

## **Antrag**

**der Abg. Michael Joukov und Niklas Nüssle u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Stuttgart 21 – Inbetriebnahmeszenarien und notwendige Ergänzungen**

#### Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wann nach ihrer Kenntnis der Tiefbahnhof im Rahmen von Stuttgart 21 in Betrieb genommen werden soll;
2. mit welchen Inbetriebnahmeszenarien (vollständig, teilweise, stufenweise etc.) sie rechnet, wie sie diese bewertet und welche Zeitpläne für welche Szenarien in Frage kommen;
3. ob insbesondere eine belastbare Prognose hinsichtlich der geplanten Schaffung einer IRE-Verbindung Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen möglich ist;
4. was nach ihrer Kenntnis die Ursachen dafür sind, dass der zugesagte Inbetriebnahmetermin zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nach übereinstimmenden Pressemeldungen nicht gehalten werden kann;
5. wie der Stand der European Train Control System (ETCS)-Ausrüstung des Bahnknotens Stuttgart zum Digitalen Knoten ist, insbesondere bezüglich der Finanzierung des Bausteins drei;
6. welche Erfahrungen über die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ETCS-Betriebs auf der Strecke Wendlingen–Ulm ihr bekannt sind und wie sie diese bewertet;
7. welche Auswirkungen eine verspätete, teil- oder stufenweise Inbetriebnahme jeweils für ihre Planungen als SPNV-Aufgabenträger zur Fahrplangestaltung, Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugumrüstung hätte;

8. wann sie mit einer Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.3a rechnet;
9. wann sie mit einer Inbetriebnahme des Abstellbahnhofs Untertürkheim im Bereich der Planfeststellungsabschnitte 1.6a und 1.6b rechnet;
10. wie nach ihrer Kenntnis der aktuelle Sachstand bei der Wiederanbindung der Gäubahn im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.3b sowie des Pfaffensteigtunnels im Rahmen der Bundesverkehrswegeplan (BVWP)-Maßnahme ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH ist und bis wann hier mit einer Inbetriebnahme zu rechnen ist;
11. wann sie mit einer Inbetriebnahme der sogenannten Großen Wendlinger Kurve rechnet;
12. wie der Sachstand zum Erhalt der Panoramabahn ist und welche verkehrlichen Perspektiven sie für diese Strecken verfolgt;
13. wie der Sachstand und Zeitplan zum Ausbau des Nordzulaufs aus Richtung Zuffenhausen und Feuerbach inklusive der Verknüpfung in Richtung Bad Cannstatt (P-Option) ist.

12.3.2024

Joukov, Nüssle, Achterberg, Hentschel, Braun,  
Gericke, Katzenstein, Marwein GRÜNE

#### Begründung

Die Regierungskoalition hat sich in ihrem Erneuerungsvertrag „Jetzt für morgen“ zum Ziel gesetzt, den Eisenbahnknoten Stuttgart zukunftsfähig zu machen. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Weiterentwicklung und Ergänzung des Bahnprojekts Stuttgart 21 noch in seiner Umsetzungsphase.

Aktuellen Presseberichten zufolge ist damit zu rechnen, dass der Tiefbahnhof nicht wie geplant zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 in Betrieb gehen kann. Als mögliche Szenarien werden eine spätere komplette Inbetriebnahme sowie eine schrittweise Inbetriebnahme mit einer aufsteigenden Zahl von Zügen nach dem Kombibahnhofprinzip (Fernverkehr und einzelne IRE im neuen Tiefbahnhof, Nahverkehr im bestehenden Kopfbahnhof) diskutiert. Eine zeitnahe und zuverlässige Inbetriebnahme ist im Interesse aller Fahrgäste sowie im Interesse des Landes als SPNV-Aufgabenträger.

Der Antrag fragt nach dem aktuellen Stand bezüglich der Inbetriebnahmeszenarien und den Auswirkungen der Wirklichkeit beim „bestgeplanten Bahnprojekt aller Zeiten“ auf den Schienenverkehr in Baden-Württemberg.

**Stellungnahme\*)**

Mit Schreiben vom 29. April 2024 Nr. VM3-0141.5-32/22/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. wann nach ihrer Kenntnis der Tiefbahnhof im Rahmen von Stuttgart 21 in Betrieb genommen werden soll;*

Die Deutsche Bahn (DB) teilte den S21-Projektpartnern am 22. März 2024 mit, dass nach wie vor die Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs im Dezember 2025 vorgesehen ist. Ferner gab sie an, dass sie anstrebt, alle wesentlichen Elemente von Stuttgart 21 – mit Ausnahme der Gäubahnanbindung über den Flughafen – bis spätestens Ende 2026 in Betrieb nehmen zu wollen.

*2. mit welchen Inbetriebnahmeszenarien (vollständig, teilweise, stufenweise etc.) sie rechnet, wie sie diese bewertet und welche Zeitpläne für welche Szenarien in Frage kommen;*

Die DB teilte am 22. März 2024 dazu mit, dass derzeit mit Hochdruck daran gearbeitet wird, im Detail festzulegen, in welcher Abfolge die vielen verschiedenen neu gebauten Infrastrukturteile unter Berücksichtigung der verfügbaren Fahrzeugflotten in Betrieb gehen. Die DB teilte weiter mit, dass sie einen Netzfahrplan für das Fahrplanjahr 2026 jedoch noch auf Basis der alten Infrastruktur mit dem bestehenden Kopfbahnhof erstellt. Gleichzeitig verweist sie darauf, dass dabei das oberste Ziel sei, dass sich die Fahrgäste stets auf stabile Fahrpläne verlassen können.

Diese Zielsetzung teilt die Landesregierung. Aus Sicht des Landes müssen die Interessen der Fahrgäste im Mittelpunkt der Inbetriebnahmeplanungen stehen; darauf muss das auszuwählende Szenario der Inbetriebnahme ausgerichtet werden. Maßstab für Inbetriebnahmeszenarien ist aus Sicht des Landes, dass eine ausreichende Vorlaufzeit für Fahrzeugtests und Abnahmen zur Verfügung steht. Angesichts der hohen Komplexität des gesamten Projekts mit neuer Infrastruktur, neuen Fahrzeugen, neuer digitaler Steuerung, neuen Fahrplänen und neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, braucht es unbedingt genügend Zeit zum Testen und Einüben von Abläufen. Eine Inbetriebnahme des Bahnknotens, bei der es gleich zu Beginn zu massiven Störungen kommt, würde sich auch negativ auf das gesamte Netz auswirken. Die DB hat zugesagt, die weiteren Schritte zur gemeinsamen Abstimmung der Fahrpläne und der dafür erforderlichen Fahrzeuge einzuleiten.

*3. ob insbesondere eine belastbare Prognose hinsichtlich der geplanten Schaffung einer IRE-Verbindung Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen möglich ist;*

*7. welche Auswirkungen eine verspätete, teil- oder stufenweise Inbetriebnahme jeweils für ihre Planungen als SPNV-Aufgabenträger zur Fahrplangestaltung, Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugumrüstung hätte;*

Zu den Ziffern 3 und 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die DB hat bisher nur pauschal darüber informiert, welche Infrastruktur wann zur Verfügung steht. Die detaillierte Planung, in welcher Reihenfolge welche neu gebauten Infrastrukturteile in Betrieb gehen, wird aktuell von der DB noch erarbei-

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

tet. Erst wenn diese Pläne vorliegen, kann die Frage beantwortet werden, welches Angebot ab Dezember 2025 gefahren werden kann. Für die Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugumrüstung können die Konsequenzen ebenfalls erst nach Vorliegen konkreter Pläne abgesehen werden.

*4. was nach ihrer Kenntnis die Ursachen dafür sind, dass der zugesagte Inbetriebnahmetermin zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nach übereinstimmenden Pressemeldungen nicht gehalten werden kann;*

Die DB verweist insbesondere auf Verzögerungen im Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart und dabei vor allem auf einen Verzug bei der Generik für das Digitale Stellwerk. Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen zu Ziffer 1 und 2 verwiesen.

*5. wie der Stand der European Train Control System (ETCS)-Ausrüstung des Bahnknotens Stuttgart zum Digitalen Knoten ist, insbesondere bezüglich der Finanzierung des Bausteins drei;*

Das Projekt Digitaler Knoten Stuttgart (DKS) trägt entscheidend zur Digitalisierung der Eisenbahn bei und ist damit für die DB von hoher Relevanz. Für die Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs sind die Bausteine 1 und 2 des DKS zwingend erforderlich. Die laufenden Planungsarbeiten für den Baustein 3 des DKS befinden sich in der Leistungsphase 2 und werden unvermindert fortgesetzt. Die Finanzierung erfolgt aus der vorhandenen Finanzierungsvereinbarung zur Abdeckung der Planungskosten.

Die notwendige sich daran anschließende Finanzierungsvereinbarung zum Baustein 3 wurde seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB im Dezember 2023 gezeichnet, steht aber seitens der DB noch unter Gremienvorbehalt. Das BMDV teilt dazu auf eine Abgeordnetenfrage (Frage 123, Bundestags-Drucksache 20/10863) folgendes mit:

„Aus Sicht der Bundesregierung wurde die Umsetzung des Starterpaketes der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) inkl. aller drei Baustufen des DKS mit Unterzeichnung der Trilateralen Vereinbarung 2020 zwischen DB AG, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen der damaligen Eigenkapitalerhöhung vereinbart. Für die Digitale Schiene sind dabei insgesamt 4 Mrd. Euro, davon über 1 Mrd. Euro zusätzliche Eigenkapitalmittel, vorgesehen. Vereinbarungsgemäß ist das DSD-Starterpaket inklusive der von der DB AG zu erbringenden Eigenmittel damit durchfinanziert.“

Die Landesregierung erwartet von der DB, dass in der nächsten Sitzung des Aufsichtsrats ein Antrag auf Aufhebung des Gremienvorbehalts für die technische Umsetzung des Baustein 3 des DKS gestellt wird. Denn ohne Realisierung des DKS Baustein 3 könnten die Leistungsversprechen des Knoten Stuttgart nicht eingehalten werden, das Pilotprojekt DKS würde insgesamt scheitern und dadurch der von Bund und DB beabsichtigte Rollout der „Digitalen Schiene Deutschland“ Makulatur.

*6. welche Erfahrungen über die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ETCS-Betriebs auf der Strecke Wendlingen–Ulm ihr bekannt sind und wie sie diese bewertet;*

Die Inbetriebnahme von ETCS auf der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm verlief aus Sicht der Landesregierung nahezu reibungslos. Der Betrieb auf der Strecke läuft sehr stabil, nahezu 100 % der Zugfahrten verliefen ohne Probleme. Nur wenige Vorfälle nach Inbetriebnahme der Strecke können in Verbindung mit der ETCS-Technik gesetzt werden. Andere Faktoren, wie der eingleisige Abschnitt bei Wendlingen oder die hohe Auslastung des Bestandsnetzes insbesondere im Raum Stuttgart, fielen wesentlich stärker ins Gewicht bei dem oben erwähnten insgesamt sehr niedrigen Störungsniveau. Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr hat die DB InfraGO AG aus der überaus problematischen Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen München und Berlin Ende des Jahres 2017 durch früh-

zeitige Tests die richtigen Schlussfolgerungen gezogen. Frühzeitige Fahrzeugtests sind auch für die Inbetriebnahme des „Digitalen Knoten Stuttgart“ (DKS) zwingend erforderlich, um u. a. eventuelle Fehlerquellen bei der Fahrzeugnachrüstung frühzeitig zu identifizieren. Zudem können mit wachsender Erfahrung und vertiefter Schulung der Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer weitere Fehlerquellen reduziert werden.

Für weitere Informationen wird auf folgende Fachartikel verwiesen:

<https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/mediathek/detail/download/etcs-auf-der-schnellfahrstrecke-wendlingen-uhl-signal-draht-7-8-2023-erwaehnt-den-dks/mediaParameter/download/Medium/> und <https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/mediathek/detail/download/betriebs Erfahrungen-wendlingen-uhl-der-eisenbahningenieur-2-2024/mediaParameter/download/Medium/>

8. wann sie mit einer Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.3a rechnet;

Die DB teilt dazu mit, dass die Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs Ende 2026 geplant ist.

9. wann sie mit einer Inbetriebnahme des Abstellbahnhofs Untertürkheim im Bereich der Planfeststellungsabschnitte 1.6a und 1.6b rechnet;

Der Landesregierung liegt dazu keine Mitteilung der Deutschen Bahn vor. Auf die Stellungnahme zu Ziffer 2 wird verwiesen.

10. wie nach ihrer Kenntnis der aktuelle Sachstand bei der Wiederanbindung der Gäubahn im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.3b sowie des Pfaffensteigtunnels im Rahmen der Bundesverkehrswegeplan (BVWP)-Maßnahme ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH ist und bis wann hier mit einer Inbetriebnahme zu rechnen ist;

Die DB teilt dazu mit, dass der aktuelle Zeitplan vorsieht, dass die Bahn in diesem Frühjahr die Planfeststellungsunterlagen einreicht, 2026 mit den Baumaßnahmen beginnt und die Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord mit dem Pfaffensteigtunnel Ende 2032 in Betrieb geht. Die DB bekräftigt, dass die Gäubahn von Dezember 2032 in den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof umsteigefrei angebunden sein wird und dass die Führung der Gäubahn über den Flughafen zum künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof ein wesentlicher Bestandteil des Projekts S21 und Ziel aller Projektpartner ist.

Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für den Bau des Pfaffensteigtunnels beim Eisenbahnbundesamt durch die DB erfolgte nunmehr am 5. April 2024.

11. wann sie mit einer Inbetriebnahme der sogenannten Großen Wendlinger Kurve rechnet;

Die DB teilt dazu mit, dass die Inbetriebnahme der Großen Wendlinger Kurve Ende 2026 geplant ist.

12. wie der Sachstand zum Erhalt der Panoramabahn ist und welche verkehrlichen Perspektiven sie für diese Strecken verfolgt;

Im Zuge der Bauarbeiten von Stuttgart 21 kommt es zu einer Unterbrechung der Gäubahn, da diese im Zuge der Verlängerung der S-Bahn-Stammstrecke über Mittnachtstraße nicht mehr über die Panoramabahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof angebunden sein kann. Die Projektpartner Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart, DB InfraGo AG und Ministerium für Verkehr haben im Sommer 2023 eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, mit dem Ziel, die Panoramabahn in den Stuttgarter Norden zu erhalten. Bei den aufgenommenen Projekt-

planungen wurde festgestellt, dass die notwendige Sanierung der Strecke und die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mehrere Jahre beanspruchen. Dadurch sinkt der Interimsnutzen des geplanten Nordhalts erheblich. Hinzu kommt, dass die Verbindungsgleise zum Kopfbahnhof – und damit auch die Anbindung der Panoramabahn an diesen – länger in Betrieb gehalten werden als zuletzt vorgesehen. Das führt in der Summe dazu, dass der zeitliche Nutzen der Interimslösung in keinem tragbaren Verhältnis mehr zu den Kosten von über 50 Mio. Euro für Sanierung der Strecke, Bau und Anbindung des Nordhalts steht. Die Partner sind daher der Meinung, dass die Realisierung des Nordhalts zunächst zurückzustellen ist.

Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart, DB InfraGO AG und Ministerium für Verkehr haben weiterhin das gemeinsame Ziel, die Panoramabahn zu erhalten. Entsprechend dem Kooperationsvertrag aus dem Jahr 2023 wird die Sanierung und Weiterführung der Strecke unvermindert vorangetrieben. Für den Erhalt der Panoramabahn und das im März 2023 vom Verkehrsministerium BW vorgestellte Nahverkehrsdreieck, das der polyzentralen Struktur Stuttgarts Rechnung tragen soll, wird zeitnah eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Studie dient der detaillierten Betrachtung der Anforderungen an einen dauerhaften Betrieb einschließlich von Betriebskonzepten zum Erhalt der Panoramabahn und für das Nahverkehrsdreieck. Der Erhalt der Panoramabahn ist ein wesentlicher Baustein auf dem Weg zum Nahverkehrsdreieck. Diese Projekte dienen dem Ziel, den Nahverkehr in der Region Stuttgart zukünftig modern und leistungsfähig auszustatten, um so gestärkt einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

*13. wie der Sachstand und Zeitplan zum Ausbau des Nordzulaufs aus Richtung Zuffenhausen und Feuerbach inklusive der Verknüpfung in Richtung Bad-Cannstatt (P-Option) ist.*

Die für den Deutschlandtakt des Bundes notwendigen Maßnahmen im Nordzulauf von Stuttgart (Neubaustrecke Langes Feld–Stuttgart Hbf [neuer Fernbahntunnel] und P-Option) sind seit Mitte 2021 im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten und wurden im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens für das im Dezember 2023 in Kraft getretene Genehmigungsbeschleunigungsgesetz als Bestandteile des Projektbündels 6 in die Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen.

Aufgrund der vom Bund festgelegten Einordnung der P-Option als eine mittelbar auf den Schienenpersonenfern- und Güterverkehr wirkende Maßnahme sieht der Bund hier jedoch keine vollständige Finanzierung aus dem Bedarfsplan, sondern hat im November 2022 endgültig das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) als Finanzierungsweg für die P-Option festgelegt.

Auf Grundlage der vom Land bei der DB InfaGO AG (vormals DB Netz AG) veranlassten Planungen und sicherstellten Finanzierung wurde im Jahr 2022 die Realisierung des ersten Bauabschnitts der P-Option aufgenommen und soll 2027 abgeschlossen werden. Gegenwärtig werden zudem im Auftrag des Landes die planerischen Voraussetzungen für die Realisierung der zwei weiteren Bauabschnitte geschaffen. Die Realisierung der P-Option insgesamt wird bis Ende des Jahres 2033 angestrebt.

Für den neuen Fernbahntunnel liegen durch die Aufnahme in die Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes grundsätzlich die Voraussetzungen für die Aufnahme erster Planungen im Rahmen des Bedarfsplans vor. Angesichts der prekären Mittelsituation bei der ohnehin schon seit längerem bestehenden Unterfinanzierung des Bedarfsplans ist aus Sicht des Verkehrsministeriums allerdings nicht mit einer zeitnahen Aufnahme entsprechender Schritte durch den Bund zu rechnen.

Hermann  
Minister für Verkehr