



**Verband Region  
Stuttgart**

Körperschaft  
des öffentlichen Rechts

Pressestelle  
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15  
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: [presse@region-stuttgart.org](mailto:presse@region-stuttgart.org)

Aktuell im Internet:  
[www.region-stuttgart.org](http://www.region-stuttgart.org)

**Presseinformation vom 05.10.2023**

---

## **Region diskutiert Angebotsanpassung bei der S-Bahn, Stammstreckensperrung 2023 sowie Forderungen zur Verlängerung nach Horb und Rottweil**

**Fahrzeug- und Personalmangel sorgen im kommenden Fahrplanjahr zur Rückkehr zum Halbstundentakt am Samstag. S-Bahnverlängerung nach Horb/Rottweil unter diesen Rahmenbedingungen problematisch.**

10

STUTTGART: Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart hat in seiner gestrigen Sitzung wichtige Themen zur Zukunft der S-Bahn diskutiert. Nachdem die S-Bahn Stuttgart die Öffentlichkeit bereits über anstehende Taktanpassungen informiert hatte, erläuterte Dr. Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart, den Regionalrätinnen und -räten die Maßnahmen. Fahrgäste der S-Bahn Stuttgart sollen sich im neuen Fahrplanjahr nicht mehr auf kurzfristig notwendige Einschränkungen des Angebots einstellen müssen. Für einen verlässlichen Fahrplan kehrt die S-Bahn 2024 für ein Jahr zum Halbstundentakt am Samstag zurück. Zusätzlich wird von montags bis freitags der Übergang vom Viertel- auf den Halbstundentakt am Abend von 20.30 Uhr auf 19 Uhr vorgezogen. Hintergrund ist, dass bereits absehbar sei, dass Fahrzeuge und Mitarbeitende im Fahrpersonal im kommenden Jahr zeitweise nur eingeschränkt verfügbar sind. Um den Fahrplan weiter zu stabilisieren, beabsichtigt DB Regio drei Linien an Unterauftragnehmer zu vergeben. Konkret geht es dabei um die Kleine Teckbahn (Kirchheim/Teck – Oberlenningen), die Schusterbahn (Kornwestheim – Untertürkheim) und die S62 (Weil der Stadt – Zuffenhausen).

20

30

Rüdiger Weiß, Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Region Südwest, zog zudem ein Resümee über die zurückliegenden

Baumaßnahmen. Diese hätten DB Netz angesichts angespannter Rohstoff- und Lieferketten, ausgelasteter Bauunternehmen und parallelen Baustellen vor enorme Herausforderungen gestellt. Der Ersatzverkehr mit Zügen und Bussen während der zurückliegenden Stammstreckensperrung habe sich unter den gegebenen Umständen als weitgehend stabil erwiesen. Das Problem der übermäßigen Abnutzung der Schienen, das in den Vorjahren schon aufgetreten war, blieb auf den Streckenabschnitten zwischen Stuttgart-Vaihingen und Filderstadt jedoch bestehen. Dies führte dazu, dass hier ein Schienenersatzverkehr verkehren musste. Bereits im vergangenen Jahr kam es zu mehrwöchigen Betriebsunterbrechungen, bis eine verbesserte Schmierung in den als problematisch identifizierten Gleisbögen die Wiederaufnahme des Zugverkehrs ermöglichte. Während der Pfingstferien 2023 wurde ein Schienentausch durchgeführt, wie von Gutachtern empfohlen. In neuen Untersuchungen wurde festgestellt, dass die Schmierung der Schienen immer noch nicht ausreichend war. Nach umfangreichen Verbesserungen und ausgiebigen Testfahrten konnte der S-Bahn-Betrieb nach Filderstadt schließlich am 4. September 2023 wieder aufgenommen werden.

Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personal spielte auch bei der anschließenden Diskussion der Forderung des Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn eine Rolle. Gutachter haben bestätigt, dass ein temporäres Belassen der oberirdischen Gleise mit der städtebaulichen Konzeption der Landeshauptstadt Stuttgart nicht ohne Einschränkungen möglich wäre. Auch die getroffenen Aussagen der Deutschen Bahn AG, dass ein Weiterbetrieb der bisherigen Bahnanlagen nicht in Betracht komme, wurden durch die Gutachten bestätigt. Eine Führung von Fern- und Regionalzügen über Renningen oder über Tübingen sowie die Führung über die S-Bahn-Stammstrecke bis Stuttgart Hauptbahnhof wurden zudem als nicht erfolgversprechender Lösungsansatz bewertet. Eine Verlängerung von S-Bahnen über Herrenberg hinaus nach Süden bis Horb und Rottweil halten die Gutachten für möglich. Daher hatte der Interessenverband am 19.09 die Forderung formuliert, die S-Bahn während der Kappung der Gäubahn bis nach Horb oder Rottweil zu verlängern. Dies hätte den Vorteil, dass diese Gäubahn-Anrainer, dann umsteigefrei an den Hauptbahnhof kämen. Aktuelle Planungen sehen vor, dass diese während der Kappung in Stuttgart-Vaihingen auf die S-Bahn umsteigen sollen. Mit Blick auf die Entwicklung der Fahrzeug- und Personalressourcen der S-Bahn Stuttgart attestierten die Ausschussmitglieder dieser Option wenig Chancen.

### **Stimmen der Fraktionen**

„Ich glaube, wir erleben heute zum ersten Mal eine Neuerung: DB Regio kann bestellte Fahrpläne nicht wie erwartet fahren“, so Helmut Noë (CDU/ÖDP). „Die marode Infrastruktur der DB sowie die Personal- und Digitalisierungsprobleme treffen jetzt mit voller Wucht.“ Die Konsequenz sei für Kundinnen und Kunden

und insgesamt für die gesamte intermodale Kette äußerst schmerzhaft. Besonders hart treffe es den Einzelhandel und die Gastronomie. „Wir müssen jetzt alle zusammenstehen, damit wir durch diese schwierige Zeit kommen“, appellierte Noë. Er bat um eine „ständige, qualifizierte und gute Öffentlichkeitsarbeit“, um auf Änderungen hinzuweisen. „Jetzt ist wichtig, dass das heute von der Bahn Gesagte nachher Bestand hat“, mahnte Noë. Seine Fraktion sei offen für  
80 eine Verlängerung der S-Bahn nach Horb, aber es dürften der Region keine Nachteile entstehen, weder beim Personaleinsatz, den Fahrzeugen, der Finanzierung und insbesondere nicht für die Fahrgäste in der Region. Vielleicht habe das Verkehrsministerium Möglichkeiten, den Anrainern zu helfen.

„Wir erleben heute eine Zeitenwende in der Region. Erstmals müssen wir den Fahrplan nach unten anpassen, ja verschlechtern. Ein sicherer Fahrplan mit mehr Kapazitäten ist in Ordnung, aber es bleibt eine Verschlechterung“, so Prof. Dr. André Reichel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN). Er bat darum, mit dem Land Gespräche aufzunehmen und abzustimmen, wie der Regionalverkehr Fahrgäste aufnehmen könne.  
90 „Klar müssen wir etwas machen und was, ist genauso klar. Aber klar ist auch, dass es eine Entschädigung für die Fahrgäste braucht und ich bitte die DB, Möglichkeiten dafür zu prüfen“, beantragte Reichel. Dieser Antrag wurde aufgrund von Zweifel an der Umsetzbarkeit mehrheitlich abgelehnt. Sein Parteikollege Michael Lateier betonte, dass bezüglich der Gäubahn die Zeit für eine sinnvolle Lösung hinweggegangen sei. Er bat zu prüfen, unter welchen Konditionen man die S-Bahn nach Horb oder Rottweil verlängern könnte und Gespräche mit dem Land zu führen.

„Ich weiß nicht, wie oft wir uns im Jahr mit der Qualität der S-Bahn beschäftigen. Jedes Mal hatte ich das Gefühl, schlechter kann es nicht mehr werden, aber ich habe mich geirrt“, so Bernhard Maier (Freie Wähler). Er stelle sich darauf ein,  
100 dass das Versprechen mit der neuen Technik werde alles besser, ebenfalls nicht gehalten werden könne. Seine Fraktion habe kein Verständnis mehr. „Wir nehmen Ihre Ausführungen mit großem Bedauern zur Kenntnis, werden aber nicht akzeptieren, dass ein anderes Unternehmen fährt. Zustimmung werden wir nie und nimmer“, so Maier. Die Debatte zuvor habe zudem Grenzen der S-Bahn aufgezeigt. Für die Gäubahn sei das Land zuständig. Eine Mitwirkung bei der Lösung des Problems sei nur möglich, wenn es keinerlei Beeinträchtigungen für die S-Bahn gebe.

110 „Mit der Verstärkung unseres Angebots schwächen wir die Resilienz der S-Bahn. Das System steht unter Stress aufgrund von Demografie, unterbrochenen Lieferketten etc. Wir sind in der Realität angekommen“, so Michael Makurath (SPD). Auch seiner Fraktion gefielen die Vorschläge nicht, aber sie hätten auch keinen besseren. Die S-Bahn werde an dem gemessen, was verlässlich gefahren wird, nicht was angeboten wird. Hier müssen wir den Maßstab

wiederherstellen“, so Makurath. Sein Parteikollege Thomas Leinitz ergänzte, dass die SPD die Verlängerung der S-Bahn „sehr, sehr kritisch“ sehe. Man könne es gerne untersuchen, aber er sei skeptisch und hoffe, dass das Ergebnis dann akzeptiert werde.

120

„Klagen hilft nichts angesichts der nicht zu leugnenden Probleme“, so Holger Dorn (AfD/FR). Seine Fraktion gehe davon aus, dass die Anstellung von Lokführer für Subunternehmer schwieriger werde als für die DB. Für die Zukunft werde seine Fraktion alle Forderungen zum Ausbau des Angebots auf den Prüfstand stellen. Zudem lehne die AfD/FR Fahrgastentschädigungen aus finanziellen Gründen ab. 2024 und 2025 könne man unter größter Mühe einen stabilen S-Bahnbetrieb aufrechterhalten. Daher stelle sich zum jetzigen Zeitpunkt die Frage der Verlängerung der S-Bahn über die Region hinaus nicht.

130

„Danke, dass Sie uns diesmal frühzeitig informieren“, so Armin Serwani (FDP). Dennoch kritisierte er die Salami taktik der DB. Er bat zu prüfen, ob der Halbstundentakt nicht erst ab 19:30 oder 20:00 Uhr gefahren werden könne. „Ich hoffe, wenn der Fahrplan so kommt, dass dieser dann verlässlich ist.“ Seine Fraktionskollegin Gabriele Heise bezeichnete die Verlängerung der S-Bahn über die Regionsgrenzen als utopisch. Man solle sich viel mehr auf die Umstiegsmöglichkeiten in Stuttgart-Vaihingen konzentrieren.

140

„Die DB hat ein zentrales Problem - ein Glaubwürdigkeitsproblem“, konstatierte Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT). Die Infrastruktur sei so marode, dass sie sicher noch eine Menge Überraschungen berge. Das sei ein Versagen der politischen und fachlichen Aufsicht. Sein Parteikollege Michael Knödler betonte zudem, dass man das Personal und die Fahrzeuge in der Region brauche und nicht für eine Verlängerung bis nach Horb oder Rottweil.

Details zu den Angebotsanpassungen finden Sie hier:

[Für einen verlässlichen Fahrplan: 2024 fahren S-Bahnen in Stuttgart am Samstag im Halbstundentakt \(deutschebahn.com\)](https://www.deutschebahn.com/de/angebote/2024-fahren-s-bahnen-in-stuttgart-am-samstag-im-halbstundentakt)

150

---

05.10.2023/auf