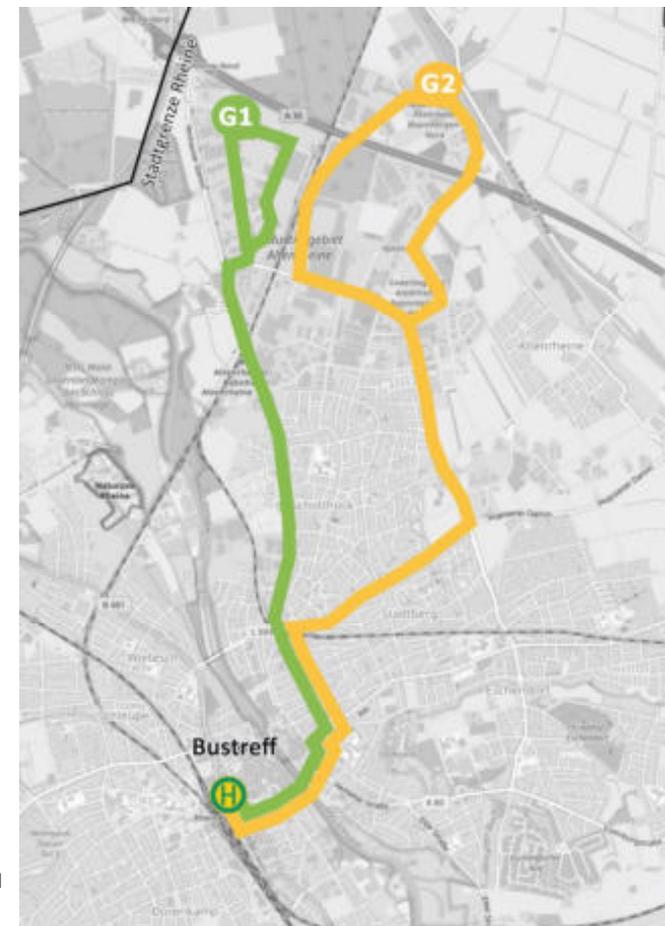


Quelle: Stadtwerke Rheine



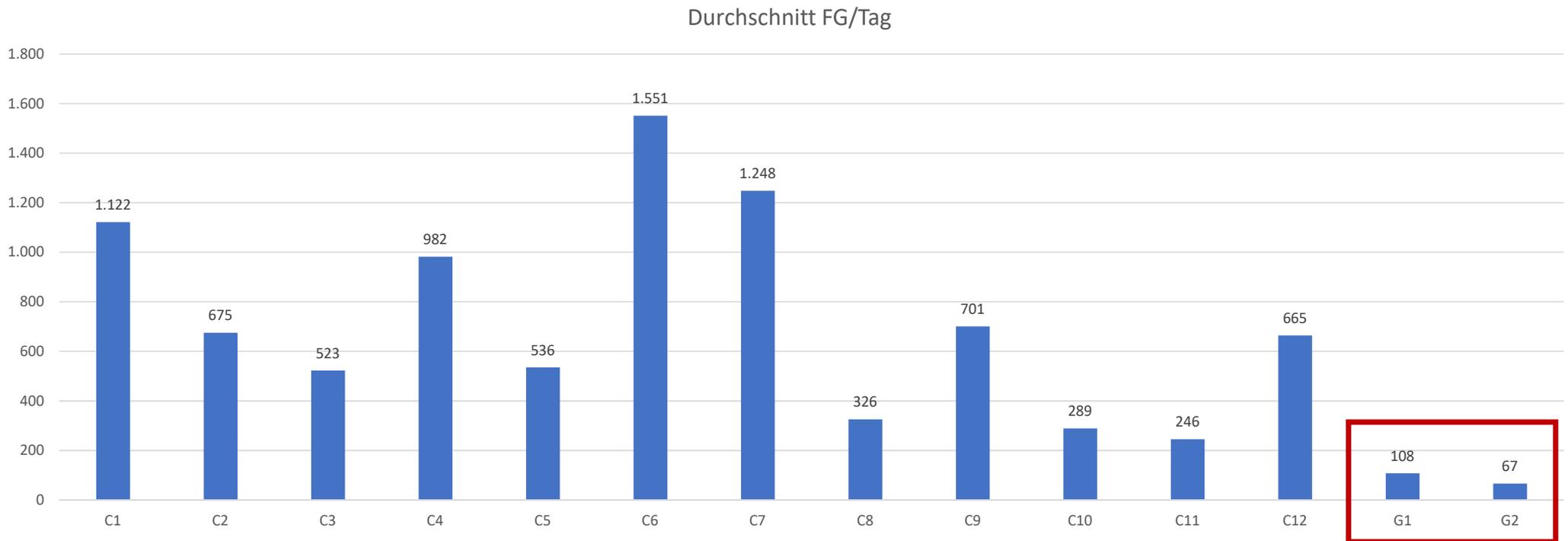
## Vorschläge zur Angebotsgestaltung

- Aufteilung nach Verkehrstagen und Verkehrszeiten
- Abgeleitet aus dem aktuellen Bedarf (Fahrgastzählungen)
- Basierend auf vorhandenen Angeboten:
  - G-Linien 1 und 2 im Industriegebiet Nord =>
  - Mo-Fr ungefähr zeitgleich mit den C-Linien
  - G1 im **30'-Takt**, G2 im **60'-Takt**



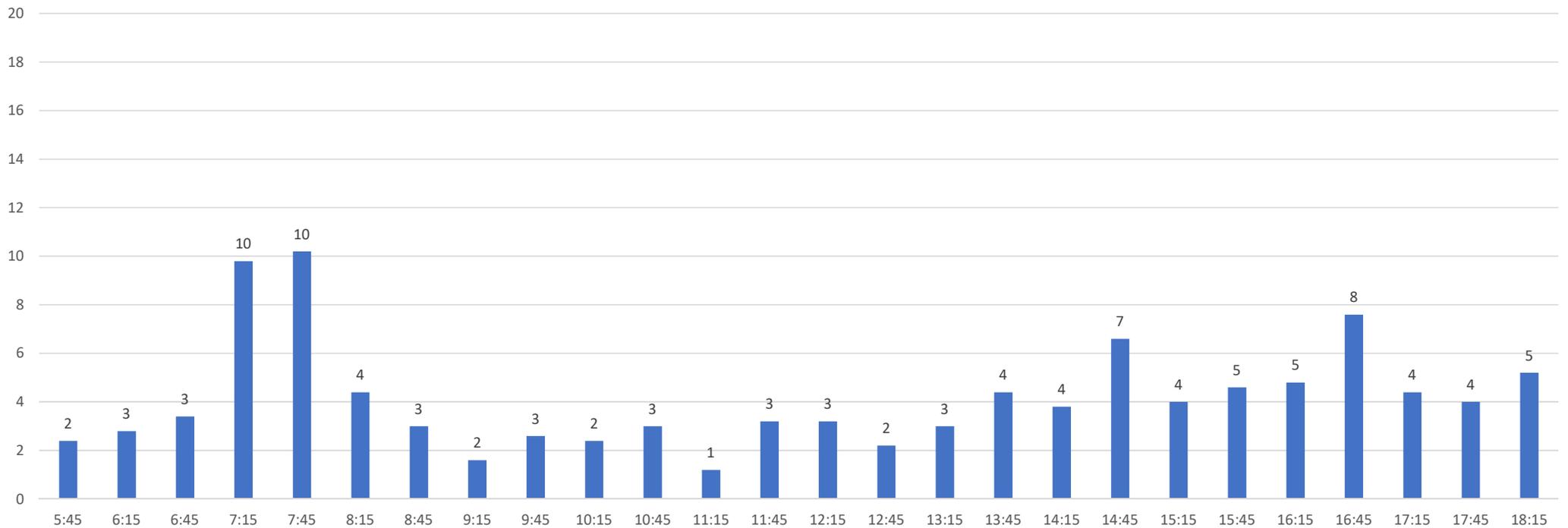
Quelle: kobra NVS GmbH

## Fahrgastzahlen G-Linien (Vergleich zu C-Linien)



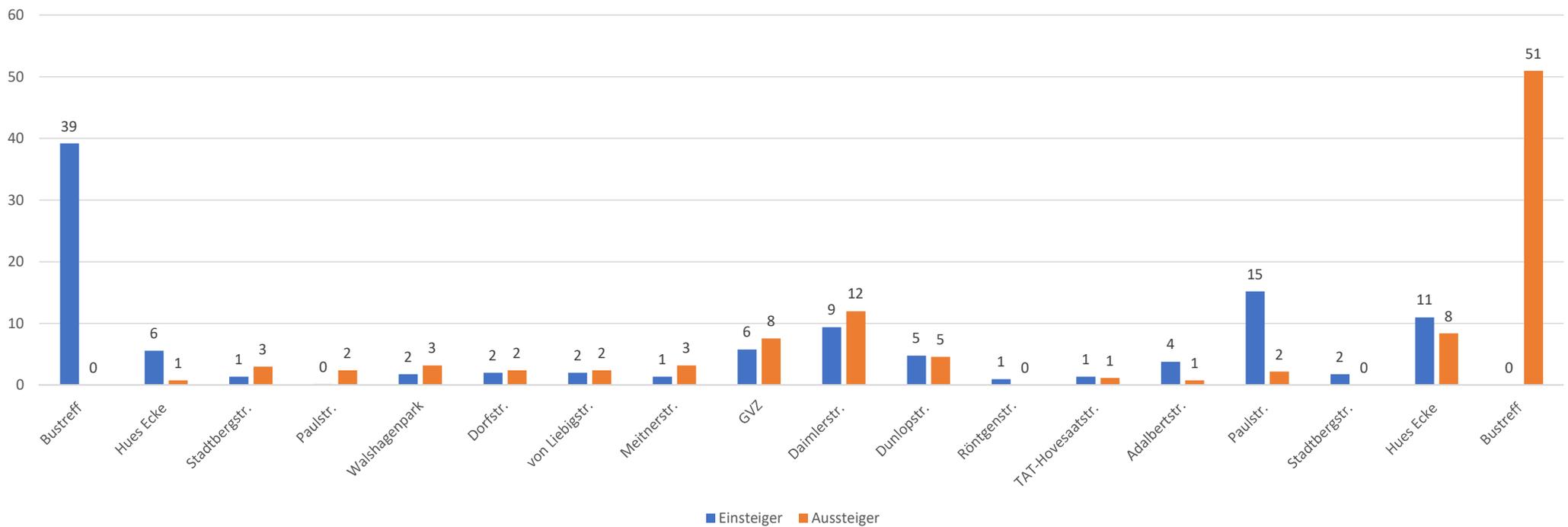
# Fahrgastzahlen Linie G1

Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G1



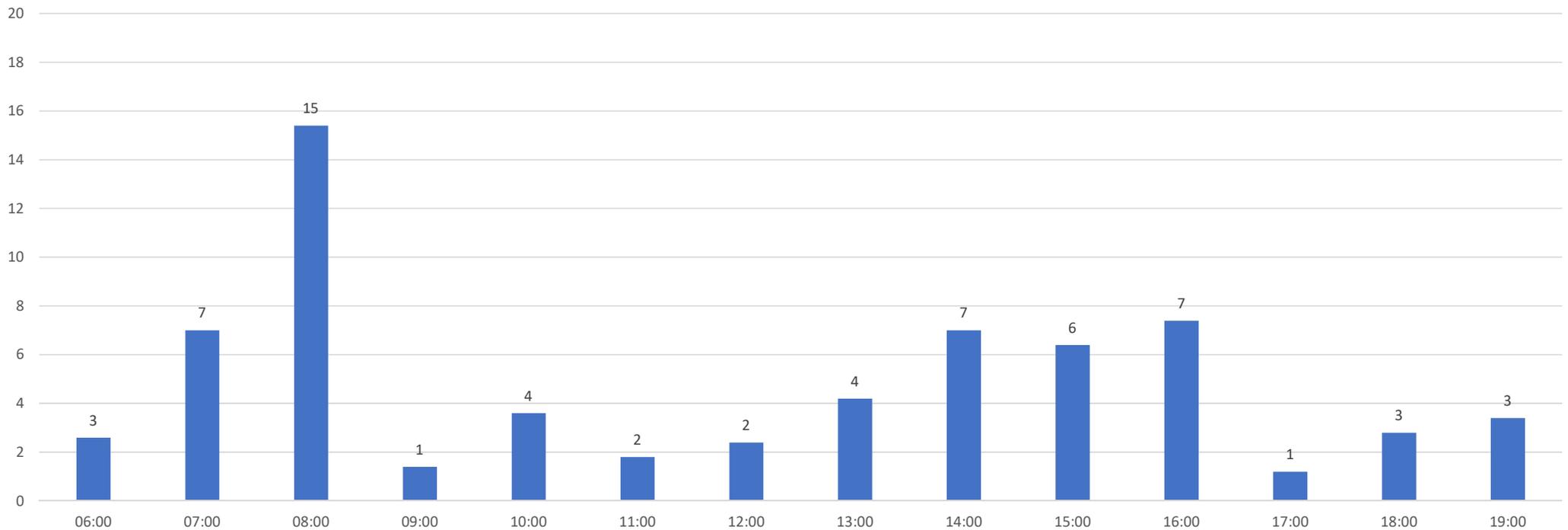
# Fahrgastzahlen Linie G1

Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G1



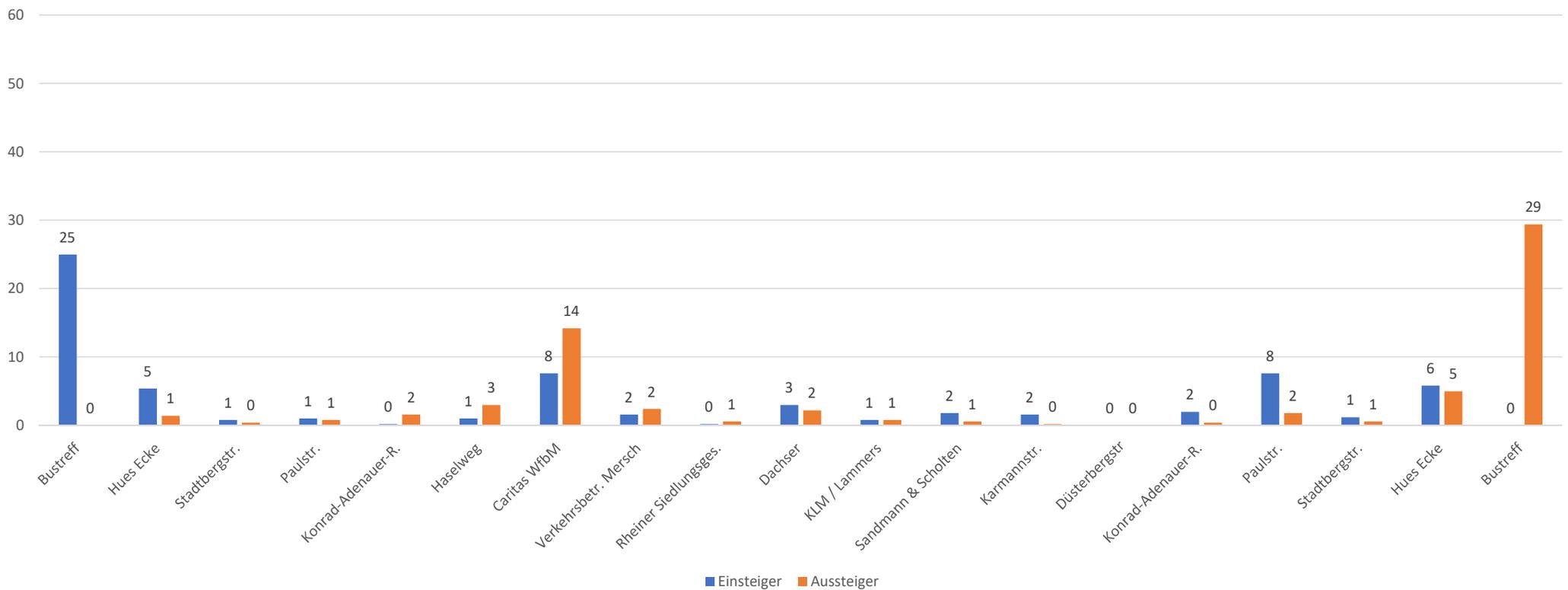
# Fahrgastzahlen Linie G2

Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt auf der Linie G2



# Fahrgastzahlen Linie G2

Durchschnittliche Ein-/ Ausstiege an Haltestellen entlang der Linie G2



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

# Nahverkehrskonzept für die Stadt Rheine

Schwache Auslastung

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

# Nahverkehrskonzept für die Stadt Rheine

Planung Mo-Fr

bis 6:00 Uhr



ca. 6:00 - ca. 20:00 Uhr

- Linie C1 (30'-Takt)
- Linie C2 (30'-Takt)
- Linie C3 (30'-Takt)
- Linie C4 (30'-Takt)
- Linie C5 (30'-Takt)
- Linie C6 (30'-Takt)
- Linie C7 (30'-Takt)
- Linie C8 (30'-Takt)
- Linie C9 (30'-Takt)
- Linie C10 (30'-Takt)
- Linie C11 (30'-Takt)
- Linie C12 (30'-Takt)
- Linie G1 (60'-Takt)

ca. 20:00 - ca. 22:00 Uhr (23:00 Uhr)

- „Abendsprinter“ A (60'-Takt)
  - „Abendsprinter“ B (60'-Takt)
  - „Abendsprinter“ C (60'-Takt)
  - „Abendsprinter“ D (60'-Takt)
  - Linie C6 (60'-Takt)
  - Linie C7 (60'-Takt)
- 3 Jahre im Probetrieb**

## Wegfall der Linie G2

- Auf der gesamten Linie lediglich eine Haltestelle mit einer relevanten Anzahl an Ein- und Ausstiegsvorgängen: **Caritas WfbM**
- Bedienung der Caritas WfbM erfolgt in Zukunft über die Linie C2
- Haltestelle Düsterbergstraße (müsste einseitig ausgebaut werden) in ca. 150 m fußläufiger Entfernung
- Zusätzlich zum barrierefreien Ausbau wird die Haltestelle Düsterbergstraße zu einer Mobilstation ausgebaut (Angebote zur Überwindung der „letzten Meile“)

Quelle: [www.opnvkarte.de](http://www.opnvkarte.de)



	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)

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

Schwache Auslastung

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

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

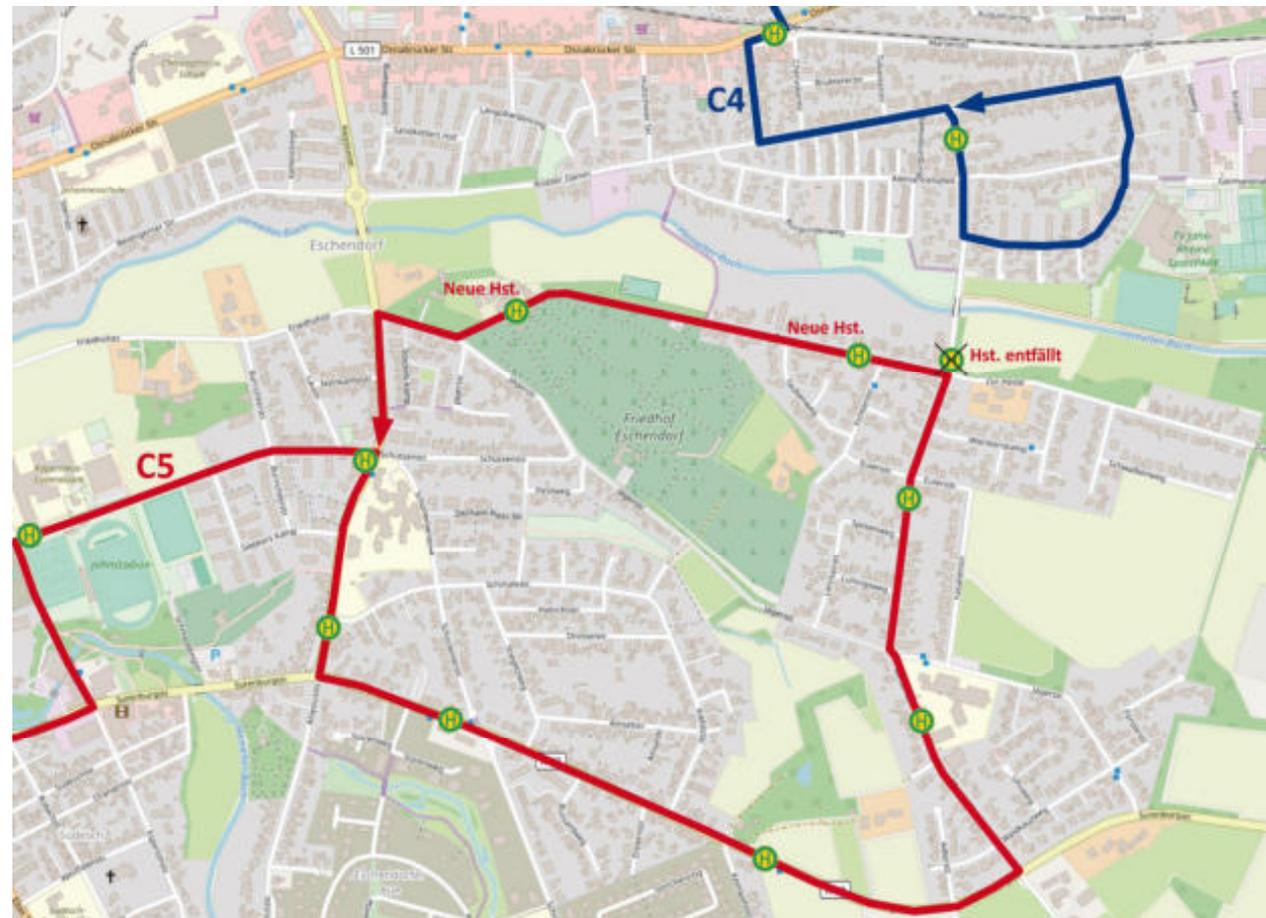
## Vorschläge zu kleinteiligen Netzanpassungen

- Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung via Ideenkarte.
- Vorgestellt werden nur Vorschläge, deren Umsetzung im Detail geprüft worden ist.
- Alle Vorschläge sind mit einer Anwägung versehen im Endbericht zu finden.

## Erschließung des Eschendorfer Friedhofs

- Verknüpfung C4-C5 wird aufgelöst.
- Beide Linien fahren eine Endschleife.
- Die Linie C4 bedient die neue Haltestelle am Friedhof

Anfallende Kosten:  
Einrichtung von zwei Abfahrpositionen:  
Ca. 160.000 € brutto



## Erschließung des Eschendorfer Friedhofs

- Vorteil:
  - Anbindung des Friedhofs Eschendorf
- Nachteile:
  - Keine Durchbindung mehr im Osten der Stadt.
  - Aufgrund der aufgelösten Verknüpfung kann die Linie C5 nicht mehr mögliche auf der Linie C4 entstehenden Verspätungen „herausfahren“.
  - Verspätungen lassen sich nur verhindern, indem a) ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt wird oder b) die Endschleife der Linie C4 noch weiter vorgezogen wird.



## Erschließung der Theodor-Blank-Kaserne

- 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.

Anfallende Kosten:

Einrichtung von einer Abfahrposition:

Ca. 80.000 € brutto

Herstellung einer Wendemöglichkeit:

Ab 50.000 € brutto und Ertüchtigung

Zufahrtsstraße

sowie

ca. 17.000 € netto jährliche Betriebskosten  
für zusätzliche Fahrplan-km.



Quelle: kobra NVS GmbH

## Erschließung der Theodor-Blank-Kaserne

- Vorteil:
  - Anbindung der Kaserne an das Stadtbusnetz
- Nachteile:
  - Ausdünnung der Bedienung des Naturzoos/ der Saline (Stundentakt statt 30-Minuten-Takt)
  - Voraussichtlich ein Überangebot an der Kaserne
  - U. U. ein zusätzliches Fahrzeug notwendig



Quelle: kobra NVS GmbH

## Bessere Erschließung des Wohnparks Dutum mit der C10

- Stadtauswärts wird weiterhin die Wadelheimer Chaussee befahren, stadteinwärts neuer Linienweg über Sassestraße und Neuenkirchener Straße.
- Zusätzliche Abfahrpositionen (einseitig) auf Höhe des Nahversorgungszentrums uns auf Höhe der Kollwitzstraße.

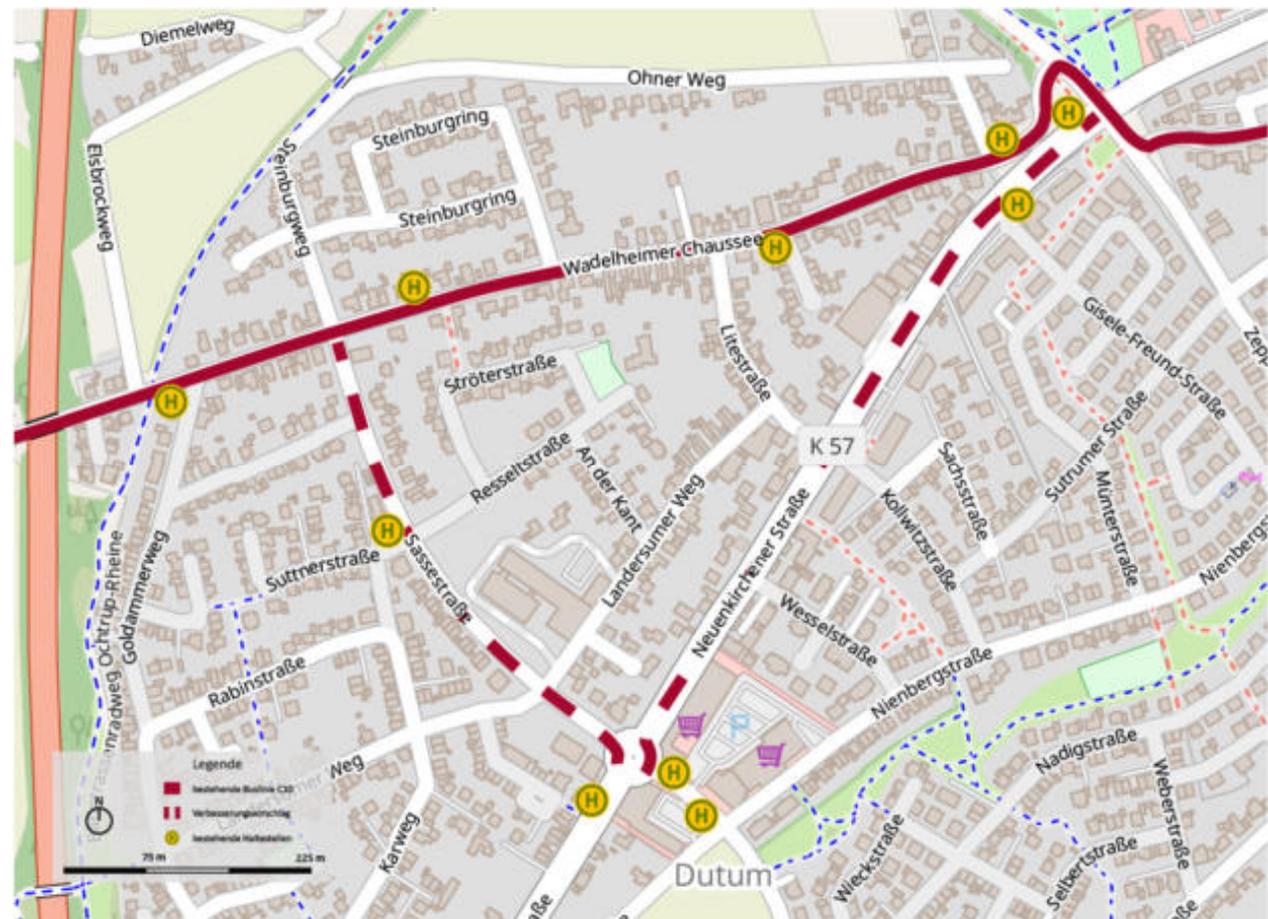
Anfallende Kosten:

Einrichtung von zwei Abfahrpositionen:

Ca. 160.000 € brutto

und

ca. 18.000 € netto jährliche Betriebskosten für zusätzliche Fahrplan-km.



Quelle: kobra NVS GmbH

## Bessere Erschließung des Wohnparks Dutum mit der C10

- Vorteil:
  - Höhere Bedienungshäufigkeit am Wohnpark
- Nachteil:
  - Ausdünnung des Angebots an der Wadelheimer Chaussee



Quelle: kobra NVS GmbH

## Erschließung Emsauenquartier Walshagen

- Bedienung mit der Linie G1.
- Möglich/ sinnvoll nach Umbau der Walshagenstraße.
- Zusätzliche Haltestellen der C1 weiterhin in fußläufiger Entfernung.

Anfallende Kosten:  
Einrichtung von einer Haltestelle mit zwei  
Abfahrpositionen:  
Ca. 160.000 € brutto  
und ca. 4.000 € netto jährliche  
Betriebskosten für zusätzliche Fahrplan-km.

Quelle: kobra NVS GmbH



## Erschließung Emsauenquartier Walshagen

- Vorteil:
  - Anbindung des Quartiers an das Stadtbusnetz
- Nachteil:
  - Unwesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung im Quartier



Quelle: kobra NVS GmbH

## Führung der Linie C7 in Mesum

- Ziel ist Entlastung des Wohngebiets (bisher befahren die Busse der C6/ C7 die Schleife direkt hintereinander)
- Vorschlag: Schleife der Linie C7 durch Mesum wird gestrichen, die gewonnene Zeit dafür genutzt, eine Schleife in Hauenhorst einzurichten.
- Linienvknüpfung C6-C7 muss aufgelöst werden

Anfallende Kosten:

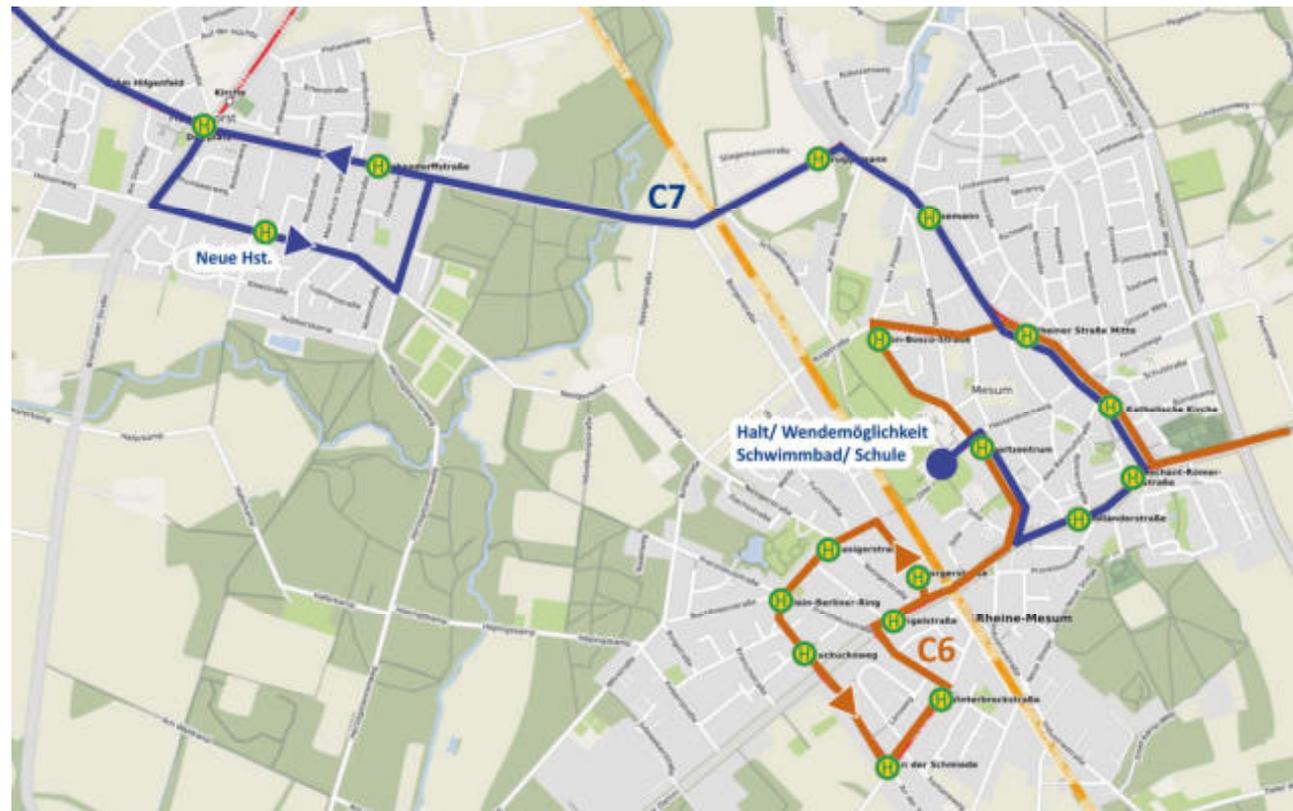
Einrichtung einer Abfahrposition in Hauenhorst:

Ca. 80.000 € brutto

Eventuell eine Abfahrposition am Schwimmbad:

Ca. 80.000 € brutto

Quelle: kobra NVS GmbH



## Führung der Linie C7 in Mesum

- Vorteile:
  - Bessere Erschließung von Hauenhorst
  - Entlastung des Wohngebiets in Mesum
- Nachteile:
  - Keine Linienverknüpfung C6-C7
  - Keine Bedienung des Bahnhofs durch die C7

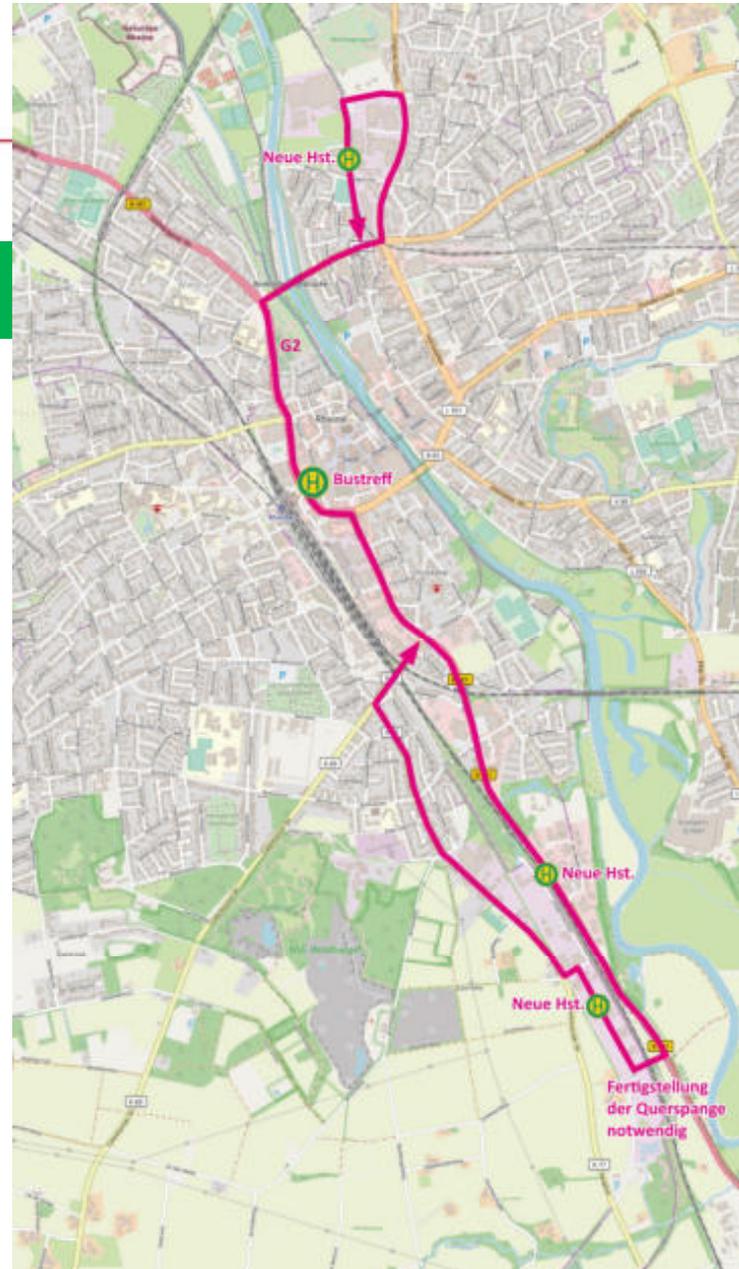


# Erschließung Rheine R

- Bedienung mit der Linie G2, wenn die Verbindung zwischen der Hauenhorster Straße und der B481 fertiggestellt wird.
- Gleichzeitig dient die G2 als Taktverdichter am Emsauenquartier Walshagen.

Anfallende Kosten:  
Einrichtung von zwei Abfahrpositionen:  
Ca. 160.000 € brutto  
und  
ca. 150.000 € netto jährliche  
Betriebskosten für zusätzliche Fahrplan-km.

Quelle: kobra NVS GmbH



## Erschließung Rheine R

- Vorteile:
  - Anbindung von Rheine R an das Stadtbusnetz
  - Verdichtung des Taktes im Emsauenquartier Walshagen
- Nachteil:
  - Kein Einspareffekt, da G2 nicht ersatzlos gestrichen wird

**Umsetzung: JA**  
Im Probebetrieb für 3 Jahre



## Zusammenfassung Kostenschätzung für Netzanpassungen

Maßnahme	Einmalige Kosten (brutto)	Laufende Kosten (jährlich, netto)
Erschließung des Eschendorfer Friedhofs mit der Linie C5	160.000 €	-
Erschließung der Theodor-Blank-Kaserne mit der Linie C12	Mind. 130.000 €	Mind. 17.000 €*
<b>SUMME</b>	<b>Mind. 290.000 €</b>	<b>Mind. 17.000 €*</b>

\*In beiden Fällen besteht die Gefahr, dass durch Verlängerungen der Linienwege Verspätungen entstehen, die im Zweifel durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge behoben werden müssen.

## Zusammenfassung Kostenschätzung für Netzanpassungen

Maßnahme	Einmalige Kosten (brutto)	Laufende Kosten (jährlich, netto)
Erschließung Wohnpark Dutum mit der Linie C10	160.000 €	18.000 €
Erschließung des Emsauenquartiers mit der Linie G1	160.000 €	4.000 €
Alternative Führung der Linie C7	80.000 € - 160.000 €	-
Erschließung von Rheine R mit der Linie G2	160.000 €	150.000 €
<b>SUMME</b>	<b>560.000 € - 640.000 €</b>	<b>172.000 €</b>

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**