

Vertrauensverlust nach erneuter Verzögerung bei Stuttgart 21 – Region diskutiert und fordert Klarheit und schnelle Lösungen

Fraktionen fordern Klarheit und Verlässlichkeit nach erneuter S21-Verzögerung, insbesondere hinsichtlich der Sperrpausen der S-Bahn.

STUTTGART 21.11.2025: Nach der überraschenden Mitteilung der Deutschen Bahn über eine erneute Verzögerung bei der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 reagiert der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart mit deutlicher Kritik, Sorgen und klaren Forderungen. Dr. Clarissa Freundorfer, DB-Konzernbevollmächtigte für das Land Baden-Württemberg, stellte sich den Fragen und Kritik der Regionalrätinnen und -räte. Sie betonte: „Spätestens Mitte 2026 wollen wir aussagefähig sein – wir arbeiten mit Hochdruck daran. Weitere Aussagen lassen sich aber erst treffen, nachdem der Aufsichtsrat sich im Dezember damit befasst hat.“ Zudem hielt sie es für möglich, dass beim Kopfbahnhof „in die Instandhaltung investiert werden muss“, machte aber sehr deutlich: „Er wird nicht bestehen bleiben.“

STIMMEN DER FRAKTIONEN

CDU/ÖDP „Wir sind nicht getäuscht, sondern enttäuscht. Immer wieder wurde versprochen, dass es nun klappen werde – zuletzt mit einer gestuften Inbetriebnahme. Doch das Vertrauen ist komplett aufgebraucht. Der Eindruck verfestigt sich: Die DB kann es nicht“, so Elmar Steinbacher. Die entscheidende Frage sei jetzt: Wie gehen wir damit um? Der Verband Region Stuttgart stehe für die S-Bahn und für die Fahrgäste ein – da habe man keine sechs Monate Zeit, um zu überlegen, wie es weitergehen könnte. „Wenn man sich die Sperrpausen ansieht, wird den Fahrgästen das Maximum zugemutet. Das kann so nicht sein, wenn man weiß, dass man durch Streckung die Belastung verträglicher gestalten könnte“, betonte Steinbacher. Ein Sonderlenkungsreis sei nötig, ebenso eine Klärung mit der Vorstandsvorsitzenden. „Wir brauchen einen Plan. Denn das Problem liegt nicht nur bei S21 – die Bahn hat generell ein Thema mit der Digitalisierung“, so Steinbacher.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Die Region habe inzwischen sieben Jahre Stammstreckensperrung hinter sich – ursprünglich waren nur drei Jahre geplant. „Wir sind gebeutelt durch die Maßnahmen rund um S21“, so Michael Lateier. Die S-Bahn sei das zentrale Rückgrat des öffentlichen Verkehrs, deren Unterbrechung „extrem fahrlässig und schlicht ärgerlich“ sei. Lateier betonte, dass die Situation besonders frustriere-

rend sei, da es nicht das erste Mal sei, dass die Bahn ihre Zeitpläne nicht einhalte. Besonders kritisch sei, dass die Panoramabahn als Ausweichstrecke nicht mehr zur Verfügung stehe. „Die Nerven liegen hier blank.“ Es könne nicht sein, so Lateier weiter, dass man einfach abwarte, wann die Inbetriebnahme vielleicht stattfindet, während die Baustellen unverändert bleiben. Die Schlagzeilen der DB würden das Vertrauen zusätzlich beschädigen: „Das verspielt gegangene Vertrauen ist kaum zurückzugewinnen.“ Mit Blick auf die kommende S-Bahn-Ausschreibung stelle sich für ihn die Frage, wie es überhaupt weitergehen könne.

FREIE WÄHLER

Die Information der DB vom Mittwoch sei „ein Schlag ins Kontor“ gewesen, so Frank Buß. Man sei inzwischen gewohnt, dass das Gegenüber einen „kreativen Umgang mit der Wahrheit“ pflege – aber mittlerweile dränge sich der Eindruck auf, dass es schlicht an Kompetenz mangle: „Ich sehe niemanden an der Spitze, der das zusammenhält und ein in sich schlüssiges Konzept hat.“ Das Vertrauen sei massiv erschüttert – nicht nur bei den Fahrgästen, sondern auch bei Geschäftspartnern, „einschließlich der eigenen Konzerntöchter“. Die Unsicherheit rund um Sperrpausen, Schienenersatzverkehr und die Panoramabahn mache Planung kaum möglich. Auf solch schwammiger Grundlage könne man keine S-Bahn-Verlängerungen entwickeln, geschweige denn belastbare Ausschreibungen vorbereiten. „Wir brauchen Hinweise, um überhaupt fundierte Entscheidungen treffen zu können.“ Dafür müsse die Gesamtkoordination so aufgestellt sein, dass Ankündigungen künftig auch verlässlich seien.

AFD

Dr. Michael Mayer äußerte Sorgen angesichts der vielen gescheiterten Pläne rund um das Projekt und stellte eine zentrale Frage: „Wie konnte das passieren?“ Er fragte, ob Hitachi es nicht hinbekommen habe oder ob sich plötzlich die Regeln für die Zertifizierung geändert hätten. Nur wenn man genau verstehe, woran es lag, könne man die richtigen Schlüsse ziehen – und daraus lernen, wie man es in Zukunft besser machen könne.

SPD

Thomas Leipzig zeigte sich unzufrieden mit der Informationslage: „Viel Auskunft war das nicht – und es ist inakzeptabel, dass wir erst in sechs Monaten wissen sollen, wie es weitergeht.“ Man müsse Beschlüsse fassen und könne nicht einfach abwarten, bis sich die Deutsche Bahn irgendwann entscheidet. Besonders kritisch sah er den Umgang mit der Panoramabahn: „Wir müssen wissen, wann sie außer Betrieb geht.“ Sein Appell: Die Bahn solle die Perspektive wechseln – weg von rein technischen Zeitplänen, hin zu den Menschen, die auf das System angewiesen sind. „Denken Sie von den Fahrgästen her – von ihrer Belastung, nicht von Terminen, die ohnehin nicht gehalten werden.“

- FDP** „Unser Vertrauen – insbesondere in die Kommunikationspolitik der Bahn – hat massiv gelitten und ist mittlerweile bei null angekommen“, so Gabriele Heise. Viel wichtiger als der Endtermin sei jetzt, was für Auswirkungen diese Verzögerungen habe. „Unsere Enttäuschung ist nicht das eigentliche Problem – das Problem sind die Fahrgäste, die das täglich aushalten müssen“, so Heise. Die Region habe ein starkes Interesse daran, dass das jetzt schnell gelöst werde – und die Bahn sollte dieses Interesse ebenfalls haben. „Wenn am Ende der Eindruck entsteht: Digitalisierung kann die Bahn nicht, Pünktlichkeit kann sie nicht, Kommunikation auch nicht – dann gute Nacht.“
- LINKE.
PIRATEN.
SÖS** „Als Projektgegner kann ich mir die Häme nicht verkneifen“, so Sebastian Stark. Es sei bemerkenswert, dass nun viele zum ersten Mal aussprechen, dass das Vertrauen in die DB erschöpft sei – obwohl es bisher immer hieß, man sei überzeugt, dass der Termin zu halten sei. „Ich will nicht sagen: Wir haben es Ihnen ja gesagt – aber wir haben es Ihnen gesagt.“ Für ihn sei klar: „Jetzt sollten wir die Kombilösung auf den Weg bringen.“

VERBAND REGION STUTTGART

Der Verband ist die politische Ebene der Region Stuttgart. Wer in der Regionalversammlung vertreten ist, entscheiden die Bürgerinnen und Bürger alle fünf Jahre bei der Regionalwahl. Der Verband arbeitet an einer vorausschauenden und nachhaltigen Entwicklung der Region Stuttgart. Zur Region gehören 179 Kommunen aus den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg, dem Rems-Murr-Kreis und der Landeshauptstadt Stuttgart.