

## Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 24. November 2022

### 1. Allgemeines und Organisation

- Festlegung der Themen und Sitzungen des Fahrgastbeirats: Der Fahrgastbeirat regt eine langfristige Terminplanung für die Sitzungen mit einer Jahresplanung für 2023 an. Für die nächste Sitzung wird ein Treffen beim neuen regionalen Fahrgastbeirat in Göppingen vorgeschlagen, bei dem als Schwerpunkt die Verkehrsthemen im Landkreis Göppingen diskutiert werden sollen. Wir bitten, dazu Herrn Dr. Jürgen Wurmthaler und Landrat Edgar Wolff, alternativ den Leiter Dezernat 5, Manfred Gottwald sowie einen Vertreter bzw. eine Vertreterin des Verkehrsverbunds DING einzuladen.
- Weiterentwicklung des Fahrgastbeirats: Dazu wurde vom VVS schon vor längerer Zeit ein Workshop angeregt. Gibt es schon einen Termin und Änderungsvorschläge vom VVS? Mögliche Änderungen aus Sicht des Fahrgastbeirats:
  - Wahl von interessierten Fahrgästen zusätzlich zu den Verbandsvertretern,
  - Mehr öffentliche Information zu den Inhalten der Sitzung auch auf den VVS-Seiten, effektivere Pressearbeit (die Pressemitteilung zum Fahrgastjubiläum ging sang- und klanglos unter).
- Vorschlag: Auswertung der Satzungen anderer Fahrgastbeiräte und Anpassung unserer Satzung (Beispiel: Satzung KVV<sup>1</sup>).

## Schwerpunktthema Digitalisierung

### 2. Echtzeitinformation

- Welche verschiedenen Datenquellen für die Echtzeitinformation hat der VVS und aus welchem Datenpool wird die App versorgt?
- Teilweise treten Abweichungen bei den Ergebnissen der Fahrplanauskunft in der VVS-App und in der DB-App auf (Beispiel: ausgefallener Zug erschien im DB-Navigator und nicht auf der VVS-App), Ursache?
- Die Anzeigen auf den Anzeigen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an den Haltestellen zeigen teilweise andere Daten an, als die VVS-App (Beispiel SSB), Welche Gründe hat dies?
- Wie ist der Stand der Umsetzung der Echtzeitinformation für die VVS-App bei den Busunternehmen im VVS?
- Wie ist die Planung zur Ausrüstung von Haltestellen mit DFIs, insbesondere im ländlichen Raum?

### 3. Störungsinformation

- Störungsmeldungen per Push-Nachricht auf Handys oder per Mail werden teilweise zu spät oder gar nicht verschickt. Woher kommen die Verzögerungen und wie funktioniert die Verknüpfung der VVS-Störungsinformation mit dem Notfallmanagement der Bahn bzw. den Betriebsleitsystemen anderer Verkehrsbetriebe?
- Alternative Routenführung bei Störungen: die Handlungsempfehlungen der App für Ausweichrouten sind oft nicht praxisgerecht und ändern sich während der Fahrt. Wie kann das verbessert werden? Der DB-Navigator kann hier als Benchmark dienen.
- Automatische Meldung von Störungen bei Aufzügen und Rolltreppen: Wie ist der Status im VVS? Welche alternativen Routen schlägt die App für Behinderte in Störungsfällen vor und gibt es dafür vorbereitete Ausweidlösungen, die dann automatisch in der App angezeigt werden?

---

<sup>1</sup> [https://www.kvv.de/fileadmin/user\\_upload/Satzung\\_FGB\\_KVV\\_2020\\_Unterschrieben\\_Endfassung.pdf](https://www.kvv.de/fileadmin/user_upload/Satzung_FGB_KVV_2020_Unterschrieben_Endfassung.pdf)

- Fahrplanauskunft bei Störungen: Warum bricht bei Großstörungen regelmäßig auch die VVS-Fahrplanauskunft zusammen? Wie kann eine Hochlastfähigkeit erreicht werden?

#### 4. Weiterentwicklung VVS-App

Es gibt im VVS eine Vielzahl von Apps (VVS Mobil, VVS Smarte Haltestelle, VVS Radroutenplaner, VVS eTicket Check, DB Navigator, DB Streckenagent, DB Bahnhof live, Mobility Stuttgart, SSB Move, SSB Flex,...) sowie eine Vielzahl weiterer Apps für Car-Sharing, Rollermiete, Regiorad. Zusätzlich wurde in einem Förderprojekt auch noch eine multimodale Polygo-App entwickelt, die jedoch kaum verwendet wird (laut Downloadstatistik im Appstore).

- Wie kann der App-Dschungel gelichtet werden und alle Dienste in einer App konsolidiert werden? Vorbild für modernes Erscheinungsbild: Mobility Stuttgart-App der DB.
- Kann die VVS-App als Open Source-Version für Linux angeboten werden?
- Fehlende Auswahlmöglichkeit in der VVS-App: Die Umstiegszeit, d.h. frühere Abfahrten nach Zwischenhalt, kann nicht verkürzt werden. Die Einstellungsmöglichkeit der Gehgeschwindigkeit scheint sich nicht auf die Umsteigezeit auszuwirken, obwohl diese häufig großen Einfluss auf das Erreichen eines Anschlusses hat. Könnte diese Möglichkeit ergänzt werden?
- Wären mehr Routing-Möglichkeiten in der VVS-App möglich (analog zu einem Auto-Navi mit individuellen Einstellparametern, z. B. längerer Aufenthalt)?

#### 5. Cybersicherheit

- Wie resilient sind die IT-Systeme des VVS gegenüber Hackerangriffe?

#### 6. Elektronische Tickets

- Das Anschlussticket zur Weiterfahrt gibt es nur am Automat, während im DB-Navigator kein Preis angezeigt wird. Warum wird das Ticket nicht auch online verkauft?
- Der BW-Tarif für verbundüberschreitende Fahrten ermittelt auf Strecken, wo es keine direkte Bahnverbindung gibt, oft einen unrealistisch hohen Preis. Beispiel: Leinfelden – Tübingen: BW-Tarif ist im Navigator nicht erhältlich für direkte Fahrt mit Buslinie 826, mit Umsteigen von der S-Bahn auf den Expressbus X82 in Echterdingen sind laut BW-Tarif 21 € zu bezahlen. Warum kann nicht automatisch immer der addierte Preis der beiden Verbundpreise bis an die Verbundgrenze ermittelt werden?  
Wird dieser Fehler behoben, wenn demnächst der CICO-Tarif eingeführt wird, bei dem der BW-Tarif hinterlegt ist?
- Ist der geplante BW-Jugendtarif auf die Polygokarte übertragbar und kann diese dann auch außerhalb des VVS gelesen werden?
- Warum kann ein auf der Polygokarte gespeichertes Abonnement nicht auch auf das Handy übertragen werden und als alternativer Fahrausweis genutzt werden (nicht für übertragbare Abos)?
- Warum können keine Einzel- oder Tagestickets auf die Polygokarte übertragen werden?  
Forderung: es muss immer auch eine Alternative zum Handyticket geben, z. B. mit aufladbarer Karte. Andere Länder wie Niederlande, Spanien und Irland machen es vor.
- Nachfrage zur schon lange bestehenden Forderung des Fahrgastbeirats, die Begrenzung für 10er-Tagesticket aufzuheben: wie ist der Status und wann könnte frühestens eine Aufhebung oder

Ausdehnung der Gültigkeitsdauer erfolgen? Hintergrund: Im Verkehrsausschuss der Region wurde eine Abschaffung der Begrenzung beschlossen.

## **7. Multimodalität**

- Die Buchung von Rollern und Regiorad in Kombination mit dem ÖPNV ist nicht in der VVS-App integriert. Wunsch: auch solche Fahrten sollten in das Routing und die Bezahlungsfunktion der VVS-App integriert werden können.

## **8. Anschlusssicherung**

- Wie ist der Stand bei der Anschlusssicherung von der S-Bahn zu Anschlussbussen? Werden Daten aus der Datendrehscheibe in der Praxis auch genutzt und welche Wartezeitvorschriften bestehen? Bekommen die Busfahrer und Triebfahrzeugführer zuverlässige, sekundengenaue Verspätungsinfos und die Erlaubnis bzw. den Befehl, Anschlüsse abzuwarten?
- Gibt es inzwischen auch eine Anschlusssicherung zu den Nebenbahnen der Region? Verbessert sich der Anschluss der Ammertalbahn nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten?
- Wird eine Anschlusssicherung auch schon für andere Verbindungen umgesetzt, z. B. zwischen Stadtbahn und Bus oder für Umsteigeverbindungen zwischen Bussen an zentralen Knoten, v.a. in der Nebenverkehrszeit? Bestehen dafür die technischen Möglichkeiten?
- Das Idealbild wäre eine zentrale Betriebsleitstelle, z. B. beim VVS, in der alle Verkehrsmittel mit ihrer Echtzeitinformation überwacht werden und die bei Verspätungen nach vordefinierten Regeln Anschlüsse sichert (auch rund um die Uhr und am Wochenende). Könnte man mit den heute vorhandenen digitalen Möglichkeiten so etwas zeitnah umsetzen?

## **9. On-Demand-Verkehre (v.a. im ländlichen Raum)**

- Welche Möglichkeiten bietet die Digitalisierung für einen bedarfsgerechten Verkehr in Gebieten mit geringer Besiedelung und entsprechendem Fahrgastaufkommen?
- Welche Lehren können aus dem Versuch „Bus on demand“ des Reallabor Schorndorf<sup>2</sup> gezogen werden?
- Häufig können Ruftaxis nur über eine Telefonzentrale höchstens 60 Minuten vor Fahrtantritt vorbestellt werden. Könnte mit einer (zusätzlichen) digitalen Lösung schneller auf kurzfristige Bedarfe oder auf Verspätungen reagiert werden?
- Gibt es eine einheitliche Bestellmöglichkeit für die verschiedenen Ruftaxis über die VVS-App im ganzen Verbundgebiet (evtl. nach dem Muster der SSB Flex App)?
- Wie sind die Erfahrungen mit SSB Flex? Könnte das Frauentaxi in SSB Flex integriert werden?
- Wie schätzt der VVS autonom fahrende Zubringerbusse als Lösung für die „letzte Meile“ ein? Der Fahrgastbeirat schlägt eine Besichtigung des CampusShuttle an der UNI Vaihingen<sup>3</sup> nach Inbetriebnahme Anfang 2023 vor.

---

<sup>2</sup> [https://www.reallabor-schorndorf.de/wp-content/uploads/2016/08/2019\\_Projektbericht-Reallabor-Schorndorf.pdf](https://www.reallabor-schorndorf.de/wp-content/uploads/2016/08/2019_Projektbericht-Reallabor-Schorndorf.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.uni-stuttgart.de/universitaet/aktuelles/meldungen/Automatisiertes-Campus-Shuttle-angeliefert>