

Themen für die Sitzung des VVS-Fahrgastbeirats am 7.4.2011

1. Einführung des Vordereinstiegs im gesamten Busnetz der SSB:

Der Vordereinstieg im gesamten Busverkehr der SSB wurde am 27.02.2011 entgegen den vom Fahrgastbeirat in den Sitzungen am 7.10.2009 und am 11.11.2010 geäußerten Bedenken eingeführt.

Grundsätzlich begrüßt der Fahrgastbeirat Maßnahmen zur Senkung der Schwarzfahrerquote, weil damit niedrigere Fahrpreise für alle ermöglicht werden. Leider will der SSB-Vorstand die erhofften Mehreinnahmen aber ausschließlich zur Senkung des Defizits nutzen (siehe [Artikel StZ](#)), so dass für die Fahrgäste nur Nachteile entstehen und Abwanderungen zum Pkw zu befürchten sind. Gerade sogenannte wahlfreie Fahrgäste, die Zugriff auf einen Pkw haben, fühlen sich durch solche Maßnahmen gegängelt, denn im Individualverkehr wären vergleichbare Kontrollen undenkbar (von einer „Schwarzparkerquote“ wurde z. B. noch nie berichtet).

Der Nahverkehr in der Region Stuttgart war bisher ein offenes System. Mit dem Vordereinstieg wird nun ausgerechnet im Stuttgarter Busverkehr, wo aufgrund von häufigen Staus oft nur eine mangelhafte Transportqualität geboten wird, der Betriebsablauf erschwert und neue Hürden errichtet. Bezeichnenderweise wird an dieser Situation jedoch nichts geändert, im Unterschied zu anderen Städten in Europa, wo Metrobusse und eigene Busfahrstreifen längst zum Alltag gehören (siehe [Link 1](#), [Link 2](#)).

Geringfügigen Vorteilen, wie einer besseren Kontrolle der einsteigenden Fahrgäste (weniger Alkohol u. mitgebrachtes Essen, weniger Schwarzfahrer), einem besseren Sicherheitsgefühl und einem besseren Fahrgastfluss (bei kurzen Bussen) stehen aus unserer Sicht erhebliche Nachteile gegenüber:

Die Fahrgäste sind nun gezwungen, selbst bei hohem Fahrgastandrang an einer Tür einzusteigen, im Gänsemarsch am Fahrer vorbei zu gehen und dabei noch ihr Ticket aus den Taschen heraus zu holen, während sie vorher an allen Türen einsteigen konnten und so eine gleichmäßige Besetzung des Busses bei optimaler Nutzung der Ein- und Ausstiege möglich war.

Bei den überwiegend eingesetzten Gelenkbussen muss dies zu längeren Aufenthaltszeiten an den Haltestellen und sinkenden Reisegeschwindigkeiten führen, was entweder zu Taktausdünnungen oder zu Mehrbedarf an Bussen führen wird. Zudem besteht die Gefahr, dass viele Fahrgäste durch die verlängerten Wege zum Sitzplatz bei der Abfahrt von der Haltestelle noch nicht sitzen und dabei einem erhöhten Risiko eines Sturzes ausgesetzt sind.

Es muss auch befürchtet werden, dass in Zukunft Behinderte beim Einsteigen an der Mitteltür keine Hilfe mehr beim Einsteigen bekommen, wenn alle anderen Fahrgäste zum Einstieg an der Vordertür gezwungen werden.

Auch für die Fahrer stellt die neue Regelung einen Stresstest dar, denn neben der Aufmerksamkeit für den immer dichter und chaotischer werdenden Straßenverkehr kommt nun noch die Kontrolle der Tickets und der hinteren Ausgänge hinzu. Die längere Fahrzeit geht außerdem zu Lasten der Ruhezeiten der Fahrer an den Endstationen.

Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass eine gründliche Kontrolle der Gültigkeit des Fahrscheins durch den Fahrer nicht möglich ist, so dass nach anfänglichen Abschreckungserfolgen sehr schnell wieder ein Ansteigen der Schwarzfahrerquote zu beobachten war.

Die Kommunikation der Maßnahme erfolgte sehr kurzfristig und dem Fahrgastbeirat wurden keinerlei Unterlagen zu den Ergebnissen des Pilotversuches zugänglich gemacht. Außerdem wird mit falschen Angaben zu vermeintlich erfolgreichen Vorbildern in anderen Städten der Eindruck erweckt, dass sich die SSB hier nur einem Trend anschließen würde, der sich schon überall bewährt habe. Bei näherer Betrachtung werden dann aber doch große Unterschiede deutlich. Anders als in der [SSB-Pressemitteilung](#) behauptet, ist z. B. im Hamburger HVV keineswegs überall der Vordereinstieg „selbstverständlich“, sondern wird nur in wenigen Vororten versuchsweise praktiziert (siehe [Pressemitteilung](#)). Weiterhin wird verschwiegen, dass bei allen Städten mit Vordereinstiegsregelung für besonders aufkommensstarke Linien Ausnahmen gelten (z. B. bei Metrobussen) und dass die Busse teilweise eine völlig andere Bauart haben (z. B. Doppeldeckerbusse in Berlin mit jeweils einem breiten Ein- und Ausstieg). Im Übrigen behält die überwiegende Mehrzahl der Verkehrsbetriebe in Deutschlands Großstädten den freien Einstieg an allen Türen bei.

Der Fahrgastbeirat möchte zum Thema „Vordereinstieg“ folgende Fragen bzw. Forderungen stellen:

- Wurden Alternativen zur Reduzierung der Schwarzfahrerquote, z. B. Schwerpunktkontrollen wie bei Stadtbahn geprüft?
- Wie hoch ist die Schwarzfahrerquote beim Stadtbahn- und S-Bahnbetrieb ohne Einstiegskontrolle im Vergleich zur Quote im SSB-Busverkehr?
- Könnte der hohe Rückgang der Schwarzfahrerquote in Esslingen nach Einführung des Vordereinstiegs damit zusammen hängen, dass vorher mangels Interesse an Einnahmesteigerungen kaum kontrolliert wurde?
- Beim VRR hat sich gezeigt, dass eine reine Sichtkontrolle nicht effizient genug war (siehe [Zeitungsartikel](#)) und dass erst der elektronisch kontrollierter Vordereinstieg eine vernünftige Kontrolle ermöglicht. Sind diese Erkenntnisse bei der SSB bekannt und warum wird nicht gleich diese Variante gewählt? Diese könnte den Einstieg beschleunigen und würde evtl. das Hervorkramen der Fahrkarte unnötig machen.
- Wir erwarten nach der Einführungsphase bis zur Sitzung des Fahrgastbeirats eine offene Bestandsaufnahme der Entwicklung der Pünktlichkeit (vor allem auch in der HVZ) und des Ertrags in Form eines Berichts und würden dazu gerne auch ein Gespräch mit Verantwortlichen der SSB sowie mit einem Vertreter der Fahrer führen.

Forderung:

Die Einführung des Vordereinstiegs darf nicht zu einer weiteren Verringerung der Transportgeschwindigkeit des Busverkehrs führen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Innenstadtbuslinien ist schon heute mit 16 km/h sehr niedrig. Gegebenenfalls müssen die durch die umständliche Fahrgastabfertigung entstandenen längeren Haltezeiten durch eine verbesserte Signalbeeinflussung aufgefangen werden. Hier besteht noch ein Spielraum, da die früher sehr weitgehende Bevorzugung des ÖPNV nach und wieder zurückgefahren wurde. Auch eine kurzfristige Ausweisung von

weiteren Busspuren sowie die Einrichtung weitere Buskaps könnten hier für eine Kompensation sorgen.

2. Weiterentwicklung Fahrgastbeirat

Entwurf der Satzung für Fahrgastbeirat wird von Hans-Peter Kleemann noch nachgereicht und vor der Sitzung verschickt.

Die neue Form des Protokolls mit Verantwortlichkeiten und Terminen wird begrüßt, denn damit wird mehr Verbindlichkeit geschaffen. Kritikwürdig ist jedoch die bisherige Informationspolitik des VVS bzw. der Verkehrsunternehmen, was gegebene Zusagen bzgl. Informationsanforderungen angeht. Schon häufig wurden Fragen aus dem Fahrgastbeirat nicht beantwortet.

Beispiele:

Anfrage nach Schneeräumen an SSB-Haltestellen, Hr. Arnold antwortet auch nach dreimaligem Nachfragen nicht (Hr. Schüle)

Unterlagen zu Ausstattung Stadtbahn, keine Antwort (T. Rumpf)

3. Anschlusssicherung und Fahrgastinformation

Auch nach Jahrzehnten, in denen immer wieder neue Modellversuche für eine **Anschlusssicherung** zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln im VVS durchgeführt wurden, wie z. B. das Projekt „ANIS“ im Rahmen von „MOBILIST“ (2001), gibt es bis heute kein funktionierendes Anschlusssicherungssystem. Im aktuellen Fall der Anschlusssicherung zwischen SSB und DB werden die Kunden nun auf das Jahr 2012 vertröstet (siehe dazu [Artikel Filderzeitung](#)).

Der Fahrgastbeirat hat bereits mehrfach (z. B. bei Sitzung des VVS-Fahrgastbeirats vom 23.10.2001 und vom 06.11.2008) solche Anschlusssicherungssysteme zum Gegenstand von Anfragen gemacht – ohne dass seither ein funktionierendes System eingeführt worden wäre. Schon 2001 schrieb der VVS in der Antwort auf unsere Fragen: „Anhand des Anschlussinformationssystems (AIS) sollen die Busfahrer über die voraussichtlichen Ankunftszeiten der Bahnen informiert werden und so anhand ihrer Unterlagen entscheiden können, ob und wie lange der Anschluss abgewartet werden kann“. Sowohl die Leitstelle der SSB als auch die Integrierte Verkehrsleitzentrale der Stadt greifen nicht aktiv über Funk ein, um Anschlussverluste zu verhindern, was vor allem in der Spätverkehrszeit lange Wartezeiten verhindern könnte. Beispielsweise ist abends am Ostendplatz der Übergang von der U4 aus Untertürkheim zum Bus 42 Richtung Gablenberg mit 3 Minuten recht knapp und dort sehen Fahrgäste ihren Bus regelmäßig bei kleinen Verspätungen der Stadtbahn nur noch von hinten.

Fragen:

- Warum gibt es immer noch kein funktionierendes Anschlusssicherungssystem?
- Wäre das System [DEFAS](#), das aktuell in Bayern eingeführt wird auch für den VVS geeignet?
- Warum greifen bei drohenden Anschlussverlusten die Leitzentralen nicht wenigstens abends per Funk ein, um die Fahrer noch 1-2 Minuten aufzuhalten?

Ein weiteres Problem ist die mangelhafte **Fahrgastinformation** v. a. bei Störungen und bei witterungsbedingten Ausfällen im Busnetz. Auch im letzten Winter standen z.B. bei der SSB viele Fahrgäste teilweise mehr als eine Stunde ohne Information an den Haltestellen.

Auch an SSB-Haltestellen mit sehr starkem Fahrgastaufkommen, wie z. B. die Haltestelle Ostendplatz gibt es keinerlei Information (auch nicht über Lautsprecher).

Fragen:

- Warum gibt es bisher nur sehr wenige Bushaltestellen mit Echtzeitinformation obwohl die Informationen bereits auf jedes SmartPhone übertragen werden und die Preise für elektronische Anzeigen dramatisch gefallen sind?
- Welche alternativen Anzeigemöglichkeiten zu einem teuren Display an der Haltestelle gäbe es? Könnte man z. B. mit einem kleinen VVS-Zuschuss auch einen Flachbildschirm in einem Ladenschaufenster oder in einer Gaststätte betreiben? Wäre eine Auskunft an öffentlichen Telefonen denkbar (siehe [Zeitungsartikel](#))
- Wann steht in der Online-Auskunft des VVS am PC ein sich kontinuierlich aktualisierender Abfahrtsmonitor für eine bestimmte Haltestelle zur Verfügung (evtl. nur Anzeige der nächsten Abfahrtszeit in der unteren Bildleiste)?

4. Sonstiges

Fahrgastzufriedenheit

Folgende Aussagen veröffentlichte der VVS im letzten Fahrgastmagazin:

Kundenbarometer 2010

VVS-Fahrgäste werden immer zufriedener

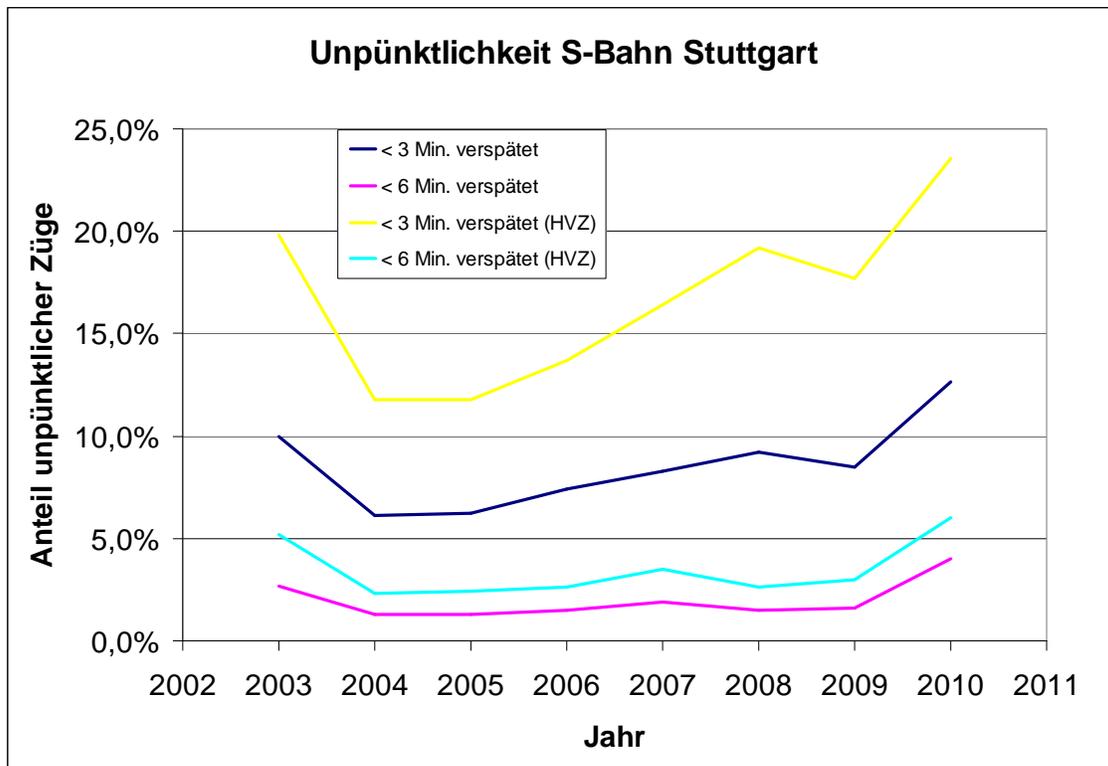
Die Kunden sind mit dem VVS so zufrieden wie noch nie. Das hat eine Kundenbefragung ergeben, die das Meinungsforschungsinstitut infas im Auftrag des VVS durchgeführt hat. Die Globalzufriedenheit stieg demnach auf den bisherigen Bestwert von 2,71. Sie liegt damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 2,85. In Stuttgart, wo das Nahverkehrsnetz noch dichter geknüpft ist als im Umland, liegt der Wert sogar bei 2,50.

Die Fahrgäste konnten die einzelnen Merkmale mit Noten zwischen 1 und 5 bewerten, wobei 1 = vollkommen zufrieden, 2 = sehr zufrieden,

3 = zufrieden, 4 = weniger zufrieden und 5 = unzufrieden bedeutet.

Die Top 5 des VVS	VVS	Bundes-schnitt
Internetauftritt	2,50	2,73
Schnelligkeit	2,50	2,74
Sicherheit im Fahrzeug	2,62	2,73
Linien- und Streckennetz	2,62	2,70
Pünktlichkeit/ Zuverlässigkeit	2,70	2,93

Gleichzeitig erreichte die Unpünktlichkeit der S-Bahn Rekordwerte (dabei wird Situation bei S-Bahn noch zu positiv dargestellt, da 2,3 % aller Fahrten ausgefallen sind!):



Frage:

Wie glaubwürdig ist die Umfrage und wie repräsentativ kann sie für einen bundesweiten Vergleich sein, wenn nur ein sehr kleiner Teil von Verbänden und Verkehrsunternehmen teilnimmt (siehe [Infratest](#))? Von den 10 größten Verkehrsverbänden in Deutschland nehmen nur vier teil (einschließlich VVS) und insgesamt wurden nur sieben Verbände untersucht. Vorschlag: Einsparung der Kosten für die Umfrage und Investition der Mittel in die Qualität der Dienstleistungen.

5. Nachfragen zu Sitzungen im vergangenen Jahr

5.1 Sperrung Haltestelle Staatsgalerie im Zuge des Baus von S21:

Die kürzlich abgeschlossene Kreuzungsvereinbarung der SSB mit der DB bezieht sich nicht auf die Stadtbahnverlegung an der Staatsgalerie. Hier sind voraussichtlich Gesamtsperren über mehrere Wochen notwendig. Laut [Mitteilungsblatt](#) der DB soll bereits Ende des Jahres mit dem Umbau begonnen werden. Ist nun bekannt, wann und wie lange einzelne Linien umgeleitet werden müssen und welche Änderungen sich während der sechseinhalbjährigen (!) Bauzeit für die Fahrgäste ergeben?

5.2 Barrierefreiheit bei Stadtbahn + S-Bahn:

Die Herstellung der Barrierefreiheit durch Aufzüge ist nicht für alle geeignet. Beispiel: vollverglaste Aufzüge sind für Nicht-Schwindelfreie problematisch und Klaustrophobiker haben Probleme mit bei geschlossenen Aufzügen. Sind heute schon vollverglaste Aufzüge im VVS vorhanden? Könnten bei S- und U-Bahn mit vorhandenen Aufzügen zusätzliche Rampen nachgerüstet werden? Vorteil: bei Aufzugausfall oder Brand bestünde eine Alternative zur Treppe (siehe [StZ-Artikel](#) zur Situation am Bahnhof Ludwigsburg).