

Themen für die Online-Sitzung des VVS-Fahrgastbeirats am 18.02.2021

1. Hauptthema: Fahrgastinformation

- 1.1. Neue Funktionen in der VVS-App und Vorstellung des VVS-Chatbot in WhatsApp (Vortrag Herr Torlach, VVS).
- 1.2. Neben der Information über die VVS-App sollte weiterhin auch eine vollständige Fahrgastinformation über andere Kanäle angeboten werden, z.B. im Internet, per Telefon (z.B. bei Rufbussen, siehe Fahrgastbeschwerde aus Göppingen) oder an jeder Haltestelle (Aushang in mehreren Sprachen, möglichst an jeder Haltestelle DFI-light Anzeiger).
- 1.3. Für Menschen mit Sehbehinderung sind Lautsprecheransagen bei der Nutzung des Nahverkehrs sehr wichtig. Früher erfolgte an unterirdischen Stadtbahn-Haltestellen immer eine Durchsage mit der Information über die nächste Bahn. Seit kurzem werden nur noch Durchsagen zur Maskenpflicht gemacht (Fahrgastbeschwerde zur Haltestelle Charlottenplatz), so dass sehbehinderte Fahrgäste häufig in die falsche Bahn steigen. Vorschlag: Durchsagen an wichtigen Umsteigepunkten wieder einführen.
- 1.4. Die Anzeigen an den Bahnsteigen sind manchmal nicht korrekt. Beispiel Echtzeit-Anzeige an der Ammertalbahn: Zug von Gültstein nach Herrenberg fiel am Freitag, 22.01.21 aus, wurde aber am Bahnsteig regulär angezeigt). Wie können solche Fehler verhindert werden?
- 1.5. Die Anschlusssicherung zwischen S-Bahn/Regionalzug und Bussen bzw. Nebenbahnen funktioniert immer noch nicht richtig. Nach Aussage eines Fahrers der Tälesbahn werden keine Daten von verspäteten Ankünften der abellio-Züge aus Stuttgart übertragen, so dass häufig Anschlüsse nicht abgewartet werden. Gerade für diese Fälle wurde aber über Jahre hinweg mit hohem Aufwand und mit Unterstützung des Landes¹ die Datendrehscheibe des VVS eingerichtet. Dort liegen Echtzeitdaten seit langem vor, werden aber nicht genutzt. Gründe?
- 1.6. In der Live-Karte der VVS-App wird die Position der Verkehrsmittel in Echtzeit angezeigt. Manchmal gibt es Probleme mit der Darstellung, sodass doch keine Verkehrsmittel auf der Karte zu sehen sind. Wie kann das Problem behoben werden? Woran liegt es?
- 1.7. Aktuelles Problem: Die Toilettennutzung an manchen S-Bahnhöfen ist nicht mehr möglich, seit die Gaststätten im Lockdown sind. Die WC-Karte des VVS² ist deshalb nicht aktuell. In der Karte sollte unterschieden werden, um welche Art von WC-Anlage es sich handelt:
 - konventionelle Toiletten
 - WC-Automaten
 - gestattete Mitnutzung in einer Gaststätte bzw. einem Kiosk direkt am Bahnhof oder im unmittelbaren Umfeld

Informationen über Standorte und evtl. Schließzeiten sollten auch in der VVS-App angeboten werden. Auch in den Wagen sollten Haltepunkte mit Toilettenanlagen in der Fahrgastinformation mit einem Toilettensignet angezeigt werden, sofern sie in Betrieb sind.

Der VRS hat vor längerer Zeit entschieden, dass keine Toiletten in den S-Bahnen eingebaut werden. Stattdessen sollten Toiletten an den S-Bahn Halten eingerichtet werden. Das ist bisher jedoch nur an etwa der Hälfte der Stationen der Fall. Außerdem sind die vorhandenen Toiletten häufig verschmutzt, zerstört oder defekt. Wir fordern deshalb frei zugängliche Toilettenanlage an jedem S-Bahn-Halt, die regelmäßig gesäubert und gewartet werden.

Wäre bei kostenpflichtigen WC-Automaten eine kostenlose Nutzung mit der Polygo-Karte möglich (Kartenleser)?

¹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/hermann-ueberreicht-foerderbescheid-zum-ausbau-der-vvs-echtzeitinformationen-1/>

² <https://www.vvs.de/download/Stationen%20mit%20WC.pdf>

2. Aktuelle Entwicklung im Nahverkehr und Auswirkungen der Coronakrise

- 2.1. Wie hoch sind aktuell die Nachfrage- und Einnahmerückgänge durch die Coronapandemie und wie viele Abos wurden gekündigt?
- 2.2. Bessere Lüftung und verbesserte Luftfilter sollten die Infektionsgefahr in Bussen und Bahnen reduzieren. Was wurde davon umgesetzt? Bei den SSB wurden in Bussen in der HVZ CO₂-Werte über 1300 ppm gemessen, während die Werte in S- und U-Bahnen deutlich unter 1000 ppm lagen (StZ vom 30.01.2021). Das Umweltbundesamt nennt eine CO₂-Konzentration kleiner 1000 ppm als Anhaltspunkt für einen hygienisch ausreichenden Luftwechsel in Innenräumen³. Warum gibt es bei den Bussen immer noch keine zentrale Öffnung aller Türen?
- 2.3. Studien und Umfragen^{4,5} zeigen einen Trend zur individuellen Mobilität und eine geringere Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und von Shared-Mobility-Diensten. Es besteht die Gefahr einer dauerhaften Abkehr eines Teils der bisherigen Fahrgäste vom ÖPNV zugunsten von Pkw und Fahrrad, was durch neue Arbeitsformen noch gefördert wird. Dadurch werden die Ziele zum Ausbau des ÖPNV gefährdet. Um dies zu verhindern bzw. verlorene Fahrgäste zurückzugewinnen sind Angebotsverbesserungen notwendig. Die Nutzung des ÖPNV muss vereinfacht und das Angebot komfortabler, schneller, pünktlicher und sicherer werden. Was plant der VVS? Mögliche Verbesserungen könnten aus unsere Sicht z.B. sein:
 - Taktverdichtung in den Randgebieten, z. B. 15-Minuten-Takt auf allen S-Bahnstrecken, auch S4 zwischen Marbach und Backnang und S60 zwischen Renningen und Böblingen.
 - Bei den S-Bahngipfeln der vergangenen Jahre wurden viele Maßnahmen zur Verbesserung des S-Bahnverkehrs und der Busanschlüsse beschlossen, die teilweise immer noch nicht umgesetzt sind. Diese S-Bahngipfel wurden sang- und klanglos eingestellt ohne dass alle Ziele erreicht wurden. Dazu gehören z. B. entspannte Fahrpläne mit genügend Zeitpuffer für Umsteiger, sichere Anschlüsse, zuverlässiger Betrieb durch präventive Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen. Das sollte wieder aufgegriffen werden.
 - Reduktion der Anzahl der Verbünde in Baden-Württemberg. Dabei könnte das VVS-Gebiet z. B. in den Raum Reutlingen/Tübingen oder nach Calw ausgedehnt werden.
 - Mehr Werbung für 1. Klasse-Fahrten – hier könnte der Fokus darauf liegen, dass es außerhalb der Hauptverkehrszeit mehr Platz gibt und die 1. Klasse somit auch für Nicht-Berufspendler und Pendlerinnen attraktiv ist. Sicher zahlen auch Gelegenheitsfahrgäste gerne mehr für diesen Luxus.

3. Tarif

- 3.1. Die Kurzstrecke ist mit 3 Haltestellen häufig unattraktiv, da damit bei dichten Haltestellenabständen oft nur Strecken von knapp über einem Kilometer zurückgelegt werden können. Vorschlag: Einführung von Stadtteil-Tickets bzw. Ausweitung des Geltungsbereichs auf 5 Haltestellen. Vorbild könnte das StadtTicket Marbach sein (Kurzstreckentarif für jede Fahrt). Warum gibt es diese Sonderregelung nur dort? In der SSB BestPreis App wäre eine Kombination mit dem StadtTicket (als Tagesticket) machbar, das zusätzlich angeboten werden sollte.
- 3.2. Das 10er-Tagesticket ist ein attraktives Angebot für Gelegenheitsnutzer, die regelmäßig etwa zehnmal im Monat den ÖPNV nutzen. Nachteil: Das Ticket erfordert eine genaue Vorausplanung zur Nutzungshäufigkeit, da bezahlte Fahrten nach einem Monat verfallen. Das Ticket kombiniert die Nachteile von Zeitkarten und Einzelfahrkarten, denn der Preis ist bei weniger

³ <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/richtiges-lueften-reduziert-risiko-der-sars-cov-2>

⁴ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/201223_infas_Mobilit%C3%A4tsreport_BaW%C3%BC.pdf

⁵ <https://www.presseportal.de/pm/16952/4826553>

als 10 Fahrten pro Monat unabhängig von der tatsächlichen Nutzung (wie bei einer Zeitkarte) und bei mehr als 10 Fahrten pro Monat kostet jede zusätzliche Fahrt extra (wie bei einem Einzelfahrschein). So ist z. B. ein FirmenTicket für 1 Zone mit Zuzahlung des Arbeitgebers von 10 € schon ab 11 Fahrten pro Monat günstiger (43,89 € statt 42,95 €).

Mögliche Lösung: Integration des 10er-Tagestickets in die SSB BestPreis-App. Ist das geplant? Wenn dies der Fall ist, sollte das aktiv beworben werden.

- 3.3. Wie sind die Erfahrungen mit BestPreis-App? Wann wird der Algorithmus ins Regelangebot integriert?
- 3.4. Ausblick auf FlexTicket, Modalitäten? Wer kann es nutzen und ab wann?
- 3.5. Neue Angebote erschweren den Durchblick im Tarifiedschungel. Es ist bei dem großen Angebot schwierig, das optimale Ticket für die/den Einzelnen herauszusuchen. Gibt es Möglichkeiten zur Vereinfachungen bzw. Ausdünnungen bei einzelnen Angeboten?
- 3.6. Die Buchung eines eTickets auf dem Handy ist relativ langsam und dauert oft mehrere Minuten. Seit Jahresbeginn wird noch sie durch zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen weiter verlangsamt (v.a. bei Zahlung mit Kreditkarte). Wie kann das online-Bezahlen wieder attraktiver gemacht werden?
- 3.7. Die Abrechnung von eTickets ist nicht nachvollziehbar (kein Einzelnachweis pro Fahrt).
Mögliche Lösung: Bezahlbuchung analog Apcoa Parkticket mit monatlicher Abrechnung.