

Fahrplanwettbewerb 2000

Ausgabe: November 2000

Auflage: 250 Stück

Herausgeber:

VCD Landesverband Nordrhein-Westfalen

Worringer Straße 65

40211 Düsseldorf

Tel.: (02 11) 16 49 49-7

Fax: (02 11) 16 49 49-8

E-Mail: vcd.nrw@t-online.de

Homepage: www.vcd-nrw.de



mit Unterstützung vom:

Büro für integrierte Verkehrsplanung
und Stadtentwicklung (BiVS)

Krokusweg 1

57223 Kreuztal

Tel.: (0 27 32) 1 27 41

Fax: (0 27 32) 59 69 00

E-Mail: achim.walder@bivs.de

Homepage: www.bivs.de

Schutzgebühr: 7,- DM

Zu bestellen beim:

Büro für integrierte Verkehrsplanung
und Stadtentwicklung (BiVS)

Krokusweg 1

57223 Kreuztal

Tel.: (0 27 32) 1 27 41

Fax: (0 27 32) 59 69 00

E-Mail: achim.walder@bivs.de

Homepage: www.bivs.de

zum Preis von 10,- DM, inkl. Porto und Verpackung.

Vorwort

Ziel dieses Wettbewerbs war es nicht, das vorhandene Angebot (z.B. Taktpläne, Anschlüsse etc.) im ÖPNV zu bewerten, sondern allein die Qualität der Informationsaufbereitung.

Da wir einerseits ein möglichst breites Spektrum abdecken wollten, andererseits die ehrenamtlich zu leistende Arbeit nur eine beschränkte Betrachtung zuließ, haben wir eine zufällige Auswahl von 50 Verkehrsbetrieben aus der gesamten Bundesrepublik angeschrieben. 29 Betriebe bzw. Verbände haben daraufhin Unterlagen eingereicht. Insgesamt wurden 29 Fahrplanbücher, 24 Aushangfahrpläne und 27 Liniennetzpläne bewertet. Das Ranking beschränkt sich auf diese drei Teilgebiete.

Da nicht aus allen Betrieben/Verbänden Fahrplanbücher, Aushangfahrpläne und Liniennetzpläne vorgelegt haben, wurde auf die Prämierung der besten Unterlagen insgesamt verzichtet.

Im Verlauf der Auswertung hat sich gezeigt, dass es nur sehr wenige wirklich gute Fahrplanunterlagen gibt. Leider warteten die besonders schön gestalteten Bücher (z.B. Nordhessischer oder Karlsruher Verkehrsverbund) nicht immer mit dem besten Informationswert auf und waren bei der abschließenden Bewertung nur im Mittelfeld zu finden. Dagegen sind die etwas bieder gestalteten Bücher des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) dank der nahezu vollständigen Informationen in der Spitzengruppe wiederzufinden.

Auch als tagtägliche Nutzer des ÖPNV war es für uns immer wieder mit sehr viel Blättern verbunden, die gewünschten Informationen aus den Fahrplanbüchern herauszulesen. Der Wettbewerb soll nicht die weniger Guten an den Pranger stellen, sondern wir hoffen, mit dieser Dokumentation den Guten ein Ansporn zu sein, noch besser zu werden, und den dringend Verbesserungsbedürftigen anregende Stütze.

Im Verlauf der Dokumentation wird mehrfach auf die Norm DIN 66359 'Fahrplanbücher - Inhalt, Gliederung und Gestaltung' in der Ausgabe von Mai 1999 sowie die Norm DIN 1450 - 'Leserlichkeit' von Juli 1993 eingegangen.

Die Auswertungsgruppe bestand aus Mitgliedern des VCD-Landesverbandes NRW: Jürgen Eichel, Jürgen Gellert, Thomas Reincke, Holger Rüsberg und Achim Walder. Diese haben gemeinschaftlich die Kriterien zur Bewertung und Gewichtung erarbeitet sowie die Bewertung der Fahrpläne durchgeführt. Dieser sei für ihre engagierte Mitarbeit an diese Stelle gedankt. Die Zusammenstellung, die Redaktion und das Layout der Broschüre oblag Thomas Reincke. Besonderen Dank an ihn.

Ausgesuchte Beispiele aus dem Wettbewerb wurden erstmals auf der Rail#Tec 2000 in Dortmund gezeigt.

Düsseldorf, im Oktober 2000

Achim Walder
Sprecher des VCD NRW

Inhaltsverzeichnis

1 Bewertungssystem	6
2 Aushangfahrpläne	6
2.1 Lesbarkeit	7
2.2 Ferienplan	7
2.3 Abfahrten: nach Verkehrstagen getrennt	7
2.4 Abfahrten: zeitliche Gliederung	7
2.5 Linienverlauf mit Umsteigehaltestellen	7
2.6 Niederflurfahrzeuge gekennzeichnet	7
2.7 Datum der Erstellung/Gültigkeit	7
2.8 Telefonnummer und deren Erreichbarkeit	7
2.9 Erscheinungsbild	8
3 Fahrplanbücher	8
3.1 Fahrplantabellen	8
3.2 Verzeichnisse	15
3.3 Hinweise	18
3.4 Allgemein	20
4 Liniennetzpläne	22
4.1 Erscheinungsbild	22
4.2 Handhabbarkeit	22
4.3 Ohne Stadtplan benutzbar	22
4.4 Lesbarkeit	22
4.5 Verkehrsmittel klar unterscheidbar	23
5 Weitere Kriterien	24
6 Nicht auf dem Stand der Technik - Fahrpläne nach DIN 66359 geprüft	27
7 Die Ergebnisse	28
7.1 Witten	28
7.2 Lünen/VKU	28
7.3 Mönchengladbach	29
7.4 Darmstadt	29
7.5 Frankfurt am Main	30
7.6 Kassel	30
7.7 Erfurt	31
7.8 Kiel	32
7.9 Osnabrück	32
7.10 Freiburg im Breisgau	33
7.11 Bonn	33
7.12 Berlin - DB	34
7.13 Karlsruhe	34
7.14 Augsburg	35
7.15 Lüdenscheid	35
7.16 Gütersloh	36
7.17 Brandenburg/Havel	36
7.18 Berlin - VBB	37
7.19 Rottweil	38
7.20 Bayreuth	38
7.21 München	39
7.22 Würzburg	39
7.23 Konstanz	40

7.24 Siegen	40
7.25 Hannover	41
7.26 Hamburg.....	41
7.27 Verkehrsgemeinschaft Ostholstein.....	42
7.28 Flensburg	42
8 Wünsche des VCD	43
8.1 Aushangfahrpläne	43
8.2 Fahrplanbücher	43
8.3 Liniennetzpläne	43
8.4 Sonstiges.....	43
9 Mitmachen!.....	44
9.1 Formblätter	44
9.2 Im Internet	46

1 Bewertungssystem

Die Arbeitsgruppe hat, ausgehend von ihr besonders wichtig erscheinenden Kriterien, einen Bewertungskatalog entwickelt (vgl. Kap. 11).

Die Erfüllung der einzelnen Anforderungen werden in unterschiedlicher Tiefe mit einem bis vier Punkten bewertet und zusätzlich, je nach Bedeutung, mit einem Faktor zwischen 25% und 500% gewichtet. Eine weitere Gewichtung in vier Gruppen erfolgt beim Fahrplanbuch.

2 Aushangfahrpläne

24 Betriebe reichten Muster ihrer Aushangfahrpläne ein. Bei der Bewertung landeten die meisten Pläne im sehr breiten Mittelfeld. Einige wenige Pläne waren leider sehr schlecht. Zur Spitzengruppe zählen die Pläne aus Bremen, München und Erfurt. Diese erhielten fast die volle Punktzahl.

Bei voller Erfüllung aller Kriterien wären für den Aushangfahrplan maximal 40 Punkte erzielbar gewesen.



Abbildung 1: Der beste Aushangfahrplan kommt aus Bremen. Der Hinweis, dass das Info-Telefon der BSAG rund um die Uhr erreichbar ist, fehlt.

2.1 Lesbarkeit

Aushangfahrpläne müssen besonders schnell lesbar sein. Vor allem zu kleine Schrift und eine unübersichtliche Darstellung waren zu bemängeln.

Für die Lesbarkeit wurden maximal vier Punkte vergeben, die mit dem Faktor 500% gewichtet wurden.

2.2 Ferienplan

Nicht einmal bei einem Viertel der Pläne waren die Schulferien auf dem Fahrplan angegeben, obwohl fast überall in dieser Zeit Fahrten ausfallen.

Für den Ferienplan wurde maximal ein Punkt vergeben, der mit dem Faktor 50% gewichtet wurde

0	13	13	13 ^G	13 ^G
Ferien: 2.-12.6.98; 30.7.-14.9.98; 2.-7.11.98; 28.12.98-5.1.99; 15.-16.2.99; 29.3.-9.4.99; 25.5.-4.6.99; 15.-16.2.99				
G = Großraumwagen (nicht behindertengerecht)				
Am 24. und 31. Dezember Betrieb wie Samstag				

Abbildung 2: Warum geht das nicht überall: Angabe der Schulferien auf dem Aushangfahrplan (hier Stadtwerke München). Wenn die Software nicht mitspielt, würde auch ein Aufkleber ausreichen.

2.3 Abfahrten: nach Verkehrstagen getrennt

Bei starken Einschränkungen des Verkehrs in den Schulferien würden wir uns – neben der fast überall üblichen Unterteilung, getrennt nach Mo bis Fr, Sa und So, eine weitere Unterteilung in Schultage und Ferien wünschen.

Für die Aufteilung der Abfahrten wurden maximal zwei Punkte vergeben, die mit dem Faktor 200% gewichtet wurden.

2.4 Abfahrten: zeitliche Gliederung

Bei fast allen Plänen sind die Stunden vertikal, die Minuten horizontal, aufgetragen. Das ermöglicht eine schnelle Übersicht.

Für die Untereinander-Anordnung wurde maximal ein Punkt vergeben, der mit dem Faktor 100% gewichtet wurde.

2.5 Linienverlauf mit Umsteigehaltestellen

Eine Perlschnur erleichtert die Übersicht über den Linienverlauf insbesondere dort, wo es mehrere Fahrtvarianten gibt. Umsteigemöglichkeiten und behindertengerechte Ausstattung der Haltestellen sollten gekennzeichnet sein.

Für die Perlschnur wurde maximal ein Punkt vergeben, der mit dem Faktor 100% gewichtet wurde.

2.6 Niederflurfahrzeuge gekennzeichnet

Wir finden es wünschenswert, wenn dort, wo nicht ausschließlich Niederflurfahrzeuge ein-

gesetzt werden, die mit entsprechenden Fahrzeugen gefahrenen Kurse hervorgehoben würden - auch wenn das die Flexibilität bei der Fahrzeugdisposition und Umlaufplanung einschränkt.

Für die Kennzeichnung von Niederflur-Kursen wurde maximal ein Punkt vergeben, der mit dem Faktor 50% gewichtet wurde.

2.7 Datum der Erstellung/Gültigkeit

Für die Angabe von Erstellungsdatum und Gültigkeitszeitraum wurden maximal zwei Punkte vergeben, die mit dem Faktor 50% gewichtet wurden.

2.8 Telefonnummer und deren Erreichbarkeit

Auf jedem Aushangfahrplan sollten eine Telefonnummer und die Zeiten, wann diese erreichbar ist, angegeben sein.

Da eine 0180er Nummer nicht vom Handy aus zu erreichen ist, ist auf den Aushangfahrplänen der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) zusätzlich eine „normale“ Telefonnummer angegeben.

2.9 Erscheinungsbild

Das allgemeine Erscheinungsbild wurde mit maximal vier Punkten bewertet, die mit dem Faktor 250% gewichtet wurden.

Sehr gut gefallen hat uns die Idee, die Nachtbuslinien auf dunkelblauem Untergrund zu drucken.

3 Fahrplanbücher

Die Beurteilung der Fahrplanbücher nimmt den größten Stellenwert in der Auswertung des Wettbewerbs ein. Alle Unternehmen, die Unterlagen eingeschickt haben, haben ein Fahrplanbuch mitgeschickt. 29 verschiedene Fahrplanbücher wurden bewertet.

Die Bewertung der Bücher wurde in vier Kategorien unterteilt: Fahrplantabellen, Verzeichnisse, Hinweise und Allgemeines, welche, entsprechend gewichtet, in die Gesamtbewertung einfließen.

3.1 Fahrplantabellen

In diesem Teilbereich wurden 54 Punkte vergeben, die mit 50% gewichtet in die Bewertung des Buches eingingen.

3.1.1 Struktur des Buchs

Die Struktur des Buches wurde mit maximal vier Punkten bewertet, die mit dem Faktor 100% gewichtet wurden.

3.1.2 Lesbarkeit

Die Schriftgröße der Fahrplantabellen muss mindestens 1,8 mm, wie in der DIN 1450 'Le-

serlichkeit' festgelegt, betragen. Auch hochgestellte Minutenwerte dürfen nicht kleiner sein.

Fast alle Fahrplanbücher erfüllten diese Vorgabe. Der Hamburger Verkehrsverbund hat die Minuten unnötigerweise in kleinerer Schrift dargestellt.

Die Lesbarkeit wurde mit maximal 4 Punkten bewertet, die mit dem Faktor 100% gewichtet wurden.

Abbildung 3: Durch die sehr kleine Schrift ist der Fahrplan des Großraum-Verkehr-Hannover (GVH) kaum noch zu lesen. (Abb. in Originalgröße) Und noch eine Abweichung von üblichen Konventionen: Der schwarze Balken kennzeichnet nicht wie andernorts Sonn- und Feiertage.

3.1.3 Struktur der Fahrplantabellen

Gerade in eher ländlichen Bereichen ohne Verkehrsverbund und mit vielen privaten Busunternehmen fehlt den Fahrplantabellen häufig ein einheitliches Erscheinungsbild. Unterschiedliche Fußnoten und Unterteilungen der Verkehrslage erschweren den schnellen Überblick.

Entschuldigend muss man anfügen: selbst das Kursbuch der DB hat in seiner Gesamtausgabe keine vollständig einheitliche Darstellung. Auf einigen hessischen Strecken erfolgt beispielsweise eine abweichende Kennzeichnung der Verkehrstage.

Bei einigen Unternehmen wechselt das Layout der eigenen Linien mehrfach. Besonders 'handgestrickt' wirken die Tabellen dann, wenn deren Spaltenbreite je nach Anzahl der vorhandenen Fahrten schwankt.

Die einheitliche Struktur der Fahrplantabellen wurde mit maximal vier Punkten bewertet, die mit dem Faktor 250% gewichtet wurden.

In einigen Fällen wechselt die Ausrichtung der Tabellen zwischen Hoch- und Querformat. Das macht den Fahrplan besonders schlecht lesbar.

3.1.4 Strukturierung nach Verkehrsmitteln

Außerhalb der Verbünde gibt es oftmals kein einheitliches Schema der Liniennummern.

Die Linien sind nach Unternehmen oder nach Orten sortiert, was im Überlandverkehr nicht konsequent durchgehalten werden kann

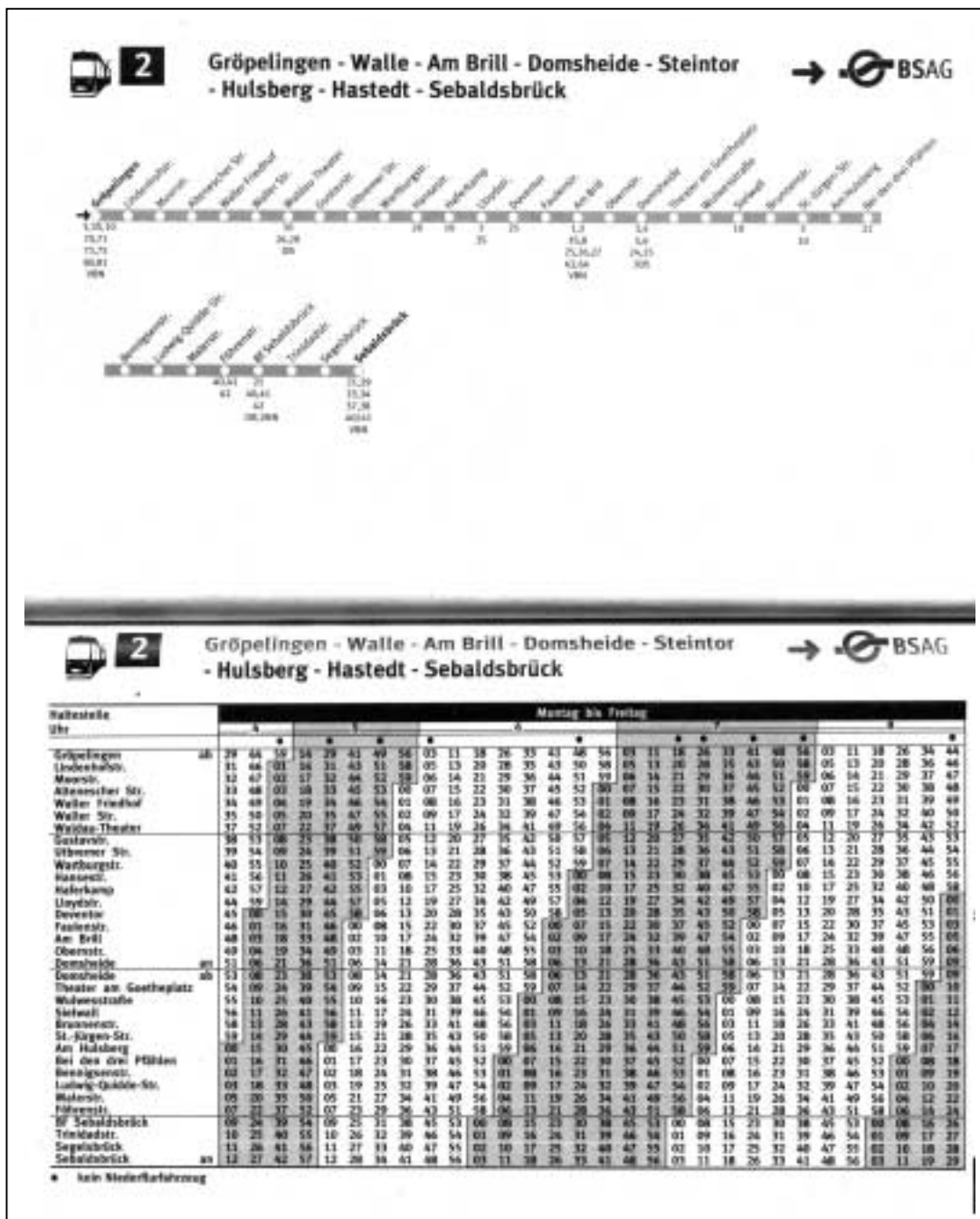


Abbildung 4: Dieser Fahrplan aus Bremen erfüllt fast alle Kriterien des VCD. Doch kommen die Fahrgäste mit der Aufteilung in Stundenblöcke klar?

Wir würden uns eine Gliederung des Buches in der Reihenfolge

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
 - Schnellbus
 - Stadt/Regionalverkehr
 - Anruf-Sammel-Taxi (AST), BürgerBus etc.
- wünschen, um ein schnelles Zurechtfinden in unbekanntem Fahrplanbüchern zu erleichtern. Häufig ist der SPNV ganz hinten zu finden - das hat uns nicht gefallen.

Die Strukturierung des Buches nach Verkehrsmitteln wurde mit maximal 4 Punkten bewertet, die mit dem Faktor 100% gewichtet wurden.

Fahrpläne, in die ein vor Ort verkehrender SPNV nicht mit aufgenommen wurde, erhielten keine Punkte.

3.1.5 Lesbarkeit allgemein

Dabei wurde vor allem auf das Schriftbild und die Gliederung der Tabelle geachtet.

Die Lesbarkeit des Buches wurde mit maximal vier Punkten bewertet, die mit dem Faktor 100% gewichtet wurden.

3.1.6 Überschrift: Verkehrsmittelart

Eigentlich selbstverständlich, dass in der Überschrift der Fahrplantabelle Verkehrsmittelart und der Name des Verkehrsunternehmens genannt werden.

Deshalb gab es dafür auch nur maximal einen Punkt, der mit dem Faktor 25% gewichtet wurde.

3.1.7 Überschrift: Verkehrsunternehmen

Gerade dort, wo verschiedene Unternehmen gemeinsam ein Verkehrsgebiet bedienen, sollte der Fahrgast durch Namensnennung oder Logo erfahren, mit wem er es zu tun hat.

Auch dafür ein mit 25% gewichteter Punkt.

The image shows a bus schedule table for Hamburg, titled 'Wandsbek-Gartenstadt – Bramfeld – City Nord – Kellinghusenstraße'. It includes logos for 'BUS 118' and 'HOCHBAHN'. The table lists various stops such as 'Wandsbek-Gartenstadt', 'Eider Straße (S-Bahn)', 'Kellinghusenstraße', etc., and provides departure times for multiple lines. The text is extremely small and dense, making it difficult to read. There are also some icons for accessibility (wheelchair) and a '118' logo at the bottom right.

Abbildung 5: Durch die unnötigerweise hochgestellten Minuten ist der Fahrplan aus Hamburg nur schlecht zu lesen. Ebenso vermissen wir Raster oder die Unterstreichung wichtiger Haltestellen in der Tabelle. Es fehlt dem Auge an Halt.

3.1.8 Überschrift: Linienverlauf

Eine Perlschnur erleichtert auch im Buch die Übersicht über den Linienverlauf. Umsteigemöglichkeiten und behindertengerechte der Haltestellen Ausstattung sollten gekennzeichnet sein.

Für deren Vorhandensein gab es einen mit 25% gewichteten Punkt.

3.1.9 Überschrift: Richtungspfeile

Richtungspfeile in der Kopfleiste erleichtern die Orientierung in umfangreicheren Tabellen. Die Gegenrichtung wird schneller gefunden.

Auch dafür gab es wieder einen Punkt, der diesmal jedoch mit 75% gewichtet wurde.

3.1.10 Raster-Unterlegung oder Unterstreichung wichtiger Haltestellen

Eine Raster-Unterlegung oder Unterstreichung wichtiger Haltestellen erleichtert die Übersicht und ist fast überall zu finden. Ohne diese Le-sehilfe sind Tabellen mit mehr als drei Zeilen fast nicht zu lesen.

Die Unterstreichungen bzw. Unterstreichungen wurden mit einem zu 50% gewichteten Punkt bewertet.

3.1.11 Nach Verkehrstagen getrennte Tabellen

Die Unterteilung der Fahrplantabellen nach Verkehrstagen („Montag bis Freitag“, „Sams-tag“ und „Sonntag“) ist, zumindest im kommunalen ÖPNV, weitgehend Standard.

Wir würden uns zusätzlich wünschen, dass Linien, bei denen viele Fahrten von den Schulferien abhängen, zusätzlich in „Montag bis Freitag (Schultage)“ und „Montag bis Freitag (Schulferien)“ aufgeteilt werden. Das ist leider die Ausnahme.

Im SPNV ist außerhalb der S-Bahn-Verkehre eine Gliederung der Fahrplantabellen nach Wochentagen leider kaum anzutreffen.

Fast ausnahmslos gab es nur einen von zwei möglichen Punkten, die mit 250% gewichtet wurden

The image shows a detailed train schedule for line 95, titled 'Ostbahnhof - Neuperlach Zentrum (- Waldperlach)'. The schedule is presented in a grid format with columns for different days of the week and specific departure times. The stations listed include Ostbahnhof, Odeonsstraße, Kutenmannpark, Anzinger Straße, Karl-Preis-Park, Ramersdorf, Erwinstraße, Wolfrastraße, Weichengstraße, Platzplatz, Wilhelm-Woegner-Straße, Friedhof Perlach, Thomas-Dahler-Straße, Neuperlach Zentrum, and Waldperlach. The schedule is divided into sections for 'Montag - Donnerstag (Schulzeit)' and 'Freitag (Schulzeit)'. The table includes columns for different days of the week and specific departure times. The stations listed include Ostbahnhof, Odeonsstraße, Kutenmannpark, Anzinger Straße, Karl-Preis-Park, Ramersdorf, Erwinstraße, Wolfrastraße, Weichengstraße, Platzplatz, Wilhelm-Woegner-Straße, Friedhof Perlach, Thomas-Dahler-Straße, Neuperlach Zentrum, and Waldperlach.

Abbildung 6: Vor allem im Überlandverkehr mit zahlreichen von den Schulferien abhängigen Fahrten würden wir uns eine solche zusätzliche Unterteilung der Fahrplantabellen in „Montag bis Freitag (Schulzeit)“ und „Montag bis Freitag (Schulferien)“, wie hier im Beispiel aus München, wünschen. Hier besonders lobenswert: Die Ferientermine sind direkt unter der Tabelle zu finden.

3.1.12 Farbkennzeichnung der Verkehrstage mit Pastelltönen

Sehr schön ist die Farbkennzeichnung der Verkehrstage mit Pastelltönen. Das erleichtert das rasche Auffinden der richtigen Tabelle. Die

Farben dürfen aber nicht zu kräftig sein, sonst ist das Fahrplanbuch im Halbdunkel einer schlecht beleuchteten Haltestelle nicht mehr lesbar. Die Darstellung im Kursbuch des Karlsruher Verkehrsverbundes ist schon etwas kräftiger geraten.

Statt einer vollständigen farblichen Unterlegung der gesamten Fahrplantabelle kann auch das Raster der Haltestellen farbig ausgeführt werden.

Für die farbliche Kennzeichnung der Verkehrstage wurde ein Punkt vergeben, der mit 100% gewichtet wurde.

3.1.13 Niederflurfahrzeuge gekennzeichnet

Dort, wo noch nicht ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, sollten die Behinderten-freundlichen Kurse gekennzeichnet sein. Dort, wo Hochflurfahrzeuge (z.B. Stadtbahnwagen) verkehren, sollten in den Tabellen und den Übersichtsplänen die mit Hochbahnsteig und Rampe oder Aufzug ausgestatteten Haltestellen hervorgehoben werden.

Die Kennzeichnung der mit Niederflurfahrzeugen gefahrenen Kurse brachte einen Punkt ein, der mit 50% gewichtet wurde.

3.1.14 Kontrast der Fahrpläne

Schlecht zu lesen waren einige Exemplare, die auf recht grauem Papier in Pastelltönen gedruckt worden sind.

Beim Konstanzer Fahrplan sind die Tabellen auf nach Verkehrstagen unterschiedlich farbigem Papier gedruckt. Keine schlechte Idee, die Farben sind dort aber zu kräftig geraten.

Ungünstig auch die Tabellen der Freiburger Verkehrs AG. Dort werden die grauen Balken zur Kennzeichnung der Stundenblöcke zusätzlich mit einem kräftigen Grünton (Samstag) bzw. Rotton (Sonntag) überdruckt. Solche Tabellen sind auch von gutsehenden Menschen an einer schlecht beleuchteten Haltestelle kaum noch zu entziffern.

Für kontrastreiche Fahrplantabellen gab es maximal zwei Punkte, die mit 250% gewichtet wurden.

Haltestellen	Montag - Freitag										Samstag							
	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
Wilhelmisdorf ab	21.32	21.42	22.32	23.42	23.52	23.42	0.42	1.42	2.42		3.42	4.42	21.42	22.42	23.42	0.42	1.42	2.42
Am Speichbogen	33	43	33	43	33	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
Am Reithagen	34	44	34	44	34	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Buchweg	35	45	35	45	35	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Am Turmberg	37	47	37	47	37	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
Bismarck	38	48	38	48	38	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
Wiltsdöcker Gäßchen	39	49	39	49	39	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
Wilhelmisdorfer Landstraße	40	50	40	50	40	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Schlachthof	41	51	41	51	41	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
Götter Landstraße	43	53	43	53	43	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
Hagelberg	44	54	44	54	44	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
Buchhofweg	45	55	45	55	45	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Götter	47	57	47	57	47	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Buchhofweg	48	58	48	58	48	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Hagelberg	50	22.00	50	23.00	50	0.00							22.00	23.00	0.00			
Götter Landstraße	51	01	51	01	51	01							01	01	01			
Götter Straße	53	03	53	03	53	03	52	52	52	52	52	52	03	03	03	52	52	52
Wilhelmisdorfer Straße	54	04	54	04	54	04	53	53	53	53	53	53	04	04	04	53	53	53
Ferdinand Lassalle Straße	55	05	55	05	55	05	55	55	55	55	55	55	05	05	05	55	55	55
Dietz-Zerren Straße	57	07	57	07	57	07	56	56	56	56	56	56	07	07	07	56	56	56
Neuvorfelder Straße	58	08	58	08	58	08	57	57	57	57	57	57	08	08	08	57	57	57
Neuvorfelder	21.32	22.00	23.32	23.52	23.52	0.32	0.32	1.32	2.32	3.32	4.32	22.00	23.00	0.00	0.32	1.32	2.32	

Abbildung 7: Nur schwer verständliche Fahrplantabelle aus Brandenburg. Die Fahrten von 23.42 Uhr bis 4.42 Uhr sollten eine Fußnote „Nacht von Freitag auf Samstag“ bzw. „Nacht von Samstag auf Sonntag“ erhalten.

3.1.15 Für Farbenblinde lesbar

Ausrutscher gab es in einem Fahrplanbuch des Münchener Verkehrsverbundes: Dort waren die Kopfleisten einiger Tabellen in schwarz auf dunkelrot gedruckt. Für Farbenblinde oder Menschen mit nachlassender Sehkraft ist dies nicht lesbar.

Wer sich diesen schwerwiegenden Fehler nicht geleistet hat, bekam einen Punkt, der zu 250% gewichtet ist.

Darüber hinaus sollten Farben grundsätzlich nur ergänzend, nicht aber als alleiniger Informationsträger eingesetzt werden.

3.1.16 Griffleiste

Eine aufgedruckte Griffleiste kann das Auffinden verschiedener Bereiche des Fahrplans erleichtern. Dafür gab es vier Punkte, die zu 25% gewichtet wurden.

3.1.17 Darstellung der Verkehre über Mitternacht

Schwierigkeiten bereiten den Verkehrsunternehmen und den Fahrgästen immer wieder Fahrten über Mitternacht.

Eine Fahrt, die am frühen Sonntagmorgen beginnt, z.B. um 3 Uhr, sollte sowohl am Ende der Samstag-Tabelle, als auch am Beginn der Sonntags-Tabelle aufgeführt werden und durch eine Fußnote – „verkehrt in der Nacht von Samstag auf Sonntag“ – zweifelsfrei zuzuordnen sein.

Wenn die Verkehrstage über Mitternacht hinaus eindeutig zuzuordnen waren, gab es einen zu 100% gewichteten Punkt.

3.2 Verzeichnisse

Für ein in allen Punkten unseren Anforderungen genügendes Verzeichnis im Fahrplanbuch hätte es 54,5 Punkte gegeben, die zu 15% in die Bewertung eingegangen wären. Das Qualitätsniveau der Verzeichnisse ist schon recht hoch, auch wenn es einige deutliche 'Ausrutscher' gegeben hat

3.2.1 Fahrpreise (auch lose)

Jeder Fahrplan sollte eine Übersicht der aktuellen Fahrpreise enthalten. Da die Preise oftmals nicht zum Fahrplanwechsel 'angepasst' werden, ist ein lose beiliegendes und aktualisierbares Info-Blatt eine praktikable Lösung. Fast überall waren diese Info-Blätter vorhanden. In ihnen sollten alle erhältlichen Fahrausweisarten aufgeführt sein. Dafür gab es einen Punkt mit Faktor 250%.

3.2.2 Fahrpreisermittlung

Mit einer Preistafel alleine ist dem Fahrgast nicht allzu viel geholfen. In dem Tarifinfo sollten auch Hinweise zur Fahrpreisermittlung enthalten sein. Bei dieser Prüfung dieser Forderung mussten erhebliche Qualitätsunterschiede festgestellt werden. Für das Vorhandensein dieser Info gab es bis zu zwei Punkte, ebenfalls zu 250% gewichtet.

3.2.3 Tarifinfo verständlich

Dort, wo dieses Info vorhanden war, war es erfreulicherweise meist auch recht verständlich abgefasst. Dann gab es die vollen vier Punkte, die zu 500% in die Bewertung eingeflossen sind.

Während die Darmstädter Ausgabe des RMV-Fahrplans dem Fahrgast zumutet, mühevoll anhand einer Schwarz-Weiss-Grafik sich die Fahrpreise zwischen gelben, roten und blauen Waben zu ermitteln, haben die Frankfurter Kollegen einfach eine (farbige) Karte mit den Preisstufen in ihr Buch gedruckt.

Im Regionalfahrplan Mittelthüringen (Region Erfurt) sind insgesamt sieben verschiedene Tarife veröffentlicht. Da es sich weitgehend um Kilometer-Tarife handelt und die Entfernungen in den Streckentabellen fehlen, sind diese vom Fahrgast nicht nachzuvollziehen. Die Tarifbestimmungen im Ilm-Kreis sind besonders originell. Dort muss der Fahrgast sich den Fahrpreis selber ausrechnen.

Tarifübersicht				
IOV Omnibusbetrieb Großfl. Ilmenau				
(Alle Angaben in DM)				
Regionalverkehr Ilm-Kreis				
	Normal	Ermäßig		
		Kinder vom 6.-vollendeten 12. Lebensjahr	Schüler	Senioren
Einzelfahrweise				
Einzelfahrschein	1,00 DM *) + 0,20 DM pro km	0,50 DM *) + 0,10 DM pro km	—	—
Zeitkarten				
Wochenkarte **)	Einzelfahrschein x 10 x 0,96	—	Wochenkarte x 0,75	—
Monatskarte **)	Wochenkarte x 3	—	Monatskarte x 0,75	Monatskarte x 0,75

*) Mindesttarifpreis
**) Einrichtungszeitkarten (Zeitkarten für eine Fahrt in eine Richtung) werden im Regionalverkehr für den halben Zeitkartenpreis ausgegeben

Tarifstand: 01.01.1997

Abbildung 8: Originelle Fahrpreistabelle, gefunden im Fahrplanbuch aus Erfurt.

3.2.4 Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen

Die Rechte und Pflichten des Fahrgasts werden in den Tarif- und Beförderungsbestimmungen geregelt. Daher ist es wünschenswert, wenn diese im Fahrplanbuch abgedruckt werden. Wurde das gemacht, gab es dafür zwei Punkte, zu 100% gewichtet.

3.2.5 Lesehinweise/Legende

Kleinere Hinweise sollten dem unerfahrenen Fahrplannutzer helfen, sich zu orientieren. Als Referenzbeispiel ist des Kapitel „Kursbuch

lesen - gewusst wie“ in den Kursbüchern der Deutschen Bahn AG geeignet.

Für die Lesehinweise gab es einen Punkt, der mit 100% gewichtet wurde.

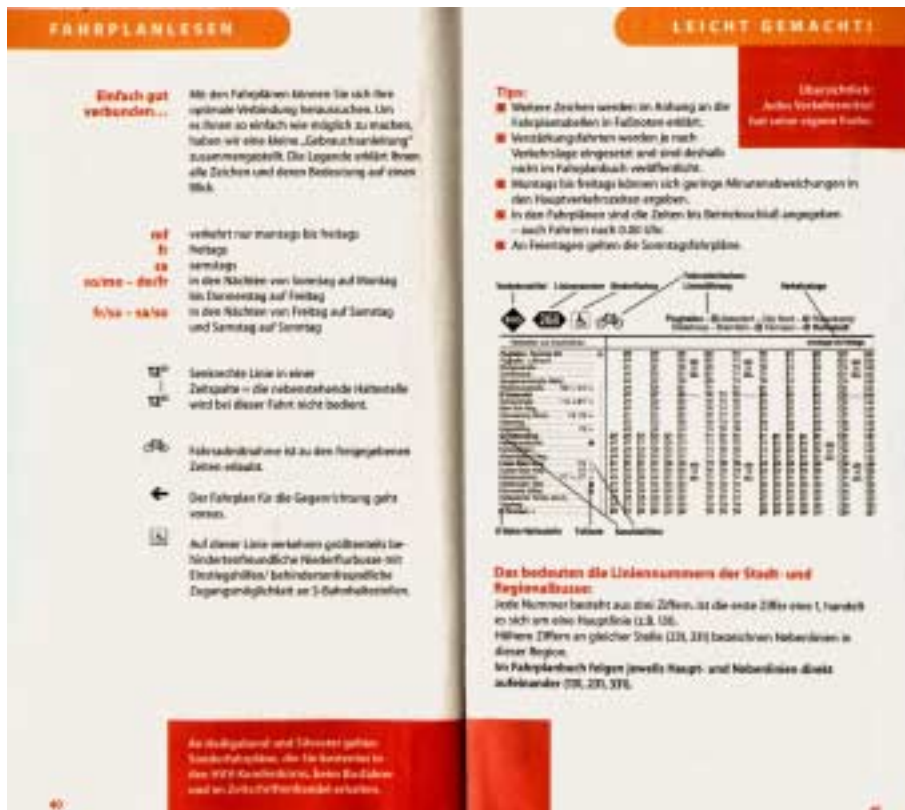


Abbildung 9: Vorbildliche Fahrplan-Lesehilfe aus Hamburg.

3.2.6 Verkaufsstellen

Im Stadtverkehr ist es üblich, dass nicht das gesamte Fahrausweissortiment an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen erhältlich ist. Deshalb sollten die Vorverkaufsstellen im Fahrplanbuch aufgelistet sein. Fast durchgängig gab es dafür einen zu 100% gewichteten Punkt.

3.2.7 Gesamtplan

Hier haben wir nur bewertet, ob in dem Fahrplanbuch ein Übersichtsplan über das Gesamtnetz eingelegt ist. Er kann auch als lose Beilage enthalten sein. Die Qualität dieses Planes wurde dabei nicht bewertet; dies erfolgt im Kapitel 6 'Liniennetzpläne'. Für das Vorhandensein eines Gesamtplans gab es einen Punkt, der mit 500% gewichtet wurde. Wir wünschen uns auf der vorderen inneren Umschlagseite des Fahrplanbuches einen Übersichtsplan (z.B. Schnellverkehr oder das Stadtnetz der "Hauptstadt").

3.2.8 Ortsverzeichnis

Stiefmütterlich werden vielerorts die Ortsverzeichnisse im Fahrplanbuch behandelt, obgleich sie neben dem Liniennverzeichnis im Regionalverkehr sinnvoll sind. Für ein Ortsverzeichnis gab es einen Punkt, der mit 100% gewichtet wurde.

3.2.9 Haltestellenverzeichnis

Ein Haltestellenverzeichnis findet sich in vielen Fahrplänen. Dafür gab es bis zu zwei Punkte, die mit 100% gewichtet wurden.

3.2.10 Erreichbarkeitsverzeichnis

Sehr sinnvoll ist auch ein Erreichbarkeitsverzeichnis, aus dem hervorgeht, mit welchen Linien und an welchen Haltestellen wichtige Ziele (z.B. öffentliche Gebäude) erreicht werden können. Für dieses Verzeichnis gab es bis zu drei Punkte, die mit 250% gewichtet wurden.

3.2.11 Straßenverzeichnis

Zusätzlich sollte ein Straßenverzeichnis, möglichst als Ergänzung zum Liniennetzplan, vorhanden sein.

Dafür gab es bis zu vier Punkte, die mit 100% gewichtet wurden.

3.2.12 Linienverzeichnis

Für ein Linienverzeichnis gab es einen Punkt, der mit 250% gewichtet wurde.

Die Nummerierung der Linien sollte sich an den Verkehrsmitteln orientieren und nicht an den sie bedienenden Unternehmen. Z.B. Stra-

ßenbahnlinien einstellig, Schnellbusse zweistellig und Ortsverkehre dreistellig.

3.2.13 Stichwortverzeichnis

Über den in der DIN-Norm 66359 empfohlenen Inhalt hinaus wünschen wir uns ein Stichwortverzeichnis, damit die enthaltenen Informationen rasch gefunden werden können. Es sollte auf den letzten Seiten des Buchs abgedruckt sein.

Für das Stichwortverzeichnis gab es einen Punkt, der mit 100% gewichtet wurde.

3.3 Hinweise

Zur weiteren Information sind einige Angaben, die manchmal vergessen worden waren, sehr hilfreich. Für diese Hinweise gab es maximal 13 Punkte, die zu 15% in die Gesamtbewertung des Fahrplanbuches eingingen

3.3.1 Telefonnummern

In allen vorliegenden Fahrplänen war mindestens eine Rufnummer für Auskünfte angegeben. Was aber gar nicht so selten fehlte, war die Angabe der Zeiten, zu denen jemand erreichbar ist.



Abbildung 10: Warum nicht überall so? Neben der Durchwahl der Servicestellen sind in diesem Beispiel aus Bremen auch deren Arbeitszeiten angegeben.

Weitere Ansprechpartner (z.B. Fundbüro, Abo-Center) sollten ebenfalls mit Telefonnummer benannt werden.

Für die Angabe der Rufnummern und Erreichbarkeit gab es zwei Punkte, die zu 250% gewichtet wurden.

Neben einer Fahrplan- und Tarifauskunft, mit der auch ein entsprechend geschultes Call-Center beauftragt sein kann, wünschen wir uns eine während der gesamten Betriebsdauer erreichbare Leitzentrale, über die Unregelmäßigkeiten koordinierten.

3.3.2 Übersicht Schulferien

Fast überall gibt es Fahrten, deren Verkehrstage von den Schulferien abhängen. Da nicht jeder Fahrgast durch schulpflichtige Kinder diese Termine verinnerlicht hat, sollten auch diese im Fahrplanbuch zu finden sein. Für den Ferienplan gab es einen Punkt, zu 100% gewichtet.

3.3.3 Übersichtsplan

Neben einem Gesamtplan wünschen wir uns einen Übersichtsplan zum raschen Auffinden in Frage kommender Linien auf der vorderen Umschlagseite des Fahrplanbuches.

Besonders attraktiv finden wir es, wenn der Übersichtsplan herausklappbar ist. Diese Pläne müssen nicht sehr detailliert sein; sie dienen vor allem dem schnellen Überblick. Wie komme ich vom Ort A in den Ort B, welcher Bus fährt in den Stadtteil C?

Für das Vorhandensein eines solchen Planes gab es einen Punkt, der zu 250% gewichtet wurde.

Ein solcher Übersichtsplan kann einen Gesamtplan, auf dem alle Haltestellen verzeichnet sind, jedoch nicht ersetzen.

3.3.4 Übersichtspläne für Umsteigehaltestellen

Um dem Fahrgast die Orientierung an den Umsteigehaltestellen zu erleichtern, sollten vorne im Buch Funktionspläne dieser Haltestellen enthalten sein.

Die Qualität der Pläne wurde ebenso wenig geprüft, wie die Auswahl der Haltestellen.

Interessant sind die Pläne in den Fahrplanbüchern des NVV, die nicht in der Draufsicht, sondern perspektivisch dargestellt sind.

Für das Vorhandensein dieser Pläne gab es einen Punkt, zu 250% gewichtet.

3.3.5 Anforderungskarte

Als Service bieten einige Unternehmen an, persönliche Fahrpläne für bestimmte Verbindungen oder die Abfahrtspläne einzelner Haltestellen dem Fahrgast zuzuschicken.

Am besten hat es uns gefallen, wenn eine vorgefertigte Postkarte in das Buch eingehaftet war. Dafür gab es zwei Punkte, zu 100% gewichtet.

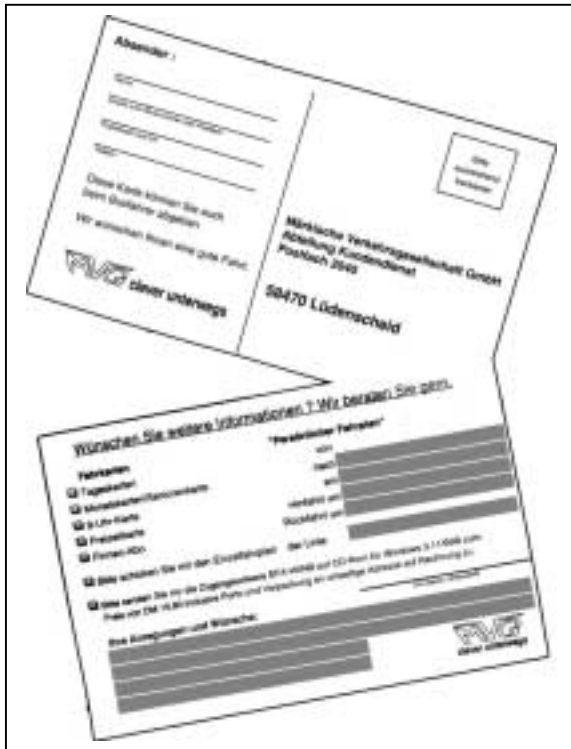


Abbildung 11: Solch eine Postkarte gehört in jedes Fahrplanbuch!

3.4 Allgemein

Nicht bewertet wurde die einheitliche Gliederung der Fahrplanbücher. In begründeten Fällen kann eine Abweichung von Normen oder Richtlinien sinnvoll und angebracht sein. Jedoch sollte sich die Gliederung an das in DIN 66359, Abschnitt 4.1, Tabelle 1 vorgegebene Schema (Allgemeine Information - Ergänzende Information - Fahrplaninformation) halten. Denn nur durch eine überall einheitliche Reihenfolge der Inhalte ist es den Fahrgästen möglich, sich in fremden Fahrplanbüchern zurechtzufinden.

Im allgemeinen Teil wurden maximal 32 Punkte vergeben, die zu 20% in die Bewertung des Buches eingingen.

3.4.1 Handhabbarkeit

Sicherlich der schwierigste Kompromiss, der bei der Erstellung eines Fahrplanbuches einzugehen ist, ist derjenige zwischen Vollständigkeit und Handhabbarkeit.

Sowohl bei großen Verkehrsgebieten, als auch in Großstädten ist ein Gesamtfahrplan sehr unhandlich. Dort sollten zusätzlich Kreis-Stadt- oder Stadtteifahrpläne herausgegeben werden.

Als untauglich hat die Bewertungsgruppe die Würzburger Lösung erachtet. Dort gibt es kein zusammenhängendes Buch, sondern nur lose Blätter. Zu schnell gehen hier normalerweise nicht benötigte Blätter verloren. Als Ergänzung eines Buches prima, als ausschließliches Angebot nicht akzeptabel.

Für die Handhabbarkeit wurden vier Punkte, zu 500% gewichtet, vergeben.

3.4.2 Format, Dicke

Das Format eines Taschenfahrplans ist meist ein Kompromiss zwischen Lesbarkeit, Umfang und Handlichkeit. Viel größer als das ISO-Streifenformat 1/3 DIN A 4 (99 x 210 mm) sollte das Buch nicht sein, damit es leicht mitgenommen werden kann und in eine Jackentasche passt.

Maximal gab es dafür vier Punkte, die zu 100% gewichtet wurden.

3.4.3 Aufschrift auf Buchrücken

Auf der Titelseite und auf dem Buchrücken sollten Name und Gültigkeit des Fahrplans angegeben sein. Oft ist der Rücken leer, manchmal ist die Angabe unzureichend ("Bereich 6" statt "Bonn/ Rhein-Sieg-Kreis linksrheinisch"), und in seltenen Fällen steht hier nur Werbung.

Hier gab es zwei zu 50% gewichtete Punkte.

3.4.4 Hinweise zu Änderungen

Der Fahrgast freut sich über eine freundliche Ansprache (z.B. das allseits beliebte Grußwort des Landrates oder Bürgermeisters) und Hinweise zu den aktuellen Änderungen des Angebots.

Dafür wurden zwei mit 50% gewichtete Punkte vergeben.

3.4.5 Verkaufspreis

Der Verkaufspreis der meisten Fahrpläne liegt zwischen einer und fünf Mark. Ausreißer nach oben waren Hannover (6,- DM), Siegen (7,- DM) und Berlin (8,- DM). Ortsfahrpläne werden teilweise kostenlos abgegeben - das ist lobenswert. Kundeninformationen sollten nicht auf der Grundlage der Gewinnmaximierung kalkuliert werden.

Bei einem Preis von 2,50 DM gab es eine neutrale Bewertung (0 Punkte), bei je 2 DM mehr oder weniger einen Punkt Abzug bzw. zusätzlich. Die Gewichtung betrug 100%.

3.4.6 Stören Anzeigen?

In den Fahrplantabellen wird es mit den Anzeigen manchmal übertrieben - darunter leiden das Erscheinungsbild und die Übersichtlichkeit.

Die Verwendung von freiem Raum für Eigenwerbung wurde dagegen positiv bewertet.

Maximal wurden zwei Punkte, zu 100% gewichtet, vergeben.



Abbildung 12: Mehr Werbung als Fahrplan in dem Buch aus Flensburg.

3.4.7 Erscheinungsbild

Für das allgemeine Erscheinungsbild wurden maximal vier zu 100% gewichtete Punkte vergeben.

4 Liniennetzpläne

Während die Bewertung der Fahrplanbücher in großer Einmütigkeit erfolgt ist, kristallisierten sich bei dem Ranking der Liniennetzpläne zwei Fraktionen heraus.

Die ersten setzten das Hauptgewicht auf die Bedeutung als Liniennetzplan und waren bereit, für eine schnelle Übersicht auf maßstäbliche Darstellung und Detaillierung zu verzichten. Die zweite Gruppe war der Ansicht, dass ein Liniennetzplan, der nicht auf einem Stadtplan basiert, nicht zu gebrauchen ist. Das führt jedoch zu sehr unhandlichen Plänen, sofern sie als großformatige Faltpäne herausgegeben werden.

Einen interessanten Kompromiss stellt der Plan des Regio-Verkehrsverbundes-Freiburg (RVF) dar. Dort wird im Überlandverkehr auf die detaillierte Darstellung aller Straßen verzichtet; die Innenstadtbereiche sind als zusätzliche Stadtplanausschnitte herausgezogen.

Für die Pläne konnten maximal 26 Punkte erreicht werden.

4.1 Erscheinungsbild

Für das allgemeine Erscheinungsbild des Liniennetzplanes wurden maximal vier Punkte, zu 100% gewichtet, vergeben.



Abbildung 13: Tolle Idee: Die BVG zeigt nicht nur dem genauen Linienweg ihrer Nachtlinien, sondern gibt auch Ausgeh-Tipps.

4.2 Handhabbarkeit

Als problematisch haben sich großformatige Pläne herausgestellt. Während der Fahrt im Bus sind sie kaum zu gebrauchen. Für die gute Handhabbarkeit sind vier, zu 100% gewichtete Punkte vergeben worden.

4.3 Ohne Stadtplan benutzbar

Zumindest im Stadtverkehr sollten die Ziele ohne zusätzlichen Stadtplan herauszufinden sein. Und das sind nun mal nicht Haltestellen, sondern Gebäude an Straßen. Der Plan sollte daher auf einem Stadtplan basieren.

Neben dem Liniennetzplan sollte der Plan auch ein Straßenverzeichnis enthalten.

Maximal gab es dafür vier Punkte, zu 100% gewichtet.

4.4 Lesbarkeit

Bei der Lesbarkeit von Straßennamen wird oft durch zu kleine Schrift erschwert.

Grundsätzlich sollten die Namen aller Straßen angegeben sein.

Auch in Abschnitten, in denen sich mehrere Linien überlagern, muss die Übersichtlichkeit gewahrt sein. Das kann gegebenenfalls durch eine Verzerrung des Maßstabs geschehen.

Dort, wo die Busse einen Streckenabschnitt nur in eine Richtung befahren, sollte das auch im Liniennetzplan gekennzeichnet sein.

Die Endhaltestellen sollten neben ihrem Namen auch mit der Zielangabe versehen sein, so wie auch vorne auf Bus oder Bahn zu lesen ist.

War die Lesbarkeit gut, gab es vier Punkte. Die Gewichtung betrug 250%.

4.5 Verkehrsmittel klar unterscheidbar

Die verschiedenen Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn, U-Bahn und Eisenbahn) müssen auf den ersten Blick klar zu unterscheiden sein. Besonders wichtig ist die Kennzeichnung von Oberflächen- und Tunnelabschnitten im Stadtbahnverkehr.

Auch dafür wurden wieder vier, mit 100% gewichtete Punkte vergeben.

5 Weitere Kriterien

Einige Kriterien erschienen uns wichtig, konnten aber ohne detaillierte Ortskenntnisse nicht überprüft werden. Ihre Berücksichtigung wollen wir den 'Fahrplanmachern' vor Ort jedoch ebenfalls ans Herz legen.

Bei einigen Unterlagen hatten wir Zweifel, ob alle bedienten Haltestellen in den Fahrplantabellen enthalten sind. Bei weniger stark frequentierten Halten wäre gegebenenfalls auch die Aufführung in der Perlschnur ausreichend. Im Liniennetzplan muss es ebenfalls eindeutig erkennbar sein, ob eine Haltestelle von einer Linie angefahren wird oder nicht.

Einrichtungsverkehre sollten im Liniennetzplan sowie in der Perlschnur des Fahrplanbuches gekennzeichnet werden.

Nicht bewertet wurden Umgebungs- und Funktionspläne, da uns dazu nur wenige Beispiele zugesandt wurden.

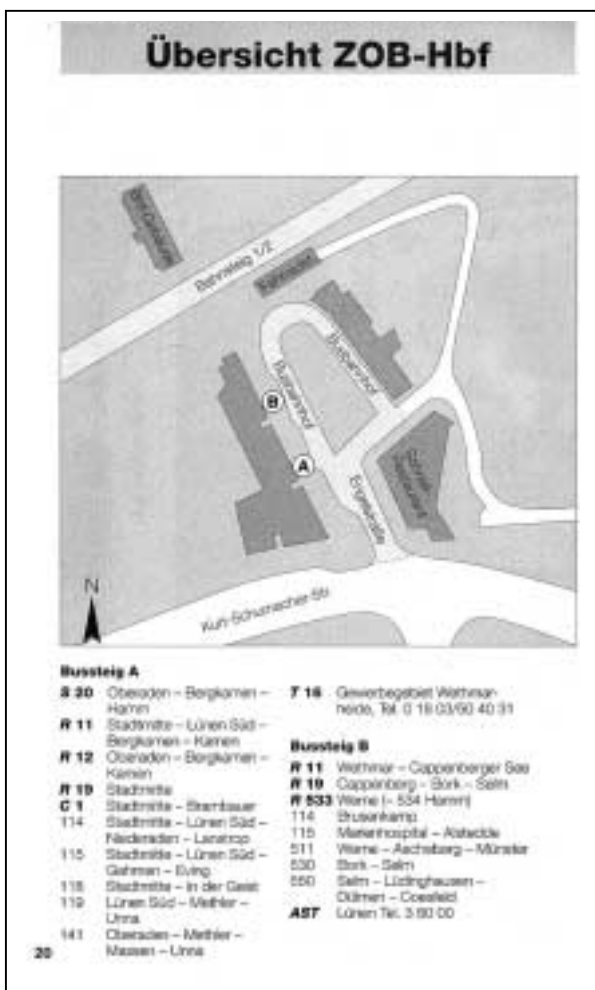


Abbildung 14: Der Funktionsplan aus dem Lünener Fahrplanbuch der VKU ist sehr schlicht. Zumindest der Zugang zum Bahnsteig sollte eingezeichnet sein.



Abbildung 15: Haltestellen-Umgebungsplan aus dem Berliner Nahverkehrs atlas.

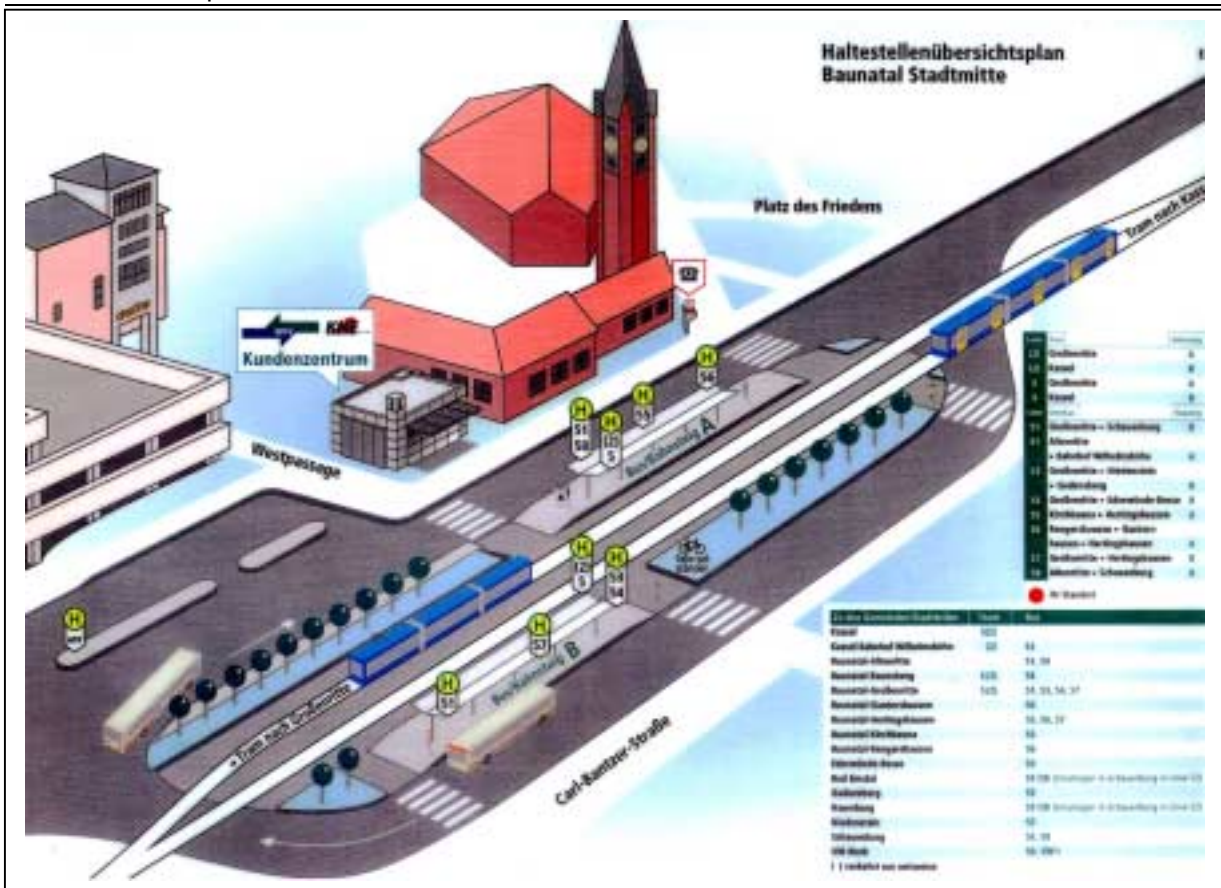


Abbildung 16: Vom Üblichen abweichender Haltestellen-Funktionsplan der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG).

6 Nicht auf dem Stand der Technik - Fahrpläne nach DIN 66359 geprüft

Neben unseren Kriterien liefert die DIN 66359 "Fahrplanbücher - Inhalt, Gliederung und Gestaltung" wichtige Hinweise zur Erstellung der Fahrgastinformation. Sie ist sehr praxisgerecht und wird daher allen Verantwortlichen als Anregung und zur Anwendung empfohlen.

Kein einziges Fahrplanbuch erfüllte alle Anforderungen dieser Norm. Keines entspricht somit dem aktuellen "Stand der Technik".

Hohes Niveau haben die Stadtfahrpläne des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Je nach Unternehmen gibt es allerdings deutliche Abweichungen.

Selbst dem Spitzenreiter unter den Fahrplanbüchern, dem für Witten, fehlt der Übersichts-

plan im vorderen Umschlag. Auch die Gliederung entspricht nicht vollständig den Vorgaben. Ein eleganteres Design als die VRR-Pläne haben z.B. die Pläne des Rhein-Main-Verkehrsverbundes oder des Nordhessischen Verkehrsverbundes.

Bei unserer Bewertung zeigte sich, dass die nicht einheitliche Gliederung die Orientierung in den eingereichten Unterlagen erschwerte.

Die verschiedenen Verkehrsmittel sollten in einer einheitliche Reihenfolge aufgeführt sein. Mal ist der Schienenverkehr ganz vorne zu finden, mal ganz am Ende des Buchs.

Über den Umfang der Norm hinaus wünscht sich der VCD ein Stichwortverzeichnis am Ende des Buches.