



Lenkungskreis Stuttgart 21

06.12.2024 | DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



STUÏGART



1. **Begrüßung**
2. Sachstand IBN-Konzepte
3. Projektstatus S21
4. Stand Digitaler Knoten Stuttgart
5. Verschiedenes

Berthold Huber / Winfried Hermann

Geschäftsführung PSU

Geschäftsführung PSU

Geschäftsführung PSU, VM, VRS

Alle

Agenda

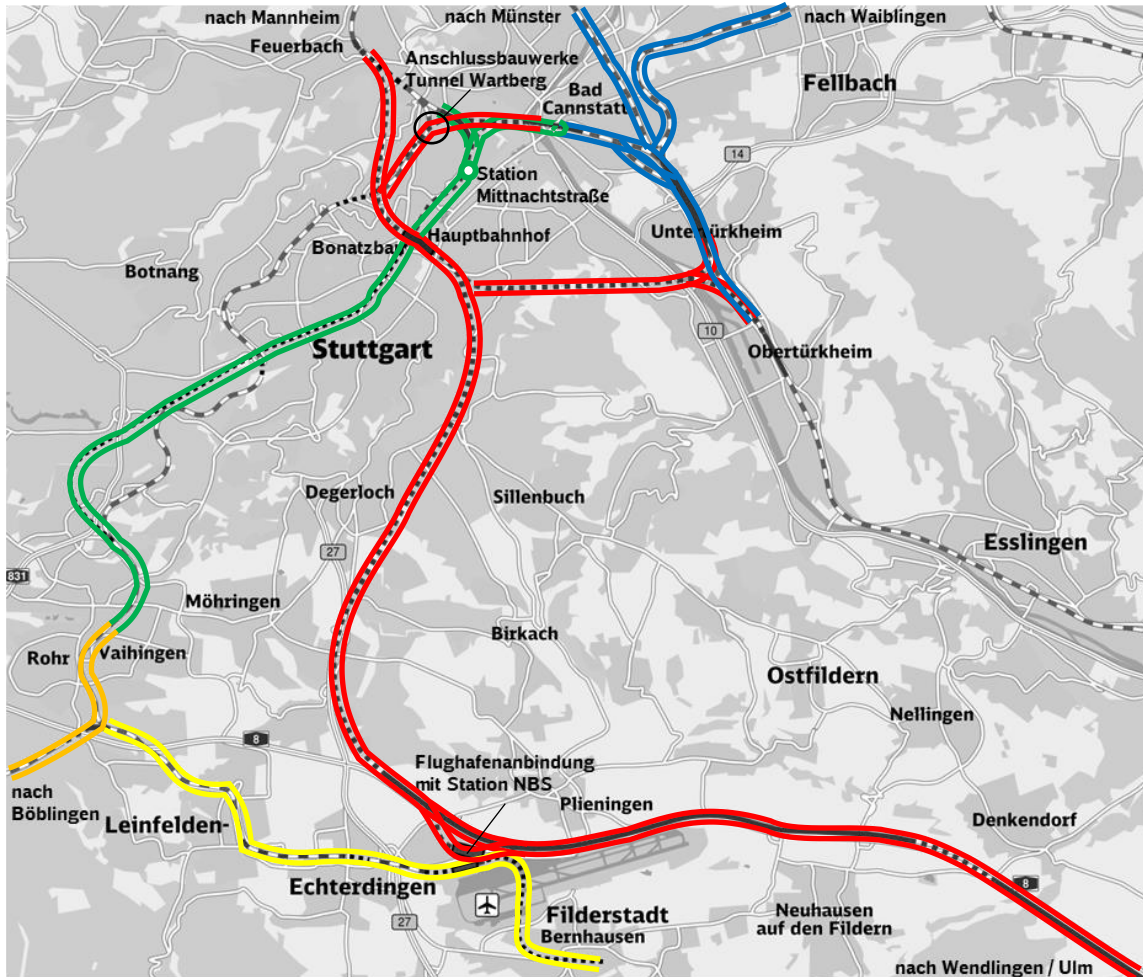


- | | | |
|----|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. | Begrüßung | Berthold Huber / Winfried Hermann |
| 2. | Sachstand IBN-Konzepte | Geschäftsführung PSU |
| 3. | Projektstatus S21 | Geschäftsführung PSU |
| 4. | Stand Digitaler Knoten Stuttgart | Geschäftsführung PSU, VM, VRS |
| 5. | Verschiedenes | Alle |

Sachstand IBN-Konzepte

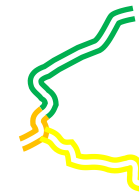


Die vollständige IBN von Stuttgart 21 ist weiterhin für Dezember 2026 vorgesehen



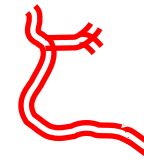
ZE Untertürkheim 2 IBN-Phasen

- Bad Cannstatt, Untertürkheim, Münster, Hafen
- Abstellbahnhof Untertürkheim



ZE S-Bahn 2 IBN-Phasen

- Vaihingen bis Flughafen/Filderstadt
- Stammstrecke und Bereich Neubau S-Bahn



ZE Fernbahn 4 IBN-Phasen

- NBS Filder bis Wendlingen
- Feuerbach – Hauptbahnhof – Filder
- Hauptbahnhof – Ober-/Untertürkheim
- Hauptbahnhof und Bonatzbau (Personenbahnhöfe)
Tunnel Cannstatt
Flughafentunnel und Station NBS

IBN = Inbetriebnahme

ZE = Zentraleinheit

Sicherstellung einer stabilen Inbetriebnahme der S-Bahn-Stammstrecke



- Die Inbetriebnahme der S-Bahn-Stammstrecke mit ETCS Level 2 ohne Signale im September 2026 stellt eine **Besonderheit** für das Gesamtsystem dar.
- Im Rahmen der Bauarbeiten in den Sommerferien 2026 werden nur wenige Tage für einen **Vorlaufbetrieb** zur Verfügung stehen. Das System muss somit von Beginn an hochverfügbar sein.
- Zur Sicherstellung der Gesamtsystem-Verfügbarkeit wird vorab im Mai 2026 der **Teilbereich Filderbahn** mit ETCS Level 2 ohne Signale in Betrieb genommen. Auf der Filderbahn kann mit dem Gesamtsystem ausreichend Erfahrung gesammelt werden, ehe es auf die Stammstrecke ausgeweitet wird.
- Nach Prüfung durch die S-Bahn Stuttgart bietet die Filderbahn die Möglichkeit, einen Großteil der **Triebfahrzeugführer** einzusetzen. Ebenso können bis zu 70 Triebfahrzeuge der Baureihe 430 eingesetzt werden.
- Vor dem kommerziellen Einsatz werden **alle Fahrzeuge** auf ETCS-Strecken **erprobt**, um eine Funktion von ETCS zu bestätigen. Dabei kommen die Fahrzeuge auch auf der Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm und im Bereich der neuen Infrastruktur von Stuttgart 21 zum Einsatz.

Agenda



- | | | |
|-----------|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. | Begrüßung | Berthold Huber / Winfried Hermann |
| 2. | Sachstand IBN-Konzepte | Geschäftsführung PSU |
| 3. | Projektstatus S21 | Geschäftsführung PSU |
| 4. | Stand Digitaler Knoten Stuttgart | Alle |
| 5. | Verschiedenes | Alle |

Aktuelle Kennzahlen zum Projekt Stuttgart 21

Stand Q2/2024



in Mio. EUR

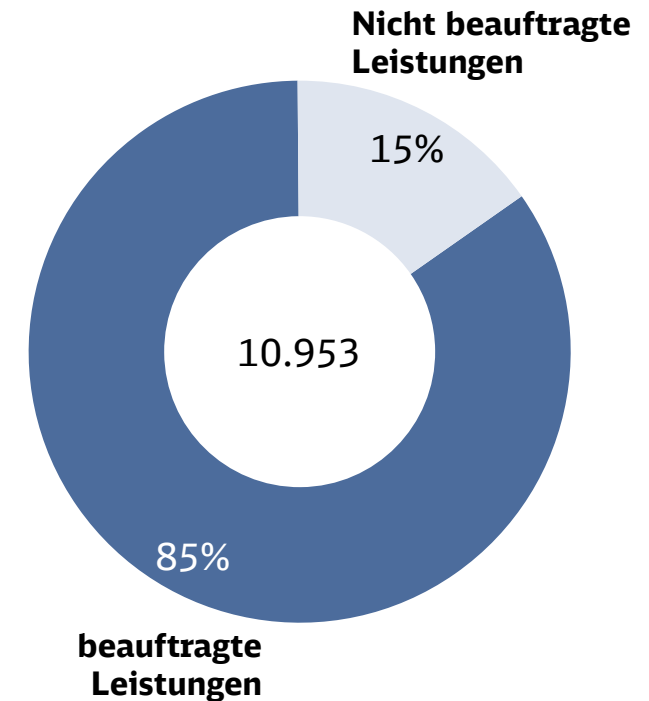
Abweichungen aufgrund von Rundungsdifferenzen möglich

Wirtschaftliche Kennzahlen

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Gesamtwertumfang | 10.953 |
| Beauftragte Leistungen | 9.269 |

Wesentliche Vergaben in Q1 und Q2/2024

- Stuttgart Hauptbahnhof: Ausbau und TGA: weitere Teilvergaben **15,7**
- Feste Fahrbahn: Baulogistik: diverse Beauftragungen **6,0**
- Feste Fahrbahn: Beistellung Oberbaustoffe: weitere Teilvergaben **5,7**

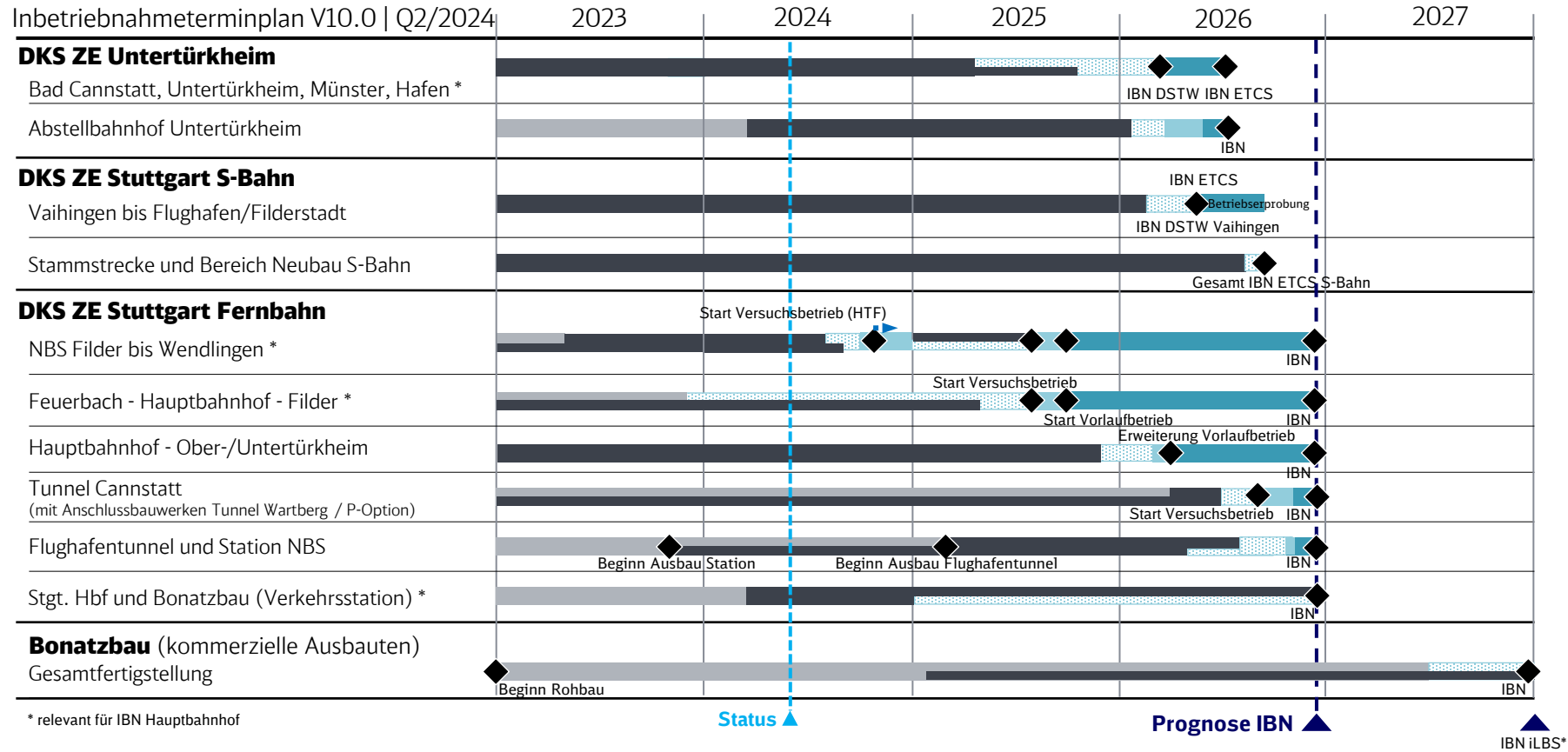


Terminplan Q2/2024

Stand Q2/2024



Die IBN des künftigen Hauptbahnhofs erfolgt nach aktuellem Kenntnisstand in 12/2026



| Legende | | DKS: Digitaler Knoten Stuttgart | IBN: Inbetriebnahme | ZE: Zentraleinheit | NBS: Neubaustrecke |
|---------|---|---------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| ■ | Rohbau | ■ | ■ | ■ | ■ |
| ■ | Paralleles Arbeiten Rohbau/Ausbau | ■ | ■ | ■ | ■ |
| ■ | Ausbau Bahntechnik / TGA | ■ | ■ | ■ | ■ |
| ■ | Abnahmen (Oberleitung, GSMR, DKS) & Disposition | ■ | ■ | ■ | ■ |
| ■ | Versuchsbetrieb / Fahrzeugtests | ■ | ■ | ■ | ■ |
| ■ | Vorlaufbetrieb | ■ | ■ | ■ | ■ |
| ◆ | Meilenstein / Meilenstein Vorquartal | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| → | Veränderung | → | → | → | → |
| → | Vsl. Veränderung oder Risiko | → | → | → | → |

iLBS: Integriertes Leit- und Bediensystem



Bad Cannstatt, Untertürkheim, Stuttgart Münster, Stuttgart Hafen:

- Der Innenausbau des **TSO/BSO Waiblingen** (Technikstandort/Bedienstandort) ist in Ausführung. Die Abnahmen der Elektroenergieanlagen sind weitestgehend abgeschlossen. Der Ausbau der technischen Gebäudeausrüstung schreitet voran.
- Die **Kabeltiefbauanlagen** in den Bahnhöfen Untertürkheim, Bad Cannstatt, Stuttgart Hafen und Stuttgart Münster befinden sich in Ausführung. Der Kabelzug erfolgt in Zugpausen und ist zu rund 85 Prozent abgeschlossen.
- 2024 /2025 sind weitere **Sperrpausen** für inbetriebnamerelevante Vorarbeiten geplant. Die Anmeldungen befinden sich in Vorbereitung. Das Inbetriebnahmekonzept für 03/2026 ist fertiggestellt und baubetrieblich angemeldet.



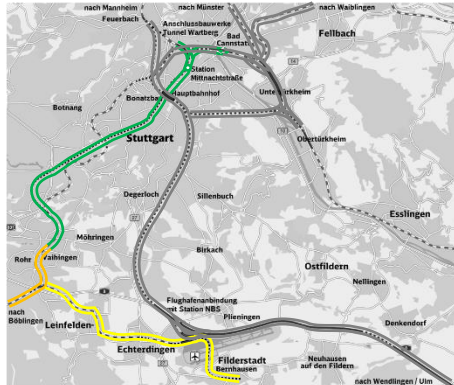
Abstellbahnhof Untertürkheim:

- Im nördlichen Baufeld wurde der **Grundsotter** eingebracht und der Oberbau wird derzeit erstellt. Parallel dazu werden **Oberleitungsmasten** gestellt. Im südlichen Baufeld schreiten die Kabeltiefbauarbeiten und weitere Baufeldfreimachungen voran.
- Das Baufeld 5, welches zur Anbindung des Tunnels Untertürkheim (ZE Fernbahn) an den Bestand dient, hat auch im neuen Inbetriebnahmekonzept eine hohe Priorität. Die Arbeiten im Baufeld laufen und können nach Sanierungsabschluss einer städtischen Personenüberführung (Eszet-Steg) sukzessive abgeschlossen werden.



Fazit:

Um die Inbetriebnahme des DKS in der ZE Untertürkheim sicherzustellen, ist es nötig, dass die noch anzumeldenden Sperrpausen seitens DB InfraGO vollumfänglich genehmigt und vom Hersteller genutzt werden.

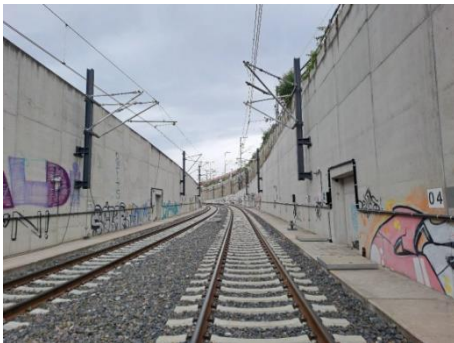


Vaihingen bis Flughafen/Filderstadt:

- Die **Kabeltiefbauanlagen** in Vaihingen befinden sich in Ausführung. Der Kabelzug schreitet voran.
- Die **Sperrpausen** für 2024 im Bereich Stuttgart-Vaihingen sind genehmigt. Erste Sperrpausen für das Jahr 2025 sind ebenfalls genehmigt, weitere Anmeldungen befinden sich in Abstimmung.

Stammstrecke und Bereich Neubau S-Bahn:

- Sämtliche Bauarbeiten im Bereich der Stammstrecke sind mit größeren **Oberbaumaßnahmen** der DB InfraGO abgestimmt und integriert.
- Die technische Ausrüstung im Neubaubereich schreitet sukzessive voran. Der Aufbau der Oberleitungsanlagen schreitet voran.



Fazit:

Die Sperrpausen für 2024 sind genehmigt und für die umzusetzenden baulichen Maßnahmen ausreichend. Erste Sperrpausen für 2025 sind ebenfalls genehmigt, weitere Anmeldungen befinden sich in Abstimmung. Der Baufortschritt im Bereich Neubau befindet sich im terminlichen Rahmen.

ZE Stuttgart Fernbahn

Filder bis Wendlingen

Stand Q2/2024



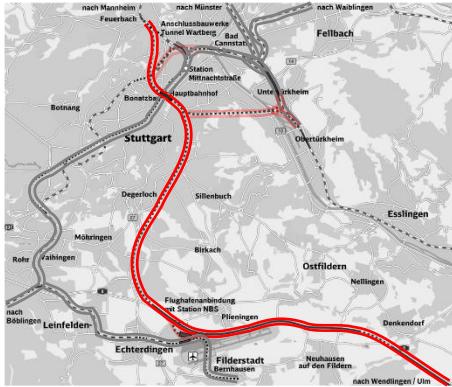
- Im **Filderbereich** sind die relevanten Rohbauarbeiten an der Strecke abgeschlossen. Die Feste Fahrbahn ist durchgängig hergestellt und verschweißt. Die Neuschienenbearbeitung wird Ende Juli abgeschlossen sein. Die Herstellung der Oberleitung soll Ende September abgeschlossen sein. Die Weichen für die westliche Einfädelung in den Flughafentunnel sind fertiggestellt. Der Kabelzug kann trotz mehrerer Kabeldiebstähle voraussichtlich Ende Juli abgeschlossen werden.
- Im **Fildertunnel** ist der Einbau und das Schweißen der Langschiene erfolgt. Die Neuschienenbearbeitung soll Ende August abgeschlossen sein. Zudem konnte mit der Ausstattung der Verbindungsbaugeräte und der Tunnelsicherheitsbeleuchtung begonnen werden. Der Abschluss des Kabelzugs ist hier für Ende Juli geplant. Die Fertigstellung der Oberleitung hat derzeit einen Verzug von mehreren Wochen, Gegensteuerungsmaßnahmen werden erarbeitet und geprüft.
- Die Ausstattung der **Technikräume im Hauptbahnhof** schreitet sukzessive voran. Alle Kabel, die für den Start des ersten Versuchsabschnitts erforderlich sind, werden bis Ende Q3/2024 verlegt sein.
- Aufgrund von Verzögerungen beim Kabelzug der Mittelspannungskabel ist die Inbetriebsetzung der Mittelspannungsanlagen sowie der 50Hz-Anlagen verspätet.



Fazit:

Aufgrund des Verzugs der Fertigstellung der Oberleitung im Fildertunnel sowie der Inbetriebsetzung von GSM-R steht die Ampel auf Gelb.

Feuerbach – Stuttgart Hbf – Filder



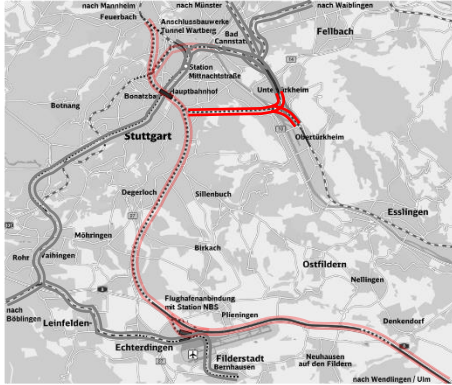
- Bei den Außenanlagen am Tunnelportal Feuerbach konnten die ersten Betonschalthäuser und der GSM-R-Sendemast gestellt werden. Die Arbeiten für die Entwässerung sind gestartet.
- Im **Tunnel Feuerbach** befinden sich die Arbeiten zum Hauptkabelzug, Tunnelsicherheitsbeleuchtung und Tunnelenergieversorgung in der letzten Phase. Die Montage des Handlaufs und der OLA wurde fortgeführt. Die Be- und Entlüftung konnte planmäßig in Betrieb gehen. Alle Verbindungsbaugeräte konnten an den Bahntechnischen Ausbau übergeben werden. Die Arbeiten werden stufenweise beginnen.
- Das **Logistikkonzept** für die Ver- und Entsorgung des **Hauptbahnhofs** wurde erfolgreich angepasst. Die durchgängige Herstellung von Gleis 1 wurde in Q2/2024 abgeschlossen und eine schienengebundene Logistik durch die Bahnhofshalle sichergestellt. Die restlichen Oberbauarbeiten in den Gleisen 2 bis 8 laufen planmäßig.
- Im **Hauptbahnhof** laufen die Oberleitungsarbeiten im Südkopf planmäßig. Infolge der Vielzahl von gleichzeitig ausführenden Gewerken auf begrenztem Raum ist eine intensive und besonders zeitoptimierte Aussteuerung notwendig.
- Die Sicherstellung der **Energieversorgung** wurde in Abstimmung mit den beteiligten Netzbetreibern und der DB Energie basierend auf den erstellten Hochlaufkurven abgestimmt und in den Terminplan eingearbeitet. Die Netzkonfiguration wurde gemeinsam mit DB Energie überarbeitet. Die Abstimmungen zur Umsetzung der getroffenen Planungen mit den Netzbetreibern laufen parallel weiter. Die aktuellen Baumaßnahmen folgen bereits dem neuen Energieversorgungskonzept.



Fazit:

Die terminliche Situation im Hauptbahnhof ist angespannt.

Stuttgart Hbf – Ober-/Untertürkheim



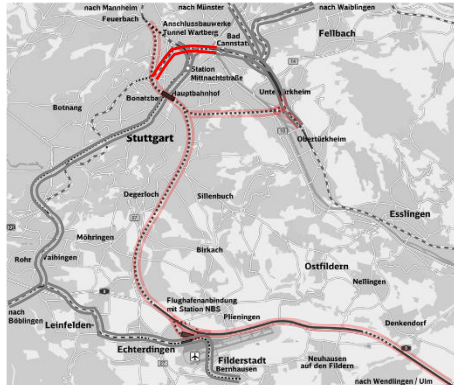
- Im Tunnel **Ober-/Untertürkheim** befinden sich die Installationen der Entlüftung in den Verbindungsbauwerken kurz vor der Fertigstellung. Der Hauptkabelzug hat in beiden Röhren begonnen. Die Montagearbeiten der Deckenstromschiene hat planmäßig begonnen. Die vorbereitenden Maßnahmen zur bahntechnischen Ausrüstung in den Röhren konnte ebenfalls starten.
- Im **Tunnel Abzweig Obertürkheim** im Bereich der offenen Bauweise und im Trog konnten die Rohbauarbeiten wie geplant fertiggestellt werden. Die Vorbereitung der Erstbegutachtung konnten bereits beginnen. Der Einbau der Festen Fahrbahn und des leichten Masse-Feder-Systems sind weit fortgeschritten und verlaufen planmäßig. Zudem konnte bereits mit den Vorbereitungen in den Verbindungsbauwerken begonnen werden.



Fazit:

Nach Konkretisierung der Versuchsfahrten wurde der Start des Versuchsbetriebs im Tunnel Ober-/Untertürkheim abhängig vom Abstellbahnhof Untertürkheim auf die erste Jahreshälfte 2026 neu festgelegt.

Tunnel Bad Cannstatt (mit Anschlussbauwerken Tunnel Wartberg)

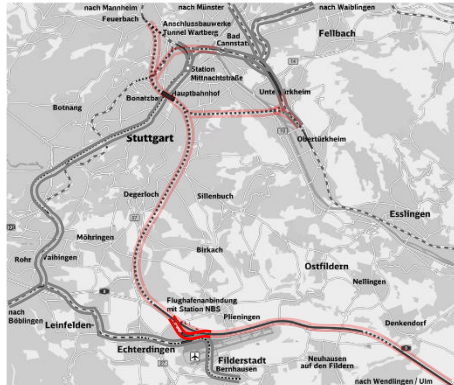


- Der **Vortrieb** des Aufweitungsbereichs für die erste Röhre der Anbindung des Tunnel Wartberg (P-Option) konnte planmäßig abgeschlossen werden. Mit den Vorbereitungen für die Betonage der Sohlblöcke wurde begonnen. Für die zweite Röhre laufen vorbereitende Arbeiten.
- Der Einbau der **Befahrbarkeitselemente** wurde fortgeführt. Aktuell wurde mit den Restarbeiten begonnen. Die Montage der Be- und Entlüftung in den Verbindungsbauwerken befindet sich im Endspurt.



Fazit:

Die Arbeiten der Ausbaugewerke und des Rohbaus verlaufen weiterhin mit gutem, planmäßigem Fortschritt.



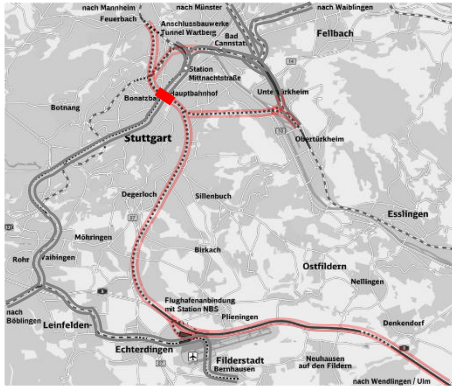
- Der Rohbau **Fernbahnhof Stuttgart Flughafen** wird in mehreren Abschnitten/Bereichen an den Ausbau übergeben. Die erste Übergabe erfolgte Anfang November 2023. Eine weitere Übergabe großer Bereiche des Rohbaus ist für September bzw. Oktober 2024 terminiert. Die finale Übergabe ist für Q1/2025 vorgesehen. Derzeit werden die Schachtbauwerke des Fernbahnhofs im Rohbau hergestellt.
- Alle Lose für den **Ausbau/Hochbau** und die **TGA** am Fernbahnhof Stuttgart Flughafen sind beauftragt. Die Ausführungsplanung ist für den Bereich Ausbau/Hochbau fertiggestellt und freigegeben, die Werk- und Montageplanung des Auftragnehmers Bau wird derzeit erstellt. Im Bereich TGA wird die Ausführungsplanung derzeit ertüchtigt. Im Hochbau wird der Rohbau des Empfangsgebäudes am zentralen Zugang im Juli 2024 abgeschlossen sein. Die Planung der Verkehrs- und Freianlagen befindet sich vollständig im Prüflauf, die Ausschreibung wird im August veröffentlicht. Ziel ist die Vergabe im Mai 2025.
- Die Innenschalen im **Flughafentunnel** wurden im Juli 2024 fertiggestellt. Der Flughafentunnel soll in Q1/2025 an den Ausbau übergeben werden. Der Detailterminplan für die Ausbauleistungen befindet sich in Abstimmung.



Fazit:

Die Vergaben für die Ausbauleistungen inkl. TGA der Station sind erfolgt. Die Ausbauleistungen im Tunnel sollen weiterhin in Q1/2025 beginnen. Die Inbetriebnahme des Flughafentunnels und des Fernbahnhofs am Flughafen ist unverändert für 2026 geplant.

Stuttgart Hbf und Bonatzbau (Personenbahnhöfe) (1/2)

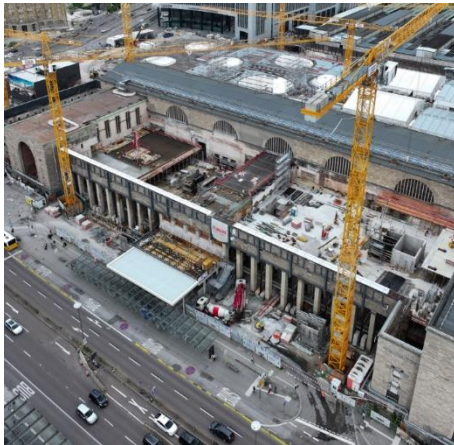
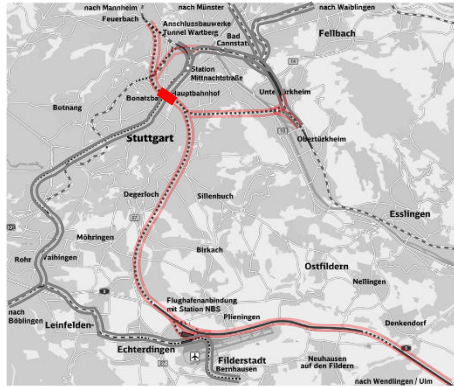


Stuttgart Hauptbahnhof:

- Im **Stuttgarter Hauptbahnhof** schreitet der technische Ausbau auf der Ober- und Unterseite des südlichen Personenverteilersteg C voran. Die Rohbauarbeiten für den nördlichen (A) und mittleren (B) Personenverteilersteg sind beendet und der technische Ausbau auf der Ober- und Unterseite wurde gestartet.
- Der Bau der Lichtaugen für die Bahnhofshalle läuft nach Plan, insgesamt wurden bereits bei vier Lichtaugen die Glaselemente vollständig eingebaut und die Montagernetze entfernt.
- Mit dem Gerüstaufbau zur Montage der Glasgitterschalen an den Bahnhofszugängen im Bereich des Kurt-Georg-Kiesinger Platzes und der Staatsgalerie wurde gestartet.
- Die Ausbauarbeiten der Medienkanäle in der Bahnhofshalle schreiten weiterhin sukzessive voran, weitere Teilbereiche wurden fertiggestellt. Die Kabelzugarbeiten schreiten kontinuierlich voran.
- Es laufen fortführend intensive Koordinationen und Planungen, um einen parallelen Baubetrieb bei einer Vielzahl von gleichzeitig ausgeführten Gewerken im Mehrschichtbetrieb sicherzustellen.
- Aufgrund unzureichender **TGA-Planungsqualität** besteht das Risiko einer Verzögerung. Die Abstimmungen mit den Auftragnehmern für den integrierten Rahmenterminplan der Ausbau- und TGA-Maßnahmen im Hauptbahnhof werden in Q3/2024 nach Vorlage der Ausführungsplanung finalisiert. Dank Priorisierung der Entscheidungen wird in Teilgewerken Ausbau seit Anfang 2023 gearbeitet.



Stuttgart Hbf und Bonatzbau (Personenbahnhöfe) (2/2)



Bonatzbau – Verkehrsstation:

- Die Rohbauarbeiten für die Neubauten in den Mittelbereichen des **Bonatzbaus** werden bis Ebene 02 wie geplant in Q3/2024 fertiggestellt. Diese sind die statische Voraussetzung für den Start des Rohbaus in der Kopfbahnsteighalle. In der Kopfbahnsteighalle laufen die Arbeiten an den Grundleitungen sowie die statische Sanierung des Bestandes als Vorarbeiten für den Rohbau. Der Rückbau der Gerüste in der Kopfbahnsteighalle startet planmäßig in Q3/2024, die Rohbauarbeiten beginnen in Q4/2024.
- Der zweite Teil der Rohbauarbeiten an der Aufzugsgruppe hat planmäßig in der Sommersperrpause (S-Bahn-Bereich) im August 2024 begonnen.
- Die Spezialtiefbauarbeiten im Nord- und Südflügel starten planmäßig in Q3/2024.
- Die Leistungen für den Ausbau wurden in Q2/2024 vergeben.
- Aufgrund unzureichender TGA-Planungsqualität besteht das Risiko einer Verzögerung für den Generalunternehmer Ausbau. Eine abschließende Validierung erfolgt in Q4/2024.



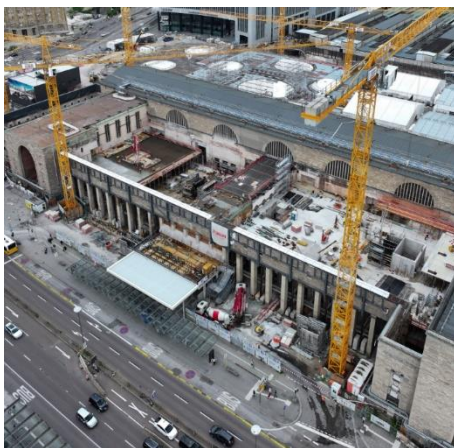
Fazit:

Die Planungsqualität für die technische Gebäudeausrüstung (TGA) im Hauptbahnhof und Bonatzbau ist weiterhin unzureichend. Gegensteuerungsmaßnahmen sind in Erarbeitung.



nachrichtlich: Gesamtfertigstellung

- Die **Gesamtfertigstellung** der vollständigen Vermarktungsflächen inklusive des Hotels wird derzeit in 2027 erwartet.

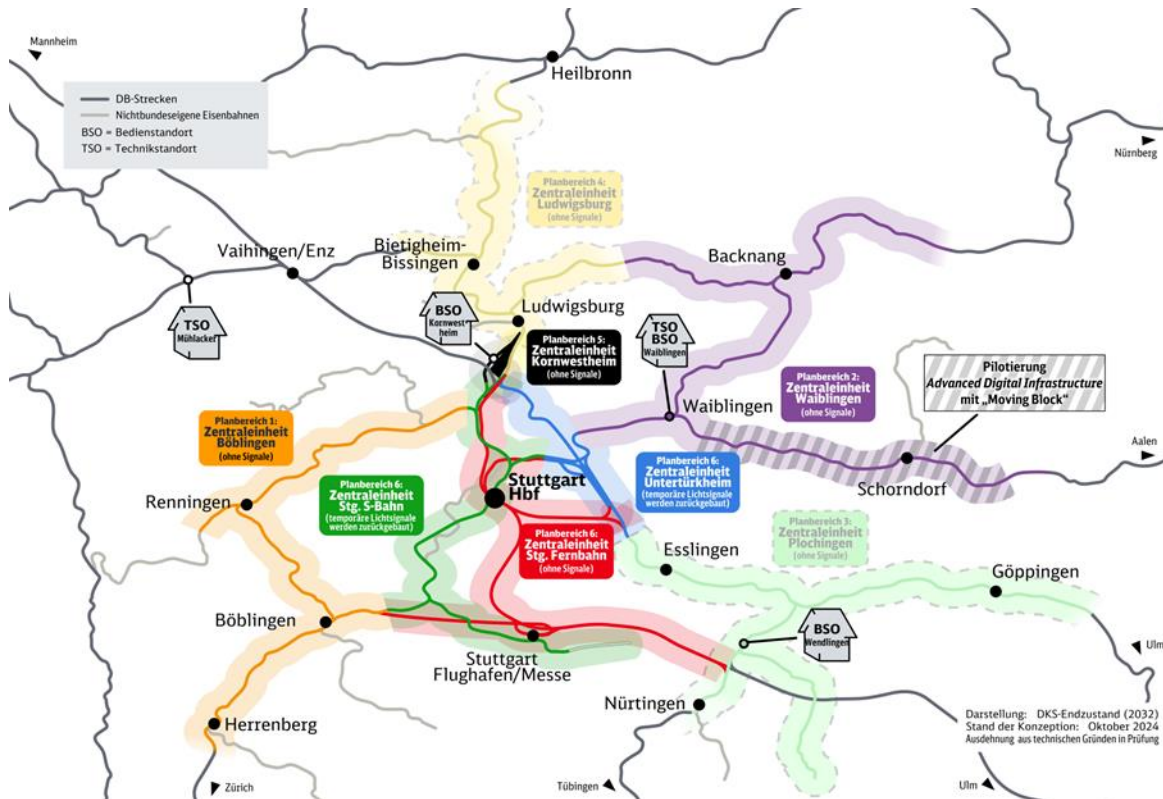


Fazit:

Die maßgeblichen Termine für die Gesamtfertigstellung können nach derzeitigem Kenntnisstand erreicht werden.

- | | | |
|----|---|--------------------------------------|
| 1. | Begrüßung | Berthold Huber / Winfried Hermann |
| 2. | Sachstand IBN-Konzepte | Geschäftsführung PSU |
| 3. | Projektstatus S21 | Geschäftsführung PSU |
| 4. | Stand Digitaler Knoten Stuttgart | Geschäftsführung PSU, VM, VRS |
| | 4.1 Bericht DB | |
| | 4.2 Bericht Ministerium für Verkehr BW | |
| | 4.3 Bericht Verband Region Stuttgart | |
| 5. | Verschiedenes | Alle |

Sachstand Digitaler Knoten Stuttgart, Baustein 3



- Aktuell wird die Ausschreibung im Partnerschaftsmodell Schiene vorbereitet mit einem geplanten Start der Allianz ab Anfang 2026.
- Die Informationsveranstaltungen für Bieter haben stattgefunden.
- Die ersten Vorplanungen wurden abgeschlossen.
- Die erste IBN (Planbereich 1) soll 2030 erfolgen, die übrigen Planbereiche folgen bis 2032.



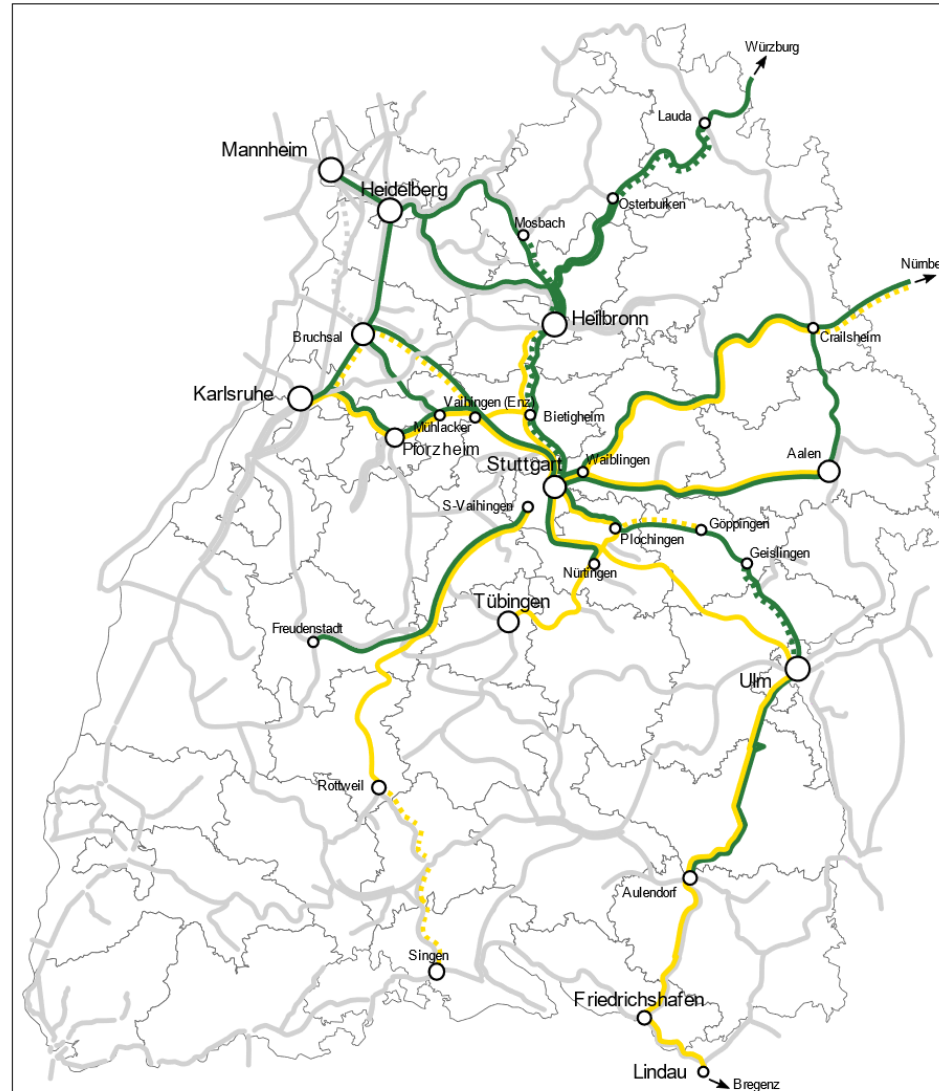
Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



*34. Lenkungskreissitzung Stuttgart 21
am 6. Dezember 2024*

***Einsatzplanung für
Regionalverkehrsfahrzeuge für die neue
S21-Infrastruktur***

Verkehrsnetze des Regionalverkehrs mit Nutzung der neuen, digitalisierten S21-Infrastruktur



Übersicht Fahrzeugeinsatz

Fahrplanjahr 2028

Legende:

- Alstom Coradia Max
- Bestandsfahrzeuge
- Einzellagen

**Angebotsausweitung mit
Stuttgart 21:**

Ca. 7 Mio. Zugkm (+ 25%)

Einsatzplanung für Regionalverkehrsfahrzeuge für die neue S21-Infrastruktur

- Die Linien, die ab 12/2026 die **neue S21-Infrastruktur** nutzen werden, sind in mehreren Netzen zusammengefasst.

- **Netz 35 mit drei Losen als „Kernnetz“:**
 - **Los 1 – E-Netz Stuttgart – Bodensee „Expressnetz“**
 - **Los 2 – E-Netz Stuttgart – Bodensee „MEX-Netz“**
 - **Los 3 – E-Netz Stuttgart – Bodensee „Nordbaden-Oberschwaben“**

Dieses Netz befindet sich derzeit in einer europaweiten Ausschreibung.

- Des Weiteren werden auch die drei **Bestandsnetze der Arverio** (*ehemals Go Ahead*) Bestandteil der Linien sein, die die neue S-21 Infrastruktur nutzen werden.

Ursprüngliche Fahrzeugeinsatzplanung IBN 12/2025

| Netz | Fahrzeugeinsatzplanung ETCS-taugliche Fahrzeuge | Anzahl (Ursprüngliche Planung) IBN 12/2025 |
|--|--|--|
| Netz 35 Los 1 Express Netz 35 Los 2 MEX | 130 Neufahrzeuge Coradia MAX | 80 (später 130) |
| Netz 35 Los 3 Bestandsnetz | 52 Bestandsfahrzeuge Talent 3 | 52 |
| Arverio Netze Bestand | 66 Bestandsfahrzeuge Flirt 3 | 66 |

**Gegenüber Status quo 2024:
Zuwachs von 45 Zugeinheiten
Zuwachs an Sitzplatzkapazität: + 55 %**

Nachrüstung Bestandsfahrzeuge und Ersatzfahrzeuge

Umrüstung von **118 Bestandsfahrzeugen** (52 Talent 3 und 66 Flirt 3) der SFBW
bis 09/2026 durch die Fa. Alstom
Finanzieller Aufwand inkl. Ersatzflotten: 300 Mio. Euro

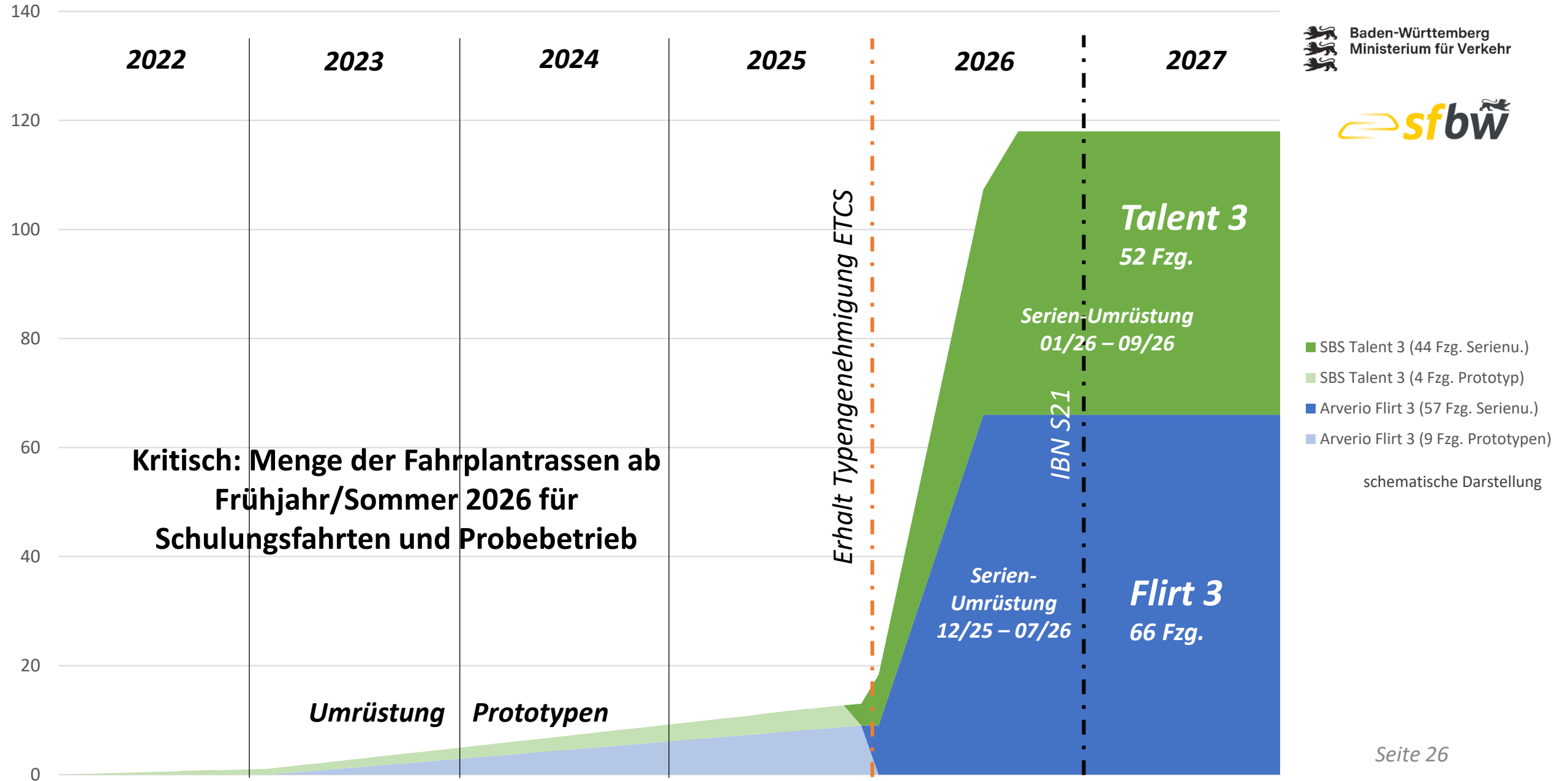
Umrüstungsprozess als sehr große Herausforderung mit Verzögerungen:

- Seit dem **Jahr 2022** läuft die Umrüstung für die sog. First-in-Class-Fahrzeuge.
- **Umrüstung der Gesamtflotte** in den Jahren **2025 und 2026** nun fixiert.
- Alstom unternimmt erhebliche Anstrengungen und Investitionen in die Infrastruktur (Standort Villeneuve (CH)), damit alle 118 Fahrzeuge rechtzeitig umgerüstet sind.

Für die Nachrüstung müssen die Fahrzeuge aus dem Netz genommen werden.

- Damit dies ohne Betriebseinschränkungen möglich ist, hat das Land **Ersatzfahrzeuge** beschafft.
- Ersatzflotten werden über **ETCS-Ausstattung** verfügen.
- Insgesamt **56 Ersatzfahrzeuge**:
28 Mireo-Fahrzeuge von Siemens gekauft und
28 Talent-Fahrzeuge von Alstom geleast.

Umrüstung 118 Bestandsfahrzeuge SBS Netz 1 Los 1 (neu Netz 35 Los 3) und Arverio-Netze



Beschaffung von 130 neuen Doppelstockfahrzeugen für Stuttgart 21 (Netz 35 Los 1 und 2)

Coradia Max der Fa. Alstom:

- 380 Sitzplätze
- Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
- Hochwertige Ausstattung
- Beschaffungsvolumen 2,5 Mrd. Euro
- Zum Betriebsstart geplant 80 Fahrzeuge
- Anschließender Hochlauf zum sukzessiven Kapazitätsausbau
- aktuell: **Nachbestellung von weiteren 26 Fahrzeugen geplant**



Beschaffung von 130 neuen Doppelstockfahrzeugen für Stuttgart 21 (Netz 35 Los 1 und 2)

Verzögerungen in der Produktion der Coradia Max:

- Produktion der Vorserienfahrzeuge angelaufen
- insgesamt aber Verschiebung des bisherigen Auslieferungsplans auf Grund erheblicher externer Einflüsse (kriegsbedingter Wegfall Lieferanten, Störung Lieferketten etc.)
- **Zum Betriebsstart 12/2026 stehen daher nur 35 Fahrzeuge zur Verfügung;**
- danach linearer Hochlauf in den Jahren 2027 und 2028!



Schließung der Lücke der neuen Coradia Max-Züge durch die ETCS-ausgerüsteten Ersatzflotten

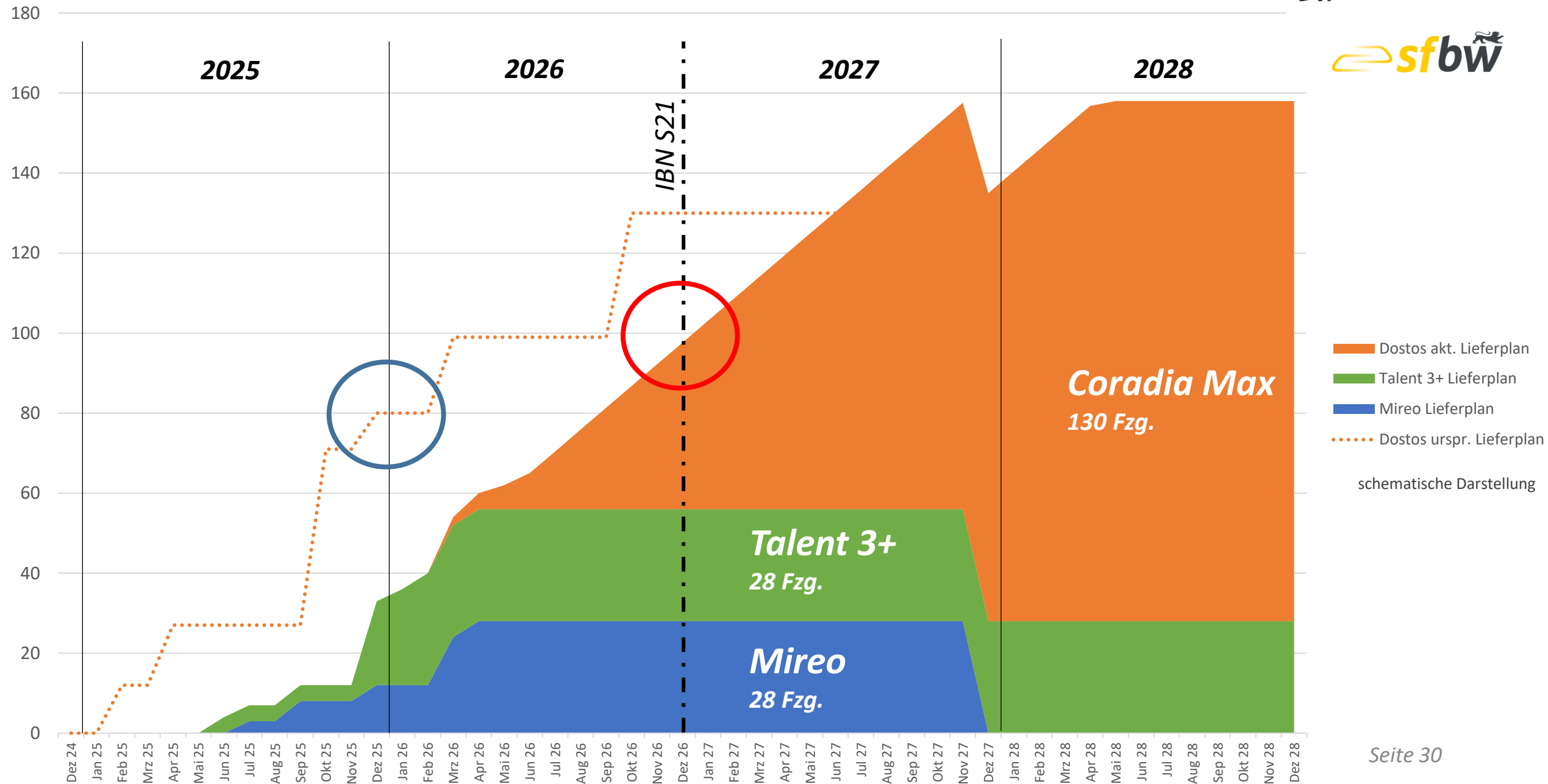
**Schließung der Lücke von 45 Doppelstockzügen
durch die beschafften 56 Ersatzzüge:**

- **28 Züge Talent 3 Plus von Alstom (geleast)**
sechsteiliger Triebzug mit rund 300 Sitzplätzen

- **28 Züge Mireo von Siemens (SMO) (beschafft durch SFBW)**
dreiteiliger Triebzug mit 218 Sitzplätzen



Deckung Fahrzeugbedarf Neufahrzeuge Netz 35 Lose 1+2



Ursprüngliche Fahrzeugeinsatzplanung IBN 12/2025 und Anpassung mit verzögerter Fahrzeuglieferung für IBN 12/2026

| Netz | Fahrzeugeinsatzplanung ETCS-taugliche Fahrzeuge | Ursprüngliche Planung IBN 12/2025 | Neue Planung IBN 12/2026 |
|--|--|---|--|
| Netz 35 Los 1 Express Netz 35 Los 2 MEX | 130 Neufahrzeuge Coradia MAX | 80 (später 130) | 35 + 56 Ersatzfahrzeuge (später 130/156) |
| Netz 35 Los 3 Bestandsnetz | 52 Bestandsfahrzeuge Talent 3 | 52 | 52 |
| Arverio Bestandsnetze | 66 Bestandsfahrzeuge Flirt 3 | 66 | 66 |

Neue Planung: Zuwachs an Sitzplatzkapazität gegenüber 2024: + rd. 45 %

- Land BW wird über die SFBW zum Betriebsstart im Dezember 2026 rund **210 ETCS-taugliche Fahrzeuge** zum Einsatz bringen, davon rund
 - **118 umgerüstete Bestandsfahrzeuge aus dem Knoten Stuttgart**
 - **35 zusätzliche Doppelstockfahrzeuge Coradia Max,**
 - **56 Ersatzfahrzeuge (28 SMO Mireo und 28 Talent 3plus der Fa. Alstom)**
- Damit kann der **Fahrgastbetrieb** mit der geplanten IBN-Stufe 1 für die Lose 1 und 2 trotz Lieferverzögerung der Coradia Max **vollumfänglich abgedeckt werden**
- Ab **Dezember 2024** beginnt der Schulungsbetrieb für der Ersatzflotte der Talent 3plus-Fahrzeuge, ab **Mai 2026** wird der Schulungsbetrieb mit den Coradia Max-Fahrzeugen beginnen
- Die **fahrzeugseitigen Voraussetzungen** für die S21-Betriebsaufnahme im Fahrgastbetrieb liegen vor!
- **Kritischer Punkt aus Sicht des Landes:**
Ausreichende Anzahl von Fahrplantrassen **ab Frühjahr/Sommer 2026** für Schulungsfahrten und Probebetrieb der Triebfahrzeugführer der EVU!



**Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr**



Inbetriebnahme von ETCS L2 oS auf der S-Bahn Stuttgart im Rahmen von Stuttgart 21

06.12.2024 Lenkungskreis Stuttgart 21

Baureihe 430:

- » Umrüstung der Baureihe 430 verläuft planmäßig
- » Typgenehmigung ETCS soll Mitte 2025 vorliegen
- » Abschluss Serienumrüstung Ende 2025

Baureihe 423:

- » Umrüstung der Baureihe 423 verläuft planmäßig
- » Typgenehmigung ETCS soll Ende 2025 vorliegen
- » Abschluss Serienumrüstung Ende 2. Quartal 2026

Test der Fahrzeuge erfolgt auf der Filderbahn (ca. 70 Fahrzeuge im Regelbetrieb), auf der SFS Wendlingen-Ulm und auf der Strecke von Feuerbach nach Wendlingen.



Fahrzeugumrüstung Baureihe 430 Quelle DB Regio AG

Ausbildung:

- » Ausbildung auf Betriebsverfahren ETCS L2 läuft seit Herbst 2022
- » Schulungen neues Betriebsverfahren bis Ende 2025 abgeschlossen
- » Ausbildung der Instandhaltungspersonale läuft seit November 2024 am Fahrzeug
- » Fachexperten (u. a. Störlokführer) werden seit November 2024 geschult

Training im Betrieb:

- » Test aller Fahrzeuge auf ETCS-Infrastruktur angestrebt
- » Probetrieb auf der Filderbahn mit Fahrzeug und Fachexperten geplant (ca. 1 Woche)
- » Aufnahme Fahrgastbetrieb erfolgt unter Begleitung von Ausbildern und Fachexperten auf der Filderbahn

Erkenntnis:

Durch die Verschiebung der Inbetriebnahme um ein Jahr nach 2026 steht nicht **mehr** sondern **weniger** Zeit zum Testen und zur Hinführung der Personale an die neue Technik zur Verfügung!

Vorschläge zur weiteren Optimierung:

- » Frühere Inbetriebnahme des Filderbereichs
- » Sicherstellung einer ausreichenden Anzahl an Trassen auf den Strecken Wendlingen-Ulm und Feuerbach-Nürtingen, um **alle** S-Bahn Fahrzeuge auf ETCS testen zu können
- » Gewährleistung der Erreichbarkeit des Filderbereichs mit Fahrzeugen aus Plochingen während der Stammstreckensperrung



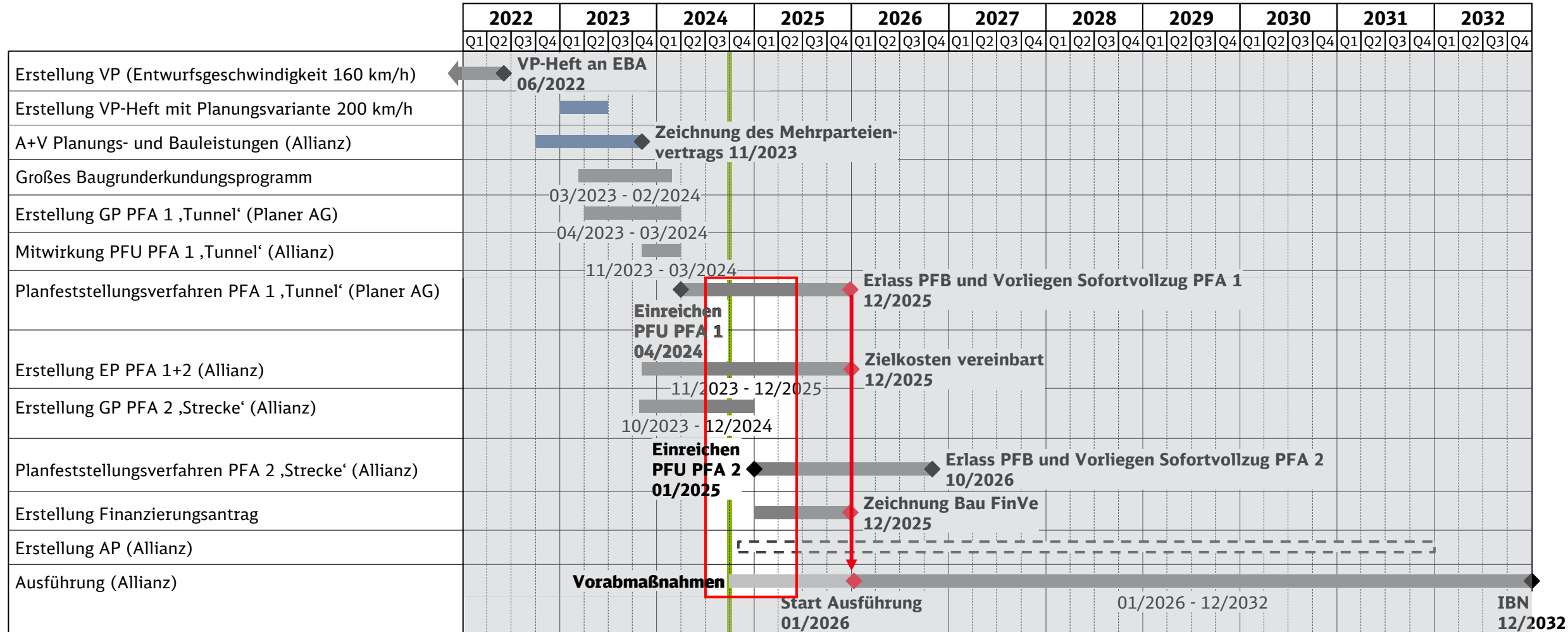
Vor der Inbetriebnahme der Stammstrecke sollten alle S-Bahn-Fahrzeuge ausgiebig getestet werden und alle Triebfahrzeugführer mit dem System vertraut sein!

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. Begrüßung | Berthold Huber / Winfried Hermann |
| 2. Sachstand IBN-Konzepte | Geschäftsführung PSU |
| 3. Projektstatus S21 | Geschäftsführung PSU |
| 4. Stand Digitaler Knoten Stuttgart | Geschäftsführung PSU, VM, VRS |
| 5. Verschiedenes | Alle |
| 5.1 Information zum Stand des Gäubahnausbaus, Abschnitt Nord | |
| 5.2 Information zum Stand P-Option | |
| 5.3 Beschlussfassung zur GWU-Erhöhung | |

Stand des Gäubahnausbaus, Abschnitt Nord



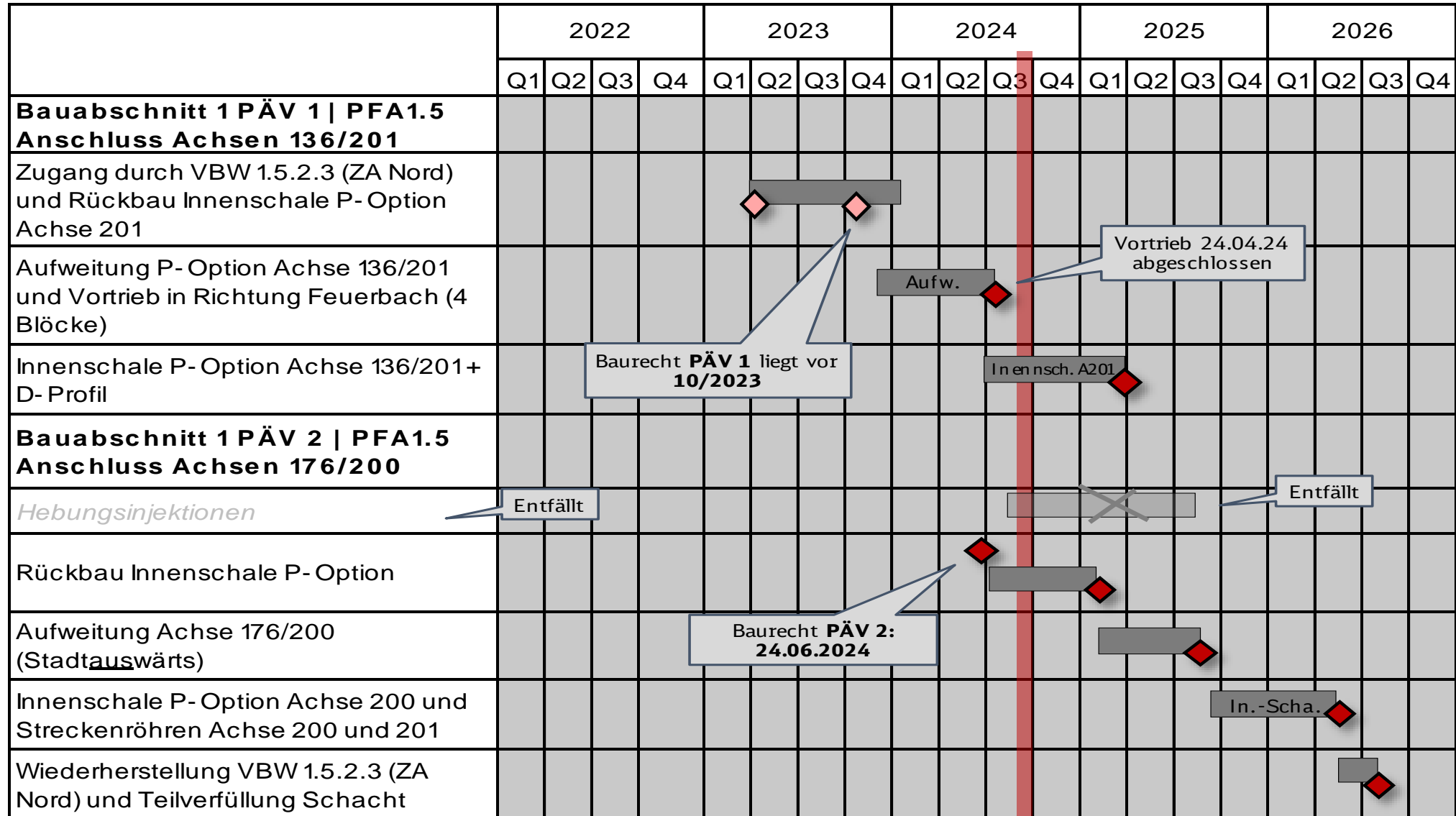
Grobterminplan und Fokus auf aktuelle Themenschwerpunkte



VP = Vorplanung; A+V = Ausschreibung und Vergabe; GP = Genehmigungsplanung; PFA = Planfeststellungsabschnitt; AG = Auftraggeber; PFU = Planfeststellungsunterlagen; PFB = Planfeststellungsbeschluss; EP = Entwurfsplanung; AP = Ausführungsplanung; IBN = Inbetriebnahme

Informationen zum Stand P-Option

Grobterminplan



Beschlussfassung zur GWU-Erhöhung Ende 2023



Sitzungstermine 2024

Lenkungskreis S21 und Arbeitskreis BaWü 21



| LK S21 | | AK BaWü 21 | |
|---------------|--|-------------------|-------------------|
| 1. | 11.06.2024 (Gastgeber: VRS) | 1. | 04.06.2024 |
| | | 2. | entfällt |
| | | 3. | 30.09.2024 |
| 2. | 06.12.2024 (Gastgeber: DB) | 4. | 17.01.2025 |

Sitzungstermine 2025

Lenkungskreis S21 und Arbeitskreis BaWü 21



| LK S21 | | AK BaWü 21 | |
|---------------|---|-------------------|-------------------|
| 1. | 19.05.2025 (Gastgeber: LHS) | 1. | 28.03.2025 |
| | | 2. | 27.06.2025 |
| | | 3. | 26.09.2025 |
| 2. | 24.10.2025 (Gastgeber: Land) | 4. | 12.12.2025 |