

## Themenvorschläge für Sitzung Fahrgastbeirat 19.7.2012

### 1. Geplante Preiserhöhung des VVS für 2013 von 2,9%

- Leider wird der Fahrgastbeirat immer noch nicht im Vorfeld der jährlichen Tarifgespräche gehört und kann seine Argumente den Aufsichtsratsmitgliedern nicht vorstellen. Der zweite Termin im Jahr findet entgegen der ursprünglichen Absicht wieder erst nach der endgültigen Entscheidung des VVS-Aufsichtsrats statt.
- Die Darstellung der Marktentwicklung in der Vorlage für VVS-Aufsichtsrats-Mitglieder (siehe Abb. 1) unterscheidet sich signifikant von den Daten, die dem Fahrgastbeirat vorliegen (siehe Abb. 2). Während die Vorlage suggeriert, dass die Preise für die Nutzung eines Pkws wesentlich stärker angestiegen seien, als die Preise des VVS, zeigen die Daten auf Grundlage des statistischen Bundesamts einen höheren Preisanstieg des Nahverkehrs. Grund: andere Zeitbasis (2001 statt 2005), Kraftstoffpreis statt Kraftfahrerpreisindex als Grundlage (sparsamere Autos werden so nicht berücksichtigt). Damit wird den Aufsichtsräten eine Marktsituation vorgespiegelt, die in Wirklichkeit anders aussieht.
- Forderung: Da sich der Verbundtarif nicht nur nach den Kosten der Verkehrsunternehmen sondern auch nach der Marktentwicklung richten soll, muss hierfür die tatsächliche Belastung des Autofahrers herangezogen werden, die im Kraftfahrerpreisindex des statistischen Bundesamts erfasst wird. Dabei muss auch der besonderen Situation im Großraum Stuttgart Rechnung getragen werden, die einerseits durch autofreundliche Randbedingungen wie hoher Dienstwagenanteil und hohe Zahl an kostenlosen Parkplätzen am Arbeitsplatz und beim Einkaufen sowie andererseits durch die problematische Luftsituation speziell im Stuttgarter Talkessel gekennzeichnet ist.

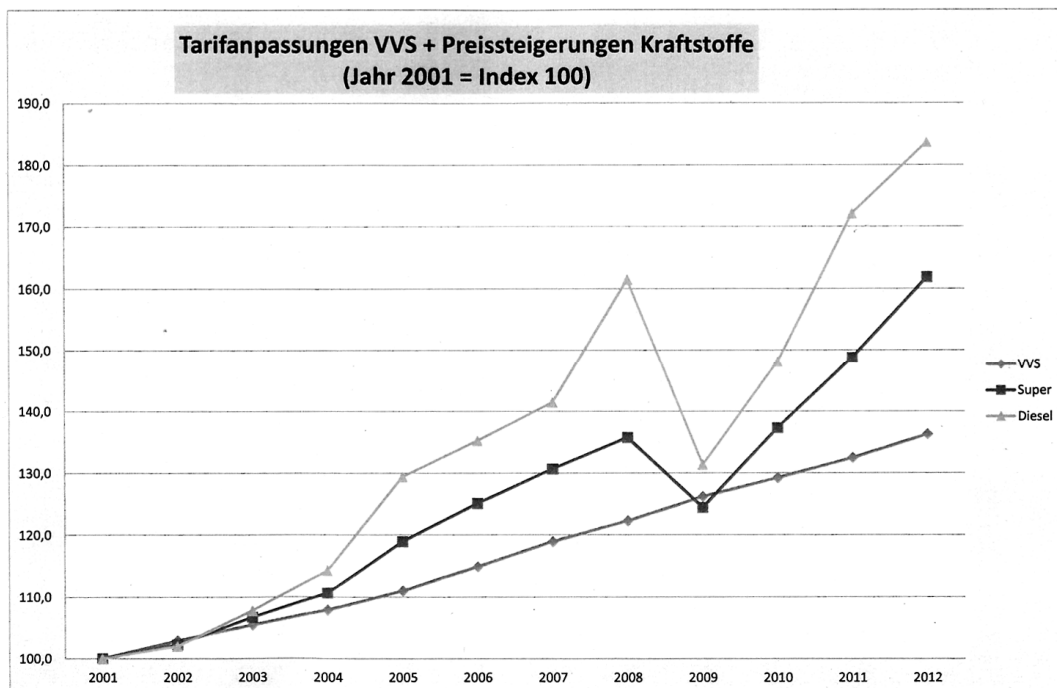


Abb. 1: Darstellung der Preisentwicklungen bei Kraftstoffen und des VVS-Tarifs aus Vorlage für die Sitzung des SSB-Aufsichtsrats am 26.6.12 zur Tarifierhöhung zum Januar 2013.

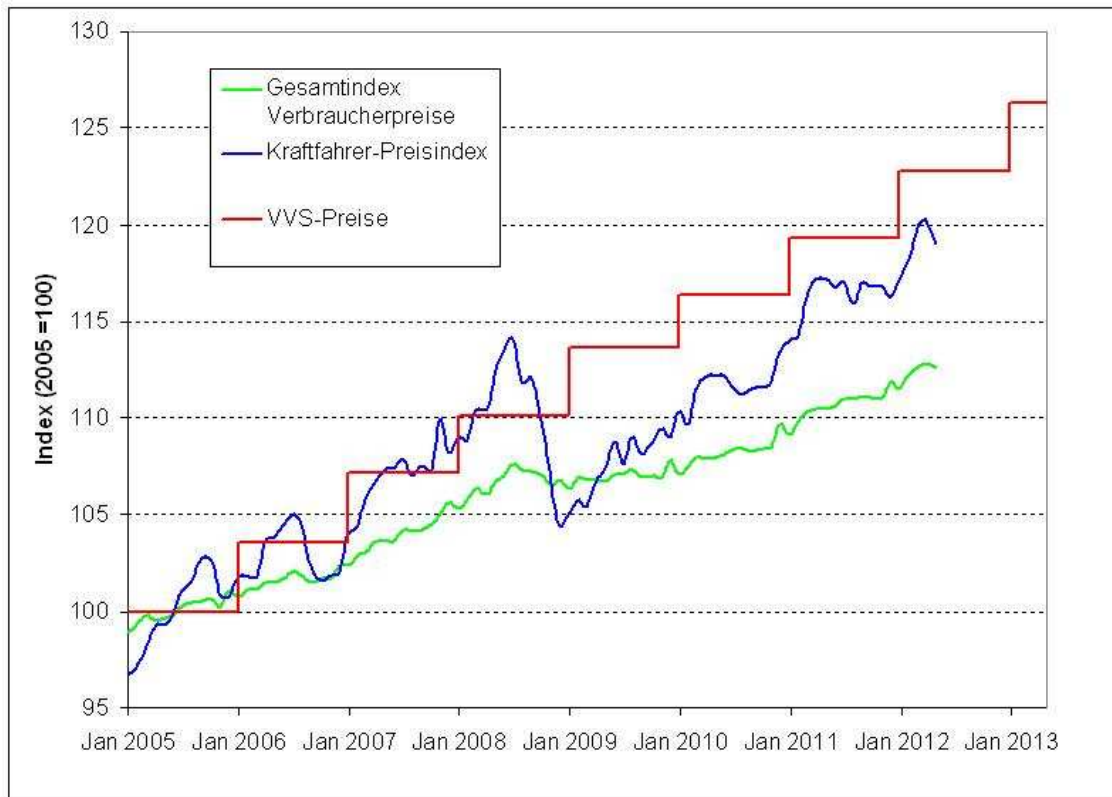


Abb. 2: VVS-Tarifentwicklung im Vergleich zur Entwicklung der Verbraucherpreise und des Kraftfahrer-Preisindex (Quelle: Statistisches Bundesamt), inkl. geplante Tarifierhöhung von 2,9% für 2013.

- Die Tarif-Erhöhungen können von der SSB in der Tarifkommission auch gegen die Aufgabenträger durchgesetzt werden, da Ihre Vertreter dort eine Mehrheit besitzen. Welches sind die Gründe dafür und welche Möglichkeiten bestehen für einen erhöhten Einfluss der politischen Vertreter und damit der Öffentlichkeit?
- Seit Jahren wird der Tarif stärker erhöht als es der allgemeinen Teuerungsrate entspricht. Diese Entwicklung lässt sich nicht ewig fortsetzen, ohne dass für Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen der Nahverkehr zum unerschwinglichen Gut wird. Auch der Verband Region Stuttgart hat erkannt, dass mit dem derzeitigen Preisniveau eine Schmerzgrenze für die Fahrgäste erreicht ist und fordert ein Ende der Praxis, höhere Kosten ohne Rücksicht auf die Folgen einfach durchzureichen, siehe dazu die Pressemitteilung des Verbands Region Stuttgart vom 7.3.2012<sup>1</sup>. Dieser Forderung schließt sich der Fahrgastbeirat an.
- In der Begründung für die Tarifierhöhung werden zwar die Kostensteigerungen genannt, die erheblichen Mehreinnahmen, die laut SSB durch den Vordereinstieg erzielt wurden, werden dagegen nicht berücksichtigt. (Dem Fahrgastbeirat wurde im Übrigen eine detaillierte Untersuchung über die Auswirkungen versprochen, die uns bis heute nicht vorliegt. Wie ist der Stand?)
- Mehreinnahmen durch mehr Kunden müssen voll angerechnet werden. In der Vergangenheit wurden Umsatzsteigerungen dazu benutzt, die Zuschüsse für den ÖPNV zu senken (Beispiel SSB) um das Geld anschließend für vermeintlich wichtigere Projekte auszugeben (z. B. Messe, Flughafen, ...).
- Der Wegfall des Firmentickets für kleinere Betriebe oder Verbände wird von vielen Kunden als Ungleichbehandlung angesehen (und führt ebenfalls zu Mehreinnahmen!)

<sup>1</sup> [http://www.region-stuttgart.org/fileadmin/regionstuttgart/06\\_Presse/06\\_01\\_Presseinformationen/PI\\_2012/PI\\_Tarif.pdf](http://www.region-stuttgart.org/fileadmin/regionstuttgart/06_Presse/06_01_Presseinformationen/PI_2012/PI_Tarif.pdf)

- Wie wird die Bevorzugung von großen Firmen begründet, deren Angestellte meist ein höheres Gehalt beziehen, als Angestellte in kleineren Firmen?

## 2. S-Bahn (Fahrzeuge)

- Beteiligung des Fahrgastbeirats an der Ausstattung der Züge wird von uns seit 2004 gefordert. Bisher wird dieser Wunsch regelmäßig ignoriert, wie jetzt wieder bei der neuen Baureihe ET430 der S-Bahn.
- Sind zusätzliche Mehrzweckabteile geplant, um dem aktuell zu beobachtenden Anstieg der Fahrradmitnahme gerecht zu werden?
- Anregung: Bessere Markierung der vorhandenen Plätze für Fahrräder und Kinderwagen, gut sichtbarer Hinweis, dass auf Verlangen die Plätze freigegeben werden sollen (Aufkleber).
- Wie könnte Fahrradmitnahme auch bei Schienenersatzverkehr gewährleistet werden?
- Ist bei der DB die Veröffentlichung „Zukunftsvision Region Stuttgart – Wir ziehen an einem Strang“ von Jobst Kraus bekannt und kann daraus etwas übernommen werden?<sup>2</sup>
- Toiletten: Bei der letzten Sitzung des Fahrgastbeirats erklärte der Vertreter der DB, dass in Deutschland in S-Bahnen grundsätzlich keine Toiletten vorhanden wären. Nach Recherchen des Fahrgastbeirats trifft das nicht zu, denn die Regio-S-Bahn Bremen, die S-Bahn Hannover, die S-Bahn RheinNeckar, sowie die Stadtbahn Karlsruhe (dort allerdings nur in 26 von insgesamt 122 Wagen) besitzen alle eine Toilette.

## 3. Bahnhöfe und Haltepunkte (S-Bahn + Regionalverkehr)

- Als Ausweichmöglichkeit wurden Toiletten an den S-Bahnhaltestellen genannt. Wie ist hier der aktuelle Sachstand? An welchen S-Bahnhaltestellen gibt es eine funktionierende Toilette und wie sind die Öffnungszeiten? Schon 2007 wies der Fahrgastbeirat auf diese Thema hin und damals waren erst 39 von 77 Haltestellen mit Toiletten ausgerüstet. Davon war nur ca. die Hälfte benutzbar (VRS Sitzungsvorlage Nr. 118/2007)<sup>3</sup>.
- Aufzüge: wie ist der Stand der Ausstattung von S-Bahnhaltestellen und welche Größe haben diese Aufzüge? Siehe dazu auch VRS Sitzungsvorlage 125/2012<sup>4</sup>.
- Behebung von Störungen dauern oft tagelang (auch bei Rolltreppen). Wie kann diese Zeit verkürzt werden?
- Bahnsteighöhen: Wie sind die Erfahrungen mit der partiellen Erhöhung an der Station Wernau und wie sehen die Pläne für weitere Stationen aus?
- Die Einstiege für Fahrräder sind v. a. bei Regionalexpresszügen immer an verschiedenen Stellen im Zug, was beim Einsteigen von Radgruppen oft für Verzögerungen sorgt. Zumindest an Tagen mit erhöhtem Aufkommen an Radfahrern müsste eine Ansage über den Standort der Fahrradabteile erfolgen!
- Werden zusätzlich zu Aufzügen auch Schieberampen an den Treppenauf- und -abgängen angebracht?
- Wie sind die Erfahrungen mit der Automaten Schulung und findet eine Erfolgskontrolle statt (Verständlichkeit der Präsentation, Umsetzbarkeit im Alltag)?
- Durchsagen in den Zügen und an Bahnsteigen sind oft schlecht verständlich. Welche Verbesserungen sind möglich?
- Sachstand: Anschluss-Systeme: Stellt DB Daten für Anschlussbusse zur Verfügung? Wo gibt es Anschlusssicherung zwischen S-Bahn und Bus?
- Wie ist der Stand bei Fahrradabstellanlagen an Haltestellen? Wie viele Fahrradboxen gibt es? Anregung: Ausrüstung von Boxen auch mit Steckdosen für Pedelecs.
- Vandalismus: Wie ist die Entwicklung und was kann dagegen unternommen werden?

Anregung für eine der nächsten Sitzungen: Besuch der Integrierten Verkehrsleitzentrale Bad Cannstatt (Mercedesstraße).

<sup>2</sup> <http://jobstkraus.de/wp-content/uploads/2012/02/Science-Fiction-Zukunfts-Region-Stuttgart.pdf>

<sup>3</sup> <http://www.region-stuttgart.org/i2ebridge/Download?docid=7690>

<sup>4</sup> <http://www.region-stuttgart.org/i2ebridge/Download?docid=11341>