



Presseinformation

Stuttgart 21: Deutsche Bahn stellt Inbetriebnahmeplan neu auf

Harte Konsequenzen aus interner Revision • Geänderter Stufenplan für Inbetriebnahme ab Dezember 2027 • Neuaufstellung der Projektorganisation

(Stuttgart, 26. Juni 2026) Die von Bahnchefin Evelyn Palla beauftragte Konzernrevision hat in ihrem Bericht zu Stuttgart 21 erhebliche Projekt-Versäumnisse offengelegt. Der Bericht zeigt gravierende Defizite in Planung, Steuerung und Risikomanagement. Das bisherige Prozessmanagement hat nicht ausgereicht, um ein Großprojekt dieser Komplexität sicher zu steuern. Die DB zieht daraus harte Konsequenzen – organisatorisch, personell und in der weiteren Projektführung. Zugleich hat sie den Inbetriebnahmeplan neu aufgestellt: Das Projekt wird im Zeitraum 2027 bis 2033 in Stufen an den Start gehen.

Die Konzernrevision hat wesentliche Mängel und Verbesserungsbedarfe festgestellt. Nach den Erkenntnissen aus dem Revisionsbericht war der Inbetriebnahme-Termin Ende 2026 auf Basis der zugrunde gelegten Prämissen und der identifizierten Risiken aus heutiger Sicht realistisch betrachtet nicht erreichbar. Der Bericht weist insbesondere auf organisatorische Defizite in Prozessen und Kontrollen, auf mangelhafte Abstimmungen an zentralen Schnittstellen sowie auf Verbesserungspotenziale in der vorausschauenden Steuerung hin.

DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla: „Um es klipp und klar zu sagen: Ich bin erschüttert über die Ergebnisse der Konzernrevision. Die Ergebnisse erschüttern nicht nur mich, sondern auch die Öffentlichkeit, insbesondere die Menschen in Stuttgart und alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, die an jedem Tag ihr Bestes für unsere Kunden geben.“

Auf Basis der Erkenntnisse des Revisionsberichts und einer vertieften Überprüfung der Projektplanung haben die neuen Verantwortlichen der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (PSU) in den vergangenen Monaten einen aktualisierten Stufenplan mit Etappen von Dezember 2027 bis 2033 erarbeitet. Schon ab dem kommenden Jahr wird es deutliche Verbesserungen für die Reisenden in Stuttgart geben. Täglich zehntausende Menschen profitieren ab Ende 2027 von kürzeren Wegen durch den Bonatzbau und über das Dach des Durchgangsbahnhofs.

Berücksichtigt sind in der neuen Projektplanung auch die vielschichtigen Wirkzusammenhänge zwischen Stuttgart 21 und den damit verbundenen Projekten Digitaler Knoten Stuttgart, Gäubahnausbau sowie Sanierung des Bonatzbaus. Die PSU wird sich als Inbetriebnahmeorganisation aufstellen und kann so die komplexen Prozesse verlässlich steuern.

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation &
Marketing
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com



Presseinformation

Bahnchefin Evelyn Palla sagte, die Entscheidung zur neuen Inbetriebnahmeplanung sei der DB „außerordentlich schwergefallen“. Man wisse um die Hoffnungen, die viele Menschen in das Projekt setzen. „Wir haben die Erwartungen an frühere Termine nicht erfüllt, das bedaure ich sehr“, so Palla. „Das neue Management bei S21 hat nun einen Plan erarbeitet, der sich von unrealistischen Prämissen verabschiedet hat. Risiken wurden umfassend analysiert und neu bewertet. Ehrlichkeit und Realismus sind im Projekt eingezogen. Nur so können wir verlorengegangenes Vertrauen wieder zurückgewinnen.“

Kern des neuen Konzepts ist eine stufenweise Inbetriebnahme in fünf großen Schritten:

Dezember 2027: Reisende profitieren von deutlich kürzeren Wegen dank einer direkten Verbindung zwischen Innenstadt und altem Kopfbahnhof durch den Bonatzbau und über das Dach des künftigen Hauptbahnhofs. 2028 eröffnen die Läden und Serviceeinrichtungen im Bonatzbau, auch das Bahnhofsumfeld wird schrittweise attraktiver.

Dezember 2030: Inbetriebnahme des Fernbahnhofs am Flughafen. Zunächst fahren voraussichtlich Regionalzüge aus und in Richtung Reutlingen, Tübingen und Ulm. Der Anschluss aus und in Richtung Hauptbahnhof erfolgt 2031 mit dessen Eröffnung.

Dezember 2031: Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs in Stuttgart. Der Fernverkehr und große Teile des Regionalverkehrs halten im Durchgangsbahnhof. Lediglich Züge aus und in Richtung Bad Cannstatt können erst ab 2032 in den Durchgangsbahnhof einfahren. Für diese wird bis Jahresmitte 2032 der alte Kopfbahnhof weiterbetrieben. Ab diesem Zeitpunkt wird der Kopfbahnhof nicht mehr benötigt. Bereits im Frühjahr 2032 endet die Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen, um den neuen Teil der S-Bahn-Stammstrecke an die bestehenden Gleise anschließen zu können.

Juli 2032: Digitalisierte und verlängerte S-Bahn-Stammstrecke und S-Bahn-Haltestelle Mitternachtstraße/Rosenstein nehmen den Betrieb auf. Die S-Bahn wird dadurch deutlich zuverlässiger.

Dezember 2033: Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels. Der Tunnel schließt die Gäubahn über den Flughafen an die Infrastruktur von Stuttgart 21 an. Der Pfaffensteigtunnel trägt wesentlich zu einer rund 15 Minuten kürzeren Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich bei.

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation &
Marketing
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com

Auswirkungen auf Kosten des Projekts

Die Verschiebungen wirken sich auch auf den Finanzierungsrahmen aus. Für das Projekt Stuttgart 21 rechnet die DB mit zusätzlichen Kosten von rund 3 Milliarden



Presseinformation

Euro, die Gesamtwertprognose beträgt nun 14,5 Milliarden Euro. Der Großteil der Mehrkosten entsteht aus den für die Inbetriebnahme noch notwendigen Arbeiten.

Hauptursachen für den neuen Inbetriebnahme-Stufenplan sind:

- Die Digitalisierung des Bahnknotens hat sich als deutlich anspruchsvoller erwiesen als vor einigen Jahren absehbar war.
- Planungsprozesse hatten nicht den erforderlichen Reifegrad erreicht.
- Das Technikgebäude aus dem Jahr 2013 ist nicht mehr passend für den heutigen Bedarf.
- Eine zu späte Reaktion auf eine Normänderung bei der Stromversorgung, die eine vollständige Neuplanung erfordert.

Projektorganisation neu aufgestellt

Als Konsequenz aus den Erkenntnissen der Revision stellt die DB die Projektorganisation sowohl organisatorisch als auch personell neu auf. Als Inbetriebnahmeorganisation bündelt die PSU künftig Verantwortung und Steuerung. Das Risikomanagement wird neu aufgesetzt – mit klaren Eskalationswegen und engmaschiger Kontrolle. Engpassressourcen werden konzernweit gesteuert, um Verzögerungen frühzeitig zu erkennen und gegenzusteuern. Die Abstimmung mit der InfraGO und den Projektpartnern wird weiter verdichtet.

Digitaler Knoten Stuttgart in allen drei Ausbaustufen

Die Deutsche Bahn wird das Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart weiterhin in allen drei Ausbaustufen realisieren.

Um die dafür auch weiterhin leider unvermeidlichen Streckensperrungen so gering wie möglich zu halten, wird die DB die Baumaßnahmen bündeln. Ein optimierter Schienenersatzverkehr soll zudem die Beeinträchtigungen für die Reisenden reduzieren.

Die DB investiert dafür in enger Abstimmung mit dem Verband Region Stuttgart (VRS) und dem Land in:

- hochwertige Busse
- stabile und verlässliche Echtzeitinformationen
- den Probebetrieb ohne Fahrgäste vor Betriebsaufnahme (für bessere Ortskenntnis der Fahrerinnen und Fahrer)

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation &
Marketing
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com



Presseinformation

- Bereitschaftsbusse zur Abfederung von Störgeschehen
- Bus-Koordinatoren an den Haltestellen
- eine Aufstockung des Einsatzes von Reisendenlenkern
- eine gute Ausstattung der Ersatzhaltestellen und Wegeleitung

Bahnchefin Evelyn Palla sagte, sie habe ihren persönlichen Anspruch an alle beteiligten DB-Gesellschaften deutlich adressiert: „Die kommenden Jahre bis zur Inbetriebnahme der wesentlichen Bestandteile von S21 werden sich für die Menschen in Stuttgart nicht so anfühlen wie die letzten Jahre. Es muss Erleichterungen geben. Darum werden wir uns kümmern.“

Ziel bleibt unverändert

Trotz der harten Einschnitte und der erneuten Verschiebung bleibt das Ziel unverändert: Stuttgart 21 wird den Bahnknoten Stuttgart leistungsfähiger machen, Reisenden bessere Verbindungen bieten und die Schiene in Baden-Württemberg stärken. Mit der Neuausrichtung der Inbetriebnahme und den Konsequenzen aus dem Revisionsbericht verbindet die DB den Anspruch, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen und die verabredeten Termine künftig belastbar einzuhalten.

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation &
Marketing
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com