

Flotte Flotte!

Der neue 15-Minuten-Takt
auf allen S-Bahn-Linien



Kundendialog DB Regio

Lautenschlagerstraße 3
70173 Stuttgart
Tel.: 0711 20927087
kundendialog.baden-wuerttemberg@deutschebahn.com

Reklamation/Meldung von defekten Fahrkartenautomaten und Entwertern

Kostenfreier 24-Stunden-Service
Tel.: 0800 2886644
Jeweilige Gerätenummer angeben.

Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ)

Tel.: 0180 6512512
(Festnetz: 20 ct/Anruf, Mobilfunk: max. 60 ct/Anruf)
E-Mail: msz@deutschebahn.com
(Mo.–Fr. von 6–22 Uhr,
Sa., So. und feiertags von 8–20 Uhr)

Service für mobilitätseingeschränkte Reisende

www.bahn.de/barrierefrei

Fundservice

Verlust telefonisch melden:
0900 1990599
(dt. Festnetz: 59 ct/min, Tarife bei Mobilfunk
ggf. abweichend)

(Mo.–Sa. von 8–20 Uhr,
So. und feiertags von 10–20 Uhr)

Verlust online melden:

www.bahn.de/fundservice

Fahrplan- und Tarifauskunft

www.reiseauskunft.bahn.de
und www.vvs.de

🐦 Folgen Sie uns auf
[Twitter@SBahn_Stuttgart](https://twitter.com/SBahn_Stuttgart)

ERFAHREN

Mehr S-Bahn für die Region

ERLEBEN

Längere Öffnungszeiten und
persönlicher Service dank der
neuen Video-Reisezentren

Liebe Fahrgäste,



Dr. Nicola Schelling
Regionaldirektorin
Verband Region
Stuttgart

wie heißt es so schön: „Alles neu macht der Mai.“ Im Falle unserer S-Bahn muss es heißen: „Alles neu macht der Dezember“ – denn da haben wir jedes Jahr den großen Fahrplanwechsel. Mit diesem weiten wir den 15-Minuten-Takt aus. Ab 15. Dezember können Sie auf den Strecken der S1 bis S6 von Montag bis Freitag zwischen 6 und 10 Uhr sowie zwischen 12 und 20.30 Uhr im verdichteten Takt fahren. Darüber hinaus bauen wir unseren Service für Sie kontinuierlich aus, sei es mit zusätzlichen Park+Ride-Angeboten oder mit neuen Video-Reisezentren. Dort bietet die DB zu längeren Servicezeiten persönliche Beratung und Verkauf. Unser Service geht sogar über das S-Bahn-Gleis hinaus: Künftig erwarten Sie an 13 Stellen in der Region unsere Mobilitätspunkte, wo Sie ganz einfach das nächste RegioRadStuttgart, den nächsten Carsharing-Anbieter oder Informationen zu weiteren ÖPNV-Angeboten finden.

Viel Spaß beim Lesen und eine angenehme Fahrt mit Ihrer S-Bahn Stuttgart!



Dr. Dirk Rothenstein
Vorsitzender der
Geschäftsleitung
S-Bahn Stuttgart



ERFAHREN

- 4** Der S-Bahn-Fahrplan – das Herzstück des Nahverkehrs in der Region Stuttgart
- 7** Angebotsausweitungen bei der S-Bahn – Dr. Jürgen Wurmthaler, Leitender Direktor für Wirtschaft und Infrastruktur beim Verband Region Stuttgart, und Dr. Dirk Rothenstein im Gespräch
- 9** Digitalisierung als Schlüssel für eine bessere S-Bahn – das European Train Control System (ETCS) ermöglicht den Einsatz von mehr S-Bahnen und mehr Pünktlichkeit

ENTDECKEN

- 10** Regionales Park+Ride – neuer Service mit kostenloser App
- 13** S21-Ausstellung – neuer InfoTurmStuttgart ab Frühjahr 2020
- 14** Bauvorhaben – neue Strecken und Fahrziele, „Schnelle Wende“ und ein neuer Knotenpunkt

ERLEBEN

- 16** Multimodal, vernetzt und bestens informiert – an den regionalen Mobilitätspunkten
- 18** Individueller Komplettservice rund um die Uhr – in den neuen Video-Reisezentren
- 19** Infografik – S-Bahn Region Stuttgart in Zahlen

IMPRESSUM

Herausgeber

DB Regio AG, S-Bahn Stuttgart, Marketing
Am Nordseekai 36/1–3, 73207 Plochingen
marketing.s-bahn.stuttgart@deutschebahn.com
www.s-bahn-stuttgart.de
Dr. Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Verband Region Stuttgart
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart
info@region-stuttgart.org, www.region-stuttgart.org
Dr. Nicola Schelling, Regionaldirektorin

Umsetzung

Serviceplan Campaign 2 GmbH
Haus der Kommunikation
Brienner Straße 45 a–d, 80333 München

Druck: DB Kommunikationstechnik GmbH
vertrieb.druck@deutschebahn.com, www.dbkt.de

Bildnachweis

S. 2 VRS/Ferdinando Iannone (Schelling), Gottfried Stoppel (Rothenstein), S. 3 und 4 Ferdinando Iannone, S. 5 Gottfried Stoppel, S. 7 VRS/Iannone (Wurmthaler), S. 12 Bliq und Serviceplan, S. 13 und 14 Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V./Agentur Plan B, S. 16 und 17 EPSa GmbH, S. 18 DB AG/Günther Bauer



Fahrplan 19/20

Der S-Bahn-Fahrplan – das Herzstück des Nahverkehrs in der Region Stuttgart

Ein engmaschiges Fahrtenangebot mit ausreichenden Kapazitäten und optimalen Anschlüssen, ausgerichtet auf die Bedürfnisse der Fahrgäste – dies sind wesentliche Elemente eines „guten“ Fahrplans und sie beschreiben zugleich das Angebot der S-Bahn Stuttgart, das der Verband Region Stuttgart in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt hat.

Diese Weiterentwicklung ist wichtig, denn die S-Bahn ist maßgeblicher Bestandteil eines attraktiven und erfolgreichen ÖPNV in der Region und unverzichtbar für eine nachhaltige Mobilität. Im Jahr 2018 wurde mit über 131 Millionen Reisenden ein weiterer Fahrgastrekord aufgestellt. Täglich nutzen mehr als 430.000 Fahrgäste die S-Bahn auf dem Weg zur Arbeit, Universität und Schule oder während ihrer Freizeit.

Die Grundlage für diese Entwicklung hat die Politik mit weitsichtigen Beschlüssen unter anderem zum Ausbau des Streckennetzes und des Verkehrsangebots sowie durch den Kauf zusätzlicher Züge geschaffen. Ein Blick in die jüngste Vergangenheit zeigt, was dies ganz praktisch bedeutet:

Im Dezember 2014 hat die Regionalversammlung die Aufstockung der Fahrzeugflotte beschlossen. Allein im Berufsverkehr konnten so rund 3.300 zusätzliche Sitzplätze angeboten und auch im Freizeitverkehr die Kapazitäten ausgeweitet werden.

Mehr Züge für eine pünktliche Bahn

Zudem bringen neue Fahrzeuge Entlastung an den neuralgischen Punkten – das sind die Endstationen einer Linie, an denen die S-Bahn nach einem kurzen Aufenthalt

wieder in Gegenrichtung abfährt. Durch den zusätzlichen Zug kann die Abfahrt in Gegenrichtung auch dann pünktlich gestartet werden, wenn die ankommende S-Bahn verspätet ist. Die Verspätung überträgt sich also nicht und die Pünktlichkeit wird im gesamten System stabilisiert.

Wie entsteht das S-Bahn-Angebot?

Bei der Planung des Angebots stehen die Bedürfnisse der Fahrgäste im Vordergrund. Der Verband Region Stuttgart bestellt und bezahlt die Leistungen und legt konkret fest, in welchem Takt und wie lange die S-Bahnen und weitere regionale Nebenbahnen unterwegs sind. Für den Betrieb verantwortlich und vom Verband Region Stuttgart beauftragt ist die DB Regio AG.

Das hört sich zunächst vielleicht nicht besonders spannend an. Schaut man jedoch näher hin, wird klar, welche umfangreichen Angebotsausweitungen im S-Bahn-Fahrplan in den vergangenen Jahren realisiert wurden.

Ein Beispiel ist das stark erweiterte Fahrtenangebot in der Nacht. So fahren die S-Bahnen seit Dezember 2012 unter der Woche bis weit nach Mitternacht. Und wie in Berlin fährt auch die Stuttgarter S-Bahn am Wochenende durchgehend – nicht nur für Nachtschwärmer ein starkes Angebot „rund um die Uhr“.

Im Takt mit gesellschaftlichen Trends ...

Verändert hat sich das Mobilitätsbedürfnis auch in anderen Bereichen. So ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf bei einer Flexibilisierung der Arbeitswelt ein wesentlicher Aspekt in unserer Gesellschaft. Dadurch sind immer mehr Menschen auch außerhalb der Hauptverkehrszeit auf einen dichten Takt angewiesen. Und überdies ist es selbstverständlich, dass auch Geschäftsreisende aus der Region die ersten Züge am Hauptbahnhof oder den Flughafen bereits am frühen Morgen mit der S-Bahn erreichen können. All das wird Schritt für Schritt in den Fahrplan übersetzt.



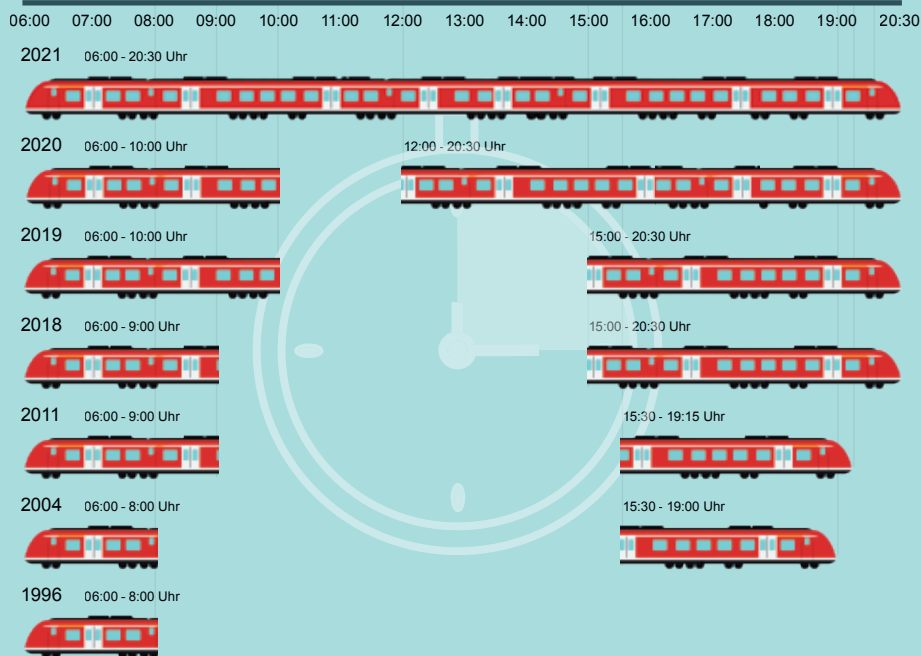
... stufenweise Fahrplan-Taktverdichtung

Alle Anforderungen an den S-Bahn-Verkehr hat die Region gebündelt und verschiedene Pakete mit Angebotsausweitungen im Fahrplan geschnürt: Bisher beschränkte sich der 15-Minuten-Takt auf die Hauptverkehrszeit. Seit Dezember 2017 wird der S-Bahn-Verkehr bis Ende 2020 in vier Stufen zu einem ganztägigen Viertelstundentakt ausgebaut. Der Flughafen kann aus allen Richtungen bereits um 4.57 Uhr erreicht werden. Auch die ersten Fernzüge ab dem Stuttgarter Hauptbahnhof sind seit Dezember 2018 durch die Flughafen-Frühanbindung an die S-Bahn angeschlossen.

Der Fahrplan lebt

Auch zukünftig „lebt“ der Fahrplan der S-Bahn Stuttgart und wird auf die Anforderungen der Fahrgäste ausgerichtet. Erst im Januar 2019 wurden 58 weitere neue S-Bahn-Züge bestellt. Damit erhöht sich die Fahrzeuganzahl bei der S-Bahn ab 2022 um knapp 40 Prozent. Somit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass mehr Fahrten durchgeführt werden, mehr Fahrgäste Platz finden und neue Strecken in Betrieb gehen können.

Entwicklung des 15-Minuten-Takts



DOPPELINTERVIEW



Dr. Wurmthaler
Leitender Direktor
für Wirtschaft und Infrastruktur
Verband Region Stuttgart



Dr. Rothenstein
Vorsitzender der Geschäftsleitung
S-Bahn Stuttgart

131 Millionen Fahrgäste sind 2018 mit der S-Bahn Stuttgart gefahren. Rekord! Welches Angebot gibt es für die steigende Nachfrage?

Dr. Wurmthaler: Die Fahrgastzahlen bei der S-Bahn Stuttgart sind in den letzten zehn Jahren um 30 Prozent gestiegen. Darüber freuen wir uns sehr! Die steigende Nachfrage ist also kein kurzfristiger Trend. Um dem Bedürfnis der Menschen nach einem attraktiven ÖPNV gerecht zu werden, haben wir uns entschlossen, bis Ende 2020 in vier Schritten den 15-Minuten-Takt auf den ganzen Tageszeitraum zwischen 6 und 20.30 Uhr auszuweiten.

Stoßen Sie bei den Angebotsausweitungen an Grenzen?

Dr. Wurmthaler: Die Infrastruktur der DB für das S-Bahn-Netz ist nicht auf die hohen Fahrgastzahlen ausgelegt. Auf über der Hälfte der Strecken muss sich die S-Bahn die Gleise mit anderen Zügen teilen, die Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof (tief) und Schwabstraße hat nur ein Gleis

in jeder Fahrtrichtung, manche Abschnitte an den Außenästen sind insgesamt nur eingleisig. Dadurch können wir nicht überall gleich schnell das Angebot verbessern. Mit Stuttgart 21 und der damit verbundenen Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart wird aber deutlich mehr möglich. Wir wollen eine vierte Linie zwischen der Innenstadt und Stuttgart-Vaihingen.

Ausbau heißt: Baustellen, die zu Einschränkungen für die Fahrgäste führen. Worauf müssen sich die S-Bahn-Kunden einstellen?

Dr. Rothenstein: Die Instandhaltungsarbeiten auf der S-Bahn-Stammstrecke haben dazu geführt, dass Störungen deutlich zurückgegangen sind. Bauarbeiten haben also einen nützlichen Effekt. Eine bessere Infrastruktur zahlt sich für die Fahrgäste aus. Aber natürlich führen Bauarbeiten zunächst zu Einschränkungen für die Fahrgäste. Wir können sehr gut verstehen, wenn sich die Kunden ärgern. Deshalb versuchen wir, durch Verlagerung der Arbeiten in die Schulferien, auf Wochenenden

oder in die Nachtstunden die Auswirkungen für Pendler und Vielfahrer so gering wie möglich zu halten.

Wenn wir aber einen zukunftsfähigen Schienenknoten in Stuttgart haben wollen, müssen wir in den nächsten Jahren die Kröte weiterer Bauarbeiten schlucken.

Welche Überlegungen gibt es, das S-Bahn-Netz auszuweiten?

Dr. Wurmthaler: Neben der Verlängerung der S2 nach Neuhausen auf den Fildern, wo wir uns schon in der Planfeststellung befinden, beschäftigen wir uns mit der sogenannten Hermann-Hesse-Bahn. Der Verband Region Stuttgart befürwortet die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke zwischen Weil der Stadt und Calw ausdrücklich. Die Nutzen-Kosten-Betrachtung spricht für eine S-Bahn-Verlängerung bis Calw, ein interfraktioneller Antrag hatte unsere Geschäftsstelle beauftragt, dieses Ziel weiter voranzutreiben. Nach intensiven Verhandlungen konnten sich das Ministerium, der Verband Region

Stuttgart, die Landkreise Calw und Böblingen sowie die Städte Renningen und Weil der Stadt – Ende November – auf eine gemeinsame Marschroute einigen. Schrittweise sollen sowohl die Hermann-Hesse-Bahn reaktiviert werden als auch eine S-Bahn nach Calw realisiert werden.

Welche Vorteile hat die S-Bahn?

Dr. Rothenstein: Wenn uns die Verkehrs- und Mobilitätswende gelingen soll, müssen wir mit moderner Mobilität überzeugen. Wir brauchen attraktive Serviceangebote, die unseren Fahrgästen Vorteile im Vergleich zum Auto bringen. Dazu zählt für mich zum Beispiel das WLAN. Wer S-Bahn fährt, kommt seit Sommer 2019 in allen 157 Fahrzeugen in den Genuss, kostenlos im Internet zu surfen. Von den Fahrgästen wird der Service bereits intensiv genutzt. Bis zu 1,74 Millionen mobile Endgeräte werden im Monat mit dem WLAN in der S-Bahn verbunden.

Linienabschnitte, auf denen vorerst noch kein vollständiger Viertelstundentakt angeboten werden kann:

S1	Herrenberg–Böblingen und Plochingen–Kirchheim (Teck)
S2/S3	Filderstadt/Flughafen–Stuttgart-Vaihingen
S4	Marbach (Neckar)–Backnang
S6	Weil der Stadt–Renningen
S60	Böblingen–Renningen

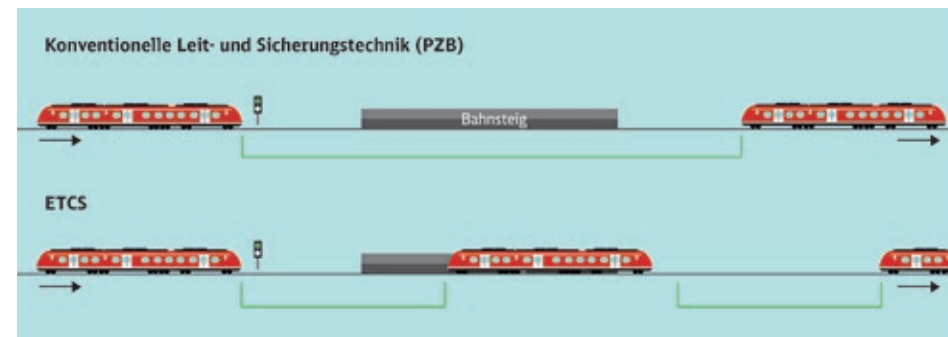
Tage der offenen Baustelle:

Vom 03. bis 05. Januar 2020 ist die S21-Baustelle am Stuttgarter Hauptbahnhof wieder jeweils von 10 bis 15.30 Uhr für jedermann geöffnet.

Der Eintritt ist kostenfrei. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

ETCS

ETCS ist der Schlüssel für eine bessere S-Bahn



Bereits heute nutzen deutlich mehr Menschen die S-Bahnen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), als man es für 2025 voraussagte. Tendenz steigend. Der ungebrochene Erfolg des Rückgrats im regionalen ÖPNV bringt das 1978 in Betrieb genommene System gleichwohl zusehends an seine Grenzen. Dies gilt besonders für die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof (tief) und Schwabstraße, auf der mit heutiger Technik planmäßig höchstens 24 Züge pro Stunde und Richtung fahren können. Die innerhalb dieses 2,5-Minuten-Abstands geplante Haltezeit von 30 Sekunden wird vielfach überschritten, Verspätungen sind die Folge.

Um die S-Bahn zu stärken und fit für noch mehr Fahrgäste zu machen, wurde zunächst ein Ausbau der vorhandenen Infrastruktur geprüft – doch zusätzliche Bahnsteige an den Stationen oder gar eine neue Stammstrecke ließen sich in Stuttgart nur unter größtem Aufwand realisieren. In den Fokus rückte daher

rasch die Idee, die vorhandene Infrastruktur mit moderner Technik besser zu nutzen.

Bislang wird die Stammstrecke mit Lichtsignalen in lange Abschnitte unterteilt, in denen sich jeweils nie mehr als ein Zug gleichzeitig befinden darf. Züge können sich daher beispielsweise erst dem Bahnsteigebereich nähern, wenn der vorausfahrende Zug diesen längst geräumt hat. Zwischen zwei im 2,5-Minuten-Abstand fahrenden Zügen liegt somit rund ein Kilometer Abstand – viel mehr, als für den sicheren Betrieb erforderlich ist.

Das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart (VRS) und die Deutsche Bahn haben daher gemeinsam nach neuen Lösungen gesucht und die Einführung von ETCS beschlossen. Anstelle der heutigen Lichtsignale stehen mit dem **European Train Control System** Zug und Strecke per Funk im laufenden Austausch. Damit kann der Mindestabstand zweier Züge erheblich verkürzt werden und der nächste Zug bereits

an den Bahnsteig fahren, bevor der vorausfahrende Zug diesen vollständig geräumt hat. Eine Anfang 2019 abgeschlossene gemeinsame Machbarkeitsstudie zeigte detailliert, wie damit in einem ersten Schritt fast eine halbe Minute an Puffer – bei 2,5-Minuten-Abständen – gewonnen werden kann, sodass mehr Züge zwischen Schwabstraße und Vaihingen bzw. Böblingen fahren können.

Zusammen mit Stuttgart 21 werden zunächst bis 2025 rund 100 Streckenkilometer mit neuen Digitalen Stellwerken und ETCS ausgerüstet. Damit einhergehend sind auch rund 450 Fahrzeuge des Regional- und S-Bahn-Verkehrs mit der neuen Technik auszustatten, die im Fernverkehr längst Einzug gefunden hat. Der runderneuerte Knoten Stuttgart wird damit zum Vorreiter der bis etwa 2040 vorgesehenen Umrüstung des übrigen deutschen Netzes. Bund, Deutsche Bahn, Land und Region stemmen gemeinsam die

Finanzierung, die auch die Beschaffung von 58 neuen S-Bahn-Fahrzeugen miteinschließt.

ETCS ebnet dabei auch den Weg für weitere Verbesserungen: Mit dem automatisierten Fahrbetrieb (Automatic Train Operation, ATO) wird eine Art Tempomat in den Führerstand eingebaut, der – unter den Augen des Triebfahrzeugführers – präzise beschleunigt, bremst und hält. Mit einem Verkehrsleitsystem (Traffic Management System, TMS) werden die laufend per Funk übertragenen Daten dazu genutzt, den Zugverkehr dynamisch zu optimieren, um so auch Störungen besser bewältigen zu können.

An weiteren Verbesserungen wird stetig gearbeitet, um zukünftig mit mehr als 24 Zügen pro Stunde und Richtung über die Stammstrecke fahren zu können. Die Ausrüstung des übrigen S-Bahn-Netzes mit ETCS soll bis 2030 erfolgen.

P+R

Regionales Park and Ride

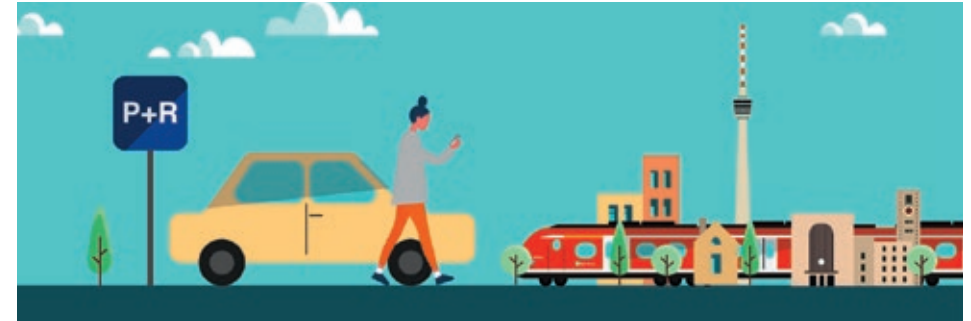
Günstig, komfortabel und CO₂-sparend

Park and Ride (P+R) ist ein Baustein, um Sie komfortabel ans Ziel zu bringen. Pendler, die kein passendes Busangebot vor ihrer Haustüre haben und deshalb nicht auf ihr Auto verzichten können, sollen möglichst wohnortnah einen kostenlosen P+R-Stellplatz zum Umstieg auf die Bahn vorfinden.

Kostenfreie P+R-Anlagen an den Haltestellen zwischen den größeren Städten sollen dafür sorgen, dass Pendler mit ihrem Pkw die nächstgelegene Haltestelle zum Umstieg auf die Bahn nutzen und somit die mit dem

Auto zurückgelegte Strecke kurz bleibt. Lange Pkw-Fahrten bis zu einem günstigen P+R-Platz sind dann überflüssig.

Das Konzept unterstützt den raschen Ausbau entlang der S-Bahn-Haltestellen und dient dem langfristigen Erhalt bestehender P+R-Anlagen. Durch einheitliche Bedingungen steuert der Verband Region Stuttgart die P+R-Thematik. So sollen Parkgebühren, Parkdauer und Parkberechtigungen überall gleich sein.



Darüber hinaus arbeitet die Region Stuttgart daran, die Einstellbedingungen an den P+R-Parkplätzen zu vereinheitlichen. An der einheitlichen Kennzeichnung kann der Benutzer künftig erkennen, dass er sich auf einer P+R-Anlage mit regionalen Standards befindet.

Derzeit gibt es über 7.000 kostenlose P+R-Stellplätze im Verbundgebiet der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS). Durch Unterstützung der Region werden in nächster Zeit bei weiteren 1.500 Stellplätzen die Gebühren entfallen.

Neue DB Park+Ride App erleichtert den Umstieg

Die Deutsche Bahn bietet Autofahrern in der Region Stuttgart mit der DB Park+Ride App einen bislang einmaligen Service. Die als Pilotprojekt für die S-Bahn Stuttgart entwickelte App zeigt, wo es sich lohnt, das Auto stehen zu lassen, gibt eine Vorhersage über die Auslastung der Parkplätze und übernimmt die Navigation zu freien Parkplätzen mit nahtloser Anbindung an den ÖPNV in Echtzeit.

Damit bringt der digitale Service erstmals die Welten des Autofahrens und des ÖPNV zusammen. Ein häufiges Hemmnis für das Umsteigen, die Unsicherheit, ob im Bereich von Bahnstationen und Haltestellen freie Parkplätze verfügbar sind, wird mit einer Prognosegenauigkeit von rund 90 Prozent genommen. Dazu setzt das Start-up-Unternehmen Bliq, von dem die Idee stammt, künstliche Intelligenz ein. Technologiepartner des Projekts ist HERE Technologies, ein weltweit führender Entwickler von digitalen Karten und ortsbezogenen Plattformdiensten.

Innerhalb des ersten Vierteljahres haben bereits rund 1.000 Nutzer den Service angewandt und sich bei etwa 8.000 Fahrten

8.500

KOSTENFREIE
P+R-STELLPLÄTZE

Ein gutes Beispiel

Die P+R-Anlage in Vaihingen an der Enz ist mit über 1.000 Stellplätzen die größte P+R-Anlage in der Region. Durch das Engagement der Region konnte dort das kostenfreie Parken weiterhin sichergestellt werden.

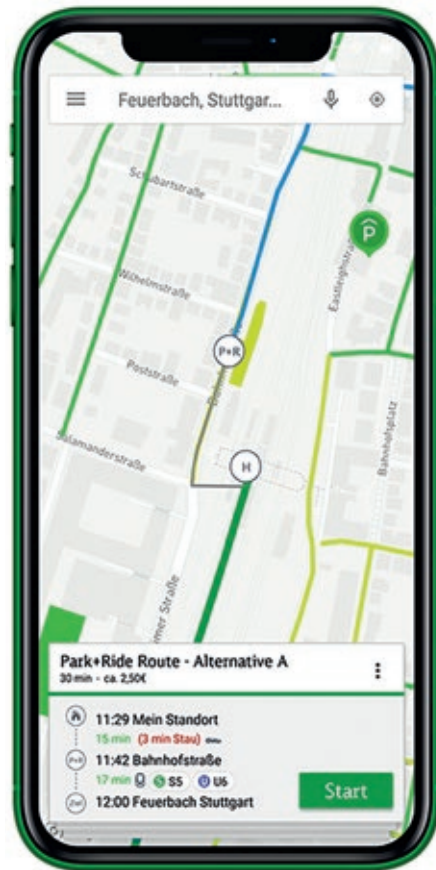
im Raum Stuttgart navigieren lassen. Ziel ist es, Autofahrer in der Region Stuttgart anzusprechen, die die Vorzüge des Autos und des ÖPNV nutzen möchten. Tatsächlich haben 90 Prozent der Nutzer ein eigenes Auto und 82 Prozent kein Abonnement beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS).

Ein Roll-out auf andere Regionen wäre bei Erfolg denkbar und schnell möglich: Die gesamte Parkplatzkarte der DB Park+Ride App enthält etwa 60 Millionen Parkmöglichkeiten in ganz Deutschland. Das sind Parkplätze in Parkhäusern, an Straßen sowie auf Park+Ride-Anlagen. 85 Prozent der Nutzer haben sich für eine Weiterentwicklung der App ausgesprochen.

Mit der DB Park+Ride App leistet die S-Bahn Stuttgart, als Rückgrat des ÖPNV in der Region, einen Beitrag zu den Luftreinhaltezielen des Landes Baden-Württemberg und der Landeshauptstadt Stuttgart. Diese sehen eine Verringerung des Autoverkehrs in der Stadt vor. Dazu könnte eine verbesserte Quote der ÖPNV-Nutzung von außerhalb der Stadtgrenze in die Innenstadt beisteuern. Zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV setzt die S-Bahn Stuttgart gemeinsam mit dem Verband Region Stuttgart bis Ende 2020 den ganztägigen 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn um. Zudem ist seit der VVS-Tarifzonenreform zum 1. April 2019 der ÖPNV auch preislich so attraktiv wie noch nie.

Weitere Informationen zum Service gibt es auf der Webseite www.dbparkandride.de. Die App ist als Beta-Version im App Store und im Google Play Store erhältlich.

Bliq hat am Startup-Programm in der DB mindbox in Berlin teilgenommen. Dort arbeiten Start-ups und DB-Mitarbeiter gemeinsam an Innovationen auf Basis von digitalen Technologien, um das Verkehrsmittel Bahn nachhaltig attraktiver und wettbewerbsfähiger zu machen.



S21-Ausstellung

Der neue InfoTurmStuttgart kommt!



Das neue Gebäude wird seit Sommer 2019 gebaut. Die großen Fenster öffnen den Blick von innen nach außen und umgekehrt, die rote Außenfassade ist von allen Seiten gut sichtbar. Im Inneren wird der Baustellencharakter durch versiegelten Estrich und „offene Decken“ weitergetragen. Auf drei Etagen werden Inhalte zum Bahnprojekt, zum Städtebau und zur S-Bahn präsentiert.

Daneben gibt es einen Konferenzraum und eine Aussichtsplattform mit direktem Blick auf die Baustelle. Viele digitale Exponate in Verbindung mit großflächigen Bildern und Texten ermöglichen eine flexible, aktuelle Gestaltung der Ausstellung.

Im Frühjahr 2020 ist es so weit: Der neue InfoTurmStuttgart (ITS) öffnet an Gleis 16 im Stuttgarter Hauptbahnhof die Pforten. Auf drei Etagen und einer Aussichtsplattform können sich Interessierte anhand neuester Medien über das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm informieren. Zudem wird der neue zentrale Informationshub auch der Ausgangspunkt für Führungen sein.

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V. hatte Ende Juli 2019 die bisherige Ausstellung zum Bahnprojekt im Turmforum nach über 21 Jahren und über 4,3 Millionen Besuchern geschlossen. Grund dafür war, dass der gesamte Bonatz-Bau für den neuen Hauptbahnhof umgebaut wird.

Das Bahnhausmodell aus der bisherigen Ausstellung wird durch Augmented Reality (AR) aufgewertet und veranschaulicht zum Beispiel die verkürzten Umsteigewege und die klimatischen Verhältnisse auf den Bahnsteigen.

Ein weiteres Highlight ist ein Kino-Raum, der dem Besucher über vier Leinwände vermittelt, bereits im neuen Hauptbahnhof zu stehen. Per Joystick kann man sich sogar durch die virtuelle Zukunft bewegen.

Auch an die jungen Besucher wurde gedacht: Sie können sich zum Beispiel anhand eines überdimensionalen Wimmelbilds spielerisch mit Hilfe von Augmented Reality mit dem Bahnprojekt beschäftigen und finden auch das passende Spielzeug vor.

Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.
www.s21erleben.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de



Bauvorhaben Die S-Bahn ausbauen heißt ...

... nicht nur mehr Züge in dichterem Takt zu fahren, sondern auch neue Ziele in der Region an die S-Bahn anzubinden und möglichst vielen Nutzern einen barrierefreien Zugang auf den Bahnsteig und in die Züge zu ermöglichen. Dafür sind viele, teils sehr komplexe Baumaßnahmen nötig. Die Regionalversammlung treibt das Ausbauprogramm weiter an und stellt das Signal für die Weiterentwicklung damit immer wieder auf freie Fahrt.

Neu nach Neuhausen

Die Verlängerung der S-Bahn bis Neuhausen ist für 2026 fest im Visier. Das ist zwar später und wird teurer als beabsichtigt, hat aber handfeste Gründe: Planänderungen in Zusammenhang mit Lärm-, Brand-, Umwelt-, Arten- und Hochwasserschutz, die Option eines Viertelstundentakts und die gerade bei Großvorhaben spürbaren Preissteigerung im Baugewerbe. 53,2 Millionen Euro von insgesamt 209 Millionen Euro finanziert der Verband Region Stuttgart. Die vier Kilometer lange Strecke bekommt zwei neue Haltepunkte und bindet den Filderraum deutlich besser

an die Mobilitätsdrehscheibe an, die mit Stuttgart 21 am Flughafen entsteht.

Schnelle Wende

Ein neues Gleis, auf dem S-Bahn-Züge wenden können, entsteht in Feuerbach. Da zwischen Weil der Stadt und Zuffenhausen kein Metro-polexpress des Landes fährt, ist die S-Bahn dort sehr gut ausgelastet. Zur Entlastung, aber auch um weitere Fahrgäste für die S-Bahn zu gewinnen, soll zukünftig jede halbe Stunde ein zusätzlicher Zug zwischen Weil der Stadt und Feuerbach fahren, der das neue Wendegleis nutzt.

Mittendrin: Mittnachtstraße

Nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird die Mittnachtstraße zum zentralen Umsteigepunkt im S-Bahn-Netz der Region Stuttgart. Die S-Bahn-Stammstrecke wird bis dorthin verlängert, sodass dort auch bequem zwischen den Linien S1, S2, S3 im Süden und S4, S5, S6 im Norden umgestiegen werden kann. Die Haltestelle bietet außerdem

die perfekte Anbindung für die Bewohner des neu entstehenden Rosensteinviertels sowie des Gebiets zwischen Nordbahnhofstraße und Rosensteinstraße.

Mehr Angebot und Zukunftsoptionen für „alte“ Strecken

Bereits beschlossen ist, dass rasch mehr S-Bahnen zwischen Feuerbach und Weil der Stadt eingesetzt werden, damit es mehr Platz in den Spitzenverkehrszeiten gibt.

Hermann Hesse und die S-Bahn

Auch eine S-Bahn bis nach Calw könnte schon bald greifbar werden. Die Projektpartner haben ihren Willen dazu bekundet. Es müssen noch verschiedene Gremien zustimmen. Geplant ist, dass die Hermann-Hesse-Bahn bis Renningen so schnell wie möglich aufs Gleis kommt und dann in einer zweiten Ausbaustufe durch eine S-Bahn nach Calw abgelöst wird. Mit einer verlängerten S6 wäre der Landkreis Calw zukünftig umsteigefrei sowie klima- und umweltfreund-

lich in Richtung Stuttgart angebunden. Dafür können erhöhte Bundesförderungen für Streckenreaktivierungen und Elektrifizierungen von Bahnstrecken genutzt werden, die bis Mitte 2020 abgeklärt werden. Bis die S6 realisiert ist, wird als Zwischenlösung außerdem im Abschnitt zwischen Renningen und Weil der Stadt in der Hauptverkehrszeit eine noch in Planung befindliche Express-S-Bahn den Vorrang erhalten. In allen übrigen Zeiten steuert die Hermann-Hesse-Bahn Renningen an.

S-Bahn nach Göppingen?

Auch eine Verlängerung der S-Bahn in den Landkreis Göppingen wurde intensiv untersucht. Sie wäre betrieblich möglich, allerdings nicht wirtschaftlich, denn es gibt bereits ein umfangreiches Zugangebot auf der Strecke. Daher soll zunächst die Taktung auf eine halbstündige Anbindung von Geislingen an der Steige erhöht werden, außerdem sollen auch am Wochenende und in den Nachtstunden durchgängig Regionalzüge im Takt fahren.

Mobilitätspunkte

Multimodal, vernetzt und bestens informiert am Regionalen Mobilitätspunkt



Punkt für Punkt zum Mobilitätsnetzwerk – dieses Ziel verfolgt der Verband Region Stuttgart seit 2015 durch sein Kofinanzierungsprogramm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ sowie mit EU-Zuschüssen aus dem Förderprogramm RegioWIN. Meilenstein: In 13 Kommunen werden Regionale Mobilitätspunkte vor allem an S-Bahn-Stationen aufgebaut: Backnang, Böblingen, Esslingen/Fils, Esslingen am Neckar, Fellbach, Gingen an der Fils, Göppingen, Kernen im Remstal, Leinfelden-Echterdingen, Leonberg, Ludwigsburg, Sindelfingen und Waiblingen.

Was ist ein „Regionaler Mobilitätspunkt“?

Wo das weiße „M.“ im blauen Kreis künftig prangt, treffen sich weit mehr als nur Bus und Bahn. Das Zauberwort heißt „multimodale

Verknüpfung“ verschiedener Verkehrsmittel. Ein regionaler Mobilitätspunkt weist einen umfassenden, regionsweit einheitlichen Angebotsstandard auf. Dazu gehören Car-sharing, Fahrrad- und Pedelec-Verleih sowie Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Je nach Größe des Umsteigepunktes gibt es auch den klassischen Fahrkartenschalter oder Dienstleistungen rund ums Rad wie Laden und Service. Abstellen kann man sein Fahrrad künftig in Fellbach und Waiblingen gut gesichert in Fahrradtürmen. Beide sind zurzeit im Bau.

Unübersehbar: Info-Terminal und Wegeleitsystem

Am Regionalen Mobilitätspunkt wird man durch ein eigenes Wegeleitsystem zur richtigen

Bushaltestelle, zum RegioRad-Standort oder zur Ladestation geführt. Was man alles vorfindet, darüber gibt das Info-Terminal Auskunft. Es verfügt über einen Touchbildschirm, auf dem alle Infos über das „multimodale Fortkommen“ abrufbar sind: Die gesuchte Bus- und Bahnverbindung wie auch der Weg zum Rathaus oder zum Einstiegspunkt in den Weinwanderweg. Das Info-Terminal ist mit rund 2,50 m Höhe kaum zu übersehen und zeigt an, dass diese S-Bahn-Station als Regionaler Mobilitätspunkt die multimodale Mobilität garantiert, insbesondere auch über alle Angebote, die über die polyGoCard buchbar sind. Aber auch Informationen über Veranstaltungen und Sehenswürdigkeiten am Ort sind abrufbar.

Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) hat das Info-Terminal federführend und exklusiv für die Region Stuttgart entwickelt und sorgt für alle weiteren Informationen, zum Beispiel für den richtigen Anschluss in Echtzeit. Die Info-Terminals und das Wegeleitsystem werden im kommenden Jahr sukzessive an den Haltestellen der eingangs genannten Kommunen aufgestellt. Über eine Sprechstelle kann man sich zudem mit der 24-Stunden-Mobilitätshotline des VVS verbinden, die ebenfalls vom Verband Region Stuttgart ermöglicht wurde und per Telefon bereits an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr unter 0711 3206222 erreichbar ist.





Video-Reisezentrum Sechs Pilotstandorte in der Region

Individueller Komplett-Service rund um die Uhr

In der Region Stuttgart werden ab Januar 2020 an sechs Pilotstandorten sogenannte Video-Reisezentren eingerichtet. Die Deutsche Bahn nutzt die fortgeschrittene Digitalisierung, um dem veränderten Kaufverhalten der Kunden zu entsprechen. In Böblingen, Leonberg, Ludwigsburg und Waiblingen bleiben neben den Video-Reisezentren auch die lokalen Reisezentren mit DB-Personal in Betrieb. In Korntal und Marbach am Neckar erfolgt die Beratung und der Verkauf in der Pilotphase vollständig per „Video-Schalter“.

Für die Kunden bedeuten die Video-Reisezentren einen besseren Service. Gleichzeitig erfolgt eine Evaluation. Basierend auf den daraus gewonnenen Erkenntnissen folgen weitere Schritte. Sie können sich in einer Kabine, die mit zwei Bildschirmen, Mikrofon, Lautsprecher und Fahrkartendrucker ausgestattet ist, „live“ von einem ortskundigen Bahnmitarbeiter beraten lassen. Die Angebotspalette bleibt gleich wie in einem herkömmlichen Reisezentrum. Dabei profitieren die Kunden künftig von längeren und durchgehenden Öffnungszeiten. Diese sind montags bis freitags von 6 bis 19.30 Uhr und am Wochenende von 8 bis 18 Uhr. Schließungen zu Pausenzeiten oder bedingt durch Krankheit gehören damit der Vergangenheit an.

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

S-Bahn Region Stuttgart in Zahlen

435.000 Fahrgäste pro Tag

131 Millionen Fahrgäste im Jahr 2018

53 Züge zeitgleich im Netz an einem
Werktag (außer Samstag)

