

Machbarkeitsstudie
Neues Stadtbusnetz
für
Herford
mit
ZOB am Bahnhof Herford

Herausgeber
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Kreisverband Minden-Lübbecke Herford
Thomas Dippert , Uwe Hartmeier et al.
Bültestraße 85
32585 Löhne
www.vcd.org/minden-herford/
© VCD e.V. 31. März 2015

Inhalt

Präambel Leistungsfähiger Busverkehr für Herford	3
1 Umsteigen beim Stadtbus am Bahnhof Herford bündeln - ein neuer ZOB für mehr Busnutzer in Herford	7
2 Funktionalität eines ZOB / Bahnhof Herford	8
3 Liniennetz und Bedienstandard im Norden	11
4 Liniennetz und Bedienstandard in der Oststadt.....	12
5 Liniennetz und Bedienstandard im Süd-Osten	15
6 Liniennetz und Bedienstandard im Süden	16
7 Liniennetz, Bedienstandard Elverdissen.....	17
8 Liniennetz, Bedienstandard im Westen	18
9 Linienpaar 465/466 Herringhausen-Enger-Spenge, S1.....	19
10 Busverkehr in Richtung Hiddenhausen/Bünde	21
11 Zusammenfassung	22
Anlage 1 Linien-und Haltestellenkonzept Stadtbus Herford, Netzplan.....	24
1.1 Der Nordosten, Linien S3/433, S1 und 435, S6, S4 und 434	
1.1.1 Neukonzeption Linie S6 ZOB – Ortsieker Weg – Klinikum.....	25
1.1.2 Neukonzeption Linie S1 Markt – Klinikum üb. Magdeburger Str.....	26
1.2 Der Osten, Linienpaar 435 / 434, Verdichtung mit S4	27
1.2.1 Neukonzeption Linie 435 / 434.....	29
1.2.2 Neukonzeption Linie S4 ZOB Bahnhof – Stiftsberg – Hamscheberg	30
1.2.3 Neukonzeption Linie 433 / S3-ost	32
1.3 Der Süden	33
1.3.1 Neukonzeption Linie S5 süd ZOB Bahnhof – Severingstr.– Industriegebiet.....	33
1.3.2 Neukonzeption Linie 961 ZOB Bahnhof – Ahmsen - Bad Salzuflen	34
1.4 Elverdissen, Linien S2 und 352.....	35
1.5 Kombination der Linien 101, S6 west und S1 Eickum.....	36
1.5.1 Neukonzeption Linie 101, Führung über Schmiedestr.....	36
1.5.2 Neukonzeption Linie S6 – Eickum.....	37
1.6 Linien 465/466 Herringhausen, S1 Nieder-Eickum.....	38

Präambel

Leistungsfähiger Busverkehr für Herford

Öffentlicher Verkehr sei Daseinsvorsorge. Auf dieser Basis „trotzen“ Sozialpolitiker dem Kämmerer mal mehr mal weniger kommunale Mittel ab zum Einsatz für den Busverkehr. Klassisch dann auch die selbstgewählte Zuständigkeit der Verkehrspolitik im Rat: „Der Verkehr muss fließen“, gemeint ist der Autoverkehr. Eine Windschutzscheibenperspektive.

Der Verkehrsclub Deutschland VCD hat eine andere Perspektive: Stadtverkehr muss menschen- und umweltverträglich organisiert werden. Laut einer Umfrage des Umweltbundesamts, veröffentlicht im März 2015, teilen 80% der Menschen in Deutschland diese Einstellung: Mehr Bus, mehr Stadtbahn und mehr Radverkehr gehört in die Stadt.

Ein leistungsfähiger Linienbus ist eine tragende Säule in der der klimafreundlichen, innerstädtischen Verkehrsorganisation in Herford. Zudem sichert ein zukunftsfähig entwickelter Busverkehr in Herford, dass jährlich viele Millionen Fahrgäste das verzahnte Miteinander einer von Handel und Gastronomie belebten Innenstadt erfahren.

In Mittelstädten, in denen die „Marke“ Stadtbus etabliert ist und das Busnetz entsprechend entwickelt und gepflegt ist, werden so Jahr für Jahr **1,5 Millionen Buskilometer gefahren und 5,5 Millionen Fahrgäste befördert. Zusammen mit den ein- und ausfahrenden Regionallinien können es in Herford sieben Millionen Fahrgäste werden, die damit Anbindung an die Herforder Innenstadt haben.**

Wichtiges Kriterium dabei ist die Ausweitung der Betriebszeiten im Stadtbusverkehr:

	Betriebszeiten	tägl. Fahrten
MO – FR	5 :00 - 24:00 Uhr	ca. 450
SA	5:30 - 0:30 Uhr	ca. 450
SO / FT	8:00 - 23:55 Uhr	ca. 350

Ein Linienbus wird erst durch Einführung eines **Taktverkehrs** brauchbar und dann auch vielfach angenommen.

Taktzeiten je nach Nachfrage sind ein 15 / 30 Minuten-Taktverkehr.

Ein reduziertes Angebot als Stundentakt ist sinnvoll nur in den Abendstunden nach 20 Uhr und sonntags auf Linien mit geringer Nachfrage.

Ein Taxi-Bus-Verkehr, also Bedienung nur nach telefonischer Voranmeldung (ALF), ist bei dichter innerstädtischer Wohnbebauung nicht nützlich. Der Kunde braucht stattdessen einen verlässlichen Linienverkehr im sinnvollen Takt ohne weitere Zugangshürden.

Mit einem attraktiven **Fahrpreis** finden sich zahlreiche (neue) Nutzer ein. Insbesondere gebraucht wird ein preislich attraktives Stadtbus-Monatsticket Herford zu 35,- €.

Technisch hochwertige **Fahrzeuge** in einheitlicher Farbgebung und angepasst auch an mobilitätseingeschränkte Nutzer schaffen eine wesentliche Voraussetzung, um den Stadtbus als Mobilitätsdienstleister zu etablieren und den Fahrgästen auch als allgegenwärtig nutzbar zu vermitteln. Das ist ein psychologisch wichtiges Element auch bei der Neugewinnung von Fahrgästen.

Auch die Gestaltung der Haltestellen ist von großer Bedeutung: An entsprechend frequentierten Haltestellen ist ein Witterungsschutz wichtiges Ausstattungsmerkmal. Essentiell ist ein übersichtlicher, linienbezogener Fahrplanaushang, der ergänzend wird mit einem Netzplan und einer Tarifinformation.

Auch Beleuchtung ist in hochwertigen Buskonzepten ein innerstädtischer Standard. Mit einer derartigen Ausstattung schaffen es Vergleichskommunen, den Busfahrgästen zu signalisieren: Sie sind uns wichtig, wir kümmern uns.



3 Tram				
Abfahrt ab: Wesenstation				
Richtung: Wesenwehr				
K88 - Servicebuslinie 3 (K88) - Ein- und Ausfahrten, jeweils nach Maßstabplan (K88, K88, K88)				
Mittwoch ab 16.09.2011				
Uhr	Montag bis Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag	Uhr
4	52	57		4
5	07 22 37 52	17 37 57		5
6	07 22 32 42 52	17 37 57	45	6
7	02 12 22 32 42 52	17 37 57	15 45	7
8	02 12 22 32 42 52	17 37 57	15 45	8
9	02 12 22 32 42 52	17 32 42 52	15 45	9
10	02 12 22 32 42 52	02 12 22 32 42 52	17 37 57	10
11	02 12 22 32 42 52	02 12 22 32 42 52	17 37 57	11
12	02 12 22 32 42 52	02 12 22 32 42 52	17 37 57	12
13	02 12 22 32 42 52	02 12 22 32 42 52	17 37 57	13
14	02 12 22 32 42 52	02 12 22 32 42 52	17 37 57	14
15	02 12 22 32 42 52	02 12 22 32 42 52	17 37 57	15
16	02 12 22 32 42 52	02 12 22 32 42 52	17 37 57	16
17	02 12 22 32 42 52	02 12 22 32 42 52	17 37 57	17
18	02 12 22 32 42 52	02 17 37 57	17 37 57	18
19	02 12 22 32 42 52	17 37 57	17 37 57	19
20	02 12 22 37 57	17 37 57	17 37 57	20
21	17 37 57	17 37 57	17 37 57	21
22	17 37	17 37	17 37	22
23	07 37	07 37	07 37	23
0	07	07	07	0

In die Sommerferien wird nach Ferienfahrplan, Heiligabend/Silvester nach Sonderfahrplan gefahren.


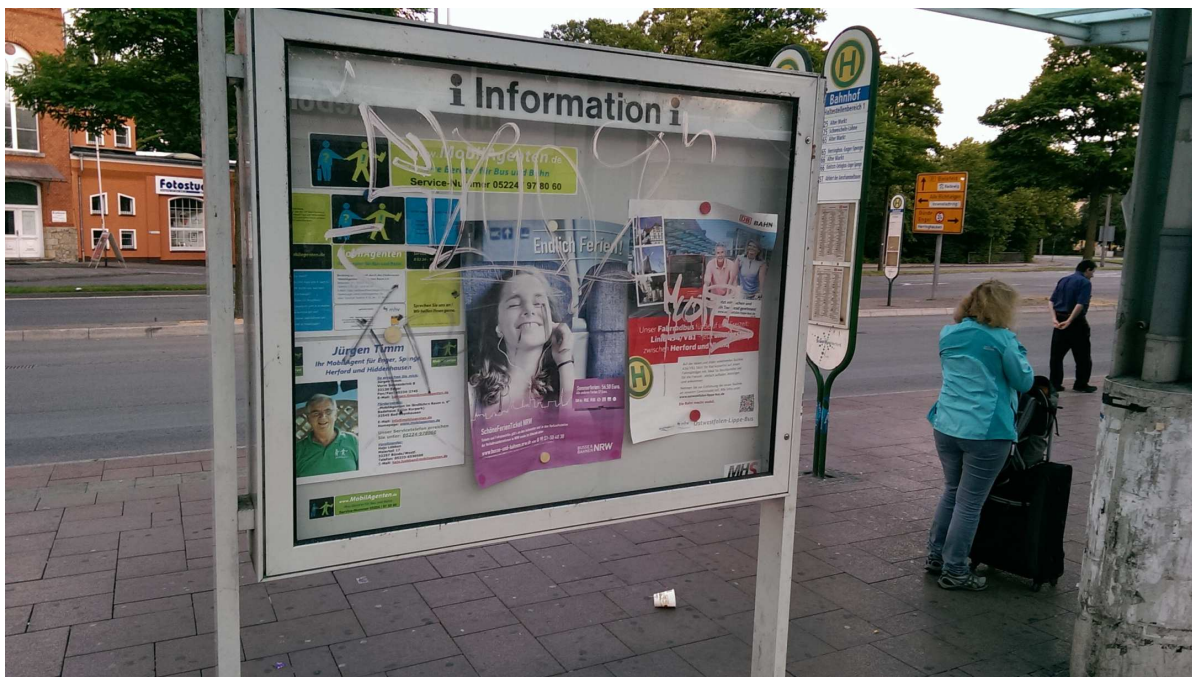
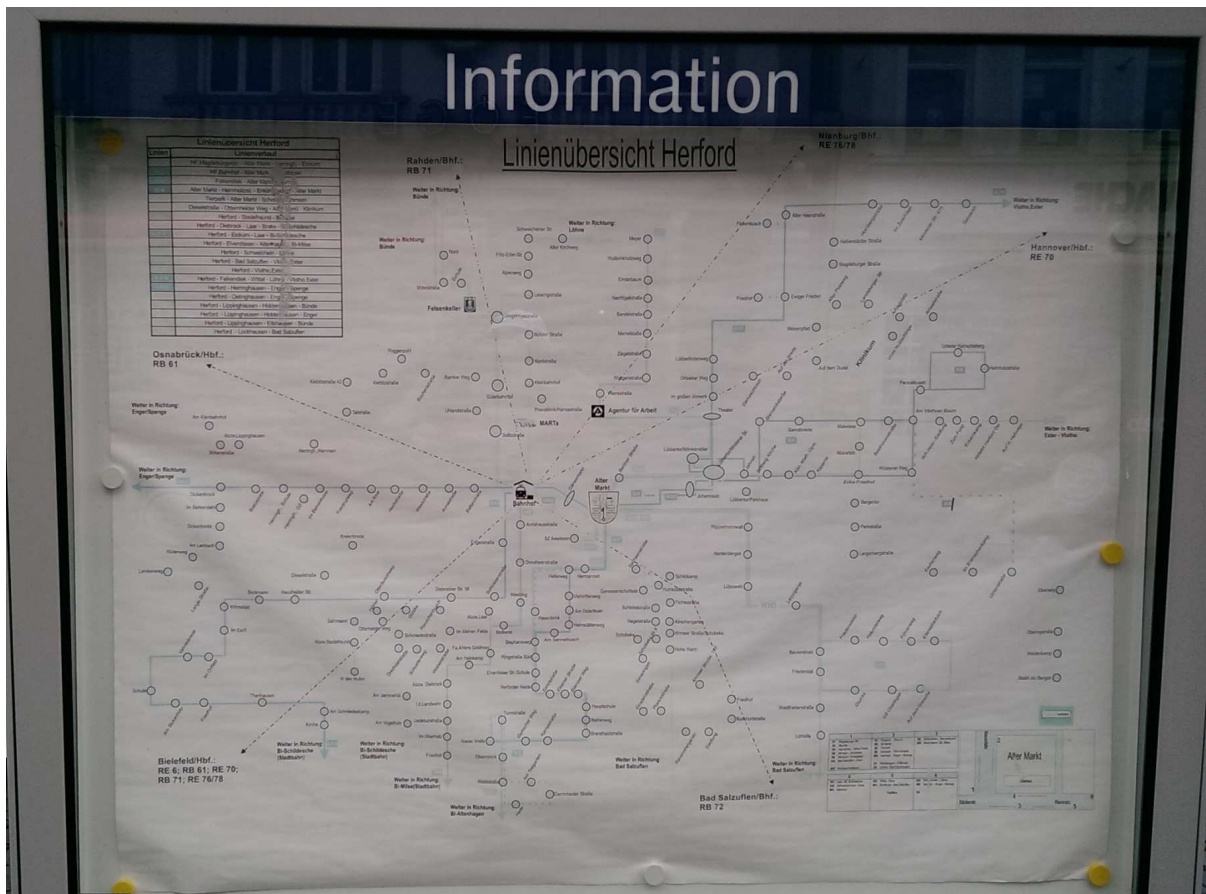


Abbildung 16: Aushangfahrplan

Die Wirklichkeit in Herford sieht an zu vielen Stellen noch unzureichend anders aus.





Ein Durchführungsplan, der die Brennpunkte und organisatorischen Defizite identifiziert und die zeitnahe Bearbeitung plant, ist aufzustellen.

1 Umsteigen beim Stadtbus am Bahnhof Herford bündeln

- ein neuer ZOB für mehr Busnutzer in Herford

Veränderungen im Busnetz, gar die Einführung eines neuen zentralen Umsteigepunktes, „krepeln“ den Busverkehr einer Stadt um.

Umso sorgfältiger will eine solche Neuerung abgewogen und ausgearbeitet werden.

Es ist eine Fleißarbeit im Detail und ein planerisch großer Wurf dazu erforderlich.

Ziel und Gradmesser des Erfolgs: Mehr (zahlende) Fahrgäste im Bus.

Der VCD wagt den Eintritt in die Diskussion mit einer Machbarkeitsstudie.

Konkret genug, um den Wert dieser gravierenden Änderung

- Verlegung Bus-Treffpunkt Herford vom Alten Markt zum Bahnhof -

in Kosten und Nutzen abzuwägen. Wir kommen zu dem Schluss:

Eine Verlegung des zentralen Umsteigepunktes im Busnetz Herford vom Alten Markt zum Bahnhof Herford ist busbetriebstechnisch sinnvoll:

+ Synergien im Busbetrieb werden mit einem reinen ½ -h-Takt auf vielen Linien maximal erschlossen

+ das Liniennetz mit einem Rendez-Vous bzw. Bustreff ZOB / Bahnhof ist optimiert

+ die Innenstadt / Halt Alter Markt bleibt auch weiterhin über mehr als die Hälfte aller Stadtbushaltestellen Herfords umsteigefrei zu erreichen, ohne dass das „Wohnzimmer der Stadt Herfords“ vom Busverkehr weiterhin „übrumpelt“ wird.

Die Diskussion ist mit weiteren Fakten und Befindlichkeiten zu befruchten, das steht Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu.

Hinterfragt wird, ob mit der Verlagerung des Bustreffs zum ZOB/Bahnhof Herfords Alter Markt weiterhin der „Prämiumzugang“ des Buskunden zur Innenstadt bleibt.

Das soll bleiben, aber ohne dass mehr als drei Busse gleichzeitig den Halt Alter Markt anfahren: So hat der VCD in Anlage 1 ein Konzept detailliert, bei dem die Busse der Linien S1, S5, H2O-Express, 433 und 938 weiterhin unmittelbar in den Innenstadtkern Herfords kommen und dort den Halt „Alter Markt“ anfahren.

Die Machbarkeitsstudie will eine Leitlinie sein, die gemeinsam weiter entwickelt werden soll. Für ein attraktives und damit zukunftsfähiges Stadtbusangebot in Herford.

Stadtentwicklung mit dem Stadt- und Regionalbus.

2 Funktionalität eines ZOB / Bustreff Bahnhof Herford

Das sternförmige Heranführen (fast) aller Linien zum ZOB/Bahnhof zu Minute 27 ermöglicht zunächst kurze Umsteigezeiten im Busnetz.

(Und für alle Linien, die im „reinen“ ½-h-Takt bedient sind, erfolgt dieselbe Prozedur erneut zu Minute 57).

Neu kommen dazu auch die guten Anschlussmöglichkeiten zu den Bahnen am Bahnhof Herford.

Der Taktknoten im Schienenverkehr am Bahnhof Herford zu Minute 30 ist Start- und Zielpunkt für die Vernetzung mit dem Stadtbus Herford.

Organisation des Bustreffs Bahnhof Herford

Das Eintreffen der Busse am Bustreff ZOB/Bahnhof Herford ist zu Minute 27 bzw. 28 eingeplant. Abfahrt der Stadtbusse ist zu Minute 32 bzw. 33.

Das bündelt die Pufferzeiten im Stadtbusverkehr am ZOB und ermöglicht eine hohe Anschlusssicherheit im Busnetz wie auch im Übergang von/zu den Zügen.

Auf dieser Grundlage, geografische Verlegung des Treffpunkt zum ZOB/Bahnhof und zeitliche Fixierung des Halts dort auf Minute 27/33, wurde nun die Linienführung jeder einzelnen Stadtbuslinie untersucht und nach den Kriterien eines mittelstädtischen Stadtbusverkehrs entwickelt:

- möglichst geradlinige Linienführung als Linienast ausgehend vom ZOB (ggf. mit kleiner Wendeschleife am entfernten Endpunkt)
→ kurze Fahrzeiten auf Hin- und Rückweg liefern ein attraktives Angebot
- der attraktive ½-h-Takt im Linienverkehr bedeutet, dass bei effizientem Fahrzeugumlauf der Endpunkt +- zu Minute 45 erreicht sein muss.
Für einen weiter entfernten Endpunkt entsteht ein Angebot mit Stundentakt, wenn der Endpunkt +- zu Minute 0 (also nach 30 Minuten Fahrzeit einfacher Weg) erreicht wird.
- Haltestellenabstände bis 600 Meter

Natürlich muss die herzustellende Stadtbusinfrastruktur insbesondere auch auf bestehende und zukünftige Nachfrage, auf die Zahl der Ein- und Aussteigenden, auf bevorzugte Verkehrsrelationen, auf Barrierefreiheit und umsteigefreie Angebote, wo immer möglich, eingehen.

Das vorgelegte Konzept erschließt nun so viele offensichtliche Vorteile, dass darauf aufbauend ein Feinkonzept entwickelt werden kann.

Folgende Maßnahmen flankieren die Verlegung des Bustreff zum ZOB / Bahnhof:

+ Beschleunigungen an Lichtsignalanlagen und die Einrichtung von Busspuren sichern die Laufzeiten der Fahrzeuge ab. Das gilt für:

- westliche Zufahrt zum ZOB über Diebrocker Str. / Engerstr.
- Lübber Tor
- Einrichten einer Fahrrad-Busspur am Ring im Bereich Berliner Straße – Auf der Freiheit

Das pünktliche Eintreffen am Treffpunkt ist wichtigstes Qualitätskriterium für das Stadtbusnetz.

+ Ergänzung neuer Haltestellen, zudem auch die Überholung und Pflege von vorhandenen Haltestellen und Mini-Treffpunkten, entsprechend einem verabschiedeten Busverkehrskonzept incl. Liniennetzplan.

Anbindung des Innenstadtkerns

Die nachfolgende Tabelle weist die empfohlene Anbindung der nord-östlichen Linien an „Alter Markt“ und Bustreff ZOB / Bahnhof aus.

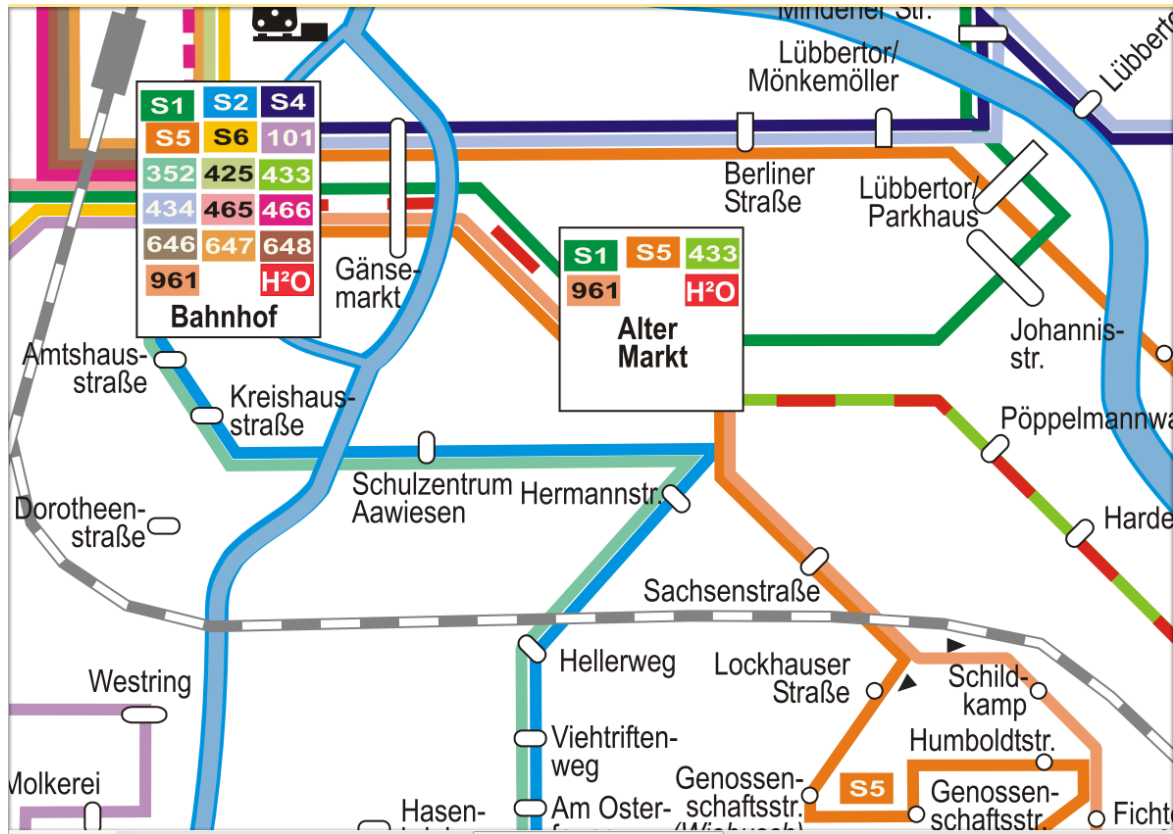
Umsteigepunkt innerhalb des Bussystems ist neu Bustreff ZOB / Bahnhof Herford.

Linie	Halt Alter Markt	Bustreff ZOB / Bahnhof	Bemerkung
S3 Nord Hauptfriedhof Falkendiek			Ringlinie Nordstadt Bedienung Anrufsammelfahrt
S1 Nord Magdeburger Str.	X	X	Zurück über Klinikum
S6 Nord Klinikum		X	Zurück über Amselplatz
Linie 435 Vlotho Exter via Löhne Wittel			Satelliten-Linie, endet und startet am Klinikum
Linie 434 Vlotho Bahnhof		X	
S4 Ost Hamscheberg		X	
Ringlinie Ost, H2O- Express	X	X	
S5 Ost Tierpark S51 Ost Tierpark		X	
Linie 433 Glumke Bad Salzuflen ZOB	X	X	
Linie 961 Ahmsen Bad Salzuflen	X		
S5 Süd Severingstr.	X	X	
S2 / 352 Nasse Welle BI-Altenhagen		X	

Der Halt Alter Markt wird von den betreffenden Linien stets nur zum Ein- und Aussteigen angefahren. Es treffen **maximal zwei Fahrzeuge zeitgleich** am Halt ein (siehe Fahrzeugumlaufplanung im Anhang).

Zur Hauptverkehrszeit bewirkt **Konzept 1 (Anbindung über „Alter Markt“)**, dass stündlich 14 An- und Abfahrten am Halt „Alter Markt“ erfolgen (siehe Fahrzeugumlaufplanung im Anhang, Konzept 1). Das „Wohnzimmer“ der Stadt Herford bleibt wohnlich. Fast zwei Drittel der Bushaltestellen Herfords werden weiterhin umsteigefrei mit „Alter Markt“ verbunden.

Die Innenstadt Herfords bleibt mithin bei Konzept 1 sehr gut angebunden:



Alle nicht über Alter Markt geführten Linien, insbesondere die von Westen eintreffenden, werden zudem über den Innenstadtring zum Bustreff ZOB / Bahnhof Herford geführt:

- + via Berliner Straße (S4, 434, **S5**1ost Tierpark, in Variante 2 auch 433) oder
- + via Hermannstr. / Schulzentrum Aawiesen / Kreishausstr. (S2, 352).

3 Liniennetz und Bedienstandard im Norden

Zur Erschließung des Nordens von Herford wird folgendes Liniennetz vorgeschlagen:

+ **S6 neu** von **ZOB Bahnhof** - MARTa – Waltgerstraße – Ortsieker Weg (U-S1, S3) mit dem Klinikum und führt weiter zum Amselplatz, zurück **Meisenpfad - ZOB**
 ½ **h-Takt**, siehe Anlage 1.1.1

+ **S1** verbindet **Alter Markt** - Lübbertor – Ortsieker Weg (U-S1, S3) nach **Magdeburger Str.**, neu zurück über Meisenweg (U – S6 ZOB) - Klinikum –3
 Ortsieker Weg – Alter Markt
 ½ **h-Takt**, siehe Anlage 1.1.2

+ **S3 Nord** neu wird zur Ringlinie, neu ab Ortsieker Weg (Anschlussaufnahme S1, S3 stadtauswärts) via Hauptfriedhof – Ortsieker Weg (U S1 Markt, S3 ZOB / Bahnhof).
 Der Stadtteil erhält damit einen ½ **h-Takt**, Anbindung über Umsteigen wahlweise an ZOB Bahnhof (S6) oder Alter Markt (S1)
 Bedienung der Haltestellen Eimterbaum, Wulbrinkholzweg, Meyer / Falkendiek mit Taxibus (ALF, Anruflinienfahrt) oder Bürgerbus (Details siehe Anlage 1.1.3)

Die in der Anlage dargestellte Umlaufplanung bedarf dreier Fahrzeuge (bedeutet Mehrung + ½ Umlauf ist aktuell zu ergänzen), siehe Anlage 1.1.

Regionalbuslinie 435, derzeit als zweistündig angebotene Taxibusbedienung vom Alten Markt bis Exter – Wendepfad organisiert wird konsequent neu strukturiert und in Festbedienung als „**Satellitenlinie**“ **ab/zum Umsteigepunkt Klinikum** organisiert:

+ Tour 1: **abgehend stündlich zu Minute 25** ab Vlotho-Exter Wendepfad über Löhne (Bischofshagen, Wittel) nach Meisenpfad (Umstieg nach S6 ZOB / Bahnhof) zum Klinikum, dort **an zu Minute 43**, dort Anschluss an S1 Alter Markt.

+ Tour 2: **abgehend ab Klinikum stündlich zu Minute 44** über HF Schwarzenmoor, Löhne (Bischofshagen, Wittel) nach Vlotho-Exter Wendepfad an Minute 05 (umsteigefrei weiter als 434 zum Bahnhof / ZOB an Minute 27)

Da die beschriebenen Touren in (stündliche) Fahrzeugumläufe mit der Linie 434 eingebunden werden, ist die Festbedienung sinnvoll und ohne wesentlichen finanziellen Mehraufwand darstellbar (Einsatz zweier Fahrzeuge im Umlauf).

Zudem bewirkt die gegenläufige Ringbewegung von Tour 1 (gegen den Uhrzeigersinn) und Tour 2 (im Uhrzeigersinn), dass der Fahrgast im Außenbereich z.B. Löhne Wittel eine halbstündliche (!) Bedienung vorfindet und von dort in weniger als 30 Minuten das Zentrum Herfords erreicht. Für Fahrgäste der Tour 1 ist das allerdings mit Umsteigen verbunden: Halt Meisenpfad ermöglicht fast „nahtloses“ Umsteige auf Linie S6 (zum ZOB) und auf S1 Richtung Alter Markt (Umstieg auch am Klinikum möglich).

4 Liniennetz und Bedienstandard in der Oststadt

Im vorstehenden Kapitel wurde bereits das Konzept angerissen, den Fahrzeugumlauf der Linie 434 / VlothoBus VB1 mit einer Festbedienung Linie 435 zu verbinden. Hier soll es ausführlich vorgestellt werden.

Die Verknüpfung beider Linien ist auch deshalb möglich und angezeigt, weil derzeit längere Standzeiten im Fahrzeugumlauf der Linie 434 eingeplant sind:

Die Anschlüsse im lokalen Busnetz Vlotho erfordern das Eintreffen in Vlotho etwa zur vollen Stunde.

Der Treffpunkt ZOB / Bahnhof Herford erfordert das Eintreffen zur Minute 27, Abfahrt soll zur Minute 33 sein.

In der derzeitigen Linienführung sind dazu Vlotho Bahnhof bis Alter Markt 38 Minuten Fahrzeit eingeplant. Verknüpfung so nur bei Standzeit möglich.

Alternativkonzept:

+ Beschleunigung durch direkte Linienführung der Linie 434 in der Oststadt Herford über die Vlothoer Straße.

Die Feinerschließung der Oststadt Herford / Halt Mozartstraße und Bedienung der Halte am Hamscheberg übernimmt zukünftig die Linie S4 - Ringlinie Ost / H2O-Express.

+ Einbindung der Linie 434 in den Taktknoten ZOB / Bahnhof Herford

+ Verknüpfung der Fahrzeugumläufe Linie 434 mit Leistungen der Linie 435 in Festbedienung (Leistungen der Linie 435 mit Tour 1 und Tour 2, siehe Kapitel 3)

Den zukünftigen Linienvverlauf 434 und Takt ist dem Anhang 1.2.1. zu entnehmen. Konzeptionell wird der vorgeschlagene Fahrzeugumlauf 435 und 434 / VB1 wie folgt avisiert:

Klinikum ab Minute 45	Linie 435, Tour 1 Exter Fahrzeit 20 Minuten	Exter Wendepplatz an Minute 05
Exter Wendepplatz ab Minute 10	Linie 434, ZOB Fahrzeit 17 Minuten	ZOB / Bahnhof Herford an Minute 27
ZOB / Bahnhof Herford ab Minute 32	Linie 434, Vlotho Bhf. Fahrzeit 17 Minuten	Exter Bollweg an Minute 49
Exter Bollweg ab Minute 49	Linie 434, Vlotho Bhf. Fahrzeit 16 Minuten	Vlotho Bhf. an Minute 05
Vlotho Bhf. ab Minute 06	Linie 434, Exter-Wendepplatz Fahrzeit 16 Minuten	Exter Wendepplatz an Minute 22
Exter Wendepplatz ab Minute 24	Linie 435, Tour 2 Klinikum Fahrzeit 20 Minuten	Klinikum an Minute 44

D.h. mit zwei Fahrzeugen ist auf dem beschriebenen Umlauf ein Stundentakt gewährleistet.

Die notwendigen Anschlüsse zu Linien des Stadtbus Vlotho stellt das Fahrzeug der Linie 434 Richtung Vlotho Bahnhof stündlich wie folgt her:

Linie 434						
	Exter	Vlotho	Vlotho	Vlotho	Vlotho ¹	Vlotho
	Bollweg	Salzuflener Straße	Mühlenweg	Meyrastraße	Poststraße	Bahnhof
an Minute	49	00	01	02	04	05
Anschluss						
ab Minute			10		05 ² 07	
Linie			VB S5		VB S2 VB S5	
Richtung			Valdorf		Uffeln Winterberg	

D.h. der Bahnhof Vlotho wird von der Linie 434 / VB1 nicht mehr als zentraler Treffpunkt genutzt, alle Anschlüsse werden „unterwegs“ hergestellt. Neu muss dazu der Halt Poststraße eingerichtet werden.

Geringe Fahrzeitverlängerung, vor allem aber die Notwendigkeit zum Umsteigen (am Halt Meisenpfad oder am Halt Klinikum) charakterisiert die Nachteile für den Vlothoer Fahrgast in Richtung Herford Stadtzentrum. Die umsteigefreie Anbindung des Klinikums mag hingegen als Vorteil bedacht werden.

Ergänzend ist festzustellen, dass Linie 434 / VB S1 im neuen Konzept im Bahnhof Vlotho keinen Übergang mehr auf die Schiene herstellt. Bahnreisende können jedoch weiterhin zuverlässig auf die Linie VB 1 umsteigen und alle Fahrtziele entlang der Herforder Straße zeitnah erreichen.

Da jedoch alle anderen VB-Linien (mit Ausnahme VB Linie S 3) die Bus-Schiene-Verknüpfung für Vlotho optimal herstellen wird dieser Nachteil im neuen Buskonzept Vlotho als nachrangig bewertet.

Schließlich wird für den Großteil der Fahrgäste die Busfahrt aus Herford nach Vlotho wesentlich beschleunigt. Und auch umgekehrt werden die Busfahrzeiten vielfach verkürzt, werden doch attraktive Anschlußmöglichkeiten mit kleinen Umsteigezeiten ins gesamte Busnetz Herford geschaffen.

¹ Halte in der „Lange Straße“ (u.a. Vlotho Kirchplatz) werden nur in Richtung Exter angefahren

² Halt Poststraße muss für den avisierten Umstieg zusätzlich eingerichtet werden

Neuordnung Linie S4 – Ringlinie Ost / H20-Express

Zunächst wird die Oststadt über Jahnstraße, Stiftsbergstraße und Vlothoer Straße einmal stündlich mit dem Angebot der Linie 434 versorgt und an den Taktknoten Minute 30 vom/zum ZOB / Bahnhof Herford angebunden.

Zur Taktverdichtung und zur Angebotsverdichtung im Bereich Mozartstraße und Hamscheberg wird eine Verbindung abgehend vom ZOB zu Minute 03 bis Hamscheberg zu Minute 15 angeboten.

Fahrgäste zurück zum ZOB müssen am Vlothoer Baum auf Linie 434 umsteigen (siehe auch Anlage 1.2.2.).

Denn von Hamscheberg wird der Buskurs als Ringlinie über Erika-Friedhof (Anschlussaufnahme Umsteiger aus Linie 434) weiter über Eibenweg und Ellersiekerbach via Bauvereinstraße und Salzufler Straße über Freizeitbad H20 (an/ab 30) zu „Alter Markt“ (an/ab 35) und ZOB / Bahnhof geführt (ZOB an/ab 40). Von dort fährt der H20-Express via Alter Markt (an/ab 45) zurück zum Freizeitbad H20 (an/ab 50), um erneut und dann im Taktverkehr direkt zum ZOB/Bahnhof Herford zurückzukehren (ZOB an 57).

5 Liniennetz und Bedienstandard im Süd-Osten

Die Erschließung des Süd-Ostens erfolgt weiterhin über die **Linie S51 – Ost**. Anbindung an den Treffpunkt-Punkt ZOB im ½ -h-Takt, d.h. Fahrplanlage aller Fahrten um 15 Minuten verändert.

Linienführung durch die Innenstadt über Berliner Str. zum ZOB / Bahnhof.

Auch für das **Linienpaar S3-Ost und Regionalbus 433** wird die Anbindung an das Treffpunkt am ZOB/Bahnhof vorgesehen, der Halt am Alten Markt zum Ein- und aussteigen soll weiterhin bedient werden.

Die aktuellen Stadtbus-Leistungen auf dem Linienast S3-Ost werden konsequent auf die Regionalbuslinie 433 übertragen, die im Stadtgebiet Herford also auch die Bedienung des südlichen Bereichs Stadtteil Friedenstal (u.a. Holunderweg, Föhrenweg, Glumke) übernimmt.

Die für diese „Schleife“ erforderliche Fahrzeitverlängerung der Linie 433 auf dem Weg nach Bad Salzuflen ist unkritisch, „eilige“ Busfahrgästen aus Herford nutzen den schlanken Umstieg am ZOB / Bahnhof Herford, um mit der Bahn von/nach Bad Salzuflen zu reisen.

Der **Stundentakt** der Linie 433 bedient damit auch den **südlichen Bereich Stadtteil Friedenstal** (u.a. Holunderweg, Föhrenweg, Glumke).

Die Fahrplanlage der Linie 433 wird konsequent auf den „großen“ Taktknoten zur halben Stunde / Minute 30 am ZOB/Bahnhof Herford umgestellt; Ankunft / Abfahrt am ZOB Bad Salzuflen verschieben sich nur um wenige Minuten, die Vernetzung der Linie 433 in Bad Salzuflen bleibt erhalten (Details siehe Anlage 1.2.2).

Ergänzend wird der Stadtteil durch die Ringlinie Ost – H2O-Express an Alten Markt und ZOB / Bahnhof Herford angebunden. Siehe Kapitel 4, vorherige Seite. Damit wird zum einen den Anliegern vom Bauvereinsstraße und Salzuflener Straße ein etwa halbstündliches Busangebot gemacht, das zudem im Bereich der Kernstadt zwecks Anbindung des Freizeitbads H2O erneut verdichtet wird. Dabei verbindet der H2O-Express nicht nur das Freizeitbad mit den übrigen Buslinien und dem Bahnhof, sondern auch die Verknüpfung von Bahnhof und Alter Markt ist eine weitere Aufgabe dieser Linie.

6 Liniennetz und Bedienstandard im Süden

Für die Erschließung des Stadtteils Ahmsen wird als Neuerung die bestehende **Linie 961** herangezogen und deren Linienverlauf ab „Am Speckenbaum“ über den derzeitigen Südast der Linie S5 Ahmsen Ravensberger Str. / Siedlung / Buschortstr. / Ahmser Str. Nr. 185 und weiter über Hohe Warth / Ahmser Str. unverändert in die Innenstadt, Halt „Alter Markt“ geführt.

Aufgrund der Gegebenheiten und Anschlussverbindungen im Bereich Bad Salzuflen kann die Fahrplanlage nicht verändert werden. Die Linie erreicht „Alter Markt“ stündlich (unverändert) zu Minute 43, um zwei Minuten später die Rückfahrt über Ahmsen weiter nach Bad Salzuflen Aspe aufzunehmen.

(Linie H2O Express verbindet Bahnhof und Markt als Zubringer / Anschluss).

Die Feinerschließung der Herforder Südstadt übernimmt eine **neu strukturierte Linie S52**, die vom ZOB / Bahnhof Herford beginnend Haltestellen in der Lockhauser Straße / Genossenschaftsstraße / Fichtestraße / Severingstraße als Linie auf Hin- und Rückweg **im ½ -h Takt** bedient und mit einer Schleife die Bedienung des Industriegebiets (Planckstraße / Einsteinstraße / Grüne Straße) anschließt.

Eine deutliche Verbesserung des Angebots für die Südstadt Herfords lässt sich so ohne zusätzliches Fahrzeug darstellen.

7 Liniennetz, Bedienstandard Elverdissen

Der **Stadtteil Elverdissen** wird derzeit über die **Linien 352 und S 2** erschlossen.

Die Neukonzeption des VCD verfolgt zwei Ansätze:

- + Parallelisierung der Linienführung von Linie 352 und S 2 im Stadtgebiet Herford
- + Anbindung beider Linien an das Treffpunkt ZOB / Bahnhof über Amtshausstraße, die Führung über Alter Markt entfällt

Es wird erwartet, dass Fahrzeitgewinne bei Führung über Amtshausstraße in den Aufenthalt am Treffpunkt „investiert“ werden.

Es wird erwartet, dass Linie 352 Fahrzeitgewinne durch Wegfall Halt Turmstraße bei Einrichtung Halt Nasse Welle an der Elverdisser Straße erhält, die dann konsequent in eine Linienführung Viehtriftenweg / Am Osterfeuer / Heimstättenweg / Am Sennenbusch „investiert“ werden.

Ziel ist mithin, die Leistungen 352 und S2 konsequent zu parallelisieren, also auf dem gesamten Linienweg zwischen ZOB / Bahnhof Herford bis BI – Milse (Stadtbahnanschluss) einen Halbstundentakt zu etablieren.

Dazu wird erforderlich sein, den Aufenthalt am Halt „Stadtbahn Milse“ auf Ein-/Aussteigen zu begrenzen und die Fahrt zurück nach Herford unmittelbar anzuschließen (Details siehe Anlage 1.4).

Die für dieses Konzept erforderlichen geringen Mehrleistungen (vornehmlich auf Bielefelder Stadtgebiet) können ggf. eigenwirtschaftlich von moBIEL erbracht werden.

8 Liniennetz, Bedienstandard im Westen

Stadtteil Stedefreund wird derzeit über die moBiel-Linie **101** erschlossen. (Die Linien 253 und 99 sind Leistungen für den Schülerverkehr). Es wird zunächst empfohlen, die Fahrplanlage der Linie zielgerichtet auf das Treffpunkt ZOB / Bahnhof / Herford auszurichten. Eine Weiterführung zu „Alter Markt“ kann entfallen, weil ein Anschluss im Stadtbusnetz über Umstieg am ZOB gegeben ist. Parallelverkehr weiter zu „Alter Markt“ ist nicht erforderlich.

Weiterhin ist festzustellen: Linie **S6-West** ist aktuell in Schleifen geführt. Damit werden derzeit viele Halte nur einseitig angebunden. Das bedeutet systembedingt unattraktiv lange Fahrzeiten, z.B. vom ZOB / Bahnhof nach Schmiedestraße / Sportzentrum in neun Minuten oder nach Weberstraße in zwölf Minuten.

Die Lösung aus Sicht des VCD:

+ Führung der der Linie 101 über Westring / Weberstraße / Schmiedestraße Diebrocker Straße / Engerstraße zum ZOB.

Fahrgästen nach Stedefreund wird damit eine Fahrzeitverlängerung von gut fünf Minuten auferlegt, für die (zahlreicheren!) Fahrgäste vom ZOB zu Schmiedestraße / Sportszentrum/ und Weberstraße halbiert sich hingegen die Fahrzeit auf etwa fünf Minuten. Ein nachfragefördernder Qualitätsgewinn.

+ Anbindung Stadtteil Eickum über Verlängerung Linie S6-Eickum (ersetzt dort S1)

- Fahrgäste von/nach Eickum erhalten weiterhin **stündlich** eine durchgehende, deutlich beschleunigte Anbindung an den ZOB/ Bahnhof Herford.
- Die Linienführung über Kreienbreite und Dieselstraße bleibt erhalten; Bedienung stadtauswärts wie stadteinwärts durch S6-Eickum im Stundentakt, Taktverdichtung auf ½-h-Takt durch Verstärkerfahrt Weststadt (siehe unten).
- Linienführung S6-Eickum ab/bis Otterbuschweg über Diebrocker Str., ggf. neuer Halt Sportzentrum (Details siehe Anlage 1.5.2).
- Die S6-Halte südlich der Diebrocker Str. werden seitens **Linie 101** stadtauswärts wie stadteinwärts **stündlich** bedient, Taktverdichtung auf ½-h-Takt durch Linie S6 Weststadt (siehe Anlage 1.5.1).

Damit wird den Fahrgästen an den S6-Haltestellen entlang der Diebrocker Straße sowie an „Kreienbreite“ ein „reiner“, gut merkbarer Halbstundentakt stadteinwärts wie stadtauswärts angeboten³, bei attraktiv kurzen Fahrzeiten auf Hin- und Rückweg.

³ Linienast „Otterheider Weg“ bis „Im kleinen Feld“ plus Verstärkerfahrten S1

9 Linienpaar 465/466 Herringhausen-Enger-Spenge, S1

Das **Linienpaar 465 und 466** ist derzeit über Fahrzeugumläufe gekoppelt.

Teils sind längere Standzeiten in Enger Kleinbahnhof eingeplant.

Beide Linien sichern gemeinsam und mit Synergie die Anbindung der Region Enger und Spenge an die Kreisstadt Herford, auf beiden wird ein Grundangebot im Stundentakt gefahren.

Auf Linie 466 wird über Verstärkerfahrten der Takt verdichtet, zumeist sind Leistungen des Schülerverkehrs in den Fahrplan aufgenommen.

Auf der Linie 465 wird die Linie bis Herford Dickenbrock durch Fahrten der S1 zum Halbstundentakt verdichtet.

Der Halbstundentakt in Herringhausen über S1/465 Parallelführung soll beibehalten werden, eine Veränderung der Linienführung ergibt sich aber für die Linie S1-Eickum: Der Stadtteil Eickum wird zukünftig entsprechend VCD-Vorschlag über eine Verlängerung der Linie S6 bedient (siehe vorheriges Kapitel).

Neu wird nun **Linie S1-Dickenheide** zunächst über Nieder-Eickum Lemkenweg und dann weiter zum Ziel- und Wendepunkt Kreienbreite geführt.

Dort besteht Anschluss zur S6 zum ZOB / Bahnhof Herford.

Das Fahrzeug der S1 fährt beschildert mit Dickenheide – ZOB über Nieder-Eickum Lemkenweg und Dickenheide / Dieckenbrock über die Engerstraße zurück zum ZOB / Bahnhof Herford. Mithin kann so durch optimierten Fahrzeugumlauf für alle Halte an der S1 ein Halbstundentakt zum ZOB organisiert werden. Auf der Engerstraße in Herringhausen gelingt das im Wechsel mit dem parallelgeführten Linienbussen der Linie 465 (Details dazu siehe Anlage 1.6.).

Unter Beibehalt der o.g. Aufgabenteilung führt Linie also weiterhin die Linie 465 via Herringhausen und die Linie 466 via Oetinghausen nach Enger Kleinbahnhof.

Das VCD-Konzept sieht vor, die Linie 465 zur Minute 30 in den Taktknoten am ZOB/ Bahnhof Herford einzubinden.

Die derzeitige Kopplung der Linien 465/466 im Fahrzeugumlauf wird durch ein optimiertes Betriebskonzept ersetzt: Der Umlauf von Linie 466 wird nur bis Enger Kleinbahnhof als Wendepunkt geführt. Anschlussreisende Richtung Spenge nutzen ein neu im Stunden-Takt angebotenes Verkehrsangebot der Linie 464, das Spenge über Hückern und Aschen bei kurzem Umstieg in Enger Kleinbahnhof anbindet.

Mehrleistungen für den Stundentakt auf der Linie 464 werden größtenteils im Austausch durch Minderleistungen Enger – Spenge der Linie 466 „getauscht“, netto bleibt ein geringer Mehrbedarf.

Das stündliche Angebot eines Taktverkehrs auf der Linie 464 Enger Kleinbahnhof – Spenge ZOB sieht der VCD als gerechtfertigt an, eröffnet es neben der lokalen Erschließung zudem attraktive Fahrzeiten nach Herford und Bielefeld, weil Anschlussbusse der Linien 54 und 56 am jeweiligen Endpunkt der Linie in Enger bzw. Spenge bereitstehen. Auch Linie 654 Enger – Bünde wird um etwa 15 Minuten in seiner Fahrplanlage verlegt, damit kurze Umsteigezeiten auf Linie 54 erhalten bleiben. (Optimal wird damit die Fahrplanlage für Linie 654, um in den Bus-Treffpunkt des Stadtbusses Bünde / Museumsplatz integriert zu werden). Die folgende Tabelle mit Angebotsstandard, Taktlage und Verknüpfung an Wendepunkten für die Linien 465, 466, 464 und 54 verdeutlicht die Anschlussrelationen im vorgeschlagenen Verkehrsangebot am „Linienstern“ Enger Kleinbahnhof:

	Linie 465 Stundentakt, ein Fahrzeug	Linie 466 Stundentakt, ein Fahrzeug	Linie 54-1 Stundentakt, ein Fahrzeug	Linie 54-2 Stundentakt, ein Fahrzeug	Linie 464 Stundentakt, ein Fahrzeug
	ab Minute 33 ZOB / Bahnhof Herford	ab Minute 03 ZOB/ Bahnhof Herford	ab Minute 03 Babenhause n Süd Stadtbahn	ab Minute 33 Babenhause n Süd Stadtbahn	
	über Herringhausen / Dickenbrock	über Oetinghausen	über Pödinghausen- Südstraße	über Pödinghausen- Schule	EngerKleinbahn. Hücker Aschen Spenge ZOB u.zurück
Enger Kleinbahn- hof	an/ab Minute 49	an Minute 30 Anschluss an Linie 54-1 nach BI	an Minute 30 Anschlussauf- nahme Linie 466	an Minute 58	an Minute 25 ab Minute 31
ZOB Spenge	Minute 56 Anschluss von/ an Linie 56 nach Bielefeld (ZOB ab Minute 59)				an Minute 56 ab Minute 58
	Schleife Spenge			Enger Brüderstraße an/ab Minute 01	
Spenge Weberei- straße	Minute 04			-	
Enger Kleinbahn- hof	Minute 10	ab Minute 31	ab Minute 32	ab Minute 04	
	über Dickenbrock / Herringhausen	über Oetinghausen	über Pödinghausen- Südstraße	über Pödinghausen- Schule	
	an Minute 27 ZOB / Bahnhof Herford	an Minute 57 ZOB / Bahnhof Herford	an Minute 59 Babenhause n Süd Stadtbahn	an Minute 29 Babenhause n Süd Stadtbahn	

Über die Kopplung von Fahrzeugumläufen wird in Herford die Linie 465 „nahtlos“ mit der Linie S1 Nord (Magedeburger Str.) verknüpft, so dass alle Fahrten 465 / S1 sowohl das Treffpunkt ZOB / Bahnhof Herford, als auch „Alter Markt“ als Linienhalt im Abstand weniger Minuten und ohne Standzeit bedienen. Busreisende erhalten so Gelegenheit, am ZOB / Bahnhof Herford mit kurzem Umstieg über die S1 schnell zur Innenstadt „Alter Markt“ zu gelangen. Umsteiger von der Schiene mit Fahrtziel Nordstadt nutzen zunächst die S6 vom ZOB bis Ortsieker Weg und erreichen dort dann die S1 Richtung Magedeburger Straße.

10 Busverkehr in Richtung Hiddenhausen/Bünde

Die in Richtung Hiddenhausen / Bünde bedeutsamen Busverkehre sind als Linie 646 bzw. als Linie 648 erfasst.

Beide Linien beginnen bzw. enden bereits am ZOB / Bahnhof Herford.

Die Linie 646 ist bereits so organisiert, dass der „schwache“ Knoten zur vollen Stunde in Herford gut erreicht wird. Umstellungen des bestehenden Verkehrsangebots sind daher nicht erforderlich.

Hingegen ist das Verkehrsangebot auf der Linie 648 konsequent am Knoten zur halben Stunde, also Ankunft spätestens zur Minute 27 / Abfahrt frühestens Minute 33 auszurichten.

Eher geringe Verschiebungen werden für diese Zielsetzung bei der Linie 425 erforderlich werden, gleichwohl sollten sie im Sinne eines Busverkehrsangebots „aus einem Guss“ konsequent umgesetzt werden.

11 Zusammenfassung

Die Verlegung des Bus-Treffpunkt von „Alter Markt“ zu „ZOB/Bahnhof Herford“ ist möglich.

Damit einher gehen zahlreiche Optimierungen im Betriebsablauf, die teils in Angebotsverbesserungen investiert werden:

- + S1 wird weiterhin als attraktive Durchmesserlinie von Magdeburger Str. / neu Klinikum via „Alter Markt“ über Südring zum Bahnhof / ZOB und weiter nach Nieder-Eickum bzw. Enger und Spenge geführt
- + Kurze Fahrzeit vom ZOB/Bahnhof Herford zum Klinikum über neue, direkte Linienführung der S6 zum Klinikum. Ein Mini-Treffpunkt mit S1 am Ortsieker Weg sichert kurze Fahrzeiten auch von/zu „Alter Markt“
- + Hauptfriedhof und Wohnquartier Memelstraße erhalten eine Anbindung im Halbstundentakt über eine Ringlinie
- + die Oststadt wird durch Linie 434 im Stundentakt erschlossen. Taktverdichtungen und Feinerschließungen durch S4, die ab Erika Friedhof als Ringlinie bzw. H2O-Express zum Einsatz kommt.
- + Optimierung der Linienführung S5 als S52 in der Südstadt erlaubt wesentliche Verkürzung der Fahrzeiten bei Angebotsverstärkung zum ½-h-Takt
- + Durch Vereinheitlichung der Linienführung von Linie 352 und Linie S2 lässt sich auch von/nach Elverdissen ein „reiner“, gut merkbarer ½-h-Takt einrichten.
- + Durch eine Verschwenkung der Linie 101 in die Weststadt kann die Linie S6 dort gestrafft und das Angebot als gut merkbarer ½-h-Takt aufgesetzt werden.
- + Durch Verlängerung eines Linienastes der S6 nach Eickum wird Fahrleistung der S1 frei, die auch für Nieder-Eickum und Dickenheide eine halbstündliche Anbindung an den ZOB / Bahnhof Herford ermöglicht.

+ Durch Neuordnung der Fahrplanlage der Linien 465 und 466 lässt sich in Enger Kleinbahnhof ein Linienstern etablieren, der mit der Linie 54 (Anschluss nach Bielefeld) und den Linien 654 (Enger – Bünde) und 464 (Enger - Aschen – Spenge) attraktive Fahrzeiten mit „guten“ Anschlussverbindungen ermöglicht.

Werden die vorstehenden Verkehrsangebote wie vorgeschlagen umgesetzt, so kann die Zahl der gleichzeitig am ZOB / Bahnhof Herford eintreffenden Busse ermittelt werden: Bis zu 13 Fahrzeuge kommen zum Treffpunkt zusammen. Damit sind die bestehenden Kapazitäten am ZOB/ Bahnhof Herford gerade ausreichend:

Dazu müssen entsprechend insgesamt sechs Haltestellen an der Mittelinsel platziert werden, fünf weitere werden an der Einfassung platziert.

Die Einstiegshaltestelle der Linie 425 wird die Haltestelle gegenüber dem Bahnhof (Bereich Kurfürstenstraße).

Die S6 Eickum (bzw. Sportzentrum) erhält eine „Premium“-Haltestelle gegenüber dem Bahnhofszugang.

Auch nach Umstellung auf das neue Liniennetz werden weiterhin die Linien S1 und S5 Süd = S52 sowie die Regionalbuslinie 961 über „Alter Markt“ geführt.

Auch ein H20.Express fährt über „Alter Markt“.

D.h. pro Stunde ist mit 14 An- und Abfahrten geplant, um den Halt „Alter Markt“ anzubinden.

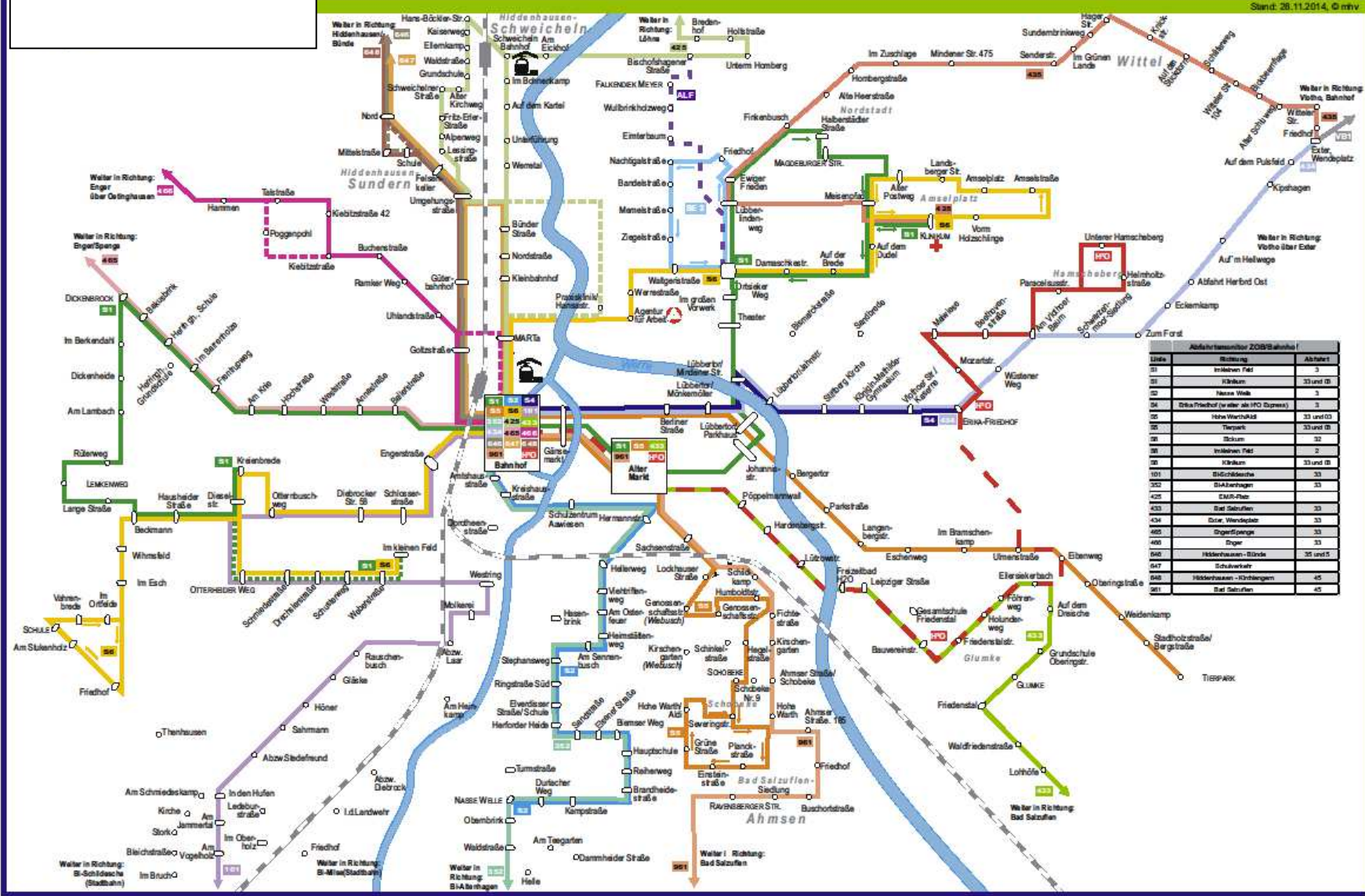
Gleichwohl halten die Fahrzeuge dabei nur zum Ein- und Aussteigen und werden dann ihre Fahrt zielstrebig fortsetzen (Ausnahme Anschlußaufnahme 961 von H2O-Express).

Ein längerer Aufenthalt, gar für Pause oder Standzeit, ist dort nicht vorgesehen. Mit diesem Fahrplankonzept werden maximal zwei Fahrzeuge (961, H2O-Express) systembedingt gleichzeitig den Halt „Alter Markt“ anfahren.

Anlage 1 Linien-und Haltestellenkonzept Stadtbus Herford Netzplan

VCD-Vorschlag Stadt Herford

Sund: 28.11.2014, ©mvv



Linie	Rotation	Abfahrt
31	Inkliden Feld	3
32	Kirkum	33 und 03
33	Neuen Vieh	3
34	Elba-Friedhof (weiter ab 100 Express)	3
35	Hoh-Wendebühl	33 und 03
36	Tierpark	33 und 03
37	Sickum	32
38	Inkliden Feld	2
39	Kirkum	33 und 03
101	Büschelweide	33
302	St.Anterhagen	33
425	EMR-Flur	33
433	Bad Seckfurt	33
434	Dree, Wendebühl	33
465	Oger-Songew	33
466	Dree	33
545	Hilfenhausen - Bünde	35 und 05
547	Schwelben	33
548	Hilfenhausen - Bünde	45
551	Bad Seckfurt	45

1.1 Der Nordosten, Linien S3/433, S1 & 435, S6, S4 / 434

1.1.1 Neukonzeption S6 ZOB – Ortsieker Weg – Klinikum

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

ZOB /Bahnhof	33	57	↑	03	27	↑	
MARTa	34	56		04	26		
<i>Hansastr. /Arbeitsagent.</i>	35	55		05	25		
Werrestraße	36	54		06	24		
Waltgeristraße	37	53		07	23		
Ortsieker Weg	39	52		09	22		U/S1,S3
Damaschkestraße	40	50		10	20		
Auf der Brede	41	49		11	19		
Auf dem Dudel	41	48		11	18		
Klinikum	42	..		12	..		
Vorm Holzschlinge	43	..		13	..		
Amselstraße	44	..		14	..		
Amselplatz	45	..		15	..		
Landsberger Str.	45	..		15	..		
Alter Postweg	46	..		16	..		
Meisenpfad	↓47	..		↓17	..		

1.1.2 Neukonzeption

Linie S1 Alter Markt–Klinikum üB. Magdeburger Str.

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

Alter Markt ⁴	33	57	↑	03	27	↑
Johannisstraße	34	56		04	26	
Lübbertor/Mindener	35	55		05	25	
Theater	36	54		06	24	
Im großen Vorwerk	37	53		07	23	
Ortsieker Weg	39 ^A	52		09 ^A	22	
	..	50		..	20	Damaschkestr.
	..	49		..	19	Auf der Brede
	..	48		..	18	Aufdem Dudel
Lübberlindenweg	40	..		10	..	
Ewiger Frieden	41	..		11	..	
Magdeburger Str.	42	..		12	..	
Halberstädter Str.	43	..		13	..	
<i>Mühlentrift</i>	44	..		14	..	
<i>Kolberger Str.</i>	45	..		15	..	
Meisenpfad	46 ^U			16 ^U		
Klinikum	47			17		

⁴ Von/nach ZOB/ Bahnhof Herford durchgebunden

^A Anschlussaufnahme S6 von ZOB / Bhf

^U Übergang auf S6 Richtung ZOB / Bhf

1.1.3 Neukonzeption

Linie SE 3 Ortsieker Weg – Hauptfriedhof

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

Ortsieker Weg	40 A		10A
Lübberlindenweg	41		11
Peterstraße	42		12
Hauptfriedhof	43		13
Nachtigalstraße	44		14
Bandelstraße	45		15
Memelstraße	46		16
Ziegelstraße	47		17
Waltgeristraße	48 U/S6 Bhf		18 U/S6 Bhf
Ortsieker Weg	49 U/S1 aM		19 U/S1 aM

A Anschlussaufnahme S6 (Bhf), S1 (Markt)

U/S6 Bhf Übergang auf S6 Richtung ZOB / Bhf

U/S1 aM Übergang auf S1 Richtung Alter Markt

1) Taxibus Falkendiek / Anruflinienfahrt stadtauswärts

U Ortsieker Weg von S1, S6 in ALF Richtung Falkendiek

ab Minute 20

<i>Eimterbaum</i>	an 25		
<i>Wullbrinkholzweg</i>	an 25		
<i>Meyer / Falkendiek</i>	an 25	Memelstraße	ab 25
		Bandelstraße	ab 25
		Nachtigalstraße	ab 25

2) Taxibus Falkendiek /

Übergang Linie 425 Bischofshagener Str.

<i>Eimterbaum</i>	ab 25	Lübberlindenweg	ab 25
<i>Wullbrinkholzweg</i>	ab 25	Ziegelstraße	ab 25
<i>Meyer / Falkendiek</i>	ab 25	Memelstraße	ab 25
Bandelstraße	ab 25	Nachtigalstraße	ab 25

nach Bischofshagener Str. an Minute 30,

zurück zum Ortsieker Weg an 38

U Richtung Schweicheln & U Richtung Löhne auf Linie 425

3) Taxibus Falkendiek / Anruflinienfahrt stadteinwärts

<i>Eimterbaum</i>	ab 55
<i>Wullbrinkholzweg</i>	ab 55
<i>Meyer / Falkendiek</i>	ab 55

nach Ortsieker Weg an Minute 08

U Ortsieker Weg Linie S 1 Markt und Linie S6 ZOB/ Bahnhof

1.2 Der Osten, Linienpaar 435 / 434, Verdichtung mit S4

1.2.1 Neukonzeption Linie 434 / VB S1 & 435

ZOB Bahnhof – Am Vlothoer Baum – Exter – Vlotho

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

ZOB /Bahnhof HF	33	27	
Berliner Str.	34	26	
Lübber Tor	35	25	
Jahnstraße	36	24	
Stiftsberg Kirche	37	23	
K.-Mathilde-Gymnasium	38	22	434
Vlothoer Straße / K.	39	21	
Erika Friedhof	39	20	
Wüstener Weg	41	20	
Am Vlothoer Baum	42	19	
Schwarzmoorsiedlung	43	18	435
.....			
Exter Bollweg /	ab 10	an 05	von Klinikum/435
Exter - Wendeplatz	49	22	weiter 25 als 435 Klinikum
weiter über Hollwiesen			
Mühlenweg	01	10	
Meyrastraße	02	09	VB S1
Valdorfer Str.	03	08	
Kirchplatz	-	07	
Bahnhof Vlotho	05		

1.2.2 Neukonzeption

Linie S4 ZOB Bahnhof – Stiftsberg – Hamscheberg

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

ZOB /Bahnhof	03		
Berliner Str.	04		
Lübbertor	05		
Jahnstraße	06		
Stiftsberg Kirche	07		
K.-Mathilde-Gymnasium	08		
Vlothoer Str. / Kaserne	09		
Erika Friedhof	09	22 ⁵	↑ weiter als Ringlinie Ost/ H2O-Express via Ulmenstr
Mozartstraße	10	21	
Maiwiese	11	20	
Beethovenstr.	12	19	
Am Vlothoer Baum	13	18 ⁶	
Paracelsusstraße	14	17	
Helmholtzstraße	15	..	
Unt. Hamscheberg	16	..	

⁵ Anschlußaufnahme Linie 435/434 von Exter, Löhne Wittel

⁶ Übergang auf Linie 434 ZOB Bustreff Bahnhof

Ergänzung der S4 zur Kombilinie H20 Express

ZOB – Hamscheberg – Erika Friedhof – H20 – ZOB u.z.

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf S4/H20-Express

	03 ZOB /Bahnhof	39 / 40	57 / 03 weiter als S4	
	Gänsemarkt	37	42	56
	Alter Markt	35	45 ⁷	55
	Pöppelmannswall	33	47	53
	Hardenbergstr.	32	48	52
	Lützowstraße	31	49	51
	Freizeitbad H20	30	50	
S4	Leipziger Straße	29		
	Bauvereinstraße	28		
	H20-Express		
	Ellersiekerbach	25		
	Eibenweg	24		
	Ulmenstraße	23		
	09 Erika-Friedhof	22 ⁸		
	13 Am Vlothoer Baum	18 ⁹		
	16 Unt. Hamscheberg	16		

⁷ damit Anschluss ab ZOB und Übergang von/auf Linie 961 Ahmsen / Bad Salzufen

⁸ Anschlußaufnahme Linie 435/434 von Exter, Löhne Wittel

⁹ Übergang auf Linie 434 ZOB Bustreff Bahnhof

1.2.3 Neukonzeption Linie 433 / S3-ost

ZOB Bahnhof – Markt – Glumke – Bad Salzuflen

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

ZOB /Bahnhof HF	33		27	
Gänsemarkt	34		26	
Alter Markt	36		24	
Pöppelmannwall	37		23	
Hardenbergstraße	38		22	
Lützowstraße	39		21	
Freizeitbad H2O	40		20	
Leipziger Straße	41		19	
Bauvereinstraße	42		18	
Friedenstalstraße	43	..	17	..
Holunderweg	44	..	16	..
Föhrenweg	44	..	16	..
Ellersiekerbach	45	..	15	..
Auf dem Dreische	46	..	14	..
Grundschule Oberingstr.	47	..	13	..
Glumke	49	..	11	..
Waldfriedenstraße	50	..	10	..
Lohhöfe	51	..	09	..
weiter in / aus Richtung				
ZOB Bad Salzuflen	57	..	03	..

1.3 Der Süden

1.3.1 Neukonzeption Linie S5 süd

ZOB Bahnhof – Markt - Severingstr.– Industriegebiet

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

ZOB /Bahnhof HF	32	58	02	28
Gänsemarkt	33	57	03	27
Alter Markt	36	55	06	25
Sachsenstraße	38	53	08	23
Lockhauser Straße	39	52	09	22
Genossenschaftsstraße	40	51	10	21
Fichtestraße	41	50	11	20
Kirschgarten	41	50	11	20
Stresemannweg	42	49	12	19
Severingstraße	43	48	13	18
	
Planckstraße	44	..	14	..
Einsteinstraße	45	..	15	..
Grüne Straße	46	..	16	..
Hohe Warth / Aldi	..	47	..	17

1.3.2 Neukonzeption Linie 961

Alter Markt – Ahmser Str. – Ahmsen

weiter **Bad Salzuflen-Knetterheide, Böker Weg**

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

ZOB /Bahnhof HF ab 40 mit H20-Express

Alter Markt 43

Alter Markt 45 43

Sachsenstraße 47 41 ↑

Schildkamp 48 40

Fichtestraße/Ahmser Str. 49 39

Gaußstraße 50 38

Ahmser Str./ Schobecke 51 37

Ahmser Str. Nr. 185 52 36

B.S. Ahmsen Friedhof 54 34

B.S. Ahmsen Buschortstr. 54 34

B.S. Ahmsen Siedlung 55 33

Ahmsen Ravensberger Str. 56 32

Ahmsen AmSpeckenbaum 57 31

... ..

B.S. Knetterh., Böker Weg 11 18

Umstieg Bus 349/350 ZOB Bad Salzuflen ..

... ..

B.S. Aspe, Lockhauser Str. 15

1.4 Elverdissen, Linien S2 und 352

Konzept Linie S2 ZOB Bahnhof – Hermannstr.– Elverdissen

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

	Linie 352 / Linie S 2			
ZOB /Bahnhof HF	33	27	03	57
Amtshausstraße	34	26	04	56
Berufschulzentrum	35	25	05	55
Hermannstraße (neu)	36	24	06	54
Heller Weg	37	23	07	53
Viehtriftenweg	38	22	08	52
Am Osterfeuer	39	21	09	51
Heimstättenweg /	40	20	10	50
AmSennenbusch				
Stephansweg	41	19	11	49
Ringstraße Süd	42	18	12	48
Elverd. Str. / Schule	43	17	13	47
Herforder Heide	44	16	14	46
Sandstraße	45	15	15	45
.....
Durlacher Weg	50	10	20	40
Nasse Welle/Turmstr.	51	09	21	39
Linie 352 weiter Obernbrink ..	51	09	21	39

1.5 Kombination der Linien 101, S6 west und S1 Eickum

1.5.1 Neukonzeption Linie 101, Führung über Schmiedestr.

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

Linie 101-West Linie S6 Eickum/Weststadt

ZOB /Bahnhof HF	33	27	32	57	02	27
Engerstraße	34	26	33	56	03	26
Schlosserstraße	35	25	34	55	04	25
Diebrocker Str. Nr.58	36	24	35	54	05	24
Neu: Sportzentrum	37	22	36	53	06	23
Otternbuschweg	37	22	36	53	06	23
Dieselstraße			37	52	07	22
			Anschluss auf S1		Anschluss von S1	
Kreienbreite			38	51	07	21
			weiter n.Eickum			35
Otterheider Weg	38	21	von S1		08	20
Schmiedestraße	39	20		23	09	19
Drechslerstraße	40	19		24	10	18
Schusterweg	41	18		25	11	17
Weberstraße	42	17		26	12	16
Westring	43	16		27	13	15
Molkerei	44	15		28		29
Abzw. Laar	45	14				
HF Stedefreund				
Am Vogelholz	53	06				
weiter / von Brake, BI Schildesche						

1.5.2 Neukonzeption Linie S6 – Eickum

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

Linie S6 Eickum

ZOB /Bahnhof HF	32	57
Engerstraße	33	56
Schlosserstraße	34	55
Diebrocker Str. Nr.58	35	54
Otternbuschweg	36	53
Kreienbreite	37	52
Dieselstraße	38	51
Hausheider Straße	39	50
Beckmann	40	49
Wihmsfeld	41	48
Im Esch	42	47
Im Ortfelde		46
Vahrenbreite		46
Eickum Schule		45
Am Stuckenholz		44
Eickum Friedhof		43

1.6 Linien 465/466 Herringhausen, S1 Nieder-Eickum

Neukonzeption Linie 465 Enger/Spenge und S1 West (Markt-) ZOB Bahnhof – Herringhausen Ost

Haltestellen & Taktfahrplan, Fahrzeugumlauf

Linie 465 Enger Linie S1 Dieckenheide

S1-Durchmesserlinie, an/ab Markt (Siehe Kap. 1.1.2 , S1 Magdeburger Str.)

	27	33	57	03	
ZOB /Bahnhof HF	33	27	03	57	
Ballerstr. / Annastraße	34	25	04	55	
Weststraße	35	23	05	53	
Hochstraße / Am Knie	36	22	06	52	
Frentrupweg	37	21	07	51	
Im Barrenholze	38	20	08	50	
Herringhausen, Schule	39	19	09	49	
Bakusbrink	40	18	10	48	
Dickenbrock	41	17	11	47	
465 weiter nach Enger/Spenge					
Enger Kleinbahnhof	49	10			
weiter nach Spenge ZOB u.z.					
			12	46	Im Berkendahl
	Dickenheide		13	45	Dickenheide-ZOB
			Fahrzeug retour
			an <u>21</u>	37	Kreienbreite

Umsteigen, zum ZOB mit Linie 101 *ab 22*

ZOB / Bahnhof Herford *an 28*