

# Stadtbus

für Gütersloh.

SWG

STROM GAS WASSER BÄDER STADTBUS

 **150**  
JAHRE  
SEIT 1862  
STADTWERKE GÜTERSLOH



# gestern, heute, morgen...

3	Vorworte
4	Blickwinkel
6	Meilensteine
26	Ansichten
28	Tatsachen
40	Perspektiven
46	Menschen für Gütersloh



3



4



6



26



28



40



46



## Liebe Leserinnen und Leser,

150 Jahre Stadtwerke Gütersloh – Anlass genug, wichtige Ereignisse zu würdigen und optimistisch in die Zukunft zu schauen. Als Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke Gütersloh und als Geschäftsführer der Stadtwerke Gütersloh sind wir stolz, dieses besondere Jubiläum mit unseren Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt feiern zu dürfen. Unsere Jubiläumsbücher sind ein Dank an alle, die dazu beigetragen haben, dass die Stadtwerke seit 150 Jahren Geschichte schreiben können.

Am 11. November 1862 wurde mit der ersten Gasanstalt der Grundstein für unser heutiges Energieunternehmen gelegt. Das Vertrauen in die Stadtwerke ist in dieser Zeit ebenso gewachsen wie das Unternehmen und seine regionale Bedeutung selbst. Die Zahlen sprechen für sich: 150 Jahre Gasversorgung, 125 Jahre Wasserversorgung, 100 Jahre Stromversorgung, 75 Jahre Verkehrsbetrieb, mehr als 50 Jahre Bäderbetriebe und 25 Jahre Labor für Trinkwasser- und Umweltschutz.

Wir sind ebenso stolz, das Leben der Gütersloher in nahezu allen Lebensbereichen und nicht nur als lokaler Energieversorger begleiten zu dürfen. Mit unserer umwelt- und klimaverträglichen Energieversorgung, einer sicheren und nachhaltigen Trinkwasserversorgung, dem attraktiven öffentlichen Nahverkehr und einem qualitativ hochwertigen Frei-

zeit- und Wellnessangebot in den Bädern setzen wir auf Bürgernähe. Und wir engagieren uns selbstverständlich für die Menschen, die hier leben.

Im vorliegenden Band stellen wir Ihnen die rasante und gleichzeitig spannende Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Gütersloh vor. Am 1. März 1937 - vor gerade mal 75 Jahren - wurde die erste offizielle Buslinie der Abteilung Kraftverkehr der Stadtwerke Gütersloh in Betrieb genommen. Im Mai 1954 eröffnete der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke einen eigenen Betriebsbahnhof und nur zwei Jahre später konnte gegenüber dem Hauptbahnhof ein neuer Busbahnhof mit sieben Bahnsteigen eingeweiht werden. Heute leistet der Stadtbus mit rund 1,6 Millionen gefahrenen Kilometern pro Jahr einen unverzichtbaren Beitrag für die Mobilitäts- und Alltagskultur der Stadt. Deshalb arbeiten die Stadtwerke auch weiterhin an einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot für eine gehobene Lebensqualität in Gütersloh.

Als Stadtwerke für eine Region zu sorgen, heißt für die Menschen und ihre aktuellen Bedürfnisse dazu sein. Wir stellen auf breiter Front die Weichen für die Energiezukunft und unterstützen unsere Kunden, auf vielen Ebenen Energie zu sparen sowie ökologisch zu handeln. Dazu ist der Umbau unserer heutigen Energieinfrastruktur dringender erforderlich. Konventionelle und erneuerbare Energieträger müssen künftig

in neue Netzstrukturen und Speichermöglichkeiten eingebunden werden. Die Energieversorgung der Zukunft ist eine Herausforderung, der wir uns heute schon stellen.

Die Stadtwerke Gütersloh sind ein wichtiges Unternehmen für Gütersloh und die Region. Denn ein Energieunternehmen dieser Größenordnung direkt vor Ort stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Die Stadtwerke und die Netzgesellschaft bieten derzeit 444 sichere Arbeitsplätze und damit qualifizierten Fachkräften eine Zukunftsperspektive. Die unternehmerischen Tätigkeiten beider Unternehmen, das umfassende Dienstleistungsangebot und erhebliche Investitionen fließen in vielfältiger Form in die Infrastruktur, den Handel, das Gewerbe und in die Industrie zurück. Sie sorgen für Zahlungsströme in die Region und stärken die Kaufkraft der örtlichen Wirtschaft.

Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern eine bereichernde Lektüre.

v.l.n.r.:  
Ralf Libuda.

Maria Unger.

Unger  
Vorsitzende des  
Aufsichtsrates  
der Stadtwerke  
Gütersloh GmbH.

Libuda  
Geschäftsführer  
der Stadtwerke  
Gütersloh GmbH.

# Wo bleibt der Bus?

Würden die Busse aus dem Straßenbild verschwinden, wäre das Chaos vorprogrammiert: Vor den Schulen würden sich lange Autoschlangen bilden, wenn Eltern ihre Kinder bringen oder abholen. Menschen, die gerne einmal auf das Auto verzichten und denen der Weg mit dem Fahrrad zu lang, zu anstrengend oder zu gefährlich ist, würde eine sinnvolle Alternative fehlen. Die Beispiele zeigen die Wichtigkeit eines Busverkehrs, ohne den für viele auch in Gütersloh nichts läuft. Der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke ist sich dieser Verantwortung bewusst und engagiert sich mit einem motivierten Team täglich für den bestmöglichen Komfort und einen bequemen Transport von A nach B. Über Verkehrszählungen, Umfragen und Gutachten wird das Angebot ständig verbessert. So lohnt es sich, das Auto einfach mal stehen zu lassen und auf den Bus umzusteigen - wie es bereits rund 3,4 Millionen Fahrgäste in Gütersloh jährlich praktizieren.

Menschen in Bewegung Die Geschichte der Mobilität könnte mit dem Wagenrad begonnen haben. Erste Funde datieren aus dem 4. Jahrtausend v. Chr., doch im Gegensatz zu manch anderen großen Erfindungen der Menschheitsgeschichte können weder Namen noch exakte Entstehungsorte zugeordnet werden. Bis sich jedoch aus den ersten Fahrzeugen ein Personentransport-Mittel entwickelte, sollten noch 2.000 Jahre ins Land gehen. Es waren die Römer, die zum ersten Mal mehrere Menschen gleichzeitig in einem gefederten Reisewagen beförderten und damit vielleicht als „Erfinder“ des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gelten können.

In Deutschland beginnt das Zeitalter einer geregelten Personenbeförderung im 16. und 17. Jahrhundert mit ersten Fährverbindungen über Flüsse und Seen. 1688 folgte dann in Berlin der erste Transport per Sänfte. Parallel gewann die Postkutsche auf Langstrecken immer mehr an Bedeutung. Aufgrund des mangelnden Komforts wurden die Kutschen in der damaligen Zeit aber auch als „Marterkasten“ oder „Knochenknacker“ bezeichnet. Mit dem Ausbau der Eisenbahn-Netze ab 1850 nahm die Bedeutung des Kutschverkehrs dann rapide ab.

Umsteigen auf den Bus In den Städten begann in dieser Zeit auch die Ära der Omnibusse, deren Name vom lateinischen „für alle“ abgeleitet wurde. Waren es am Anfang noch Pferde, die das neue Massentransportsystem in Gang brachten, erfolgte am 18. März 1895 in Deutschland der große Durchbruch: An diesem Tag startete auf der Strecke zwischen Siegen und Netphen der erste Linienverkehr mit einem kraftstoffbetriebenen Bus, der über 8 Sitze verfügte!

Der Siegeszug des Busses begann in Gütersloh am 1. März 1937 mit der Eröffnung der ersten offiziellen Buslinie wesentlich später. Hier wie in der ganzen Welt repräsentiert der ÖPNV heute eine umwelt- und sozialverträgliche Alternative zum Individualverkehr mit dem Auto. Ein gut besetzter Linienbus verursacht pro Fahrgast nur etwa 10–25 Prozent der Treibhausgas-Emissionen eines voll besetzten Autos und nimmt weniger Straßenraum in Anspruch.

## Die Geschichte der Mobilität



„Vor der Kaserne, vor dem großen Tor, stand eine Laterne, und steht sie noch davor,  
so woll'n wir uns da wiederseh'n, bei der Laterne woll'n wir steh'n,  
wie einst Lili Marleen, wie einst Lili Marleen.“

Musik: Norbert Schultze, Text: Hans Leip



Bild

Die ehemalige Brauerei diente bis zum Jahr 1954 dem Unterstellen von Bussen.

**Wie alles begann...**  
WarumsymbolisiertdasbekannteSoldatenlied„Lili Marleen“ die Anfänge des Verkehrsbetriebes der Stadtwerke Gütersloh? Die Antwort findet sich in der ersten offiziellen Buslinie, die am 1. März 1937 provisorisch in Betrieb genommen wurde, um die beiden Gütersloher Kasernen miteinander zu verbinden. So konnten die Soldaten zwischen beiden Standorten pendeln und bequem den Hauptbahnhof erreichen.

War also der Beginn des öffentlichen Nahverkehrs den Vorboten des zweiten Weltkrieges geschuldet? Nicht ganz. Auch wenn die Quellen sehr bruchstückhaft sind, wird doch klar: Bis in die 1930er-Jahre hinein gab es in Gütersloh anscheinend nur unzureichende Busverbindungen, obwohl Gütersloh schon damals als Flächengemeinde angesehen werden konnte. Längere Fußwege oder Fahrradfahrten gehörten damals zur Normalität und wurden von den Güterslohern ohne Klagen hingenommen. Den Verantwortlichen war aber bewusst, dass zumindest Überlandverbindungen mit dem Bus für die Mobilität und den Komfort von Nutzen waren. Darum machte sich die Stadtverordneten von Gütersloh in einer Sitzung am 6. März 1922 dafür stark, eine Bus-Betriebsgesellschaft für die Verbindung von Lippstadt, Mastholte, Rietberg, Neuenkirchen und Gütersloh zu gründen. Die 29,5 km lange Strecke sollte täglich

zweimal hin und zurück gefahren werden. Die Stadt Gütersloh war wieder Kreis Wiedenbrück, zu dem sie damals gehörte, bereit, das Vorhaben auch finanziell zu unterstützen. Leider ist nicht schriftlich überliefert, ob dieses ambitionierte Projekt in die Tat umgesetzt wurde. Immerhin wurden in einem städtischen Verwaltungsbericht von 1926 zwei „Postkraftwagenverbindungen“ genannt, die nach Steinhagen und Rietberg führen. Zudem existierte eine „Kraftwagenverbindung“ zwischen dem Hauptbahnhof und der heutigen LWL-Klinik, sowie eine Linie, deren Verlauf in der „Nachweisung der Kraftfahrlinien“ aus dem Jahre 1931 nicht näher erläutert wird.

#### Bus fahren im Dritten Reich

In Gütersloh begann die im Jahr 1935 aus der Reichswehr entstehende Wehrmacht mit dem Bau einer Nachrichtenkasernen- und eines Militärflughafens, so dass im Jahr 1936 die Einrichtung eines „richtigen“ Ortslinienverkehrs wieder aktuell wurde. Die „Deutsche Arbeitsfront“, Nachfolgerin der zerschlagenen Gewerkschaften, stellte hierzu einen entsprechenden Antrag. Die Buslinie sollte die beiden Gütersloher Militärstandorte miteinander verbinden und dabei auch den Hauptbahnhof anfahren. Im Sitzungsprotokoll der Beigeordnetenversammlung vom 30. März 1936 heißt es dazu sinngemäß: „Die Schaffung eines billigen und schnellen Beförderungsmittels für die Bauarbeiter ist erforderlich. Parallel muss geklärt werden, ob die eventuelle Einrichtung einer Buslinie von privater Seite oder von der Bahn betrieben wird“. Man wurde sich dann einig, dass man den Betrieb bis auf weiteres einem Privatunternehmer überlassen wollte. Damit verband sich aber auch der Wunsch, zur gegebenen Zeit einen eigenen Autobusverkehr einzurichten. Über diese Beschlusslage wurde dann die Arbeitsfront informiert.

# Neue Busse braucht die Stadt



#### Neue Busse braucht die Stadt

Wie man heute weiß, waren die wichtigsten Arbeiten auf den beiden Militärstandorten bei Eröffnung der Buslinie bereits beendet, so dass die Begründung „Beförderung der Bauarbeiter“ als Alibi anzusehen ist. Die erste stadteigene Buslinie war daher wohl eher ein Beispiel für die Politik der damals nationalsozialistisch dominierten Stadtverwaltung. Durch den speziellen, „militärischen“ Zuschnitt der Linie versuchte die Stadt jedoch auch noch einen Betriebszuschuss vom Reichsluftfahrtministerium zu erlangen, allerdings ohne Erfolg. Anscheinend war aber kein privates Unternehmen bereit oder in der Lage, den Betrieb auf dieser geplanten Buslinie aufzunehmen. So war die Stadt zum Handeln gezwungen. Am 2. November 1936 berichtete der Bürgermeister Josef Bauer über den Stand der Vorarbeiten, insbesondere über die für die Anschaffung in Frage kommenden Fahrzeuge – Mercedes und M.A.N.“ Parallel erteilte man einem städtischen Angestellten den Auftrag, diesen neuen Dienstzweig

unter Aufsicht des Betriebsdirektors zu betreiben. Am 15. Januar 1937 war es dann soweit: Der Regierungspräsident in Minden erteilte unter dem Zeichen I D (K) Nr. 208 die Genehmigung für den ersten offiziellen Busverkehr, den die Gütersloher ab dem 1. März 1937 nutzten. Von „freier Fahrt“ konnte in den Anfängen aber noch keine Rede sein: Da sich beiden beiden bestellten Mercedes-Benz-Dieselmotoren Lieferungsprobleme einstellten, konnte vorerst nur ein leihweise überlassener Omnibus die 7,8 km lange Strecke befahren. Das neue Angebot weckte aber schnell Begehrlichkeiten, so dass mit einem Bus die steigende Nachfrage nicht mehr befriedigt werden konnte. Deshalb wurde schon wenige Wochen später ein zweiter, gebrauchter Bus gekauft. In den ersten Juni-Tagen standen dann endlich die neuen Dieselmotoren zur Verfügung, woraufhin man den Leihbus wieder zurückgab.

Bild

1937  
Damit fing alles an. Der erste Linienbus der Kraftverkehrsabteilung der Stadtwerke Gütersloh wurde vom Bielefelder Unternehmen Kirstein & Sauer ausgeliehen. Aufgrund der weißen Lackierung hatte dieser Bus in der Bevölkerung den Namen „Milchwagen“.

Diese Aufnahme vom Mai 1937 zeigt den Busfahrer Friedrich Loh hinter dem Steuer.



# Günstig von A nach B

Bild  
1950er-Jahre  
Eine Aufnahme  
aus den ersten  
Nachkriegsjahren.

## Das kostete die Fahrt...

- Bahnhof–Flughafen 30 Pfg.
- von den Kasernen bis Zumwinkel 20 Pfg.
- von der Hohenzollernstraße/Ecke Bismarckstraße bis zum Flughafen 20 Pfg.
- vom Bahnhof bis zum Nordring 15 Pfg.
- von Zumwinkel (Spieker) bis Bökenhans 20. Pfg.



## Günstig von A nach B

Als die ersten Busse offiziell fuhren, hatte die junge Stadt Gütersloh mit dem Stand vom 1.1.1937 genau 28.600 Einwohner. Im ersten Betriebsmonat genossen auf der Kasernenlinie Spexard-Nachrichtenkasernen-Stadtmitte-Fliegerhorst bereits 7.530 Personen die Annehmlichkeiten des Busfahrens. Diese Zahl erhöhte sich bis zum Dezember auf 18.090. War die Beförderung am Anfang noch auf einen Zwei-Stunden-Rhythmus ausgerichtet, erfolgte mit der Inbetriebnahme der Mercedes-Benz-Busse, eine Umstellung auf den stündlichen Linienverkehr.

„Die Fahrpreise“, so heißt es in einem vor Betriebsaufnahme erschienenen Gütersloher Zeitungsbericht vom 27. Februar 1937, „bewegen sich zwischen 15 und 50 Reichspfennigen“.

Als Ergänzung zu den Einzelfahrscheinern gab es bereits für 14 Tage gültige Wochenkarten und Fahrscheinhefte mit 12 Fahrscheinern zum Preis von zehn. Kinder bis vier Jahren wurden kostenlos befördert. Von fünf bis zehn Jahren wurde nur der halbe Fahrpreis fällig. Der Zeitungsartikel schloss mit den Worten: „Wenn auch erst eine provisorische Befahrung der Linie erfolgt, so dürfte doch ein lang gehegter Wunsch vieler Bürger auf Schaffung einer Fahrgelegenheit zu den Kasernen und zum Flughafen

in Erfüllung gegangen sein.“ Ob wirklich Zivilisten die hauptsächlichlichen Nutznießer dieser Linien waren, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Zu vermuten ist, dass die Soldaten einen großen Anteil der Fahrgäste stellten und ihre „Privilegien“ beim Fahrpreis nutzten. So gab es z.B. durch eine „Wehrmacht Rückfahrkarte“ eine Ermäßigung um ein Drittel, die für Wehrmacht Angehörige vom Dienstrang Oberfeldwebel abwärts galten.

## Die Nachfrage steigt

Die neue Buslinie erfreute sich von Anfang an so großer Beliebtheit, dass Anfang 1938 ein vierter Omnibus bestellt werden musste. Darüber hinaus verlängerten die Betreiber am 26. April 1938 die Kasernenlinie bis zum Spexarder Krug. In der Gegenrichtung erfolgte eine Erweiterung des mobilen Angebotes bis nach Marienfeld. Die cleveren Verantwortlichen erkannten schnell, dass mit den Bussen auch zusätzliche Einnahmequellen erschlossen werden konnten. Daher bemühte sich die Stadt Gütersloh auch um eine Genehmigung für so genannte Gelegenheitsfahrten wie Sonderfahrten oder Ausflüge, die schon am 21. Mai des gleichen Jahres erteilt wurde, allerdings zunächst nur provisorisch. Im Jahresbericht der Stadtwerke für das Jahr 1938 heißt es dazu: „Die Nachfrage nach Omnibussen für Gelegenheitsfahrten war teilweise sehr stark. Ja, an

Mit der Reichspost konnten die Gütersloher auf drei Autobusstrecken bequem auch das Umland erreichen

- Gütersloh–Brockhagen–Steinhagen–Bielefeld und zurück
- Gütersloh–Isselhorst–Bielefeld und zurück
- Gütersloh–Neuenkirchen–Rietberg und zurück



Bild  
1958  
Bis Anfang der 1970er-Jahre gab es in einigen Bussen des Verkehrsbetriebes noch Schaffner und Schaffnerinnen. Zu sehen sind der Schaffner Erich Zimmer und der Busfahrer Hermann Schmidt.

# Die Nachfrage steigt

verschiedenen Tagen konnten nicht alle Aufträge wegen Mangel an Fahrzeugen ausgeführt werden.“ Deshalb wurde der Fuhrpark 1939 um ein fünftes Fahrzeug erweitert. Auch dies fand seinen Standort in der früheren Brauerei an der Friedrichstraße. Dort waren durch den Umbau der früheren Pichhalle die erforderlichen Garagen geschaffen worden. Um stets über größere Mengen an Treibstoff zu verfügen, aber auch um günstig tanken zu können, wurde im März 1938 auf dem ehemaligen Brauereigelände eine Großtankstelle für Dieselöl mit einem Fassungsvermögen von 25.000 Litern errichtet. Den Fahrdienst versahen zu Beginn drei Busfahrer, die gleichzeitig auch als Schaffner fungierten.

## Auch nach außerhalb mobil

Über die städtische Kasernenlinie hinaus existierten 1938 weitere Verbindungen, die von unterschiedlichen Unternehmen angeboten wurden. Hinzu kam eine private Buslinie des Unternehmers Peter zumplaf, die die Strecke Gütersloh–Wiedenbrück bediente und dabei teils auch bis Stromberg und zurück fuhr.

## Viel Transport in dunklen Zeiten

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges zog die Nachfrage weiter an. 1939 wurden bereits 312.879 Personen befördert. Der Fuhrpark musste erweitert werden und

umfasste 1940 sechs Busse mit zusammen 174 Sitzplätzen. Zwei zusätzliche Omnibusse waren bereits bestellt, die Lieferung wegen der Kriegswirren aber fraglich. Auch das Geschäft mit den „Gelegenheitsfahrten“ brach ein, weil der erforderliche Treibstoff zugeteilt wurde und man das Militär vorrangig bediente. Im Jahr 1940 wurde der Verkehrsbetrieb sogar für militärische Dienste verpflichtet, indem „in den Monaten Mai und Juni drei Omnibusse für die Luftwaffe und das Heer nach Köln und Frankreich abgestellt“ werden mussten. Im Rahmen von „Sonderleistungen“ wurden 1941 zusätzlich 2.648 km gefahren, um die Evakuierung der von feindlichen Flugzeugen stark beschädigten Provinzialhauptstadt Münster zu unterstützen. Darüber hinaus transportierten die Fahrer in Arbeitseinsätzen Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und deutsche Verwundete. Parallel dazu musste auch noch der zivile Linienverkehr aufrechterhalten werden, den in diesem Jahr 351.000 Fahrgäste nutzten.

## Ein neuer Kraftstoff

Während sich die Busfahrer also nicht über Beschäftigungsmangel beklagen konnten, mangelte es an einer anderen Stelle – nämlich beim Treibstoff! Deshalb brücken neue Antriebsarten in den Mittelpunkt. So wurden mehrere Busse des Gütersloher Verkehrsbetriebes auf Stadtgasbetrieb umgestellt. Die Folge:

Der Fahrbetrieb war sichergestellt, die Reichweite jedoch erheblich eingeschränkt. Die Kilometerleistung nahm daher zwangsläufig ab – von 121.000 km in 1940 auf 80.000 km im Jahr 1943. In dieser Zeit stieg dagegen die Zahl der beförderten Personen von 414.000 auf 435.000.

## Ein Problem und die Lösung

Bereits mit Betriebsaufnahme der ersten städtischen Buslinie im Jahre 1937 dürften Pläne entwickelt worden sein, die Strecke Gütersloh–Wiedenbrück durch Fahrzeuge der neu geschaffenen Kraftverkehrsabteilung der Stadtwerke Gütersloh zu befahren. Ein Artikel in der Tageszeitung „Die Glocke“ vom 20. Oktober 1937 empörte sich über die angeblich unzumutbaren Zustände auf der privaten Busverbindung des Unternehmers Peter zumplaf: Trotz vorhandener Fahrpläne könne von einem planmäßigen Betrieb nicht gesprochen werden. Parallel dazu bezeichnet der Werksausschuss, das oberste Lenkungsorgan der Stadtwerke Gütersloh, in einem Protokoll vom 18. Februar 1938 die Übernahme dieser Linie als die



Bild  
1950er-Jahre  
Eine Aufnahme  
aus den ersten  
Nachkriegsjahren.

„grundsätzlichste Frage“. Gegen den Privatunternehmer, der über eine Konzession auf dieser Linie verfügte, wardeshalb insogenanntes Konzessionsentziehungsverfahren in Gang gesetzt worden. Das Vorgehen wurde intern als „sehr schwer“ bezeichnet. Als Entschädigung zog man eine „Ablöse“ von 5.000 RM ins Kalkül. Durch die Verschlechterung der Kriegslagen nahm die Verantwortlichen zunächst aber Abstand von diesem Plan. Wohl auch, weil sich durch den bereits erwähnten Treibstoffmangel unverhofft eine Alternative ergab. Da die Deutsche Reichsbahn als weiterer Konzessionsinhaber ihren Busbetrieb auf dieser Strecke im Jahre 1944, angeblich wegen Treibstoffmangel stilllegte, sprang die städtische Kraftverkehrsabteilung ein und übernahm teilweise den Verkehr am 30. Oktober 1944. Die bereits vollzogene Umrüstung einiger Busse auf Gasbetrieb erwies sich nun als Vorteil, auch weil die Fahrzeuge beim stadteigenen Gaswerk tanken konnten und in Wiedenbrück eine weitere Gas-Tankstelle eröffnet wurde. Der Chronist frohlockte über den Ausfall eines Wettbewerbers: „Ein weiterer Fortschritt. Die Bundesbahn kann die Linien nach Wiedenbrück nicht mehr befahren. Jetzt befahren die elfenbein farbig gespritzten Busse der Stadtwerke Gütersloh die Strecke nach Wiedenbrück.“

Eigentlich begleiten in so einem Fall komplizierte Verhandlungen das Verfahren. Diese wurden aber im Jahre 1944 mit einem Federstrich weggewischt, was der zuständige Regierungspräsident damit begründete, dass im „jetzigen Stadium des totalen Kriegseinsatzes bei den Arbeitern der Rüstung und der Wirtschaft kein Ausfall an Arbeitszeit und Produktion“ entstehen dürfe. In einer Besprechung am 3. Januar 1945 einigten sich die Deutsche Reichsbahn und die Stadtwerke schließlich gütlich, nachdem die Deutsche Reichsbahn als bisheriger Konzessionsinhaber zunächst massiv protestiert hatte. Das Staatsunternehmen sicherte dem Verkehrsbetrieb zu, die Buslinie so lange weiter befahren zu dürfen, bis die staatseigenen Busse auf Gasbetrieb umgerüstet seien. Im Gegenzug gestattete man den Bahnbussen, die Gastankstelle beim Gaswerk zu benutzen, bis eine am Hauptbahnhof geplante Gastankstelle fertig gestellt sei. Die weitere Entwicklung der militärischen Lage im Deutschen Reich brachte Ende März 1945 aber schließlich den gesamten Verkehr zum Erliegen.



# Der Neuanfang

## Der Neuanfang

Nach der Besetzung der Stadt durch die Alliierten und der Kapitulation der deutschen Wehrmacht wurde in der neu eingerichteten britischen Besatzungszone, zu der Gütersloh jetzt gehörte, eine alliierte Militärregierung eingesetzt. Diese untersagte bis auf weiteres das Befahren der Kasernenlinie und übernahm das Kommando über den Personentransport. Die Strecke Gütersloh–Wiedenbrück konnte aber nach Genehmigung durch die britische Militärregierung am 25. Juni 1945 wieder befahren werden. Interessanterweise zeigt sich an diesem Beispiel, dass auch die britische Besatzungsmacht den städtischen Verkehrsbetrieb indirekt militärischen Interessen unterwarf. Das ergibt sich aus einer Aktennotiz des damaligen Bürgermeisters Paul Thöne. Durch den militärischen Busverkehr zwischen der ehemaligen Nachrichtenkasernen- und dem Flughafen sollten nämlich die als „Heeresstraße“ bezeichnete Strecke von Pferdefuhrwerken, Autos, Fahrrädern und Fußgängern freigehalten werden.

Wiesollteesweitergehen? Die Busse und ihre Fahrer erfüllten wertvolle Dienste bei den dringenden Aufräumarbeiten und zur Beförderung von Arbeitskräften im Kreis. Es mangelte an allem. Die Chefetage notierte: „Große Sorgen bereitet der Einsatz der Omnibusse, da es an Reifen fehlte.

### Entwicklung der Fahrgastzahlen

1950: 490.000  
1951: 600.000  
1954: mehr als 1.000.000  
1956: 1.985.000  
1957: 2.185.000

Unseren Anträgen auf Zuweisung neuer Reifen und Schläuche wurde in keiner Weise entsprochen. Was angeliefert wurde, war nur ein Tropfen auf den heißen Stein.“ Trotzdem hatten die Verkehrsbetriebe die Kriegsjahre relativ unbeschadet überstanden: Während in nicht wenigen Nachbarkommunen viele Busse stillgelegt werden mussten, war der Fuhrpark in Gütersloh noch vollständig fahrbereit.

Bild  
Ende 50er-Jahre  
Kleine Fahrzeugparade  
auf dem Betriebshof  
des Verkehrsbetriebes  
am Westring.  
Die Busse machen  
auch frontal einen  
dynamischen Eindruck.



Bilder v.o.n.u.  
Kleine Fahrzeug-  
parade anlässlich  
der Eröffnung des  
neuen Betriebs hofs des  
Verkehrsbetriebes am  
Westring im Mai 1954.

Der Bus von der  
Firma Büssing mit der  
Stadtwerkebezeichnung  
Nr. 10 steht in der  
Fahrzeughalle auf der  
Untersuchungsgrube.

# Das Geschäft kommt wieder in Gang

## Neue Strecken, großer Zuspruch

Mit dem Ende des Krieges konnten auch die Verhältnisse auf der Strecke Gütersloh-Wiedenbrück neu geregelt werden. Für 50.000 Reichsmark erhielten die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke am 1. April 1947 den Zuschlag für eine Konzession. Der Startschuss für die erste Ortslinie fiel dann am 1. Dezember 1948 mit der Verbindung vom Hauptbahnhof zur Heilanstalt. Der Neustart wurde mit zehn Bussen in Angriff genommen, die 1948 insgesamt 102.000 km zurücklegten und dabei 403.000 Personen beförderten. Dabei entwickelten sich die Routen nach Wiedenbrück zu einem echten Umsatzträger, denn diese Buslinie hatte mit 393.000 beförderten Personen einen Anteil von weit über 90 Prozent. Die Buslinie Spexard-Marienfeld, die so genannte Kasernenlinie, wurde dagegen erst wieder am 1. April 1949 unter städtischer Regie befahren. In diesem Jahr konnte auch das Streckennetz bis nach Stromberg verlängert werden.

## Der Obus - Großstadtflair für Gütersloh?

Noch vor der Währungsreform im Jahre 1948 stellte die Stadt Gütersloh Überlegungen an, wie das Busliniennetz optimiert werden könnte. Als eine Möglichkeit erachtete man dabei den Obus – einen elektrisch betriebenen Bus, der seine Fahrenergie aus einer Oberleitung bezog. Dieses Verkehrssystem hatte sich bereits in verschiedenen deutschen Städten bewährt. In einem „Gutachten über die Einrichtung

eines Obusbetriebes in der Stadt Gütersloh“, das das Büro Dr. Stock in Köln im Dezember 1947 erstellte, wurde eine Linienführung vorgeschlagen, die zum Test erst ein Jahr lang im „normalen“ Betrieb befahren werden sollte. Das Projekt wurde daraufhin nicht weiterverfolgt. Übrig blieb aber der bemerkenswerte Vorschlag einer so genannten „Durchmesserlinie“ zu schaffen, d.h. eine Streckenführung, die vom Stadtrand durch die Innenstadt hin zu einem anderen Stadtrandgebiet führt. Dieses 1972 verwirklichte Konzept spielte lange Zeit bei der Mehrzahl der Verkehrslinien in Gütersloh eine entscheidende Rolle.



## Das Geschäft kommt wieder in Gang

Im Jahre 1949 wurde die Bundesrepublik Deutschland gegründet. Der zwölf Jahre zuvor gegründete Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Gütersloh steckte im Grunde aber immer noch im Aufbau, denn die Kriegs- und Nachkriegsjahre hatten verhindert, dass die Stadt Gütersloh und ihre Außenbezirke entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung an das Busverkehrsnetz angebunden wurden. Für die heutige Zeitschwerk vorstellbar, bestimmte immer noch das Fahrrad das Straßenbild im Gütersloher Stadtgebiet, so dass ein für viele Pkw ausgebauter Straßenverkehrsnetz wenig sinnvoll erschien.

Doch langsam nahm die Verkehrsbetriebe wieder Fahrt auf. Und wieder bildete die „gute alte Kasernenlinie“ den Ausgangspunkt. Als die Briten den Eigenbetrieb zum 31. März 1949 einstellen wollten, bat man den Regierungspräsidenten in Detmold, „uns den Einsatz einiger Wagen auf dieser Strecke ab 1. April des Jahres stillschweigend zuzugenehmigen.“ Das Wörtchen „stillschweigend“ war leider unglücklich gewählt. Es brachte den zuständigen Sachbearbeiter beim Regierungspräsidenten derart in Wut, dass er sogar mit einer Anzeige drohte, falls die Stadtwerke Gütersloh einen provisorischen Betrieb ohne die erforderlichen Genehmigungen aufnehmen würden. Die Stadtwerke Gütersloh stellten deshalb

sicherheitshalber am 23. April 1949 erneut einen Genehmigungsantrag, diesmal aber ohne den Hinweis auf ein gewünschtes Sonderverfahren. Dieses Mal verlief alles reibungslos und man erhielt am 12. Mai 1949 eine befristete Betriebsgenehmigung. Die Linie Gütersloh-Marienfeld wurde ab dem Zeitpunkt schließlich bis zum 31. Januar 1970 vom Verkehrsbetrieb Gütersloh gefahren, bevor sie an die Teutoburger Wald-Eisenbahn übergeben wurde, die auch im Busverkehr tätig war und ist.

Nachdem die Kasernenlinie als neue Stadtverkehrslinie 1 wieder in Betrieb gegangen war, kam am 9. Oktober 1950 die Einrichtung der Linie 3, „Zum Stillen Frieden“ hinzu, der ein Jahr später die Linie 2 zur „Eichenallee“ folgte.

# Es geht VORAN



Bilder v.o.n.u.  
1962/1963  
Große Fahrzeugpa-  
rade der Busse des  
Verkehrsbetriebes.

## Expansion und ein neuer Betriebshof

Mit der Einrichtung neuer Linien - z.B. vom Hauptbahnhof bis zur Kahlertstraße - und der Erweiterung der schon bestehenden Linien passte sich der Verkehrsbetrieb den Bedürfnissen der Gütersloher an und konnte weiter expandieren. Das ehemalige Gelände an der Friedrichstraße reichte für die ehrgeizigen Pläne aber nicht mehr aus. Darum wurde der Kauf des Grundstückes am Westring beschlossen. Hier konnten für die Busflotte ausreichend Garagen und erforderliche Werkstattkapazitäten errichtet werden. Im ersten Bauabschnitt baut man Anlagen für 16 Fahrzeuge, zuzüglich vier Stellplätzen in den Werkstätten und einer Ausbaureserve für 16 weitere Garagen. Die Baukosten betrug eine Zeit 550.000 Deutsche Mark.

Der neue Betriebshof wurde im Mai 1954 in Betrieb genommen. Ausgangspunkt für alle Fahrten blieb der Hauptbahnhof, an dem 1956 ein mit sieben Bahnsteigen ausgestatteter Busbahnhof eröffnet worden war.

## Platz machen

Anfang der 1950er-Jahre lautete das Credo der Lokalpolitik: Mehr Busse in die Innenstadt, um eine Entlastung des Verkehrs von den zahlreichen Fahrrädern zu erreichen. Dieses aus heutiger, ökologischer Sicht unverständliche Ziel wurde mit dem verstärkten Pkw-Aufkommen 1956 revidiert. Nun sollten auch die Busse weichen. Der Bus geriet sogar in die Rolle des „Störenfriedes“. Der Bürgermeister Hermann Vogelsang, der die Stadt Gütersloh ab 1951/52 regierte, meinte in einer Bauausschusssitzung am 10. Oktober 1957 laut Protokoll: „Es geht nicht an, dass zu gleicher Zeit drei oder vier städtische Omnibusse vom Bahnhof abfahren“, da dies „häufig zu Verkehrsstockungen“ führte. Neue Verkehrskonzepte rückten also in den Fokus, um die engen Straßenzüge im Stadtkern zu entlasten. Diese Vorgaben sollten mit Linienänderungen und Ringverkehren erreicht werden. Nach dem Wirtschaftswunder sanken die Zahlen in den folgenden Jahren. Die 3 Millionen-Grenze konnte erst 1970 im Zuge der kommunalen Neugliederung geknackt werden.

Die 4 Millionen-Grenze wurde dann 1974 erreicht und gilt bis heute als Messlatte. Einen großen Anteil am Erfolg hat dabei auch der Schülerverkehr, der finanziell vom Schulamt übernommen wird.

## Es geht voran

1960 wird vom Verkehrsbetrieb der erste Gelenkbus der Firma Büssing in Betrieb genommen. Das Fahrzeug hat eine Kapazität von 49 Sitz- und 89 Stehplätzen. Das Jahr des 25-jährigen Bestehens präsentierte dann 1962 schon eine hervorragende Bilanz:

- Buslinien: 10
- Streckenlänge: 45,4 Kilometer
- Fuhrpark: 14 Busse
- Gefahrene Kilometer: 485.000
- Fahrgäste: 2,5 Millionen
- Personal: 18 Omnibusfahrer, 7 Schaffner und 3 Schaffnerinnen sowie 3 Kfz-Handwerker

Es wurde weiter investiert. Sogar in einen „Doppeldecker“-Bus, der Anfang 1963 in Betrieb genommen wurde und 150 Fahrgästen Platz bot. Er brachte einen Hauch Großstadt-Atmosphäre nach Gütersloh. Auch das Liniennetz erweiterte sich und erlebte 1972 mit den sogenannten Durchmesserlinien eine richtungweisende Neuerung. Das bedeutete: Durch die Zusammenlegung von jeweils zwei einzelnen Linien wandelte sich der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) von einem Linienendpunkt zu einem Durchgangs- und Umsteigepunkt.

## Das 40-jährige Bestehen

Zum 40-jährigen Bestehen am 5. März 1977 veranstalteten die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Gütersloh einen „Tag der offenen Tür“. Aus diesem Anlass erschien auch ein Bericht des Verkehrsbetriebes, der einen guten Blick auf das Gütersloh von damals wirft: „Gütersloh, aus Sicht des Verkehrsbetriebes gesehen – das sind 77.128 Einwohner, davon 40.400 Frauen und 36.728 Männer, die ein Mobilitätsbedürfnis haben. 9,1 Prozent Ausländer befinden sich unter den Einwohnern. Gütersloh – das sind auch 37.000 Erwerbstätige, die zu ihren Arbeitsplätzen und zurück fahren müssen. Gütersloh – das sind für uns auch 26 Grund- und Hauptschulen, 3 Realschulen und 2 Gymnasien, ferner 4 Berufsschulen und 6 Berufsfachschulen. Gütersloh – das heißt auch 28 Sportplätze und 35 Sporthallen sowie ein Hallenbad. Und Gütersloh heißt nicht zuletzt auch 24.000 Pkws und heißt auch 54.242 qm Parkfläche mit 2.245 Stellplätzen. Das sind einige Zahlen, die für uns von Bedeutung sind und die unsere Arbeit berühren. Gütersloh ist für uns sehr komplex. Eine unserer Aufgaben ist es, in diesem Gemeinwesen für Mobilität zu sorgen: Für Bürger, die – als Schüler – vielleicht

noch nicht mit einem Pkw fahren können oder dies – als Senioren – nicht mehr wollen. Für Erwerbstätige, die für die Fahrt zur Arbeitsstätte den Omnibus bevorzugen. Oder ganz einfach für Bürger, die erkennen haben, dass öffentliche Verkehrsmittel praktisch, sicher, bequem und preiswert sind. 27 Omnibusse fahren für Sie, in jedem Fahrzeug ein Fahrer, der gut ausgebildet – und mit einem Durchschnittsalter von 42 Jahren – sehr erfahren ist. Denn Sicherheit wird bei uns groß geschrieben.“

Der Tag wurde ein voller Erfolg. Rund 4.000 Besucherinnen und Besucher hatten sich eingefunden, wobei viele von dem Angebot Gebrauch machten, kostenlos mit dem Bus zum Standort des Verkehrsbetriebes am Westring gefahren zu werden.



Bild  
Der Bus Nr. 14 des Verkehrsbetriebes war das Glanzlicht in der Fahrzeugflotte und brachte Großstadtatmosphäre nach Gütersloh. Dieser Bus wurde immer wieder als Doppeldecker bezeichnet ist aber streng genommen ein Einhalbdecker. In der Tür steht der Leiter des Betriebshofes am Westring Helmut Ramfort und auf der Straße Paul Kewitz, der kaufmännische Direktor der Stadtwerke Gütersloh.



Bilder  
1992

Die Verstopfung der Straßen durch PKW in denen oft genug nur eine Person sitzt nimmt immer mehr zu. Um zu demonstrieren, wie groß der Platzverbrauch auf den Straßen durch viele PKW ist, machte der Verkehrsbetrieb einen anschaulichen Versuch. Die Personendie vorher alle jeweils in einem PKW saßen, stiegen auf den Bus um. Die Straße ist deutlich leerer.

**Der Bürger denkt „kurz“ grün**

Besonders in den 1980er-Jahren hat sich mit der Friedens- und Umweltbewegung verstärkt die Erkenntnis in der Bevölkerung durchgesetzt, dass der öffentliche Personennahverkehr mehr ist als ein reines Transportmittel. Das Verkehrsaufkommen wäre ohnedem öffentlichen Nahverkehr durch noch stärkeren Autoverkehr geprägt, waseinezusätzliche Belastung der ohnehin schwierigen innerstädtischen Verkehrsverhältnisse bedeuten würde. Im Vordergrund standen aber bei dem einsetzenden Bewusstseinswandel Fragen des Umweltschutzes, angefangen von der andauernden Lärmbelastung bis hin zum Ausstoßschädlicher Abgase. Dieses Umdenken machte sich anfänglich auch in den Fahrgastzahlen bemerkbar:

- 1981: 4.988.000 Fahrgäste
- 1982: 5.131.000 Fahrgäste

Leider war das Hoch nur von kurzer Dauer. Trotz Trend zum „Grün“ war und ist auch in Gütersloh das Auto immer noch das beliebteste Ticket für Mobilität. Und so sank mit steigendem Motorisierungsgrad auch die Zahl der Nutzer der umweltfreundlicheren Busse:

- 1983: 4.631.000
- 1984: 3.675.000
- 1987: 3.566.300

1990: 3.600.000

Bereits 1981 wurde am ZOB der erste Info-Schalter des Verkehrsbetriebes eröffnet. Der Verkauf von Fahrausweisen, individuelle Beratung und Fahrplanauskünfte sind von nun an in zentraler Lage möglich. Der Info-Schalter diente schon damals auch als Anlaufstelle für Anregungen und Beschwerden sowie die Rückgabe von Fundsachen.

**Gemeinsam sind wir stärker**

Das Land Nordrhein-Westfalen entwickelte in dieser Zeit ein Programm zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, das in neun Verkehrsbundräumen umgesetzt werden sollte. Einer dieser Räume war Ostwestfalen-Lippe mit der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe (VOW). Dieser Institution trat der Verkehrsbetrieb durch einen Ratsbeschluss der Stadt Gütersloh vom 30. August 1985 bei. Dadurch konnte das Angebot attraktiver gestaltet und die wirtschaftliche Effizienz gesteigert werden. Denn durch den Zusammenschluss von insgesamt sieben Verkehrsunternehmen im Kreis Gütersloh und der Stadt Bielefeld waren die Voraussetzungen für ein einheitliches Angebot, eine bessere Feinabstimmung der jeweiligen Fahrpläne und der Fahrpreise aufeinander gegeben. Durch den neuen VOW-Tarif konnten die Fahrgäste seit September des Jahres mit einem bei den Stadtwerkengelösten Fahrschein

auch auf andere Busunternehmen der Partnerunternehmen im VOW umsteigen, ohne neu lösen oder auch nachlösen zu müssen. Hierdurch verbesserte sich auch die Konkurrenzsituation gegenüber den individuellen Verkehrsmitteln wie dem Pkw.

**Eine neue Heimat**

Im Laufe der Zeit stieß der alte Betriebshof bei 32 Bussen und 11 Linien immer mehr an seine Grenzen. Im Geschäftsbericht für das Jahr 1988 hieß es dazu: „Im Laufe der Zeit wurde deutlich, dass der Betriebshof am Westring den ständig steigenden Anforderungen an den ÖPNV nicht mehr genügen konnte. Platznot und funktionelle Mängel wirkten sich negativ auf den alltäglichen Arbeitsablauf, auf Betriebskosten und Arbeitssicherheit aus.“

Eine Expansion war also dringend erforderlich. Die Verantwortlichen handelten und fassten bereits im Jahr 1980 den Beschluss zum Baueinesneuen Omnibus-Betriebshofes. Es folgten Antragstellungen auf Zuwendungen von Land und Bund, Ausführungsplanungen sowie die Überlegung, wo die neue Anlage entstehen sollte. Schließlich wurde am 27. November 1986 die Baugenehmigung erteilt. Der Baubeginn erfolgte am 6. April 1987 und im Mai 1988 wurde der neue Omnibus-Betriebshof mit einer Nutzfläche von 4.150 m<sup>2</sup> eröffnet. Die auf dem 20.000 m<sup>2</sup> großen



# neue Heimat

Bild  
1988  
Betriebshof  
Robert-Bosch-Straße.

Grundstück an der Robert-Bosch-Straße 1 errichtete Anlage entsprach in allen Punkten den hohen Ansprüchen an modernste Technik und geltenden Umweltschutz. Auch die Arbeitseffizienz wurde deutlich verbessert, indem sämtliche Wartungs- und Reinigungsarbeiten sowie Reparaturen und Fahrzeugeinsatz unter einem Dach organisiert werden konnten.

Die Kosten für den neuen Betriebshof betragen rund 10 Millionen DM. Rund 80 Prozent der zwendungsfähigen Kosten wurden durch Zuschüsse der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Nordrhein-Westfalen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gedeckt, den Rest mussten die Stadtwerke Gütersloh übernehmen.

**125 Jahre – Ein schöner Tag**

Am 1. Oktober 1988 beging die SWG anlässlich des vorjährigen 125-jährigen Firmenjubiläums wieder einen „Tag der offenen Tür“. Kinder durften an diesem Tage einen Omnibus bemalen, wofür der Wagen Nr. 7 zur Verfügung gestellt wurde. Das Motto der Malaktion lautete: „Fröhlich mit dem Bus durch Gütersloh“. Damit die Öffentlichkeit das schöne Ergebnis bestaunen konnte, fuhr der Bus noch einige Tage auf festen Routen durch die Stadt.

**Der Kunde ist König**

Kundenfreundlichkeit gehörte von Anfang an zu den obersten Zielen der Verkehrsbetriebe. Um den Komfort zu verbessern und auch ein behindertengerechtes Busfahren zu ermöglichen, wurde der Fuhrpark Anfang der 1990er-Jahre auf Niederflrbusse umgerüstet, die durch Absenken des Fahrwerkeseine ebenerdige Einsteigen ohne Stufen ermöglichten. Diesen Fortschritt konnten die Gütersloher bereits im Jahr 1991 bei 11 Niederflrbusen genießen. 1993 kamen erstmalig auch zwei Niederflr-Gelenkbusse hinzu. 1997 waren dann schon 20 „Komfort-Busse“ im Einsatz. Heute ist der komplette Fuhrpark auf Niederflrbusse umgerüstet. Um die Vorteile der Technik voll auszuschöpfen mussten aber auch die Haltestellen durch die Erhöhung der Plattformen modernisiert werden. Bis Ende des Jahres 1997 waren insgesamt 101 Haltestellen dem neuen Bussystem angepasst worden.



Bild  
1988  
Am 1. Oktober 1988 gab es bei den SWG wieder einen „Tag der offenen Tür“. Kinder durften an diesem Tag einen Omnibus bemalen, wofür der Wagen Nr. 7 zur Verfügung gestellt wurde. Das Motto der Malaktion lautete: „Fröhlich mit dem Bus durch Gütersloh“. Passenderweise hieß die Mitarbeiterin der SWG, die als Künstlerin die Kinder begleitete, mit Nachnamen Fröhlich. Neben Bettina Fröhlich zu sehen ist der Geschäftsführer der SWG Harald Costabel.



Bild seit 1992 »gut in Schuss« Haltestellen in Gütersloh.

**Freie Fahrt**

Offt warten Busse vor roten Ampeln oder schaffen es zeitlich nicht die Grünlichtphase auszunutzen. Um dem Bus Vorrang vor den anderen Verkehrsteilnehmern zu geben und damit einen Vorteil in der Fahrzeit zu erzielen, wurden neben einer optimierten Streckenwahl auch die Gütersloher Ampelanlagen umgerüstet. Dabei kann der Fahrer bis heute „Grün“ anfordern. Die Busse senden vor Ampeln ein Signal, das die Anlage dazu veranlasst, schneller wieder auf „Grün“ zu schalten bzw. die Grünphase so lange zu halten, bis der Bus die Ampel passiert hat. Diese modernen Zeiten hielten zum 1. Juli 1992 mit 22 Anlagen Einzug auf Güterslohs Straßen. Bis ins Jahr 2000 waren dann bereits 70 Prozent bzw. 120 Ampeln auf „freie“ Fahrt geschaltet.

**Eine saubere Sache**

Ein Gradmesser für die Kundenzufriedenheit ist auch der Zustand der Haltestellen. Viel Sympathie von Seiten der Fahrgäste erhielt der Verkehrsbetrieb durch die Haltestellensanierung im Jahr 1992. Im Geschäftsbericht heißt es dazu:

„Zerstörte und beschmutzte Busunterstände gehören in Gütersloh jetzt der Vergangenheit an. Im Berichtsjahr hat ein privates Unternehmen nahezu 100 lichte, nachts beleuchtete und informative Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeiten für die SWG kostenlos aufgestellt. Darüber hinaus übernimmt das Unternehmen die kostenlose Instandhaltung und Reinigung. Als Gegenleistung vermarktet das Unternehmen die Werbeflächen an den Wartehäuschen. Die Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs konnte mit dieser Maßnahme bei einer jährlichen Kostenminderung von etwa 350.000 DM für die SWG erheblich verbessert werden.“

**Der Kreis schließt sich**

Änderungen bei den Richtlinien des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) innerhalb der Europäischen Gemeinschaft (EG) führten im Jahr 1996 zu neuen Ordnungsrahmen bei den Verkehrsgesellschaften. Der Geschäftsbericht der Stadtwerke Gütersloh stellt dazu für seine Sparte Verkehrsbetrieb fest: „Seit dem 1. Januar 1996 sind in Nordrhein-Westfalen die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den ÖPNV. Diese haben sich zur Bestellung des ÖPNV wiederum in Zweckverbänden auf Ebene der Kooperationsräume zusammengeschlossen. Im April 1996 wurde die Nahverkehrsgesellschaft Kreis Gütersloh mbH (NVG) ins Leben gerufen. Die öffentlichen und privaten Konzessionsinhaber im Kreis Gütersloh sind an dieser Gesellschaft beteiligt.“ Die NVG koordiniert alle dementsprechenden Aktivitäten und ist ein Bindeglied zwischen den Fahrgästen, den Verkehrsbetrieben und den Kommunen im Kreis Gütersloh. An der NVG sind die Stadtwerke Gütersloh mit 25,1 Prozent beteiligt.

**Die Ziele der NVG lassen sich wie folgt zusammenfassen:**

- Management- und Serviceleistungen für den Aufgabenträger Kreis Gütersloh, die Gesellschafter und für Dritte
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und der damit verbundenen umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsgestaltung
- Einheitliche Tarifgestaltung für Bus und Schiene, sodass der Fahrgast bequem und reibungslos die Dienstleistungen mehrerer Verkehrspartner in Anspruch nehmen kann.



**Bei Anruf Taxi**

In den Stadtgebieten, in denen eine Buslinie besonders in verkehrsschwachen Zeiten zu wenige Fahrgäste hat, ließen sich wirtschaftliches Handeln und Befriedigung von Kundenwünschen am Anfang schwer in Einklang bringen. Die Lösung hieß 1994: Anruf-Sammel-Taxis (AST). Das Prinzip: Der in den nachfrageschwachen Zeiten durch ein Taxiergesetz Bus verkehrt zwar zu bestimmten, im Fahrplan verzeichneten Abständen, jedoch nur wenn der Fahrgast das Fahrzeug rechtzeitig angefordert hat. Die Abfahrterfolgt dabei wie gewohnt grundsätzlich von einer Haltestelle, der Ausstieg ist aber auch an der eigenen Haustür möglich.

**Eine neue Gesellschaftsform**

Ein weitreichende Änderung in der Unternehmensform der Stadtwerke Gütersloh trat im Jahr 1999 ein. Der Geschäftsbericht für dieses Jahr stellt dazu Folgendes fest: „Mit Wirkung vom 01.01.1999 wurde der Eigenbetrieb Stadtwerke Gütersloh in eine GmbH umgewandelt und am 26.08.1999 in das Handelsregister beim Amtsgericht Gütersloh, Abteilung HRB,

Nr. 3842, eingetragen. Als Kapitalgesellschaft vereinbarten die neuen Stadtwerke alle Betriebsbereiche unter einem Dach. (...) Die Umwandlung ist eine logische und notwendige Konsequenz aufgrund der veränderten wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen. Die Liberalisierung des Strom- und Gasmarktes erfordert zwangsläufig eine neue strategische Ausrichtung des Unternehmens. Als GmbH gewinnendie Stadtwerke Gütersloh an Flexibilität und unternehmerischem Spielraum und eröffnen sich damit neue Möglichkeiten, schneller und effizienter im Markt zu agieren. Das gilt nicht zuletzt auch für das Schmelde- und erfolgreichere Kooperationen und Allianzen. Man muss davon ausgehen, dass diese Neuorientierung weitere Betriebs- und Strukturveränderungen nach sich ziehen wird.“ So eine grundsätzliche Änderung führte natürlich zu Diskussionen, sodass die Geschäftsführung der Stadtwerke Gütersloh öffentlich versicherte: „Die Stadtwerke Gütersloh GmbH sind – und bleiben – mit der Stadt Gütersloh und ihren Bürgern verbunden.“

**Let's dance**

Stillstand ist Rückschritt und so erschlossen die Verkehrsbetriebe immer neue Geschäftsfelder – zum Beispiel mit der Einführung der „Nachtbusse“. Dieser Service speziell für Nachtschwärmer startete im Februar 1998 zu Gaststätten, Discoteken und Hotels. Von der zentralen Haltestelle am ZOB fuhr die Busse auf zwei Linien im Sternverkehr – in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen. In der Millennium-Silvesternacht 1999/2000 brachten die Busse das Partyvolk dann auf fünf Linien sicher nach Hause. Dieses Angebot wurde von über 1.500 Fahrgästen sehr gut angenommen. Trotz anfänglich starker Nachfrage musste der Nachtbus-Service 2003 wegen stetig nachlassender Fahrgastzahlen wieder eingestellt werden.

Bilder v.l.n.r.

1988 Hier bekommt Bus Nr. 5 eine „Schönheitskur“ verabreicht. Wo früher die alleinige Handarbeit gefragt war, ist heute eine moderne Wascheinrichtung im Einsatz.

1998 Flyer: Ihr Gütersloher Nachtbus.

# Der neue ZOB: moderner, schöner und komfortabler



Bild links  
1981-2000  
Ein Meilenstein:  
Der Busbahnhof  
zieht auf die andere  
Straßenseite, erhält ein  
Infocenter, wesentlich  
mehr Raum und wird  
für die Gütersloher zum  
neuen Zentralen Omnibus-  
bahnhof (ZOB).

Bild rechts  
ab 2001  
Der ZOB heute.

**Der Sechser**  
Mit der Vollendung des zweiten Jahrtausends erfolgte eine Vereinfachung und Verbesserung der Tarifstruktur im Busverkehr, die im Wesentlichen vom neuen Gemeinschaftstarif „Der Sechser“ geprägt war. Seit dem 28. Mai 2000 gilt dieser Einheitstarif in den Bereichen der Verkehrsgesellschaft Lippe mbH (VGL), Minden-Herforder-Verkehrs-Service-Gesellschaft mbH (MHS), Nahverkehrsgesellschaft Kreis Gütersloh mbH (NVG) und in der Stadt Bielefeld. Neben der Nutzung der Busse und Stadtbahnen (Bielefeld) ist in dem „Sechser“ auch das Angebot der Nahverkehrszüge enthalten. Vorteil für die Fahrgäste: Sie lösen auch bei der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel nur noch eine Fahrkarte.

Durch die Zusammenführung der bisherigen Tarife ergaben sich Vereinfachungen bei der Tarifhöhe, in der Anzahl der Preisstufen und beim Fahrkartensortiment. Gleichzeitig wurde der Infoschalter am ZOB für den ÖPNV bedarfsgerecht zu einem modernen Informationszentrum umgestaltet. Neben dem

bekanntesten Serviceklassen sich alle relevanten Informationen über das Bus- und Bahnangebot auch elektronisch abrufen.

**Der neue ZOB: moderner, schöner und komfortabler**  
Nicht nur die Tarife brachten Innovationen mit sich. Auch bei der Infrastruktur wurde investiert. Im Juni 2001 war es soweit: Auf einer 5.000 m<sup>2</sup> großen Fläche an der Kaiserstraße gegenüber dem Hauptbahnhof wurde der neue ZOB eingeweiht - zentral gelegen, bequem erreichbar, übersichtlich gestaltet und für alle Jahreszeiten nutzbar. Der neue verkehrstechnische „Umsteigeplatz“ entpuppte sich auch städtebaulich als Gewinn. So fallen die großzügig geschwungenen, lichten Bedachnungen über den Haltestellen sofort ins Auge. Die hohen Bordsteinkanten für das ebenerdige Einsteigen in die immer mehr verkehrenden Niederflrbusse sind ein weiteres großes Plus. Es existieren kurze Wege zum Umsteigen, wobei ein intelligentes Fahrgastinformationssystem als elektronische Fahrplananzeige den Kundinnen

und Kunden alle relevanten Informationen anzeigt, z.B. die Liniennummern, die Abfahrtstellen und die Ankunftszeiten der Busse. Insgesamt 18 Haltestellenanzeiger befinden sich am ZOB, weitere sind für die Fahrgäste an den Haltestellen Rathaus und Spiekerstraße, Berliner Platz und LWL platziert. Ein weiteres Extra: Auf einer Sondertafel können sich die Interessenten über die nächsten Zugverbindungen vom Hauptbahnhof informieren. Die Gesamt-Investition für den neuen ZOB betrug 1,1 Millionen Euro, wurde aber zu 90 Prozent vom Land Nordrhein-Westfalen bezuschusst. Die Umsetzung des Projektes dauerte vom ersten Spatenstich auf dem Gelände bis zur Fertigstellung rund zwei ein- und ein halbes Jahr. Neben dem Fahrbetrieb - inklusive der Sanierung der Tiefgarage, der Schließung des Fußgängertunnels und dem Bau eines neuen Nottreppenhauses.

## Traumhaft: Design auf Rädern

Im Jahr 2002 befuhren die 36 Omnibusse des Verkehrsbetriebes der Stadtwerke 17 Linien mit einer Gesamtlängenvon 316 km. 3,766 Millionen Fahrgäste nutzten die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs und freuten sich bei einigen Bussen über eine besondere Attraktion: Schüler, Lehrer, Eltern und der Verkehrsbetrieb fanden sich in dem Projekt „Traumbus-Revue“ zusammen. Die Schüler der Geschwister-Scholl-Schule waren dabei federführend bei der Konzeption und Gestaltung von 15 Bussen, die sie für einen Tag auf Güterslohs Straßen schickten - phantasievoll umgestaltet in „Traum-Busse“ nach ihren Vorstellungen. Diese Busse verwandelten sich durch die teilnehmenden Akteure und für die über 500 Revuegäste mit viel Kreativität und Aktion in einen Ort der Kommunikation und wurden dem Wunsch nach mehr Raum für Design mehr als gerecht. Ein Traum wurde wahr und symbolisierte eindrucksvoll, dass das Tagesgeschäft noch Platz für Phantasie lassen kann.

## Das rollende Klassenzimmer

Da der Schülerverkehr immer noch fast die Hälfte der Fahrgastzahlen ausmacht, die Fahrt im Schulbus aber nicht immer stressfrei verläuft, beteiligte sich der Verkehrsbetrieb mit der Unterstützung von Bezirkspolizeibeamten an einem Projekt der BVO unter dem Namen „up to you“. Dabei lernten mehrere Schulklassen von zwei Gütersloher Schulen in einer Art „Busschule“ worauf es beim Bus fahren ankommt. Konkret ging es darum, das richtige Verhalten beim Ein- und Aussteigen zu lernen und die Sicherheitsvorrichtungen kennenzulernen. Durch den großen Erfolg des Projektes wurde es zu einem festen Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit.

# Design auf Rädern



## Vorhang auf:



Bild  
Stadtbus  
gegenüber dem  
Hauptbahnhof.

# Der Stadtbus kommt

### Stärkung von außen

Das Jahr 2002 war durch eine einschneidende Strukturänderung in der Geschichte der Stadtwerke Gütersloh und damit auch des Verkehrsbetriebes gekennzeichnet. In diesem Jahr wurde vollzogen, was der Rat der Stadt Gütersloh am 30. Mai 2001 entschied: Die Beteiligung eines auswärtigen Unternehmens an den Stadtwerken Gütersloh in Form einer starken Partnerschaft. Beabsichtigt war, gemeinsam möglichst viele Synergieeffekte zu nutzen, ohne die Eigenständigkeit der beteiligten Unternehmen einzuschränken. Die jeweiligen Produkte und Dienstleistungen sollten dabei in enger Kooperation weiterentwickelt und ausgewählte Betriebsbereiche sogar zusammengeführt werden.

Im Geschäftsbericht heißt es dazu: „Das Geschäftsjahr 2002 stellt einen Umbruch in der über 125-jährigen Geschichte der Stadtwerke Gütersloh dar. Seit

dem 1. Januar 2002 sind die Stadtwerke Bielefeld GmbH 49,9-prozentiger Gesellschafter der Stadtwerke Gütersloh GmbH; die Stadt Gütersloh ist weiterhin Mehrheitsgesellschafter mit 50,1 Prozent. Die Suche nach einem strategischen Partner, die bereits im Jahr 2000 begonnen wurde, konnte am 19. November 2001 mit der Unterschrift unter dem notariell beglaubigten Konsortialvertrag erfolgreich abgeschlossen werden. Durch die Partnerschaft mit den Stadtwerken Bielefeld GmbH sowie indirekt mit den Stadtwerken Bremen AG und Essent Deutschland GmbH wollen sich die Stadtwerke Gütersloh GmbH erfolgreich am Markt positionieren, neue Geschäftsfelder erschließen sowie ihren Kunden weiterhin als kompetenter Ansprechpartner in allen Fragen der Energieversorgung sowie den damit verbundenen Dienstleistungen zur Verfügung stehen. (...) Sowurde am 17. April 2002 die gemeinsame Fahrergesellschaft moBiel Service GmbH gegründet, an der die

Stadtwerke Gütersloh GmbH mit 25,1 Prozent beteiligt waren. Ziel dieser Initiative war eine erfolgreiche Positionierung am Nahverkehrsmarkt und eine kostengünstige Ausrichtung im ÖPNV-Wettbewerb.“

### Vorhang auf: Der Stadtbus kommt

Am 1. Juni 2003 führte der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke das neue Konzept bzw. die neue Marke „Stadtbus Gütersloh“ ein. Das außergewöhnliche Angebot war eine Reaktion auf die Marktentwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und beruhte auf einer gründlichen Analyse des Bedarfs. Da aber besonders Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf den Bus angewiesen sind, wurden keine Verbindungen ersatzlos gestrichen, sondern im Gegenteil alternative Angebote geschaffen.

# Europa in Gütersloh



Grafik  
Einfluss der EU  
auf den lokalen ÖPNV.

Soverknüpft das bereitserprobte Anruf-Sammel-Taxi (AST) den Stadtteil Pavenstädt mit dem ÖPNV-Netz. Das Prinzip: Die in der Regel schwach besetzten Abendlinien werden nicht mehr mit dem Bus gefahren, sondern mit dem Taxi-Bus.

Im 1-Stunden-Takt verkehrt er auf Abruf bis Mitternacht und auf dem Liniennetz im Stadtgebiet Gütersloh. Die Preise und auch die Fahrstrecken sind bis auf einen Servicezuschlag identisch mit denen der regulären Linienbusse. Als Fahrzeuge dienen normale Taxen, die auch an Sonn- und Feiertagen eingesetzt werden. Der Vorteil bei diesem Konzept ist, dass die teuren Busse im Depot bleiben und unnötige Fahrten unterbleiben. Die Mobilität mit dem ÖPNV bleibt auf diese Weise zuverlässig und sicher für die Fahrgäste. Sie ist aber zugleich auch preiswert und bedarfsgerecht. Ein gutes Beispiel dafür, wie sich die Verkehrsbetriebe in Zukunft verstärkt modernisieren und unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten handeln werden. Dieser Trend lässt sich auch an der positiven Entwicklung der Busnutzung ablesen:

2003: 3.600.000  
2004: 3.766.000

### Der Stadtbus bewegt

Das im Jahr 2003 eingeführte Konzept „Stadtbus Gütersloh“ wurde vom Verkehrsbetrieb im Jahr 2007 weiter ausgebaut. Die Eckpfeiler:

- Optimierte Abfahrts- und Ankunftszeiten mit verbesserten Taktzeiten
- neue Streckenverläufe
- die Ausweitung des Angebots auf weitere Stadtgebiete
- Optimale Abstimmung mit dem regionalen Zugverkehr

Ein Maßnahmenpaket, das Busfahren noch attraktiver machte.

### Eine Partnerschaft, die sich auszahlt

2002 wurde die strategische Partnerschaft mit Bielefeld geschlossen. Doch wie entwickelte sich dieses Konzept? Eine Zwischenbilanz im Jahr 2007 fiel durchweg positiv aus: „Ab Mai 2005 wurde der Betriebsleiter für den Verkehrsbetrieb durch die moBiel GmbH, die Verkehrstochter der Stadtwerke Bielefeld, gestellt. Im Geschäftsjahr 2007 wurde die Zusammenarbeit noch weiter intensiviert. Durch die Gründung eines gemeinsamen Betriebs zwischen den SWG, der moBiel und der gemeinsamen Fahrergesellschaft moGist nun eine Optimierung der Fahr-

leistungen möglich. Die Unternehmen versprechen sich dadurch einen effizienten Fahrbetrieb und eine nachhaltige Sicherung der Arbeitsplätze. Dergestalt gebündelte Kompetenz führt zu einem leistungsfähigen Unternehmen, das auch im liberalisierten Markt Bestand haben wird.“

### Europa in Gütersloh

Im Jahr 2008 musste sich der Verkehrsbetrieb weiter intensiv mit dem Thema des europaweiten Wettbewerbs im ÖPNV beschäftigen. Die Verkehrsbereiche werden durch weitreichende Verordnungen der EU immer mehr an wirtschaftlichen Maßstäben gemessen. Der Europäische Gerichtshof fällt in diesem Zusammenhang am 24. Juli 2003 im Fall „Altmark Trans“ ein Urteil, das auch als „Magdeburger Urteil“ bekannt wurde. Hierbei wurden den Aufgabenträgern beim ÖPNV die Möglichkeiten gegeben, unter Beachtung bestimmter Rahmenbedingungen über die Ausschreibung oder Direktvergabe an einen internen Betreiber einer Busgesellschaft selbst zu entscheiden. Voraussetzung ist, dass der interne Betreiber, z.B. ein Verkehrsbetrieb, das so genannte K4-Kriterium erfüllt. Hierbei handelt es sich um eine Art Zertifikat, das dem Unternehmer bescheinigt, nach offiziellen Maßstäben ein durchschnittlich gut geführtes Unternehmen zu sein. Eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bescheinigte in diesem Zusammenhang

# auf eigenen Wegen...

dem Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Gütersloh, dass er die Grundvoraussetzungen für eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsvertrags, die so genannte Betrauung, erfüllt. Ohne diese Bescheinigung hätte der Verkehrsbetrieb nicht mehr als Dienstleister im öffentlichen Nahverkehr für die Stadt Gütersloh aktiv sein dürfen. Der Rat der Stadt Gütersloh sprach sich schließlich am 19. Dezember 2008 einstimmig für eine Betrauung des Verkehrsbetriebes aus, der in den nächsten zehn Jahren die Verkehrsleistung erbringen soll.

## Ein Tag im Bus

Nach viel Theorie lohnt sich zum Ende der Historie auch mal ein Blick in die Praxis: 33 Fahrzeuge hat der Verkehrsbetrieb täglich im Einsatz, darunter zwölf Gelenkbusse, jeweils 18 Meter lang. Die sind mindestens dreimal täglich voll ausgelastet: morgens zum Schulbeginn, mittags nach der Schule und nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr mit dem Berufsverkehr bzw. dem Schulschluss der Ganztagschulen. Am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) an der Kaiserstraße – der Drehscheibe aller Buslinien in der Stadt, kommt es jeweils zum großen „Rendezvous“ der Omnibusse. Hier startet und endet jede Linie, hier kann der Fahrgast umstei-

gen. Sämtliche Busse sind im Einsatz. Das geht im Minutentakt, denn natürlich sind die Stadtbus-Linien aufeinander abgestimmt, um die Wartezeiten so gering wie möglich zu halten. Der Fahrdienstleiter hat dabei in seinem Büro den Überblick: „Unsere Linien werden im 20- und 30-Minuten-Takt befahren. Unser tägliches Ziel ist, die Wartezeiten beim Umsteigen auf maximal zehn Minuten zu begrenzen. Das gelingt uns in aller Regel, eine normale Verkehrssituation auf den Straßen vorausgesetzt. 60 Fahrer- und Fahrerinnen (davon 12 externe Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen) sorgen täglich für einen reibungslosen und sicheren Ablauf.“

Und damit jeder Bürger bequem in den Genuss dieser bequemen Mobilitäts-Alternative kommen kann, ist für fast 90 Prozent der Gütersloher die nächste Bushaltestelle nur 300 Meter entfernt. Bitte einsteigen!



# ...in die Zukunft

## Wieder auf eigenen Wegen in die Zukunft

Zum 1. Februar 2010 wurde der gemeinsame Betrieb zwischen den beiden Verkehrsunternehmen Stadtwerke Gütersloh GmbH und moBielService GmbH gekündigt. Das bedeutet: Alles zurück auf Anfang und ein Neuanfang unter selbstständiger Verwaltung. Der Verkehrsbetrieb reagierte umgehend, stellte eigenes Fahrpersonal ein und vergab Verkehrsleis-

tungen neu. Dadurch wurden Arbeitsplätze für 19 neue Mitarbeiter geschaffen. Außerdem investierten die Verantwortlichen zielgerichtet in die Verbesserung der technischen Einrichtungen des ÖPNV. Mit einer Summe von 0,8 Millionen Euro hat der Verkehrsbetrieb ein neues Gelenk- und zwei neue Solobusse mit umweltfreundlicherer Abgasteknik in den Fuhrpark aufgenommen. Darüber hinaus wurde eine Reihe von Haltestellenbeschilderungen erneuert.

Im Jahr 2011 hat der Verkehrsbetrieb auf 13 Linien mit einer Gesamtlängere von 251,25 Kilometern 34 Busse im Einsatz. 48 eigene und neun externe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen dafür, dass alles in Bewegung bleibt – immer getreu der Leitlinie: Ziel für die Zukunft des Verkehrsbetriebes der Stadtwerke Gütersloh ist die Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der eigenen Wirtschaftlichkeit bei weiterhin gleich bleibender Qualität.

Bild  
2009  
Vorne einsteigen.  
Rushhour auf dem ZOB

# „Vorausschauend arbeiten“

Jutta Hanitzsch, Bereichsleiterin Verkehrsbetrieb, arbeitet seit über 30 Jahren für die Stadtwerke Gütersloh. Gemeinsam mit ihrem Team steht sie für Kundenorientierung und Service im Dienst der Gütersloher Fahrgäste.



Die SWG feiern in diesem Jahr 150-jähriges Jubiläum. Der Verkehrsbetrieb wird 75. Was bedeutet dieses Jubiläum für Sie?

Vor 75 Jahren wurde der Verkehrsbetrieb als weiterer Geschäftsbereich der Stadtwerke Gütersloh gegründet. Das macht deutlich, dass die Beförderung von Fahrgästen mit Bussen ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsangebots in Gütersloh darstellt. Daher freut es mich, bei der ständigen Weiterentwicklung mitwirken zu können. Es ist bemerkenswert, wie sich der Verkehrsbetrieb und die entsprechende Infrastruktur über die Jahre entwickelt haben. Hier sind nur einige Beispiele wie der Bau bzw. Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), der Neubau eines neuen Betriebshofs oder auch die Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste zu nennen. Aber man kann auch sehen, dass nach wie vor jede Zeit ihre eigenen Aufgabenstellungen und Herausforderungen hat.

Die Busse gehören im Gütersloher Alltag zum Stadtbild. Wie sehen Sie das?

Der ÖPNV gehört zusammen mit dem ZOB als zentraler Umsteigepunkt zum Stadtbild dazu und ist aus dem Alltag vieler Bürger nicht mehr wegzudenken. Hier sind besonders die vielen Berufspendler und Schüler zu nennen, die ihre täglichen Wege mit unserem Stadtbus zurücklegen. Denn nach dem Regionalisierungsgesetz ist es eine öffentliche Aufgabe, die wir gemeinsam mit der Stadt Gütersloh wahrnehmen, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Daseinsvorsorge sicherzustellen. Darüber hinaus ersetzen wir jedes Jahr einige unserer Busse durch neue und moderne Niederflurfahrzeuge, die den neuesten technischen und ökologischen Standards entsprechen. Außerdem ist es uns wichtig, auch für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, durch zusätzliche Ausstattungen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern oder gar erst zu ermöglichen. Hierzu gehört auch die weitere Umgestaltung von Haltestellen mit höheren Bordsteinen, sog. Haltestellencups, die dann einen fast ebenerdigen Einstieg ermöglichen.

Welche Aufgaben erfüllen Sie als Bereichsleiterin?

Meine Aufgaben bestehen im Wesentlichen darin, den Verkehrsbetrieb mit einem optimierten Angebot wirtschaftlich, technisch und ökologisch für die Zukunft bzw. auf den Wettbewerb auszurichten. Hierfür ist es wichtig, Trends und Entwicklungen frühzeitig festzustellen, zu bewerten und zu prüfen, ob eine Umsetzung im Verkehrsbetrieb möglich bzw. auch sinnvoll ist. Dazu gehört auch die Beobachtung der Entwicklung des demografischen Wandels in der Bevölkerung von Gütersloh und ihre Auswirkungen bzw. Anforderungen auf das künftige Verkehrsangebot. Weitere Aufgaben sind u.a. die Effizienzsteigerung von betrieblichen Abläufen, die Umsetzung und Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften sowie die Interessenvertretung des Verkehrsbetriebs in den unterschiedlichen Gremien.

Die Fahrgäste erwarten, täglich pünktlich vom Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Gütersloh z.B. zur Schule, zur Arbeit oder zu sonstigen Terminen gefahren zu werden. Können Sie das tatsächlich immer gewährleisten?

Unsere Fahrpläne sind so gestaltet, dass die Busse in der Regel immer pünktlich ihr Ziel erreichen. Ausnahmen kann es jedoch auch mal geben. Hier sind hohes Verkehrsaufkommen oder extreme Wetterlagen wie Sturm, Schnee, Glatteis oder auch Behinderungen durch Falschparker zu nennen. Außer gewöhnliche Witterungen haben wir glücklicherweise in Gütersloh eher selten. Ich kann mich nur an zwei, drei Situationen erinnern, in denen wir aus Gründen der Sicherheit den Fahrbetrieb witterungsbedingt eingestellt haben.

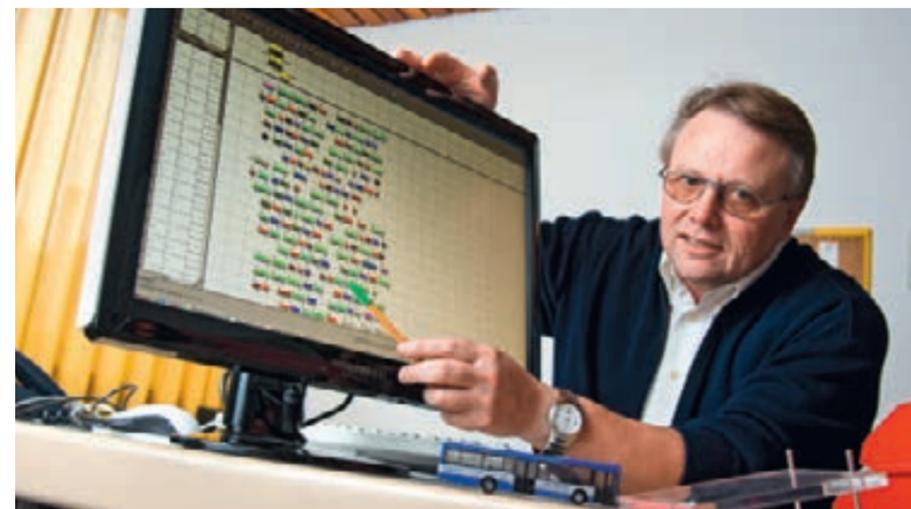
Den Bussen kommt eine wichtige soziale und ökologische Aufgabe zu. Was ist Ihnen dabei besonders wichtig?

Der öffentliche Personennahverkehr erbringt eine wichtige soziale Funktion, da er den Bürgern unabhängig von ihren persönlichen Situationen die Möglichkeit eröffnet, am gesellschaftlichen und kulturellen Leben einer Stadt teilzuhaben. Daher ist es unser Bestreben, hierzu ein möglichst attraktives Angebot bereitzustellen. Auch sollten wir bei allen Diskussionen zum Umweltschutz nicht vergessen, dass wir mit dem Bus bereits heute über ein sehr ökologisches Verkehrsmittel verfügen. Denn im Vergleich zum Pkw benötigt ein Standardlinienbus weniger Treibstoff pro Person und gefahrenem Kilometer. Auch ist der benötigte Flächenbedarf um ein Vielfaches geringer, als die benötigte Anzahl von Fahrzeugen, um die gleiche Personenanzahl befördern zu können.

Was war für Sie in Ihrer beruflichen Laufbahn das bedeutendste Ereignis?

Hier sind sicherlich mehrere Ereignisse zu nennen. Zumein der Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) im Jahr 2000, der bei laufendem Betrieb und ohne nennenswerte Einschränkungen im Betriebsablauf erfolgte. Dann in der jüngeren Vergangenheit die Einführung des Stadtbuskonzeptes in 2007 und die Betrauung durch die Stadt Gütersloh in 2008, in der die Stadtwerke mit der Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs beauftragt wurden. Bei der Betrauung handelt es sich um eine Art Zertifikat, das von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erstellt wird und bescheinigt, dass der Verkehrsbetrieb gemäß einer europäischen Verordnung ein durchschnittlich gut geführtes Unternehmen ist und damit die sog. K4-Kriterien erfüllt. Dieser Bescheinigung gingen umfangreiche Untersuchungen zur Ermittlung von Einsparpotenzialen und deren Umsetzung voraus. So eine Betrauung ist nicht selbstverständlich und bedeutet für uns als Mitarbeiter des Verkehrsbetriebs die Anerkennung unserer Leistung auch nach Außen.

# Menschen in Bewegung



Bilder v.l.n.r.  
Liniennetzplan  
der Stadtbusse.

Fahrdienstleiter  
Herr Jaekel.

## Menschen in Bewegung

Bevor ein Bus der SWG zum ersten Mal nach Fahrplan auf Linie gehen kann, müssen verschiedene planerische und organisatorische Aufgaben bewältigt werden. Hierzu zählen in Gütersloh die Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Gütersloh und den verschiedenen politischen Gremien. Diese Gremien sind u.a. der Planungsausschuss, der Seniorenbeirat und das Jugendparlament. Denn letztendlich ist es das gemeinsame Ziel, den Fahrgästen ein attraktives ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Gütersloh zu bieten und gleichzeitig dem gesetzlichen Auftrag laut Regionalisierungsgesetz nachzukommen. Hier ist nämlich die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge gefordert. Zu berücksichtigen ist zudem das Nahverkehrsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, in dem unter anderem folgende Bedingungen geregelt sind:

- Berücksichtigung der Interessen von Senioren und Familien
- Anbindung von sozial wichtigen Zielen wie Krankenhäusern oder Schulen
- Gute Verbindungen zu Mittel- und Oberzentren
- Gute Anbindungen an den Schienenpersonennahverkehr und Abstimmung mit den regionalen Verkehrsunternehmen

In den Anfängen des ÖPNV's stand noch im Vordergrund, Verkehr überhaupt zu ermöglichen. Heute ist der Service für die Fahrgäste und die Entlastung der Umwelt von Schadstoffen im Vergleich zum Individualverkehr in den Mittelpunkt gerückt.

Vor diesem Hintergrund muss auch der Verkehrsbetrieb der SWG bei der Erstellung neuer Fahrpläne eine Reihe von Kriterien berücksichtigen, um den vorgeschriebenen Auflagen Rechnung zu tragen.

## Das Fahrziel

Den ersten Schritt bildet die Festlegung der lokalen Rahmenbedingungen. Die zentralen Fragen lauten: Wo befinden sich in Gütersloh die relevanten Schulen, Krankenhäuser, Altenheime, Wohngebiete und Industrieansiedlungen? Welche Ziele integriert man in den Fahrplan? Gesetzliche Vorgaben, Wirtschaftlichkeit und Angebot müssen dabei in Einklang gebracht werden. Sind die Eckpunkte festgelegt, beginnt die Detailarbeit für die Ausarbeitung des Linienverlaufes.

## Der Linienverlauf

Das Fahrziel ist definiert. Nun folgt die Bestimmung von Fahrweg und Haltestellen, um unterwegs einem möglichst großen Personenkreis die Gelegenheit zur Busnutzung bieten zu können. Dabei gilt es einzu-

schätzen, wie viele Fahrgäste voraussichtlich einsteigen werden. Denn nur so ist eine Kapazitätsplanung einschließlich der Auswahl der Busgröße für die entsprechende Strecke möglich. Im Anschluss legt die Fahrdienstleitung des SWG-Verkehrsbetriebes fest, wie viel Zeit der Bus benötigt, um die Strecke abzufahren. Anschließend erfolgt eine Testfahrt auf der Linie: Ist die festgelegte Fahrzeit einzuhalten? Sind die Straßenverhältnisse ausreichend? Wo können Haltestellen errichtet werden, um ein gefahrloses Ein- und Aussteigen zu gewährleisten? Die Antworten auf diese Fragen bilden die Grundlage für eventuelle notwendige Korrekturen.

## Der Fahrplan

Nachdem der Linienverlauf verabschiedet ist, werden die Fahrpläne über ein EDV-Planungssystem nach folgenden Maßgaben erstellt:

- Abfahrtszeit am Startpunkt
- Reihenfolge der Haltestellen
- Abfahrtszeiten an den einzelnen Haltestellen
- Ankunftszeit an der Zielhaltestelle
- Betriebszeit zwischen erster und letzter Abfahrt
- Fahrplankontakt der einzelnen Linien



# Einerunde Sache

## Der Umlauf

Die Fahrpläne umfassen pro Woche rund 1.500 Fahrten mit Uhrzeit und Streckenverlauf. So ergibt jede Fahrt einen Baustein, der mit allen anderen zu einer langen Kette – dem Umlauf – aneinandergereiht wird. Dieser Vorgang wiederholt sich pro Betriebstag bis alle Fahrten optimal geplant sind. Dabei sind bestimmte Kriterien zu beachten: Zum Beispiel, an welchen Betriebstagen die unterschiedlichen Ziele angefahren werden. So können Schulen an Sonn- und Feiertagen ausgespart bleiben, während Krankenhäuser erreichbar sein müssen. Aber auch die gesetzlichen Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und weitere betriebliche Vorgaben sind zu berücksichtigen.

## Der Dienstplan

Nachdem der Umlauf definiert wurde, muss die Fahrdienstleitung und die Dienstpläne für die Busfahrer erstellen. Sie beinhalten Informationen zu Dienstbeginn und -ende, Arbeits- und Pausenzeit, Fahrzeug, Linie und entsprechenden Fahrzeiten. Um Fahrgästen das Optimum an Sicherheit zu bieten, unterliegen die Schichtpläne für Busfahrer strengen Vorgaben des Gesetzgebers, die während der Fahrt von einem Fahrtenschreiber bei neuen Fahrzeugen mit Hilfe eines digitalen Tachographen überwacht werden:



- Tägliche Lenkzeit: 9 Stunden, zweimal pro Woche auch 10 Stunden
  - Höchstgrenze der Fahrdauer: 56 Stunden pro Woche, an zwei aufeinander folgenden Wochen nur maximal 90 Stunden
  - Zwischen zwei Diensten: Ruhezeit von 10 Stunden ohne Unterbrechung
  - Nach 6-Tage-Dienst am Stück: ununterbrochene Ruhezeit von 45 Stunden
  - 30 Minuten Pause im Linienverkehr unter 50 km nach 4,5 Stunden Lenkzeit
  - Fahrpensum pro Mitarbeiter und Jahr: 2.035 Stunden abzüglich Urlaub
- Diese Fakten verdeutlichen, wie penibel im Sinne von Fahrer und Fahrgast auf die korrekten Einsatzzeiten für Busfahrer geachtet wird.

Die Vorschriften und der große planerische Aufwand zeigen aber auch, warum die Erstellung von Fahr- und Dienstplänen eineso hohe Komplexität aufweist und nicht kurzfristig geändert werden kann. Von den ersten Überlegungen bis zu einem fahrbaren und genehmigungsfähigen Dienstplan ist mit einem Zeitaufwand von bis zu sechs Monaten auszugehen.

Bilder v.o.n.u.  
Diagrammscheiben.

Dienstkarten des  
Fahrpersonals.



Bilder  
Arbeiten im  
Busdepot.

**Die Genehmigung**

Bevor jedoch der erste Bus nach einem Fahrplan den Betriebshof verlässt, muss vom Verkehrsbetrieb der SWG bei der Bezirksregierung in Detmold, als zuständiger Aufsichtsbehörde, ein Antrag auf „Erteilung der Genehmigung für einen Linienverkehr“ gestellt werden. Denn der ÖPNV in Gütersloh unterliegt, wie auch in anderen deutschen Städten, dem Personenbeförderungsgesetz, das unter anderem vorschreibt, dass die Bezirksregierung für die „Abstimmung der Fahrpläne“ zu sorgen hat.

Nach der Antragstellung werden von der Bezirksregierung in einem Anhörverfahren die in dem Einzugsbereich tätigen Verkehrsunternehmen und verschiedene öffentliche Stellen, wie z.B. Kreis und Stadt, zu einer Stellungnahme innerhalb einer Frist aufgefordert.

Nach Ablauf der Anhörungsfrist und unter der Voraussetzung, dass keine Einwände erhoben wurden, wird dem Antrag stattgegeben. Hierzu wird von der Bezirksregierung neben der Genehmigung auch eine Urkunde für die Liniengenehmigung ausgestellt.

Nach der Erteilung der Genehmigung ist der Verkehrsbetrieb an den Linienverlauf und den Fahrplan gebunden. Es besteht eine so genannte Betriebs-

pflicht. Nur in Ausnahmefällen, wie zum Beispiel Umleitungen wegen Baumaßnahmen oder Sperrungen wegen öffentlicher Veranstaltungen, kann von dem genehmigten Linienweg abgewichen werden. Über solche Fälle ist die Bezirksregierung dann zu informieren.

**Der Kundenservice**

Anschließend können die Kunden des ÖPNV informiert werden. Über Presseinformationen, Internet, Aushänger im InfoCenter am ZOB und den Haltestellen erhalten die Fahrgäste die notwendigen Informationen über:

- Streckenverlauf
- Haltestellen
- Ankunfts- und Abfahrtszeiten an verschiedenen Wochentagen
- Umsteigemöglichkeiten

**Im Mittelpunkt steht der Mensch**

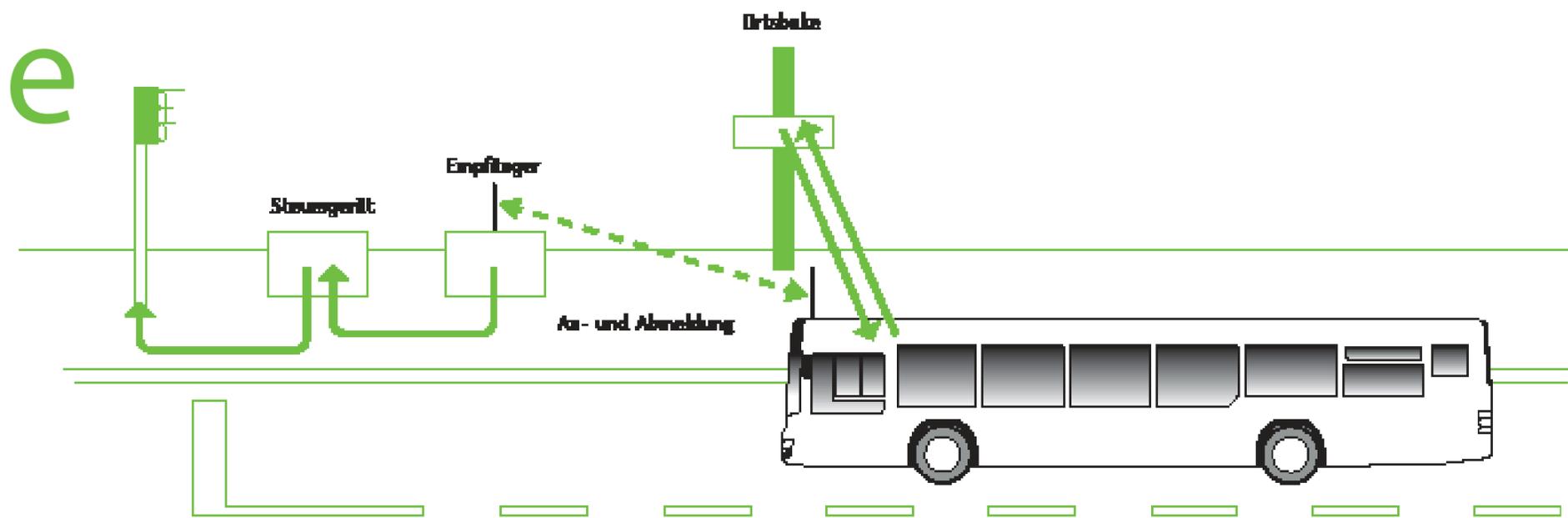
Die Busse des SWG-Verkehrsbetriebes legen wöchentlich rd. 31.000 km zurück. Das entspricht einer jährlichen Fahrleistung von ca. 1,6 Mio km. Damit umrunden sie mehr als 130-mal die Erde. Eine erstaunliche Leistung, die den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Verkehrsbetriebes eine hohe Konzentration und Verantwortung sowie den Fahrzeugen eine hohe Standfestigkeit abverlangt.

**Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**

Für die Fahrgäste sind viele Busfahrten mit anschließenden Terminen verbunden. Daher ist Pünktlichkeit das oberste Ziel. Doch manchmal gibt es äußere Umstände wie Unfälle und Staus, die im Fahrplan nicht eingeplant sind. Über Pufferzeiten zwischen

# Damit es rollt...

# Die »grüne« Welle



Grafik  
Funktionsweise  
der Ortsbake.

der letzten zu bedienenden Haltestelle und dem ZOB können kleinere Verzögerungen aber kompensiert werden.

Hinzu kommt, dass ein Großteil der Fahrzeit an roten Ampeln verbracht wird. Daher existiert in Gütersloh eine Ampelsteuerung, die den Bussen bei Bedarf „Vorfahrt“ gewährt.

## Die grüne Welle

Über ein infrarotgesteuertes System melden sich die Busse bei Verspätung an der Ampel an, sodass, unter Beachtung der vorhandenen Verkehrssituation dem Bus möglichst schnell „Grün“ gegeben werden kann. Dadurch werden Fahrzeiten verkürzt und der Busfahrer kann eine eventuelle Verspätung wieder aufholen. Das System ist an allen 94 Ampelanlagen installiert, die sich auf dem Streckennetz des Stadtbusse befinden.

## Sicherer Anschluss

Viele Fahrgäste steigen am ZOB um. Damit ihnen der Anschlussbus nicht vor der Nase wegfährt, werden die jeweiligen Fahrer über ein Signal informiert, wenn sich eine andere Stadtbus-Linie verspätet. Sie warten dann bis zu drei Minuten, sodass Fahrgäste in der Regel ihren nächsten Bus doch noch erreichen.

## Im Fall der Fälle

Fällt ein Busfahrer zum Beispiel wegen Krankheit plötzlich aus, sorgt der Bereitschaftsdienst des SWG-Verkehrsbetriebes für die Aufrechterhaltung des Fahrplans.

Bei kleineren Schäden versucht das Werkstattpersonal möglichst vor Ort, den Schaden kurzfristig zu beheben. Ansonsten wird das Fahrzeug ausgetauscht, um mit einem Ersatzbus eine zügige Weiterfahrt zu sichern oder einen Fahrtausfall zu vermeiden.

Die Maßnahmen zeigen, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verkehrsbetriebes alle Anstrengungen unternehmen, um die Fahrgäste auf die Minute genau an das Ziel zu bringen. Die Pünktlichkeitsquote von 98 Prozent am ZOB belegt dies eindrucksvoll!



Bilder  
Ortsbaken  
im Stadtbild.



# Arbeiten mit Hochdruck

Bilder  
Damit es es der  
Fahrgast auch immer  
sauber hat...

## Sicherheit

Sicher ans Ziel zu kommen – das setzt man als Fahrgast voraus. Auch in diesem Bereich überlässt der Verkehrsbetrieb nichts dem Zufall. Ein Kfz-Meister, ein Kfz-Elektriker, drei Kfz-Mechaniker und ein Tankwart/Fahrzeugaufbereiter kümmern sich täglich um den ordnungsgemäßen Zustand der Fahrzeuge. Das beginnt mit einem Sicherheitscheck, der während des Tankens oder Waschens durchgeführt wird. Hierbei werden Reifendruck, Licht, Türsteuerungen, Heizungen, Lüftung und Fahrtenschreiber kontrolliert. Nur wenn alles in Ordnung ist, verlässt der Bus den Betriebshof.

Über diesen Check hinaus gewährleisten regelmäßige, gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen die Einhaltung der hohen Sicherheitsstandards:

- Hauptuntersuchung: 1 x jährlich
- Abgassonderuntersuchung (ASU): 1 x jährlich
- Wartung und Inspektion: 1 x jährlich
- Sicherheitsprüfung: 1/4 jährlich

Die Sicherheitsprüfung umfasst eine intensive Kontrolle von Lenkung, Reifen, Auspuffanlage, Fahrwerk und Bremsen. Hierzu wird das Personal alle drei Jahre bei den Fahrzeugherstellern bzw. beim Bremsenhersteller geschult und muss zur Qualifikation eine Prüfung ablegen.

Bis auf die Hauptuntersuchung durch den TÜV folgen die anderen Untersuchungen durch die Fachleute des Verkehrsbetriebes. Alle Wartungs- und Reparaturarbeiten können dabei in der eigenen Werkstatt durchgeführt werden! Dies bietet eine hohe Flexibilität.

## Sauberkeit

Damit sich der Fahrgast wohlfühlt, ist ein sauberer Bus von großer Bedeutung. Jeder Bus wird daher morgens und abends von vier Fahrzeugpflegerinnen einer gründlichen Reinigung unterzogen: Müll wird beseitigt und Polstersitze gereinigt. Fundsachen werden eingesammelt, am Betriebshof des Verkehrsbetriebes aufbewahrt und können anschließend im InfoCenter am ZOB abgeholt werden.

## Tarife

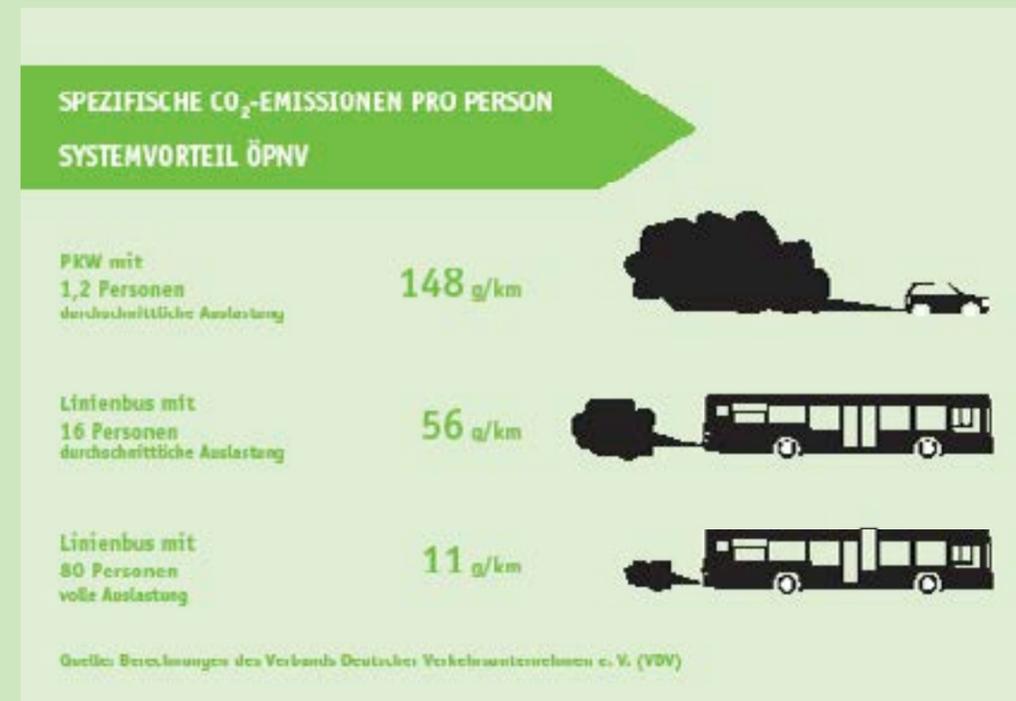
Auch ein fairer Fahrpreis trägt dazu bei, das Busfahren attraktiv zu machen. Mit dem „Sechser“ bietet der Verkehrsbetrieb seit dem Jahr 2000 ein einfaches und komfortables Tarifsystem. Das Prinzip lautet: Einmal zahlen, überall fahren. Der Fahrgast benötigt nur ein Ticket für die gesamte Fahrstrecke, auch wenn verschiedene Verkehrsmittel wie Bus, Stadtbahn oder Nahverkehrszüge genutzt. Z.B. können auf der Relation Gütersloh – Bielefeld sowohl der Bus, die Stadtbahn oder auch ein Nahverkehrszug genutzt werden. Der „Sechser“ bietet mit sieben Preisstufen

ein einheitliches und übersichtliches Preissystem, das vom Einzelticket bis zum Monats-Abo ganz auf den individuellen Bedarf der Nutzer ausgerichtet ist.

## Service

Eine hohe Kundenzufriedenheit hängt zum größten Teil von der Attraktivität des Serviceangebotes ab. Dazu zählen auch die optimale Infrastruktur des ZOB's mit seinem InfoCenter sowie das Anruf-Sammel-Taxi (AST). Das AST verkehrt auf Linien und zu verkehrsschwachen Zeiten, bei denen der Einsatz eines Busses nicht erforderlich oder wirtschaftlich nicht zu vertreten ist. Das AST fährt täglich von ca. 22.00 Uhr bis 0.30 Uhr, sowie an Sonn- und Feiertagen von ca. 8.30 Uhr bis 13.00 Uhr in alle Stadtgebiete, die der Stadtbus Gütersloh anfährt. Es ist von den Kunden eigenausnutzbar wie die üblichen Busse. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass das AST nur bedarfsorientiert zum Einsatz kommt. Nämlich dann, wenn der Fahrgast das AST zu der gewünschten Zeit, mindestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn, telefonisch vorbestellt. Anschließend wird er von der als solchen gekennzeichneten AST-Haltestelle abgeholt und bequem zu einer Stadtbus-Haltestelle seiner Wahl oder darüber hinaus direkt bis vor die Haustür gefahren. Diese attraktive Ergänzung zum fahrplanmäßigen Busbetrieb wird jährlich von rd. 2.700 Fahrgästen genutzt.

Bild  
Fahrzeug bei der  
Unterbodenreinigung.



#### Umweltbewusstsein

Circa 80 Prozent der Schadstoffbelastung in der Luft der Gütersloher Innenstadt ist auf den Pkw-Verkehr zurückzuführen. Der ÖPNV verursacht lediglich fünf Prozent. Das macht deutlich, welchen wichtigen Beitrag der Verkehrsbetrieb zum Umweltschutz leistet:

- CO<sub>2</sub> Emissionen verringern
- Kraftstoffverbrauch reduzieren
- Energieressourcen erhalten
- Smog und Feinstaub vermeiden

Maßnahmen wie die Ampelbeeinflussung und die Ausrüstung der Busse mit BlueTec® tragen dazu bei, der Verantwortung für Klima und Umwelt gerecht zu werden. So können mit der BlueTec® Dieselmotortechnologie im Vergleich zu einem normalen Motor der Anteil von Schadstoffpartikeln um 84 Prozent und von Feinstaub um 90 Prozent gesenkt werden. Bereits die Hälfte aller Busse der SWG ist mit dieser zukunftsorientierten Technik ausgestattet.

#### Elektronisch informiert

Durch die dynamischen Fahrgastinformationen am ZOB bekommen die Fahrgäste alle wichtigen Informationen zu den Abfahrtszeiten der Stadt- und Regionalbuslinien. Die Anzeigen der Stadtbuslinien sind zusätzlich mit einem infrarotgesteuerten System gekoppelt, das über Sender in der Nähe von Ampeln die Einhaltung der vorgegebenen Fahrzeiten nachverfolgt. Kommt es zu Verspätungen werden diese angezeigt. Auf einer weiteren Anzeige am ZOB werden die nächsten Anschlussmöglichkeiten mit den Nahverkehrszügen angezeigt. So ist der Fahrgast immer gut informiert.

# Umwelt- bewusstsein

# Service und Co.

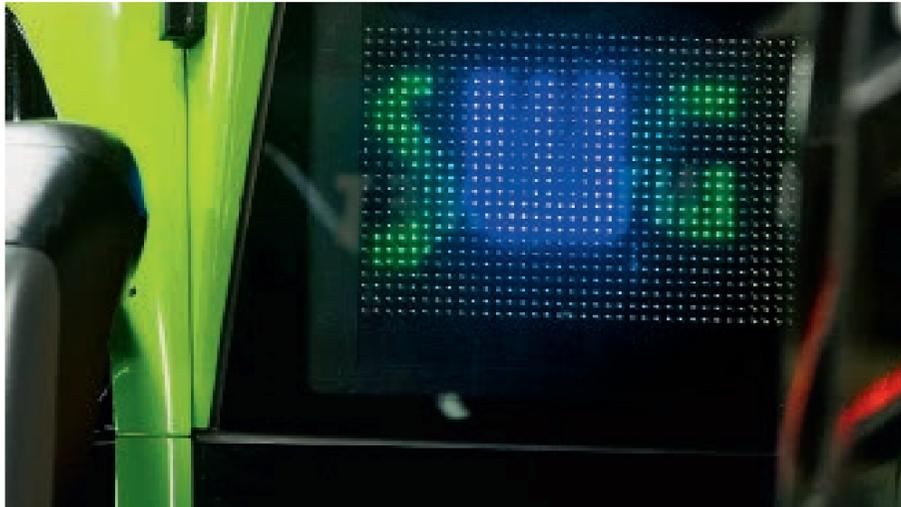


Bild rechts  
Tatjana Töws

## Der Niederflrbus

Wenn ein Bus in die Knie geht, ist das in Gütersloh von Vorteil. Die Stadtwerke setzen auf allen Strecken ausschließlich so genannte Niederflrbusse ein, die über eine pneumatische Federung seitlich abgesenkt werden können. So ist ein barrierefreies Ein- und Aussteigen möglich. Ein großer Vorteil für ältere Menschen, Rollstuhlfahrer oder Mütter/Väter mit Kinderwagen. Darüber hinaus bietet diese Busse den Fahrgästen auch ausreichend Stellfläche. So finden zum Beispiel Kinderwagen einen Platz und Rollstühle können über eine mechanische Klapprampe bequem hinein- und hinausgefahren werden.

## Sonderfahrten

Guter Service bedeutet auch, Unternehmen und Institutionen eine komfortable Personenbeförderung ergänzend zum Fahrplan zu ermöglichen. So führte der Verkehrsbetrieb im Jahr 2011 rund 100 Sonderfahrten durch:

- 80-90 Prozent sind sogenannte Kulturfahrten für Kindergärten und Schulen, die Theater und

Museen besuchen oder zum Beispiel an den Bundesjugendspielen teilnehmen

- Bei der PORTA-Eröffnung in Gütersloh transportierten drei Busse im Pendelverkehr 1.500 Besucher vom Marktplatz zum Möbelhaus und legten dabei 600 km zurück
- Für den guten Zweck unterstützen die SWG die Gütersloher Kinderhilfe Tschernobyl e.V. seit 1992 und befördern die russischen Kinder mit dem Bus zu den verschiedenen Aktivitäten

## Liberalisierung des Marktes

Im Zuge der Liberalisierung im Nahverkehrsplan von Kreis und Stadt Gütersloh werden seit 2008 so genannte Linienbündel ausgeschrieben. Diese Linienbündel umfassen auch wirtschaftlich weniger attraktive Linien, um zu vermeiden, dass sich Mitbewerber nur die wirtschaftlich lukrativen Linien herauspicken. Damit steht der Verkehrsbetrieb der SWG mit anderen Anbietern im Wettbewerb. Andere europaweite Ausschreibungen können sich alle Busunternehmen beteiligen. Eine Ausnahme ergibt sich in diesem



Zusammenhang aus dem „Magdeburger Urteil“ von 2003. Es ermöglicht den Aufgabenträgern wie der Stadt Gütersloh ein Linienbündel direkt zu vergeben. Voraussetzung ist, dass der SWG-Verkehrsbetrieb das sogenannte K4-Kriterium erfüllt. Hierbei handelt es sich um eine Art Zertifikat, das bescheinigt, nach offiziellen Maßstäben, ein durchschnittlich gut geführtes Unternehmen zu sein. Diese Voraussetzung erfüllt der Verkehrsbetrieb. Die Laufzeit beträgt zehn Jahre, die Kontrolle erfolgt alle drei Jahre über eine externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

## „Ich habe da mal eine Frage“

365 Tage im Jahr. 18 Stunden am Tag. Der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Gütersloh läuft fast ununterbrochen rund um die Uhr. Da ist es nur logisch, dass leider nicht immer alles nach Plan verläuft. Darauf beziehen sich auch drei zentrale Fragen von Fahrgästen:



# schön sauber bleiben.

## „Warum haben Sie einen Fahrplan mit festen Abfahrtszeiten, wenn diese nicht immer eingehalten werden?“

Der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Gütersloh lässt bei der Erstellung der Fahrpläne höchste Sorgfalt walten. Meistens sind die Ursachen für Verspätungen daher in unvorhersehbaren Faktoren zu suchen – wie zum Beispiel durch ein hohes Verkehrsaufkommen mit Staus oder durch Autos, die eine Durchfahrt blockieren. In diesen Fällen nützt selbst der beste Fahrplan nichts.

## „Warum fahren in frequenzschwächeren Zeiten die großen Gelenkbusse so gut wie leer durch die Gegend?“

Um das Phänomen der sogenannten „Geisterbusse“ aufzuheben, müssten die Kapazitäten an Fahrzeugen und Personal aufgestockt werden. Nur so könnten die gerade nicht so gut genutzten großen Gelenkbusse dann zum SWG-Betriebshof gefahren, dort zwischengeparkt, von kleinen Bussen „ersetzt“ und dann wieder von dort zur nächsten Stoßzeit abge-

holt werden. Das jedoch würde zusätzlich Zeit und Personalkosten sowie Kilometer verursachen, was wirtschaftlich und ökologisch nicht vertretbar wäre. So ist es tatsächlich „günstiger“, den großen Bus „durchfahren“ zu lassen.

## „Warum fährt in unserer Siedlung kein Bus?“

Der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Gütersloh GmbH verfügt über 34 Fahrzeuge darunter zwölf Gelenkbusse, die täglich im Einsatz sind und 9.000 Fahrgäste pro Tag sicher an ihr Ziel bringen. Dabei ist das Liniennetz ganz auf den Bedarf der Gütersloher ausgerichtet. Die Planungen der Linienverläufe unterliegen gesetzlichen, finanziellen und logistischen Grenzen. So muss zum Beispiel sichergestellt sein, dass Straßen auch mit einem Gelenkbus von 18 Metern Länge befahrbar sind. Der Verkehrsbetrieb arbeitet mit den unterschiedlichen Fachbereichen der Stadt Gütersloh diesbezüglich eng zusammen. Auch wenn es wünschenswert ist, dass jeder Bürger den ÖPNV optimal nutzen kann, machen die vorhandenen Kapazitäten Kompromisse notwendig. Hinzu

kommt, dass viele Gütersloher sich gerne mit dem Fahrrad fortbewegen. Dementsprechend verlagert sich der Bedarf zur Nutzung der Busse häufig auf die „Schlechtwetterperioden“. Eine erhöhte Anzahl von Fahrzeugen und Fahrpersonal dafür bereitzuhalten, würde die Ticketpreise in die Höhe treiben.

Bilder v.l.n.r.  
Fahrzeug in der  
Portalwaschanlage.

# Öffentlicher Nahverkehr der Zukunft

## Öffentlicher Nahverkehr der Zukunft

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtwerke Gütersloh (SWG) und unverzichtbar für die Mobilitäts- und Alltagskultur der Stadt. Die Lebensqualität vieler Gütersloher ist unmittelbar mit einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV verbunden. Klimaschutz, demografischer Wandel und zunehmender Wettbewerbsdruck sind die wesentlichen Herausforderungen, denen sich der SWG-Verkehrsbetrieb in Zukunft stellen muss.

Der ÖPNV weist eine weit bessere Umweltbilanz auf als der motorisierte Individualverkehr. Daher besteht ein erhebliches Interesse, den öffentlichen Nahverkehr weiter zu optimieren und das stetig steigende Verkehrsvolumen mit möglichst geringen Umweltbelastungen für die Gütersloher zu bewältigen. Die SWG verfolgen z.B. mit dem Konzept „Klimaschutz GT 2020“ eine CO<sub>2</sub>-Minderung um 15 Prozent bis 2015 und um 20 Prozent bis 2020. Der ÖPNV kann einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung dieser Klimaschutzziele leisten.

## Auf dem Weg in eine saubere Zukunft

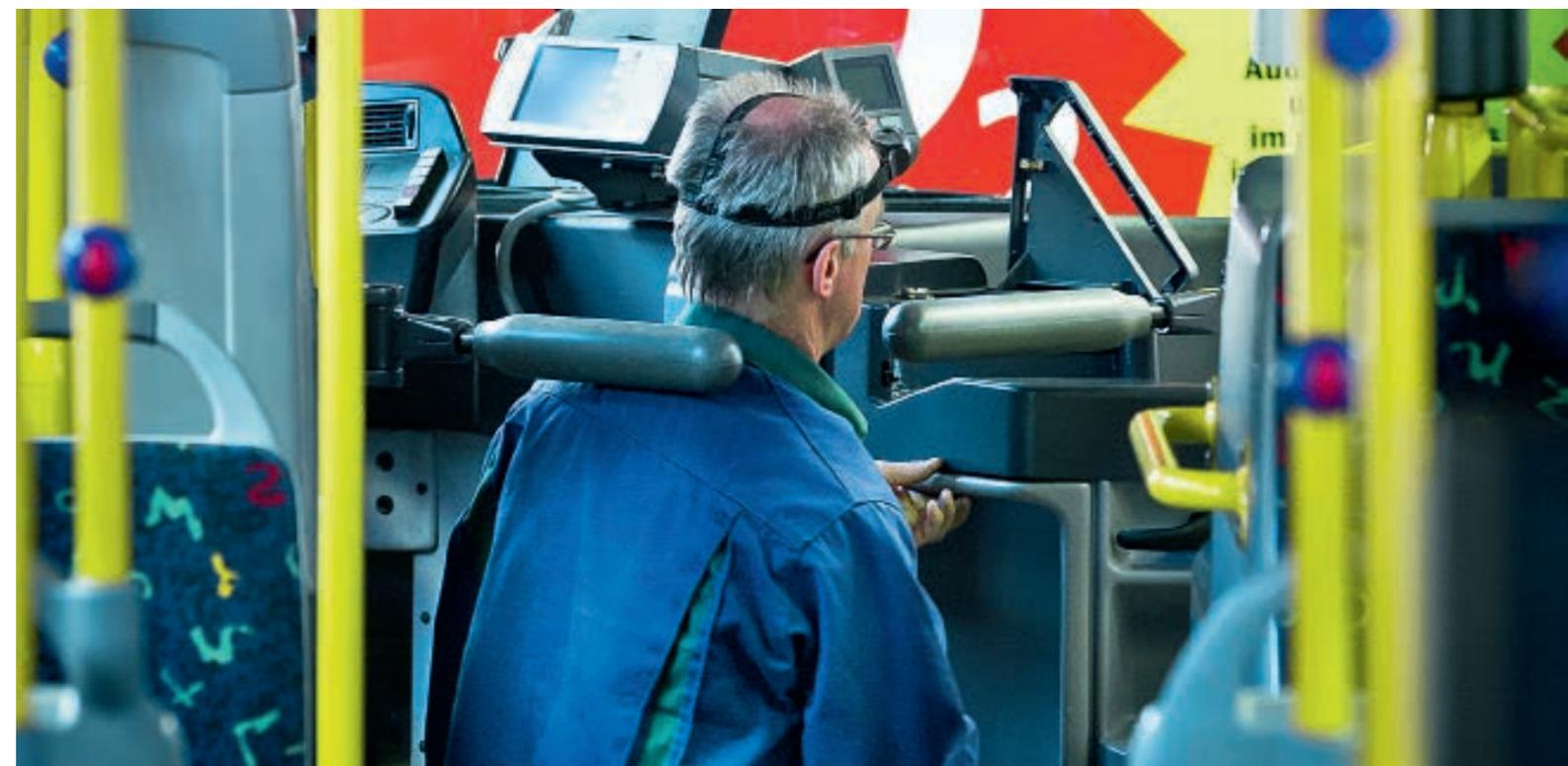
Alternative Antriebstechnologien werden in unterschiedlichen Entwicklungsstadien bereits in mehreren deutschen Städten als Option zu konventionellen

Verbrennungsmotoren getestet. Seit einiger Zeit sind „Hybrid-Busse“ für einen umweltfreundlichen ÖPNV erfolgreich im Rahmen eines Pilotprojektes des Bundesumweltministeriums in verschiedenen Großstädten im Einsatz. Linienbusse eignen sich wegen ihres häufigen Bremsens und Anfahrens für die Hybridtechnologie, weil Bremsenergie zurückgewonnen wird und damit für den Betrieb eines Elektromotors zur Verfügung steht.

Die Förderung von Hybridfahrzeugen im ÖPNV soll laufende Maßnahmen der Bundesregierung zur Erfüllung der Klima- und Umweltschutzziele ergänzen und die Marktdurchdringung mit vorhandenen, hocheffizienten Fahrzeugtechnologien unterstützen. Dadurch können langfristig die Umweltauswirkungen des Busverkehrs weiter verringert und damit die Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum Individualverkehr für Städte gesteigert werden. Eine Fördervoraussetzung durch den Bund bedingt jedoch die Anschaffung von mindestens zehn Hybridbussen, sofern diese im ÖPNV eingesetzt werden. Aufgrund der überschaubaren Flottengrößen in Städten wie Gütersloh hat diese Technologie zurzeit jedoch eher Symbolcharakter, doch wird die Entwicklung diesbezüglich weiterhin beobachtet und eine künftige Einführung erneut geprüft.

## Moderne Technik für umweltfreundliche Fahrzeuge

Auch wenn in Gütersloh bislang noch keine Elektrobusse im ÖPNV eingesetzt werden, sind die konventionellen Antriebstechnologien des heimischen Verkehrsbetriebes immer auf dem neuesten ökologischen und ökonomischen Stand. Die SWG ersetzen jährlich mindestens zwei Linienbusse aus ihrer Flotte durch neue Fahrzeuge. Damit sind die Busse nicht nur technisch auf dem neuesten Stand, sondern entsprechen außerdem den strengen Euro-5-Normen: Die SWG-Busse sind umweltschonend mit BlueTec®-Dieselmotoren und SCR-Katalysatoren ausgestattet. Diese Katalysatoren wandeln Abgas-Stickoxide mithilfe der Harnstofflösung Ad Blue zu Stickstoff und Wasserstoff um. Weil SCR (selektive katalytische Reduktion) die Stickoxide im Abgasstrom drastisch reduziert, kann die Verbrennung im Motor zu höherer Leistung optimiert werden. Außerdem werden die Kosten durch einen günstigeren Kraftstoffverbrauch gesenkt. Pro Fahrzeug können nach einem aktuellen Vergleich zur Abgasrückführung in zwölf Jahren mehr als 18.000 Euro Betriebskosten bei einer Jahresleistung von 60.000 Kilometern eingespart werden. Die Busse verfügen zusätzlich über einen Russpartikelfilter, der die Stickoxidemissionen und den Partikelaustritt reduziert. Mit dieser Dieselsekologietechnik setzen die SWG ihr Bestreben für den Umweltschutz fort. Ab 1. September 2014 tritt für



alle mit Dieselmotor ausgerüsteten Fahrzeuge, die der Personen- und Güterbeförderung dienen, die Euro-6-Norm in Kraft. Die Emissionen dieser Fahrzeuge werden dann um weitere 50 Prozent gegenüber der Euro-5-Norm verringert. Auch die SWG-Busse werden diesem Standard angepasst.

## Alternative Kraftstoffe

Neben der Weiterentwicklung und der Qualitätssicherung konventioneller Kraftstoffe treten immer stärker alternative Kraftstoffe in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Gründe für die Suche nach Alternativen sind vor allem die begrenzten Rohölvorkommen, aber auch Umweltbelastungen und Klimabeeinträchtigungen, die bei der Verbrennung von Mineralölprodukten und ihren Zusätzen auftreten. Häufig diskutiert werden in diesem Zusammenhang Erdgas, Biodiesel, Methanol und Wasserstoff. Aber auch alternative Kraftstoffe müssen einer eingehenden Prüfung bezüglich ihrer Umweltverträglichkeit, ihrer Praxistauglichkeit und ihrer Wirtschaftlichkeit unterzogen werden. Der ÖPNV in Deutschland setzt immer stärker auf umweltschonende Mobilität. Mehr als 1.500 Erdgasbusse sind bereits in über 100 Städten unterwegs. Der Vorteil: Die Erdgasbusse verursachen weniger Kohlendioxid, Stickoxide und Feinstaub als vergleichbare Dieselmodelle. Zudem sind ihre Motoren deutlich leiser, was sich vor allem in

Innenstädten positiv auswirkt. Beim Einsatz von Biogas fahren die Busse sogar nahezu CO<sub>2</sub>-neutral. Der Verkehrsbetrieb der SWG ist mit den neuesten Entwicklungen vertraut, auch wenn der Einsatz von diesen Kraftstoffen zurzeit noch nicht umsetzbar ist. Neben den hohen Kosten für die Fahrzeugtechnologie, fehlt zurzeit auch eine entsprechende Infrastruktur für die Betankung der Fahrzeuge.

Ebenso beobachtet die SWG den Einsatz von Wasserstoff als möglichen Kraftstoff von morgen. Bei der Gewinnung entsteht kein Treibhausgas. Auch diese Technologie wird in einer entsprechenden Größenordnung von der Bundesregierung gefördert, kommt aber zurzeit nur in Berlin zum Einsatz. Die Bundeshauptstadt verfügt über die größtewasserstoffgetriebene Busflotte der Welt. Die Tankstellen sind Teil des Programms Clean Energy Partnership, das den Einsatz von Wasserstoff als Kraftstoff im Alltag erprobt. An europaweit acht Standorten sowie in Peking und im australischen Perth zeigt das Programm zukunftsorientierte Antriebskonzepte in Stadtbusen sowie Technologien und Verfahren zur Herstellung und Verteilung von Wasserstoff auf. Auch hier gilt: In den nächsten Jahren ist der Einsatz dieser kostenintensiven Technologien nur zu erwarten, wenn indirekter wirtschaftlicher Nutzen oder die Einbindung in bestehende Netzwerke Vorteile bringt.

## Die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs

Öffentlicher Nahverkehr mit Zukunft ist nicht allein abhängig von modernsten Antriebstechnologien. Kommunen, denen die Voraussetzungen für solche innovative Projekte fehlen, können auch mit herkömmlichen modernen Stadtbusen einen attraktiven Personennahverkehr auf- und ausbauen.

Einen wesentlichen Punkt zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sehen die SWG in der Sicherung und Verbesserung eines qualitativ hohen Dienstleistungsstandards. Der demografische Wandel zeigt bereits sein Gesicht und so stellt sich für den SWG-Verkehrsbetrieb die Frage nach der Gestaltung der künftigen Beförderung. Der langfristig vorhergesagte Rückgang der Bevölkerungszahl wird beginnen, sobald die heute geburtenstarken Jahrgänge der 60er-Jahre im Rentenalter stehen. Das hat zur Folge, dass die absolute Höhe der ÖPNV-Nachfrage, insbesondere im Schülerverkehr, zum Teil erheblich abnehmen und sich stattdessen gleichmäßiger über den Tag verteilen wird. Die Haupttrends des 21. Jahrhunderts werden in einem seniorengerechten ÖPNV und dem individuellen Umgang mit jedem Kunden liegen. Fahrgastorientierung ist ein wichtiges Ziel in der Zukunft. Der Anteil von Senioren an der Gesamtzahl der Fahrgäste ist auch in Gütersloh weiter steigend. Der Verkehrsbetrieb verfügt be-

Bild  
Reparatur eines  
Fahrer Arbeitsplatzes.



**Anzahl der Beschäftigten im Verkehrsbetrieb der SWG 2011**

Insgesamt	73
davon	
Busfahrer/-rinnen	49
Verwaltung	11
Werkstatt	9
Reinigung	4

**Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge**

Insgesamt	34
davon	
Solo-Busse	22
Gelenkbusse	12

**Anzahl der Buslinien**

Insgesamt im Stadtgebiet	13
--------------------------	----

**Anzahl gefahrener Kilometer**

Pro Tag	rund 4.400 km
Pro Woche	rund 31.000 km
Pro Jahr	rund 1,6 Mio km

**Kraftstoffverbrauch pro Jahr**

Ausschließlich Dieselkraftstoff	rund 600.000 Liter
---------------------------------	--------------------

**Anzahl der Fahrgäste 2010**

Insgesamt	rund 3,43 Mio
davon Linienverkehr	rund 3,36 Mio



Bild  
Das Busdepot der  
Stadtwerke Gütersloh.

reits heute ausschließlich über Niederflrbusse, die sich absenken lassen. Durch bauliche Maßnahmen werden die Haltestellen mit einem Hochbordstein ausgestattet, sodass sich die Lücke zwischen Bordstein und Buseinstieg weiter verringert. So ist ein nahezu ebener Ein- und Ausstieg möglich. Auch die Ausstattung der Busse wird immer weiter an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste angepasst. So verfügen die Stadtbusse bereits heute ausschließlich über Klapprampen für Rollstühle sowie große TFT-Bildschirme, die den Linienverlauf anzeigen.

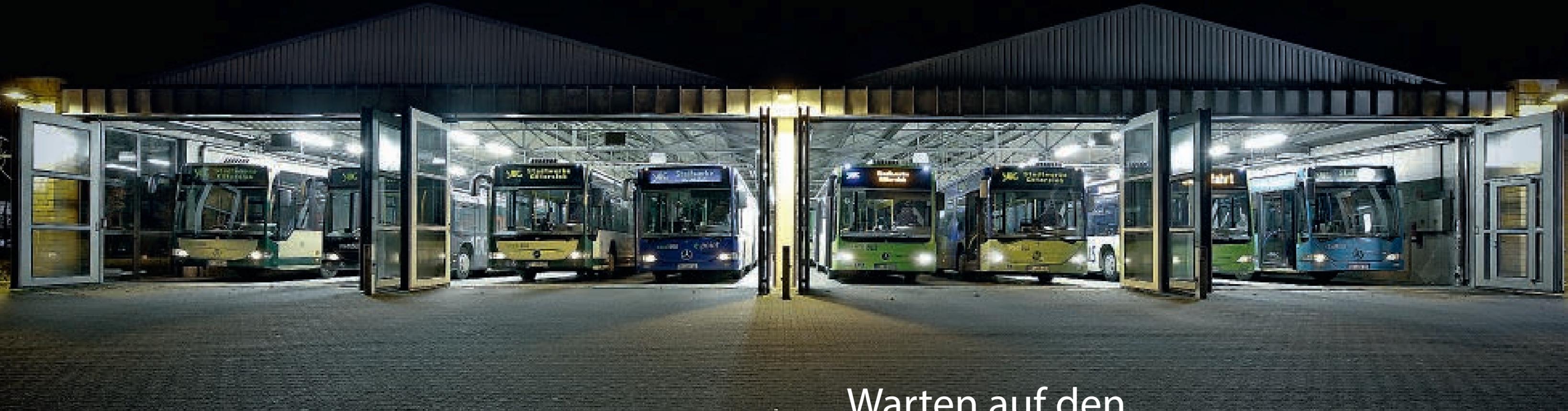
In naher Zukunft plant der Verkehrsbetrieb Schulungen, um Senioren die Berührungängste mit dem ÖPNV zu nehmen. Dort erhalten sie und andere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ein Bustraining zum richtigen Ein- und Aussteigen sowie weitere Tipps für eine stressfreie Busfahrt.

**Der ÖPNV von morgen - transparent, flexibel und kundenorientiert**

Ein weiterer Punkt zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist die Verständlichkeit des Angebots. Durch die hohe Pkw-Verfügbarkeit zukünftiger Seniorengenerationen fällt der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel schwer. Die SWG sind sich bewusst, dass jede Art der Verkehrsmittelnutzung gelernt werden will und ein Umstieg möglichst leicht fallen soll. Ein deutlicher Impuls für den ÖPNV in Gütersloh geht schon heute von der Mobilitätszentrale der SWG am Zentralen-Omnibus-Bahnhof (ZOB) aus. Im InfoCenter am ZOB werden alle Fragen zum ÖPNV und zum vollständigen Ticket-Sortiment persönlich beantwortet. Denn im Alter steigt auch der Wunsch nach persönlichem Service, besonderen Leistungen, flexiblen Fahrplänen und Tickets. Dem Wunsch nach einem modernen Leitbild und einem attraktiven Angebot kommt der Verkehrsbetrieb der SWG unter anderem

mit den Stadtbuslinien und dem Anruf-Sammel-Taxi (AST) nach. Eine größtmögliche Flexibilität um die individuellen Bedürfnisse der Fahrgäste steht im Mittelpunkt des ÖPNV in Gütersloh. Neben dem persönlichen Service-Angebot gibt auch der Internetauftritt des Stadtbus Gütersloh Auskunft über das umfassende Service- und Fahrplanangebot. Zuden Visionen des SWG-Verkehrsbetriebes gehört eine weitere Modernisierung der Informations- und Tickettechnologie, insbesondere im Hinblick auf die jugendlichen Fahrgäste. Neben dem Handy-Ticket gehört das elektronische Ticket in größeren Städten bereits zum Alltag. Beides ermöglicht die einfache, schnelle und bargeldlose Nutzung des ÖPNV. Der SWG-Verkehrsbetrieb arbeitet kontinuierlich an zielgruppenspezifischen und nachfrageorientierten Mobilitätskonzepten.

transparent,  
und flexibel  
kundenorientiert



Warten auf den

# Einsatz

## Der ÖPNV im Wettbewerb

Die Stadt und der Kreis Gütersloh sind nach dem ÖPNV-Gesetz NRW als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV zuständig. Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe hat der Kreis einen Vertrag mit dem Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe abgeschlossen. Dieser wiederum ist Aufgabenträger für den gesamten Schienenpersonennahverkehr in den Kreisen Gütersloh, Herford, Lippe und Minden-Lübbecke sowie der Stadt Bielefeld. Dadurch liegt die Aufgabenbetreuung für Bus und Schiene in einer Hand und kann so optimal koordiniert werden.

Alle politischen Entscheidungen, die den ÖPNV im Kreis Gütersloh betreffen, werden von den Entscheidungsgremien des Kreises getroffen. Für das Stadtgebiet Gütersloh treffen Planungsausschuss und Rat der Stadt Gütersloh alle ÖPNV-relevanten Entscheidungen. Im Rahmen des notwendigen Beteiligungsverfahrens werden den Gremien der Stadt Gütersloh auch die wesentlichen Inhalte eines Nahverkehrsplans zwecks Einvernehmens vorgelegt – Eine Aufgabe ist die Umsetzung des „Dritten Nahverkehrsplanes“, der am 26. November 2007 im Kreistag beschlossen wurde. Darin sind Umfang und Art des ÖPNV innerhalb des Kreises und der Stadt Gütersloh beschrieben, ebenso sind die Qualitäts- und Umweltauflagen geregelt. Grundsätzlich

sollen demnach alle Verkehrsleistungen des ÖPNV im Wettbewerb ausgeschrieben werden – auch wenn öffentliche Dienstleistungsaufträge an die eigenen Verkehrsbetriebe direkt ohne wettbewerbliches Verfahren vergeben werden dürfen. Dennoch behauptet sich der SWG-Verkehrsbetrieb seit Einführung von Regionalisierungsgesetz bzw. nach einer Gesetzesnovelle über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW erfolgreich im Wettbewerb. Er erfüllt die gestiegenen Umweltauflagen ebenso wie die absehbaren Folgen der demografischen Entwicklung und die weiterhin schwierige Lage der öffentlichen Finanzen. Regelmäßige strenge Kontrollen durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und sich ändernde europäische gesetzliche Rahmenbedingungen stellen den Verkehrsbetrieb der SWG vor immer neue Herausforderungen, um im Wettbewerb konkurrenzfähig zu sein. Im Dezember 2008 sprach sich der Rat der Stadt Gütersloh nach eingehender Prüfung einstimmig für eine erstmalige Betrauung (Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages) der SWG aus. Dabei leistet der Wettbewerb auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung und zur Kostensenkung – anspruchsvolle Aufgaben, auf die der SWG-Verkehrsbetrieb gut vorbereitet ist.

Bild  
Nächtlicher Blick in die  
Fahrzeugabstellhalle.



Bettina Fröhlich, Industriekauffrau

„Ich bin im Verkehrsbetrieb im Beschwerdemanagement tätig. Zu meinen wesentlichen Aufgaben gehört die Bearbeitung von Anregungen, Kritik und Fragen unserer Fahrgäste vorwiegend in schriftlicher Form. Außerdem unterstütze ich die Öffentlichkeitsarbeit.“

Das Besondere an meiner Arbeit ist, das Gefühl zu haben, etwas bewirken zu können und damit zum guten Image des Verkehrsbetriebes beizutragen. Außerdem habe ich hier in vielen Bereichen die Möglichkeit, mich kreativ einzubringen. Ich bin gerne dabei, weil mein Einsatz Anerkennung findet und ich zudem von den Kunden des Öfteren ein positives Feedback erhalte.“



Uwe Ehlert, Kfz-Elektriker

„Als Kfz-Elektriker bin ich für die Businstandsetzung zuständig. Zu meinen Aufgaben gehört unter anderem die Wartung und Reparatur unserer Omnibusse. Das ist eine verantwortungsvolle Aufgabe, die dafür sorgt, dass die von uns täglich eingesetzten Fahrzeuge stets dem Sicherheitsstandard entsprechen. Ich schätze die abwechslungsreichen und vielfältigen Tätigkeiten, die unter anderem aus der Herausforderung eines speziellen und individuellen Fehlersucheresultieren.“

Der Umgang mit meinen Kollegen und meinem Vorgesetzten passt und auch das soziale Umfeld stimmt, darum fühle ich mich bei den Stadtwerken sehr wohl.“



Alexander Erlei

„Als Sachbearbeiter in der Verwaltung der Stadtwerke Gütersloh bin ich für die Materialwirtschaft und den Einkauf verantwortlich. Immer wenn Kollegen aus der Strom-, Gas-, Wasserversorgung, den Bäderbetrieben und dem Verkehrsbetrieb Produkte oder Dienstleistungen benötigen, klingelt bei mir das Telefon. Aufgrund der Zuständigkeit für fünf unterschiedliche Geschäftsbereiche habe ich ein interessantes und vielseitiges Aufgabengebiet. Durch die zahlreichen persönlichen und telefonischen Kontakte zu Kollegen und Lieferanten bringt das Tagesgeschäft sehr viel Abwechslung. Das Verhandeln der besten Konditionen macht Spaß. Die Stadtwerke und die NGt behalten so die Kosten im Griff, was sich am Ende auch positiv für unsere Kunden auswirken kann. Das Gemeinschaftsgefühl mit den Kollegen ist ein weiterer wichtiger Faktor für das gute Betriebsklima bei den Stadtwerken.“



Michael Streiß, Verkehrsmeister

„Zu meinen wesentlichen Aufgaben gehört die Disposition des Fahrpersonals. Ich Sorge dafür, dass der Ablauf des Tagesgeschäftes reibungslos verläuft und keine Fahrten von unseren Stadtbuslinien ausfallen. Zudem unterstütze ich den Fahrdienstleiter unter anderem in der Kapazitätsplanung. Ich stehe kontinuierlich im Kontakt zum Fahrpersonal. Diese Tätigkeiten stellen für mich tägliche Herausforderungen dar, die es zu meistern gilt. Ich denke, dass mir das gemeinsam mit meinen Kolleginnen und Kollegen gut gelingt.“



Hubert Langkau, Busfahrer

„Zu meinen Aufgaben gehört es, unsere Fahrgäste stetig sicher und pünktlich an ihr Ziel zu bringen und ihnen das Gefühl zu geben, willkommen zu sein. Zusammen mit meinen 48 Kollegen und Kolleginnen kann ich etwas für die Mobilität der Bürger dieser Stadt leisten. Außerdem ist mir der tägliche Kontakt zum Kunden sehr wichtig.“

# Menschen für Gütersloh.

IMPRESSUM Copyright 2012 Herausgeber: Stadtwerke Gütersloh GmbH Gesamtkonzeption und Projektleitung: Stadtwerke Gütersloh Marketing: Roland Stüwe und Claudia Krullmann in Kooperation mit dem Flöttmann Verlag Historie – Recherche, Ausarbeitung, Autor: Norbert Ellermann Historie – Redaktionelle Bearbeitung: Reinhard Beckord Texte: Petra Heitmann und Reinhard Beckord Gestaltung: Gestaltende GmbH Fotos: Detlef Güthenke, Stadtarchiv Gütersloh, Archiv Stadtwerke Gütersloh Druck: Bonifatius GmbH Druckerei – Paderborn Das Original-Manuskript der Historie mit Quellenangaben liegt bei den Stadtwerken Gütersloh GmbH.



# 150 Jahre