

Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 30.11.2017 mit Verkehrsminister Winfried Hermann

Metropolexpressnetz (Zielkonzept 2025 des Landes):

Bei Betreiberwechseln kam es in der Vergangenheit in anderen Bundesländern häufig zu größeren Problemen, wie z. B. nicht ausreichende Fahrzeugkapazitäten, Ausfälle wegen Personalmangel bzw. vorzeitiger Abwanderung und technischen Problemen mit neuen Fahrzeugen.

- Wie wird der Wechsel von der DB zu den neuen Betreibern Abellio und GoAhead bei den Stuttgarter Netzen ablaufen? Wie können Personalmangel, Zugausfälle und Verkehrsstörungen beim Übergang vermieden werden?
- Stehen nachher die gleichen Kapazitäten (Sitzplatz-km) zur Verfügung? Ist ein Nachsteuern möglich falls z. B. zu wenige Mehrzweckabteile vorhanden sind?
- Welche Durchbindungen sind 2019 im bestehenden Kopfbahnhof geplant und wie sieht das Liniennkonzept nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 (nach derzeitigem Stand Ende 2023) aus?
- Was passiert, wenn sich herausstellt, dass Durchbindungen vorteilhaft wären, bei denen aber auf Teilstrecken unterschiedliche Betreiber fahren? Kann das Konzept nachjustiert werden und sind Linienäste tauschbar?

Finanzierung von Nahverkehrsinvestitionen:

Im Zuge der Neuregelung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern bekommt das Land ab 2020 mehr Geld vom Bund. Aus dem Fonds "Nachhaltige Mobilität für die Stadt" für 28 Regionen mit hoher Luftbelastung fließen weitere Mittel nach Baden-Württemberg. Trotzdem ist die Zukunft des Landes-GVFG immer noch unsicher¹, was die Planung weiterer Nahverkehrsprojekte erschwert.

- Wann legt das Land die zukünftige Finanzierung von Nahverkehrsinvestitionen fest?
- Warum werden bei Schienenfahrzeugen aktuell nur Ersatzbeschaffungen gefördert?
- Im Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Luftqualität in Stuttgart werden auch Expressbusse auf eigenen Fahrspuren genannt. Wo sind diese geplant?

Luftqualität in U-Bahnhöfen

In U-Bahn- und S-Bahnschächten in Stuttgart wurden Spitzenwerte der Feinstaubkonzentrationen gemessen, die teilweise höher als am Neckartor lagen².

- Gibt es systematische Messungen des Landes zur Belastung der unterirdischen Stationen?

Bahnhofssanierungsprogramm

- Wie ist der Status und wie kann die nach dem Personenbeförderungsgesetz geforderte vollständige Barrierefreiheit bis Januar 2022 überall erreicht werden?

Anschlusssicherungssystem:

Das Land hat im Rahmen des Programms „Nachhaltige mobile Region“ ein Echtzeitinformationssystem im VVS mitfinanziert³. Dadurch erhalten die Busfahrer Informationen über die tatsächliche Ankunft/Abfahrt der Bahnen. In der Praxis werden aber Anschlüsse oft nicht abgewartet, weil die Information nicht abgefragt wird oder weil das System nicht funktioniert.

- Wer ist dafür zuständig, dass die Informationen auch tatsächlich für die Anschlusssicherung genutzt werden und welche Regeln gibt es dafür?

¹ http://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/1000/16_1632_D.pdf

² <http://www.bild.de/regional/stuttgart/feinstaub-grenzwerte/alarm-in-stuttgart-29647474.bild.html?wtmc=ml.shr>

³ <http://www.swp.de/ulm/nachrichten/stuttgart/zwischen-bus-bahn-und-pendlern-fliesen-die-daten-8286284.html>

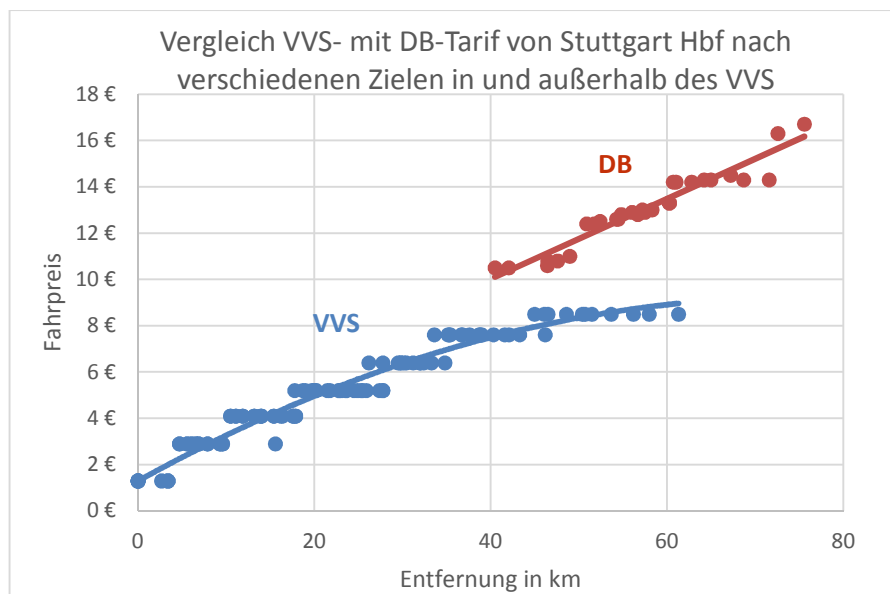
Stuttgart 21:

Eine Studie über die S-21-Gäubahn-Anbindung untersucht aktuell mögliche Anbindungen der Panorama-
bahn an das Schienennetz in Stuttgart⁴. Eine Einschleifung in einen oberirdischen Kopfbahnhof ist dabei
nicht Gegenstand der Untersuchung.

- Warum werden solche Varianten ausgeschlossen?
- Wäre eine Führung bis Mitternachtstraße (Halt in Hochlage) auf den Gäubahnviadukten möglich?
- Ist die Planung des Abstellbahnhofs in Untertürkheim noch realistisch, nachdem die neuen Betreiber der Stuttgarter Netze eher auf peripher liegende Wartungsbahnhöfe setzen?
- Gibt es einen Planungsstopp?

Landestarif:

Die erste Stufe des Landstarifs wird ab Dezember 2018 eingeführt. Die Fahrpreise liegen wegen der zu-
sätzlichen Fahrmöglichkeit am Zielort noch über dem DB-Tarif und sind im Vergleich mit Verbundtarifen
wesentlich höher (siehe Grafik), so dass bei einer Fahrt über die Tarifgrenze des VVS hinaus ein noch
höherer Preissprung auftritt. Da mittlerweile fast alle Verbünde Onlinetickets anbieten, wird häufig das
„Aneinanderstückeln“ von Verbundtarifen die günstigere Alternative sein.



- Könnte der Landestarif auf dem gleichen Niveau wie die Verbundtarife angeboten werden?
- Gibt es Gruppentarife und gilt weiterhin die BahnCard?
- Welche Tickets werden an den Automaten verkauft, die an den Linien von Abellio und GoAhead liegen? Werden weiterhin auch DB-Fernverkehrsfahrkarten verkauft?
- Das Metropoltagesticket wird nur verhältnismäßig wenig genutzt (im Jahr 2016 wurden nur 81.000 Tickets pro Jahr beim VVS verkauft, gegenüber 1,9 Mio. VVS-Tagestickets, davon 565.000 für das gesamte VVS-Netz). Wird das Metropolticket in den Landestarif integriert und wie kann es attraktiver gemacht werden?
- Hat der Absatz des BW-Tickets durch die Konkurrenz der Fernbusse abgenommen?

⁴ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/studie-ueber-s-21-gaebahn-anbindung>

Fahrradmitnahme:

Die Gäubahn ist eine wichtige Zubringerstrecke für den Fahrradtourismus am Bodensee. Während der gesamten Sommerferien war diese aber komplett gesperrt, ohne dass es eine Möglichkeit gegeben hätte, in den Ersatzbussen Fahrräder mitzunehmen.

- Wie könnte eine Lösung für Fahrradmitnahme bei Schienenersatzverkehr aussehen?
- Fährt der Enztäler Radexpress auch noch, wenn die Firma Abellio den Verkehr auf der Strecke Stuttgart – Bietigheim – Pforzheim übernimmt?