

Der Zeitplan für die Kleine Murrbahn (S4)

Die Deutsche Bahn bestätigt den von den Freien Wählern um Andreas Hesky geforderten Juni 2025 als anvisierten Endzeitpunkt der Sanierung

VON NILS GRAEFE

Rems-Murr.

Seit den Erdbeben und Unterspülungen durch den Starkregen im Juni 2024 läuft es auf der Strecke der Kleinen Murrbahn zwischen Marbach und Backnang nicht mehr rund. Die Züge müssen langsamer fahren, die S4-Taktung kann deshalb nicht eingehalten werden, und so läuft parallel ein Schienenersatzverkehr per Bus. Doch mit dem brauchen Pendler/-innen und Schüler/-innen für die Strecke bis zu 20 Minuten länger, der S4-Anschluss nach Ludwigsburg wird oft verpasst. Die Freien Wähler rund um Andreas Hesky in der Regionalversammlung fordern nun eine Rückkehr zum Normalverkehr bis spätestens Juni 2025. Was sagt die Deutsche Bahn dazu?

Die Freien Wähler machen Druck

Die Fraktion der Freien Wähler in der Regionalversammlung hat beim Verband Region Stuttgart (VRS) einen Bericht zur Situation der S4 auf der „Kleinen Murrbahn“ zwischen Backnang und Marbach am Neckar gestellt – unterschrieben vom Fraktionsvorsitzenden Andreas Hesky und ihrem Sprecher im Verkehrsausschuss Frank Buß. Darin fordern sie auch, „alles zu unternehmen, um eine verbindliche und zuverlässige Wiederinbetriebnahme, spätestens zum Juni 2025, zu erreichen und die Qualität des Betriebs der S4 dauerhaft zu sichern“.

Die „Kleine Murrbahn“ sei ein Sorgenkind des ÖPNV im Rems-Murr-Kreis, so Hesky und Buß. Beleg dafür seien nicht nur die anhaltenden Schwierigkeiten in der Verkehrsbedienung seit den Hochwasser- und Starkregenereignissen vom Juni 2024, sondern auch die Chronologie der Unzulänglichkeiten, die sich seit der Inbetriebnahme der S4 in diesem Streckenabschnitt wie ein roter Faden durch den Betriebsablauf ziehe.

Die Vorgeschichte: Erst Sperrung, seither nur eingeschränkter Betrieb

Die beiden Regionalpolitiker erinnern in ihrem Antragsschreiben an den VRS-Vorsitzenden Rainer Wieland an die Vorgeschichte: „Die S-Bahn-Verbindung war über Monate hinweg völlig gesperrt und wurde lediglich über einen Schienenersatzverkehr (SEV) bedient. Zum 15.12.2024 erfolgte die Wiederaufnahme eines eingeschränkten Personenbetriebs im Stundentakt, jedoch nur zwischen 5.00 Uhr und 10.00 Uhr sowie zwischen 13.00 und 19.00 Uhr. Die Rückkehr zum Normalbetrieb wird zwar auf Juni 2025 anvisiert, kann aber nach derzeitigem Stand nicht als gesichert angenommen werden.“

Probleme mit dem Schienenersatzverkehr per Bus

Der schienengebundene ÖPNV sei das Rückgrat der Mobilität in der Region Stuttgart, so Hesky und Buß. Die Menschen im Raum Backnang und Marbach seien auf eine zuverlässige Verkehrsverbindung der S4 dringend angewiesen. „Der monatelange SEV hat es nachdrücklich unter Beweis gestellt, dass es zur Schiene im Murrstal keine Alternative gibt. Durch die Führung des SEV durch die Ortslage Erdmannshausen und die sich daraus ergebende Fahrzeitverlängerung ist die Chance auf Erreichung der S4 in Marbach Richtung Ludwigsburg regelmäßig nicht gegeben.“

Zudem sei die Qualität des eingesetzten Busmaterials nach wie vor für alle Pendlerinnen und Pendler sehr unkomfortabel, da die Fahrzeuge nicht beheizt oder zu kalt seien, schreiben Hesky und Buß. „Unkundiges und wenig geübtes Personal erschwert die Situation. Die alarmierende Folge ist, dass



Sorgenkind des ÖPNV im Rems-Murr-Kreis: Die Kleine Murrbahn.

Archivfoto: Gabriel Habermann

die Pendlerzahlen deutlich zurückgegangen sind oder – bestenfalls – auf das Parallelnetz (Bus 457) ausgewichen wurde.“

Das sagt der Verband Region Stuttgart

Der für den ÖPNV zuständige Verband Region Stuttgart (VRS) äußert Verständnis für die Anliegen der Freien Wähler: „Es ist das gute Recht der Fraktionen, Anträge zu stellen und Informationen zu fordern. Dem kommen wir auch nach, sind aber selbst auf Informationen seitens der Bahn angewiesen“, sagt VRS-Pressesprecherin Alexandra Aufmuth. „Wir haben aktuell keine verbindlichen Informationen, wann die Strecke wieder komplett in Betrieb genommen wird.“

Der Verband Region Stuttgart habe es so bei der Deutschen Bahn (DB) bestellt und setze sich dafür ein, dass die Menschen entlang der Strecke wieder eine attraktive und verlässliche Verbindung haben, sagt Alexandra Aufmuth. „Ob es bis Juni 2025 gelingt, kann nur die DB InfraGo beantworten“ – das für Infrastrukturmaßnahmen zuständige Tochterunternehmen der Deutschen Bahn (DB).

VRS-Vorsitzender macht mit Lokalpolitikern S4-Probefahrt

Derzeit haben sich auch CDU und ÖDP-Regional- und Lokalpolitiker öffentlichkeitswirksam der S4 angenommen. Wie die Backnanger Kreiszeitung (BKZ) am Donnerstag (15.03.) berichtete, fuhren Politiker der CDU/ÖDP-Regionalfraktion, darunter der VRS-Vorsitzende Rainer Wieland, gemeinsam mit dem Backnanger Oberbürgermeister Maximilian Friedrich und anderen teilweise mit dem S-Bahn-Pendel von Backnang nach Marbach und zurück, „um sich einen Eindruck von der Lage vor Ort zu verschaffen“. Die große Pointe sei dabei aber ausgeblieben, so die BKZ, denn: „Die S4 tat fahrplangetreu ihren Dienst.“

Ab dem Sommer fällt Schienenersatzverkehr-Strecke weg

Eine Erkenntnis der Probefahrer war laut BKZ indes: Im Hinblick auf den Ausbau der Landesstraße zwischen Burgstall und Kirchberg an der Murr, den das Land ab den Sommerferien plane, sei die vorherige Rückkehr zum Normalbetrieb (auf der Kleinen Murrbahn, Anm. d. Red.) aber eigentlich zwingend, dann sei nämlich ein halbes Jahr die Strecke für den Schienenersatzverkehr weg.

DB-Sprecher: „Wir streben auch Juni 2025 an – das ist unser Ziel“

Der DB InfraGo fehlen laut einem Sprecher der Deutschen Bahn in Stuttgart für die durch den Starkregen vom Juni 2024 geschädigte Strecke zwischen Marbach und Backnang noch letzte Erkenntnisse der geologischen und hydrologischen Gutachter.

„Diese Gutachten sind sehr aufwendig und ziehen immer wieder neue Bewertungen der anderen nach sich, sollten die einen neue Erkenntnisse bringen. Wir bedauern sehr, dass es so lange dauert und die Fahrgäste so große Unannehmlichkeiten haben. Aber Sicherheit geht vor.“

Zum Beispiel müsse bei (eventuell) nötigen Hangsicherungen per Netze entlang der Gleise verlässlich festgelegt werden können, wie tief die Verankerungen sitzen müssen. Das könne von Hang zu Hang unterschiedlich sein. Auch die Bahndämme am Gleisbett müssten genau untersucht und begutachtet werden.

Das Ziel, die Strecke der Kleinen Murrbahn spätestens im Juni 2025 wieder komplett freizugeben und zur normalen S4-Taktung zurückkehren zu können, stehe aber auch DB-intern, betont der DB-Sprecher. Mitte Juni werde es auch wieder einen kleinen Fahrplanwechsel geben, und es böte sich passend dazu an, die Freigabe dieser Strecke mit diesem in einem Zuge zu verkünden, so der Sprecher.

„Zwei Verbindungen pro Stunde je Richtung“

„Im Moment dürfen Züge aus Sicherheitsgründen nur mit geminderter Geschwindigkeit die Strecke passieren, deshalb kann die Normaltaktung nicht eingehalten und der Komplettfahrplan nicht auf der Schiene abgebildet werden. Auch weil auf der eingleisigen Gleispassage bei Kirchberg an der Murr teils gewartet werden muss, um den Gegenverkehr durchzulassen. Deshalb gehen auch kostbare Minuten verloren“, sagt der DB-Sprecher.

Und so fahre parallel ein Schienenersatzverkehr (SEV) per Bus, bestätigt der DB-Sprecher. „Wir stellen dadurch in jede Richtung zumindest zwei Verbindungen pro Stunde sicher. Aber der Bus braucht auf der Straße natürlich leider viel länger als die S-Bahn auf der Schiene.“

Und die Kritik an den Bussen?

Der DB-Sprecher geht davon aus, dass die von den Freien Wählern angesprochenen Kritikpunkte an der Qualität der eingesetzten Busse und der mutmaßlichen Ortsunkundigkeit der Fahrer/-innen mittlerweile nicht mehr aktuell sind.

Es sei während der Sperrung der Schienestrecke in der zweiten Jahreshälfte 2024 sehr schwierig gewesen, moderne Busse und kundige Busfahrer/-innen für den Ersatzverkehr zwischen Marbach und Backnang zu bekommen. „Wegen vieler Baustellen musste damals auch anderswo Schienenersatzverkehr organisiert werden. Es bestanden also Engpässe.“

Die Qualität von beidem (Busse und Fahrer/-innen) sei aber sicherlich seit der Übernahme des SEV durch die DB-Tochter Friedrich Müller Omnibus (FMO), Schwäbisch Hall, nicht mehr zu beanstanden. Das laufe seither alles sehr gut, sagt der Stuttgarter DB-Sprecher.