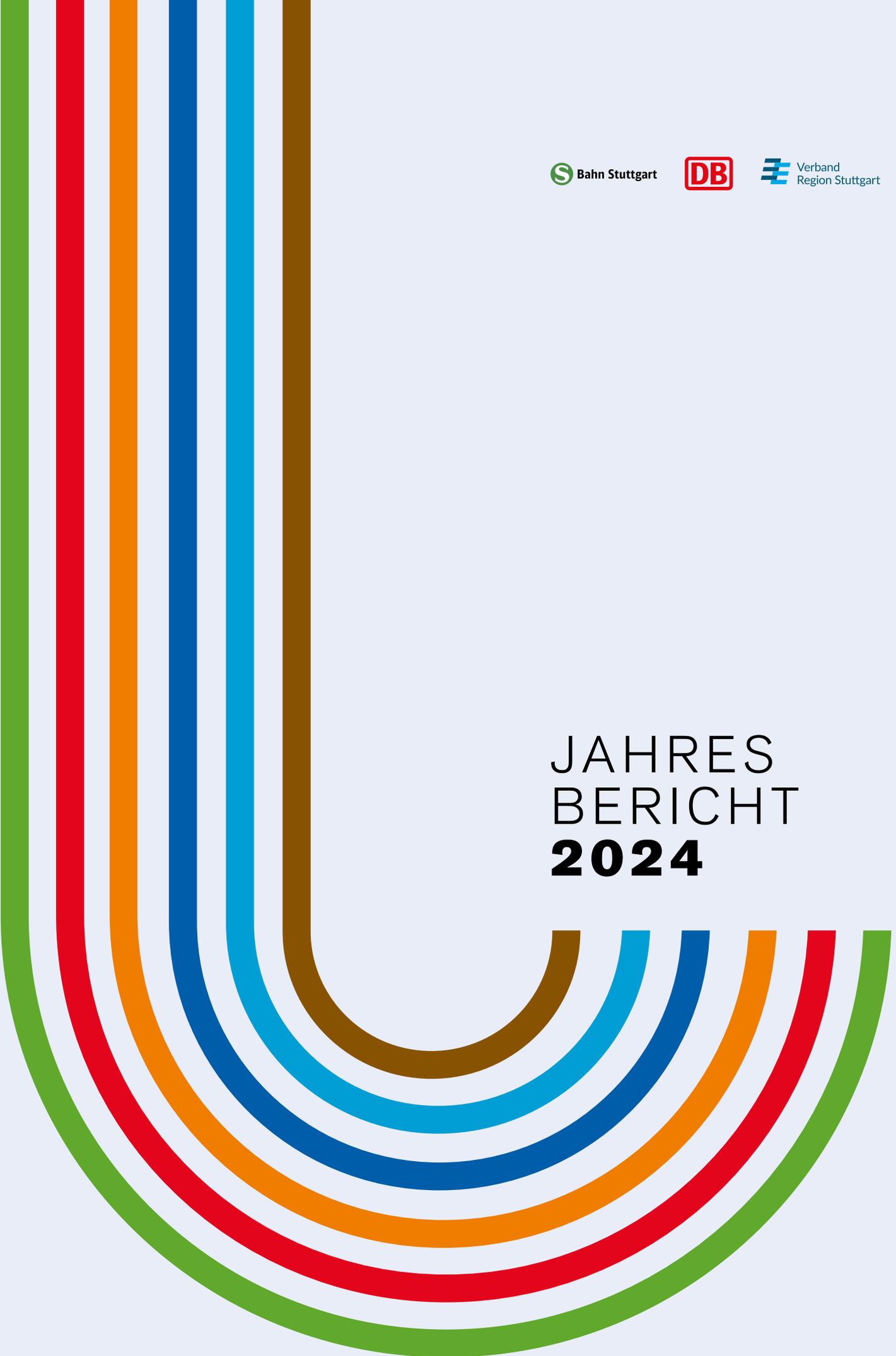




JAHRES BERICHT **2024**



Vorwort



Zwischen Fußball-Europameisterschaft, Erdbeben und Baustellen zur Modernisierung – das Jahr 2024 war, wie schon erwartet, herausfordernd: für die S-Bahn Stuttgart und vor allem für unsere Fahrgäste. Die Züge sind nicht pünktlich genug und die Fahrgastzahlen noch weit entfernt von unseren besten Jahren. Nicht nur unsere Fahrgäste sind unzufrieden, sondern auch wir, der Verband Region Stuttgart als Auftraggeber und die DB Regio als Betreiber der S-Bahn Stuttgart. Ein Rekord an Baustellen sowie eine Vielzahl an Störungen schränkten den laufenden Betrieb ein. Trotzdem richten wir den Blick nach vorn. Denn es gibt auch positive Nachrichten:

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 können wir wieder unser volles Fahrplanangebot fahren. Heißt konkret, der 15-Minuten-Takt wird auch am Samstag und in den Abendstunden auf allen Linien angeboten. Noch nicht im vollen Takt, aber zumindest eingeschränkt, ist auch der Betrieb auf der Strecke Backnang–Marbach wieder gestartet. Hier war nach mehreren Erdbeben, die durch ein Unwetter mit Starkregen ausgelöst wurden, von Juni 2024 bis Dezember 2024 kein Zugverkehr möglich.

Im Hintergrund sind viele Projekte in Arbeit, die langfristig den Betrieb verbessern werden. Auf Seiten des Verbands Region Stuttgart wird seit einigen Jahren mit QSS-Maßnahmen (Qualitätsoffensive für den Schienenknoten Stuttgart) kräftig in das S-Bahn-Netz investiert, um den Betrieb zu stabilisieren – erste Projekte hierfür werden 2025 in Betrieb gehen. Mehr dazu im Ausblick.

Auch die DB Regio unternimmt erhebliche Anstrengungen für einen verlässlicheren S-Bahn-Betrieb, die deutlich über die verkehrsvertraglichen Verpflichtungen hinausgehen. Mehr dazu auf Seite 14 in diesem Jahresbericht.

Inhaltsverzeichnis

Fahrgastzahlen

Seite 04

Angebot

Seite 05

Pünktlichkeit

Seite 06

Betriebsleistung

Seite 08

Kundenzufriedenheit

Seite 10

Barrierefreiheit

Seite 12

Komfort und Sicherheit

Seite 13

Qualitätsmaßnahmen

Seite 14

Ausblick

Seite 15

Stabile Fahrgastzahlen trotz Einschränkungen

Während es aufgrund der vielen Baumaßnahmen im Schienenverkehr gerade sehr komplex zugeht, hat sich tariflich einiges vereinfacht. Das Deutschland-Ticket hat den öffentlichen Nahverkehr revolutioniert und für jede Menge zusätzlicher Abonnements im ÖPNV gesorgt. Im Jahr 2024 sind im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) insgesamt 573 866 Deutschland-Tickets abonniert worden. Dazu im Vergleich: Vor der Einführung des Deutschland-Tickets im Jahr 2023 gab es 315 169 Abonnements.

Für einen für die Fahrgäste verlässlichen und planbaren Zugbetrieb wurde 2024 nur ein eingeschränktes Angebot gefahren. Der 15-Minuten-Takt am Samstag sowie in den Abendstunden wurde nicht angeboten. Grund dafür war die eingeschränkte Verfügbarkeit des Fahrpersonals. Außerdem haben Baustellen und beispielsweise die damit verbundene Stammstreckensperrung mitunter für einen ausgedünnten Verkehr gesorgt. Dies alles hat Auswirkungen: Gerade am Samstag lässt sich das auch konkret in den Fahrgastzahlen erkennen. Hier ist die Zahl der Fahrgäste von 13,2 Millionen im Jahr 2023 auf 12,8 Millionen in 2024 gesunken. Dennoch ist die Gesamtanzahl der Fahrgäste von 2023 auf 2024 leicht gestiegen.

Überblick über die Fahrgastzahlen der S-Bahn Stuttgart (in Mio.)



Insgesamt lässt sich trotz der negativen Rahmenbedingungen ein positiver Trend erkennen. Wir sind zwar noch weit entfernt von unserem Rekordjahr 2019 mit über 130 Millionen Fahrgästen, jedoch gab es im Vergleich zu 2023 einen Anstieg um 2,7 Prozent von 101,4 auf 104,1 Millionen Fahrgäste im Jahr 2024. Dieser resultiert vor allem aus den Einstiegszahlen an den Werktagen. Diese sind um 4 Prozent von 78,4 Millionen auf 81,5 Millionen Fahrgäste im Vergleich zu 2023 angestiegen.

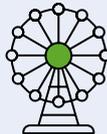
Das Angebot der **S-Bahn Stuttgart** im Überblick



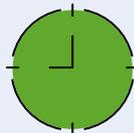
Insgesamt 215 Fahrzeuge sind auf den Linien der S-Bahn Stuttgart unterwegs. Sie können in der Konstellation Langzug (3 Fahrzeuge), Vollzug (2 Fahrzeuge) oder Kurzzug (1 Fahrzeug) fahren. An einem durchschnittlichen Werktag fährt die S-Bahn Stuttgart über 900 Züge. Insbesondere in der Hauptverkehrszeit werden nahezu alle Fahrten mit Langzügen durchgeführt.



Ein Fahrzeug hat insgesamt 184 (Baureihe 430) bzw. 192 (Baureihe 423) Sitzplätze inklusive Klappsitze. Um eine optimale Fahrgastverteilung zu ermöglichen, wird die Auslastung bereits an den Bahnsteigen angezeigt. So sehen Reisende, wo im Fahrzeug noch die meisten Plätze verfügbar sind, und können sich vor Einfahrt des Zuges bereits am Bahnsteig positionieren. Damit erfolgt der Ein- und Ausstieg schneller.



An nahezu jedem Wochenende im Jahr ist eine Änderung des Fahrplans notwendig. Dazu gehören vor allem die 37 Sonderverkehre, die im Jahr 2024 gefahren wurden. Sei es bei Fußballspielen, Konzerten, Messen oder dem Volks- und Frühlingsfest. 2024 hat natürlich auch die Fußball-Europameisterschaft für umfangreiche zusätzliche Verkehre gesorgt – ob durch verstärkte Züge oder zusätzliche Fahrten. Insgesamt sind die Fahrzeuge so über 400 000 Kilometer mehr gefahren als im Regelfahrplan.



Nachdem die S-Bahn Stuttgart im letzten Jahr das Angebot einschränken musste, fahren die Züge seit 2025 wieder den vollen 15-Minuten-Takt. Das ist wichtig und richtig, sorgt aber gleichzeitig für eine höhere Auslastung bei Gleisen und Zügen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Stabilität im Netz. Kommt es zu einer Störung, wirkt die sich entsprechend länger auf den Takt aus. Auf der Stammstrecke fährt alle 2,5 Minuten ein Zug in jede der beiden Richtungen. Das ist die aktuell technisch maximal mögliche Auslastung der Schieneninfrastruktur.

Pünktlichkeit weiter im Fokus

Wie auch in den vergangenen Jahren bewegt sich die Pünktlichkeit der S-Bahn Stuttgart aktuell weit entfernt von den verkehrsvertraglich vereinbarten Zielwerten. Die Gründe sind vielfältig: viele und zum Teil auch kurzfristige Baustellen, Infrastruktur- oder Fahrzeugstörungen. Gerade die Baustellen – im Schnitt wurde an neun von zehn Tagen im S-Bahn-Netz gebaut – erfordern komplexe Verkehrskonzepte: Der S-Bahn-Verkehr ist beispielsweise eingleisig oder die S-Bahnen teilen sich häufiger als üblich die Gleise mit Zügen des Regional- und Fernverkehrs. Alle Konzepte haben gemeinsam, dass sich bei Abweichungen Verspätungen noch schneller auf andere Zugfahrten und damit ins gesamte Netz übertragen.

Im Frühjahr und Frühsommer 2024 lagen die Werte der 3-Minuten-Pünktlichkeit in einigen Monaten unter 70 Prozent. Die 6-Minuten-Pünktlichkeit entsprach mit unter 90 Prozent zwar nicht den verkehrsvertraglich angestrebten Zielen, ist aber im Vergleich zu 2023 leicht gestiegen.

Pünktlichkeit GVZ

GVZ ist die Gesamtverkehrszeit: Die Werte beziehen sich auf alle im Jahr 2024 gefahrenen Züge.

< 3 Min. verspätet < 6 Min. verspätet



Pünktlichkeit HVZ

HVZ ist die Hauptverkehrszeit: Die Werte beziehen sich auf alle Züge, die im Jahr 2024 Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19 Uhr gefahren sind.

< 3 Min. verspätet < 6 Min. verspätet



Im Juni spielte das deutlich höhere Reiseaufkommen im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft eine Rolle. Im August ging es traditionell pünktlicher zu, denn durch die Stammstreckensperrung konnten weniger Fahrten angeboten werden. Erfreulicherweise blieb, im Gegensatz zu den letzten Jahren, eine weitere Verschlechterung nach den Sommerferien aus. Damals spielten Probleme bei den Fahrzeugen eine große Rolle, die inzwischen behoben werden konnten.

Für uns besonders wichtig: Auch in schwierigen Zeiten gehen wir transparent mit unseren Herausforderungen um. Die Pünktlichkeitsentwicklung lässt sich jederzeit auf der Website der S-Bahn Stuttgart nachlesen.

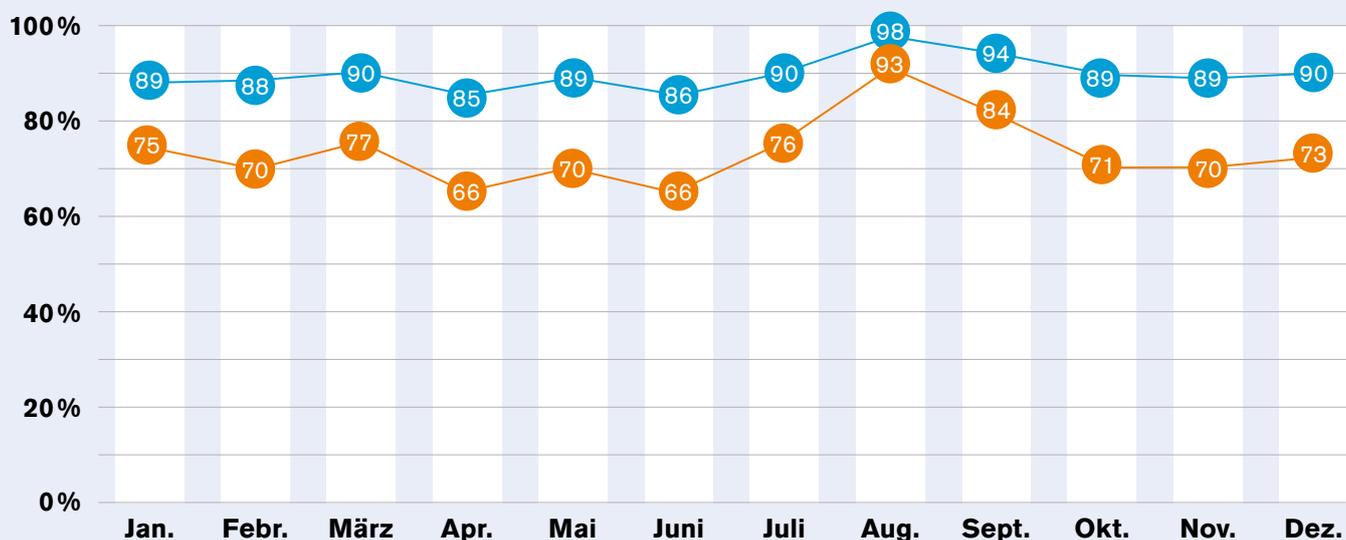
Mehr Infos zu den Pünktlichkeitswerten:



Gesamtverkehrszeit (GVZ) 2024

< 3 Min. verspätet < 6 Min. verspätet

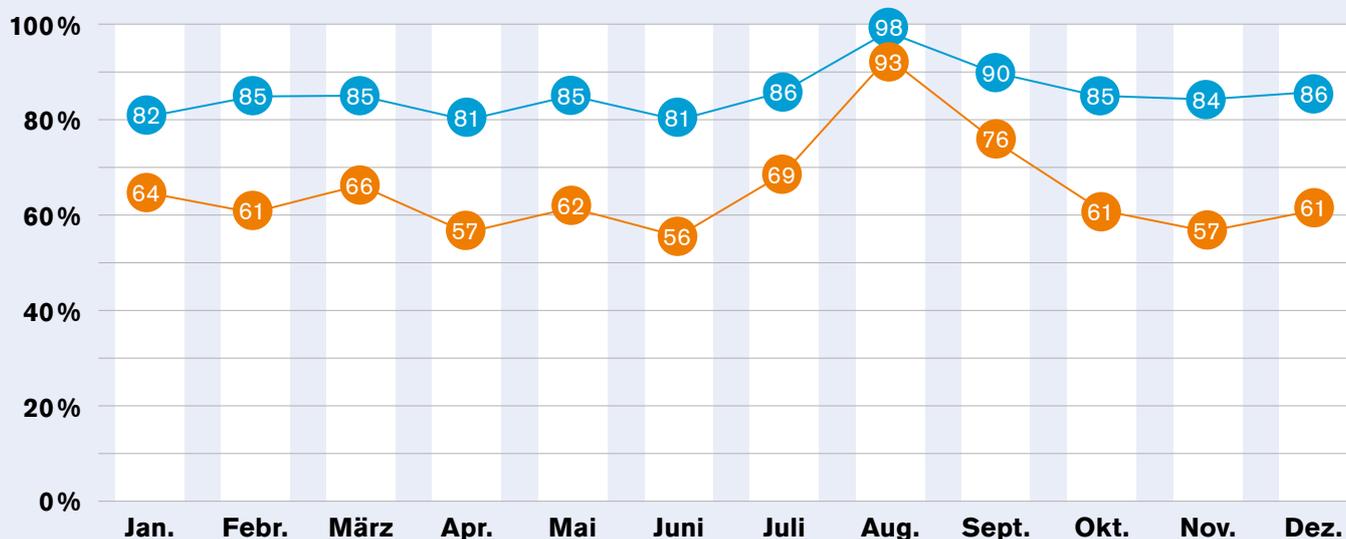
Zahlen in %



Hauptverkehrszeit (HVZ) 2024

< 3 Min. verspätet < 6 Min. verspätet

Zahlen in %



Betriebsleistung der S-Bahn

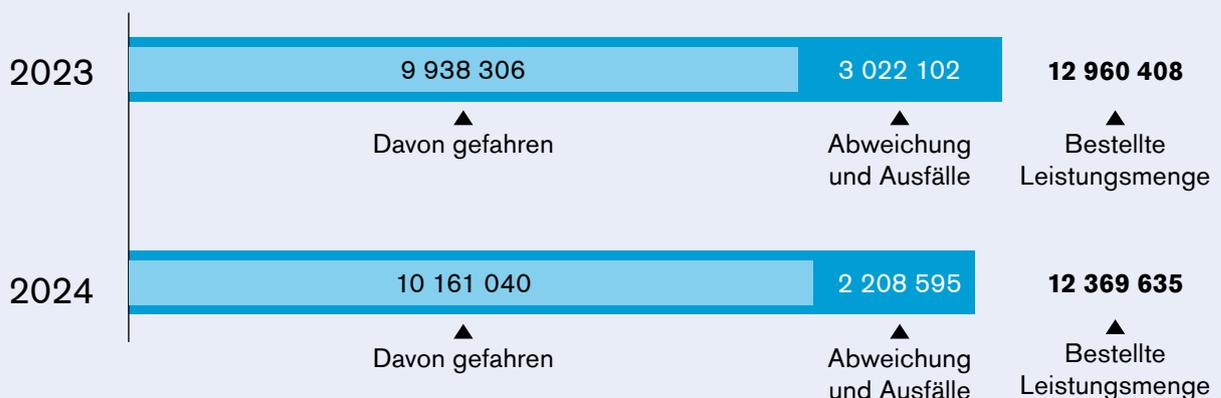
Für das Jahr 2024 musste die S-Bahn Stuttgart die bestellte Betriebsleistung reduzieren, da aufgrund von Baustellen und der eingeschränkten Verfügbarkeit von Personal bereits im Vorhinein klar war, dass der Regelfahrplan nicht in vollem Umfang gefahren werden kann. Entsprechend hat sich die Sollleistung von rund 12,9 Millionen auf 12,4 Millionen Zugkilometer (Zkm) verringert. Die tatsächlich gefahrenen Zugkilometer konnten zwar im Vergleich zu 2023 gesteigert werden, aufgrund diverser Faktoren wurden die bestellten Zugkilometer jedoch nicht vollständig erbracht.

Was bedeutet das konkret?

Der Verkehrsvertrag zwischen der DB Regio und dem Verband Region Stuttgart enthält eine monetäre Anreizregelung zur Qualitätssteuerung. Wenn die bestellten Leistungen nicht erbracht werden, muss die Region diese nicht bezahlen und erhält zudem Strafzahlungen von der DB Regio.

Diese Gelder, die an den Verband Region Stuttgart fließen, sogenannte Pönale-Mittel und Rückzahlungen, investiert die Region in Verbesserungen für die Fahrgäste: In der Vergangenheit wurde damit zum Beispiel das WLAN in den Zügen finanziert, die Anzahl der Sicherheitsstreifen in den Zügen erhöht oder es wurden auch Stellen geschaffen, die für eine Verbesserung der Schienenersatzverkehre sorgen sollen.

Betriebsleistung einschließlich Schuster- und Teckbahn in Zkm



Gründe für Zugausfälle



Den größten Anteil haben auch in diesem Jahr die **Baustellen** mit rund 1,4 Millionen nicht gefahrenen Zugkilometern. Im Vergleich zum Vorjahr (2,3 Millionen Zugkilometer) waren damit deutlich weniger Ersatzverkehre notwendig. Doch stehen hier noch viele Bauprojekte vor uns und werden auch in den nächsten Jahren für Ausfälle sorgen. Vorteil bei den Baustellen: Diese Abweichungen vom Regelfahrplan können im Vorhinein den Fahrgästen kommuniziert werden. Nicht fahrende Züge werden im Regelfall durch Busse ersetzt.



Ähnlich verhält es sich bei den durch **Streiks** ausgefallenen Zugkilometern. Durch die Tarifverhandlungen im Frühjahr 2024 kam es hier zu Ausfällen von über 280 000 Zugkilometern. Zwar sind die Ankündigungen manchmal auch kurzfristig, jedoch können sich die Fahrgäste darauf einstellen.



Schwieriger ist es bei Zugausfällen durch **Unwetter**. In diesem Jahr hat es die Verbindung Marbach–Backnang stark erwischt. Mehrere Erdbeben haben 2024 für einen rund halbjährigen Ausfall auf der Linie S4 zwischen Marbach und Backnang und somit für rund 170 000 fehlende Zugkilometer gesorgt.



Zugausfälle durch **Dritte** sind in der Regel Notarzteinsätze und behördliche Maßnahmen. Im Jahr 2024 waren dies mit rund 70 000 Zugkilometern die Ausfälle mit der geringsten Menge an Zugkilometern.

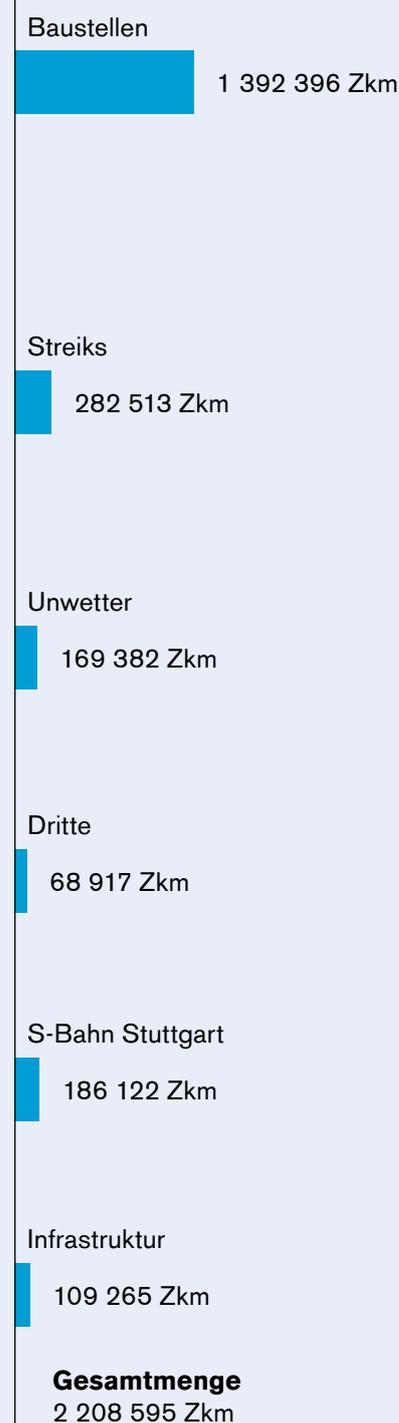


Mit knapp 190 000 Zugkilometern sind im Jahr 2024 die Ausfälle beziffert, die durch das Verkehrsunternehmen selbst, also die **S-Bahn Stuttgart**, zu vertreten sind. Konkret sind das Fahrzeugstörungen oder personalbedingte Ausfälle.



Ausfälle entstehen auch aufgrund von Störungen an der **Infrastruktur**. Dies sind zum Beispiel Signal- oder Weichenstörungen. In diesem Jahr waren dies rund 110 000 Zugkilometer.

Abweichungen vom Regelfahrplan und Ausfälle



Feedback der Fahrgäste als Ansporn zur Verbesserung

		Zielwerte	2023		2024
Objektiv	Sauberkeit der Züge	92 %	90,4 %	▲	91,2 %
	Beschwerdemanagement	97 %	99,3 %	▲	99,6 %
	Fahrkartenautomaten	97 %	96,4 %	▼	94,4 %
Fahrgastbewertung	Pünktlichkeit	2,5	3,6	▶	3,6
	Sauberkeit der Züge	2,5	2,4	▶	2,4
	Sicherheit im Zug	2,5	2,3	▶	2,3
	Information im Regelfall	2,5	2,4	▶	2,4
	Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen	2,5	3,0	▼	3,1

Wie genau finden wir heraus, wie zufrieden unsere Fahrgäste mit uns sind?

Die Bewertung der Qualität und Fahrgastzufriedenheit erfolgt auf unterschiedliche Weise.

Bei der objektiven Bewertung verlassen wir uns auf konkrete Messungen: Wie oft melden uns zum Beispiel Fahrkartenautomaten eine Störung, wie oft sind sie außer Betrieb? Das wird festgehalten und ausgewertet und so kommt beispielsweise eine Verfügbarkeit aller Automaten in Höhe von 94,4 Prozent zustande.

Bei der Bewertung durch den Fahrgast investieren wir sehr viel Aufwand, um die Kundenzufriedenheit zu ermitteln. Wir interviewen unsere Fahrgäste sechs Mal pro Jahr direkt in der S-Bahn, fragen sie konkret nach ihrer Meinung und lassen sie für die einzelnen Bereiche Schulnoten (1 bis 6) geben.

Bei einer solchen Bewertung spielen natürlich Emotionen auch eine wichtige Rolle, die uns aber am Herzen liegen. Denn eine objektive Bewertung ist nur ein Teil des Gesamtbilds. Darum wollen wir genau wissen, wie die Reisenden über uns denken.

So bleibt die S-Bahn **sauber**

Bei der Sauberkeit befinden wir uns deutschlandweit auf Platz 3. Doch wie genau werden die Züge eigentlich gereinigt?



Außenreinigung

Jedes S-Bahn-Fahrzeug wird turnusmäßig alle zwei Wochen gewaschen, das macht rund 5590 Wäschen pro Jahr und etwa 12 bis 18 Fahrzeuge pro Tag. Pro Waschgang werden rund 6000 Liter Wasser benötigt. Die S-Bahn Stuttgart verwendet dafür 80 Prozent Recycling-Wasser und 20 Prozent Frischwasser. Der Vorgang wird automatisch in der Außenreinigungsanlage in Plochingen durchgeführt und dauert etwa 17 Minuten pro Waschgang. Im Winter bei Temperaturen unter 5 Grad ist nur eine eingeschränkte Wäsche möglich.



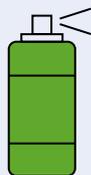
Innenreinigung

Die Innenreinigung findet im Schnitt einmal wöchentlich statt. Sie beinhaltet eine Nass- und Hygienereinigung der Haltegriffe, Haltestangen, Druckknöpfe und Sprechanlage sowie die Glasreinigung und die Entfernung von Schmierereien. Pro Schicht werden rund 15 Fahrzeuge von 5 bis 6 Mitarbeitenden gereinigt, dies dauert rund 25 Minuten pro Fahrzeug. Zusätzlich findet alle zwei Monate eine Grundreinigung inklusive Reinigung der Wandverkleidung sowie halbjährlich die Polster-Tiefenreinigung statt.



Abfallentsorgung

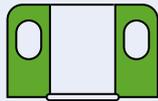
Bei der S-Bahn Stuttgart fallen im Jahr etwa 104 Tonnen Abfall an. Während des Volks- und Frühlingsfestes ist die Abfallmenge etwa 20 Prozent höher als in normalen Wochen.



Graffiti

Im Jahr 2023 mussten unsere Fahrzeuge rund 700 Mal ins Betriebswerk zur Entfernung von Graffiti überführt werden. Dabei wurden insgesamt rund 23 000 Quadratmeter Graffiti entfernt. Das entspricht mehr als zwei Fußballfeldern. Durch Graffiti ist der Deutschen Bahn im Jahr 2023 bundesweit ein Schaden von rund 12 Millionen Euro entstanden. In der Zeit der Reinigung können Fahrzeuge kurzfristig im Fahrgastbetrieb nicht mehr eingesetzt werden und es kommt dadurch zu eingeschränkten Kapazitäten.

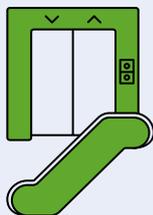
Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz



Alle Fahrzeuge der Baureihe 430 verfügen über Schiebetritte. Der automatische Schiebetritt erfordert eine kurze Wartezeit beim Ein- und Aussteigen, stellt jedoch eine essenzielle Erleichterung für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität dar.



Alle 83 Haltestellen im Liniennetz der S-Bahn Stuttgart sind inzwischen stufenfrei (über Rampen, Rolltreppen oder Aufzüge) erreichbar. Nicht ganz so weit ist der Stand beim Einstieg in den Zug. Hier müssen insgesamt noch 30 Bahnsteige angepasst werden. Der Verband Region Stuttgart und die Deutsche Bahn arbeiten an dieser Mammutaufgabe und investieren viel Geld in die Maßnahmen. Allein für die Bahnsteigerhöhung in Stetten-Beinstein, die neben Esslingen-Mettingen für 2025 eingeplant ist, sind Kosten von knapp 5 Millionen Euro fällig.



Im Jahr 2024 waren 97,8 Prozent der Aufzüge und 97 Prozent der Rolltreppen verfügbar. Wie genau kommt diese Zahl zustande? Fällt ein Aufzug oder eine Rolltreppe aus, wird automatisch eine Störmeldung generiert und der Instandhalter DB Services verständigt. Die Anlage wird zur Entstörung angefahren. Sollte diese vor Ort erfolgreich verlaufen, ist die Anlage wieder in Betrieb. Im gesamten Zeitraum vom Stillstand der Anlage bis zur erfolgreichen Entstörung ist die Anlage für den Fahrgast nicht verfügbar und dies wird auch als Ausfallzeit registriert. Wenn die Entstörung nicht erfolgreich verläuft, wird automatisch ein Instandsetzungsauftrag generiert. Der Instandhalter bestellt umgehend alle notwendigen Ersatzteile und koordiniert den weiteren Technikereinsatz. Auch hier wird der gesamte Zeitraum vom Stillstand der Anlage bis zur erfolgreichen Instandsetzung als Ausfallzeit registriert. Ausgenommen sind Anlagen, die aktuell modernisiert werden. Diese gelten im Zeitraum der Modernisierung nicht als „Ausfall“, sondern werden komplett aus dem Zählsystem genommen.

Transparente Bahnhöfe:

Wie es um die barrierefreie Erreichbarkeit aller Haltestellen und Züge steht, erfahren Sie auf der Website der S-Bahn Stuttgart.

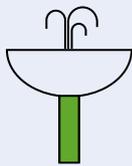
Mehr Infos zur
Barrierefreiheit:



Maßnahmen zur **Sicherheit** und **Serviceverbesserung**



Die Sicherheit unserer Fahrgäste hat für uns Priorität. Daher investieren wir gezielt in zusätzliche Maßnahmen, um die Sicherheitsbestreifung in den Zügen ab 20 Uhr zu verdoppeln.



Der Verband Region Stuttgart fördert die Errichtung von Trinkbrunnen in unmittelbarer Nähe von S-Bahn-Stationen. So soll nicht nur ein Beitrag zur Hitzevorsorge geleistet werden, sondern auch ein Impuls zur Verbesserung der dauerhaften Aufenthaltsqualität im Umfeld und Zugangsbereich der Stationen gegeben werden. Der Verband Region Stuttgart beteiligt sich anteilig an den Geräteanschaffungskosten. Die Kommunen übernehmen die Planungs-, Anschluss- und Fundamentarbeiten sowie laufende Wartungs- und Betriebskosten.



Unsere gesamte S-Bahn-Flotte verfügt über WLAN, das inzwischen von rund einem Drittel der Fahrgäste genutzt wird. Teil des „digitalen Pakets“ ist auch der Regio Guide (www.regio-guide.de) mit Echtzeitinformationen zur aktuellen Fahrt und zu Anschlusszügen. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Fahrt mit anderen zu teilen.



In den Hauptverkehrszeiten sind im Hauptbahnhof (tief) Mitarbeitende im Einsatz und unterstützen beim reibungslosen Ein- und Ausstieg. Somit werden Verspätungen reduziert, die beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste durch unbewusstes Blockieren der Türen verursacht werden.

Mehr zur
Fahrgastinfo:



Qualitätsmaßnahmen der S-Bahn Stuttgart

Tf-Live

Mit dem System Tf-Live sind alle Triebfahrzeugführende mit der Leitstelle vernetzt und erhalten aktuelle Informationen direkt und live auf ihre mobilen Endgeräte.

S-Bahn-Notdienst und Störhotline

In der S-Bahn-Leitstelle sitzen erfahrene Triebfahrzeugführende, die rund um die Uhr erreichbar sind, wenn Störungen an einem Zug auftreten und die Triebfahrzeugführenden diese nicht selbst lösen können. Damit soll der Zug im Fall einer Störung schnell wieder flottgemacht werden. Gelingt dies nicht, ist unser Notdienst 24/7 mit insgesamt drei Notdienst-Fahrzeugen schnell vor Ort.

Ausbildungsquoten

Ausbildungsrekord: Im Jahr 2024 starteten so viele Lehrgänge für Triebfahrzeugführende im Quereinstieg wie noch nie. Wir konnten 75 Quereinsteigende und 24 Auszubildende zu Lokführenden gewinnen. In den Jahren 2025 und 2026 werden wir das sogar noch steigern: Wir bieten 120 Ausbildungsstellen für den Quereinstieg und 24 Ausbildungsplätze und rekrutieren zusätzlich auch im Ausland.

KI in der Disposition und Fahrgastinformation

In der Leitstelle arbeitet ein von Künstlicher Intelligenz (KI) gestütztes Tool an der Seite der Verkehrsdisponierenden der S-Bahn, das sie bei ihrer täglichen Entscheidungsfindung im Rahmen von Dispositionsmaßnahmen unterstützt.

Schienenersatzverkehr (SEV)

Aufgrund der hohen Anzahl an Ersatzverkehren setzt die S-Bahn Stuttgart seit 2025 zwei zusätzliche Mitarbeitende ein, die die bestellten und konzipierten Ersatzverkehre überwachen. Abweichungen oder Anpassungsbedarfe können so schnell und effizient umgesetzt werden. Dank eines SEV-Infomobils sind die Mitarbeitenden für Reisende sichtbar als Ansprechpersonen präsent. Darüber hinaus sind insgesamt vier Mitarbeitende mit der Planung und Umsetzung der Fahrgastinformation für Baustellen und Betriebseinschränkungen im Einsatz.

Einsatz S-Bahn-Infomobil und Personalrecruiting

Seit dem Jahr 2024 setzen wir ein Informationsmobil ein, um die Themen der S-Bahn in die Region zu tragen. Mitarbeitende stehen als Ansprechpersonen vor Ort zur Verfügung und bieten neben Informationen rund um die S-Bahn auch die Möglichkeit, an einem Original-Fahrpult eine S-Bahn im Simulator zu steuern. Das Informationsmobil ist auf rund 40 Events pro Jahr in der gesamten Region unterwegs.

Digitale Radsatzmessenanlage

Die Vermessung der Radsätze erfolgt seit dem Jahr 2024 volldigital. Damit sichern wir ein kontinuierliches Monitoring der Radsatzmaße, erkennen frühzeitig Auffälligkeiten und können so präventiv eingreifen und Ausfälle vermeiden.

Arbeitsvorbereitung und Chefanwendung BR 430

Eine neu geschaffene Stelle in der Instandhaltung sorgt für ein kontinuierliches Monitoring der auftretenden Fahrzeugstörungen, damit sich direkt konkrete Abhilfemaßnahmen einleiten lassen.

Fahrgastinformationsmanager und -managerinnen

In unserer Leitstelle sind rund um die Uhr Mitarbeitende vor Ort, die dafür sorgen, die betriebliche Lage für die Fahrgäste aufzubereiten und verständlich zu kommunizieren. Störungen und alternative Verbindungen erscheinen so schnell auf Websites, in den Apps sowie in den sozialen Medien.

Coachingfahrten für Triebfahrzeugführende

Wir führen systematische Begleitfahrten mit Trainern und Trainerinnen bei unseren Triebfahrzeugführenden durch: Sowohl bei neuen Mitarbeitenden als auch bei Einzelereignissen oder neuen Verfahrensweisen – das stärkt ein sicheres Gefühl für alle im betrieblichen Alltag.

Digitalisierung der Betriebsdurchführung

Wir digitalisieren die Arbeitsplätze für unsere Mitarbeitenden kontinuierlich und nutzen beispielsweise appbasierte Anwendungen zur Schicht- und Arbeitszeitgestaltung und digitale Fahrpläne – dafür erhalten alle Mitarbeitenden neue Tablets.

Weitere Details
zu den Qualitäts-
maßnahmen:



Ausblick



Das war 2024. Warum wir trotzdem optimistisch bleiben? Weil es mit kleinen Schritten vorwärtsgeht. Der Verband Region Stuttgart ermöglicht durch seine Unterstützung und Finanzierung viele Neuerungen und Entwicklungen. Eine wichtige Rolle spielen zum Beispiel die QSS-Maßnahmen (Qualitätsoffensive für den Schienenknoten Stuttgart), die von den Fahrgästen oft nicht unmittelbar bemerkt werden. Denn nicht nur längere Linien und neue Stationen sorgen für ein attraktiveres Angebot, sondern auch zusätzliche Investitionen, die den Betrieb flexibler und damit das Netz stabiler machen. Ein paar Beispiele:

- ▶ Durch den Einbau von Weichen im S-Bahn-Tunnel zwischen Schwabstraße und Universität können im Störfall mehr Züge Richtung Innenstadt geführt werden.
- ▶ Auf einem neuen Wendegleis in Böblingen können künftig auch Langzüge gewendet und abgestellt werden. Bislang war dies nur für Vollzüge möglich.
- ▶ In Kornwestheim, Stuttgart-Vaihingen, Bietigheim und Esslingen werden weitere 49 Abstellgleise für die Fahrzeuge hergerichtet.

Insgesamt investiert hier der Verband Region Stuttgart über 50 Millionen Euro für konkrete Verbesserungen. Mehrere Projekte, wie beispielsweise die neuen Abstellanlagen in Bietigheim und Esslingen, befinden sich auf der Zielgeraden.

Zudem gibt es bald mehr Komfort für die Reisenden. Nachdem das Redesign die Züge zunächst nur von außen verändert hat, ist nun der Innenraum an der Reihe. Nach und nach werden alle Züge umgerüstet und beispielsweise mit neuen Mehrzweckabteilen ausgestattet. Dazu kommen große Recruiting-Kampagnen für mehr Personal und das Infomobil, das die Fahrgäste über alle Änderungen auf dem Laufenden hält.

Jede einzelne Maßnahme bringt vielleicht noch keine unmittelbar sichtbare Wirkung, ist aber entscheidend, um die S-Bahn pünktlicher und besser zu machen. Das ganze Bündel wird mittelfristig wieder mehr Stabilität bewirken und gemeinsam mit der Digitalisierung des Schienenknotens Stuttgart wieder für eine zuverlässigere S-Bahn sorgen. Die Perspektive dafür ist da.

Mehr zu den
QSS-Maßnahmen:



Herausgeber

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

Verband Region Stuttgart –
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart,
info@region-stuttgart.org, region-stuttgart.org
Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor

Umsetzung

ressourcenmangel Düsseldorf GmbH
Hildebrandtstraße 4 f, 40215 Düsseldorf
Druck: DB Kommunikationstechnik GmbH
vertrieb.druck@deutschebahn.com, dbkt.de

Autoren

Verband Region Stuttgart und S-Bahn Stuttgart