

**Stadt Rheine**

# **Linienbündelungskonzept**

**Entwurf**

**23. Juni 2011**



**Mathias  
Schmechtig**  
NahverkehrsConsult



---

**Stadt Rheine**

# **Linienbündelungskonzept**

**Entwurf**

**Aufgabenträger:**

**Stadt Rheine**

**Bearbeiter:**

**Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult**

Wilhelmshöher Allee 274

34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349 65

Fax: 0561 – 988 349 68

Mail: [info@mathias-schmechtig.de](mailto:info@mathias-schmechtig.de)

[www.mathias-schmechtig.de](http://www.mathias-schmechtig.de)

**23. Juni 2011**



---

## **Inhalt:**

1	Vorbemerkungen .....	1
2	Grundlagen der Linienbündelung .....	1
2.1	Rahmenbedingungen.....	1
2.2	Rechtliche Rahmenbedingungen .....	2
2.3	Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln .....	2
3	Linienbündelung des Aufgabenträgers Stadt Rheine .....	3
3.1	Zuschneidung.....	3
3.2	Genehmigungsrechtliche Wirksamkeit .....	4
4	Begründung der Linienbündelung.....	5
5	Zusammenfassung.....	7

## **Tabellen**

1	Linienbündel „Stadtverkehr Rheine“ .....	3
---	--	---



## 1 Vorbemerkungen

Im Hinblick auf die anstehenden Vergaben der Genehmigungen im Stadtverkehr Rheine gewinnt die Sicherung der Bedienung „aus einem Guss“, d.h. das Verhindern des Herausbrechens einzelner Linien aus dem „Gesamtgefüge Stadtverkehr“, wesentlich an Bedeutung. Das vorliegende Linienbündelungskonzept dokumentiert das „öffentliche Verkehrsinteresse“ des Aufgabenträgers Stadt Rheine im Hinblick auf die zukünftige Vergabe der Liniengenehmigungen. Die Stadt Rheine legt somit die aus ihrer Sicht relevanten Eckpunkte für die Vergabe der Genehmigungen fest.

Der Aufgabenträger Stadt Rheine stellt keinen eigenen Nahverkehrsplan auf. Die Belange des Aufgabenträgers, wie die Linienbündelung, sind vor diesem Hintergrund im Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt zu fixieren.

## 2 Grundlagen der Linienbündelung

### 2.1 Rahmenbedingungen

Unter dem Begriff „Linienbündelung“ wird die Möglichkeit verstanden, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht diese Zusammenfassung in § 9 Absatz 2 als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. In diesem Fall umfasst ein Genehmigungsverfahren mehrere Linien und mündet in einer Genehmigungsentscheidung<sup>1</sup>.

Die gebündelte Genehmigung muss auf einer planerischen und ökonomischen Bewertung der relevanten Linienverkehre basieren. Mit der Linienbündelung sollen insbesondere sog. „verbundene Verkehre“ genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit verbundener Linienverkehre ermöglichen (Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken).

Wesentliches Ziel der Linienbündelung ist aus Sicht eines Aufgabenträgers im Hinblick auf einen möglichen Genehmigungswettbewerb nach dem noch gültigen PBefG die Vermeidung des Herausbrechens ertragsstarker, wirtschaftlich guter Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes („Rosinenpickerei“). Damit soll die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes (Kriterium „ausreichende Verkehrsbedienung“) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit (Kriterium „wirtschaftliche Verkehrsgestaltung“) sichergestellt werden.

---

<sup>1</sup> Siehe: Dr. Sibylle Barth und Harald Blome: Linienbündelung im ÖSPV; in Handbuch „Recht des öffentlichen Personennahverkehrs“; Luchterhand Köln; 10. AL Dezember 2008

## 2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erteilt. Voraussetzung für die gebündelte Genehmigung von Linien ist nach den Zielsetzungen von § 8 Abs. 3 PBefG

Seite | 2

- die Integration der Nahverkehrsbedienung,
- die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdurchführung sowie
- das öffentliche Verkehrsinteresse für die erforderliche Bedienung.

## 2.3 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln

Für die Festlegung von Linienbündeln und deren Größe können folgende Kriterien herangezogen werden:

- Verkehrsintegration (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife),
- Nachfrageverflechtungen (komplexe Nachfragebeziehungen im Teilnetz),
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- betriebliche Aspekte (Ausschöpfung betriebliche Optimierungspotenziale).



## 3 Linienbündelung des Aufgabenträgers Stadt Rheine

### 3.1 Zuschneidung

Der Aufgabenträger Stadt Rheine legt für seinen Nahverkehrsraum **ein Linienbündel** im Stadtverkehr zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“, d.h. zur Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu geringstem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers, fest. Das Linienbündel umfasst ausschließlich Linien mit reinen Stadtverkehrsaufgaben, d.h. die Linien verlaufen durchgängig im Stadtgebiet.

Das Leistungsvolumen beträgt rund 1,15 Mio. Fahrplankilometer. Im Status Quo werden insgesamt 25 Fahrzeuge (inkl. Betriebsreserve) benötigt. Das Linienbündel hat somit eine übliche Größe, die als „mittelstandsgerecht“ einzuschätzen ist.

Tabelle 1: Linienbündel „Stadtverkehr Rheine“

Linienbündel „Stadtverkehr Rheine“		
<b>Maßgebender Verknüpfungspunkt im Linienbündel:</b>		
Bustreff		
Linie	Linienführung	Genehmigungslaufzeit bis
C1	Bustreff - Kümpersdorf	01.10.2012
C2	Bustreff - Schotthock	01.10.2012
C3	Bustreff - Altenrheine	01.10.2012
C4	Bustreff - Marienkirche	01.10.2012
C5	Bustreff - Eschendorf	01.10.2012
C6	Bustreff - Elte - Mesum	31.12.2013 (Rheine, Bahnhof - Rheine, Elsa-Brandström-Schule)/ 30.06.2014 (Rheine, Bustreff - Rheine-Mesum, Bahnhof)
C7	Bustreff - Hauenhorst - Mesum	31.12.2013
C8	Bustreff - Waldhügel	01.10.2012
C9	Bustreff - Dutum	01.10.2012
C10	Bustreff - Thieberg	01.10.2012
C11	Bustreff - Königsesch	01.10.2012
C12	Bustreff - Saline/ Naturzoo	01.10.2012
267	Möllerhookstraße - Overbergschule	30.11.2011
268	Schotthock - Overbergschule	30.11.2011
269	Tacke-Siedlung - Südeschule - Konrad-schule	30.11.2011
283	Bahnhof - Elsa-Brandström-Schule	31.12.2013

286	Bustreff – Schulzentrum Dorenkamp	31.12.2013
287	Mesum – Hauenhorst – Catenhorn - Schulzentrum Dorenkamp	30.11.2013
AST	Rheine	30.11.2011

### 3.2 Genehmigungsrechtliche Wirksamkeit

Die Linien des gebildeten Linienbündels sind durch unterschiedliche Laufzeiten geprägt. Aus Sicht der Stadt Rheine soll zur Harmonisierung der Laufzeiten die Bündelung genehmigungsrechtlich zum **01.01.2014** erfolgen.

Dazu wird folgendes **Staffelungskonzept** zugrunde gelegt:

- Die bis zum 31.12.2013 genehmigten Linien C6 (Strecke Rheine, Bahnhof - Rheine, Elsa-Brandström-Schule), C7, 283 und 286 werden zum 01.01.2014 als gebündelte Genehmigung voll wirksam.
- Die Linien C1 bis C5 und C 8 bis C12 laufen bereits zum 01.10.2012 aus und werden nach einer genehmigungsrechtlichen Übergangslösung ab dem 01.01.2014 in das Linienbündel integriert.
- Die bis zum 30.11.2011 genehmigten Linien 267, 268 und 269 sowie das AST Rheine müssten als Übergangslösung kurzlaufend um rund zwei Jahre bis zum 31.12.2013 genehmigt werden. Ab 01.01.2014 werden diese Linien in das Linienbündel überführt.
- Die Linie 287 läuft bis zum 30.11.2013. Für diese Linie ist für einen Monat eine genehmigungsrechtliche Lösung bis zum 31.12.2013 zu schaffen (ggf. einstweilige Erlaubnis).
- Die Linie C6 (Strecke Rheine, Bustreff - Rheine-Mesum, Bahnhof) wird ab dem 01.07.2014 in das Linienbündel integriert. Für diesen Teil der Linie C sollte alternativ eine einvernehmliche, vorzeitige Rückgabe der Genehmigung angestrebt werden.

## 4 Begründung der Linienbündelung

### Kriterium „Verkehrsintegration“ (Wirkung des Stadtverkehrs als ein System)

Seite | 5

Die Hauptlinien des Linienbündels (C1 bis C12) sind auf den innerstädtischen Umsteigepunkt „Bustreff“ ausgerichtet. An diesem zentralen Punkt des Stadtverkehrs werden die Umsteigebeziehungen im Stadtverkehr im „Rendezvous-Prinzip“ sichergestellt. Weiterhin werden die Radiallinien C1 bis C5 und C8 bis C12 an diesem Umsteigepunkt umlauftechnisch durchgebunden, d.h. die Fahrzeuge gehen auf eine andere Linie über. Dieses Durchfahren der Fahrzeuge von einer Linie auf eine andere Linie (Umlaufbildung) hat nicht nur betriebliche Relevanz, sondern ist mit einer hohen Bedeutung für die Fahrgastakzeptanz verbunden, da umsteigefreie Fahrbeziehungen im Stadtverkehrs-Netz über den zentralen Umsteigepunkt hinaus sichergestellt werden. Die Durchbindung der Linien (zwei Linien wirken jeweils als eine Durchmesserlinie) ist ein wesentliches Kriterium für die Festlegung des Linienbündels im Stadtverkehrs Rheine.

Neben dem Durchbinden von Linien am Bustreff bestehen weitere Linienverknüpfungen und Fahrzeugübergänge an den Endhaltestellen Nienbergstraße (C9 und C10) und Zur Heide (C4 – C5). Diese Fahrzeugübergänge sind ebenfalls fahrgastrelevant, da Fahrgäste im tangentialen Verkehr über die Endhaltestellen hinaus fahren.

Durch die Linienübergänge an den zwei Endhaltestellen bestehen im Kontext mit dem Durchbinden am Bustreff auf den Linien

- C12 – C4 – C5 – C11
- C3 – C10 – C9 – C2

wirksame Verflechtungen im Netz.

Mit dem Rendezvous-Prinzip und der Durchbindung der Radiallinien am Bustreff sowie den Fahrzeugübergängen an zwei Endhaltestellen werden umsteigefrei vielfältige Nachfrageverflechtungen im Stadtverkehrs-Netz abgebildet. Dabei ist ein Betrieb aus „einem Guss“ von hoher Bedeutung, da eine höchstmögliche Qualität in der Verkehrserstellung (Anschlusssicherung, Pünktlichkeitsmanagement und Störungsmanagement) nur als Gesamtsystem (d.h. als ein Linienbündel) durch einen Betreiber gewährleistetbar ist. Ein „Herausbrechen“ auch nur einer Linie aus diesem System würde den Anspruch einer höchstmöglichen Qualität konterkarieren.

### Kriterium „Nachfrageverflechtungen“

Die Stadtverkehrslinien C1 bis C12 decken in der Gesamtwirkung vielfältige Nachfragebeziehungen ab. Vor diesem Hintergrund ist eine genehmigungsrechtliche Bündelung der Linien von hoher Bedeutung für die Gewährleistung eines „Angebotes aus einem Guss“.

Die Schulverkehrslinien wirken hinsichtlich der Fahrgastnachfrage nicht „isoliert“, da die Schüler in großen Umfang auch die Linien C1 bis C12 Linien nutzen. Im Stadtverkehr besteht ein Nutzungsverhalten, welches als ausgeprägt komplex hinsichtlich der Nutzung der Linien 267, 268, 269, 283, 286 und 287 sowie der Stadtverkehrslinien C1 bis C11 zu bewerten ist. Das Verhalten wechselt dabei nach Schultagen und -wochen sehr heterogen. Aus diesem Grund ist eine Bündelung der Schulverkehrslinien mit den Stadtverkehrslinien aus verkehrlicher Sicht zwingend.

### **Kriterium „wirtschaftliche Verflechtungen“**

Die Linien 267, 268, 269, 283, 286 und 287 sind durch hohe Einnahmen (Schülerzeitkarten und §45a-Mittel) im Vergleich zur Leistungsmenge gekennzeichnet. Diese „gewinnträchtigen“ Linien werden in der Linienbündelung mit den durch eine geringere Wirtschaftlichkeit geprägten Linien C1 bis C12 gebündelt, so dass für den Aufgabenträger der Zuschussbedarf minimiert werden kann.

### **Kriterium „Betriebliche Aspekte“**

Mit der Zusammenführung aller Stadtverkehrslinien in einem Linienbündel ist eine quantitative Optimierung der Betriebsreserve gewährleistet. Dieser Aspekt ist insbesondere vor dem Hintergrund der vom Aufgabenträger gewollten und bisher realisierten hohen Fahrzeugqualität (inkl. einheitliches Erscheinungsbild über alle Fahrzeuge) ein wesentliches Kriterium. Für die Linien C1 bis C12 werden zwölf Fahrzeuge benötigt. Bei einem Betrieb durch einen Betreiber kann die Fahrzeugreserve übergreifend für alle Stadtverkehrslinien auf ein bis zwei Busse miniert werden.

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



## 5 Zusammenfassung

Der Stadtverkehr Rheine stellt sich inkl. der Schulverkehrslinien als ein „System aus einem Guss“ dar. Eine verkehrlich und betrieblich optimale Verkehrserstellung mit höchstmöglicher Qualität für den Fahrgast und gleichzeitig geringsten Aufwendungen für den Aufgabenträger ist unter Berücksichtigung aller linienbündelungsrelevanter Kriterien nur durch einen Betreiber (d.h. einem Genehmigungsinhaber) in einem Linienbündel möglich.

Eine Aufspaltung des Stadtverkehrs Rheine in mehrere Betreiber würde im Vergleich zum Status Quo mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Qualitätsverlusten führen. U.a. werden die linienübergreifende Anschlusssicherung am Bustreff und das Störungsmanagement deutlich erschwert.

Das Linienbündel würde zum 01.01.2014 genehmigungsrechtlich wirksam werden