

Antrag

des Abg. Michael Joukov u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zusätzliche Maßnahmen rund um „Stuttgart 21“

Antrag

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

1. wie hoch die abgerechneten Baukosten für den Bahnhof Merklingen/Schwäbische Alb sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;
2. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm damit angestrebt wurde und ob sich eine Aussage bezüglich der Zielerreichung treffen lässt;
3. wie hoch die erwarteten Baukosten für die große Wendlinger Kurve sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;
4. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich NBS Wendlingen–Ulm mit dieser Maßnahme angestrebt wird;
5. wie hoch die erwarteten Baukosten für die sogenannte „P-Option“ sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;
6. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich NBS Wendlingen–Ulm dadurch angestrebt wird;
7. wie hoch die erwarteten Baukosten für den Pfaffensteigtunnel sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;
8. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich NBS Wendlingen–Ulm mittels dieser Maßnahme angestrebt wird;
9. wie hoch die erwarteten Investitionskosten für den Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;

10. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich NBS Wendlingen–Ulm dadurch angestrebt wird;
11. welche zusätzlichen Kosten für die European Train Control System (ETCS)-Ausrüstung des Zugmaterials bei der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg entstanden bzw. noch ausstehend sind;
12. welche Gesamtkosten nach Kenntnis der Landesregierung zum jetzigen Stand für das Gesamtprojekt „Stuttgart 21“ erwartet werden.

17.8.2026

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

Begründung

Wir unterstützen die Forderung nach Transparenz bei „Stuttgart 21“ ohne jeden Vorbehalt. Die Deutsche Bahn AG als Bauherrin muss die Transparenz ernst nehmen.

Zur Transparenz gehört allerdings eine saubere Darstellung, welcher Maßnahmenumfang über das eigentliche Projekt notwendig wurde, um den Bahnknoten Stuttgart technisch betriebswürdig zu machen und die Leistungsversprechen zu halten, die einst abgegeben wurden. Ferner gehört dazu die Darstellung, welchen Kostenanteil daran die Projektträgerin Deutsche Bahn AG selbst im Rahmen des Projekts „Stuttgart 21“ trägt und wie hoch die Belastung für öffentliche Haushalte durch die zusätzlichen Maßnahmen ist. Nur mit Transparenz kann Vertrauen entstehen – und Vertrauen wird benötigt, um die anstehenden, baubedingten Streckensperrungen und Behinderungen den Fahrgästen gegenüber zu begründen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 9. September 2026 Nr. VM3-0141.5-36/46/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie hoch die abgerechneten Baukosten für den Bahnhof Merklingen/Schwäbische Alb sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;*

Die Kosten des Bahnhofs Merklingen betragen 31,708 Millionen Euro. Diese wurden vom Land (26,568 Millionen Euro) und durch den Zweckverband Region Schwäbische Alb (5,140 Millionen Euro) finanziert. Nach dem Finanzierungsvertrag mit der DB leistet das Land darüber hinaus einen Wirtschaftlichkeitsausgleich für Unterhaltungsmehraufwendungen an die DB von 8,540 Millionen Euro. Der Zweckverband Region Schwäbische Alb übernahm darüber hinaus die Herstellung des Park&Ride-Parkplatzes und weiterer Maßnahmen im Umfeld des Bahnhofs.

- 2. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm damit angestrebt wurde und ob sich eine Aussage bezüglich der Zielerreichung treffen lässt;*

Der Bahnhof Merklingen dient nicht der Leistungssteigerung, sondern der erstmaligen Schienenanbindung der Region Laichinger Alb an Ulm, den Flughafen und die Stadt Stuttgart. Die Fahrzeit des RE 200 nach Ulm beträgt ca. 12 Minuten

und bietet bereits jetzt eine attraktive Alternative zum Auto. In Richtung Stuttgart ist bisher noch ein Umstieg in Wendlingen nötig. Bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof beträgt die Fahrzeit derzeit knapp 50 Minuten. Die volle Wirkung wird der Bahnhof Merklingen erst mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 erreichen, da dann die Regionalzüge direkt zum Flughafen und zum Stuttgarter Hauptbahnhof durchfahren können. Die Fahrzeit zum Stuttgarter Hauptbahnhof wird sich auf unter 30 Minuten verkürzen. Der Bahnhof Merklingen wird mit rund 1 300 Ein- und Aussteigern pro Tag des RE 200 (Stand zweites Halbjahr 2025) dennoch bereits jetzt gut angenommen. Die Landesregierung rechnet mit weiter steigenden Fahrgastzahlen, sobald die Direktverbindung nach Stuttgart in Betrieb genommen wird.

3. wie hoch die erwarteten Baukosten für die große Wendlinger Kurve sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;

Die Kosten der Großen Wendlinger Kurve betragen nach mehreren von der DB mitgeteilten Erhöhungen zum aktuellen Stand voraussichtlich 178 Millionen Euro. Eine Fertigstellung und Inbetriebnahme wird voraussichtlich erst 2030 im Zuge der Inbetriebnahmestufen von Stuttgart 21 erfolgen. Die Kosten trägt zunächst das Land.

Bei der Entscheidung zur Realisierung der Großen Wendlinger Kurve wurde berücksichtigt, dass aus dem Vertrag zur Finanzierung von Stuttgart 21 aufgrund einer Baukostenindexierung Rückzahlungen durch eine erhöhte Förderung aus dem Bundesprogramm GVFG zu erwarten sind, die das Land zur Realisierung der Großen Wendlinger Kurve einsetzen kann. Die DB beabsichtigt, Mittel in Höhe von 139,8 Millionen Euro an das Land zu erstatten, die diese zur Finanzierung der Großen Wendlinger Kurve einsetzen wird. An den beim Land verbleibenden Kosten der Großen Wendlinger Kurve wollen sich der Verband Region Stuttgart und die Region Neckar Alb hälftig beteiligen, maximal jedoch mit insgesamt 25 Millionen Euro.

4. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich NBS Wendlingen–Ulm mit dieser Maßnahme angestrebt wird;

Mit der Großen Wendlinger Kurve wird ein wesentlicher Engpass im Bahnknoten Stuttgart beseitigt. Dies schafft Stabilität und Flexibilität im Betrieb und zusätzliche Möglichkeiten in der Fahrplangestaltung. Die Realisierung der Großen Wendlinger Kurve ist im Inbetriebnahmefahrplan Stuttgart 21 unterstellt. Das dort unterstellte Angebot wäre ohne die Große Wendlinger Kurve nicht fahrbar.

5. wie hoch die erwarteten Baukosten für die sogenannte „P-Option“ sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;

Die P-Option ist ein Projekt des Deutschlandtakts des Bundes. Ihre Kosten wurden vom Bundesgutachter im Jahr 2021 sehr grob auf rund 170 Millionen Euro (Preisstand 2015) geschätzt. Das Land hat die DB mit der Planung und Umsetzung beauftragt. Es liegen noch nicht für alle Bauabschnitte Vorplanungsergebnisse vor, sodass derzeit keine aktuelle Kostenschätzung vorliegt. Aus den bisherigen Planungsständen zeichnet sich jedoch ab, dass die seinerzeit geschätzten Kosten bei weitem nicht ausreichend sein werden. Die Finanzierung erfolgt durch das Land und mit Bundesfinanzhilfen aus dem GVFG (Fördersatz 75 %).

6. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich NBS Wendlingen–Ulm dadurch angestrebt wird;

Die P-Option stellt eine unterirdische zweigleisige Verbindung zwischen dem Nordzulauf Stuttgart (Feuerbach) und dem Cannstatter S21-Tunnel im Stuttgarter Norden her. Mit der Realisierung der P-Option können vor allem die Flexibilität und Betriebsqualität im Schienenknoten Stuttgart, insbesondere im hoch belasteten Nordzulauf, wesentlich verbessert werden. So wird der stark belastete S21-Tunnel Feuerbach durch die Nutzung des weniger belasteten S21-Tunnels Cannstatt entlastet, die Züge im Nordzulauf können flexibel auf die Zuläufe Feuerbach und Cannstatt verteilt werden und im Fall von Störungen steht eine Ersatzstrecke zur Verfügung.

Gleichzeitig ist die P-Option wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des Deutschlandtakts zwischen Mannheim und Stuttgart, der als zentrales Infrastrukturelement einen neuen Fernbahntunnel zwischen der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart und Stuttgart (Feuerbach) vorsieht. Dieser kann erst gebaut werden, wenn die P-Option vollständig realisiert ist, da erst dann Verkehre in und aus Richtung Norden (Karlsruhe, Mannheim, Heilbronn) während der notwendigen langen bauzeitlichen Sperrung des Feuerbacher Tunnels über die P-Option zum Hauptbahnhof geführt werden können. Mit der Realisierung beider Projekte kann die Kapazität im hochbelasteten Nordzulauf zum Schienenknoten Stuttgart wesentlich erhöht werden.

7. wie hoch die erwarteten Baukosten für den Pfaffensteigtunnel sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;

Der Landesregierung liegen keine Kosten des Gäubahnausbaus Nord (mit Pfaffensteigtunnel) vor. Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen durch den Bund. Im Bundeshaushalt sind Gesamtausgaben von 1 960 Millionen Euro sowie Finanzierungen aus Bedarfsplanmitteln von 1 690 Millionen Euro und Beteiligungen Dritter von 270 Millionen Euro (davon 70 Millionen Euro Eigenmittel der DB) angegeben. Bei der Beteiligung Dritter handelt es sich offenbar um den Festbetrag von 269,7 Millionen Euro, der aus dem Projektbudget von Stuttgart 21 zur Verfügung gestellt wird, da der Gäubahnausbau Nord die durch Stuttgart 21 vorgesehene Einbindung der Gäubahn in den Knoten Stuttgart ersetzt.

8. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich NBS Wendlingen–Ulm mittels dieser Maßnahme angestrebt wird;

Der Gäubahnausbau Nord dient nicht zur Leistungssteigerung im Bahnknoten Stuttgart, sondern ist Teil des Aus- und Neubaus der Gäubahn im Rahmen des Bedarfsplans des Bundes.

Seit Dezember 2016 ist der Ausbau der internationalen Strecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn) im Bundesschienenwegeausbaugesetz verankert, und zwar im „Vordringlichen Bedarf“. Im Kontext des Deutschlandtaktes des Bundes wurde Mitte des Jahres 2020 für dieses Bedarfsplanvorhaben ein geändertes Infrastrukturkonzept vorgelegt, das mit dem Pfaffensteigtunnel auch eine Neukonzeption der Flughafenanbindung umfasst. Zudem beinhaltet dieses Bedarfsplanprojekt im südlichen Bereich Böblingen – Landesgrenze D/CH weitere große Ausbaumaßnahmen.

Als ein wesentliches verkehrliches Ziel verfolgt der Bund mit diesem Ausbau eine gute Integration der Fernverkehrslinie der Gäubahn in seinen Deutschlandtakt. Durch eine merkbare Reisezeitverkürzung (die Deutsche Bahn gibt diese mit rund 20 Minuten an) sollen insbesondere in den Knotenbahnhöfen Stuttgart, Singen und Zürich optimale Anschlussverbindungen zum weiteren Fernverkehrsnetz erreicht werden. Ferner werden Ausbaumaßnahmen im Bereich Böblingen Horb–Landesgrenze D/CH (z. B. die Singener Kurve und Warte-/Überholungsgleise in Böblingen und Tuttingen) auch für Verbesserungen im Güterverkehr sorgen.

9. wie hoch die erwarteten Investitionskosten für den Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) sind und wie sich die Finanzierung zusammensetzt;

Die Kosten für den DKS liegen der Landesregierung nicht vor. Die finalen Kosten für die Umsetzung der DKS-Bausteine 1 und 2 können erst nach Abschluss der Umsetzung von der DB InfraGO AG genannt werden. Für den DKS-Baustein 3 liegen noch keine abschließenden Angebote vor. Insgesamt werden sich die Kosten des DKS auf mehrere Milliarden Euro belaufen. Beim DKS handelt es sich um ein Pilotprojekt der „Digitalen Schiene Deutschland“. Die bundesweite Bedeutung geht daher weit über den Knoten Stuttgart hinaus. Bundesgutachten belegen die Wirtschaftlichkeit der „Digitalen Schiene Deutschland“ trotz hoher Initialisierungskosten. Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen durch den Bund und in geringem Umfang durch Eigenmittel der DB. Die DKS-Bausteine 1 und 2 werden aus dem Projektbudget von Stuttgart 21 mit einem Festbetrag von 160,5 Millionen Euro finanziert, da im Projekt Stuttgart 21 budgetierte Leistungen für konventionelle Leit- und Sicherung bei Umsetzung des DKS Bausteine 1 und 2 entfallen.

10. welche Art Leistungssteigerung im Gesamtprojekt „Bahnknoten Stuttgart“ zusätzlich NBS Wendlingen–Ulm dadurch angestrebt wird;

Die DB hat zum Inbetriebnahmefahrplan Stuttgart 21 eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung durchgeführt. Bei dieser Fahrplanrobustheitsprüfung wurde eine konventionelle Signalisierung unterstellt. Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die Infrastruktur für die zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 vorgesehenen erheblichen Angebotsausweitungen ausreichend leistungsfähig ist. Die Landesregierung erwartet, dass durch die Realisierung des DKS, insbesondere durch den Baustein 3 erhebliche Kapazitäts- und Qualitätssteigerungen erreicht werden.

Mit der Erklärung zu Inhalt und Zielen des Digitalen Knoten Stuttgart (vgl. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/20200421_Erkl%C3%A4rung_DKS_unterzeichnet.pdf) hat die DB Netz AG am 21. April 2020 wesentliche Aussagen zu den Leistungssteigerungen des DKS gemacht. So beabsichtigt die DB Netz AG, die größtmöglichen Effekte hinsichtlich Erhöhung der Kapazität und zusätzlicher Qualität in den hochbelasteten Streckenabschnitten und Bahnhöfen des Gesamtprojekts zu erreichen. Auf der Stuttgarter S-Bahn-Stammstrecke strebt die DB Netz AG durch die Einführung von „ETCS Level 2 ohne Außensignalisierung“ (ETCS L2oS) und dem Hochautomatisierten Fahrbetrieb im Automatisierungsgrad 2 (Automatic Train Operation im Grade of Automation 2, ATO GoA 2) inklusive eines Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystems eine Kapazitätserhöhung von 24 Trassen auf zunächst mindestens 30 Trassen pro Stunde in den Spitzenstunden bei wirtschaftlich-optimaler Betriebsqualität an. Ziel der Ausrüstung ist es, die Mindestzugfolgezeit auf das mögliche Minimum zu reduzieren. In diesem Zuge erfolgt auch die Durchbindung von bisher an der Schwabstraße endenden Zügen nach Stuttgart-Vaihingen (4 Züge pro Stunde und Richtung) bzw. nach Böblingen (2 Züge pro Stunde und Richtung).

Im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof kann nach der Umsetzung des DKS mit allen seinen drei Bausteinen inklusive aller Technologien auf jedem der acht Bahnsteiggleise ohne Weiteres alle fünf Minuten ein Zug fahren, auf jedem der acht daran anschließenden Streckengleise im Schnitt alle zwei Minuten. Im S-Bahn-ähnlichen Hochleistungsbetrieb sollen sich somit nicht nur Kapazitätsreserven über den geplanten Deutschland-Takt hinaus, sondern auch kurze Übergangszeiten für umsteigende Reisende bei gleichzeitig kurzen Haltezeiten für durchfahrende Fahrgäste auf den zahlreichen durchgebundenen Linien ergeben.

11. welche zusätzlichen Kosten für die European Train Control System (ETCS)-Ausrüstung des Zugmaterials bei der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg entstanden bzw. noch ausstehend sind;

Für die vollständige Ausrüstung der Regionalfahrzeuge mit allen Technologien, die im DKS benötigt werden, fallen über die Projektdauer nach derzeitigem Sachstand insgesamt Gesamtkosten in Höhe von ca. 172 Millionen Euro bei der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg als Eigentümerin der vom DKS betroffenen Regionalfahrzeuge an. Dabei ist bereits die Bundesförderung in Höhe von ca. 194,6 Millionen Euro in Abzug gebracht worden. Teil dieser Gesamtkosten sind die Umrüstkosten der 118 Bestandsfahrzeuge vom Typ Talent 3 und Flirt 3, die Kosten für die Stellung von Ersatzfahrzeugen, die Ausrüstungskosten der 161 Neufahrzeuge des Typs Coradia Max sowie Kosten für die fachliche Begleitung der Fahrzeugausrüstungsprojekte.

12. welche Gesamtkosten nach Kenntnis der Landesregierung zum jetzigen Stand für das Gesamtprojekt „Stuttgart 21“ erwartet werden.

Die DB gibt für Stuttgart 21 aktuell einen Gesamtwertumfang von 13 843 Millionen Euro und einschließlich eines Risikozuschlags eine Gesamtwertprognose (Finanzierungsrahmen) von 14 503 Millionen Euro an. Die Kosten für die Ergänzungen wie Große Wendlinger Kurve oder die P-Option sind aufgrund der gesonderten Finanzierungen darin nicht enthalten.

Razavi

Ministerin für Verkehr