

Weiterentwicklung des Fahrgastbeirats

Dieser Punkt muss vermutlich wegen Abwesenheit von Herrn Stammler und Herrn Glaser bei der nächsten Sitzung verschoben werden. Trotzdem wollen wir bereits hier einige Anregungen für die Weiterentwicklung geben:

→ Verbesserung der Einbindung des FGBR wünschenswert:

- Beispiel Entscheidungsprozess bei Tarifierhöhungen. FGBR müsste wenigstens im Vorfeld informiert werden und Stellung nehmen können.
- Zu offiziellen Anlässen erfolgt keine Einladung der Mitglieder des FGBR. (Eröffnung von neuen Linien, etc.)
- Informationsfluss ist mangelhaft (z. B. Fahrgastzahlen S-Bahn wurden bereits dreimal vergeblich nachgefragt, s.u.).

→ Mehr Verbindlichkeit:

- Geschäftsordnung bzw. Satzung notwendig
- Dokumentation der Vorschläge und Protokolle der Sitzungen, evtl. öffentlich abrufbar

→ Häufigere Treffen (mindestens dreimal im Jahr)

→ Pressemitteilungen und Internetauftritt des FGBR (gemeinsam mit VVS oder unabhängig)

- Vorteil: Höherer Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit
- Ist dabei Kritik von Mitgliedern des Fahrgastbeirats am VVS bzw. an Mitgliedsunternehmen noch möglich?

→ Anregung: Wiedereinführung des Internetforums als zeitgemäße Form der Fahrgastbeteiligung, v. a. allem für Jüngere (Warum wurde das alte VVS-Forum abgeschaltet?)

→ Eine mögliche Ausweitung des Kreises der Mitglieder auf gewählte Fahrgäste sollte im Fahrgastbeirat diskutiert werden.

→ Auswahlkriterien bei nicht organisierten Fahrgästen? Begrenzung bei Verbandsvertretern und bei Anzahl von Verbänden?

Hauptthema: Neues Linienkonzept bei der Stadtbahn der SSB

Einführung eines neuen Liniennetzes zum Fahrplanwechsel Ende 2010
(Bericht der SSB)

Weitere Themen mit Bezug zur SSB:

Anschlusssicherung

- Status Echtzeit-Anzeigen an Bushaltestellen und in Fahrzeugen?
- Anschluss-Sicherung zwischen DB und SSB: Warten Busse bzw. Stadtbahnen auf verspätete S-Bahnen?
- Werden Betriebsdaten zur Anschlusssicherung auch zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen ausgetauscht?
- Welche Aufgaben nimmt in Stuttgart dabei die SSB-Leitstelle bzw. die Verkehrsleitzentrale der Stadt wahr?

Aktuelles Beispiel: Durch die S-Bahn Verlegung (oben im Bahnhof) an den Wochenenden kommt es oft zu Verspätungen, und in Obertürkheim fährt dann

der Bus der Linie 62 nach Uhlbach fast leer Richtung Uhlbach ohne den Anschluss abzuwarten. Da der Bus am Wochenende nur alle halbe Stunde fährt, ist das sehr ärgerlich. Welche Maßnahmen können ergriffen werden, um in solchen vorhersehbaren und in Zukunft regelmäßig wiederkehrenden Situationen den Anschluss an selten verkehrende Busse sicherzustellen?

Möglichkeiten für Rundumanschlüsse im Spätverkehr?

Dies wurde z. B. im Stadtbahnnetz der SSB bereits einmal (?) an Silvester erprobt, wobei an der Haltestelle Charlottenplatz sowohl auf der Talquerlinie (oben) als auch auf der Tallängslinie (unten) Züge länger hielten, um einen Umstieg in alle Richtungen zu ermöglichen. Mit den langen Bahnsteigen könnten auch zwei Züge an einem Bahnsteig halten.

Spätverkehr Stadtbahn

Ausdehnung des Spätverkehrs der Stadtbahnen möglich (in Anlehnung an die S-Bahn, die an Wochenenden seit Dezember 09 eine halbe Stunde länger fährt)?

Fahrradmitnahme:

- Verbesserung der Radmitnahme (quantitativ und qualitativ) bei neuen Stadtbahnwagen und beim Umbau der alten Wagen.
- Aufhebung/Reduzierung der Sperrzeiten für die Radmitnahme
- Rechtliche (und moralische) Grundlage für das Kassieren von 40 € und das Rauswerfen von Radlern während der Sperrzeiten selbst in leeren Wagen?
- Ausstattung neuer Stadtbahnhaltestellen mit treppenfreiem Zugang zu den Bahnsteigen oder ausreichend großen Aufzügen für die Radmitnahme, überdachten Abstellanlagen, Radboxen.

Ausstattung der SSB Verkehrsmittel:

- Mehr Plätze für Fahrräder in der Stadtbahn, evtl. durch Klappsitze
- Größerer Vorstellwagen für die Zacke, zusätzlicher Anhänger?
- Mehr Sitze in Fahrtrichtung bei Bussen. Neu beschaffte Busse weisen oft im rechten vorderen Bereich vorwiegend rückwärts gerichtete Sitzbänke auf, was bei Fahrgästen offensichtlich unbeliebt ist, da diese Plätze immer zuletzt eingenommen werden.
- Folienwerbung auf Bussen: auch bei SSB werden Scheiben teilweise überklebt. Negativbeispiel ist dabei die Vollflächenwerbung bei den Stadtwerken Esslingen (und anderen VVS-Busunternehmen)
Wir sind der Meinung, dass Fahrgäste als Kunden und nicht als Transportgut angesehen werden sollten. Gibt es dadurch ein Sicherheitsrisiko bei Unfällen?

Versuch Vordereinstieg Busse

Seit 1. Mai 2009 wird auf den SSB-Buslinien 60, 61 und 62, und seit 1. Oktober 2009 auch auf den Linien 54, 58, 65 und 67 der Vordereinstieg im Rahmen eines Versuchs erprobt. Insbesondere von älteren Fahrgästen wird kritisiert, dass dies

zu Erschwernissen führt und es gibt Beschwerden über Verspätungen durch den Einstieg an nur einer Türe in Verbindung mit der Fahrscheinkontrolle.

Wie sind die Erfahrungen der SSB mit dem Versuch, v. a. hinsichtlich der Pünktlichkeit? Gibt es signifikante Unterschiede in der Schwarzfahrerquote?

Sicherheit

- Wie oft stürzen Fahrgäste bei Notbremsungen in Bussen und Stadtbahnen? Beispiel: tödlicher Sturz einer Seniorin im Linienbus in Warmbronn am 1.6.10 <http://www.stuttgart-journal.de/tp/pool/nachrichten-stuttgart/sj/2010/05/28/news/leonberg-frau-bei-sturz-in-linien-bus-lebensgefaehrlich-verletzt/>
- Wie reagiert die SSB auf eine alternde Bevölkerung (auch bei Haltezeiten)?
- Wie haben sich gewalttätige Übergriffe auf Fahrgäste entwickelt und was wird zur Steigerung der Sicherheit getan (z. B. regelmäßige Streifen im Spätverkehr)?
- Sicherheit in bestehenden SSB-Tunneln: Ist das Rettungskonzept noch zeitgemäß? (→ Evtl. Sondertermin mit Bitte um Terminvorschlag).

Betriebsqualität Bus:

- Wie hat sich die Länge der Busspuren im SSB-Netz entwickelt?
- Wie kommt das Programm zur Umstellung von Bushaltestellen auf sogenannte Buskaps voran?
- Vorrangschaltungen sind bisher nicht flächendeckend im Einsatz und dort, wo sie bereits installiert sind, häufig außer Betrieb bzw. wirkungslos. Sind im Rahmen der 2. Stufe des Ausbaus der Verkehrsleitzentrale Verbesserungen geplant?
- Welche reale Transportgeschwindigkeit wird auf den Innenstadtbuslinien in der Hauptverkehrszeit erreicht (Könnte durch Auswertung der beim Fahrer angezeigten Verspätung ermittelt werden)?
- Wie können die zusätzlichen Behinderungen der Linien 40, 42 und 44 durch den Bau von Stuttgart 21 (v.a. durch die Sperrung der Cannstatter Straße und Umleitung des Autoverkehrs über den Gebhard-Müller-Platz) im Bereich Schillerstraße/Staatsgalerie vermieden werden?

Freizeitverkehr:

Fahrradmitnahme bei Bussen in die Höhenlagen – evtl. mit Anhänger.

Mögliche Ziele könnten der Birkenkopf bzw. Schloss Solitude (Linie 92) und der Rotenberg (Linie 61) sein.

Netzerweiterungen Busverkehr:

- Busverbindung zur Waldebene Ost
- Verlängerung der Linie 65 von Plieningen zur Messe
- Aussichten für Umsetzung?

Nachtbus:

Linie N2 bedient wegen Schleifenfahrt über Botnang große Teile des Stuttgarter Westens nur ungenügend

Beispiel: Fahrzeit N2 Schlossplatz bis Hölderlinplatz: 33 Minuten für 1,66 km Luftlinie, was einer Geschwindigkeit von 3 km/h entspricht.
Ist Schleifenkonzept kundengerecht?

Verkehrslärm:

Sind im Rahmen vom Lärmaktionsplan Maßnahmen auch bei SSB-Bussen geplant? Wie können Busse lärmarm gemacht werden? Beispiele:

- Einsatz von Hybrid- bzw. Erdgasbussen
- Zusätzliche Lärmdämmung durch Motorkapselung

Sonstiges:

Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans:

- Wie ist der aktuelle Stand? Wie wird der Fahrgastbeirat beteiligt?

Erneute (3.) Nachfrage nach Verkehrsdaten der S-Bahn (wurde mehrfach versprochen)

Entwicklung der Nachfrage bei S-Bahnstrecken (Querschnittsbelastungen)
Verkehrsleistung ist laut VRS insgesamt leicht rückläufig (-1% von 2005 auf 2008) (siehe: <http://www.region-stuttgart.org/vrs/download.jsp?docid=10147>)
Bitte um Info zu Fahrgastzahlen auf den einzelnen S-Bahn-Linien 2008 entsprechend der angefügten Darstellung mit älteren Daten:

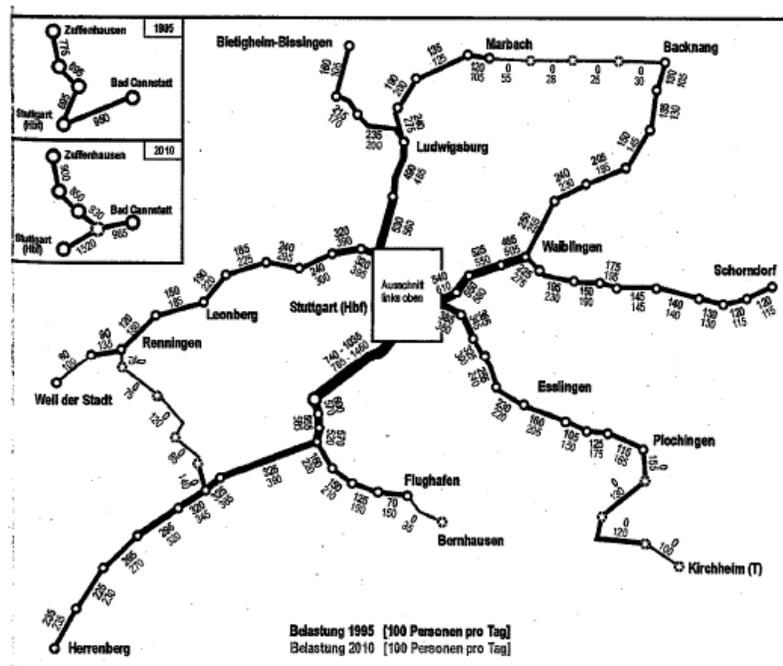


Bild 6: Fahrgastnachfrage in der S-Bahn 1995 und Prognose 2010

(Quelle [4])