

## Antrag

**der Abgeordneten Stephan Brandner, Markus Frohnmaier, Lars Haise, Wolfgang Wiehle, Peter Bohnhof, Joachim Bloch, Rainer Galla, Jochen Haug, René Bochmann, Alexis L. Giersch, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Strauß, Dr. Michael Blos, Dr. Malte Kaufmann, Ruben Rupp, Diana Zimmer, Erhard Brucker, Marcus Bühl, Tobias Ebenberger, Boris Gamanov, Kay Gottschalk, Udo Theodor Hemmelgarn, Dr. Michael Kaufmann, Rocco Kever, Heinrich Koch, Achim Köhler, Reinhard Mixl, Iris Nieland, Arne Raue, Dr. Paul Schmidt, Mathias Weiser, Sven Wendorf, Jörg Zirwes und der Fraktion der AfD**

### **Einsetzung des 1. Untersuchungsausschusses der 21. Wahlperiode („Stuttgart 21“)**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag setzt einen parlamentarischen Untersuchungsausschuss zwecks Aufklärung von Ursachen der planerischen, terminlichen und finanziellen Abweichungen des Projekts „Stuttgart 21“ der Deutschen Bahn AG sowie zwecks Aufklärung der Entscheidung für das zusätzlich geplante Infrastrukturbauwerk „Pfaffensteigtunnel“ ein.

A. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Projekt „Stuttgart 21“ (im Folgenden: S 21) ist ein Eisenbahninfrastrukturprojekt zur Neuordnung des Eisenbahnknotens Stuttgart sowie ein damit verbundenes Städtebauprojekt der Landeshauptstadt von Baden-Württemberg. Im Rahmen des Projekts entstehen ein neuer unterirdischer Hauptbahnhof und elf neue, meist in Tunnellage errichtete Strecken. Freiwerdende Gleisflächen sollen zur Stadtentwicklung Stuttgarts genutzt werden. Stuttgart 21 steht in einem engen Zusammenhang mit der 2022 fertiggestellten Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm. Die Errichtung eines unterirdischen, neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs war jedoch nicht Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm, die bereits Ende 2022 in Betrieb genommen worden ist.

Am 18. April 1994 wurde das Projekt S 21 erstmals öffentlich vorgestellt. Die ursprünglich geplante Inbetriebnahme für das Jahr 2008 hat sich um fast 20 Jahre verzögert. Wichtige Bauabschnitte zur Einbindung der Gäubahn fehlen dann immer noch. Hierfür soll ein zusätzliches Vorhaben „Pfaffensteigtunnel“ realisiert werden.

Der letztgenannte Eröffnungstermin für S 21, geplant für Dezember 2026, wurde Ende 2025 abgesagt. Ein neuer Termin soll erst Mitte 2026 bekannt gegeben werden. Eine

Selbstbefassung (21[15]SB-31) in der 17. Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 14. Januar 2026 mit Befragung eines Projektverantwortlichen der DB AG und eine weitere Befragung der Vorsitzenden des Vorstands der DB AG in der 18. Sitzung des Verkehrsausschusses am 28. Januar 2026 (21[15]SB-29) haben keine Klarheit über einen neuen Eröffnungstermin sowie die Lösung der bestehenden technischen Probleme und damit verbundenen zusätzlichen Risiken erbracht.

Ob die Kapazitätsanforderung allein mit dem geplanten Tiefbahnhof zu erfüllen sind, erscheint wieder offen. Die Planung des zusätzlichen Pfaffensteigtunnels zur Anbindung der Gäubahn wird mit Aufgabe des Kopfbahnhofs begründet. Wenn es aber eines zumindest teilweisen Weiterbetriebs des Kopfbahnhofs bedarf, könnten die zu erwartenden zusätzlichen Baukosten von veranschlagten 2 bis 3 Mrd. Euro eingespart werden.

Die offiziellen Kostenschätzungen des Projekts S 21 sind mehrmals gestiegen: von 2,46 Mrd. Euro bei Planungsbeginn auf über 4,1 Mrd. Euro bei Baubeginn auf rund 11,5 Mrd. Euro bis Ende des Jahres 2025 – ohne das zusätzliche Projekt Pfaffensteigtunnel. Das Projekt S 21 ist in den vergangenen Jahren immer wieder vom Bundesrechnungshof kritisiert worden. Bereits 2019 warnte der Bundesrechnungshof vor Verzögerungen und Kostensteigerungen.

Die Bundesregierung hat das Projekt S 21 wiederholt als „eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG“ bewertet. Es sei kein Bedarfsplanprojekt des Bundes. Der Bund ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht Projektpartner. Er nimmt seine Verantwortung als Eigentümer der DB AG lediglich durch die Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB AG wahr (vgl. BMDV-Drucksachen 20[15]233 für die 66. Ausschusssitzung des Verkehrsausschusses am 13. März 2024 und 20[15]274 für die 74. Sitzung am 5. Juni 2024). Es ist aber offensichtlich, dass das Unternehmen Deutsche Bahn AG nicht in der Lage ist, das Projekt S 21 aus Eigenmitteln zu finanzieren.

Am 31. Oktober 2001 wurde das erste Planfeststellungsverfahren für S 21 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eröffnet, erste Beschlüsse erfolgten 2005 und 2006. Der Finanzierungsvertrag wurde am 30. März 2009 von den Projektpartnern unterzeichnet.

Die Landeshauptstadt Stuttgart erwarb am 21. Dezember 2001 nahezu die gesamten durch S 21 freiwerdenden Flächen (Gebiete A2, A3, B, C und D) mit einem Gesamtumfang von 109 Hektar für 897,7 Mio. DM (459 Mio. Euro) von der Deutschen Bahn AG und finanzierte einen Teil des Eigenanteils der DB AG vor.

B. Der Deutsche Bundestag beschließt:

#### I. Einsetzung eines Untersuchungsausschusses

Es wird ein Untersuchungsausschuss gemäß Artikel 44 des Grundgesetzes eingesetzt. Dem Untersuchungsausschuss sollen neun ordentliche Mitglieder (CDU/CSU-Fraktion: drei Mitglieder, AfD-Fraktion: zwei Mitglieder, SPD-Fraktion: zwei Mitglieder, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: ein Mitglied, Fraktion Die Linke: ein Mitglied) und eine entsprechende Anzahl von stellvertretenden Mitgliedern angehören.

#### II. Untersuchungszeitraum

Der Untersuchungsausschuss soll sich ein Gesamtbild zur Entstehungsgeschichte seit Abschluss des Finanzierungsvertrags, zu möglichen Versäumnissen der DB AG und zu möglichen mangelnden Wahrnehmungen der Kontrollfunktionen durch die Vertreter der Bundesrepublik Deutschland im Aufsichtsrat von DB AG und DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG und DB Station&Service AG) sowie in den für den Verkehr und für Finanzen zuständigen Bundesministerien verschaffen.

Am 2. Februar 2010 wurde der symbolische Baubeginn in Anwesenheit des damaligen Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer, des damaligen Vorstandsvorsitzenden der DB AG Rüdiger Grube, des damaligen baden-württembergische Ministerpräsidenten Günther Oettinger und des damaligen Stuttgarter Oberbürgermeisters Wolfgang Schuster begangen. Grundlage hierfür war der Abschluss des Finanzierungsvertrags am 30. März 2009. Der Untersuchungszeitraum soll mit diesem Datum – dem 30. März 2009 – beginnen und den Zeitraum bis zum Beschluss des Bundestages über die Einsetzung dieses Untersuchungsausschusses aufarbeiten.

Der Untersuchungsausschuss setzt im Rahmen des Untersuchungszeitraums Schwerpunkte auf diejenigen Zeitabschnitte, in denen wesentliche Entscheidungen getroffen wurden.

### III. Untersuchungsauftrag

Der Untersuchungsausschuss soll insbesondere klären:

1. seit wann dem Vorstand der DB AG intern bekannt war, dass der geplante Eröffnungstermin von S 21 für Dezember 2026 nicht zu halten ist, und ob zwischen diesen Kenntnissen und der Information des Aufsichtsrates und des Bundesverkehrsministeriums ein unbegründet langer Zeitraum lag;
2. wie hoch der Umsatzausfall für die DB InfraGO AG für jeden Tag der Nichtinbetriebnahme ist;
3. wie hoch die Finanzierungskosten für die DB InfraGO AG für jeden Tag sind und ob die Nichtinbetriebnahme für die DB InfraGO AG liquiditätsgefährdend ist;
4. was die Ursachen und Folgen der bislang nicht erfolgten Inbetriebnahme des digitalen Europäischen Zugbeeinflussungssystems (ETCS) für das Projekt S 21 und das Gesamtsystem sind;
5. welche Folgen die Realisierung des Verkehrsknotens Stuttgart für Schienenfahrzeuge hat, die nicht mit ETCS ausgestattet sind;
6. ob das digitale Zugbeeinflussungssystem ETCS Einfluss auf die Bahnhofskapazitäten und insbesondere auf die Fahrgastwechselzeiten des geplanten Tiefbahnhofs hat;
7. ob die Einführung des Deutschlandtickets Einfluss auf das zu erwartende Fahrgastaufkommen und die daraus resultierenden Fahrgastwechselzeiten hatte und weiterhin hat;
8. ob die Kapazitäten des Tiefbahnhofs ausreichend sind und genügend Reserven mitbringen, um die Nachfrage zu befriedigen;
9. ob die Kapazitäten der Schienenwege zum neuen Tiefbahnhof ausreichend sind, um langfristig die Nachfrage nach Trassen abzudecken;
10. ob es ein Planungsszenario gibt, zusätzliche Bahnhofskapazitäten oberirdisch zu erhalten oder neu zu schaffen, beispielsweise durch teilweise Erhaltung des alten Kopfbahnhofs oder Errichtung eines weiteren Fernbahnhofs im Bereich des Neckarparks;
11. ob auf die Realisierung des Pfaffensteigtunnels verzichtet werden kann, wenn der Kopfbahnhof aus Kapazitätsgründen teilweise erhalten werden muss;
12. ob es ein vornehmlich politisches Interesse an der Realisierung eines weiteren Tunnelbauwerks Pfaffensteigtunnel in Ergänzung der in Bau befindlichen Infrastruktur von S 21 gibt, auf das verkehrlich aber verzichtet werden kann;
13. ob es Vorabgespräche zwischen politischen Entscheidungsträgern und Planungs- sowie Bauunternehmen gegeben hat und ob es Zusammenhänge zwischen Spenden an politische Parteien und Entscheidungen für die Planung einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere des Pfaffensteigtunnels, gibt;

14. ob der Erhalt der bestehenden Panoramabahn eine ausreichende und preiswertere Variante zum Pfaffensteigtunnel ist;
15. ob die durch den Lenkungskreis S 21 für den Pfaffensteigtunnel festgelegten Zielkosten nach den Erfahrungen des Gesamtprojekts S 21 realistisch sind;
16. weshalb die DB AG bereits am 9. Februar 2026 mit den Vorarbeiten für den Vortrieb des Pfaffensteigtunnels begonnen hat und Bund und DB AG die Finanzierungsvereinbarung für den Pfaffensteigtunnel geschlossen haben, ohne die Frage der Kapazitäten des neuen Tiefbahnhofs und möglicher Konsequenzen daraus abschließend geprüft zu haben;
17. wie das Projekt S 21 zum Zeitpunkt des Baubeginns am 2. Februar 2010 hinsichtlich seiner verkehrlichen Bedeutung für das Gesamtnetz seitens der zuständigen Bundesministerien bewertet wurde;
18. wie das Projekt S 21 hinsichtlich seiner verkehrlichen Bedeutung für das Gesamtnetz seitens der Deutschen Bahn AG, der Verkehrswirtschaft und -wissenschaft unter Betrachtung des zehn Jahre nach Baubeginn vorgestellten Konzepts des Deutschlandtakts (dritter Entwurf vom 30. Juni 2020) bewertet wurde;
19. wie das Projekt S 21 zum Zeitpunkt des Baubeginns am 2. Februar 2010 hinsichtlich seiner Finanzierungsplanung und -risiken seitens der zuständigen Bundesministerien bewertet und wie lange es als eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG interne bewertet wurde;
20. ob und wenn ja, zu welchen Zeitpunkten sich die Risikobewertung hinsichtlich der Finanzierung und des Projekts S 21 seitens der zuständigen Bundesministerien verändert hat;
21. welche Auswirkungen der Projektverlauf auf den Cashflow des DB-Konzerns, seine Jahresergebnisse und Verschuldung genommen hat;
22. welche Informationen seitens des Vorstands des DB-Konzern gegenüber dem Aufsichtsrat und seinen Anteilseignern hinsichtlich der Projektentwicklung betrieben wurden und ob diese vollumfänglich waren;
23. ob es folgenschwere Pflichtverletzungen seitens der Vorstände oder der Aufsichtsräte von DB AG und ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) bei der Projektbegleitung gab;
24. wie das Projekt S 21 zum Zeitpunkt des Baubeginns am 2. Februar 2010 hinsichtlich der baulichen und geologischen Herausforderungen für die Zeitplanung von der DB AG und den zuständigen Bundesministerien bewertet wurde;
25. ob es zum Zeitpunkt des Baubeginns am 2. Februar 2010 eine belastbare Risikobewertung („Worst-Case-Analyse“) gab, wie diese entstand und ob alle Risiken benannt wurden;
26. wie hinsichtlich der für Finanzen oder Verkehr zuständigen Bundesministerien und der zuständigen Aufsichtsräte der DB AG eine Kontrolle über die Verwendung der Verkaufserlöse in Höhe von rund 459 Mio. Euro für die Gleisvorflächen erfolgte;
27. durch welche Maßnahmen und Kontrollen sichergestellt worden ist, dass die Verkaufserlöse für die Gleisvorflächen auch vollständig in die Realisierung des Projekts Stuttgart 21 geflossen sind;
28. wie die seitens der DB AG durch den Verkauf der Gleisflächen des aufzugebenen Kopfbahnhofs Stuttgart vereinnahmten Beträge bis zum Baubeginn angelegt wurden und wie sich die Entwicklung der daraus resultierenden Erlöse am 2. Februar 2010 darstellten;

29. welche möglichen Koppelgeschäfte hinsichtlich der Konzernstruktur der DB AG, des geplanten und 2008 abgesagten Börsengangs und Verkehrsverträgen mit dem Land Baden-Württemberg Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns im Untersuchungszeitraum hatten;
30. auf Grundlage welcher juristischen Bewertungen die Klage der DB AG und ihrer EIU am 23. Dezember 2016 vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart (13 K 9542/16) sowie der gerichtliche Antrag der DB AG und ihrer EIU auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 7. Mai 2024 an den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (14 S 1737/24) erfolgte;
31. welche internen und weiteren Kosten der DB AG und ihren EIU in Vorbereitung und Durchführung der Verfahren 13 K 9542/16 und 14 S 1737/24 entstanden sind und wie es zur Beauftragung der die DB AG und ihre EIU vertretenden Rechtsanwälte kam;
32. wie die DB AG und ihre EIU die zusätzlichen Projektkosten oberhalb eines Betrags von 4,562 Mrd. Euro zu finanzieren gedenken;
33. ob die Bundesrepublik Deutschland den finanziellen Mehrbedarf für das Projekt S 21 durch Baukostenzuschüsse, andere Subventionen oder durch eine weitere Kapitalerhöhung decken und ob das eigenwirtschaftliche Projekt der DB AG somit im Untersuchungsausschuss zu einem durch den Bund subventionierten Projekt geworden ist;
34. welche Auswirkungen die Finanzierung von S 21 auf die Finanzierung und Instandhaltung des Bestandsnetzes der DB InfraGO AG hatte;
35. inwieweit die DB AG und die Bundesregierung auf die begleitenden Berichte nach § 88 Abs. 2 BHO (V2-2019-0924, V2-0001519 u. a.) sowie Warnungen des Bundesrechnungshofes (BRH) reagiert und beachtet haben;
36. ob die negativen finanziellen Erfahrungen in die Planung vergleichbarer noch nicht begonnener Großprojekte (Fernbahntunnel Frankfurt, Hamburger Verbindungsbahn-Entlastungstunnel u. a.) hinsichtlich ihrer Kostenrisiken Eingang gefunden haben und sich die Sichtweise des Bundesministeriums für Verkehr geändert hat.

Berlin, den 3. März 2026

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**





