

RegiON

01 | 2025

Infomagazin des Verbands Region Stuttgart



MOBILITÄT IST UNVERZICHTBAR

Wie die Region die Mobilität für alle verbessert

AUF DEM PRÜFSTAND

Welche Herausforderungen und Chancen gibt es aus Expertensicht in der Region?

DIE S-BAHN DER ZUKUNFT

Neue Strecken, Verbindungen und Technik

INHALT



04 DER REGIONALVERKEHRSPPLAN

Wegweiser für eine zukunftsfähige Mobilität

06 MOBILITÄTSLÖSUNGEN FÜR JEDEN BEDARF

11 DATEN & FAKTEN

Mobilität in der Region Stuttgart

12 EXPERTENINTERVIEW

Warum wir ÖPNV, Sharing und smarte Lösungen neu denken müssen

16 S-BAHN DER ZUKUNFT

Neue Strecken, Verbindungen und Technik

20 FRAG DIE FRAKTION

Wie stellen sich die Fraktionen die Zukunft der Mobilität vor und welche Prioritäten setzen sie dabei?

24 KOMMUNENPORTRÄT

Kuchen – Mehr Mobilität, weniger Verkehr

EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität ist eines der zentralen Themen unserer Zeit. Sie beeinflusst die Lebensqualität der Menschen, die wirtschaftliche Entwicklung und den Klimaschutz. In der Region Stuttgart stehen wir vor der Herausforderung, die Verkehrswende aktiv zu gestalten und nachhaltige, effiziente sowie zukunftsorientierte Lösungen zu entwickeln.

Der Regionalverkehrsplan (RVP) ist dabei unser Leitfaden. Er schafft die Grundlage für eine umweltfreundliche und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur (S. 4). Unser Ziel ist es, den Verkehr effizienter, zuverlässiger und klimafreundlicher zu gestalten und gleichzeitig die Erreichbarkeit für alle Menschen in der Region zu verbessern.

Besonders wichtig ist dabei die Digitalisierung. Diese treiben wir bei der S-Bahn voran und sind damit Vorreiter. Auch die Integration verschiedener Verkehrsmittel spielt eine entscheidende Rolle: Vom Fahrrad über den ÖPNV bis zum Auto müssen alle Mobilitätsformen nahtlos miteinander vernetzt sein (S. 8).

In dieser Ausgabe des Magazins widmen wir uns der vielfältigen Mobilität in der Region Stuttgart und zeigen, welche Projekte bereits umgesetzt wurden und welche Innovationen in den kommenden Jahren geplant sind (S. 16).

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor



Der Regionalverkehrsplan (RVP) – Wegweiser für eine zukunftsfähige Mobilität in der Region Stuttgart

In unserer Region stehen wir vor großen Herausforderungen: hohes Verkehrsaufkommen, verkehrlich erzeugte Umweltbelastungen und der Bedarf nach nachhaltiger Entwicklung. Der Regionalverkehrsplan (RVP) des Verbands Region Stuttgart bietet hierfür Lösungen.

Leitfaden und die Entwicklung der Mobilität in der Region Stuttgart

Der RVP ist von strategischer Bedeutung, da er als Leitfaden für die Koordination und Implementierung verkehrspolitischer Maßnahmen dient, die darauf abzielen, die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern und die wirtschaftliche Attraktivität der Region zu steigern. Dabei trägt der Plan durch seine klimaschutzorientierte Ausrichtung zur Vermeidung negativer verkehrlicher Folgen bei und fördert eine nachhaltige Regionalentwicklung, die den Anforderungen einer modernen Gesellschaft gerecht wird. Er ist von der Europäischen Union als nachhaltiger Mobilitätsplan anerkannt und spielt eine zentrale Rolle dabei, die Verkehrssysteme in der Region Stuttgart umweltfreundlich und zukunftsgerecht zu gestalten.

Kernziele und Maßnahmen

Der RVP adressiert spezifisch die Bedürfnisse einer diversifizierten Bevölkerung sowie Wirtschaft und gewährleistet die Erreichbarkeit funktionaler Schwerpunkte durch die Unterstützung einer breiten Palette von Mobilitätsformen. Mit über 300 geplanten Maßnahmen umfasst der Plan Vorschläge für u. a. den Ausbau des Schienen- und Straßennetzes, die Verbesserung der Radinfrastruktur, die Einführung neuer Angebote im öffentlichen Nahverkehr und die Implementierung fortschrittlicher Verkehrstechnologien.

Rolle der integrierten Planung

Ein weiterer Grund für die große Bedeutung des RVP liegt in seiner Funktion als integrativer Bestandteil der Regional- und Stadtplanung. Der Plan berücksichtigt die komplexen Wechselwirkungen zwischen Verkehr, Siedlung und Freiraum und bildet somit eine fundierte Grundlage für Entscheidungen im Bereich der Bauleitplanung und der Verkehrspolitik. Diese integrierte Planung ist entscheidend, um kohärente und effektive Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen der Mobilität in der Region zu entwickeln.



Datengrundlage und Aktualisierung

Dem RVP zugrunde liegt das regionale Verkehrsnachfragemodell. Der Verband Region Stuttgart nutzt dieses seit 2010, um verschiedenste Maßnahmen für das Rad, den Schienen- und Straßenverkehr auf einer validen Grundlage zu untersuchen. Es dient dazu, die Leitplanken für die künftige Verkehrsentwicklung in der Region zu stellen und ist hier sozusagen das wichtigste Werkzeug der Verkehrsplanung. Um den veränderten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, soll es aktualisiert werden. Deswegen ist eine erneute Haushaltsbefragung „Mobilität in der Region Stuttgart“ in diesem Jahr geplant. Diese ist entscheidend, um aktuelle Daten über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu sammeln und diese für den Aufbau des Verkehrsnachfragemodells zu nutzen.

Zusammenfassend ist der Regionalverkehrsplan nicht nur ein Werkzeug zur Bewältigung der aktuellen Verkehrsprobleme, sondern auch ein zentraler Baustein für die zukunftsfähige Entwicklung der gesamten Region Stuttgart. Er trägt wesentlich dazu bei, eine leistungsstarke und nachhaltige Mobilität zu fördern. Durch seine umfassende und vorausschauende Auseinandersetzung mit verkehrlichen Maßnahmen stellt der RVP sicher, dass die Region Stuttgart als dynamische und innovative Metropolregion weiterhin florieren kann.

//



Wie funktioniert die Befragung?

Die Befragung wird in zwei Wellen durchgeführt, um saisonale Unterschiede im Mobilitätsverhalten erfassen zu können.

Zeitpunkt: Die erste Erhebungswelle findet zwischen April und Juni statt, die zweite Welle zwischen September und November.

Methodik: Die stichprobenartig ausgewählten Haushalte erhalten ein Anschreiben mit Informationen zur Befragung und können online, telefonisch oder per Brief antworten.

Was wird abgefragt?

Allgemeine Daten: Informationen zu den Haushaltsmitgliedern wie Alter und Berufstätigkeit.

Mobilitätsverhalten: Details zu täglichen Wegen, genutzten Verkehrsmitteln und der Häufigkeit von Heimarbeit.



Strategische Herausforderung

MOBILITÄTSLÖSUNGEN FÜR JEDEN BEDARF

Täglich pendeln hunderttausende Menschen in der Region Stuttgart von A nach B. Ob es der Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Sport oder zum Arzt ist – die Menschen sind auf Mobilitätsangebote angewiesen und verlassen sich auf diese.



Ein großer Teil der Verantwortung liegt beim Verband Region Stuttgart, dessen jährliches Haushaltsvolumen vor allem den Verkehrssektor fördert. Als Aufgabenträger der S-Bahn Stuttgart und Initiator des RELEX-Expressbusses sowie zahlreicher weiterer interkommunaler ÖPNV-Angebote ist der VRS ein Garant für Mobilität in der Region. Die Grundlage dafür bilden der Regionalverkehrsplan und das dazugehörige Verkehrsmodell. So gelingt es, unterschiedliche Fortbewegungsmittel miteinander zu verknüpfen, Potenziale auszuschöpfen und eine zukunftsfähige und bedarfsgerechte Entwicklung zu fördern.

Nicht nur die Menschen in unserer Region, sondern auch ihre zurückgelegten Wege könnten unterschiedlicher nicht sein. Deshalb hat der Verband Region Stuttgart nicht nur die Schiene im Blick, sondern auch die von Autos und Fahrrädern genutzten Straßen sowie die Kombination aus Anschlüssen und Verbindungen. Flexible, kostengünstige und umweltfreundliche Angebote können dabei die Attraktivität steigern und Transformationsprozesse in unserer Region beschleunigen.

Gestern, heute, morgen

Die Stuttgarter S-Bahn im Wandel

Seit 1996 ist der Verband Region Stuttgart Aufgabenträger der S-Bahn. Seitdem verfolgt er das Ziel, die Qualität und die Flexibilität des Angebots kontinuierlich zu verbessern, sodass die Fahrgäste davon profitieren. Ein dichtes Netz aus Haltestellen, ein dichter Takt der Abfahrtszeiten und ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen und Fahrzeugen sind dabei die wichtigsten Maßstäbe, an denen sich der VRS orientiert.

Der mit der DB Regio AG geschlossene S-Bahn-Vertrag, mit einer Laufzeit bis ins Jahr 2032, sorgt dabei für die nötige langfristige Planungssicherheit und Modernisierungsmaßnahmen. Letztere machen sich momentan besonders bemerkbar: Neben dem neuen Innen- und Außendesign der Fahrzeuge stehen die Verbesserung der Fahrgastkommunikation und des Schienenersatzverkehrs bei Baustellen im Vordergrund. Aktuell arbeitet der VRS an der Ausschreibung des Verkehrsvertrags ab 2032. Darin einfließen sollen die geplanten sowie Optionen für künftige Verbesserungen.

Die Arbeiten am Stuttgarter Hauptbahnhof für Stuttgart 21 sowie zahlreiche Nebenbaustellen am European Train Control System (ETCS) und die Maßnahmen der Qualitätsoffensive für den Schienenknoten Stuttgart (QSS) sind für S-Bahn-Pendelnde jeden Tag eine große Herausforderung. Am Ende des Tunnels soll nicht nur Licht sein, sondern eine langfristige und zukunftsfähige S-Bahn: mit mehr Sicherheit, Flexibilität und vor allem Zuverlässigkeit.



Nicht nur optisch hat sich die S-Bahn verändert, sondern auch, was die Technik anbetrifft – das digitale Zeitalter beginnt.



Direkt, komfortabel und zum VVS-Tarif ergänzt der RELEX das S-Bahn-Netz mit wichtigen Querverbindungen.



Flexible Mobilitätsangebote

Alle Wege führen durch die Region

RELEX

Direkt, komfortabel und zum VVS-Tarif – das sind die Merkmale des regionalen Expressbusses RELEX, der seit 2016 im Linienbetrieb unterwegs ist und größtenteils vom VRS finanziert wird. Er ergänzt das S-Bahn-Netz mit wichtigen Querverbindungen. Vier Buslinien fahren aktuell durch die Landkreise der Region: X10, X20, X60 und X93.

Seit dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember verkehren die Linien werktags im Halbstundentakt (6 bis 20 Uhr). Außerdem konnte das Busnetz um drei weitere Stationen erweitert werden. Von normalen Linienbussen unterscheidet sich der RELEX vor allem durch seine vielen Extras wie z. B. Klapptische, Gepäckfächer, Ladesteckdosen und kostenloses WLAN.

Bikesharing

Eine Tour durch die Weinberge des Remstals, durch die Innenstadt oder entlang des Neckars? Das Radverleihsystem RegioRad Stuttgart ist ideal für spontane Ausflüge und ein ergänzender Baustein, der die Mobilität in der Region fördert.

An über 240 Stationen in 34 Kommunen kann man die Zweiräder per polygoCard ausleihen. 960 Fahrräder, 570 Pedelecs und 36 E-Lastenräder bilden ein breites Repertoire, auf das der knapp 16.000 Personen starke Kundenstamm zurückgreifen kann. Mit der Finanzierung für den Bau neuer Stationen sowie für Freiminuten (30 für Fahrräder, 15 für Pedelecs) setzt die Region wichtige Impulse, um bestehende Nahverkehrsmittel mit attraktiven und umweltfreundlichen Angeboten zu erweitern.



In Leinfelden-Echterdingen befindet sich einer von 13 regionalen Mobilitätspunkten.

Mobilitätspunkte

Von den regionalen Mobilitätspunkten profitieren aktuell 13 Kommunen. Zu ihrer Ausstattung gehören neben den Haltestellen der Bahnen und Busse auch Plätze für Taxis, Bike- und Carsharing. Unterschiedliche Fahrrad-Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Bikes und -Autos sind ebenfalls Bestandteil der Infrastruktur vor Ort. Die Informationsterminals mit ihren großen Touchscreens verschaffen den Reisenden einen guten Überblick über die Abfahrtszeiten der Verkehrsmittel und über die weiteren Angebote.

Neben dem VRS unterstützen auch das Land BW, die EU und beteiligte Kommunen das gemeinsame Kofinanzierungsprojekt. Der Verkehrsausschuss der Regionalversammlung hat bereits das Potenzial für weitere Mobilitätspunkte festgestellt und zusätzlich eine Integration von E-Scootern vorgesehen.

Regionale Verkehrsmanagementzentrale

Den Überblick über den Verkehr auf den Straßen der Region hat die regionale Verkehrsmanagementzentrale. Sie sorgt als interkommunale Drehscheibe für weniger Staus, indem sie Verkehrsflüsse und Straßen überwacht. Dabei werden Autofahrende in Echtzeit über Baustellen oder Störungen informiert.

Damit die Mobilität über Kreisgrenzen hinweg effizient, sicher und umweltfreundlich bleibt, haben sich sieben Städte und Landkreise als operative Partner dem Pilotprojekt angeschlossen. Die von EU, Land und Region geförderte regionale Verkehrsmanagementzentrale kann so gemeinsam gesteuert werden.

P+R & B+R

Um möglichst vielen Menschen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen, fördert der VRS Stellplatz-Angebote für Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R). Für Nutzende sind die Angebote größtenteils kostenlos, ganz nach dem Prinzip Fahrschein gleich Parkschein.

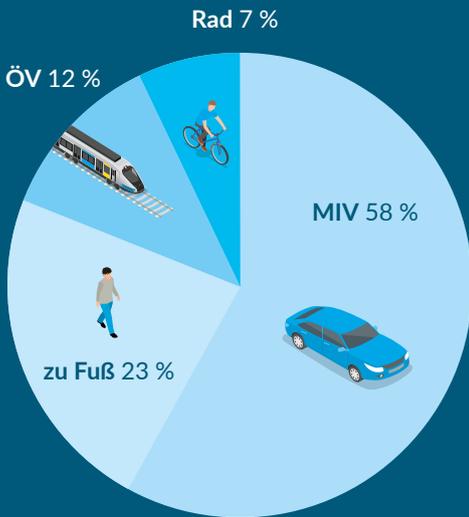
In der Region befinden sich an insgesamt 115 Haltestellen 18.400 Pkw-Abstellplätze dieser Art. Konkret werden dabei vom Verband jährlich 180 Euro pro P+R-Stellplatz an die Betreiber bzw. Gemeinden erstattet. Beim Neubau wird ein Bauzuschuss von bis zu 4.500 Euro pro Stellplatz gewährt.

Damit E-Bikes und andere höherwertige Fahrräder sicher abgestellt werden können, fördert der VRS B+R-Anlagen, die mit der polygoCard kostenlos nutzbar und zugänglich sind. Dies wird durch einen jährlichen Finanzierungsbeitrag der Region in Höhe von 50 Euro pro Abstellplatz ermöglicht. Zum Beispiel im Fahrradparkhaus am Esslinger Bahnhofplatz mit 370 Stellplätzen (davon 300 VRS-gefördert) oder in der vertikalen und automatisierten Radbox in Fellbach mit 78 Stellplätzen (davon 39 VRS-gefördert).

DATEN & FAKTEN

128

Millionen Kilometer werden täglich in der Region Stuttgart zurückgelegt. Durch die Bevölkerung vor Ort sowie Pendelnde und Besuchende. Das entspricht ca. 3.200 Runden um den Äquator.



Mittnachtstraße: An dieser neuen Haltestelle halten künftig alle S-Bahn-Linien. Sie wird Teil der S-Bahn-Stammstrecke und mit S21 in Betrieb genommen.

ca. 215

km umfasst das Schienennetz der S-Bahn Stuttgart

83

Stationen, die täglich von mehr als

435.000

Fahrgästen genutzt werden.



über 443

Millionen € entfallen im Haushalt 2025 des VRS auf den Verkehrsbereich. Bei einem Gesamtvolumen von knapp 500 Millionen € ist das der Großteil.



Der Verkehr von morgen ist multimodal

WARUM WIR ÖPNV, SHARING UND SMARTE LÖSUNGEN NEU DENKEN MÜSSEN



„Wir brauchen einen zuverlässigen ÖPNV, mehr Kapazitäten und bessere Verbindungen zwischen der Stadt und dem Umland, zum Beispiel durch mehr Park and Ride-Plätze und Echtzeitinformationen an Haltestellen.“

Carl-Eugen Metz
Vorstand Verkehr & Umwelt
ADAC Württemberg e.V.

Wie bewerten Sie die aktuelle Mobilitätssituation in der Region Stuttgart?

In der Region Stuttgart herrscht ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Die Mischung aus privatem, öffentlichem und gewerblichem Verkehr führt zu vielen Staus und überfüllten Verkehrsmitteln. Pendler und der zunehmende Wirtschaftsverkehr machen es nicht einfacher. Wir sehen zwar positive Ansätze wie den kontinuierlichen Ausbau des Nahverkehrs und Initiativen für Radfahrer, doch die Herausforderungen der Region bleiben bestehen. Dazu zählen Staus sowie volle Busse und Bahnen, die zudem zu oft von Verspätungen und Ausfällen betroffen sind. Das sind die Themen, die dringend angegangen werden müssen.

Welche Herausforderungen sehen Sie speziell in Ballungszentren wie Stuttgart im Vergleich zu ländlichen Gebieten der Region?

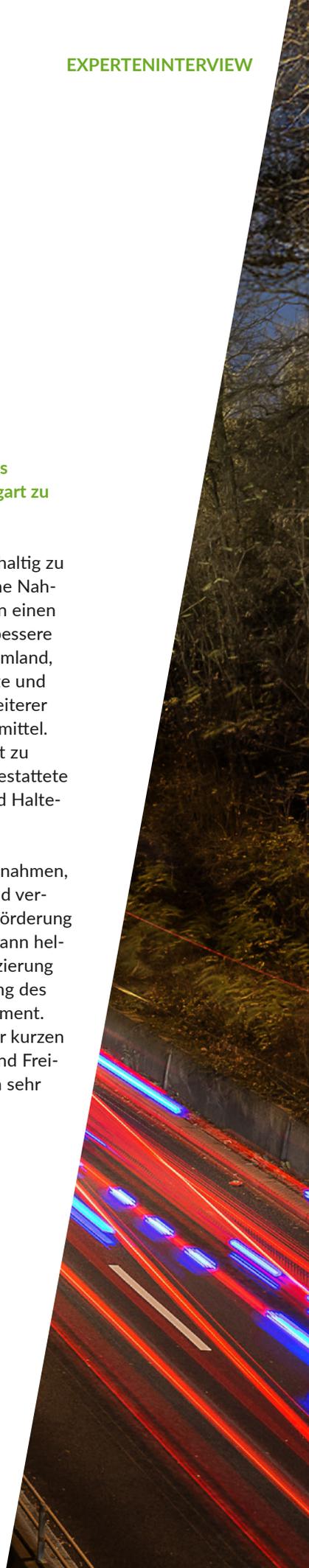
Die Herausforderungen von Ballungszentren wie Stuttgart unterscheiden sich stark von denen in ländlichen Gebieten. In Städten ist die Verkehrsbelastung ein großes Problem. Hier treffen Pendlerströme, Wirtschaftsverkehr und lokaler Verkehr aufeinander. Der begrenzte Platz für Straßen, Parkplätze, Radwege, Gehwege und Aufenthaltsflächen führt zwangsläufig zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Hinzu kommt, dass trotz eines vergleichsweise gut ausgebauten ÖPNV-Netzes in Stuttgart die Zuverlässigkeit, insbesondere der S-Bahnen, verbesserungswürdig ist. Diese Faktoren führen zu einer Unzufriedenheit der Verkehrsteilnehmenden, was auch unsere jüngst veröffentlichte ADAC Studie „Mobil in der Stadt“ bestätigt.

Auf dem Land hingegen gibt es in der Regel weniger Mobilitätsalternativen. Hier fehlt häufig ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr mit verlässlicher und attraktiver Taktung, weshalb das Auto oftmals unverzichtbar ist. Die Qualität der Straßeninfrastruktur ist eine weitere Herausforderung, da viele Straßen in ländlichen Regionen nicht ausreichend instandgehalten werden. Zudem sind Pendlerinnen und Pendler auf schnelle, direkte und zuverlässige Verbindungen in die Stadt angewiesen, die wir leider viel zu selten vorfinden.

Welche Maßnahmen halten Sie für besonders dringlich, um den Verkehr in der Region Stuttgart zu verbessern?

Um den Verkehr in der Region Stuttgart nachhaltig zu verbessern, muss in erster Linie der öffentliche Nahverkehr weiter gestärkt werden. Wir brauchen einen zuverlässigen ÖPNV, mehr Kapazitäten und bessere Verbindungen zwischen der Stadt und dem Umland, zum Beispiel durch mehr Park and Ride-Plätze und Echtzeitinformationen an Haltestellen. Ein weiterer Punkt ist die Förderung alternativer Verkehrsmittel. Dazu gehört der Ausbau des Radnetzes, nicht zu vergessen sind sichere und komfortabel ausgestattete Bike and Ride-Anlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs.

Wir müssen außerdem Verkehrslenkungsmaßnahmen, beispielsweise mithilfe von Umweltspuren und verkehrsberuhigten Zonen, ergreifen. Auch die Förderung von Homeoffice und flexiblen Arbeitszeiten kann helfen, die Spitzenzeiten zu entlasten. Zur Reduzierung von Staus braucht es zudem eine Verflüssigung des Verkehrs und ein besseres Baustellenmanagement. Langfristig gesehen sollten wir eine „Stadt der kurzen Wege“ anstreben, in der Wohnen, Arbeiten und Freizeit näher zusammenrücken. Hier ist Paris ein sehr gutes Beispiel.



Gibt es besondere Trends im Mobilitätsverhalten der Menschen in der Region Stuttgart, die Sie beobachten?

Wir beobachten in der Tat einige interessante Trends. Erstens sehen wir eine Zunahme des Multimodalitätsverhaltens, das heißt immer mehr Menschen nutzen je nach Tageszeit, Zweck oder Verfügbarkeit unterschiedliche Verkehrsmittel. Kombinationen wie Park and Ride oder die Verbindungen von Fahrrad und ÖPNV gewinnen immer mehr an Bedeutung.

Der zweite Trend ist die Elektromobilität: Elektroautos und Hybridfahrzeuge sind mittlerweile fester Bestandteil des Straßenverkehrs. Diese Entwicklung muss weiter gefördert werden, etwa durch den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Auch E-Bikes, Carsharing-Fahrzeuge und E-Scooter sind verstärkt im Stadtbild zu sehen. Und nicht zuletzt nimmt der Radverkehr zu, insbesondere durch den kontinuierlichen Ausbau von Radwegen und die zunehmende Verfügbarkeit von Leihfahrrädern. Trotzdem bleibt Stuttgart aufgrund der Topografie und Platzknappheit für Radfahrende immer noch eine Herausforderung.

Welche Lehren können wir aus anderen europäischen Städten/Regionen ziehen, die ihre Mobilitätssysteme erfolgreich transformiert haben?

Wir können viel von anderen europäischen Städten lernen, die ihre Mobilitätssysteme erfolgreich transformiert haben. In Amsterdam wurden beispielsweise autofreie Zonen und attraktive öffentliche Räume geschaffen, um den Individualverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Paris hingegen verfolgt das Konzept der „15-Minuten-Stadt“, bei dem alle wichtigen Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind. Stuttgart könnte Stadtteile so umgestalten, dass sie kurze Wege für den täglichen Bedarf bieten und so den Verkehr minimieren.

Dabei sollten wir aber die unterschiedlichen Mobilitätsformen keinesfalls gegeneinander ausspielen, sondern die Bedürfnisse aller in einem umfassenden Gesamtkonzept berücksichtigen. Denn schließlich sind die meisten Menschen in unterschiedlichen Rollen unterwegs und greifen dabei jeweils auf das für sie optimale Verkehrsmittel zurück, sei es das Auto, das Fahrrad bzw. Pedelec, der ÖPNV oder das Zufußgehen.

Welche Rolle spielen digitale Technologien und Mobilitäts-Apps bei der Lösung von Verkehrsproblemen?

Der Digitalisierung sollte in meinen Augen eine große Bedeutung zukommen, um Verkehrsprobleme zu lösen. So ermöglichen beispielsweise Echtzeit-Daten von Verkehrsflüssen, Staus, Baustellen und Wetterbedingungen eine dynamische Verkehrssteuerung und eine bessere Verkehrslenkung. Aber auch Apps erleichtern die Planung multimodaler Reisen und ermöglichen eine bedarfsgerechte und zuverlässige Fahrplanauskunft und Angaben zur Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten. Sie bieten personalisierte Routenplanung basierend auf Präferenzen wie Kosten, Reisezeit oder Umweltfreundlichkeit. Mithilfe von Apps könnten auch neue Verkehrsmittel wie autonome Shuttles, Ridesharing oder elektrische Last-Mile-Fahrzeuge schnell und einfach aufgenommen werden.

Wie können Mobilitätsangebote in der Region Stuttgart besser vernetzt werden, um eine echte Multimodalität zu fördern?

Um eine echte Multimodalität in der Region Stuttgart zu fördern, sehe ich mehrere spannende Maßnahmen. Stellen Sie sich eine zentrale App vor, die neben Echtzeitinfos, besten Routen und Haltestellenplänen auch den Buchungs- und Bezahlprozess sämtlicher Verkehrsmittel abbildet, vom ÖPNV über Carsharing bis hin zu E-Scootern. Das würde den Nutzerkomfort erheblich steigern.

Darüber hinaus könnte ein durchgängiges Tarifsystem, das verschiedene Verkehrsträger umfasst, die Nutzung von multimodalen Transportmitteln vereinfachen. Der weitere Ausbau von Mobilitätsstationen, an denen die Verkehrsmittel nahtlos kombiniert werden können, ist ein weiterer wichtiger Schritt. Diese Stationen ermöglichen als Dreh- und Angelpunkte problemlos zwischen Bus, Bahn, Fahrrad und Carsharing zu wechseln. Dabei sind auch ausreichende Kapazitäten bei den Park and Ride-Anlagen und sichere Abstellanlagen für das Bike and Ride zu schaffen.

Aber auch die Förderung von Sharing-Angeboten, insbesondere im Umland, ist von großer Bedeutung, um die erste und letzte Meile effizient abzudecken. Gerade Carsharing kann für viele Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, eine Alternative sein. Eine verbesserte ÖPNV-Anbindung mit zuverlässiger und dichter Taktung und besseren Verbindungen zwischen Stadt und Land würde das Gesamtbild abrunden.

Was wäre Ihr erster Vorschlag, wenn Sie eine Maßnahme zur Verbesserung der Mobilität in der Region Stuttgart umsetzen könnten?

Mein erster Vorschlag wäre, den öffentlichen Nahverkehr in der Region Stuttgart grundlegend zu verbessern. Zusätzliche Linien, mehr Fahrzeuge mit mehr Kapazitäten, eine digitalisierte Steuerung, engere Taktungen und benutzerfreundliche Haltestellen würden Busse und Bahnen attraktiver und zuverlässiger machen. Mobilitätsknotenpunkte und digitale Buchungssysteme könnten den nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtern. Attraktive Ticketmodelle und der parallele Ausbau der Radwege und der Radabstellanlagen sowie die Förderung emissionsfreier Fahrzeuge sind ebenso unerlässlich. Damit könnten wir die Mobilität auf ein neues Niveau heben und den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger deutlich gerechter werden.

//

Die Digitalisierung spielt eine immer größerer Rolle, z. B. bei der Planung multimodaler Reisen.

Mehr Komfort bei der Fahrradmitnahme dank des neuen Bereichs in der S-Bahnmitte. Für Rollstühle und Kinderwagen steht jetzt am Anfang und Ende ein eigener Bereich zur Verfügung.





S-Bahn der Zukunft

NEUE STRECKEN. NEUE VERBINDUNGEN. NEUE TECHNIK.

Der Schiene gehört die Zukunft: Immer mehr Menschen wollen aus den unterschiedlichsten Gründen den ÖPNV nutzen. Umso wichtiger ist es, durch Kapazitätssteigerungen dieser Nachfrage gerecht zu werden. Fakt ist aber auch: Der weitere Ausbau von Infrastruktur ist in den Ballungsräumen zunehmend schwierig. Darüber hinaus bringen engere Fahrpläne und mehr Züge auf den Schienen auch eine größere Störanfälligkeit mit sich.

Um all diese Anforderungen geschickt zusammenzuführen, hat sich der Verband Region Stuttgart schon früh für die Digitalisierung der S-Bahn in der Region Stuttgart engagiert.



Das teilautomatisierte Fahren soll bei der S-Bahn Stuttgart bald zum Alltag gehören.

Digitalisierung der Schiene

Das für den Hochgeschwindigkeitsverkehr entwickelte, europäisch standardisierte Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) soll erstmals in Deutschland für hoch belastete S-Bahn-Bereiche eingesetzt werden. Mit dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof und dem S-Bahn-Netz in der Region Stuttgart wird im Rahmen des Projekts Digitaler Knoten Stuttgart erstmals ein großer Eisenbahnknoten mit digitalen Stellwerken und dem ETCS ausgestattet. Gemeinsam mit der S-Bahn Stuttgart stemmt der Verband Region Stuttgart die erforderliche technische Umrüstung der S-Bahn-Fahrzeuge, denn nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die Fahrzeuge müssen mit der neuen Technik ausgerüstet werden.

Zukünftig können dann die Züge dichter hintereinander in die Bahnhöfe und Stationen einfahren. So können Überschreitungen der Haltezeit besser kompensiert werden. Ein „Aufschaukeln“ von Zugverspätungen wird verringert.

Um das dichtere Befahren des Netzes auch effektiv umsetzen zu können, hat der Verband Region Stuttgart insgesamt 58 neue Züge beschafft, die für die notwendige Kapazitätserhöhung im Netz sorgen werden.

Stuttgart 21

Nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird die Station Mittnachtstraße/Rosenstein 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 Station bietet außerdem die perfekte Anbindung für das geplante Rosensteinviertel. Sie wird auch dazu beitragen, die S-Bahn-Station Hauptbahnhof durch eine Verlagerung der Umsteigeverbindungen zu entlasten: Während man bisher von Norden kommend bis zum Hauptbahnhof fahren musste, um umzusteigen, kann man das künftig schon an der Mittnachtstraße.



NEUBAUPROJEKTE

01. S3 bis Neuhausen auf den Fildern

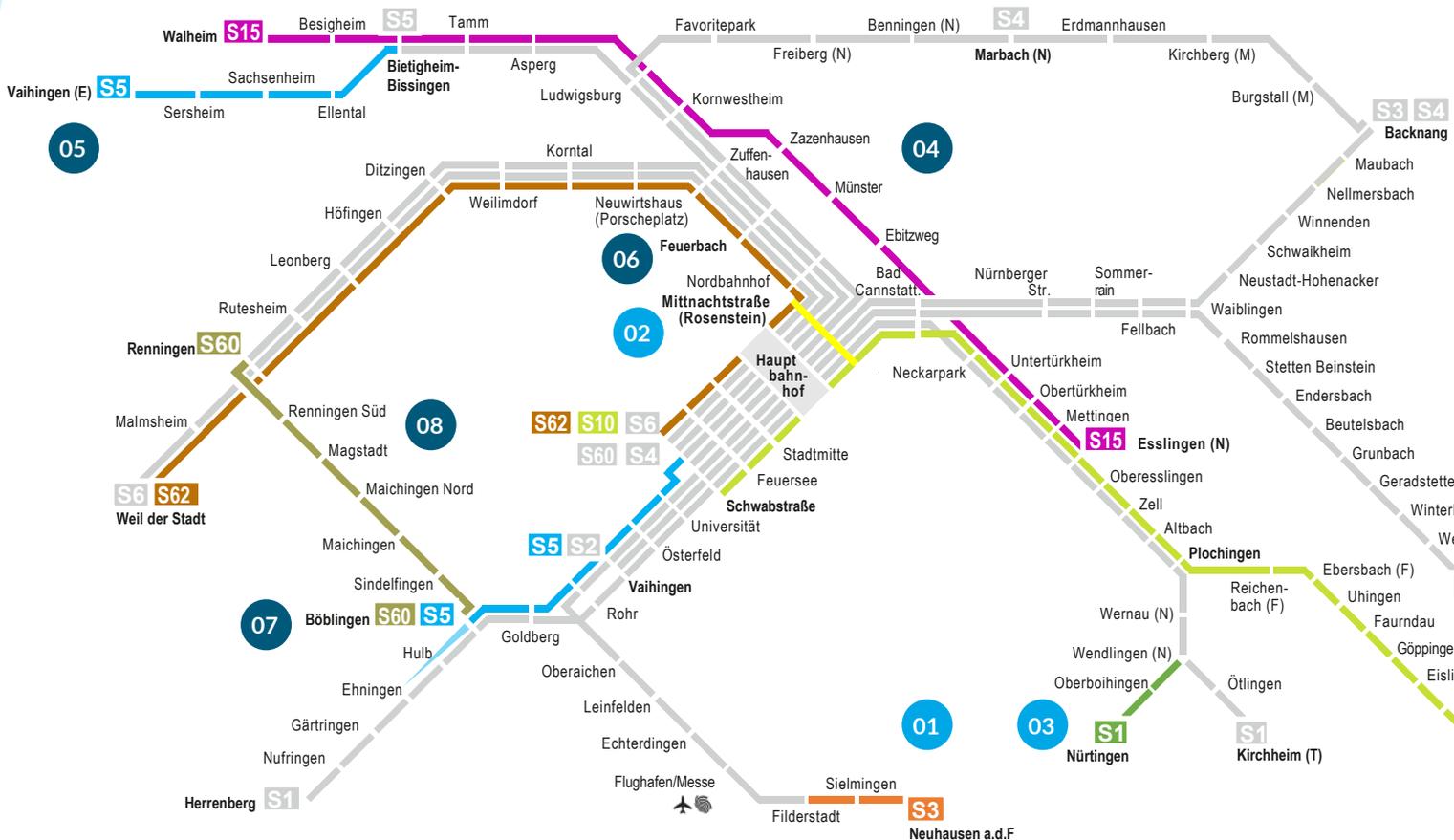
Im Bau befindet sich derzeit eine vier Kilometer lange Neubaustrecke, mit welcher der Filderstädter Ortsteil Sielmingen und die Gemeinde Neuhausen eine direkte Anbindung an das S-Bahn-Netz der Region Stuttgart und insbesondere an die neue nahegelegene Mobilitätsdrehscheibe am Stuttgarter Flughafen erhalten. Das Genehmigungsverfahren für die Strecke konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Mit dem Bau wurde 2023 begonnen. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Streckenreaktivierung, die mit Mitteln des Bundes, des Landes Baden-Württemberg, des VRS, des Landkreises und der beiden an der neuen Strecke liegenden Kommunen finanziert wird.

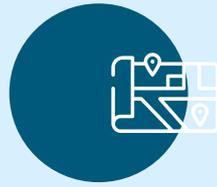
02. Haltestelle Mitnachtstraße

Wenn Stuttgart 21 in Betrieb geht, entsteht hier ein zentraler Umsteigepunkt. Es treffen sich die Linien S1, S2, S3 mit den Linien S4, S5, S6.

03. S-Bahn nach Nürtingen

Auch die Stadt Nürtingen soll zukünftig einen S-Bahn-Anschluss erhalten. Dazu müssen die Bahnsteige an den Stationen Wendlingen und Oberboihingen angepasst werden. In Nürtingen wird ein neuer Bahnsteig gebaut, der sowohl von der S-Bahn als auch von der Tälesbahn (Strecke der Württembergischen Eisenbahngesellschaft, WEG) genutzt werden kann. Zusammen mit dem Regionalverkehr kann so mit überschaubarem Aufwand nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ein erster Ringschluss vom Flughafen ins Neckartal vollzogen und das S-Bahn-Netz attraktiv verlängert werden.





PLANUNG

04. S-Bahn statt Schusterbahn

In mehreren Schritten soll die Schusterbahn künftig als S-Bahn von Esslingen bis nach Walheim geführt werden. In diesem Zuge wird der Takt verdichtet.

05. S5 nach Vaihingen (E)

Für diese Linienverlängerung sind mehrere Varianten denkbar. Aktuell werden sie geprüft.

06. S62 Schwabstraße

Sobald der Bahnsteig in Feuerbach fertig gestellt ist, kann die S62 bis dorthin verlängert werden. Später soll die Linie bis zur Schwabstraße fahren.

07. S5 bis Böblingen

Durch den Digitalen Knoten Stuttgart wird eine Verlängerung der S5 möglich. Vier Züge pro Stunde und Richtung fahren bis Vaihingen und zwei davon weiter, mindestens bis Böblingen.

08. 15-Minuten-Takt S60 Böblingen Renningen

Um zwischen Böblingen und Renningen einen 15-Minuten-Takt fahren zu können, sind erhebliche Anpassungen an der Infrastruktur erforderlich. Neben den signaltechnischen Anpassungen sind zur Umsetzung eines Viertelstundentakts ein neues Begegnungsgleis mit Bahnsteig in Sindelfingen und weitere Ergänzungen notwendig.

09. S10 bis Geislingen (Steige)

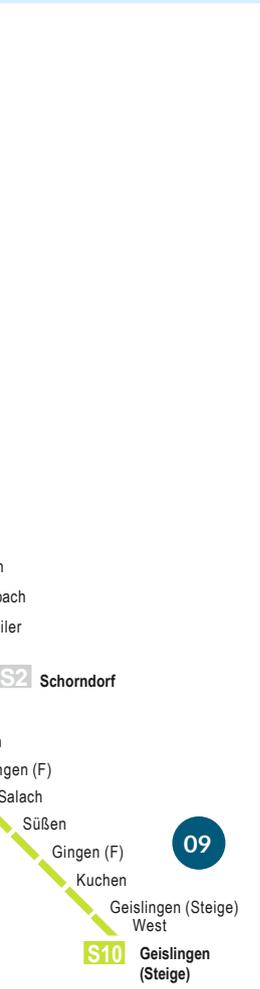
Derzeit beginnen die Planungen für eine neue S-Bahnlinie von Schwabstraße nach Geislingen an der Steige.

LANGFRISTIGE PERSPEKTIVE

Ende 2023 hat die Regionalversammlung einen zukunftsweisenden Beschluss zum weiteren Netzausbau getroffen. In einer umfassenden Studie wurden mögliche Ausbaupotenziale untersucht und die verkehrlichen Wirkungen betrachtet. Das Ergebnis der Studie zeigt: Das S-Bahn-Netz in der Region Stuttgart hat seine Grenzen noch nicht erreicht.

Im Norden soll das Netz durch eine Weiterführung der S5 von Bietigheim-Bissingen nach Vaihingen/Enz weiterwachsen. Nach Osten soll zukünftig das Filstal mit der S-Bahn erschlossen werden und Göppingen als weiteres wichtiges Mittelzentrum sowie Geislingen direkt an den Kern der Region Stuttgart anbinden. Für dieses neue Angebot ist die Digitalisierung der Stammstrecke eine Grundvoraussetzung – müssen doch zwei zusätzliche Zugpaare die S-Bahn-Stammstrecke befahren. Eine umfangreiche Erweiterung soll auch das Angebot auf der Schusterbahn erfahren. Weitere Optionen werden derzeit untersucht.

Auch im Kern des Netzes sind weitere infrastrukturelle Ergänzungen denkbar. So wurde im Rahmen der Untersuchung „Langfristige Infrastrukturdimensionierung Bahnknoten Stuttgart“ im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg aufgezeigt, dass der Eisenbahnknoten Stuttgart für eine langfristige und über den absehbaren verkehrlichen Bedarf hinausgehende Nachfrage ausreichend dimensioniert ist. Die Untersuchung hat ergeben, dass durch die Digitalisierung der Schiene und die damit verbundenen verkürzten Zugfolgezeiten ausreichende Kapazitäten für gegebenenfalls erforderliche Angebotsausweitungen vorhanden sind bzw. geschaffen werden können. Hier engagiert sich der VRS im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung für den Erhalt und die Weiternutzung der Panoramabahn.





Jan Tielesch
CDU/ÖDP

FRAG DIE FRAKTION:

WEICHEN- STELLUNG FÜR DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Die Mobilität in der Region Stuttgart steht an einem Wendepunkt. Nachhaltigkeit, Innovation und Effizienz sind entscheidende Faktoren für die zukünftige Verkehrsplanung. In den kommenden Fraktionsbeiträgen präsentieren die Regionalrätinnen und -räte ihre Schwerpunkte und Visionen für eine zukunftsfähige Mobilität in der Region.

Freuen Sie sich auf spannende Einblicke und interessante Positionen aus der Regionalversammlung!



Die Fahrgäste im Fokus: für verlässliche, schnelle und moderne Mobilität!

Mit Stuttgart 21 entsteht Deutschlands modernster Verkehrsknoten, der kürzere, schnellere und zusätzliche umsteigefreie Verbindungen sowie bessere Durchbindungen im Nah-, Regional- und Fernverkehr ermöglicht: Region und Land wachsen weiter zusammen! Der Digitale Knoten Stuttgart schafft große Verbesserungen für die S-Bahn: Linienverlängerungen und dichtere Takte, dadurch mehr Fahrgäste und weniger Störanfälligkeit im S-Bahn-Netz, die Grundlage für autonomes Fahren ist gelegt. Mit dem Fernbahnhof Flughafen/Messe entsteht auf den Fildern eine völlig neue Verkehrsdrehscheibe, die Fern-, Regional- und Nahverkehr mit Flugverkehr, Autobahn und Fernbussen bestens verzahnt. Der Pfaffensteigtunnel zur Anbindung der Gäubahn an S21 muss nun schnellstmöglich kommen! Durch all diese Maßnahmen wird der ÖPNV in unserer Region einen Quantensprung erleben.

Für die Attraktivität des ÖPNV, insbesondere der S-Bahn, ist es unerlässlich, dass sie pünktlich fährt und die Takte aufeinander abgestimmt sind. Die dritte Stufe des digitalen Leitsystems ETCS muss schnell finanziert und umgesetzt werden. Bei der Neuausschreibung des S-Bahn-Vertrags stehen bei uns die Fahrgäste im Mittelpunkt: Die S-Bahn muss uns alle verlässlich, schnell und komfortabel ans Ziel bringen.

Wir wollen die ländlichen Räume gut und flächendeckend an den ÖPNV anbinden – durch vernetzte Mobilität, die alle Mobilitätsformen in den Blick nimmt. On-Demand-Verkehre und Ruftaxis sollen den ÖPNV auch ohne Auto oder Fahrrad für alle erschließen. Der Landkreis Göppingen muss endlich Teil des regionalen S-Bahn-Netzes werden. Zu einer zukunftsgerichteten, attraktiven Mobilität zählen für uns alle Verkehrsmittel: Bahn und Bus ebenso wie der Fahrrad- und Autoverkehr. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität ist ein Muss, eine bessere Rad-Infrastruktur erforderlich. Für den Autoverkehr bleibt unser Ziel, Staus zu vermeiden und Ortszentren, auch die Stuttgarter Innenstadt und die Neckarvororte, vom Durchgangsverkehr zu befreien. Der Regionalverkehrsplan hat den richtigen Vorhaben (Filderauffahrt, Nordoststring) die Priorität gegeben. Sie müssen auf der Agenda bleiben.



Michael Lateier
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



Frank Buß
FREIE WÄHLER

Mit Grünen Mobilitätskonzepten in die Zukunft!

Der Klimawandel ist auch vor unserer Haustür spürbar. Dennoch sind wir weit entfernt, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Vor allem im Verkehrssektor fehlen noch entscheidende Fortschritte zur Klimaneutralität.

Mobilität bestimmt unser tägliches Leben – wo wir wohnen, arbeiten und unsere Freizeit verbringen. Für eine nachhaltige Verkehrswende in der Region Stuttgart braucht es einen attraktiven, zuverlässigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Erste Priorität für uns Grüne ist der Ausbau und die Verbesserung der S-Bahn, etwa durch den stabilen Viertelstundentakt, einen durchgehenden Nachtverkehr sowie Erweiterungen bestehender Strecken und Tangentialverbindungen wie der Schusterbahn. Wichtig ist auch die Reaktivierung ehemaliger Trassen, insbesondere der Panoramabahn im Stuttgarter Norden, die als zweite S-Bahn-Stammstrecke nach Feuerbach und Bad Cannstatt führen soll. Bis dahin setzen wir verstärkt auf zusätzliche, vertaktete Busverkehre.

Ein weiterer Ansatz zur klimaneutralen Mobilität ist die Raum- und Siedlungsplanung. Neben besserer innerörtlicher Entwicklung wollen wir Grünen bereits bei der Planung den Verkehr reduzieren und integrierte Konzepte fördern.

Um die Verkehrswende umzusetzen, müssen wir die gesamte Reisekette in den Blick nehmen. Nutzenden des ÖPNV ist es egal, wer einzelne Strecken betreibt. Entscheidend sind gut abgestimmte Angebote, kurze Reisezeiten und einfache Abrechnung. Wir wollen daher den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) zur Mobilitätsagentur weiterentwickeln. Der VVS soll ÖPNV und alternative Angebote koordinieren, intermodale Sharing-Modelle integrieren sowie ein einheitliches Rufbus-System aufbauen.

Neben dem ÖPNV fördern wir besonders das Fahrrad als inklusives Verkehrsmittel für kurze Wege im Alltag. Das Fahrrad verdient denselben Stellenwert wie das Auto oder der ÖPNV. Hier sehen wir weiterhin deutlichen Verbesserungsbedarf, auch zulasten des PKW. Dafür setzen wir auf den Ausbau sicherer und komfortabler Radwege sowie auf mehr Stellplätze für Fahrräder in der Region.

Mehr Mobilität – zuverlässig und mit hoher Qualität!

Mittlerweile fahren wieder fast so viele Menschen mit Bus und Bahn wie vor der Pandemie. Dies stimmt zuversichtlich für die Zukunft und ist eine gute Grundlage für anstehende Entscheidungen. Höchste Priorität für uns Freie Wähler hat, dass die berechtigten Erwartungen der Fahrgäste an die Qualität der S-Bahn endlich erfüllt und die Verbindungen pünktlich und zuverlässig gefahren werden. Erfreulich ist der Ausbau in Bereiche, die bisher noch nicht von ihr erschlossen werden. Die Verlängerung der S-Bahn bis Neuhausen ist ein Schritt in die richtige Richtung, doch 25 Jahre Planungs- und Bauzeit für vier Kilometer Schiene ist deutlich zu lang.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 ist die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 geplant. Stuttgart wird für den Fernverkehr deutlich attraktiver und der Digitale Knoten Stuttgart bietet neue Perspektiven für den ÖPNV und den Fernverkehr. Endlich hat die DB die Hängepartie um den DKS beendet. Die innovative ETCS-Technik ist europaweit führend und die Basis für Taktverdichtungen und die stufenweise Einführung des automatisierten Fahrens. Ebenso wichtig ist der Pfaffensteigtunnel als Verbindung zum Flughafenbahnhof.

Sorge bereitet die Zukunft des Deutschlandtickets. Dieses attraktive Angebot wird von den Kunden gut angenommen. Ein wichtiger Beitrag für mehr ÖPNV. Bund und Länder müssen nun die Finanzierung dauerhaft sicherstellen. Eine Nahverkehrsabgabe zur Finanzierung lehnen wir Freien Wähler ab.

Eine wichtige Weichenstellung für die Region Stuttgart ist der neue S-Bahn-Vertrag. Eine zentrale Aufgabe für diese Regionalversammlung, die die Weichen für das Ausschreibungsverfahren jetzt stellen muss.

Die S-Bahn muss in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werden. Für uns Freie Wähler haben die Anbindung des Landkreises Göppingen bis Geislingen und die Verlängerung der S-Bahn bis Weilheim (Teck) höchste Priorität. Weitere Ausbauprojekte müssen geplant werden. Die Regionalversammlung muss in dieser Amtszeit für diese Vorhaben die richtungsweisenden Entscheidungen fassen.



Dem Öffentlichen Personennahverkehr gehört die Zukunft

Für uns liegt die Zukunft der Mobilität eindeutig bei Bussen und Bahnen. Denn nur ein gut ausgebauter und funktionierender Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) wird die Menschen in unserer Region dazu bewegen, vom Auto in die S-Bahn oder den regionalen Relexbus umzusteigen.

Ziel muss es sein, die Menschen in unserer Region mit Bus und Bahn schnell und komfortabel an ihre Arbeitsplätze zu bringen und ihnen auch in ihrer Freizeit ein attraktives Angebot zu machen. Das alles entlastet die Menschen, unsere Straßen und es hilft Umwelt und Klima.

Menschen steigen nur auf Busse und Bahnen um, wenn der ÖPNV zu ihren Bedürfnissen passt. Damit das funktioniert, sind folgende Punkte wichtig: Pünktlichkeit, Barrierefreiheit, ein attraktives Netz und attraktive Preise.

Der Verkehrsvertrag muss in Zukunft mehr auf diese Punkte ausgerichtet werden. Ein Anreiz für mehr Pünktlichkeit: Strafzahlungen für z. B. verspätete oder ganz ausgefallene Züge sollen in erster Linie den Fahrgästen zugutekommen und nicht weiter dem System Deutsche Bahn.

Das Schienennetz in der Region muss noch weiter ausgebaut werden. Dass die S-Bahn in Zukunft auch in den Kreis Göppingen fährt, ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Ob nun Ausbau der Schusterbahn, Verlängerung der S-Bahn nach Vaihingen/Enz oder Sanierung der Panoramabahn – wir brauchen mehr Kapazitäten und Verbindungen im ÖPNV, damit man auch überall hinkommt. Neue Konzepte wie On-Demand-Verkehr und Park and Ride-Flächen ergänzen den Linienverkehr zu einem dichten Netz.

Mit dem Deutschlandticket hat sich gezeigt: Ein attraktiver Preis und unkomplizierte Umstiegsmöglichkeiten in ganz Deutschland sind attraktiv. Knapp 82 % mehr Abonnements seit der Einführung und rund 70 % der Nutzenden im VVS lassen ihr Auto wegen des D-Tickets daheim stehen. Deshalb ist die dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Land so wichtig.

Beim Preis können wir noch etwas für die Menschen tun, die sich angesichts steigender Ticketpreise bei Einzelfahrten kaum mehr Mobilität und damit soziale Teilhabe leisten können. Deshalb wollen wir ein Sozialticket für die ganze Region Stuttgart.



Die Region Stuttgart ist auf einem guten Weg zur interoperablen Mobilität

„Alle Wege führen nach Rom“ – schon die alten Römer wussten, wie wichtig ein optimales Verkehrssystem ist und bauten daher eifrig Straßen. Auch die Region Stuttgart profitiert von ihrer guten Anbindung an den Rest der Welt über Autobahn, Schiene und Flughafen.

Im Moment jedoch ist „Stuttgart 21“ das einschneidendste Projekt, das uns in den nächsten beiden Jahren noch mehr Verwerfungen im Verkehrsfluss bringen wird. Aber danach soll alles besser werden. Wir erhalten die modernste Infrastruktur mit zwei integrierten Bahnhöfen in der Innenstadt und am Flughafen, die alle Verkehrsarten vom Fahrrad bis zum Flugzeug miteinander verbinden wird. Mit dem Deutschlandtakt und einem elektronischen Leitsystem wird alles integrativ besser vernetzt werden.

Immer mehr Staus auf den Straßen belegen, dass auch hier Handlungsbedarf besteht. Auf dem Land sind viele Menschen nach wie vor aufs Auto angewiesen, wenn sie in akzeptabler Zeit ihre Ziele erreichen wollen. Abhilfe würde ein Schnellfahr-Ring für Autos um Stuttgart schaffen, keine unnötigen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Hauptdurchfahrtsstraßen und auch neue Ideen für Mobilitätskonzepte in der Fläche.

Aber wie kann man in der Fläche die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs erhöhen? Was wäre mit selbstfahrenden Fahrzeugen statt Taxi, um die „letzte Meile“ billiger zu machen? Oder aber mit Vergünstigungen bzw. Gutscheinen bei Ruf-Taxis, vielleicht auch mit individuellen Ringbussen, die etwa im Allgäu bereits günstig privat betrieben werden?

Der Verkehrsausschuss des VRS bespricht solche Themen regelmäßig und arbeitet so an einem bestmöglichen integrativen Verkehrskonzept für unsere anspruchsvolle Region.

Ich jedenfalls freue mich schon auf die kurzfristig verfügbaren neuen S-Bahn-Züge, die sukzessive auf allen Linien eingesetzt werden. Mittelfristig freue ich mich auf eine baustellenfreie Innenstadt und termintreuen Bahnverkehr. Langfristig möchte ich mich dafür einsetzen, dass die Region Stuttgart die beste interoperable Mobilitätsstruktur in Deutschland erhält – auch, wenn nicht alle Wege nach Stuttgart führen müssen.



Kai Buschmann
FDP

Mobilität à la carte

Es gibt Menschen, die planen, uns eine Karte aufzuzwingen: den Mobilitätspass. Mobilität à la carte verspricht die Landesregierung und greift tief in den Geldbeutel. Nein, nicht in den eigenen. In den der Menschen, die das schlucken sollen. Sie greift auch nicht selbst: Sie lässt greifen. Die Kommunen sollen es richten, die neue Zwangsabgabe eintreiben und die Prügel beziehen.

Gestatten wir uns folgende Fragen: Können 1,7 Millionen von rund 2,8 Millionen Menschen in der Region irren, die einen Führerschein haben? Was haben unsere Firmen von einem ÖPNV à la carte? Wie viele der rund 0,22 Millionen Geschäfts-sprich gern geprügelten „Dienstwagen“ fallen weg? Wie viele der über 100.000 Nutzfahrzeuge von 2,8 to aufwärts ließen sich durch Fahrten mit Bussen, S-Bahn, Stadtbahn ersetzen? Antwort: Wenig, weil jeder seine Mobilität nach seinen Bedürfnissen (und finanziellen Möglichkeiten) richtet. Mütter und Väter als Schultaxi(fahrende) gezeißelt (ohne Ansehen der Gründe). Menschen, die sich ungern in Massenverkehrsmittel pferchen lassen. Unternehmen, die Just-in-time-Lieferung brauchen. Kurz: Jede Mobilitätsform steht im Wettbewerb mit den anderen und die individuelle Mobilität gewinnt diesen zumeist. Der ÖPNV liegt im Zeit- und Zuverlässigkeitsvergleich bei Verbindungen von A nach B selten vorne. Das ist anzuerkennen, statt mit dem Mobilitätspass zu gängeln.

Die Zukunft der Mobilität in der Region ist aber nicht nur bei der Transportleistung klar zu erkennen, sondern auch in der Produktion. Das ist kein Spielfeld für Dilettanten, sondern ein hochkomplexes Feld, auf dem wir nicht nur um unsere eigene Mobilität spielen, sondern auch um unsere Existenz. Wir sind die Region, die bisher andere mit Autos und allem Drumherum mobil gemacht hat. Hiesige Entscheidungsträger haben uns das Wasser abgegraben. Bosch schwächelt, Mercedes will die Fertigung von 100.000 Pkw pro Jahr nach Ungarn verlagern. Der Druck entsteht, weil sich höhere Kosten für E-Autos nicht an die Kunden weitergeben lassen, sagen Experten. Wer das Verbrenner-Aus und den Siegeszug des ÖPNV erzwingen will, verkalkuliert sich zum Schaden der Region.



Philip Königeter
DIE LINKE/PIRATEN/SÖS

Mobil in der ganzen Region – Stadt und ländlicher Raum vernetzt

Ein zentrales Ziel für die Mobilität in der Region ist es, die Funktionsfähigkeit der S-Bahn wiederherzustellen und ihre Verlässlichkeit in Zukunft zu sichern. Dazu muss das Pannen- und Baustellenchaos beseitigt und die Infrastruktur zukunftsfähig gemacht werden. Doch auch außerhalb der Zentren liegt vieles im Argen. Wer im ländlichen Raum lebt, soll nicht das Gefühl haben, abgehängt zu sein. Die Zukunft gehört einer Region, in der jeder Mensch – unabhängig vom Wohnort – spontan, nachhaltig und bequem mobil sein kann. Ein intelligentes, vernetztes System soll dafür sorgen, dass der ÖPNV zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist. Kein starres Warten auf den nächsten Linienbus, sondern eine dynamische Mobilität, die sich an die Menschen anpasst – nicht umgekehrt. Schon heute gibt es flexible Angebote, doch sie enden oft an Gemeindegrenzen oder bringen Menschen nicht zur nächsten S-Bahn. Das muss anders werden.

Mobilität sollte grenzenlos funktionieren – egal, ob man in Stuttgart oder in einem kleinen Dorf lebt. Wir sollten uns fragen: Wie können wir die ganze Region so vernetzen, dass das eigene Auto zur Option und nicht zur Notwendigkeit wird? Eine Region, in der jeder Ort mit nahtlosen Mobilitätsketten verbunden ist. In der Menschen barrierefrei den schnellsten Weg zum nächsten Fahrzeug finden, welches sie zur richtigen Zeit abholt und pünktlich an der S-Bahn absetzt. Fahrradwege, die nicht abrupt enden, sondern sinnvoll in das Netz integriert sind. Ein Verkehrsraum, der sich intelligent steuert und Staus vermeidet, bevor sie entstehen. Die Digitalisierung wird dabei nicht nur ein Hilfsmittel sein – sie wird das Rückgrat. Ein System, das für den Menschen arbeitet, nicht umgekehrt.

Es geht nicht darum, das Auto abzuschaffen, sondern echte Alternativen zu bieten, die so komfortabel sind, dass wir das eigene Fahrzeug nicht mehr als notwendig empfinden. Eine Region, in der Mobilität nicht mehr von Wohnort oder Einkommen abhängt, sondern für alle zugänglich und nachhaltig gestaltet wird. Das ist keine ferne Zukunft – es liegt an uns, sie heute zu verwirklichen.



Gerüstet für die Zukunft:
**Mehr Mobilität,
weniger Verkehr**

Zwischen Göppingen und Geislingen im landschaftlich attraktiven Filstal gelegen, ist Kuchen eine jener Gemeinden, die vom geplanten S-Bahn-Ausbau profitieren werden. Und es gibt ein weiteres großes Projekt im Ort: Die stark frequentierte B10 soll künftig nicht mehr durchs Zentrum führen.

Von Nadja Otterbach

Blickt man von oben auf Kuchen, könnte man meinen, die Gemeinde sei ein Schiff und steuere durch ein Meer von Grün. Ringsum nichts als Wald, Wiesen, ein paar Felsen. Kuchen liegt im Filstal, am Rande der Schwäbischen Alb. Bernd Rößner, seit 32 Jahren hier Bürgermeister, mag die Bilder aus der Vogelperspektive. Denn er weiß: Der erste Eindruck von Kuchen ist oft ein anderer. Geprägt wird er vor allem durch die B10, die mitten durch den Ort führt und auf der sich täglich etwa 25.000 Autos bewegen. Wer jedoch abseits der vielbefahrenen Straße unterwegs ist oder einem der Wanderwege folgt, erkennt, dass das hier mehr ist als eine Durchgangsortschaft zwischen Göppingen und Geislingen.

Dieser andere Blick ergibt sich auch, wenn man statt mit dem Auto mit öffentlichen Verkehrsmitteln ankommt. Seit 1895 hatte Kuchen einen eigenen Bahnhof, von dem allerdings mittlerweile nur noch eine Bahnhaltestation übrig geblieben ist. Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sich die Kuchener noch heftig gegen die Anbindung ans baden-württembergische Eisenbahnnetz gewehrt. Handel und Handwerk waren auf die Durchreisenden angewiesen. Heute wissen sie es freilich besser und schätzen es, ohne Stau mit der



In der denkmalgeschützten Arbeitersiedlung befindet sich neben Wohnungen auch ein Kindergarten.



„Angefangen hat alles vor sechs Jahren mit einem Bürgermobil. Wir wollten Vorbild sein.“

Bürgermeister Bernd Rößner

Regionalbahn in einer Stunde in Stuttgart zu sein. Nach Ulm fährt die Mex-Linie in nur 35 bis 44 Minuten – meist im Halbstundentakt. Angefahren werden auch Göppingen und Geislingen sowie die kleineren Ortschaften entlang der Strecken. Kuchen profitiert von der Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm, die im Dezember 2022 in Betrieb genommen wurde. Seitdem rollen durch das Filstal zwar weniger Fernzüge, dafür fahren die Mex-Bahnen regelmäßiger. Ein weiterer Pluspunkt: Die Züge enden nicht mehr in Plochingen oder Esslingen, sondern fahren durchgehend bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof.

Bürgermeister Rößner weiß, dass einige Berufspendelnde die Züge nutzen und dass es künftig noch mehr sein könnten. Denn der Verband Region Stuttgart stellt weiter die Weichen für die Erweiterung des S-Bahn-Netzes. Der Plan: Die Filstalbahn soll verlängert werden bis nach Geislingen. Ziel ist es, den Landkreis Göppingen besser an das regionale Schienennetz anzubinden. Künftig sollen also auch S-Bahnen zwischen Stuttgart, Göppingen und Süßen pendeln. Zunächst liegt der Fokus auf der Teilstrecke zwischen Bad Cannstatt und Süßen. Auf diesem Abschnitt sollen ab 2032 die ersten S-Bahnen im 30-Minuten-Takt fahren. „Für uns ist die S-Bahn zwar noch sehr weit weg“, sagt Bernd Rößner dazu. „Wobei bereits der erste Teilabschnitt eine Verbesserung für uns bedeutet, da Süßen gut erreichbar für uns ist“. Die engere Taktung hält Rößner für sehr attraktiv, „damit noch mehr Menschen von der Straße auf die Gleise umsteigen“.

Mit diesem Wunsch steht er nicht allein da. „Wir ersticken im Verkehr!“, hatten Bürgerinnen und Bürger auf Transparente geschrieben, um auf die stark befahrene Bundesstraße aufmerksam zu machen. Nun gebe es Licht am Ende des Tunnels, sagt Rößner. Die B10 wird Schritt für Schritt ausgebaut, um die Ortsdurchfahrten der Gemeinden im Filstal vom Verkehr zu entlasten. Ein komplexes, langwieriges Projekt, das bereits mehrmals umgeplant werden musste, nicht zuletzt wegen naturschutzrelevanter Gebiete. Rößner schätzt, dass es noch fünf bis sechs Jahre dauern wird, bis in Kuchen der Ausbau beginnen kann. Dann wird der 59-Jährige zwar nicht mehr Bürgermeister der Gemeinde sein – er geht im Juni in den Ruhestand –, doch sei die Mammutaufgabe immerhin in greifbare Nähe gerückt. Die Zahl der Fahrzeuge, die täglich durch den Ortskern donnern, solle sich halbieren, die alten Häuser könnten endlich saniert werden. „Dann hätten wir das gleiche schöne Ergebnis wie in Uhingen oder Ebersbach. Hier kann man sehen, wie die Orte wieder aufblühen.“

Ein Samstagvormittag in Kuchen. Es fahren nur wenige Autos durch den Ort. Ein türkischer Bäcker füllt seine Auslagen mit Börek und Pizza. Thomas Schmid, der gerade mit seiner Jagdhündin Cuba unterwegs ist und seit 20 Jahren in Kuchen wohnt, hat hohe Erwartungen an den Ausbau der B10: „Die Belastung ist extrem hoch, wenn die Autobahn zu ist.“

Brigitte Gießler, ein Kuchener Urgestein, nimmt den rauschenden Verkehr nicht mehr als störend wahr. Vor 78 Jahren wurde sie im Ort geboren, lebt noch immer in ihrem Elternhaus unweit der Bundesstraße. Bevor sie sich zum Einkaufen bereit macht, sagt sie: „Wenn ich in meinem Garten sitze, bekomme ich von den Autos nicht viel mit.“

Sowohl Schmid als auch Gießler schätzen Kuchen als Wohnort sehr. Schmid ist viel mit dem Rad unterwegs, oft auf dem Filstalradweg, der von Wiesensteig über Kuchen bis nach Plochingen führt. Als leidenschaftlicher Mountainbiker nutzt er auch spezielle Trails. Das rundum sanierte Freibad und die drei Sporthallen seien immer gut besucht.

Nachhaltige Mobilität ist auch in Kuchen ein Thema. Stichwort: E-Carsharing. Als kostengünstige Alternative zum eigenen Auto kann ein E-Fahrzeug stunden- oder tageweise gemietet werden. Angefangen hat alles vor sechs Jahren mit einem Bürgermobil, erzählt Rößner. „Wir wollten Vorbild sein. Die Gemeinde hat damals ein kleines E-Bussle geleast, einen Achtsitzer für Vereine und Privatleute.“ Die Nachfrage blieb jedoch gering, weshalb man eine neue Kooperation einging mit Alwerk und deer-carsharing.

Ganz ohne Auto geht es vermutlich nicht im ländlich geprägten Kuchen. In Rathausnähe stehen etliche Läden leer, Supermärkte, Drogerie und Discounter befinden sich im Gewerbepark am Rande der Ortschaft. Rößner sagt, er sei froh, dass es noch Bäckereien und einen Metzger gebe, Ärzte und Polizei, Kindergärten und eine Schule.



Beim jährlichen Apfelfest verwandelt sich die Gemeinde in ein Paradies für Apfelfans.

Als Besuchermagnet hat sich die historische SBI-Arbeitersiedlung entpuppt, ein charmantes, urban anmutendes Viertel mit Fachwerkhäusern, die um eine Grünfläche angeordnet sind. Das Gelände gehörte einst Arnold Staub, der hier 1857 eine Baumwollspinnerei und -weberei gegründet hatte, in der er fast 1.000 Mitarbeiter beschäftigte. Um gute Arbeiter nach Kuchen zu locken, bot er ihnen auch Wohnraum an. So entstanden neben Wohnungen auch Speise- und Festsäle, eine Schule, eine Bibliothek und sogar ein Spital. Im Bad- und Waschhaus ist heute ein Kindergarten untergebracht. In den 1990er-Jahren wurde die Siedlung aufwändig saniert und steht heute unter Denkmalschutz. Mehr als 20.000 Besucherinnen und Besucher haben bislang an Führungen teilgenommen. Bernd Rößner ist stolz auf das ungewöhnliche Quartier. Es soll übrigens nicht das einzige in Kuchen bleiben. Auf dem sogenannten Filba-Areal sollen in den nächsten zwei Jahren ein Gesundheitszentrum, ein Bürogebäude sowie 25 Miet- und Eigentumswohnungen entstehen. Auch wenn er das Projekt nicht selbst zu Ende bringen kann, möchte er die Mietverträge in den kommenden Wochen noch unterschrieben sehen. Kuchen wird sich weiter bewegen, davon ist Bernd Rößner überzeugt.

//

VERBAND REGION STUTTGART DIGITAL

Immer up to date: mit dem
Newsletter und auf Social Media



QR-Code scannen und zum
Newsletter anmelden

IMPRESSUM

Herausgeber

Verband Region Stuttgart
Körperschaft des Öffentlichen Rechts
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart
info@region-stuttgart.org
www.region-stuttgart.org

V.i.S.d.P.

Regionaldirektor
Dr. Alexander Lahl

Redaktion

Alexandra Aufmuth

Telefon: 0711/22759-0
Telefax: 0711/22759-70

Autorinnen und Autoren

Intern: Alexandra Aufmuth, Martin Beyer,
Eugen Blossey, Nadine Müller
Extern: Nadja Otterbach
(Kommunenportrait)

Bildnachweis

Thomas Niedermüller (Titel; S-Bahn, S. 6,
S. 8 oben, S. 16/17, Mobility Hub, S. 8
unten, Innenraum S-Bahn, S. 15), Gemeinde
Kuchen (Ortsschild, S. 2, Bilder S. 24-26),
VRS/F. Kaufmann (Porträt Dr. Lahl, S. 3),
Günter E. Bergmann – Photography
(Mobilitätspunkt, S. 10), ADAC Württemberg
e.V. (Porträt Carl-Eugen Metz), Privat
(Porträts Fraktionsmitglieder, S. 20-23),
Adobe Stock (Verkehrsschilder, S. 2,
Nachtaufnahme, S. 12, Carsharing, S. 15
oben), Vectorstock (Illustrationen, S. 11)

Erscheinungsweise

Drei Ausgaben/Jahr

Verteilung

Funktionsträger und Abgeordnete in Bund,
Land, Region, Kreisen, Städten und
Gemeinden, interessierte Behörden,
Verbände und Einrichtungen, Medien,
Stadtbüchereien. Weiterer Versand und
Aufnahme in den Verteiler auf Anfrage.

Gestaltung

echolot Communications GmbH
www.echolot.de

Druck

Druckhaus Stil+Find, Nellmersbach



Namentlich gekennzeichnete Artikel müssen nicht der Meinung der Redaktion oder des Verbands Region Stuttgart entsprechen. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwendung, z. B. Vervielfältigung, Verbreitung, die Speicherung in elektronischen Systemen, der Nachdruck und sonstige Anwendungen, unterliegen den Grenzen des Urheberrechtsgesetzes und ist nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.



Verband
Region Stuttgart