

Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 19. November 2019

1. Schwerpunktthema Fahrrad und ÖPNV (Referentin: Frau Eva Adam, Radbeauftragte der Stadt Stuttgart)

1.1. Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen

- 1.1.1. S-Bahn: Wie ist der Stand beim Re-Design der S-Bahn-Fahrzeuge? Wie werden die Mehrzweckbereiche umgestaltet? Fallen die Klappsitze weg?
- 1.1.2. Stadtbahn: Die Sperrzeiten sind nicht immer sinnvoll, wenn die Fahrzeuge nur schwach ausgelastet sind (z.B. entgegen der Hauptlastrichtung). Wären Ausnahmen auf einzelnen Strecken möglich?
- 1.1.3. Könnte auch bei einzelnen Buslinien der SSB eine Fahrradmitnahme nach dem Vorbild von Esslingen ermöglicht werden – z.B. abends oder am Wochenende? Könnte man den Fahrern mehr Ermessensspielraum geben, ob ein Fahrrad mitgenommen werden kann?
- 1.1.4. Wie sind die Erfahrungen mit dem RadTourer der SSB¹ zum Forsthaus 2? Ist eine Ausweitung im Freizeitverkehr geplant z. B. zum Rotenberg oder zum Buchwald. Könnte die bestehende Linie über die Bergheimer Steige nach Weilimdorf verlängert werden?

1.2. Intermodalität

Für wertvolle Räder gibt es zu wenig sichere Abstellmöglichkeiten an Haltestellen.

- 1.2.1. Wie ist der Stand bei den Radabstellanlagen an S- und U-Bahnhaltestellen (mit und ohne Boxen)? Wie sind die Boxen ausgelastet? In Herrenberg muss man auf einen Platz fünf Jahre warten. Bei der Bahn sind solche Abstellanlagen vorhanden, bei SSB noch nicht. Was ist hier geplant?
- 1.2.2. Wann kommt eine Radabstellanlage beim Stuttgarter Hauptbahnhof?
- 1.2.3. Vorschlag: Parkhäuser in S-Bahn- oder U-Bahn-Nähe sollten mit Radplätzen nachgerüstet werden, Beispiel Österfeld. Ein Musterbeispiel ist die neue Abstellanlage der Stadt an der Paulinenbrücke. Könnte das ein Modell für die SSB sein?
- 1.2.4. Wie entwickelt sich die Nachfrage beim Regionrad und wie viele Bürger in der Region haben sich registriert?
- 1.2.5. Welche Auslastung haben die einzelnen Standorte und wie oft wird jedes Rad im Durchschnitt ausgeliehen?
- 1.2.6. Wie viele Lkw-Fahrten sind zum Einsammeln der Räder notwendig?

1.3. Busspuren mit Freigabe für Radfahrer

- 1.3.1. Erfahrungen mit Fahrrädern auf Busspuren, z. B. Fritz-Elsas-Straße und Wagenburgstraße. Gibt es Konflikte oder Unfälle?
- 1.3.2. Was ist für den Fall geplant, dass der Radverkehr weiter zunimmt?

1.4. Tarifvorschlag für Radler:

- 1.4.1. Herausgabe eines rabattierten 4-Monate-Wintertickets für Radfahrer.

2. Steuerung der Signalanlagen in Stuttgart (Referent: Herr Dr. Unkhoff vom Tiefbauamt der Stadt Stuttgart)

2.1. Vorrangschaltungen für Busse und Bahnen

In Stuttgart haben die Vorrangschaltungen oft nur geringe oder keine Wirkung. Häufig schaltet die Ampel unmittelbar vor dem heranfahrenden Bus auf Rot, obwohl die Signalanforderung angezeigt wird. Dies tritt auch ohne den Einfluss einer Signalanforderung durch

¹ <https://www.ssb-ag.de/erleben/rad-tourer/>

einen querenden Bus oder Stadtbahn auf. Beispiel Buslinie 42, Kreuzung Planckstraße. Dort treten regelmäßig Wartezeiten von über 1 Minute trotz Signalanforderung auf.

- 2.1.1. Warum haben öffentliche Verkehrsmittel in der Praxis immer noch kaum Vorrang vor dem Autoverkehr?
- 2.1.2. Die IVLZ kann bei größeren Störungen im Verkehrsnetz die Ampeln beeinflussen. Warum wird in solchen Fällen der Vorrang des ÖPNVs abgeschaltet?
- 2.1.3. Warum klappt die Dosierung des Autoverkehrs in der Hackstraße nicht, wo sich zwei Stadtbahnlinien die Straße mit den Autos teilen?
- 2.1.4. Bei der Stadt gibt es eine Arbeitsgruppe zur Busbeschleunigung. Warum ist der Fahrgastbeirat dort nicht vertreten?

2.2. Fußgängerunfreundliche Ampelschaltungen

Im Fußverkehrskonzept der Stadt Stuttgart² heißt es:

Ampeln, an denen Fußgänger länger als 40 Sekunden warten müssen, führen häufig dazu, dass die Menschen noch bei Rot queren. Insbesondere in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen ist ein kurzer Phasenumlauf zu empfehlen. Außerdem sollte die Möglichkeit gegeben werden, dass die Furt während einer Phase gequert werden kann, da das Warten auf Mittelinseln als unangenehm und abschreckend empfunden wird, insbesondere wenn diese zu schmal sind. Hier sind die Belange des Fußgängers bei der Ampelschaltung stärker zu berücksichtigen.

...

Auch sollte vor dem Hintergrund der langsameren Geschwindigkeit von älteren Leuten längere Grünzeiten bei der Fußgängerquerung angestrebt werden.

- 2.2.1. Die Realität sieht leider anders aus. Die Ampelphasen für Fußgänger in Stuttgart sind häufig sehr kurz (wenige Sekunden) und es treten teilweise Wartezeiten von fast zwei Minuten auf. Warum werden die Empfehlungen des Fußverkehrskonzepts nicht befolgt? Hinweis: In London gibt es Anzeigen für Fußgänger mit ablaufenden Uhren.
- 2.2.2. Ampeln sollten auf Wegen zu Haltestellen so schalten, dass die Fahrgäste nicht ihr Verkehrsmittel wegfahren sehen.
- 2.2.3. Welche Möglichkeiten bietet ein Big Data-Ansatz (Nutzung von Daten aus der fahrenden Stadtbahn, Bus oder der Betriebsleitstelle zur Ampelsteuerung) im ÖPNV?
- 2.2.4. Gibt es in Stuttgart auch Vorrangschaltungen für Radfahrer? Solche Vorrangschaltungen per Induktionsschleife gibt es bereits in Dänemark!

3. Weiterentwicklung und Organisation des Fahrgastbeirats

3.1. Aufnahme von Mitgliedern aus dem Kreis Göppingen (Filsland Verkehrsverbund).

- 3.1.1. Diskussion und Beschlussfassung
- 3.1.2. Wie gehen wir mit anderen regionalen Fahrgastbeiräten um (z. B. Esslingen)?

3.2. Andere Organisation der Vorbereitungssitzungen

- 3.2.1. Könnte der VVS einen Raum zur Verfügung stellen, wo wir uns bis 20 Uhr treffen können (bisher treffen wir uns beim BUND)?
- 3.2.2. Wäre eine Fahrtkostenerstattung für die Vorbereitungssitzung möglich (nur für Teilnehmer)?
- 3.2.3. Sollen Vorbereitungstermine per Doodle abgestimmt werden?

3.3. Nutzung der Kontaktadresse des Fahrgastbeirats

- 3.3.1. Wäre eine automatische Weiterleitung von E-Mails, die an den Fahrgastbeirat adressiert sind, an alle Mitglieder möglich (Datenschutz)?

² <https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/643312/131482.pdf>

- 3.3.2. Wie können wir Anregungen von Fahrgästen, die sich per Mail an uns wenden, besser für unsere Arbeit nutzen (z. B. regelmäßige Behandlung in den Sitzungen)?

3.4. Themenverfolgung

- 3.4.1. Verbesserungsvorschlag: Führung einer To-Do-Liste und Verlesung der Liste als ständiger Tagesordnungspunkt.

3.5. Anzahl der Sitzungen und zusätzliche Aktivitäten

- 3.5.1. Angesichts der Vielfalt der Themen wären eher vier als drei Sitzungen pro Jahr notwendig. Ist in diesem Jahr eine Sondersitzung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Stuttgart geplant?
- 3.5.2. Können alle Mitglieder des Fahrgastbeirats am Bundestreffen der Fahrgastbeiräte am 18./19. September in Stuttgart teilnehmen?
Vorschlag: Der Fahrgastbeirat nimmt einmal im Jahr an einer fachlichen Veranstaltung teil. Beispiele: Nahverkehrskongress in Freiburg, Exkursionen zu anderen Verbänden, Teilnahme am EPF-Kongress in Straßburg (Juni 2020).

3.6. Aufnahme eines Vertreters für Menschen mit geringem Einkommen in den Fahrgastbeirat

Der Fahrgastbeirat hat die Anregung erhalten, auch Vertreter von Menschen mit geringem Einkommen aufzunehmen. Aufgrund der Struktur unseres Beirats kämen dafür Verbände wie der VdK³ oder der Paritätischer Wohlfahrtsverband in Frage.

- 3.6.1. Wie steht der VVS zu diesem Vorschlag?
- 3.6.2. Wie kann der Fahrgastbeirat die Bemühungen verschiedener Akteure unterstützen, um auch in den Verbund-Landkreisen ein Sozialticket nach Stuttgarter Vorbild⁴ einzuführen? Ermäßigungen, die andere Nutzergruppen, z.B. durch einen Zuschuss ihres Arbeitgebers erhalten und das geplante 365 Euro-Ticket für bestimmte Nutzer mit geringem Einkommen (Schüler, Azubis, Meisterschüler) führen dazu, dass die monatlichen Ausgaben selbst im Fall des Sozialtickets nur im Mittelfeld liegen (siehe Grafik).



Grafik: Monatliche Ausgaben für verschiedene Gruppen im VVS (Stand 04/2020)

³ <https://www.vdk.de/deutschland/pages/themen/75028/kosten-fuer-den-nahverkehr-essen-oder-bus-fahren>

⁴ <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.kreis-boeblingen-der-kreistag-senkt-die-kreisumlage.baa3b03e-456a-4648-83cf-877d6d178e3d.html>

Es muss auch berücksichtigt werden, dass Menschen mit Grundsicherung monatlich nur 27,85 Euro für den öffentlichen Personennahverkehr (für den gesamten ÖPNV inklusive Bahn) zur Verfügung stehen. Durch die Ausschreibungen von Buslinien haben die Kreise Geld eingespart. Diese Mittel könnten für ein Sozialticket genutzt werden.

- 3.6.3. Vorschlag: Der Fahrgastbeirat richtet ein Schreiben an die Landkreise, in dem ein Sozialticket nach Stuttgarter Vorbild für die gesamte Region gefordert wird. Das könnte auch von einer Pressemitteilung begleitet werden. Wie steht der VVS dazu?