

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

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

Antrag

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 (Nahverkehrs-dreieck 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

Begründung

Die erneute Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verstetigt für die Bahnfahrgäste 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.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2025 Nr. VM3-0141.5-34/103/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*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;

Zu 1.:

Am 19. November 2025 teilte die Deutsche Bahn eine erneute Verschiebung der für Dezember 2026 geplanten Teilinbetriebnahme von Stuttgart 21 mit. Auf Verlangen der Projektpartner wurde daraufhin ein Sonder-Lenkungskreis zur Inbetriebnahme-Verschiebung einberufen, der am 15. Dezember 2025 stattfand. Dort erklärte die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Evelyn Palla, dass die Gründe für die Verschiebung in einer internen Untersuchung bis Ende Februar/Mitte März 2026 aufgearbeitet werden sollen. Im Anschluss daran soll der Fahrplan für ein neues Inbetriebnahmekonzept festgelegt werden. Frau Palla sicherte zu, dass spätestens Ende Juni/Anfang Juli 2026 ein neuer, verlässlicher Inbetriebnahmetermin sowie ein Inbetriebnahmekonzept bekanntgegeben wird. Die Erstellung des Inbetriebnahmekonzepts soll mit den Projektpartnern abgestimmt werden.

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

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;*

Zu den Ziffern 2 und 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die geplanten Angebotsänderungen und -ausweitungen können ohne die Stuttgart 21-Infrastruktur nicht vollständig umgesetzt werden. Aussagen zu konkreten Änderungen sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich. Das Land arbeitet im Sinne der Fahrgäste gemeinsam mit der DB InfraGO sowie den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen intensiv an einem bestmöglichen Fahrplan für den Zeitraum ab Dezember 2026.

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;*

Zu 4.:

Die Verzögerungen haben umfassende Auswirkungen auf bestehende, neu abgeschlossene und ggf. auch zukünftige Verkehrsverträge.

Bestehende Verträge, die auf die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und die damit verbundene neue Infrastruktur ausgelegt sind, müssen angepasst oder verlängert werden. Vertragsanpassungen erfordern Nachverhandlungen, insbesondere über Leistungen und Kosten.

Neu abgeschlossene Verträge, welche die Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur zugrunde liegen hatten, müssen durch die Aufgabenträger nun angepasst werden, da die unterstellten Konzepte und Leistungen zumindest zu Beginn nicht umsetzbar sind.

Die Unklarheit bezüglich des Inbetriebnahmedatums wirkt sich ferner auch auf die Fahrzeugeinsatzplanung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Landesanstalt für Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) aus. Die fehlende Klarheit über den Inbetriebnahmetermin erschwert eine belastbare Fahrzeugdisposition erheblich, da die zu erbringenden Leistungen neu geplant und ggf. fortlaufend angepasst werden müssen. Für die Übergangszeit müssen voraussichtlich weiter ältere Fahrzeuge länger vorgehalten oder Ersatzkapazitäten geschaffen werden, was zusätzliche Kosten verursacht. Bereits bestellte und zulaufende (Neu-)Fahrzeuge, die auf den Betrieb von Stuttgart 21 ausgelegt sind, können unter Umständen nicht so wie geplant eingesetzt werden.

5. *mit welchen Auswirkungen auf die notwendigen und geplanten Ergänzungen im Bahnknoten Stuttgart (Nahverkehrsdreieck etc.) sie durch die erneute Verzögerung rechnet;*

Zu 5.:

Die erneute Verschiebung hat unmittelbare Auswirkungen auf die Inbetriebnahme der Großen Wendlinger Kurve, da sie in direktem Zusammenhang mit der S21-Infrastruktur steht. Die Auswirkungen auf weitere Ausbaumaßnahmen im Knoten Stuttgart, wie beispielsweise die P-Option oder die Sanierung der Panoramabahn und deren Anbindung nach Feuerbach müssen gemeinsam mit der DB bewertet werden. Dies kann erst im Zuge der Erarbeitung des neuen Inbetriebnahmekonzepts erfolgen.

6. ob Bauarbeiten an den Zulaufstrecken, die bisher für die Zeit nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs eingeplant wurden, sinnvoll vorgezogen werden können;

Zu 6.:

Die DB kann dazu derzeit keine Aussagen machen. Grundsätzlich ist die DB aufgefordert, Sperrpausen bestmöglich zu nutzen und die Belastung für die Fahrgäste auf das notwendige Maß zu beschränken.

7. mit welchen wirtschaftlichen und organisatorischen Folgen für die in Baden-Württemberg fahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sie rechnet;

Zu 7.:

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hatten ihre Planungen auf die Teilinbetriebnahme im Dezember 2026 ausgerichtet und müssen nun die Planungen gemeinsam mit dem Aufgabenträger anpassen. Dies hat auch Auswirkungen auf die Personalplanung bei den EVU, welche parallel angepasst werden muss.

Die Unbestimmtheit von Terminen erschwert es dem Land und damit auch den beauftragten EVU, langfristige landesweite Fahrpläne zu erstellen und alternative Verkehrskonzepte zu planen und umzusetzen. Die Verkehre durch Stuttgart 21 strahlen teilweise landesweit aus und haben damit auch Auswirkungen auf weitere Verkehrsverträge. Verkehrsverträge mit den EVU sind an bestimmte Infrastrukturzustände, Fahrzeugmodelle und Betriebsaufnahmen gekoppelt. Wenn Inbetriebnahmetermine nicht eingehalten werden, müssen Verträge angepasst, verlängert oder neu verhandelt werden.

Auch das Land trägt hier erhebliche Kostenrisiken durch die Verzögerungen. Dies umfasst insbesondere Kosten für Ersatzkonzepte sowie Nachverhandlungen mit den EVU aufgrund nicht eingehaltener Vorgaben.

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;

Zu 8.:

Die kommunalen Aufgabenträger müssen in gleicher Weise wie das Land als Aufgabenträger für den Regionalverkehr sich auf die durch die DB veränderte Situation einstellen. Der Umfang der Auswirkungen und die möglichen Reaktionen der kommunalen Aufgabenträger sind der Landesregierung nicht bekannt.

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;

Zu 9.:

Das Land arbeitet unter Hochdruck daran zu prüfen, welche Optionen für das Fahrplanjahr 2027 ohne die neue Infrastruktur bestehen. Dies geschieht in enger Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber DB InfraGO und den betroffenen EVU. Sobald diese Planungen vorliegen, wird das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr alle betroffenen Akteure über die notwendigen Anpassungen informieren.

- 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;*

Zu 10.:

Für das Land führt die mehrfache Verschiebung des Inbetriebnahmezeitpunkts- und -konzepts durch die DB dazu, dass die Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgabe den Regionalverkehr in Baden-Württemberg zu bestellen, erheblich erschwert wird. Denn im Verhältnis zu den EVU, die im Auftrag des Landes die Verkehrsleistungen im Regionalverkehr erbringen, muss das Land das Risiko übernehmen, dass die entsprechende Infrastruktur von der DB zur Verfügung gestellt wird. Die fehlende Planungssicherheit geht insofern zu Lasten des Landes.

- 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;*

Zu 11.:

Die aktuelle Verzögerung bei Stuttgart 21 bezieht sich auf die Bausteine 1 und 2 des „Digitalen Knoten Stuttgart“ (DKS). Aussagen zu Auswirkungen auf den Baustein 3, zu dem der Planbereich 5 „Kornwestheim“ gehört, sind gegenwärtig nicht möglich. Allgemein kann jedoch mitgeteilt werden, dass die Verzögerung bei der Finanzierung des Bausteins 3 des DKS für die notwendige Planungssicherheit der Bahnindustrie auch im Hinblick auf die Umsetzung der Bausteine 1 und 2 nicht förderlich war. Veränderungen für das elektronische Stellwerk (ESTW) Heidelberg ergeben sich nicht mit dem Digitalen Knoten Stuttgart, sondern erst wenn der Knoten Mannheim digital ausgerüstet wird.

- 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;*

Zu 12.:

Durch das im Juli 2025 veröffentlichte, angepasste Inbetriebnahmekonzept mit einer späteren Inbetriebnahme der Zentraleinheit S-Bahn sowie eines verlängerten Betriebs des Kopfbahnhofs hätte die Unterbrechung der Gäubahn um ein Jahr bis März 2027 verschoben werden können. Beim Sonder-Lenkungskreis am 15. Dezember 2025 hat die DB gegenüber den Projektpartnern zugesichert, dass die Gäubahn länger am Netz bleiben wird als bisher vorgesehen. Ein konkretes Datum, wann die Gäubahn unterbrochen werden muss, konnte aufgrund des noch nicht vorliegenden Inbetriebnahmekonzepts nicht genannt werden.

- 13. inwiefern sich die Landesregierung dafür einsetzen wird, die Zuleitung der über die Gäubahn kommenden Züge im Rahmen eines zeitweiligen Weiterbetriebs des Kopfbahnhofs aufrechtzuerhalten;*

Zu 13.:

Die Landesregierung setzt sich weiterhin dafür ein, den Betrieb der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof Stuttgart solange wie möglich aufrecht zu erhalten. Wenn die DB einen zeitweiligen Weiterbetrieb des Kopfbahnhofs vorsieht, muss auch die Gäubahn den Kopfbahnhof nutzen können, sodass sich die unvermeidbare Unterbrechung bis zur Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels auf ein Minimum reduziert.

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.

Zu 14.:

Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird das Angebot im Fern- und Regionalverkehr erheblich erweitert und verbessert. Da diese Verbesserungen durch die weitere Verzögerung nun später eintreten und es auch Zeit benötigt, bis die neuen, attraktiven Verbindungen von neuen Fahrgästen angenommen werden, wird sich die IBN-Verschiebung negativ auf die Verkehrswendeziele 2030 des Landes auswirken, auch wenn dies schwer quantifizierbar ist.

Hermann
Minister für Verkehr