

**Reaktivierung der TWE auf der Achse  
Harsewinkel – Gütersloh – Verl:  
Entwicklung eines multimodalen  
Mobilitätskonzeptes unter Berücksichtigung  
der Anbindung größerer  
Firmen**

**Endbericht**

**Dezember 2022**

**NahverkehrsBeratung Südwest**

Partnerschaftsgesellschaft

Galileistraße 2  
69115 Heidelberg

Fon: 06221 6 47 01 - 40

Fax: 06221 6 47 01 -90

E-Mail: [kroll@nahverkehrsberatung.de](mailto:kroll@nahverkehrsberatung.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Untersuchungsgegenstand .....</b>	<b>1</b>
1.1	Untersuchungshintergrund .....	1
1.2	Leistungsumfang von NahverkehrsBeratung Südwest.....	2
1.3	Ausgangslage .....	3
1.3.1	Aktuelles ÖPNV-Angebot .....	3
1.3.2	Heutige Nutzung der Regionalbuslinien.....	7
<b>2</b>	<b>Anbindung der Firmen im Betrachtungsraum .....</b>	<b>12</b>
2.1	Potenzialanalyse der fünf größten Unternehmen .....	12
2.1.1	Strukturdatenerhebung und Bewertungssystem.....	13
2.1.2	Ergebnisse der Potenzialanalyse.....	14
2.1.3	Pendlerströme.....	16
2.1.4	Bedarfsermittlung/Anforderungen der Berufspendler.....	18
2.2	Standortanalyse mittelständischer IHK-Unternehmen .....	20
2.3	Ableitung/Bewertung möglicher Verbesserungsmaßnahmen ..	21
<b>3</b>	<b>Multimodales Mobilitätskonzept.....</b>	<b>23</b>
3.1	Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben.....	23
3.1.1	Zukünftiger Fahrplan der TWE.....	24
3.1.2	Anpassungen im Stadtverkehr Gütersloh .....	25
3.1.3	Weitere Planungsvorgaben und Ziele .....	26
3.2	Grund- und Ergänzungsangebot Regionalbusverkehr .....	29
3.2.1	Grundangebot Harsewinkel – Gütersloh.....	29
3.2.2	Grundangebot Gütersloh – Verl.....	34
3.2.3	Ergänzungslinien.....	38
3.3	Verbesserung der Firmenanbindungen.....	39
3.3.1	Miele .....	40
3.3.2	Bertelsmann/arvato.....	40
3.3.3	Claas.....	42
3.3.4	Nobilis .....	43
3.3.5	Beckhoff.....	43
3.3.6	IHK-Unternehmen.....	43
3.4	Wirtschaftliche Betrachtung des ÖPNV-Angebotes.....	44
3.5	Mobilstationen .....	46
3.5.1	Rahmen.....	46
3.5.2	Funktion einer Mobilstation .....	47
3.5.3	Mobilstationen auf der Mobilitätsachse .....	49
3.5.4	Vorgaben .....	50
3.5.5	Dreistufige Umsetzung des Systems.....	52
3.5.6	Kategorisierung der Stationen .....	53
3.5.7	Vorgehensweise mittels Nutzwertanalyse .....	54
3.5.8	Weitere Bearbeitung der Standorte.....	56
3.5.9	Stadt Verl .....	57
3.5.10	Stadt Gütersloh.....	58

3.5.11	Stadt Harsewinkel.....	59
3.5.12	Aktueller Stand der Ausstattungsvorschläge.....	61
3.5.13	Investitionskosten für Stufe 1 .....	62
3.5.14	Weiteres Vorgehen, Stufen 2 und 3 .....	64
3.5.15	Ausstattungsbeispiel Mobilstation Carl-Miele-Straße .....	66
<b>4</b>	<b>Resümee/Ausblick .....</b>	<b>69</b>
<b>5</b>	<b>Anhang .....</b>	

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verlauf der zu reaktivierenden SPNV-Strecke Harsewinkel – Verl .....	1
Abbildung 2: Herangehensweise der vorliegenden Untersuchung .....	2
Abbildung 3: Heutiger Verlauf der Linie 71 .....	5
Abbildung 4: Heutige Verläufe der Linien 73 und 85 .....	6
Abbildung 5: Fahrtzweck der Reisenden auf den Linien 71 und 85 .....	8
Abbildung 6: Altersstruktur des Fahrtzweckes Freizeit/Besorgung/Sonstiges .....	8
Abbildung 7: Gemittelte Besetzung Montag-Freitag von 6-7 Uhr – Linie 71 .....	9
Abbildung 8: Gemittelte Besetzung Montag-Freitag von 7-8 Uhr – Linie 73 .....	10
Abbildung 9: Gemittelte Besetzung Montag-Freitag von 7-8 Uhr – Linie 85 .....	11
Abbildung 10: Bewertungsskala der Potenzialanalyse mit Punktesystem .....	14
Abbildung 11: Ergebnisse der Potenzialanalyse nach Gesamtpunktzahl .....	15
Abbildung 12: Pendlerströme der Firma Claas, auf ÖPNV-Achsen umgelegt .....	16
Abbildung 13: Pendlerströme der Firma Beckhoff, auf ÖPNV-Achsen umgelegt .....	17
Abbildung 14: Prüfung von Maßnahmen im Bereich Harsewinkel-Gütersloh .....	22
Abbildung 15: Prüfung von Maßnahmen im Bereich Gütersloh-Verl .....	22
Abbildung 16: Fahrtverlauf mit Fahrzeiten der TWE .....	24
Abbildung 17: Bestehender Taktknoten Gütersloh (Hauptverkehrszeit) .....	26
Abbildung 18: ÖPNV-Erschließung Stadt Harsewinkel .....	28
Abbildung 19: ÖPNV-Erschließung Stadt Verl .....	29
Abbildung 20: Linienkonzept Verkehrsachse Harsewinkel – Gütersloh .....	30
Abbildung 21: Linienkonzept im Bereich Harsewinkel als integraler Taktfahrplan .....	30
Abbildung 22: Linienwege ÖPNV-Grundangebot Stadt Harsewinkel .....	33
Abbildung 23: Linienwege ÖPNV-Grundangebot Ortsteil Marienfeld .....	34
Abbildung 24: Linienkonzept Verkehrsachse Gütersloh – Verl .....	35
Abbildung 25: Linienkonzept im Bereich Verl als integraler Taktfahrplan .....	35
Abbildung 26: Linienwege ÖPNV-Grundangebot Stadt Verl .....	37
Abbildung 27: Vergleich der Umlaufkilometer von Ist-Angebot und Neukonzept .....	45
Abbildung 28: Entwicklung der Personaleinsatzstunden im Neukonzept .....	45
Abbildung 29: Kostenschätzung der Angebotsmaßnahmen im ÖPNV-Neukonzept .....	46
Abbildung 30: Prinzip-Darstellung zur Funktionalität einer Mobilstation, Quelle NVR .....	47
Abbildung 31: Beispielhafte Darstellung einer Mobilstation ohne Schienenanschluss, Quelle NVR. ....	48
Abbildung 32: Darstellung Fahrradbox, Ein- und zweistöckig, Quelle VRR. ....	48
Abbildung 33: Darstellung Fahrradabstellanlage, Bügel mit Knieholm überdacht .....	49
Abbildung 34: Fünf Kategorien im Untersuchungsraum mit Soll-Ausstattung .....	54
Abbildung 35: Einstufung der untersuchten Station in Größen-Kategorien .....	55
Abbildung 36: Ermittlung des Potenzials für einfache Abstellanlagen am Beispiel des Bahnhofs Verl (Quelle Grundlage: Einwohnerrechner NRW) .....	56
Abbildung 37: Ausstattung der untersuchten Station in Größen-Kategorien .....	62

# 1 Untersuchungsgegenstand

## 1.1 Untersuchungshintergrund

Global Player, breit gefächerte mittelständische Unternehmen und Dienstleister machen die Stadt und den Kreis Gütersloh zu einer der wirtschaftsstärksten Regionen in Nordrhein-Westfalen. Mit einem hohen Maß an Lebensqualität und einer überdurchschnittlichen Beschäftigungsquote sind nur zwei Indikatoren zu nennen, die die Grundlage für ein stetiges Bevölkerungswachstum in der Vergangenheit bildeten und entsprechend der Prognosen auch für ein zukünftiges Wachstum sorgen. Um den Anforderungen der Gesellschaft an eine zukunftsfähige Mobilität Rechnung zu tragen, beabsichtigt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) die Reaktivierung der ca. 25,7 km langen Schienenstrecke zwischen Harsewinkel, Gütersloh und Verl.

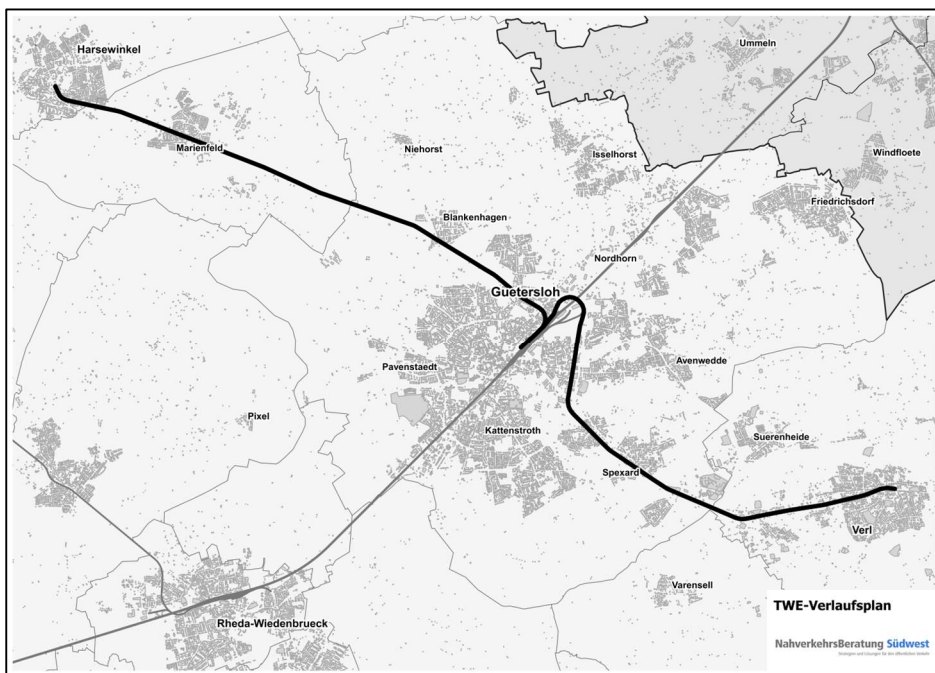


Abbildung 1: Verlauf der zu reaktivierenden SPNV-Strecke Harsewinkel – Verl

Die Strecke verbindet die Städte Harsewinkel und Verl mit jeweils rund 25.000 Einwohnern sowie das Mittelzentrum Gütersloh (ca. 100.000 Einwohner). Bielefeld als Oberzentrum ist über Gütersloh in wenigen Minuten erreichbar. Entlang der Bahnstrecke haben namhafte Firmen mit rund 20.000 Arbeitnehmern ihre Standorte.

Aufbauend auf der Reaktivierung möchte der Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) mit einem multimodalen Verkehrssystem einen Paradigmenwechsel im Umfeld der SPNV-Strecke einläuten. Der ÖV soll das zukünftige Rückgrat der Region bilden und sich fortan als Komplettangebot, das verschiedene Verkehrsträger bzw. Verkehrsarten außerhalb des eigenen PKWs zusammenführt, verstehen. Flexible Angebotsformen ergänzen den Linien-ÖV in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage. Die Fortbewegung mit verschiedensten Verkehrsmitteln ohne den motorisierten Individualverkehr soll auf der Mobilitätsachse Harsewinkel – Gütersloh – Verl speziell für Berufspendelnde auf deren Wegen zur und von der Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle möglich sein und somit eine Alternative zur Nutzung des eigenen PKWs bieten.

Das Ziel, dem Fahrgast eine durchgehende und unkomplizierte Reisekette zu ermöglichen, bedarf zusätzlich der Einführung von Mobilstationen, die Angebote

verschiedener Verkehrssysteme bündeln und somit das volle Spektrum an Mobilität je nach Fahrtzweck und Wegelänge für den Fahrgast bieten. Die Potentialanalyse der Mobilstationen sowie deren Dimensionierung erfolgt durch das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung Rödel & Pachan.

NahverkehrsBeratung Südwest entwickelt auf Basis der zur Verfügung gestellten Zähl- und Betriebsdaten mehrere Linienvarianten und bewertet diese hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung, der Erschließungsfunktion, der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern sowie ihrer möglichen konkurrenzierenden Wirkung zur SPNV-Strecke.

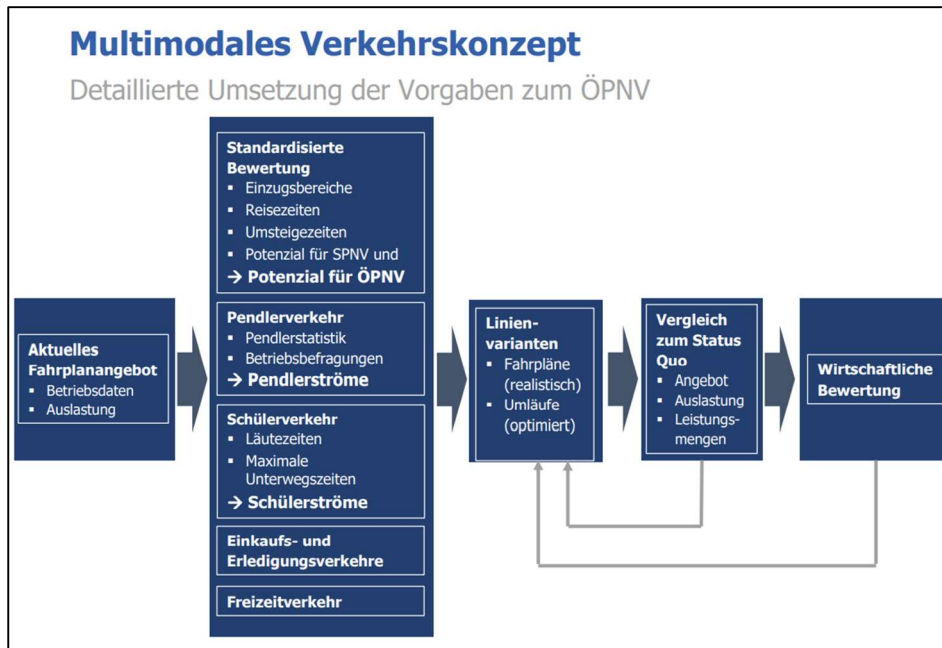


Abbildung 2: Herangehensweise der vorliegenden Untersuchung

Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Planung der Firmenanbindung, die auf den Erkenntnissen der durchgeführten Strukturdatenerhebung beruht und die Interessen bzw. Bedürfnisse der Beschäftigten vertreten soll.

### 1.2 Leistungsumfang von NahverkehrsBeratung Südwest

Die Aufgaben von NahverkehrsBeratung Südwest umfassen alle für die Erstellung und Etablierung eines multimodalen Verkehrskonzeptes notwendigen Arbeits- und Planungsschritte, die in der Leistungsbeschreibung des VVOWL in folgende Module zusammengefasst sind:

- Vorschläge für die Überarbeitung des Liniennetzes, die abgestimmt sind auf die gegenwärtige und die absehbare zukünftige Entwicklung des übergeordneten Stadt- bzw. Regionalbusnetzes unter Berücksichtigung der Reaktivierung der SPNV-Strecke mit folgenden Inhalten:
  - Vorschläge für die Linienführung
  - Fahrplänenwürfe
  - Ermittlung der Leistungsmengen und
  - Kostenschätzung
- Vorschläge für ÖPNV-Angebote für Firmen, die auf die Bedürfnisse von Arbeitgebern abgestimmt sind und gleichzeitig den Mitarbeitenden unabhän-

gig von ihrem jeweiligen Arbeitsgebiet eine zuverlässige Alternative zum eigenen PKW bieten. Folgende Arbeitspunkte sind hierfür vorgesehen:

- Zielgerichtete und aussagekräftige Analyse der Pendlerverflechtungen
  - Identifizierung von Relationen (Bündelung von Verkehrsströmen)
  - Auswertung und Durchführung der vorgesehenen Befragung der Beschäftigten
- Planung und Dimensionierung von Mobilstationen zur Entflechtung und Vereinfachung von Reiseketten. Die Bearbeitung dieser Leistung erfolgt im Auftrag der NahverkehrsBeratung Südwest durch das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung Rödel & Pachan. Ausgewählte Bearbeitungskomponenten sind nachfolgend aufgelistet:
- Erstellung eines Ausstattungsrasters für den investiven Bereich sowie Größenkategorisierung
  - Untersuchung der Zweckmäßigkeit des Aufbaus derzeit nicht bestehender Pooling- und Sharing-Dienste
  - Ermittlung der Investitionskosten sowie Berücksichtigung der Barrierefreiheit

Der vorliegende Endbericht bildet die gutachterliche Bearbeitung der aufgeführten Module ab und soll als Basis für die konkrete Umsetzungsphase bis zur Reaktivierung der TWE dienen.

### 1.3 Ausgangslage

#### 1.3.1 Aktuelles ÖPNV-Angebot

Die Städte Harsewinkel und Verl sowie das Mittelzentrum Gütersloh sind aufgrund ihrer hohen Wirtschaftskraft bedeutende Verkehrsziele in der Region. Durch die geplante Reaktivierung der SPNV-Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl bedarf es einer Überplanung der in diesen Sektoren verkehrenden Regionalbuslinien, um die Fahrzeitlagen auf den SPNV abzustimmen sowie konkurrierende Fahrten zu vermeiden. Das aktuelle Angebot entlang der Städteachse umfasst drei Regionalbuslinien (angegeben ist jeweils der Grundtakt Montag bis Freitag tagsüber):

##### **Linie 71**

Gütersloh – Marienfeld – Harsewinkel – Greffen – Peckeloh – Versmold (stündlich)

##### **Linie 71 Schnellbus**

Gütersloh – Marienfeld – Harsewinkel (stündlich), zweistündlich weiter nach Versmold über Greffen

##### **Linie 73**

Gütersloh – Verl – Hövelhof (stündlich), Verstärkerfahrten zwischen Gütersloh und Verl in der Hauptverkehrszeit (Ergänzung zum Halbstundentakt)

##### **Linie 85**

Gütersloh – Verl – Schloß Holte (stündlich), Verstärkerfahrten zwischen Gütersloh und Verl in der Hauptverkehrszeit (Ergänzung zum Halbstundentakt)

Die Buslinien beginnen und enden in Gütersloh am Rendezvous-Punkt ZOB/Bahnhof. Dort bestehen Anschlüsse zum Stadtverkehr Gütersloh sowie zum

Nah- und Fernverkehr auf der Schiene. Der an der stark frequentierten Bahnstrecke Hamm-Minden gelegene Bahnhof fungiert somit als zentraler Umsteigepunkt und gilt für Fahrgäste als Bindeglied auf deren Reiseweg nach Bielefeld bzw. in das Ruhrgebiet. Folgende Linien bedienen den Bahnhof Gütersloh derzeit:

### Fernverkehr

- IC Dresden – Köln Hbf (zweistündlich)
- IC Berlin – Köln Hbf (einzelne Fahrten, tagesabhängig)
- FLX Berlin – Köln Hbf (einzelne Fahrten, tagesabhängig)

### Regionalverkehr

- RRX 6 Köln/Bonn Flughafen – Minden (Westf.) (stündlich)
- RB 67 Münster (Westf.) – Warendorf – Bielefeld (stündlich)
- RB 69 Münster (Westf.) – Hamm (Westf.) – Bielefeld (stündlich)

Ein Netz aus elf regulären Stadtbuslinien erschließt von Montag bis Samstag im Halbstundentakt sowie an Sonn- und Feiertagen im Stundentakt das Gütersloher Stadtgebiet. Verknüpfungspunkt aller Stadtverkehrslinien ist analog zu den Regionalbussen die Haltestelle ZOB/Bahnhof im Zentrum von Gütersloh. In Verbindung mit der zu reaktivierenden SPNV-Strecke erfolgt eine nähere Betrachtung der Anschlusssituation in Richtung der TWE-Äste Harsewinkel und Verl sowie eine Überprüfung neuer möglicher Verknüpfungspunkte mit der Bahnstrecke, insbesondere bei nachfolgend genannten Linien:

- Linie 202 ZOB – Eimerheide – Arvato
- Linie 203 ZOB – Am Hüttenbrink – Auf'm Reck
- Linie 205 ZOB – Klinikum – Spexarder Bahnhof – Am Hüttenbrink
- Linie 211 ZOB – Blankenhagen – Niehorst

### Betrachtung ÖPNV-Angebot Harsewinkel – Gütersloh

Im westlichen Untersuchungsgebiet liegt das Hauptangebot auf der Regionalbuslinie 71 mit Fahrtweg Gütersloh – Harsewinkel – Versmold. Das Grundangebot der Linie 71 basiert auf stündlichen Erschließungsfahrten, die durch einen ebenfalls stündlich verkehrenden Schnellbus unter Auslassung einiger Haltestellen ergänzt werden. Dabei alternieren im zweistündlichen Wechsel Schnellbusfahrten bis Versmold mit in Harsewinkel endenden Fahrten, die anschließend im ringförmigen Verlauf zurück nach Gütersloh verkehren. Die Überlagerung der Erschließungs- und der Schnellbusfahrten auf dem Streckenabschnitt Gütersloh-Harsewinkel ermöglicht somit von Montag bis Freitag einen annähernden Halbstundentakt. Zwischen Harsewinkel und Versmold wird der Stundentakt zweistündlich durch Schnellbusfahrten zu einem 25/35 Minuten Takt verdichtet. Ursache für derartige Taktkompositionen sind die unterschiedlichen Fahrzeiten und Funktionen der Busse. So benötigt der Regionalbus mit Erschließungsfunktion für die Relation Gütersloh – Versmold eine Fahrzeit von knapp 59 Minuten, während sich die Fahrzeit durch das Auslassen der Peckeloher Spange sowie einiger Haltestellen bei den Schnellbusfahrten um 27 % auf 43 Minuten verringert. Die An- und Abfahrten in Gütersloh sind an den Zügen von und zum Oberzentrum Bielefeld ausgerichtet. Die maximale Umsteigezeit beträgt knapp 10 Minuten. In Richtung Rheda-Wiedenbrück erhöht sich die maximale Umsteigezeit zu bzw. von den Regional- und Schnellbussen auf bis zu 29 Minuten.

Eine weitere Betrachtung gilt dem Linienvverlauf der Regional- bzw. Schnellbusse.



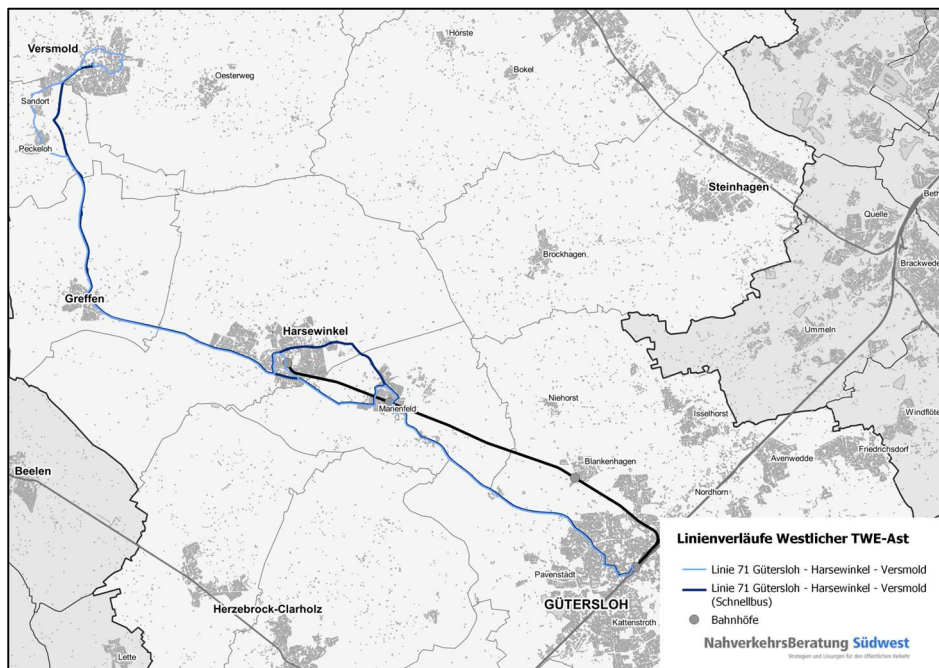


Abbildung 3: Heutiger Verlauf der Linie 71

Während sich die Fahrtwege im Gütersloher Stadtbereich und in Marienfeld nur durch das Auslassen einzelner Haltestellen unterscheiden, kommt es vor allem in Harsewinkel und Peckeloh zu größeren Linienwegabweichungen. Die Regionalbusse erschließen mit den Haltestellen „Haus Bergmann“ und „Drepper“ den südöstlichen Bereich Harsewinkels, während die Schnellbusse neben dem Gewerbegebiet nahe der Brockhäger Straße auch den nordöstlich gelegenen Stadtbereich an den ÖPNV anbinden. Eine Ausnahme bildet die oben genannte zwei-stündliche Schnellbusverbindung, die in Form einer Ringfahrt sowohl das süd-östliche als auch das nordöstliche Stadtgebiet bedient. Im weiteren Verlauf der Strecke verkehren die Busse anschließend bis zum Abzweig nach Peckeloh auf demselben Linienweg, ehe der Schnellbus den Versmolder Stadtteil Peckeloh sowie Sandort umfährt und bereits nach zwei weiteren Haltestellen seinen Endpunkt, den Versmolder ZOB, erreicht.

### Betrachtung ÖPNV-Angebot Gütersloh – Verl

Entlang des östlichen Bereiches der SPNV-Strecke verkehren die Regionalbuslinien 73 und 85. Beide Linien eint, dass sie auf dem Fahrtweg zu ihrem Ziel Hölvelhof (Linie 73) bzw. Schloß Holte Stukenbrock (Linie 85) durch die Stadt Verl führen, während der übrige Linienverlauf zwischen Gütersloh und Verl grundlegend verschieden ist. Die Linie 73 verläuft ab der Haltestelle „Gütersloh Die Welle“ weitestgehend schienenparallel und bedient die Gewerbegebiete entlang der Verler- bzw. Gütersloher Straße. Nach einer innerstädtischen Erschließungsfahrt in Verl führt die Linie über die Stadtteile Bornholte und Kaunitz zum Hölvelhofer Bahnhof.

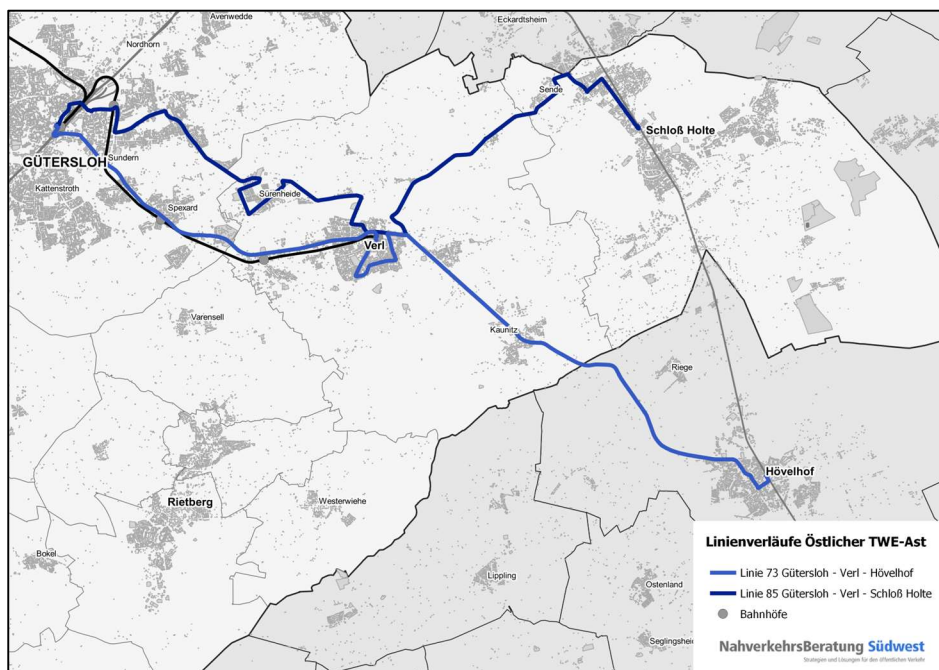


Abbildung 4: Heutige Verläufe der Linien 73 und 85

Weitere bedeutende Arbeitgeber im östlichen Stadtgebiet von Gütersloh werden hingegen mit der Linie 85 erreicht. Diese verkehrt vom Gütersloher Bahnhof kommend über die Gewerbegebiete entlang der Carl-Miele-Straße und der Carl-Bertelsmann-Straße zum Verler Stadtteil Sürenheide. Das an der Autobahn gelegene Gewerbegebiet wird dabei über die Waldstraße nordöstlich angeschnitten. Im weiteren Verlauf führt die Linie über die Sürenheider Straße und dem Freibad zum Schulzentrum sowie anschließend zum Verler Bahnhof. Im Gegensatz zur Linie 73 setzt die Linie 85 unter Auslassung der Erschließungsfahrt über das südliche Stadtgebiet ihre Fahrt direkt über die Paderborner-/Bielefelder Straße in Richtung Schloß Holte-Stukenbrock fort. Bis zum Stadtteil Sende folgen die Busse dabei dem Verlauf der gleichnamigen Straße, ehe sie nach einer kurzen Fahrt durch die Stadtteile Sende und Schloß Holte die Endhaltestelle Bahnhof erreichen.

Das Grundangebot der Linien baut auf einem Stundentakt auf, der in der Hauptverkehrszeit zwischen Gütersloh und Verl zu einem Halbstundentakt verdichtet wird. In Überlagerung der beiden Linien stehen Fahrgästen auf der Relation Verl-Gütersloh halbstündliche Verbindungen im Grundtakt sowie annähernd viertelstündliche Verbindungen in der Hauptverkehrszeit zur Verfügung. An Wochenenden sowie an Feiertagen wird auf beiden Linien ein Stundentakt angeboten.

Die An- und Abfahrtszeiten in Gütersloh sind an den Zugfahrplänen orientiert. Während die Busse der Linie 85 konstant zur Minute 15 bzw. in der Hauptverkehrszeit zusätzlich zur Minute 45 ihre Fahrt am Bahnhof/ZOB beginnen, verschiebt sich die Abfahrtszeit der Linie 73 von den Minuten 03 und 33 zur Abfahrtsminute 15 außerhalb der HVZ. Grund hierfür ist die Angebotsverdichtung und die Fahrzeitenüberlagerung. Für die Anschlüsse in Richtung Bielefeld sowie den Städten Rheda-Wiedenbrück bzw. Hamm ergeben sich folgende Umsteigebeziehungen:

Während das Oberzentrum Bielefeld, mit Ausnahme der Verstärkerfahrt der Linie 73, zur Hauptverkehrszeit mit vergleichsmäßig kurzem Aufenthalt am Gütersloher Bahnhof erreicht wird, sind die Umstiege gen Rheda-Wiedenbrück/Hamm insbesondere im Grundtakt mit längeren Wartezeiten verbunden.

Die zweistündlich verkehrende IC-Linie der Deutschen Bahn mit Abfahrt in Richtung Köln zur Minute 52 in geraden Stunden bzw. in Gegenrichtung mit Abfahrt nach Leipzig/Dresden zur Minute 08 in ungeraden Stunden wird für Fahrgäste speziell aus Verl aufgrund der Überlagerung beider Linien attraktiv angebunden. Eine genauere Betrachtung der zu Tagesrandzeiten haltenden Intercity-Express-Züge der Deutschen Bahn bzw. des Flixtrains erfolgt nicht.

Die Endhalte beider Regionalbuslinien (Schloß Holte bzw. Hövelhof) liegen zudem an der Bahnstrecke Paderborn – Bielefeld. Das Schienenverkehrsangebot dieser Strecke ist ein Stundentakt, der Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit bzw. zu schulrelevanten Zeiten zu einem Halbstundentakt verdichtet wird. Da die Taktlagen der Buslinien untertags verschoben werden, führt dies zu differierenden Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn insbesondere auf der Umsteigerelation in Richtung Paderborn. Während vormittags die Linie 73 zur Minute 31 am Hövelhofer Bahnhof ankommt, so dass der Umstieg in Richtung Paderborn nur mit einer Wartezeit von knapp 35 Minuten möglich ist, verkürzt die Änderung der Taktlage diese Wartezeit ab mittags auf knapp 6 Minuten und nachmittags - mit Einsetzen des Halbstundentaktes – auf schließlich 18 Minuten. Aus Paderborn kommend variieren die Umsteigezeiten durch diese Änderungen der Taktlagen des Busses zwischen 4 und 16 Minuten.

Diese relativungünstige Anschlusssituation von und nach Paderborn ist Folge einer Ausrichtung der Bustakte für eine gute Anschlussbeziehung in und aus Richtung Bielefeld.

Eine ähnliche Situation weist die in Schloß Holte-Stukenbrock endende Regionalbuslinie 85 auf. Außerhalb der Hauptverkehrszeit betragen die Umsteigezeiten in Richtung Paderborn knapp über 50 Minuten. Da die Zugkreuzung am nahegelegenen Bahnhof Bielefeld-Sennestadt erfolgt, ergeben sich in und aus Richtung Bielefeld meist gute Umsteigemöglichkeiten.

Insgesamt ist bei beiden Linien die Anschlusssituation an den Endpunkten den guten Anschlüssen in Gütersloh sowie der Taktüberlagerung geschuldet. Mit Einsetzen des Halbstundentaktes auf der Sennebahn erfolgt neben den Zugkreuzungen in Bielefeld-Sennestadt und Paderborn Nord eine weitere in Hövelhof, die dann auch zu günstigen Umsteigebeziehungen von und zur Linie 73 führt.

### **1.3.2 Heutige Nutzung der Regionalbuslinien**

Für eine aussagekräftige Analyse der derzeitigen Nutzung der Regionalbuslinien werden von der NahverkehrsBeratung Südwest verschiedene Erhebungen und Fahrgastbefragungen aus dem Jahr 2019 (Quelle: GVS – Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung, Hannover, 2019: Verkehrserhebung 2019 auf Stadtbuslinien in Gütersloh und ausgewählten Regionalbuslinien im Kreis Gütersloh) herangezogen und bewertet. Die Ergebnisse einer ersten Untersuchung sind Bestandteil dieses Abschnittes und sollen nachfolgend erläutert werden.

Grundbaustein für eine Analyse der derzeitigen Nachfrage ist die Kenntnis über den Beweggrund des Fahrgastes zum Antritt seiner Reise mit dem Öffentlichen Personennahverkehr. Aus diesem Grund wurde in einem ersten Schritt der Fahrtzweck der Fahrgäste ermittelt, in Nutzergruppen gebündelt und graphisch dargestellt.

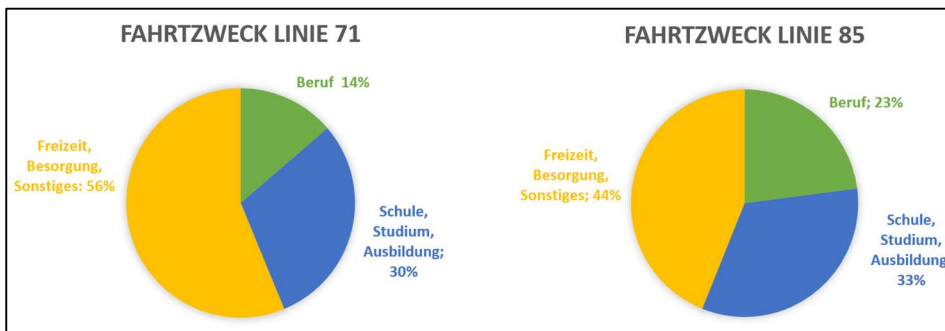


Abbildung 5: Fahrtzweck der Reisenden auf den Linien 71 und 85

Knapp ein Drittel aller angetretenen Fahrten bei beiden ausgewerteten Regionalbuslinien dienen dem Schul- und Ausbildungsverkehr. Beide Linien sind jedoch keine vom Schülerverkehr dominierten Linien, sondern werden von unterschiedlichen Nutzergruppen in Anspruch genommen. Der Berufsverkehr ist auf der Linie 85 mit 23 % deutlich häufiger Fahrtzweck als auf der Linie 71 (dort: 14 %) – dies ist bei der Linie 85 einer Streckenführung geschuldet, die sich durch Haltestellen in unmittelbarer Nähe größerer Firmen mit einem hohen Aufkommen an Beschäftigten auszeichnet.

Die meisten Fahrgäste nutzen die Linien jedoch für Freizeit- und Versorgungsfahrten. Im Allgemeinen sind es vor allem jüngere und ältere Menschen ohne Pkw, die den ÖPNV mangels Alternativen in der Verkehrsmittelwahl auch für Versorgungswege oder private Erledigungen nutzen. Die betrachteten Linien sind jedoch auch für Fahrgäste aus weiteren Altersgruppen attraktiv, die bei der Verkehrsmittelwahl wahlfrei sind.

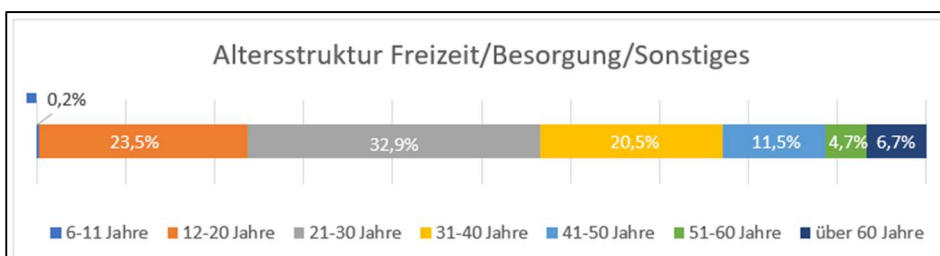


Abbildung 6: Altersstruktur des Fahrtzweckes Freizeit/Besorgung/Sonstiges

So weist der ÖPNV für Freizeit- und Versorgungsfahrten in nahezu allen Altersklassen eine gute Akzeptanz auf. Die beiden größten Anteile bilden die 21- bis 30-Jährigen mit 32,9% gefolgt von den 12- bis 20-Jährigen mit 23,5 %. Ursächlich für den höheren Anteil jüngerer Nutzer ist, dass viele in diesem Alter ein gültiges Schulweg-, Azubi- oder Semesterticket besitzen und dieses in der Freizeit bevorzugt nutzen. Den niedrigsten Anteil bildet die Altersklasse der 51- bis 60-Jährigen mit 4,7%.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen sowie dem in Abschnitt 1.3.1 betrachtetem ÖPNV-Angebot erfolgt eine Analyse der bereitgestellten Zähl- und Befragungsdaten unter Einbeziehung der Fahrgastbefragung für die Regionalbuslinien 71, 73 und 85.

### Linie 71

Wie im vorherigen Abschnitt beschrieben, verbindet die Linie 71 die Gemeinde Vermold sowie die Stadt Harsewinkel mit Gütersloh. Die Auswertung der Befragungsdaten hat ergeben, dass 59% aller Fahrgäste die Relation Gütersloh-Harsewinkel (inklusive der Stadtteile) nachfragen. Auf die Stadtteile Marienfeld entfallen davon 15%, auf Greffen 4%. In den Städten Gütersloh und Harsewinkel erfüllt die Linie auch Binnenverkehrsfunktion, die jedoch mit 8% bzw. 10% von

nachgelagerter Bedeutung ist. Die gesamte Fahrtstrecke der Linie bis Versmold beanspruchen 9%.

Für die Auswertung der Zähldaten wurde die Buslinie 71 an wichtigen Haltestellen in Abschnitte unterteilt und hinsichtlich der jeweiligen Besetzung untersucht. Ziel war es, markante Änderungen an der Besetzung kenntlich zu machen, einen Überblick über die Anbindung der verschiedenen Arbeitgeber entlang der Buslinie zu gewinnen und die Nachfrage in ausgewählten Zeitscheiben darzustellen. Für die beiden weiteren Linie wurde analog vorgegangen.

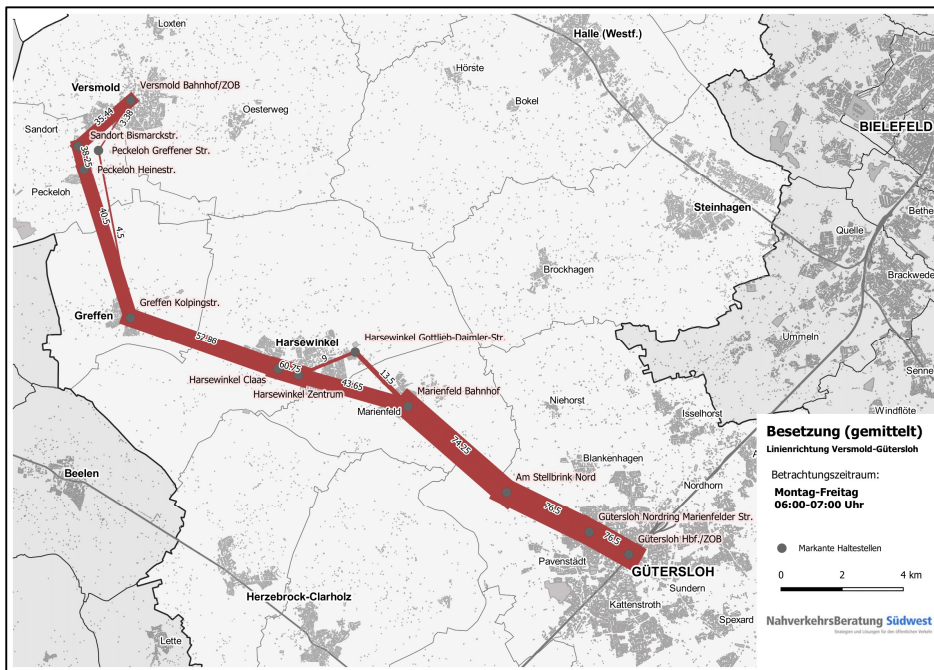


Abbildung 7: Gemittelte Besetzung Montag-Freitag von 6-7 Uhr – Linie 71

Abbildung 7 zeigt exemplarisch mit der gemittelten Besetzung in der Zeitschiene von 6 bis 7 Uhr ein Resultat dieser Vorgehensweise und ist gleichzeitig ein Indikator für die wesentlichen Eigenschaften der Regionalbuslinie. So weisen die grafischen Darstellungen der untersuchten Zeitscheiben einen ausgeprägten Pendlerverkehr mit den markanten Nachfragespitzen am Morgen in Richtung Gütersloh sowie am späten Nachmittag in Richtung Harsewinkel/Versmold auf. Der übergeordnete Schülerverkehr zu weiterführenden Schulen bzw. berufsbildenden Schulen nach Gütersloh wird zusammen mit dem Berufsverkehr abgewickelt. Verstärkt wird das Angebot an Schultagen durch zwei zusätzliche Fahrten am Morgen ab Harsewinkel sowie einem zusätzlichen Schnellbus ab Versmold. In der Gegenrichtung starten in Gütersloh zwei zusätzliche Fahrten am Nachmittag. Der Schulverkehr zu den Schulen in Harsewinkel und Versmold ist in mehrere Unterlinien der Linie 71 ausgegliedert und kein Bestandteil des Hauptfahrplanes. Lediglich am Morgen sind kleinere Fahrgastspitzen zwischen Peckeloh und Versmold bzw. Harsewinkel und Marienfeld sichtbar, die den entsprechenden Schulstandorten zugerechnet werden können. Weitere grafische Darstellungen der gemittelten Besetzung sind dem gesonderten Datenband zu entnehmen. Die ausgegliederten Schullinien sowie einige Verstärkerfahrten wurden hier nicht berücksichtigt.

Eine Auswertung der Fahrgastbefragung zeigt, dass sowohl in Richtung Gütersloh als auch in Richtung Versmold am Gütersloher Bahnhof/ZOB eine hohe Ein- und Aussteigerfrequenz herrscht. 36% der Befragten geben an, dass sie ihre Reise mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln fortsetzen. Die Mehrzahl der

Umsteiger setzt dabei die Fahrt mit dem SPNV fort, wobei Bielefeld das dominierende Ziel ist (68 % der SPNV-Umsteiger), während lediglich 22 % der Umsteiger den SPNV in Richtung Rheda-Wiedenbrück nutzen. Die in Punkt 1.3.1 genannten bestehenden Umsteigebeziehungen werden somit durch die Fahrgastbefragung gestützt. Ein wesentlicher Anteil der Befragten nutzt zudem im Nachlauf zur Buslinie 71 den Stadtverkehr Gütersloh bzw. andere Regionalbuslinien.

### Linie 73

Die Linie 73 verläuft von Gütersloh über Verl nach Hövelhof. Eine Auswertung der Fahrgastzählungen zeigt, dass sich der Linienvverlauf in die beiden Abschnitte Gütersloh-Verl und Verl-Hövelhof teilen lässt, da die Anzahl durchgehender Fahrten gering ist. Ähnlich wie bei der Linie 71 ist die Nachfrage auf dem westlichen Abschnitt stark auf die Stadt Gütersloh ausgerichtet.

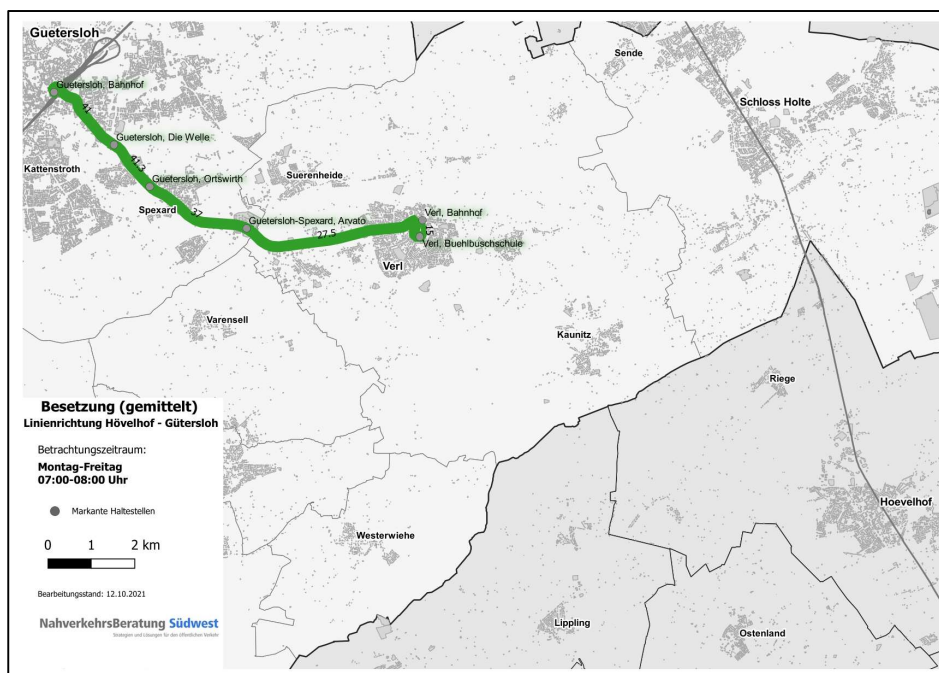


Abbildung 8: Gemittelte Besetzung Montag-Freitag von 7-8 Uhr – Linie 73

Abbildung 8 verdeutlicht die zeitliche Verteilung: Insbesondere in den Morgenstunden sind die Fahrgastströme in Richtung Gütersloh trotz des bestehenden Viertelstundentaktes zusammen mit der Linie 85 sehr ausgeprägt. Dabei ist auch der städtische Binnenverkehr zwischen Spexard und dem Hauptbahnhof von Bedeutung. Während Fahrgäste aus dem Bereich Verl den Halt am arvato-Gelände kaum in Anspruch nehmen, nutzen vor allem Reisende aus dem Stadtzentrum die Linie 73 für ihre Fahrt zum Firmenstandort. Am Nachmittag bzw. frühen Abend weisen die Fahrten dann höhere Besetzungsgrade zurück nach Verl auf, diese sind jedoch auf mehr Fahrten verteilt als in der Morgenspitze.

Auf dem östlichen Linienabschnitt zwischen Verl und Hövelhof ist das Fahrgastaufkommen der Busse vor allem schulisch geprägt. Hier sind vor allem Bewegungen zum Schulstandort Verl auffällig, ferner werden auch Schulen in Hövelhof aus Richtung Verl und Kaunitz nachgefragt. Für den Berufs- und Freizeitverkehr ist von einer geringen Nutzung auszugehen, da die Auslastung der Fahrten zu Nebenverkehrszeiten in der Regel gering ist und am Nachmittag sehr wenig Fahrgäste zwischen Hövelhof und Verl unterwegs sind. Grundsätzlich wird der östliche Teil der Linie 73 deutlich weniger in Anspruch genommen als der westliche, was sich durch in der Regel niedrige einstellige Besetzungszahlen abseits der schulrelevanten Fahrten widerspiegelt.

Am Wochenende sind die Fahrgastzahlen auf der Linie gering, auch hier wird der Abschnitt zwischen Verl und Gütersloh vor allem an Samstagen stärker genutzt. In Richtung Hövelhof liegt die Anzahl der Fahrgäste oftmals im niedrigen einstelligen Bereich.

Befragungen auf der Linie 73 bestätigen die hohe Bedeutung der Linie für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, da etwa zwei Drittel der Befragten mindestens viermal pro Woche die Linie nutzen. Der Anteil an Umsteigern lag ebenfalls bei ungefähr 60%, am meisten nachgefragt wurden Umsteigerverbindungen zur Schiene nach Bielefeld bzw. Rheda-Wiedenbrück als auch zur Linie 77 in Richtung Rietberg.

### Linie 85

Die Linie 85 verbindet die Städte Schloß Holte-Stukenbrock und Verl mit dem Mittelzentrum Gütersloh. Es entfallen dabei knapp 50% aller Fahrgäste auf die Relation Gütersloh-Sürenheide-Verl. Der durch die Fülle an bedienten Firmen im Vergleich zur Regionalbuslinie 71 stärker ausgeprägte Fahrtzweck „Beruf“ wird auch in der Auswertung der Fahrgastbefragung deutlich. Binnenverkehr innerhalb von Gütersloh wird von 11% der Fahrgäste nachgefragt. In den grafischen Auswertungen der Zähldaten ist zudem im morgendlichen Pendlerverkehr eine erhöhte Nachfrage auf der Relation Bahnhof/ZOB – Miele Werke erkennbar. Eine abschließende Betrachtung der Fahrgastbefragung gilt den 8% der Fahrgäste, die die komplette Fahrtstrecke bis Schloß Holte-Stukenbrock nutzen.

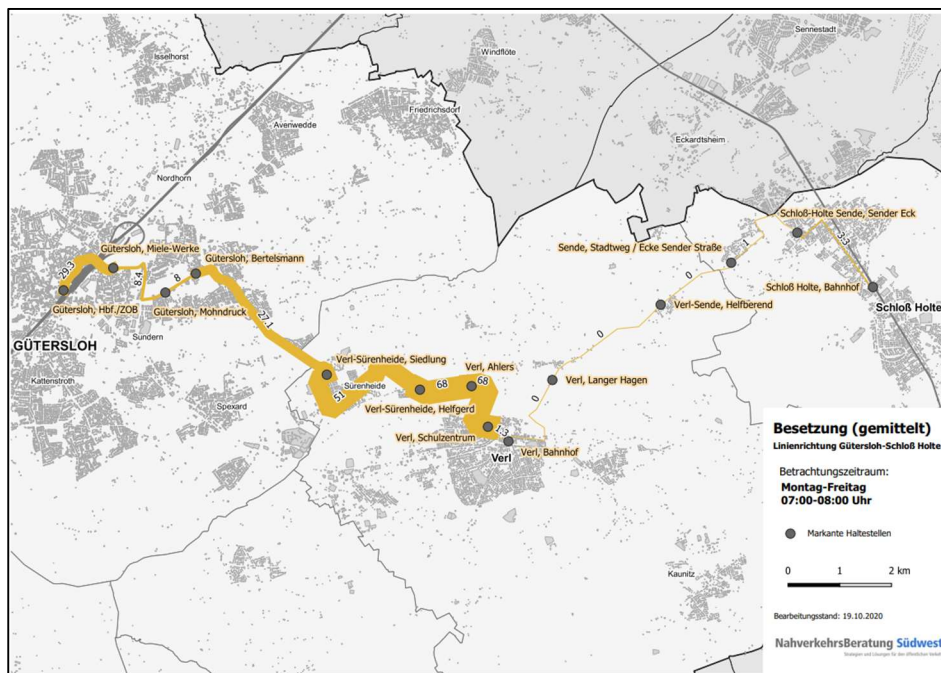


Abbildung 9: Gemittelte Besetzung Montag-Freitag von 7-8 Uhr – Linie 85

Abbildung 9 stellt beispielhaft die gemittelte Besetzung von 7 bis 8 Uhr in Fahrtrichtung Schloß Holte-Stukenbrock dar. Auch wenn weitere Darstellungen am Morgen und am Nachmittag die Linienfunktion weiter herausarbeiten, bleibt die vergleichsweise hohe Bedeutung im innerstädtischen Binnenverkehr Güterslohs durch die hohe Besetzung zwischen dem Gütersloher Bahnhof und den Miele-Werken ein wesentliches Kennzeichen der Linie 85.

Aufgrund der vorhandenen Umsteigebeziehungen ergibt sich, dass aufgrund der kurzen Umsteigezeiten vom und zum SPNV vor allem in Richtung Bielefeld die Linie auch für Berufspendler attraktiv ist. Ferner zeigt die gemittelte Besetzung

auch einen ausgeprägten Schülerverkehr in Richtung Verl. Die Orientierung des Regionalbusses kann demnach in erster Linie Verl und dem Mittelzentrum Gütersloh zugerechnet werden. Die Zu- und Abbringerfunktion der Regionalbuslinie zur Bahnstrecke Bielefeld-Paderborn tritt dahinter deutlich zurück. Nicht zuletzt dürfte dafür die bereits beschriebene insuffiziente Anschlusssituation verantwortlich sein.

Eine letzte Betrachtung untersucht die Optimierung der Reiseketten der Fahrgäste. So kann anhand der Auswertung der Fahrgastbefragung in Erfahrung gebracht werden, welche Verkehrsmittel die Fahrgäste für eine eventuelle Weiterfahrt nutzen. Der Blick soll dabei vorwiegend auf Umstiege am Gütersloher Bahnhof/ZOB gerichtet werden, da die Nachfrage von Umstiegen in Schloß Holte, wie bereits beschrieben, nur vereinzelt gegeben ist. Knapp ein Drittel aller Fahrgäste mit Ankunft an der Haltestelle Gütersloh Bahnhof/ZOB sind Umsteiger auf SPNV und ÖPNV, davon entfallen 60% auf den Schienenverkehr. Die nachfragestärkste Verbindung bildet der SPNV in Richtung Bielefeld, Fahrten nach Rheda-Wiedenbrück werden hingegen eher seltener genutzt. 31% der Umsteiger fahren mit dem ÖSPV weiter.

## **2 Anbindung der Firmen im Betrachtungsraum**

Als zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes soll die Anbindung ortsansässiger Unternehmen insbesondere für ihre Mitarbeiter verbessert werden, um Pendlerströme vom MIV für den ÖPNV zu gewinnen. Der Fokus liegt zuvorderst auf Firmen mit einer hohen Beschäftigtenzahl bzw. hohen Pendlerzahlen, um hierdurch entsprechende Fahrgastpotenziale für den ÖPNV zu erschließen. Für die fünf größten Arbeitgeber entlang der zu reaktivierenden Strecke erfolgte daher eine vertiefte Untersuchung mithilfe einer Strukturdatenerhebung, um Auskunft über die Anforderungen an das ÖPNV-System zu erhalten, die Basis für die passgenaue Weiterentwicklung des Liniennetzes hinsichtlich ihrer Erschließungsfunktion und Systemzeiten bilden. Um weitere aussichtsreiche Unternehmen im Betrachtungsraum zu berücksichtigen, wurde ergänzend eine Standortanalyse aller IHK-Betriebe mit mehr als 100 Beschäftigten durchgeführt. Die Ergebnisse beider Untersuchungen werden in Form eines Maßnahmenkataloges herausgearbeitet und weiterentwickelt.

### **2.1 Potenzialanalyse der fünf größten Unternehmen**

Der Erfolg von ÖPNV-Verbesserungsmaßnahmen im Berufsverkehr ist von mehreren Faktoren abhängig: Neben der Erreichbarkeit des Arbeitsstandortes sind hier auch unternehmensspezifische Kriterien wie die lokale Parkplatzsituation oder finanzielle Anreize zugunsten der Beschäftigten entscheidend. Anhand einer Nutzwertanalyse werden diese Voraussetzungen bewertet und gewichtet. Sie bildet das Gesamtpotenzial und die Mobilitätsbedürfnisse der individuellen Standorte ab und liefert darüber hinaus Aussagen zur Vergleichbarkeit der Firmen untereinander. Nach einer Auswertung der Pendlerströme, Arbeitsmodelle und heutigen ÖPNV-Bedienung kann so schließlich ermittelt werden, welche Anforderungen sich zur Verbesserung an den einzelnen Standorten ergeben.



### 2.1.1 Strukturdatenerhebung und Bewertungssystem

Als Grundlage zur Potenzialabschätzung dient eine Strukturdatenerhebung, mit der wichtige Beschäftigtenkennzahlen und Informationen zum Verkehrsverhalten am jeweiligen Standort erfasst wurden.

Folgende Unternehmen haben an der Befragung teilgenommen:

- *Bertelsmann/arvato* (ca. 8.600 MA) mit verschiedenen Standorten in Gütersloh sowie in Harsewinkel, Marienfeld und Verl
- *Miele* (ca. 5.200 MA) mit dem Standort Gütersloh
- *Claas* (ca. 3.200 MA) mit dem Standort Harsewinkel
- *Nobilis* (ca. 2.900 MA) mit den Standorten Verl-Sürenheide und Kaunitz
- *Beckhoff* (ca. 1.900 MA) mit dem Standort Verl

Für die Beantwortung der Fragen waren dabei Mitarbeiter der Personalabteilung bzw. weitere Verantwortliche an den einzelnen Standorten zuständig.

Im Detail wurden folgende Daten erhoben:

1. Anzahl und Verteilung der Beschäftigten nach Tätigkeitsbereichen und Schichtarbeit
2. Arbeitszeitmodelle (Verwaltung, Schichtbetrieb, Gleitzeit)
3. PLZ/Wohnort der Beschäftigten
4. Anteile der Verkehrsmittel für die An- und Abreise am Dienort
5. Parkplatzsituation am Standort
6. Bedeutung des ÖPNV innerhalb der Belegschaft, erforderliche Verbesserungen sowie wichtigste Relationen
7. ÖPNV-Förderung bzw. Bereitschaft der Unternehmensleitung solche Angebote einzuführen

Nach Rücklauf der Befragungen wurden diese Daten um Informationen zur heutigen ÖPNV-Qualität ergänzt. Dazu gehören die angebotenen Linienrelationen und deren Bedienungshäufigkeit sowie die Länge des Fußweges vom Firmeneingang zur nächstgelegenen Haltestelle. Zukunftsbezogene Aspekte wie die Entfernung zu den geplanten TWE-Haltestellen und die allgemeine Erschließbarkeit der Standorte durch Abweichung der heutigen Buslinienwege vervollständigen das Portfolio für die anschließende Bewertung.

Kriterium	Bedeutung	Bewertung Punktesystem
Anzahl Mitarbeiter	hoch	Pro 250 MA am Standort - 1 Punkt
Anzahl Azubis	mittel	Pro 50 Azubis/Studierende am Standort - 1 weiterer Punkt
Anteil Wege ÖPNV	gering	<3% - 2 Punkte <6% - 1 Punkt >6% - 0 Punkte
Anteil Wege Fahrrad	gering	<5% - 1 Punkt >5% - 0 Punkte
Parkdruck	hoch	hoch - 4 Punkte mittel - 2 Punkte gering - 0 Punkte
Bedeutung ÖPNV	mittel	hoch - 3 Punkte mittel - 2 Punkte gering - 1 Punkt keine - 0 Punkte
ÖPNV-Förderung	mittel	ja - 3 Punkte geplant - 1 Punkt nein - 0 Punkte
Bedienungshäufigkeit	hoch	seltener als stündlich - 4 Punkte seltener als halbstündlich bis stündlich - 2 Punkte halbstündlich oder häufiger - 0 Punkte
Verkehrliche Lage Standort	hoch	gut zu erschließen - 5 Punkte mittel - 3 Punkte schlecht zu erschließen - minus 5 Punkte
Entfernung TWE-Hp	mittel	sehr hoch (Fußweg >20 min) - 3 Punkte hoch (Fußweg 15-20 min) - 2 Punkte mittel (Fußweg 10-15 min) - 1 Punkt gering (Fußweg <10 min) - 0 Punkte
Fußweg nächste Haltestelle	mittel	kurz (Fußweg <5 min) - 0 Punkte mittel (Fußweg 5-10 min) - 1 Punkt lang (Fußweg >10 min) - 2 Punkte

Abbildung 10: Bewertungsskala der Potenzialanalyse mit Punktesystem

Ziel der Potenzialanalyse ist die einheitliche Beurteilung der einzelnen Unternehmensstandorte hinsichtlich des jeweils zu erwartenden Fahrgastpotenzials. Als Instrument eignet sich hierfür ein Punktesystem, welches die verschiedenen Betrachtungskriterien gewichtet (siehe Abbildung 10). So bietet die Verbesserung eines heute mangelhaften Angebotes bei sehr vielen Beschäftigten am Standort hohe Chancen, die ÖPNV-Nutzung steigern zu können. An abgelegenen Standorten mit weniger Mitarbeitern und geringem Parkdruck ist dies jedoch nicht zu erwarten. Dem wird unter Zuhilfenahme einer Bewertungsskala mit Punkten Rechnung getragen, indem besonders entscheidende Kriterien wie die Mitarbeiteranzahl stärker gewertet werden. Setzt man dieselben Maßstäbe dann für jeden Standort an, ist damit auch gleichzeitig eine Vergleichbarkeit zwischen den Unternehmen gewährleistet.

### 2.1.2 Ergebnisse der Potenzialanalyse

Für die Auswertung der Potenzialanalyse erfolgt eine Bewertung nach dem in Kapitel 2.1.1 vorgestellten Punktesystem. Durch dessen Anwendung ergibt sich für jeden Firmenstandort eine Gesamtpunktzahl. Je höher diese liegt, desto erfolgversprechender wird die Wirkung von ÖPNV-Verbesserungen aus Sicht des Gutachters beurteilt, da ein höheres Verlagerungspotenzial am untersuchten Standort bei der Umsetzung von ÖPNV-Verbesserungen gesehen wird.

	Stadt	Firma	Standort	Punkte	Ergebnis
1	Gütersloh	Miele	Carl-Miele-Str. 29	38,6	Optimierung dringend empfohlen
2	Harsewinkel	Claas	Mühlenwinkel 1	31,7	Optimierung dringend empfohlen
3	Gütersloh	Bertelsmann_arvato3	Carl-Bertelsmann-Str. 256/270	29,2	Verbesserungen sinnvoll
4	Gütersloh	Bertelsmann_arvato4	An der Autobahn 100	28,5	Verbesserungen sinnvoll
5	Verl	nobilis	Waldstraße 53-57	26,9	Verbesserungen sinnvoll
6	Gütersloh	Bertelsmann_arvato2	Carl-Bertelsmann-Str. 161m	20,7	Maßnahmen, sofern wirtschaftlich vertretbar
7	Harsewinkel	Bertelsmann_arvato	Gottlieb-Daimler-Str. 1	20,6	Maßnahmen, sofern wirtschaftlich vertretbar
8	Verl	Beckhoff	Hülshorstweg 20	20,3	Maßnahmen, sofern wirtschaftlich vertretbar
9	Verl	Bertelsmann_arvato	Gütersloher Str. 123	16,7	Maßnahmen, sofern ohne zusätzlichen Aufwand machbar
10	Marienfeld	Bertelsmann_arvato2	Bielefelder Str. 61	13,9	Maßnahmen, sofern ohne zusätzlichen Aufwand machbar
11	Gütersloh	Bertelsmann_arvato	Carl-Bertelsmann-Str. 23	12,7	Maßnahmen, sofern ohne zusätzlichen Aufwand machbar
12	Marienfeld	Bertelsmann_arvato	Bielefelder Str. 45	11,5	Maßnahmen, sofern ohne zusätzlichen Aufwand machbar

Abbildung 11: Ergebnisse der Potenzialanalyse nach Gesamtpunktzahl

Die Gesamtpunktzahl kann alsdann in eine Rangliste für die einzelnen Standorte nach ihrer Gesamtpunktzahl überführt werden (siehe Abbildung 11). Die Firmen Miele und Claas erzielen dabei die höchsten Werte, allein schon aufgrund der hohen Anzahl an Arbeitsplätzen und Pendlern an den jeweiligen Standorten. Im Vergleich dazu finden sich die Außenstellen von Bertelsmann/arvato eher im unteren Bereich wieder, bedingt durch eine Kombination aus einer geringeren Mitarbeiterzahl und oftmals schwer zu erschließenden Standorten.

Insgesamt lässt sich die Spannbreite der Ergebnisse in folgende vier Kategorien aufteilen:

- **Kategorie I: Optimierung dringend empfohlen (>30 Punkte)**
  - Sehr hohes Potenzial
  - Eigene (Shuttle-)Linien mit attraktiver Firmenerschließung und häufiger Bedienung sind zu empfehlen
- **Kategorie II: Verbesserungen sinnvoll (25-30 Punkte)**
  - Hohes Potenzial
  - Attraktive ÖPNV-Anbindung und Beseitigung von Schwachstellen sind anzustreben
- **Kategorie III: Maßnahmen, sofern wirtschaftlich vertretbar (20-25 Punkte)**
  - Mittleres Potenzial
  - Verbesserungsmöglichkeiten durch Anpassung des heutigen Angebotes mit geringem Mehraufwand sind zu erwägen
- **Kategorie IV: Maßnahmen, sofern ohne zusätzlichen Aufwand machbar (<20 Punkte)**
  - Geringes bis mittleres Potenzial
  - Aufwertung des Angebotes möglich, z.B. durch Synergieeffekte bei Verbesserungen für benachbarte Firmen

Die Zuordnung der einzelnen Standorte dient auch dazu, den mit Angebotsverbesserungen verbundenen maximal vertretbaren Aufwand zu bestimmen. Je niedriger die Kategorie desto niedrigschwelliger ist der vertretbare Aufwand; in der Kategorie niedrigster Punktzahl ist daher eine Optimierung nur durch leichte Änderungen des heutigen Liniencharakters wie zum Beispiel kurze Umwege zur besseren Anbindung oder angepasste Fahrzeiten zu empfehlen. Standorte, die sich durch ihr hohes Potenzial auszeichnen, besitzen hingegen einen größeren Spielraum: So können dort auch Maßnahmen wie die Inbetriebnahme neuer Linien oder Bedienungszeiträume angemessen sein. Idealerweise sind hier posi-

tive Effekte zwischen benachbarten Firmenstandorten möglich. Denkbare Ansätze sollten daher am besten ein zusammenhängendes Gebiet mit mehreren Standorten umfassen, jeweils unabhängig von der ermittelten Potenzialkategorie.

### 2.1.3 Pendlerströme

Die an der Strukturdatenerhebung beteiligten Firmen beschäftigen allein im Kreis Gütersloh 20.000 Mitarbeitende. Das Mobilitätsverhalten für den täglichen Arbeitsweg variiert dabei individuell und ist von geografischen und persönlichen Faktoren sowie von der Qualität der alternativen Fahrtmöglichkeiten abhängig. Für ein Mobilitätskonzept ist es daher hilfreich, die Herkunftsorte der einzelnen Mitarbeiter zu kategorisieren und in Pendlerströmen darzustellen, um einen Überblick über die Nachfragestärken zu erhalten und Zusammenhänge sowie Stärken und Schwächen im derzeitigen ÖPNV-Angebot besser verstehen und aufzeigen zu können. Viele der Firmen fügten den Fragebogen der Strukturdatenerhebung ausführliche Tabellen mit Mitarbeiterkennzahlen und PLZ-Zahlen der Beschäftigten bei, die dabei teilweise bis weit aus dem Bundesland Nordrhein-Westfalen hinaus reichten. Eine Priorisierung der eingereichten Daten ist daher unumgänglich, denn der Fokus soll in erster Linie auf Städten und Gemeinden entlang der TWE-Strecke sowie den umliegenden Kreisen liegen. Da jede Firma und jeder Firmenstandort eigene Bedürfnisse und Arbeitszeitregelungen verfolgt, sind für jeden von diesen, sofern er für die TWE-Strecke von Bedeutung ist, die Pendlerströme grafisch ermittelt. Neben einem Gesamtplan, der alle Pendler, unabhängig von ihrem internen Einsatzgebiet, berücksichtigt, ist bei Firmen mit Schichtarbeitsmodellen eine zusätzliche Differenzierung der Pendlerströme zwischen Schichtarbeitenden sowie Arbeitnehmern außerhalb der Schicht vollzogen. Für die Bildung der Pendlerströme gilt der Grundsatz, möglichst vielen Pendler die Nutzung der künftig reaktivierten Bahnstrecke Verl-Gütersloh-Harsewinkel zu ermöglichen.

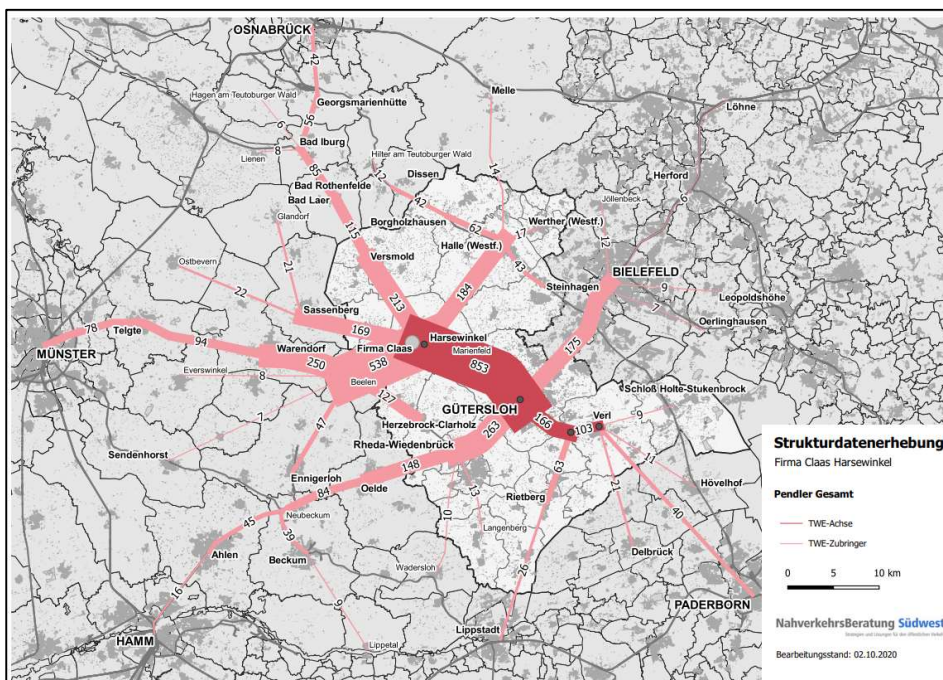


Abbildung 12: Pendlerströme der Firma Claas, auf ÖPNV-Achsen umgelegt

Abbildung 12 zeigt die ausgewerteten Pendlerströme der Firma Claas (Harsewinkel) unter Einbezug möglicher ÖPNV-Achsen. Erwartungsgemäß stammen viele Arbeitnehmer aus nahegelegenen Orten wie Versmold, Sassenberg oder Beelen. Doch auch aus weiter entfernten Städten wie Paderborn, Hamm, Münster oder Osnabrück sind nicht unerhebliche Pendlerströme in Richtung Harsewinkel anzutreffen. In Umlegung auf mögliche ÖPNV-Achsen steht vor allem die geplante TWE-Achse im Vordergrund. Während sich entlang des östlichen Astes vor allem für Pendler aus Verl die zukünftig durchgehenden Fahrten nach Harsewinkel anbieten, wird im weiteren Verlauf deutlich, dass zusätzlich die Achsen entlang der Bahnstrecke Bielefeld-Gütersloh-Hamm von übergeordneter Bedeutung sind. Mit attraktiven Umsteigezeiten zur TWE in Richtung Harsewinkel bieten die beiden Relationen (Löhne) – Bielefeld – Gütersloh sowie Hamm – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh ein hohes Fahrgastpotential und könnten zusammen mit Fahrgästen aus Gütersloh und Verl die stärkste Achse in Richtung Harsewinkel bilden. Erwähnenswert ist zudem der hohe Pendlerstrom aus Richtung Beelen, der bei einer optimalen Vernetzung verschiedener Verkehrsträger ebenfalls ein hohes Fahrgastpotential suggeriert und daher für eine weitergehende Betrachtung, ähnlich wie der Strom aus Versmold, unerlässlich ist.

Eine abschließende Betrachtung der Pendlerströme der Firma Claas gilt den unterschiedlichen Arbeitsbereichen. So stammt der überwiegende Teil der Schichtarbeitenden aus dem Bereich der Produktion. Der Radius der Pendlerverflechtungen sinkt dabei deutlich ab und beschränkt sich überwiegend auf die umliegenden Gemeinden sowie die bereits genannten stark nachgefragten Achsen wie Bielefeld-Gütersloh-Hamm sowie Beelen-Münster. Mitarbeiter der Forschung und Verwaltung sind daher auch teilweise den starken Außenästen in Richtung Osnabrück und Paderborn zuzuordnen.

Bei der Firma Beckhoff mit Standort in Verl ist eine differenzierte Betrachtung der Arbeitsbereiche nicht notwendig, da alle Mitarbeitenden, unabhängig von ihrem Einsatzgebiet, nicht in Schichtarbeit tätig sind. Maßgebend für die Betrachtung ist deshalb der in Abbildung 13 dargestellte Gesamtplan.

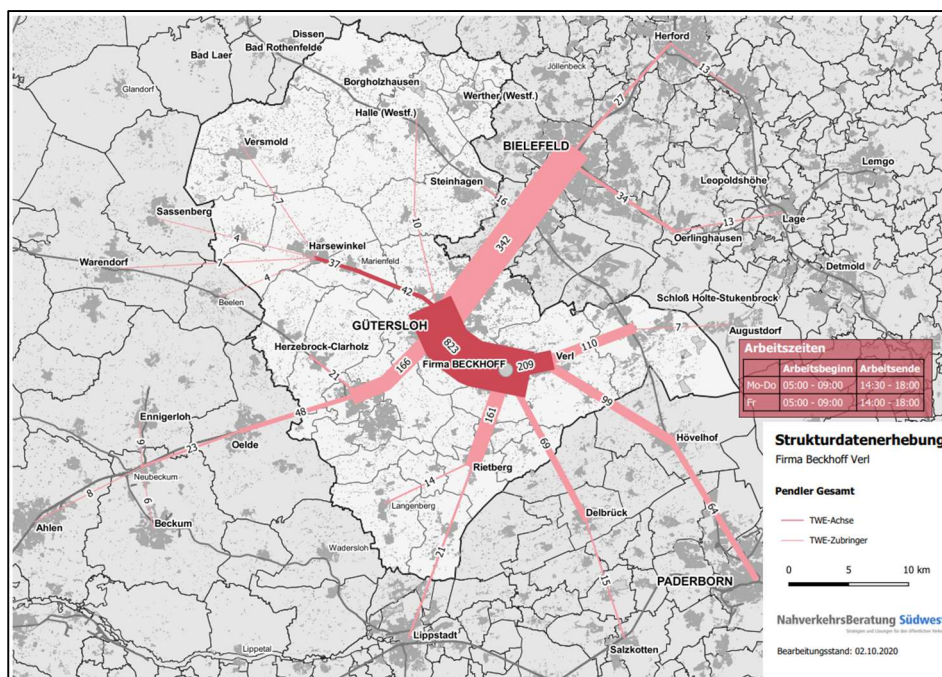


Abbildung 13: Pendlerströme der Firma Beckhoff, auf ÖPNV-Achsen umgelegt

Erkennbar ist, dass ein Großteil der Arbeitnehmer aus nahegelegenen Orten wie Delbrück, Hövelhof, Rietberg und Schloß Holte-Stukenbrock stammt. Analog zu den Pendlerströmen der Firma Claas weist die SPNV-Achse Bielefeld-Gütersloh-Hamm erneut ein hohes Fahrgastpotential auf, das bei aufeinander abgestimmten Umsteigebeziehungen optimal auf die TWE-Achse umgelagert werden kann.

Der Bahnstrecke Bielefeld-Hamm kommt bei einem Vergleich der Pendlerströme beider genannten Firmen darüber hinaus noch eine weitere Eigenschaft zu. Meist fungiert sie als eine Art „Trennlinie“, denn räumlich gesehen flachen die Pendlerströme abseits der Bahnlinie abhängig vom Firmenstandort, deutlich ab. Zusammen mit den in Gütersloh ansässigen Firmen, die Pendlerströme in Richtung der beiden Äste der TWE aufweisen, resultiert, dass eine hohe Nachfrage im Pendlerverkehr in alle Fahrtrichtungen, unter Beachtung der in Kapitel 2.3 beschriebenen Maßnahmen erzielt werden kann. Erwartungsgemäß ist der Anteil der Fahrgäste, die den kompletten Streckenverlauf nutzen können, eher geringer ausgeprägt. Daher kann mit einem hohen Fahrgastwechsel am Gütersloher Bahnhof, insbesondere in Bezug auf die Zu- und Abbringerfunktion zur übergeordneten Bahnstrecke Bielefeld-Hamm, gerechnet werden.

Die Abbildungen visualisieren die Herkunftsorte für jeden Standort. Hierdurch lassen sich Hauptpendlerströme extrahieren, die geeignet sind, um auf diesen Verkehrsachsen förderfähige ÖPNV-Konzepte zu entwickeln und dadurch die Attraktivität und Qualität des Pendelns mit Bus und Bahn zu steigern. Als wichtiger Faktor ist dabei die verbesserte Anbindung im räumlich engen Umgriff um die Firmenstandorte zu sehen, da viele Pendler aus der unmittelbaren Nähe der Unternehmen stammen bzw. aus den die Firmenstandorte umgebenden Gemeinden und Städten; dort kann daher mit vergleichsweise geringem Aufwand ein hohes Fahrgastpotential erreicht werden.

Die TWE-Achse weist in allen Fahrtrichtungen ein hohes Pendlerpotenzial auf und kann bei Abstimmung auf die Fahrzeiten der Regionalbahnen/Regionalexpresszüge in Richtung Bielefeld und Hamm noch einmal zusätzliches Fahrgastpotential auf sich vereinigen.

### 2.1.4 Bedarfsermittlung/Anforderungen der Berufspendler

Im nächsten Schritt erfolgt eine Verknüpfung der Untersuchungsergebnisse mit den in Kapitel 2.1.3 ermittelten Pendlerströmen. So ist der Bedarf neuer Mobilitätsangebote durch die Erkenntnisse zur Nachfrage der Beschäftigten (Relationen und Arbeitszeiten) sowie der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen (Firmenbewertung in der Potenzialanalyse) herauszuarbeiten. Die im Folgenden dargestellten Angebotsanforderungen werden um die Erkenntnisse der Standortanalyse weiterer Unternehmen ergänzt und schließlich in Kapitel 2.3 durch Definition konkreter Maßnahmen weiterentwickelt.

#### a) Harsewinkel

- Firma Claas (Kategorie I):
  - Wichtigste Pendlerachsen: Richtung Gütersloh, Versmold und Warendorf – Beelen – Herzebrock-Clarholz
  - Heute regelmäßige ÖPNV-Anbindung Richtung Gütersloh und Versmold
  - Hohe Bedeutung des Schichtbetriebes
  - Abgelegene Betriebszugänge erfordern lange Fußwege, auch zum Bahnhof

- Industriegebiet Brockhäger Straße (arvato, Kategorie III):
  - Wichtigste Pendlerachsen: Richtung Gütersloh und Versmold
  - Kaum Schichtbetrieb
  - Angebot heute ausbaufähig (geringe Taktichte)
  - Keine direkte Erschließung durch TWE
  
- b) Marienfeld**
- Industriegebiet (arvato, Kategorie IV):
  - Wichtigste Pendlerachsen: Richtung Gütersloh, Harsewinkel und Warendorf
  - Hohe Bedeutung des Schichtbetriebes
  - Keine direkte Erschließung durch TWE
  - Geographischer Vorteil für den Standort Bielefelder Str. 45 (zusammenhängendes Industriegebiet und direkt an der Hauptstraße), heute lange Fußwege zur Haltestelle Wadenhardstraße mit hoher Taktichte Richtung Gütersloh und Harsewinkel
  - Bielefelder Str. 61 ohne ÖPNV-Bedienung und schwer zu erschließen (führt zu langen Umwegen ohne weitere Bebauung)
  
- c) Gütersloh/Verl**
- Firma Miele (Kategorie I):
  - Wichtigste Pendlerachsen: Richtung Gütersloh Mitte, Harsewinkel und Verl
  - Arbeitszeiten umfassen Tag und Nacht (Schichtbetrieb)
  - Heute dichtes ÖPNV-Angebot mit Stadt- und Regionalbussen
  - TWE-Haltepunkt direkt am Werk übernimmt die wichtigsten Achsen
- Standorte Carl-Bertelsmann-Straße (Kategorien II-IV):
  - Wichtigste Pendlerachsen: Richtung Gütersloh Stadt/Bielefeld und Verl
  - Arbeitszeiten umfassen Tag und Nacht (Schichtbetrieb)
  - Heute dichtes ÖPNV-Angebot mit Regionalbussen
  - Teilweise hohe Entfernungen zur TWE, deshalb Busabfahrten mit hoher Taktichte weiterhin entscheidend
- Standort „An der Autobahn“ (arvato, nobilia – Kategorie II):
  - Wichtigste Pendlerachsen: Richtung Gütersloh Mitte und Verl
  - Komplexe Schichtmodelle umfassen Tag und Nacht
  - Heute bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot mit Expressbussen
  - Keine direkte Erschließung durch TWE, Busverkehr weiterhin entscheidend
  - Hohe Rückstauproblematik
- Firma Beckhoff und arvato financial solutions, Verl (Kategorie III):
  - Wichtigste Pendlerachsen: Richtung Gütersloh Mitte/Bielefeld, Rietberg, Schloß Holte

- Schichtbetrieb kaum relevant
- Heute dichtes ÖPNV-Angebot (Regionalbus) Richtung Gütersloh
- Zukünftig Bedienung durch TWE (Beckhoff) und Regionalbus

## 2.2 Standortanalyse mittelständischer IHK-Unternehmen

Zusätzlich zu den Arbeitgebern mit den höchsten Beschäftigtenzahlen bestimmen zahlreiche mittelständische Firmen das Wirtschaftsleben und Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet. Während sich die Standorte der bereits berücksichtigten Großbetriebe in der Regel auf weiträumige Industrie- und Gewerbegebiete konzentrieren, sind die Standorte kleinerer Firmen im Untersuchungsgebiet breit gestreut.

Einerseits finden dabei ebenfalls Firmen im sekundären Wirtschaftssektor, die sich in unmittelbarer Nähe zu Global Playern befinden und damit ebenfalls von Verbesserungsmaßnahmen für deren Berufspendler profitieren. Folglich sollten auch mittlere Unternehmen in die Entscheidungsfindung miteinbezogen werden, weil sie den Nutzen möglicher Angebotsinitiativen verstärken können. Im Gegensatz dazu lassen sich auch vermehrt Arbeitgeber für die Bereiche Dienstleistungen, Einzelhandel und Versorgung in Bezug auf die Beschäftigtenzahl dem Mittelstand zuordnen. Bedingt durch die Art der Geschäftstätigkeit liegen deren Standorte oftmals zentraler und sind vor allem über das Stadtgebiet von Gütersloh als Mittelzentrum der Region verteilt. Solche Dienststellen werden von der bisher erfolgten Potenzialanalyse nicht abgedeckt. Sie sind daher gesondert zu betrachten und auf die Lage ihrer Standorte auszuwerten. Im Ergebnis lassen sich dann Aussagen darüber treffen, welche Voraussetzungen Linienwege und Fahrpläne erfüllen sollen und ob attraktive Umsteigebeziehungen auf bestimmten Relationen besonders sinnvoll sind. Entlang der untersuchten Achse betrifft dies vor allem die Verknüpfung der zukünftigen Regionalverbindungen – bestehend aus TWE und den ergänzenden Regionalbuslinien – mit den Stadtbusverkehren in Gütersloh.

Bei der Standortauswertung wurden alle Mitgliedsunternehmen im Mittelstandsverband der Industrie- und Handelskammer (IHK) Ostwestfalen miteinbezogen, sofern die Anzahl der Beschäftigten 100 oder mehr umfasst. Basis für die angenommene Wohnortverteilung der Arbeitnehmer waren die in Kapitel 2.1.3 beschriebenen Pendlerströme.

Im Hinblick auf die heutige und zukünftige ÖPNV-Anbindung erfolgte eine Prüfung der Betriebsstandorte zu folgenden Merkmalen:

1. Was sind die nächstgelegenen Haltestellen und Linien am Standort?
2. Befindet sich der Standort im Einzugsbereich der zukünftigen TWE-Haltestellenpunkte?
3. Befindet sich der Standort im Einzugsbereich des zu überplanenden Regionalbusnetzes?

Firmen, bei denen sich Frage 2 positiv beantworten ließ, wurden daraufhin nicht näher untersucht. Hier ist von einer Verbesserung durch die zukünftige Bahnanbindung auszugehen, mit der die häufigsten Relationen der Berufspendler abgedeckt sind. Betriebsstandorte, die laut Frage 3 von den Regionalbussen der Linien 71, 73 oder 85 angefahren werden, waren ebenfalls nicht weiter auszuwerten, sofern keine Verschlechterung durch die Neukonzeption der Busse zu erwarten ist.



Für die restlichen Unternehmen, die aufgrund ihrer Lage weder dem Einzugsbereich der TWE noch dem Bedienungsgebiet der ergänzenden Regionalbuslinien angehören, sind Lösungen zur optimalen Anbindung an die Mobilitätsachse zu skizzieren. Die Gegebenheiten lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

- Viele Firmen befinden sich in äußeren Bereichen der Stadt Gütersloh ohne direkten Zugang zur TWE-Achse.
  - Attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen TWE/Ergänzungslinien und diversen Buslinien am ZOB in Gütersloh (77, 87, 95, 204, 205, 207, 208) sollten gegeben sein.
- Mit dem Klinikum Gütersloh und dem St. Elisabeth-Hospital liegen entscheidende Arbeitgeber im südlichen Teil der Stadt, für die der Umstieg am ZOB Richtung Verl einen hohen Umwegfaktor beinhaltet.
  - Eine Tangentialverbindung von Kattenstroth zum Spexarder Bahnhof mit Verknüpfung zur TWE Richtung Verl bietet Potenzial.
- Zahlreiche Unternehmen haben sich im Stadtteil Avenwedde angesiedelt. Für Mitarbeiter mit Wohnsitz in Verl ist der Umstieg am ZOB ebenfalls ungünstig.
  - Eine attraktive Umsteigeverbindung an der Haltestelle Bertelsmann zwischen den Linien 85 und 94 sollte gegeben sein.
- Es herrscht eine Konzentration mehrerer mittelständischer Betriebe in den Bereichen des Industriegebietes Marienfeld und Harsewinkel Brockhäger Straße sowie südlich des geplanten TWE-Haltepunktes Verl Eiserstraße.
  - Es ist zu prüfen, inwiefern eine zusätzliche Anbindung dieser Gebiete an die TWE möglich ist.

### 2.3 Ableitung/Bewertung möglicher Verbesserungsmaßnahmen

Im letzten Schritt der durchgeführten Untersuchung gilt es Lösungsansätze für die ermittelten Mobilitätsanforderungen der vorherigen Kapitel zu entwickeln, um das Verlagerungspotenzial von Pendlern auf das SPNV- und ÖPNV-Angebot möglichst auszuschöpfen. Durch die zielgruppengerechte Anpassung des Bestandsnetzes – unter Berücksichtigung eines SPNV-Angebotes auf der reaktivierten TWE-Strecke – soll ein ÖPNV-Qualitätsstandard hergestellt werden, der die Pendlerbedürfnisse möglichst passgenau erfüllt. Dabei handelt es sich sowohl um zusätzliche Angebote zur besseren Bahnanbindung und Firmenerschließung als auch um Optimierungsansätze zum Umstieg auf andere Buslinien oder Taktverdichtungen durch versetzte Fahrten mehrerer Buslinien. Dafür sind die wichtigsten Pendlerrelationen jedes Unternehmensstandortes auf ihre heutige ÖPNV-Angebotsqualität hin zu untersuchen und Vorschläge zur Angebotsverbesserung insbesondere für folgende Handlungsfelder zu unterbreiten: Bedienungshäufigkeit, Linienführung, Reisezeit und Erschließungswirkung der Verkehrssysteme.

a) Harsewinkel – Gütersloh

Maßnahme	Potenzial	Finanzieller Aufwand	Betriebliche Umsetzbarkeit	Empfehlung
<b>Harsewinkel, Firma Claas</b>				
Optimierung Busangebot nachts/Schichten	mittel	gering	leicht	ja
Bikesharing Claas - Harsewinkel Bahnhof	mittel	gering	leicht	ja
Direktbus nach Clarholz-Herzebrock	hoch	mittel	leicht	ja, sofern mitfinanziert
Neue Buslinie Harsewinkel-Beelen über Claas	hoch	mittel	mittel	ja, sofern mitfinanziert
Erschließung Firmengelände durch Bus	hoch	gering	schwer	teilweise
Busshuttle zum Bahnhof	gering	mittel	mittel	nein
Halbstundentakt nach Versmold über Mühlenwinkel	hoch	gering	schwer	nein
<b>Harsewinkel Industriegebiete Brockhäger Straße / Westlich der Steinhäger Straße</b>				
Linie 71 stündlich über Brockhäger Straße	mittel	gering	leicht	ja
Buslinie Harsewinkel Stadt/Industriegebiete	mittel	mittel	leicht	ja, sofern mitfinanziert
Linienrückverlängerung Beelen zur Brockhäger Straße	mittel	gering	leicht	ja, sofern mitfinanziert
Industriegebiete Harsewinkel: Busshuttle zur TWE	mittel	hoch	mittel	nein
<b>Marienfeld Industriegebiet</b>				
IG Marienfeld: Busshuttle zur TWE	mittel	mittel	leicht	ja
IG Marienfeld: Erschließung durch Linie 71	mittel	mittel	schwer	nein
<b>Interkommunales Gewerbegebiet Flughafen Gütersloh</b>				
Flughafen GT: Busshuttle nach GT ZOB	mittel	mittel	leicht	ja, sofern mitfinanziert
Flughafen GT: Busshuttle nach Harsewinkel	mittel	mittel	leicht	ja, sofern mitfinanziert
Flughafen GT: Busshuttle zur TWE	gering	mittel	leicht	nein

Abbildung 14: Prüfung von Maßnahmen im Bereich Harsewinkel-Gütersloh

b) Verl – Gütersloh

Maßnahme	Potenzial	Finanzieller Aufwand	Betriebliche Umsetzbarkeit	Empfehlung
<b>Firma Miele</b>				
Optimierung Busangebot zum ZOB nachts/Schichten	mittel	mittel	leicht	ja
Verdichtung Busangebot zum ZOB ganztägig	gering	hoch	mittel	nein
<b>GT Carl-Bertelsmann-Straße</b>				
Optimierung Busangebot zum ZOB nachts/Schichten	mittel	gering	leicht	ja
Viertelstundentakt HVZ zum ZOB durch Ringlinie	hoch	hoch	leicht	ja, sofern mitfinanziert
Hohe Taktfrequenz durch versetzte Abfahrten 85/94	hoch	gering	schwer	nein
<b>GT/Verl An der Autobahn (arvato/nobilis)</b>				
Verdichtung Busangebot zum ZOB ganztägig	gering	hoch	mittel	bereits umgesetzt
Verbesserung Anschlüsse Richtung Schloß Holte	mittel	gering	leicht	ja
Bedienung der Haltestelle nobilia durch Linie 85	mittel	gering	mittel	ja
Verdichtung Busangebot nachts/Schichten	mittel	mittel	leicht	ja
Zu Schichtzeiten Feinerschließung arvato Linie 73	mittel	mittel	mittel	teilweise
Busshuttle zur TWE (Bahnhof Spexard)	gering	mittel	mittel	nein
<b>Verl Beckhoff/Eiserstraße/Gütersloher Straße</b>				
Neue Linie Verl-Rietberg (on demand)	hoch	mittel	mittel	ja
Erschließung IG südlich Hp Eiserstraße	mittel	mittel	mittel	ja, sofern mitfinanziert
<b>Verl-Kaunitz (nobilis)</b>				
Dichteres Angebot Werk Verl - Werk Kaunitz	gering	mittel	schwer	nein

Abbildung 15: Prüfung von Maßnahmen im Bereich Gütersloh-Verl

Die in den Abbildungen 14 und 15 dargestellten Maßnahmen sind denkbare Lösungsansätze, um derzeitige Schwachstellen und Lücken zu beseitigen. Im Zuge dessen soll den mit der TWE-Reaktivierung noch nicht erfüllten Bedarfen der Berufspendler im Sinne eines integrierten Konzeptes Rechnung getragen werden. Für die Weiterverfolgung der aufgeführten Maßnahmen sind drei Kriterien entscheidend:

- **Potenzial:** Bewertung der Nutzungsattraktivität anhand der vorgenommenen Potenzial- und Pendleranalyse
- **Finanzieller Aufwand:** Einordnung der betrieblichen und infrastrukturellen Mehrkosten
- **Betriebliche Umsetzbarkeit:** Kompatibilität der Maßnahmen zu den Rahmenbedingungen im geplanten TWE-Verkehrsnetz (Fahrzeiten, Streckenführung, Umsteigebeziehungen und Fahrzeugeinsatz)

Fallen diese Kriterien günstig aus (d.h. die Maßnahme bietet ein hohes Potenzial bei geringen Kosten und ist betrieblich gut umzusetzen), so wird die Realisierung der Maßnahme klar empfohlen und ist Teil des Verkehrskonzeptes in Kapitel 3.

Hierzu zählen zum Beispiel die verbesserte Schichtanbindung diverser Unternehmensstandorte oder die Optimierung der Anschlusssituation in Verl durch einen integralen Taktknoten am Bahnhof.

Ist der finanzielle Aufwand hingegen höher und nicht durch freiwerdende Fahrzeugressourcen zu erbringen, sind die Maßnahmen nur unter finanziellem Vorbehalt weiterzuverfolgen. Es handelt sich um zusätzliche Angebote, die als Ergänzung des Grundkonzeptes zu verstehen sind. Dies umfasst in der Regel tangentielle Zusatzlinien auf Achsen mit mittlerem Fahrgastpotenzial, für die eine Beteiligung der betroffenen Kommunen oder Unternehmen anzustreben ist.

In zwei Fällen ist die Zuordnung nicht klar möglich: Dazu gehören die Erschließung der Firma Claas durch Linienverkehr direkt am Haupteingang und die Führung der Linie 73 über das Industriegebiet „An der Autobahn“ zu wichtigen Schichtzeiten. Aufgrund der damit einhergehenden Umwege sollten sich entsprechende Änderungen am Bedarf orientieren und nicht pauschal für den ganzen Tag angewendet werden. Die Empfehlung lautet daher die beschriebenen Maßnahmen nur zeitweise und abhängig von den verbleibenden Fahrplankapazitäten zu realisieren.

Die restlichen Handlungsansätze wie beispielsweise einen Shuttleverkehr zwischen dem TWE-Haltepunkt Spexard und dem Standort „An der Autobahn“ bieten nur geringes Potenzial und sind gleichzeitig aufwändig umzusetzen. Sie werden deswegen für den Entwurf des Mobilitätskonzeptes in Kapitel 3 nicht weiterverfolgt.

### **3 Multimodales Mobilitätskonzept**

Ein multimodales Mobilitätskonzept soll die zukünftige Leitlinie für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs im räumlichen Umfeld der SPNV-Strecke bilden und den Fahrgästen unkomplizierte und durchgehende Reiseketten ermöglichen. Angepasst auf die Bedürfnisse der Firmen und der Arbeitnehmer soll der ÖPNV auch für Berufspendler, unabhängig von verschiedenen Arbeitszeitmodellen, eine Alternative zum eigenen Pkw bieten. Alle beschriebenen Maßnahmen und Ergebnisse aus den vorherigen Kapiteln bilden daher die Grundlage für den Entwurf des multimodalen Mobilitätskonzeptes, das in diesem Kapitel näher beschrieben wird. Neben einer Darstellung des möglichen Busgrundangebotes und zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Firmenanbindungen enthält das Konzept eine detaillierte Analyse zur Planung und Ausgestaltung von Mobilstationen entlang der zu reaktivierenden Haltepunkte.

#### **3.1 Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben**

Als Basis des Mobilitätskonzeptes werden in den folgenden Unterkapiteln die Grundsätze zur Planung der neuen Verkehrsachsen erläutert. Neben den Anforderungen an den ÖPNV sind hier auch die Vorgaben durch den TWE-Fahrplan und die Planungsüberlegungen des Stadtverkehrs in Gütersloh miteinzubeziehen. Im weiteren Verlauf des Kapitels lassen sich dann Aussagen zu den Ausgestaltungsmöglichkeiten der neuen Verkehrsangebote und Mobilstationen treffen.

### 3.1.1 Zukünftiger Fahrplan der TWE

Das Rückgrat des neuen Verkehrskonzeptes bietet der zukünftige Fahrplan der TWE-Strecke, der zugleich der Grundbaustein für eine Überplanung und Neuordnung des bestehenden Busnetzes ist. Nach aktuellen Planungen umfasst das Angebot unter der Woche einen Stundentakt mit Betriebszeit von etwa 5 bis 24 Uhr, wobei die jeweils erste Fahrt in Gütersloh beginnt und in Richtung der Außenäste Harsewinkel und Verl führt. Anschließend pendeln die Züge durchgehend zwischen dem Mittelzentrum Gütersloh und den Städten Harsewinkel sowie Verl. Der NWL beabsichtigt zudem, Triebzüge mit Akkubetrieb auf der Strecke einzusetzen.

Nachfolgende Abbildung stellt den vorgesehenen Fahrtverlauf mit den geplanten Haltepunkten sowie den An- und Abfahrtszeiten grafisch dar.

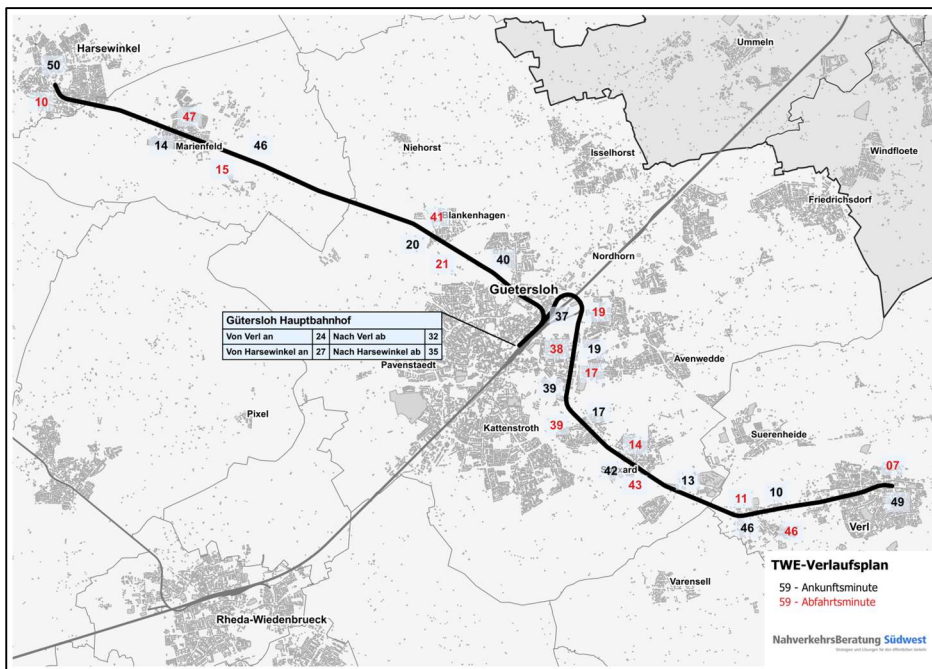


Abbildung 16: Fahrtverlauf mit Fahrzeiten der TWE

Die Fahrzeit zwischen Gütersloh und Harsewinkel bzw. Verl wird derzeit mit 15-17 Minuten angesetzt. Aufgrund des eingleisigen Betriebes treffen sich die Züge von den Außenästen kommend am Gütersloher Bahnhof, in dem die Triebfahrzeuge nach einem Fahrtrichtungswechsel die Weiterfahrt auf dem jeweils anderen Streckenast antreten. Die Züge beider Fahrrichtungen halten in Gütersloh Bahnhof am gleichen Gleis, sodass, aufgrund der notwendigen Freigabezeit durch Zugfolge für die Ein- und Ausfahrt, die Aufenthaltszeit der Züge in Gütersloh in Fahrtrichtung von Verl nach Harsewinkel 11 Minuten beträgt und damit sechs Minuten länger als in Gegenrichtung ist. Dies hat auch Auswirkungen auf die Abfahrtszeiten der Züge an den Außenbahnhöfen. Entgegen der Abfahrtszeit am Bahnhof Harsewinkel zur Minute 10 resultiert aufgrund der gleichen Fahrzeiten in Richtung Gütersloh eine drei Minuten frühere Abfahrt in Verl zur Minute 7. Ankunft der Züge in Gütersloh erfolgt aus Verl kommend zur Minute 24 sowie aus Harsewinkel kommend zur Minute 27. Entsprechend den Ergebnissen aus den Pendlerströmen ist mit Ankunft am Gütersloher Bahnhof mit einem erhöhten Fahrgastwechsel unter anderem in Richtung Bielefeld bzw. Rheda-Wiedenbrück/Hamm zu rechnen. Nach aktuellen Planungsstand weist die TWE mit 7 bzw. 10 Minuten attraktive Umsteigezeiten zur Regionalbahn in Richtung Biele-

feld auf und kann damit den Anforderungen der Pendler gerecht werden. Günstige Umsteigezeiten ergäben sich mit derzeit 11 bzw. 13 Minuten ebenso in Richtung Rheda-Wiedenbrück/Hamm. Attraktive Umstiege in Richtung Köln, Düsseldorf und das Ruhrgebiet sind dann durch Anschlüsse an die Linie RE 1 in Hamm möglich.

Nach einer Wendezeit von 5 bzw. 11 Minuten erfolgt die Abfahrt in Richtung Verl zur Minute 32, in Richtung Harsewinkel zur Minute 35. Ähnlich den Anschlüssen in Richtung Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück stellt sich die Situation bei den Umsteigezeiten von der Bahnstrecke Bielefeld-Gütersloh-Hamm kommend in Richtung der TWE-Äste dar. Während mit der ankommenden Regionalbahn 67 aus Bielefeld die Umsteigezeit zur TWE zwischen 5 und 11 Minuten variiert, ist hingegen von Rheda-Wiedenbrück/Hamm kommend bei einem Umstieg zur TWE ein Aufenthalt von 14 bzw. 17 Minuten erforderlich.

Für Anschlüsse zur IC-Linie Richtung Berlin und Dresden bzw. Leipzig sind in beiden Richtungen hohe Übergangszeiten zu erwarten. Eine Reduktion der erhöhten Wartezeiten könnten die alternierend verkehrenden Regionalbuslinien 71,73 und 85 in Richtung Harsewinkel bzw. Verl schaffen, die in Kapitel 3.2 im Zuge der Neuordnung und Überplanung des Busnetzes näher beleuchtet werden. Analog ist hier auch weiter auf ein attraktives Angebot mit mehreren Fahrtmöglichkeiten pro Stunde von und nach Bielefeld durch die zeitliche Entzerrung von TWE und Regionalbussen zu achten.

Eine abschließende Betrachtung gilt dem geplanten Fahrangebot auf der TWE-Achse am Wochenende. Während bei den Fahrzeiten keine Änderungen auftreten, soll die Betriebszeit der Nachfrage entsprechend am Samstag auf 6 bis 24 und an Sonn- und Feiertagen auf 7 bis 24 reduziert werden.

### 3.1.2 Anpassungen im Stadtverkehr Gütersloh

Das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Gütersloh wird durch zwei Systeme geprägt. Neben den Buslinien, die durch den Kreis Gütersloh beauftragt werden – erkennbar an den zweistelligen Liniennummern an den Fahrzeugen – existiert parallel dazu das kommunale ÖPNV-System (dreistellige Liniennummern), welches in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Gütersloh liegt. Mit der Durchführung des kommunalen ÖPNV-Systems ist die Stadtbus GmbH auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Jahr 2018 betraut worden.

Im Zuge politischer Diskussionen möchte die Stadt Gütersloh ihr ÖPNV-Angebot durch ergänzende Leistungsausweitungen weiter verbessern. Zusätzlich zu allgemeinen Maßnahmen soll hier auch die Anbindung an die TWE nach deren Inbetriebnahme auf mehreren Stadtverkehrslinien verbessert werden.

In Bezug auf das multimodale Mobilitätskonzept dieser Ausarbeitung sind dabei folgende Vorhaben – welche bisher noch unter einem Finanzierungs- und Beschlussvorbehalt stehen – von Bedeutung<sup>1</sup>:

- *Taktachsenverschiebung am Zentralen Omnibusbahnhof*: Durch das im öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegte Rendez-Vous-System im kommunalen ÖPNV-System fahren die Stadtbus-Linien momentan zur Minute 03 und Minute 33 am ZOB ab. Geplant ist eine Verschiebung der Abfahrten auf die Minuten 15 und 45. Hierdurch kann eine Anschlussoptimierung an den Zugverkehr in Richtung Bielefeld angeboten werden.

---

<sup>1</sup> siehe und vgl. Beschlussvorlage Nr. 338/2022, Stadt Gütersloh.

- *Direktverbindung zwischen dem Ortsteil Blankenhagen und der Innenstadt:* Nach erfolgter Reaktivierung der TWE soll diese zusätzliche Linie zusätzlich eine unmittelbare Verknüpfung zwischen Bus und TWE in Blankenhagen gewährleisten.
- *Verlängerung der Linie 205 bis zur Waldsiedlung:* Anbindung der Waldsiedlung an den zukünftigen TWE-Haltepunkt im Ortsteil Spexard.

### 3.1.3 Weitere Planungsvorgaben und Ziele

Aufgrund der Reaktivierung der SPNV-Strecke ergeben sich mehrere Einflussfaktoren, die für die Verkehrsplanung maßgebend sind. Der in Kapitel 3.1.1 beschriebene Fahrplan gilt als gesetzt und kann daher als Richtlinie für eine Überplanung und Neuordnung des Busverkehrs entlang der Städteachse Harsewinkel-Gütersloh-Verl betrachtet werden. Die Regionallinien müssen räumlich und auch zeitlich so gestaltet sein, dass konkurrenzierende Fahrten zur TWE ausgeschlossen werden. Der planerische Rahmen wird zudem durch die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan sowie den in der Standardisierten Bewertung berechneten Daten weiter begrenzt. Die vorgeschlagenen Varianten hinsichtlich Linienführung und Fahrplanangebot unterliegen der Wirtschaftlichkeit, denn eventuelle Mehrkosten müssen auch einen Mehrwert für die Fahrgäste bieten und plausibel sein. Nicht zuletzt sind auch betriebliche Faktoren, wie die Durchführbarkeit von Fahr- und Wendezeiten sowie die Befahrbarkeit der Linienwege entscheidend.

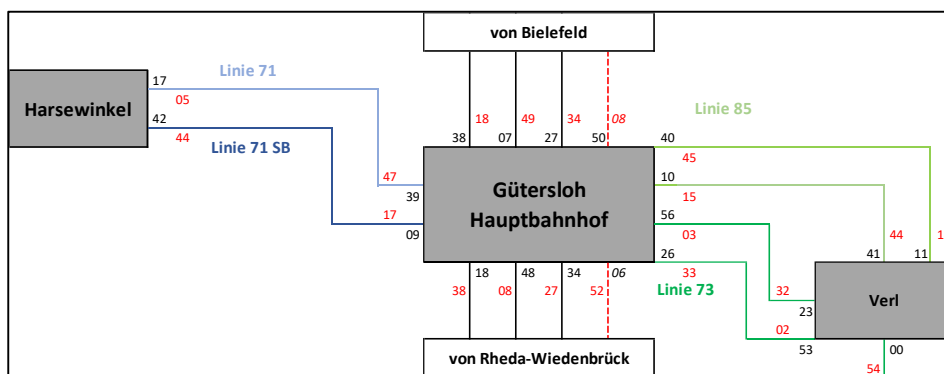


Abbildung 17: Bestehender Taktknoten Gütersloh (Hauptverkehrszeit)

Die Netzgrafik in Abbildung 17 zeigt die aktuellen ÖPNV- und SPNV-Systeme sowie deren Zusammenhänge und bildet die Basis für die nachfolgende Betrachtung. Sie dient somit als Planungsgrundlage für die im folgenden dargestellte Weiterentwicklung der ÖPNV-Achsen. Charakteristisch sind hier die zeitlichen Knoten der Regionalbusse um die Minuten 15/45 am Gütersloher ZOB, die einen optimalen Anschluss an den SPNV und andere Regionalbuslinien herstellen. Die hier bestehenden halbstündlichen Fahrtmöglichkeiten insbesondere Richtung Bielefeld sollen auch mit Inbetriebnahme der TWE weitestgehend erhalten bleiben. Die geplante zeitliche Verschiebung der Stadtbuslinien untermauert eine Beibehaltung des Knotens, der dann weiter gestärkt wird. Umstiege zwischen Stadt- und Regionalverkehr lassen sich so durch kürzere Übergangszeiten optimieren.

## Busverkehr Achse Gütersloh – Harsewinkel

Das derzeitige Angebot auf der Achse Gütersloh – Harsewinkel ist von einem Halbstundentakt von Montag bis Freitag mit alternierenden Fahrten von Schnell- sowie Erschließungsbussen geprägt. Aufgrund des weitestgehend schienenparallelen Verlaufes, einer geringen Fahrzeit und Haltestellenzahl können die Schnellbusfahrten als konkurrenzierendes Angebot zum SPNV gewertet werden. Das neu zu ergänzende ÖPNV-System konkretisiert sich daher zunächst in dem Abbau der schienenparallelen Expressangebote, auch um den Vorgaben aus der Standardisierten Bewertung gerecht zu werden. Anhand der Auswertung der derzeitigen Nutzung der Regionalbuslinien wird ersichtlich, dass ein erheblicher Anteil der Fahrgäste die gesamte Fahrtstrecke der Linie 71 bis Versmold nutzt. Für diese Fahrgäste stellen derzeit die zweistündlich verkehrenden Schnellbusfahrten – aufgrund der attraktiven Fahrzeit - eine Alternative zum eigenen Pkw insbesondere auf der Relation bis nach Gütersloh dar.

Mit Einführung der zwischen Harsewinkel, Gütersloh und Verl pendelnden TWE eröffnen sich für die Relation Gütersloh-Versmold neue Möglichkeiten. Ziel ist ein durchgängiger Halbstundentakt mit Zug und Bus. Neben den Fahrten Gütersloh-Versmold beinhaltet das geplante Angebot einen zusätzlich stündlich pendelnden Busverkehr zwischen Versmold und Harsewinkel mit Anschluss von und zur Regionalbahn. Dieser kann wiederum als Schnellbus mit direkter Linienführung fungieren.

Die Auswertung der Pendlerströme hat gezeigt, dass ein großes Fahrgastpotential in Richtung Beelen und weiter in Richtung Warendorf besteht. Mit einer neuen Buslinie nach Beelen, mit Anschluss zur Regionalbahn nach Münster bzw. Warendorf, sollen diese Verbindungen optimiert werden. Ergänzend ist hier auch die bestehende Bedarfslinie Richtung Herzebrock-Clarholz aufgrund der untersuchten Pendlerverflechtungen in die Überlegungen miteinzubeziehen. In diesem Zusammenhang soll eine verbesserte Erschließung der Firma Claas sowie der Betriebe in den Industriegebieten „Marienfeld“ sowie „Brockhäger Straße“ und „Westlich der Steinhäger Straße“ durch den ÖPNV ebenfalls berücksichtigt werden.

Geplante Verbesserungen können nur den gewünschten Erfolg erbringen, wenn möglichst viele Bürger davon profitieren und ihnen ein leichter Zugang zum ÖPNV ermöglicht wird. Maßgebend hierfür ist eine flächendeckende Erschließung und kurze Wege zu den Haltestellen.



Abbildung 18: ÖPNV-Erschließung Stadt Harsewinkel

Abbildung 18 zeigt dabei Erschließungsschwächen im nördlichen Siedlungsgebiet von Harsewinkel auf. Ziel ist daher eine Änderung des Fahrtverlaufs, die mit den betrieblichen Faktoren vereinbar ist und vielen Bürgern kurze Wege zum ÖPNV ermöglicht.

#### Busverkehr Achse Gütersloh – Verl

In Richtung Verl basiert das Angebot derzeit auf zwei verkehrenden Regionalbuslinien mit unterschiedlichen Fahrtwegen. Während die Buslinie 73 weitestgehend schienenparallel verkehrt, hierbei jedoch auch Erschließungsfunktionen erfüllt, bedient die Buslinie 85 das nordöstlich gelegene Stadtgebiet von Gütersloh sowie den Verler Stadtteil Sürenheide. Ähnlich der im vorherigen Abschnitt beschriebenen Situation auf der Relation Harsewinkel-Gütersloh, beruht das Ziel auf der Vermeidung von konkurrenzierenden Fahrten zur TWE, allerdings unter Beibehaltung der heutigen Angebotsstandards. Erreicht werden kann dieses Ziel durch die zeitliche Umschichtung schienenparalleler Fahrten.

Durch Aufnahme des SPNV-Verkehrs werden sich die Fahrzeiten auf diesem Liniennast insbesondere bei Start oder Ziel in Gütersloh (Hauptbahnhof) gegenüber dem aktuellen ÖPNV-Angebot deutlich verkürzen. Es ist planerische Herausforderung, dass von den Reaktivierungsvorzügen neben den entlang der Städtachse wohnenden und arbeitenden Bürgern auch jene entlang der Außenäste der Regionalbuslinien in Richtung Hövelhof bzw. Schloß Holte-Stukenbrock profitieren, indem die Abschnitte der Linien 73 und 85 östlich von Verl auf die TWE abgestimmt werden.





Abbildung 19: ÖPNV-Erschließung Stadt Verl

Eine weitere Betrachtung kommt der Erreichbarkeit der Haltestellen im Verler Stadtgebiet zugute. Ziel ist eine stadtbusähnliche Erschließung, um die Wege zur nächsten Haltestelle als Teil der Gesamtreisekette weiter zu minimieren. Im Fokus steht hier vor allem das südliche Stadtgebiet, welches durch hohe Entfernungen zum Bahnhof nicht zweifelsfrei dem Einzugsgebiet der TWE zugeordnet werden kann. Neben einer innerstädtischen Anbindung der Wohngebiete an das Stadtzentrum ist hier für die Planung auch eine mögliche Ausrichtung am neuen TWE-Fahrplan mit Umsteigemöglichkeiten von und nach Gütersloh zu beachten.

### 3.2 Grund- und Ergänzungsangebot Regionalbusverkehr

Das folgende Kapitel behandelt die konkrete Überplanung der bestehenden Regionalbuslinien entlang der TWE-Achse in Form eines integralen Gesamtsystems für beide Äste. Dabei werden zuerst die Taktstrukturen jeder Linie erläutert und anschließend die Empfehlungen zur Linienführung sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen in Bezug auf die heutige Verkehrsleistung skizziert. Fahrplänenwürfe der einzelnen Linien sind dem Anhang zu entnehmen.

#### 3.2.1 Grundangebot Harsewinkel – Gütersloh

Mit der Reaktivierung der TWE entsteht eine direkte Schnellverbindung zwischen den Städten Harsewinkel und Gütersloh. Damit wird am Bahnhof Harsewinkel ein neuer Verkehrsknotenpunkt geschaffen. Durch eine gleichmäßige Vertaktung und mehr Fahrten Richtung Versmold und Greffen ist vorgesehen, die Anschlussmobilität über die Zugstrecke hinaus sicherzustellen. Nicht zuletzt soll der ÖPNV auch Wohn- und Gewerbegebiete, die nicht in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes liegen, besser erschließen.

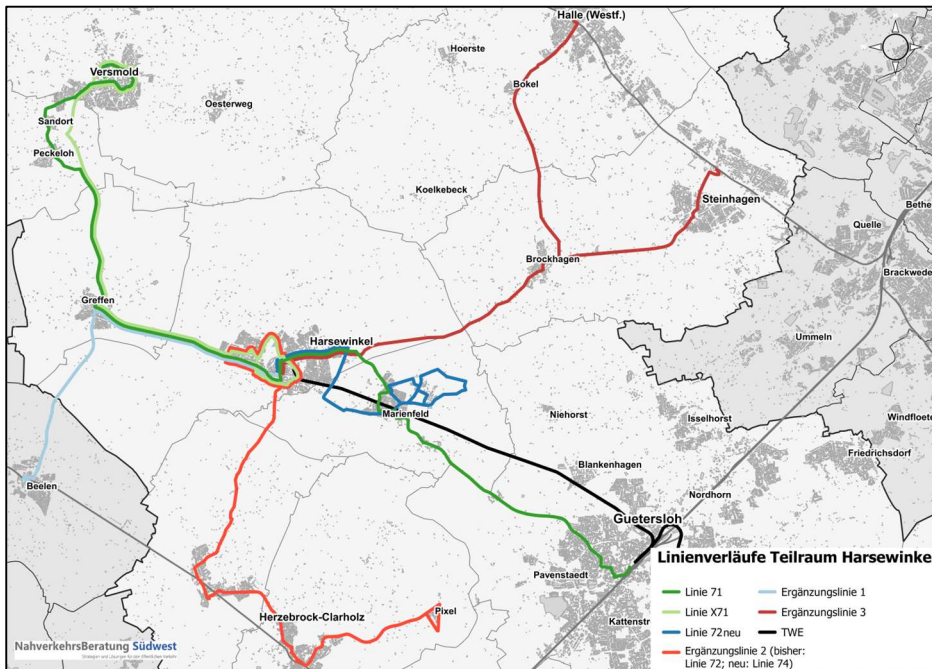


Abbildung 20: Linienkonzept Verkehrsachse Harsewinkel – Gütersloh

Wie in Abbildung 20 dargestellt werden für das neue Grundangebot des westlichen Streckenastes folgende Linien empfohlen:

**Linie 71:** Gütersloh – Marienfeld – Harsewinkel – Greffen – Peckeloh – Versmold

**Linie X71:** Harsewinkel – Greffen – Versmold (Schnellbus)

**Linie 72 neu:** Harsewinkel – Marienfeld Bahnhof – Marienfeld Industriegebiet

Für die Linie 71 und X71 ist hier jeweils ein stündliches Fahrtenangebot vorgesehen, für das Angebot der Linie 72 neu mehrere Fahrten pro Stunde montags bis freitags.

### Neuausrichtung der Buslinien (Integraler Taktfahrplan)

Parallel zur TWE verkehrt die Linie 71 weiterhin noch stündlich zwischen Gütersloh, Marienfeld und Harsewinkel. Sie soll dabei vor allem Gebiete bedienen, die nicht von der Eisenbahn abgedeckt sind. Im Abschnitt Harsewinkel – Versmold wird die Linie dann um eine weitere Fahrt pro Stunde ergänzt, sodass sich ein annähernder Halbstundentakt ergibt.

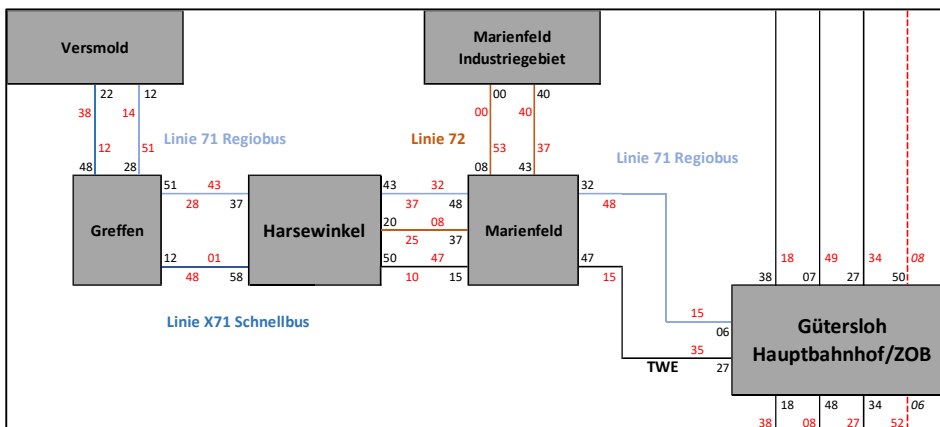


Abbildung 21: Linienkonzept im Bereich Harsewinkel als integraler Taktfahrplan

### a) Gütersloh – Harsewinkel

Abbildung 21 zeigt die Ausrichtung der Linien an den Fahrzeiten der TWE. Die ergänzende, feinerschließende Linie 71 verkehrt in Gütersloh zum Knoten der Minute 15. Damit sind kurze Übergangszeiten zwischen verschiedenen Regionalbussen möglich, zum Beispiel in Richtung Avenwedde/Brackwede oder Rietberg/Lippstadt. Gleichzeitig können damit attraktive Anschlüsse zu den geplanten Taktlagen des Stadtverkehrs erzielt werden. In Richtung Bielefeld ergeben sich Übergangszeiten von 8 bzw. 12 Minuten, die konform mit den Vorgaben des Nahverkehrsplanes sind. Zusammen mit der TWE bleiben von/nach Bielefeld weiterhin zwei Fahrtangebote pro Stunde bestehen, die etwa in einem 20/40-Takt liegen. Für Umstiege in Richtung Rheda-Wiedenbrück/Hamm ist die Nutzung der TWE vorgesehen (siehe Kapitel 3.1.1).

Das Taktmuster auf der Strecke Gütersloh – Harsewinkel variiert durch die unterschiedlichen Fahrzeiten zwischen Bus und Bahn: Von Harsewinkel besteht weiterhin ein annähernder Halbstundentakt in Richtung Gütersloh. In der Gegenrichtung bildet sich – bedingt durch die Optimierung der Umsteigezeiten am ZOB – ein 20/40-Minuten-Takt von Gütersloh nach Harsewinkel. Im Vergleich zur 15 bzw. 17-minütigen Fahrzeit der TWE beträgt die Reisezeit mit dem Bus 28 bzw. 29 Minuten: Eine Konkurrenzwirkung der beiden Linien kann damit minimiert werden, gleichzeitig wird durch den zeitlichen Versatz beider Systeme ein Mindestmaß an Flexibilität für die Fahrgäste durch mehrere Fahrtmöglichkeiten pro Stunde aufrechterhalten.

### b) Harsewinkel – Versmold

Für den Linienabschnitt von Harsewinkel über Greffen nach Versmold sind zwei Systeme vorgesehen: Zum einen soll die feinerschließende, aus Gütersloh kommende Linie 71 nach Versmold durchgebunden werden und alle Zwischenhalte bedienen. Damit sind wie heute alle Haltestellen weiterhin stündlich miteinander verbunden. In Versmold kann dann zusätzlich zu den Stadtteilen Sandort und Peckeloh auch die Anbindung der Ringallee im Stadtkern fortgeführt werden. Nach einem kurzen Aufenthalt am ZOB sollen die Fahrzeuge dann wieder zurück nach Harsewinkel und Gütersloh verkehren. Damit ist die heutige Doppelbedien-ung der Ringallee in beiden Fahrtrichtungen nicht mehr notwendig.

Als zentrale Verbesserung des Zielnetzes wird der Schnellbus nach Versmold, welcher heute zweistündlich verkehrt, auf einen Stundentakt verdichtet. Mit einer Anbindung an die TWE in Harsewinkel ist so eine schnellere Transportkette von Versmold in die Großstadt Gütersloh möglich. Für eine wirtschaftlich tragfähige Planung der Linien sind die Anschlüsse zwischen Bus und Zug aufgrund gegebener Taktstrukturen mit etwa 10-15 Minuten relativ lang anzusetzen. Die Auswertung der bestehenden ÖPNV-Nutzung hat ergeben, dass hier eine klare Lastverteilung über den Tag in Richtung Gütersloh stattfindet. Es ist daher zu empfehlen, bei den Umsteigezeiten zwischen Schnellbus und TWE zu variieren: Diese kann am Morgen und frühen Vormittag in Richtung Gütersloh mit einer Verkürzung optimiert werden, am Nachmittag und Abend hingegen entsprechend in Richtung Versmold. Unabhängig von der Optimierung der Umstiege beträgt die Wendezeit der Schnellbuslinie in Versmold 15-20 Minuten, sodass eine Anschlusssicherung verspäteter TWE-Züge in Harsewinkel durch Wartezeiten bei der Abfahrt am Bahnhof im vorliegenden Konzeptentwurf umsetzbar ist.

Durch die Überlagerung der beiden Buslinien ergeben sich mit dem neuen Liniensystem zwei Fahrmöglichkeiten pro Stunde zwischen Harsewinkel und seinen größten Ortsteilen Marienfeld sowie Greffen. Anschlüsse über Versmold hinaus in Richtung Halle (Westfalen) und Borgholzhausen bzw. Osnabrück können wegen der Ausrichtung an den zentralen Umsteigepunkten in Gütersloh und

Harsewinkel nicht realisiert werden. In Bezug auf den hohen Umwegfaktor der regulären Buslinien sind hier direkte Bedarfsverkehre aus dem Raum Harsewinkel vorzuziehen.

### c) Harsewinkel – Marienfeld Bf – Marienfeld Industriegebiet (Linie 72 neu)

Aufgabe des multimodalen Mobilitätskonzeptes ist es, die TWE als neues ÖPNV-Angebot durch Zu- und Abbringerverkehre zu stärken. Die Potenzialanalyse in Kapitel 2 hat bestätigt, dass eine Verknüpfung des Firmenstandortes Industriegebiet Marienfeld mit der TWE als Shuttlevverkehr sinnvoll ist. Gleichzeitig ist es Wunsch der Stadt Harsewinkel, die verschiedenen Gewerbegebiete in der Stadt besser anzubinden. Es wird daher empfohlen, eine solche Linie zusätzlich zu den geplanten ÖPNV-Leistungen der Linie 71 in das neue Grundangebot zu integrieren.

Das als Linie 72 neu bezeichnete Angebot soll eine intrakommunale Verbindung vom Stadtzentrum über die Gewerbegebiete „Brockhäger Straße“ und „Westlich der Steinhäger Straße“ nach Marienfeld sein. Eine Weiterführung dieser Linie von Harsewinkel nach Beelen mit Anschluss Richtung Warendorf ist optional möglich und im nachfolgenden Teilkapitel „Ergänzungslinien“ dargestellt.

In Marienfeld selbst soll dann die Anbindung des reaktivierten Bahnhofes an das ortseigene Gewerbegebiet erfolgen. Grundsätzlich kann hier mit einem Stundentakt die TWE-Anbindung Richtung Gütersloh ganztägig sichergestellt werden. Zu Zeiten mit hohem Beschäftigtenaufkommen (morgens und nachmittags) kann das Angebot um weitere Fahrten verdichtet werden, mit denen sich auch die Regionalbuslinie 71 Richtung Gütersloh sowie die TWE in Richtung Harsewinkel anbinden lassen. In beiden Richtungen stünden den Fahrgästen dann zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde zur Verfügung.

### **Empfehlungen zur Streckenführung und Feinerschließung**

Im Zuge einer besseren Erschließung von Wohn- und Gewerbeflächen sind veränderte Linienführungen in Harsewinkel und Marienfeld Teil des Neukonzeptes. Für die Stadtgebiete Gütersloh und Versmold entsprechen die Planungen hingegen dem Streckenverlauf der heutigen Linie 71.

Das heutige System weist zwischen Marienfeld und Harsewinkel Zentrum alternierende Linienwege über die Brockhäger Straße bzw. den Südring auf. Mit Inbetriebnahme der TWE verbessert sich die Erschließung des südlichen Stadtgebietes, allein durch die – im Vergleich zu den nördlichen Stadtteilen – relative Nähe zum Bahnhof. Die verbleibende Ergänzungslinie zwischen Gütersloh und Harsewinkel sollte daher in ihrer Funktion gestärkt werden, vor allem die Bereiche weiter abseits der Bahnstrecke zu bedienen. Es wird daher empfohlen, die Linie 71 zukünftig über die Brockhäger Straße zu führen.

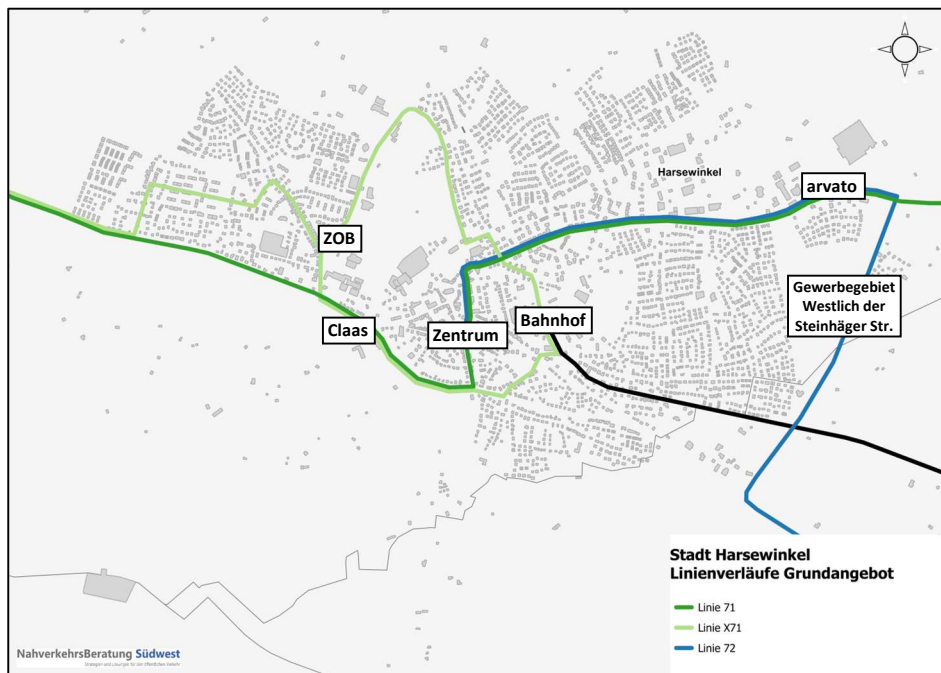


Abbildung 22: Linienwege ÖPNV-Grundangebot Stadt Harsewinkel

Wie in Abbildung 22 dargestellt weisen die beiden Linien im Bereich Harsewinkel unterschiedliche Streckenverläufe auf. Entlang der Brockhäger Straße kann die Linie 71 das ansässige Industriegebiet im klaren Stundentakt anfahren. Da eine Anbindung des Bahnhofes für diese Linie nicht von Bedeutung ist, erfolgt der weitere Linienverlauf über das Stadtzentrum direkt weiter zur Haltestelle Claas und von dort aus nach Greffen.

Auf der Schnellbuslinie X71 übernimmt der Bahnhof Harsewinkel die Verknüpfung zwischen Bus und TWE. Als Start- und Endpunkt der Linie ist hier auch ein Aufenthalt der Regionalbusse zum Abwarten verspäteter Zugankünfte wichtig: Es ist daher klar zu empfehlen, eine adäquate Businfrastruktur möglichst in Bahnsteignähe zu errichten. Im weiteren Verlauf soll der Schnellbus auch den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie die westlich gelegenen Wohngebiete mehrere Kilometer abseits des Bahnhofs bedienen. Dies kann über die Hesselteicher Straße, den Prozessionsweg und die Paulusstraße erfolgen und das heutige Erschließungsdefizit der Busse im Nordwesten der Stadt ausgleichen. Gleichzeitig dient der Linienweg als direkte Verbindung zwischen Versorgungs- bzw. Freizeitzentrum und dem Ortsteil Greffen.

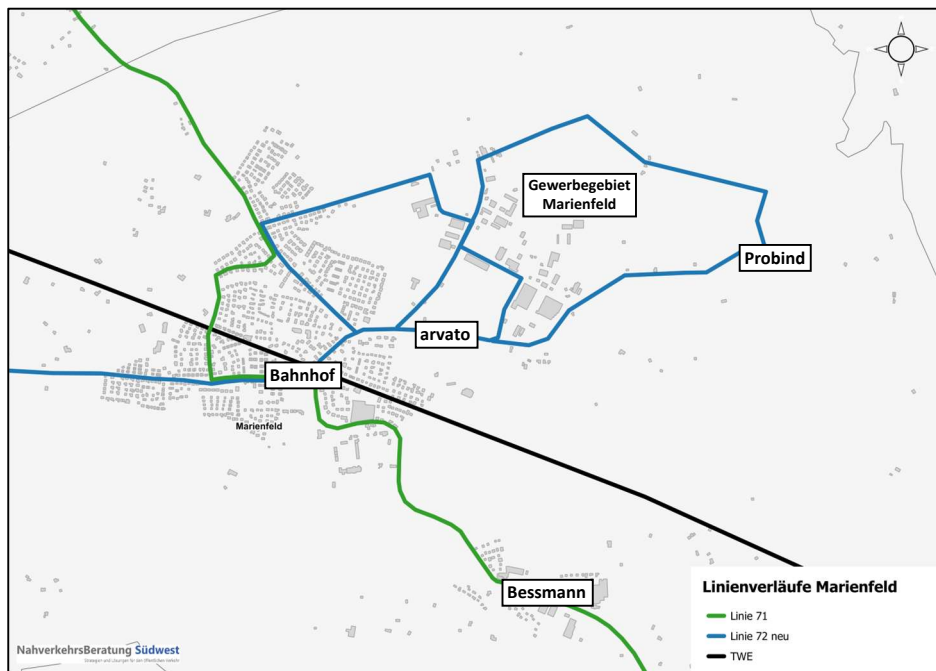


Abbildung 23: Linienwege ÖPNV-Grundangebot Ortsteil Marienfeld

Für den Ortsteil Marienfeld soll die innerörtliche Streckenführung nach Inbetriebnahme der TWE angepasst werden: Von Gütersloh kommend könnte die Linie 71 dann nach Bedienung der Haltestelle Bürgerhaus/Friedhof die Adenauerstraße nutzen. Über die Holländerstraße/Von-Galen-Straße ist dann ein Linienweg über die Farwickstraße und Wadenhardstraße weiter nach Harsewinkel möglich. Damit können vor allem Wohngebiete im Westen und Norden Marienfelds erschlossen werden, die nicht unmittelbar im Einzugsbereich des Haltepunktes liegen.

Im Shuttleverkehr der neuen Linie 72 kann die Verknüpfung zum Bahnhof ebenfalls an der Haltestelle Waldschlösschen erfolgen. Von dort aus soll das Industriegebiet über die Max-Planck-Straße bedient werden. Für die Anbindung der TWE ist hier auch ein Linienweg über Diekort zum arvato-Standort Bielefelder Straße Nr. 61 vorgesehen. Alternativ kann bei ergänzenden Shuttlefahrten eine verkürzte Streckenführung über die Bussemasstraße und Wadenhardstraße zurück zum Haltepunkt gewählt werden.

### 3.2.2 Grundangebot Gütersloh – Verl

Die Inbetriebnahme der TWE erfordert eine Neuordnung des Busverkehrs. Neben den wichtigen Siedlungs- und Industrieachsen entlang der Bahnstrecke steht hier auch die Überplanung des Verler Stadtgebietes im Fokus, mit der das Bussystem an die neuen Zugverbindungen anzupassen ist.

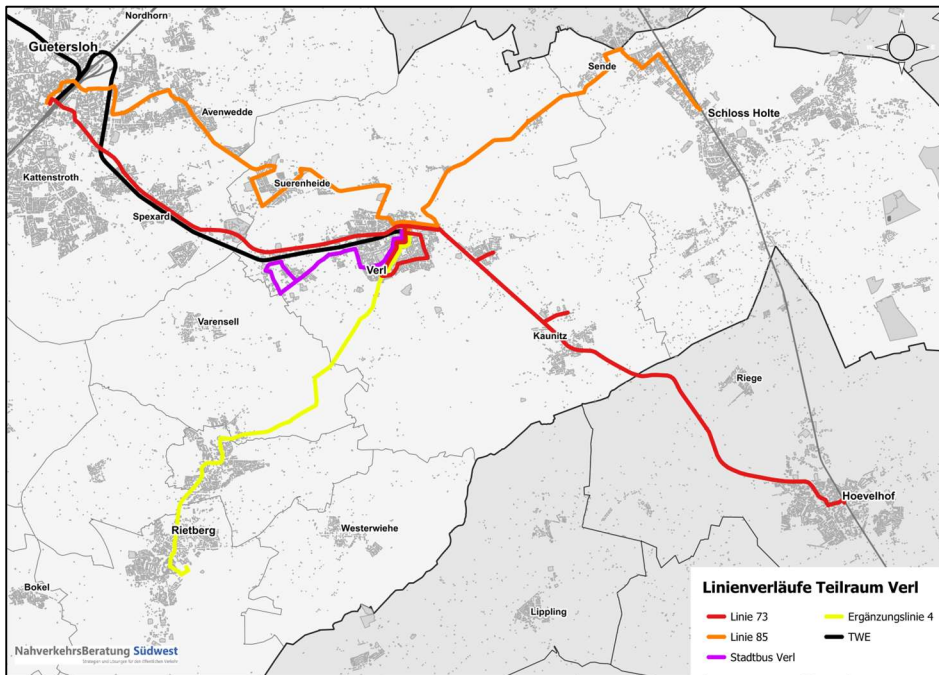


Abbildung 24: Linienkonzept Verkehrsachse Gütersloh – Verl

Abbildung 24 gibt einen Überblick über das empfohlene Grundangebot der Mobilitätsachse Gütersloh – Verl, bestehend aus den folgenden Linien:

**Linie 73 West:** Gütersloh – Verler Straße – Verl Bahnhof

**Linie 73 Ost:** Verl Bahnhof – Bornholte – Kaunitz – Hövelhof

**Linie 85 West:** Gütersloh – Surenheide – Verl Bahnhof

**Linie 85 Ost:** Verl Bahnhof – Sende – Schloß Holte-Stukenbrock

**Stadtverkehr Verl:** Verl Bahnhof – Verl Süd – Verl Eiserstraße

Auf den Linien 73 und 85 wird hier weiterhin ein stündliches Angebot vorausgesetzt. Von Montag bis Freitag verdichtet sich dieses auf der Linie 85 West in der Hauptverkehrszeit zu einem Halbstundentakt zwischen Gütersloh und Verl. Hinzu kommt eine mögliche Stadtverkehrslinie, die ebenfalls durch zwei Fahrten pro Stunde das Angebot der Regionalbusse ergänzen soll und im Folgenden vorgestellt wird.

**Neuausrichtung der Buslinien (Integraler Taktfahrplan)**

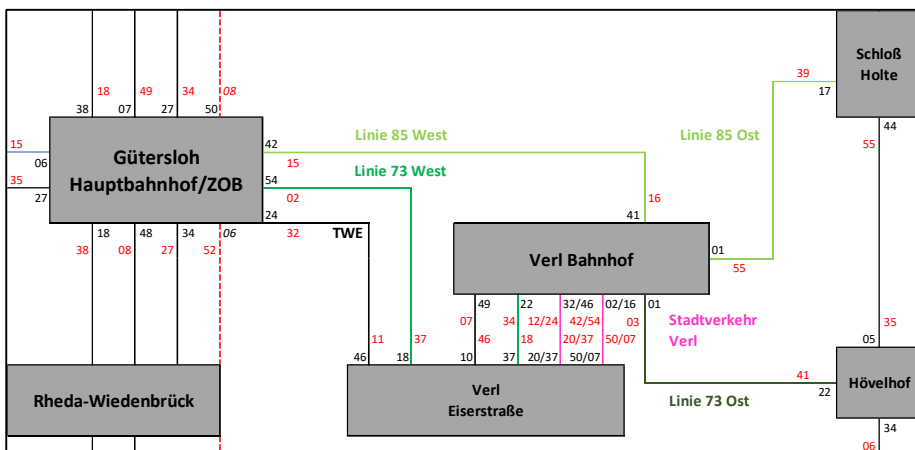


Abbildung 25: Linienkonzept im Bereich Verl als integraler Taktfahrplan

### a) Gütersloh – Verl

Der Korridor zwischen Gütersloh und Verl zeichnet sich durch die unterschiedlichen Linienwege der bestehenden Buslinien 73 und 85 aus. Die heutige Linie 73 verkehrt weitestgehend parallel zur TWE-Bahnstrecke. Durch die direkte Streckenführung ist die Reisezeit von Bahnhof zu Bahnhof mit 20 bzw. 24 Minuten unwesentlich länger als die geplante Fahrzeit der TWE (17 Minuten je Richtung). Dennoch kann die Buslinie nicht vollständig durch den SPNV substituiert werden: Einerseits übernimmt sie die Feinerschließung wichtiger Haltestellen, die sich von der Bahn nicht erschließen lassen. Zum anderen kann der heute vorhandene Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten nicht von der Bahn erbracht werden. Um eine Konkurrenz zwischen Bus und Bahn auszuschließen, soll die Linie 73 West daher zeitlich versetzt zur TWE verkehren. In Ergänzung zur Schiene wird daher empfohlen, die Linie 73 West in die Fahrplanlage der Knotenminute 0 zu verschieben (siehe Abbildung 21). Dies ist während der bestehenden Taktverdichtung bereits heute der Fall und ermöglicht so neben einer verbesserten Anbindung Richtung Ruhrgebiet (RE 6) auch günstige Anschlüsse zu den Fernverkehrszügen Richtung Bielefeld bzw. Berlin.

Dank ihrer Streckenführung über die Carl-Bertelsmann-Straße und den Stadtteil Sürenheide ist die Linie 85 nicht als unmittelbare Konkurrenz zur Schienenstrecke zu betrachten. Die Reisezeit zwischen den Bahnhöfen beträgt hier in beide Richtungen 26 Minuten. Aus gutachterlicher Sicht ist es daher optimal, die Linie 85 West in den Knoten zu den Minuten 15/45 zu integrieren. Damit können die beabsichtigten Taktverschiebungen des Stadtverkehrs berücksichtigt werden, ferner besteht so auch Anschluss an die anderen Regionalbuslinien am ZOB.

Um den heutigen Angebotsstandard mit vier Fahrtmöglichkeiten in der Stunde zwischen Gütersloh und Verl halten zu können, ist es im Grundangebot vorgesehen, die Linie 85 West weiterhin in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt zu verdichten. Mit der vollständigen Einbindung in den 15/45-Knoten bestehen dann auch halbstündliche Verbindungen in nahezu alle umliegenden Gemeinden sowie innerhalb der Stadt und in Richtung Bielefeld. Durch eine betriebliche Verknüpfung der Linien 73 West und 85 West in Verl sollen zudem Verspätungen, die vor allem auf der Streckenführung der Linie 73 West durch Staus an der Autobahnauffahrt entstehen, ohne Auswirkungen auf Folgefahrten zuverlässig abgebaut werden können.

### b) Verl – Hövelhof

Kernziel der Neuordnung im Regionalbusverkehr ist die Stärkung der TWE auch auf den Außenästen östlich und westlich der Bahnstrecke. Für den Abschnitt Verl – Hövelhof bedeutet das, den ÖPNV als Zu- und Abbringer der TWE am Bahnhof Verl zu gestalten. Aufgrund der vielen Planungserfordernisse im Korridor Verl – Gütersloh ist dies nur durch eine Brechung der Linie 73 zu realisieren. Die neue Linie 73 Ost ist daher separat zu betrachten. Die Umsteigezeit am Bahnhof Verl kann hier zwischen 5 und 10 Minuten betragen und ebenso wie bei der Linie X71 in Harsewinkel gegebenenfalls auch über den Tag je nach Lastrichtung variiert werden. Berücksichtigt man die Anbindung an die TWE, so ergeben sich für den Anschluss an die Sennebahn in Hövelhof zumindest in der Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 9 Uhr bzw. zwischen 13:30 und 19:30 Uhr günstige Übergangszeiten von und nach Paderborn sowie ferner in Richtung Bielefeld – jeweils bedingt durch den dann vorherrschenden Halbstundentakt auf der Schiene. Mithilfe eines zeitlichen Puffers in den Endbereichen der Linie 73 Ost können verspätete Züge der TWE und der Sennebahn abgewartet werden.



c) Verl – Schloß Holte-Stukenbrock

Analog zur Linie 73 ist ein Anschluss zur TWE in Verl nur dann zu erreichen, wenn eine Brechung der Linie 85 erfolgt. Im Gegensatz zur Linie 73 sollen beide Abschnitte der Linie 85 betrieblich verbunden sein. Die Standzeit am Bahnhof Verl beträgt dann jeweils 13 bzw. 15 Minuten, sodass Verspätungen insbesondere aus Gütersloh abgebaut werden können. Die Umsteigezeit zwischen TWE und der Linie 85 Ost beträgt dann in beide Richtungen 6 Minuten. Auch hier können die Anschlüsse verspäteter Züge aus Gütersloh durch eine Wartezeit gesichert werden. Bedingt durch die Anbindung an die TWE lassen sich beidseitige Anschlüsse zur Sennebahn in Schloß Holte-Stukenbrock weiterhin nicht realisieren.

d) Stadtverkehr Verl

Als neue Linie enthält das Mobilitätskonzept eine innerstädtische Verbindung in Verl, die optional umgesetzt werden kann. Es handelt sich dabei um eine Linie zwischen Bahnhof und dem neuen Haltepunkt Eiserstraße. Im Mittelpunkt stehen dabei die bessere Anbindung der Verler Südstadt an die TWE als auch der Zweck, das Industriegebiet im Westen sowie das Wohngebiet Westfalenweg direkt mit dem Stadtzentrum zu verbinden. Anhand einer Ausgestaltung im Halbstundentakt könnte der Westen gleichzeitig auch an den TWE-Haltepunkt Eiserstraße und die Busse der Linie 73 Richtung Gütersloh angeschlossen werden.

**Empfehlungen zur Streckenführung und Feinerschließung**

Mit Reaktivierung der TWE soll der Linienvkehr im Bereich Verl neu geordnet und auf die Bahn ausgerichtet werden. Für das Stadtgebiet Verl sind daher leichte Anpassungen bei den Linienführungen zu empfehlen. Auf den Abschnitten in der Stadt Gütersloh bzw. nach Schloß Holte-Stukenbrock sind aus gutachterlicher Sicht hingegen keine Änderungen notwendig.

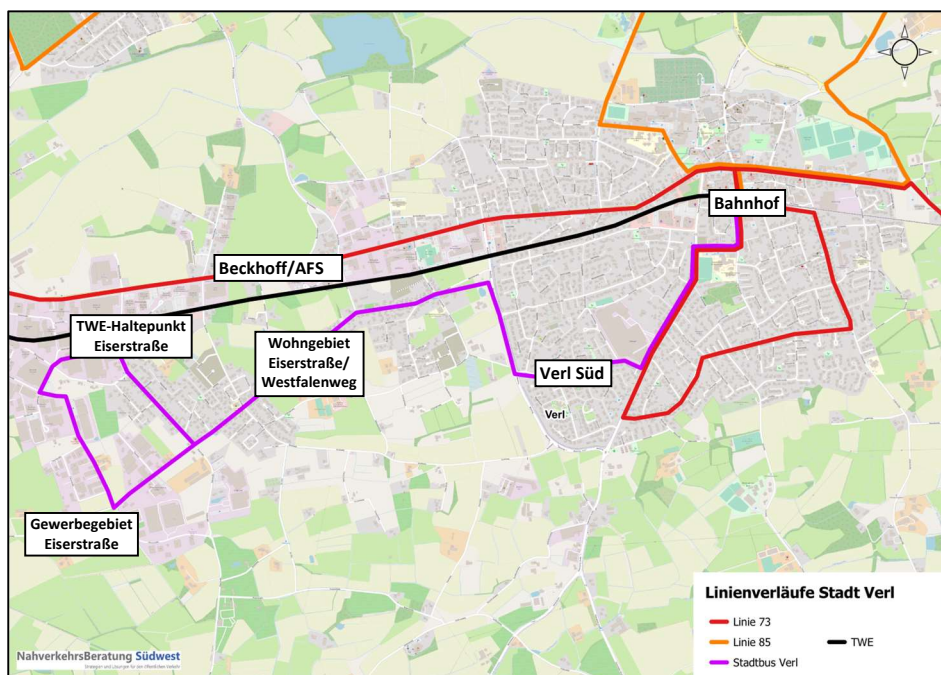


Abbildung 26: Linienwege ÖPNV-Grundangebot Stadt Verl

Abbildung 26 stellt die im Konzept entwickelten Linienführungen im Bereich der Stadt Verl dar. Die von Gütersloh kommenden Linien 73 West bzw. 85 West weisen dabei identische Streckenführungen zum bestehenden Angebot auf. Die

stündliche Linie 73 West soll – wie heute bei den nach Hövelhof fortgeführten Fahrten – ebenfalls den südöstlichen Teil der Stadt weiterhin bedienen. Unter dem Grundsatz schneller Reiseketten sollen Fahrten der Linie 73 Ost dafür vom Bahnhof direkt über die Haltestelle Jagdhütte zur Paderborner Straße verkehren. Im weiteren Verlauf ist es Wunsch der Stadt, den Ortsteil Bornholte besser zu erschließen: Für die Taktfahrten der Linie 73 ist es daher vorgesehen, mit einer Stichfahrt das Ortszentrum zusätzlich zu bedienen. Die Wende der Fahrzeuge wird dann am Nelkenweg vollzogen. Auf dem übrigen Streckenabschnitt in Richtung Hövelhof folgt dann wieder der bestehende Linienvorlauf. Bei der Linie 85 Ost sind keinerlei Anpassungen der vorhandenen Streckenführung Teil des Konzeptes.

Als Ergänzung zu den bestehenden ÖPNV-Angeboten ist die Umsetzung einer Stadtverkehrslinie aus gutachterlicher Sicht sinnvoll. Ein möglicher Verlauf der Verkehrsleistung kann Abbildung 22 entnommen werden: Vom Bahnhof Verl führt dieser über die Österwieher Straße und verbindet die TWE mit dem entfernt gelegenen Süden der Stadt. Dem schließt sich eine Linienführung über den Westfalenweg an. Alternativ kann hier auch der weiter südlich gelegene Strothweg befahren werden. Ab der Kreuzung Eiserstraße/Westfalenweg sollen im Anschluss das Industriegebiet sowie der neue Haltepunkt Eiserstraße mithilfe einer Schleifenfahrt erschlossen werden. Die Fahrtstrecke kann dabei beispielsweise weiter über den Westfalenweg sowie die Chromstraße, Stahlstraße, Nickelstraße und Messingstraße gebildet werden. Bedingung zur Realisierung einer solchen Linie ist eine Aufenthalts- und Wendemöglichkeit für Omnibusse am TWE-Haltepunkt. Alternativ ist auch eine Erbringung des Stadtverkehrs als on-demand-Lösung möglich, für die eine einfachere Haltestelleninfrastruktur gegebenenfalls ausreicht.

### 3.2.3 Ergänzungslinien

Die in den vorherigen Unterkapiteln dargestellten Linien sollen das mögliche Grundangebot im Regionalbusverkehr nach Reaktivierung der TWE beschreiben. Sie können optional um zusätzliche Angebote erweitert werden: Bei vielen der in Kapitel 2 ausgewerteten Pendlerströmen entlang der Mobilitätsachse handelt es sich um Relationen, die nicht nur im Interesse der Beschäftigten sind, sondern auch für weitere Fahrgastgruppen von Nutzen sein können. Die betreffenden Achsen werden im Folgenden vorgestellt. Sie können unabhängig von der Inbetriebnahme der TWE betrachtet werden, weshalb eine Umsetzung auch vor 2025 erfolgen kann. Es wird angestrebt, die Ergänzungslinien mithilfe einer Mitfinanzierung durch die beteiligten Unternehmen bzw. Kommunen umzusetzen. Die Mobilitätsform ist dabei flexibel zu gestalten, sodass neben dem Einsatz fest verkehrender Busse alternativ auch die Einführung von on-demand-Systemen möglich ist.

#### **Ergänzungslinie 1: (Warendorf –) Beelen – Greffen – Harsewinkel**

Bei dieser Linie handelt es sich um einen Ausbau des bestehenden Ruftaxen-Angebotes zwischen Beelen und Greffen mit einer Verlängerung bis Harsewinkel. Unter Einbindung des Bahnknotens in Beelen lassen sich so Fahrgäste aus dem Münsterland und dem Kreis Warendorf an die Stadt Harsewinkel anbinden. Ein besonderes Potenzial besteht hier für Beschäftigte der Firma Claas sowie für Fahrgäste aus Harsewinkel in Richtung Münster (insbesondere Studierende). Als mögliche Variante 1 kann die Linie zu einer regulären Buslinie ausgebaut werden, welche auf die Linie 72 neu des Grundangebotes in Richtung Marienfeld durchgebunden wird. Hierdurch könnten die Fahrgäste umsteigefrei von Beelen

weiter bis in die Industriegebiete „Brockhäger Straße“ und „Westlich der Steinhäger Straße“ gelangen. Variante 2 sieht einen Bedarfsverkehr vor, indem die heutige Ruftaxilinie verlängert und gegebenenfalls in die Bedarfsverkehre der Raumschaft Harsewinkel integriert wird.

### **Ergänzungslinie 2: (Rheda-Wiedenbrück-) Herzebrock-Clarholz – Harsewinkel**

Die Auswertung der Strukturdatenerhebung zeigt auf, dass ein hoher Anteil der Pendelnden in Harsewinkel aus den Nachbargebieten Herzebrock-Clarholz und Rheda-Wiedenbrück kommt. Um dieses Potenzial abschöpfen zu können, ist eine Umstrukturierung der bestehenden TaxiBus-Linie 72 denkbar: Diese ist bisher am Bahnhof Clarholz auf den Schienenverkehr in Richtung Münster ausgerichtet, was von der Ergänzungslinie 1 über Greffen und Beelen übernommen werden kann. Es besteht dann die Möglichkeit, die Ergänzungslinie 2 an den Zügen Richtung Rheda-Wiedenbrück auszurichten, um so die Fahrzeit zwischen Harsewinkel und Rheda-Wiedenbrück gegenüber der Strecke via Gütersloh Hbf nochmals zu reduzieren. Optional kann die TaxiBus-Linie auch in einen Festverkehr umgewandelt werden, indem die bestehende Linie 74 aus Pixel nach Harsewinkel verlängert und am Bahnhof Clarholz entsprechend ausgerichtet wird.

### **Ergänzungslinie 3: Halle – Steinhagen/Brockhagen – Harsewinkel**

Ergänzungslinie 3 umfasst die im Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh definierten RegioTaxi-Linien RT 1 (Halle – Harsewinkel) und RT 2 (Harsewinkel – Brockhagen). Für beide Relationen wurde in Kapitel 2 ein bedeutsames Fahrgastpotenzial im Berufsverkehr ermittelt. Zusätzlich zu den Unternehmensstandorten der Stadt Harsewinkel ist hier ebenfalls eine hohe Anzahl an Arbeitsplätzen in der Stadt Halle zu erwarten, sodass von ausgeglichenen Pendlerbewegungen auszugehen ist. Ferner ist auch die Anbindung in Richtung Osnabrück über den Bahnhof Halle hervorzuheben, der für Fahrgäste ohne den Umweg über Versmold sinnvoll ist. Es wird daher empfohlen, eine Ausgestaltung als Bedarfsverkehr für den gesamten Korridor anzustreben.

### **Ergänzungslinie 4: Rietberg – Neuenkirchen – Verl**

Im Bereich Verl ist die Abdeckung durch das vorgestellte Grundangebot der Linien 73 und 85 bereits hoch. Bedienungsdefizite in Hinblick auf die Pendlerstruktur lassen sich hier vor allem für die Relation Verl – Rietberg feststellen, die im Nahverkehrsplan als RegioTaxi-Linie 3 aufgeführt ist. Alternativ zur vorgeschlagenen Stadtverkehrslinie ließe sich die Anbindung der Verler Südstadt an die TWE auch über die Ergänzungslinie 4 im Bedarfsverkehr realisieren. Aus gutachterlicher Sicht ist es dann sinnvoll, das Bedienungsgebiet des on demand-Systems auf das komplette Stadtgebiet von Verl auszuweiten und alle Ortsteile, die nicht bereits durch den ÖPNV erschlossen sind, in das System zu integrieren.

## **3.3 Verbesserung der Firmenanbindungen**

Wesentliches Ziel der vorliegenden Untersuchung ist die Optimierung der Firmenerschließung im Betrachtungsgebiet: Hierfür wurde die in Kapitel 2 ausgewertete Strukturdatenerhebung der fünf größten Unternehmen in eine Potenzialanalyse überführt und mögliche Maßnahmen herausgearbeitet. Im Sinne des multimodalen Mobilitätskonzeptes lassen sich die Verbesserungen wie folgt klassifizieren:

- Verbesserungen, die sich *direkt* durch die Reaktivierung der TWE und die Anpassung des umliegenden Taktgrundangebotes im Busverkehr ergeben

- *Punktuelle Anpassungen der Taktverkehre* durch zusätzliche Fahrten oder zeitliche Verschiebungen bzw. Anpassungen der Linienwege auf einzelnen Fahrten, insbesondere zu Tagesrandlagen
- *Einführung zusätzlicher Linien*: Diese lassen sich unterteilen in Ergänzungslinien mit allgemeinem öffentlichem Interesse (siehe Kapitel 3.2.3) bzw. in Linien, die vorrangig für die Nutzung durch die Beschäftigten vorgesehen sind („Werksverkehr“)
- *Angebote außerhalb des ÖPNV*: Implementierung von Bikesharing-Angeboten an Mobilstationen, bei denen aufgrund kurzer Distanzen von keiner nennenswerten ÖPNV-Nutzung zwischen TWE-Haltepunkt und Firmenstandorten auszugehen ist

Die einzelnen Maßnahmen für die Unternehmen sowie die untersuchten IHK-Firmen werden im Folgenden vorgestellt. Die Gliederung erfolgt nach den definierten Kategorien.

### 3.3.1 Miele

Als größter Arbeitgeber im Betrachtungsraum profitiert die Firma Miele, welche heute bereits sehr gut in das Stadt- und Regionalbussystem integriert ist, von einem direkten Haltepunkt an der TWE-Strecke. Zusammen mit dem geplanten Grundangebot können damit die bedeutendsten Pendlerachsen in Richtung Harsewinkel und Verl schneller und direkter bedient werden. Übergänge auf den Schienenverkehr in Richtung Rheda-Wiedenbrück und Bielefeld, die für viele Beschäftigte ebenfalls relevant sind, gestalten sich einfacher, da innerhalb des Bahnhofes umgestiegen werden kann und der Fußweg zwischen ZOB und Bahnsteig entfällt.

Schichtzeiten, welche mit dem geplanten Stundentakt auf der TWE nicht abzudecken sind, sollen durch die Buslinien aufgefangen werden. Mithilfe einzelner Taktverschiebungen und zusätzlicher Kurse auf der Linie 85 bzw. der Stadtverkehrslinie 201 sollen so vor allem die Schichtwechsel um 6:00 Uhr, 14:00 Uhr bzw. 22:00 Uhr besser angebunden werden und günstige Fahrtmöglichkeiten in Richtung Gütersloh Hbf sowie nach Verl bieten.

Dank der Zentrumsnähe und des dichten Busangebotes an den Miele-Werken sind für den Firmenstandort keine Ergänzungslinien vorgesehen. Eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen bzw. Möglichkeiten für den Leih von Fahrrädern sind hingegen zu empfehlen, um die Strecke der letzten Meile zwischen TWE-Haltepunkt und dem weitläufigen Werksgelände besser bewältigen zu können.

### 3.3.2 Bertelsmann/ arvato

#### Standort Gütersloh Carl-Bertelsmann-Straße

Mit dem neuen Grundangebot soll die Carl-Bertelsmann-Straße weiterhin im Halbstundentakt von den Linien 85 und 94 befahren werden. Die wichtigsten Pendlerachsen in Richtung Bielefeld, Gütersloh Mitte/West sowie Verl lassen sich damit gut erschließen. Auch im Schichtbetrieb lassen sich die relevanten Arbeitszeiten mit dem geplanten Regionalbustaktangebot vollständig abdecken. Kommt es zu einer Umsetzung der Taktverschiebung im Stadtverkehr, reduzieren sich die Anschlüsse am ZOB zu den Gütersloher Stadtteilen deutlich.

Zusätzliche Linienangebote in Form eines Viertelstundentaktes zwischen dem Hauptbahnhof und der Carl-Bertelsmann-Straße zu Hauptverkehrszeiten erscheinen aufgrund des hohen Gleitzeitanteils der Beschäftigten aus gutachterlicher Sicht sinnvoll. Sie ergänzen vor allem die Zugangsmöglichkeiten in Richtung Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück deutlich und stärken die Anbindung des Firmenstandortes an das Stadtzentrum. In Bezug auf die TWE weist der Standort Carl-Bertelsmann-Straße eine Nähe zum geplanten Haltepunkt Carl-Miele-Straße auf, sodass auch hier von einem Potenzial für die Nutzung von (Leih-)rädern vor allem für Pendelnde aus Harsewinkel und Marienfeld ausgegangen werden kann.

### **Standort Gütersloh An der Autobahn (Reinhard-Mohn-Campus)**

Der Standort An der Autobahn zeichnet sich durch einen hohen Teil von Mitarbeitenden im Schichtbetrieb der Firma arvato aus. Aufgrund eines vordringlichen Bedarfes hat die Stadt Gütersloh im August 2022 bereits eine Expressbuslinie zum Hauptbahnhof eingerichtet. Da für den Bereich bisher kein TWE-Haltepunkt geplant ist, wird diese Linie auch nach Reaktivierung der Bahnstrecke von Bedeutung sein.

Neben dem hohen Anteil an Pendlerströmen, die im ÖPNV über das Gütersloher Zentrum laufen, sind vor allem Beschäftigte mit Wohnsitz in der Stadt Verl am Standort An der Autobahn tätig. Hier sollen Takt- und Fahrplananpassungen auf der Linie 73 West, die sich in den Fahrplanentwürfen des Anhangs widerspiegeln, die Bedienung der Schichtzeiten verbessern.

Als mögliche Ergänzungsmaßnahme sind zusätzliche Fahrten in Richtung Verl vor allem für Pendelnde mit flexiblen Arbeitszeitmodellen denkbar: Diese ließe sich mit einer Feinerschließung des gesamten Gewerbegebietes An der Autobahn sowie einer attraktiven Erschließung des Verler Stadtgebietes ausgestalten. Damit könnten verbleibende Defizite, die durch die stündlich verkehrende Grundlinie 73 West und die peripher gelegene Haltestelle an der Verler Straße ergeben, ausgeglichen werden.

### **Standorte Harsewinkel/Marienfeld**

Mit Umsetzung des vorgestellten Grundangebotes profitieren die Unternehmensstandorte entlang der nordwestlichen Bahnstrecke: Mit dem Shuttleverkehr zwischen Marienfeld Bahnhof und Industriegebiet stehen den Beschäftigten in Marienfeld mehrere Fahrtmöglichkeiten pro Stunde in die am häufigsten nachgefragten Richtungen Gütersloh und Harsewinkel zur Verfügung. Hervorzuheben ist hier der Standort Bielefelder Straße 61, der bisher keinerlei Anbindung an den ÖPNV besitzt. Bedienungslücken der TWE zu den Schichtzeiten in Marienfeld sollen durch einzelne Zusatzkurse auf der Linie 71 geschlossen werden (siehe Fahrplanentwurf im Anhang). Am Standort Harsewinkel gewinnen die Mitarbeitenden Vorteile durch einen klaren Stundentakt der neu strukturierten Linie 71, die im Vergleich zu heute dann auch stündliche Fahrten nach Versmold, Greffen und in die westlichen Siedlungen der Stadt Harsewinkel ermöglicht.

Zusätzlich können Ergänzungslinien im Fest- oder Bedarfsverkehr das Angebot auch für Beschäftigte aus anderen Nachbarräumen klar verbessern: Dazu zählen die in Kapitel 3.2.3 aufgeführten Ergänzungslinien 1-3 in Richtung Warendorf/Beelen, Herzebrock-Clarholz sowie Halle und Steinhagen/Brockhagen. Ferner besteht für die Anbindung des Industriegebietes in Marienfeld auch Potenzial, Fahrräder bzw. Abstellmöglichkeiten am TWE-Haltepunkt Marienfeld zur Verfügung zu stellen.

### Standorte Verl Gütersloher Straße/Henkenstraße

Für den Standort in der Gütersloher Straße erfolgt die Bedienung im Grundangebot neben der Linie 73 West auch über die TWE am Haltepunkt Eiserstraße. Dadurch kann vor allem die Fahrzeit in Richtung Harsewinkel minimiert werden. Mit Umsetzung der geplanten Taktverschiebungen im Regionalbus- und Stadtverkehr sind so auch in der Hauptverkehrszeit häufigere und attraktivere Anschlussmöglichkeiten von/nach Bielefeld sowie zu den Stadtbuslinien am ZOB zu erwarten. Zur besseren Erreichbarkeit der TWE wird empfohlen, den Haltepunkt mit einer entsprechenden Fahrradinfrastruktur auszustatten. In Bezug auf die Schichtzeiten ist die Zeitlage der TWE jeweils passend. Gegebenenfalls könnten jedoch Zu- und Abbringerfahrten zwischen der Firma arvato und dem Haltepunkt Eiserstraße das Angebot im Schichtbetrieb bei Bedarf ergänzen.

Aufgrund seiner peripheren Lage und vergleichsweise geringen Beschäftigtenzahl sieht das Grundnetz des Mobilitätskonzeptes keine Bedienung des Standortes Henkenstraße vor. Diese könnte durch Einbindung in ein mögliches on demand-System auf der Relation Verl – Rietberg bzw. das ganze Stadtgebiet Verl erfolgen (siehe Unterkapitel „Ergänzungslinien“). Ganzheitlich betrachtet gilt es hier ebenfalls den Standort Gütersloher Straße miteinzubeziehen, der für viele Mitarbeitende aus dem Bereich Rietberg relevant ist.

### 3.3.3 Claas

Basisangebot der Firma Claas bleibt wie bisher die stündliche Linie 71 von Gütersloh nach Versmold, die alle Zwischenhalte bedient und Beschäftigte aus den Teilorten Marienfeld und Greffen zum Unternehmensstandort bringt. Aufgrund der geringen Entfernung zwischen Bahnhof Harsewinkel und Claas-Gelände ist für die Strecke vom TWE-Halt von einer verstärkten Nutzung des Fahrrades auszugehen: Für die Mobilstation Harsewinkel erscheint daher eine Ausstattung mit Leihrädern und Fahrradabstellflächen sinnvoll.

Der zukünftige Fahrplan der TWE sieht eine Ankunft zur Minute 50 und eine Abfahrt zur Minute 10 am Bahnhof Harsewinkel vor: Da es sich hier um passende Fahrplanlagen in Bezug auf den Schichtbetrieb handelt, sind ergänzende Busschiffelfahrten zwischen Bahnhof und Werksgelände zum Wechsel von Früh- und Spätschicht (14/15 Uhr) bzw. Spät- und Nachtschicht (22/23 Uhr) als zusätzliche Kurse im Fahrplanentwurf aufgeführt. Für den zeitlich versetzten Wechsel von Nacht- auf Frühschicht (5:30/6:30 Uhr) sind hingegen punktuelle Anpassungen auf der Linie 71 von und nach Gütersloh Teil der Verbesserungen. In Richtung Versmold – ein weiterer starker Pendlerstrom der Firma Claas – sind ebenfalls Optimierungen der Fahrpläne zur Abdeckung der Schichtzeiten berücksichtigt. Inwieweit die schichtrelevanten Fahrten eine bessere Erschließung des Firmengeländes übernehmen können, hängt von der konkreten Betriebsplanung in der Umsetzungsphase des Neuverkehres sowie den weiteren standortpolitischen Entscheidungen des Unternehmens ab.

Die Erschließung zusätzlicher Pendlerströme kann durch eine Inbetriebnahme der Ergänzungslinien 1 bis 3 erreicht werden, die eine Anbindung der Bereiche Münster/Warendorf/Beelen und Rheda-Wiedenbrück/Herzebrock-Clarholz sowie Halle/Steinhagen/Brockhagen als Fest- und/oder Bedarfsverkehre an den Unternehmensstandort Harsewinkel vorsehen. Auch dabei sind gegebenenfalls Fahrten mit einer Bedienung der verschiedenen Werkstore Gegenstand der möglichen Umsetzung.

### 3.3.4 Nobilia

Das Grundangebot des Mobilitätskonzeptes beinhaltet weiterhin stündliche bis halbstündliche Fahrten am Standort Sürenheide in Richtung Gütersloh Hbf und Verl. Für die Umsetzung des neuen Taktnetzes ist zu prüfen, ob die Regionalbusse der Linie 85 West auch dann in Fahrtrichtung Gütersloh näher am Werks-gelände halten können, wenn die Haltestelle Siedlung bedient wird.

Im Fokus der Verbesserungsmaßnahmen steht eine vollständige Abdeckung der Schichtzeiten in Verbindung mit attraktiven Übergangszeiten. Hierfür sind bereits punktuelle Anpassungen im Taktverkehr der Linie 85 West in den Fahrplänen sowohl nach Gütersloh als auch nach Verl enthalten, insbesondere zum Schichtwechsel um 14:15 Uhr. Die konkreten Fahrtenanpassungen in Richtung Gütersloh sind jedoch abhängig von den geplanten Änderungen der Stadtverkehrslinie 202. Für den Standort Kaunitz sollen die bestehenden Stichfahrten an das Werk zu Schichtzeiten bestehen bleiben und in das neue Grundangebot der Linie 85 Ost überführt werden.

### 3.3.5 Beckhoff

Mit der Reaktivierung der TWE wird der Standort Verl unmittelbar durch den neuen Haltepunkt Eiserstraße erschlossen. Es entstehen zusammen mit der Buslinie 73 West ganztägig halbstündliche Verbindungen in Richtung Gütersloh, die ebenfalls mit dem vorgesehenen Stadtbusknoten und den Zügen Richtung Bielefeld abgestimmt sind. Verbesserungen sind mittels Durchbindung vor allem für Beschäftigte aus dem Bereich Harsewinkel zu erwarten. In Richtung Osten besteht mit der neuen Angebotsstruktur die Möglichkeit, am Bahnhof Verl stündlich Richtung Schloß Holte-Stukenbrock und Hövelhof (sowie zur Hauptverkehrszeit auch Richtung Paderborn) zu gelangen. Insgesamt erhöht sich die Anzahl der Fahrten, die vom Unternehmensstandort aus innerhalb des Stadtgebietes von Verl verkehren, nicht zuletzt bei der möglichen Inbetriebnahme einer Stadtverkehrslinie. Die übrigen Bedienungslücken – insbesondere in Richtung Rietberg – können durch mögliche Bedarfsverkehre geschlossen werden (siehe hierzu Unterkapitel 3.3.2 Firma Bertelsmann/arvato, Standorte Gütersloher Straße/Henkenstraße).

### 3.3.6 IHK-Unternehmen

Viele der empfohlenen Verbesserungsmaßnahmen sollen bewusst in Industrie- und Gewerbegebieten ausgerichtet werden, die neben den fünf größten Firmen auch gleichzeitig Sitz diverser IHK-Unternehmen des Mittelstandes mit höherer Beschäftigtenzahl sind. Direkt betroffen von der Inbetriebnahme der TWE ist in erster Linie das Industriegebiet Verl Eiserstraße, das von einem Haltepunkt in unmittelbarer Nähe zu den Firmen profitiert. Die Erschließung der weitläufigen Gewerbeflächen kann mit Umsetzung eines Stadtbusses bzw. eines stadtweiten on demand-Systems weiter ausgebaut und eine neue Direktanbindung an die Kernstadt Verl erreicht werden.

Weitere relevante Bereiche sind die Industriegebiete Marienfeld, Harsewinkel Brockhäger Straße und Gütersloh An der Autobahn, die mithilfe gezielter Verbesserungsmaßnahmen und neuer Fahrtenangebote besser in das ÖPNV-Netz integriert werden bzw. mithilfe von Mobilstationen entlang der nächsten TWE-Haltepunkte auch einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur erfahren sollen. Inge-

samt sind durch die vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen im Stadtverkehr Gütersloh für viele andere IHK-Firmenstandorte Verbesserungen sehr wahrscheinlich: Mit Einführung eines gemeinsamen Busknotens am ZOB rücken Umstiege zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr zeitlich zusammen. Gleichzeitig sehen die Planungen der Stadt vor, verschiedene Stadtbuslinien passgenau auf die innerstädtischen Haltepunkte abzustimmen und so auch Tangentialverbindungen zwischen den TWE-Ästen und außerhalb gelegener Stadtteile ohne Umweg über den Hauptbahnhof zu ermöglichen.

### **3.4 Wirtschaftliche Betrachtung des ÖPNV-Angebotes**

Die Empfehlungsmaßnahmen eines neuen ÖPNV-Konzeptes im Rahmen der TWE-Reaktivierung setzen eine Neustrukturierung des Regionalbusverkehrs zwischen Versmold und Hövelhof voraus. Ansätze zur Überplanung des Grundnetzes auf den Linien 71, 73 und 85 sowie eine Aufstellung möglicher Ergänzungsangebote wurden in den vorherigen Unterkapiteln beschrieben und erläutert. Im Vordergrund stehen hierbei neben dem Abbau schienenparalleler Busverkehre auch neue Linien und Taktverdichtungen zur Stärkung der Anschlussmobilität an der Strecke. Gleichzeitig sind Zusatzfahrten zur besseren räumlichen und zeitlichen Erschließung wichtiger Firmenstandorte Teil des Mobilitätskonzeptes. Folglich ist die Umgestaltung der ÖPNV-Angebote sowohl durch den Entfall als auch den Ausbau von Verkehrsleistungen gekennzeichnet.

Um die finanziellen Spielräume zur möglichen Umsetzung der Maßnahmen besser bewerten zu können, ist daher eine Betrachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen durch die vorgestellten Änderungen am ÖPNV-Angebot notwendig. Im ersten Schritt ist dazu die Veränderung der Leistungsmengen vom Ist-Zustand hin zum neuen Grundangebot bzw. optionalen Zusatzverkehren zu ermitteln. Als Indikator für den Umfang der Verkehrsleistungen gelten dabei die Personaleinsatzstunden sowie die zu erbringenden Umlaufkilometer der Fahrzeuge, ferner auch die maximal benötigten Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit. Zur Vereinfachung wurden für die Berechnung der Leistungsmengen die Veränderungen lediglich an Ferientagen und dem Wochenende berücksichtigt: Es wird davon ausgegangen, dass schulbedingte Zusatzfahrten in vergleichbarem Maße auch für das neue Grundangebot benötigt werden und deshalb bei der Veränderung der Verkehrsleistungen weitestgehend ergebnisneutral bleiben. Deshalb wurde für alle Schul- und Ferientage ein identisches Angebot zugrunde gelegt.



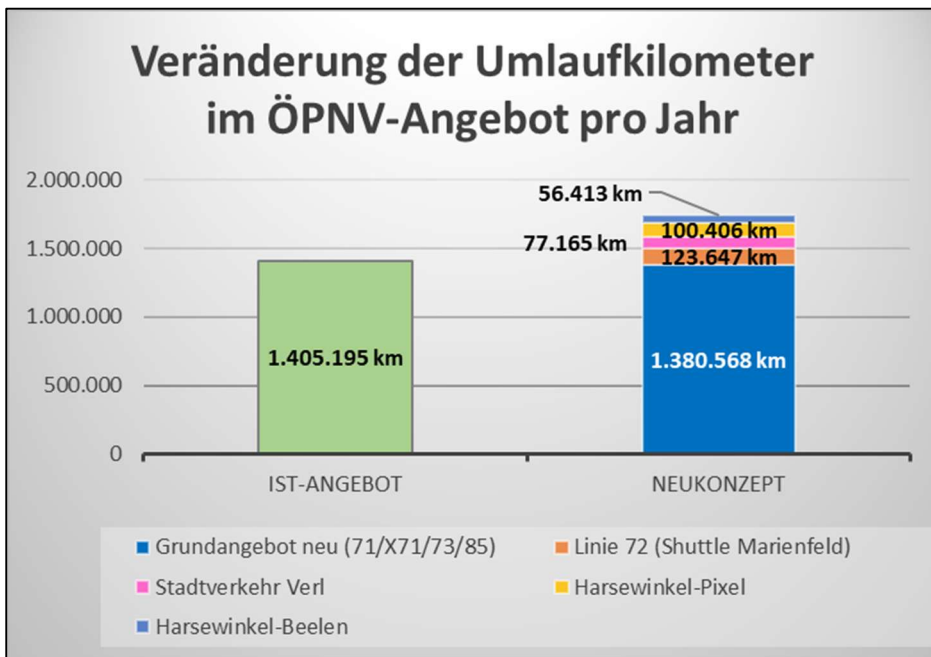


Abbildung 27: Vergleich der Umlaufkilometer von Ist-Angebot und Neukonzept

Abbildung 27 vergleicht das Volumen an Umlaufkilometern pro Jahr bei Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Die aufgeführten Werte beinhalten die zu erwartenden Fahrplankilometer sowie notwendigen Transferfahrten zur Erbringung der Verkehre. Mit der Umschichtung bleibt die erbrachte Fahrleistung für das Angebot der Linien 71, 73 und 85 nahezu konstant. Begründet werden kann dieses Ergebnis wie folgt: Durch den Abbau schienenparalleler Fahrten zwischen Harsewinkel und Gütersloh bzw. Gütersloh und Verl kommt es einerseits zu einer Einsparung von Fahrplankilometern. Gleichzeitig wird die Fahrleistung durch eine Taktverdichtung zwischen Harsewinkel und Versmold (Linie X71), veränderte Linienführungen sowie einige Zusatzfahrten zur verbesserten Firmenerschließung an anderen Stellen erhöht, sodass die Entwicklung der Fahrleistung nur unwesentlich zurückgeht. Mit den empfohlenen neuen Grundlinien in Marienfeld und Verl läge die Anzahl der Umlaufkilometer etwa 200.000 km über dem heutigen Niveau, bei einer Umsetzung der Ergänzungslinien Harsewinkel-Beelen und Harsewinkel-Pixel kämen ungefähr weitere 150.000 km hinzu.

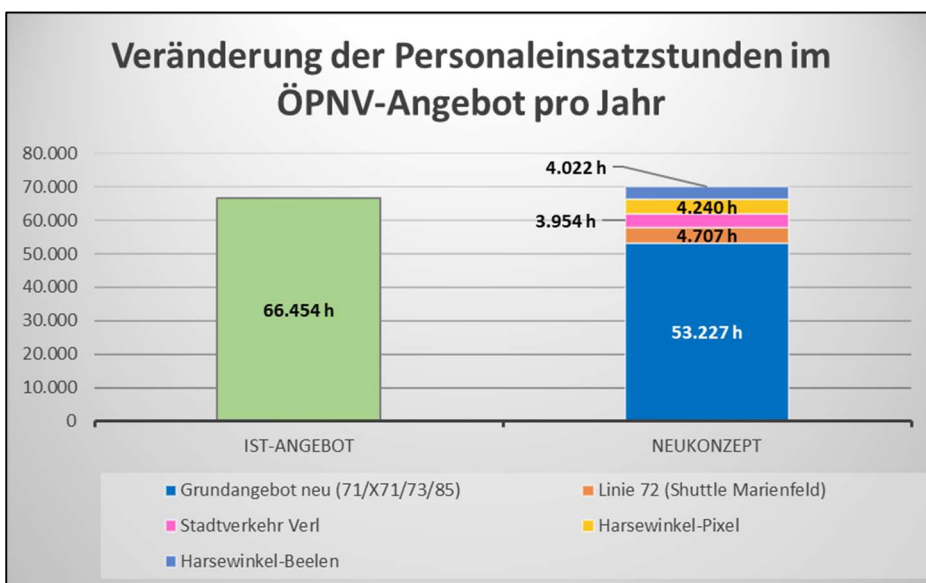


Abbildung 28: Entwicklung der Personaleinsatzstunden im Neukonzept

Mit dem neuen Grundangebot ist aus gutachterlicher Sicht eine Senkung des Fahrzeugbedarfes auf den Linien 71, 73 und 85 um zwei Fahrzeuge in der Spitze möglich. Gleichzeitig kann die wirtschaftliche Effizienz der Linien durch die Verlagerung auf die TWE insbesondere im Bereich Harsewinkel verbessert werden. Abbildung 28 verdeutlicht das damit einhergehende Einsparungspotenzial bei den Personaleinsatzstunden, das analog zur Reduktion der Spitzenfahrzeuge bei etwa 20 Prozent läge. Es wird daher empfohlen, die freiwerdenden Buskapazitäten in eine Erweiterung des Grundnetzes zu investieren.

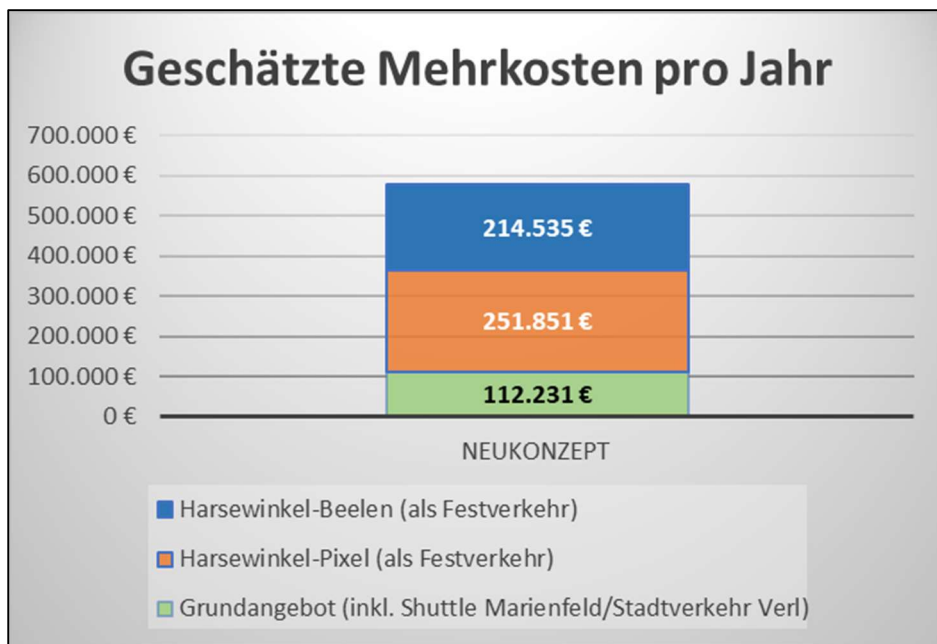


Abbildung 29: Kostenschätzung der Angebotsmaßnahmen im ÖPNV-Neukonzept

Abbildung 29 stellt eine Prognose der Mehrkosten für die Umsetzung des in Kapitel 3.2 aufgeführten Zielnetzes dar. Berechnungsgrundlage sind die heute im Verkehrsraum marktüblichen Preise sowie ein inflationsbedingter Preisaufschlag in Höhe von 5 Prozent exklusive zu erwartender Fahrgeldeinnahmen.

Aufgrund der beschriebenen Senkung der Leistungsmengen, insbesondere der Personaleinsatzstunden, kann die Ergänzung des heutigen Linienangebotes um Shuttleverkehre in Verl und Marienfeld zu geringen Mehrkosten in Höhe von schätzungsweise 112.000 Euro pro Jahr erfolgen. Für Ergänzungslinien im Festverkehr nach Beelen und Pixel ist von weiteren Mehrkosten auszugehen, die bei etwa 215.000 Euro bzw. 250.000 Euro jährlich je Linie liegen.

### 3.5 Mobilstationen

#### 3.5.1 Rahmen

Im Rahmen weitgreifender Mobilitätskonzepte spielt die Verknüpfung mehrerer Verkehrsarten eine entscheidende Rolle. Ziel ist es dabei das zunehmend multimodale Verkehrsverhalten der Bürger:innen zu fördern. Der Landesverkehrsminister NRW hat mehrfach betont, dass der Multimodalität eine besonders hohe Bedeutung zukommt. Mit Gründung des Referats „Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte“ hat das Landesverkehrsministerium eine Möglichkeit zur Förderung von Konzepten geschaffen, um die Einrichtung von Standorten für

Mobilstationen planerisch vorzubereiten. Es bestehen aktuell mehrere Fördermöglichkeiten für die bauliche Umsetzung, insbesondere über die Investitionsförderung der Verbünde.

### 3.5.2 Funktion einer Mobilstation

Mobilstationen sind ein wichtiger Baustein der Verkehrsplanung, insbesondere innerhalb von Mobilitätskonzepten. Sie fördern die Vernetzung von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten, indem den Kunden an einem zentralen Ort, meist einer Bestandshaltestelle des ÖPNV, verschiedene Verkehrsmittel zusätzlich zum ÖPNV zur Verfügung gestellt werden. Für die in der Region vorgesehene Mobilitätsachse liegt in der frühzeitigen Berücksichtigung des Themas eine bedeutende Chance, die Mobilität aller Personengruppen zu stärken und durch die Ermöglichung von Reiseketten auch ohne eigenes Kfz den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern. Dadurch wird das künftige Verkehrsangebot im SPNV zusätzlich auch wirtschaftlich gestärkt.

Je nach Bedeutung des Standortes können an einer Mobilstation Abstellanlagen für (E-)Fahrräder und (E-)Autos sowie Angebote für Fahrradverleih, Car- Sharing und weitere Ausstattungselemente als Ergänzung zum ÖPNV installiert werden. Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird somit ermöglicht und/oder verbessert.

Die nachfolgende Abbildung erlaubt einen Überblick über mögliche Funktionen und die zugrundeliegende Ausstattung an einer größeren Mobilstation.



Abbildung 30: Prinzip-Darstellung zur Funktionalität einer Mobilstation, Quelle NVR.

Das nachfolgende Foto vermittelt einen Eindruck vom realen Charakter einer Mobilstation und verdeutlicht, dass auch verkehrliche Wirkungen an kleineren Standorten erzielt werden können und zudem die städtebauliche Integration gut möglich ist.



Abbildung 31: Beispielhafte Darstellung einer Mobilstation ohne Schienenanschluss, Quelle NVR.

### Fahrradboxen - Ohne Schlüssel und Mietvertrag/Steuerung per Mobiltelefon-App



Abbildung 32: Darstellung Fahrradbox, Ein- und zweistöckig, Quelle VRR.



Abbildung 33: Darstellung Fahrradabstellanlage, Bügel mit Knieholm überdacht

### 3.5.3 Mobilstationen auf der Mobilitätsachse

Die künftige Mobilitätsachse der Untersuchungsregion soll neben der SPNV-Linie, die als Basis des zukünftigen Verkehrsangebotes eine hohe Qualität bietet, auch durch eine Erhöhung der Attraktivität des Busnetzes und durch die Installation eines Netzes von Mobilstationen eine beispielhafte Mobilität insgesamt ermöglichen. In diesem Zusammenhang wird eine Untersuchung der künftigen Zugangsstellen im SPNV in Hinblick auf einen Ausbau zu Mobilstationen durchgeführt.

Im Rahmen eines bewährten Verfahrens wurde die grundsätzliche Eignung der Standorte festgestellt und eine Kategorisierung vorgenommen. Jeder Kategorie wird in einem ersten Schritt im Sinne einer groben Rasterung eine Soll-Ausstattung zugeordnet. Diese Soll-Ausstattung stellt im Grundsatz ein realistisches verkehrliches Optimum dar.

Jedoch gibt es häufig Einschränkungen, bedingt durch Grundbesitz, Baurecht und Platzmangel an den Standorten, die im Zuge der individuellen Betrachtung der Standorte aufgenommen werden. Insofern erfolgt in einem späteren Arbeitsschritt ein Zuschnitt der Anlagen auf das Machbare. Die bislang vorliegenden Analysen deuten darauf hin, dass an vielen Standorten eine ausreichende verkehrliche Funktion und Wirkung der Anlagen realisiert werden kann. Speziell an den kleineren Standorten ist häufig aber der zur Verfügung stehende Platz begrenzt.

Möglicherweise können die beteiligten Kommunen die Mobilstationen an SPNV-Standorten durch ein Netz von Quartiersmobilstationen, die sowohl an kleineren ÖPNV-Standorten (Busnetz) als auch in Bereichen ganz ohne ÖPNV-Angebot gelegen sind, ergänzen, wodurch flächendeckende Verleihsysteme für Fahrräder oder Kraftfahrzeuge geschaffen würden. Diese stehen zwar zum Teil auch in einer Konkurrenzbeziehung zu vorhandenen oder künftigen Verkehrsangeboten, jedoch fungieren sie auch als Zubringer und ermöglichen zusätzliche Wegeketten mit dem ÖPNV. Insbesondere aber wird durch ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsangeboten die Möglichkeit eröffnet, dass die Nutzerinnen und Nutzer ganz ohne eigenes Kraftfahrzeug – oder zumindest unter Verzicht auf Zweit- und Drittwagen – ihre Mobilität dennoch realisieren können. In diesem

Zusammenhang sind für Quartiersmobilstationen insbesondere diejenigen Fahrzeuge relevant, welche für die Kund:innen in der Anschaffung teuer sind und die nur unregelmäßig genutzt werden. Beispiele dafür sind Fahrradanhänger für Lasten und Kinder oder spezielle Lastenfahrräder. Während einfache Räder meist in ausreichender Zahl privat zur Verfügung stehen, ist für einen Verleih dieser speziellen Fahrzeuge der Bedarf recht groß.

Damit stehen dem ÖPNV zusätzliche Kunden zur Verfügung und die wirtschaftliche und verkehrliche Gesamtwirkung der Mobilstationen ist noch positiver.

Im Rahmen der Mobilitätsachse wurden folgende Stationen untersucht:

Harsewinkel	Bahnhof
Harsewinkel	Haltepunkt Marienfeld
Harsewinkel	Greffen
Gütersloh	Haltepunkt „Die Welle“
Gütersloh	Hauptbahnhof
Gütersloh	Haltepunkt Blankenhagen
Gütersloh	Haltepunkt Carl-Miele-Straße
Gütersloh	Haltepunkt Spexard
Verl	Haltepunkt Eiserstraße
Verl	Bahnhof

Nachfolgend werden die Vorgaben zu den Mobilstationen kurz allgemein erläutert und dann auf die Standortauswahl, die Kategorisierung und Ausstattungsvorschläge auf der Mobilitätsachse eingegangen. Dies geschieht auch in Form von Tabellen, die ausschnittsweise wiedergegeben sind.

### 3.5.4 Vorgaben

Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr im Untersuchungsraum liegt in Nordrhein-Westfalen bei den drei Zweckverbänden NVR, VRR und NWL. Zuständig für die Region ist der NWL, der zudem auch im Hinblick auf die Mobilstationen die übrigen Aufgabenträger und die Kommunen berät. Des Weiteren tritt der NWL als Fördergeber auf. Von besonderem Interesse ist hierbei die Investitionsförderung, die einen Teil der notwendigen Gewerke einer Mobilstation mit der Förderquote von 90 Prozent unter Beachtung von Förderhöchstätzen unterstützt. Der NWL ist somit in zweifacher Hinsicht ein wichtiger Partner bei der Erstellung eines Konzeptes für Mobilstationen auf der Mobilitätsachse.

Die Zweckverbände in NRW haben durch die Erstellung umfassender Gutachten bereits Unterstützung geleistet. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) hat als erster der drei Verbände ein Gutachten mit Untersuchung aller Schienenverkehrsstandorte und einiger zentraler ÖPNV-Verknüpfungshaltestellen erstellen lassen, welches die Grundlage für große und mittlere Mobilstationen bildet. Auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat ein solches Gutachten erstellt. Der NWL verfügt nun aktuell über ein vergleichbares Gutachten. Hierbei werden im Sinne einer landesweiten Einheitlichkeit Bestandsaufnahme, Analyse und Strukturierung der Maßnahmen in ähnlicher Weise durchgeführt wie bei den beiden anderen Verkehrsverbänden, die zeitlich etwas früher lagen. Insofern kann davon

ausgegangen werden, dass der NWL ähnliche Maßstäbe anlegen wird. Für die Arbeit im Untersuchungsraum kommt diese Untersuchung zu spät. Dennoch fließt über die Erfahrungen mit den Gutachten der beiden anderen Zweckverbände sicherlich ein erheblicher Teil der Erkenntnisse in die vorliegende Arbeit mit ein. Es ist davon auszugehen, dass die größeren ÖPNV-Schnittpunkte im Rahmen des Konzeptes des NWL eine Rolle spielen werden.

Die nachfolgend dargelegten Vorschläge für die Mindestausstattung lehnen sich daher an die bereits vorhandenen Gutachten an, sodass davon auszugehen ist, dass die Schnittstelle zum Konzept des Verbundes später problemlos und vollständig geschlossen werden kann.

Für die untersuchten Stationen aller Raumkategorien wurde z.B. vom NVR die folgende Mindestausstattung definiert:

- Aushangfahrplan
- B&R Anlage
- Herstellung der Barrierefreiheit
- Beleuchtung
- dynamische Fahrgastinformation
- Fahrkartenautomat
- Sitzgelegenheiten
- Stele Mobilstationen NRW
- Information/Tarifbedingungen
- Uhr
- Wegweiser
- Witterungsschutz

Der NVR definiert des Weiteren bis zur Raumkategorie „regional zentral“, die auf einige mögliche Stationen des Untersuchungsraumes zutrifft, lageabhängige zusätzliche Ausstattungselemente, die im Folgenden aufgelistet sind.

- B&R Boxen/Käfige
- Gepäckschließfächer
- Taxistand
- Aufsicht vor Ort
- Car-Sharing
- Ladestation E-Auto
- Fahrradverleihsystem
- Servicegastronomie
- Interaktive Monitore
- Kundenservicecenter
- Öffentliches WC
- Supermarkt/Discounter/Drogerie
- W-Lan-Zugangspunkt
- E-Bike Ladestation
- E-Roller
- Fahrradparkhaus

- Fernbus/Fernverkehr
- Lastenräder Sharing
- Postpaketstation
- P&R Parkplatz/Parkhaus
- Radluftstation
- Radstation
- Videoüberwachung

Diese Elemente stellen im Grundsatz wünschenswerte Ausstattungen für viele Standorte dar und werden für die weitere Arbeit übernommen. Sie sind jedoch stets einer Einzelfallbetrachtung zu unterziehen.

Für die spätere Umsetzung der Mobilstationsstandorte sind weitere Aspekte zu berücksichtigen.

Alle Anlagen sind vollständig barrierefrei zu errichten. Dies ist auch Fördervoraussetzung für die Investitionsförderung von Mobilstationen.

Im Rahmen der hier vorliegenden Arbeit wurde eine erste Analyse des Platzbedarfs in Zusammenarbeit mit den Kommunen vorgenommen. Diese muss im Rahmen der detaillierten Umsetzungsplanung nochmals verfeinert werden, um die endgültige Anzahl und Dimensionierung der einzelnen Gewerke festlegen zu können. Bei mehreren Stationen hat sich jedoch bereits im Rahmen der hier vorgegebenen Planung gezeigt, dass die Realisierung der wünschenswerten Sollausstattung zum Teil erschwert ist. Dies wird nachfolgend für jede einzelne Station erläutert.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung der Mobilstationen, soweit es den investiven Teil betrifft, von der Förderung der Verkehrsverbünde massiv profitieren kann. Unter der Berücksichtigung von Förderhöchstsätzen je Gewerk werden 90% der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst. Auf diese Weise sind Fahrradabstellanlagen vom einfachen überdachten Fahrradbügel bis hin zu Fahrradboxen und großen Sammelgaragen ebenso förderfähig wie P&R-Plätze sowie zusätzliche Wartehallen und Sitzgelegenheiten für Fahrgäste, bei denen der Wechsel des Verkehrssystems mit Aufenthaltszeiten verbunden ist. Auch die Infrastruktur für Verleih- und Mietsysteme (Car Sharing, Elektroroller, Fahrräder und Sonderfahrräder) kann über die Verbundförderung abgewickelt werden, allerdings nicht die Anschaffung der Fahrzeuge. Zudem müssen in diesen Bereichen Betreiber gefunden und entsprechende Konzepte geplant werden. Von einer erfolgreichen und möglichst flächendeckenden Installierung eines Fahrradmietsystems hängt der Erfolg der Mobilstationen nicht unwesentlich ab. Vor dem Hintergrund der Topografie und der allgemein immer größeren Bedeutung dieses Verkehrsmittels kommt dem Rad als Zu- und Abbringer eine außerordentlich hohe Bedeutung zu.

Weitere Fördermöglichkeiten sind über die FöRi-MM des Landes NRW aber auch über weitere Fördertöpfe möglich. Der Gutachter bietet den beteiligten Kommunen an, im Rahmen der Erstellung von Einplanungs- und Finanzierungsanträgen auf Grundlage seiner bisherigen Erfahrungen behilflich zu sein, falls dies gewünscht wird.

### **3.5.5 Dreistufige Umsetzung des Systems**

Insgesamt ist die Arbeit am Thema Mobilstationen dreistufig zu verstehen. Im Rahmen dieses Konzeptes werden die künftigen Bahnhaltdepunkte kategorisiert



und es wird eine Soll-Ausstattung vorgeschlagen. Diese Soll-Ausstattung wird individuell auf die Standorte zugeschnitten und eine abschließende Ausstattung in Absprache mit den beteiligten Städten vorgeschlagen, die auch realistisch umgesetzt werden, kann.

Im Rahmen einer **ersten Umsetzungsstufe**, stehen hier diejenigen Gewerke im Vordergrund, die sich über die Investitionsförderung der Verbünde zum einen zeitnah und zum anderen mit hoher Förderquote realisieren lassen. Des Weiteren gilt für diese Anlagen, dass in der Regel keine weiteren Partner benötigt werden und nur wenige Externe zu beteiligen sind. Ausnahme sind Mobilstationen, für welche Flächen benötigt werden, die nicht den Kommunen gehören. Hier muss entsprechend verhandelt und ggf. zugekauft werden.

In einer **zweiten Ausbaustufe** werden dann diejenigen Funktionen einer Mobilstation ergänzt, für die zusätzlich Partner notwendig sind. Dies gilt insbesondere für Verleihsysteme (Carsharing und Fahrradverleih) aber auch für weitere sinnvolle Ergänzungen wie Paketstationen, Vertrieb usw. Diese Funktionen sind insbesondere in Bezug auf die Verleihsysteme als besonders wichtig zu bezeichnen, lassen sich jedoch nicht in kürzeren Zeiträumen realisieren, wie bspw. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Vor dem Hintergrund der Verschiebung des Zeitpunkts der Betriebsaufnahme auf der SPNV-Linie besteht jedoch ein ausreichender Zeitpuffer, um auch hier rechtzeitig zum Betriebsstart die Mobilstationen vollumfänglich auszustatten und somit den SPNV bereits zu seinem Start maximal zu unterstützen.

Die **dritte Bearbeitungsebene** liegt in der Empfehlung, dass die Kommunen durch die Ergänzung von Quartiersmobilstationen ein flächendeckendes Netz bereitstellen, welches insbesondere hinsichtlich der Nutzbarkeit der Verleihsysteme von großer Bedeutung ist. Erste gute Erfahrungen damit gibt es u.a. in den Städten Wuppertal und Herne. Quartiersmobilstationen erlauben einen umfangreichen Zugriff auf diverse Verkehrsmittel und sind eine wichtige Ergänzung zu den mit ÖPNV verknüpften Mobilstationen. Ansätze zur Einführung eines Fahrradverleihsystems in der Region existieren bereits und sollten mit Blick auf die Mobilstationen vorangetrieben werden. Vor dem Hintergrund der als ideal zu bezeichnenden Verknüpfung Fahrrad/SPNV und der Topographie des Untersuchungsraumes ist ein Radmietsystem als besonders wichtiger Schlüssel zum Erfolg der Mobilstationen – und damit auch der gesamten Mobilitätsachse - zu sehen.

Nachfolgend wird dargestellt, in welcher Weise die Stationen des künftigen SPNV im Hinblick auf den Ausbau zu Mobilstationen bewertet wurden. Die in diesem Zwischenbericht wiedergegebenen Ergebnisse stellen ausdrücklich einen Arbeitsstand dar, sowohl im Hinblick auf die Analysemethoden als auch insbesondere in Hinblick auf die Empfehlungen zum Ausbau. Beides ist im Rahmen des Weiteren Bearbeitungs- und Abstimmungsprozesses ausdrücklich noch veränderbar.

### 3.5.6 Kategorisierung der Stationen

Aufbauend auf bereits bestehenden Überlegungen in der Region wird eine Kategorisierung der Mobilstation der Mobilitätsachse in fünf Stufen vorgeschlagen. Hierbei werden die von den Aufgabenträgern der Region vorüberlegten Bezeichnungen XL, L, M, S und XS übernommen und die Ausstattungselemente entsprechend zugeordnet.

Die folgende Tabelle fasst die fünf Größen-Kategorien zusammen, mit denen gearbeitet wird. Da für die Gesamtarbeit größere Tabellenwerke erstellt wurden, sind kennzeichnende Farben für jede Größen-Kategorie festgelegt, die in den die Tabellenwerken Anwendung finden und die Übersichtlichkeit erleichtern.

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage	P+R-Anlage	Radabstellplätze				
	Anzahl Stellplätze	Fahrradparkhäuser Hochbau	Fahrradparkhäuser Ein- oder zweigeschossig	Fahrradboxen	Steuerungseinheit Großanlagen und Boxen	Fahrradbügel, überdacht
Mobilstation XL	500	480	0	0	1	128
Mobilstation L	100	0	128	0	1	64
Mobilstation M	0	0	0	16	1	32
Mobilstation S	0	0	0	8	1	16
Mobilstation XS	0	0	0	0	0	8

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage	Witterungsschutz nach Bedarf	Sitzgelegenheiten nach Bedarf	Kennzeichnung im Landesdesign		Radmietsystem	Herst. Barrierefreiheit
			Beschilderung Logo	Info-Steele mit DFI	Radabstellplätze	nach Bedarf
Mobilstation XL			0	4	128	
Mobilstation L			0	1	32	
Mobilstation M			1	0	16	
Mobilstation S			1	0	8	
Mobilstation XS			1	0	8	

Abbildung 34: Fünf Kategorien im Untersuchungsraum mit Soll-Ausstattung

Alle grundsätzlich in Frage kommenden Haltestellen wurden daraufhin im Rahmen einer einfachen Nutzwertanalyse auf ihre grundsätzliche Eignung als Mobilstation geprüft. Damit wurde gleichzeitig bereits die Voraussetzung für eine gezielte Ausstattung der Stationen geschaffen. Die Stationen wurden entsprechend des Ergebnisses der Nutzwertanalyse in die fünf festgelegten Größen-Kategorien eingeordnet. Diesen wiederum wurde jeweils eine bestimmte Grundausstattung (Soll-Ausstattung) zugeordnet.

### 3.5.7 Vorgehensweise mittels Nutzwertanalyse

Die Stationen wurden im Hinblick auf mehrere Kriterien nach einem einfachen Punkteschema von 0 bis 5 Punkten bewertet. Folgende Kriterien kamen dabei zur Anwendung:

1. SPNV-Angebot
2. Attraktive Bus-Linien mit hoher Taktdichte
3. Nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Entfernungen > 500 m (Rad)
4. Nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Entfernungen >2000 m (Kfz, hochwertiges Rad, E-Rad)
5. Fahrgastnachfrage Bus
6. Potenzial Gewerbe-/Industriegebiete
7. Überregionale Verknüpfungswirkung
8. Regionale und örtliche Verknüpfungswirkung

Eine hohe Punktzahl führt zu einer großen Notwendigkeit der Ausstattung als Mobilstation, geringe Punktzahlen führen dahin, die Stationen gar nicht auszuwählen oder sie in die Größen-Kategorien 4 bis 5 einzuordnen.

Bei den Kriterien wird deutlich, dass die Attraktivität des bereits vorhandenen ÖPNV-Angebotes eine wichtige Grundlage darstellt. Die entsprechende Standortqualität wird über die Kriterien 1 und 2 beschrieben.

Eine weitere Grundlage ist das Vorhandensein eines Einwohner- oder Zielverkehrspotenzials (Arbeitsplätze, Einkauf und so weiter) in einem Entfernungsbereich um die Haltestelle, der in der Regel nicht mehr fußläufig zurückgelegt wird und aus diesem Grunde die Nutzung anderer Verkehrsmittel (Fahrräder, motorisierte Zweiräder, PKW) zum Standort wahrscheinlich macht. Dieses Potenzial

wird im Rahmen der Kriterien 3 und 4 bewertet.

Aufgrund der guten Datenlage konnte auch die Fahrgastnachfrage an den Bestandshaltestellen in die Überlegungen einbezogen werden und bildet das Kriterium 5.

Als 6. Kriterium wurden die Potenziale im Bereich Arbeitsplätze in Gewerbe- und Industriebereichen einbezogen. Hierzu standen in der Region besonders gute Daten zur Verfügung.

Des Weiteren wurde die Verknüpfung am Standort (Kriterium 7) untersucht. Hierbei sind sowohl ÖPNV-Verknüpfungen von Bedeutung als auch die überregionale Anziehung des Standortes in Bezug auf die Nutzung der Umgebung (Einrichtungen für Einkaufs- und Erledigungsverkehr, Behörden, Ärzte und so weiter).

Weiterhin ist auch die regionale und örtliche Anziehungskraft des Standorts über das Kriterium 8 in die Analyse eingeflossen.

Die folgende Tabelle gibt das Ergebnis wieder. Die Kategorien M und XS sind nicht vertreten. In jeder Kommune gibt es eine große Station der Kategorie L. In Gütersloh zusätzlich den Hbf als Station der Kategorie XL. Weiterhin sind mehrere kleine Stationen (S) in jeder Kommune kategorisiert.

Kommune	Name	Kategorie
Gütersloh	Haltepunkt „Die Welle“	S
Gütersloh	Hauptbahnhof	XL
Gütersloh	Haltepunkt Blankenhagen	S
Gütersloh	Haltepunkt Carl-Miele-Straße	L
Gütersloh	Haltepunkt Spexard	S
Harsewinkel	Bahnhof	L
Harsewinkel	Haltepunkt Marienfeld	S
Harsewinkel	Greffen	S
Verl	Bahnhof	L
Verl	Haltepunkt Eiserstraße	S

Abbildung 35: Einstufung der untersuchten Station in Größen-Kategorie

### 3.5.8 Weitere Bearbeitung der Standorte

Um die Punkteverteilung im Rahmen der Nutzwertanalyse zu ermitteln werden Datenbestände und Kartengrundlagen analysiert. Dieser Bearbeitungsteil ist umfangreich und wird im Rahmen des Berichts nicht dargestellt, da dies den Umfang sprengen würde. Beispielhaft zeigt die folgende Abbildung auf, wie Einwohnerpotenziale im Einzugsbereich für Fahrradabstellanlagen ermittelt werden. Rot markierte Bereiche stellen relativ dicht besiedelte Regionen dar, die in mehr als 500 m Entfernung zum Bahnhof Verl liegen, aber nicht weiter als 2.000 m reichen. Hier sind etwa 10.000 Einwohner zu verzeichnen.

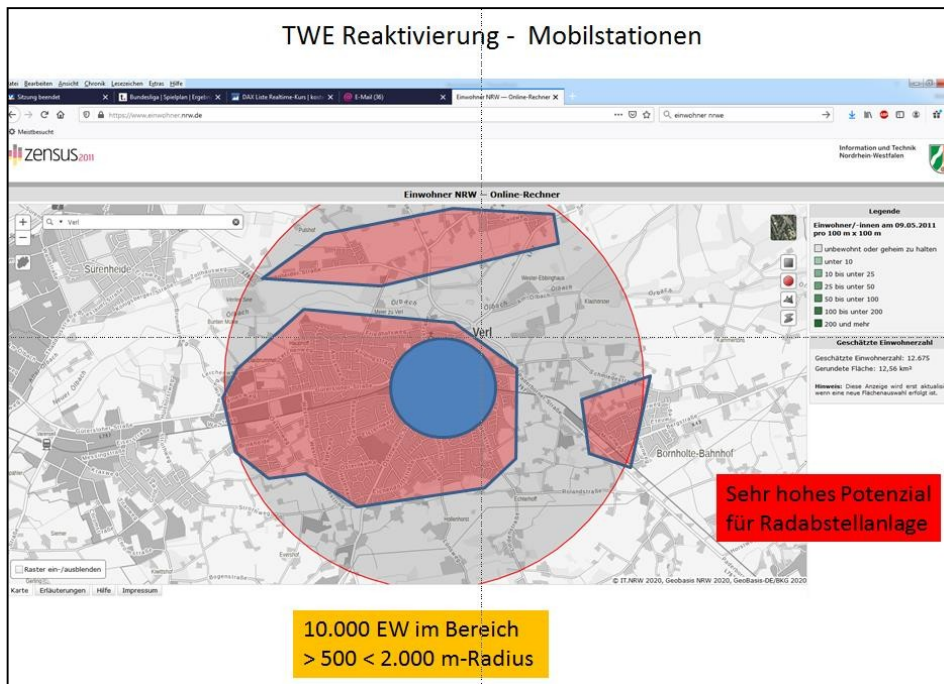


Abbildung 36: Ermittlung des Potenzials für einfache Abstellanlagen am Beispiel des Bahnhofs Verl (Quelle Grundlage: Einwohnerrechner NRW)

Die Soll-Ausstattung entsprechend den Kategorien der Mobilstationen erfolgt auf Basis der vorgefundenen Anlagen und des Planungsstandes von 2020. Des Weiteren wurden bereits erste Rahmenbedingungen vor Ort einbezogen und die Sollausstattung entsprechend angepasst sowie individualisiert.

Seit Beginn der Arbeit am Konzept und der Festlegung der Soll-Ausstattung haben diverse Entwicklungen stattgefunden, die bereits einen weiter fortgeschrittenen Stand im Rahmen der Ausstattung der Mobilstationen auf der Mobilitätsachse bedingen. Hierbei sind sowohl Veränderungen im Umfeld der Stationen vor Ort als auch Entwicklungsschritte der beteiligten Städte einbezogen. Diese ermöglichen es nachfolgend einen bereits fortgeschrittenen Stand der Planungen der Mobilstationen darzustellen und die abschließenden Ausstattungsvorschläge und die darauf basierenden Investitionskosten mit dem Stand Jahresanfang 2022 darzustellen. Nachfolgend werden zunächst die Rahmenbedingungen an den Standorten erläutert.

### 3.5.9 Stadt Verl

#### *Verl Bahnhof*

Der Standort stellt aufgrund seiner Umfeld-Bedeutung, seiner zentralen Lage und insbesondere seiner Funktion als Endbahnhof der ersten Umsetzungsstufe der TWE-Strecke einen besonders wichtigen Standort dar. Die Funktion als Endbahnhof ist dadurch gekennzeichnet, dass es ein erweitertes Umfeld gibt, in dem nur über größere Entfernungen der SPNV erreicht werden kann. Haltepunkte und Bahnhöfe, die in der Mitte der TWE-Linie liegen, entwickeln in beiden Fahrtrichtungen ein ähnliches Potenzial auf umgebende Quell- und Zielbereiche. Ab einem gewissen Entfernungsbereich ist die Fahrt zum benachbarten Standort geringer, sodass die Potenziale sich auf diesen verlagern. Dies ist bei Endbahnhöfen nur in einer Fahrtrichtung der Fall, sodass hier ein erweiterter Bedarf für Zubringerverkehr mit dem Bus vorliegt, insbesondere aber auch für Abstellanlagen im hochwertigen Radverkehr, Verleihsysteme und P&R.

Am Bahnhof Verl bestehen einerseits sehr gute Verknüpfungsmöglichkeiten und es gibt einen großen Bedarf für Verknüpfungsanlagen einer Mobilstation. Es ist jedoch auf Grundlage der bisherigen Planung nur erschwert möglich, die konkreten Gegebenheiten am Standort festzuzurren, sodass für den Bahnhof Verl ein Stück weit eine Sollausstattung dargestellt werden muss, deren Umsetzung sich künftig nach den Rahmenbedingungen konkretisieren muss. Zentrales Kernelement ist der Marktplatz-Umbau. Dieser wird im nächsten Jahr erfolgen und berücksichtigt selbstverständlich nicht nur den Ausbau zur Mobilstation, sondern weitere und auch gewichtige Aspekte in Bezug auf andere Nutzungen. Grundsätzlich sind sich Stadt und Gutachter aber darin einig, dass der Ausbau zu einer qualitätsvollen Mobilstation eine hohe Priorität genießt, sodass die bislang festgelegte Ausstattung weiterhin die Zielvorgabe darstellt.

Für den Bahnhof Verl wurden vertiefte Recherchen in Bezug auf die P&R-Anlagen durchgeführt und in den politischen Gremien dargestellt. Einerseits ist der Bedarf für P&R sehr hoch, auf der anderen Seite bedeutet P&R am Bahnhof Verl, dass Kraftfahrzeuge zu absoluten Spitzenbelastungszeiten ins Zentrum der Stadt geführt werden. Mindestens mittelfristig sollte hierfür eine andere Lösung gesucht werden, die beispielsweise langfristig in einer Verlängerung des Schienenpersonenverkehrs in Richtung Osten liegen könnten. Diese Lösung ist jedoch kurzfristig nicht realisierbar, sodass zunächst eine tragfähige Lösung für die ersten Jahre gefunden werden muss. Es wird daher zunächst mit 50 Stellplätzen im Bereich P&R geplant.

Eine wichtige Aufgabe zur Erhöhung der Funktionalität der Station ist die Einbindung in ein Radmiet-System. Vorgeschlagen wird ein Standort mit ca. 32 Fahrrädern

- 2 Lastenräder
  - 10 elektrisch-unterstützte Fahrräder
  - 20 konventionelle Fahrräder
  - Ergänzend sollten 2 Anhänger zur Beförderung von Kindern angeboten werden
- Für 2 Pkw-Stellplätze und 4 Fahrradstellplätze ist elektrische Ladeinfrastruktur vorzusehen.

### *Eiserstraße*

Der Haltepunkt Eiserstraße, welcher sich auch als entlastender Platz für P&R anbieten würde, weist zu wenig nutzbare Fläche auf, um diesbezüglich umfangreiche Anlagen zu errichten. Das relativ geringe Platzangebot sollte für Radabstellanlagen genutzt werden, da diese die Fläche effektiver ausnutzen. Der Anteil der Flächen im Eigentum der Stadt, welche sofort genutzt werden können, ist gering. Möglicherweise kann aber auf Flächen der Firma Beckhoff im Norden des Haltepunktes zurückgegriffen werden. Diesbezüglich wird derzeit verhandelt, sodass für den Haltepunkt Eiserstraße eine Mindestausstattung und eine etwas großzügigere Ausstattung als Alternativen bestehen. Je nach verfügbarem Flächenangebot kann dann die jeweils passende Ausstattung realisiert werden.

## **3.5.10 Stadt Gütersloh**

### *Haltepunkt Carl-Miele-Straße*

An der Carl-Miele-Straße sind die räumlichen Verhältnisse besonders beengt. Zwar gibt es hier die Option durch einen Verzicht auf fünf Stellplätze auf dem Carl-Miele-Firmengelände zusätzliche Möglichkeiten zu schaffen, jedoch gibt es derzeit noch keine feste Zusage der Firma dazu. Die Firma möchte zumindest vorerst am Stellplatzbestand festhalten. Somit steht nur eine kleine Fläche zur Verfügung, die überdies durch eine Gasdruckleitung im nördlichen Bereich begrenzt ist und möglicherweise zu verschiedenen baulichen Einschränkungen führt. Im südlichen Bereich ist die potenzielle Fläche für Fahrradabstellanlagen durch einen Baumbestand begrenzt, der in der Regel keine Errichtung von überdachten Anlagen erlaubt. Fördertechnisch sind überdachte Anlagen der Regelfall. Nicht überdachte Anlagen sind im Prinzip nicht förderfähig. In begründeten Ausnahmefällen machen die Verkehrsverbünde hier aber Ausnahmen, sodass davon auszugehen ist, dass die ideale Lösung für den Bereich Carl-Miele-Straße darin besteht, eine möglichst hohe Anzahl von nicht überdachten aber hochwertigen Fahrradbügel zu installieren. Diese können gegebenenfalls in Schrägaufstellung realisiert werden, sodass die Gasdruckleitung nicht in Mitleidenschaft gezogen wird und im Idealfall eine kleinere Überdachung realisiert werden kann. Damit wäre eine Grundausrüstung gegeben, die im Übrigen auch den bislang gemachten konzeptionellen Überlegungen entspricht.

Im Rahmen der Betrachtung des Standortes war festgestellt worden, dass am Haltepunkt Carl-Miele-Straße wenig Bedarf für hochwertige Abstellanlagen für teure Fahrräder gegeben ist, da die zurückzulegende Entfernung von und zum Haltepunkt in der Regel vergleichsweise kurz ist. Die Fahrradbügel sind hier somit auch der richtige Ansatz, um den Haltepunkt bestmöglich mit dem Verkehrsmittel Fahrrad zu verknüpfen. Sollte die Firma Miele sich künftig doch offen für eine Verfügung Stellung zusätzlicher Flächen zeigen, kann die Ausstattung entsprechend erweitert werden, wodurch die Mobilstation an zusätzlicher Qualität gewinnen würde.

### *Haltepunkt Blankenhagen*

In Blankenhagen steht die Planung noch unter dem Vorbehalt der zur Verfügungstellung einer größeren Fläche. Die aktuelle Planung geht davon aus, dass

trotz Einhaltung von Abstandsflächen die Erschließung die Bahnsteige in bei- den Fahrtrichtungen durch eine Fahrbahn umgesetzt werden kann. Insgesamt können sowohl die vorgesehenen abschließbaren Fahrradboxen als auch die ange- dachten Fahrradbügel auf den zur Verfügung stehenden Flächen realisiert wer- den, ebenso eine kleine P&R-Anlage mit einem Stellplatz für mobilitätseinge- schränkte Personen und sechs weiteren Plätzen. Trotz der beengten räumlichen Lage ist somit eine gute Erschließung der TWE-Station gegeben. Die umgeben- den Strukturen lassen keine Notwendigkeit für das Radmietsystem erkennen. Daher kann dieser Standort ausgenommen werden.

### *Haltepunkt Spexard*

Ziel ist die Realisierung der vorgesehenen Soll-Ausstattung.

### *Haltepunkt „Die Welle“*

Im Bereich des Haltepunktes Die Welle entsteht auf dem ehemaligen Kasernen- gelände in den nächsten Jahren ein zusätzliches Wohngebiet mit ca. 1000 Wohneinheiten. Dieses stellt ein erhebliches Zusatzpotenzial für den Halte- punkt dar. Die Entwicklung ist somit als erfreulich anzusehen. Die Stadt Güters- loh hat sich bereits um eine unter den gegebenen Umständen (im Umfeld breite mehrstreifige Hauptverkehrsstraßen) optimale Anbindung bemüht und ver- schiedene Möglichkeiten vorgeschlagen, um den Haltepunkt bestmöglich zu erschließen und auch über Sichtbeziehungen für eine gute Aufmerksamkeits- struktur und damit Nutzung zu sorgen. Es steht eine Fläche zur Verfügung, die sich im Bereich der Stellplatzanlage für das neue Wohngebiet und die Sport- und Freizeitstätten befindet. Die Fläche ist ausreichend groß, um alle in der Sollaus- stattung vorgesehenen Abstellanlagen zu realisieren.

Ergänzend sollte auch im Neubaugebiet eine Quartiersmobilstation entstehen. Diese ist zwar nicht über die Investitionsförderung der Verkehrsverbünde för- derfähig, jedoch über die Förderrichtlinie vernetzte Mobilität und Mobilitätsma- nagement (FöRiMM) und weitere.

### **3.5.11 Stadt Harsewinkel**

Die Stadt Harsewinkel hat bereits ein Gutachterbüro mit der konkreten Ausstat- tung der Mobilstationen beauftragt und diesbezüglich einen fortgeschrittenen Arbeitsstand. Dieser wurde zwischen den Gutachtern abgestimmt und entfaltet somit bereits Wirkung auf die hier vorgeschlagene Individualisierung der Anla- gen.

### *Haltepunkt Marienfeld*

Am Haltepunkt Marienfeld existiert derzeit eine Bushaltestelle mit dem Namen Bahnhof. Diese wird vom künftigen ÖPNV-Angebot aber möglicherweise nicht mehr angefahren. Alternativ wird die derzeitige Bushaltestelle Waldschlösschen in die Mobilstation einbezogen. Im Umfeld des Schienen- und des Bushaltepunk- tes entstehen die Anlagen für die Verknüpfung der Verkehrsmittel.

Die Bushaltestelle weist derzeit bereits einen erhöhten Bordstein und taktile Leitelemente auf. Diese sind jedoch bereits etwas älter und möglicherweise nicht ganz Richtlinien gemäß. Im Zuge der Stellung von Förderanträgen ist hier zu prüfen, ob der derzeitige Zustand als barrierefreier Ausbau gilt. Falls nicht, muss dieser zwingend erfolgen, da nur vollständig barrierefreie Standorte als Mobilstationen ausgewiesen werden dürfen. Diese sehr aktuelle Entwicklung ist nach Auskunft mehrerer Verkehrsverbände künftig zwingend zu berücksichtigen.

Eine bereits existierende relativ neu hergerichtete Wegeverbindung kann genutzt werden. Die Bushaltestellen sind etwa 70 Meter vom Bahnsteig entfernt, die Anlagen der Mobilstation möglichst zwischen den beiden zu errichten, so dass die Verknüpfung auch für die Fahrgäste deutlich wird.

Derzeit laufen Gespräche mit der Volksbank zur Einrichtung zusätzlicher Stellplätze. Im Übrigen gehören weite Teile des notwendigen Geländes der Stadt selbst.

Vorgesehen sind derzeit folgende Anlagen.

- acht Stellplätze für Pkw, davon zwei mit Ladesäulen ausgestattet
- 40 stabile Fahrradbügel
- Paketstation
- eine Reparaturstation für Fahrräder
- eine überdachte Anlage für Leihfahrräder, die je nach Größe und Art der Räder Platz für vier bis acht Räder bietet.

Um zu einer funktional und auch optisch gut ausgestatteten Mobilstation zu gelangen, ist möglichst ein anderer Standort für die dort stehenden Glascontainer zu finden und eine Regelung mit dem Inhaber des Imbisses mit Terrasse bezüglich der Flächen, auf der derzeit die Imbisswagen abgestellt sind.

### *Harsewinkel Bahnhof*

Hier existieren insbesondere im Bereich P&R-Nutzung mehrere Varianten mit 40, 60 und 80 Stellplätzen. Diese werden mit Sicherheit auch benötigt, da Harsewinkel – ähnlich wie Verl – zunächst einmal als Endbahnhof der Strecke fungiert und dementsprechend ein bedeutendes Hinterland aufweist, von dem aus erheblicher Druck für P&R sowie die Notwendigkeit zur Aufstellung hochwertiger Fahrradabstellanlagen existieren dürfte. Kernpunkt einer wünschenswerten Reduzierung des P&R-Drucks ist eine optimale Anschlussbedienung im Busverkehr. Dieser wird im Rahmen dieses Gutachtens geplant und enthält derzeit verschiedene Varianten. Aktuell ist die Notwendigkeit gegeben, dass Busse am Bahnhof Harsewinkel beginnen und enden und folglich einerseits eine Wende- schleife, andererseits Plätze für Pausenzeiten notwendig sind. Damit werden erhebliche Teile der Fläche beansprucht und stehen für P&R und auch die übrigen Anlagen der Mobilstation nicht im gewünschten Umfang zur Verfügung. Die Planung der Mobilstation muss sich daher ein Stückweit an den Notwendigkeiten im Bereich Busverkehr orientieren. Da dieser Bereich ebenso wie der Haltepunkt Marienfeld bereits gutachterlich bearbeitet werden, kann von einem optimierten Fortschreiten der Planung ausgegangen werden. An dieser Stelle wird somit weiterhin eine wünschenswerte Sollausrüstung definiert, die die bisherigen Erkenntnisse aller Beteiligten zusammenfasst. Voraussetzung für die Realisierung ist, entweder zusätzliche Flächen zur Verfügung zu stellen oder eine Lösung zu finden, die mit geringerer Flächeninanspruchnahme auskommt. Im Zweifel muss hier zwischen den Belangen abgewogen werden.



### **3.5.12 Aktueller Stand der Ausstattungsvorschläge**

Die vorgeschlagene Soll-Ausstattung der Standorte ist in der folgenden Tabelle wiedergegeben und orientiert sich an der Einstufung in die Größenkategorie.

Es handelt sich dabei um die Ausstattung gemäß der ersten Stufe der Planung, also um weitgehend förderfähige Investitionen für die keine Dritten als Partner benötigt werden. Ausnahme hiervon ist das Radmietsystem, welches aufgrund der fortgeschrittenen Planungen bereits berücksichtigt werden konnte.

Die aktuellen Planungen der Städte wurden einbezogen, so dass bereits ein individualisierter Stand vorliegt, der nahe an der Umsetzungsreife liegen sollte.

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		P+R-Anlage	Radabstellplätze					Witterungsschutz
Stadt / Ortsteil	Name Haltestelle	Anzahl Stellplätze	Fahrradparkhäuser Hochbau	Fahrradparkhäuser Ein- oder zweigeschossig	Fahrradboxen	Steuerungseinheit Großanlagen und Boxen	Fahrradbügel, Überdacht	eine je Haltestellenanlage
Gütersloh	Hauptbahnhof	500	480	0	0	1	128	8
Gütersloh	Haltepunkt Carl-Miele-Straße	0	0	0	0	0	64	4
Gütersloh	Haltepunkt Blankenhagen	0	0	0	8	1	16	2
Gütersloh	Haltepunkt „Die Welle“	0	0	0	8	1	16	2
Gütersloh	Haltepunkt Spexard	0	0	0	8	1	16	2
Harsewinkel	Bahnhof	80	0	128	0	1	64	4
Harsewinkel	Haltepunkt Marienfeld	8	0	0	8	1	80	2
Harsewinkel	Greffen	0	0	0	8	1	16	2
Verl	Bahnhof	50	0	128	0	1	64	4
Verl	Haltepunkt Eiserstraße	0	0	0	8	1	32	2

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		Sitzgelegenheiten	Kennz. Landesdesign	herst. Barrierefreiheit für Radverleihs	Zuwegung	Informationssäule	Beleuchtung
Stadt / Ortsteil	Name Haltestelle	vier je Haltestellenanlage	Einfaches Schild	0 = vollständig bf 1 = weitgehend bf > = 4 = nicht bf	Anzahl Räder	Länge in Metern, Breite 3 Meter Info Steele mit DFI	Anzahl Lichtquellen
Gütersloh	Hauptbahnhof	32	0	0	128	800	4
Gütersloh	Haltepunkt Carl-Miele-Straße	16	0	0	32	200	1
Gütersloh	Haltepunkt Blankenhagen	8	1	0	0	100	0
Gütersloh	Haltepunkt „Die Welle“	8	1	0	8	100	0
Gütersloh	Haltepunkt Spexard	8	1	0	8	100	0
Harsewinkel	Bahnhof	16	0	0	32	200	1
Harsewinkel	Haltepunkt Marienfeld	8	1	0	8	100	0
Harsewinkel	Greffen	8	1	0	8	100	0
Verl	Bahnhof	16	0	0	32	200	1
Verl	Haltepunkt Eiserstraße	8	1	0	8	100	0

Abbildung 37: Ausstattung der untersuchten Station in Größen-Kategorien

### 3.5.13 Investitionskosten für Stufe 1

Nachfolgend sind die Investitionskosten für die Mobilstationen mit der hier zugrunde gelegten Ausstattung aufgeführt. Sie berücksichtigen nicht den barrierefreien Ausbau, der zwingend erforderliche Fördervoraussetzung ist. Es ist zu unterscheiden, ob der barrierefreie Ausbau an den Standorten derzeit schon gegeben ist, ergänzt werden oder vollumfänglich hergestellt werden muss. Daraus ergeben sich unterschiedliche Kostenansätze, die erst im Rahmen der Feinplanung eruiert werden können. Sie sind jedoch ebenfalls förderfähig.

Die Kostenansätze sind nachfolgend aufgelistet und orientieren sich im Grundsatz „auf der sicheren Seite“. Sie berücksichtigen jedoch noch nicht die aktuelle Situation eines sehr deutlichen Preisanstiegs.

Allgemeine Kostenaufstellung		
	Investition	
Fahrradbügel	240 €	je Fahrradabstellplatz
Überdachte Fahrradabstellanlage	1.440 €	je Fahrradabstellplatz
Fahrradboxen, abschließbar	2.400 €	je Einzelbox
Fahrradparkhaus Hochbau	5.400 €	je Fahrradabstellplatz
Fahrradparkhaus Ein- oder zweigesch	4.320 €	je Fahrradabstellplatz
Fahrradboxen, Steuerung	7.920 €	je Standort
Witterungsschutz	15.840 €	je Wartehalle
Sitzgelegenheiten	720 €	je Sitzplatz
Kennzeichnung im Landesdesign	1.440 €	je Einheit
Steele im Landesdesign	15.000 €	variabel entspr. der Ausstattung
P&R-Platz	4.320 €	je Stellplatz
Ladestation für e-bikes und e-autos	7.200 €	ja Ladesäule
Radmietsystem	1.440 €	je Fahrradabstellplatz

Für die vorgeschlagene Ausstattung ergäben sich somit die folgenden detailliert aufgelisteten Kosten, von denen grundsätzlich unter Beachtung von Förderhöchstätzen 90% förderfähig sind.

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		P+R-Anlage	Radabstellplätze				Witterungsschutz
Gemeinde/Stadt	Kategorien-Beschreibung	Anzahl Stellplätze	Fahrradparkhäuser Hochbau	Fahrradparkhäuser Ein- oder zweigeschossig	Fahrradboxen	Steuerungseinheit Großanlagen und Boxen	Fahrradbügel, überdacht, eine je Haltestellenanlage
Gütersloh	Hauptbahnhof	2.160.000 €	2.292.000 €	- €	- €	7.920 €	184.320 €
Gütersloh	Haltepunkt Carl-Miele-Straße	- €	- €	- €	- €	- €	92.160 €
Gütersloh	Haltepunkt Blankenhagen	- €	- €	- €	19.200 €	7.920 €	23.040 €
Gütersloh	Haltepunkt „Die Welle“	- €	- €	- €	19.200 €	7.920 €	23.040 €
Gütersloh	Haltepunkt Spexard	- €	- €	- €	19.200 €	7.920 €	23.040 €
Harzewinkel	Bahnhof	345.600 €	- €	552.960 €	- €	7.920 €	92.160 €
Harzewinkel	Haltepunkt Marienfeld	34.560 €	- €	- €	19.200 €	7.920 €	115.200 €
Harzewinkel	Greffen	- €	- €	- €	19.200 €	7.920 €	23.040 €
Verl	Bahnhof	216.000 €	- €	552.960 €	- €	7.920 €	92.160 €
Verl	Haltepunkt Eiserstraße	- €	- €	- €	19.200 €	7.920 €	46.080 €

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		Sitzgelegenheiten	Kennz. Landesdesignort für Radverleihsys	Zuwegung	Infu-/Informationssä	Beleuchtung	Summe
Gemeinde/Stadt	Kategorien-Beschreibung	vier je Haltestellenanlage	Anzahl Räder	je Meter Länge, Breite 3 Meter	Info Steele mit DFI	Anzahl Lichtquellen	Alle Gewerke
Gütersloh	Hauptbahnhof	23.040 €	- €	184.320 €	296.600 €	144.000 €	16.000 €
Gütersloh	Haltepunkt Carl-Miele-Straße	11.520 €	- €	46.080 €	74.000 €	36.000 €	8.000 €
Gütersloh	Haltepunkt Blankenhagen	5.760 €	1.440 €	- €	37.000 €	- €	2.000 €
Gütersloh	Haltepunkt „Die Welle“	5.760 €	1.440 €	- €	37.000 €	- €	2.000 €
Gütersloh	Haltepunkt Spexard	5.760 €	1.440 €	- €	37.000 €	- €	2.000 €
Harzewinkel	Bahnhof	11.520 €	- €	46.080 €	74.000 €	36.000 €	8.000 €
Harzewinkel	Haltepunkt Marienfeld	5.760 €	1.440 €	11.520 €	37.000 €	- €	2.000 €
Harzewinkel	Greffen	5.760 €	1.440 €	11.520 €	37.000 €	- €	2.000 €
Verl	Bahnhof	11.520 €	- €	46.080 €	74.000 €	36.000 €	8.000 €
Verl	Haltepunkt Eiserstraße	5.760 €	1.440 €	11.520 €	37.000 €	- €	2.000 €

Hinzuzurechnen sind ggf. Kosten für

- Herstellung der Barrierefreiheit
- Verlegung elektrische Leitungen
- Grunderwerb

### 3.5.14 Weiteres Vorgehen, Stufen 2 und 3

Grundsätzlich gilt, dass die in diesem Gutachten gemachten Vorschläge sich stets bei der abschließenden baulichen Ausführung an den real gegebenen Möglichkeiten orientieren. Häufig stehen trotz großer Bemühungen die Flächen zur Realisierung aller potenziell sinnvollen Anlagen nicht zur Verfügung oder es gibt zusätzliche Rahmenbedingungen, die die baulichen Ausführungen nicht erlauben, seien es Grundbesitzverhältnisse oder technische Belange. IN diesen Fällen muss von den hier dargestellten Vorstellungen nach unten abgewichen werden, um Lösungen zu vermeiden, die nicht tragfähig oder nicht wirtschaftlichen sind.

Umgekehrt ist es so, dass Flächen für künftige Zwecke gesichert werden sollten, um im Erfolgsfalle eine Erweiterung der Anlagen vornehmen zu können. Die Erfahrungen im Umfeld von Bahnstationen zeigen auf, dass dies ein durch- aus sehr realistischer und häufiger Fall ist. Des Weiteren soll der Funktionsumfang der Mobilstationen künftig noch einmal deutlich ansteigen. Insbesondere durch Radmietsysteme und ähnliche Funktionen. Diese können nicht durch Umwidmung vorhandener Anlagen erreicht werden, da für diese in der Regel eine Zweckbindung besteht und im Falle einer Förderung diese dann auch zu- rückgezahlt werden müsste. Dies gilt es zu vermeiden. Aus diesem Grunde müssen entsprechend neuere Anlagen errichtet werden, für die im Idealfall bereits jetzt vorgehalten werden. Mobilstationen sind so gesehen ein lebendes Planwerk, welches sich permanent fortentwickelt und in der Regel an Größe, Umfang und Bedeutung zunimmt. Dennoch bleibt eine Beschränkung auf das Machbare. Hier ein wichtiger Grundsatz, auf den vom Gutachter ausdrücklich hingewiesen wird.

Einem Radmietsystem (Fahrradverleih) kommt im Zuge der Stärkung des ÖPNV durch Mobilstationen eine besonders große Bedeutung zu. Insbesondere aufgrund der Topographie eignet sich der ÖPNV-Korridor im Bereich der TWE- Strecke besonders für das Radfahren. Neben den wichtigen Abstellanlagen für die eigenen Fahrräder der Kunden kommt an vielen Standorten ein Radmietsystem als Ergänzung voll zum Tragen, um sowohl im Hinblick auf Freizeitnutzung als

auch insbesondere auf die Alltagsnutzung eine flexible Nutzung des Schienenverkehrs zu ermöglichen. Dies ist auch vor dem Hintergrund besonders wichtig, dass die Stellplatzkapazitäten für Fahrräder in Zügen begrenzt sind und insbesondere für Berufspendler oder größere Gruppen die Mitnahme nicht immer garantiert werden kann. Dies gilt besonders verstärkt im Bereich des Busverkehrs, wo die Mitnahme von Fahrrädern höchst kompliziert ist und keinesfalls regelmäßig (z.B. für Berufspendler) sichergestellt werden kann. Es ist daher aus Sicht der Planung des ÖPNV-Korridors im Teilbereich Mobilstationen von besonders hoher Wichtigkeit, so früh wie möglich ein Radmietsystem zu etablieren, welches die Basisplanungen im Bereich Infrastruktur (P&R- Anlagen, Fahrradboxen, sonstige Fahrradabstellanlagen, Wartehallen, Sitzgelegenheiten) sinnvoll ergänzt. Auch Verleihmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge und Elektroroller sind punktuell eine sinnvolle Ergänzung, um die volle Funktionalität von Mobilstationen zu entwickeln und dauerhaft sicherzustellen.

Grundsätzlich gilt, dass die in diesem Gutachten gemachten Vorschläge sich stets bei der abschließenden baulichen Ausführung an den real gegebenen Möglichkeiten orientieren. Häufig stehen trotz großer Bemühungen die Flächen zur Realisierung aller potenziell sinnvollen Anlagen nicht zur Verfügung oder es gibt zusätzliche Rahmenbedingungen, die die gewünschte bauliche Ausführung nicht erlauben, seien es Grundbesitzverhältnisse oder technische Belange. In diesen Fällen muss von den hier dargestellten Vorstellungen nach unten abgewichen werden, um Lösungen zu vermeiden, die nicht tragfähig oder nicht wirtschaftlich sind.

Umgekehrt ist es so, dass Flächen für künftige Zwecke gesichert werden sollten, um im Erfolgsfall eine Erweiterung der Anlagen vornehmen zu können. Die Erfahrungen im Umfeld von Bahnstationen zeigen auf, dass dies ein durch- aus sehr realistischer und häufiger Fall ist. Des Weiteren soll der Funktionsumfang der Mobilstationen künftig noch einmal deutlich ansteigen. Insbesondere durch Radmietsysteme, carsharing, Paketstationen usw.. Diese können nicht durch Umwidmung vorhandener Anlagen realisiert werden, da für den heutigen und künftigen Bestand in der Regel eine Zweckbindung besteht und im Falle einer Förderung diese dann auch zurückgezahlt werden müsste. Dies gilt es zu vermeiden. Aus diesem Grunde müssen entsprechend neuere Anlagen errichtet werden, für die im Idealfall bereits jetzt Flächen vorgehalten werden. Mobilstationen sind ein „lebendes“ Planwerk, welches sich permanent fort- entwickelt und in der Regel an Größe, Umfang und Bedeutung zunimmt. Den- noch bleibt eine Beschränkung auf das Machbare im ersten Schritt ein wichtiger Grundsatz, auf den vom Gutachter ausdrücklich hingewiesen wird.

### 3.5.15 Ausstattungsbeispiel Mobilstation Carl-Miele-Straße

#### *Exkurs*

Die Darstellung aller Stationen mit Fotos und Beschreibung von Ortslage und Platzverhältnissen würde an dieser Stelle den Rahmen des Berichts sprengen. Entsprechende Unterlagen werden durch die drei beteiligten Städte erarbeitet. Nachfolgend daher eine beispielhafte Darstellung für die Station Carl-Miele-Straße.

Das zur Verfügung stehende Raumangebot am Standort erscheint durch angrenzende Stellplätze stark eingeschränkt. Es steht im Idealfall eine größere Grünfläche zur Verfügung. Die vorgeschlagene Ausstattung muss daher möglicherweise reduziert werden.



Die folgende Tabelle verdeutlicht die außergewöhnlich hohen Potentiale in Bezug auf Arbeitsplätze, die sich durch die Firma Miele und die Firma Bertelsmann im Bereich des künftigen Haltepunktes ergeben.

Potenzialanalyse Firmen TWE-Reaktivierung					
Gütersloh					
Firma	Bertelsmann_arvato	Bertelsmann_arvato2	Bertelsmann_arvato3	Bertelsmann_arvato4	Miele
Standort	Carl-Bertelsmann-Str. 23	Carl-Bertelsmann-Str. 161r	Carl-Bertelsmann-Str. 256/27	An der Autobahn 100	Carl-Miele-Str. 29
Anzahl Mitarbeiter	160	1.800	1.138	3.000	5.228
Anzahl Azubis	5	75	630	75	234
Anteil Wege ÖPNV	5%	15%	11%	5%	8%
Anteil Wege Fahrrad	3%	10%	15%	8%	22%
Parkdruck	gering	gering	gering	mittel	mittel
Bedeutung ÖPNV	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel
Mita + Azub x 2	170	1.950	2.398	3.150	5.696
Anteil ÖPNV	17	585	528	315	911
Anteil x Entfernungsklasse	14	644	580	284	729
ÖPNV-Strecke Prio 1		GT Mohn Media - ZOB		GT An der Autobahn - ZOB	
ÖPNV-Strecke Prio 2					
ÖPNV-Strecke Prio 3					
ÖPNV-Förderung	ja	ja	ja	ja	ja
Hauptachse Prio 1	GT-Bielefeld	GT-Bielefeld	GT-Bielefeld	GT-Bielefeld	GT-Verl (TWE)
Hauptachse Prio 2	GT-Rheda-Wiedenbrück	GT-ZOB/Hbf	GT-ZOB/Hbf	GT-Verl (TWE)	GT-ZOB/Hbf
Hauptachse Prio 3		GT-Verl (TWE)		GT-ZOB/Hbf	GT-Harsewinkel (TWE)
ÖPNV-Linie Standort	diverse	85, 94	85, 94	73, 202	85, 201
Bedienungshäufigkeit	30 min	30 min	30 min	30 min	30 min
Verkehrliche Lage Standort	gut	gut	gut	mittel	gut
Entfernung TWE-Hp	gering	mittel	mittel	sehr hoch	gering
Entfernungsklasse	0,8	1,1	1,1	0,9	0,8
Zuordnung TWE-Hp	Gütersloh Hbf	GT-Carl-Miele-Str	GT-Carl-Miele-Str	GT-Spexard 0,5	GT-Carl-Miele-Str
				Verl-Eiserstraße 0,5	
Punkte	11	708	638	255	583
Gütersloh Hbf	11				
GT-Carl-Miele-Str	1929				
GT-Spexard	141				

Insgesamt sind hier ca. 10.000 Arbeitsplätze im direkten Umfeld gegeben, das (theoretische) ÖPNV-Potential liegt bei ca. 2.000 Fahrgästen und ist damit außergewöhnlich hoch. Im Rahmen einer Analyse, die sich aus dem ÖPNV-Potential und einer der Entfernungsklasse zusammensetzt ist festzuhalten, dass der Standort Carl-Miele Str. in Bezug auf den reinen Zielverkehr mehr Potential aufweist, als alle anderen Haltepunkte der TWE-Linie zusammen, wenn man vom Hbf Gütersloh einmal absieht.

Für den Zusammenhang der Einrichtung einer Mobilstation maßgeblich ist aber, dass der Großteil der Kunden die Entfernung zum Ziel zu Fuß zurücklegen kann und somit nicht auf eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zwingend angewiesen ist. Diesen Umstand gilt es, bei der Dimensionierung der Anlagen zu berücksichtigen.

Nachfolgend werden daher folgende Ausstattungsvorschläge unterbreitet.

### Park & Ride-Anlagen

Für eine P & R-Anlage wird am Standort Carl-Miele-Straße nur ein geringer Bedarf gesehen, da hier die innerstädtische Struktur und die relativ kurzen Wege eine Anreise mit dem PKW zum Haltepunkt/zur Mobilstation nur ausnahmsweise sinnvoll erscheinen lassen. Vor dem Hintergrund der sensiblen Bereiche nahe der Innenstadt und des Flächenverbrauchs, wird vorgeschlagen, auf die Anlage von P & R Plätzen am Haltepunkt Carl-Miele-Straße zu verzichten.

### Car-sharing-Angebot

Vor dem Hintergrund der relativ kurzen Entfernungen ist ein Car-Sharing-System nicht ausreichend potentialträchtig und wird nicht empfohlen.

### Fahrradmietsystem

Aufgrund der Struktur und der außerordentlich hohen Bedeutung im Bereich Gewerbe ist die Installation eines Radverleihsystems mit einer bedeutenden Zahl an Fahrrädern von entscheidender Bedeutung für die Qualität als Mobilstationsstandort.

In Bezug auf die Dimensionierung wird vorgeschlagen zunächst in einer ersten Stufe rund 16 Leihräder zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der Entfernungsbereiche und der innerstädtischen Lage sind hochwertige Fahrräder hier nur in Ausnahmefällen erforderlich, dass Gro der Leihfahrräder kann durch konventionelle Fahrräder abgedeckt werden.

### **Fahrradabstellanlagen**

Bedingt durch die umgebende Wohnbebauung ist auch die Anlage von Abstellanlagen für die eigenen Fahrzeuge der Nutzer sinnvoll. Neben der Abstellung von Rädern für die Strecke vom Wohnort bis zum Haltepunkt zur Weiterfahrt mit dem Zug oder dem Bus aus auch davon auszugehen, dass Arbeitnehmer eigene (meist ältere und preiswerte) Räder am Standort dauerhaft abstellen, um die Strecke von der Station zum Arbeitsplatz zurückzulegen. Auch dafür sind die Abstellanlagen geeignet. Analog zur Situation im Zielverkehr ist eine platzsparende größere Sammelanlage für einfachere Fahrräder sinnvoll. Abstellmöglichkeiten für hochwertigere Fahrräder müssen an diesem Standort zunächst nicht angeboten werden.

Daher sind Abstellanlagen mit hochwertigen Bügeln für 32 Fahrräder zu schaffen. Hierbei wird eine überdachte und beleuchtete Anlage wie in Kapitel 3.3.2, Abbildung 35 beschrieben vorgeschlagen.

Sollte sich zu Beginn bereits eine hohe Nachfrage einstellen, können die Anlagen erweitert werden, so dass die notwendigen Flächen möglichst doppelt so groß gehalten werden sollten wie für die hier beschriebene Erstausrüstung notwendig.

### **Ladeinfrastruktur**

Grundsätzlich ist der Ausbau von Ladestationen sinnvoll, jedoch weist nicht jede Struktur eine entsprechende Eignung auf. Die Möglichkeit, elektrische Fahrräder an Haltepunkten zu laden erscheint im ersten Moment stets sinnvoll, da die Fahrzeuge lange Zeit abgestellt sind und in dieser Zeit laden könnten. Typische Pendelentfernungen sind jedoch meist kurz, so dass die üblicherweise zu Hause geladenen Fahrräder nach der Hinfahrt nur einen Bruchteil ihres Stroms verbraucht haben. Für den Bereich Carl-Miele-Straße trifft dies sicherlich verschärft zu, es sind keine langen Anreisen zu erwarten. Eine zusätzliche Aufladung ist daher nicht notwendig. Auf die Einrichtung einer E-Bike/Pedelec-Ladestation am Standort kann verzichtet werden.

Elektro-Ladesäulen für Kraftfahrzeuge sind am Standort eine denkbare Alternative. Aus der ÖPNV-Verknüpfung heraus besteht zwar auch hierfür kein nennenswerter Bedarf, es ist jedoch vor dem Hintergrund der Bedeutung der Firmen in der Umgebung davon auszugehen, dass der ein oder andere mit dem Auto anreisende Besucher den Wunsch nach dem Aufladen des Fahrzeuges hat. In diesem Zusammenhang gilt für Mobilstationen allgemein, dass grundsätzlich angestrebt werden sollte möglichst viele Personen an den Standort zu ziehen, um die Frequenz generell zu erhöhen. Dies trägt zum einen zur allgemeinen Belebung des Standortes bei und verbessert häufig die objektive und subjektive



Sicherheitswahrnehmung der Kunden. Des Weiteren finden auf diese Weise möglicherweise Kunden, die den ÖPNV bislang nicht für eine Anreise in Erwägung gezogen haben die Möglichkeit vor, dies künftig zu tun, indem das ÖPNV Angebot am Standort sichtbar und erlebbar wird. Vor diesem Hintergrund wäre es denkbar, zwei Ladesäulen für Kraftfahrzeuge zu installieren.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Anlagen am Standort Mobilstationen ist Ladeinfrastruktur allerdings nicht über die Investitionsförderung der Verkehrsverbünde förderbar. Hier müssen Alternativen gesucht werden.

### ***Sonstige Ausstattung***

Die üblichen Ausstattungsmodule, z.B. Informations-Steile, Wegweisung, Fahrpläne, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Uhr, Umgebungsplan usw, sollten, sofern der Platz ausreicht, installiert werden. Insbesondere ist es sinnvoll W-Lan anzubieten, um zu den künftig erweiterten Funktionen des Standortes im Sinne einer Mobilstation auch Informationen abrufen zu können und damit die Nutzung zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund des relativ guten ÖPNV- Angebotes am Standort, wird auch die Anlage eines dynamischen Fahrgastinformationssystems (DFI) empfohlen.

## **4 Resümee/Ausblick**

Die Reaktivierung der TWE-Strecke bietet das Erfordernis einer umfassenden Neuordnung des ÖV-Angebotes im Korridor „Harsewinkel – Gütersloh – Verl“. Der gutachterliche Entwurf begreift die Reaktivierung der Schienenstrecke als Chance und setzt diese um durch

- Die Stärkung der SPNV-Achse als „Anker“ des zukünftigen Verkehrsangebotes
- den Abbau heutiger schienenparalleler Busverkehre
- die Einrichtung neuer Linien und Taktverdichtungen zur Stärkung der Anschlussmobilität der TWE-Strecke
- Änderungen von Linienwegen zur Stärkung der Feinerschließung
- die Einrichtung von Zusatzfahrten zur besseren räumlichen und zeitlichen Erschließung wichtiger Firmenstandorte als Teil des Mobilitätskonzeptes
- die Einrichtung von Mobilstationen zur Erweiterung des Einzugsbereiches der Mobilitätsachse durch die Verknüpfung mehrerer Verkehrsarten mit dem Ziel: Veränderung des Verkehrsmittelwahl zu einem multimodalen Verkehrsverhalten der Bürger:innen

Die Mobilitätsoffensive ist gekennzeichnet durch den Ausbau von Linien-ÖPNV-Leistungen in Räumen und zu Zeiten, in denen aktuell kein ÖPNV-Angebot besteht; diese werden getragen durch Einsparungen von schienenparallelen Busverkehrsleistungen, sodass auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein ausgewogenes Konzept entwickelt wurde. Das entwickelte Konzept ist aufwärtskompatibel: Eine Erhöhung der Fahrzeuganzahl erlaubt so eine Verdichtung der Takte oder eine weitere Optimierung der Anschlusssituation an den TWE-Halten (beispielsweise durch eine Verkürzung der Umsteigezeiten).

Das neue ÖPNV-Grundangebot der Mobilitätsoffensive implementiert den Integralen Taktfahrplan im gesamten TWE-Korridor, so dass auch die Städte und Gemeinden, die nicht unmittelbar an der Reaktivierungsstrecke liegen, vom

neuen Verkehrsangebot profitieren und der „neue ÖV-Takt in die Fläche getragen wird“. Diese Verkehrsverbesserung ist bereits erzielt durch die Angebote des Grundangebotes, die aufkommensneutral gegenüber dem heutigen Produktionsaufwand erbracht werden können.

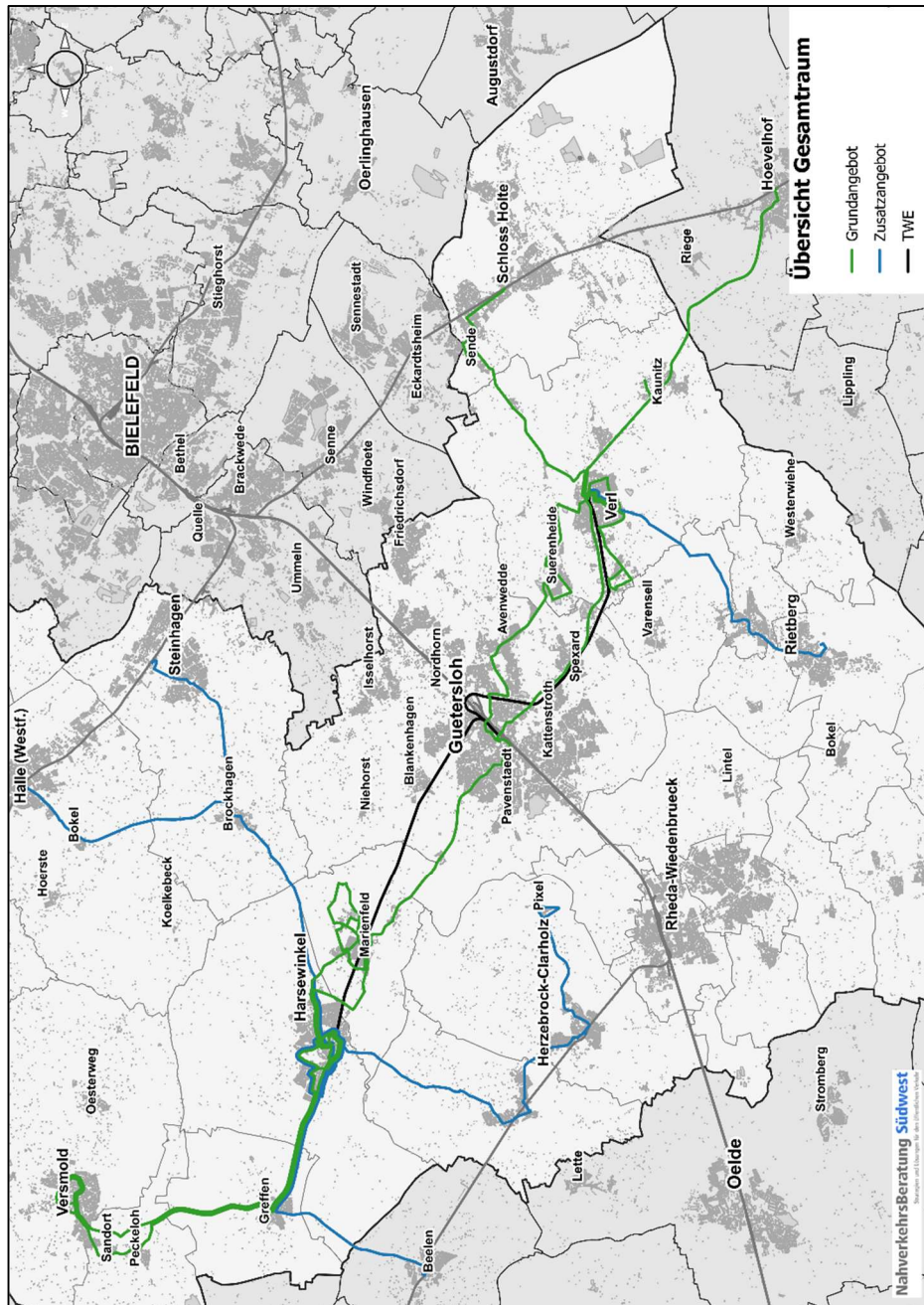
Während die Einführung des Grundangebotes sinnvoll erst dann erfolgen kann, wenn auch der SPNV auf der TWE-Strecke aufgenommen wird, können insbesondere Verbesserungen der Firmenanbindungen und die neuen Verkehrsangebote der Ergänzungslinien auch unabhängig von der Aufnahme des Zugbetriebes auf der TWE-Strecke umgesetzt werden (Vorstufenkonzept). Die für ein auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter abgestimmtes ÖPNV-Angebot erforderlichen zusätzlichen Kosten sind jedoch nur dann gerechtfertigt, wenn eine zumindest partielle Beteiligung der potenziellen Nutzer – beispielsweise durch Abnahme von Job-Tickets oder eine betriebliche Kofinanzierung der Firmenanbindung – erreicht werden kann. Hier sind entsprechende Absprachen und vertragliche Vereinbarungen anzustreben.

Es wird empfohlen, über ein Bikesharing in den drei TWE-Städte schon vor Betriebsstart der TWE nachzudenken. Insbesondere die Stadt Gütersloh verfügt heute schon über ein gutes SPNV-Angebot und häufig genutzte Wegebeziehungen können so überwunden werden – vor allem auch als erste oder letzte Meile (z.B. beim Pendlerverkehr). Aber auch die Städte Harsewinkel und Verl würden durch ein solches Angebot vor allem Ein- und Auspendler ein flexibel nutzbares Verkehrsmittel anbieten. Über die Föri-MM des Landes NRW ist ein solches nahezu voll förderbar.

In Räumen und zu Zeiten einer eher schwachen Verkehrsnachfrage sind On-Demand-Angebote ein probates Mittel, um mit Augenmaß und überschaubarem finanziellen Aufwand das Verkehrsangebot zu verbessern. Auch das vorliegende Gutachten sieht diese innovativen Angebotsformen verschiedentlich vor und bereits gegenwärtig existieren im Verkehrsgebiet vergleichbare Ruf-Bus / Taxi-Angebote, die sich jedoch hinsichtlich ihrer konkreten Ausgestaltung untereinander unterscheiden. Allein aus Nutzersicht ist es geboten, die bestehenden und neuen On-Demand-Angebot niederschwellig zu etablieren und statt Insellösungen zu einem in das ÖV-Angebot vollständig integrierten systematischen Angebot für den Gesamtraum zu finden. Insbesondere bei einer baldigen Einführung der Verkehrsangebote auf den Ergänzungslinien im Sinne eines Vorstufenkonzeptes könnten On-Demand-Angebote – vor dem Hintergrund der konkreten eher dispersen Raumstruktur – einen wirtschaftlich und verkehrlich sinnvollen Einstieg bilden.

# 5 Anhang

## Anhang 1 – Übersicht des Grund- und Zusatzangebotes im Gesamttraum



Anhang 2 – Fahrplanentwürfe des Grundangebotes & möglicher Festverkehre

Linie 71: Gütersloh – Harsewinkel – Versmold (Montag-Freitag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																			
71 Gütersloh - Harsewinkel - Peckeloh - Versmold																			
Montag-Freitag																			
RB aus Bielefeld	an	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	
RB aus Rheda-W.	an	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
Anmerkungen																			
GÜTERSLOH Hbf	4:55	5:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	21:18	22:15
GÜTERSLOH Alter Kirchplatz	4:56	5:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	21:19	22:16
GÜTERSLOH Spiekergrasse	4:58	5:18	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	21:21	22:18
GÜTERSLOH Dreiecksplatz	4:59	5:19	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	21:22	22:19
GÜTERSLOH Friedensstr.	5:01	5:21	7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	21:24	22:21
GÜTERSLOH Neudring	5:02	5:22	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	21:25	22:22
GÜTERSLOH Grenweg	5:03	5:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	21:26	22:23
GÜTERSLOH VEW	5:04	5:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	21:27	22:24
GÜTERSLOH Mertens	5:05	5:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	21:28	22:25
GÜTERSLOH Am Stellbrink	5:06	5:26	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	21:29	22:26
MARKENFELD Flughafen Gütersloh	5:07	5:27	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	21:30	22:27
MARKENFELD Hamard	5:08	5:28	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	21:31	22:28
MARKENFELD Besmann	5:09	5:29	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	21:32	22:29
MARKENFELD Deutsches Haus	5:10	5:30	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	21:33	22:30
MARKENFELD Bürgerhaus/Friedhof	5:11	5:31	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	21:34	22:31
MARKENFELD Waldschlößchen	5:12	5:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	21:35	22:32
<b>72 nach Marienfeld Industrie</b>	<b>5:39</b>	<b>5:39</b>	<b>7:39</b>	<b>8:39</b>	<b>9:39</b>	<b>10:39</b>	<b>11:39</b>	<b>12:39</b>	<b>13:39</b>	<b>14:39</b>	<b>15:39</b>	<b>16:39</b>	<b>17:39</b>	<b>18:39</b>	<b>19:39</b>	<b>20:39</b>	<b>21:39</b>	<b>21:39</b>	<b>22:39</b>
MARKENFELD Von-Galen-Strasse	5:13	5:33	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	21:33	22:33
MARKENFELD Farwickstraße	5:14	5:34	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	21:34	22:34
MARKENFELD Bussemsstraße	5:15	5:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	21:35	22:35
HARSEWINKEL Landhagen	5:17	5:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	21:37	22:37
HARSEWINKEL G.-Dammier-Str.	5:18	5:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	21:38	22:38
HARSEWINKEL E.-Stein-Weg	5:19	5:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	21:39	22:39
HARSEWINKEL Nordstr.	5:20	5:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	21:40	22:40
HARSEWINKEL Zentrum	5:23	5:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	21:43	22:43
HARSEWINKEL Claus	5:23	5:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	21:43	22:43
Schlachtbeginn Claus	5:30	6:00																22:00	22:45
HARSEWINKEL Stroer	5:43	6:13	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	21:47	22:47
HARSEWINKEL Überems	5:43	6:13	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	21:47	22:47
GREFFEN Sternann	5:44	6:14	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	21:49	22:49
GREFFEN Kolpingstr.	5:46	6:16	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	21:51	22:51
GREFFEN Zum Kamp	5:47	6:17	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52	21:52	22:52
GREFFEN Sünden	5:48	6:18	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	21:53	22:53
GREFFEN Iatenhauser Weg	5:50	6:20	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	21:55	22:55
PECKELOH Vorbruchstr.	5:51	6:21	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	21:56	22:56
PECKELOH Heinestr.	5:54	6:24	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	21:59	22:59
PECKELOH Blismarckstr.	5:56	6:26	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	22:01	23:01
PECKELOH Sandortstr.	5:58	6:28	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	22:03	23:03
VERSMOLD Breslauer Str.	6:00	7:00	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	22:05	23:05
VERSMOLD Altenannum	6:02	7:02	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	22:07	23:07
VERSMOLD Am Zoll	6:03	7:03	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08	22:08	23:08
VERSMOLD Bielefelder Str.	6:04	7:04	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	22:09	23:09
VERSMOLD Rothenfelder Str.	6:05	7:05	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	22:10	23:10
VERSMOLD ZOB	6:07	7:07	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	22:12	23:12



Linie 71: Gütersloh – Harsewinkel – Versmold (Samstag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																
71 Gütersloh - Harsewinkel - Peckeloh - Versmold																
Samstag																
RB aus Bielefeld	an 8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07
RB aus Rheda-W.	an 7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
Ammerkurgen																
GÜTERSLOH Hbf	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15
GÜTERSLOH Alter Kirchplatz	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16
GÜTERSLOH Spielergasse	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18	23:18
GÜTERSLOH Dreieckplatz	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19
GÜTERSLOH Friedesstr.	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:21
GÜTERSLOH Nordring	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:22
GÜTERSLOH Grenzweg	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23	23:23
GÜTERSLOH VEW	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	23:24
GÜTERSLOH Merrens	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25	23:25
GÜTERSLOH Am Stellbrink	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	23:26
MARIENFELD Flughafen Gütersloh	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	23:27
MARIENFELD Heinhard	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28	23:28
MARIENFELD Bessmann	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29	23:29
MARIENFELD Deutsches Haus	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:30
MARIENFELD Bürgerhaus/Friedhof	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	23:31
MARIENFELD Waldschloßchen	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32
MARIENFELD Van-Galen-Straße	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33	23:33
MARIENFELD Farwickstraße	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	23:34
MARIENFELD Bussemsstraße	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35	23:35
HARSEWINKEL Landhagen	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37	23:37
HARSEWINKEL G-Daamlar-Str.	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:38
HARSEWINKEL E. Stein-Weg	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	23:39
HARSEWINKEL Nordstr.	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40
HARSEWINKEL Zentrum	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43	23:43
HARSEWINKEL Claas	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45
HARSEWINKEL Stroer	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47	23:47
HARSEWINKEL Überens	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48	23:48
GREFFEN Siemann	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	23:49
GREFFEN Kolpingstr.	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51	23:51
GREFFEN Zum Kamp	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52	22:52	23:52
GREFFEN Sundern	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53	23:53
GREFFEN Tatenhauser Weg	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55
PECKELOH Vorbrucherstr.	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56	23:56
PECKELOH Heinestr.	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	23:59
PECKELOH Bismarckstr.	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01	0:01
PECKELOH Sandortstr.	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03	0:03
VERSMOLD breiterer Str.	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05	0:05
VERSMOLD Alleenzentrum	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07	0:07
VERSMOLD Am Zoll	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08	23:08	0:08
VERSMOLD Bielefelder Str.	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09	0:09
VERSMOLD Rothenfelder Str.	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10	0:10
VERSMOLD ZOB	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12	0:12

Linie 71: Versmold – Harsewinkel – Gütersloh (Samstag)

Zielkonzept 2025																
Inbetriebnahme TWE																
Samstag																
Anmerkungen	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14
VERSMOLD ZOB	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16
VERSMOLD Breslauer Str.	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18
PECKELOH Sandortstr.	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20
PECKELOH Bismarckstr.	7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21
PECKELOH Heinestr.	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23
PECKELOH Vorbruchstr.	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24
GREFFEN Tatenhauser Weg	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26
GREFFEN Sondern	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27
GREFFEN Zum Kamp	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28
GREFFEN Siemann	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30
HARSEWINKEL Überems	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32
HARSEWINKEL Stroer	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33
HARSEWINKEL Claas	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35
HARSEWINKEL Centrum	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37
HARSEWINKEL Nordstr.	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40
HARSEWINKEL E.-Stein-Weg	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41
HARSEWINKEL G.-Dämmer-Str.	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42
HARSEWINKEL Landhagen	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43
MARIENFELD Bussemsstraße	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45
MARIENFELD Farwickstraße	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46
MARIENFELD Von-Galen-Straße	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47
MARIENFELD Waldschlößchen	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
MARIENFELD Bürgerhaus/Friedhof	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49
MARIENFELD Deutsches Haus	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50
MARIENFELD Beemann	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51
MARIENFELD Hanhard	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52	22:52
MARIENFELD Flughafen Gütersloh	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53
GÜTERSLOH Am Stelbrink	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54
GÜTERSLOH Merlens	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55
GÜTERSLOH VEW	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56
GÜTERSLOH Grenzweg	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57
GÜTERSLOH Nordring	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58
GÜTERSLOH Friedensstr.	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59
GÜTERSLOH Spiekergrasse	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01
GÜTERSLOH Alter Kirchplatz	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03
GÜTERSLOH Hbf	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06
<b>RB nach Bielefeld</b>	<b>ab 8:18</b>	<b>9:18</b>	<b>10:18</b>	<b>11:18</b>	<b>12:18</b>	<b>13:18</b>	<b>14:18</b>	<b>15:18</b>	<b>16:18</b>	<b>17:18</b>	<b>18:18</b>	<b>19:18</b>	<b>20:18</b>	<b>21:18</b>	<b>22:18</b>	<b>23:18</b>
<b>RB nach Rheda-W.</b>	<b>ab 8:08</b>	<b>9:08</b>	<b>10:08</b>	<b>11:08</b>	<b>12:08</b>	<b>13:08</b>	<b>14:08</b>	<b>15:08</b>	<b>16:08</b>	<b>17:08</b>	<b>18:08</b>	<b>19:08</b>	<b>20:08</b>	<b>21:08</b>	<b>22:08</b>	<b>23:08</b>

Linie 71: Gütersloh – Harsewinkel – Versmold und zurück (Sonntag)

Zielkonzept 2025		71 Gütersloh - Harsewinkel - Peckeloh - Versmold														
Inbetriebnahme TWE																
Sonntag / Feiertag																
RB aus Bielefeld	an	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07		
RB aus Rheda-W.	an	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48		
Anmerkungen																
GÜTERSLOH Hbf		10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15		
GÜTERSLOH Alter Kirchplatz		10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16		
GÜTERSLOH Spiekergasse		10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18		
GÜTERSLOH Dreiecksplatz		10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19		
GÜTERSLOH Friedensstr.		10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21		
GÜTERSLOH Nordring		10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22		
GÜTERSLOH Grenzweg		10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23		
GÜTERSLOH VEV		10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24		
GÜTERSLOH Mertens		10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25		
GÜTERSLOH Am Stellbrink		10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26		
MARIENFELD Flughafen Gütersloh		10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27		
MARIENFELD Hanhard		10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28		
MARIENFELD Bessmann		10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29		
MARIENFELD Deutsches Haus		10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30		
MARIENFELD Bürgerhaus/Friedhof		10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31		
MARIENFELD Waldschlößchen		10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32		
MARIENFELD Van-Galen-Straße		10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33		
MARIENFELD Farwickstraße		10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34		
MARIENFELD Bussemasstraße		10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35		
HARSEWINKEL Landhagen		10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37		
HARSEWINKEL G.-Daimler-Str.		10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38		
HARSEWINKEL E.-Stein-Weg		10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39		
HARSEWINKEL Nordstr.		10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40		
HARSEWINKEL Zentrum		10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43		
HARSEWINKEL Claas		10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45		
HARSEWINKEL Stroer		10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47		
HARSEWINKEL Überems		10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48		
GREFFEN Siemann		10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49		
GREFFEN Kolpingstr.		10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51		
GREFFEN Zum Kamp		10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52	22:52		
GREFFEN Sundern		10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53		
GREFFEN Tatenhauser Weg		10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55		
PECKELOH Vorbruchstr.		10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56		
PECKELOH Heimestr.		10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59		
PECKELOH Bismarckstr.		11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01		
PECKELOH Sandortstr.		11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03		
VERSMOLD Breslauer Str.		11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05		
VERSMOLD Altenzentrum		11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07		
VERSMOLD Am Zoll		11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08	23:08		
VERSMOLD Bielefelder Str.		11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09		
VERSMOLD Rothenfelder Str.		11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10		
VERSMOLD ZOB		11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12		
Zielkonzept 2025		71 Versmold - Peckeloh - Harsewinkel - Gütersloh														
Inbetriebnahme TWE																
Sonntag / Feiertag																
Anmerkungen																
VERSMOLD ZOB		9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14		
VERSMOLD Breslauer Str.		9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16		
PECKELOH Sandortstr.		9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18		
PECKELOH Bismarckstr.		9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20		
PECKELOH Heimestr.		9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21		
PECKELOH Vorbruchstr.		9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23		
GREFFEN Tatenhauser Weg		9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24		
GREFFEN Sundern		9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26		
GREFFEN Zum Kamp		9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27		
GREFFEN Kolpingstr.		9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28		
GREFFEN Siemann		9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30		
HARSEWINKEL Überems		9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32		
HARSEWINKEL Stroer		9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33		
HARSEWINKEL Claas		9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35		
HARSEWINKEL Zentrum		9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37		
HARSEWINKEL Nordstr.		9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40		
HARSEWINKEL E.-Stein-Weg		9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41		
HARSEWINKEL G.-Daimler-Str.		9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42		
HARSEWINKEL Landhagen		9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43		
MARIENFELD Bussemasstraße		9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45		
MARIENFELD Farwickstraße		9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46		
MARIENFELD Von-Galen-Straße		9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47		
MARIENFELD Waldschlößchen		9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48		
MARIENFELD Bürgerhaus/Friedhof		9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49		
MARIENFELD Deutsches Haus		9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50		
MARIENFELD Bessmann		9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51		
MARIENFELD Hanhard		9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52		
MARIENFELD Flughafen Gütersloh		9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53		
GÜTERSLOH Am Stellbrink		9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54		
GÜTERSLOH Mertens		9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55		
GÜTERSLOH VEV		9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56		
GÜTERSLOH Grenzweg		9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18					



Linie X71: Harsewinkel – Versmold und zurück (Montag-Freitag)

71 Schnellbus Harsewinkel - Versmold																					
Zielkonzept 2025																					
Inbetriebnahme TWE																					
Montag-Freitag																					
RB aus Gütersloh	an	4:50	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50	VB
Anmerkungen																					
HARSEWINKEL Bahnhof		5:04	6:04	7:04	8:04	9:04	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:06	16:57	17:57	18:57	20:01	21:01	22:01	23:01	23:06	
HARSEWINKEL Theo-Claas-Damm		5:05	6:05	7:05	8:05	9:05	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:07	16:58	17:58	18:58	20:02	21:02	22:02	23:02	23:07	
HARSEWINKEL Am Abrocksbach		5:06	6:06	7:06	8:06	9:06	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:08	16:59	17:59	18:59	20:03	21:03	22:03	23:03	23:08	
HARSEWINKEL ZOB		5:08	6:08	7:08	8:08	9:08	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:10	16:01	17:01	18:01	19:01	20:05	21:05	22:05	23:10	
HARSEWINKEL Overbergstraße		5:09	6:09	7:09	8:09	9:09	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:11	16:02	17:02	18:02	19:02	20:06	21:06	22:06	23:11	
HARSEWINKEL Pauluskirche		5:10	6:10	7:10	8:10	9:10	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:12	16:03	17:03	18:03	19:03	20:07	21:07	22:07	23:12	
HARSEWINKEL Stroer		5:12	6:12	7:12	8:12	9:12	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:14	16:05	17:05	18:05	19:05	20:09	21:09	22:09	23:14	
GREFFEN Kolpingstr.		5:15	6:15	7:15	8:15	9:15	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:17	16:08	17:08	18:08	19:08	20:12	21:12	22:12	23:17	
PECKELOH Greffener Str.		5:20	6:20	7:20	8:20	9:20	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:22	16:13	17:13	18:13	19:13	20:17	21:17	22:17	23:22	
VERSMOLD Breslauer Str.		5:22	6:22	7:22	8:22	9:22	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:24	16:15	17:15	18:15	19:15	20:19	21:19	22:19	23:24	
VERSMOLD Knetterhauser Str.												15:25	16:16	17:16	18:16	19:16					
VERSMOLD Rothenfelder Str.												15:26	16:17	17:17	18:17	19:17					
VERSMOLD Bielefelder Str.												15:27	16:18	17:18	18:18	19:18					
VERSMOLD Am Zoll												15:29	16:20	17:20	18:20	19:20					
VERSMOLD Altenzentrum												15:30	16:21	17:21	18:21	19:21					
VERSMOLD ZOB		5:25	6:25	7:25	8:25	9:25	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:31	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:22	23:31

71 Schnellbus Versmold - Harsewinkel - Gütersloh																					
Zielkonzept 2025																					
Inbetriebnahme TWE																					
Montag-Freitag																					
RB nach Gütersloh	ab	5:10	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10	VB
Anmerkungen																					
VERSMOLD ZOB		4:38	5:38	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:44	15:34	16:34	17:34	18:34	19:38	20:38	21:38	22:44	
VERSMOLD Altenzentrum		4:39	5:39	6:39	7:39	8:39															
VERSMOLD Am Zoll		4:40	5:40	6:40	7:40	8:40															
VERSMOLD Bielefelder Str.		4:41	5:41	6:41	7:41	8:41															
VERSMOLD Rothenfelder Str.		4:42	5:42	6:42	7:42	8:42															
VERSMOLD Knetterhauser Str.		4:43	5:43	6:43	7:43	8:43															
VERSMOLD Breslauer Str.		4:45	5:45	6:45	7:45	8:45	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:48	15:38	16:38	17:38	18:38	19:42	20:42	21:42	22:48	
PECKELOH Greffener Str.		4:46	5:46	6:46	7:46	8:46	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:49	15:39	16:39	17:39	18:39	19:43	20:43	21:43	22:49	
GREFFEN Kolpingstr.		4:51	5:51	6:51	7:51	8:51	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:54	15:44	16:44	17:44	18:44	19:48	20:48	21:48	22:54	
HARSEWINKEL Stroer		4:54	5:54	6:54	7:54	8:54	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:57	15:47	16:47	17:47	18:47	19:51	20:51	21:51	22:57	
HARSEWINKEL Pauluskirche		4:55	5:55	6:55	7:55	8:55	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:58	15:48	16:48	17:48	18:48	19:52	20:52	21:52	22:58	
HARSEWINKEL Overbergstraße		4:56	5:56	6:56	7:56	8:56	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:59	15:49	16:49	17:49	18:49	19:53	20:53	21:53	22:59	
HARSEWINKEL ZOB		4:57	5:57	6:57	7:57	8:57	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	15:00	15:50	16:50	17:50	18:50	19:54	20:54	21:54	23:00	
HARSEWINKEL Am Abrocksbach		4:59	5:59	6:59	7:59	8:59	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	15:02	15:52	16:52	17:52	18:52	19:56	20:56	21:56		
HARSEWINKEL Theo-Claas-Damm		5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	15:00	15:53	16:53	17:53	18:53	19:57	20:57	21:57	23:00	
Schichtende Claas												15:00									
HARSEWINKEL Claas												15:02									
HARSEWINKEL Bahnhof		5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	15:05	15:54	16:54	17:54	18:54	19:58	20:58	21:58	23:05	

Linie X71: Harsewinkel – Versmold und zurück (Samstag)

71 Schnellbus Harsewinkel - Versmold																	
Zielkonzent 2025 Inbetriebnahme TWE																	
Samstag																	
RB aus Gütersloh	an	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50
Anmerkungen																	
HARSEWINKEL Bahnhof		8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01
HARSEWINKEL Theo-Claas-Damm		8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02
HARSEWINKEL Am Abrocksbach		8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03
HARSEWINKEL ZOB		8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05
HARSEWINKEL Overbergstraße		8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06
HARSEWINKEL Pauluskirche		8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07
HARSEWINKEL Stroer		8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09
GREFFEN Kolpingstr.		8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12
PECKELOH Greffener Str.		8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17
VERSMOLD Breslau Str.		8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19
VERSMOLD ZOB		8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:22
71 Schnellbus Versmold - Harsewinkel - Gütersloh																	
Zielkonzent 2025 Inbetriebnahme TWE																	
Samstag																	
RB nach Gütersloh	ab	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10
Umlauf																	
Anmerkungen																	
VERSMOLD ZOB		7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38
VERSMOLD Breslau Str.		7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42
PECKELOH Greffener Str.		7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43
GREFFEN Kolpingstr.		7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
HARSEWINKEL Stroer		7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51
HARSEWINKEL Pauluskirche		7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52	22:52
HARSEWINKEL Overbergstraße		7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53
HARSEWINKEL ZOB		7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54
HARSEWINKEL Am Abrocksbach		7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56
HARSEWINKEL Theo-Claas-Damm		7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57
HARSEWINKEL Bahnhof		7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58

Linie X71: Harsewinkel – Versmold und zurück (Sonntag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE														
71 Schnellbus Harsewinkel - Versmold														
Sonntag / Feiertag														
RB aus Gütersloh	an	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50
Anmerkungen														
HARSEWINKEL Bahnhof		10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01
HARSEWINKEL Theo-Claas-Damm		10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02
HARSEWINKEL Am Abrocksbach		10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03
HARSEWINKEL ZOB		10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05
HARSEWINKEL Overbergstraße		10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06
HARSEWINKEL Pauluskirche		10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07
HARSEWINKEL Stroer		10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09
GREFFEN Kolpingstr.		10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12
PECKELOH Greffener Str.		10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17
VERSMOLD Breslauer Str.		10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19
VERSMOLD ZOB		10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22
Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE														
71 Schnellbus Versmold - Harsewinkel - Gütersloh														
Sonntag / Feiertag														
Anmerkungen														
VERSMOLD ZOB	ab	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10
VERSMOLD Breslauer Str.		9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38
PECKELOH Greffener Str.		9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42
GREFFEN Kolpingstr.		9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43
HARSEWINKEL Stroer		9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48
HARSEWINKEL Pauluskirche		9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51
HARSEWINKEL Overbergstraße		9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52
HARSEWINKEL ZOB		9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53
HARSEWINKEL Am Abrocksbach		9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54
HARSEWINKEL Theo-Claas-Damm		9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56
HARSEWINKEL Bahnhof		9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57
HARSEWINKEL Bahnhof		9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58
RB nach Gütersloh														

Linie 73 West: Gütersloh – Verl (Montag-Freitag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																		
73 West Gütersloh - Verler Straße - Verl																		
Montag-Freitag																		
an	5:38	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38
an	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
Anmerkungen																		
GÜTERSLOH hbf	5:02	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:18
GÜTERSLOH Verler Straße	5:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	23:21
GÜTERSLOH Am Anger	5:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:22
GÜTERSLOH Die Welle	5:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:23
GÜTERSLOH Hüssengarten	5:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08	23:24
GÜTERSLOH Wagenfeldstraße	5:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:25
GÜTERSLOH Orthwirth	5:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:26
GT-SPEXARD Berensweg	5:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:28
GT-SPEXARD Verler Str. /Arvato	5:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:30
GT-SPEXARD Thaddäusstr.	5:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:31
VERL Böwngloh	5:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:32
VERL Sielhorst	5:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:33
VERL Blaue Grotte	5:18	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18	23:34
VERL Hülschorst	5:19	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:35
VERL Bahnhof	5:21	7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:37
<b>Bus nach Verl Industrie</b>	<b>ab</b>	<b>12:24</b>	<b>13:24</b>	<b>14:24</b>	<b>15:24</b>	<b>16:24</b>	<b>17:24</b>	<b>18:24</b>	<b>19:24</b>	<b>20:24</b>	<b>21:24</b>	<b>22:24</b>	<b>23:38</b>					
VERL Ex. Kirche	5:22	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:38
VERL Am Bühnbusch	5:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	23:40
VERL Eichendorffstraße	5:26	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	23:42
VERL Heitmeier	5:27	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	23:43
VERL Bühnbuschschule	5:28	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28	23:44
VERL Bahnhof	5:29	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29	23:45

Linie 73 West: Verl – Gütersloh (Montag-Freitag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																				
Montag-Freitag																				
73 West Verl - Verler Straße - Gütersloh																				
VERL Bahnhof	5:34	6:34	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:12	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	22:52
VERL Hülsdorf	5:36	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:14	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	22:54
VERL Blaue Grotte	5:37	6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:15	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37	22:55
<b>Bus aus Verl Industrie</b>	<b>an</b>							<b>12:37</b>	<b>13:37</b>	<b>14:37</b>	<b>15:37</b>	<b>16:37</b>	<b>17:37</b>	<b>18:37</b>	<b>19:37</b>	<b>20:37</b>				
VERL Sielhorst	5:38	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:16	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	22:56
VERL Böwngloh	5:39	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:17	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	22:57
GT-SPEXARD Thaddäusstr.	5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:19	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	22:59
GT-SPEXARD Verler Str./Arvato	5:42	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:20	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42	23:00
GT-SPEXARD Berensweg	5:44	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:22	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44	23:02
GÜTERSLOH Orthwirth	5:45	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:23	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45	23:03
GÜTERSLOH Wagenfeldstraße	5:46	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:24	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46	23:04
GÜTERSLOH Hussengarten	5:47	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:25	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47	23:05
GÜTERSLOH Die Welle	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:26	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48	23:06
GÜTERSLOH Am Anger	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:27	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	23:07
GÜTERSLOH Verler Straße	5:51	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:29	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51	23:09
GÜTERSLOH Hbf	5:54	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:32	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	23:12
<b>RB nach Bielefeld</b>	<b>ab</b>	<b>6:18</b>	<b>7:18</b>	<b>8:18</b>	<b>9:18</b>	<b>10:18</b>	<b>11:18</b>	<b>12:18</b>	<b>13:18</b>	<b>14:18</b>	<b>15:18</b>	<b>16:18</b>	<b>17:18</b>	<b>18:18</b>	<b>19:18</b>	<b>20:18</b>	<b>21:18</b>	<b>22:18</b>	<b>23:18</b>	<b>23:18</b>
<b>RB nach Rheda-W.</b>	<b>ab</b>	<b>6:08</b>	<b>7:08</b>	<b>8:08</b>	<b>9:08</b>	<b>10:08</b>	<b>11:08</b>	<b>12:08</b>	<b>13:08</b>	<b>14:08</b>	<b>15:08</b>	<b>16:08</b>	<b>17:08</b>	<b>18:08</b>	<b>19:08</b>	<b>20:08</b>	<b>21:08</b>	<b>22:08</b>	<b>23:08</b>	<b>23:27</b>

Linie 73 Ost: Verl – Hövelhof und zurück (Montag-Freitag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																				
Montag-Freitag																				
73 Ost Verl - Hövelhof																				
TWE aus Güttersloh	an	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49		
VERL Bahnhof		5:30	6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	13:55	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03
VERL Jagdhütte		5:31	6:04	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	13:56	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04
VERL-BORNHOLTE Mitte		5:33	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	13:58	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06
VERL-BORNHOLTE Bahnhof		5:33	6:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:01	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09
VERL-BORNHOLTE Beiwinkel		5:34	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:02	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10
VERL-KAUNITZ Industriegebiet		5:37									14:05									
VERL-KAUNITZ Marienstraße		6:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12		
VERL-KAUNITZ Poststraße		6:13	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13		
VERL-KAUNITZ Kirchstraße		6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14		
VERL-KAUNITZ Kattenheider Str.		6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15		
HÖV-RIEGE Rietberger Str.		6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15		
HÖV-RIEGE Schälück		6:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16		
HÖVELHOF Gütersloher Straße		6:19	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19		
HÖVELHOF Bahnhof		6:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23		
RB nach Bielefeld	ab	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35		
RB nach Paderborn	ab	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06		
Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																				
Montag-Freitag																				
73 Ost Hövelhof - Verl																				
RB aus Bielefeld	an	5:05	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	
RB aus Paderborn	an	5:34	6:34	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34		
Anmerkungen																				
HÖVELHOF Bahnhof		5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:27	
HÖVELHOF Rathaus		5:42	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:28	
HÖVELHOF Gütersloher Straße		5:44	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:30	
HÖV-RIEGE Schälück		5:46	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:32	
HÖV-RIEGE Rietberger Str.		5:47	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:33	
VERL-KAUNITZ Kattenheider Str.		5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:34	
VERL-KAUNITZ Kirchstraße		5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:35	
VERL-KAUNITZ Poststraße		5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:36	
VERL-KAUNITZ Marienstraße		5:51	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:37	
VERL-KAUNITZ Industriegebiet											14:22									
VERL-BORNHOLTE Beiwinkel		5:53	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:25	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:43	
VERL-BORNHOLTE Bahnhof		5:54	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:26	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:44	
VERL-BORNHOLTE Mitte		5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:29	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:47	
VERL Jagdhütte		5:59	6:59	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:31	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:49	
VERL Bahnhof		6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	14:33	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:51	
TWE nach Güttersloh	ab	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07	

Linie 73 West/Ost: Gütersloh – Verl – Hövelhof (Samstag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																			
73 Gütersloh - Verler Straße - Verl - Hövelhof																			
Samstag																			
RB aus Bielefeld	an	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38		
RB aus Rheda-W.	an	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48		
Anmerkungen																			
GÜTERSLOH Hbf		7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02		
GÜTERSLOH Verler Straße		7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05		
GÜTERSLOH Am Anger		7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06		
GÜTERSLOH Die Welle		7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07		
GÜTERSLOH Hüssengarten		7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08		
GÜTERSLOH Wagenfeldstraße		7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09		
GÜTERSLOH Orthwirth		7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10		
GT-SPEXARD Berensweg		7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12		
GT-SPEXARD Verler Str./Arvato		7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14		
GT-SPEXARD Thaddäusstr.		7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15		
VERL Böhmingloh		7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16		
VERL Steilhorst		7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17		
VERL Blau Grotte		7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18		
VERL Hülschorst		7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19		
VERL Bahnhof		7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21		
VERL Ev. Kirche		7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22		
VERL Am Bühbusch		7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24		
VERL Eichendorffstraße		7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26		
VERL Heltmeier		7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27		
VERL Bühbuschschule		7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28		
VERL Bahnhof		7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29		
<b>TWE aus Gütersloh</b>	<b>an</b>	<b>5:49</b>	<b>6:49</b>	<b>7:49</b>	<b>8:49</b>	<b>9:49</b>	<b>10:49</b>	<b>11:49</b>	<b>12:49</b>	<b>13:49</b>	<b>14:49</b>	<b>15:49</b>	<b>16:49</b>	<b>17:49</b>	<b>18:49</b>	<b>19:49</b>	<b>20:49</b>	<b>21:49</b>	<b>22:49</b>
VERL Bahnhof		6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03
VERL Jagdhütte		6:04	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04
VERL-BORNHOLTE Mitte		6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06
VERL-BORNHOLTE Bahnhof		6:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09
VERL-BORNHOLTE Bewinkel		6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10
VERL-KAUNITZ Marienstraße		6:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12
VERL-KAUNITZ Poststraße		6:13	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13
VERL-KAUNITZ Kirchstraße		6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:14
VERL-KAUNITZ Kattenheider Str.		6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15
HÖY-RIEGE Rieberger Str.		6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15
HÖY-RIEGE Schalück		6:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16
HÖVELHOF Gütersloher Straße		6:19	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19
HÖVELHOF Bahnhof		6:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23	23:23
<b>RB nach Bielefeld</b>	<b>ab</b>	<b>6:35</b>	<b>7:35</b>	<b>8:35</b>	<b>9:35</b>	<b>10:35</b>	<b>11:35</b>	<b>12:35</b>	<b>13:35</b>	<b>14:35</b>	<b>15:35</b>	<b>16:35</b>	<b>17:35</b>	<b>18:35</b>	<b>19:35</b>	<b>20:35</b>	<b>21:35</b>	<b>22:35</b>	<b>23:35</b>
<b>RB nach Paderborn</b>	<b>ab</b>	<b>7:06</b>	<b>8:06</b>	<b>9:06</b>	<b>10:06</b>	<b>11:06</b>	<b>12:06</b>	<b>13:06</b>	<b>14:06</b>	<b>15:06</b>	<b>16:06</b>	<b>17:06</b>	<b>18:06</b>	<b>19:06</b>	<b>20:06</b>	<b>21:06</b>	<b>22:06</b>	<b>23:06</b>	

Linie 73 Ost/West: Hövelhof – Verl – Gütersloh (Samstag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																			
73 Hövelhof - Verl - Verler Straße - Gütersloh																			
Samstag																			
RB aus Bielefeld	an	5:05	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05
RB aus Paderborn	an	5:34	6:34	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34
Anmerkungen																			
HÖVELHOF Bahnhof		5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41
HÖVELHOF Rathaus		5:42	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42
HÖVELHOF Gütersloher Straße		5:44	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44
HÖV-RIEGE Schallück		5:46	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46
HÖV-RIEGE Rietberger Str.		5:47	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47
VERL-KAUNITZ Kattenheider Str.		5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
VERL-KAUNITZ Kirchstraße		5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49
VERL-KAUNITZ Poststraße		5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50
VERL-KAUNITZ Marienstraße		5:51	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51
VERL-BORNHOLTE Beiwinkel		5:53	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53
VERL-BORNHOLTE Bahnhof		5:54	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54
VERL-BORNHOLTE Mitte		5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57
VERL Jagdhütte		5:59	6:59	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59
VERL Bahnhof		6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01
<b>TWE nach Gütersloh</b>	<b>ab</b>	<b>6:07</b>	<b>7:07</b>	<b>8:07</b>	<b>9:07</b>	<b>10:07</b>	<b>11:07</b>	<b>12:07</b>	<b>13:07</b>	<b>14:07</b>	<b>15:07</b>	<b>16:07</b>	<b>17:07</b>	<b>18:07</b>	<b>19:07</b>	<b>20:07</b>	<b>21:07</b>	<b>22:07</b>	<b>23:07</b>
VERL Bahnhof		6:34	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	
VERL Hülsdorf		6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	
VERL Blaue Grotte		6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37	
VERL Sielhorst		6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	
VERL Böwingsloh		6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	
GT-SPEXARD Thaddäusstr.		6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	
GT-SPEXARD Verler Str./Arvato		6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42	
GT-SPEXARD Berensweg		6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44	
GÜTERSLOH Orthwirth		6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45	
GÜTERSLOH Wagenfeldstraße		6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46	
GÜTERSLOH Hüssengarten		6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47	
GÜTERSLOH Die Welle		6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48	
GÜTERSLOH Am Anger		6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	
GÜTERSLOH Verler Straße		6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51	
GÜTERSLOH Hbf		6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	
<b>RB nach Bielefeld</b>	<b>ab</b>	<b>7:18</b>	<b>8:18</b>	<b>9:18</b>	<b>10:18</b>	<b>11:18</b>	<b>12:18</b>	<b>13:18</b>	<b>14:18</b>	<b>15:18</b>	<b>16:18</b>	<b>17:18</b>	<b>18:18</b>	<b>19:18</b>	<b>20:18</b>	<b>21:18</b>	<b>22:18</b>	<b>23:18</b>	
<b>RB nach Rheda-W.</b>	<b>ab</b>	<b>7:08</b>	<b>8:08</b>	<b>9:08</b>	<b>10:08</b>	<b>11:08</b>	<b>12:08</b>	<b>13:08</b>	<b>14:08</b>	<b>15:08</b>	<b>16:08</b>	<b>17:08</b>	<b>18:08</b>	<b>19:08</b>	<b>20:08</b>	<b>21:08</b>	<b>22:08</b>	<b>23:08</b>	



Linie 73 West/Ost: Gütersloh – Verl – Hövelhof (Sonntag)

Zielkonzent 2025 inbetriebnahme TWE															
Sonntag / Feiertag															
73 Gütersloh - Verler Straße - Verl - Hövelhof															
RB aus Bielefeld		an	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38
RB nach Paderborn		ab	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06
Anmerkungen															
GÜTERSLOH Hbf															
GÜTERSLOH Verler Straße															
GÜTERSLOH Am Anger															
GÜTERSLOH Die Welle															
GÜTERSLOH Hissengarten															
GÜTERSLOH Wagenfeldstraße															
GÜTERSLOH Orthwirth															
GT-SPEKARD Berensweg															
GT-SPEKARD Verler Str. /Avalo															
GT-SPEKARD Thaddäusstr.															
VERL Böwingloh															
VERL Sielhorst															
VERL Blaue Grotte															
VERL Hülsdorf															
VERL Ex. Kirche															
VERL Am Bühbusch															
VERL Eichendorffstraße															
VERL Helmeier															
VERL Bühbuschschule															
VERL Bahnhof															
TWE aus Gütersloh															
VERL Bahnhof															
VERL Jagdhütte															
VERL-BORNHOLTE Mitte															
VERL-BORNHOLTE Bahnhof															
VERL-BORNHOLTE Beiwinkel															
VERL-KAUNITZ Marienstraße															
VERL-KAUNITZ Poststraße															
VERL-KAUNITZ Kirchstraße															
VERL-KAUNITZ Kattenheider Str.															
HÖV-RIEGE Reibeger Str.															
HÖV-RIEGE Schaluck															
HÖVELHOF Gütersloher Straße															
HÖVELHOF Bahnhof															
RB nach Bielefeld															
RB nach Paderborn															

Linie 73 Ost/West: Hövelhof – Verl – Gütersloh (Sonntag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE														
73 Hövelhof - Verl - Verler Straße - Gütersloh														
Sonntag / Feiertag														
RB aus Bielefeld	an	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05
RB aus Paderborn	an	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34
Anmerkungen														
HÖVELHOF Bahnhof		8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41
HÖVELHOF Rathaus		8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42
HÖVELHOF Gütersloher Straße		8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44
HÖV-RIEGE Schallück		8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46
HÖV-RIEGE Rieberger Str.		8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47
VERL-KAUNITZ Kattenheider Str.		8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48
VERL-KAUNITZ Kirchstraße		8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49
VERL-KAUNITZ Poststraße		8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50
VERL-KAUNITZ Marienstraße		8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51
VERL-BORNHOLTE Belwinkel		8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53
VERL-BORNHOLTE Bahnhof		8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54
VERL-BORNHOLTE Mitte		8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57
VERL Jagdhütte		8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59
VERL Bahnhof		9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01
<b>TWE nach Gütersloh</b>	<b>ab</b>	<b>9:07</b>	<b>10:07</b>	<b>11:07</b>	<b>12:07</b>	<b>13:07</b>	<b>14:07</b>	<b>15:07</b>	<b>16:07</b>	<b>17:07</b>	<b>18:07</b>	<b>19:07</b>	<b>20:07</b>	<b>21:07</b>
VERL Bahnhof		9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34
VERL Hülsorst		9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36
VERL Blaue Grotte		9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37
VERL Sielhorst		9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38
VERL Böwringloh		9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39
GT-SPEXARD Thaddäustr.		9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41
GT-SPEXARD Verler Str./Arnato		9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42
GT-SPEXARD Berensweg		9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44
GÜTERSLOH Orthwirth		9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45
GÜTERSLOH Wagenfeldstraße		9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46
GÜTERSLOH Hüssengarten		9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47
GÜTERSLOH Die Welle		9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48
GÜTERSLOH Am Anger		9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49
GÜTERSLOH Verler Straße		9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51
GÜTERSLOH Hbf		9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54
<b>RB nach Bielefeld</b>	<b>ab</b>	<b>10:18</b>	<b>11:18</b>	<b>12:18</b>	<b>13:18</b>	<b>14:18</b>	<b>15:18</b>	<b>16:18</b>	<b>17:18</b>	<b>18:18</b>	<b>19:18</b>	<b>20:18</b>	<b>21:18</b>	<b>22:18</b>
<b>RB nach Rheda-W.</b>	<b>ab</b>	<b>10:08</b>	<b>11:08</b>	<b>12:08</b>	<b>13:08</b>	<b>14:08</b>	<b>15:08</b>	<b>16:08</b>	<b>17:08</b>	<b>18:08</b>	<b>19:08</b>	<b>20:08</b>	<b>21:08</b>	<b>22:08</b>

Linie 85 West: Gütersloh – Sürenheide – Verl (Montag-Freitag)

Zielkonzept 2025																													
Inbetriebnahme TWE																													
Montag-Freitag																													
85 West Gütersloh - Sürenheide - Verl																													
RB aus Bielefeld	5:27	6:07	6:27	7:07	7:27	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	14:27	15:07	15:27	16:07	16:27	17:07	17:27	18:07	18:27	19:07	20:07	21:07	21:27	22:07	23:15		
RB aus Rheda-W.	5:34	5:48	6:34	6:48	7:34	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:34	13:48	14:48	15:34	15:48	16:34	16:48	17:34	17:48	18:34	18:48	19:48	20:48	21:34	21:48	22:48	23:48	
an																													
an																													
Anmerkungen																													
GÜTERSLOH/Hf	5:15	5:41	6:16	6:45	7:15	7:45	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	13:41	14:16	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	20:15	21:15	21:41	22:15	23:15
GÜTERSLOH Kaiserstraße	5:17	5:43	6:18	6:47	7:17	7:47	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	13:43	14:18	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	20:17	21:17	21:43	22:17	23:17
GÜTERSLOH Pfälzerstraße	5:18	5:44	6:19	6:48	7:18	7:48	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	13:44	14:19	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	20:18	21:18	21:44	22:18	23:18
Süchthaus Miele		6:00										14:00																22:00	
GÜTERSLOH Miele-Werke	5:19	5:45	6:20	6:49	7:19	7:49	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	13:45	14:20	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	20:19	21:19	21:45	22:19	23:19
Schichtbeginn Miele		6:00										14:00																22:00	
GÜTERSLOH Marienstraße	5:20	5:46	6:21	6:50	7:20	7:50	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	13:46	14:21	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	20:20	21:20	21:46	22:20	23:20
GÜTERSLOH Stadtring Sündem	5:22	5:48	6:23	6:52	7:22	7:52	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	13:48	14:23	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	20:22	21:22	21:48	22:22	23:22
GÜTERSLOH Mohndruck	5:23	5:49	6:24	6:53	7:23	7:53	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	13:49	14:24	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	20:23	21:23	21:49	22:23	23:23
GÜTERSLOH Berensmann	5:24	5:50	6:25	6:54	7:24	7:54	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	13:50	14:25	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	20:24	21:24	21:50	22:24	23:24
GT-AVENHEDE Eimerheide	5:26	5:52	6:27	6:56	7:26	7:56	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	13:52	14:27	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	20:26	21:26	21:52	22:26	23:26
GT-AVENHEDE Vogel	5:27	5:53	6:28	6:57	7:27	7:57	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	13:53	14:28	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	20:27	21:27	21:53	22:27	23:27
GT-AVENHEDE Spexardier Straße	5:28	5:54	6:29	6:58	7:28	7:58	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	13:54	14:29	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	20:28	21:28	21:54	22:28	23:28
GT-SPEXARD Waldklause	5:29	5:55	6:30	6:59	7:29	7:59	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	13:55	14:30	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	20:29	21:29	21:55	22:29	23:29
VERL-SÜRENHEIDE Trakheer Straße	5:30	5:56	6:31	7:00	7:30	8:00	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	13:56	14:31	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:30	21:30	21:56	22:30	23:30
VERL-SÜRENHEIDE Stedding	5:31	5:57	6:32	7:01	7:31	8:01	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	13:57	14:32	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:31	21:31	21:57	22:31	23:31
VERL-SÜRENHEIDE Berensweg	5:32	5:58	6:33	7:02	7:32	8:02	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	13:58	14:33	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:32	21:32	21:58	22:32	23:32
VERL-SÜRENHEIDE St. Georg-Schule	5:33	5:59	6:34	7:03	7:33	8:03	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	13:59	14:34	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:33	21:33	21:59	22:33	23:33
VERL-SÜRENHEIDE Tonskrug	5:34	6:00	6:35	7:04	7:34	8:04	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:00	14:35	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:34	21:34	22:00	22:34	23:34
VERL-SÜRENHEIDE Halferd	5:36	6:02	6:37	7:06	7:36	8:06	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:02	14:37	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:36	21:36	22:02	22:36	23:36
VERL Allers	5:37	6:03	6:38	7:07	7:37	8:07	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:03	14:38	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:37	21:37	22:03	22:37	23:37
VERL Freibad	5:38	6:04	6:39	7:08	7:38	8:08	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:04	14:39	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:38	21:38	22:04	22:38	23:38
VERL Schulzentrum	5:39	6:05	6:40	7:09	7:39	8:09	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:05	14:40	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:39	21:39	22:05	22:39	23:39
VERL Bahnhof	5:42	6:08	6:43	7:12	7:42	8:12	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:08	14:43	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:42	21:42	22:08	22:42	23:42

Linie 85 West: Verl – Sürenheide – Gütersloh (Montag-Freitag)

Zielkonzent 2025																														
Inbetriebnahme TWE																														
Montag-Freitag																														
	4:44	5:14	5:49	6:14	6:44	7:14	7:44	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	13:49	14:14	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	20:14	21:14	21:44	22:14	22:43	
VERL Bahnhof	4:45	5:15	5:50	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	13:50	14:15	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	20:15	21:15	21:50	22:15	22:44	
VERL Schulzentrum	4:46	5:16	5:51	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	13:51	14:16	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	20:16	21:16	21:51	22:16	22:45	
VERL Friedhof	4:47	5:17	5:52	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	13:52	14:17	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	20:17	21:17	21:52	22:17	22:46	
VERL Ahlers	4:48	5:18	5:53	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	13:53	14:18	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	20:18	21:18	21:53	22:18	22:47	
VERL-SÜRENHEIDE Helligerd	4:50	5:20	5:55	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	13:55	14:20	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	20:20	21:20	21:55	22:20	22:49	
VERL-SÜRENHEIDE Tönstrup	4:51	5:21	5:56	6:21	6:51	7:21	7:51	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	13:56	14:21	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	20:21	21:21	21:56	22:21	22:50	
VERL-SÜRENHEIDE St. Georg Schule	4:52	5:22	5:57	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	13:57	14:22	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	20:22	21:22	21:57	22:22	22:51	
VERL-SÜRENHEIDE Berensweg	4:53	5:23	5:58	6:23	6:53	7:23	7:53	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	13:58	14:23	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	20:23	21:23	21:58	22:23	22:52	
VERL-SÜRENHEIDE Siedlung	4:54	5:24	5:59	6:24	6:54	7:24	7:54	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	13:59	14:24	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	20:24	21:24	21:59	22:24	22:53	
VERL-SÜRENHEIDE Trakehner Straße	4:55	5:25	6:00	6:25	6:55	7:25	7:55	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:00	14:25	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	20:25	21:25	22:00	22:25	22:54	
GT-SPEKARD Waldklaus	4:56	5:26	6:01	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:01	14:26	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	20:26	21:26	22:01	22:26	22:55	
GT-AVENNEDE Speardet Straße	4:57	5:27	6:02	6:27	6:57	7:27	7:57	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:02	14:27	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	20:27	21:27	22:02	22:27	22:56	
GT-AVENNEDE Vogel	4:58	5:28	6:03	6:28	6:58	7:28	7:58	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:03	14:28	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	20:28	21:28	22:03	22:28	22:57	
GT-AVENNEDE Eimerheide	5:00	5:30	6:05	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:05	14:30	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:30	21:30	22:05	22:30	22:59	
GÜTERSLOH Bertelsmann	5:01	5:31	6:06	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:06	14:31	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:31	21:31	22:06	22:31	23:00	
GÜTERSLOH Mohndruck	5:02	5:32	6:07	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:07	14:32	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:32	21:32	22:07	22:32	23:01	
GÜTERSLOH Stadtring Sundern	5:04	5:34	6:09	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:09	14:34	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:34	21:34	22:09	22:34	23:03	
GÜTERSLOH Marienstr.äße	6:00	6:00												14:00																
Schlittende Miele	5:05	5:35	6:10	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:10	14:35	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05	19:35	20:35	21:35	22:10	22:35	23:04	
GÜTERSLOH Miele-Werke	6:00																													
Schlittbegim Miele	5:06	5:36	6:11	6:36	7:06	7:36	8:06	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:11	14:36	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:36	21:36	22:11	22:36	23:05	
GÜTERSLOH Pflästerstraße	5:08	5:38	6:13	6:38	7:08	7:38	8:08	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:13	14:38	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:38	21:38	22:13	22:38	23:07	
GÜTERSLOH Kaiserstraße	5:10	5:40	6:15	6:40	7:10	7:38	8:10	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:15	14:40	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:40	21:40	22:15	22:40	23:09	
GÜTERSLOH Hbf	5:18	5:49	6:18	6:49	7:18	7:49	8:18	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:18	14:49	15:49	16:18	16:49	17:18	17:49	18:18	18:49	19:18	19:49	20:49	21:49	22:18	22:49	23:18	
RB nach Bielefeld	ab 5:27	6:08	6:27	7:08	7:27	8:08	8:27	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	14:27	15:08	16:08	16:27	17:08	17:27	18:08	18:27	19:08	19:27	20:08	21:08	22:08	22:27	23:08	23:27	
RB nach Rheda-W.																														

Linie 85 Ost: Verl – Schloß Holte und zurück (Montag-Freitag)

Zielkonzent 2025 Inbetriebnahme TWE Montag-Freitag																			
85 Ost Verl - Schloß Holte-Stukenbrock																			
TWE von Gütersloh	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	
VERL Bahnhof	5:55	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	
VERL Jagdhütte	5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57	
VERL Langer Hagen	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01	
VERL-SENDE Pollmeier	6:02	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02	
VERL-SENDE Klärwerk	6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03	
VERL-SENDE Helfberend	6:04	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04	
S. H.-SENDE Stadtweg/Sender Straße	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06	
S. H.-SENDE Stadtweg/Mitte	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07	
S. H.-SENDE St.-Heinrich-Straße	6:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09	
S. H.-SENDE Friedhof	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10	
S. H.-SENDE Sender Eck	6:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12	
S. H.-SENDE Dreisewerd	6:13	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13	
SCHLOS HOLTE Albrecht	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:14	
SCHLOS HOLTE Milanweg	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15	
SCHLOS HOLTE Bahnhof	6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17	
Zielkonzent 2025 Inbetriebnahme TWE Montag-Freitag																			
85 Ost Schloß Holte-Stukenbrock - Verl																			
Anmerkungen																			
SCHLOS HOLTE Bahnhof	4:38	5:38	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38
SCHLOS HOLTE Milanweg	4:39	5:39	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39
SCHLOS HOLTE Albrecht	4:40	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40
S. H.-SENDE Dreisewerd	4:41	5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41
S. H.-SENDE Sender Eck	4:43	5:43	6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43
S. H.-SENDE Friedhof	4:44	5:44	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44
S. H.-SENDE St.-Heinrich-Straße	4:46	5:46	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46
S. H.-SENDE Stadtweg/Mitte	4:47	5:47	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47
S. H.-SENDE Stadtweg/Sender Straße	4:48	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
VERL-SENDE Helfberend	4:50	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50
VERL-SENDE Klärwerk	4:50	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50
VERL-SENDE Pollmeier	4:51	5:51	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51
VERL Langer Hagen	4:53	5:53	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53
VERL Jagdhütte	4:56	5:56	6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56
VERL Bahnhof	5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01
<b>ab</b>	<b>5:07</b>	<b>6:07</b>	<b>7:07</b>	<b>8:07</b>	<b>9:07</b>	<b>10:07</b>	<b>11:07</b>	<b>12:07</b>	<b>13:07</b>	<b>14:07</b>	<b>15:07</b>	<b>16:07</b>	<b>17:07</b>	<b>18:07</b>	<b>19:07</b>	<b>20:07</b>	<b>21:07</b>	<b>22:07</b>	<b>23:07</b>

Linie 85 West/Ost: Gütersloh – Verl – Schloß Holte (Samstag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																	
85 Gütersloh - Sirenheide - Verl - Schloß Holte-Stukenbrock																	
Samstag																	
an	7:47	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07
an	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
Ammerkungen																	
GÜTERSLOH Hbf	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15
GÜTERSLOH Kaiserstraße	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17
GÜTERSLOH Pfäfersstraße	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18	23:18
GÜTERSLOH Miele-Werke	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19
GÜTERSLOH Marienstraße	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20	23:20
GÜTERSLOH Stadtring/Sundern	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:22
GÜTERSLOH Mohndruck	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23	23:23
GÜTERSLOH Betriebsmann	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	23:24
GT-AVENWEDDE Eimerheide	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	23:26
GT-AVENWEDDE Vogel	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	23:27
GT-AVENWEDDE Spexarder Straße	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28	23:28
GT-SPEXARD Waldklaus	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29	23:29
VERL-SÜRENHEIDE Trakehner Straße	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:30
VERL-SÜRENHEIDE Siedlung	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	23:31
VERL-SÜRENHEIDE Berensweg	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32
VERL-SÜRENHEIDE St. Georg-Schule	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33	23:33
VERL-SÜRENHEIDE Tonskrug	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	23:34
VERL-SÜRENHEIDE Helfgerd	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	23:36
VERL Ahlers	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37	23:37
VERL Freibad	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:38
VERL Schulzentrum	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	23:39
VERL Bahnhof	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42	23:42
<b>TWE aus Gütersloh</b>	<b>an 7:49</b>	<b>8:49</b>	<b>9:49</b>	<b>10:49</b>	<b>11:49</b>	<b>12:49</b>	<b>13:49</b>	<b>14:49</b>	<b>15:49</b>	<b>16:49</b>	<b>17:49</b>	<b>18:49</b>	<b>19:49</b>	<b>20:49</b>	<b>21:49</b>	<b>22:49</b>	<b>23:49</b>
VERL Bahnhof	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55
VERL Jagdhütte	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57	23:57
VERL Langer Hagen	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01	0:01
VERL-SENDE Polmeier	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02	0:02
VERL-SENDE Klärwerk	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03	0:03
VERL-SENDE Heilberend	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04	0:04
S. H.-SENDE Stadtweg/Sender Straße	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06	0:06
S. H.-SENDE Stadtweg/Mitte	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07	0:07
S. H.-SENDE St.-Heinrich-Straße	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09	0:09
S. H.-SENDE Friedhof	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10	0:10
S. H.-SENDE Sender Eck	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12	0:12
S. H.-SENDE Dreisewerd	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13	0:13
SCHLOSS HOLTE Albrecht	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:14	0:14
SCHLOSS HOLTE Milanweg	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15	0:15
SCHLOSS HOLTE Bahnhof	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17	0:17

Linie 85 Ost/West: Schloß Holte – Verl – Gütersloh (Samstag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																		
85 Schloß Holte-Stukenbrock - Verl - Sürenheide - Gütersloh																		
Sonntag																		
84.1 aus Stukenbrock	an	6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37
84.2 aus Schloß Holte Ortsverkehr	an	6:33	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33
Anmerkungen																		
SCHLOß HOLTE Bahnhof		6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38
SCHLOß HOLTE Milanweg		6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39
SCHLOß HOLTE Albrecht		6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40
S. H. SENDE Deisewerd		6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41
S. H. SENDE Sender Eck		6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43
S. H. SENDE Friedhof		6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44
S. H. SENDE St.-Heinrich-Straße		6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46
S. H. SENDE Stadtweg/Mitte		6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47
S. H. SENDE Stadtweg/Sender Straße		6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48
VERL SENDE Helfterand		6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50
VERL SENDE Kluwerk		6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50
VERL SENDE Pollmeier		6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51
VERL Langer Hagen		6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53
VERL Jagdhütte		6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56
VERL Bahnhof		7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01
<b>TWE nach Gütersloh</b>																		
VERL Bahnhof		7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:14
VERL Schützenrum		7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15
VERL Freibad		7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16
VERL Ahlers		7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17
VERL SÜRENHEIDE Helfferd		7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18	23:18
VERL SÜRENHEIDE Tonskrug		7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20	23:20
VERL SÜRENHEIDE St. Georg-Schule		7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:21
VERL SÜRENHEIDE Berensweg		7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:22
VERL SÜRENHEIDE Stedlung		7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23	23:23
VERL SÜRENHEIDE Trakeimer Straße		7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	23:24
GT-SPEXARD Waldklause		7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25	23:25
GT-AVENWEDDE Spexarder Straße		7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	23:26
GT-AVENWEDDE Vogel		7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	23:27
GT-AVENWEDDE Eimerheide		7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28	23:28
GÜTERSLOH Bertelsmann		7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:30
GÜTERSLOH Mohndruck		7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	23:31
GÜTERSLOH Stadtring Sundern		7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32
GÜTERSLOH Marienstr. 1		7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	23:34
GÜTERSLOH Miele-Werke		7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35	23:35
GÜTERSLOH Pfälzerstraße		7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	23:36
GÜTERSLOH Kaiserstraße		7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:38
GÜTERSLOH Hbf		7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40
<b>RB nach Bielefeld</b>																		
ab	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	23:49	
ab	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08	23:08		

Linie 85 West/Ost: Gütersloh – Verl – Schloß Holte (Sonntag)

Zielkonzept 2025 inbetriebnahme TWE														
85 Gütersloh - Sürenheide - Verl - Schloß Holte-Stukenbrock														
Sonntag / Feiertag														
RB aus Bielefeld	an 9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07
RB aus Rheda-W.	an 8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48
Anmerkungen														
GÜTERSLOH Hbf	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15
GÜTERSLOH Kaiserstraße	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17
GÜTERSLOH Pfäzterstraße	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18
GÜTERSLOH Miele-Werke	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19
GÜTERSLOH Marienstraße	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20
GÜTERSLOH Stadtring Sudern	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22
GÜTERSLOH Mohndruck	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23
GÜTERSLOH Bertelsmann	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24
GT-AVENWEDDE Eimerheide	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26
GT-AVENWEDDE Vogel	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27
GT-AVENWEDDE Spexarder Straße	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28
GT-SPEXARD Waldklaus	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29
VERL-SÜRENHEIDE Trakehner Straße	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30
VERL-SÜRENHEIDE Siedlung	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31
VERL-SÜRENHEIDE Berensweg	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32
VERL-SÜRENHEIDE St. Georg-Schule	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33
VERL-SÜRENHEIDE Tönkrug	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34
VERL Ahlers	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36
VERL Ahlers	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37
VERL Freibad	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38
VERL Schulzentrum	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39
VERL Bahnhof	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42
<b>TWE aus Gütersloh</b>	<b>9:49</b>	<b>10:49</b>	<b>11:49</b>	<b>12:49</b>	<b>13:49</b>	<b>14:49</b>	<b>15:49</b>	<b>16:49</b>	<b>17:49</b>	<b>18:49</b>	<b>19:49</b>	<b>20:49</b>	<b>21:49</b>	<b>22:49</b>
VERL Bahnhof	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55
VERL Jagthütte	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57
VERL Langer Hagen	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01
VERL-SENDE Pollmeier	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02
VERL-SENDE Klärwerk	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03
VERL-SENDE Helfberend	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04
S.H.-SENDE Stadtweg/Sender Straße	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06
S.H.-SENDE Stadtweg/Mitte	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07
S.H.-SENDE St.-Heinrich-Straße	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09
S.H.-SENDE Friedhof	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10
S.H.-SENDE Sender Eck	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12
S.H.-SENDE Dreisewerd	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13
SCHLOß-HOLTE Albrecht	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:14
SCHLOß-HOLTE Milanweg	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15
SCHLOß-HOLTE Bahnhof	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17



Linie 85 Ost/West: Schloß Holte – Verl – Gütersloh (Sonntag)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE		85 Schloß Holte-Stukenbrock - Verl - Sürenheide - Gütersloh																	
		Sonntag / Feiertag																	
SCHLOSS HOLTE Bahnhof	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38					
SCHLOSS HOLTE Milanweg	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39					
SCHLOSS HOLTE Albrecht	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40					
S. H. SENDE Dreisewerd	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41					
S. H. SENDE Sender Eck	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43					
S. H. SENDE Friedhof	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44					
S. H. SENDE St. Heinrich-Straße	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46					
S. H. SENDE Stadtweg/Mitte	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47					
S. H. SENDE Stadtweg/Sender Straße	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48					
VERL-SENDE Helberend	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50					
VERL-SENDE Klarwerk	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50					
VERL-SENDE Pollmeier	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51					
VERL Langer Hagen	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53					
VERL Jagdhütte	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56					
VERL Bahnhof	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01					
<b>TWE nach Gütersloh</b>	<b>ab 9:07</b>	<b>10:07</b>	<b>11:07</b>	<b>12:07</b>	<b>13:07</b>	<b>14:07</b>	<b>15:07</b>	<b>16:07</b>	<b>17:07</b>	<b>18:07</b>	<b>19:07</b>	<b>20:07</b>	<b>21:07</b>	<b>22:07</b>					
VERL Bahnhof	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14					
VERL Schulzentrum	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15					
VERL Freibad	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16					
VERL Ahlers	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17					
VERL-SÜRENHEIDE Helfgerd	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18					
VERL-SÜRENHEIDE Tönskrug	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20					
VERL-SÜRENHEIDE St. Georg-Schule	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21					
VERL-SÜRENHEIDE Berensweg	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22					
VERL-SÜRENHEIDE Siedlung	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23					
VERL-SÜRENHEIDE Trakehner Straße	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24					
GT-SPEXARD Waldkause	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25					
GT-AVENWEDDE Spexarder Straße	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26					
GT-AVENWEDDE Vogel	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27					
GT-AVENWEDDE Eimerheide	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28					
GÜTERSLOH Bertelsmann	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30					
GÜTERSLOH Mohndruck	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31					
GÜTERSLOH Stadtring Sundern	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32					
GÜTERSLOH Marienstr. 1	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34					
GÜTERSLOH Miele-Werke	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35					
GÜTERSLOH Pfälzerstraße	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36					
GÜTERSLOH Kaiserstraße	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38					
GÜTERSLOH Hbf	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40					
<b>RB nach Bielefeld</b>	<b>ab 9:49</b>	<b>10:49</b>	<b>11:49</b>	<b>12:49</b>	<b>13:49</b>	<b>14:49</b>	<b>15:49</b>	<b>16:49</b>	<b>17:49</b>	<b>18:49</b>	<b>19:49</b>	<b>20:49</b>	<b>21:49</b>	<b>22:49</b>					
<b>RB nach Rheda-W.</b>	<b>ab 10:08</b>	<b>11:08</b>	<b>12:08</b>	<b>13:08</b>	<b>14:08</b>	<b>15:08</b>	<b>16:08</b>	<b>17:08</b>	<b>18:08</b>	<b>19:08</b>	<b>20:08</b>	<b>21:08</b>	<b>22:08</b>	<b>23:08</b>					

Linie 72 neu: Harsewinkel – Marienfeld

Zielkonzept 2025																		
Inbetriebnahme TWE																		
Montag-Freitag																		
Linie 72 Harsewinkel - Marienfeld - Harsewinkel																		
HARSEWINKEL Zentrum	5:27	6:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	
HARSEWINKEL Nordstraße	5:30	6:28	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	
HARSEWINKEL Edith-Stein-Weg	5:31	6:29	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	
HARSEWINKEL Gottlieb-Daimler-Straße	5:32	6:30	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	
HARSEWINKEL Steinhäger Straße	5:33	6:31	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	
MARIENFELD Remse	5:36	6:34	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	
MARIENFELD Abt-Bernhard-Straße	5:37	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35	
MARIENFELD Van-Galen-Straße	5:38	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	
<b>71 aus Gütersloh</b>	<b>an</b>	<b>5:32</b>	<b>6:32</b>	<b>7:32</b>	<b>8:32</b>	<b>9:32</b>	<b>10:32</b>	<b>11:32</b>	<b>12:32</b>	<b>13:32</b>	<b>14:32</b>	<b>15:32</b>	<b>16:32</b>	<b>17:32</b>	<b>18:32</b>	<b>19:32</b>	<b>20:32</b>	<b>21:32</b>
MARIENFELD Waldschlößchen	5:39	6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	
MARIENFELD Arvato	5:40	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38		15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	
MARIENFELD Lutterstrang										14:40								
MARIENFELD Max-Planck-Straße	5:41	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:43	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	
MARIENFELD Rüschoff	5:43	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:45	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	
MARIENFELD Wadenhardstr.	5:44	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:46	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	
MARIENFELD Waldschlößchen	an	5:35	6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:47	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43
<b>TWE aus Gütersloh</b>	<b>an</b>	<b>5:47</b>	<b>6:47</b>	<b>7:47</b>	<b>8:47</b>	<b>9:47</b>	<b>10:47</b>	<b>11:47</b>	<b>12:47</b>	<b>13:47</b>	<b>14:47</b>	<b>15:47</b>	<b>16:47</b>	<b>17:47</b>	<b>18:47</b>	<b>19:47</b>	<b>20:47</b>	<b>21:47</b>
MARIENFELD Waldschlößchen	ab	5:36	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53
MARIENFELD Arvato	5:37	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	
MARIENFELD Elbracht	5:38	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	
MARIENFELD Bielefelder Straße	5:39	6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	
MARIENFELD Lutterstrang	5:40	6:58	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	
MARIENFELD Kiffmeyer	6:03	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	
MARIENFELD Diekott	6:04	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	

Linie 72 neu: Marienfeld – Harsewinkel

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE Montag-Freitag																	
Linie 72 Harsewinkel - Marienfeld - Harsewinkel																	
MARIENFELD Diekort	6:04	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02
MARIENFELD Dammann	6:06	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04
MARIENFELD Beelke	6:07	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05
MARIENFELD Max-Planck-Straße	6:08	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06
MARIENFELD Arvato	6:09	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07
MARIENFELD Waldschlößchen	6:10	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08
<b>TWE nach Gütersloh</b>	<b>6:15</b>	<b>7:15</b>	<b>8:15</b>	<b>9:15</b>	<b>10:15</b>	<b>11:15</b>	<b>12:15</b>	<b>13:15</b>	<b>14:15</b>	<b>15:15</b>	<b>16:15</b>	<b>17:15</b>	<b>18:15</b>	<b>19:15</b>	<b>20:15</b>	<b>21:15</b>	<b>22:15</b>
MARIENFELD Waldschlößchen	6:14	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:14	15:09	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:14
MARIENFELD Wadenhardstr.	6:15	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:15	15:10	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:15
MARIENFELD Rüschoff	6:16	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:16	15:11	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:16
MARIENFELD Max-Planck-Straße	6:18	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:18	15:13	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:18
MARIENFELD Arvato		7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23		15:14	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	
MARIENFELD Lutterstrang	6:21								14:21								22:21
MARIENFELD Waldschlößchen	6:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:15	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24
<b>71 nach Gütersloh</b>	<b>6:48</b>	<b>7:48</b>	<b>8:48</b>	<b>9:48</b>	<b>10:48</b>	<b>11:48</b>	<b>12:48</b>	<b>13:48</b>	<b>14:48</b>	<b>15:48</b>	<b>16:48</b>	<b>17:48</b>	<b>18:48</b>	<b>19:48</b>	<b>20:48</b>	<b>21:48</b>	<b>22:48</b>
MARIENFELD Van-Galen-Straße	6:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:16	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25
MARIENFELD Abt-Bernhard-Straße	6:26	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:17	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26
MARIENFELD Remse	6:27	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:18	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27
HARSEWINKEL Steinhäger Straße	6:30	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:21	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30
HARSEWINKEL Gottlieb-Damler-Straße	6:31	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:22	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31
HARSEWINKEL Edith-Stein-Weg	6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:23	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32
HARSEWINKEL Nordstraße	6:33	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:24	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33
HARSEWINKEL Zentrum	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:27	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36

Stadtverkehr Verl

Zielkonzent 2025 Inbetriebnahme TWE Montag-Freitag		Stadtbus Verl Bahnhof - Industriegebiet West - Verl Bahnhof																															
		an	an	12:21	12:24	13:21	13:24	14:21	14:24	15:21	15:24	16:21	16:24	17:21	17:24	18:21	18:24	19:21	19:24	20:21													
TWE aus Gütersloh 73 nach Gütersloh																																	
Anmerkungen																																	
VERL Bahnhof	5:12	5:42	6:12	6:42	7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24		
VERL Bühlbuschschule	5:13	5:43	6:13	6:43	7:13	7:43	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25		
VERL Heitmeier	5:14	5:44	6:14	6:44	7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:56	20:26		
VERL Eichendorffstraße	5:15	5:45	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27		
VERL Westfalenweg	5:18	5:48	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30		
VERL Krazweg	5:19	5:49	6:19	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49																			
TWE aus Gütersloh	5:46	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46																				
VERL Eiserstraße	5:20	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50																			
VERL Messingstraße	5:21	5:51	6:21	6:51	7:21	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51																			
VERL Nickelstraße	5:22	5:52	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52																			
VERL Titanweg/Chromstraße	5:23	5:53	6:23	6:53	7:23	7:53	8:23	8:53	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53																			
VERL Chromstraße	5:24	5:54	6:24	6:54	7:24	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54																			
VERL Chromstraße															12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	20:33		
VERL Titanweg/Chromstraße															12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34		
VERL Nickelstraße															12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05	19:35	20:05	20:35		
VERL Messingstraße															12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:36		
VERL Eiserstraße															12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:07	20:37		
TWE nach Gütersloh	ab														13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41	20:11				
73 nach Gütersloh	ab														12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:07			
VERL Krazweg															13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:38			
VERL Westfalenweg	5:25	5:55	6:25	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:09	20:39		
VERL Eichendorffstraße	5:28	5:58	6:28	6:58	7:28	7:58	8:28	8:58	9:28	9:58	10:28	10:58	11:28	11:58	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:42		
VERL Heitmeier	5:29	5:59	6:29	6:59	7:29	7:59	8:29	8:59	9:29	9:59	10:29	10:59	11:29	11:59	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43		
VERL Bühlbuschschule	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14	20:44		
VERL Bahnhof	5:32	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:16	20:46		
TWE nach Gütersloh	ab	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:07	9:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07																			
73 nach Gütersloh	ab	5:34	6:04	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34																			

Linie 72 neu+Ergänzungslinie 1:

Beelen – Harsewinkel – Marienfeld (Teilausschnitt)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																	
Montag-Freitag																	
Linie 72 Zusatz: Beelen - Harsewinkel - Marienfeld - Harsewinkel - Beelen																	
RB aus Münster (Westf)	an	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
RB aus Rheda-W.	an	5:59	6:59	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59
BEELN Bahnhof		5:07	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05
GREFFEN Kolpingstraße		5:17	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15
GREFFEN Siemann		5:19	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17
HARSEWINKEL Überems		5:21	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19
HARSEWINKEL Stroer		5:22	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20
HARSEWINKEL Claas		5:24	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22
Schichtbeginn Claas		5:30															
HARSEWINKEL Zentrum		5:27	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25
HARSEWINKEL Nordstraße		5:30	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28
HARSEWINKEL Edith-Stein-Weg		5:31	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29
HARSEWINKEL Gottlieb-Daimler-Straße		5:32	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30
HARSEWINKEL Steinhäger Straße		5:33	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31
MARIENFELD Remse		5:36	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34
MARIENFELD Abt-Bernhard-Straße		5:37	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35
MARIENFELD Van-Galen-Straße		5:38	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36
<b>71 aus Gütersloh</b>	<b>an</b>	<b>5:32</b>	<b>7:32</b>	<b>8:32</b>	<b>9:32</b>	<b>10:32</b>	<b>11:32</b>	<b>12:32</b>	<b>13:32</b>	<b>14:32</b>	<b>15:32</b>	<b>16:32</b>	<b>17:32</b>	<b>18:32</b>	<b>19:32</b>	<b>20:32</b>	<b>21:32</b>
MARIENFELD Waldschlößchen		5:39	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37

Linie 72 neu+Ergänzungslinie 1:

Marienfeld – Harsewinkel – Beelen (Teilausschnitt)

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																		
Montag-Freitag																		
Linie 72 Zusatz: Beelen - Harsewinkel - Marienfeld - Harsewinkel - Beelen																		
MARIENFELD Waldschlößchen	6:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:15	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	
<b>71 nach Gütersloh</b>	<b>ab</b>	<b>6:48</b>	<b>7:48</b>	<b>8:48</b>	<b>9:48</b>	<b>10:48</b>	<b>11:48</b>	<b>12:48</b>	<b>13:48</b>	<b>14:48</b>	<b>15:48</b>	<b>16:48</b>	<b>17:48</b>	<b>18:48</b>	<b>19:48</b>	<b>20:48</b>	<b>21:48</b>	<b>22:48</b>
MARIENFELD Van-Galen-Straße	6:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:16	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25	
MARIENFELD Abt-Bernhard-Straße	6:26	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:17	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	
MARIENFELD Remse	6:27	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:18	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	
HARSEWINKEL Steinhäger Straße	6:30	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:21	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	
HARSEWINKEL Gottlieb-Daimler-Straße	6:31	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:22	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	
HARSEWINKEL Edith-Stein-Weg	6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:23	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	
HARSEWINKEL Nordstraße	6:33	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:24	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33	
HARSEWINKEL Zentrum	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:27	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	
Schichtende Claas										15:00								23:00
HARSEWINKEL Claas	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:29	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:02
HARSEWINKEL Stroer	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:31	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:04
HARSEWINKEL Überems	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:32	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	23:05
GREFFEN Siemann	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:33	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42	23:06
GREFFEN Kolpingstraße	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:35	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44	23:08
BEELEN Marktplatz	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:45	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	23:18
BEELEN Bahnhof	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:46	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:19
<b>RB nach Münster (Westf)</b>	<b>ab</b>	<b>7:01</b>	<b>8:01</b>	<b>9:01</b>	<b>10:01</b>	<b>11:01</b>	<b>12:01</b>	<b>13:01</b>	<b>14:01</b>	<b>15:01</b>	<b>16:01</b>	<b>17:01</b>	<b>18:01</b>	<b>19:01</b>	<b>20:01</b>	<b>21:01</b>	<b>22:01</b>	<b>23:01</b>
<b>RB nach Rheda-W.</b>	<b>ab</b>	<b>7:02</b>	<b>8:02</b>	<b>9:02</b>	<b>10:02</b>	<b>11:02</b>	<b>12:02</b>	<b>13:02</b>	<b>14:02</b>	<b>15:02</b>	<b>16:02</b>	<b>17:02</b>	<b>18:02</b>	<b>19:02</b>	<b>20:02</b>	<b>21:02</b>	<b>22:02</b>	<b>23:02</b>

Linie 74/Ergänzungslinie 2: Pixel – Herzebrock – Clarholz – Harsewinkel

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																	
Optionale Zusatzlinie Harsewinkel - Herzebrock-Clarholz - Pixel																	
Montag-Freitag																	
HARSEWINKEL Bahnhof	5:35	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	22:49
HARSEWINKEL Haus Bergmann	5:36	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	22:50
HARSEWINKEL Am Drepper	5:37	6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	22:51
HARSEWINKEL Zentrum	5:39	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	22:53
HARSEWINKEL Am Abrocksbach	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	22:54
HARSEWINKEL Pauluskirche	5:43	6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	22:57
HARSEWINKEL Overbergstraße	5:44	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	22:58
HARSEWINKEL ZOB	5:46	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	23:00
Schichtende Claas																	23:00
HARSEWINKEL Claas	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	23:02
HARSEWINKEL Boomerger	5:51	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	23:05
HARSEWINKEL Ensstadion	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	23:06
HC-HEERDE Gertheinrich	5:53	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	23:07
HC-HEERDE Rohmann	5:54	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	23:08
HC-CLARHOLZ Leewe	5:56	6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	23:10
HC-CLARHOLZ Friedhof	5:59	6:59	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	23:13
HC-CLARHOLZ Bahnhof	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	23:15
<b>RB nach Riheda-W.</b>	<b>ab 6:11</b>	<b>7:11</b>	<b>8:11</b>	<b>9:11</b>	<b>10:11</b>	<b>11:11</b>	<b>12:11</b>	<b>13:11</b>	<b>14:11</b>	<b>15:11</b>	<b>16:11</b>	<b>17:11</b>	<b>18:11</b>	<b>19:11</b>	<b>20:11</b>	<b>21:11</b>	
HC-CLARHOLZ Schomäckerstraße	6:02	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	23:16
HC-CLARHOLZ Schomäckerstedlung	6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	23:17
HC-CLARHOLZ Eckern	6:04	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	23:18
HC-HERZEBROCK Dieksheide	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	23:19
HC-HERZEBROCK Mühlenweg	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	23:19
HC-HERZEBROCK Altenheim	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	23:20
HC-HERZEBROCK Bahnhof	6:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	23:22
HC-HERZEBROCK Reckord	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	
HC-HERZEBROCK Friedhof	6:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	
HC-PIXEL Heitmann	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	
HC-PIXEL Markmann	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	
HC-PIXEL Lager	6:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	
HC-PIXEL Siedlung	6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	

Linie 74/Ergänzungslinie 2: Harsewinkel – Clarholz – Herzebrock – Pixel

Zielkonzept 2025 Inbetriebnahme TWE																	
Montag-Freitag																	
Optionale Zusatzlinie Pixel - Herzebrock-Clarholz - Harsewinkel																	
HC-PIXEL Siedlung	5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	
HC-PIXEL Markmann	5:44	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	
HC-PIXEL Heitmann	5:45	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	
HC-HERZEBROCK Friedhof	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	
HC-HERZEBROCK Reckord	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	
HC-HERZEBROCK Bahnhof	4:49	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52
HC-HERZEBROCK Altenheim	4:50	5:53	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53
HC-HERZEBROCK Mühlenweg	4:51	5:54	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54
HC-HERZEBROCK Dieksheide	4:52	5:55	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55
HC-CLARHOLZ Eckern	4:53	5:56	6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56
HC-CLARHOLZ Schomäckerriedlung	4:54	5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57
HC-CLARHOLZ Schomäckerstraße	4:55	5:58	6:58	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58
<b>RB aus Rheda-W.</b>	<b>5:50</b>	<b>6:50</b>	<b>7:50</b>	<b>8:50</b>	<b>9:50</b>	<b>10:50</b>	<b>11:50</b>	<b>12:50</b>	<b>13:50</b>	<b>14:50</b>	<b>15:50</b>	<b>16:50</b>	<b>17:50</b>	<b>18:50</b>	<b>19:50</b>	<b>20:50</b>	
HC-CLARHOLZ Bahnhof	4:57	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
HC-CLARHOLZ Friedhof	4:58	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01
HC-CLARHOLZ Leewe	6:04	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	
HC-HEERDE Rohmann	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	
HC-HEERDE Gertheinrich	6:07	7:07	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	
HARSEWINKEL Emesstadion	6:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	
HARSEWINKEL Boomberge	6:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	
HARSEWINKEL Claas	5:24	6:11	7:11	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:11
Schichtbeginn Claas	5:30																
HARSEWINKEL ZOB	6:13	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	
HARSEWINKEL Overbergstraße	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	
HARSEWINKEL Pauluskirche	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	
HARSEWINKEL Am Abrocksbach	6:18	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	
HARSEWINKEL Zentrum	5:28	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20
HARSEWINKEL Am Drepper	6:21	7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	
HARSEWINKEL Haus Bergmann	6:22	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	
HARSEWINKEL Bahnhof	6:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	