



**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 21.12.2023

---

### **S-Bahn-Netz Erweiterung beschlossen**

**Regionalversammlung beschließt Verlängerung der S1 nach Geislingen an der Steige, der S5 nach Vaihingen (Enz) und der Schusterbahn als S-Bahn-System von Esslingen nach Walheim weiterzuverfolgen.**

10 STUTTGART: Die Regionalversammlung Stuttgart hat in ihrer jüngsten Sitzung bedeutende Beschlüsse zur Erweiterung des S-Bahn-Netzes gefasst. Im Zentrum stehen die Verlängerung der S1 nach Geislingen an der Steige, der S5 nach Vaihingen (Enz) und die Integration der Schusterbahn in das S-Bahn-System von Esslingen bis nach Walheim. Diese Maßnahmen folgen umfangreichen Machbarkeitsstudien, die ihre Vorteilhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit bestätigen.

#### **S1 nach Geislingen an der Steige**

20 Die S1 könnte zukünftig bis Geislingen a.d.S. verlängert werden. In Göppingen würde durch den Überholvorgang einer Regional-Express-Linie eine Wartezeit entstehen, die genutzt werden könnte, um die Fahrzeugkapazitäten in Richtung Geislingen a.d.S. flexibel anzupassen oder im Sinne der Reaktivierungsgedanken der Voralbbahn (Boller-Bahn) den Zug in Göppingen in die Fahrtrichtungen Geislingen a.d.S. und Bad Boll aufzuteilen. Die größten Investitionsnotwendigkeiten wurden für die Bereiche Plochingen, Göppingen, Geislingen a.d.S. und -  
30 sofern dieser Gedanke weiterverfolgt wird - für den Reaktivierungsabschnitt nach Bad Boll identifiziert. Sowohl die Variante nur nach Geislingen.a.d.S. als auch die Untervariante nach Geislingen a.d.S. und Bad Boll der S1-Linie erweisen sich als wirtschaftlich. Eine endgültige Entscheidung zwischen diesen Optionen erfordert noch eine umfassende Analyse aller Anbindungsvarianten von Bad Boll. Um die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Betrieb zu minimieren, schlägt die Machbarkeitsstudie vor, diese in die anstehende

Korridorsanierung der Filstalbahn zu integrieren, um den zeitlichen Bedarf für darüber hinaus gehende Sperrpausen zu minimieren.

Für den Streckenast nach Weilheim (T) besteht laut Studie weiterhin Optimierungspotenzial, insbesondere in Bezug auf die Betriebskosten und die städtebauliche Gestaltung. Daher wird derzeit im Rahmen der laufenden Untersuchung zur Modernisierung Teckbahn als eine weitere Variante die Verlängerung der Regionalbahn Oberlenningen – Kirchheim (T) nach Weilheim (T) untersucht. Zudem sollen die Ergebnisse der Betrachtung der Durchbindungsvariante Kirchheim (T) – Göppingen abgewartet werden, bevor für den Bereich Unterlenningen, Kirchheim (T), Weilheim (T), Bad Boll, Göppingen in ein Maßnahmenranking eingestiegen werden kann.

### **S1 nach Bondorf**

Aufgrund der aktuellen Taktung ist eine Überholung der S-Bahn in Herrenberg erforderlich. Dies führt dazu, dass die S1 einen Aufenthalt von etwa 5 Minuten in Herrenberg einlegen muss, bevor sie ihre Fahrt nach Bondorf fortsetzen kann. Diese Situation erfordert einen weiteren Langzug-Umlauf, was sich auf die Betriebslogistik auswirkt. Bisher konnte diese Betriebsvariante in Bezug auf den Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) noch nicht überzeugen. Daher läuft derzeit eine Sensitivitätsanalyse, die untersucht, ob durch eine Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage und eine Attraktivierung des Bahnhofsumfelds in Bondorf (z. B. durch Nahversorgungsangebote) ein ausreichender verkehrlicher Nutzen generiert werden könnte. Diese Analyse ist entscheidend für die Empfehlung zum weiteren Vorgehen.

### **S5 nach Vaihingen an der Enz und Walheim**

Um das betriebliche Ziel von vier Bahnfahrten pro Stunde und Richtung durch überlagerte MEX- und S-Bahn-Angebote zu erreichen, müssten zwei der vier stündlich in Bietigheim-Bissingen ankommenden S-Bahnen je S5-Linienast verlängert werden. Ursprünglich wurde erwogen, die ankommenden Züge abwechselnd in Richtung Walheim und Vaihingen (Enz) zu führen, um beide Korridore zu bedienen. Diese Idee musste jedoch aufgrund der Fahrplanlagen der anderen Verkehre verworfen werden, da nur der in Bietigheim-Bissingen ankommende Zwischentakt für beide Korridore genutzt werden könnte.

Eine Weiterführung der S5 auf der Bestandsinfrastruktur mit Wende in Vaihingen (Enz) ist zwar derzeit möglich, wird aber mittel- und langfristig als betrieblich suboptimal angesehen. Probleme wie die Nutzung des Gegengleises für die Ein- und Ausfahrt in Vaihingen (Enz) und die Belegung eines Bahnsteiggleises während der Wendezeit schränken die Entwicklungsmöglichkeiten für zukünftige Verkehre ein. Mehrere Lösungsansätze könnten in Betracht gezogen werden, darunter die Verlegung der Wende weiter entlang der Bestandsstrecke oder die Entflechtung der Verkehre durch separate neue Gleisanlagen

zwischen Sersheim und Vaihingen (Enz). Jede Option bringt eigene Herausforderungen mit sich und bedarf weiterer Gespräche zur Ausgestaltung.

Für die geplante Verlängerung nach Walheim musste der ursprünglich vorgesehene Endhalt in Kirchheim (Neckar) aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit für Wendevorgänge verworfen werden. Die Studie empfiehlt stattdessen Walheim als Endpunkt. Eine Weiterfahrt nach Lauffen (Neckar) würde aufgrund der zu kurzen Wendezeit einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf erfordern.

Die NKI beider S5-Verlängerungskorridore überzeugen im direkten Vergleich. Aufgrund der höheren verkehrlichen Wirkungen empfiehlt die Studie, sich auf den Korridor Vaihingen (Enz) zu konzentrieren. Anstelle der S5 könnte jedoch die Schusterbahn (RB 11) als S-Bahn-System bis Walheim verlängert werden.

### **Schusterbahn Esslingen - Walheim**

Vor dem Hintergrund möglicher Förderungen hat sich die Region zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung der Schusterbahn mit verschiedenen Zeithorizonten entschlossen. Kurzfristige Verbesserungen wie ein 60-Minuten-Takt zwischen Untertürkheim und Ludwigsburg wären unter Auslassung des Haltes Kornwestheim Personenbahnhof in Fahrtrichtung Untertürkheim ohne größere Infrastrukturänderungen umsetzbar, wohingegen ein 30-Minuten-Takt zusätzlicher Infrastruktur bedürfe, die kurzfristig nicht umsetzbar ist. Langfristig zielt das Projekt auf eine umfassende Integration der Schusterbahn in das regionale S-Bahn-Netz einschließlich notwendiger Infrastrukturerweiterungen.

Die beidseitige Verlängerung nach Esslingen und Walheim erscheint besonders für das S-Bahn-System geeignet. Neue Haltepunkte in Zazenhausen-West und Bietigheim-Nord werden aufgrund potenzieller Vorteile in weiteren Planungen berücksichtigt. Bevor kurzfristige Angebotsverbesserungen bestellt werden, muss geklärt werden, ob sich das Land an den Betriebskosten beteiligen wird und wie die Förderfähigkeit der langfristigen Konzepte dabei sichergestellt werden kann. Zudem sollte die Inbetriebnahme von S21 abgewartet werden, um ein zuverlässiges Angebot mit einem stabilen Fahrplan sicherzustellen.

### **StuKiX, S2 nach Plüderhausen, S3 und S4 Verlängerung nach Murrhardt**

Das Konzept des StuKiX sieht vor, Regionalzüge über den Stuttgarter Hauptbahnhof und Flughafenbahnhof in Richtung Kirchheim (T) zu führen, wobei sie in Wendlingen die Neubaustrecke verlassen. Eine Förderung des Projekts erscheint nur möglich, wenn Teile der benötigten Infrastruktur, insbesondere die Südumfahrung Wendlingen, unabhängig vom StuKiX-Projekt realisiert werden. Aktuell fehlen sowohl die Projektierung als auch die Finanzierung dieser Umfahrung, wodurch der StuKiX eher eine langfristige Perspektive hat.

Für die S2-Linie nach Plüderhausen ist aufgrund der Taktlage von IC- und Regionalzügen eine Überholung in Schorndorf notwendig, was zu einem

Aufenthalt von etwa 5 Minuten führt. Größere erforderliche Infrastrukturanpassungen in Schorndorf überschreiten den verkehrlichen Nutzen deutlich. Daher wird empfohlen, anderen Maßnahmen den Vorzug zu geben.

120 Ein Betriebskonzept für die Verlängerung der S3 und S4 nach Murrhardt konnte aufgrund der Eingleisigkeit zwischen Backnang und Murrhardt und ohne umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen nicht entwickelt werden. Die ermittelten Fahrgastpotenziale rechtfertigen die notwendigen Investitionen für die erforderlichen Zweigleisigkeiten nicht. Unterdessen setzt sich das Land aus eigenem Interesse für einen Ausbau dieser Strecke ein. Vor diesem Hintergrund soll die S-Bahnverlängerung nach Murrhardt so lange zurückgestellt werden, bis die Bemühungen des Landes zum Ausbau der Strecke eine belastbare Untersuchungsgrundlage bieten.

### **Stimmen der Fraktionen**

130 Laut Rainer Ganske (CDU/ÖDP) sei die Qualität der S-Bahn so schlecht wie nie und da wolle man jetzt ausbauen. Ja, laute die entschlossene Antwort seiner Fraktion. „Unsere Aufgabe ist, die Mobilität in der Region für die Zukunft sicherzustellen“, so Ganske. Seine Fraktion sehe hier Chancen und Notwendigkeiten. „Mögen noch Jahre ins Land gehen, wer sich nicht auf den Weg nach Rom macht, wird auch nie ankommen“, betonte Ganske. Angesicht der langen Planungs- und Bauzeiten müsse man jetzt handeln, denn die Planungen seien auch immer Voraussetzung für die Realisierung und Gewährung von Fördermitteln. Für seine Fraktion gelte die Prämisse „Innenentwicklung vor Ausentwicklung. „Die Prioritäten liegen innerhalb der Region. Außerhalb können wir ein Angebot machen, aber nur, wenn unser Verkehr, unsere Ideen und Planungen nicht beschränkt werden“, betonte Ganske. Ein „Highlight“ und „Jahrhundertchance“ sei die S-Bahn nach Göppingen. „Region ist, wo die S-Bahn fährt. Jetzt wächst endlich zusammen, was zusammengehört“, konstatierte Ganske.

140

Laut Philipp Buchholz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) erzeuge die S-Bahn derzeit vor allem Negativschlagzeilen. Heute durchbreche man die Spirale. „Heute legen wir die Grundsteine für das S-Bahn-Netz von morgen“, so Buchholz. Wie lange Bahnprojekte bis zu ihrer Umsetzung benötigen, wisse man insbesondere in Stuttgart. „Als Regionalversammlung beweisen wir heute daher Mut und Weitsicht“, so Buchholz weiter. Lange habe seine Fraktion für das Potenzial der Schusterbahn geworben, heute wisse man, „dass die Schusterbahn eine S-Bahn ist, die aus ihrem Dornröschenschlaf wachgeküsst werden muss“. Sektorkörnen könne man von Göppingen bis nach Stuttgart knallen hören. „Mit einer S-Bahn von der Schwabstraße bis nach Geislingen vervollständigen wir das Schienenangebot von der Alb ra in den Talkessel von Stuttgart. Künftig ist jedes Ziel entlang der Filsachse umstiegsfrei erreichbar“, freute sich Buchholz. Großes Potenzial sehe seine Fraktion für die Panoramabahn. Diese zweite Stammstrecke werde Teil des S-Bahn-Netzes von morgen und von übermorgen sein.

150

160 „Die S-Bahn ist die Klimaschutzmaschine der Region und heute stellen wir die Weichen auf Zukunft“, resümierte Buchholz.

170 „Die Qualität vor jeder Ausbauoption muss besser werden, und zwar so schnell wie möglich! Sonst können wir alles Weitere vergessen“, so Bernhard Meier (Freie Wähler). Trotzdem sei es richtig, nach vorne zu blicken, wenn man die Länge der Planungszeiten bedenke. „Aber es ist Nüchternheit angesagt, hochfliegende Wünsche, die wir hier immer wieder hören, müssen sich der Realität stellen. Das ist leider nicht bequem“, appellierte Meier in Hinblick auf die Kosten der Ausbauoptionen. Die nächste Regionalversammlung werde Prioritäten setzen müssen. Mit dem heutigen Beschluss ebne man den Weg. Dann werde die Kunst darin bestehen, sich nicht zu verzetteln und die hoffnungsvollsten Projekte herauszupicken und weiterzuführen. Seine Fraktion werde dem Vermächtnis des heutigen Beschlussvorschlags zustimmen, ohne dabei den Blick auf die Wirklichkeit zu verlieren.

180 „Maßnahmen, die wir heute anstoßen, werden erfahrungsgemäß frühestens in zehn oder 15 Jahren in Betrieb genommen werden können“, so Susanne Widmaier (SPD). Daher sei es wichtig, sich frühzeitig damit zu beschäftigen. „Mit einer S-Bahn nach Göppingen und Geislingen könnte der letzte Geburtsfehler des Verbands Region Stuttgart beseitigt werden, dass nämlich noch nicht jeder Kreis durch eine S-Bahn an das Zentrum der Region angeschlossen ist“, so Widmaier. Alle jetzt diskutierten Maßnahmen seien noch mit vielen Fragen und weiteren Untersuchungen verbunden. Erst wenn alle Untersuchungen vorlägen, könnte man ein Bild davon bekommen, wie der Schienenknoten Stuttgart und das S-Bahn-Netz im Jahr 2035 oder 2040 aussehen würden. „Da Zeit bekanntlich Geld ist, stimmen wir dem Beschlussvorschlag heute zu, damit die Ausbaumaßnahmen zeitnah angegangen werden können“, so Widmaier.

190 „Die Machbarkeitsstudie erlaubt einen Ausblick auf die Zukunft und die Schwerpunktsetzung für die Erweiterung des S-Bahn-Netzes über das Ende dieses Jahrzehnts hinaus“, so Holger Dorn (AfD/FR). Trotz anhaltender Schwäche bei den Fahrgastzahlen würde die Verkehrsbewegungen insgesamt zunehmen. „Gehen wir mit Optimismus davon aus, dass es gelingen wird und soll die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr nachhaltig zu steigern, so ist dennoch klar: Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit sind oberstes Gebot“, so Dorn. Seine Fraktion unterstütze die Anbindungen von Göppingen, Geislingen/Steige und Vaihingen/Enz sowie den Ausbau der Schusterbahn.

200 „Das Ausbaupaket A mit 424 Millionen Euro scheint in greifbarer Nähe“, so Gabriele Heise (FDP). Jetzt müsse gelten: „Investitionen ins S-Bahn-Angebot ja, aber sie müssen finanziell tragbar sein.“ Eine Erweiterung der S-Bahn nach Plüderhausen sei derzeit nicht machbar. Aber wie sehe es mit einer Erweiterung

bis Schwäbisch Gmünd aus, fragte Heise. Diese würde angesichts der Pendlerströme sicher eher Sinn machen, scheitere jedoch an der Zuständigkeit für den schienengebundenen ÖPNV.

210 „Die möglichen Erweiterungen des S-Bahn-Netzes sind wichtige Bausteine der Verkehrswende, denn sie befriedigen die Verkehrsbedürfnisse, die sich nicht nur auf die Landeshauptstadt richten“, so Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT). Ihren Beitrag für ein klimaschonendes Verkehrsangebot könnten diese Erweiterungen nur leisten, wenn die DB die infrastrukturellen und personellen Voraussetzungen für einen pünktlichen und zuverlässigen Schienenverkehr wiederherstelle. Die Verbindung nach Göppingen sei „die Chance, für einen eher ländlich strukturierten Raum ein ganzheitliches und umfassendes Mobilitätsangebot zu schaffen.“

---

21.12.2023/auf