

Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 28.02.2019

1. Stadtbahn

Ausbaupläne Stadtbahnnetz

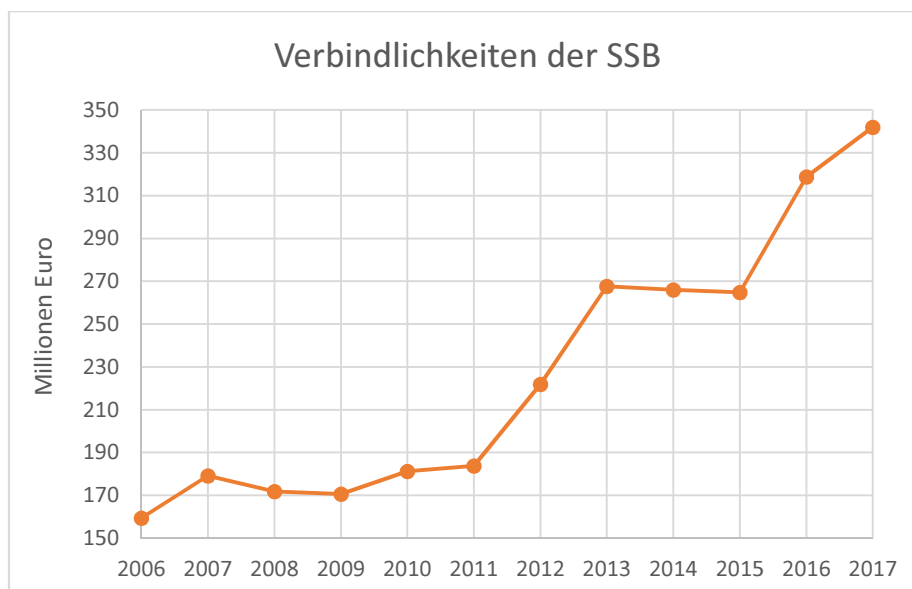
- Status Ausbauprojekte: U2 nach Schmieden, U5 nach Echterdingen, Verlängerung U5b über Riedsee-see-see nach Plieningen, U6 zum Flughafen, U13 Verlängerung nach Ditzingen und neuer Betriebshof in Hausen, und U19 zum Neckarpark?
- Warum wird die U19 nur bis Mercedes-Benz geplant? Eine Weiterführung nach S-Ost mit einer Brücke über den Neckar zwischen Mercedes-Benz-Welt und Brendle würde die heute sehr stauanfällige Verbindung zwischen S-Ost und Cannstatt verbessern.
- Wie ist der Status der Verlängerung der U7 von Nellingen nach Esslingen?
- Wie ist der Status der Verlängerung der U5 von Leinfelden nach Echterdingen Hinterhof?
- Könnte die U3 von Plieningen Garbe zur Uni verlängert werden?
- Ab wann fährt die U8 im 10-Minutentakt und auch am Wochenende?
- Ausbaupläne 80-m Bahnsteige: Warum dauert Umbau von 13 Haltestellen der U1 über 4 Jahre?
- Warum wird die S-Bahn-Verlängerung der S2 zwischen Bernhausen und Neuhausen durch die SSB geplant und gebaut und später auch betrieben?

2. Zahnradbahn

- In den letzten Jahren hat der Verkehr am Abend stark zugenommen. Die Zahnradbahn als wichtige Direktverbindung zwischen Stuttgart-Süd und Degerloch sollte deshalb auch nachts länger als 21 Uhr fahren. Vorschlag: Durchführung eines Probebetriebs im Sommer?

3. Finanzielle Situation der SSB:

Angesichts wachsender Verkehrsprobleme und der weiterhin angespannten Luftsituation wird sowohl von der Stadtverwaltung, der SSB als auch von der Bürgerschaft die Stadtbahn als „Problemlöser“ gesehen. Dem steht aber ein Wagenpark gegenüber, der mit einem Durchschnittsalter 22 Jahre zunehmend überaltert und dessen geplante Erneuerung und Erweiterung über die nächsten zehn Jahre 50 Mio. € pro Jahr erfordert (davon die Hälfte aus Eigenmitteln). Dazu kommen die Erneuerung der mittlerweile 40 Jahre alten Tunnel - aktuell müssen für die Ertüchtigung des Brandschutz der unterirdischen Haltestellen 19 Mio. Euro ausgegeben werden - und die beschlossenen Ausbauprojekte sowie die Umstellung des Busverkehrs auf elektrischen Betrieb.



Quelle: Geschäftsberichte der SSB

Während die Schulden der Stadt auf null reduziert wurden und der Grundsteuersatz in diesem Jahr gesenkt wird, wächst die Verschuldung der SSB: von 2011 bis 2017 gab es eine Steigerung der Verbindlichkeiten um 86% von 184 auf 342 Mio. € (siehe Grafik).

Es stellt sich die Frage, wie diese Mammutaufgabe finanziert werden soll. Die Stadt zahlt keine Zuschüsse aus Haushaltsmitteln, sondern die SSB finanziert ihre Defizite aus der Verlustübernahme durch die Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft SVV, die jedoch auf maximal 25 Mio. Euro begrenzt ist. Für die aktuell anstehenden Investitionen erhielt die SSB einen einmaligen Zuschuss von 72 Mio. Euro, aber für zukünftige Investitionen muss sich die SSB weiter verschulden.

- Wie nachhaltig ist diese Finanzierung und welche alternativen Möglichkeiten gäbe es, um die zukünftigen Aufgaben zuverlässig abzusichern (z. B. Nahverkehrsabgabe)?
- Forderung: Die Stadt sollte auch Verantwortung für Ihr Unternehmen übernehmen und regelmäßige Zuschüsse aus dem Haushalt leisten.
- Warum muss die SSB für oberirdische Stadtbahn immer noch 8 Mio. €/Jahr „City-Maut“ bezahlen, die in den allgemeinen Haushalt fließt? Vorschlag: Summe zweckgebunden wieder in den Nahverkehr investieren.

4. Haltestellen

- Mehrere Bahnsteighöhen (alt: 90 cm, neu: 94 bzw. 95 cm) bei der SSB führen zu Stufen beim Einstieg in die Stadtbahn, die mit dem Rollstuhl nicht ohne weiteres überwunden werden können. Wann wird diese Situation angeglichen? Wo befinden sich noch alte Bahnsteige?
- Werden weitere Buskaps angelegt und wie können bis 2022 alle Bushaltestellen barrierefrei werden?
- Weiterer Ausbauplan Z-Übergänge? Verbesserung der Sicherheit durch Z-Übergänge wird für Radwegequerungen angezweifelt. Erfahrungen mit Rundum-Warnlicht?
- Freisperren bei Gegenverkehr an Haltestellen: Ist das Inhalt der Fahrerausbildung?
- Ampelschaltung auf einfahrende Bahnen abstimmen (Beispiel Wolfbusch): Grüne Welle für Fußgänger beim Zugang zu Haltestellen.
- Rauchen an oberirdischen Bahnsteigen ist für viele Fahrgäste störend. Ist Rauchen dort erlaubt? Welche Möglichkeiten gibt es, diese Belästigung der anderen Fahrgäste zu unterbinden?
- Was kann gegen das Kurvenquietschen im Bereich Schloßplatz und Börsenplatz getan werden?
- Aktuelle Messungen des Prüfkonzerns DEKRA haben ergeben, dass in Stuttgarter U- und S-Bahnhöfen eine hohe Feinstaubbelastung vorliegt¹. Welche Erkenntnisse haben die SSB dazu und liegen Ihr die Messergebnisse vor? Welches sind die Quellen der Feinstaubbelastung?

5. Busbetrieb

- Winterdienst auf Buslinien: Früher wurden Steigungsstrecken mit Linienbusbetrieb durch den Winterdienst der Stadt mit höchster Priorität geräumt. Heute wird einfach stundenlang der Verkehr eingestellt:

Beispiel: Meldung vom 11.01.2019, 17:13:

Wegen einer Betriebsstörung ist die Strecke der Buslinie 45 zwischen den Haltestellen Wagenburgstraße und Buchwald unterbrochen. Aufgrund von Schneeglätte fahren die Busse der Linie 45 nur zwischen Wagenburgstraße und Bad Cannstatt. Der Abschnitt Wagenburgstraße bis Buchwald kann derzeit nicht bedient werden. Dauer: Voraussichtlich bis 20:00 Uhr. Wir melden es, wenn die Strecke wieder frei ist.

¹ <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.spurensuche-wo-kommt-bloss-all-der-feinstaub-her.f9c1c5f7-4d2b-43f1-9588-e21e467c07d5.html>

Wie kann die Stadt dafür sensibilisiert werden, diese Strecken als erste zu räumen? Wären für solche Fälle Schneeketten einsetzbar? Für LKWs gibt es spezielle Schleuderketten².

- Wie entwickelt sich die Auslastung beim X1-Bus?
- Linie 64 zur Waldebene Ost wurde wegen schlechter Auslastung wieder eingestellt. Ursache waren verpassten Anschlüsse im Buchwald von der chronisch unpünktlichen Linie 45. Vorschlag: Busbetrieb mit Kleinbussen wieder aufnehmen und nach Gablenberg verlängern.

6. Pünktlichkeit

Auf den Innenstadtbuslinien in Stuttgart kommt es immer wieder zu Verzögerungen, weil die Durchfahrtsbreiten für die Busse nicht ausreichen, v.a. bei Gegenverkehr mit LKW. Außerdem blockieren immer mehr Paketlieferanten die Straßen durch Parken in zweiter Reihe. Parkverbote werden oft ignoriert und einparkende Fahrzeuge halten den Verkehr auf. Schon die fahrplanmäßige Durchschnittsgeschwindigkeit ist bei den Innenstadtbuslinien 40 – 45 mit 16,5 km/h relativ gering und sinkt in der Hauptverkehrszeit nochmal deutlich, wodurch die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln abnimmt (laut einer Studie der IHK fahren Pkws auf den Hauptverkehrsstraßen in der HVZ mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 28 - 29 km/h, tagsüber mit ca. 32 km/h). Notwendig wären Buskorridore mit einer Mindestbreite von 8 m, damit sich zwei Busse ohne Störung begegnen können.

- Wie können Buskorridore eingerichtet und wirksam freigehalten werden?
- Vorschlag: SSB gründet Abschleppunternehmen nach dem Vorbild der Berliner BVG³.

Hintergrund: Ein neues Mobilitätsgesetz in Berlin erweitert ausdrücklich die Befugnisse der BVG bei der Verkehrsüberwachung. Demnach dürfen verkehrsrechtlich ausgebildete Beschäftigte zur Gefahrenabwehr eigenverantwortlich Fahrzeuge von Busspuren, aus Haltstellenbereichen sowie von Straßenbahngleisen umsetzen. Bislang war die BVG bei solchen Anordnungen auf die Hilfe der Polizei oder der Ordnungsämter angewiesen, die bisher als einzige in der Stadt über derartige hoheitliche Befugnisse verfügten. Wie ist die rechtliche Situation in Stuttgart?

- Wie hat sich die Länge der Busspuren entwickelt und welche neuen Busspuren plant die SSB?
- Wann kommt die Busspur in der Wagenburgstraße? Dort gibt es regelmäßig Verspätungen wegen Staus. Eine Auswertung der SSB vom Herbst 2017 ergab auf einer Strecke von 700 m stadteinwärts regelmäßig morgens 4 Minuten Verzögerung, bei starkem Stau oft bis zu 9 Minuten.
- Sind temporäre Busspuren, wie sie in der Schwabstraße eingerichtet wurden⁴, ein geeignetes Mittel, um kurzfristig einen pünktlicheren Busbetrieb zu erreichen? Gibt es erste Erfahrungen damit, z. B. ob morgens alle parkenden Autos wieder verschwunden sind?
- Trotz zunehmender Verbreitung von Ampeln mit Signalbevorrechtigung für Busse hat man häufig den Eindruck, dass diese keinerlei Bevorrechtigung ermöglichen und deaktiviert sind, obwohl die Anzeige leuchtet. Gibt es dazu Daten? Beeinflusst das Tiefbauamt die Ampelschaltungen zugunsten des Autoverkehrs?
- Die Buslinie 92 fährt seit Jahren von Ihrer Starthaltestelle Vogelrain morgens mit einer Verspätung zwischen 10 und 20 Minuten ab. Grund ist laut Auskunft der Busfahrer eine Verspätung beim Ausrücken aus dem Busdepot Gaisburg aufgrund des dichten Verkehrs.

Vorschlag: Anpassung der Ausrückzeiten an die reale Verkehrssituation. Könnten im Depot Vogelrain auch Busse abgestellt und gewartet werden?

² https://www.youtube.com/watch?v=6QFQu_6r8J8

³ <https://www.morgenpost.de/berlin/article214714123/BVG-bekommt-eigenen-Abschleppdienst.html>

⁴ <https://www.stuttgart.de/item/show/273273/1/9/667266?plist=homepage>

7. Fahrzeuge

- Kann in den Stadtbahnen WLAN installiert werden, wie in den modernen Bussen? Wie ist der Status beim Handyempfang in Tunneln, v.a. im Tunnel nach Degerloch?
- Bei der Zahnradbahn werden neue Fahrzeuge bestellt. Warum wurde der Fahrgastbeirat im Vorfeld nicht einbezogen?

Wunsch: mit den neuen Vorstellwägen sollten auch Lastenräder, Fahrradanhänger, Handwagen, Tandem und andere Spezialräder transportiert werden können.

- Im Stadtverkehr sind Dieselmotoren ein Auslaufmodell. Elektrische Busse mit Batteriebetrieb sind aber noch relativ teuer und haben eine begrenzte Reichweite. Brennstoffzellen-Busse sind noch teurer und ineffizienter, denn sie kommen mit der gleichen Menge Elektrizität nur etwa halb so weit wie ein Batteriebus.

Vorschlag: Einführung des Esslinger Modells. Dabei fährt ein O-Bus mit Batterie in der Innenstadt unter der Oberleitung und lädt Batterien auf, außerhalb der Kernstadt fährt er im Batteriebetrieb. Eine andere Alternative könnte eine kurzzeitige Ladung der Batterien während des Haltevorgangs an den Haltestellen sein.

8. Service und Fahrgastinformation

- Manche Bus-Fahrer/Fahrerinnen haben einen rasanten Fahrstil, der stehende Fahrgäste gefährdet. Wie stellt die SSB einen qualitativ hochwertigen Fahrkomfort im Busverkehr sicher? Gibt es dafür spezielle Schulungen? Wie oft werden Fahrgäste bei Notbremsungen verletzt?
- Probleme mit feucht gewordenen Papierfahrpläne an oberirdischen Haltestellen sind (nach mehreren Jahren) immer noch nicht gelöst. Abhilfe?
- Bei der Stadtbahn gibt es noch nicht überall Anzeigen für die dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen Beispiele: Pfostenwäldle, Möhringen Freibad, Rohrer Weg, Leinfelden Frank, Unterirch. Wann werden diese Lücken geschlossen?
- Ist eine dynamische Fahrgastinformation an jeder Bushaltestelle geplant?
- Kundendialog: Die Wahlmöglichkeiten im Menü sind praxisfern, denn es gibt z. B. keine Rubrik, unter welcher man negativer Erlebnisse mit der SSB melden kann. Beschwerden über das Kontaktformular im Internet werden dann auch konsequenterweise nicht beantwortet. Auch eine Telefonnummer sucht man dort vergebens. Hat die SSB wirklich Interesse an einem Dialog mit den Fahrgästen?
- Bei Busausfällen oder vorzeitiger Wende vor der Endhaltestelle meldet die Echtzeitinformation im Internet bzw. an der Haltestelle falsche Daten. Da das System keine Information zur Position des Fahrzeugs hat, wird in solchen Fällen ein virtueller Fahrtverlauf angezeigt, bei dem die Verspätung immer hochläuft, bis der nächste reguläre Bus eintrifft. Wann setzt die SSB ein modernes System auf GPS-Basis ein?
- Kann an den neuen SSB-Automaten der BW-Tarif verkauft werden?

9. Fahrplan

- Anschlüsse werden planmäßig verpasst. Beispiele tagsüber mit jeweils ca. 10 Minuten Wartezeit:

Verbindung Gänsheide – Sillenbuch mit U15 ↔ U7 an der Ruhbank in beiden Richtungen

Verbindung Luginsland – Stuttgart-Ost mit L60 ↔ U4 in Untertürkheim in beiden Richtungen

Beispiele abends mit jeweils fast 15 Minuten Wartezeit:

Verbindung Stammheim – Freiberg mit U15 ↔ U7 in Zuffenhausen in beiden Richtungen

Verbindung Gablenberg – Gänsheide mit L42 → U15 an der Heidehofstraße

Verbindung S-Vaihingen – Plieningen Post mit U3 → L73 – L76 an der Garbe

Verbindung Esslingen – Stuttgart-Ost mit S1 ↔ U4 in Untertürkheim in beiden Richtungen

Warum gibt es immer noch kein Anschlusssicherungssystem?

- Auf manchen Stadtbahnlinien verkehren mehrere Linien laut Fahrplan praktisch zur gleichen Zeit. Beispiele: U4 + U9 in Wangen Richtung Stadtmitte, U15 (HVZ) und U7 in Sillenbuch stadtauswärts. Könnte der Fahrplan nicht entzerrt werden (mit optimiertem Anschluss, d.h. U9 vor U4 und U15 vor U7)?

Eine Arbeitsgruppe des Fahrgastbeirats würde gerne bei einem Gespräch mit Fachleuten der SSB grundsätzliche Informationen zur Fahrplangestaltung/-entwicklung zu erhalten.

10. Neue Bedienkonzepte und Digitalisierung

- SSB Flex: wie wird der Service angenommen? Wie viele Fahrgäste nutzen den Service? Wie sind die Einnahmen und Kosten? Welche weiteren Digitalisierungsprojekte verfolgt die SSB?
Anregungen für mögliche Projekte:
 - Rufbuskonzept, Beispiel Reallabor Schorndorf⁵,
 - digitales Signalsystem im Tunnel für Fahren im Bremswegabstand (analog ETCS bei der S-Bahn, CBTC⁶)
 - Multimodalität: Rolle der SSB?
Mobilitätsdienstleister vs. Lohnkutscher, vgl. Konzept des VDV „Mobility Inside“^{7,8},
 - Autonomes Fahren als „Last Mile Mobility“ (Beispiele Karlsruhe⁹ und Ludwigsburg¹⁰),
 - Satellitengestützte Bus-Bevorrechtigung (Böblingen¹¹)? Damit werden „Geisterbusse“ in der Echtzeitinfo vermieden (s.o.)

11. Fahrradmitnahme

- Wann wird bei der SSB ein Pilotversuch zur Fahrradmitnahme im Bus durchgeführt? In allen Landkreisen rund um Stuttgart laufen solche Versuche schon.
- Angebot „RadTourer“ (Linienbus mit Fahrradanhänger): Wie wird es angenommen? Könnte der Zustieg mit Fahrrad an der Haltestelle Schwab-/Reinsburgstraße ermöglicht werden? Wäre eine Verlängerung des „RadTourers“ über die Solitude nach Weilimdorf möglich? Dort fehlt seit langem eine Verbindung in das nahegelegene Erholungsgebiet zum Schloß Solitude, zum Bärenschlössle und den Parkseen.
- Ist die Einrichtung einer zweiten „RadTourer“-Linie zum Rotenberg geplant?

⁵ <https://www.internationales-verkehrswesen.de/reallabor-schorndorf-beendet/>

⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/Communication-Based_Train_Control

⁷ https://www.vdv-dasmagazin.de/story_01_2017-05-03_15-20-24.aspx

⁸ https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/mobility_inside_vdv_final.pdf

⁹ <https://taf-bw.de/aktuelles/news/detail/die-zukunft-des-oepnv-wird-autonom-sein/>

¹⁰ <https://www.swp.de/suedwesten/staedte/ludwigsburg/fahrerlose-busse-ab-november-27341066.html>

¹¹ <https://new.siemens.com/global/de/produkte/mobilitaet/strassenverkehr/connected-mobility-solutions/sittraffic-stream.html>