



40 Jahre VVS

1978 bis 2018

382 Millionen Fahrgäste im Jahr

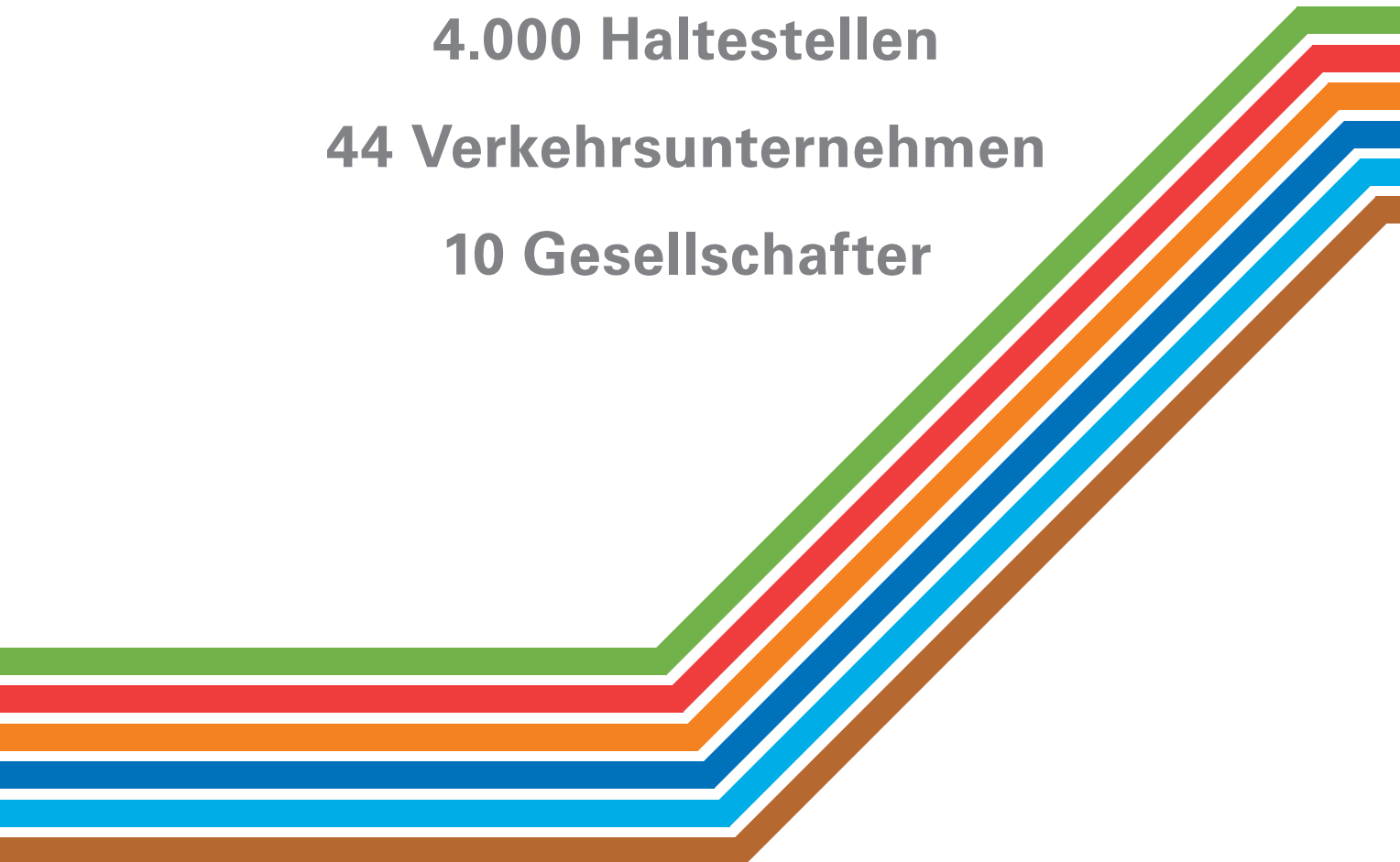
533 Millionen Euro Einnahmen

4 Milliarden Personenkilometer

4.000 Haltestellen

44 Verkehrsunternehmen

10 Gesellschafter

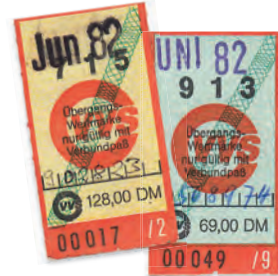


Meilensteine



Nach jahrelangen Vorbereitungen wird der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart am 19. Dezember gegründet.

Der VVS führt am 1. Juli einen Übergangstarif für Zeitkarten ein. Damit können Fahrgäste mit einer Monatskarte nicht nur die Busse und Bahnen von DB und SSB nutzen, sondern auch die Busse der rund 40 privaten Busunternehmen in der Region Stuttgart.



Mit der Stadtbahnlinie U3 (Vaihingen–Plieningen) beginnt Schritt für Schritt die Umstellung vom Straßenbahn- auf den modernen Stadtbahnbetrieb. Es sollte fast dreißig Jahre dauern, bis das Grundnetz vollständig war.

Der VVS nimmt das FirmenTicket in sein Tarifangebot auf. In der Folgezeit wird das Angebot deutlich ausgeweitet und ist heute ein Basisangebot im Berufsverkehr.

Der neu gegründete Verband Region Stuttgart übernimmt die Trägerschaft für die S-Bahn.



Die orangefarbenen Fahrzeuge der S-Bahn-Baureihe 420 werden nach und nach in „verkehrsrot“ umlackiert.



Die ersten S-Bahnen der neuen Baureihe 423 sind im Einsatz.



Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U15 endet die meterspurige Straßenbahn-Ära in Stuttgart.



Die Abo-Konditionen werden aufpoliert: Ratenzahlung, sofortiger Einstieg, „12 Monate fahren, aber nur 10 Monate zahlen“.



Am 1. Januar wird der Landkreis Göppingen teilweise in den VVS integriert. Auf der Schiene gilt der Verbundtarif.



Im November verabschiedet sich die S-Bahn Stuttgart von der legendären Baureihe 420.



Die ersten drei „RELEX“-Expressbuslinien fahren.



Am 1. Oktober gehen die ersten drei S-Bahn-Linien von Stuttgart nach Plochingen (S1), Ludwigsburg (S5) und Weil der Stadt (S6) in Betrieb. Gleichzeitig tritt der VVS-Gemeinschaftstarif in Kraft.



Der VVS führt das erste KombiTicket ein. Viele Partnerschaften werden folgen. Heute ist das KombiTicket bei Großveranstaltungen nicht mehr wegzudenken.



Der VVS führt die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) ein, die er mitentwickelt hat.



Start der Verbundstufe II: In allen Bussen und Bahnen der 40 Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet gilt der VVS-Tarif. Die S-Bahn-Linie S2 erschließt den Stuttgarter Flughafen.



Der VVS ist unter www.vvs.de erstmals im Internet präsent.

Der VVS bietet für Studierende ein preisgünstiges, verbundweit gültiges StudiTICKET für das ganze Semester an.



Die App VVS Mobil startet und läutet eine Erfolgsgeschichte ein.



Das VVS-HandyTicket wird eingeführt und entwickelt sich zum Verkaufshit.



Der VVS bietet seinen Kunden flächendeckend Echtzeitinformation für alle Bahn- und Buslinien im Verbundgebiet.



150 Jahre SSB, 40 Jahre S-Bahn, 40 Jahre VVS. Im Jubiläumsjahr beschließt der VVS die größte Tarifzonenreform seiner Geschichte.

1978 bis 2018



Inhalt

Vorwort des Aufsichtsratsvorsitzenden: „Ein Netz – Ein Tarif – Ein Ticket“	5
40 Jahre gute Zusammenarbeit im Verbund	7
„Das war keine einfache Geburt ...“	10–13
„So viele Butterbrezeln hab ich noch nie gegessen“	16–17
VVS im Überblick	18–19
Start des neuen S-Bahn-Zeitalters	22–23
Unabhängig durchs Stadtgebiet	26–27
Die Landkreise im VVS	28–29
Die Renaissance der Nebenbahnen	32–33
Verkehrssystem Bus hat Zukunft	36–37
Nahverkehr aus einem Guss	38
Die öffentliche Hand steigt ein	39
Für die Umwelt – gegen Feinstaub	40–41
Der Weg zum kundenfreundlichen Tarif	44–45
Gute Daten ermöglichen gute Planung	46–47
Zwei große Damen – „DIVA“ und „EFA“	50–51
VVS im Spiegel der Öffentlichkeit	52–53
Von politisch korrekt bis provokant	54–57
Ausgezeichnet in jeder Hinsicht	58
Ihr Baby ist der Netzplan	59
Gesellschaftliche Akteure integriert	60
... und das sagen die Fahrgäste	61
Ein großes Dankeschön – Die „Ahnengalerie“	62–63
Impressum	64

Vorwort des Aufsichtsratsvorsitzenden

„Ein Netz – Ein Tarif – Ein Ticket“

Der öffentliche Nahverkehr feiert 2018 zahlreiche Jubiläen. Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) wird 150 Jahre alt. 1868 fuhr die erste Pferdebahn durch die Stadt. Damit wurde der Grundstein für den öffentlichen Nahverkehr in der Landeshauptstadt Stuttgart gelegt. Die Pferdebahn wurde später durch die elektrische Straßenbahn ersetzt und durch Omnibusse ergänzt. Heute kommen moderne und leistungsfähige Stadtbahnen und Busse, die Zacke und die Standseilbahn zum Einsatz, um die Menschen in Stuttgart umweltfreundlich an jeden Ort zu bringen.

Ein Jubiläum feiert auch das für die Region Stuttgart so unverzichtbare S-Bahn-System – es wird 40 Jahre alt. Und es ist kein Zufall, dass vor 40 Jahren, am 1. Oktober 1978, gleichzeitig mit der S-Bahn auch der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) seinen Betrieb aufgenommen hat. Die Verbundidee wurde in den 1960er-Jahren in Hamburg geboren. Nach dem Hamburger Verkehrsverbund war der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund, der zu den Olympischen Spielen 1972 in der bayerischen Metropole gegründet wurde, der zweite Verkehrsverbund in Deutschland. Der VVS folgte wenige Jahre danach und war damit der erste und lange Zeit auch einzige Verkehrsverbund in Baden-Württemberg.

Die Verbundidee hat sich inzwischen in Deutschland und in vielen europäischen Nachbarländern durchgesetzt. Verbund heißt: Nahverkehr aus einem Guss. Der Kunde soll beim Umstieg von einem öffentlichen Verkehrsmittel auf das andere keinen Nachteil erleiden. Die Fahrpläne sollen aufeinander abgestimmt sein und die Tickets überall gelten – unabhängig vom Verkehrsmittel.

In den ersten Jahren des Verbundes warb der VVS mit dem Slogan: „Ein Netz – Ein Tarif – Ein Ticket“. Dies ist heute alles selbstverständlich und nicht mehr wegzudenken. Ich vermute, ohne Verkehrsverbund, vor allem ohne abgestimmte Fahrpläne und Gemeinschaftstarif, wäre der öffentliche Nahverkehr heute nicht mehr konkurrenzfähig, weder in der Region Stuttgart noch anderswo.

Auf den VVS kommen in Zukunft weitere wichtige Aufgaben hinzu. Der öffentliche Nahverkehr wird immer bedeutsamer. Es ist unstrittig, dass der ÖPNV verstärkt Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr gewinnen muss, wenn es um die Klimaschutzziele, die Einhaltung der Grenzwerte bei den Luftschadstoffen und vor allem, wenn es um lebenswerte und urbane Städte mit möglichst wenig Lärm und Staus geht. Der ÖPNV braucht eine Ausbauoffensive. Wir müssen beträchtliche Summen in neue Fahrzeuge und Strecken investieren, das Leistungsangebot ausbauen und das Tarifsysteem kundenfreundlicher gestalten. Die Aufgabenträger in der Region Stuttgart sind dazu bereit und haben im ÖPNV-Pakt entsprechende Vereinbarungen getroffen.

Ich freue mich besonders, dass es im Einvernehmen mit allen Partnern im Jubiläumsjahr des VVS gelungen ist, das Tarifsysteem nach 40 Jahren grundlegend zu reformieren. Der Tarif wird zum 1. April 2019 einfacher, günstiger und damit auch umweltfreundlicher werden. Dies ist ein wichtiger Meilenstein in der langjährigen Geschichte des VVS!



Fritz Kuhn
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Stuttgart



40 Jahre gute Zusammenarbeit im Verbund

Der VVS hat in seinen 40 Jahren eine wechselvolle Geschichte erlebt. Ursprünglich wurde der VVS als Unternehmensverbund gegründet, wie dies damals auch andernorts üblich war. Seine Gründungsgesellschafter waren die Stuttgarter Straßenbahnen AG und die damalige Deutsche Bundesbahn. Durch die Bahnreform Anfang der 1990er-Jahre änderten sich die Rahmenbedingungen. Der Schienenpersonennahverkehr wurde regionalisiert und die Leistungen zunehmend im Wettbewerb vergeben. Vielerorts wurden die Unternehmensverbünde zu Aufgabenträgerverbünden umgewandelt, darunter die beiden ältesten Verkehrsverbünde in Deutschland, der Hamburger Verkehrsverbund und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund.

Auch in der Region Stuttgart gab es eine Diskussion um die Zukunft des VVS. Zunächst wurde von den Landkreisen der Zweckverband Nahverkehr Region Stuttgart (NRS) gegründet, mit der Aufgabe, die regionalen Verkehrsunternehmen in den VVS zu integrieren. Zwischen VVS und NRS wurde ein Zusammenarbeitsvertrag geschlossen und der NRS-Geschäftsführer Reinhold Bauer wurde in Personalunion dritter Geschäftsführer des VVS. Später übernahm der Verband Region Stuttgart die Aufgaben des NRS und zusätzlich die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn.

In der Region Stuttgart entschied man sich für einen Mittelweg: weder Unternehmensverbund noch reiner Aufgabenträgerverbund. Alle Aufgabenträger für den ÖPNV – vom Land über den Verband Region Stuttgart bis hin zur Landeshauptstadt und den Landkreisen – wurden Gesellschafter des VVS. Und auf der Unternehmensseite stießen die regionalen Busunternehmen, die sich zu einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts zusam-

mengeschlossen hatten, hinzu. Die SSB und die mittlerweile gegründete DB Regio AG blieben Gesellschafter. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen halten jeweils 50 Prozent der Anteile. Der VVS war damit der erste Mischverbund in Deutschland. Die Idee des Mischverbundes wurde zunächst in der ÖPNV-Branche eher kritisch gesehen.

Heute gibt es in der Region Stuttgart jedoch kaum jemanden, der den Mischverbund missen möchte. Alle, die im öffentlichen Nahverkehr Verantwortung tragen, arbeiten im Verbund trotz teilweise unterschiedlicher Interessenlage konstruktiv zusammen. In der Gesellschafterversammlung, im Aufsichtsrat und in anderen Gremien sitzen alle an einem Tisch und es bestätigt sich am Beispiel des VVS einmal mehr: Man spricht besser miteinander als übereinander. Die gute Entwicklung des VVS bestätigt die Akteure, dass der damalige Schritt so falsch nicht gewesen sein konnte. Der VVS blieb auch nicht der einzige Mischverbund in Deutschland. In Baden-Württemberg wurden mehrere Mischverbünde gegründet und auch im Raum Halle/Leipzig entschied man sich, den Mitteldeutschen Verkehrsverbund in Form eines Mischverbundes zu organisieren.

Die politische Bedeutung und gesellschaftliche Relevanz des ÖPNV ist in den letzten Jahren immer weiter gestiegen. Einige Jahre gab es sogar einen richtigen „Wettstreit“ zwischen den Aufgabenträgern um Zuständigkeiten im ÖPNV. Diese Angelegenheit konnte unter Moderation von Verkehrsminister Winfried Hermann im ÖPNV-Pakt von 2014 gelöst werden. Der ÖPNV-Pakt war auch ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des VVS. Alle Aufgabenträger haben vereinbart, in ihrer Zuständigkeit das



VVS-Geschäftsführer Horst Stammler (l.) und Thomas Hachenberger

ÖPNV-Angebot auszuweiten, damit die Fahrgäste, die mit uns fahren wollen, auch mit uns fahren können. So wurden in der Folge neue, tangentielle Expressbuslinien in Betrieb genommen, Entlastungslinien für Stadtbahn und S-Bahn eingeführt, der ganztägige 15-Minuten-Takt für die S-Bahn beschlossen und die Rahmenbedingungen für den neuen MetropoExpress geschaffen.

Der VVS ist ein Erfolgsbeispiel für die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten in der Region Stuttgart. Unser Dank gilt allen Partnern, den Verantwortlichen bei der Stadt Stuttgart und den Verbundlandkreisen, dem Verband Region Stuttgart, dem Land Baden-Württemberg und nicht zuletzt den engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Verkehrsunternehmen. Der Erfolg lässt sich im ÖPNV messen, nämlich an den kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen, vor allem in den letzten Jahren, in denen wir deutlich über dem Bundesdurchschnitt gewachsen sind. Heute bewegen sich im VVS mehr als doppelt so viele Fahrgäste wie vor 40 Jahren.



„Die Gründung des VVS war eine Pioniertat zur Vernetzung verschiedener ÖPNV-Angebote in der Region. So wie 1978 die Vielzahl der Haustarife nicht mehr zeitgemäß war, so dringend muss der VVS sich angesichts neuer Mobilitätsbedürfnisse weiterentwickeln. Motto: einfacher, preiswerter und digitaler.“

Winfried Hermann MdL, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg



„Das war keine einfache Geburt ...“

Verbundgründer und Zeitzeugen im Interview

Als der Verbund 1978 laufen lernte, waren schon einige Jahre intensiver Vorbereitung zur Verbundgründung ins Land gegangen. Einige derer, die maßgeblich an der Verbundgründung beteiligt waren oder sie begleitet haben, wurden von den VVS-Geschäftsführern Thomas Hachenberger und Horst Stammler zu einer „Geschichtsstunde“ eingeladen. Mit dabei: Roland Batzill, damaliger Vorstandssprecher der SSB AG, Otto Finkenbeiner,

ehemaliger Ministerialdirektor im Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Theo Häussler, Stadtdirektor bei der Stadt Stuttgart, Jürgen Maaß, ehemals Abteilungspräsident bei der Bundesbahndirektion Stuttgart und Wolfgang Wörner, VVS-Gründungsgeschäftsführer. Außerdem komplettierte der aktuelle SSB-Vorstandssprecher Wolfgang Arnold die Runde, der seinerzeit Leiter der Abteilung Planung beim VVS war.

Bild links, v. l. n. r.: Roland Batzill, Theo Häussler, Wolfgang Wörner, Wolfgang Arnold, Jürgen Maaß, Otto Finkenbeiner, Horst Stammler und Thomas Hachenberger



Hachenberger: Am 1. Oktober 1978 hat der VVS offiziell seinen Betrieb aufgenommen. Doch bis dahin gab es einiges zu tun. Wie sahen die Vorbereitungen zur Verbundgründung aus?

Batzill: Im Jahr 1970 haben sich das Land, die Stadt, die SSB und die DB in einer Grund-

satzvereinbarung darauf verständigt, dass ein Verbund gegründet werden soll. Eine Verbundkommission sollte die Gründung vorbereiten. Oberbürgermeister Klett hatte großes Vertrauen in mich und so wurde ich nicht nur Kommissionsmitglied, sondern auch bis 1974 deren Vorsitzender. Die eigentliche Arbeit hat aber nicht die Kommission gemacht, sondern

eine Arbeitsgruppe. In der war für das Land Dr. Ernst Haller, Günter Mötsch für die Bahn und für die SSB meine Wenigkeit. Vom neuen Oberbürgermeister Manfred Rommel hieß es, dass ich die Interessen der Stadt mitvertreten könne.

Hachenberger: Welche Aufgaben hatte die Kommission?

Batzill: Wir mussten einen Ausgleich der verschiedenen Interessen von Stadt, Land, DB und SSB finden. Dazu mussten die Vertragsentwürfe und der Verbundtarif konzipiert werden. Wolfgang Wörner von der SSB und Günter Mötsch hatten dann als Verbundgeschäftsführer die Aufgabe, die geschlossenen Verträge umzusetzen.

Stammler: Bei so einer Verbundgründung kann es zwischen den verschiedenen Beteiligten ja auch mal ganz schön knirschen. Wie haben Sie das erlebt?

Finkenbeiner: Es war wie bei vielen Sachen. Wenn da nicht ein, zwei Leute sind, die sich

Batzill: Für mich war ganz entscheidend, dass ich die Vertragsgestaltung nicht dazu benutzen darf, um Geld für die SSB rauszuholen. Es sollte alles fair laufen. Die SSB sollte keinen Vorteil, aber eben auch keinen Nachteil haben und genauso gestellt sein wie die DB. Und dieser Interessensausgleich hat dazu geführt, dass der VVS nicht nur zustande gekommen ist, sondern sich auch so gut entwickelt hat.

Stammler: Wie haben die Unternehmer reagiert? Letztendlich mussten sie ja ein Stück von ihren Kompetenzen abgeben.

Maaß: Das war für die DB damals kein Problem. Es hat sich ja alles harmonisch entwickelt und wir haben uns immer geeinigt.

Wir hatten damals 80 Kilometer Betriebsstreckenlänge. Heute sind es 130. Unglaublich, wenn ich daran denke, dass damals bei einigen SSBlern der Glaube an die Stadtbahn überhaupt nicht da war.

Batzill: Also ich war von der Stadtbahn überzeugt.

Hachenberger: Herr Häussler, wie hat die Landeshauptstadt die Verbundgründung begleitet?

Häussler: Klar war man bei der Stadt maßgeblich daran interessiert, dass mit der vorhandenen Infrastruktur ein optimaler Betrieb durchgeführt wird. Er sollte selbstverständlich so gestaltet sein, dass möglichst viele Leute Bus und Bahn nutzen, um den Druck



richtig dahintergeklemt hätten, wäre der Verbund nie zustande gekommen. Ich habe später bei anderen Verbundgründungen erlebt, wie schwierig das sein kann. Aber das war von Anfang an das Markenzeichen des VVS: Es gab Leute, die keine Bedenkenträger waren, sondern die Gründung des Verbundes vorangetrieben haben.

Arnold: Ein wenig Sorge hatten DB und SSB schon, was die neuen Systeme anbetraf. Die DB war relativ skeptisch, ob sich die Nachfrage bei der S-Bahn so einstellt wie geplant. Aber im integrierten Nahverkehrskonzept ist ja alles festgelegt worden, wo problematische Parallelverkehre zwischen SSB- und DB-Schienennetz reduziert werden sollten.

von der Straße wegzunehmen. Aktiv gestaltend war die Stadt eher nicht tätig, das hat man – was den Verbund angeht – Herrn Batzill überlassen.



Stammler: Und wie war das im Gemeinderat?

Häussler: Ich kann mich nicht daran erinnern, dass es innerhalb oder zwischen den Fraktionen Streit darüber gegeben hätte, welchen Einfluss man auf den Verbund nehmen muss. Die Stadträte waren ja durch ihre Tätigkeit im SSB-Aufsichtsrat immer gut informiert. Insgesamt war der Wille da, einen ordentlichen Verbund und ein gutes Tarifsystem anzubieten.

Batzill: Die Details des Verbundes haben den Gemeinderat im Grunde nicht sonderlich interessiert. Ich habe zum Beispiel in den Grundvertrag geschrieben, dass das Mitbestimmungsrecht der Stadt auf die SSB übertragen wird und habe gedacht, da kommt Widerspruch. Kam aber keiner. Vielleicht, weil es niemand gelesen hat.

Wörner: Man muss dazu sagen, das haben Sie, Herr Batzill, mit dem OB Rommel auch geschickt gemacht. Er hatte Vertrauen in Sie und gesagt, dass Sie das schon richtig

machen würden. Wir sind bei der Verbundgründung zum Glück nicht in die Parteipolitik reingekommen. Aber es gab auch kritische Stimmen – zum Beispiel bei den neu geschaffenen Tarifen oder der Netzplanung. Da meinte einer mal, dass beim Verbund so viel unter die Erde gegangen werde. Als ob der VVS etwas dafür könne, dass die SSB Tunnel gebaut hat.

Hachenberger: Nach dem Übergangstarif 1982 kam zum 1. Oktober 1993 die Vollintegration der regionalen Busverkehre in den Verbundtarif, also die Verbundstufe II. Wie haben Sie das damals erlebt?

Finkenbeiner: Das war keine so einfache Geburt, weil da vier Landkreise mit am Tisch saßen, deren Vertreter alle einen sehr unter-



Theo Häussler



Jürgen Maaß

schiedlichen Charakter hatten. Es hat vieler Sitzungen bedurft, um einen Konsens herzustellen. Für einige Unternehmer war es natürlich schmerzlich, dass sie ihren Haustarif aufgeben mussten.

Arnold: Ja, aber es gab auch viele weitsichtige Busunternehmer, die in dem Thema Vollintegration ihre Zukunft gesehen haben. Ich erinnere mich da zum Beispiel an Herrn Stöck von der Firma Schefenacker, der war immer sehr positiv unterwegs.

Stammler: Was geben Sie uns denn mit für die weiteren 40 Jahre?

Finkenbeiner: Warum sollte man viel an etwas ändern, was gut läuft? Im Moment sollte das Ziel sein, guten Verkehr zu produzieren zu einigermaßen vertretbaren Preisen. Er sollte das fortführen, was bisher war und die neuen Veränderungen – zum Beispiel die neuen Verkehre im Rahmen der Vergabeverfahren – integrieren. Aber keine Revolutionen, die sind nicht notwendig.

Maaß: Wir sollten das System nicht überfordern. Bei der S-Bahn kann man den Komfort anscheinend nicht hoch genug bringen – da ist ja bald kein Spalt mehr zwischen Zug und Bahnsteigkante. Das hat zur Folge, dass man die Aufenthaltszeiten und Fahrpläne nicht einhalten kann. Da sollte man vorsichtig rangehen.

Häussler: In Sachen Tarif wünsche ich mir, dass er gerecht bleibt. Denn je einfacher man ihn macht, desto teurer wird er für die Kurzstreckenfahrer. Und umso ungerechter wird es insgesamt. Da muss der VVS die Balance halten.

Wörner: Ich wünsche mir, dass die, die mit uns fahren, auch durchgehend zufrieden sind. Um vermeintlich kleine Dinge wie defekte Rolltreppen oder Aufzüge sollte man sich auch kümmern. Und ansonsten wünsche ich dem VVS und allen Mitarbeitern im ÖPNV alles Gute.



Horst Stammler und Otto Finkenbeiner (r.)



Roland Batzill (r.) und SSB-Vorstand Wolfgang Arnold



erwartet
KUNST DES ZUFALLS
2016 - 19.02.2017

42 Erwin-Schoettle-Platz

1. Ober D 1 Min
4 Min

H
Schlossplatz
Position 2

52

platz
aufs-
ende!
3. Sonntag
9. Oktober
rabatt
STILUNGEN!
fer

42-22

4

SSB



CAPACITY

S-SB 7702

*„Wir gratulieren herzlich zum
40. Geburtstag und wünschen
bei der Sicherung regionaler
Mobilität immer die nötige
Power und viel Glück!“*

Marjoke Breuning, Präsidentin IHK Region Stuttgart



„So viele Butterbrezeln hab ich noch nie gegessen“

„Man braucht in den Unternehmen Fürsprecher für den VVS und umgekehrt. Ich hoffe, das Herzblut von Unternehmensvertretern wie Wolfgang Arnold, Hans-Albrecht Krause oder Roland Batzill lebt auch in anderen weiter fort.“

„Das Arbeitsklima mit dem VVS war immer gut, aber so viele Butterbrezeln wie bei den Verhandlungen zur Vollintegration der Landkreise habe ich noch nie gegessen.“

„Wenn seitens der Unternehmer Zweifel kamen, ob die Verbundstufe II bezahlbar ist, hat ein Verkehrsdezernent gesagt: ‚Die öffentliche Hand hat Geld zu haben‘.“

„Es hat auch mal geknirscht, aber wenn man zur Qualitätssteigerung, zum Angebot und zur Akzeptanz die gesamte Entwicklung betrachtet, bin ich im Vergleich zu anderen Themen, die ich beackert habe, mit der Arbeit des VVS hochzufrieden.“

„Wir haben gesagt, wir brauchen jedes Jahr ein verbessertes Angebot und mehr Fahrgäste. Aber wir haben auch gesagt, wir brauchen jedes Jahr ein bisschen mehr Geld dafür. Diese Dreifachstrategie hat sich bestens bewährt.“

„Ein Mischverbund hat Vor- und Nachteile. Ich persönlich habe ihn eher als Vorteil empfunden, weil alle Beteiligten mit an einem Tisch sitzen. Es war nicht immer einfach in der Abstimmung, aber ich konnte mich auch immer auf die Geschäftsführung verlassen, dass sie es richtig macht. Was in der Regel ja auch der Fall war.“



Reinhold Bauer war von 1986 bis 1996 Abteilungsleiter und ab 1992 Geschäftsführer beim VVS. Zuvor arbeitete er seit 1978 bei der SSB, wohin er 1996 als Arbeitsdirektor zurückkehrte. Bauer ist seit 2016 Geschäftsführer des Zweckverbands Schönbuchbahn (ZVS).



Dr. Wolfgang Schuster, ehemaliger Stuttgarter Oberbürgermeister (1997 bis 2013) und damit auch VVS-Aufsichtsratsvorsitzender.

Nach der Gründergeneration (siehe Interview auf den Seiten 10 bis 13) prägten Menschen wie Oberbürgermeister a. D. Dr. Wolfgang Schuster, Reinhold Bauer (SSB), Hans-Albrecht Krause (RBS und DB) sowie Dr. Witgar Weber (VRS und VVS) das Geschehen in den 1990er-Jahren. Das Jahrzehnt war vor allem von der Integration der Busunternehmen im Zuge der Verbundstufe II bestimmt.

„Ich würde sagen, es war alternativlos, dass sich die Bahn am Verbund beteiligt. Und der Erfolg hat es ja auch gezeigt. Ein noch erfolgreicherer Konstrukt als der VVS fällt mir eigentlich nicht ein.“

„Wir haben manchmal viele Runden gedreht, um zu einem Kompromiss zu kommen. Die Telefondränge haben gegläht. Aber am Ende des Tages war es erfolgreich. Und das ist ein Bestandteil dieses Geschäfts, das durch den Kompromiss lebt.“

„Die Busunternehmen haben von der Vollintegration der Landkreise schon profitiert. Aber durch Verbünde haben Busunternehmen auch einen Nachteil: Sie verlieren ein Stück weit ihre unternehmerische Freiheit und ihr unternehmerisches Know-how. Aber in so einem Raum wie Stuttgart kann es gar nicht anders funktionieren, als dass man einen Verbund hat.“

„Die elektronische Fahrgastinformation, die der VVS begründet hat, ist quasi die ‚Mutter von allem‘. Die EFA, die der VVS über Jahrzehnte hinweg weiterentwickelt hat, war das Erfolgsrezept.“

„Die S-Bahn ist für 200.000 Fahrten pro Tag konzipiert worden, jetzt sind es über 400.000. Letzten Endes leidet die S-Bahn auch an ihrem Erfolg. Nicht alles ist mit dem Erfolg mitgewachsen. Besonders an der Tunnelstrecke hat sich seit 1978 nichts geändert. Die stark angewachsenen Fahrgastzahlen machen die tägliche Betriebsabwicklung ganz schön schwer.“



Dr. Witgar Weber war von 2001 bis 2008 VVS-Geschäftsführer. Davor arbeitete er beim Verband Region Stuttgart und ist heute Geschäftsführer des Verbands Baden-Württembergischer Verkehrsunternehmen (WBO).

Hans-Albrecht Krause arbeitete fast 45 Jahre lang bei der DB und war kaufmännischer Geschäftsführer bei der S-Bahn Stuttgart (2005–2015) sowie RBS-Geschäftsführer (1982–2005).



VVS im Überblick

Mit **175**

m ü. NN ist die Haltestelle Gemeindehalle in Kirchheim/Neckar die niedrigste Haltestelle im Verbundgebiet.

Um **42**

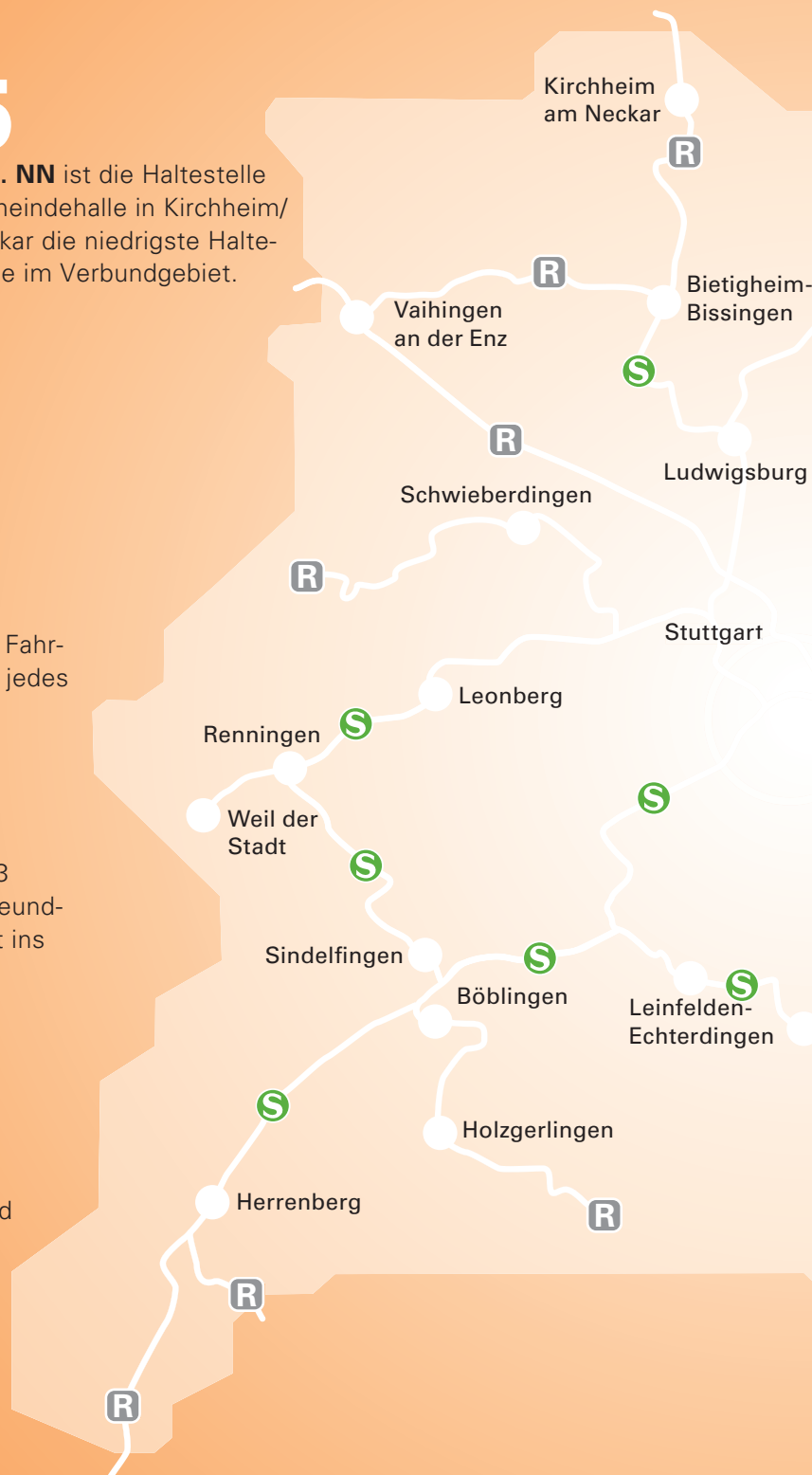
Millionen Euro werden die Fahrgäste durch die Tarifreform jedes Jahr entlastet.

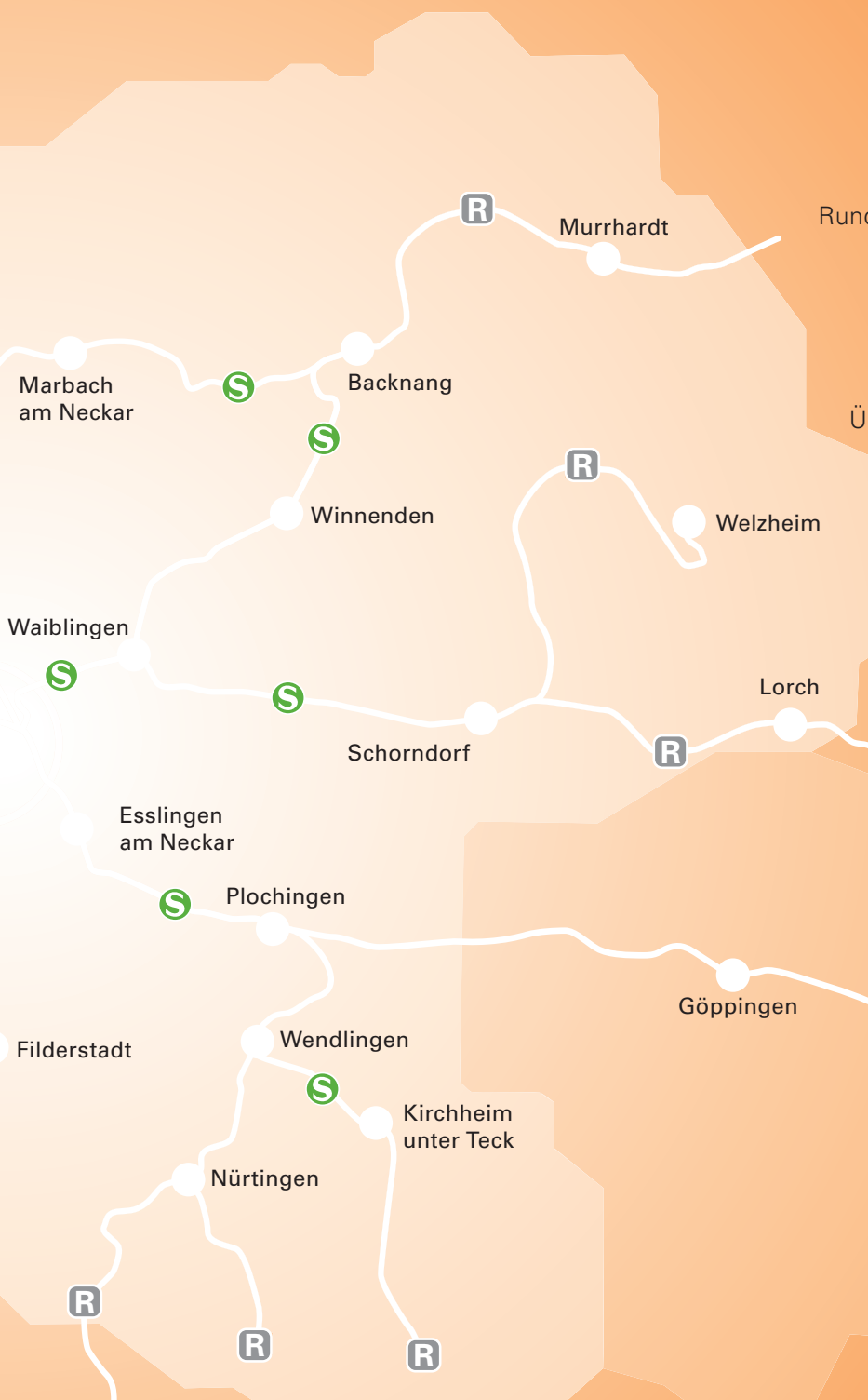
11,3

Millionen Fußballfans sind seit 1983 mit dem VVS-KombiTicket umweltfreundlich und stressfrei zum VfB Stuttgart ins Stadion gefahren

11

Milliarden Fahrgäste sind seit Verbundgründung in die Busse und Bahnen eingestiegen.





Rund **10.000**

Beschäftigte finden im VVS Arbeit im Nahverkehr.

Über **40.000**

Senioren sind mit dem VVS-SeniorenTicket in der Region unterwegs.

Rund **1.000**

DFI-Anzeiger (Digitale Fahrgast Information) im Verbundgebiet halten die Fahrgäste über die tatsächlichen Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen auf dem Laufenden.

805

m ü. NN – so hoch liegt die höchste Haltestelle im Verbundgebiet: Schopfloch Naturschutzzentrum (Landkreis Esslingen).



„Dank und Anerkennung für 40 Jahre erfolgreichen Dienst für die Fahrgäste in der Region Stuttgart. Bei unseren ehrgeizigen Ausbauzielen im ÖPNV setzen wir weiterhin auf die Unterstützung des VVS. Herzliche Glückwünsche zum Jubiläum.“

Thomas S. Bopp, Vorsitzender Verband Region Stuttgart



„Ich wünsche dem VVS und uns angeschlossenen Verkehrsunternehmen, dass wir die Attraktivität des ÖPNV weiter stärken und damit immer mehr Menschen überzeugen, Busse und Bahnen zu nutzen.“

Dr. Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsleitung S-Bahn Stuttgart



Start des neuen S-Bahn-Zeitalters

„Mit der modernsten schwäbischen Eisenbahn in die Zukunft“

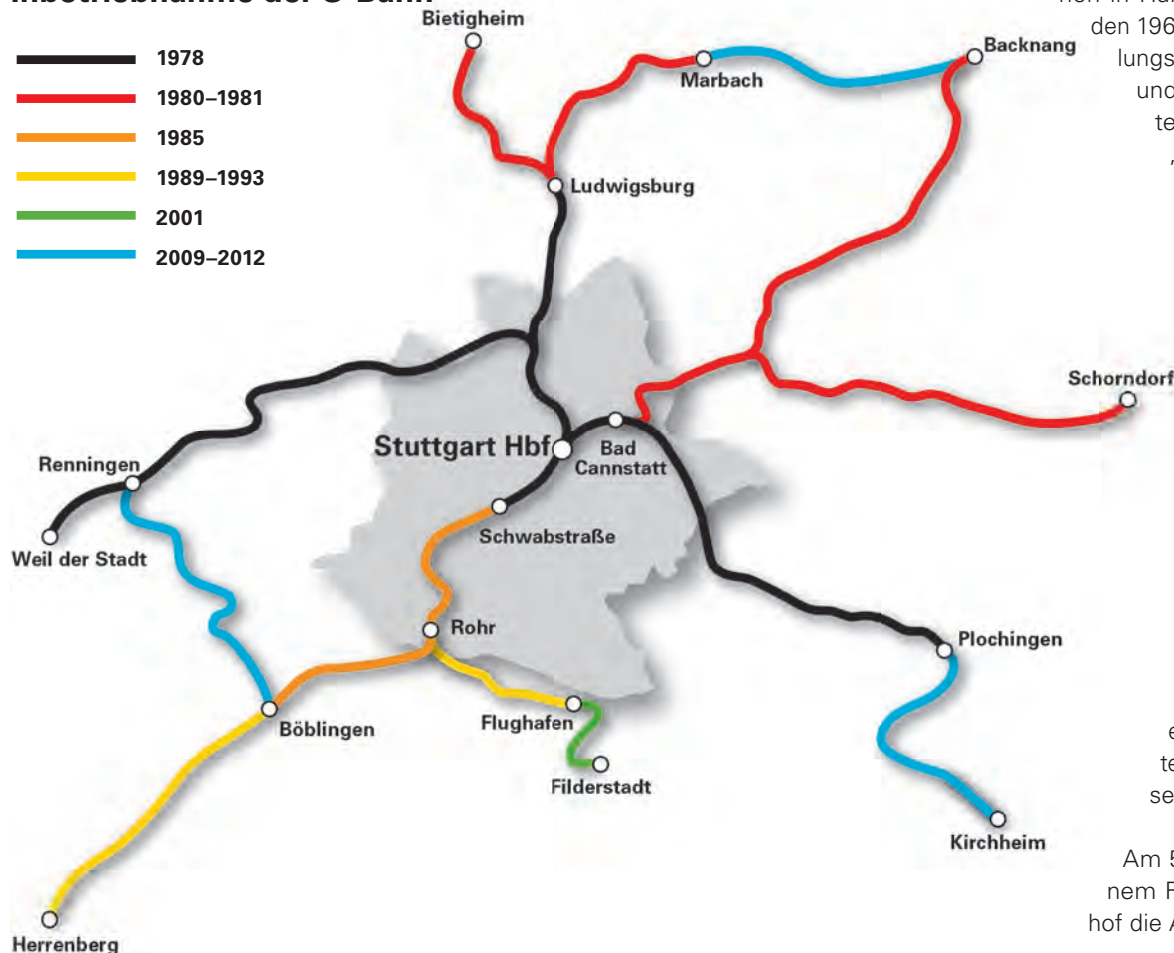
„Der erste Schritt in die Zukunft des Nahverkehrs in der Region ist getan. Die S-Bahn fährt, und der Verkehrs- und Tarifverbund tritt morgen in Kraft.“ So schrieb am 30. September 1978 die Stuttgarter Zeitung vom neuen „S-Bahn-Zeitalter“. 40 Jahre später ist die S-Bahn mit ihrem 215 Kilometer langen Netz das Rückgrat des Nahverkehrs in der Region. Täglich steigen über 400.000

Menschen in die Züge ein. Mehr als 150 Fahrzeuge sind auf sieben Linien in Stuttgart und der Region unterwegs und fahren – bis 2021 tagsüber durchgehend im 15-Minuten-Takt – insgesamt 83 Haltestellen an.

Ohne S-Bahn hätte es seinerzeit keinen VVS gegeben. Und umgekehrt: Das städtische Straßenbahn- und Busnetz wurde bewusst

an die S-Bahn angepasst – ohne Gemeinschaftstarif von SSB und damaliger Bundesbahn hätte die S-Bahn Stuttgart nicht den Erfolg gehabt. Bereits 1968 hatte das Land Baden-Württemberg im Rahmenabkommen mit der Deutschen Bundesbahn über den Bau der S-Bahn Stuttgart vereinbart: „Zur bestmöglichen Ordnung des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Schaffung eines Verkehrs- und Tarifverbundes anzustreben.“

Inbetriebnahme der S-Bahn



Nach den traditionellen Gleichstrom-S-Bahnen in Hamburg und Berlin wurden in den 1960er-Jahren für die großen Ballungsräume in München, Frankfurt und Stuttgart neue S-Bahn-Systeme entwickelt. Sie nutzen „draußen“ in der Region überwiegend die vorhandene Eisenbahninfrastruktur und fahren im Mischbetrieb mit anderen Zügen des Personen- und Güterverkehrs, während sie „drinnen“ über die bestehenden Kopfbahnhöfe hinaus in die Stadtzentren auf neu gebauten Tunnelstrecken unterwegs sind. Diese S-Bahn-Systeme nutzen die Fahrleitung und fahren mit 15 kV Wechselspannung. Für die S-Bahn-Systeme wurde mit der legendären Baureihe 420 einer der erfolgreichsten und langlebigsten Triebzüge der deutschen Eisenbahngeschichte entwickelt.

Am 5. Juli 1971 begannen mit einem Rammschlag am Hauptbahnhof die Arbeiten für die S-Bahn Stutt-

gart. Mit der 2,7 Kilometer langen Tunnel-Stammstrecke entstand das Herzstück der S-Bahn Stuttgart, das den Hauptbahnhof und die Schwabstraße miteinander verbindet und heute alle sieben S-Bahnen-Linien fast durchgehend im 15-Minuten-Takt durchschleust. Im Schnitt rollt alle zweieinhalb Minuten eine S-Bahn.

S-Bahn stellt alle Erwartungen von 1978 in den Schatten

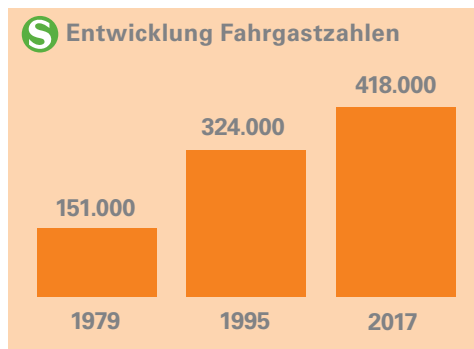
Am 1. Oktober 1978 war es so weit: als „modernste Form der schwäbischen Eisenbahn“ – wie Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle sie nannte – fuhren die ersten Züge der S1 nach Esslingen und Plochingen, der S5 nach Ludwigsburg und der S6 nach Leonberg und Weil der Stadt. Heute, 40 Jahre später, ist das S-Bahn-Netz auf knapp 215 Kilometer angewachsen. Ursprünglich für 200.000 Menschen ausgelegt, bringen die S-Bahnen jetzt täglich mehr als doppelt so viele Fahrgäste an ihr Ziel. Die 40-jährige Erfolgsgeschichte der S-Bahn ist daher auch eine Geschichte des kontinuierlichen Ausbaus. Meilensteine der Entwicklung waren 1985 unter anderem die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels über die Schwabstraße hinaus zur Universität und nach Vaihingen sowie die Verbindung nach Böblingen und 1992 nach Herrenberg, nicht zuletzt die Anbindung des Flughafens im Jahr 1993. Die vorhandene S-Bahn-Strecke war schließlich ein wichtiges Argument für die Ansiedlung der Landesmesse beim Flughafen. 2009 bekam Kirchheim unter Teck den seit 30 Jahren erwünschten S-Bahn-Anschluss. Die S1 nach Herrenberg ist mit mehr als 70 Kilometern die längste Linie im VVS. Vor wenigen Jahren kamen auch die ersten tangentialen Verbindungen hinzu, 2010 der erste Abschnitt der S60 Böblingen – Renningen und 2012 die S4 von Marbach am Neckar nach Backnang. Bis dahin waren alle S-Bahn-Linien streng radial auf die Stuttgarter Innenstadt ausgerichtet.

Seit 1996 – in dem Jahr, in dem der morgendliche 15-Minuten-Takt eingeführt wur-

de – ist der Verband Region Stuttgart (VRS) Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart. Für den aktuellen Verkehrsvertrag wurde ein Vergabeverfahren durchgeführt, aus dem die DB Regio als Gewinner hervorging. Der VRS hat das Vergabeverfahren genutzt, um eine umfassende Fahrzeugmodernisierung umzusetzen. 2016 wurde die Baureihe 420, die mittlerweile in die Jahre gekommen war, endgültig ersetzt. Seither fahren nur noch Fahrzeuge der Baureihen 423 und 430, die 2013 in Stuttgart Deutschlandpremiere hatten.

Auch beim S-Bahn-Takt haben sich in den letzten Jahren für die Fahrgäste viele Verbesserungen ergeben. Ursprünglich fuhren die Züge „nur“ im 20- bzw. 40-Minuten-Takt und abends nur im Stundentakt. 1996 wurde der 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten eingeführt. Später wurde der Abend- und Nachtverkehr systematisch verbessert. Seit 2012 fahren die Züge am Wochenende von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag die ganze Nacht.

Für die Zukunft haben VRS und Deutsche Bahn zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots geplant. So hat der VRS beschlossen, bis 2021 den ganztägigen 15-Minuten-Takt einzuführen. Derzeit wird WLAN in alle S-Bahn-Fahrzeuge eingebaut. Und es gibt konkrete Überlegungen, das hochmoderne und leistungsfähige Zugsicherungssystem ETCS bis zur Inbetriebnahme von S21 bei der S-Bahn Stuttgart auf der Stammstrecke einzusetzen.



Zur Eröffnung der S-Bahn 1978 waren Triebwagen der Baureihe 420 (oben) unterwegs. Seit 1999 kommt auch die Baureihe 423 (Mitte) zum Einsatz. 2013 starteten die eigens für die S-Bahn Stuttgart entwickelten Züge der Baureihe 430 (unten).





„Der VVS kann nicht nur als Tarif-, sondern auch als Verkehrsverbund auf 40 erfolgreiche Jahre zurückblicken. Möge er auch in den kommenden Jahrzehnten das Leistungsangebot seiner Partner so wirksam koordinieren und weiterentwickeln.“

Wolfgang Arnold, Vorstandssprecher Stuttgarter Straßenbahnen AG



Unabhängig durchs Stadtgebiet

Erfolgsmodell Stadtbahn: fast 500.000 Fahrgäste täglich

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) feiert 2018 ebenfalls Jubiläum. Vor 150 Jahren nahm die Pferdebahn ihren Betrieb auf. Dies kann als eigentliche Geburtsstunde des öffentlichen Personenverkehrs in Stuttgart gelten. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Pferdebahn von der elektrischen Straßenbahn

abgelöst. In den 1980er-Jahren begann mit der Stadtbahn ein neues Zeitalter. Heute fährt jeder zweite Fahrgast im VVS mit der SSB. Die SSB, die zu den Gründungsgesellschaften des VVS gehört, ist somit das größte Unternehmen im Verbund. Die SSB betreibt im VVS Stadtbahn- und Buslinien sowie Zahnradbahn

und Seilbahn. Vor allem die Stadtbahn entwickelte sich zu einem Erfolgsmodell. Sie ist übrigens nicht nur auf der Gemarkung der Landeshauptstadt selbst unterwegs, sondern fährt auch in mehrere Nachbarstädte wie Fellbach, Gerlingen, Remseck, Leinfelden-Echterdingen und Ostfildern.

Inbetriebnahme der Stadtbahn



Der Grundstein für die Weiterentwicklung der klassischen Straßenbahn zur modernen Stadtbahn wurde bereits vor der Verbundgründung gelegt. Wie andere Großstädte wurde auch Stuttgart in den 1950er- und 60er-Jahren von einer Motorisierungswelle überrollt („autogerechte Stadt“). Die konventionelle Straßenbahn, die am allgemeinen Straßenverkehr teilnahm und oft im Stau stand, war nicht mehr attraktiv. Deshalb wurde schon im Generalverkehrsplan 1959 eine „U-Strab“ gefordert, die einen eigenen Gleiskörper erhalten und in der Innenstadt unterirdisch fahren sollte. Damit sollte die Straßenbahn schneller und leistungsfähiger werden. Bereits 1962 wurde mit dem Umbau des Knotenpunktes Charlottenplatz begonnen, der vier Jahre später mit der Tallängslinie auf der Ebene –2 und der Talquerlinie auf der Ebene –1 eröffnet wurde. In der Folgezeit wurden mehrere Streckenabschnitte in den Untergrund verlegt. Der Bahnhofsvorplatz, der Schlossplatz und die Königstraße waren damit „oben“ schienenfrei. Die endgültige Entscheidung über das künftige Nahverkehrssystem war aber noch nicht getroffen. Einige Zeit liebäugelte man in Stuttgart mit einer „echten“ U-Bahn wie in den großen Metropolen, bis 1976 die Entscheidung für das Stadtbahnsystem fiel.

Die Stadtbahn ist ein Mischsystem zwischen der konventionellen Straßenbahn und der

U-Bahn. Sie kann vollkommen unabhängig signalgesteuert im Tunnel fahren oder oberirdisch auf Sicht, möglichst auf eigenem Gleiskörper, wenn es nicht anders geht, aber auch am allgemeinen Straßenverkehr teilnehmen. Sie ist damit äußerst flexibel. Ein großer Vorteil der Stadtbahn war auch, dass sie sukzessive aus der herkömmlichen Straßenbahn entwickelt werden konnte. Das Stadtbahn-Grundnetz in Stuttgart sollte eine Streckenlänge von 80 Kilometer haben. Heute ist es 130 Kilometer lang, fast so groß wie das Straßenbahnnetz 1958, als es die größte Ausdehnung hatte. Die Stadtbahn ist in der Innenstadt nicht mehr engmaschig wie früher, hat dafür aber eine größere Ausdehnung und folgt damit der Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte.

Beginn des Stadtbahn-Zeitalters in den 1980er-Jahren

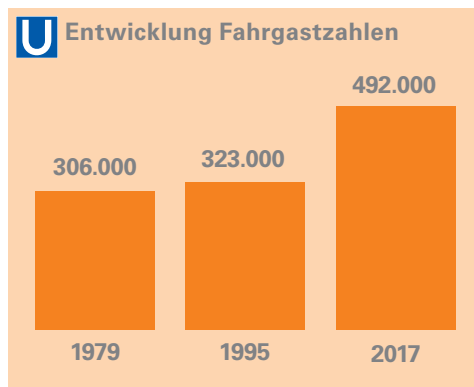
Die Stadtbahnfahrzeuge wurden eigens für die Stadt Stuttgart entwickelt. Zunächst wurden sogar drei Prototypen gebaut. Die wesentlichen Unterschiede zum Straßenbahnwagen GT 4, der über viele Jahre den Nahverkehr in Stuttgart prägte, waren die höhere Geschwindigkeit (80 km/h), das höhere Sitzplatzangebot (110 Sitzplätze), die Breite von 2,65 Meter und die Spurweite (Regelspur mit 1435 mm). Die Stadtbahnwagen sind Zweirichtungswagen, was den Einsatz flexibler macht. Sie können Steigungen bis zu 90 Promille überwinden. In der Zwischenzeit wurde das Fahrzeug permanent weiterentwickelt und die älteren Stadtbahnwagen aus der Anfangszeit wurden generalsaniert. So wirken sie auch nach über 30 Jahren Einsatz immer noch zeitgemäß und entsprechen den Fahrgastanforderungen. Inzwischen sind rund 200 Fahrzeuge im Einsatz.

Das neue Stadtbahn-Zeitalter begann im Jahr 1985 auf den Fildern. Als erste Stadtbahnstrecke ging die U3 in Betrieb – gemeinsam mit der S1 von Vaihingen nach Böblingen. Danach ging es Schlag auf Schlag. Mit der Eröffnung der U1 von Fellbach nach Vaihingen fuhr erstmals eine Stadtbahn durch die Innenstadt. Mit der Eröffnung des Weinsteigtunnels 1987 en-

dete nach 83 Jahren der Straßenbahnbetrieb auf der Neuen Weinsteige. 1989 fiel der Startschuss für die U9 zwischen Vogelsang und Hedelfingen – im Jahr darauf folgten mit der U5 und der U6 zwei Talquerlinien. Rechtzeitig zur Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) 1993 fuhr die U7 als erste Linie mit Doppelzügen zum Killesberg und die U11 zur Leichtathletik-WM zum Wasen. Seit 1999 fährt die U14 nach Remseck in den Nachbarlandkreis Ludwigsburg, ein Jahr später wurde Ostfildern an das Stadtbahnnetz angeschlossen.

Schließlich endete 2007 nach 22 Jahren der Mischbetrieb von „neuer“ Stadtbahn und „alter“ Straßenbahn. Es folgte die Wiederaufnahme des Betriebs nach Stammheim sowie Verlängerungen des Netzes zum Fasanenhof, zum Hallschlag und nach Dürtlewang.

Die Stuttgarter Stadtbahn hat sich zu einem absoluten Erfolgsmodell entwickelt, die Fahrgastzahlen stiegen von Jahr zu Jahr. Der Erfolg ist aktuell auch ihr größtes Problem. Die Kapazitäten müssen dringend erweitert werden. Der Ausbau der Stadtbahn Stuttgart geht somit weiter.



Oben: Der Stuttgarter Hauptbahnhof um 1930. Mitte: In den 1960er-Jahren fuhren Straßenbahnen des Umbautyps DT4 und Stadtbusse O 322 von Mercedes-Benz.

Unten: Die neuen Stadtbahn-Doppeltriebwagen DT 8.12 „Tango“ kamen 2012 erstmals vom Hersteller Stadler.



Die Landkreise im VVS

Landkreis Ludwigsburg

„40 Jahre VVS – Glückwunsch! Der Erfolg der nächsten 40 Jahre hängt davon ab, ob es uns gelingt, die Schienen-Tangentialverbindungen auf den Weg zu bringen. Ein ÖPNV alleine auf Stuttgart ausgerichtet reicht nicht.“

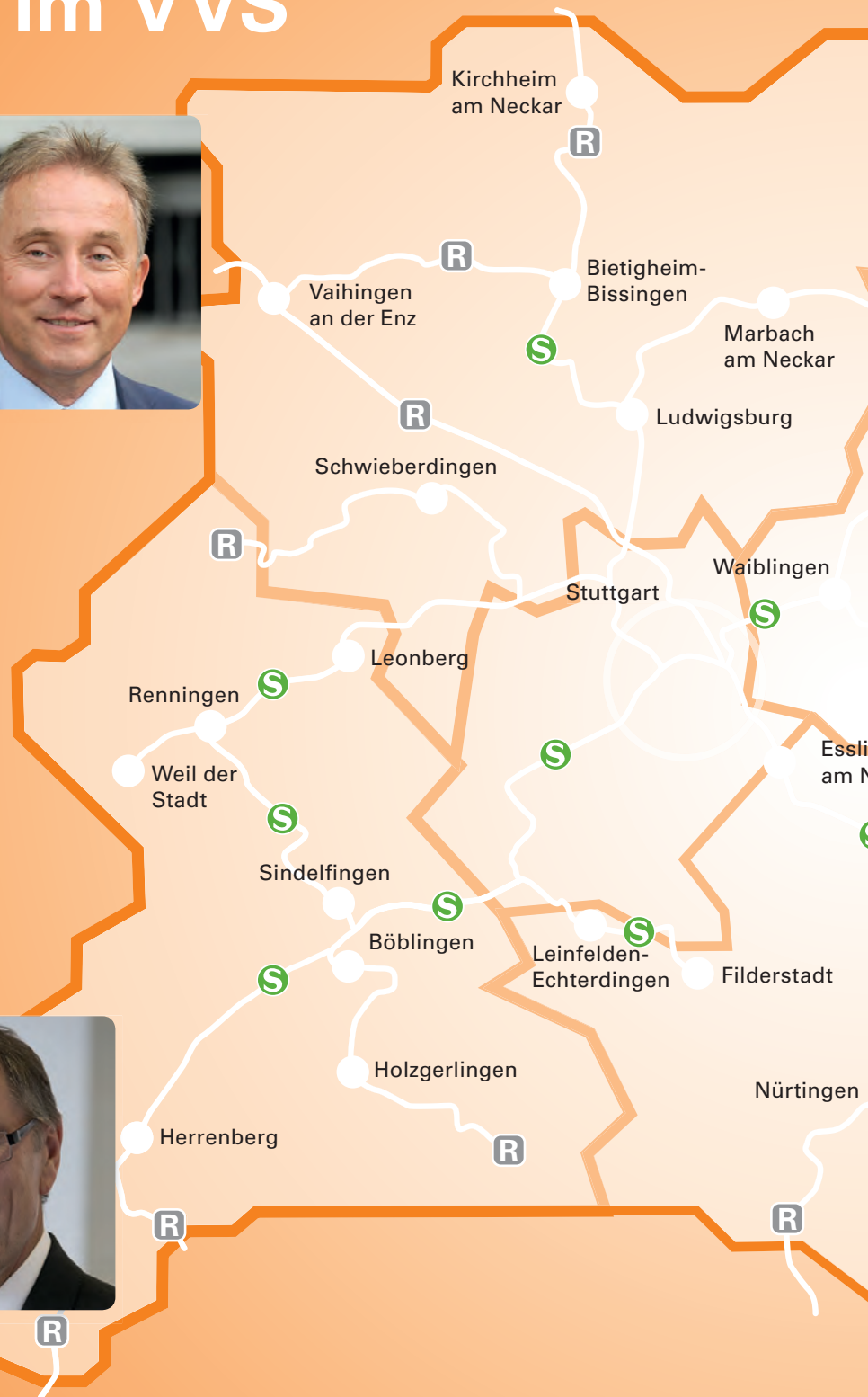
Landrat Dr. Rainer Haas



Landkreis Böblingen

„Schüler, Rentner, Pendler, Gelegenheitsfahrer – für jeden der passende Tarif. Der VVS hat sein Angebot immer an den Menschen ausgerichtet – von A wie Abo bis Z wie Zonen. Gratulation an den Verbund, der auch künftig auf der Höhe der Zeit ist.“

Landrat Roland Bernhard





Rems-Murr-Kreis

„Ich wünsche dem VVS weiterhin frische Ideen für einen zukunfts-fähigen ÖPNV und zufriedene Fahrgäste. Die Weichen dazu sind richtig gestellt.“

Landrat Dr. Richard Sigel



Landkreis Göppingen

„Der Landkreis Göppingen, seit 2014 teilintegriert und aktuell dran an der Vollintegration, gratuliert ganz herzlich zu 40 Jahren beispielhafter Erfolgsgeschichte!“

Landrat Edgar Wolff



Landkreis Esslingen

„Ich wünsche dem VVS zum Erreichen des Schwabenalters, dass er auch künftig innovative Wege beim ÖPNV beschreitet und noch weiter an Attraktivität gewinnt.“

Landrat Heinz Eininger



„Zum 40-jährigen Jubiläum wünschen wir dem ‚jungen‘ VVS weiterhin den notwendigen Elan, aber vor allem viele weitere Jubiläen – gemeinsam mit uns, den Bus- und Bahnunternehmen im VVS!“

Horst Windeisen, Geschäftsführer der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) und von Omnibus-Verkehr Ruoff (OVR), Vorsitzender der Geschäftsführung der Württembergischen Bus-Gesellschaft (WBG)





Die Renaissance der Nebenbahnen

Erfolgsmodell Zweckverband: von 0 auf über 8.000 Fahrten

Der Erfolg gibt ihnen recht: Die Zweckverbände haben die Nebenbahnen im VVS aus ihrem Dornröschenschlaf geholt. Von den sieben Nebenbahnen werden fünf von Zweckverbänden betrieben – Ammertalbahn, Schönbuchbahn, Strohgäubahn, Tälesbahn und Wieslauffalbahn. Zum Erfolgsmodell tragen jeweils die Landkreise als Aufgabenträger und die Anliegerkommunen der Strecke bei. Rund 30.000 Fahrgäste nutzen täglich die sieben Nebenbahnen im VVS auf einem 75 Kilometer langen Schienennetz.

Schönbuchbahn (R72) Böblingen – Dettenhausen

Nach mehr als 30 Jahren ist 1996 erstmals wieder ein Personenzug nach Fahrplan zwischen Böblingen und Dettenhausen gefahren. So lange waren auf der 17 Kilometer langen Strecke keine Personen mehr befördert worden. Die Gleise begannen bereits zuzuwuchern. Nach dem Willen des Landkreises Böblingen sollte die Strecke aber nicht ungenutzt bleiben. Deshalb beauftragte das Landratsamt die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) mit einem Konzept zur Reaktivierung. Das Land Baden-Württemberg sagte 1993 die erforderlichen GVFG-Mittel zu und bereits einige Monate später beschlossen die Landkreise Böblingen und Tübingen die Reaktivierung der Schönbuchbahn. Der neu gegründete Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) kaufte die nötigen Grundstücke und Bahnanlagen. Bereits in den ersten Tagen nach der Wiederinbetriebnahme zeichnete sich der große Erfolg der Schönbuchbahn ab. Statt der erwarteten 2.500 Fahrgästen fuhr gut 3.700 Menschen täglich mit der Bahn. Heute sind es mehr als 8.400 an Werktagen. Um auch

in Zukunft schnell und zuverlässig zu bleiben, baut der ZVS die Strecke derzeit mit Landesunterstützung für 94 Millionen Euro zweigleisig aus und elektrifiziert sie; neue Züge kosten zusätzlich 40 Millionen Euro. Nach Ende der Arbeiten fährt die Schönbuchbahn im Abschnitt Böblingen – Holzgerlingen in den Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt und erwartet täglich 10.000 Fahrgäste.

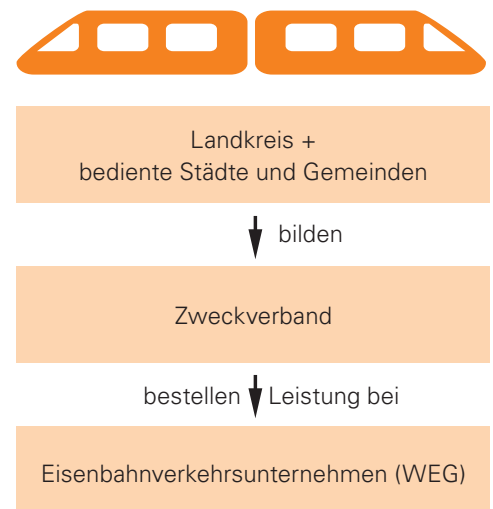
Strohgäubahn (R61) Korntal – Heimerdingen

Die Strohgäubahn, die Korntal mit Heimerdingen verbindet, war in den Anfangsjahren von großer Bedeutung für die Pendler von und nach Stuttgart. Seit Beginn der 1990er-Jahre konnte die Strecke wegen des Wegfalls des Güterverkehrs nur noch durch die finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand betrieben werden. Bevor 2009 der Zweckverband Strohgäubahn (ZSB) gegründet wurde, gaben die Gemeinden Ditzingen, Korntal-Münchingen, Hemmingen, Schwieberdingen und der Landkreis freiwillig Zuschüsse. Rund 2.500 Menschen fuhrten damals täglich mit der Bahn. Der ZSB kaufte die Strecke von der WEG, die „nur noch“ für den Betrieb zuständig war. Damit die Strohgäubahn schneller fahren kann und mehr Kapazität hat, sind seit 2010 rund 27 Millionen Euro in neue Bahnsteige, Gleisanlagen und Sicherungstechnik sowie eine neue Werkstatt in Korntal investiert worden. 17 Millionen Euro wurden seit 2012 für acht neue Fahrzeuge ausgegeben. Die Investitionen haben sich ausgezahlt. Mittlerweile sind knapp 4.000 Fahrgäste täglich mit der Strohgäubahn unterwegs. Ende 2018 fährt sie wieder zwischen Korntal und Heimerdingen im Regelverkehr.

Tälesbahn (R82) Nürtingen – Neuffen

Früher sind auf der Strecke Neuffen – Nürtingen Kalksteine aus einem Steinbruch zum Zementwerk nach Nürtingen transportiert worden. Seit der Stilllegung des Steinbruchs 1975 ist die Bahn das Rückgrat des Personenverkehrs im Neuffener Tal mit täglich 4.000 Fahrgästen. Die gut elf Kilometer lange Normalspur-Strecke wurde im Jahr 1900 eröffnet und gehört seither der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG). Zum 100-jährigen Jubiläum haben WEG, Land, Landkreis Esslingen und der Zweckverband „Fahr mit“ sowie der Verband Region Stuttgart (VRS) rund 18,2 Millionen Mark investiert und die gesamte Strecke modernisiert. Die Bahnen fahren jede Stunde und haben in Nürtingen Anschluss an die Regionalbahn Stuttgart – Tübingen. In der Hauptverkehrszeit besteht ein Halbstundentakt. Seit 2013 fahren die Züge auch sonntags im Stundentakt.

Zweckverband am Beispiel Strohgäubahn



Wieslaufalbahn (R21) **Schorndorf – Rudersberg – Welzheim**

Eine echte Erfolgsstory ist auch die Wieslaufalbahn. Das „Wiesel“, wie die Bahn im Welzheimer Wald liebevoll genannt wird, fuhr Anfang der 1990er-Jahre nur noch mit neun Zugpaaren täglich. Die DB wollte die atemberaubende Strecke wegen der schwächelnden Nachfrage stilllegen. Davon waren Landkreis und Anliegerkommunen nicht begeistert. Sie gründeten einen Zweckverband und sanierten die Strecke. Mit drei zusätzlichen Haltestellen und dem Anschluss an das Rudersberger Schulzentrum wurde der Grundstein des Erfolgs gelegt. Das Konzept ging auf und die erwarteten Fahrgastzahlen wurden weit übertroffen. Statt der prognostizierten 2.500 Fahrgäste sind heute mehr als 4.200 Menschen an einem Werktag unterwegs. Die Strecke wurde 2008 bis Rudersberg-Oberndorf verlängert. Seit 2010 fährt an Wochenenden und Feiertagen die Schwäbische Waldbahn mit ihren Dampfzügen von Schorndorf bis Welzheim.



Mehr als 8.400 Menschen nutzen täglich die Schönbuchbahn – Tendenz steigend. Um für die Zukunft gerüstet zu sein, wird die Schönbuchbahn zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Weitere Nebenbahnen im VVS

Ammertalbahn (R73) **Herrenberg – Tübingen**

Bis September 1966 fuhren auf der Ammertalbahn zwischen Herrenberg und Tübingen Personenzüge. Dann stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr im Abschnitt Herrenberg – Entringen ein. 1973 wurden sogar die Gleise zwischen Herrenberg und Gültstein komplett abgebaut. Juristisch stillgelegt – und damit entwidmet – wurde der Abschnitt allerdings nie, was die Reaktivierung gut drei Jahrzehnte nach der Stilllegung einfacher machte. 1995 gründeten die Landkreise Böblingen und Tübingen den Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA). Das vier Kilometer lange Teilstück zwischen Gültstein und Herrenberg wurde wieder aufgebaut, der Personenverkehr auf der gesamten Strecke nach Tübingen 1999 wieder aufgenommen. Die eingleisige, nicht elek-

trifizierte Strecke wurde dabei komplett modernisiert. Im März 2016 wurde das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Strecke zwischen Tübingen und Herrenberg mit zwei Ausbauabschnitten eingeleitet. Bei der damaligen Reaktivierung wurde mit 700 Fahrgästen pro Tag gerechnet. Inzwischen nutzen täglich rund 9.000 Fahrgäste die Ammertalbahn, die werktags im Halbstundentakt fährt.

„Schusterbahn“ (R11) **Kornwestheim – Untertürkheim**

Die Strecke wurde 1896 gebaut, damit Güterzüge den Stuttgarter Hauptbahnhof umfahren konnten. Ursprünglich fuhren die Personenzüge der Schusterbahn hauptsächlich für die Mitarbeiter der Salamanderwerke in Kornwestheim – daher auch der Name. Heute sind täglich rund 120 Güterzüge auf der Strecke unterwegs. Im Personenverkehr fährt die DB Regio im Auftrag des Verbandes Region Stuttgart mit Zügen

der Baureihe 426 jeweils drei Zugpaare am frühen Morgen und am frühen Nachmittag. Bei Bauarbeiten und Störungen im Stuttgarter Hauptbahnhof dient die Verbindung als Ausweichstrecke.

Teckbahn (R81) **Kirchheim u. T. – Oberlenningen**

Die 15 Kilometer lange Teckbahn führt von Wendlingen über Kirchheim unter Teck nach Oberlenningen. Bis 2009 waren auf der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke Regionalbahnen der DB Regio AG unterwegs. Nach der Elektrifizierung des Abschnitts von Wendlingen bekamen die Kirchheimer ihren lang ersehnten S-Bahn-Anschluss nach Stuttgart. Die Regio-Shuttles des DB im Auftrag des VRS fahren seither im Stundentakt zwischen Kirchheim und Oberlenningen und werden zur halben Stunde durch Busse ergänzt. Ab Ende 2018 sollen auf der „kleinen Teckbahn“ modernisierte Züge unterwegs sein.



„Der VVS hat jahrelang den Spagat zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hinbekommen. Ich wünsche dem VVS, dass dies auch künftig gelingt.“

Ronald Bäuerle, Geschäftsführer der GbR der Busunternehmen im VVS



„Alles Gute dem VVS und allen Beteiligten. Weiterhin eine gute Zusammenarbeit im Interesse der Fahrgäste.“

Mario Graunke, Geschäftsführer der GbR
der Busunternehmen im VVS



Verkehrssystem Bus hat Zukunft

Immer weniger Schadstoffe und mehr Fahrgastkomfort



Im VVS werden täglich über 526.000 Fahrten mit dem Bus zurückgelegt. Damit fahren sogar mehr Menschen mit dem Bus als mit der Stadtbahn oder S-Bahn. Die Zahlen für den Busverkehr sind beeindruckend: 427 Buslinien, 3.637 Bushaltestellen, über 56 Millionen Buskilometer pro Jahr. Dafür sorgen im VVS 42 Busunternehmen.

Unter den Busunternehmen, die im VVS mit eigenen Genehmigungen Linienverkehre betreiben, befinden sich Konzernunternehmen wie Regiobus Stuttgart und die Tochtergesellschaft Friedrich Müller Omnibus aus dem DB-Konzern oder die Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) aus der Transdev-Gruppe, kommunale Unternehmen wie der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) und die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), vor allem aber private, meist inhabergeführte Familienunternehmen. Diese kamen 1993 im Zuge der Verbundstufe II zum VVS. Zuvor waren sie mit dem Übergangstarif für Zeitkarten in den VVS eingebunden. Mit der Verbundstufe II, die 2018 ihr 25-jähriges Jubiläum feiert, kam die Vollintegration der regionalen Busverkehrs in den VVS. Die überwiegend privaten Busunternehmen haben den VVS bunter gemacht. Sie haben bewiesen, dass man mit



schlanken Strukturen einen hocheffektiven Busverkehr betreiben kann. Dabei geht es nicht nur um Verkehre im ländlichen Raum, sondern auch um Stadtverkehre in Städten wie Ludwigsburg oder Böblingen/Sindelfingen oder um Zubringerverkehre zur S-Bahn, die im dichten Takt gefahren werden.

Hohe technische Anforderungen

Die Anforderungen an einen zeitgemäßen Busverkehr sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Heute muss man wissen, wo sich der Standort jedes einzelnen Busses aktuell befindet. Daraus können Echtzeitinformationen gewonnen und Anschlussinformationen- und -sicherungssysteme aufgebaut werden. Während die großen Verkehrsunternehmen über eigenständige rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) verfügen, hat der VVS in den letzten Jahren ein mandantenfähiges Regio-RBL-System für die mittelständischen Busunternehmen aufgebaut. Damit konnte er als einer der ersten Verkehrsverbünde eine flächendeckende Fahrplanauskunft in Echtzeit anbieten. Heute steht die Anschlusssicherung im Mittelpunkt. Bei gebrochenen Verkehren müssen die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus, soweit dies möglich ist, gesichert werden.

Saubere Antriebe sind gefragt

Eine immer größere Rolle spielt die Umweltverträglichkeit. Seit 1992 gibt es Abgasnormen. Damals wurde die Abgasnorm Euro I eingeführt, ihr folgte etwa alle vier Jahre eine neue Abgasnorm. Heute betreiben die Busunternehmen überwiegend Dieselsebusse mit der Abgasnorm Euro VI. Aber es stehen schon weitere innovative Antriebsarten in den Startlöchern.

Mit elf Fahrzeugen haben die Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL) eine der größten Hybridbusflotten im Land. Im Gegensatz zu herkömmlichen, rein dieselbetriebenen Bussen sind die Hybridmotoren nicht nur deutlich leiser, sie verbrauchen auch weniger Kraftstoff und verursachen weniger Schadstoffe: 26 Tonnen CO₂ können pro Jahr durch einen Bus eingespart werden. Hybridbusse haben vor allem im Stadtverkehr ihre Stärken: Wenn der Bus im Stop-and-go durch den dichten Verkehr fährt, laden sich beim Bremsen die Batterien des Elektromotors auf, das Anfahren erfolgt dann dank Elektromotor emissionsfrei.



Relaxt ans Ziel mit den drei tangentialen Expressbusverbindungen X10, X20 und X60.

Nachhaltige Technologien sind vor allem im Stuttgarter Talkessel mit den anstehenden Fahrverboten gefragt. Deshalb setzt auch die SSB bei ihrer Busflotte auf alternative Antriebe. Aktuell fahren 30 Hybridbusse auf den SSB-Linien. Ab Januar 2019 sollen in der Innenstadt der Landeshauptstadt ausschließlich emissionsarme Euro VI oder Hybridbusse unterwegs sein. Auch ein gemischter Einsatz von Batterie- und Brennstoffzellenantrieben wird in Betracht gezogen – vier Brennstoffzellen-Hybridbusse fahren seit März 2014 „emissionsfrei, flüsterleise und ressourcenschonend“ durchs Stadtgebiet.

Um die Stadtbahn zu entlasten, nimmt die SSB ab Mitte Oktober 2018 erstmals die Innovationslinie X1 in Betrieb. Zwischen Bad Cannstatt und der Innenstadt pendeln dann die Busse im Fünf-Minuten-Takt – ab 2019 voraussichtlich sogar mit Elektrobussen. Eine weitere Schnellbuslinie soll ab Dezember 2018 Leonberg mit der Stuttgarter Innenstadt verbinden. Die Busse sollen weitgehend auf der gleichen Strecke fahren wie bisher die 92er. Durch weniger Stopps sparen Fahrgäste wertvolle Zeit.

Umweltfreundlich und e-mobil: futuristische Duo-Busse in Esslingen

In Esslingen fahren seit 2016 vier Elektro-Hybridbusse im futuristischen Metro-Style im Stadtverkehr auf den Linien 113 nach Berkeim und 118 zum Zollberg. Die fast 19 Meter langen Gelenkbusse des Herstellers Solaris fahren elektrisch sowohl unter der Fahrleitung des O-Busses als auch auf Strecken ohne. Wenn der Bus am Draht hängt, wird die Batterie aufgeladen, damit der anschließende Streckenabschnitt ohne Fahrleitung problemlos zurückgelegt werden kann. Der Stadtverkehr Esslingen wurde im Frühjahr 2017 vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit dem ÖPNV-Innovationspreis in der Kategorie Elektromobilität ausgezeichnet. In Zukunft sollen die Busse des Städtischen Verkehrsbetriebs Esslingen (SVE) zu 100 Prozent elektrisch unterwegs sein.

RELEX – schnell und bequem im VVS-Tarif

Seit Dezember 2016 gibt es im VVS die ersten drei Expressbuslinien. Die tangentialen Verbindungen, die unter der Regie des Verbands Region Stuttgart (VRS) stehen, gehen

auf den ÖPNV-Pakt zurück. Damit sollen die S-Bahnen entlastet sowie mit kürzeren Fahrtzeiten und ohne Umstiege neue Fahrgäste gewonnen werden. Unter dem Namen RELEX sind die Busse auf den Linien Kirchheim unter Teck – Stuttgart Flughafen/Messe (X10), Waiblingen – Esslingen (X20) und Leonberg – Flughafen/Messe (X60) unterwegs.

Komfortabel, direkt und zum VVS-Tarif – das ist der Markenkern des neuen Busangebots, das nach einer europaweiten Ausschreibung vom Busunternehmen Schlenz-Tours aus Kernen gefahren wird. Hohe Qualitätsstandards sind dabei selbstverständlich: 13 neue, barrierefreie Busse mit WLAN und USB-Steckdosen sind im Einsatz. Sie bieten viel Platz fürs Gepäck, haben verstellbare Lehnen und Leselampen. Für Fahrgäste ergibt sich durch die neuen Linien ein Zeitgewinn von bis zu einer halben Stunde oder günstigere Fahrtkosten.



Neue Hybridbusse im futuristischen Tram-Design prägen des Stadtbild in Esslingen.

Nahverkehr aus einem Guss

Vom Übergangstarif zur Verbundstufe II

Mit dem VVS-Start wurde in Stuttgart vor 40 Jahren ein neues Nahverkehrskonzept geboren. 1,5 Millionen Menschen in 48 Städten und Gemeinden profitierten davon. Mit dem Einheitstarif konnten die Fahrgäste ab 1. Oktober 1978 alle Bahnen und Busse der Stuttgarter Straßenbahnen AG, die S-Bahnen und Nahverkehrszüge der damaligen Deutschen Bundesbahn und einen Teil der Bahnbusse nutzen – zu einem Tarif. Die regionalen Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis behielten jedoch vorerst ihre jeweiligen Haustarife. Die Fahrgäste haben sich schnell mit dem Verbund und seinen Vorteilen angefreundet.

Weil die Vorzüge des Verbundes aber noch nicht bei allen Fahrgästen im Verbundraum ankamen, war eine Weiterentwicklung des VVS notwendig. Vor allem abseits der großen Verkehrsachsen, zum Teil aber auch im Gebiet der umfangreichen Stadtverkehre hatten die Bürger das Nachsehen, auch auf dem Weg nach und von Stuttgart. Sie mussten sich bei jedem Umstieg eine neue Fahrkarte kaufen. Darunter litt die Entwicklung des Nahverkehrs. „Die Zielvorstellungen des Verbundgedankens sind nur zu erreichen, wenn zwischen dem Verbund und den Regionalverkehren eine tarifliche Kooperation

zur Erleichterung des Umsteigens geschaffen wird“, hieß es in einer Broschüre von 1979.

Deshalb folgte gut drei Jahre nach Verbundgründung die Einführung des „Übergangstarifs“. Als ersten Schritt auf dem Weg zu einer Vollintegration der Verbundlandkreise ermöglichte er ab 1. Juli 1982 Schülern und Berufstätigen, mit ihren Zeitkarten alle Verkehrsmittel der rund 40 Unternehmen und mehr als 100 Nahverkehrslinien zu nutzen. Dazu waren viele Vorarbeiten nötig. Der Koordinierungsausschuss für den ÖPNV beim Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr und die Nahverkehrskommissionen in den Landkreisen erörterten das Thema. Der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen führte zusammen mit dem VVS eine Bestandsaufnahme bei den regionalen Busunternehmen durch. Die Linien und der Tarif mussten festgelegt, die Finanzierung gesichert und die Kooperationsverträge abgeschlossen werden.

Die Vollintegration ist vollbracht

Bis zur Umsetzung der Verbundstufe II – der Vollintegration der vier Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis – dauerte es dann noch einmal elf Jahre. Zum 1. Oktober 1993 galten sämtliche VVS-Tickets in allen Bahnen und Bussen aller Verkehrsunternehmen im VVS. Endlich bekamen die Fahrgäste den lang ersehnten Nahverkehr aus einem Guss, wie ihn die VVS-Kunden heute ken-



nen und schätzen. Ein „Geburtsfehler“ des VVS wurde vor 25 Jahren allerdings nicht behoben: Der Landkreis Göppingen – er gehört ebenso wie die vier Verbundlandkreise zur Region Stuttgart – war weiterhin nicht in das Nahverkehrssystem des VVS eingebunden. Die Teilintegration des Stauferkreises in den VVS wurde für den Schienenverkehr erst zum 1. Januar 2014 umgesetzt. Die Planungen für die Vollintegration des Landkreises Göppingen sind in vollem Gange und könnten gegebenenfalls noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. Dazu müsste der Kreistag des Landkreises Göppingen einen entsprechenden Beschluss fassen. Der VVS und seine Partner hatten Göppingen immer einen Platz im Verbund freigehalten und dem Stauferkreis 2017 ein faires Angebot für die Beteiligung am Verbund gemacht.



Die öffentliche Hand steigt ein

Vom Unternehmens- zum Mischverbund

Am 2. Januar 1978 nimmt die Verbundgesellschaft als Unternehmensverbund mit den Gesellschaftern Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und Deutsche Bahn (DB) ihre Arbeit auf. Ab Oktober 1993 gilt der VVS-Gemeinschaftstarif in allen 40 Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Im April 1996 bekommt die Verbundgesellschaft im Zug der Bahnreform und der Regionalisierung des Schienen-Personenverkehrs sowie des neuen ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg zusätzliche Gesellschafter und wird zu einem „Mischverbund“ aus Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern.

Auslöser für die Umstrukturierung des VVS vom Unternehmens- zum Mischverbund war die Regionalisierung des ÖPNV im Rahmen der Bahnstrukturreform zum 1. Januar 1996. Der ÖPNV bekam neue gesetzliche Grundlagen. Nicht nur in der Region Stuttgart änderte sich die Gesellschaftsform des Verkehrsverbundes. Viele Verkehrsverbünde wurden von einem Unternehmensverbund zu einem Aufgabenträgerverbund umgewandelt. Nicht so der VVS: Er wird als Mischverbund gemeinsam von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern getragen. Die Entscheidungen treffen Unternehmen und öffentliche Hand gemeinsam. Die ursprünglich von vielen skeptisch betrachtete Konstruktion

hat sich bewährt. Im Verbund zusammengeschlossen sind heute als Gesellschafter das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, die vier an Stuttgart angrenzenden Landkreise, der für die S-Bahn als Aufgabenträger zuständige Verband Region Stuttgart (VRS) sowie die Verkehrsunternehmen SSB, die Deutsche Bahn AG (DB) und eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts, welche die übrigen 38 kooperierenden privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen vertritt. Die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen teilen sich die Verantwortung für den VVS im Sinne einer „Public-private-Partnership“ je zur Hälfte.



Alle Busunternehmen im VVS beim großen Fotoshooting zum 20-jährigen Jubiläum der Verbundstufe II im Hof des Residenzschlosses in Ludwigsburg.

Für die Umwelt – gegen Feinstaub

Vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund

Immer mehr Menschen nutzen bei ihren Fahrten innerhalb der Region Stuttgart nicht mehr nur ein einziges Verkehrsmittel. Sie sind multimodal unterwegs. Neben dem klassischen Angebot des VVS mit S-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen gibt es auch ergänzende Systeme wie Anruftaxis oder Bürgerbusse. Zudem werden Angebote wie Carsharing, Mitfahrzentralen und Fahrradverleihsysteme immer beliebter. Um den Menschen in der Region Stuttgart einen umfassenden Überblick über alle Mobilitätsangebote zu bieten, hat der VVS die Informationsplattform „Rundum Mobil“ geschaffen. Außerdem wurden die multimodalen Informationen in die Live-Karte der App „VVS Mobil“ integriert. Die polygoCard ist der Schlüssel zur Nutzung nachhaltiger Mobilität geworden.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Region Stuttgart ist zu einem erheblichen Teil vom Automobil abhängig. Weltfirmen wie Daimler, Porsche und Bosch, aber auch zahlreiche leistungsfähige mittelständische Zulieferfirmen sorgen für eine hohe Beschäftigung, für Wohlstand und Wirtschaftswachstum. Für viele Menschen ist das Auto auch ein Zeichen für Freiheit, Unabhängigkeit und Mobilität. Zu viele Autos auf unseren Straßen schränken die Mobilität aber wieder ein. In der Landeshauptstadt Stuttgart gibt es zu viel Stau, Lärm, Feinstaub und Schadstoffbelastungen wie Stickoxide. Daher brauchen wir einen vernünftigen Mix der verschiedenen Verkehrsmittel.

Deshalb beschäftigen sich Verkehrs- und Umweltexperten sowie Stadtplaner seit vielen Jahren mit der Frage: Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Klar scheint, dass

das Auto in städtischen Räumen an Bedeutung verlieren wird. Immer mehr Menschen denken multimodal und nutzen nicht nur ein, sondern kombinieren zwei oder mehr Fortbewegungsmittel miteinander. Bei der jüngeren Generation macht sich außerdem ein Wandel bemerkbar: Menschen unter 30 Jahren kaufen sich heutzutage seltener ein eigenes Auto. Für sie ist es wichtiger, ein Auto nutzen zu können, als eines ihr Eigen zu nennen. Dies belegen auch Zahlen aus Stuttgart. Carsharing-Anbieter, Mitfahrzentralen und Fahrradverleiher verzeichnen wie der ÖPNV steigende Nutzerzahlen.

Der VVS entwickelt sich weiter zum Mobilitätsverbund

Der Trend geht also eindeutig in Richtung vernetzte Mobilität. Im Rahmen dieser gesellschaftlichen Entwicklung spielt der VVS für die Region Stuttgart eine aktive Rolle und entwickelt sich Stück für Stück vom reinen ÖPNV-Anbieter zum umfassenden Mobilitätsdienstleister weiter. Im Rahmen des Projekts „Schaufenster Elektromobilität“ wurde das eTicket mit der polgoCard eingeführt. Die polygoCard ist inzwischen das Zugangsmedium für viele Services und



Mobilitätsdienstleistungen auch abseits des klassischen ÖPNV geworden: Dafür wurden Unternehmen der Mobilitätsbranche als Kooperationspartner gewonnen. So gibt es vergünstigte Konditionen bei stationären und freefloating Carsharing-Anbietern und dem neuen Fahrradverleihsystem RegioRad-Stuttgart. Bei vielen dieser Angebote kann man zudem schon heute die Elektromobilität von morgen erfahren: So betreibt der Carsharing-Anbieter car2go mit mehr als 500 E-Smarts in Stuttgart die einzige voll elektrische Flotte in Deutschland.

Mobilitätsplattform integriert umfassende Informationen für die täglichen Wege

Einen umfassenden Überblick über alle verfügbaren Mobilitätsangebote bietet die App „VVS Mobil“. Die Live-Karte zeigt auch die aktuellen Positionen von Bussen und Bahnen und die aktuellen Abfahrtszeiten

an Haltestellen an. Hier kann der Fahrgast – ausgehend vom eigenen Standort – schnell sehen, welche Mobilitätsoptionen ihm aktuell zur Verfügung stehen. Für die Seite „Rundum Mobil“ hat der VVS alle Informationen zur multimodalen Mobilität in der Region Stuttgart recherchiert und veröffentlicht. Damit haben es Fahrgäste leicht, sich einen Überblick zu verschaffen – egal, ob sie mit Auto, Bus und Bahn, Rad oder Flugzeug unterwegs sind.

Wer im „klassischen“ Autoverkehr fährt, kann sich über die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln informieren: Teilen, Mitfahren, Mitnehmen, Mieten, Verkehrslage checken und natürlich Park and Ride. Ein wichtiges Instrument bietet der VVS ferner mit seinem Preis- und Umweltvergleich.



Öffentlicher Personennahverkehr und Fahrrad sind (neben dem Zufußgehen) die wichtigsten Fortbewegungsmittel im Umweltverbund. Der VVS-Radroutenplaner ermöglicht die Planung von Fahrradfahrten und die Kombination von Fahrrad mit Bus und Bahn. Mitnahmeregeln in den VVS-Verkehrsmitteln, Bike + Ride-Plätze sowie Verleih- und Servicestationen runden das Angebot ab. Den VVS-Radroutenplaner gibt es in einer Webversion und als eigene App. Die App bietet Sprachnavigation und kann eigene Touren aufzeichnen.

Neue Mobilitätsangebote

Die neuen Mobilitätsformen entwickeln sich mit hoher Geschwindigkeit: On-Demand-Verkehre befinden sich bereits im Pilotbetrieb (SSB Flex, Clever Shuttle, Bedarfsbus Schorndorf) oder stehen in den Startlöchern. Der VVS bleibt dabei am Ball. Die Vernetzung der multimodalen Angebote mit dem klassischen ÖPNV wird noch zunehmen.



*„Ich wünsche dem VVS auch weiterhin viel Erfolg bei der nutzerge-
rechten und effizienten Gestaltung
eines verkehrsträgerintegrierenden
ÖPNV in noch stärkerer Kooperation
mit anderen Verkehrsverbünden.“*

Prof. Ullrich Martin, Direktor des Instituts für Eisenbahn-
und Verkehrswesen, Universität Stuttgart



Der Weg zum kundenfreundlichen Tarif

Maßgeschneiderte Angebote für alle Zielgruppen



Seit 1978 besteht der Gemeinschaftstarif des VVS. Die Einführung des Verbundtarifs war aber nicht der Abschluss, sondern der Anfang einer langen Entwicklung hin zu einem kundenfreundlichen Angebot.

Damals gab es noch kein Abonnement, kein KombiTicket, geschweige denn eine Fahrkarte, die man sich auf sein Smartphone lädt. Nächstes Jahr reformiert der VVS die Tarifzonen, dann gibt es deutlich weniger Zonen und günstigere Preise. Wir zeichnen den Weg der Tarifentwicklung im VVS nach.

1. Oktober 1978: Der VVS-Gemeinschaftstarif wird eingeführt. Ein Zonentarif, bei dem sich der Fahrpreis nach den befahrenen Zonen richtet. Das VVS-Gebiet wird in 26 Tarifzonen eingeteilt. Es werden Einzelfahrscheine, Mehrfahrtenkarten, 24-Stunden-Karten, Wochenkarten und Monatskarten auch für Schüler, Auszubildende, Studenten und Senioren angeboten.

Sommer 1979: Der VVS bringt sein erstes Sonderangebot auf den Markt: das VVS-Ferienticket.

Mai 1980: Mit der VVS-Jumbo-Junior-Karte können Kinder von 12 bis 18 nachmittags und in den Ferien ganztags im gesamten Netz fahren.

Juli 1982: Berufstätige und Schüler können mit dem VVS-Übergangstarif für Zeitkarten alle Busse und Bahnen im Verbundgebiet nutzen. Dies ist ein wichtiger Schritt zur geplanten tariflichen Vollintegration aller 40 Verkehrsunternehmen im VVS.

April 1983: Das neue Angebot heißt VVS-Sonntagssparkarte. Mit einer Tageskarte können sonntags die Eltern gemeinsam mit allen Kindern im gesamten Netz des VVS fahren.

Dezember 1983: Das VVS-KombiTicket wird geboren. Damit wird zum ersten Mal in Deutschland eine Eintrittskarte für eine Veranstaltung zum Fahrschein im öffentlichen Nahverkehr. Erste Veranstaltung im VVS ist das SDR3-Festival in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle. Der Veranstalter bezahlt dem VVS einen vorher festgelegten Betrag

pro verkaufter Karte. Die Idee macht rasch Schule und die Erfolgsgeschichte ist ungebrochen. Heute gilt das VVS-KombiTicket bei fast allen Großveranstaltungen in der Region.

Januar 1985: Der Pass Orange wird eingeführt. Die Monatskarte gilt außerhalb der Hauptverkehrszeiten morgens und abends.

Januar 1987: Strecken unter zwei Kilometern können mit dem Kurzstreckenfahrchein zurückgelegt werden. Die „normale“ Zeitkarte gibt es nun auch als Jahreskarte.

Dezember 1989: Das Tarifangebot wird erweitert: Die Tageskarte Netz gilt montags bis freitags ab 9 Uhr und am Wochenende unbeschränkt für vier Erwachsene – zwei Kinder unter zwölf zählen als ein Erwachsener.

Januar 1990: Die Integration des Stadtgebiets Leonberg in den VVS-Tarif wird vorgezogen.

März 1991: Studierende fahren günstig mit der Semesterkarte während des gesamten Semesters.

Januar 1992: Die Integration der END-Linien in den VVS-Tarif wird vorgezogen.

Oktober 1993: Die tarifliche Vollintegration ist geschafft: Fahrgäste können Busse und Bahnen aller 40 Verkehrsunternehmen mit nur einem Ticket nutzen. Die Einsparungen für die Fahrgäste sind beträchtlich.

September 2000: Landeshauptstadt und Landkreise ermöglichen durch erhebliche finanzielle Zuschüsse die Einführung des Scool-Abos. Und das neue StudiTicket verbessert die Mobilität der Studierenden im

Verbundgebiet wesentlich. Es gilt ein Semester lang verbundweit (6 Monate).

Januar 2001: Die Altersgrenze für Kinder wird von 11 auf 14 Jahre angehoben. Kinder unter 6 Jahren fahren gratis. In Stuttgart gibt es nur noch zwei Tarifzonen statt bisher vier. Die Zonen 20, 21 und 22 werden zur Zone 20 zusammengefasst.

Januar 2004: Die kostenlose Fahrradmitnahme wird eingeführt.

Januar 2006: Mit dem neuen Kurzstrecken-Ticket für einen Euro können Fahrgäste in Bus und Stadtbahn drei Haltestellen weit fahren. Seit 2012 gilt die Kurzstrecke auch in S-Bahnen und Regionalzügen, allerdings nur für eine Haltestelle.

Januar 2009: VVS und naldo haben jetzt einen gemeinsamen Tarifpunkt in Bempflingen. Damit wird die oft kritisierte Tariflücke geschlossen.

Januar 2010: Mit dem neuen Anschluss-StudiTicket macht der VVS den Studierenden an Hochschulen in den angrenzenden Verbünden ein attraktives Angebot.

Januar 2011: Fahrgäste sparen mit dem neuen Abo mit monatlicher Abbuchung: „12 Monate fahren, nur 10 Monate zahlen“. Die viel diskutierte Sperrzeit beim Seniorenticket entfällt. Damit dürfen ältere Fahrgäste mit ihrem Ticket bereits vor 9 Uhr fahren.

Januar 2012: Fahrgäste können mit dem neuen MetropolTagesTicket alleine oder mit bis zu 4 weiteren Personen in allen Verkehrsverbünden in der Metropolregion Stuttgart fahren.

April 2012: Der VVS verkauft sein erstes Handy-Ticket zum Preis eines 4er-Ticket-Abschnitts.



Dezember 2012: Der VVS-Mobilpass bietet für Jahreskarten-Kunden Vergünstigungen bei Carsharing und Fahrradausleihe.

Januar 2014: Endlich gelten alle VVS-Tickets auch im Landkreis Göppingen – vorerst zwar nur auf der Schiene, der erste Teil der Tarifintegration ist damit aber geschafft. Tages-Tickets Netz, StudiTickets und KombiTickets gelten auch in den Bussen. Auch im Verbund OstalbMobil gelten nun VVS-Tickets im Schienenverkehr bis Lorch.

April 2014: Der VVS startet mit einem neuen Zuschussmodell beim FirmenTicket. Gibt der Arbeitgeber für die Fahrkarte seiner Mitarbeiter mindestens zehn Euro im Monat, erhöht der VVS seinen Zuschuss fürs JahresTicket von fünf auf zehn Prozent.

Herbst 2015: Die ersten VVS-Abonnenten bekommen mit der polygoCard ihr E-Ticket auf einer Chipkarte und profitieren von Sonderkonditionen bei Partnern wie stadtmobil oder DB Call a Bike.

Januar 2016: Der VVS-Tarif gilt bis und von Nagold/Altensteig.

September 2016: Das lange geforderte Ausbildungs-Abo für Azubis, Praktikanten, Bufdis etc. wird eingeführt. Bereits nach kürzester Zeit wurden die Erwartungen des VVS aufgrund des günstigen Tarifs übertroffen.

Oktober 2016: Stadt Stuttgart, VVS und Verkehrsunternehmen reagieren auf die hohe Schadstoffbelastung in der Landeshauptstadt und bieten erstmals ein Feinstaub-Ticket an. Es kostet die Hälfte eines EinzelTickets und gilt an Tagen mit Feinstaubalarm. Im Jahr 2017 wird in der neuen Feinstaubsaison das vergünstigte UmweltTagesTicket angeboten.

Januar 2018: Auch das 9-Uhr-Ticket gibt es als Firmen-Abo mit fünf oder zehn Prozent Rabatt.

Juli 2018: Der Aufsichtsrat beschließt, zum 1. April 2019 eine große Tarifzonenreform umzusetzen. Der VVS-Tarif wird dadurch einfacher, günstiger und umweltfreundlicher.



VVS-Tarife einfach erklärt im Jahr 2005.

Gute Daten ermöglichen gute Planung

Hohe Kompetenz in der Verkehrsplanung gefragt

Mit qualitativ hochwertigen Dienstleistungen, attraktiven Tarifangeboten und kundenfreundlichem Service gewinnen der VVS und seine Verkehrsunternehmen immer mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr. Auch gut durchdachte Angebotskonzepte tragen dazu bei. Der VVS schafft hier mit seinen Fahrgasterhebungen und Analysen sowie durch die Erarbeitung der Nahverkehrspläne eine fundierte planerische Grundlage. Zur Entwicklung des zukunftsweisenden Nahverkehrssystems mit Bus, Stadtbahn und S-Bahn arbeitet der VVS intensiv mit den Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Kommunen zusammen und hat den ÖPNV zu einem der besten bundesweit ausgebaut.

Das Stuttgarter S-Bahn-System ist ein Erfolgsmodell. Damit sich die hohen Investitionen lohnen, hatte der Bund das Land Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart dazu verpflichtet, im Nahverkehrsnetz Buslinien, die parallel zur S-Bahn verlaufen, abzubauen. Stattdessen sollten S-Bahn-Zubringer eingerichtet werden. In der Folge wurde deshalb jede Erweiterung des S-Bahn-Netzes von einer Neuordnung der Busverkehre in ihrem Umfeld begleitet. Dabei hat der VVS in der Regel den Landratsämtern und Kommunen entsprechende Planungsvorschläge gemacht. Erst in jüngerer Zeit, seit auch das S-Bahn-System an seine Kapazitätsgrenzen stößt, werden wieder Buslinien diskutiert und eingerichtet, die gezielt die S-Bahnen entlasten sollen.

Wie groß ist die Nachfrage?

Bereits bei der Gründung des Verbundes war es den Gesellschaftern bewusst, dass für

eine fundierte ÖPNV-Planung auch Kenntnisse über die Verkehrsnachfrage erforderlich sind. Deshalb bekam der Verbund die Aufgabe, das Fahrgastaufkommen im Verbundnetz regelmäßig zu erfassen. Bereits 1979 fand die erste netzweite Verkehrserhebung statt. Mit dem Wachstum des Verbundnetzes, insbesondere durch die Vollintegration 1993, erreichte der Aufwand für netzweite Erhebungen allerdings finanzielle und organisatorische Grenzen. Seit 2002 führt die VVS-Planungsabteilung deshalb in einem regelmäßigen Turnus Erhebungen in Teilnetzen durch. Die Ergebnisse werden jährlich zu einem kontinuierlichen Gesamtdatenbestand zusammengeführt. Die aktuelle Datenbasis ermöglicht auch, die Einnahmen nachfrageabhängig an die Verkehrsunternehmen zu verteilen. Da für diese Nutzung die Aktualität der Daten noch wichtiger ist als für planerische Zwecke, werden mit der sukzessiven Einführung von automatischen Fahrgastzählsystemen auch entsprechende qualitative Verbesserungen in die Wege geleitet.

Nahverkehrspläne: VVS als Dienstleister

Die Stadt- und Landkreise sind seit der Definition im ÖPNV-Gesetz 1996 als Aufgabenträger für den Linienverkehr verantwortlich. Herzstück der ÖPNV-Planung sind für die Stadt Stuttgart und Landkreise die Nahverkehrspläne, auf deren Basis sie auf Liniengenehmigungsverfahren Einfluss nehmen können. Die Aufgabenträger haben sich darauf verständigt, dass der VVS diese Nahverkehrspläne erstellt. Die ursprünglichen Pläne sind inzwischen bereits zweimal fortgeschrieben worden.

Die Verkehrsplaner des VVS unterstützen seit Verbundstart die Landratsämter, Kommunen

und Verkehrsunternehmen selbst bei der Überplanung von Teilnetzen, zum Beispiel bei der Anpassung von Busverkehren an Erweiterungen des S-Bahn-Netzes (S4, S60) oder bei der Neukonzeption von Stadtverkehren wie in Winnenden oder Schorndorf. Auch die Nachtbusverkehre gehen in Grundzügen auf Konzeptionen des VVS zurück.

Durchgängiges Angebot für Fahrgäste

Mit der flächendeckenden Neuvergabe der Busverkehre seit 2016 wird verstärkt auf die planerische Kompetenz des VVS zurückgegriffen, da die Vergabeverfahren vielfach auch für eine Neuordnung der Busverkehre genutzt werden. Insbesondere ist es dem VVS gelungen, einen Maßstab für ein Mindestangebot im gesamten Verbundgebiet zu entwickeln. Dieses führt punktuell zu deutlichen Leistungsverbesserungen, vor allem im Spät- und Wochenendverkehr, und wird bis Ende 2019 flächendeckend realisiert. Neben den betrieblich-planerischen Beiträgen engagiert sich der VVS im Rahmen der Vergabeverfahren in enger Zusammenarbeit mit den Landkreisen aber auch bei der Definition von Vorgaben für Verkehrsunternehmen im VVS, damit sich die VVS-Fahrgäste weiterhin auf eine netzweit einheitliche und durchgängige Fahrgastinformation oder einheitliche Regelungen beim Ticketverkauf verlassen können. Mithilfe neuer Technologien baut der VVS dabei gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die Informationsmöglichkeiten für die Fahrgäste kontinuierlich aus. Jüngere Beispiele hierfür sind die Echtzeit der Schienen- und Busverkehre wie auch das Ereignis-Management-System für Störungsmeldungen und die Ankündigung von Angebotsänderungen.



Seit Anfang 2016 fährt die Firma GR Omnibus mit dem Filder-Express auf den ehemaligen END-Linien. Es waren die ersten Linien, für die ein Vergabeverfahren im VVS durchgeführt wurde. Bis Ende 2019 sollen alle 50 Linienbündel im VVS vergeben sein.

Busverkehr durch Vergabeverfahren im Umbruch

Die regionalen Busverkehre im VVS sind mitten in einem großen Umbruch. Nach europäischem Recht müssen Verkehrsleistungen nun grundsätzlich ein formelles Vergabeverfahren durchlaufen. Verantwortlich für die veränderten Vergabemodalitäten ist die EU-Verordnung Nr. 1370/2007. Der Wettbewerb macht dabei auch vor den mittelständischen Busunternehmen in der Region nicht Halt, die ihre Betriebe teilweise über Jahrzehnte aufgebaut haben. Bis Ende 2019 soll der gesamte regionale Busverkehr im VVS, der in 50 Linienbündel aufgeteilt ist, neu vergeben sein.

Der VVS tritt dabei interessens- und wettbewerbsneutral als Dienstleister für die Ver-

bundlandkreise – die Aufgabenträger der regionalen Busverkehre sind – auf. Er überplant die Verkehrsleistungen, stellt Musterfahrpläne auf und übernimmt nach erfolgter Vergabe auch die Abrechnung und das Controlling der abgeschlossenen Verkehrsverträge. Die Vergabeverfahren selbst werden von den Aufgabenträgern in eigener Regie durchgeführt. Die Vergabeentscheidung trifft der Aufgabenträger ebenfalls alleine.

Neben der klassischen Ausschreibung ist auch die Genehmigung auf Basis eines eigenwirtschaftlichen Antrags sowie eine Direktvergabe möglich. Eine Direktvergabe kann beispielsweise bei einem geringen Leistungsumfang an ein kleineres, privates

Unternehmen erfolgen. Außerdem können Leistungen direkt an eigene kommunale Unternehmen (Inhouse-Vergabe) vergeben werden. Die Verbundlandkreise haben auf Basis der fortgeschriebenen Nahverkehrspläne die Vergabeverfahren genutzt, um das Fahrplanangebot im jeweiligen Linienbündel zu verbessern und die Linien teilweise neu zu planen. Das Fahrplanangebot wird sich bis Ende 2019 vor allem durch Leistungsverbesserungen an Samstagen und Sonntagen um mehr als zehn Prozent erhöhen.



„Mit dem VVS kommen unsere Porscheanerinnen und Porscheaner pünktlich zur Arbeit und sind ausgeruht. Auch deshalb sind wir so gut!“

Uwe Hück, Betriebsratsvorsitzender Porsche AG





Zwei große Damen: „DIVA“ und „EFA“

Fahrgastinformation: Innovationen werden großgeschrieben

Eine innovative und zukunftsweisende Kundeninformation – das hat sich der Verkehrsverbund auf die Fahnen geschrieben. In der Entwicklung dieser Systeme ist der VVS bundesweit mit an der Spitze. Die Basis der Fahrgastinformation ist die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA). Der VVS gehört zu den Pionieren bei der Entwicklung der EFA. Zusammen mit dem Münchner Verkehrsverbund (MVV) und der Firma Mentz DV hatte der VVS Mitte der 1980er-Jahre das Auskunftssystem mitentwickelt. Heute sind individuelle und zeitnahe Informationen

ohne dieses System EFA nicht vorstellbar. Auf ihm basieren auch die mobilen Angebote wie die VVS-App oder Störungsinformationen in der Echtzeit. Ergänzt werden die digitalen Kanäle durch einheitlich gestaltete Aushänge mit Liniennetzplänen, Umgebungsplänen und Haltestellenfahrplänen.

1978, als der Verbund an den Start ging, wurden die Fahrgäste in Stuttgart und den Landkreisen ausschließlich über Printmedien informiert. Der erste gedruckte Fahrplan war 540 Seiten stark und umfasste die Abfahrtszeiten

von drei S-Bahn-Linien, sieben Vorortbahnen, zehn Straßenbahnlinien, der Zacke und der Seilbahn. Außerdem waren die Fahrpläne von 63 Buslinien anderer Verkehrsunternehmen abgedruckt. Heute umfasst der gedruckte Fahrplan – auf den viele auch im digitalen Zeitalter nicht verzichten wollen – allein für Stuttgart rund 1.000 Seiten. Die vier weiteren Fahrplanbücher für die Landkreise sind kaum dünner. Die Informationsmedien zum Verbundstart waren im Vergleich zu heute rar. Neben dem Fahrplan gab es nur ein Tarifmerkblatt mit der Zoneneinteilung, den Preisen und zwei schematischen Liniennetzen für Stuttgart und das gesamte Verbundgebiet. Außerdem konnten sich Fahrgäste über den 80 x 80 Zentimeter großen, faltbaren Verkehrsliniennetzplan informieren. Wer beim Verbund angerufen hat, ist bei einem Mitarbeiter der Werbeabteilung gelandet, der die Anfragen nebenher bearbeitete. Später, als sich die Fragen nach Fahrplanauskünften mehrten, nahm eine Abteilungssekretärin diese entgegen. Die Fahrplanbuchbearbeiter stellten die Infos zusammen und verschickten sie per Post an die Fahrgäste.

VVS startet bereits 1982 die Digitalisierung

1982 hat das digitale Zeitalter beim VVS Einzug gehalten. Zusammen mit dem MVV und Mentz wurde damit begonnen, ein Programm zur „interaktiven Unterstützung der Angebotsplanung in Verbundräumen aufzubauen“ – dem Vorläufer des heutigen Programms DIVA (Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem). Damit waren erstmals digitale Fahrplanrohdaten unter dem Betriebssystem UNIX vorhanden. Der Vorteil: Die Fahrplandaten mussten nur einmal eingegeben werden und konnten auch für das gedruckte Fahrplanbuch verwendet werden. Das integrierte System lief auf einem Großrechner, der Nixdorf 8870-Anlage, und konnte



VVS-Aktion zur Einführung des HandyTickets – der Automat für die Hosentasche.

für alle Arbeiten eingesetzt werden, die sich mit Netz oder Fahrplan befassen. Er spuckte auf Knopfdruck Haltestellen, Linienwege und Ankunfts-/Abfahrtszeiten aller Verkehrsunternehmen im VVS aus. Das konnte aber schon mal länger dauern, anfangs sogar bis zu zwölf Stunden. Auch der Datenaustausch per Magnetband war nicht wirklich geeignet, Daten einem breiteren Publikum zur Verfügung zu stellen. Aber die Basis für die EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) war geboren.

Nachdem der Anfang gemacht war, ging es mit der Weiterentwicklung in der Fahrgastinformation Schlag auf Schlag. 1988 wurde die EFA erstmals in der VVS-Kundenberatung und im Fahrplanbüro eingesetzt. Ein Jahr später stand eine erste „Online-Auskunft“ beim VVS zur Verfügung: Über den Bildschirmtext der Deutschen Bundespost konnten sich Fahrgäste Verbindungen, persönliche Fahrpläne und Tarifauskünfte anzeigen lassen. Mitte der 1990er gab es für das Betriebssystem Windows eine Auskunft per Diskette und Modem. 1997 ging die Offline-Version der EFA auf CD-ROM an den Start. Zu Beginn des „World Wide Web“ präsentierte der VVS 1998 sein erstes Internetangebot. Der wichtigste Inhalt war die Fahrplanauskunft EFA. Viele Features folgten.



Das Fachmagazin „Verkehr und Technik“ zeigt 1985 das Bild des ersten Computers beim VVS und beschäftigt sich mit dem „operationalen Fahrplanmodell“.

Rasante Entwicklung zur elektronischen Fahrplanauskunft

Auf der Basis der EFA hat sich die digitale Fahrgastinformation in den letzten Jahren sehr dynamisch weiterentwickelt. Der VVS stellt eine große Vielfalt eigenständig entwickelter Medien und die entsprechende IT-Infrastruktur bereit. Nicht allein durch ein vielfältiges Angebot mit Verbindungsauskunft, interaktiven Linienverlaufsplänen, Services für Homepages und Desktops, Benachrichtigungsservice bei Störungen und Fahrplanänderungen gilt der VVS als Vorreiter in Deutschland. Auch mobile Browserauskunft, Apps für iPhone, Android, Windows Phone und BlackBerry mit vielen Funktionen wie Push-Dienst und aktuellen Fahrtpositionen auf einer Karte sind beispielhaft. Die App „VVS Mobil“ hat seit Ende 2010 einen Siegeszug angetreten und schnell die Fahrplanauskünfte über andere Medien abgehängt. 2012 wurde das erste HandyTicket über die App verkauft, seither ist sie nicht mehr wegzudenken.

Echtzeit: die neue Zeitrechnung im VVS

Um dem Fahrgast noch bessere Informationen über die aktuelle Verkehrssituation zu geben, wurde in den vergangenen Jahren die „Fahrplanauskunft in Echtzeit“ umgesetzt – seit 2015 flächendeckend im VVS. Damit sind heute alle Informationen zum Ist-Fahrplan an der Haltestelle, im Internet und über die App verfügbar. Darüber hinaus wird auch durch die verkehrsträgerübergreifende Echtzeitinformation eine höhere Anschluss-sicherheit gewährleistet. Der Busfahrer wird auf einem Display am Bordrechner über die Betriebs-situation zum Beispiel der S-Bahn informiert.

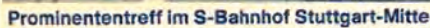
Montag, 20. Februar 2017, 14:48 Uhr				Stieg
Abfahrt	Linie	Ziel		
14:49	7680/51	Geislingen Stadtkirche		Z
14:49	51	Geislingen Stadtkirche		G
14:52	51	Süßen ZOB		G
14:55	7680/51	Süßen ZOB		G
14:55	51	Geislingen Lindenschule		C
15:00	60	Geislingen ZOB		H
15:00	53	Geislingen Stadtkirche		D
15:12	55	Unterböhringen		D
15:19	55	Geislingen Stadtkirche		G
15:21	15:24	51	Geislingen Stadtkirche	B
15:25	56	Wiesensteig Rathaus		B

Echtzeitanzeiger gibt es seit Anfang 2017 auch im Filstal.

Ebenso wichtig wie die digitalen Kanäle sind die Kundeninformationen vor Ort. Jährlich stellt der VVS für rund 4.000 Haltestellen schematische sowie geografische Übersichtsnetzpläne, detaillierte Haltestellenpläne, Tarifinformationen, Stadtplanausschnitte und barrierefreie Informationen zur Verfügung. Zusätzlich werden mehr als 650 Fahrzeuge mit aktuellen Netzplänen ausgestattet. Nach wie vor beliebt sind die VVS-Minifahrpläne, die in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen in Millionenhöhe aufgelegt werden.



Der VVS und sein Angebot steht seit Verbundstart unter Beobachtung der Öffentlichkeit. Durch das hohe Interesse am Thema Nahverkehr, aber auch durch intensive Pressearbeit, gute Kontakte und außergewöhnliche Medienkooperationen vergeht kaum ein Tag, an dem nicht über den Nahverkehr berichtet wird. Die Ausflugstipps im Rahmen der „Tour de Region“ zum Beispiel waren regelrechte Klassiker bei den Lesern der Stuttgarter Zeitung, genau wie die „Umsteigerfamilie“ und die „60-Plus-Touren“ mit Stuttgarter Nachrichten und dem Stuttgarter Wochenblatt. Die eigenen Medien wie Kundenmagazin, Verbundbericht und VIP-NEVVS tun ihr Übriges, um das positive Image des VVS zu steigern und immer mehr Menschen zum Umsteigen auf Bus und Bahn zu bewegen.



Da saßen sie nun alle die Politiker, die dem Bau der S-Bahn ihren Segen verleihen: Baden-Württembergs Wirtschaftsminister Dr. Rudolf Eberle, Sta-
landsminister Robert Gleichauf, der Vorsitzende des Vorstands der D
Dr. Wolfgang Vaerst, und der Stuttgarter Bundesbahnpräsident Dr. Rolf
skeptisch bis zufrieden.

Oktober 1978: Der Verbundstart wird gefeiert.

(sch) - Seit gestern morgen, null Uhr, ist der Start des Mittleren Neckarraums in das Zeitalter des Verkehrs- und Tarifverbundes vollzogen. Auf die Minute nämlich: Am ersten Oktober 1978 fährt die S-Bahn in Stuttgart Regional von Plochingen bis Weil der Stadt als zusätzlicher Regionalverkehr zusammen mit den S-Bahnlinien der Umlandbahnen zum Hauptbahnhof Stuttgart. Eine



► Monatsickets werden ebenfalls saubillig: Die Strecke S-Zuffenhausen – S-Mitte kostet statt 86,50 Euro nur noch 67,60 Euro (-22 %), von Ludwigsburg nach Esslingen kommt man dann mit 56,50 Euro statt 86,50 Euro aus (-40 %).



**Diese Ausgabe ist heute
Ihr VVS-Ticket
für Bus & Bahn**

**Mit
BILD
gratis
durch Stuttgart**

Erwin-Schoettle-Platz



Die hübsche Lisa Münzenmay (17) fährt heute für lau zu Freunden



VVS-Gründungsgeschäftsführer Wolfgang Wörner und Günter Mötsch mussten 1985 für eine Karikatur herhalten.

Die Prominenz würdigt die letzten zehn Jahre im Nahverkehr
Großes Lob für den VVS
Der OB: Ohne Busse und Bahnen „eine gelinde Katastrophe“
Von unserem Redaktionsmitglied Gert Fach

Pflichtschuldig wurde am Freitag ein Jubiläum im öffentlichen Nahverkehr bereitet: Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) ist heute genau vor zehn Jahren mit den ersten S-Bahn-Linien gestartet worden. Und alle, die aus Bonn, vom Land, aus der Region oder von den diversen Nahverkehrsunternehmen und Ämtern ins Rathaus gekommen waren, fanden nur Worte des Lobs – auch wenn einige Wünsche laut geworden sind.

Kein Wunder, daß auch OB Manfred Rommel, zugleich Aufsichtsratsvorsitzender des VVS, in der Suppe fand. Im Gespräch mit den Journalisten wurde er eindeutig zur

gästen. Manfred Rommel verteidigte vielmehr die jährlichen Tarifierhöhungen. Man bemühe sich aber auch, das Angebot zu verbessern.

Aus Bonner Sicht, so Ministerialdirigent Reinhard (Bundesverkehrsministerium), dürfte man allerdings ruhig noch etwas mehr für den VVS tun, in der Marketing-Strategie, beim Bau der P+R-Parkplätze an der S-Bahn und vielleicht auch in der Parkplatzpolitik der Städte und Gemeinden. Da rannte er bei Staatssekretär Alfons Maurer vom hiesigen Innenministerium für eine optimale Verknüpfung von Schiene und Straße ein. Daher solle man möglichst rasch die vorgesehenen 7000 zusätzlichen Parkplätze in der Region bauen. „Ich werde mithelfen, daß die staatlichen Fördergelder hierfür zur Verfügung gestellt werden“, versicherte der Landespolitiker – davon war aus Bonn wieder weniger zu hören.

kann er sich freuen, selbst wenn er sich immer noch wundert, daß man sich damals übers Geld einigen konnte. Mit Geschenken war man an diesem Tag vor allem gegenüber den Fahrern.

eil man schon über Geld sprach. Landrat Horst Lässig (Rems) die Landkreise gleich den dringenden Wunsch ein: auch im morgendlichen Berufsverkehr (wie schon nachmittags) den 15-Minuten-Takt bei der

September 2013: Die Bildzeitung als VVS-Ticket.

Lobliebe auf den „Nahverkehr aus einem Guss“

Festakt zum 25-jährigen Bestehen des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) und der S-Bahn in der Region

Stuttgart (eh) – Mit einem Festakt wurde gestern Nachmittag im Neuen Schloss in Stuttgart das 25-jährige Bestehen des Stuttgarter Verkehrs- und Tarifverbundes (VVS) sowie der S-Bahn in der Region gefeiert.

In einem Grußwort zum Jubiläum sprach Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, der Aufsichtsratsvorsitzende des VVS, von einer beispiellosen Erfolgsgeschichte des öffentlichen Personennahverkehrs: „Wir haben hier ein Angebot, das seines gleichen sucht in der Bundesrepublik.“ So sei die Zahl der Fahr-

gäste von 179 Millionen im ersten Verbundjahr auf jetzt mehr als 300 Millionen angestiegen. Ihnen werde vom VVS ein gut organisierter „Nahverkehr aus einem Guss“ angeboten, in den die S-Bahn mit sechs Linien ebenso integriert sei, wie die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und 40 private Busunternehmen. Staatssekretär Stefan Mapus vom Umwelt- und Verkehrsministerium hob hervor, dass das Land wesentlich zum Erfolg beigetragen habe: In den Verbund seien seit der Gründung vor 25 Jahren mittlerweile mehr als 450 Millionen Euro

Fördermittel geflossen. Als wichtigen Wegbereiter stellte Landrat Rainer Haas die am Verbund beteiligten Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr hervor, die eine ähnlich hohe Summe beisteuerten: „Erst mit deren Bereitschaft, sich maßgeblich an der Finanzierung zu beteiligen, konnte 1977 das Signal für den S-Bahn-Verkehr und die Gründung des VVS auf Grün gestellt werden.“ Peter Schnell, der Konzernbevollmächtigte der Bahn AG für Baden-Württemberg, erinnerte an mehr als nur 25 Jahre S-Bahn-Geschichte: Schon

in den 60-er Jahren des 19. Jahrhunderts habe das königlich württembergische Eisenbahnkomitee eine Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen geplant. Mit dem Bau der S-Bahn wurde schließlich 1971 begonnen. Und seit sie 1978 in Betrieb genommen wurde, sind viele Strecken hinzugekommen. „Wir werden den Ausbau fortsetzen“, versprach Regionaldirektor Bernd Steinacher. Gegenwärtig betreibe der Regionalverband sieben S-Bahn-Projekte. Bis zum Jahr 2010 sollen für S-Bahn-Vorhaben 196 Millionen Euro investiert werden.

1988: 10 Jahre VVS.

2003: Der VVS feiert 25. Jubiläum.

Von politisch korrekt bis provokant

40 Jahre VVS-Werbung

Seit 40 Jahren ist der Verbund auch die Dachmarke für den öffentlichen Nahverkehr in der Region Stuttgart. Die Aufgabe besteht darin, eine möglichst große Wirkung in der Öffentlichkeit zu erzielen und das mit einem Budget, das im Vergleich zur Autoindustrie deutlich geringer ist. Das schaffte der VVS durch gewinnbringende Kooperationen, Aufspüren gesellschaftlicher Trends und aussagekräftigen Motiven. Wer auf die 40 Jahre VVS-Kommunikation zurückblickt, spürt, wie sehr diese geprägt war von der Zeit, in der sie entstanden ist. Namhafte Werbeagenturen haben den VVS über die Jahre begleitet.

In den ersten Jahren hatte der VVS einen sehr illustrativen Auftritt. Ein besonderer Clou ist dem VVS mit der Einbindung der beliebten



1978



1988



1998



seit 2004

In der Entwicklung des VVS-Logos spiegelt sich auch der Gestaltungsstil der jeweiligen Zeit. Prägend für die Marke VVS sind bis heute der Kreis und die Farbe Orange.

Maskottchen des damaligen Süddeutschen Rundfunks gelungen. Äffle und Pferdle erklärten den Schwaben, wie „oifach s'Verbundfahra isch“. Ab Mitte der 1980er-Jahre wurde die Kommunikation stark geprägt durch die aufkommende Diskussion über Umweltthemen wie das Waldsterben. Der ÖPNV wurde

erstmalig als umweltfreundliche Alternative zum Autoverkehr wahrgenommen und beworben. Für den heutigen Geschmack wirkt die damalige VVS-Werbung vielleicht etwas zu moralisch und mit Zeigefinger („Die Stadt erstickt, der Wald verreckt und Ihr habt uns noch nicht entdeckt“), löste aber eine rege Diskussion aus.



Die große Bekanntheit der SDR-Maskottchen wird für die Kommunikation genutzt.



Politisch korrekt oder übers Ziel hinaus? Ein Aufkleber, der 1989 innerhalb des VVS-Aufsichtsrats für Diskussionen sorgte und letztlich zurückgezogen werden musste.

Zum Verbundstart lockten der VVS und seine Partner mit einem bunten Programm.



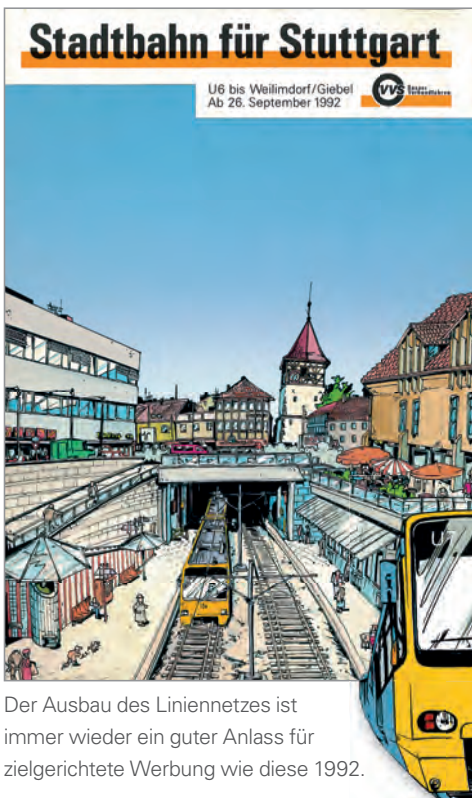
1986 werden auch persönliche Verhaltensweisen thematisiert.



Die gesellschaftliche Diskussion über die Auswirkungen des Individualverkehrs auf Mensch und Umwelt wird 1989 in der „Public Awareness Kampagne“ aufgegriffen.



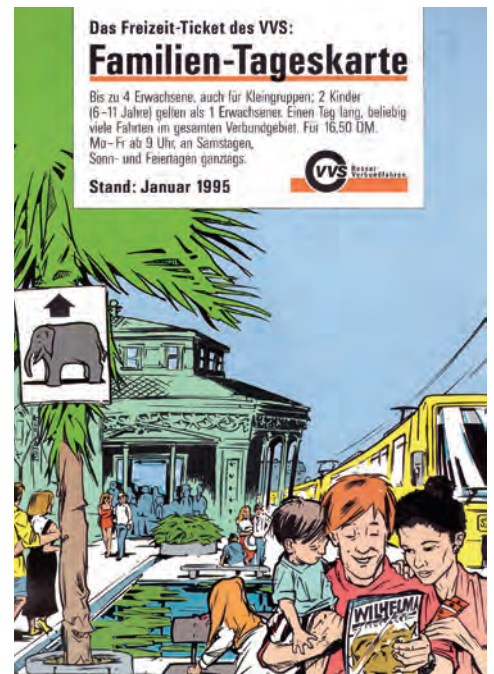
1993: Der einheitliche Tarif für die Region Stuttgart ist vollendet.



Der Ausbau des Liniennetzes ist immer wieder ein guter Anlass für zielgerichtete Werbung wie diese 1992.



In den 1990ern verfeinert der VVS den illustrativen Stil und setzt u. a. auf die Vermarktung zielgruppenspezifischer Angebote ...



... und des Freizeitverkehrs.

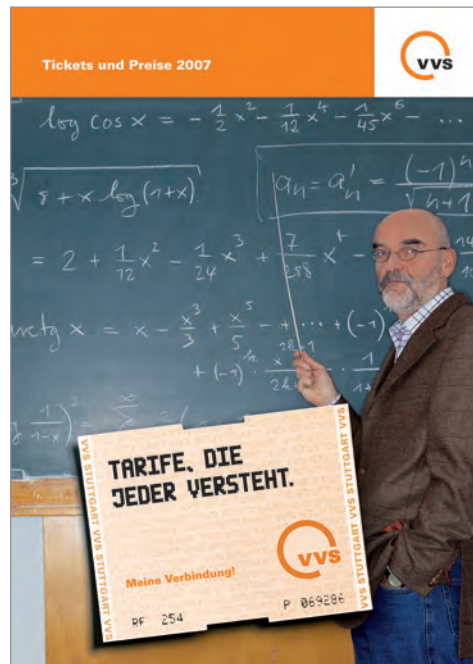
Mit der Jahrtausendwende änderte sich die Tonalität der Motive, die Aussagen wurden ironischer und emotionaler. Durch ungewöhnliche Ideen wurde mitunter provoziert und zugespitzt.

Die Wandlung der VVS-Werbung war auch durch die Umbrüche in den Medien und durch den Kampf um Aufmerksamkeit geprägt. Neben Zeitungsanzeigen und Plakaten traten neue Kommunikationsformen wie Guerilla-Aktionen, Events und die sozialen Medien in den Vordergrund. Der VVS war einer der ersten Verkehrsverbünde in Deutschland, der Facebook & Co. für seine Anliegen genutzt hat.

Der Zeitgeist hat Stil und Tonalität verändert. Wenig verändert haben sich dagegen die Themen der Kampagnen: günstige und maßgeschneiderte Tarife für jede Zielgruppe, Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf Bahnen und Busse mit einem hohen gesellschaftlichen Nutzen, mit dem VVS gut erreichbare Freizeitziele und die kontinuierlichen Verbesserungen im Liniennetz und Service. Treu geblieben ist der VVS auch seiner Unternehmensfarbe Orange und auch das Logo wurde nur sehr behutsam weiterentwickelt.



2010 wagt der VVS den Einstieg in die sozialen Medien. Über die „Bekannter-Kampagne“ werden echte Fahrgäste für VVS-Motive gesucht. Diese Aktion gipfelt in einem Casting über Facebook und fand sein Finale im Theater der Altstadt im Westen. Frieder (r.) macht das Rennen.



Wie der „VVS-Oberlehrer“ zeigt, werden die VVS-Motive in den 2000er-Jahren ironisch und zugespitzter.



Vom Misthaufen auf den Teller – das TagesTicket-Motiv 2007 bekam von Tierschützern keinen Zuspruch.



Was 1998 mit den Einstieg in die elektronische Fahrplanauskunft und der ersten Internetseite begann, hat sich heute als wesentlicher Bestandteil des Werbeauftritts etabliert. Neben den eigenen Online-Medien wie VVS-App, VVS-Webseite und Facebook-Fanseite werden auch Seiten von Partnern für zielgruppenscharfe Online-Kampagnen genutzt.





Durch aufmerksamkeitsregende Guerilla-Aktionen sorgt der VVS in der Öffentlichkeit für Gesprächsstoff – egal ob beim „Abschleppen“ oder beim Wintereinbruch.



Kontinuierlich stehen die Tarifangebote im Mittelpunkt, wie 2012 mit einer Einsteiger-Aktion für das neue, preisgünstige VVS-Abo. Der neue Abonnent erhält einen Einkaufsgutschein im Wert von 50 Euro.



Nicht nur die Kampagnen werden digitaler, sondern auch die Vertriebswege. 2012 startet die Erfolgsgeschichte des VVS-HandyTickets. Sportliche Testimonials wie Volleyball-Spielerin Kim Renkema vom MTV Stuttgart oder Basketballer Johannes Thiemann von den MHP-Riesen Ludwigsburg werben 2017 für VVS-App und HandyTicket.



2018 nutzt der VVS die Feinstaub- und Fahrverbotsthematik in der Stadt Stuttgart und lockt bei seinen Abo-Einsteigeraktionen mit einem Freimonat.

Ausgezeichnet in jeder Hinsicht



Umweltministerin Tanja Gönner zeichnet 2011 den neuen VVS-Radroutenplaner mit dem Innovationspreis des Landes aus.



Seit 15 Jahren ehrt der VVS jährlich den Busfahrer des Jahres in der Landeshauptstadt und den vier Verbundlandkreisen.



Das VVS-Angebot „Rundum mobil“ bekommt 2013 den Innovationspreis des Landes von Ministerialdirektor Hartmut Bäumer.



Kein halbes Jahr hat es gedauert, bis 2017 das 20.000. Ausbildungsabo abgeschlossen wurde.

Der VVS ist Erfinder des KombiTickets. In den letzten 35 Jahren sind rund 200 Millionen Menschen mit einem VVS-KombiTicket gefahren. Umsatzstärkster der mehr als 40 Partner ist der Fußball-Bundesligist VfB Stuttgart, hier bei der Vertragsverlängerung 2017.



Knapp 20 Linienbündel sind im VVS bis jetzt in Betrieb gegangen. Zum Start gibt es jeweils eine Aktion mit Busunternehmen und Vertretern der Politik.



2010 ruft der VVS den Zivilcourage-Preis für mutige Menschen ins Leben. Bis jetzt wurden vier Busfahrer ausgezeichnet.



Beim mittlerweile traditionellen ÖPNV-Forum des VVS treffen sich seit 2010 jedes Jahr mehr als 100 Verkehrsexperten und diskutieren aktuelle Verkehrsthemen. Verkehrsminister Winfried Hermann und Stuttgarts OB und VVS-Aufsichtsrats-Vorsitzender Fritz Kuhn sind gern gesehene Gäste.

Ihr Baby ist der Netzplan

Duo Profuß/Tatzel ist seit 40 Jahren beim VVS

Zwei Mitarbeiter des VVS sind von Anfang an dabei: Ingo Profuß und Dietmar Tatzel. Ihre Schreibtische sehen eher aus wie eine Schaltzentrale oder ein Cockpit. Versteckt hinter drei großen Computerbildschirmen sitzen die „Herren der Netzpläne“.

Was für Ingo Profuß und Dietmar Tatzel vor 40 Jahren Lineal, Schere, Micronorm-Stift und Letraset waren, ist heute der Mac. Ihre Aufgabe hat sich in den vier Jahrzehnten kaum geändert: Pläne, Pläne, Pläne ... Mit dem Zählen haben die beiden Endfünfinger schon lange aufgehört. Zu viele Entwürfe haben sie schon gemacht, seit sie 1978 von der Deutschen Bundesbahn zum Verkehrsverbund wechselten. Dort hatten sie ihre Ausbildung zum Bautechnischen Zeichner abgeschlossen. Gemeinsam kamen sie zum VVS und sind heute noch Kollegen, die sich ein Zimmer und ihre Aufgaben teilen.

Los ging es in der Fahrgastinformation 1978 mit dem Schienennetzplan und der Tarifzoneneinteilung. Bald kamen weitere Netzpläne und Entwürfe für Bauvorhaben wie Omnibusbahnhöfe und Haltestellenkarten dazu. Alles wurde damals noch von Hand am Reißbrett gezeichnet.

Auch als der VVS 1982 seinen ersten Computer bekam, „eine Riesenkiste, den die Kollegen liebevoll Theo nannten“, zeichnen die beiden weiter mit der Hand am Arm. Erst 1991 hielt bei den Zeichnern das digitale Zeitalter Einzug. Ein Apple Macintosh erleichterte fortan die Arbeit. Auch als Tatzel das 122 Seiten dicke Werk „Normen Fahrgastinformation“ verfasste. Darin sind gestalterische Vorgaben sowohl zum Design (Piktogramme, Logos, Schriften, Farben etc.) als auch

Basiselemente (z. B. Liniennetzpläne, Haltestellenkarten, Tarifpläne ...) definiert. Darüber hinaus werden einheitliche Standards für die Fahrgastinformation festgelegt und Nutzungshinweise sowie gesetzliche Vorgaben erläutert, die es im ganzen VVS von jedem Unternehmen zu beachten gilt. Ein Auszug daraus ist im VVS bindend für die Vergabe der Busverkehr-Linienbündel.

Hunderte verschiedener Informationspläne haben Profuß und Tatzel bislang erstellt. Ein Produkt jedoch hat sie über all die Jahre begleitet. Das schematische Verbund-Schiennetz, das jeder Fahrgast kennt. Zwar wurde es in den 40 Jahren immer wieder komplett neu dargestellt, aber seit mehr als zehn Jahren hängt es in der uns heute vertrauten Form an den Haltestellen und in den Fahrzeugen.



Ingo Profuß und Dietmar Tatzel (r.) kümmern sich seit vier Jahrzehnten um Karten und Pläne beim VVS. 1983 wurde alles noch von Hand gezeichnet, zum Teil ausgeschnitten und mit Folien geklebt.

Gesellschaftliche Akteure integriert

Fahrgastbeirat: seit 20 Jahren im Einsatz für den ÖPNV

Seit mehr als 20 Jahren gibt es den VVS-Fahrgastbeirat. 1997 hat der VVS den ehrenamtlichen Beirat als Beteiligte zwischen Fahrgästen und Verbund ins Leben gerufen. Ob in puncto Fahrgastinformation, Tarif oder Service – viele Neuerungen im VVS wurden vom Fahrgastbeirat angestoßen.

Im November 1997 traf sich der Fahrgastbeirat zu seiner konstituierenden Sitzung. Zu den damaligen Gründungsmitgliedern gehörten Vertreter von Pro Bahn, des Körperbehindertenvereins Stuttgart, des Bundes für Naturschutz und Umwelt sowie des Verkehrsclubs Deutschland. Nach und nach wurde der Fahrgastbeirat um weitere Verbände erweitert, jetzt gehören zum Beispiel auch der Allgemeine Deutsche Fahrradclub, der Verein Autofrei Leben, der Stadtseñorenrat, der Naturschutzbund und der Stuttgarter Jugendrat dazu. Diese Verbände stellen einen repräsentativen Querschnitt aller Kunden im VVS dar und vertreten die Interessen der Fahrgastgruppen im Verbund.

Viele Anregungen wurden umgesetzt

Bei bis zu vier Sitzungen pro Jahr bündeln die Mitglieder die Wünsche der Fahrgäste und bringen sie in den Fahrgastbeirat ein. Aufgabe des VVS ist es, die Themen aufzubereiten, Referenten einzuladen und Stellung zu nehmen. Die Vorschläge werden vom VVS und von den beteiligten Verkehrsunternehmen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Zu den Themen, die auf Anregung des Fahrgastbeirates umgesetzt wurden, gehören zum Beispiel die kostenlose Fahrradmitnahme in S- und Stadtbahnen, die Einführung des StudiTickets, die Abschaffung der Sperrzeit beim Seniorenticket oder ein

Direktbus von Waiblingen nach Ludwigsburg. Groß ist die Freude darüber, dass die Innenstadtbuslinien in Stuttgart seit Mitte Dezember 2017 abends im Viertelstundentakt fahren – die bessere Taktung hatte der Fahrgastbeirat immer wieder gefordert. Über 600 Anregungen haben die Mitglieder in den letzten 20 Jahren an den VVS herangetragen. Ein wichtiges Anliegen sind dem Fahrgastbeirat auch die Barrierefreiheit und störungsfreie Aufzüge und Rolltreppen. Er beteiligt sich zudem aktiv an der Fortschreibung der Nahverkehrspläne. Zum Nahverkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt verfasste er eine ausführliche Stellungnahme und regte dabei neue Buslinien, eine Einheitszone für Stuttgart sowie den Ausbau von P+R-Parkplätzen an. Zum 20-jährigen Jubiläum hat Verkehrsminister Winfried Hermann den Fahrgastbeirat in die neuen Räumlichkeiten des Ministeriums

eingeladen, um sich bei den engagierten Mitgliedern zu bedanken und mit ihnen über den weiteren Ausbau des ÖPNV zu diskutieren.



Minister Hermann und der Sprecher des VVS-Fahrgastbeirates Dr. Wolfgang Staiger beim Austausch.



Der Fahrgastbeirat setzt sich seit über 20 Jahren für die Interessen der Kunden ein und informiert sich auch vor Ort, hier bei der SSB mit Vorstandssprecher Wolfgang Arnold.

... und das sagen die Fahrgäste

*„Dem VVS wünsche ich
alles Gute zum Jubiläum und weiterhin
viel Erfolg dabei, die passenden Angebote für
die steigenden Kunden- und Umweltan-
forderungen bereitzustellen.“*

Volker G., 200.000. VVS-Abokunde

*Ich gratuliere dem VVS herzlich
zum 40-jährigen Jubiläum. Ich wünsche ihm,
dass er weiterhin kontinuierlich Verbesserungen vornimmt –
zum Beispiel die Tarifzonen vereinfacht und immer
genügend Sitzplätze bereithält.*

Hermann B., Esslingen

*„Ich wünsche mir, dass die Busse bevor-
rechtigt werden vor den Fußgängern und
vor den Autos, sodass sie noch schneller
unterwegs sind.“*

Rita S., Stuttgart

*„Dem VVS wünsche ich
keine Schwarzfahrer, die vor Fahr-
kartenkontrolleuren wegrennen.“*

Ingrid E., Waiblingen

*„Dem VVS wünsche ich
Fahrgäste, die ihre Füße nicht auf
den Polstern der Sitze ablegen“*

Martha S., Stuttgart

*„Dem VVS wünsche ich
pünktliche Fahrgäste, die nicht in
den Türen rumstehen.“*

Dirk F., Böblingen

*„Dem VVS wünsche ich
alles Gute und dass der VVS seine
Fahrgäste auch noch weitere 40 Jahre
sicher ans Ziel bringt!“*

Karla B., Stuttgart

*„Dem VVS wünsche ich
gesunde Schienen!“*

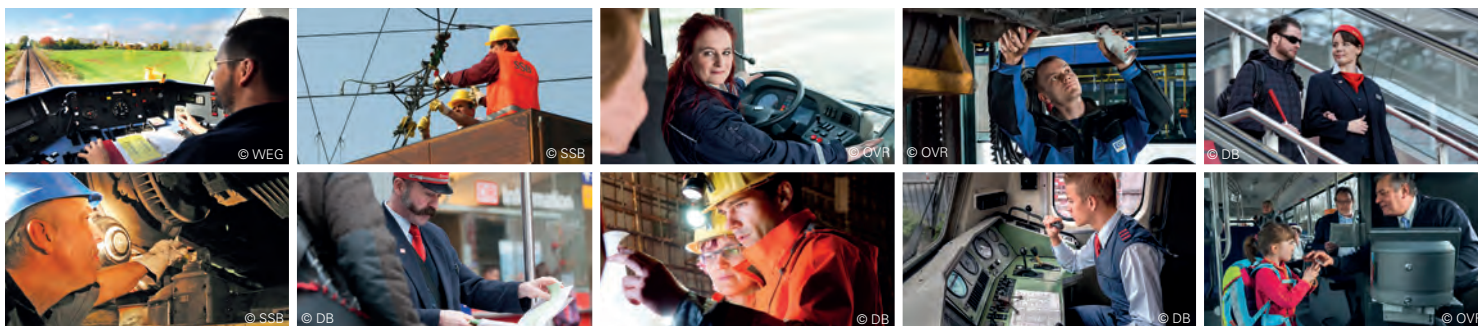
Thomas K., Stuttgart

Ein großes Dankeschön

Die Chronik „40 Jahre“ gibt in Kürze wieder, was der Verbund und seine Partner in den vergangenen vier Jahrzehnten erreicht haben. Der runde Geburtstag ist einmal mehr Anlass für ein herzliches Dankeschön an alle derzeitigen und ehemaligen Mitar-

beiter des Verbundes sowie an die Verbundverkehrsunternehmen und deren kompetente Mitarbeiter, die täglich direkt mit den Fahrgästen, aber auch im Hintergrund ihre Arbeit tun. Großer Dank geht auch an die Aufgabenträger, die mit dem Verbund Seite

an Seite gearbeitet haben, mit dem einen Ziel: den Bürgern in der Region Stuttgart einen attraktiven ÖPNV zu bieten. Nicht zu vergessen die Fahrgäste, die dem VVS all die Jahre die Treue gehalten haben. Der VVS wünscht weiterhin „Allzeit gute Fahrt!“



Die Verkehrsunternehmen im Jubiläumsjahr im VVS

- Bader Reisen GmbH, Grafenberg
- Böltz Reisen GmbH & Co. KG, Murrhardt
- Däuble Reisen GmbH, Deckenpfronn
- DB Fernverkehr AG, Frankfurt (Main)
- DB Regio AG Baden-Württemberg, Stuttgart
- DB Regio AG S-Bahn Stuttgart, Plochingen
- DB Regio AG Verkehrsbetrieb Württemberg, Stuttgart
- DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm
- Eisemann Reisen GmbH & Co. KG, Alfdorf-Birkhof
- Esslinger Omnibusverkehr E. Fischle GmbH & Co. KG, Esslingen
- FOV Flattich Omnibusverkehre GmbH & Co. KG, Vaihingen an der Enz
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- GR Omnibus GmbH, Ostfildern
- Hassler-Reisen GmbH & Co. KG, Böblingen
- Haussmann & Bauer Omnibusverkehr GmbH & Co. KG, Neckartenzlingen
- Kappus-Reisen GmbH & Co. KG, Leonberg
- Knauss-Reisen Dieter Frank GmbH & Co. KG, Schorndorf
- Knisel Bus + Reisen GmbH & Co. KG, Stuttgart
- LVL Jäger GmbH, Ludwigsburg
- Omnibus Dannenmann Linien- und Reiseverkehr GmbH, Weinstadt
- Omnibusverkehr Kirchheim GmbH, Kirchheim unter Teck
- Omnibusverkehr Melchinger GmbH, Aichtal
- Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH, Waiblingen
- Omnibusverkehr Schlierbach GmbH, Esslingen
- Omnibusverkehr Spillmann GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Pflieger Reise- und Verkehrs-GmbH + Co. KG, Böblingen
- RAB DB ZugBus Alb-Bodensee GmbH, Ulm
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Karlsruhe
- RVP GmbH, Böblingen
- Römer Reisen GmbH & Co. KG, Winnenden
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- Schefenacker Reise- und Verkehrs-GmbH & Co. KG, Esslingen
- Schlienz Omnibus GmbH & Co. KG, Esslingen
- Schlienz-Tours GmbH & Co. KG, Kernen
- Seitter Reise- und Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Frießheim
- Seiz Reisen GmbH, Vaihingen an der Enz
- Stäbler-Reisen GmbH + Co. KG, Magstadt
- Städtischer Verkehrsbetrieb Esslingen, Esslingen
- Stadtwerke Herrenberg, Herrenberg
- Stadtwerke Leonberg, Leonberg
- Stadtwerke Remseck am Neckar, Remseck
- Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stuttgart
- VBN Verkehrsbetriebe Nagoldtal GmbH, Nagold
- Volz Reisen Omnibusunternehmen und Reisebüro e. K., Calw
- Weiss & Nesch GmbH, Nagold
- Wöhr Tours GmbH, Weissach
- Württembergische Bus-Gesellschaft mbH, Waiblingen
- Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH, Waiblingen
- Zeiher Omnibusunternehmung GmbH & Co. KG, Ludwigsburg

Die „Ahnengalerie“

Die beiden Gründungs-Geschäftsführer des VVS Günter Mötsch (linkes Bild) und Wolfgang Wörner (rechtes Bild) in jungen Jahren bei der Verbundvertragsunterzeichnung 1977 und beim Verbundstart ein Jahr später.



Die beiden aktuellen Verbundgeschäftsführer Thomas Hachenberger und Horst Stammeler verabschieden Reinhold Bauer (Mitte), einen ihrer Vorgänger und SSB-Vorstand, in den Ruhestand.



Dr. Witgar Weber war von 2001 bis 2008 VVS-Geschäftsführer (hier bei einer Spendenübergabe fürs „Olgäle“ an Dr. Stephanie Schuster).



Die drei Oberbürgermeister von Stuttgart und bisherigen Aufsichtsratsvorsitzenden Manfred Rommel (links), Dr. Wolfgang Schuster (Mitte) und Fritz Kuhn (rechts).


Impressum


Herausgeber


Verkehrs- und Tarifverbund
Stuttgart GmbH (VVS)
Rotebühlstraße 121
70178 Stuttgart
Telefon 0711 6606-0
Fax 0711 6606-2000

Verantwortlich: Ulrike Weißinger
Redaktion: Ulrike Weißinger, Pia Karge
Gestaltung: Oliver Kern
Satz: reset, Ditzingen
Druck: Druckhaus Waiblingen
Erscheinungsjahr: 2018

www.vvs.de

 facebook.com/VVS

 twitter.com/VVS

 youtube.com/VVS