VVOWL

Mitglied des NWL
Nahverkehr Westfalen-Lippe

Kreis Gütersloh
weltgewandt & bodenständig

Qualitätsbericht 2015
Busverkehr
Kreis Gütersloh

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

1. Einleitung

2. Regionalbuslinien im Kreis Gütersloh

3. Qualitätskriterien und ihre Kontrolle durch Profitester

   3.1 Qualitätstester

   3.2 Pünktlichkeit

   3.3 Fahrgastinformationssysteme / Ausstattungsstandards

   3.4 Sauberkeit der Fahrzeuge

4. Erhebungsergebnisse der Qualitätsstandards

   4.1 Pünktlichkeit

   4.2 Fahrgastinformationen am Fahrzeug

   4.3 Fahrgastinformationen im Fahrzeug

   4.4 Ausstattungsstandards der Fahrzeuge

   4.5 Sauberkeit der Fahrzeuge

5. Ursachen

   5.1 Pünktlichkeit

   5.2 Fahrgastinformationen und Ausstattungsstandards

   5.3 Sauberkeit

6. Lösungsmöglichkeiten

   6.1 Pünktlichkeit

   6.2 Fahrgastinformationen und Ausstattungsstandards

7. Hauptproblemfelder

8. Empfehlungen

9. Betrachtung der Qualitätsentwicklungen zwischen 2010 und 2015 im Busverkehr im Kreis Gütersloh

1. Einleitung

Das 6. Jahr in Folge erscheint der Qualitätsbericht für den Busverkehr im Kreis Gütersloh. Wie auch in den Vorjahren dient der Qualitätsbericht den politischen Entscheidungsträgern/-innen als Orientierungshilfe, um korrekte Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität im Busbereich zu entwickeln oder zumindest Niveaukonstanz zu erreichen. Der Bericht liegt sowohl in gedruckter Version als auch digital unter http://www.kreis-guetersloh.de/thema/160/sr_seiten/artikel/112180100000039035.php[1] vor.

Grundlage für qualitative Vorgaben im Busbereich ist der Nahverkehrsplan. 2015 wurde damit begonnen den NVP fortzuschreiben. Dieser soll 2016 fertig gestellt werden. Er enthält zeitgemäße Optimierungen zur Attraktivitätssteigerung des Busangebotes (bspw. Ausstattung der Busse mit GPS für Echtzeitinformationen über Pünktlichkeiten der Busse, WLAN Ausstattung in Buslinien, etc.), die jeweils bei Neuausschreibungen als Vorgabe bekannt gemacht werden.

Solange bleiben die bewährten Anforderungen an die Ausstattungsstandards in den Regionalbuslinien erhalten. Wie dieser aktuell aussieht wird nachfolgend detailliert ausgewertet, beschrieben und bewertet. Als Datengrundlage werden von Profitestern erhobene Stichproben herangezogen. Die Daten der Busunternehmer in Form von Liefernachweisen sind für die Vertragsabrechnungen von Relevanz. Die Profitester sind mehrmals im Monat im Kreisgebiet Gütersloh unterwegs und erheben und bewerten die unterschiedlichen Regionalbuslinien. Dabei wird beispielsweise auf die Pünktlichkeit, Sauberkeit oder Ausstattungsmerkmale der Buslinien geachtet.

Wie bereits im letzten Qualitätsbericht können noch keine detaillierten Verspätungsgründe genannt werden. Dies soll aber für das Jahr 2016 durch bis dahin ergriffene Maßnahmen möglich sein.

Der diesjährige Fokus liegt auf der Analyse der Pünktlichkeitsentwicklungen je Buslinie von 2013 bis 2015, die vergleichend in einer Grafik abgebildet sind. Ergänzt werden die Grafiken durch die tabellarische Auswertung der Profitesterstichproben hinsichtlich der als problematisch erachteten Tageszeiten je Linie. Zu den „Problemzeiten“ werden in 2016 die Profitester verstärkt zur Kontrolle eingesetzt. Evtl. ergeben sich daraus ablesbare Handlungsempfehlungen.

2. Regionalbuslinien im Kreis Gütersloh

Im Kreis Gütersloh unterscheidet man bei Buslinien zwischen dem sogenannten Grundnetz und Schülernetz, die die 13 Städte und Gemeinden des Kreises miteinander verbinden und teilweise eine Verknüpfung mit den umliegenden Städten und Kreisen herstellen. Es gibt Buslinien, die sowohl teilweise als auch ausschließlich innerörtliche Erschließungsfunktionen übernehmen. Darüber hinaus übernehmen viele Linien eine Anschlussherstellung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

[1] www.kreis-gütersloh.de → Bei der rot markierten Rubrik „Themen“ den Punkt Straßenverkehr anklicken → Dann die Rubrik „ÖPNV“ anklicken → Dann „Veröffentlichungen“ ganz unten auf der Seite

Das Schülernetz hingegen umfasst Schülerbuslinien, die speziell auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet sind. Aussagen zu diesem Netz finden sich in diesem Bericht nicht.

Vor allem als Vorbereitung von Ausschreibungen von Verkehrsleistungen wurden nahezu sämtliche in der Aufgabenträgerschaft des Kreises liegenden Linien in Linienbündeln zusammengefasst. Derzeit existieren sechs Linienbündel, davon liegen fünf (Nord, Nordwest, Ost, Südost, Südwest) in der Aufgabenträgerschaft des Kreises. Die Stadtbuslinien der Stadtwerke Gütersloh befinden sich in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Gütersloh und bilden das sechste Linienbündel.

In einigen Städten und Gemeinden bestehen zusätzliche ÖPNV-Systeme wie Anruf-Sammeltaxen (AST) und Taxibusse (z.B. in Harsewinkel). Diese ÖPNV-Bedienungsformen nehmen eine sehr kleinräumige Erschließungsfunktion wahr und sind kein Bestandteil der Linienbündel. Daher werden diese Angebotsformen, wie auch das von den Stadtwerken Gütersloh betriebene Stadtbusnetz, in diesem Bericht nicht näher betrachtet.

Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt die wichtigsten Regionalbuslinien und deren Linienbündelzugehörigkeit auf.

Tabelle 1: Übersicht der fünf Linienbündel und dazugehöriger Regionalbuslinien

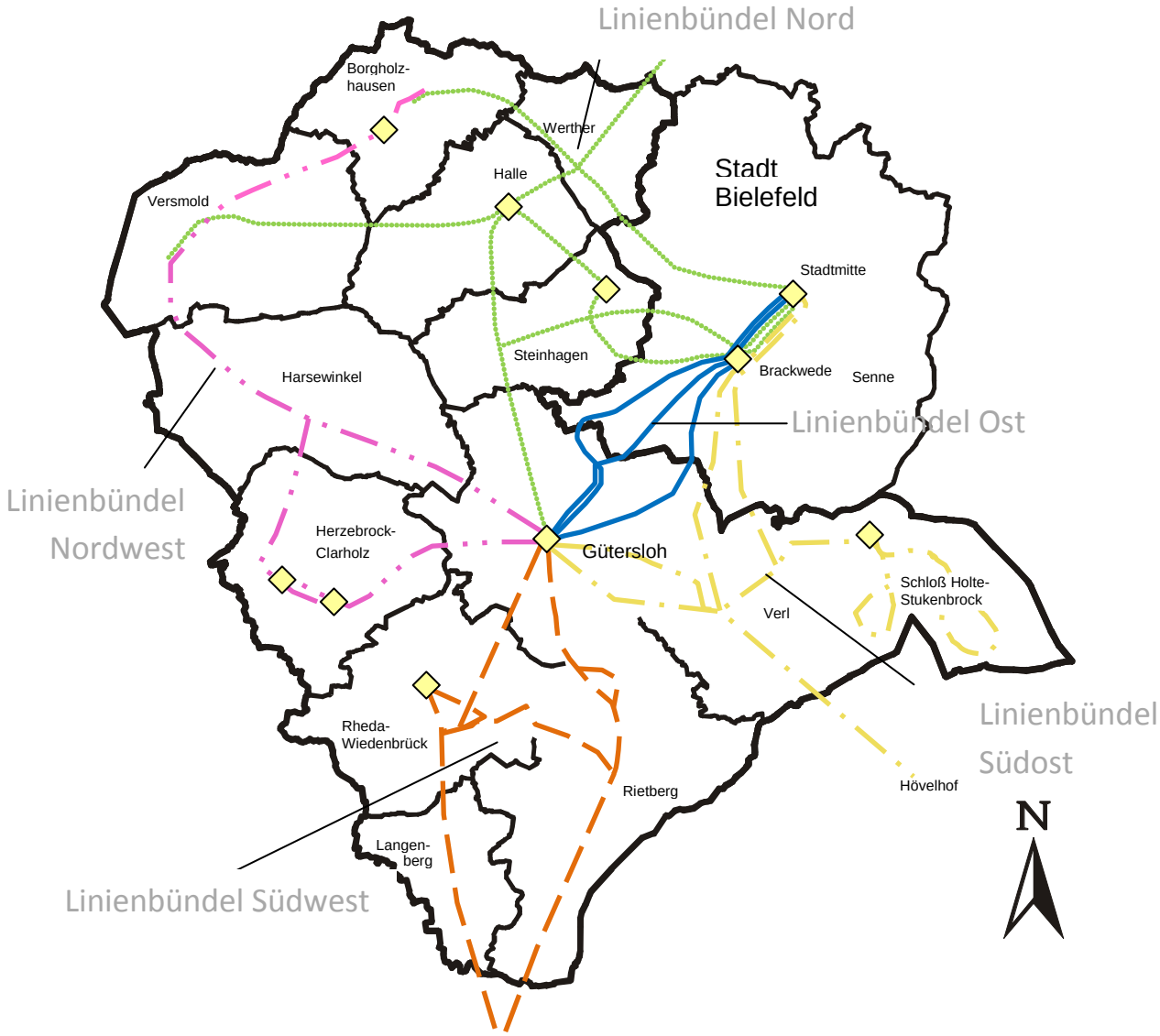
Linienbündel	Betreiber im Jahr 2015	Regionalbus-linien	Fahrstrecken
Nord	BVO	43 (e)	Gütersloh ↔ Halle
		48	Bielefeld ↔ Steinhagen (Brockhagen)
		61 (e)	Bielefeld↔Werther↔Halle
		62 (e)	Bielefeld ↔ Werther ↔ Borgholzhausen
		88 (e)	Bielefeld ↔ Steinhagen ↔ Halle
		89 (e)	Versmold (Peckeloh) ↔ Halle
Nordwest	BVO	71 (e)	Versmold ↔ Gütersloh
		72 (e)	Herzebrock ↔ Harsewinkel
		74	Clarholz ↔ Gütersloh
		90 (e)	Versmold ↔ Halle
Ost	moBiel	87 (e)	Bielefeld ↔ Gütersloh
		94 (e)	Bielefeld (Brackwede) ↔ Gütersloh
		95 (e)	Bielefeld ↔ Gütersloh
Südost	TWE	73 (e)	Gütersloh ↔ Verl ↔ Hövelhof
		80.2	Bielefeld ↔ Verl
		83	Bielefeld ↔ Schloß Holte
		84.1	Ortsverkehr Schloß Holte-Stukenbrock: Schloß Holte ↔ Stukenbrock-Senne
		84.2	Ortsverkehr Schloß Holte-Stukenbrock: Schloß Holte ↔ Liemke
		85 (e)	Gütersloh ↔ Verl ↔ Schloß Holte
Südwest	TWE	70 (e)	Lippstadt ↔ Rheda
		76 (e)	Rheda ↔ Rietberg
		77 (e)	Gütersloh ↔ Rietberg
		78 (e)	Stadtverkehr Rheda-Wiedenbrück: Rheda ↔ Wiedenbrück
		79 (e)	Gütersloh ↔ Rheda
		80.1	Lippstadt ↔ Rietberg

(e)= von Qualitätstestern erhobene Linien

Nachfolgend werden die Linienbündel in einer Gesamtübersicht dargestellt, um eine räumliche Übersicht zu bekommen.

Dazu werden die Verläufe der einzelnen Linien des Grundnetzes kartographisch visualisiert. Außerdem sind wichtige Umsteigepunkte zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) markiert.

Abbildung 1: Gesamtübersicht über den Streckenverlauf der fünf Linienbündel im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh



Legende: ◇ Anschluss an SPNV

3. Qualitätskriterien und ihre Kontrolle durch Qualitätstester

3.1 Qualitätstester

Drei sogenannte Profitester sind im Kreisgebiet Gütersloh unterwegs und erheben die verschiedenen Qualitätskriterien des Busverkehrs und geben Bewertungen ab. Diese Bewertungen basieren auf einem standardisierten Erhebungsbogen, um die Objektivität und Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten. Qualitätskriterien wie bspw. Pünktlichkeit, Fahrgastinformationssysteme (außen/innen), Ausstattungsstandards und Sauberkeit der Fahrzeuge werden dabei erfasst. Die Profitester fahren entweder mit den verschiedenen Buslinien mit oder sie kontrollieren an Haltestellen die Pünktlichkeiten der Buslinien und die von außen sichtbare Qualität der Busse. Arbeitszeiten der Profitester sind i.d.R. zwischen Montag und Samstag zwischen 7 und 19 Uhr. Diese Zeitspanne an den Werktagen umfasst die meisten Fahrtenangebote und es wird davon ausgegangen, dass in dieser Zeit auch die meisten Fahrgäste das Angebot nutzen. Nichtsdestotrotz werden auch außerhalb dieser Zeitspanne Stichproben erhoben, jedoch weitaus seltener.

3.2 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit der einzelnen Buslinien ist für die Fahrgäste von besonderer Bedeutung. Im Falle von vereinzelten Verspätungen, werden diese toleriert und haben keine Auswirkungen auf die Inanspruchnahme der ÖPNV-Nutzung. Sollte es jedoch zu vermehrten Verspätungen kommen, können sie als Qualitätseinschränkung wahrgenommen werden und in Folge dessen der ÖPNV nicht mehr genutzt wird und auf andere Verkehrsmittel zurückgegriffen wird. Wie die Pünktlichkeiten der einzelnen Buslinien für 2015 aussehen, wird im Verlauf des Berichtes analysiert.

3.3 Fahrgastinformationssysteme / Ausstattungsstandards der Fahrzeuge

Die Anforderungen an die zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge sind weitreichend. Die Forderungen können in Verträgen festgelegt werden, sie gelten jedoch nur eingeschränkt bei bestehenden eigenwirtschaftlichen Verkehren.

Beispielsweise sollen die Busse Vollmatrixanzeigen besitzen, die die Liniennummer am Bug, Heck, an der linken und rechten Fahrzeugseite anzeigen, sowie das Fahrtziel am Bug und den Streckenverlauf an der rechten Fahrzeugseite. Darüber hinaus sollten Lautsprecher zur Linien- und Zieldurchsage vorhanden sein, ebenso wie geeignete akustische und optische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle. Die optische Anzeige „Wagen hält“ und die dafür notwendigen Haltewunschtasten sind ebenso Bestandteil der Qualitätsstandards. Eine Abstellfläche für Rollstühle / Kinderwagen, mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, elektronische Fahrscheindrucker und Fahrscheinentwerter wurden ebenso als Ausstattungsmerkmal festgesetzt.

3.4 Sauberkeit der Fahrzeuge

Zur Ermittlung der Sauberkeit werden folgende Elemente des Fahrzeugs getrennt voneinander durch Sichtkontrollen bewertet: Schreiben (innen und außen), Sitze, Fußboden, Seitenwände, Türen und Karosserie.

Dabei wird jedem Element ein spezifischer Punktwert zugeordnet, der der Priorität aus Kundensicht entsprechend gewichtet ist. Abgeleitet aus der Summe erfolgt eine entsprechende Bewertung der Einhaltung der vereinbarten Qualitätsstandards.

Für die Bewertung der Sauberkeit jedes einzelnen Elements existieren drei Abstufungen mit folgenden Prozentwerten:

- sauber: 100% der maximal erreichbaren Punktzahl

- leicht verschmutzt: 70% der maximal erreichbaren Punktzahl

- stark verschmutzt: 0% der maximal erreichbaren Punktzahl.

4. Erhebungsergebnisse der Qualitätsstandards

Im Folgenden werden die Ergebnisse der von den Profitestern aufgenommenen Daten ausgewertet und vorgestellt. Im Jahr 2015 sind insgesamt 825 Fahrten begleitet und 682 Erhebungen an Haltestellen durchgeführt worden. Jeder gemessene Qualitätsstandard wird jeweils für jedes Linienbündel ausgewertet. Zu beachten ist, dass es sich bei den erfassten Daten lediglich um Stichproben handelt. Die Tabelle 2 stellt die Anzahl der kontrollierten Fahrten und Stationen je Linienbündel dar.

Tabelle 2: Anzahl der begleiteten Fahrten im Jahr 2015

Linienbündel	Begleitete Fahrten	An Haltestellen erhobene Fahrten
Nord	138	88
Nordwest	263	198
Ost	61	112
Südost	156	129
Südwest	207	155
Gesamt	**825**	**682**

4.1 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit der Buslinien repräsentiert die Zuverlässigkeit des ÖPNV und ist das wichtigste Qualitätsmerkmal. Die Pünktlichkeiten werden an den vier bedeutendsten Knotenpunkten im Kreisgebiet erhoben - Gütersloh ZOB sowie die Bahnhöfe Rheda-Wiedenbrück, Schloß Holte und Halle. An genannten Knotenpunkten besteht Anschluss an den SPNV oder an andere Buslinien.

Die Datengrundlage für die Auswertungen je Knotenpunkt besteht aus den erhobenen Fahrten der Profitester, sowie deren Pünktlichkeitsmessungen an den Stationen.

In der Tabelle 3 sind die Ergebnisse für den Knotenpunkt Gütersloh ZOB dargestellt und in Tabelle 4 die Ergebnisse der übrigen drei Knotenpunkte. Diese Übersichten stellen zunächst nur die Verspätungen über 3 bzw. 5 Minuten dar. Eine detaillierte Betrachtung über Verspätungen erfolgt im Laufe des Qualitätsberichtes. Die Pünktlichkeit wurde für den Knotenpunkt Gütersloh für jedes Linienbündel gesondert ausgewertet.

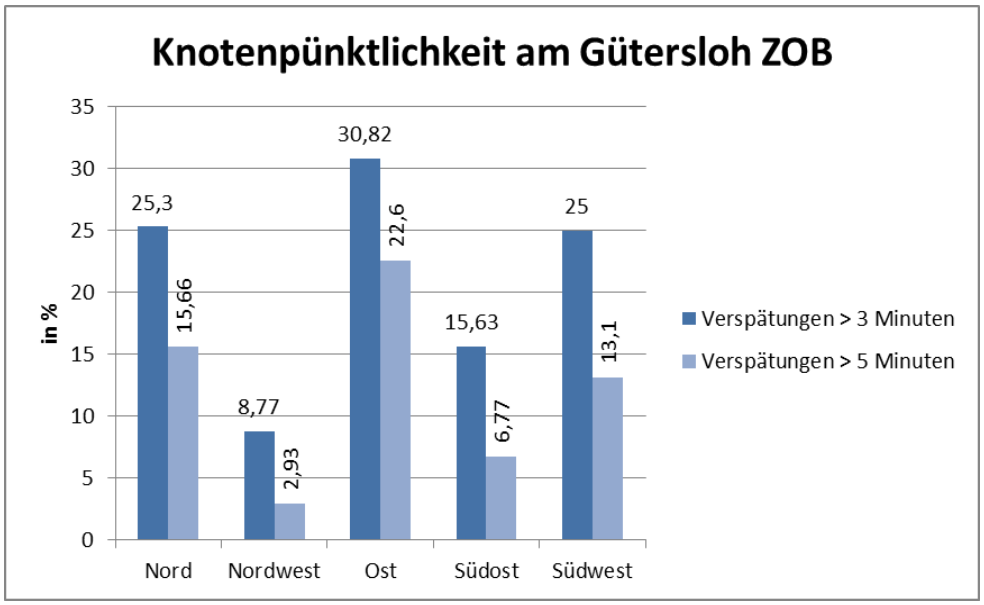
Ergänzt werden die beiden Abbildungen durch eine tageszeitliche Analyse, um die Hauptverspätungszeiten herauszufinden. Dargestellt sind zum einen die geclusterten Verspätungsminuten (vertikal) und zum anderen die Uhrzeiten in Stunden (7-19 Uhr), in denen die Profitester die Messungen durchführen. Die Einfärbung der Daten zeigt die Anzahl der erhobenen Fahrten – je dunkler, desto mehr Stichproben liegen je Uhrzeit vor. Alle erhobenen Fahrten, die mehr als 5 Minuten zu früh am Messpunkt angekommen sind, wurden blau hinterlegt. Alle erhobenen Fahrten zwischen einer verfrühten Ankunft von 4 Minuten bis zu Verspätungen von 1 Minute gelten als pünktlich und wurden grün markiert. Fahrten zwischen 2 und 3 Minuten wurden gelb markiert und haben leichte Verspätungen vorzuweisen, gelten aber noch als pünktlich und sind in den meisten Fällen nicht kritisch. Alle Verspätungen ab 4 Minuten wurden hingegen orange bzw. rot markiert, da sie ggf. für Reisende problematisch werden können bspw. bei Umstiegen an Stationen.

Tabelle 3: Anzahl der Messungen am Messpunkt Gütersloh ZOB

Anzahl der Messungen an der Messstelle Gütersloh ZOB					
Linienbündel (erfasste Linien)	Anzahl erhobener Fahrten am Messpunkt	Anzahl verspäteter Fahrten > 3 Minuten		Anzahl verspäteter Fahrten >5 Minuten	
	absolut	absolut	in %	absolut	in %
Nord (43)	83	21	25,30	13	15,66
Nordwest (71)	171	15	8,77	5	2,93
Ost (87, 94, 95)	146	45	30,82	33	22,60
Südost (73, 85)	192	30	15,63	13	6,77
Südwest (77, 79)	168	42	25,00	22	13,10

Bei der Betrachtung der prozentualen Ergebnisse der Pünktlichkeitsauswertung, in der nachfolgenden Abbildung 2, zeigt sich folgendes Bild.

Abbildung 2: Knotenpünktlichkeiten am Gütersloher ZOB



Im Vergleich zum Jahr 2014 sind die Quoten der verspätet dokumentierten Fahrten im Kreis Gütersloh stark gesunken – sowohl bei der Betrachtung der Verspätungsgrenze >3 Minuten als auch bei der Verspätungsgrenze >5 Minuten. Die einzige Ausnahme bildet das Linienbündel Ost. Die Verspätungsquote bei Verspätungen > 3 Minuten ist hier stabil geblieben – bei rd. 30%. Die Verspätungsquote > 5 Minuten ist hier um 7 Prozentpunkte angestiegen. Bei detaillierter Betrachtung der zum Linienbündel Ost dazugehörigen drei Buslinien 87, 94 und 95 ist die Linie 87 für diesen Anstieg verantwortlich.

Tabelle 4: Gütersloh ZOB – Verspätungen differenziert nach Tageszeiten

	Ankunft		Uhrzeit (in Stunden)													
Abweichung in Minuten	Anzahl	Anteil	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
-5 und mehr	23	3%	0,0%	0,0%	3,8%	3,6%	3,1%	5,3%	7,1%	5,6%	2,6%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%
-4 bis +1	355	50%	25,0%	57,9%	51,9%	58,2%	50,0%	45,3%	52,4%	46,3%	44,7%	29,0%	52,8%	53,7%	0,0%
2 und 3	168	24%	25,0%	21,1%	23,1%	24,5%	23,5%	26,7%	26,2%	14,8%	23,7%	29,0%	24,5%	23,9%	0,0%
4 und 5	69	10%	25,0%	15,8%	5,8%	7,3%	13,6%	10,7%	7,1%	11,1%	15,8%	6,5%	7,5%	4,5%	0,0%
6 bis 10	70	10%	25,0%	5,3%	13,5%	4,5%	8,6%	8,0%	7,1%	14,8%	5,3%	29,0%	13,2%	10,4%	0,0%
11 und größer	22	3%	0,0%	0,0%	1,9%	1,8%	1,2%	4,0%	0,0%	7,4%	7,9%	6,5%	1,9%	6,0%	0,0%
Fahrten	707	n=	4	19	52	110	162	75	42	54	38	31	53	67	0

Tabelle 4 zeigt die Anzahl der erhobenen Stichproben je Tageszeit für die jeweils in sechs Gruppen eingeteilten Verspätungsminuten. Die morgendlichen Messungen zur Stunde 7 sind an diesem Messpunkt zu vernachlässigen, da die Grundgesamtheit (n=4) zu gering ist. Zwischen 14 Uhr und 16 Uhr wurden prozentual öfter größere Verspätungen festgestellt.

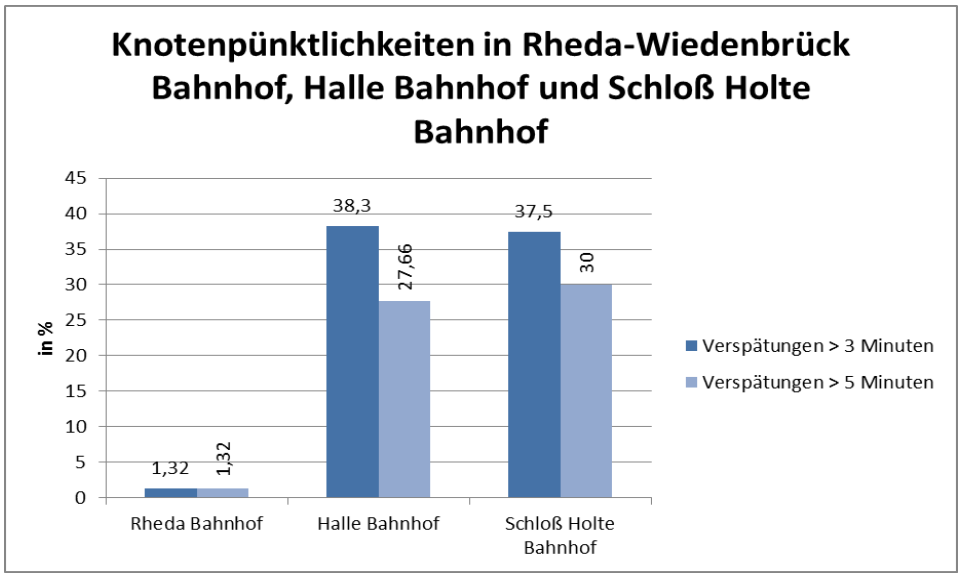
Neben dem Knotenpunkt Gütersloh ZOB gibt es noch drei weitere wichtige Knotenpunkte im Kreis Gütersloh: Rheda Bahnhof, Halle ZOB sowie Schloß Holte Bahnhof. Die Ergebnisse je Messstelle sind in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5: Anzahl der Messungen in Rheda-Wiedenbrück, Halle und Schloß Holte

Anzahl der Messungen an den Messstellen Rheda-Wiedenbrück, Halle und Schloß Holte					
Messstelle (erfasste Linien)	Anzahl erhobener Fahrten am Messpunkt	Anzahl verspäteter Fahrten > 3 Minuten		Anzahl verspäteter Fahrten > 5 Minuten	
		absolut	in %	absolut	in %
Rheda Bahnhof (70, 76, 78, 79) Bündel Südwest	76	1	1,32	1	1,32
Halle ZOB (43, 88, 89) Bündel Nord	47	18	38,30	13	27,66
Schloß Holte Bahnhof (85) Bündel Südost	40	15	37,50	12	30,00

Die Anzahl der analysierten Fahrten bei den v.g. betrachteten Messpunkten ist zwar geringer als bei denjenigen am ZOB Gütersloh; sie ist jedoch ausreichend, um entsprechende Tendenzen zu erkennen. Auffällig ist, dass sich im Vergleich zum Vorjahr die Pünktlichkeitswerte an den einzelnen Messpunkten je Verspätungsgrenze stark verändert haben. Vor allem an dem Messpunkt Rheda-Wiedenbrück gibt es starke positive Entwicklungen. Im Jahr 2014 lag der Anteil als verspätet gemessener Fahrten bei 16,09% bei Verspätungen > 3 Minuten und bei Verspätungen > 5 Minuten bei 5,75%. In diesem Jahr ist die Anzahl bei beiden Verspätungsgrenzen auf jeweils ein Niveau von 1,32% gesunken.

Abbildung 3: Ergebnisse der Knotenpünktlichkeit in Rheda-Wiedenbrück, Halle und Schloß Holte



An den Messpunkten Halle ZOB und Schloß Holte Bahnhof lässt sich jeweils ein sehr viel höheres Verspätungsniveau erkennen als an den Messpunkten Gütersloh ZOB und Rheda

Bahnhof. Als problematisch herauszustellen sind die vergleichsweise hohen Werte für unpünktliche Fahrten mit mehr als 5 Minuten Verspätung.

Tabelle 6: Rheda Bahnhof – Verspätungen differenziert nach Tageszeiten:

	Ankunft		Uhrzeit (in Stunden)																
Abweichung in Minuten	Anzahl	Anteil	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
- 5 und mehr	1	1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
-4 bis +1	48	71%	0,0%	0,0%	87,5%	88,9%	80,0%	87,5%	0,0%	66,7%	55,6%	100,0%	55,6%	40,0%	100,0%
2 und 3	17	25%	0,0%	0,0%	12,5%	11,1%	20,0%	12,5%	66,7%	33,3%	44,4%	0,0%	33,3%	40,0%	0,0%
4 und 5	1	1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%
6 bis 10	0	0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
11 und größer	1	1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%
Fahrten	68	n=	0	0	8	9	5	8	3	6	9	5	9	5	1

Die detailliertere Analyse über die Tageszeiten hinweg zeigt deutlich, dass nur am Messpunkt Rheda Bahnhof (vgl. Tabelle 6) um 17 Uhr und 18 Uhr Verspätungen dokumentiert wurden. Zu allen anderen Tagezeiten waren alle Fahrten pünktlich bzw. minimal verspätet bis zur Minute 3.

Tabelle 7: Halle ZOB – Verspätungen differenziert nach Tageszeiten:

	Ankunft		Uhrzeit (in Stunden)															
Abweichung in Minuten	Anzahl	Anteil	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
-5 und mehr	2	4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
-4 bis +1	26	50%	0,0%	16,7%	100,0%	64,3%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	100,0%	33,3%	50,0%	0,0%	0,0%
2 und 3	5	10%	0,0%	16,7%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%
4 und 5	8	15%	0,0%	16,7%	0,0%	21,4%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%
6 bis 10	8	15%	0,0%	50,0%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%
11 und größer	3	6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%
Fahrten	52	n=	0	6	1	14	1	0	0	18	2	6	4	0	0

Am Messpunkt Halle zeigen sich gemischte Ergebnisse. Zu beachten ist hier, dass nicht für alle Verspätungsbereiche Stichproben vorliegen.

Tabelle 8: Schloß Holte Bahnhof – Verspätungen differenziert nach Tageszeiten:

	Ankunft		Uhrzeit (in Stunden)															
Abweichung in Minuten	Anzahl	Anteil	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
-5 und mehr	0	0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
-4 bis +1	22	55%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%	62,5%	70,0%	100,0%	0,0%	0,0%	37,5%	0,0%	0,0%	0,0%
2 und 3	4	10%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
4 und 5	3	8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
6 bis 10	8	20%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	37,5%	0,0%	0,0%	0,0%
11 und größer	3	8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Fahrten	40	n=	0	0	1	3	8	10	3	0	6	8	1	0	0

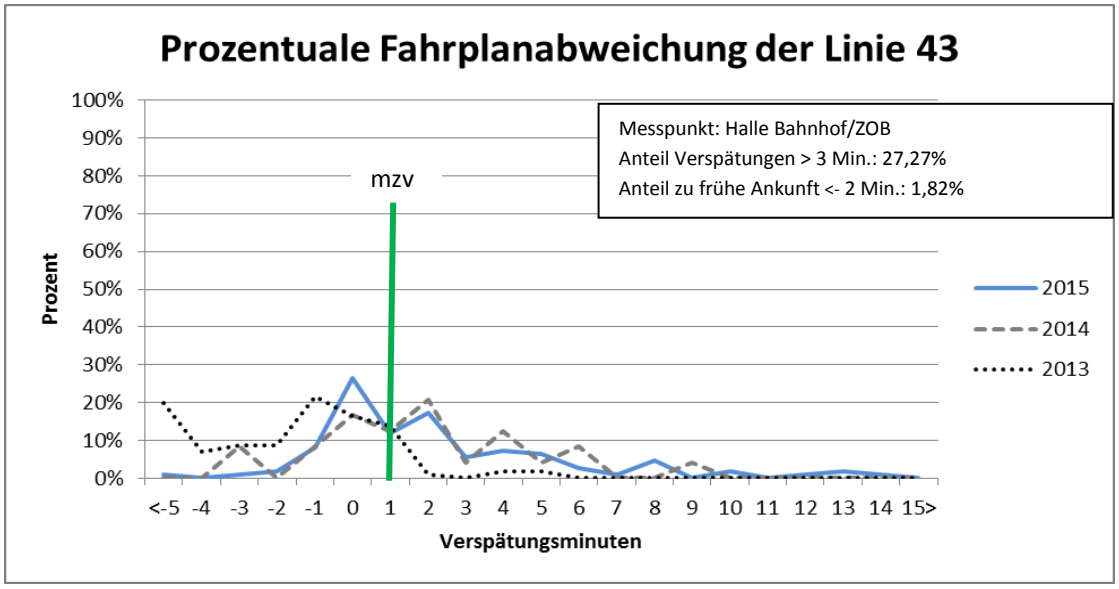
Am Messpunkt Schloß Holte sind die vorhandenen Stichproben, die zwischen 9 und 13 Uhr erhoben wurden, als pünktlich zu bewerten - nur 25% bzw. 10% sind verspätet. Zwischen 15 und 17 Uhr treten verstärkt Verspätungen auf und übersteigen die Anzahl der pünktlichen Fahrten. Auch hier ist zu beachten, dass die Stichprobenanzahl bei einzelnen Uhrzeiten sehr gering ist.

In nachfolgenden Grafiken sind die Fahrplanabweichungen der Ankunftspünktlichkeiten je Buslinie dargestellt. Um die zeitlichen Entwicklungen zu verdeutlichen, wurden sowohl die aktuellen Werte als auch die Vorjahreswerte (2014 in grau; 2013 in schwarz) in einer Abbildung abgebildet. Die y-Achse (vertikal) zeigt die Prozentwerte der analysierten Fahrten und die x-Achse (horizontal) die erfassten Verspätungsminuten. Diese reichen von verfrühten Ankünften bis <-5 Minuten bis hin zu Verspätungen > 15 Minuten. Somit wird in Prozent angegeben, wie viele der durch die Profitester erhobenen Fahrten pünktlich waren (=0) oder eben vom Fahrplan abweichen.

Der senkrechte Strich (grün) zeigt die maximal zulässige Verspätungszeit (mzv) je Buslinie an. Diese ist abhängig von der notwendigen Zeit für Fahrgäste, um nach der Ankunft des Busses aus diesem auszusteigen und zum Anschlussbus bzw. -zug zu gehen und von der Differenz zwischen Ankunft des Busses und fahrplanmäßiger Abfahrt des Anschlussbusses bzw. -zuges. Liegt zwischen Ankunft und Abfahrt der Busse genauso viel Zeit wie für den Weg zum Erreichen des Anschlussbusses notwendig ist, so führen selbst kleinere Verspätungen dazu, dass Fahrgäste ihren Anschluss nicht mehr erreichen können; die mzv betrüge in diesem Fall = 0 Minuten. Über die Gestaltung des Fahrplans (Vorverlegung von Ankunftszeiten an Verknüpfungspunkten) lässt sich die mzv beeinflussen.

Verspätete Ankünfte, die in den nachfolgenden Abbildungen rechts der mit „mzv“ markierten senkrechten Linie liegen, gefährden bei der entsprechenden Linie das Erreichen von Anschlüssen (sowohl von Bussen als auch von Zügen). Wurde die Linie bei einer Buslinie nicht eingezeichnet, so wurden dort keine Anschlüsse im NVP definiert.

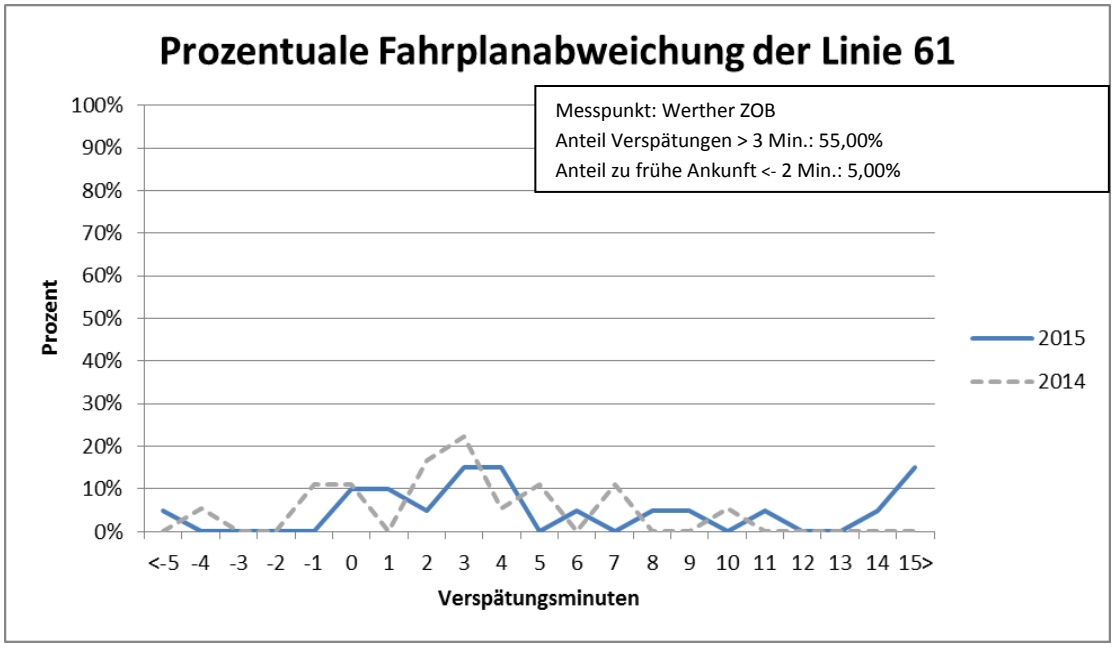
Abbildung 4: Prozentuale Fahrplanabweichung Linie 43



In der obigen Abbildung sind die prozentualen Fahrplanabweichungen von 2013 bis 2015 dargestellt. Die Ankünfte zur Minute 0 sind im Vergleich zu den Vorjahren auf fast 30% angestiegen, jedoch sind die verfrühten Ankünfte stark abgesunken auf rd. 2%. Das

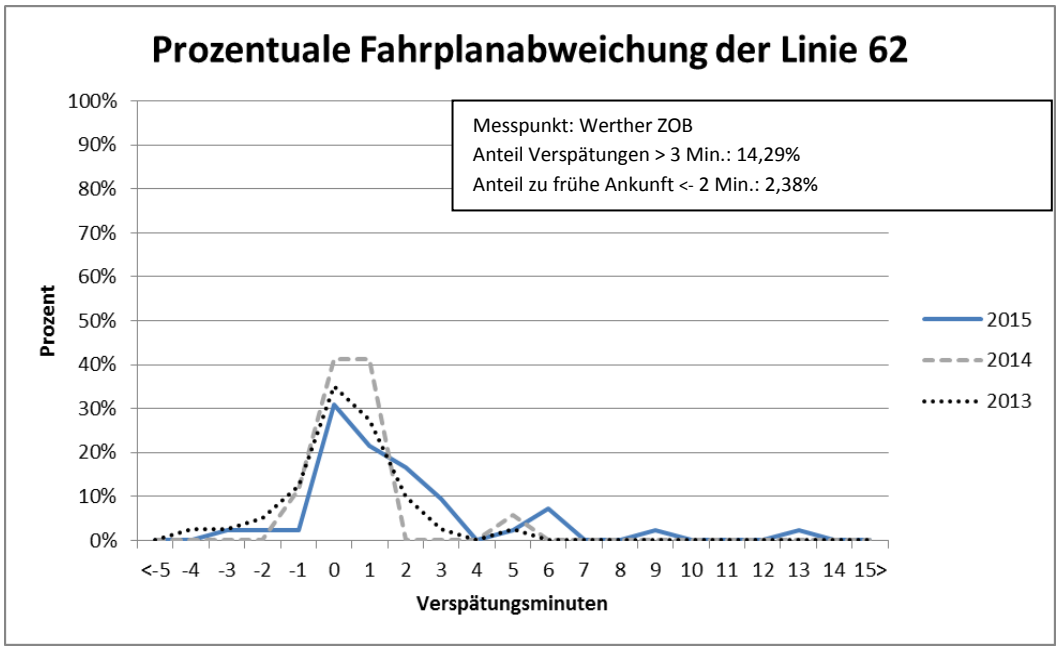
Verspätungsniveau bis 3 Minuten ist fast auf dem Niveau des Vorjahres geblieben. Der Anteil von Verspätungen > 3 Minuten ist ggü. dem Vorjahr leicht gesunken, liegt jedoch trotzdem noch sehr hoch. Verspätungen von mehr als 10 Minuten bleiben die Ausnahme. Der Anteil der Fahrten mit Gefahr, den Anschluss zu verpassen, ist recht hoch.

Abbildung 5: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 61



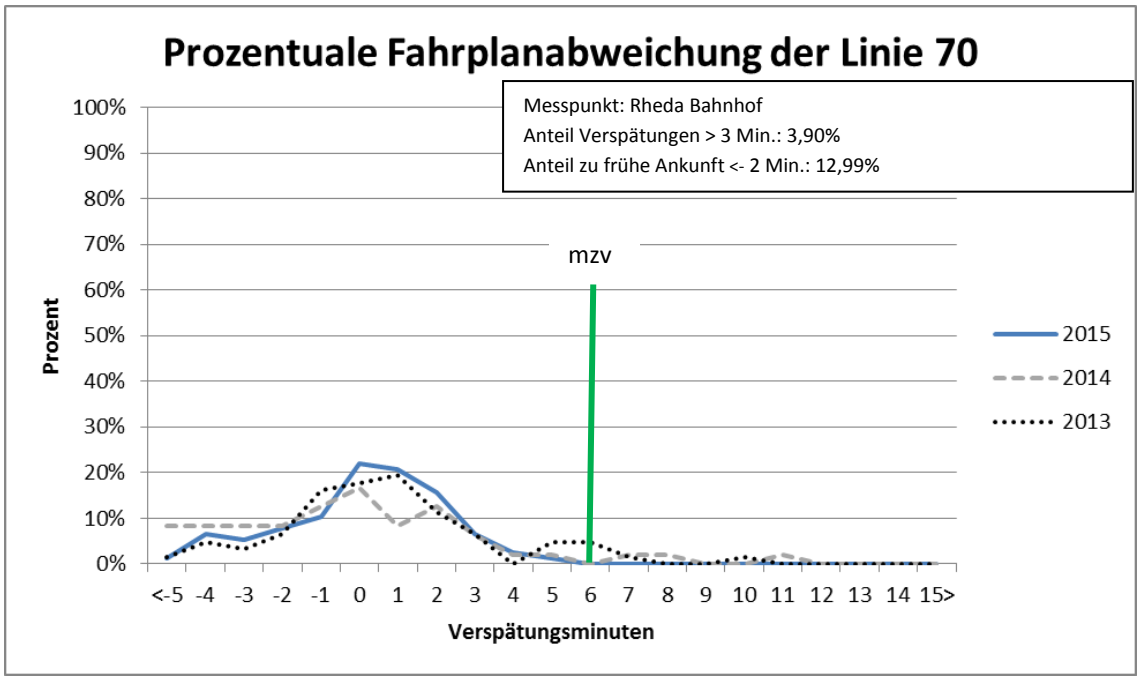
Für das Jahr 2013 liegen für die Linie 61 (bis 2013 im betrachteten Linienabschnitt als Linie 89 gefahren) keine Daten vor. Der Vergleich zwischen 2014 und 2015 zeigt, dass der Kurvenverlauf sehr ähnlich geblieben ist, sich jedoch nach rechts verschoben hat. Verfrühte Ankünfte gibt es in 2015 kaum noch, außer bei Ankünften <-5 Minuten. Verspätungen zwischen 0 und 3 Minuten sind ähnlich geblieben. Verspätungen > 3 Minuten sind mit einem Anteil von 55% ausgesprochen hoch vertreten. In 2014 gab es maximale Verspätungen bis 11 Minuten; in 2015 gab es jedoch über 15% Verspätungen >15 Minuten.

Abbildung 6: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 62



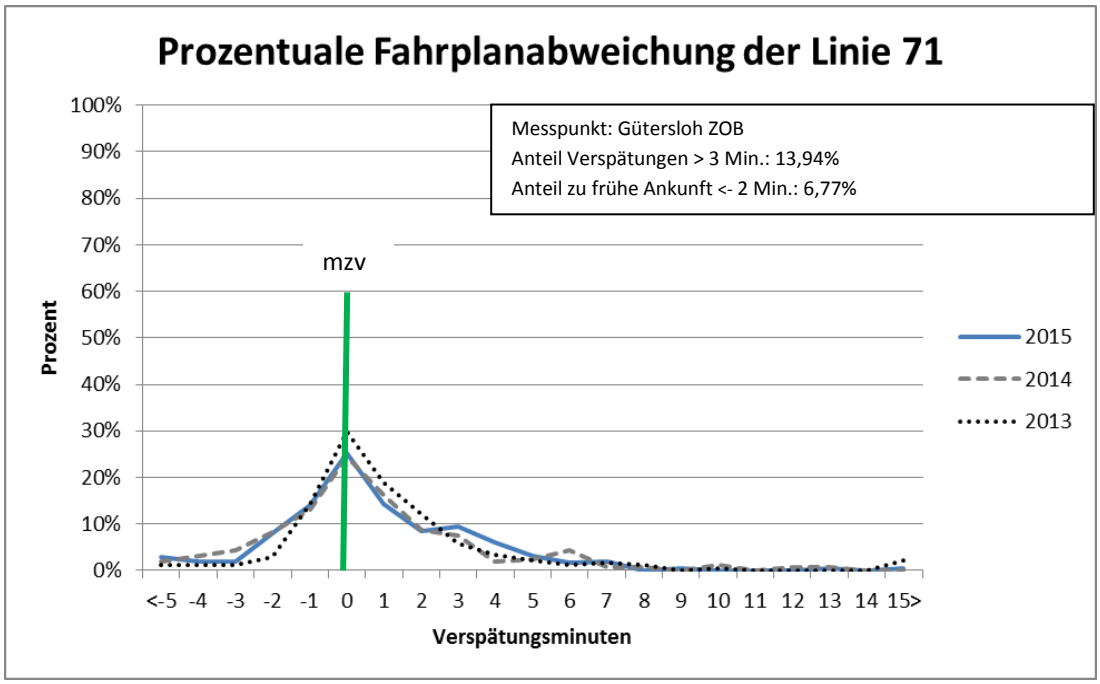
Die Verspätungen auf der Linie 62 haben ihr Maximum über alle betracheteten Jahre konstant zwischen 0 und 4 Minuten. Maximal gab es im Vorjahr Verspätungen bis 6 Minuten; in 2015 lagen jedoch vereinzelte Verspätungen von bis zu 13 Minuten vor.

Abbildung 7: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 70



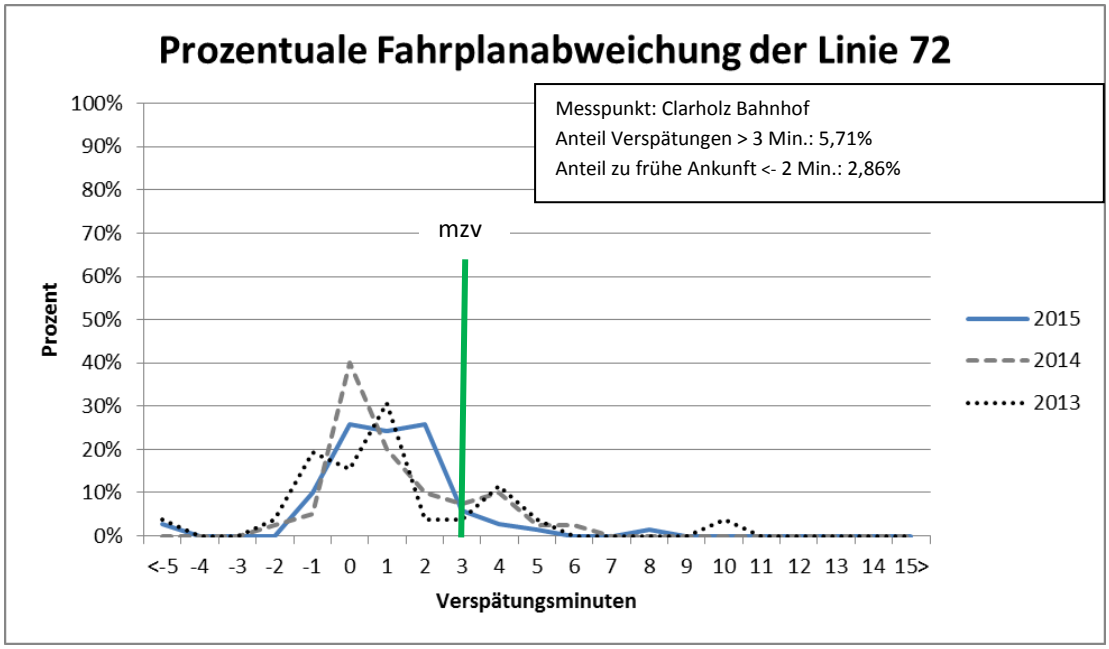
Die Fahrplanabweichungen auf der Linie 70 haben sich positiv entwickelt. Die verfrühten Ankünfte von mehr als 5 Minuten sind gesunken. Ankünfte zwischen einer zu frühen Ankunft von 4 Minuten bis hin zu einer verspäteten Ankunft von 4 Minuten sind gleich geblieben. Verspätungen sind maximal bis zur Minute 5 festzustellen; darüber hinaus sind keine Verspätungen erhoben worden. Im Vorjahr erreichten die Verspätungen noch bis zu 11 Minuten. Die Verspätungen > 3 Minuten liegen auf erfreulich niedrigem Niveau. Dadurch, dass die Ansschlüsse an die Züge selbst bei Verspätungen von 6 Minuten nich problemlos erreicht werden (mzv = 6 Minuten), sind Anschlussprobleme zwischen Bus und Zug nicht in größerem Umfang festzustellen.

Abbildung 8: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 71



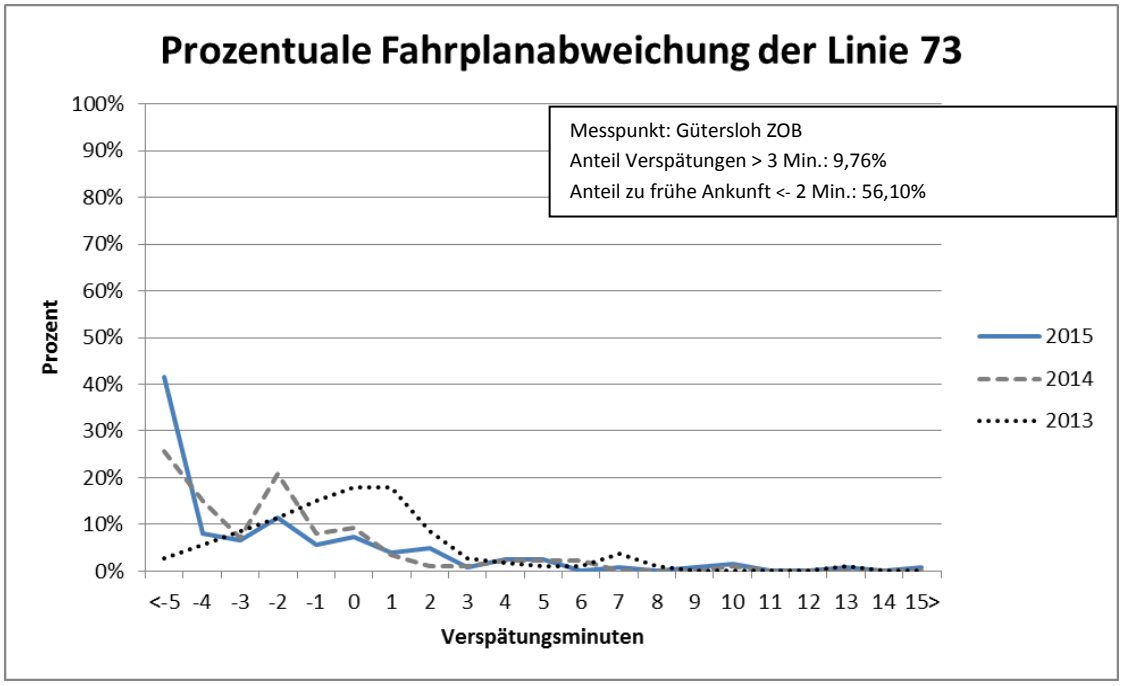
Die dargestellten Werte für die drei Kalenderjahre zeigen sehr ähnliche Kurvenverläufe. Die verfrühten Ankünfte sind im Vergleich zu 2013 und 2014 leicht angestiegen, die Ankunftspünktlichkeiten, mit knapp 25%, leicht zurückgegangen und die Verspätungen zwischen 3 und 6 Minuten sind ebenso leicht angestiegen. Das Niveau ab 6 Minuten Verspätung sind relativ stabil geblieben. Durch die Tatsache, dass selbst geringfügig verspätete Busse der Linie 71 zu Anschlussproblemen führen (mzv = 0 Minuten), sind bei dieser sehr wichtigen Linie massive Anschlussprobleme festzustellen. Ohne eine Fahrplanänderung mit dem Ziel, die Ankunftszeit der Busse am Gütersloher ZOB nach vorn zu schieben, wird dieses Problem kaum in den Griff zu bekommen sein.

Abbildung 9: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 72



Die Fahrplanabweichungen auf der Linie 72 sind im Jahr 2015 stark zurückgegangen. Die verfrühten Ankünfte sind zurückgegangen und kommen nur noch zur Minute -1 oder -5 vor. Die Pünktlichkeiten (0-2 Minuten) haben sich ausgeweitet und repräsentieren den Großteil der Stichproben. Nur ein geringer Anteil der Stichproben ist mehr als 3 Minuten verspätet (5,71%). Dieser Kurvenverlauf hat sich im Vergleich zu den beiden Vorjahren stark positiv entwickelt. Anschlussprobleme sind kaum festzustellen.

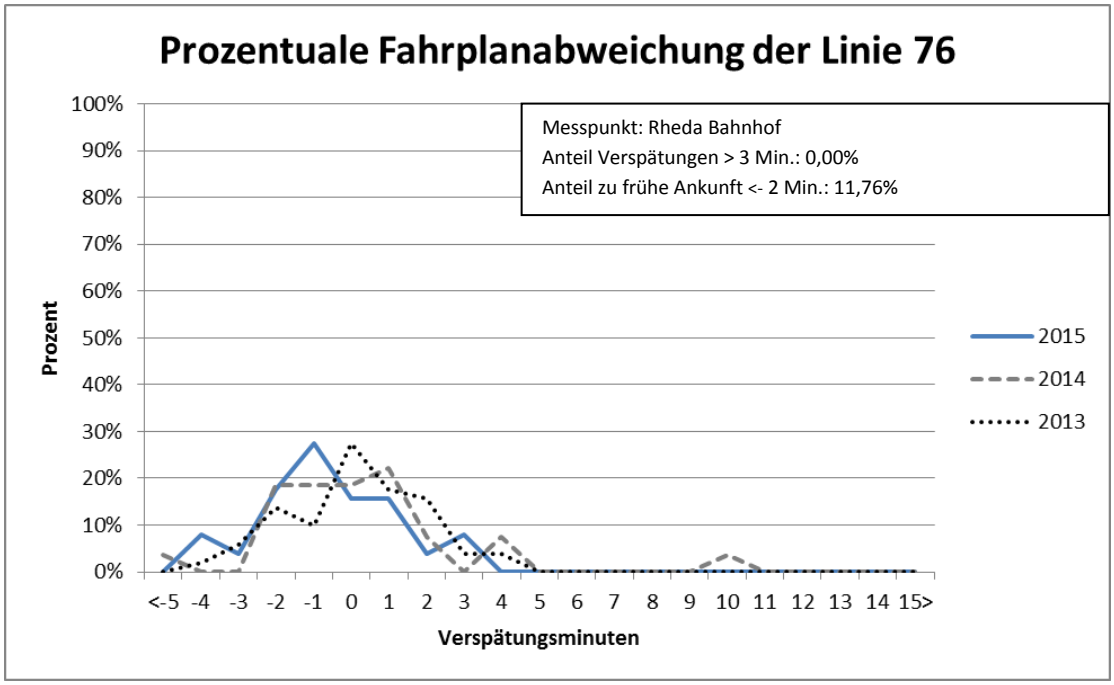
Abbildung 10: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 73



Die Pünktlichkeiten der Linie 73 in 2015 haben sich im Vergleich zu 2014 verändert. Der prozentuale Anteil der Ankünfte, die mit mehr als 5 Minuten Abweichung vom Fahrplan zu früh ankommen, ist auf über 40% angestiegen. Zurückzuführen ist dieser Anstieg auf den aktuellen Baustellenfahrplan, der im gesamtem Jahr 2015 galt und auch noch im Jahr 2016 partiell in Kraft sein wird und damit genug zeitlichen Puffer aufweist, um auf dieser stauanfälligen Strecke den Fahrplan einhalten zu können, falls es zu Verzögerungen kommen sollte. Die verfrühten Ankünfte von -2 Minuten sind auf knapp 11% gesunken und die Verspätungen von 2 Minuten um knapp 4% angestiegen. Die übrigen Verspätunsgzeiten liegen auf ähnlichem Niveau wie die Jahre zuvor.

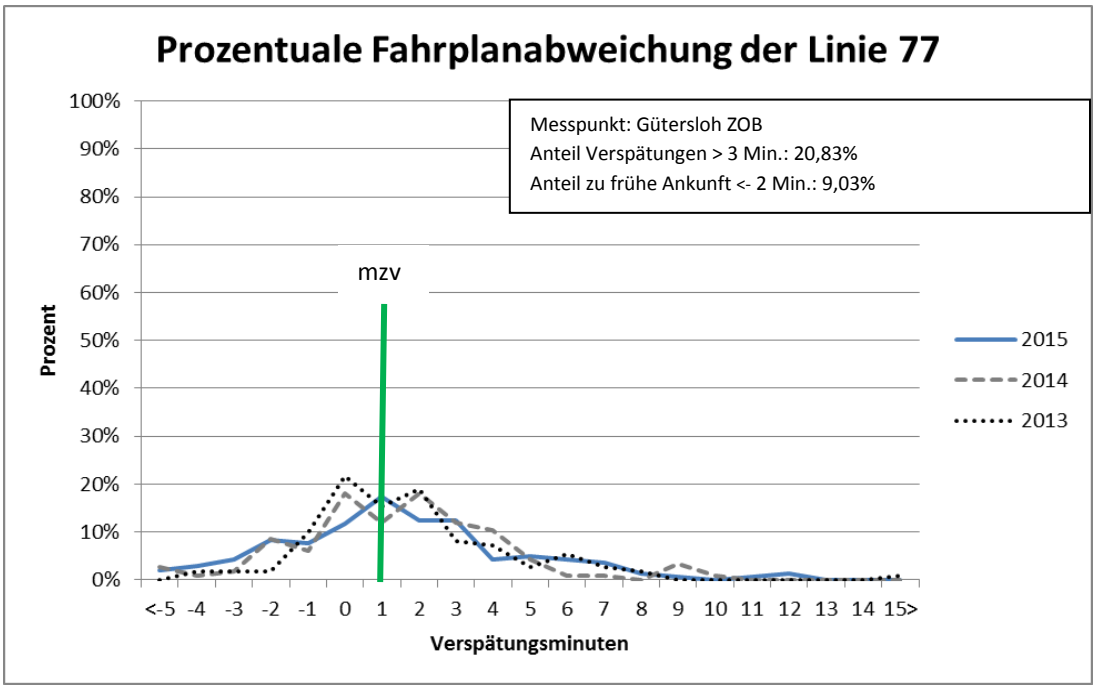
Da die Ankunftszeit Busfahrten dieser Linie für die Zeit des Bausstellenfahrplans stark verändert wurden (aktuelle Ankunft der Busse bis zu 17 Minuten vor Abfahrt der Züge), wird auf eine Darstellung der mzv verzichtet. Können die Busfahrten jedoch ohne Vorkommnisse durchgeführt werden, kommen die Busse schlussendlich (viel) zu früh an.

Abbildung 11: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 76



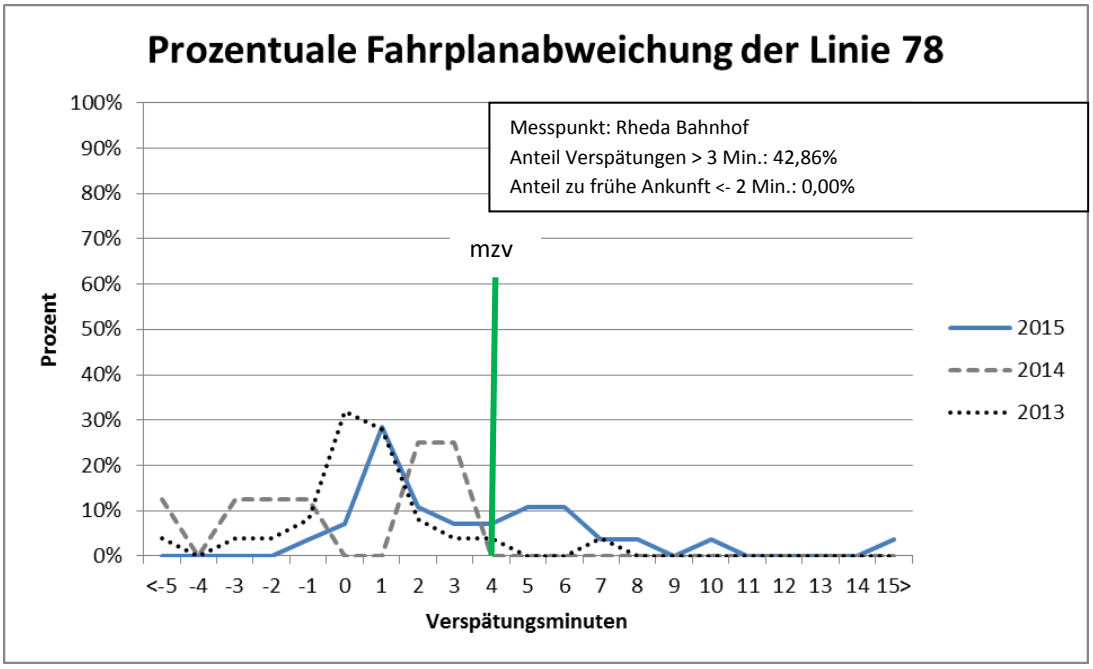
Die Buslinie 76 ist die pünktlichste Buslinie im Jahr 2015. Es gibt keine Verspätungen >3 Minuten und der Anteil verfrühter Ankünfte beträgt rd. 12%. Die übrigen Fahrten (rd. 88%) liegen zwischen der zu frühen Ankunft von 2 Minuten bis zur Verspätung von 3 Minuten.

Abbildung 12: Prozentuale Fahrplabweichung der Linie 77



Die Verteilung der beobachteten Ankunftszeiten der Linie 77 am Gütersloh ZOB ist über die Jahre 2013 – 2015 sehr konstant geblieben, wobei der Anteil der Verspätungen > 3 Minuten als hoch einzustufen ist. Als Problem zeigt sich hier ähnlich wie bei der Linie 71, dass durch die Tatsache, dass selbst geringfügig verspätete Busse zu Anschlussproblemen führen (mzv = 1 Minute), auch bei dieser sehr wichtigen Linie massive Anschlussprobleme festzustellen sind. Ohne eine Fahrplanänderung mit dem Ziel, die Ankunftszeit der Busse am Gütersloher ZOB nach vorn zu schieben, wird dieses Problem auch bei der Linie 77 kaum zu lösen sein.

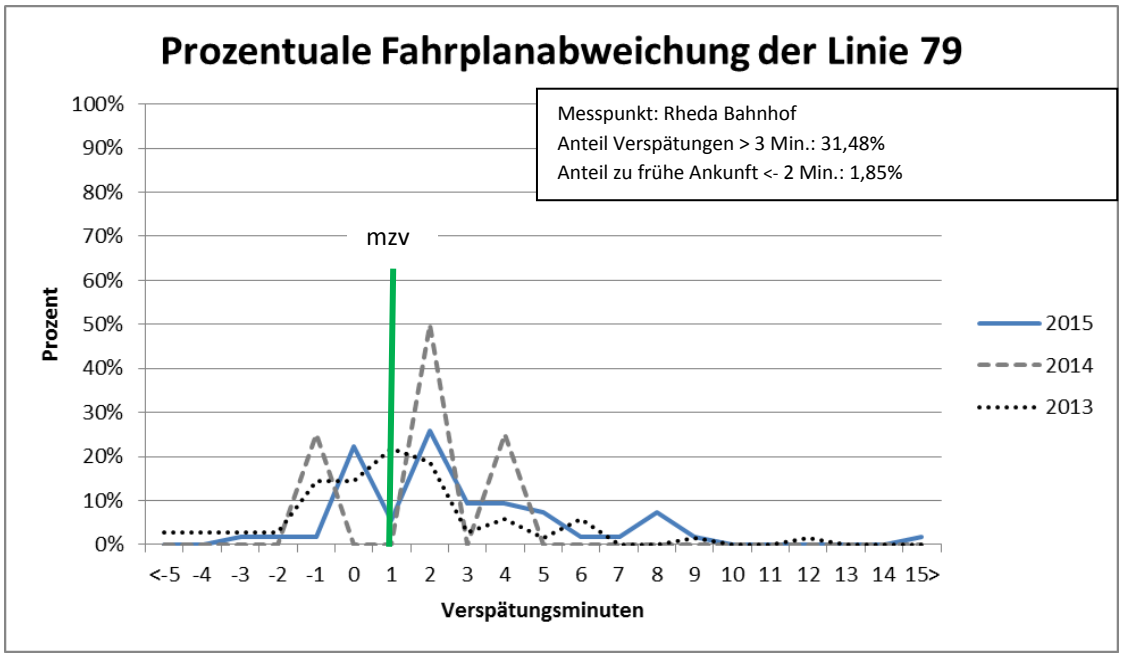
Abbildung 13: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 78



Für die Linie 78 zeigt sich eine deutliche Verschlechterung der Pünktlichkeiten für 2015. Im Vorjahr wurden noch sehr viele verfrühte Ankünfte erhoben – im aktuellen Jahr jedoch kaum noch. Ebenso lagen in 2014 nur geringe Stichproben mit Verspätungen >3 Minuten vor; aktuell gibt es für fast jede Verspätungsminute prozentuale Anteile – sogar bis zu 15 Verspätungsminuten oder mehr.

Waren bisher Anschlussprobleme kaum zu verzeichnen, zeigt sich nunmehr, trotz einer noch „zulässigen" Verspätung, mit der Anschlusszüge noch erreicht werden können von 4 Minuten, ein zu hoher Anteil von Fahrten, bei denen die Fahrgäste den Anschlusszug nicht mehr erreichen können.

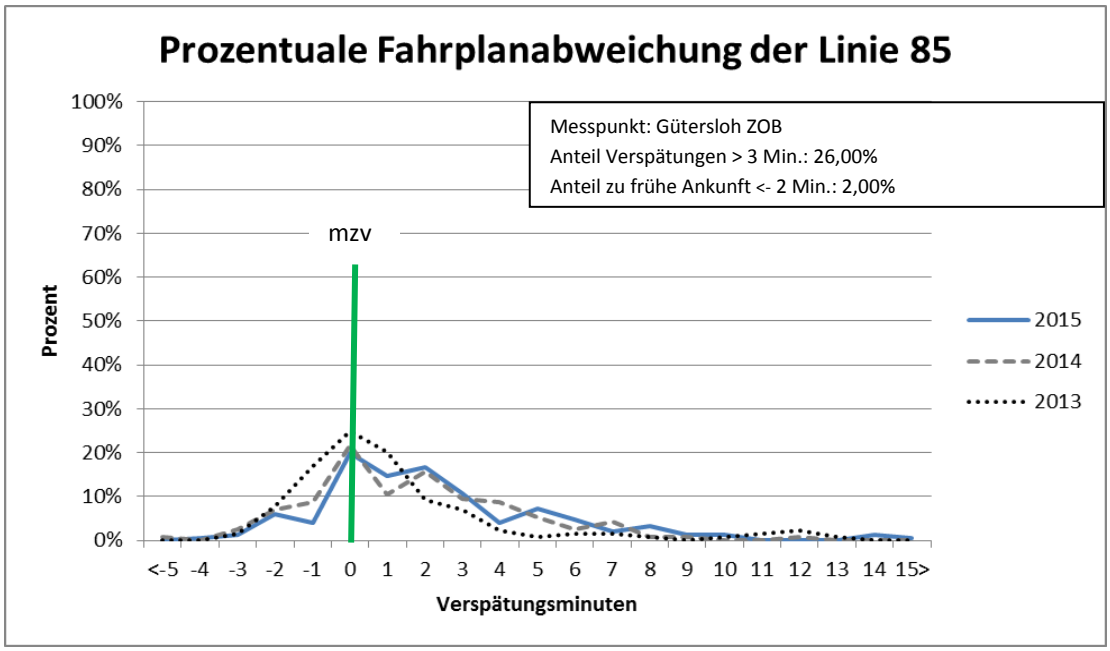
Abbildung 14: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 79



Die prozentualen Fahrplanabweichungen haben sich im Vergleich von 2014 und 2015 stark verändert. In 2014 wurden 25% der Fahrten mit einer Ankunft eine Minute vor dem Fahrplan erhoben, 50% waren zwei Minuten und 25% 4 Minuten zu spät. Alle übrigen Verspätungsminuten wurden nicht gemessen. In diesem Jahr sind die Verspätungen jedoch stark verteilt. Zwischen einer verfrühten Ankunft von drei Minuten bis zu einer Verspätung von 9 Minuten, liegen Stichproben für jede Minute in diesem Zeitraum vor. Große Anteile gibt es mit circa 22% bzw. 26% zur Minute 0 bzw. bei Fahrplanabweichungen bis zu zwei Minuten Verspätung. Alle anderen Verspätungsminuten weisen Prozentpunkte zwischen 1,85% und 9,26% auf. Des Weiteren gibt es erstmalig gemessene Verspätungen von 15 Minuten oder mehr (1,85%).

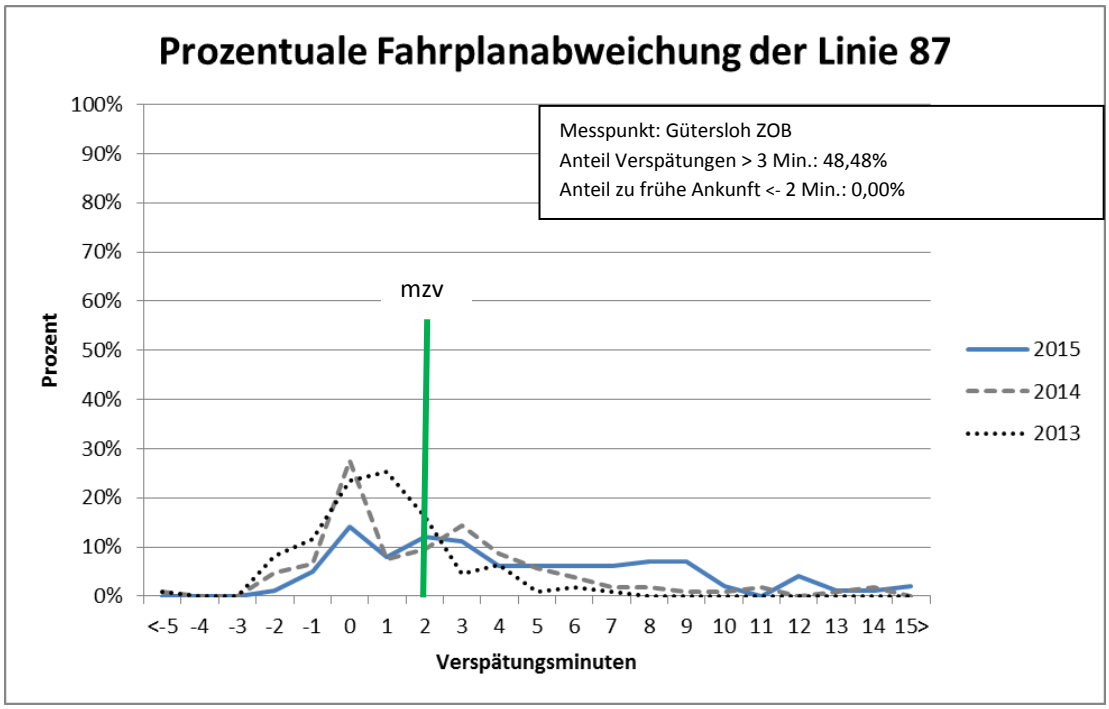
Insgesamt sind die Anteile der verspäteten > 3 Minuten als zu hoch anzusehen. Auch hier spricht viel dafür, den Fahrplan so zu verändern, dass die Ankünfte am Bahnhof Rheda leicht nach vorn verschoben werden, um bei geringfügigen Verspätungen dennoch eine Anschlusssicherheit garantieren zu können.

Abbildung 15: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 85



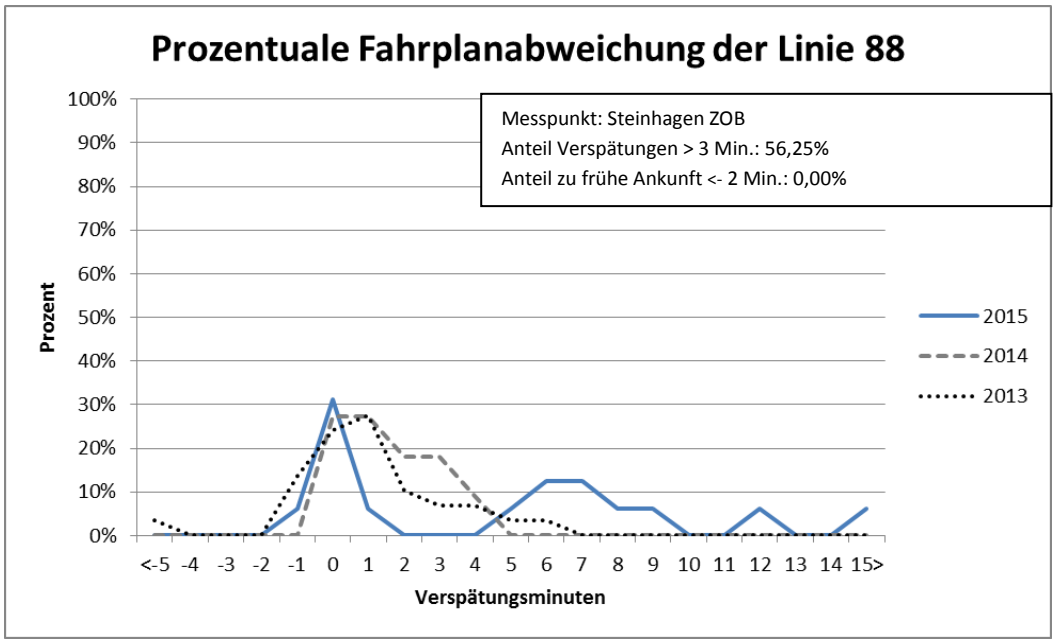
Im Großen und Ganzen sind keine großen Veränderungen der Fahrplanabweichungen im Laufe der drei Jahre zu erkennen. Der Anteil der Fahrten, die zur Minute -1 bzw. +4 ankommen, ist leicht gesunken. Die Verspätungen zwischen Minute 5 bis zur Minute 15 oder mehr sind (minimal) gestiegen. Der Anteil verspäteter Fahrten > 3 Minuten ist vergleichweise hoch. Auch hier führen geringfügige Verspätungen zu Anschlussproblemen, deren Ausmaß mit einer Fahrplanänderung entschärft werden könnte (vgl. Linien 71, 77, 79).

Abbildung 16: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 87



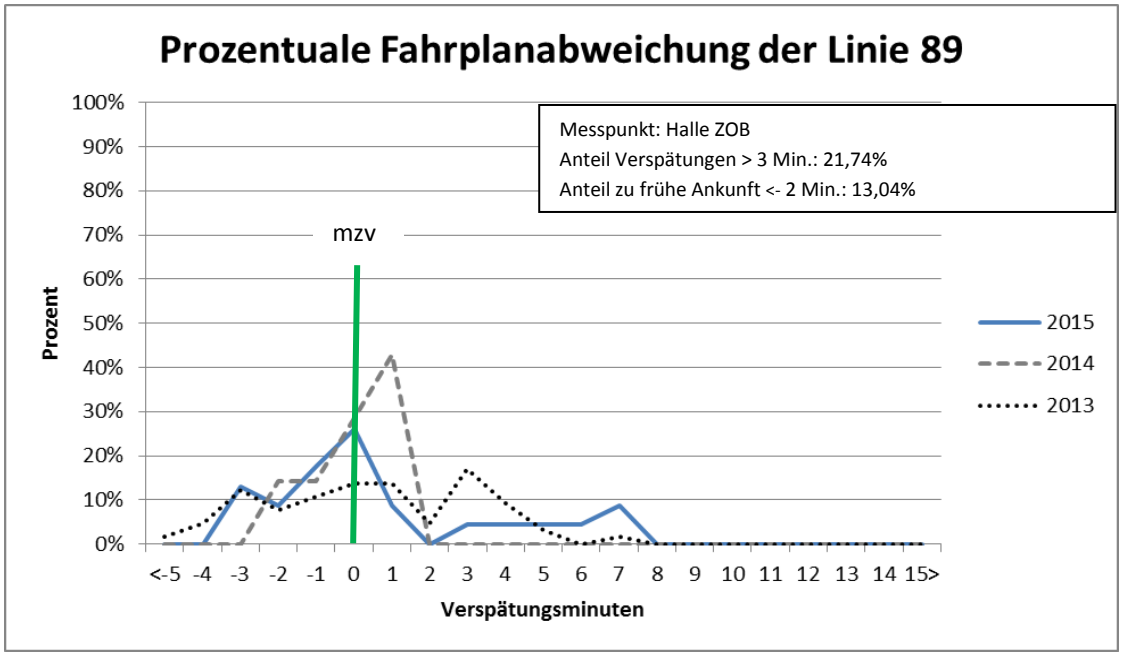
Die Auswertungen der Fahrplanabweichungen zeigt, dass die (prozentualen) Werte dieser Linie seit 2013 schlechter werden. Im Jahr 2013 kamen knapp 44% der gemessenen Fahrten zwischen Minute 0 und Minute <-5 an; im Jahr 2015 sind es nur noch knapp 20%. Der Anteil an Verspätungen >3 Minuten lag 2013 noch bei knapp 10%, in 2014 bereits bei 28% und in 2015 bei 48%.

Abbildung 17: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 88



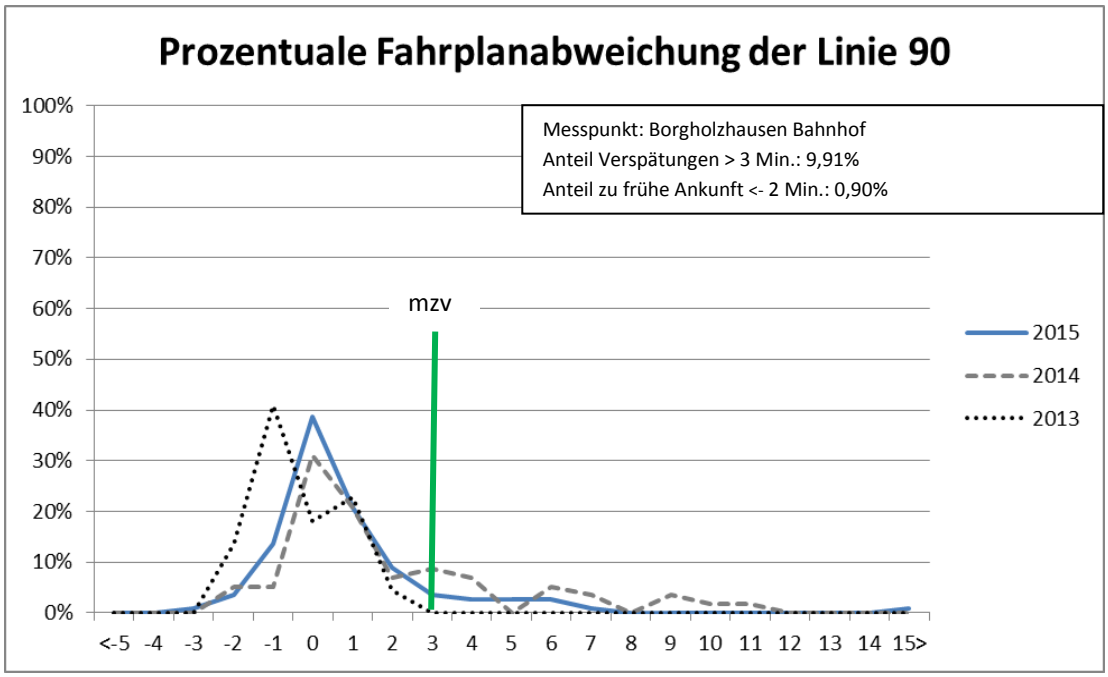
Die Entwicklung der Linie 88 ist im Vergleich zum Vorjahr negativ zu bewerten. Zwar ist der Anteil der Ankünfte zur Minute 0 oder früher um 10% gestiegen, jedoch ist ebenso der Anteil der Verspätungen >3 Minuten um knapp 47% angestiegen. Der Anteil der erhobenen Fahrten zwischen einer und drei Minuten Verspätung ist von knapp 63% auf lediglich 6,25% gesunken. Diese negative Entwicklung wird jedoch zumindest teilweise auf eine Baustelle im Linienverlauf zurückzuführen sein.

Abbildung 18: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 89



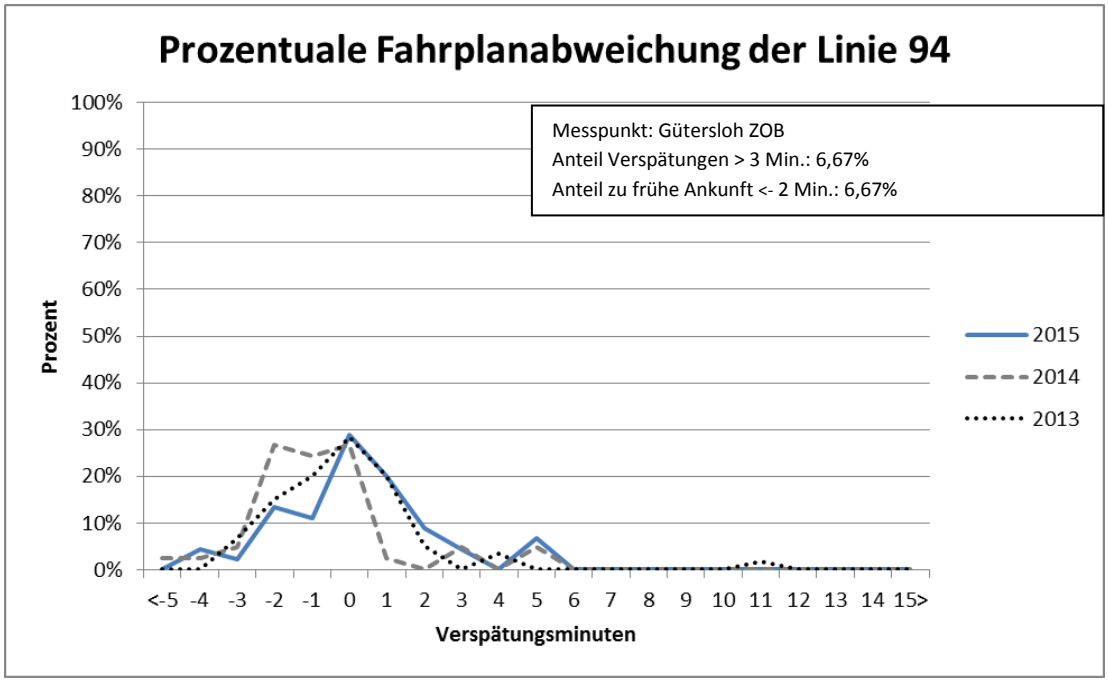
Auf der Linie 89 treten in 2015 des Öfteren Verspätungen zwischen 3 und 7 Minuten auf. Dies ist eine große Veränderung zum Vorjahr, denn 2014 wurden keine Verspätungen über 2 Minuten erhoben. Des Weiteren hat sich der Anteil der Fahrten, die zu früh ankommen, leicht erhöht auf knapp 13%. Zur Vermeidung von Anschlussproblemen, die mit dem derzeitigen Fahrplan bereits bei kleineren Verspätungen unweigerlich auftreten (mzv = 0 Minuten), dürfte auch hier eine geringfügige Veränderung des Fahrplans mit dem Ziel einer früheren Ankunft am Bahnhof in Halle positive Auswirkungen haben.

Abbildung 19: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 90



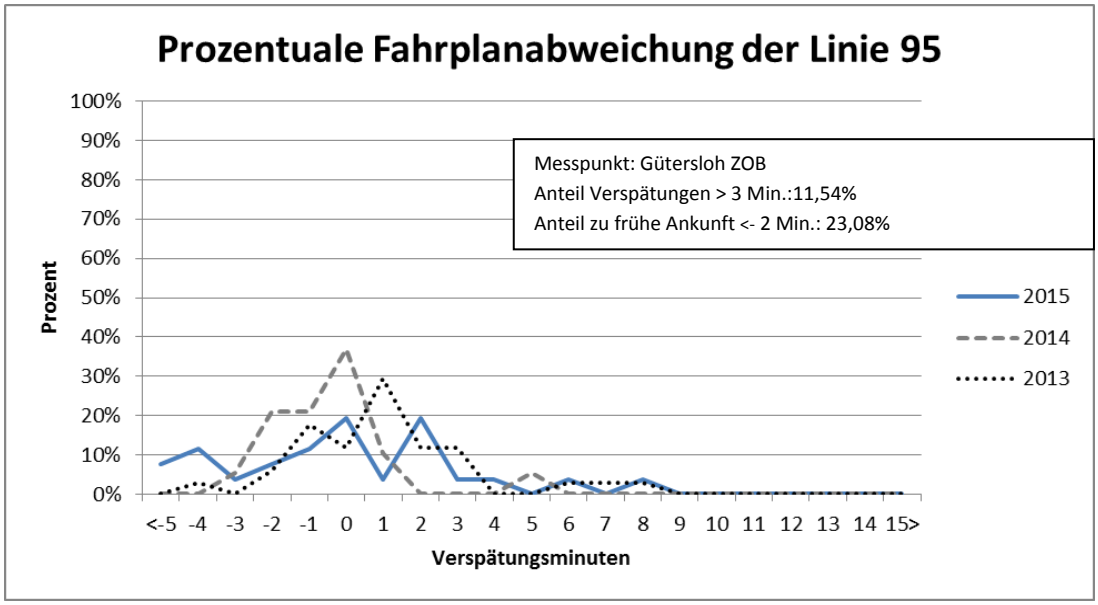
Positive Entwicklungen gibt es auf der Linie 90. Der Anteil der verspäteten Fahrten von mehr als 3 Minuten ist von knapp 22% auf lediglich 10% gesunken. Wohingegen der Anteil der verfrühten Ankünfte um knapp 10% gestiegen ist. Die gemessenen Pünktlichkeiten der Ankünfte, die zwischen -2 und +2 Minuten liegen, haben sich ebenfalls stark erhöht – von 69% auf 86%. Anschlussprobleme sind bei der Linie 90 kaum festzustellen, was sicher auch auf eine maximal zulässige Verspätungszeit von 3 Minuten zurückzuführen ist, bei der Anschlüsse an die Züge des Haller Willem noch immer problemlos erreicht werden können.

Abbildung 20: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 94



Die Anteile verspäteter Fahrten größer 3 Minuten sowie verfrühte Ankünfte von mehr als 2 Minuten, liegen jeweils bei rd. 7%, was als vergleichweise guter Wert einzusteufen ist. Der prozentuale Anteil der Ankünfte, zwischen einer verfrühten Ankunft von 2 Minuten und leichten Verspätungen von 2 Minuten, ist im Vergleich zwischen 2015 (82,22%) und 2014 (80,49%) in etwa gleich geblieben.

Abbildung 21: Prozentuale Fahrplanabweichung der Linie 95



Die Linie 95 lässt sich durch einen vergleichsweise hohen Anteil verfrühter Ankünfte (früher als Minuten vor der fahrplanmäßigen Ankunf) kennzeichnen, die im Jahr 2015 einen Wert von rd. 23% aufweisen. Die Entwicklungen bei den Verspätungen >3 Minuten sind dagegen gegensätzlich, die entsprechenden Werte liegen im durchschnittlichen Bereich.

4.2 Fahrgastinformation am Fahrzeug

Die Fahrgastinformationen außen am Fahrzeug sind wichtig für die Orientierung der Fahrgäste. Besonders für Fahrgäste, die nicht regelmäßig den ÖPNV nutzen. Die angezeigten Fahrgastinformationen sollen sicherstellen, dass der Fahrgast die jeweilige Buslinie erkennt, die er nutzen möchte. Vor allem an großen Bushaltestellen, wie dem ZOBs im Kreisgebiet, ist die Rundum-Beschilderung von immensem Vorteil und dient als Orientierungshilfe.

Alle Fahrzeuge sollen gemäß NVP an jeder Fahrzeugseite mit einer Außenanzeige (insgesamt vier Außenanzeigen) ausgestattet sein, an denen jeweils die Liniennummer angezeigt wird und zusätzlich in der Frontanzeige das Fahrtziel. Auf der rechten Fahrzeugseite (Einstiegsseite) ist zusätzlich der Fahrtverlauf mit wichtigen Zwischenhalten im Außendisplay anzuzeigen.

Jedoch gibt es vereinzelte Ausnahmen; statt normaler Linien- oder Gelenkbusse sind Kleinbusse unterwegs. Kleinbusse verfügen nicht über die technischen Möglichkeiten, die im NVP geforderten Standards umzusetzen. Der Einsatz dieser Fahrzeuge wurde im Vorhinein zwischen dem Aufgabenträger und dem verkehrenden Busunternehmer abgesprochen.

Abbildung 22: Fahrgastinformation am Fahrzeug

Bei diesem Fahrzeug, werden sowohl die Fahrtzielanzeige (vorne), der Linienverlauf auf der rechten Fahrzeugseite (Einstiegsseite) als auch die Liniennummer korrekt angezeigt.

Inwieweit die Fahrzeuge der einzelnen Linienbündel diesen Anforderungen gerecht werden, ist in der Tabelle 9 dargestellt.

Tabelle 9: Ergebnisse der äußeren Fahrgastinformationen

Linienbündel	Fahrtziel-anzeige vorne	Linienverlauf rechts	Liniennummer vorne	Liniennummer hinten	Liniennummer links	Liniennummer rechts
Nord	100%	100%	100%	100%	74%	100%
%-Abweichung zum Vorjahr	0	0	0	+1	+1	0
Nordwest	98%	92%	99%	94%	71%	92%
%-Abweichung zum Vorjahr	-1	-1	0	+4	-2	-2
Ost	100%	100%	100%	100%	97%	100%
%-Abweichung zum Vorjahr	0	0	0	+2	+1	0
Südost	100%	100%	100%	100%	81%	100%
%-Abweichung zum Vorjahr	+1	+2	+1	+2	-1	+1
Südwest	100%	100%	100%	100%	91%	100%
%-Abweichung zum Vorjahr	0	0	0	0	-2	0

Aus der vorliegenden Tabelle wird ersichtlich, dass es im Ganzen leichte Verbesserungen gibt. Hervorzuheben sind die Verbesserungen der Fahrzeugausstattung im Linienbündel Ost. Die Werte sind entweder konstant zum Vorjahr geblieben oder haben sich marginal verbessert. Gefolgt vom Linienbündel Nord und den Südbündeln. Die Bewertungen im Linienbündel Nordwest hingegen zeigen marginale negative Entwicklungen auf, da es bei vier Merkmalen zu Verschlechterungen um 1 bzw. 2 Prozentpunkten gekommen ist. Lediglich bei dem Merkmal „Liniennummer vorne“ stagniert der Wert und beim Merkmal

„Liniennummer hinten“ ist die Bewertung um 4 Prozentpunkte gestiegen. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Niveau im Vergleich zum Vorjahr auf hohem Niveau stabil geblieben ist.

4.3 Fahrgastinformation im Fahrzeug

Neben den äußeren Fahrgastinformationen, sind ebenso die Fahrgastinformationen im Innenraum des Fahrzeugs sehr wichtig, wie beispielsweise die Angabe der nächsten Haltestelle. Das ist insbesondere für Gelegenheitsfahrer von Bedeutung, die den Streckenverlauf nicht gut kennen und für alle Fahrgäste während der Dunkelheit.

Darüber hinaus stellen die Fahrgastinformationen ein Element der Barrierefreiheit dar. Die Haltestellenansagen und die Haltestellenanzeigen ermöglichen auch Fahrgästen, mit eingeschränktem Seh- oder Hörvermögen, die Busse im Kreis Gütersloh möglichst ohne Einschränkung nutzen zu können. Dadurch kann die visuelle und akustische Barrierefreiheit im ÖPNV einfach umgesetzt werden.

Weiterhin müssen die Fahrgäste die Möglichkeit haben, ihren Haltewunsch zum Ausdruck zu bringen. Das ist möglich mit ausreichend Stopptasten und der Anzeige „Wagen hält“.

Wie die angesprochenen Fahrgastinformationen im Innenraum in den jeweiligen Linienbündeln umgesetzt wurden, ist in der nachfolgenden Tabelle 10 dargestellt.

Tabelle 10: Ergebnisse der Fahrgastinformationen innen

Linienbündel	Haltestellenanzeige	„Wagen hält“ - Anzeige	Akustische Ansage
Nord	85%	100%	43%
Abweichung zum Vorjahr in PP	+4	+1	+42
Nordwest	78%	99%	42%
Abweichung zum Vorjahr in PP	-7	+2	+22
Ost	94%	98%	73%
Abweichung zum Vorjahr in PP	-6	0	-27
Südost	94%	100%	1%
Abweichung zum Vorjahr in PP	-6	+1	+1
Südwest	86%	100%	5%
Abweichung zum Vorjahr in PP	-14	0	+5

Die Auswertung der erhobenen Daten zeigt eine unterschiedliche Entwicklung der Ausstattungsstandards.

In vier von fünf Bündeln haben die Bewertungen eine negative Tendenz bei Betrachtung des Merkmals „Haltestellenanzeige“, einzig das Linienbündel Nord kann sich um 4 Prozentpunkte verbessern. Nichtsdestotrotz liegen die Werte aller Bündel zwischen 78% und 94% und können als zufriedenstellend bezeichnet werden. Die Ergebnisse für die Ausstattungen der Busse mit der Anzeige „Wagen hält“ zeigen ein positives Bild.

In zwei Linienbündeln sind die Bewertungen konstant geblieben und in den übrigen drei Bündeln jeweils um 1-2 Prozentpunkte gestiegen, sodass ein Niveau zwischen 99% und 100% erreicht wird. Die akustischen Ansagen haben sich im Vergleich von 2014 zu 2015 ebenfalls positiv entwickelt – mit Verbesserungen bis zu 22 bzw. 42 Prozentpunkte. Leidglich die Bewertungen für das Linienbündel Ost gehen mit 27 Prozentpunkten drastisch zurück auf 73%. In diesem Linienbündel wird jedoch trotzdem der höchste Prozentwert erreicht. In den Südbündeln liegen die Werte zwischen 1% und 5% und in den beiden Nordbündeln bei 42% bzw. 43%.

4.4 Ausstattungsstandards der Fahrzeuge

In dieser Rubrik werden Ausstattungsstandards der Fahrzeuge bewertet. Von den Profitestern wird z.B. festgehalten, ob es sich bei den eingesetzten Bussen, um Fahrzeuge mit Niederflurstandard handelt. Niederflurstandard bedeutet, dass ein stufenloser Einstieg in das Fahrzeug möglich ist. Darüber hinaus lassen sich neuere Fahrzeuge in der Regel zusätzlich zur Einstiegsseite absenken. Ergänzt werden die Fahrzeugattribute durch das Vorhandensein einer Rampe, die bei Bedarf durch das Fahrpersonal ausgeklappt werden kann. Denn nicht jede Haltestelle bietet einen erhöhten Bussteig, der einen ebenen Ein- und Ausstieg ermöglicht.

Abbildung 23: Beispiel für eine ausklappbare Rampe im Fahrzeug

Des Weiteren muss in den Fahrzeugen eine Abstellfläche, beispielsweise für Kinderwagen oder Rollstühle, vorhanden sein. Die Fahrgäste müssen zudem im Bus die Möglichkeit

haben ein Ticket zu erwerben. Dementsprechend sind beim Fahrer ein Fahrscheindrucker und mindestens ein Fahrscheinentwerter pro Fahrzeug vorzuhalten.

Tabelle 11: Ergebnisse der Ausstattungsstandards der Fahrzeuge

Linienbündel	Niederflurstandard	Abstellfläche	Rampe	Fahrscheindrucker	Entwerter
Nord	99%	100%	94%	100%	59%
Abweichung zum Vorjahr in PP	-1	+3	+18	+14	-14
Nordwest	98%	100%	94%	100%	65%
Abweichung zum Vorjahr in PP	+4	+1	+2	+2	+4
Ost	97%	100%	92%	98%	95%
Abweichung zum Vorjahr in PP	-3	+1	-1	+1	-3
Südost	100%	100%	78%	100%	8%
Abweichung zum Vorjahr in PP	0	0	+1	+7	-1
Südwest	100%	100%	86%	98%	6%
Abweichung zum Vorjahr in PP	0	0	+8	+1	-5

Die Auswertung der Daten ergibt, dass bei den eingesetzten Fahrzeugen beim Ausstattungsstandard Niederflur im Vergleich zum Vorjahr die Werte marginal verändert haben – sowohl positiv als auch negativ. In den Südbündeln sind die Bewertungen konstant geblieben, in den Bündeln Ost und Nord haben sich die Bewertungen marginal verschlechtert und in dem Linienbündel Nordwest gibt es eine leicht positive Tendenz. Jedoch liegt in allen Bündeln ein Niederflurstandard vor, da die Prozentwerte insgesamt sehr hoch sind und zwischen 97% und 100% liegen.

Gleichwertige Standards sind bzgl. der Ausstattung mit Abstellflächen für Kinderwagen oder Rollstühle vorzufinden. In allen Bündeln wurden flächendeckende Verfügbarkeiten von entsprechenden Flächen erhoben. Gleiches gilt für das Merkmal Fahrscheindrucker. Es werden lediglich zwei Mal Werte von 98% erreicht; 100% erreicht die beiden Nordbündel und dem Linienbündel Südost.

Ein ähnliches Bild zeichnet sich bei der Ausstattung mit einer Rampe ab, die für mobilitätseingeschränkte Menschen von besonderer Bedeutung ist. Die im Kreis Gütersloh zum Einsatz kommenden Fahrzeuge variieren teilweise sehr stark in ihrer Ausstattung mit einer Rampe. Im Vergleich zum Vorjahr wurde nur im Bündel Ost ein niedrigerer Ausstattungsstandard erhoben. In den übrigen Bündeln konnte eine Verbesserung von bis zu 18 Prozentpunkten erreicht werden. Den höchsten Deckungsgrad erreichen die Fahrzeuge, die in den Nordbündeln zum Einsatz kamen mit 94%.

Der niedrigste Deckungsgrad wird im Bündel Südost mit lediglich 78% erreicht. Somit herrscht diesbezüglich überwiegend Nachbesserungsbedarf, mit Ausnahme der nördlichen Linienbündel.

Bei Betrachtung der Ausstattung der Busse mit Entwertern, ergibt sich ein ganz anders Bild. Zwar wurden im Linienbündel Nordwest vier Prozentpunkte mehr erhoben, aber der prozentuale Wert liegt trotzdem im Mittelfeld mit 65%, gefolgt vom Linienbündel Nord mit 59%; ein Rückgang um 14 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr. Das Schlusslicht bilden die Südbündel mit unter 10% des möglichen Standards. Mit 95% erreicht das Bündel Ost in dieser Kategorie die höchsten Werte, obwohl im Vergleich zum Vorjahreswert 3 Prozentpunkte eingebüßt werden.

4.5 Sauberkeit der Fahrzeuge

Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist ebenfalls ein sehr bedeutendes Qualitätsmerkmal im ÖPNV und besonders relevant für dessen Akzeptanz und Image in der Bevölkerung.

Die Profitester erheben in den Fahrzeugen die Sauberkeit folgender Merkmale: Scheiben, Fußboden, Sitze, Innengerüst und Außenhaut. Bei den Scheiben und dem Innengerüst wird zusätzlich Scratching (flächige Kratzspuren) erhoben. Graffiti wird als eigenes Merkmal im Fahrzeuginneren aufgenommen. Außerdem wird im Linienbündel Nordwest die Sauberkeit der Außentüren erfasst, da sie im Verkehrsvertrag Bestandteil der Qualitätsvorgaben sind. Nachdem die Profitester die Merkmale erhoben haben, geben sie eine Gesamtbewertung für das Fahrzeug ab. Damit erfolgt eine Einordnung, ob der Zustand des Fahrzeugs aus Sicht des Fahrgastes gut, noch akzeptabel oder inakzeptabel ist. Eine Sauberkeit von 100% ist im laufenden Betrieb nicht zu erwarten. Insbesondere wetterbedingte Verschmutzungen haben einen erheblichen Einfluss auf die Sauberkeit von Fußböden, Außenhaut oder Türen.

Für die Bewertung der Sauberkeit jedes einzelnen Elements existieren drei Abstufungen mit folgenden Prozentwerten:

- sauber: 100% der maximal erreichbaren Punktzahl

- leicht verschmutzt: 70% der maximal erreichbaren Punktzahl

- stark verschmutzt: 0% der maximal erreichbaren Punktzahl

Die Ergebnisse der Erhebungen Sauberkeit der Fahrzeuge ist in der Tabelle 12 abgebildet.

Tabelle 12: Ergebnisse der Sauberkeit

Merkmale	Nord	Abweichung zum Vorjahr in PP	Nordwest	Abweichung zum Vorjahr in PP	Ost	Abweichung zum Vorjahr in PP	Südost	Abweichung zum Vorjahr in PP	Südwest	Abweichung zum Vorjahr in PP
Scheiben	76%	+1	72%	-1	70%	-10	74%	+1	69%	0
Scheiben scratch	98%	+4	98%	+2	95%	-2	97%	+7	90%	0
Fußboden	90%	+7	91%	+1	90%	0	95%	+6	84%	-2
Sitze	94%	+10	89%	+2	97%	-1	92%	+5	88%	+3
Türen	97%	+4	96%	+2	100%	+5	98%	+6	93%	+2
Innengerüst	84%	-16	90%	-10	89%	-11	90%	-10	78%	-22
Innengerüst scratch	89%	-5	95%	+5	97%	0	93%	+8	85%	+3
Graffiti innen	86%	+11	88%	+2	87%	-4	91%	+6	82%	+4
Außenhaut	76%	-1	80%	+11	74%	-5	82%	-3	83%	+4
Gesamtein-druck	92%	+12	91%	+3	93%	-1	92%	+5	84%	+2

Die Tabelle lässt sich in drei inhaltliche Bereiche einteilen: Sauberkeit diverser Merkmale, Vandalismus- Schäden (Graffiti und Scratching) und Gesamteindruck.

Im ersten Bereich werden die unterschiedlichen Entwicklungen der einzelnen Sauberkeitsmerkmale deutlich. Insgesamt werden trotz einiger abnehmender Werte gute bzw. akzeptable Ergebnisse für die Sauberkeit erzielt.

Besonders wichtig für die Fahrgäste ist die Sauberkeit der Sitzflächen. Bis auf das Linienbündel Ost (-1 Prozentpunkt) konnten alle anderen Bündel positive Entwicklungen bis zu 10 Prozentpunkten vorweisen.

Die Werte der übrigen Merkmale im Linienbündel Ost haben sich in diesem Jahr teilweise (stark) negativ verändert, mit einem Rückgang zwischen 1 und 11 Prozentpunkten. Lediglich die Bewertung „Türen“ hat sich um 5 Prozentpunkte verbessert.

Besonders stark betroffen, von den negativen Tendenzen, ist das Merkmal „Innengerüst“. In allen Linienbündeln gab es negative Bewertungen, was zu einer Abwertung zwischen 10 und 22 Prozentpunkten geführt hat.

Mit einer Spanne von 69% bis 100% sind die Bewertungen in diesem Jahr weit gestreut und können überwiegend positiv betrachtet werden, mit Tendenz zum Handlungsbedarf bei der Sauberkeit der Scheiben, des Innengerüsts und der Außenhaut.

Der zweite Bereich, den man mit Vandalismus-Schäden benennen kann, wird fast überall mit deutlich besseren Bewertungen im Vergleich zum Vorjahr bewertet. Mit Ausnahme des Linienbündels Ost, indem sowohl bei der Bewertung von Scratching an den Scheiben als auch beim Graffiti innen die Bewertungen konstant bleiben bzw. sich um 4 Prozentpunkte verschlechtert haben. Im Linienbündel Nord wurde mehr Scratching an

den Seitenwänden der Busse erhoben, sodass es zu einer Bewertung von 89% (minus 5 Prozentpunkte) gekommen ist. In allen anderen Linienbündeln sind es hingegen positive Entwicklungen zu erkennen, mit einem Zuwachs von bis zu 8 Prozentpunkten.

Der Gesamteindruck, als allgemeine Bewertung des Zustands der Fahrzeuge, wurde in diesem Jahr größtenteils besser bewertet als im Vorjahr. Ausnahme bildet das Linienbündel Ost, in dem sich der Gesamteindruck in diesem Jahr minimal verschlechtert hat - minus 1 Prozentpunkt. Bei Werten von mindestens 84% bei der Bewertung des Gesamteindrucks besteht jedoch kein Anlass zur Besorgnis, dass der ÖPNV als zu verschmutzt wahrgenommen wird.

5. Ursachen

5.1 Pünktlichkeit

Verspätungen können zum einen durch Verzögerungen im Betriebsablauf (z.B. bei Schicht- oder Fahrerwechseln) hervorgerufen werden und zum anderen durch nicht einplanbare Verkehrsverhältnisse (wie Stau, Wartezeiten an Ampeln, Verkauf von Fahrscheinen, etc.) verschuldet sein. Fahrpläne können nicht so gestaltet werden, dass alle Störungen aufgefangen werden. Mitunter sind temporäre Baustellen ebenso verantwortlich, wie das Warten auf Anschlusszüge im Verspätungsfall. Gelegentlich kann der Erwerb von Fahrkarten im Bus ebenso zu zeitlichen Verzögerungen führen wie Feuerwehr oder Notarzteinsätze im Streckenverlauf.

5.2 Fahrgastinformationen sowie Ausstattungsstandards

Die Ursachen für fehlende Informationen am Fahrzeug liegen entweder an fehlender technischer Ausstattung oder daran, dass die Anzeigen defekt bzw. ausgeschaltet sind. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit akustischen Haltestellenansagen ist größtenteils gegeben, vor allem jedoch im Regionalverkehr wird auf die Ansagen verzichtet- aus vermeintlicher Rücksicht auf die Fahrgäste, die die Strecken häufig fahren und es als störend empfinden. An dieser Stelle muss aber abgewogen werden, ob diese Praxis mit den Bestrebungen, barrierefreien ÖPNV durchzuführen, vereinbar ist.

5.3 Sauberkeit Fahrzeuge

Die Sauberkeit der Fahrzeuge hängt nicht nur von den äußeren Einflüssen (Witterung), sondern auch vom Qualitätsmanagement (z.B. Reinigungsintervalle) der jeweiligen Verkehrsunternehmen ab. Die überprüften Fahrzeuge erreichen überwiegend zufrieden stellende Werte, jedoch besteht Handlungsbedarf bei der Sauberkeit der Fahrzeuge; vor allem bei den Scheiben. Neben der tatsächlichen Sauberkeit der Fahrzeuge, ist ebenso das Fahrzeugalter relevant.

Ältere Fahrzeuge weisen in der Regel stärkere Abnutzungserscheinungen auf und wirken daher mitunter etwas in die Jahre gekommen. Neufahrzeuge wirken hingegen in der Regel auf den Fahrgast hochwertiger.

6. Lösungsmöglichkeiten

6.1 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Sicherlich können in der Praxis nicht alle Umstände, die zu Verspätungen führen, gänzlich ausgeschlossen oder vermieden werden. Dennoch gibt es Ansatzpunkte, um die Pünktlichkeiten zu verbessern. Diese sollen im Folgenden erläutert werden.

Möglichkeiten, die Pünktlichkeiten zu verbessern, bestehen darin, Fahrpläne anzupassen, falls diese auf bestimmten Linien nicht von den Unternehmen eingehalten werden können. Weiterhin ist für jede Linie mit einem entsprechenden Anschluss von Zug zu Bus zu regeln, bis zu welcher Verspätungshöhe die Fahrer angehalten werden zu warten. Umgekehrt ist dies leider nicht möglich, da die Züge in einen NRW-weiten Taktfahrplan eingebunden sind und eine Abweichung der Züge vom regulären Fahrplan wiederum landesweite Auswirkungen nach sich ziehen würde.

Wichtig sind generell Fahrpläne, in denen die Umsteigezeiten nicht zu knapp bemessen sind. Bereits im vergangenen Qualitätsbericht wurden Linien aufgezeigt, bei denen die Umsteigezeit zu knapp war und ggf. Anschlüsse gefährdet. Diese Linien sollen, wenn möglich, zeitnah angepasst werden; spätestens aber bei ihrer jeweiligen Neuausschreibung.

Im Kreisgebiet können des Weiteren Maßnahmen für den ÖPNV-Vorrang getroffen werden. Dies kann durch eine Lichtsignalanlagen–Steuerung erreicht werden, indem Busse durch Grünanforderung Vorrang an Knotenpunkten vor dem PKW-Verkehr erhalten. Im Jahr 2016 soll für das Stadtgebiet Gütersloh zusammen mit den Stadtwerken Gütersloh ein Entwurf für ein Konzept der LSA-Steuerung durch Regionalbusse erarbeitet werden. Zu wann die Busse und Ampeln ggf. umgebaut sein können, kann derzeit nicht benannt werden.

Im Rahmen von Verkehrsverträgen (Linienbündel Nordwest, Südost, Südwest) werden für Unternehmen Vorgaben getroffen, die ab einer bestimmten Verspätung Strafzahlungen vorsehen. Somit wird den Unternehmen ein Anreiz gegeben, Fahrpläne einzuhalten und betriebliche Abläufe zu optimieren. Bei den Linienbündeln Nord und Ost ist eine solche Vorgehensweise jedoch nicht möglich, da sie eigenwirtschaftlich verkehren und keine Pönale gefordert werden kann.

Es gibt einige Linien mit größeren Problemen die fahrplanmäßigen Ankunftszeiten einzuhalten. Jedoch handelt es sich nicht um ein generelles Problem, sondern nur, wenn dadurch bei Umstiegen auf andere Busse oder Züge Anschlüsse verpasst werden und

längere Wartezeiten entstehen. Sie sind nicht nur ärgerlich für die Fahrgäste, sondern es kann auch dazu führen, dass die Fahrgäste wegen fehlender Anschlusssicherheit den ÖPNV auch gänzlich meiden können.

Ein zusätzliches Problem stellten die vielfach nicht vorhandenen Echtzeitinformationen dar. Ab Anfang 2016 sind Echtzeitinformationen jedoch für einen Teil der Busse im Kreis Gütersloh digital verfügbar – per App namens „Busradar“. Dort sind die Buslinien der DB-eigenen Busunternehmen (hier: BVO) geographisch verortet und es können Echtzeitinformationen zu Ankünften und Abfahrten abgerufen werden.

Eine andere Möglichkeit ist die Ausstattung der Busse mit Smartphones oder Tablet-PCs, sodass zumindest das Fahrpersonal der Anschlussbusse über Verspätungen der Zubringerlinien informiert wird und dann ggf. auf die Ankunft des Zubringers warten kann. Ein weiterer Vorschlag ist die Installation fester Abfahrtsmonitore an wichtigen Umsteigestationen (von Bus zu Bus oder Bus zum Zug und vice versa) mit entsprechenden Informationen.

Im Nahverkehrsplan werden die zukünftigen Anforderungen an die Busausstattungen festgelegt, sodass auf diesem Wege weitere der oben genannten Vorschläge umgesetzt werden könnten. Die voraussichtlich früheste Umsetzung würde zum 01.01.2018 mit der Vergabe des Linienbündels Nordwest erfolgen.

6.2 Fahrgastinformationen und Ausstattungsstandards

Im Nahverkehrsplan sowie in den bestehenden Verkehrsverträgen werden die entsprechenden Ausstattungen eingefordert.

7. Hauptproblemfelder

Wie im Vorjahr liefert der Qualitätsbericht Busverkehr für den Kreis Gütersloh 2015 einen Überblick über die erhobenen Qualitätsstandards, die Rückschlüsse auf die Situation vor Ort zulassen. Auch wenn die Erhebungen nur stichprobenartig erfolgen, geben sie doch Anhaltspunkte, was bereits gut in der Praxis umgesetzt wird und zeigen, wo noch Handlungsbedarf besteht.

In der Tabelle 13 sind die Hauptproblemfelder abschließend in einer Gesamtübersicht, aufgeteilt nach Linienbündeln, zusammengefasst.

Als Hauptprobleme wurden die Merkmale angesehen, bei denen die erreichten Werte im Durchschnitt unter 80% liegen.

Tabelle13: Hauptproblemfelder der Linienbündel

Linienbündel					
	Nord	Nordwest	Ost	Südost	Südwest
Pünktlichkeit (je Messpunkt)					
Gütersloh ZOB	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Halle ZOB	Ja	-	-	-	-
Rheda Bahnhof	-	-	-	-	Nein
Schloß-Holte	-	-	-	Ja	-
Fahrgastinformation am Fahrzeug					
Fahrtzielanzeige vorne	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Linienverlauf rechts	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Liniennummer vorne	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Liniennummer hinten	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Liniennummer links	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
Liniennummer rechts	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Fahrgastinformationen im Fahrzeug					
Haltestellenanzeige	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein
„Wagen hält“	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Akustische Ansage	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ausstattungsstandards					
Niederflurstandard	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Abstellfläche	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Rampe	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Fahrscheindrucker	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Entwerter	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Sauberkeit					
Scheiben	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Scheiben scratch	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Fußboden	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Sitze	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Türen	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Innengerüst	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja
Innengerüst scratch	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Graffiti innen	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Außenhaut	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein
Gesamteindruck	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein

Ja=Handlungsbedarf

Nein=Kein Handlungsbedarf

Hinsichtlich der Ergebnisse ist zunächst festzuhalten, dass es bei der Qualität im Wesentlichen nur kleine Verbesserungen gegenüber 2014 gegeben hat. Obwohl es im Vergleich zu 2014 bereits 2 Messpunkte gibt, an denen sich die Pünktlichkeiten verbessert haben, besteht ähnlich wie im Vorjahr bei den untersuchten Qualitätskriterien Verbesserungsbedarf in der Pünktlichkeit und insbesondere bei der Sicherstellung von Anschlusssicherheit.

Beim Vergleich der Ankunftspünktlichkeiten der einzelnen Linien über mehrere Jahre hinweg zeigt sich linien- und unternehmensübergreifend bei allen Linien, dass eine punktgenaue Ankunft von Bussen zur fahrplanmäßigen Ankunftszeit – anders als etwa im SPNV – realistischer Weise nicht erwartet werden kann. Busse müssen sich – anders als Züge – ihren Verkehrsweg mit einer ganzen Reihe von anderen Verkehrsmitteln teilen. Störungen sind dabei Normalität und die Erhebungsergebnisse zeigen, dass selbst bei verhältnismäßig pünktlichen Buslinien Ankunftszeiten in einer Zeitspanne von 2 Minuten vor bis 3 Minuten nach der fahrplanmäßigen Ankunftszeit als normal einzustufen sind. Die Planung eines Fahrplanes, die alle Eventualitäten einbezieht, ist nicht möglich. Pünktliche Linien im Kreis Gütersloh mit wenigen Fahrten, die außerhalb der v. g. Zeitspanne an den Messpunkten ankommen, sind die Linien 62, 70, 72, 90 und 94. Als eher problematisch in diesem Sinn müssen die Ergebnisse der Linien 61, 78, 87, 88, 89 und 95 eingestuft werden.

Hinsichtlich der Sicherstellung von Anschlüssen muss die Situation auf den Linien 43, 71, 77, 79, 85 und 89 als verbesserungswürdig eingestuft werden. Vor dem Hintergrund der v. g. Feststellung, dass Verspätungen bis zu 3 Minuten als normal und damit dauerhaft kaum zu vermeiden eingestuft werden müssen, liegen die Gründe für die Anschlusssicherungsprobleme bei den genannten Linien auch in der Fahrplangestaltung. Ist der Fahrplan so gestaltet, dass der Fahrgast, bereits bei geringfügigen Verspätungen keine Zeit mehr hat, den Weg zum Anschlussbus oder -zug zu erreichen, so ist ein oftmaliges Verpassen dieses Anschlusses quasi hausgemacht.

Hinsichtlich der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge herrscht erfreulich wenig Handlungsbedarf. Information, Ausstattung und Sauberkeit bieten in den allermeisten Teilbereichen keinen grundsätzlichen Anlass, deutliche Kritik zu üben. Bedarf besteht aber bei der nicht umfänglich vorhandenen Ausstattung der Busse mit Rampen, die z. B. Rollstuhlfahrern einen barrierefreien Ein- und Ausstieg sicherstellen sollen.

Auch das an dieser Stelle letztgenannte Hauptproblemfeld hat mit dem Thema Barrierefreiheit zu tun: So sind akustische Ansagen der nächsten Haltestelle in den Regionalbussen im Kreis Gütersloh eher als Ausnahme zu bezeichnen. Problematisch wird dies insbesondere dann, wenn die Ansagen nur sporadisch erfolgen, also eine Ansage weder stringent auf allen Fahrten erfolgt, noch eine solche Ansage stringent unterlassen wird. Sehbehinderte sowie ortsfremde Menschen können sich so nicht auf eine bestimmte Art der Informationsvermittlung verlassen.

8. Empfehlungen

Zunächst werden weitere kontinuierliche Qualitätskontrollen als notwendig angesehen, um einerseits vertragliche Vereinbarungen zu kontrollieren, andererseits um festzustellen, welche Tendenz die Qualität im ÖPNV im Kreis Gütersloh aufweist.

Dabei sollte der Einsatz der Profitester im Jahr 2016 zunächst vermehrt an den Verknüpfungspunkten stattfinden und weniger in den Fahrzeugen selbst. An den vier wichtigen Verknüpfungspunkten Gütersloh ZOB, Halle Bahnhof, Rheda Bahnhof und Schloß Holte Bahnhof sollten die Profitester ganztägig zwischen 7 und 20 Uhr die Pünktlichkeiten aller ankommenden und abfahrenden Busse kontrollieren. Durch die so vorgenommene Erhöhung der Anzahl der Stichproben kann gezielter überprüft werden, ob es sich bei den Hauptverspätungszeiten, die bei der tageszeitlichen Analyse in diesem Qualitätsbericht bereits aufgezeigt wurden, um Einzelfälle handelt oder ob sich diese Uhrzeiten auch bei intensiverer Betrachtungsweise als die problematischen Tageszeiten herausstellen. Im Idealfall sollen im Anschluss an die Feststellung der Hauptverspätungszeiten auch die Verspätungsgründe ermittelt werden, soweit dies den Profitestern möglich ist. Dafür müssen dann wiederum vermehrt Fahrten in den Bussen durchgeführt werden.

Parallel dazu erfolgen im Frühjahr 2016 Statusgespräche mit den beauftragten Busunternehmern, um die Möglichkeit der Datenlieferung zu Verspätungsgründen abzufragen und ggf. zu vereinbaren. Diese würden im Qualitätsbericht für 2016 zusätzlich zu den Profitester Erhebungen geliefert werden und geben die Möglichkeit zur genaueren Analyse der Gründe sowie damit einhergehende gezielte Verbesserungsmaßnahmen.

Als Ansätze zur grundsätzlichen Erhöhung der Pünktlichkeit sollte für das verkehrsreiche und damit störanfällige innerstädtische Gebiet der Stadt Gütersloh eine Beeinflussung der Ampelanlagen durch die Regionalbusse in Betracht gezogen werden. Dies würde für den wichtigsten Verknüpfungspunkt des ÖPNV im Kreis Gütersloh – den Gütersloher ZOB – sicher positive Auswirkungen nach sich ziehen.

Des Weiteren sollte beim Abschluss zukünftiger Verkehrsverträge überlegt werden, ob ein finanzieller Anreiz für Linien ausgelobt wird, bei denen besonders niedrige Anteile verspäteter Fahrten festgestellt werden. Mit einem solchen Bonussystem könnte zumindest die Zahl selbst versursachter Verspätungen minimiert werden.

Um die Anschlusssicherheit zu verbessern, sollte vordringlich bei den Linien 43, 71, 77, 79, 85 und 89 an einer Anpassung der Fahrpläne gearbeitet werden, die spätestens mit der Neuvergabe der Linien realisiert wird. Bei der Linie 71 ist dies bspw. bereits fest eingeplant.

Der Anforderung, die Busse mit Rampen auszustatten sollte mehr Nachdruck verliehen werden. Ein Fehlen dieser für eine barrierefreie Mobilität unentbehrlichen Ausstattung

sollte ggü. den Verkehrsunternehmen sehr konsequent als nicht hinnehmbar kommuniziert werden.

Hinsichtlich der Ansagen der nächsten Haltstelle im Bus wird empfohlen, als Standard in jeder Regionalbuslinie jede Haltstelle ansagen zu lassen. Das Verzichten auf solche Ansagen verunsichert Teile der Fahrgäste und sollte alsbald der Vergangenheit angehören; es schließt zudem Menschen mit Sehbehinderungen von der selbständigen Nutzung des ÖPNV faktisch aus.

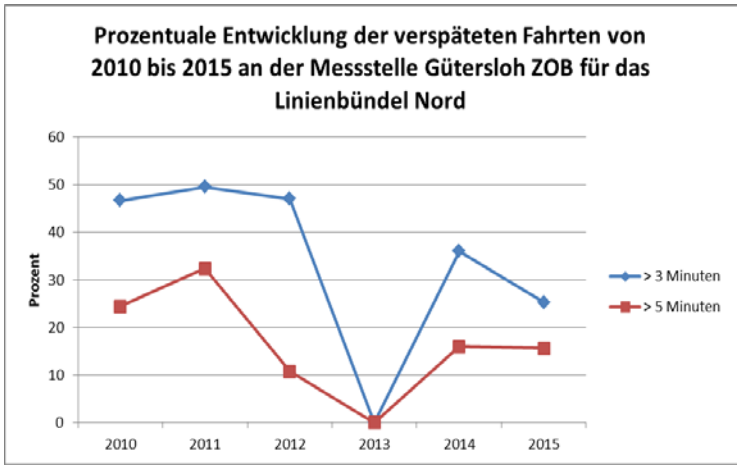
9. Betrachtung der Qualitätsentwicklungen zwischen 2010 und 2015 im Busverkehr im Kreis Gütersloh

Die vorherigen Kapitel haben das Betriebsjahr 2015 näher untersucht und bewertet. Nachfolgend wird die zeitliche Entwicklung der Pünktlichkeiten der unterschiedlichen Linienbündel an unterschiedlichen Messpunkten seit der Erstauflage des Qualitätsberichtes für das Jahr 2010 betrachtet. Die Auswertung erfolgt aber lediglich beschreibend.

Die Auswertungen zeigen die Pünktlichkeiten an den jeweiligen Messpunkten im Kreisgebiet. Am Messpunkt Gütersloh ZOB werden die zeitlichen Entwicklungen je nach Linienbündel mittels Diagrammen dargestellt, beginnend beim Bündel Nord bis hin zum Bündel Südwest. Gefolgt von jeweils einer Abbildung für den Messpunkt Rheda Bahnhof, Halle ZOB und Schloß Holte Bahnhof.

Abbildungen 24 - 28: Zeitliche Entwicklung der Knotenpünktlichkeit am Messpunkt Gütersloh ZOB

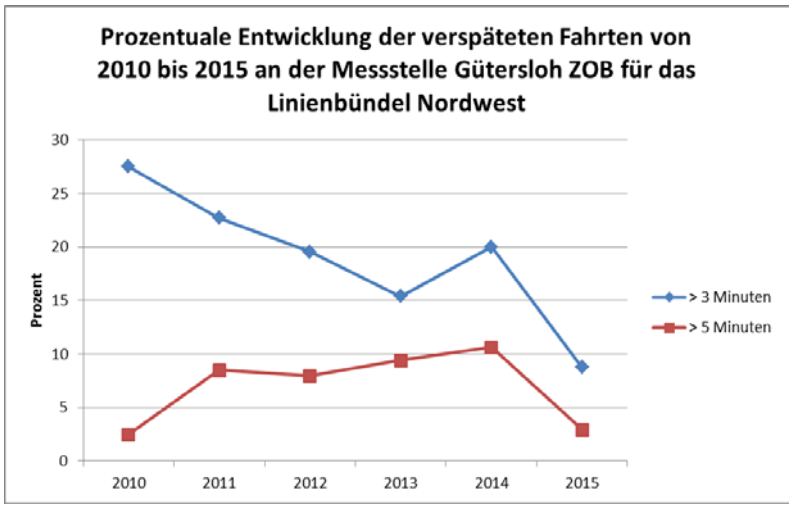
Abbildung 24



In der Abbildung 24 ist eine leichte Verbesserung im Linienbündel Nord im Vergleich zum Vorjahr zu erkennen. Im Jahr 2015 sanken die Verspätungen >3 Minuten um knapp 10

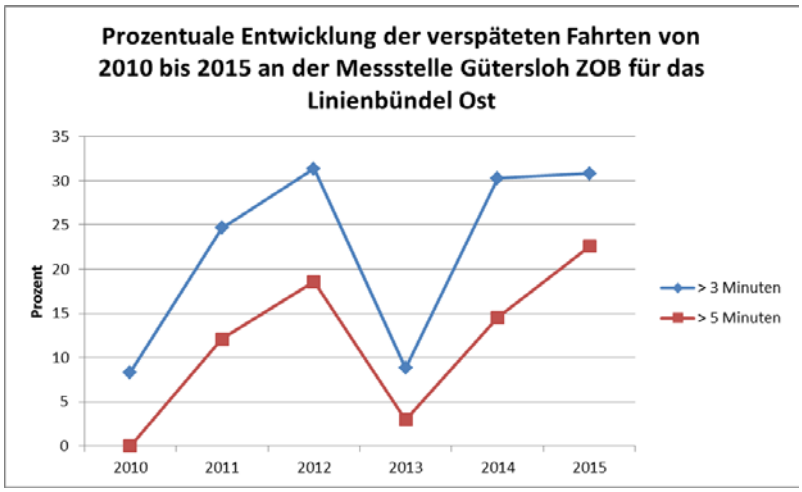
Prozentpunkte und die Verspätungen >5 Minuten blieben konstant zum Vorjahr bei knapp 18%.

Abbildung 25



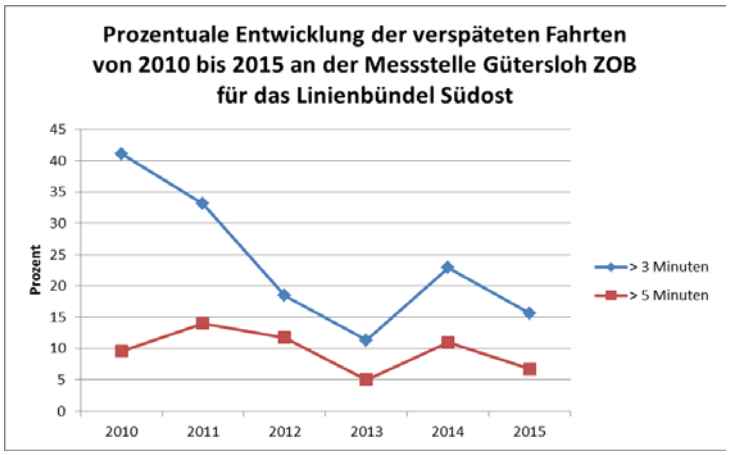
Im Linienbündel Nordwest ist die Anzahl der gemessenen Verspätungen stark gesunken auf unter 10% bei Verspätungen >3 Minuten bzw. unter 5% bei Verspätungen >5 Minuten. Das zweite Verspätungsintervall liegt somit wieder auf dem Niveau von 2010. Die Verspätungen > 3 Minuten sind auf den niedrigsten Stand seit der Erstauflage.

Abbildung 26



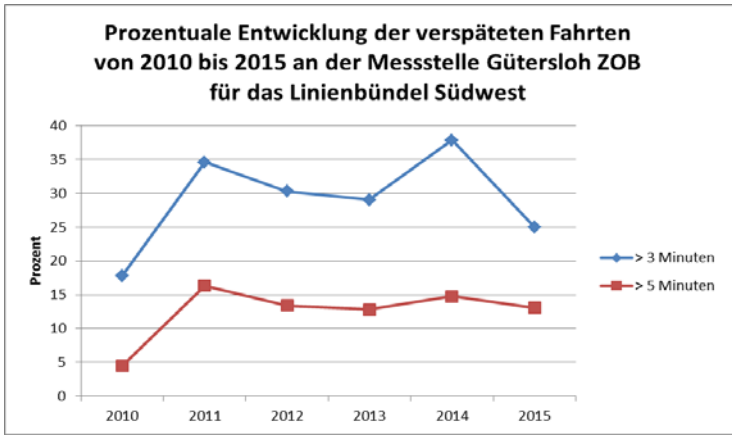
Im Linienbündel Ost ist zu sehen, dass die Verspätungen weiter zunehmen und sogar auf höherem Niveau von 2012 liegen bzw. zumindest auf selbigem. Bei den Verspätungen >3 Minuten werden 30% der Fahrten gemessen und haben sich im Vergleich zum Vorjahr noch einmal leicht gesteigert auf das Niveau von 2012. Die Verspätungen >5 Minuten liegen auf dem höchsten Niveau seit 2010.

Abbildung 27



Auch in diesem Linienbündel sind die Werte in 2015 im Vergleich zum Vorjahr wieder gesunken. Die Verspätungen >3 Minuten liegen bei knapp 15%, die Verspätungen >5 Minuten bei circa 7%. Somit entwickeln sich die Werte tendenziell auf das Niveau von 2012.

Abbildung 28



Nachdem bisherigen Maximum von knapp 40% im vergangenen Jahr, fällt die Kurve im Bündel Südwest auf 25% im Jahr 2015 ab. Es handelt sich um den zweit niedrigsten Wert seit Beginn der Analysen. Die Entwicklungen bei den Verspätungen >5 Minuten bewegen sich, wie in den Vorjahren auch, auf ähnlichem Niveau. Für 2015 liegt der Wert knapp unter 15%.

Abbildungen 29 - 31: Zeitliche Entwicklung der Knotenpünktlichkeit an den Messpunkten Rheda Bahnhof, Schloß Holte Bahnhof und Halle ZOB

Betrachtet man nun die drei Messstellen Rheda Bahnhof, Schloß Holte Bahnhof und Halle ZOB ergeben sich noch ganz andere Ergebnisse. In Rheda sind die Prozentwerte in 2015 auf knapp 1% gesunken.

Abbildung 29

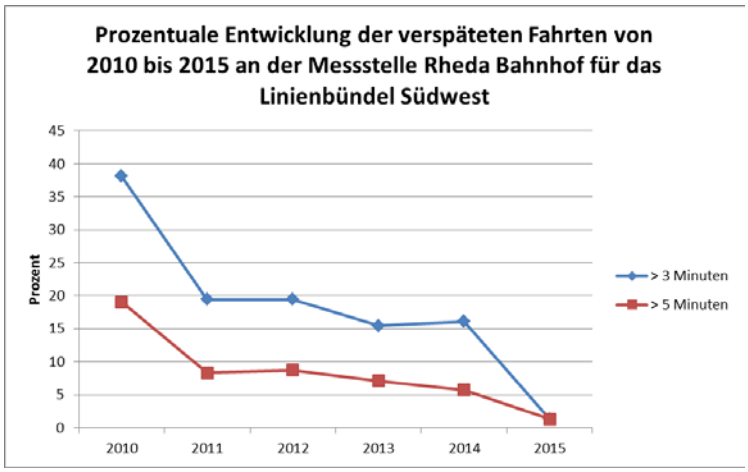
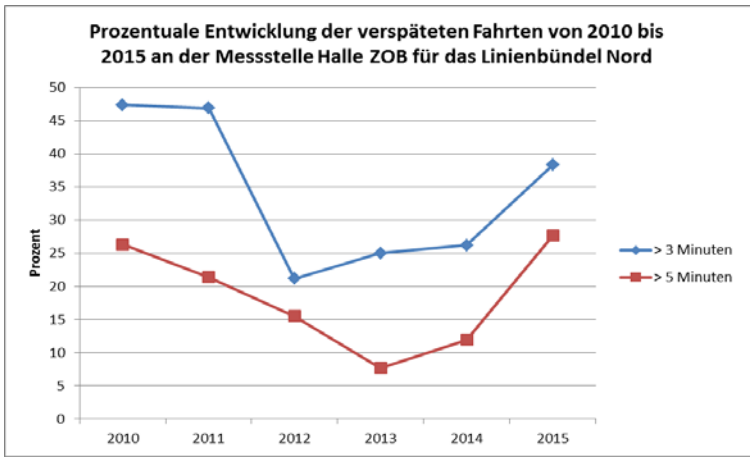
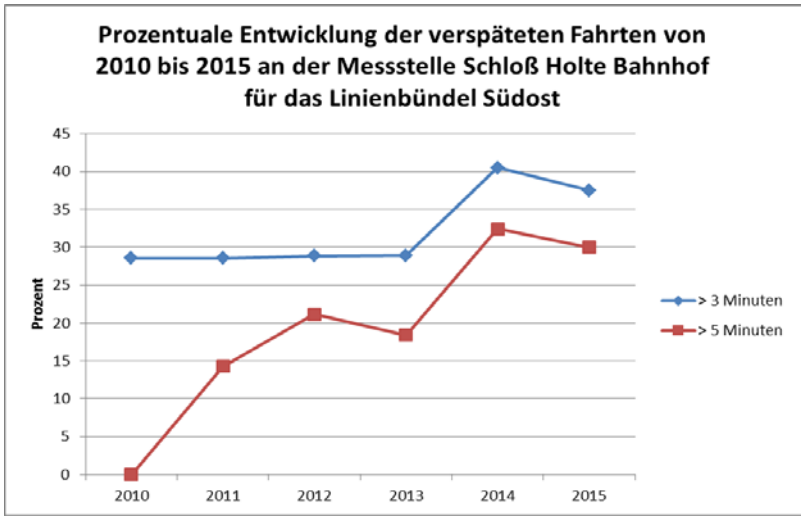


Abbildung 30



Sowohl die Verspätungen >3 Minuten als auch die Verspätungen >5 Minuten sind im Linienbündel Nord auf knapp 40% bzw. 30% angestiegen.

Abbildung 31



Am Messpunkt Schloß Holte Bahnhof liegen die Anteile an verspäteten Fahrten > 3 Minuten in diesem Jahr nur wenige Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau, bei knapp 37%. Der Verlauf der Werte für verspätete Fahrten > 5 Minuten ist ebenso wenig erfreulich. Die Verspätungen sind ebenso um knapp drei Prozentpunkte gesunken. Nach dem erhobenen Maximum in 2014, liegen die Werte für 2015 knapp drunter, jedoch deutlich über dem Niveau von 2010 bis 2013.

Herausgeber: Kreis Gütersloh
Der Landrat
Abteilung Tiefbau

Erstellt vom: Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
Jahnplatz 5
33602 Bielefeld
www.vvowl.de

Stand: April 2016