



JAHRES BERICHT **2025**

Vorwort



Baustellen, Baustellen, Baustellen: So lässt sich das Jahr 2025 der S-Bahn sehr treffend zusammenfassen. Es war wieder – mehr noch als in den vergangenen Jahren – herausfordernd. Die Züge fallen zu oft aus und sind nicht pünktlich genug. Wenn die S-Bahnen nicht verlässlich fahren, ist das für die Menschen im Alltag eine große Belastung. Und wenn die Fahrgäste nicht zufrieden sind, dann sind auch wir, der Verband Region Stuttgart, als Auftraggeber und die DB Regio AG als Betreiber der S-Bahn nicht zufrieden.

Gleichzeitig ist klar, dass aufgrund des aktuellen Zustands der Infrastruktur die Baustellen dringend notwendig sind und uns auch weiterhin begleiten werden. Darum ist umso wichtiger, dass die Ersatzverkehre reibungslos funktionieren. Nur so können die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten werden. Hier müssen wir gemeinsam noch mehr Anstrengungen unternehmen, damit alle gut informiert sind und verlässlich an ihr Ziel kommen.

Dessen ungeachtet lassen wir auch in diesem Jahr die positiven Aspekte nicht außen vor:

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wird der 15-Minuten-Takt wieder samstags und in den Abendstunden auf allen Linien angeboten. Außerdem freuen wir uns über das Ergebnis der erfolgreichen Personalgewinnung der DB Regio: Die S-Bahn ist personell bei den Triebfahrzeugführenden wieder viel besser besetzt (mehr Details auf Seite 18).

Zudem konnten 2025 wichtige Projekte an den Start gehen:

- ▶ In Feuerbach wurde ein Bahnsteig reaktiviert, der insbesondere für die Verlängerung der S62 von Zuffenhausen nach Feuerbach, aber auch bei Störfällen genutzt werden kann.
- ▶ In Stetten-Beinstein und Mettingen konnten weitere Bahnsteige barrierefrei ausgebaut werden (mehr Details auf Seite 14/15).
- ▶ Immer mehr Züge sind mit der neuesten ETCS-Technik ausgestattet und somit bereit für den Digitalen Knoten Stuttgart – die S-Bahn Stuttgart ist auf Kurs.
- ▶ Durch die Investitionen des Verbands und der DB Regio konnten neue Stellen geschaffen und besetzt werden, die für eine Optimierung des Ersatzverkehrs mit Bussen und eine bessere Fahrgastinformation sorgen.
- ▶ Seit März 2025 sind die ersten Fahrzeuge mit dem neuen Innen- und Außendesign im Netz der S-Bahn unterwegs. Und seit Anfang 2026 fahren die mit ETCS-Technik ausgestatteten Fahrzeuge umfangreiche Tests auf der mit ETCS ausgerüsteten Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm.

Inhaltsverzeichnis

Fahrgastzahlen

Seite 04

Angebot

Seite 06

Betriebsleistung

Seite 07

Pünktlichkeit

Seite 10

Qualität

Seite 12

Sicherheit

Seite 13

Barrierefreiheit

Seite 14

Komfort

Seite 16

Recruiting

Seite 18

Ausblick

Seite 19

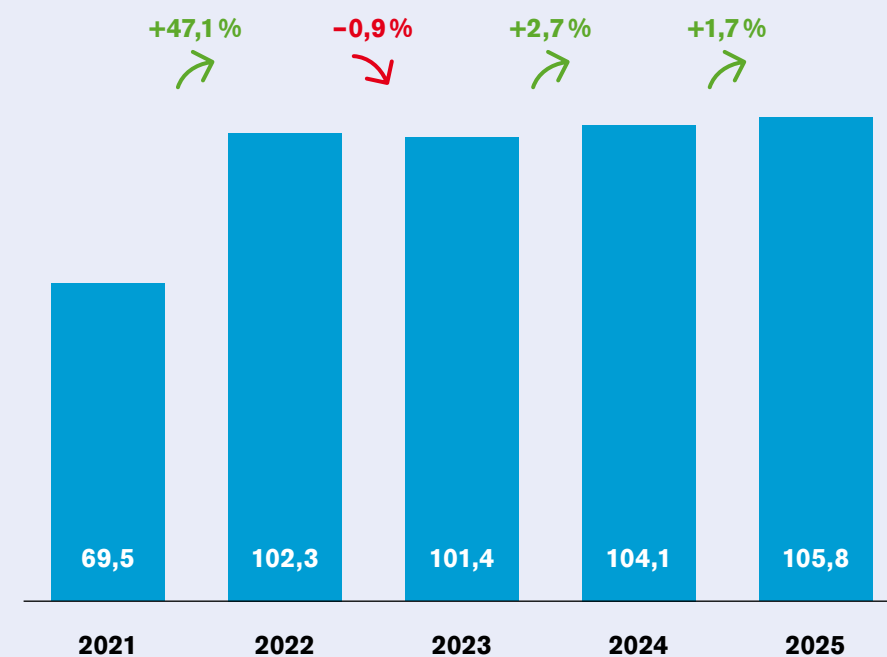
Stabile Fahrgastzahlen trotz Einschränkungen

Die Fahrgastzahlen sind im Vergleich zum Vorjahr um 1,7 Prozent auf 105,8 Millionen Fahrgäste gestiegen. Nach den erheblichen Einschränkungen im Jahr 2024 konnte der 15-Minuten-Takt samstags und in den Abendstunden unter der Woche wieder gefahren werden. Das macht sich vor allem am Samstag bemerkbar, an dem es eine Steigerung um 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gab.

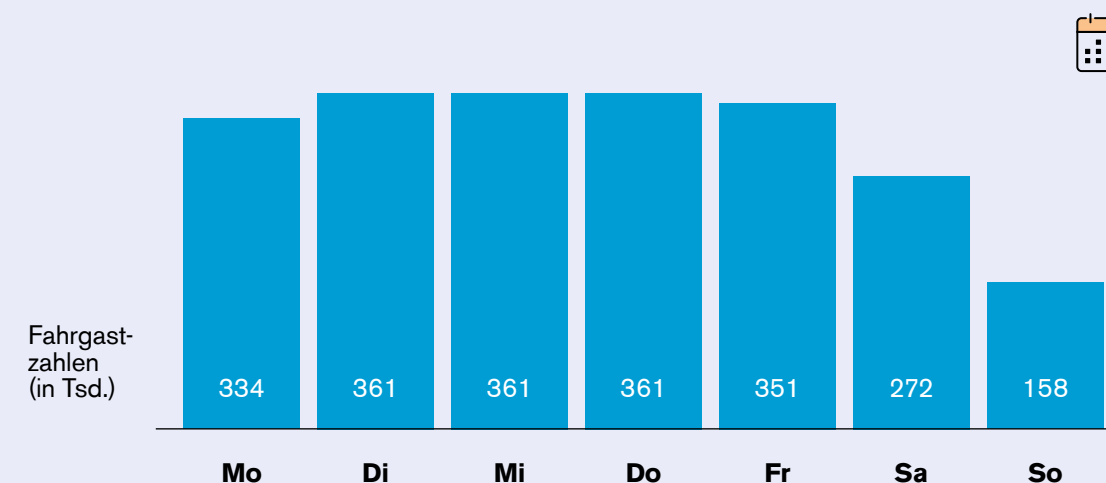
Das Rekordjahr 2019 mit seinen rund 130 Millionen Fahrgästen ist immer noch ein großes Stück entfernt. Auch wenn der 15-Minuten-Takt wieder voll gefahren wird, sorgen viele Baustellen weiterhin für ein ausgedünntes Angebot. Während der Sperrung der Stammstrecke und aufgrund der Sommerferien waren die Fahrgastzahlen etwa nur halb so hoch. Im Jahr 2025 kamen größere Sperrungen im Juni/Juli in Richtung Flughafen/Messe und im Dezember in Richtung Remstal hinzu.

Die S-Bahn Stuttgart ist vor allem ein Verkehrsmittel für Pendelnde. Das bedeutet: Hier macht sich weiterhin die hohe Homeofficequote seit der Coronapandemie bemerkbar.

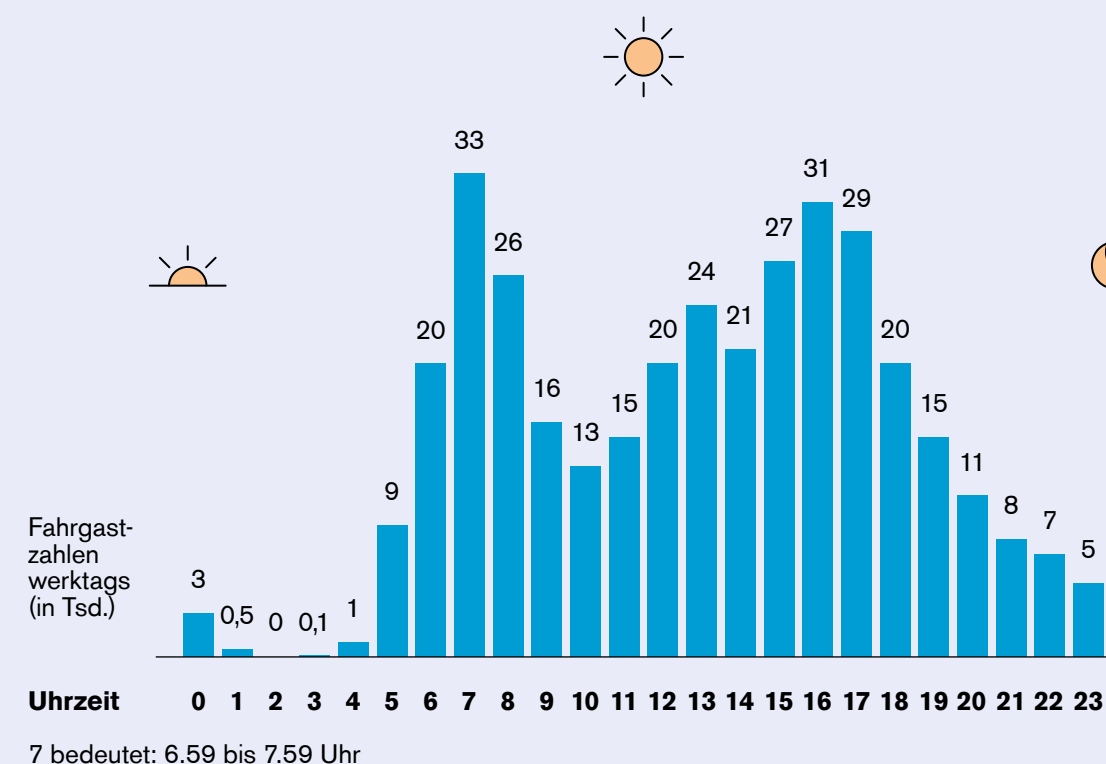
**Fahrgastzahlen der S-Bahn Stuttgart
(in Mio.)**



Durchschnittlicher Wochenverlauf



Durchschnittlicher Tagesverlauf



Das Angebot der S-Bahn Stuttgart im Überblick



Insgesamt 215 Fahrzeuge sind auf den Linien der S-Bahn Stuttgart unterwegs. Sie können in der Konstellation Langzug (3 Fahrzeuge), Vollzug (2 Fahrzeuge) oder Kurzzug (1 Fahrzeug) fahren. An einem durchschnittlichen Werktag fährt die S-Bahn Stuttgart rund 1 000 Züge. Insbesondere in der Hauptverkehrszeit werden nahezu alle Fahrten mit Langzügen durchgeführt.



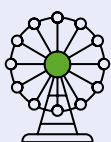
Aktuell läuft die Umrüstung der S-Bahn-Fahrzeuge für den zukünftigen digitalen Zugbetrieb. Diese Fahrzeuge befinden sich für die Umrüstung in den beauftragten Werken und stehen entsprechend nicht zur Verfügung. Bei den S-Bahn-Triebzügen der Baureihe 430 sind zudem Probleme mit der Fahrzeugsoftware aufgetreten, weshalb sie mitunter nicht eingesetzt werden konnten. Darum fahren auf den Linien S4 und S5 zum Teil nur Vollzüge mit zwei Fahrzeugen.



Auch die „Schusterbahn“ RB11 zwischen Untertürkheim und Kornwestheim, für die ein Fahrzeug eingesetzt wird, sowie die „Kleine Teckbahn“ RB64 zwischen Kirchheim (Teck) und Oberlenningen, die derzeit mit vier Fahrzeugen durch die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) betrieben wird, gehören zur S-Bahn Stuttgart.



Im Zuge des Redesigns und der Umstellung auf mehr Mehrzweckabteile verändern sich die Fahrzeuge. Künftig hat die Baureihe 430 170 Sitzplätze und die Baureihe 423 178 Sitzplätze (mehr Details auf Seite 16/17).



Nicht nur Baustellen sorgen für Umplanungen. An nahezu jedem Wochenende ist eine Änderung des Fahrplans notwendig, um einem erhöhten Fahrgastaufkommen bei Großveranstaltungen gerecht zu werden – sei es bei Fußballspielen, Konzerten, Messen oder dem Volks- und Frühlingsfest. Wenn zeitgleich noch baubedingte Einschränkungen vorliegen, werden umso größere Anpassungen notwendig, um ausreichende Kapazitäten bereitstellen zu können. Im Jahr 2025 sind die Fahrzeuge so über 500 000 Kilometer mehr gefahren als im Regelfahrplan vorgesehen.



Nachdem die S-Bahn Stuttgart im vorigen Jahr das Angebot einschränken musste, sind die Züge 2025 wieder den vollen 15-Minuten-Takt gefahren. Auf der Stammstrecke fährt alle 2,5 Minuten ein Zug in jede der beiden Richtungen. Das ist die aktuell technisch maximal mögliche Auslastung der bestehenden Schieneninfrastruktur. Entsprechend wichtig ist die Einführung des Digitalen Knotens Stuttgart, um die Kapazitäten zu erhöhen.

Betriebsleistung der S-Bahn

Im Jahr 2025 wurde die bestellte Betriebsleistung nach den Einschränkungen im 15-Minuten-Takt im Jahr 2024 wieder ausgeweitet. Entsprechend hat sich die Sollleistung von rund 12,4 Millionen auf rund 13 Millionen Zugkilometer erhöht.

Dadurch konnten auch die tatsächlich gefahrenen Zugkilometer im Vergleich zu 2024 gesteigert werden. Nichtsdestoweniger konnten die bestellten Zugkilometer nicht vollständig erbracht werden.

Blickt man weiter zurück, sieht man allerdings, welche Entwicklung die S-Bahn in der Region durchlaufen hat: Im Jahr 2003 wurden beispielsweise 8,7 Millionen Zugkilometer gefahren, im Jahr 2010 9,2 Millionen.

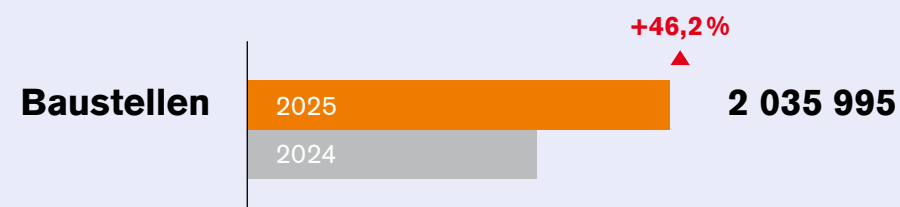
Die folgende Grafik zeigt die Betriebsleistung auf der Schiene. Für einen Großteil der dargestellten Ausfälle wurden umfangreiche Ersatzverkehre bereitgestellt (mehr Details auf Seite 08).

Betriebsleistung einschließlich Schuster- und Teckbahn in Zugkilometern (Zkm)



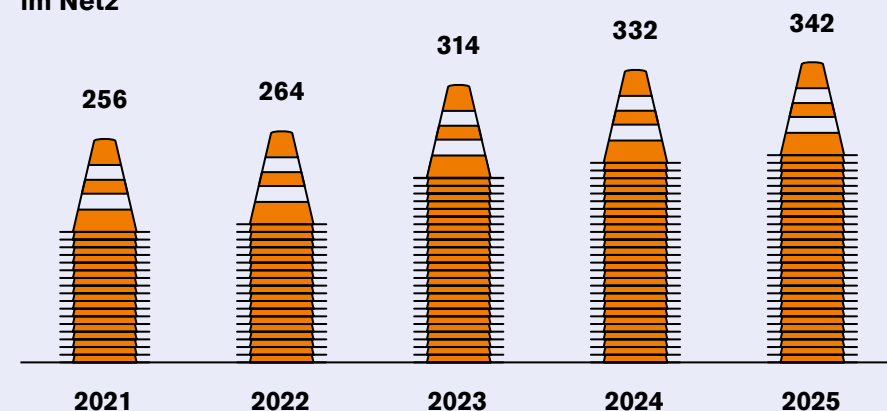
Abweichungen, Ausfälle und Ersatzverkehre

Gesamtmenge der Ausfälle in Zugkilometern (Zkm) 2 468 177



Den größten Anteil an nicht gefahrenen Zugkilometern hatten auch im Jahr 2025 die Baustellen. Die 2 035 995 Ausfallkilometer bedeuten im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme von fast 50 Prozent. Um mit aller Kraft den Zustand von Gleisen, Weichen und Anlagen Schritt für Schritt nachhaltig zu verbessern, wird die Zahl der Bauarbeiten im Schienennetz und an den Stationen auch in nächster Zeit weiter hoch bleiben.

Baustellentage im Netz



Bei den Baustellen soll zukünftig das vertaktete Bauen überwiegen. Vorteil für die Fahrgäste: Die Baustellen sind dann von vornherein im Jahresfahrplan berücksichtigt. Davon profitieren auch die DB Regio und die Buspartner. Beide haben dann mehr Zeit, einen Ersatzverkehr mit Bussen zu organisieren. Alle Busse, die im Jahr 2025 als Ersatz für eine S-Bahn in Stuttgart gefahren sind, haben eine Strecke von mehr als einer Million Kilometer zurückgelegt. Trotz mehr Baustellen sind nicht mehr Ersatzverkehre als im vergangenen Jahr gefahren worden. Das hängt damit zusammen, dass es weniger Totsperrungen gab. Bei Teilsperren konnte oftmals noch ein 30-Minuten-Takt gefahren werden, sodass weniger Schienenersatzverkehr notwendig war.

Anzahl Fahrten Schienenersatzverkehr



Weitere Ausfallgründe



Ausfälle entstehen auch aufgrund von Störungen an der **Infrastruktur**. Dies sind zum Beispiel Signal- oder Weichenstörungen. Im Jahr 2025 waren dies 121 684 Zugkilometer und damit rund 10 Prozent mehr als im Vorjahr.



Unwetter: Der Erdbeben zwischen Marbach und Backnang hat sich im Jahr 2025 noch bemerkbar gemacht und für Ausfälle bis in den Juni gesorgt. Erfreulicherweise sind rund ein Drittel weniger Ausfallkilometer als im Vorjahr angefallen.



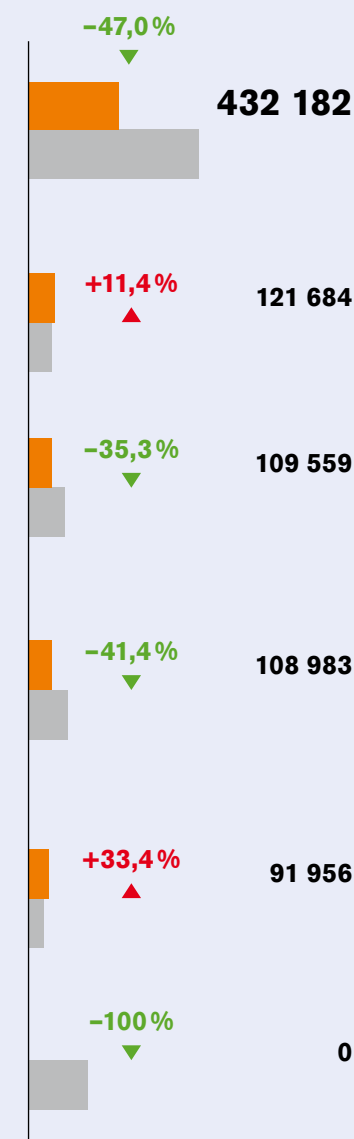
Mit 108 983 Zugkilometern sind im Jahr 2025 die Ausfälle beziffert, die durch das Verkehrsunternehmen selbst, also die **S-Bahn Stuttgart**, zu vertreten sind. Konkret sind das Fahrzeugstörungen oder personalbedingte Ausfälle. Im Vergleich zu 2024 konnten hier bemerkenswerte Verbesserungen erzielt werden – ein Beleg, dass die Maßnahmen der DB Regio und des Verbands Region Stuttgart greifen.



Zugausfälle durch **Dritte** entstehen in der Regel durch Notarzteinsätze und behördliche Maßnahmen. Im Jahr 2025 waren dies mit über 90 000 Zugkilometern rund 20 000 mehr als im vergangenen Jahr.



Im Jahr 2025 war die S-Bahn Stuttgart nicht von **Streiks** betroffen.



Der Verkehrsvertrag zwischen der DB Regio und dem Verband Region Stuttgart sieht vor, dass nicht erbrachte Leistungen nicht vergütet und im Falle eines Verschuldens durch die S-Bahn zusätzlich mit einer Vertragsstrafe belegt werden. Daneben werden weitere Qualitätskriterien wie Pünktlichkeit, Sauberkeit oder bereitgestellte Sitzplatzkapazität bewertet, die bei unzureichender Erfüllung zu Rückzahlungen führen. Diese sogenannten Pönale-Mittel investiert die Region wiederum in Qualitätsverbesserungen für die Fahrgäste. In der Vergangenheit wurde damit zum Beispiel das WLAN in den Zügen finanziert, die Anzahl der Sicherheitsstreifen erhöht, oder es wurden Stellen geschaffen, die für eine Verbesserung der Schienenersatzverkehre sorgen.

Pünktlichkeit weiter im Fokus

Wie auch in den vergangenen Jahren ist die Pünktlichkeit der S-Bahn Stuttgart weit entfernt von den verkehrsvertraglich vereinbarten Zielwerten. Die Gründe sind vielfältig: viele und zum Teil auch kurzfristige Baustellen sowie die massiven Folgen einer alten und störanfälligen Infrastruktur. Gerade die Anzahl der Baustellen hat sich im Vergleich zum bereits komplexen Jahr 2024 nochmals erhöht (siehe Seiten 07–09) und erfordert komplexe Verkehrskonzepte: Der S-Bahn-Verkehr ist beispielsweise eingleisig oder die S-Bahnen teilen sich häufiger als üblich die Gleise mit Zügen des Regional- und Fernverkehrs. Oft führt dies dazu, dass sich bei Abweichungen Verspätungen noch schneller auf andere Zugfahrten und damit ins gesamte Netz übertragen.

Pünktlichkeit Gesamtverkehrszeit (in %)

Alle Züge

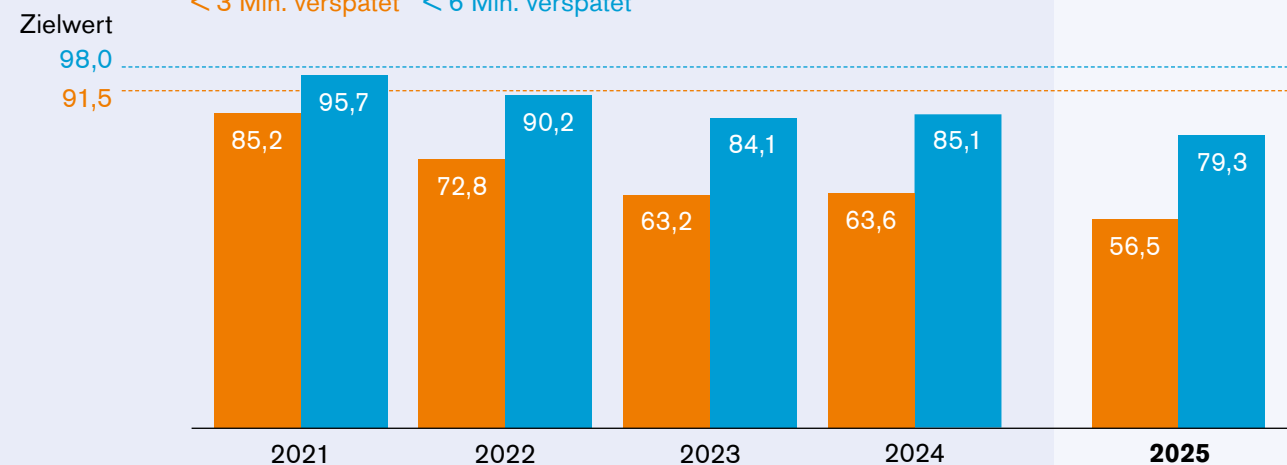
< 3 Min. verspätet < 6 Min. verspätet



Pünktlichkeit Hauptverkehrszeit (in %)

Alle Züge, mo.–fr.: 6–9 Uhr und 15.30–19 Uhr

< 3 Min. verspätet < 6 Min. verspätet

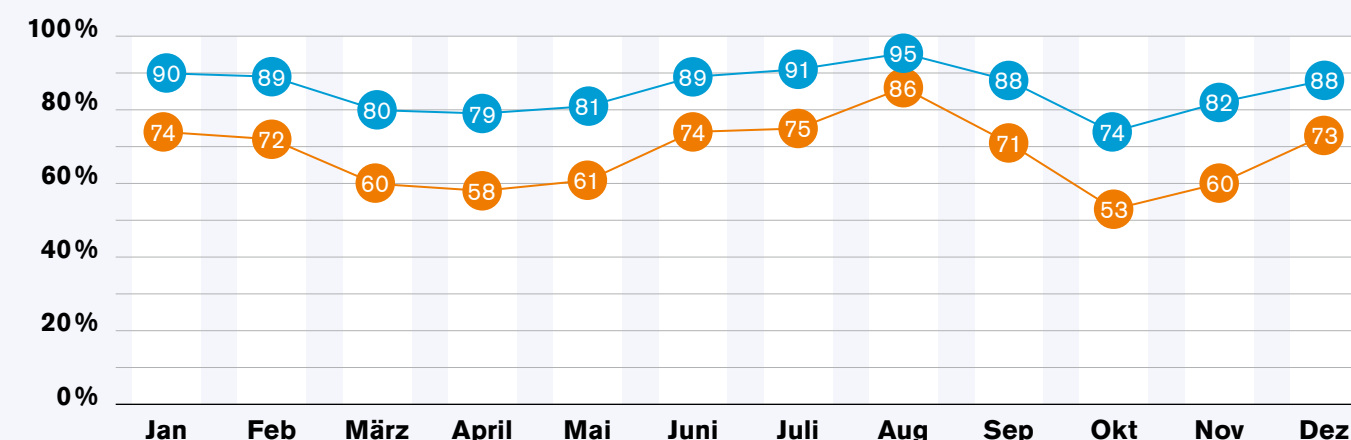


Im Jahresverlauf 2025 fallen besonders die Pünktlichkeitswerte in den Monaten März bis Mai sowie September bis Dezember negativ auf. Hintergrund waren in beiden Phasen genau die aufgezählten Gründe: Der Fahrplan auf der noch verfügbaren Infrastruktur war sehr eng getaktet und die Strecken waren dadurch sehr stark befahren. Bereits kleinste Störungen haben zum Teil große Folgen für die Pünktlichkeit, weil sie sich in einem Dominoeffekt fortsetzen und auf den gesamten Zugverkehr ausweiten. Sämtliche Werte des laufenden Jahres können jederzeit transparent auf der Website der S-Bahn Stuttgart nachgelesen werden.

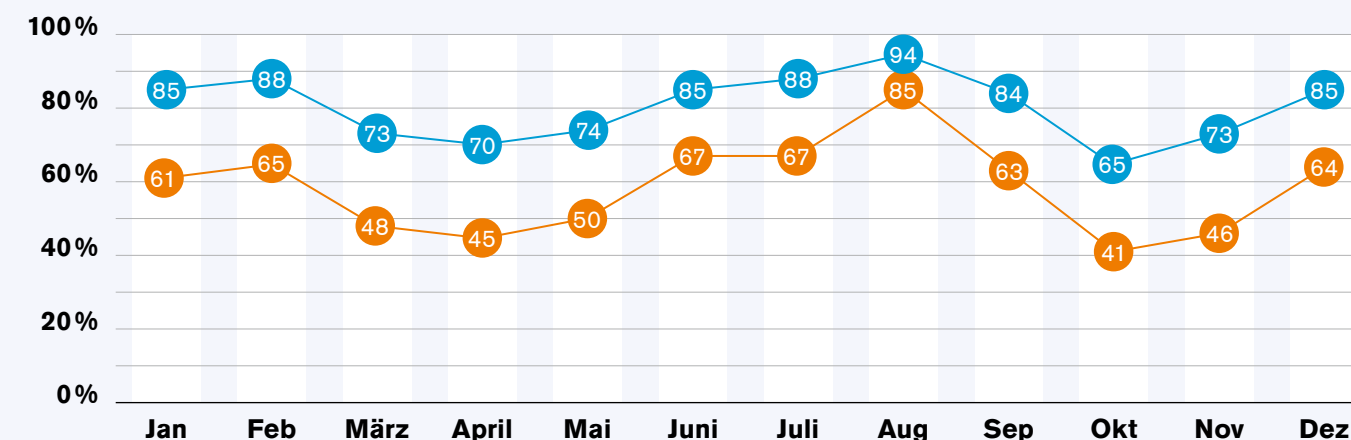
Aktuelle
Pünktlichkeits-
werte



Monatsverlauf Gesamtverkehrszeit



Monatsverlauf Hauptverkehrszeit



Bewertung der Qualität und Fahrgastzufriedenheit

Neben der Messung und Bewertung der Pünktlichkeit (siehe Seite 10/11) werden weitere Kriterien durch ganzjährige und umfassende Stichproben betrachtet.

		Zielwerte	2024	2025	
Objektiv	Sauberkeit der Züge	92 %	91,2 %	91,3 %	▲
	Beschwerdemanagement	97 %	99,6 %	100 %	▲
	Fahrkartenautomaten	97 %	94,2 %	90,2 %	▼

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

		Zielwerte	2024	2025	
Fahrgastbewertung	Pünktlichkeit	2,5	3,6	3,8	▼
	Sauberkeit der Züge	2,5	2,4	2,4	▶
	Sicherheit im Zug	2,5	2,3	2,3	▶
	Information im Regelfall	2,5	2,4	2,4	▶
	Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen	2,5	3,1	2,9	▲

Maßnahmen zur Sicherheit



Die Fahrgäste geben der Sicherheit bei der S-Bahn Stuttgart weiterhin eine gute Note. Die subjektiv wahrgenommene Sicherheit im Jahr 2025 ist stabil und liegt weiterhin deutlich über dem Zielwert. Die tatsächliche Anzahl an Übergriffen auf Fahrgäste ist rückläufig. Hierfür sorgt unter anderem die Ordnungspartnerschaft zwischen der S-Bahn und der Bundespolizei. Durch den guten und regelmäßigen Austausch lässt sich die Entwicklung beobachten und ihr gegensteuern.



Alle Fahrzeuge der S-Bahn Stuttgart sind mit Videokameras ausgestattet, deren Aufzeichnungen für 72 Stunden gespeichert werden und im Bedarfsfall von der Bundespolizei eingesehen werden können. Danach werden die Aufnahmen aus Datenschutzgründen überschrieben.



Für Fahrgäste bieten wir Sprechstellen in jedem Türbereich, über die sie Kontakt mit dem Fahrpersonal aufnehmen können. Unsere Triebfahrzeugführenden können dann koordinierte und schnelle Hilfe anfordern.



Neben der Technik sind auch Streifen der DB Sicherheit im Einsatz, insbesondere in den Abendstunden. Diese wurden durch die DB Regio und den Verband Region Stuttgart in der Vergangenheit stets verstärkt und sorgen so für eine auch sichtbar höhere Begleitquote.



Leider zugenommen haben in den letzten Jahren die Übergriffe auf das Personal der DB Regio, insbesondere im Prüfdienst. Hier kommen seit Januar 2026 nun Bodycams zum Einsatz. In Konfliktsituationen können Mitarbeitende die Kamera einschalten, was durch eine vorherige Ankündigung meist schon zur Deeskalation der Situation führt. Die S-Bahn Stuttgart ist nun die erste S-Bahn in Deutschland, die Bodycams im zivilen Prüfdienst auf Wirksamkeit testet. Darüber hinaus unterstützt die „Mobile Unterstützungsgruppe (MUG)“ der DB Sicherheit den Prüfdienst in Wochenendnächten.

Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz

-  Komplette stufenfreie Haltestelle
-  Stufenfreie Haltestelle geplant

Alle 83 Haltestellen im Liniennetz der S-Bahn Stuttgart sind stufenfrei (über Rampen, Gehwege oder Aufzüge) erreichbar. Das Gleiche gilt für die Stationen der Teckbahn. Die vollständige Barrierefreiheit, bei der man außerdem ohne Höhenunterschied in die S-Bahn einsteigen kann, ist das Ziel des Verbands Region Stuttgart und der Deutschen Bahn. An 55 S-Bahn-Stationen ist das schon der Fall. Damit ist die S-Bahn Stuttgart bei der Barrierefreiheit bundesweit top. Aktuell müssen noch die Bahnsteige an 28 Stationen ausgebaut werden. Für die seit 2014 abgeschlossenen Verträge beläuft sich der regionale Finanzierungsanteil auf etwa 20 Millionen Euro.

Damit diese Barrierefreiheit nicht nur auf dem Papier funktioniert, sondern auch in der Realität, müssen vor allem die Aufzüge und Rolltreppen auch einsatzfähig sein. Hier bewegt sich die Region seit Jahren auf hohem Niveau.

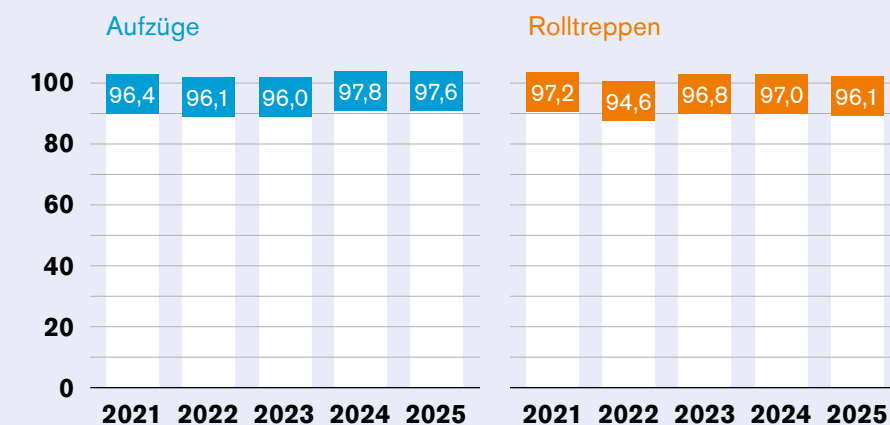
Transparente Bahnhöfe:
Wie es um die barrierefreie Erreichbarkeit aller Haltestellen und Züge steht, erfahren Sie auf der Website der S-Bahn Stuttgart.

Mehr Infos zur Barrierefreiheit:



Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen (in %)

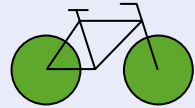
Anlagen, die aktuell saniert werden, sind nicht Teil der Auswertung.



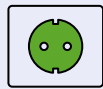
Mehr Flexibilität mit neuem Innendesign



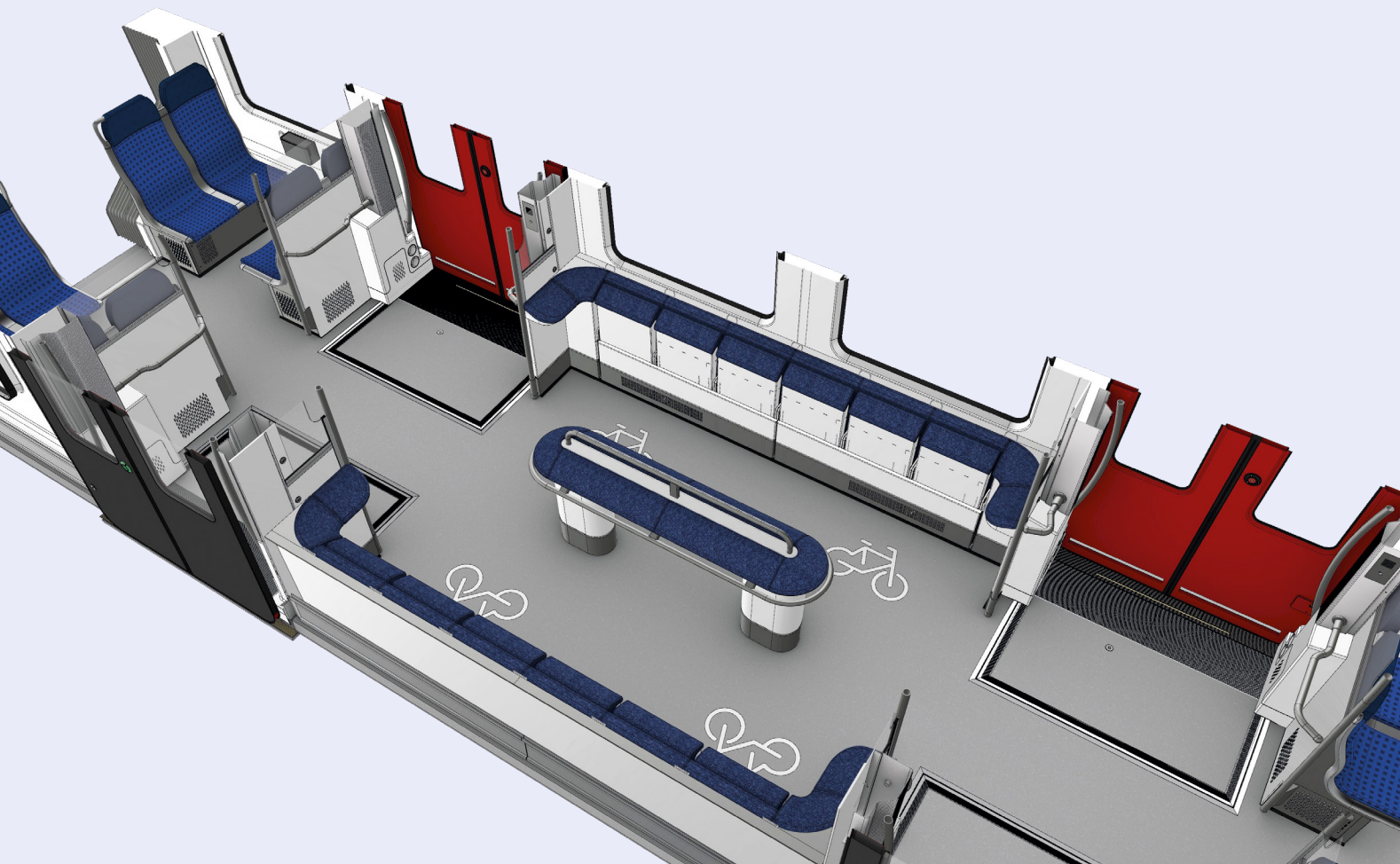
Anfang des Jahres 2025 sind die ersten S-Bahn-Fahrzeuge im neuen Innendesign auf die Strecke gekommen: Sowohl mit sofort erkennbaren Neuerungen, die viel Komfort für die Fahrgäste bringen, als auch mit von außen nicht erkennbaren Veränderungen.



Zunächst bedeutet das Redesign mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen sowie Fahrräder durch zusätzliche Mehrzweckbereiche. Statt nur an den jeweiligen Fahrzeugenden gibt es in der Mitte zusätzlich zwei neue Mehrzweckabteile. Sie sind für Fahrräder optimiert und bestehen komplett aus Klappsitzen sowie bequemen Elementen zum Anlehnen für die Fahrgäste. Zudem sind die ursprünglichen Mehrzweckabteile am Fahrzeuganfang bzw. -ende besser zugänglich.



Neue Steckdosen, die in einzelnen Sitzgruppen angebracht sind, dienen Fahrgästen zum Aufladen ihrer Mobilgeräte und erleichtern damit unter anderem das mobile Arbeiten.



Dazu sorgen neue Monitore an der Decke der Fahrzeuge für eine verbesserte Fahrgastinformation. In insgesamt acht Deckengondeln sind jeweils zwei große, übersichtliche Monitore installiert. Weitere vier Monitore in den Türbereichen ergänzen das Angebot an Informationen zur aktuellen Fahrt. Damit sind je S-Bahn-Fahrzeug insgesamt 20 Monitore vorhanden.



Nun zu den nicht sofort sichtbaren Neuerungen: Das automatische Fahrgastzählsystem in den Türbereichen ermöglicht präzise Prognosen zur Zugauslastung und wird schrittweise die bestehenden Services zur Echtzeit-Auslastungsanzeige verbessern. Besonders wichtig: In den Fahrzeugen werden auch die notwendige Digitaltechnik für das Fahren mit ETCS (European Train Control System) und eine teilautomatisierte Steuerung eingebaut. So wird die Umstellung auf die digitale Leit- und Sicherungstechnik im Knoten Stuttgart auch für die S-Bahn ermöglicht.

76

umgerüstete Fahrzeuge
bis Ende 2025



Personalaufbau und Qualifizierung zeigen Wirkung

-70 %
personalbedingte
Zugausfälle

Die Rekrutierung neuer Mitarbeitender zeigte bei der S-Bahn Stuttgart im Jahr 2025 sichtbare Erfolge. Davon war man vor zwei Jahren noch weit entfernt. Zwar kam es durch Krankheitswellen zu einzelnen kurzfristigen Ausfällen. Jedoch ist es gelungen, Zugausfälle durch fehlendes Personal in den letzten beiden Jahren um 70 Prozent zu reduzieren und zeitgleich die Reduktion der Verkehrsleistung aufgrund von Personalmangel vollständig hinter sich zu lassen – verbunden mit der Wiederaufnahme des 15-Minuten-Taktes samstags und in den Abendstunden.

+60
Triebfahrzeug-
führende (netto)

Im Jahr 2025 konnten sich 120 Quereinsteigende zu Triebfahrzeug-führenden qualifizieren und 36 Auszubildende bei der S-Bahn ihre Ausbildung beginnen – ein Rekord! Hierfür wurden die Ausbildungskapazitäten mit einem enormen Kraftakt verdoppelt: Auszubildende wurden geschult, Fahrtrainerinnen und Fahrtrainer eingestellt, zusätzliche Räumlichkeiten angemietet. Die Anstrengungen zahlen sich aus. Trotz Fluktuation durch Eintritt in den Ruhestand oder Neuausrichtung von Kolleginnen und Kollegen ist der Bestand an Triebfahrzeugführenden im Jahr 2025 netto um über 60 Personen gewachsen.

40
Infomobil-
Einsätze

Zum Erfolgsrezept zählt auch, dass die S-Bahn weiterhin damit werben kann, in unsicheren Zeiten einen sicheren Arbeitsplatz zu bieten: Neben unseren Recruiting-Tagen, an denen sich Interessierte den Arbeitsplatz vor Ort anschauen können, bevor sie sich bewerben, sorgt auch das Infomobil auf Jobmessen und Veranstaltungen für Aufmerksamkeit. Das Infomobil wird durch die Region und die DB Regio jeweils zur Hälfte finanziert und bietet neben einem originalen Führerstand mit Simulator Informationen zu allen Themen rund um die S-Bahn – egal wo es steht, es ist sofort ein Publikumsmagnet.

120
Quereinsteigende

Auch im Jahr 2026 wird nicht nachgelassen: Neben 22 Auszubildenden werden rund 100 Quereinsteigende für den Beruf der Triebfahrzeugführenden eingestellt. Hinzu kommt, dass sich die Bemühungen der Rekrutierung im Ausland der letzten beiden Jahre auszahlen. In Ägypten und im spanischsprachigen Raum rekrutierte Quereinsteigende erhielten im Jahr 2025 eine intensive Sprach- und Fachausbildung und stoßen im Jahr 2026 zur S-Bahn. Wir freuen uns, sie willkommen zu heißen.

36
Azubis

Ausblick



Das war 2025. Die Hiobsbotschaft zum Jahresende, dass die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 weiter nach hinten geschoben wird, hat die sowieso schon schwierige Bilanz leider weiter getrübt. Denn auch wenn 2025 viele Maßnahmen erfolgreich abgeschlossen wurden und 2026 weitere hinzukommen, bringt den ersten großen Turnaround erst die Digitalisierung des Schienenknotens Stuttgart. Dieser bleibt verknüpft mit dem Start von Stuttgart 21. Aber auch im Anschluss wird das Baugeschehen im Netz der S-Bahn Stuttgart hoch bleiben und für Beeinträchtigungen bei der Pünktlichkeit sorgen.

Aktuell führen die ergriffenen Maßnahmen zumindest zu einer Stabilisierung – wenn auch auf viel zu niedrigem Niveau. Doch es bringt nichts, den Kopf in den Sand zu stecken. Daher werfen wir einen Blick auf die weiteren Maßnahmen, die zeitnah fertig werden und die auch der Verband Region Stuttgart mit seinen Investitionen ermöglicht.

Dazu gehört:

- ▶ Ab März 2026 sollen für alle im Schienenersatzverkehr (SEV) eingesetzten Busse Echtzeitdaten bereitgestellt werden und in den Auskunftsmedien verfügbar sein.
- ▶ Wir kümmern uns mit verstärkten personellen Ressourcen auch vor Ort darum, dass die Schienenersatzverkehre gut funktionieren.
- ▶ Der Einsatz von Reisendenlenkerinnen und -lenkern bei unübersichtlichen Umsteigesituationen wird ausgeweitet.

Nicht nur bei der Infrastruktur, auch bei den Fahrzeugen ist einiges im Fluss: Der Start des digitalisierten Betriebes ist durch die Verschiebung bei Stuttgart 21 noch unklar, nichtsdestoweniger werden die Fahrzeuge der S-Bahn Stuttgart auf die Digitalisierung umgestellt. 96 Fahrzeuge werden bis März 2026 bereits mit der neuen ETCS-Technik umgerüstet sein. Auf der ETCS-Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm werden seit Jahresbeginn 2026 die ersten umgerüsteten ETCS-Fahrzeuge auf „Herz und Nieren“ getestet.

Auf lange Sicht werden alle diese Maßnahmen für mehr Stabilität sorgen und die S-Bahn pünktlicher und besser machen. Auch wenn der Zeitpunkt aktuell unklar ist, die Perspektive bleibt.

Herausgeber

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

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

Umsetzung

RYSM Düsseldorf GmbH
Hildebrandtstraße 4 f, 40215 Düsseldorf
Druck: DB InfraGO AG, Medien & Kommunikation
Printagentur, Griesbachstraße 7, 76185 Karlsruhe

Autoren

Verband Region Stuttgart und S-Bahn Stuttgart

