

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21

Am 10. Juni 2024 berichteten verschiedene Medien darüber, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs – Stuttgart 21 – um ein Jahr auf Dezember 2026 verschieben wird (vgl. www.bild.de/politik/bahn-muss-stuttgart-21-um-weiteres-jahr-verschieben-666703a03cd76512c9daa977). Noch im März 2024 hatte die DB AG hingegen bekräftigt, dass Stuttgart 21 im Dezember 2025 in Betrieb gehen soll. Bereits im Jahr 2018 hatte die DB AG eine Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das Jahr 2025 bekannt gegeben. Damit ergibt sich seitdem zum zweiten Mal ein neues Datum der Inbetriebnahme für Stuttgart 21. Der neue Bahnhof hätte nach den vorherigen Planungen bereits im Jahr 2024 in Betrieb gehen sollen (vgl. die Präsentationen der Sitzungen des Lenkungskreises vom 15. Oktober 2021, 21. Oktober 2022, 5. Mai 2023 und 11. Juni 2024, www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/mediathek/detail/media/sitzungen-des-lenkungskreises/mediaParameter/show/Medium/).

Nachdem die Kosten des Projekts ursprünglich mit ca. 3 Mrd. Euro veranschlagt wurden, wird es nach aktuellen Schätzungen der DB AG ca. 11 Mrd. Euro und damit mehr als das Dreifache kosten (vgl. Präsentation zur Sitzung des Lenkungskreises am 11. Juni 2024, www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/mediathek/detail/media/sitzungen-des-lenkungskreises/mediaParameter/show/Medium/).

Die Verteilung der Kosten von bis zu 4,5 Mrd. Euro wurde 2009 in einem Finanzierungsvertrag geregelt. Das Land Baden-Württemberg sicherte damals eine Beteiligung in Höhe von 931 Mio. Euro zu, die Stadt Stuttgart gab 292 Mio. Euro, der Flughafen Stuttgart beteiligte sich mit 227 Mio. Euro und der Verband Region Stuttgart sicherte 100 Mio. Euro zu (vgl. www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/projekt/finanzierung-und-kosten/s21-neuordnung-bahnknoten-stuttgart/finanzierung/). Als sich erhebliche Mehrkosten abzeichneten, klagten nach Kenntnis der Fragestellerin mehrere Gesellschaften der DB AG gegen das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, den Verband Region Stuttgart und den Flughafen Stuttgart auf eine Beteiligung an den zusätzlich aufzubringenden Mitteln. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat die Klage Anfang Mai 2024 abgewiesen. Somit muss die DB AG die milliardenschweren Mehrkosten voraussichtlich alleine tragen (www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/verwaltungsgerichtsentscheidung-zur-stuttgart-21-klage#:~:text=Das%20Verwaltungsgericht%20Stuttgart%20hat%20entschieden%20Landesverkehrsministeri-um%20in%20seiner%20Rechtsauffassung%20best%20C3%A4tigt).

Inzwischen hat sich der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages auf Antrag der Fragestellerin in zwei Sondersitzungen mit der Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 befasst (vgl. www.bundestag.de/ausschuesse/a15_

verkehr/tagesordnungen). Nachdem die Ampelkoalition für die erste Sitzung die Einladung des Bundesministers für Digitales und Verkehr und der zuständigen Bahn-Vertreter verweigert hatte, standen in der zweiten Sondersitzung ein Vertreter des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie Vertreter der DB AG bzw. der DB InfraGO AG den Ausschussmitgliedern Rede und Antwort. Dabei sind aus Sicht der Fragestellerin jedoch Fragen offengeblieben, zum Beispiel zu den Verantwortlichkeiten für die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21, welche von der Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller entgegen der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts betreffend die Auskunftspflicht der Bundesregierung zur Deutschen Bahn AG immer wieder bestritten werden (vgl. www.bundesverfassungsgericht.de/ShareDDocs/Entscheidungen/DE/2017/11/es20171107_2bve000211.html) – und den sich ergebenden Mehrkosten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt es die Bundesregierung, dass die DB AG noch im März 2024 verkündet hat, dass Stuttgart 21 im Dezember 2025 in Betrieb gehen soll und wenige Monate später plötzlich eine Verschiebung um ein weiteres Jahr notwendig ist?
2. Gab es im März 2024 Anzeichen dafür, dass sich das Projekt Stuttgart 21 verzögert, wenn ja, welche Anzeichen hatte die Bundesregierung im März 2024, dass sich das Projekt verzögert, und wie hat die Bundesregierung darauf reagiert, und wenn nein, warum nicht?
3. Zu welchem Zeitpunkt stand fest, dass sich die Eröffnung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs verschieben wird?
4. Warum hat die DB AG als Zeitpunkt für die Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 den 11. Juni 2024 und damit den Dienstag zwei Tage nach der Europawahl gewählt, und war die Bundesregierung an der Festlegung dieses Termins beteiligt, und wenn ja, wie?
5. Werden sich neben dem Stuttgarter Hauptbahnhof auch andere von Stuttgart 21 umfasste Projekte (insbesondere der Pfaffensteigtunnel und die Anbindung der Gäubahn) verzögern, wenn ja, wie lange (bitte Projekte und Verschiebungsdauer einzeln aufschlüsseln), und wenn nein, warum nicht?
6. Welche Auswirkungen wird die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 um ein weiteres Jahr auf den Fern- und Regionalverkehr in Süddeutschland, aber auch in anderen Ländern haben?
7. Welche anderen Schienenprojekte werden durch die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 beeinträchtigt (bitte einzeln auflisten)?
8. Auf welchen Schienenstrecken, die von Stuttgart 21 profitieren sollten, kommt es durch die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zu Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs, wie zum Beispiel einer schlechteren Taktung (bitte einzeln nach Strecken im Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr auflisten)?
9. Welche Auswirkungen hat die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf den Schienengüterverkehr?
10. Inwieweit beeinträchtigt die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 die Erreichung des Ziels der von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP getragenen Bundesregierung, den Anteil des Güterverkehrs am gesamten Schienenverkehr auf 25 Prozent zu steigern?

11. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Schaden, den die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verursacht?
12. Welche Auswirkungen ergeben sich durch die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf den grenzüberschreitenden Schienenverkehr in die Schweiz und nach Österreich (bitte einzeln nach Verbindungen auflisten)?
13. Werden die Kosten des Projekts noch höher ausfallen als die angegebenen 11 Mrd. Euro?
14. Wie finanziert die DB AG die Mehrkosten, die sich durch die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ergeben?
15. Wo in der Bilanz der DB AG bzw. der DB InfraGO AG sind die Rückstellungen für die gerichtlich beschiedene alleinige Finanzierung der Mehrkosten durch den Konzern zu finden?
16. Auf welche Ursachen ist die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 seit der Regierungsübernahme durch die Koalition aus SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP im Jahr 2021 zurückzuführen (bitte einzeln und geordnet nach Zeitpunkten angeben)?
17. Wann und von wem wurde der Bundesverkehrsminister bzw. die Hausleitung des BMDV über die erste und insbesondere die zweite Verschiebung auf Ende 2026 informiert (bitte einzeln auflisten)?
18. Wer hat seitens der Bundesregierung die Einhaltung des Zeitplans durch die DB AG kontrolliert?
19. Wann stand welcher Vertreter der Bundesregierung zur Einhaltung des Zeitplans mit den zuständigen Personen der DB AG bzw. der DB InfraGO AG in Kontakt (bitte einzeln nach Datum und Personen aufschlüsseln)?
20. Hat ein Vertreter des BMDV an den jeweiligen Sitzungen des Lenkungskreises, in dem das BMDV laut Geschäftsordnung des Lenkungskreises einen Sitz hat, teilgenommen, wenn ja, wann und wer (bitte einzeln Datum und Vertreter des BMDV angeben), und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 9. Juli 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

