

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion CDU/CSU – Drucksache 20/12387 –**

#### **Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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-ulm.de/mediathek/detail/media/sitzungen-des-lenkungskreises/mediaParameter/show/Medium/](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.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-ulm.de/mediathek/detail/media/sitzungen-des-lenkungskreises/mediaParameter/show/Medium/](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.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-ulm.de/projekt/finanzierung-und-kosten/s21-neuordnung-bahnknoten-stuttgart/finanzierung/](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.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%20ent](http://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/verwaltungsgerichtsentscheidung-zur-stuttgart-21-klage#:~:text=Das%20Verwaltungsgericht%20Stuttgart%20hat%20ent)

schieden, Landesverkehrsministeri-um%20in%20seiner%20Rechtsauffassung%20best%3%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](http://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](http://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2017/11/es20171107_2bve000211.html)) – und den sich ergebenden Mehrkosten.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt Stuttgart 21 (S 21) ist ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG), des Landes Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, des Verbands Region Stuttgart und der Flughafen Stuttgart GmbH. Der Bund ist selbst nicht Projektpartner des Projektes S 21 und daher nicht zuständig für die Planung und Durchführung sowie evtl. Änderungen und Einschränkungen im Rahmen der Projektabwicklung.

Die DB AG hat bereits auf der Halbjahres-Bilanzpressekonferenz im Juli 2023 und auch auf der Pressekonferenz nach der S 21-Lenkungskreissitzung am 1. Dezember 2023 ausgeführt, dass viele große Bauvorhaben der DB AG in Deutschland von der stark gestiegenen Inflation im Baubereich betroffen sind, weshalb die Kosten- und Terminplanungen für S 21 überprüft wurden.

Die DB AG hatte die Projektpartner und die Öffentlichkeit ([www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/presse/pressemitteilungen/newsdetail/news/1667-stuttgart-21-fuer-fahrgaeste-stets-stabiler-fahrplan-oberstes-ziel-bei-inbetriebnahme/](http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/presse/pressemitteilungen/newsdetail/news/1667-stuttgart-21-fuer-fahrgaeste-stets-stabiler-fahrplan-oberstes-ziel-bei-inbetriebnahme/)) im März 2024 darüber informiert, dass der bestehende Kopfbahnhof aufgrund der großen Herausforderungen beim bundesweiten Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart auch 2026 weiter in Betrieb bleiben wird, und dass die DB AG anstrebt, alle wesentlichen Elemente von S 21 – mit Ausnahme der Gäubahnanbindung über den Flughafen – bis spätestens Ende 2026 in Betrieb zu nehmen.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG und die Projektpartner haben sich im S 21-Lenkungskreis am 11. Juni 2024 auf eine Eröffnung des künftigen Hauptbahnhofs im Dezember 2026 verständigt.

Nach Angaben der DB AG werden die Termine für die Sitzungen zwischen der DB AG und den S 21-Projektpartnern Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart GmbH abgestimmt.

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?
7. Welche anderen Schienenprojekte werden durch die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 beeinträchtigt (bitte einzeln auflisten)?

Die Fragen 5 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG ist diese bestrebt, die Auswirkungen der Verschiebung auf andere Schienenprojekte zu vermeiden. Die aktuell laufenden Schienenprojekte werden innerhalb dieses Prozesses proaktiv gesteuert, um ggf. entstehende Auswirkungen auf diese Weise zu minimieren.

Nach Angaben der DB AG soll es keine weiteren Verzögerungen geben. Die geplante Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels 2032 sei nicht von der Inbetriebnahme von S 21 abhängig.

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?
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)?

Die Fragen 6 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG hat die Erarbeitung der Fahrplankonzepte für das Fahrplanjahr 2026 begonnen; hierüber können noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden.

9. Welche Auswirkungen hat die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf den Schienengüterverkehr?

Für den Schienengüterverkehr sind nach Angaben der DB AG keine Auswirkungen zu erwarten.

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?

Um den Schienengüterverkehr (SGV)-Anteil am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern, sind Maßnahmen in den drei Handlungsfeldern Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und des Netzzugangs, Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV und Modernisierung des SGV durch Förderung von Innovationen notwendig. Dazu arbeiten Bund und Sektor gemeinsam an der Umsetzung und Weiterentwicklung der insgesamt 66 Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr von 2017.

Kapazitätssteigernde Infrastrukturmaßnahmen wie Stuttgart 21 tragen zum Erreichen der Wachstumsziele im SGV bei. Eine quantifizierbare Beeinträchtigung wird allerdings nicht gesehen, da die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr unabhängig von einzelnen Infrastrukturvorhaben kontinuierlich umgesetzt werden.

11. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Schaden, den die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verursacht?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Angaben im Sinne der Fragestellung vor.

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)?

Nach Angaben der DB AG wird sich Richtung Schweiz die Unterbrechung der Panoramabahn und somit die Verlegung des Endpunkts der IC-Linie Stuttgart – Zürich von Stuttgart Hauptbahnhof nach Stuttgart-Vaihingen auf Frühjahr 2026 verschieben. Richtung Österreich und auf anderen Relationen Richtung Schweiz sind durch die Verschiebung der Inbetriebnahme von S 21 keine Auswirkungen zu erwarten

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?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gesamtwertumfang des Projekts liegt bei 10,953 Mrd. Euro. Inklusive eines Risikopuffers beträgt der Gesamtfinanzierungsrahmen 11,453 Mrd. Euro.

Die entstehenden Kosten können nach Angaben der DB AG innerhalb der sogenannten freien Vorsorge im Gesamtwertumfang abgebildet werden.

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?

Die DB AG hat die Kosten für die Fertigstellung des Projektes S 21 aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht bereits als Eigenmittel in ihrer Planung abgebildet. Das Urteil führt insoweit nicht zu einer Verschlechterung gegenüber der aktuellen Planung.

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)?

Die Verschiebung der Inbetriebnahme von S 21 ist auf die großen Herausforderungen beim bundesweiten Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart zurückzuführen.

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 auflühren)?
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)?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Bund ist selbst nicht Projektpartner des Projektes S 21 und daher nicht zuständig für die Planung und Durchführung sowie evtl. Änderungen und Einschränkungen im Rahmen der Projektabwicklung.

Die Bundesregierung nimmt ihre Verantwortung als Eigentümer insbesondere durch die Bundesvertretung im Aufsichtsrat der DB AG und seinen Ausschüssen wahr. Die Vertreterinnen und Vertreter vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Bundesministerium der Finanzen und Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Aufsichtsrat der DB AG lassen sich regelmäßig über den Status, Baufortschritt und die Kosten- und Terminentwicklung des Projekts insgesamt und einzelner Projektabschnitte informieren. Für die Quartalsberichterstattung des Vorstands ist im Rahmen der ordentlichen Sitzungen des Aufsichtsrats ein eigenständiger Tagesordnungspunkt vorgesehen.

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?

Das BMDV ist nicht Mitglied im Lenkungskreis und kann daher auch nicht an Beschlussfassungen des Lenkungskreises mitwirken. Das BMDV kann lediglich als Gast teilnehmen. An den letzten Sitzungen des Lenkungskreises hat kein Vertreter des BMDV als Gast teilgenommen.

