



Hansestadt Herford

Nahverkehrskonzept für den Stadtverkehr Herford

September 24

Impressum

Aufgabenträger:



Hansestadt Herford

Rathausplatz 1
32052 Herford
www.Herford.de

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 561, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Dr.-Ing. Timo Barwisch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand: 10.09.24

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen.....	5
2	Bestandsaufnahme ÖPNV-Angebot.....	6
3	Anforderungen an die künftige Verkehrsleistung	9
4	Qualitätsanforderungen	11
4.1	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	11
4.1.1	Betriebsform Bus.....	11
4.1.2	Platzangebot	14
4.1.3	Heizung und Kühlung	15
4.1.4	Design, Fahrgastinformation und Kommunikation.....	15
4.1.5	Alter und Umweltaanforderungen	16
4.1.6	Einhaltung der Clean-Vehicle-Directive (CVD)/ des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG	16
4.1.7	Übergangszeitraum.....	17
4.1.8	Sauberkeit und Erscheinungsbild.....	17
4.2	Anforderungen an das Fahrpersonal	18
4.2.1	Erscheinungsbild.....	18
4.2.2	Verhalten.....	18
4.2.3	Kenntnisse und Schulungen.....	22
4.2.4	Verschwiegenheit des Personals	22
4.2.5	Sozialstandards	23
4.3	Anforderungen an Tarif und Vertrieb	23
4.3.1	Tarif.....	23
4.3.2	Vertrieb in den Fahrzeugen	23
4.3.3	Verkaufsstellen und Beratung	23
4.4	Anforderungen an die Verkehrsdurchführung.....	24
4.4.1	Leitstelle und Betriebshof.....	24
4.4.2	Betriebs-, Verspätungs- und Störungsmanagement	24
4.5	Haltestellen	26

5	Linienbündelung.....	27
6	Anhang.....	30
6.1	Liniensteckbriefe	30
6.2	Liniennetz	41
	Abbildungsverzeichnis	42

1 Vorbemerkungen

Die Hansestadt Herford als große kreisangehörige Stadt und Kreisstadt des Kreises Herford hat die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in ihrem Stadtgebiet gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) und die Rechte und Pflichten als zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 lit. c) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) inne.

Sie stellt in dieser Funktion dieses Nahverkehrskonzept für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet auf und legt die hierfür erforderlichen Qualitäten und Anforderungen fest.

2 Bestandsaufnahme ÖPNV-Angebot

Der Herforder Busverkehr wird derzeit nach einem Rendezvous-System betrieben, mit Schleifenfahrten an den Linienenden. Der heutige zentrale Verknüpfungspunkt dieses Rendezvous-Systems befindet sich am Alten Markt.

Das aktuelle Bedienungsangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr im Stadtgebiet Herford besteht aus folgenden Linien:

Stadtbus Herford

- Linie S1: Eickum – Herringhausen – Alter Markt – Klinikum (60-Minuten-Takt)
- Linie S2: (Bahnhof -) Alter Markt – Elverdissen (60-Minuten-Takt)
- Linie S3: Falkendiek - Alter Markt – Glumke (60-Minuten-Takt))
- Linie S4: Alter Markt – Helmholtzstraße – Erika-Friedhof - Alter Markt (60-Minuten-Takt)
- Linie S5: Tierpark – Alter Markt – Schobeke / Ahmsen (30-Minuten-Takt)
- Linie S6: Dieselstraße – Otterheider Weg – Alter Markt– Magdeburger Straße (30-Minuten-Takt)
- Linie S11: Alter Markt – Bahnhof – Klinikum (60-Minuten-Takt)
- Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr Herford
- sowie die Schülerlinien 420 und 421

Die Hansestadt Herford ist Aufgabenträger für die o.g. Stadtbuslinien. Für die Regionalverkehre ist es der Kreis Herford, so im Folgenden nicht anderweitig vermerkt.¹

Folgende Regionalbusverkehre stehen im Zusammenhang mit der Hansestadt Herford:

Regionalbusverkehr

- Linie 99 Herford-Bielefeld, Milse (Linie mit Zuständigkeit zur Stadt Bielefeld)
- Linie 101 Herford- Bielefeld (Linie mit Zuständigkeit zur Stadt Bielefeld)
- Linie 253: Hf-Laar – Eickum – Herford (Schulverkehr)
- Linie 352 (Linie mit Zugehörigkeit zur Stadt Bielefeld): Milse – Altenhagen – Elverdissen – Herford (60-Minuten-Takt)
- Linie 425: Herford – Schweicheln - Falkendiek – Löhne (60-Minuten-Takt)
- Linie 433: Herford – Bad Salzuflen (60-Minuten-Takt)

¹ Hinweis: Stand 08/24 besteht noch ein Linienbündel E2, Stadtverkehr Herford, welches die Linien 433, 434 und 435 enthält. Mit Beschluss und Umsetzung dieses Nahverkehrskonzeptes gilt eine neue Linienbündelung gemäß Kapitel 5.

- Linie 434: Herford – Schwarzenmoor – Exter – Vlotho (60-Minuten-Takt)²
- Linie 435: Herford – Falkendiek – Wittel – Vlotho-Exter (60-Minuten-Takt)
- Linie 465: Spenge - Enger - Herringhausen – Herford (60-Minuten-Takt)
- Linie 466: Spenge – Enger – Oetinghausen – Herford (60-Minuten-Takt)³
- Linie 646: Bünde – Hiddenhausen – Lippinghausen – Herford (30-Minuten-Takt)
- Linie 647: Enger – Hiddenhausen – Lippinghausen – Herford (Schulverkehr)
- Linie 648: Bünde/Kirchlengern – Eilshausen – Lippinghausen – Herford (120-Minuten-Takt)
- Linie 961 (Linie mit Zugehörigkeit zum Kreis Lippe): Bad Salzuflen – Herford (60-Minuten-Takt)⁴

Integriertes Bedienungsangebot

Auf verschiedenen Korridoren wird ein aufeinander abgestimmtes und damit integriertes Bedienungsangebot von Stadtbus- und Regionalbuslinien angeboten. Dies betrifft die nachfolgenden Korridore und Linien:

- Korridor Eickum – Herringhausen – Herford; Linien S1 und 465 sowie S1 und S6
- Korridor Herford - Glumke, Linien S3 und 433 (im Spätverkehr Mo-Sa)
- Korridor Alter Markt - Helmholtzstraße - Erika-Friedhof - Alter Markt; Linien S4 und S5 (im Spätverkehr Mo-Fr und im nachmittäglichen Verkehr am Wochenende)
- Korridor Tierpark – Alter Markt; Linien S4 und S5 (Sa (am Nachmittag) und So)

Weitere Hinweise

- Die Merkmale der einzelnen Stadtbuslinien sind in den Liniensteckbriefen im Anhang dargestellt.
- Aktuell werden auf den Stadtbuslinien rund 825.000 Fahrplankilometer pro Jahr gefahren.
- Die Bedienung der Linien S 3 und S 5 erfolgt zeitweise im Rahmen eines Taxi-Busverkehrs. Darüber hinaus erfolgt zu Zeiten und in Räumen ohne Busver-

² Die Linienführung der Linie 434 soll zukünftig über die Vlothoer Straße geführt werden. Die Linienführung über die Bismarckstraße entfällt. Die mündliche Abstimmung mit der mhv/bzw. dem Kreis Herford ist bereits erfolgt.

³ Die Linienführung der Linie 466 soll zukünftig über die Enger Straße geführt werden. Die Linienführung über Füllenbruchstraße entfällt. Die mündliche Abstimmung mit der mhv/dem Kreis Herford ist bereits verfolgt.

⁴ Die Linienführung der Linie 961 soll zukünftig über den Ortsteil Biemsen-Ahmsen (Stadt Bad Salzuflen) erfolgen, der heute noch über die S5 angedient wird. Die S5, bzw. deren Nachfolgelinie endet dann im Industriegebiet auf Herforder Stadtgebiet. Die mündliche Abstimmung mit dem Kreis Lippe und der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) mbH für den Tausch der Linienwege ist bereits erfolgt.

kehr in Festbedienung die Grundversorgung mit ÖPNV-Angeboten durch einen Bedarfsverkehr, der nur auf gesonderte telefonische Anmeldung nach Fahrplan eingesetzt wird. Dieses Angebot wird in Herford durch ein AST abgebildet.

- Für die Bedarfsverkehrsleistungen wurde zu Vertragsbeginn (2023) von ca. 14.000 zu erbringenden Besetzkilometern pro Jahr für den AST-Verkehr ausgegangen. Als Besetzkilometerleistung gelten dabei die mit einem oder mehreren Fahrgästen an Bord erbrachte fahrplanmäßige Fahrleistung.

3 Anforderungen an die künftige Verkehrsleistung

Die Hansestadt Herford hat gemeinsam mit weiteren Planungspartnerinnen und -partnern ein Planungskonzept für den Stadtbusverkehr (vgl. Kapitel 2) erarbeitet, welches eine Weiterentwicklung des bestehenden integrierten Bedienungsangebots der Stadtbuslinien umfasst. Das mit dem Planungskonzept veränderte Liniennetz und Bedienungsangebot ist voll umfänglich mit dem geplanten Betriebsbeginn und im Rahmen der neuen Direktvergabe zum 01.04.2026 umzusetzen.⁵

Das hier vorliegende Planungskonzept beschreibt die Anforderungen an die künftige Verkehrsleistung zum Liniennetz und zum Bedienungsangebot.

Wesentliche Ziele des Planungskonzeptes sind:

- Verbesserung des ÖPNV im Stadtgebiet Herford, z. B. durch Minimierung von Fahr- und Umsteigezeiten, durch Herstellung von Barrierefreiheiten sowie durch Erhöhung der Erschließungs- und Verbindungsqualitäten.
- Die angestrebten Verbesserungen sollen Bürgerinnen und Bürger motivieren, ihren Verkehrsbedarf vermehrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen. Das soll dazu beitragen, Pkw-Fahrten zu vermeiden. Im Ergebnis ist dies ein Baustein für eine klimafreundlichere und mit dem Stadtleben besser verträgliche Mobilität.
- Als Folge der Umorganisation des Bussystems kann der Rendezvous-Punkt am Alten Markt aufgelöst und der Platz städtebaulich aufgewertet werden. Die Innenstadt kann von den negativen Auswirkungen des dominierenden Busverkehrs entlastet werden. Trotz der weitreichenden Entlastung der Innenstadt von Lärm und Abgasen bleibt eine gute Buserschließung (z. B. im 15-Minuten-Takt) des Zentrums über eine neue, deutlich kleinere Haltestelle am Alten Markt erhalten.

Mit dem Planungskonzept gehen folgende maßgeblichen Änderungen einher:

- Erweiterung des Linienangebotes um vier weitere Linien (die heutige Bezeichnung der Linien S1-S6 sowie S11 wird zu den Linien H1-H6 sowie H11 transformiert, die Linien H7-H10 werden ergänzend eingeführt)
- Der Verknüpfungspunkt der Linien wird vom Alten Markt zum Bahnhof/ZOB verlagert.
- Verzicht auf das heutige Rendezvous-System der Buslinien.
- Neuorganisation bzw. Weiterentwicklung des bestehenden Liniennetzes im Stadtbusverkehr unter Einbezug und Berücksichtigung der Regionalbusverkehre.

⁵ Wünschenswerte frühere Verbesserungen (zum Beispiel zum Fahrplanwechsel 2025) müssen und können im Rahmen der bestehenden Regelungen zur Leistungszubestellung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zwischen der Hansestadt Herford und der SVH Stadtverkehr Herford GmbH realisiert werden.

- Verlagerung von Pausen- und Ruhezeiten des Busverkehrs an die Linienenden.
- Verdichtung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Linien.
- Neuanbindung einzelner Stadtgebiete.

Mit Umsetzungsbeschluss vom 20.09.2024 gehen mit der Umsetzung des Planungskonzeptes Änderungen auf allen Stadtbuslinien einher sowie auf den Regionalbuslinien, 434, 466 und 961 (die aber nicht originärer Teil des hier dargestellten Nahverkehrskonzept sind). Die nicht benannten Linien bleiben in ihrer Linienführung und ihrem Bedienungsangebot unverändert gegenüber dem Bestand.

Die Merkmale der einzelnen Linien des Stadtbus Herford sind in den Liniensteckbriefen im Anhang 6 dargestellt.

Mit der Umsetzung des Planungskonzeptes werden auf den Stadtverkehrslinien rund 1.070.000 Fahrplankilometer pro Jahr gefahren.

Dieses Linienangebot des Planungskonzeptes (sowie der übrigen Linien in ihrem Bestandsangebot) ist als **Mindeststandard für die Verkehrsleistung im Stadtgebiet Herford** anzusehen.

4 Qualitätsanforderungen

Neben den Anforderungen an die künftige Verkehrsleistung werden in diesem Nahverkehrskonzept weitere Qualitätsanforderungen an die zukünftigen Stadtbuslinien H1 – H11 sowie den Schulbuslinien 420 und 421 formuliert, die als Mindeststandards bei der Erbringung von Verkehrsdiensten im ÖPNV im Stadtgebiet Herford erfüllt werden müssen.

4.1 Anforderungen an die Fahrzeuge

Der Linienbusverkehr ist mit (v.a. hinsichtlich Topographie, Kapazität) geeignetem Fahrzeugmaterial durchzuführen. Die Fahrzeuge müssen über eine angemessene Motorleistung entsprechend den topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben verfügen. Alle eingesetzten Fahrzeuge haben dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35 StVZO), dem PBefG und der BOKraft zu entsprechen.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrs- und betriebssicherem sowie ordnungsgemäßigem, fahrbereitem und sauberem und gepflegtem Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Das Verkehrsunternehmen hat für die Bereitstellung und Instandhaltung der erforderlichen Fahrzeuge Sorge zu tragen.

Im Winter sind Winterreifen gemäß § 2 Abs. 3a StVO vorgeschrieben. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Dem Aufgabenträger sind unverzüglich Kopien des Kfz-Scheines sowie des Versicherungsnachweises für jedes einzusetzende Fahrzeug zu übergeben. Des Weiteren ist eine Einsichtnahme des Prüfbuchs durch den zukünftigen Betreiber jederzeit zu gewährleisten. Erstmals zum Einsatz kommende Fahrzeuge sind dem Aufgabenträger vor der Inbetriebnahme nach dessen Aufforderung vorzuführen.

Entspricht ein Fahrzeug nicht den beschriebenen Anforderungen, kann der Aufgabenträger erwirken, dass das Fahrzeug nicht mehr zum Einsatz von Verkehrsleistungen im Stadtgebiet Herford kommt.

Alle eingesetzten Fahrzeuge sind darüber hinaus mit nachfolgenden Ausstattungsmerkmalen auszustatten und haben mindestens die nachfolgend dargestellten Anforderungen zu erfüllen:

4.1.1 Betriebsform Bus

Für den Betrieb des Stadtverkehrs ist in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage einer der folgenden Fahrzeugtypen einzusetzen:

4.1.1.1 Standardlinienbus und Standardgelenkbus

- Außenfahrgeräusche von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetrieben von maximal 83 dB(A); nach ISO 362 und DIN ISO 5130

- mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite 1250 mm +/- 50 mm)
- mindestens zwei Einstiege mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz
- Barrierefreie Niederflertechnik; als barrierefrei gilt ein Fahrzeug i.S.d. § 11 Abs. Satz 6 ÖPNVG NRW, wenn es dem Standard aus der UN ECE 107 in der jeweiligen aktuellen Fassung entspricht
- mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
- im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen
- Die Bestuhlung zwischen vorderer und mittlerer Tür ist podestfrei zu gestalten (Ausnahme: Platz direkt hinter dem Fahrerplatz), max. zwölf Sitze entgegen der Fahrtrichtung.
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Vollmatrixanzeigen (Rollbandanlagen nur in Ausnahmefällen)
 - o Linienbeschilderung außen: Bug, rechts, Heck
 - o Fahrtziel: Bug
 - o Streckenverlauf: rechts
- liniengerechte Bestuhlung mit Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- Festhaltungsmöglichkeiten:
 - senkrechte Haltestangen, farblich abgesetzt, mindestens an jeder 2. Fahrgastsitzreihe (möglichst versetzt)
 - Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist
 - waagerechte Haltestangen für Fahrzeuge über 10 m Länge
- ausreichende Anzahl von farbig abgesetzten Haltewunschtasten in einer Höhe, die von allen Sitzplätzen aus zu erreichen sind
- eine Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen von mindestens 900 x 1300 mm (vgl. DIN 75077)
- Fahrscheindrucker mit der Möglichkeit zur Ausgabe von relationsbezogenen Fahrscheinen
- DIN-A3-Info-Rahmen
- Kontrollgerät für digitale Fahrscheine
- USB Ladeanschlüsse bei Neufahrzeugen

- Maximales Alter der Fahrzeuge zum Betriebsbeginn und während des Betriebszeitraumes: 10 Jahre⁶
- Abgasnorm mindestens EURO VI

4.1.1.2 Kleinbus

- Außenfahrgeräusche von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetrieben von maximal 83 dB(A); nach ISO 362 und DIN ISO 5130
- Mindestens eine doppelbreite Tür
- Ein Einstieg mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz.
- Barrierefreiheit; als barrierefrei gilt ein Fahrzeug i.S.d. § 11 Abs. 2 Satz 6 ÖPNVG NRW, wenn es dem Standard aus der UN ECE 107 in der zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs gültigen Fassung entsprochen hat
- Mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist.
- Eine Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen von mindestens 900 x 1300 mm (vgl. DIN 75077)
- Vollmatrixanzeigen (Rollbandanlagen nur in Ausnahmefällen)
- Linienbeschilderung außen:
 - Linienbeschilderung außen: Bug, Heck, rechts
 - Fahrtziel: Bug
 - Streckenverlauf: rechts
- Optische und akustische Anzeige zur Bestätigung des Haltestellenwunsches
- Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- Ausreichende Anzahl von kontrastreich abgesetzten Haltewunschtasten
- Fahrscheindrucker
- maximales Alter der Fahrzeuge zum Betriebsbeginn und während des Betriebszeitraumes 10 Jahre⁷

⁶ Grundlage für die Ermittlung des Fahrzeugalters ist das Datum der Erstzulassung der Fahrzeuge

⁷ Grundlage für die Ermittlung des Fahrzeugalters ist das Datum der Erstzulassung der Fahrzeuge

- Abgasnorm mindestens EURO VI

4.1.1.3 Pkw/Minibus für AST-Verkehr

Für den Betrieb des AST-Verkehrs kann wahlweise einer der folgenden Fahrzeugtypen eingesetzt werden:

- PKW / Minibus (zur Personenbeförderung zugelassen; ggf. Taxi – Einsatz)
- Niederflur-Kleinbus oder Minibus
 - Die Fahrzeuge müssen in sauberem Zustand sein
 - Die Fahrzeuge müssen Nichtraucher-Fahrzeuge sein
 - In den Fahrzeugen muss ein Fahrkartenverkauf ermöglicht werden, mindestens Blockverkauf, ggf. mit mobilem Fahrscheindrucker

Es muss zwingend ein geeignetes Fahrzeug zur Personenbeförderung mit Rollstuhlrampe, geeignet für einen Elektro-Rollstuhl, für den Betrieb im AST-Verkehr vorgehalten werden.

Es sind ausreichend Reservefahrzeuge vorzuhalten, die dem vorgegebenen Standard entsprechen müssen. Zur Sicherung der vertragsgemäßen Durchführung des Betriebes ist ein Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht.

4.1.2 Platzangebot

Das Platzangebot ist so zu dimensionieren, dass für die zu erwartende Fahrgastmenge ausreichend Sitz- bzw. Sitz -und Stehplätze im Rahmen der folgend angegebenen Kapazitätsbandbreiten je Fahrzeugtyp bereitstehen.

- Pkw/Minibus (MB) bis ca. 5 Meter Länge: Maximal acht Fahrgastsitzplätze
- Kleinbus (KB) bis ca. 9 Meter Länge: Mindestens 15 Fahrgastsitzplätze und 28 Fahrgastgesamtplätze (inkl. Klappsitze)
- Standardlinienbus, bis ca. 12,5 Meter (SL): Mindestens 29 Fahrgastsitzplätze und 90 Fahrgastgesamtplätze (inkl. Klappsitze)
- Standard-Gelenkbus bis ca. 19 Meter (GL): Mindestens 45 Fahrgastsitzplätze und 120 Fahrgastgesamtplätze (inkl. Klappsitze)

4.1.3 Heizung und Kühlung

Erforderlich ist

- Eine Standardbelüftung mit Seitenscheibenbeheizung oder Thermopane-scheiben und Dachlüfter/Hebedächer
- Klimaanlage
- Notausstiegs Luke, die auch zur Belüftung des Fahrzeuges genutzt werden kann (bei den regelmäßig einzusetzenden Fahrzeugen nur bei Ausfall der Klimaanlage)

4.1.4 Design, Fahrgastinformation und Kommunikation

- Die Fahrzeuge sind mit mindestens einem Fahrgastinformationsbildschirm ausgestattet, auf dem das Endziel der Fahrt, die Verlaufsanzeige mindestens der nächsten fünf Haltestellen sowie die Anzeige „Wagen hält“ dargestellt ist. Wünschenswert ist auch die Anzeige von Umstiegsmöglichkeiten mit den entsprechenden Anschlusszeiten weiterer Linien.
- Die eingesetzten Neufahrzeuge im Stadtbusverkehr verfügen über ein einheitliches Corporate Design, das der Aufgabenträger vorgibt, ebenso sind Fahrzeugsitze mit Polster und Stoffbezügen in einem einheitlichen Design vorzuhalten.
- Außenwerbung auf den Bussen ist nur auf einer Fläche bis zu 20% der Gesamtfläche zulässig. Dabei ist eine Beklebung der Scheiben nicht erlaubt.
- Ferner ist eine digitale akustische Ansage der nächsten Haltestelle (mit geräuschabhängiger Lautstärkenregelung) vorzusehen.
- Der Laufweg des Fahrzeuges ist im Bus einsehbar, z.B. durch Darstellung des Linienwegs als ausgehängtes DIN A3-Plakat oder als digitale Anzeige.
- Alle Fahrzeuge verfügen am Fahrerplatz über ein Bordmikrofon sowie Lautsprecher für Ansagen an die Fahrgäste.
- Die Kommunikation mit einer während des gesamten Bedienungszeitraumes besetzten Leitstelle muss gewährleistet sein.

Alle im Stadtgebiet eingesetzten Fahrzeuge und Personale sind an eine Leitstelle anzuschließen, die über den kompletten Betriebszeitraum des Stadtverkehrs personell besetzt sein muss. Die entsprechende Hard- und Software (RBL/ITCS-System) ist mit dem Aufgabenträger vor Betriebsaufnahme abzustimmen. Das Verkehrsunternehmen ist zur Teilnahme an der Datendrehscheibe NRW verpflichtet, um damit sowohl seine Soll- als auch seine Ist-Fahrplandaten zur Echtzeitinformation der Kunden nutzbar zu machen.

4.1.5 Alter und Umweltanforderungen

Es sind Fahrzeuge einzusetzen, die zum Zeitpunkt des Einsatzstartes, also zu Betriebsbeginn und während der Laufzeit der Verkehre auf die Erstzulassung bezogen- maximal 10,00 Jahre alt sind. Für Neufahrzeuge, die während des Betriebes die zu Betriebsbeginn eingesetzten Fahrzeuge ablösen, gilt dies gleichermaßen. Es werden nur Fahrzeuge mit der im Anschaffungsjahr gültigen höchstmöglichen europäischen Emissionsnorm eingesetzt; mindestens jedoch mit Abgasnorm EURO VI.

Dabei legt die Stadt Herford auch Wert auf Innovation und lässt ausdrücklich auch alternative Antriebe zu, sofern die Fahrzeuge die weiteren Anforderungen erfüllen können. Mit Umsetzung des Konzeptes zum 01.04.2026 sind mindestens vier batterieelektrische Neufahrzeuge einzusetzen, deren Anzahl (in Abhängigkeit der verfügbaren Ladeinfrastruktur, der Marktverfügbarkeit und Lieferzeiten der Fahrzeughersteller) im ersten Betriebsjahr auf mindestens neun batterieelektrische Neufahrzeuge zu steigern ist. Zum Hintergrund siehe die folgenden Kapitel 4.1.6 und 4.1.7.

4.1.6 Einhaltung der Clean-Vehicle-Directive (CVD)/ des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)

Nach § 6 Abs. 1 SaubFahrzeugBeschG müssen im maßgeblichen Referenzzeitraum von den zum Einsatz kommenden leichten Nutzfahrzeugen grundsätzlich mindestens 38,5 % saubere leichte Nutzfahrzeuge gemäß § 2 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG sein. Von den zum Einsatz kommenden schweren Nutzfahrzeugen müssen gemäß § 6 Abs. 2 lit. b) SaubFahrzeugBeschG mindestens 65 % saubere schwere Nutzfahrzeuge gemäß § 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG, und davon gemäß § 6 Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG mindestens die Hälfte emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge gemäß § 2 Nr. 6 SaubFahrzeugBeschG sein.

Zwischenzeitlich ist eine länderübergreifende Branchenvereinbarung i.S.d. § 5 SaubFahrzeugBeschG in Kraft getreten, der u.a. auch das Land Nordrhein-Westfalen angehört.

Diese Branchenvereinbarung zielt darauf ab, die Einhaltung der erforderlichen Mindestbeschaffungsquoten auf der Ebene des jeweiligen Landes insgesamt oder im Verbund mit anderen Ländern sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund behält sich die Stadt Herford vor, sich dieser Branchenvereinbarung und den damit verbundenen Meldeverfahren anzuschließen.

Unabhängig von dieser Entscheidung, bekennt sich die Stadt Herford mittel- und langfristig zur Dekarbonisierung des Busverkehrs und strebt daher eine (sukzessive) Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge an.

Die notwendige Ladeinfrastruktur soll vom Verkehrsunternehmen auf dem Betriebshof eingerichtet und vorgehalten werden.

4.1.7 Übergangszeitraum

Sollte die Einhaltung der Vorgaben nach dem SaubFahrzeugBeschG nicht über einen Anschluss an die vorgenannte Branchenvereinbarung sichergestellt werden können und kommt es dann im Hinblick auf die nach dem SaubFahrzeugBeschG zu beschaffenden Fahrzeuge zu unverschuldeten Verzögerungen bei der Beschaffung und Lieferung, wird ein Übergangszeitraum von bis zu 18 Monaten gewährt, in dem andere Fahrzeuge eingesetzt werden können. Diese müssen mindestens die unter Ziffer 4.1.1 – 4.1.5 definierten Anforderungen erfüllen.

4.1.8 Sauberkeit und Erscheinungsbild

Alle technischen Anlagen müssen stets funktionstüchtig und einsatzbereit sein. Bei Defekt erfolgt ein zügiger Austausch des Gerätes oder Fahrzeuges – spätestens jedoch zum nächsten Einsatztag nach Bekanntwerden des Schadens.

Spätestens zum täglichen Betriebsbeginn haben die Fahrzeuge innen und außen sauber zu sein. Klebrige oder abfärbende Rückstände und entfernbare Schmierereien des Vortags sind bis spätestens zum Betriebsbeginn des Folgetages zu entfernen. Das Fahrzeug hat gut gelüftet zu sein, die Sitze müssen trocken sein.

Starke Verunreinigungen im Fahrgastraum und Quellen unangenehmer Gerüche sind unverzüglich - soweit möglich - bereits durch das Fahrpersonal zu beseitigen.

Die Beseitigung von Grobschmutz hat bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit unverzüglich durch das Fahrpersonal zu erfolgen.

Die Fahrzeuge müssen innen und außen schadensfrei sein. Etwaige Unfallschäden an Karosserie und Lack sind umgehend binnen zwei Wochen zu beseitigen, im Falle von notwendigen Ersatzteillieferungen bei größeren Schäden ist der Zeitraum auf das notwendige Höchstmaß zu begrenzen. Schmierereien, aufgeschlitzte Sitze, Beschädigungen von Wand- und Deckenverkleidungen sowie sonstige Schäden im Fahrgastraum sind binnen sieben Kalendertagen zu beheben.

Neben der zügigen Beseitigung von Unfall- und Vandalismus-Schäden und einer gewissenhaften Reinigung dürfen die Fahrzeuge zur Wahrung eines gepflegten Erscheinungsbildes keine übermäßigen Gebrauchsspuren und Verschleißerscheinungen aufweisen. Im Innenraum sind verschlissene Sitze, dauerhaft verfärbte bzw. verkratzte Wand- und Deckenverkleidungen, verfärbte Abdeckungen von Beleuchtungskörpern zu ersetzen.

Außen sind Rostspuren zu beseitigen. Stumpfe, ausgebleichte Lackstellen sind auszubessern.

Innerhalb der Fahrzeuge ist das Rauchen für Personal wie Fahrgäste nicht gestattet (das gilt auch in den Pausen).

4.2 Anforderungen an das Fahrpersonal

Die nachfolgenden Regelungen gelten für das im Linienverkehr eingesetzte Fahrpersonal, nicht für die Anruf- Sammel- Taxi Verkehre.

Für den Einsatz im Fahrdienst sind nur sozialversicherungspflichtige Vollzeit / Teilzeitkräfte oder geringfügig Beschäftigte zulässig. Arbeitnehmerähnliche selbstständige (scheinselbstständige) Fahrer dürfen nicht eingesetzt werden.

Der Einsatz von Praktikanten und Auszubildenden im Fahrbetrieb bedarf vorab einer Genehmigung.

Zur Gewährleistung eines Höchstmaßes an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind dem Fahrpersonal detaillierte Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Diese müssen den vollständigen Fahrplan der vom Fahrer durchzuführenden Kurse mit allen zu bedienenden Haltestellen nebst Informationen zu bestehenden Anschluss-Beziehungen, Wartezeit- Vorschriften, Anweisungen zur Beschilderung des Kurses und ggf. durchzuführenden Ansagen enthalten.

4.2.1 Erscheinungsbild

Das Fahrpersonal im Linienverkehr muss einheitliche Dienstkleidung tragen und ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben. Die Bekleidung des Fahrpersonals muss dazu sauber und den Anstandsregeln entsprechend angemessen sein. Die maßgebenden Kriterien hierfür sind:

- Tragen eines einfarbigen (weißen, dunkel- oder hellblauen) Oberhemdes, Polo-Shirts, etc. oder
- einer einfarbigen (weißen, dunkel- oder hellblauen) Bluse mit bedeckten Schultern; weitere Bekleidungsstücke (Hosen, Sakkos, Pullunder, Pullover, Strickjacken etc.) sind in dunkelblau zu halten;
- Namensschild (rechts); im Falle von datenschutzrechtlichen Bedenken des Fahrers / der Fahrerin auch unter Verwendung eines Pseudonyms, welches die Identifizierung der Person ermöglicht;
- kein Tragen von Sport-, Trainings- oder Arbeitsanzügen;

4.2.2 Verhalten

Verhalten während der Fahrt

Die Fahrplanvorgaben sind einzuhalten; es darf insbesondere nicht zu früh von einer Haltestelle abgefahren werden. Vom Fahrpersonal ist eine ausgeglichene, vorausschauende Fahrweise zu gewährleisten. Zu vermeiden sind ruckartiges Anfahren und plötzliches Abbremsen (Ausnahmen nur in Gefahrensituationen). Im Verspätungsfalle gilt der Grundsatz: Sicherheit vor Pünktlichkeit vor Wirtschaftlichkeit.

Die Fahrplanunterlagen und betriebliche Anweisungen sind griffbereit bereitzuhalten, so dass sich das Fahrpersonal bei jedem Haltestellenaufenthalt über die nächste anzusteuernde Haltestelle, die planmäßige Abfahrtszeit und betriebliche Anweisungen (z.B. Anschlüsse) informieren kann.

Die Nutzung von Telekommunikationseinrichtungen während der Fahrt ist auf die zur Betriebsabwicklung erforderlichen Funkkontakte beschränkt. Die Benutzung von Mobiltelefonen (zwingend mit Freisprechanlage) während der Fahrt ist ausdrücklich auf Not- und Störsituationen beschränkt.

Der Verzehr von Speisen und Getränken sowie das Rauchen während der Fahrt sind untersagt. Das Rauchen im Fahrzeug ist auch während der Pausen-, der Wende- und der Werkstattzeiten nicht gestattet.

Unregelmäßigkeiten und Betriebsstörungen sind vom Fahrpersonal unverzüglich dem verantwortlichen Disponenten zu melden. Das Fahrpersonal hat konstruktiv nach den jeweiligen Möglichkeiten an der Behebung der Störung mitzuarbeiten und die Fahrgäste auf die Störung und ggf. abweichende Fahrtmöglichkeiten hinzuweisen.

Im Übrigen wird auf die Geltung von § 8 Abs. 3, Abs. 5 BOKraft verwiesen.

Verhalten gegenüber Fahrgästen

Das Fahrpersonal hat sich bei der Dienstauführung, aber auch in Pausen und bei Dienstunterbrechungen, so zu verhalten, wie es der Dienst am Kunden, Rücksicht auf mobilitäts- und wahrnehmungseingeschränkte Personen, die Höflichkeit gegenüber allen Fahrgästen und die Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer gebieten.

Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Der Begriff „mobilitätseingeschränkte Fahrgäste“ umfasst dabei nicht nur Fahrgäste mit Gehbehinderung, Rollstühlen und/oder Sehbehinderung, sondern ausdrücklich alle Personen mit Einschränkungen, welche eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des ÖPNV erschweren (z.B. hochbetagte Nutzer, Fahrgäste mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit Orientierungs- und Wahrnehmungsschwächen, Personen mit Kinderwagen oder umfangreichem Gepäck).

Entsprechende Verhaltensregeln müssen dem Fahrpersonal bekannt sein. Das Verkehrsunternehmen wird diese nach eigenem Ermessen im Rahmen von Schulungen vertiefen.

Das Verhalten des Personals gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern muss stets freundlich und zuvorkommend sein - auch in Stresssituationen.

Der definierte Anspruch an ein kundengerechtes Verhalten bedeutet insbesondere:

- die Ein- und Ausstiegstüren vollständig und schnellstmöglich zu öffnen bzw. für die Öffnung freizugeben,

- bei der Bedienung der Türen auch auf mobilitätseingeschränkte Personen Rücksicht zu nehmen,
- eine gegebenenfalls vorhandene dritte Tür grundsätzlich für den Ausstieg freizugeben und die beiden vorderen Türen zu öffnen,
- die Fahrgäste beim Einstieg zu grüßen,
- sich bei den Fahrgästen für das Entrichten der Fahrgelder bzw. das Vorzeigen des Fahrausweises zu bedanken,
- bei Fragestellungen zu Fahrzeiten, Haltestellen, Anschlüssen, Tarifen oder sonstigen Informationen nach bestem Wissen Auskunft zu geben und ggf. über weitere Auskunftstellen zu informieren,
- die Fahrgäste auf die für sie günstigste Fahrausweisart hinzuweisen,
- in Notsituationen umfassend und schnellstmöglich Hilfe anzubieten,
- Beschwerden von Fahrgästen anzunehmen und an den Aufgabenträger weiterzuleiten,
- bei Beschwerden von Fahrgästen den eigenen Namen zu nennen und ggf. die Kontaktmöglichkeiten zum Verkehrsunternehmen oder zum Aufgabenträger auszuhändigen,
- in emotional geprägten Situationen sich gegenüber Fahrgästen stets ruhig und zuvorkommend zu verhalten, erkennbar zuzuhören sowie nicht aggressiv zu reagieren,
- bei Bedarf ist Fahrgästen Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen zu geben, z.B. Fahrgästen mit Kinderwagen, älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen,
- auf die besondere Schutzbedürftigkeit insbesondere jüngerer Schüler einzugehen,
- im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste haben die Fahrer entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Zentrale, Aufforderung zum Verlassen des Busses, ggf. Hinzuziehung der Polizei), möglichst unter Weiterführung des Fahrbetriebes, sofern hierbei eine ernsthafte Gefährdung der Fahrgäste und des Fahrpersonals unwahrscheinlich ist,
- mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist bei Bedarf aktiv Hilfe zu leisten. Erforderlichenfalls können andere Fahrgäste hinzu gebeten werden. Andere Fahrgäste sind ggf. freundlich aufzufordern, einen Sitzplatz zugunsten von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen bzw. Fahrgästen mit kleinen Kindern freizugeben,
- soweit an den Haltestellen Aufmerksamkeitsfelder für Sehbehinderte vorhanden sind, ist grundsätzlich mit der vorderen Tür dort zu halten.

Vor der Abfahrt von der Haltestelle ist das Fahrpersonal verpflichtet, sich zu vergewissern, dass die eingestiegenen Fahrgäste die Möglichkeit haben, sich si-

chere Halt bzw. eine Sitzmöglichkeit zu verschaffen. Auf erkennbar herannahende, im unmittelbaren Haltestellenbereich befindliche Fahrgäste ist zu warten. Die Annäherung an die Haltestellen mit wartenden Schülern hat grundsätzlich mit größter Vorsicht zu erfolgen, auf spielende oder drängelnde Schülerinnen und Schüler ist zu achten.

Die dargestellten besonderen Verhaltensregeln sind vom Fahrpersonal zwingend einzuhalten. Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet insbesondere, dass Kinder und Jugendliche in der Dunkelheit oder bei extremer Witterung nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden.

Die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen hat Vorrang vor der wortgetreuen Auslegung der Beförderungs- und Tarifbestimmungen. Vom Fahrpersonal ist die vorrangige Pflicht zur Beförderung von Kleinkindern in Kinderwagen aktiv abzusichern. Kinderwagen dürfen nur in Ausnahmefällen, z.B. der Besetzung mit anderen Kinderwagen oder Krankenfahrstühlen/Rollstühlen, zurückgewiesen werden.

Das Fahrpersonal hat insbesondere bei Personen mit Rollstuhl auf die Möglichkeit der Befestigung und Absicherung hinzuweisen und ggf. die betreffende Person zu unterstützen.

Vom Fahrpersonal ist weiterhin zu gewährleisten, dass Fahrgäste nicht durch Tiere belästigt, geschädigt oder verletzt werden. In Fällen, in denen der Begleitende seiner Aufsichtspflicht über die Tiere nicht nachkommt, kann das Tier von der Beförderung ausgeschlossen werden.

Bei Unklarheiten bezüglich des Fahrausweises ist der jeweilige Fahrgast auf die Problematik hinzuweisen. Die Nichtanerkennung von Fahrausweisen ist nur im Falle des offensichtlichen Betruges zulässig. Ansonsten ist in Zweifelsfällen zugunsten des Fahrgastes zu entscheiden. Der Entzug des Fahrausweises ist nur dann vorzunehmen, wenn eindeutig die Betrugsabsicht unterstellt werden kann. Bei fehlenden Eintragungen in den Zeitfahrausweisen oder beschädigten, stark verschmutzten oder sonstig nicht mehr lesbaren Zeitfahrausweisen ist der Fahrgast zu wenden und sich einen neuen Zeitfahrausweis ausstellen zu lassen.

Bei mobilitätseingeschränkten Personen genügt eine Sichtkontrolle des Fahrausweises auch auf größere Entfernung, wenn sich die betreffende Person einen Sitzplatz gesucht hat. Ein nochmaliges Aufstehen bzw. nach vorne kommen eines Fahrgastes mit Mobilitätseinschränkung zum Fahrerplatz ist nach Möglichkeit zu vermeiden.

Bei dem Aufenthalt an Endhaltestellen oder längeren Zwischenhalten ist insbesondere bei schlechter Witterung, den Fahrgästen der Aufenthalt im Fahrzeug zu gewähren. In Abhängigkeit von der Witterung ist das Fahrzeug angemessen zu temperieren. Das Fahrpersonal ist eingehend in die Bedienung der Heizungs- und Klimaanlage einzuweisen.

Das Fahrpersonal hat entsprechend der Betriebserfahrungen in ausreichendem Maße Notfahrscheine für den Handverkauf und Wechselgeld (50 Euro in

gemischter Stückelung) mitzuführen. Beim Bezahlvorgang sind größere Geldbeträge möglichst zu wechseln, ggf. unter Mithilfe anderer Fahrgäste. Das Fahrpersonal oder das Verkehrsunternehmen sollten bei Erfordernis dafür sorgen, ggf. auch während des laufenden Dienstes eine Nachversorgung mit Wechselgeld zu organisieren.

Ist das Wechseln eines Geldbetrages nicht möglich, ist der Fahrgast freundlich auf die Grenzen der Bargeldannahme und Wechselmöglichkeiten laut gültigen Beförderungsbedingungen hinzuweisen. Ihm ist eine Restgeldquittung über den zurückbehaltenen Betrag auszustellen. Der Fahrgast ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass er diese Restgeldquittung gebührenfrei zur Barauszahlung oder zur Verrechnung beim Verkehrsunternehmen einreichen kann.

Bei Störungen oder Belästigungen von Fahrgästen bzw. durch Fahrgäste ist, wenn nicht unmittelbar angemessene Maßnahmen (z.B. Verweisung von Personen aus dem Fahrzeug) ergriffen werden können, unverzüglich die Leitstelle oder die Mobilitätszentrale, in Notfällen die Polizei zu unterrichten.

4.2.3 Kenntnisse und Schulungen

In der Verantwortung des Verkehrsunternehmens liegt die regelmäßige Einweisung des Fahrpersonals zur Sicherung der Qualitätsvorgaben und zur hochwertigen Durchführung des Verkehrs. Diese Schulungen umfassen insbesondere Tarife, Verhalten und Kommunikation gegenüber Kunden (Freundlichkeit, Auftreten) und Kontrollen sowie Erste-Hilfe-Kurse und Deeskalationstrainings.

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

Das Fahrpersonal muss die geforderten Weiterbildungsmaßnahmen gemäß dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) in der jeweils gültigen Fassung erfüllen.

Das Fahrpersonal muss einmal pro Jahr für einen Zeitraum von sechs Stunden für interne Schulungen kostenlos zur Verfügung stehen. Eine Übernahme der Kosten für die Durchführung von Schulungsmaßnahmen durch den Aufgabenträger erfolgt nicht, soweit dies nicht ausdrücklich anders geregelt oder vereinbart wurde.

4.2.4 Verschwiegenheit des Personals

Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass dessen Fahrpersonal sowie dessen weitere Mitarbeiter grundsätzlich über alle betrieblichen Angelegenheiten, die im Zusammenhang mit der Verkehrsdurchführung stehen und keine Relevanz im Rahmen der Fahrgastinformation besitzen, Verschwiegenheit gegenüber Dritten (Institutionen und Einzelpersonen, insbesondere Fahrgästen) bewahren. Es wird zudem sichergestellt, dass im gegenständlichen Verkehr eingesetztes Fahrpersonal dahingehend belehrt wird. Diese Belehrung ist mittels einer Liste mit den Unterschriften des Fahrpersonals zu dokumentieren.

4.2.5 Sozialstandards

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, das eingesetzte Personal nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu entlohnen. Dabei darf das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe nicht unterschritten werden. Die Vergütung des Fahrpersonals entspricht mindestens dem Tariftreue und Vergabegesetz NRW (TVGG).

4.3 Anforderungen an Tarif und Vertrieb

4.3.1 Tarif

Im ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Herford werden jeweils gültigen Tarife des WestfalenTarif und die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) einschließlich Übergangs-/Anerkennungstarife ohne Abweichung angewendet.

4.3.2 Vertrieb in den Fahrzeugen

Alle Fahrzeuge verfügen über einen eingebauten, elektronischen Fahrschein-drucker.

4.3.3 Verkaufsstellen und Beratung

Es wird empfohlen, das bestehende Kundencenter in Herford am Alten Markt zum ZOB bzw. zum Bahnhof zu verlegen. Im Rahmen der Mobilitätsberatung sind hier folgende kundenorientierte Serviceleistungen zu erbringen:

- Persönliche und telefonische Kundenberatung von Tarif- und verkehrsmittelübergreifende Fahrplanauskünften zum Nahverkehr innerhalb von Herford
- Kundenberatung und Verkauf des lokalen Klimatickets Herford
- Beratung und Verkauf des Deutschlandtickets
- Verkauf des gesamten Ticketsortiments des Westfalen Tarifs mit elektronischem Vertriebssystem
- Kundenberatung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten der SVH
- Informationen zu Ticketangeboten des NRW-Tarifs
- Informationen zu ÖPNV kombinierbaren Mobilitätsangeboten
- Schnittstelle zwischen Kunden vor Ort, den unterschiedlichen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen

4.4 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

Das Verkehrsunternehmen hat zur Erfüllung der in dieser Leistungsbeschreibung dargestellten Verkehrsleistung alle gesetzlichen Vorschriften, sowie die aus der Genehmigung des Linienverkehrs folgenden Pflichten einzuhalten.

4.4.1 Leitstelle und Betriebshof

Das Verkehrsführende Unternehmen ist verpflichtet, einen Betriebshof zu führen.

Nach Einschätzung der Hansestadt Herford, kommt als Betriebshof lediglich der bestehende Betriebshof in Herford (Goebenstraße 75) in Betracht. Im Falle der avisierten Direktvergabe des Stadtverkehrs Herford an die SVH Stadtverkehr Herford GmbH, ist beabsichtigt, dass die SVH den operativen Betrieb des Stadtverkehrs im Wege einer europaweiten Ausschreibung nach dem Sektorenvergaberecht an einen Fahrdienstleister/Subunternehmer vergeben wird. Im Rahmen der Ausschreibung sollen dem Ausschreibungsgewinner die Gebäude und Infrastruktur an der Goebenstraße 75 durch die SVH dem Ausschreibungsgewinner und späteren Subunternehmer (=leistungserbringendes Verkehrsunternehmen) beigestellt werden⁸.

Es ist nicht gestattet, nachts Busse außerhalb vom Betriebshofgelände auf öffentlichem Grund und Boden regelmäßig abzustellen, zu reinigen und zu unterhalten.

Die Leitstelle kommuniziert direkt mit dem im Einsatz befindlichen Fahrpersonal und ist im Rahmen des täglichen Betriebs (u.a. Anschlusssicherheit, Umgang mit Störungen, Verspätungen, Baustellen) weisungsbefugt.

Das Verkehrsunternehmen hat eine(n) Betriebsleiter(in) nach BO-Kraft oder einen sonstigen verantwortlichen ständigen Ansprechpartner (mit vergleichbarer Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenz) zu benennen, der sowohl für den Aufgabenträger als auch für das eingesetzte Fahrpersonal als Ansprechpartner dient, und während der Betriebszeiten des gegenständlichen Verkehrs mindestens per (Mobil-) Telefon erreichbar ist.

Der verantwortliche Ansprechpartner ist dem Aufgabenträger bis einen Monat vor der Betriebsaufnahme zu benennen. Personelle Veränderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

4.4.2 Betriebs-, Verspätungs- und Störungsmanagement

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, den (im Bedarfsverkehr durch Buchungen zustande gekommenen) Fahrplan einzuhalten und einen pünktlichen Betrieb zu gewährleisten. Das Abfahren an einer Haltestelle mit Verfrühung ist untersagt.

Wenn die gesetzlichen Vorgaben zu den zugelassenen Kapazitäten der eingesetzten Fahrzeuge für die Beförderung nicht mehr ausreichen bzw. einzelne

⁸ Die Beistellung des Betriebshofs erfolgt lediglich im Falle der anvisierten Direktvergabe an die SVH.

Fahrten dauerhaft keine Fahrgäste oder wenig Fahrgäste aufweisen, ist der Aufgabenträger umgehend darauf hinzuweisen.

Bei geplanten Fahrplanänderungen, z.B. zum Fahrplanwechsel im Dezember, sind Fahrgäste frühzeitig, jedoch spätestens zwei Wochen vor Inkrafttreten der Fahrplanänderung, über geeignete Medien (im Bus, an Haltestellen, über Printmedien, Internet) zu informieren. Das Informationsverfahren wird vorab zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen abgestimmt.

Fahrten, die aufgrund von dem Verkehrsunternehmen zurechenbaren Ereignissen über 30,0 Minuten verspätet sind, gelten als ausgefallen.

Bei Verspätungen sind zur Wiederherstellung eines pünktlichen Betriebes entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Ersatzfahrzeuge (ggf. durch Reservefahrer) sind spätestens bei Verspätungen von über 30,0 Minuten oder bei einem Fahrzeugausfall nach 30,0 Minuten einzusetzen, wenn nicht im Zeitraum von 30,0 Minuten eine weitere Fahrt nach Fahrplan auf dem betreffenden Abschnitt vorgesehen ist oder eine andere Fahrt die Bedienung dieses Abschnittes mitübernehmen kann.

Bei Liegenbleiben eines Fahrzeuges wegen technischen Defektes oder Unfall ist eine Ersatzbeförderung der betroffenen Fahrgäste auf Kosten des Verkehrsunternehmens innerhalb von 30,0 Minuten zu gewährleisten, wenn nicht im Zeitraum von 30,0 Minuten eine weitere Fahrt nach Fahrplan auf dem betreffenden Abschnitt vorgesehen ist oder eine andere Fahrt die Bedienung dieses Abschnittes mitübernehmen kann.

Bei Verspätungen und Fahrtausfällen aufgrund von dem Verkehrsunternehmen nicht zurechenbaren Ereignissen, wie unpassierbarer Straßen wegen Unwetter, Vereisung, starkem Schneefall, Überschwemmung und sonstiger ungeplanter kurzfristiger Straßensperrungen wegen Unfall, Einsatz von Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr usw. erlischt die Verpflichtung zu einer zeitnahen Ersatzbeförderung. Das Verkehrsunternehmen sorgt in diesem Falle für eine größtmögliche Sicherstellung des Fahrplanangebotes auf den betroffenen Linien bzw. Streckenabschnitten, ggf. auch über Umwegfahrten.

Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (im Bus, an Haltestellen, über Print- und Radiomedien, Internet etc.).

Das Verkehrsunternehmen ist für das Umleitungsmanagement im Falle von Baustellen oder Veranstaltungen auf den Linienwegen zuständig. Sind aufgrund von Baustellen bzw. Veranstaltungen Änderungen am Fahrplan (Umliegung der Haltestelle, Änderungen der Abfahrts- und Ankunftszeiten) notwendig, ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, Baustellenfahrpläne zu erstellen und an den Haltestellen auszuhängen, sofern der Normalfahrplan länger als eine Woche nicht gefahren werden kann. Dabei sind Anschlussbeziehungen und Schulanfangszeiten weiterhin zu beachten. Die Baustellenfahrpläne sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

4.5 Haltestellen

Haltestellen bestehen aus einem Mast mit Haltestellenkennzeichen (Zeichen 224 StVO) und einem oder mehreren Aushangkästen für das Anbringen der Fahrpläne gemäß § 40 Abs. 4 PBefG. Die gesamte Haltestellenausstattung gem. § 32 BOKraft (Haltestellenmast, Haltestellenzeichen (Zeichen 224 StVO) und Fahrplanaushangkasten) im Linienbündel ist Eigentum des Aufgabenträgers und wird dem Betreiber zur (Mit-)benutzung zur Verfügung gestellt.

- Die Haltestellen sind vom Verkehrsunternehmen mit aktuellen Fahrplänen auszustatten.
- Das Verkehrsunternehmen ist für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen zuständig.
- Das Verkehrsunternehmen darf- in Abstimmung mit der Stadt Herford- Werbeträger aufstellen und bewirtschaften
- Das Verkehrsunternehmen hat dafür zu sorgen, dass die Haltestellen sind im ordnungsgemäßen Zustand befinden.

5 Linienbündelung

„Die genehmigungsrechtliche Grundlage für die gebündelte Genehmigung von Linien ist nach den Zielsetzungen von § 8 Abs. 3 PBefG

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

Es gilt dabei vorrangig, ertragsstarke und ertragsschwache Linien zur wirtschaftlichen Bedienung in einem Linienbündel zusammenzufassen, um die sogenannte „Rosinenpickerei“ (eigenwirtschaftliche Anträge zu ertragsstarken Linien) auszuschließen.

Im Folgenden werden die Kriterien für die Linienbündelung und deren Erfüllung bezüglich des Herforder Stadtverkehrssystems dargelegt:

Verkehrsintegration

Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien (Umlaufbildung) spielen eine relevante Rolle:

- Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) sollten in einem Teilnetz zusammen gebündelt werden, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch der betrieblichen Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt).
- Bei langlaufenden Linien sollte der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend sein für die Zuordnung zu einem Teilnetz, ggf. werden solche Linien aber auch in einem eigenen Teilnetz abgebildet.
- Aufgrund verschiedener auf den Schulverkehr ausgerichteter Linien mit keinem oder nur gering ausgeprägten Takt, können die im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Tagesverlauf auch auf anderen Linien eingesetzt werden. Daher spielen betriebliche Verknüpfungen in der Linienbündelung eine große Rolle. So haben Verkehrsunternehmen bei der Umlaufgestaltung größere Spielräume, die in der Regel zu einem wirtschaftlicheren Mitteleinsatz führen.

Verkehrliche Verflechtungen der Nachfrage

Da die Linien des Stadtverkehrs ausschließlich das Stadtgebiet der Stadt Herford bedienen und Umsteigebeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet Herford bestehen, kann die Fahrgastnachfrage bestmöglich durch zusammenhängende Linienbringung abgebildet werden. Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen des Stadtbusnetzes sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden

Reservekapazitäten zu erzielen ist und somit der Zuschussbedarf minimiert wird (Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve).

Wirtschaftliche Verflechtung

Bei der Linienbündelung sind auch die Verflechtung der Nachfrage und somit die wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien zu beachten. Diese ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger wie in tariflicher Hinsicht erfordern, besonders ausgeprägt.

Zusammenfassung

Das zukünftige Liniennetz der Stadtbuslinien ist auf verschiedenen Korridoren eng verknüpft und bildet ein integriertes Bedienungsangebot. Wichtige Kriterien dieses integrierten Angebotes in der Stadt Herford sind:

- Das aufeinander abgestimmte Fahrplanangebot sowie der Fahrplantakt und damit ein einheitliches und transparentes ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste.
- Die Verlagerung der Verknüpfung der einzelnen Linien an den zentralen Umstiegshalt am ZOB, vor dem Bahnhof in Herford.
- Durch die begrenzten Kapazitäten des ZOB, müssen die Umläufe der Fahrzeuge zielgerichtet miteinander verknüpft werden, so dass notwendige Pausenzeiten an den jeweiligen Linienendpunkten (und nicht am ZOB) umgesetzt werden können und eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten erzielt werden kann. Erst hierdurch kann der notwendige Zuschussbedarf für den Stadtbusverkehr in Herford minimiert werden (Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve).
- Betriebliche Einsparpotenziale ergeben sich vor allem durch den geringen Abstimmungsaufwand bei der Sicherung einer integrierten Bedienung und bei der Aufrechterhaltung eines einheitlichen Marktauftrittes im Hinblick auf Fahrgastinformation, Vertrieb, Service und Marketing.
- Wahrung der Umsteigebeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet Herfords.

Unter Berücksichtigung verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Aspekte kann die neue Linienbündelung E2 eine flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets Herford und eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger, wie in tariflicher Hinsicht ermöglichen. Das neue Linienbündel E2 „neu“, Stadtverkehr Herford setzt sich aus Folgenden Linien zusammen:

- Zukünftige Linie H1 (Alter Markt – Bahnhof/ZOB – Ortsieker Weg – Klinikum – Amselplatz)
- Zukünftige Linie H2 (Bahnhof/ZOB – Alter Markt – Viehtriftenweg – Nasse Welle)

- Zukünftige Linie H3 (Bahnhof – Alter Markt – Hardenbergstraße – Birkenstraße)
- Zukünftige Linie H4 (Bahnhof – Lübbertor – Erika-Friedhof – Hamscheberg)
- Zukünftige Linie H5 (Bahnhof – Alter Markt – Erika-Friedhof – Bauvereinstraße – Tierpark)
- Zukünftige Linie H6 (Bahnhof – Lübbertor – Theater – Magdeburger Straße – Friedhof)
- Zukünftige Linie H7 (Lübbertor – Bahnhof – Ballerstraße – Schusterweg – Kreienbreite)
- Zukünftige Linie H8 (Bahnhof – Lübbertor – Johannisstraße – Lilienthalstraße)
- Zukünftige Linie H9 (Lübbertor – Bahnhof – Talstraße – Eickum Friedhof)
- Zukünftige Linie H10 (Bahnhof – MARTa – Ziegelstraße – Bodelschwingstraße)
- Zukünftige Linie H11 (Lübbertor – Bahnhof – Theater – Beethovenstraße – Klinikum)
- Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr Herford
- sowie die Schülerlinien 420 und 421
- sowie Bedarfsverkehre nach Schwarzenmoor und Altensenner Weg, die noch ausgestaltet werden und dem Nahverkehrskonzept nachträglich beigefügt werden

6 Anhang

6.1 Liniensteckbriefe

H1 – Stadtbus Herford

Alter Markt – Bahnhof/ZOB – Ortsieker Weg – Klinikum – Amselplatz

Strecke	Alter Markt – Bahnhof – MARTa – Werrestraße – Ortsieker Weg – Damaschkestraße – Klinikum – Amselplatz
----------------	---

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich / verdichteter Bereich
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeuginsatz	Standardlinienbus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Neue Haltestellen im Bereich Amselstraße / Vorm Holzschlinge (beidseitig) und Rostocker Straße (beidseitig) benötigt
- Abgestimmtes Fahrplanangebot mit Linie H11 für einen 15-Minuten-Takt in Richtung Klinikum

H2 – Stadtbus Herford

Bahnhof/ZOB – Alter Markt – Viehtriftenweg – Nasse Welle

Strecke	Bahnhof/ZOB – Alter Markt – Hellerweg – Viehtriftenweg – Ringstraße Süd – Herforder Heide – Elverdissen Hauptschule – Nasse Welle – Turmstraße
----------------	--

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich und Anbindung des Stadtteil Elverdissen
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	30 ⁴	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	24	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	1 ⁶⁰

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Abgestimmtes Fahrplanangebot mit der Linie 352 (MoBiel) bis Milse (Bielefeld)

H3 – Stadtbus Herford

Bahnhof – Alter Markt – Hardenbergstraße – Birkenstraße

Strecke	Bahnhof – Alter Markt – Hardenbergstraße – Freizeitbad H2O – Eschenweg – Ulmenstraße – Birkenstraße
----------------	---

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich / verdichteter Bereich
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- neuer Linienendpunkt Birkenstr. und neue Haltestellen im Bereich Stuckenbergsstraße (einseitig), Ginsterweg/ Ulmenstraße (eins.) und Taxusweg (beidseitig) benötigt

H4 – Stadtbus Herford

Bahnhof – Lübbertor – Erika-Friedhof – Hamscheberg

Strecke	Bahnhof – Lübbertor – Grundschule Stiftberg – Erika-Friedhof – Mozartstraße – Paracelsusstraße – Unterer Hamscheberg – Helmholtzstraße
----------------	--

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich / verdichteter Bereich
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Midi Bus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Abgestimmtes Fahrplanangebot mit der Linie 434

H5 – Stadtbus Herford

Bahnhof – Alter Markt – Erika-Friedhof – Bauvereinstraße – Tierpark

Strecke 1	Bahnhof – Alter Markt – Hardenbergstraße – Bauvereinstraße – Föhrenweg – Oberingstraße – Tierpark
Strecke 2	Tierpark – Auf dem Dreische – Glumke – Friedenstal – Bauvereinstraße – Hardenbergstraße – Alter Markt – Bahnhof

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich und Anbindung des Tierparks mit perspektivischer Verzahnung mit dem Stadtbusverkehr Bad Salzuflen
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Notwendige Verlegung der Haltestellen Eibenweg, Ellersieksbach, Oberingstraße

H6 – Stadtbus Herford

Bahnhof – Lübbertor – Theater – Magdeburger Straße – Friedhof

Strecke 1

Bahnhof – Lübbertor – Theater – Lübberlindenweg – Magdeburger Straße – Friedhof

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugzeugsinsatz	Standardlinienbus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Bedienung Friedhof nur im 60-Minuten-Takt
- Neue Haltestellen im Bereich Alter Postweg (beidseitig), Mühlentrift (beidseitig), Lübberlindenweg (einseitig) und Ewiger Frieden (Verlegung) benötigt

H7 – Stadtbus Herford

Lübbertor – Bahnhof – Ballerstraße – Schusterweg – Kreienbrede

Strecke	Lübbertor – Bahnhof – Ballerstraße – Im Kleinen Feld – Schmiedestraße – Kreienbrede – Dieselstraße
----------------	--

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Midi Bus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Neue Haltestellen im Bereich Westring (beids.), Weberstraße (einseitig), Schusterweg (einseitig), Drechslerstraße (einseitig), Otterheider Weg (einseitig) benötigt

H8 – Stadtbus Herford

Bahnhof – Lübbertor – Johannisstraße – Lilienthalstraße

Strecke 1	Bahnhof – Lübbertor – Johannisstraße – Sachsenstraße – Genossenschaftsstraße – Hohe Warth/Aldi – Bunsenstraße – Lilienthalstraße
Strecke 2	Bahnhof – Lübbertor – Johannisstraße – Sachsenstraße – Humboldtstraße – Hegelstraße – Kirschengarten – Severingstraße – Einsteinstraße – Bunsenstraße – Lilienthalstraße

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich und Anbindung Gewerbegebiet
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Midi Bus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Abgestimmtes Angebot mit Linie 961 (Bad Salzuflen) die zukünftig Ahmsen im T60 bedient
- Ggf. Verlegung der Haltestellen Genossenschaftsstraße und Haltestellen Industriegebiet

H9 – Stadtbus Herford

Lübbertor – Bahnhof – Talstraße – Eickum Friedhof

Strecke	Lübbertor – Bahnhof – Buchenstraße – Talstraße – Dickenbrock – Dickenheide – Lemkenweg – Eickum Schule – Eickum Friedhof
----------------	--

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich und Anbindung des Stadtteils Eickum
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Midi Bus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Neue Haltestellen im Bereich Im Babenbecker Feld (beidseitig), Asternweg (beidseitig), Orthweg (beidseitig), Zum Haberland (beidseitig) benötigt

H10 – Stadtbus Herford

Bahnhof – MARTa – Ziegelstraße – Bodelschwinghstraße

Strecke 1	Bahnhof – MARTa – Werrestraße – Ziegelstraße – Memelstraße – In der Ottelau – Nachtigalstraße – Bodelschwinghstraße
Strecke 2	Bodelschwinghstraße – Nachtigalstraße – In der Ottelau – Memelstraße – Werrestraße – Theater – Lübbertor / Mönkemöller – Gänsemarkt – Bahnhof

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Midi Bus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Neue Haltestellen im Bereich Schulze-Delitzsch-Straße (beidseitig), Steinbrink (beidseitig), In der Ottelau (beidseitig), Bodelschwinghstr. (einseitig) benötigt

H11 – Stadtbus Herford

Lübbertor – Bahnhof – Theater – Beethovenstraße – Klinikum

Strecke	Alter Markt – Bahnhof – Marta – Werrestraße – Ortsieker Weg – Damaschkestraße – Klinikum – Amselplatz
----------------	---

Netzkategorie / Funktion / Fahrzeuganforderung

Netzkategorie	Erschließungsverkehr Kernbereich / verdichteter Bereich
Funktion der Linie	Stadtverkehr
Anforderungen Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus

Fahrtenangebot

[Takt / Anzahl der Fahrten]	Mo-Fr					Sa				So		
	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	HVZ	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	NVZ	SVZ	Bedienungszeitraum	Fahrten am Tag	SVZ
	06:00-19:00	54	T30	T30	Einzel-fahrten	08:00-19:00	38	T30	Einzel-fahrten	13:00-19:00	12	T60

Relevante Verknüpfungen

Verknüpfung mit Linie / Verkehrsmittel	Haltestelle	Übergangszeit	In / Aus Richtung
SPNV und SPFV	Bahnhof Herford	-	Bad Salzuflen, Bielefeld, Kirchlengern, Löhne

Besonderheiten / Anmerkungen

- Neue Haltestellen im Bereich Amselstraße / Vorm Holzschlinge (beidseitig) und Rostocker Straße (beidseitig) benötigt
- Abgestimmtes Fahrplanangebot mit Linie H1 für einen 15-Minuten-Takt in Richtung Klinikum

6.2 Liniennetz

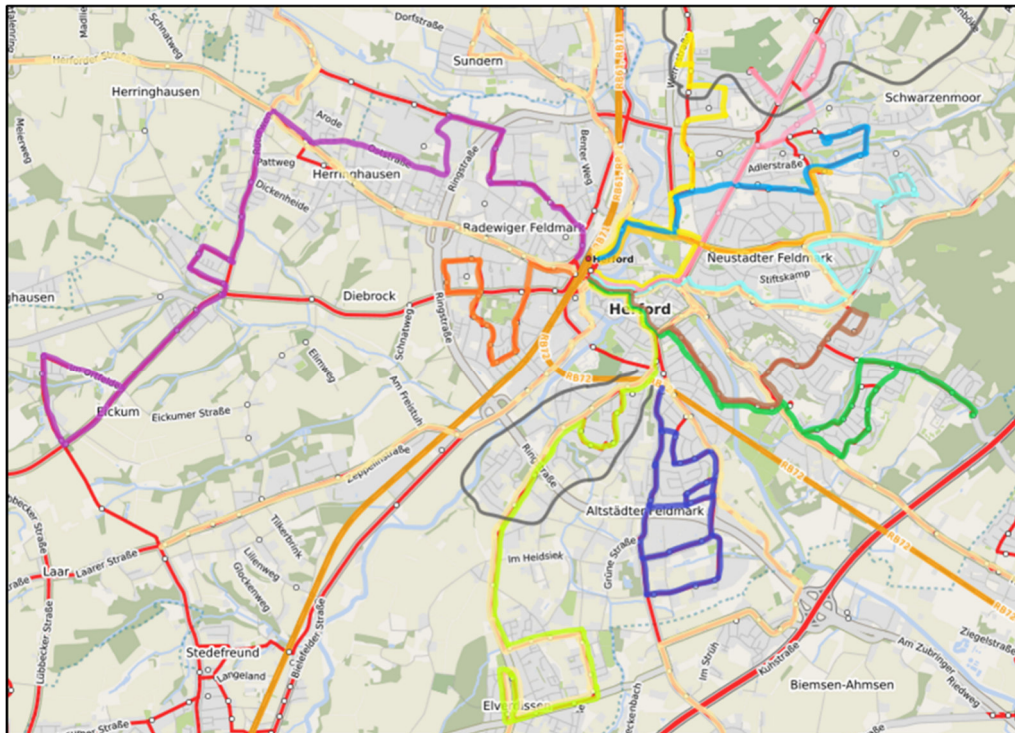


Abbildung 1: Zukünftiges Liniennetz Stadtverkehr Herford

Legende:

- Linie H1 Klinikum- Amselweg
- Linie H 2 Elverdissen
- Linie H3 Birkenstraße
- Linie H4 Stiftberg-Hamscheberg
- Linie H5 Glumke-Tierpark
- Linie H6 Magdeburger Str.- Friedhof
- Linie H7 Westring- Kreienbrede
- Linie H8 Schobeke- Lilienthalstr.
- Linie H9 Oststraße- Eickum
- Linie H10 Bodelschwinghstraße
- Linie H11 Bismarckstraße- Klinikum
- Bedarfsverkehre
- Regionallinien

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zukünftiges Liniennetz Stadtverkehr Herford	41
--	----



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de