



Umfrage- Ergebnisse

Ergebnisse der interaktiven
Mentimeter-Umfragen
Fragen und Antworten aus dem Chat

Zukunfts- fahrplan

Auftaktveranstaltung

Die hybride Auftaktveranstaltung am 22. Juli 2024 in Stuttgart galt als Startschuss für die ca. zweijährige Entwicklung des Zukunftsfahrplans.

Im Rahmen der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden mittels interaktiven Schnellumfragen auf Mentimeter einbezogen. Zudem konnten die Teilnehmenden im digitalen Raum ihre Fragen und Kommentare über den Chat einreichen.

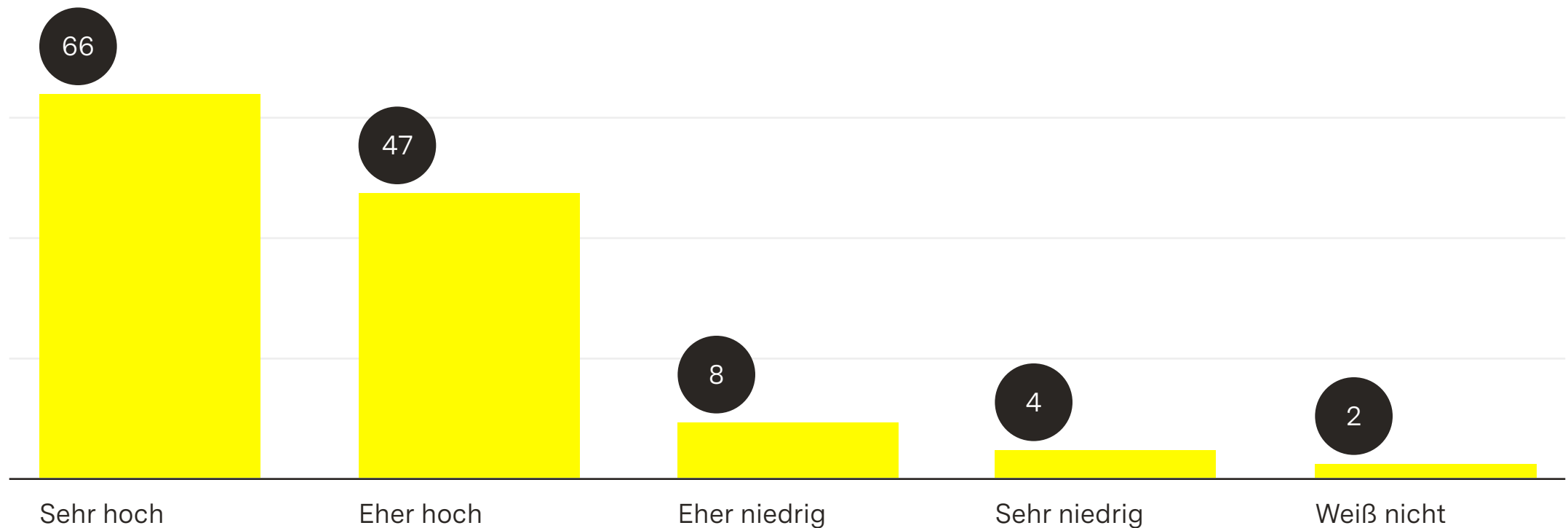
Die Fragen wurden während der Veranstaltung und im Nachgang von Mitarbeitenden des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg beantwortet.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Mentimeter-Umfragen, die Fragen und Antworten sowie die weiteren Kommentare der Teilnehmenden zusammengefasst.

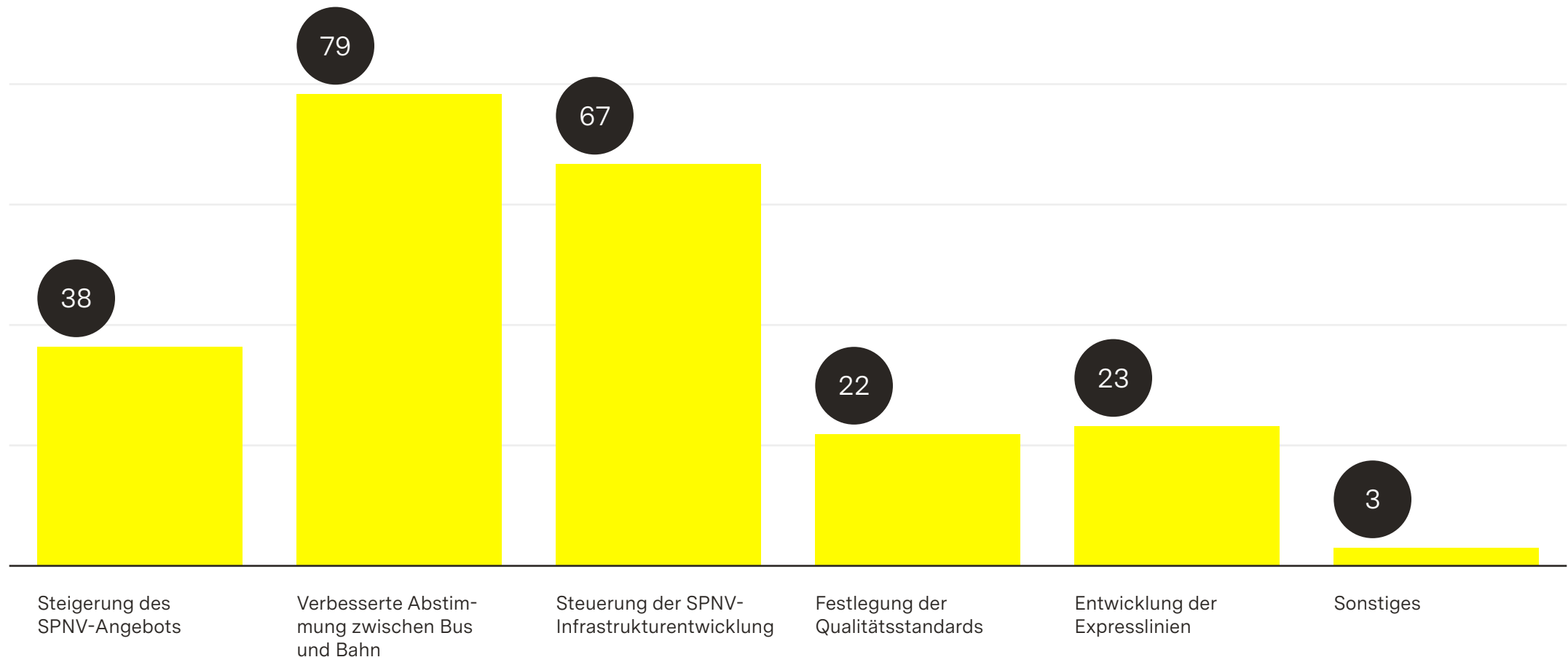
Mentimeter- Umfragen



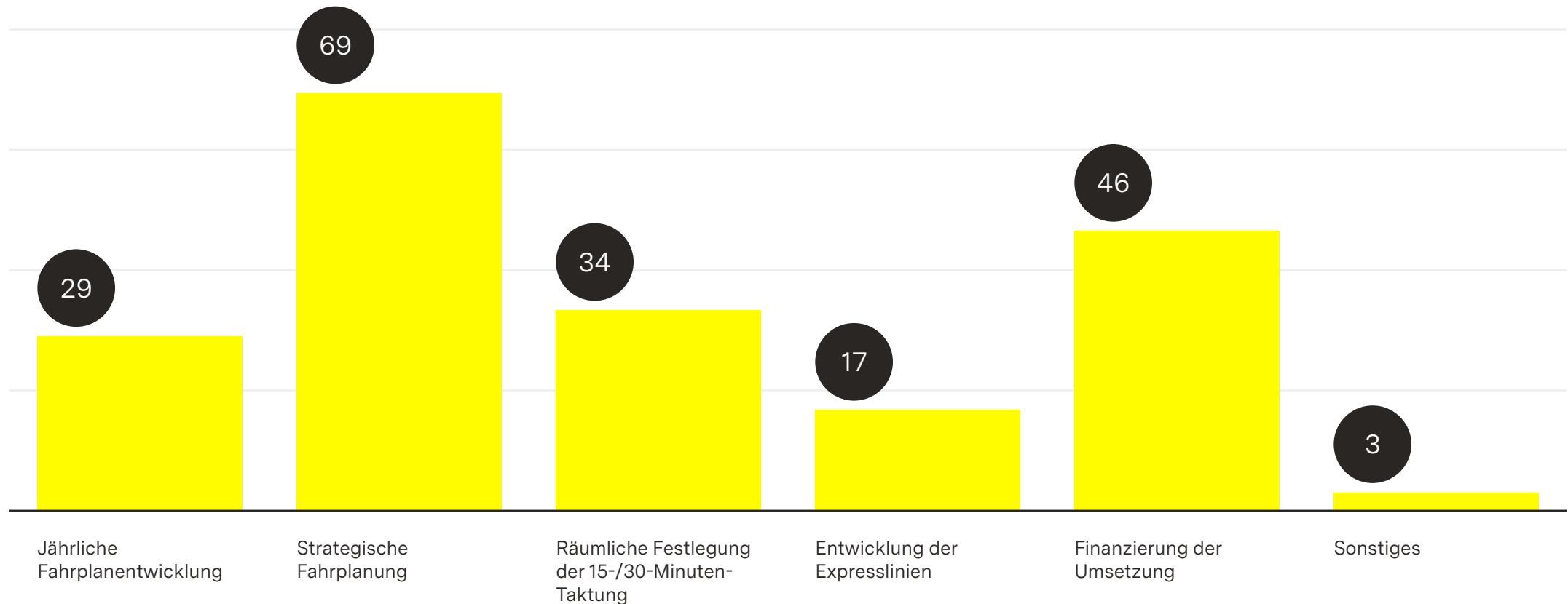
Wie bewerten Sie den Bedarf für die Erstellung des Zukunftsfahrplans?



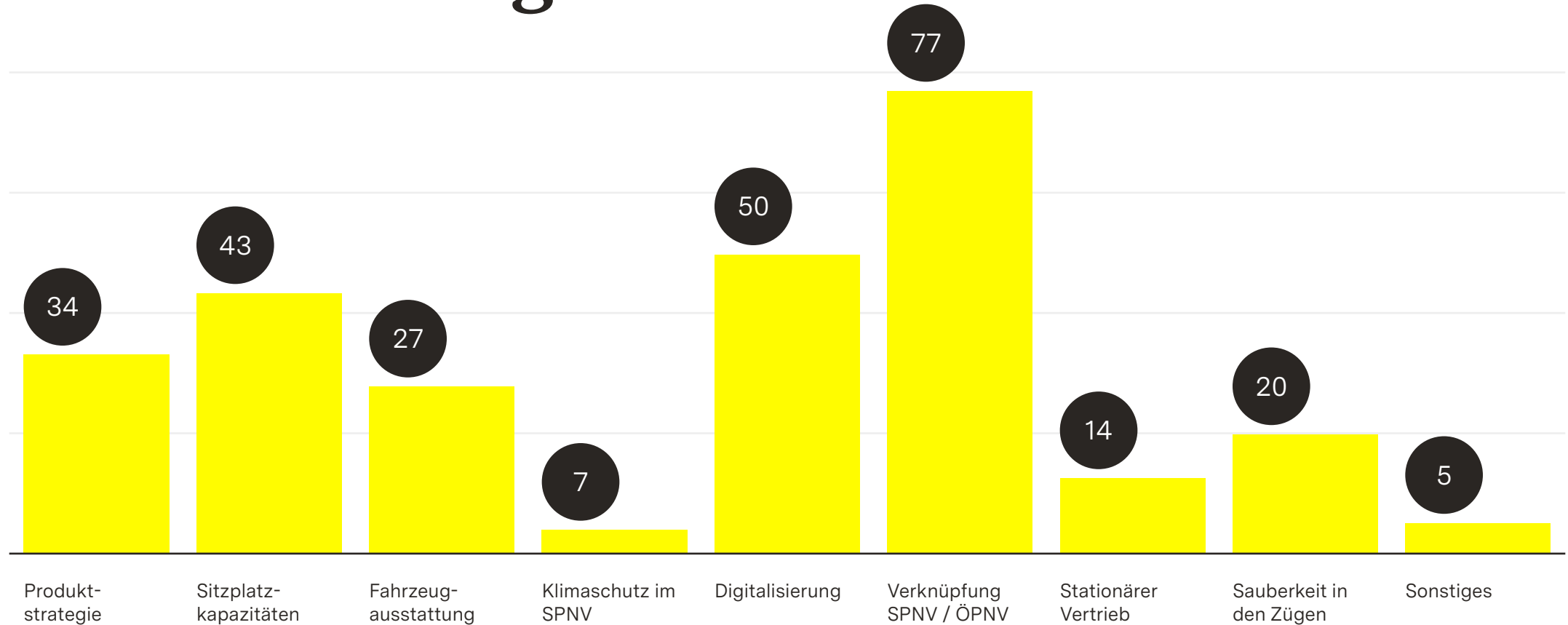
Worin sehen Sie die größten Chancen oder Synergien für den Zukunftsfahrplan?



Bei welchen Themen der Angebotsentwicklung ist Ihnen eine Einbindung besonders wichtig?



Bei welchen der genannten qualitativen Merkmale ist eine Einbindung für Sie besonders wichtig?



Fragen und Antworten



„Sind auf der Karte RE-/Eilzug-Linien mit eingerechnet, oder bezieht sich die Karte nur auf die Züge, die überall halten?“

Antwort des Ministeriums für Verkehr:

Es sind ausschließlich Regionalexpresslinien enthalten.

„Wie soll das Expressnetz 2030 noch auf die Rheintalbahn passen, die heute schon überlastet ist und dies trotz Rastatter Tunnel bleiben wird? Besser wäre die Wintersdorfer Brücke für Karlsruhe-Straßburg.“

Antwort des Ministeriums für Verkehr:

Mit der Inbetriebnahme des Tunnels in Rastatt bestehen nördlich Offenburg weitere Kapazitäten, um auf der Fernbahn zusätzliche Expressprodukte im Regionalverkehr anzubieten.

„Wie soll der Infrastrukturausbau bei der derzeitigen Vorgehensweise (kommunale Vorfinanzierung, Bezuschussung über GVFG/LGVFG) funktionieren?“

Antwort des Ministeriums für Verkehr: Nur gemeinsam werden wir die anstehenden Herausforderungen meistern können. Kommunen, Land und Bund müssen gemeinsam die Projekte voranbringen, die zur Steigerung der Qualität des ÖPNV und somit der Lebensqualität in den Regionen zwingend erforderlich sind.

„Werden zu den Regionalforen auch Vertreter von Kommunen außerhalb BaWü eingeladen? Der größte Schwachpunkt bei Verkehrsplanung sind die Landes- und Landkreisgrenzen die in der Realität der Fahrgäste nicht existieren.“

Antwort des Ministeriums für Verkehr:

Der Zuschnitt der Regionalforen orientiert sich primär an den Regierungsbezirken in Baden-Württemberg. Um den Streckenführungen im Land gerecht zu werden, werden darüber hinaus gewählte Akteure, der angrenzenden Landkreise, Bundesländer Nachbarstaaten zu den jeweiligen Regionalforen eingeladen.

**„Zum Stand „Halbstundentakt“:
Wie definieren Sie Mehrzahl der Haltepunkte?“**

Antwort des Ministeriums für Verkehr:

Ziel des Landes ist es, alle Stationen mit einem Halbstundentakt zu bedienen. Bei Stationen und Linien mit einer geringen Nachfrage besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass diese Mobilitätsgarantie mit anderen Verkehrsmitteln (insbesondere Bus) hergestellt werden kann.

„Frage zum Thema „Vergabe Netz 35“ und die dazugehörigen Ausschreibungsbedingungen: Wie ist der aktuelle Stand zum Einsatz von Sub-Unternehmern bei den Instandhalterinnen und -haltern, Kundenbetreuerinnen und -betreuern so wie bei den Lokführerinnen und -führern? Kommt es lediglich zu minimalen Sub-Unternehmerquoten?“

Antwort des Ministeriums für Verkehr:

Grundsätzlich ist das Verfahren zum Netz 35 kein Bestandteil des Zukunftsfahrplan, sondern ein eigenständiges Projekt.

Aufgrund der laufenden Verhandlungen im Ausschreibungsverfahren E-Netz Stuttgart-Bodensee bittet das Ministerium für Verkehr um Verständnis, dass in diesem Zusammenhang nicht alle Details genannt werden können. Für das Netz 35 gelten aber natürlich die Standards und Quoten insbesondere zum Einsatz von Leiharbeitnehmern sowie Mitarbeitern der Arbeitnehmerüberlassung.


„Meines Erachtens bitte nicht nur planerisch Optimierungen für einen stabileren Betrieb suchen – sondern auch in der Optimierung des gesamten Planungs- und Produktionsprozesses. Wir wissen ja, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Verspätungen und Ausfälle nicht direkt auf der Strecke, sondern in den vorgelagerten Prozessen (Stichwort „verspätete Bereitstellung“ u.a.) liegen. Was ist hier geplant?“

Antwort des Ministeriums für Verkehr:

Grundsätzlich liegen diese Planungen von Produktionsprozessen nicht im Bereich des Projektes Zukunftsfahrplan. Schließlich werden auch weiterhin die Eisenbahninfrastruktur- und verkehrsunternehmen für diese Themen Verantwortung übernehmen.

Trotzdem wird mit dem Zukunftsfahrplan das Ziel verfolgt, eine hohe Angebots- und Betriebsqualität umzusetzen und dafür auch die passende Infrastruktur für den gesamten Produktionsprozess bereitzustellen. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit werden darüber hinaus die heute üblichen Verfahren zur Simulation von Fahrplänen angewendet.

Weitere Kommentare aus dem Chat



„Ein großes Problem ist auch die Zuständigkeit. Für die Bahn ist das Land zuständig, für den Bus der Landkreis. Wenn man mit dem Auto 5 Minuten zu einem Bahnhof im Nachbarkreis und mit dem ÖPNV fast eine Stunde benötigt, sollte man vor allem den ÖPNV zwischen den Kreisen verbessern.“

„Bei der Abstimmung von Anschlüssen zwischen Bus und Bahn ist leider immer noch die mangelnde Kommunikation der Verkehrsunternehmen untereinander trotz digitaler Möglichkeiten zu beklagen.“

**„Zu kreisübergreifenden Linien („einbrechend/ausbrechend“)
stimmen die Landkreise sich tatsächlich oft landkreisübergreifend ab.
Es ist jedoch immer wieder traurig, wenn man Buslinien auf die Bahn
abstimmt, und dann das Bahn-Kredo „5 min zu spät sind keine Verspätung“
zum Tragen kommt.**

**Wir können unsere Fahrpläne nicht auf „Abfahrt zwischen 17:53 und
17:58, je nachdem wann die Bahn „pünktlich“ kommt“, abstimmen. Bei
der letzten Fahrt des Tages besteht +10 min Wartezeitpflicht des Bus-
ses, untertags kann man sich diese Verspätung nicht leisten, da andere
Anschlüsse (u.a. auch Nebenbahnen) abgestimmt sind und diese tat-
sächlich pünktlichen Verbindungen dann wiederum verpasst würden.“**

„Was vorgetragen wird, stimmt alles. Ich höre dies leider schon seit Jahren, ohne dass es bei uns nennenswerte Verbesserungen insbesondere bei der Qualität gegeben hätte. Ich würde ihr einmal eine tiefgründige Untersuchung der operativen Defizite wünschen nicht nur Ziele für Angebotsausweitungen definieren. Fortentwicklung ja, dringend aber endlich die Qualität und die Kapazitätsprobleme in Griff bekommen.“

„Zu Takt schlägt Tempo: Auf der Rheintalbahn gibt's derzeit zwischen Offenburg und Basel im Stündlichen Wechsel schnelle und langsame RE-Züge. Das macht heftige Schwierigkeiten bei der Gestaltung von vertakteten Buslinienanschlüssen, weil auch bei den Bahnhöfen, an denen alle REs halten die Zeiten in geraden und ungeraden Stunden unterschiedlich sind. Bitte immer echter (mind.) Stundentakt!“

„Ein verlässliches, robustes Fahrplanangebot für den Kunden ist sehr wichtig. Genauso wichtig ist aber auch, dass sich Kunden auch frühzeitig auf einen neuen Fahrplan einstellen können - und zwar bei jedem einzelnen Fahrplanwechsel. Wie bekommen wir zugleich landesweit und sowohl bei Bahn- und bei Busfahrplänen auch stets ausreichend frühe Veröffentlichungen bzw. Mindestfristen bei der Veröffentlichung sicher (z.B. 1 Monate im Bahnverkehr und mindestens 2-3 Wochen im Busverkehr bei unterjährigen Anpassungen)? Bitte auch solche prozessualen Themen mitnehmen.“

„Bitte auch an Schichtarbeit, insbesondere Kliniken denken. Ggf. auch einen Stundentakt zwischen 0:00 und 5:00 Uhr.“

**„Wichtig wachsende Industriestandorte, wie z.B.
das Murgtal sind im Zielkonzept nicht berücksichtigt.“**

**„Flügelkonzepte werden bei Bündelung von Verkehren weiter
erforderlich bleiben, wenn nicht sogar umso wichtiger werden.“**

„Stichwort „einheitliche Fahrzeugflotten“: Dies erfordert auch ein Einwirken auf die Fahrzeughersteller, dass Fahrzeuge unterschiedlicher Generationen miteinander kuppelbar sind (als Teil der Ausschreibungs-Anforderungen).“

„Bei der Entwicklung der Produktstrategie wäre eine bundeslandübergreifende Abstimmung wünschenswert.“

„In Anbetracht der Nachbarn Frankreich und Schweiz eigentlich sogar auch grenzüberschreitend. Wäre es denn hier nicht wichtiger, in einer Agglomeration grenzüberschreitend einheitlich zu sein, als landesweit aber dafür in Agglomerationen innerhalb von Grenzlräumen mit schwer zu vermittelnden Brüchen.“

„Thema Produktstrategie: Da fällt mir als Erstes die Störanfälligkeit von Toiletten und Türen ein.“