

Antrag

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

Erneute Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 – Auswirkungen auf den Schienenverkehr im Land

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Informationen der Landesregierung zu den aktuellen Planungen der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der erneuten Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und des Digitalen Knotens Stuttgart bekannt sind, und welche Zeitschiene derzeit für Tiefbahnhof, Zulaufstrecken und Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) als realistisch bewertet wird;
2. wie sie die Auswirkungen der erneuten Verzögerung auf das Fahrplanangebot einschätzt, insbesondere im Hinblick auf geplante, mehrfach angekündigte und von den Bürgerinnen und Bürgern erwartete Angebotserweiterungen im Schienenpersonennahverkehr (Taktverdichtungen, Metropolexpress-Linien, Direktverbindungen);
3. mit welchen Auswirkungen insbesondere auf die geplante RE-Linie 1 (Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen) sie rechnet;
4. welche Auswirkungen die erneute Verzögerung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 für laufende Verkehrsverträge, neu abgeschlossene Verkehrsverträge und zukünftige Verkehrsverträge sowie die Bereitstellung von Fahrzeugen hat;
5. mit welchen Auswirkungen auf die notwendigen und geplanten Ergänzungen im Bahnknoten Stuttgart (Nahverkehrsdreieck etc.) sie durch die erneute Verzögerung rechnet;
6. ob Bauarbeiten an den Zulaufstrecken, die bisher für die Zeit nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs eingeplant wurden, sinnvoll vorgezogen werden können;
7. mit welchen wirtschaftlichen und organisatorischen Folgen für die in Baden-Württemberg fahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sie rechnet;
8. was diese erneute Verschiebung für die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger bedeutet, die ihre Nahverkehrspläne idealerweise am SPNV und somit an den Stuttgart 21-Fahrplänen ausrichten bzw. ausgerichtet haben;
9. wie gewährleistet wird, dass Fahrgäste, Kommunen, Verbünde und Eisenbahnverkehrsunternehmen zeitnah und verlässlich informiert werden, insbesondere zu Übergangskonzepten, Ersatzfahrplänen und betrieblichen Konsequenzen für die kommenden Jahre;
10. wie die Landesregierung den Umstand bewertet, dass die Deutsche Bahn AG keinen konkreten und verbindlichen Termin für die Inbetriebnahme nennt, und welche Auswirkungen diese fehlende Terminbenennung auf Planungssicherheit, Verkehrsverträge und Kostenrisiken des Landes hat;
11. welche Risiken sie bei der Ausrüstung mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik erkennt, insbesondere im Planbereich Kornwestheim, Heidelberg und den Stellwerks-/RBC-Umstellungen im Rahmen des Digitalen Knotens Stuttgart, welche Verzögerungspotenziale daraus entstehen können und wie diese Risiken in den aktuellen Zeitplänen berücksichtigt werden;

12. welche Auswirkungen die erneute Verzögerung explizit auf die Nutzung der Panoramabahn und die damit einhergehende direkte Anbindung der Gäubahn an den nun länger betriebenen Kopfbahnhof hat;
13. inwiefern sich die Landesregierung dafür einsetzen wird, die Zuleitung der über die Gäubahn kommenden Züge im Rahmen eines zeitweiligen Weiterbetriebs des Kopfbahnhofs aufrechtzuerhalten;
14. wie die Landesregierung die Auswirkungen der erneuten Verzögerung auf die verkehrs-, klima- und verkehrswendepolitischen Ziele des Landes – insbesondere das Teilziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 – bewertet.

20.11.2025

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

B e g r ü n d u n g

Die erneute Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verstetigt für die Bahnfahrergäste das Chaos rund um den Bahnknoten Stuttgart und das ganze Land.

Es verschärft die operative und finanzielle Unsicherheit für das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV erheblich. Das Land bestellt Zugleistungen und schließt langfristige Verkehrsverträge mit Eisenbahnunternehmen ab. Diese Verträge basieren auf der Zusicherung der DB AG, dass die geplante Infrastruktur im Bahnknoten Stuttgart – Tiefbahnhof, Zulaufstrecken und der Digitale Knoten Stuttgart – zu dem benannten Zeitpunkt Dezember 2026 betriebsbereit ist. Die nun öffentlich gewordene Tatsache, dass selbst das bislang kommunizierte Datum Dezember 2026 nicht gehalten werden kann und die Bahn bis heute keinen neuen verbindlichen Termin nennt, führt zu erheblichen Risiken: verlängerte Betriebszustände am bestehenden Kopfbahnhof, zusätzliche Engpässe, betriebliche Einschränkungen und Verlängerungen von Umleitungsverkehren. Diese treffen primär das Land als Besteller des SPNV.

Hinzu kommen zusätzliche Unsicherheiten im Bereich der digitalen Leit- und Sicherungstechnik. Der Digitale Knoten Stuttgart – inklusive Stellwerks- und RBC-Umstellungen im Bereich Kornwestheim – gilt als kritischer Pfad im Gesamtprojekt. Verzögerungen bei Zulassungen, Software-Integration oder Systemabnahmen können eigenständig zu weiteren Verschiebungen führen.

Nicht zuletzt ergeben sich für die Landeshauptstadt erhebliche Unsicherheiten bezüglich der geplanten Entwicklung der freiwerdenden Flächen sowie der gewünschten Wohnbebauung.

Vor diesem Hintergrund besteht ein erhebliches parlamentarisches Interesse an einer klaren und umfassenden Darstellung der technischen, finanziellen und vertraglichen Folgen für das Land, an der Prüfung möglicher Regress- und Ausgleichsansprüche und an der Frage, wie die Landesregierung unter diesen Bedingungen Planungssicherheit und die verkehrspolitischen Ziele des Landes sicherstellt.