

Antrag

der Abg. Silke Gericke und Niklas Nüssle u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Stuttgart 21 – Aktuelles Inbetriebnahmeszenario für den Bahnknoten Stuttgart

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 Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS) bekannt sind, und welche Zeitschiene derzeit für die einzelnen Projektbestandteile (Tiefbahnhof, Zulaufstrecken, ETCS-Ausrüstung in allen drei definierten Bausteinen inklusive geplanter, innovativer Technologien, Flughafenfernbahnhof, S-Bahn-Station Mitternachtsstraße etc.) als realistisch bewertet wird;
2. welche Ursachen ihr von der Deutschen Bahn AG für die erneute Verschiebung der Inbetriebnahme um mehrere Jahre genannt wurden unter Darstellung, wie sie diese bewertet;
3. wie sie die Auswirkungen der erneuten Verschiebung 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);
4. mit welchen Auswirkungen insbesondere auf die geplante RE-Linie 1 (Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen) sie rechnet;
5. welche Auswirkungen die erneute Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 für laufende Verkehrsverträge, neu abgeschlossene Verkehrsverträge und zukünftige Verkehrsverträge sowie die Bereitstellung von Fahrzeugen hat;
6. mit welchen organisatorischen Folgen und Belastungen der Mitarbeitenden der in Baden-Württemberg fahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sie durch die neue Verschiebung rechnet;

7. mit welchen Auswirkungen auf die notwendigen und geplanten Ergänzungen im Bahnknoten Stuttgart (Erhalt der Panoramabahn inklusive Anschluss an Nahverkehrs-dreieck, P-Option als Resilienz- und Deutschlandtakt-Maßnahme etc.) sie durch die erneute Verschiebung rechnet;
8. wie nach ihrer Kenntnis die Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof (oben) vor dem Hintergrund der erneuten Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 erhalten bleiben soll, und wie sie sich dafür einsetzt die Zeit der Kappung der Gäubahn entsprechend der Vereinbarung im Koalitionsvertrag auf ein Minimum zu reduzieren;
9. mit welchen Streckensperrungen sie rechnet, um die von der Bauherrin falsch verlegten Kabel für den DKS zu ersetzen;
10. 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;
11. 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;
12. inwiefern die Landesregierung und die weiteren Projektpartner von der Deutschen Bahn AG in die Entwicklung des neuen Inbetriebnahmeszenarios eingebunden waren;
13. welche Forderungen und Anregungen sie gegebenenfalls in diesem Abstimmungsprozess eingebracht hat, und wie diese von der Deutschen Bahn AG berücksichtigt wurden;
14. welcher Sanierungsbedarf nach ihrer Kenntnis zur Aufrechterhaltung eines sicheren und zuverlässigen Betriebs im Kopfbahnhof (z. B. neues Stellwerk) durch die erneute Verschiebung entsteht, und mit welchen Erschwernissen sie diesbezüglich für die Fahrgäste rechnet;
15. mit welchen Gesamtkosten für Stuttgart 21 die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Landesregierung inzwischen rechnet.

17.6.2026

Gericke, Nüssle, Eichin, Joukov,
Hentschel, Katzenstein GRÜNE

Begründung

Presseberichten zufolge verzögert sich die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 und des Digitalen Knotens Stuttgart nach Absage der gestaffelten Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2026 um bis zu fünf Jahre.

Mit Absage des letzten Inbetriebnahmeszenarios in 2025 hat die Deutsche Bahn AG zugesagt, bis Mitte des Jahres 2026 nach einer umfassenden Revision des Projekts ein neues Inbetriebnahmeszenario in Abstimmung mit den Projektpartnern zu entwickeln.

Im Vorfeld der Lenkungs-kreissitzung am 26. Juni 2026 sind Informationen durch-gesickert, die eine Verschiebung der Inbetriebnahme um rund fünf Jahre und weite-re Milliarden an Mehrkosten prognostizieren. Als Hauptgrund werden fehlerhafte Planungen und Baumängel (z. B. falsch verlegte Kabel) genannt.

Im Koalitionsvertrag „Aus Verantwortung für das Land“ ist vereinbart, die Vollendung von Stuttgart 21 als leistungsfähigen, digitalen Verkehrsknoten zu unterstützen, um Kapazität, Pünktlichkeit und verlässliche Anschlüsse zwischen Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr sowie weiteren Verkehrsträgern zu gewährleisten.

Fahrgäste und Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und eine verlässliche Planungsperspektive. Der Antrag dient der Abfrage des Sachstands bei der Landesregierung, ihrer Bewertung der Planungen der Deutschen Bahn AG sowie der Auswirkungen auf Menschen und Wirtschaft im Land.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 23. Juli 2026 Nr. VM3-0141.5-36/28/3 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 Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS) bekannt sind, und welche Zeitschiene derzeit für die einzelnen Projektbestandteile (Tiefbahnhof, Zulaufstrecken, ETCS-Ausrüstung in allen drei definierten Bausteinen inklusive geplanter, innovativer Technologien, Flughafenfernbahnhof, S-Bahn-Station Mittnachtstraße etc.) als realistisch bewertet wird;*

Die Deutsche Bahn AG (DB) hat beim Lenkungskreis S21 am 26. Juni 2026 ein neues Inbetriebnahmekonzept für den Bahnknoten Stuttgart vorgestellt. Dabei wurde mitgeteilt, dass sich die Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs um weitere fünf Jahre auf Ende 2031 verschieben wird. Die folgende Tabelle zeigt die einzelnen geplanten Inbetriebnahmezeitpunkte der Bestandteile des neuen Bahnknotens Stuttgart:

Datum	Projektbestandteile
Dez 2027	Verbesserung der Fußwegeführung zwischen den Gleisen des Kopfbahnhofs und dem Bonatzbau
Dez 2028	Eröffnung Bonatzbau mit Geschäften, Reisezentrum und Hotel
Dez 2030	Inbetriebnahme Flughafenbahnhof, Große Wendlinger Kurve und Abstellbahnhof Untertürkheim
Dez 2031	Inbetriebnahme Tiefbahnhof mit den Tunneln Feuerbach, Filder, Ober- und Untertürkheim
März 2032	Außerbetriebnahme Gäubahn-Anschluss
Juli 2032	Inbetriebnahme S-Bahn mit Station Mittnachtstraße und digitaler Leit- und Sicherungstechnik, Außerbetriebnahme Kopfbahnhof
Anfang 2033	Inbetriebnahme Tunnel Bad Cannstatt
Dez 2033	Inbetriebnahme Pfaffensteigtunnel
offen	Zweigleisige höhenfreie Anbindung Abstellbahnhof aus Richtung Bad Cannstatt

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

Die DB hat keinen Zeitplan für die Realisierung der vertraglich vereinbarten, leistungsfähigen und zweigleisigen Anbindung des Abstellbahnhofs nach Bad Cannstatt vorgelegt. Sie sichert jedoch zu, die Planungen hierzu nun zügig wieder aufzunehmen. Ebenfalls konnte die DB noch keinen verbindlichen Zeitplan für die Inbetriebnahme der einzelnen Planbereiche des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS) im Baustein 3 vorlegen. Durch die Verzögerungen beim Projekt S21 und dem DKS Baustein 1+2 würden sich aber auch hier Verzögerungen einstellen.

Der Landesregierung ist keine eigene Bewertung möglich, inwieweit die mitgeteilten Inbetriebnahmeschritte realistisch sind. Die DB teilte den Projektpartnern mit, dass es bisher noch keine konkreten Einzelzeitpläne für die noch ausstehenden Bauarbeiten zur Fertigstellung des Projekts S21 gebe. Der Landesregierung liegt lediglich die Präsentation der DB zum Lenkungskreis am 26. Juni 2026 vor, die unter folgendem Link öffentlich einsehbar ist: https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/resource/blob/13957438/9acbc79552133e70df6c8af15a5de64c/20260626_Praesentation-Lenkungskreis-Stuttgart-21-data.pdf

2. welche Ursachen ihr von der Deutschen Bahn AG für die erneute Verschiebung der Inbetriebnahme um mehrere Jahre genannt wurden unter Darstellung, wie sie diese bewertet;

Im Lenkungskreis S21 nannte die DB vier Hauptursachen für die neue Inbetriebnahmekonzeption (siehe auch die in der Stellungnahme zu Ziffer 1 erwähnte Präsentationsunterlage):

Digitalisierung komplexer als erwartet: Die Herausforderungen bei der erstmaligen vollständigen Digitalisierung eines Bahnknotens in Deutschland (u. a. Entwicklung, Tests, Zulassung und Abnahme von Hard- und Software) seien weiterhin hoch. Daraus entstünde zur Umsetzung ein zeitlicher Mehrbedarf von drei Jahren. Damit sei die Digitalisierung zwar weiterhin fordernd, aber im Gegensatz zur bisherigen Kommunikation der DB nicht mehr die kritische Größe, die zu einer Verschiebung bis 2031 führe. Ursächlich für den Zeitmehrbedarf sei auch die in Teilen nicht erfolgte Bereitstellung der baulichen Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik (LST) durch die DB PSU. Die DB sicherte auf Forderung des Landes jedoch ausdrücklich zu, alle geplanten Bausteine und Planbereiche des Digitalen Knoten Stuttgart mit den vereinbarten kapazitätserhöhenden Technologien komplett und ohne Abstriche zu realisieren.

Planungsprozesse nicht ausreichend fortgeschritten: Um eine Inbetriebnahme im Jahr 2026 noch zu ermöglichen, sei in relevanten Teilen des Projekts, insbesondere in Beton- und Kabelgewerken, ohne freigegebene Planung gebaut worden. Teilweise habe dies zu erheblichen Differenzen zwischen Plänen, Freigabeprozessen und erfolgter Umsetzung im Bau geführt. Außerdem wurde keine entsprechende Dokumentation von verlegten Kabeln erstellt, die für eine Abnahme erforderlich sei. Daraus entstünde ein Zeitverzug von vier Jahren.

S21-Technikgebäude aus 2013 nicht passend für den aktuellen Bedarf: Das im Jahr 2013 errichtete Technikgebäude als zentraler Ort für Telekommunikationstechnik, Leit- und Sicherungstechnik, usw. entspräche nicht mehr dem tatsächlichen Bedarf, weshalb es angepasst werden müsse. Dies führe ebenfalls zu einem Zeitmehrbedarf von drei Jahren.

Zu späte Reaktion auf Normänderung bei der Stromversorgung: Eine im Jahr 2021 erfolgte Normänderung bei der Stromversorgung habe beim Projekt aufgrund der aus Sicht der DB sehr geringen Eintrittswahrscheinlichkeit nicht zu entsprechenden Umplanungen geführt. Jedoch habe sich die ursprünglich verfolgte Lösung einer zweiten Einspeisung als nicht mehr genehmigungsfähig erwiesen. Es sei nun eine komplett autarke Stromversorgung zur Kompensation großräumiger Stromausfälle erforderlich. Dies bedeute eine völlig neue Planung, inkl. Planänderungsverfahren, EU-Ausschreibung etc. und führe zu einem Zeitmehrbedarf von vier Jahren.

Die DB hat nicht im Detail ausgeführt, wie der Zeitmehrbedarf begründet ist. Die DB teilte zu den Ursachen mit, dass diese auch Ergebnis der Konzernrevision seien, die schwerwiegende Versäumnisse bei der Projektdurchführung festgestellte habe. Das Ministerium für Verkehr hat die DB um eine Zurverfügungstellung des

Revisionsberichts oder zumindest eine Einsicht gebeten. Dies hat die DB mit der Begründung der Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB abgelehnt. Auf Grundlage der vorliegenden Informationen kann die Landesregierung keine Bewertung der Ursachen der Verschiebung vornehmen.

3. wie sie die Auswirkungen der erneuten Verschiebung 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);

Das ursprünglich ab Dezember 2026 vorgesehene Betriebskonzept ist aufgrund der fehlenden Infrastruktur nicht umsetzbar. Das bestehende Fahrplankonzept 2026 wird daher im Jahr 2027 grundsätzlich fortgeführt. Auch die nachfolgenden Fahrplanjahre 2028 ff. bis zur Inbetriebnahme von S21 werden grundsätzlich auf dem Fahrplanjahr 2026 aufbauen. In Vorbereitung dessen läuft gegenwärtig auch die detaillierte Ausplanung, inwieweit ursprünglich geplante Verbesserungen auch vor der Inbetriebnahme S21 bereits umsetzbar sind.

4. mit welchen Auswirkungen insbesondere auf die geplante RE-Linie 1 (Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen) sie rechnet;

Ohne die Inbetriebnahme von S21 ist der ursprünglich geplante Linienlauf des RE 1 nicht darstellbar. So bleibt es im Fahrplan 2027 beim bisherigen stündlichen RE 1 Karlsruhe–Stuttgart und zusätzlich zweistündlich Karlsruhe–Stuttgart–Crailsheim. Zwischen Wendlingen und Ulm verbleibt der RE 200 und zwischen Stuttgart und Ulm der bisherige RE 5. Der Status quo auf der Südbahn wird im Expressverkehr (RE 3 und RE 5) weiter erhalten.

5. welche Auswirkungen die erneute Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 für laufende Verkehrsverträge, neu abgeschlossene Verkehrsverträge und zukünftige Verkehrsverträge sowie die Bereitstellung von Fahrzeugen hat;

Die Verschiebung hat weitreichende Auswirkungen auf bestehende, neu abgeschlossene und gegebenenfalls 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 nun angepasst werden, da die unterstellten Konzepte und Leistungen bis zur Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und der weiteren Infrastrukturen nicht umsetzbar sind.

Die neuen Verkehrsverträge Netz 35 Los 1 und 2 beginnen trotz der Verschiebung zum Fahrplanjahr 2027. Der bereits laufende Verkehrsvertrag Netz 35 Los 3 und die betroffenen Bestandsverträge mit Arverio Baden-Württemberg müssen an die veränderte Situation angepasst werden.

Die Bereitstellung der eingeplanten Fahrzeuge musste an die notwendigen Änderungen angepasst werden. Der Einsatz erfolgt aber weiterhin, gegebenenfalls auf anderen Linien/bei anderen Unternehmen/in anderen Verkehrsverträgen als ursprünglich geplant.

6. mit welchen organisatorischen Folgen und Belastungen der Mitarbeitenden der in Baden-Württemberg fahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sie durch die neue Verschiebung rechnet;

Die Belastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Planungsabteilungen ist geprägt von der Notwendigkeit, in relativ kurzer Zeit umfangreiche Übergangskonzepte zu planen. Auch in weiteren Bereichen wird den Mitarbeitenden eine erhöhte Flexibilität abverlangt, beispielsweise bei der Ausbildung, wenn ursprünglich geplante Strecken und Fahrzeuge jetzt durch andere ersetzt werden und die Schulungsplanung daran angepasst werden muss.

7. *mit welchen Auswirkungen auf die notwendigen und geplanten Ergänzungen im Bahnknoten Stuttgart (Erhalt der Panoramabahn inklusive Anschluss an Nahverkehrs-dreieck, P-Option als Resilienz- und Deutschlandtakt-Maßnahme etc.) sie durch die erneute Verschiebung rechnet;*

Die Verschiebung der Inbetriebnahme von S21 um weitere fünf Jahre hat erhebliche Auswirkungen auf alle Folgeprojekte im Knoten Stuttgart, die im Einzelnen noch nicht bewertet sind. Direkte Folgen hat beispielsweise der längere Betrieb der Bestandsstrecken, die für einen Baustart der weiteren Projekte außer Betrieb genommen sein müssen. Konkret betrifft das die Sanierung der Panoramabahn und die Errichtung neuer Verkehrsstationen entlang der Strecke, da die Panoramabahn nach Zeitplan der DB noch bis März 2032 in Betrieb sein wird. Deshalb wird sich die bauliche Umsetzung der neuen S-Bahn-Linie „S7 Heimerdingen–Vaihingen“ verzögern. Auch die bauliche Umsetzung der P-Option kann erst später erfolgen, da die Fernbahngleise zwischen Feuerbach und dem Stuttgarter Kopfbahnhof (Strecke 4800) noch bis Sommer 2032 in Betrieb bleiben. Die DB hat im Lenkungskreis mitgeteilt, dass sich die Inbetriebnahme der Planbereiche des DKS Baustein 3 ebenfalls verzögern. Hierzu konnte die DB zum Lenkungskreis noch keinen konkreten Zeitplan vorlegen. Auch hier bestehen Abhängigkeiten zur Umsetzung der S7 sowie der P-Option. Die DB bewertet und überarbeitet die Zeitpläne der Folgeprojekte und stimmt diese mit dem Land und den weiteren Projektpartnern ab. Für die Umsetzung weiterer Teilprojekte des Nahverkehrs-Dreiecks (Anschluss Bad Cannstatt, Regional-T-Spange) rechnet die Landesregierung mit keinen Auswirkungen durch die S21-Verschiebung.

8. *wie nach ihrer Kenntnis die Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof (oben) vor dem Hintergrund der erneuten Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 erhalten bleiben soll, und wie sie sich dafür einsetzt die Zeit der Kappung der Gäubahn entsprechend der Vereinbarung im Koalitionsvertrag auf ein Minimum zu reduzieren;*

Das neue Inbetriebnahmekonzept der DB sieht vor, die Panoramabahn nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs noch bis März 2032 weiterzubetreiben, wodurch die Gäubahn bis zu diesem Zeitpunkt ihren Anschluss an den Kopfbahnhof behält. Die Landesregierung hat sich für die Beibehaltung dieser Reihenfolge aus dem bisherigen Inbetriebnahmekonzept eingesetzt, um den Zeitraum der Unterbrechung der Gäubahn zum Hauptbahnhof auf ein Minimum zu reduzieren. Auf Nachfrage des Landes, wieso kein Weiterbetrieb der Gäubahn bis zur Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels möglich sei, erläutert die DB, dass ab März 2032 aufgrund von Bauarbeiten für die Anbindung der neuen Haltestelle Mittnachtstraße (Rosenstein) kein Weiterbetrieb der Panoramabahn mehr möglich sei. Damit würde sich die Abkopplung der Gäubahn vom Hauptbahnhof bei einer geplanten Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels im Dezember 2033 auf weniger als zwei Jahre verkürzen. Die Landesregierung bewertet eine Forderung nach einem Weiterbetrieb der Panoramabahn bis zur Eröffnung des Pfaffensteigtunnels als mit den übrigen Projektpartnern nicht konsensfähig.

9. *mit welchen Streckensperrungen sie rechnet, um die von der Bauherrin falsch verlegten Kabel für den DKS zu ersetzen;*

Hierzu liegen der Landesregierung bisher keine konkreten Informationen vor. Die DB hat mitgeteilt, dass Detailplanungen, unter anderem zu Streckensperrungen, noch in Erarbeitung sind. Das Land hat gegenüber der DB die klare Erwartung deutlich gemacht, dass Streckensperrungen auf das Minimum zu beschränken und hochwertige Ersatzverkehre bereitzustellen sind.

10. *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;*

Der aktuell im Fahrplanjahr 2026 bestehende Zustand wird im Wesentlichen weitergeführt, so dass die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger ihre Planung daran anpassen können. Die Fahrplankarten für das Fahrplanjahr 2027 wurden zum Stand der Trassenanmeldung Ende April zur Verfügung gestellt. Da der Fahrplan 2027 grundsätzlich auf dem Fahrplan 2026 basiert, ist die Abweichung zum Vorjahr im Allgemeinen gering (vgl. auch die Stellungnahme zu Ziffer 11).

- 11. 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;*

Die Kommunen, Verbünde und Fahrgastverbände wurden für den Jahresfahrplan 2027 am 17. April 2026 in einer Sonder-Fahrplankonferenz, über die Planungen informiert. Fahrgäste informieren sich üblicherweise über die Online-Fahrplanmedien, die regulär gepflegt werden.

- 12. inwiefern die Landesregierung und die weiteren Projektpartner von der Deutschen Bahn AG in die Entwicklung des neuen Inbetriebnahmeszenarios eingebunden waren;*

Die DB hat die Landesregierung und die weiteren Projektpartner in die Entwicklung des neuen Inbetriebnahmeszenarios nicht eingebunden und das Ministerium für Verkehr, den Verband Region Stuttgart und die NVBW als Aufgabenträger des SPNV lediglich in einem vertraulichen Gespräch auf Arbeitsebene Anfang Mai mündlich darüber informiert, dass den Gremien der DB als neues Inbetriebnahmeszenario eine Verschiebung um fünf Jahre unter Beibehaltung der bisherigen Inbetriebnahmereihenfolge vorgeschlagen werden wird.

- 13. welche Forderungen und Anregungen sie gegebenenfalls in diesem Abstimmungsprozess eingebracht hat, und wie diese von der Deutschen Bahn AG berücksichtigt wurden;*

Es bestand in dem in der Stellungnahme zu Ziffer 12 erwähnten Gespräch Einigkeit darüber, dass die enorme Verzögerung in diesem Format nicht bewertet werden kann, aber intensiver Abstimmungsbedarf zu Fahrplänen und Ersatzkonzepten besteht und diese Abstimmungen nach Verkündung des neuen Inbetriebnahmekonzepts im Lenkungskreis am 26. Juni 2026 unverzüglich aufgenommen werden müssen. Der Verband Region Stuttgart drängte außerdem darauf, die S-Bahn vorlaufend und nicht nachlaufend in Betrieb zu nehmen. Die DB hat dies nicht berücksichtigt. Die Auswirkungen einer vorlaufenden Inbetriebnahme der S-Bahn wurden von DB, Ministerium für Verkehr und NVBW für die Fahrgäste insgesamt als nachteilhaft bewertet.

- 14. welcher Sanierungsbedarf nach ihrer Kenntnis zur Aufrechterhaltung eines sicheren und zuverlässigen Betriebs im Kopfbahnhof (z. B. neues Stellwerk) durch die erneute Verschiebung entsteht, und mit welchen Erschwernissen sie diesbezüglich für die Fahrgäste rechnet;*

Die DB hat im Lenkungskreis mitgeteilt, dass sie aufgrund des längeren Betriebs der Bestandsinfrastruktur zusätzliche Instandhaltungsinvestitionen aufwenden muss und wird, um jederzeit einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Dies gilt beispielsweise für das Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs und die Panoramabahn. Konkrete Planungen, welche Folgen die zusätzlichen Bauarbeiten für die Fahrgäste haben, konnte die DB zu diesem Zeitpunkt nicht benennen. Die DB sicherte aber zu, dass alle Bauarbeiten und Sperrpausen für Instandhaltung und Neubau so aufeinander abgestimmt sein werden, dass eine Zusatzbelastung der Fahrgäste auf das absolut notwendige Minimum beschränkt sein wird.

- 15. mit welchen Gesamtkosten für Stuttgart 21 die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Landesregierung inzwischen rechnet.*

Die DB hat im Lenkungskreis bekanntgegeben, dass für die Beschlussfassung der Aufsichtsratssitzung im September eine Erhöhung des Gesamtwertumfangs (GWU) von ca. 3 Milliarden Euro auf dann 14,5 Milliarden Euro vorgeschlagen wird. Darin ist ein Risikozuschlag von ca. 660 Millionen Euro enthalten.

Razavi

Ministerin für Verkehr