



**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 21.03.2024

---

### **S-Bahn Stuttgart 2023 – Herausforderungen bei der Pünktlichkeit und Fahrgastbewertung**

**Infrastrukturprobleme und Baustellen, krankheitsbedingte Ausfälle und Probleme mit den Neufahrzeugen führten 2023 erneut zu schlechterer Leistung und Pünktlichkeit.**

10 STUTTGART: Der Betrieb der S-Bahn Stuttgart war auch 2023 erneut von massiven Herausforderungen geprägt. Diese reichen von infrastrukturellen Defiziten, über die verzögerte Auslieferung und Mängel der neuen ET 430 Fahrzeuge bis hin zu einem hohen Krankenstand, der die Personalverfügbarkeit einschränkte. Im Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart präsentierte die S-Bahn Stuttgart Kennzahlen zur Leistung der S-Bahn im Jahr 2023.

#### **Zahlen aus dem Jahr 2023**

20 Die Fahrgastzahlen sind im Vergleich zum Vorjahr mit etwas über einer Million Fahrgästen im Vergleich zu 2022 um rund 0,9% gesunken. In Bezug auf die Pünktlichkeit erreichte die S-Bahn eine 6-Minuten-Pünktlichkeit von 89,1 %, ein erneuter Rückgang gegenüber 2022 (93%). Die Pünktlichkeit bei unter 3 Minuten Verspätung lag mit 74,1% (2022, 80,2%) noch niedriger, was sowohl für Fahrgäste als auch für alle Beschäftigten im Bereich der S-Bahn frustrierend war. Für die Zuverlässigkeit der S-Bahn von Bedeutung sind auch die Abweichungen vom geplanten Fahrplan. Insgesamt 2,28 Mio. Zugkilometer des Regelangebots (knapp 20 % der Verkehrsleistung bei der S-Bahn) konnten aufgrund von Baustellen nicht wie vorgesehen gefahren werden. Zugausfälle wurden darüber hinaus insbesondere durch Fahrzeugstörungen, Personalausfälle und Streiks verursacht. Der Krankenstand in Deutschland liegt im zweiten Jahr in Folge auf einem Rekordhoch. Im Vergleich zum Vorjahr kam es zu einer Stei-  
30 gerung um 20% in allen Branchen und geht auch nicht an der S-Bahn Stuttgart

vorbei. Bemerkbar macht es sich insbesondere bei der Personalverfügbarkeit der Triebfahrzeugführerinnen und -führer, deren Krankenstand im Jahr 2023 einen Ausfall von 229.518 Zugkilometern verursachte. Hinzu kamen Lieferverzögerung und Qualitätsdefizite bei den Neufahrzeugen.

Auch in den Bewertungen durch die Fahrgäste werden die Betriebsprobleme sichtbar mit Verbesserungsbedarf in den Bereichen Pünktlichkeit, Sicherheit, Information bei Verspätungen und Sauberkeit. In Schulnoten ausgedrückt bewerten sie die Pünktlichkeit mit 3,6, die Sauberkeit der Züge mit 2,4, die Sicherheit im Zug mit 2,3, Informationen im Regelfall mit 2,4 und bei Verspätungen mit 3,0. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich mit Ausnahme der Sauberkeit alle Werte verschlechtert und bleiben zum Großteil unter der Zielnote von 2,5.

### **Rückzahlungen und Strafzahlungen (Pönale) aufgrund nichterbrachter Leistung**

Aus Rückzahlungen und Pönalen der Bahn stehen bis zu 31 Millionen Euro zur Verfügung, die in konkrete Maßnahmen in den Bereichen Fahrgastinformation, Sicherheit, Zukunftsthemen und Infrastruktur eingesetzt werden könnten, um Verbesserungen für die Fahrgäste zu erzielen. Konkret hat der Verkehrsausschuss entschieden, Personalressourcen zur Reisendenlenkung während der UEFA EURO 2024 einzusetzen, um die Sicherheit und den Komfort der Fahrgäste während des Großevents zu gewährleisten. Mit einem Budget von 115.000 Euro werden an stark frequentierte Stationen zusätzlich Fahrgastlenker, wie aktuell am Hauptbahnhof, eingesetzt. Dadurch wird die pünktliche Abwicklung der Zugfahrten unterstützt. Zur Förderung des automatisierten Fahrens und der Digitalisierung wird in Forschung und Entwicklung investiert. Eine Studie, die von Alstom und DB Regio durchgeführt wird und deren Kosten bei ca. 1,5 Millionen Euro liegen, soll wegweisende Erkenntnisse für die automatisierte Betriebsführung liefern, um die Effizienz sowie Sicherheit im S-Bahn-Verkehr maßgeblich zu verbessern. Die Region beteiligt sich mit einem Festbetrag von 450.000 Euro unter der Bedingung, dass die Ergebnisse veröffentlicht werden. Weitere Maßnahmen in Infrastruktur, Fahrgastinformation und -sicherheit werden weiter ausgearbeitet und zu einem späteren Zeitpunkt zur Abstimmung gestellt.

### **Stimmen der Fraktionen**

Laut Rainer Ganske (CDU/ÖDP) habe man mit dem Verband Region Stuttgart einen Aufgabenträger, der massiv in die S-Bahn investiert habe, um Strecken auszubauen, Angebote und Qualität zu verbessern. Wenn das alles zurückgenommen werden müsse, damit die Leistung passe, dann sei das frustrierend. „Gefahr zwar erkannt, aber im Ergebnis noch nicht gebannt“, so Ganske in Bezug auf Ursachen des Qualitätsverlustes. „Den guten Willen sehen wir, aber es fehlt die Gesamtschau“, so Ganske. In Bezug auf die geplanten Verbesserungen aus Strafzahlungen betonte Ganske: „Eigentlich wollen wir keine Pönale,

denn das bedeutet, dass wir gut sind. Wenn wir aber Pönale erhalten, dann wollen wir das Geld zum Wohle der Fahrgäste einsetzen und der Schlechtleister soll sich beteiligen“. Die Enttäuschung bei der CDU/ÖDP und den Fahrgästen sei groß. Vor Überlegungen zu S-Bahnverlängerungen über die Region hinaus müsse laut Ganske hier wieder vollumfänglich gefahren werden.

80 „Wir sehen Licht am Ende des Tunnels, aber dieses ist durch den Verband Region Stuttgart gesteuert“, so Michael Lateier. Viele Maßnahmen, die zu Verbesserungen führen könnten, würden durch den Verband finanziert. „Baustellen sind schön, wenn dadurch die Infrastruktur verbessert wird. Aber wie sie kommuniziert werden, die Kurzfristigkeit und die unzuverlässigen Aussagen, das muss besser werden“, so Lateier. Aktuell würde deswegen, dass Vertrauen verloren gehen, welches nur schwer wieder zu gewinnen sei. Verantwortlich dafür sei der DB-Konzern, der immer komplexer und störanfälliger werde. Lateier sei dankbar, dass der Verband Region Stuttgart erheblich in den Ersatzverkehr investiere, „aber die Schiene kann man nicht ersetzen“.

90 „Einmal im Jahr betrachten wir die S-Bahn aus der hohen Warte, aber ehrlich gesagt ist es eher eine Talzone“, so Bernhard Meier (Freie Wähler). Dies läge am Strukturproblem der DB, die bisher einen Goldesel hatte, der finanzielle Überschüsse produziert habe. Die Gewinne seien aber in den Konzern und nicht in Investitionen geflossen. Das Problem seien die Struktur und Qualität des Netzes, man flicke aber nur an Einzelsymptomen herum. Beim Einsatz der Pönale warnte Meier: „Wir müssen kritisch hinschauen bei allem, was dauerhaft gezahlt werden soll.“

In Bezug auf seinen Vorredner betonte Michael Makurath (SPD): „Der Blick aus der Talzone geht nur, wenn man ganz unten ist.“ Makurath habe allerdings den Eindruck, dass es noch weiter nach unten gehen werde. „Die Seuche hat den Namen geändert und heißt nicht mehr Covid, sondern Unzuverlässigkeit der S-Bahn“, so Makurath. Dies sei das Ergebnis des Fehlmanagements der Bahn. Die SPD wolle die Pönale so investieren, dass sie beim Kunden und nicht beim Verkehrssystem ankomme.

„Wenn wir ehrlich sind, sprechen wir hier nicht von der Qualität, sondern dem Desaster der S-Bahn“, so Gabriele Heise (FDP). Dabei kämen zwar viele Faktoren zusammen, am Ende sei es aber ein Strukturproblem. Für sie sei es erstaunlich, dass nun Strafzahlungen, die der Verband von der S-Bahn für nicht erfolgte Leistungen erhalte, eingesetzt werden sollten, damit beim nächsten Mal die Leistungen erbracht werden könnten.

110 Laut Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT) sei das eine völlige Katastrophe für Fahrgäste, insbesondere für diejenigen, die keine Alternativen hätten. „Wir haben einen Vertrag für eine definierte Leistung. Es kann nicht sein, dass wir dafür ständig mehr zahlen, weil diverse Gründe dafür sorgen, dass diese nicht erfolgen kann.“