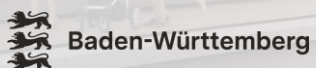




Lenkungskreis Stuttgart 21

26.06.2026 | DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



STUTTGART



1. Begrüßung / Formalia

- Begrüßung
- Übergabe der Sitzungsleitung
- Freigabe Protokoll der letzten Sitzung

Evelyn Palla / MP Cem Özdemir

Thorsten Krenz

Thorsten Krenz

2. Stand IBN-Konzeption

Geschäftsführung PSU

3. Sachstand Digitaler Knoten Stuttgart, Baustein 3

Geschäftsführung PSU, DB InfraGO

4. Verschiedenes

- Sachstand Gäubahnausbau, Abschnitt Nord

Geschäftsführung PSU

1. Begrüßung / Formalia

Evelyn Palla / MP Cem Özdemir / Thorsten Krenz

2. **Stand IBN-Konzeption**

Geschäftsführung PSU

3. Sachstand Digitaler Knoten Stuttgart, Baustein 3

Geschäftsführung PSU, DB InfraGO

4. Verschiedenes

- Sachstand Gäubahnausbau, Abschnitt Nord

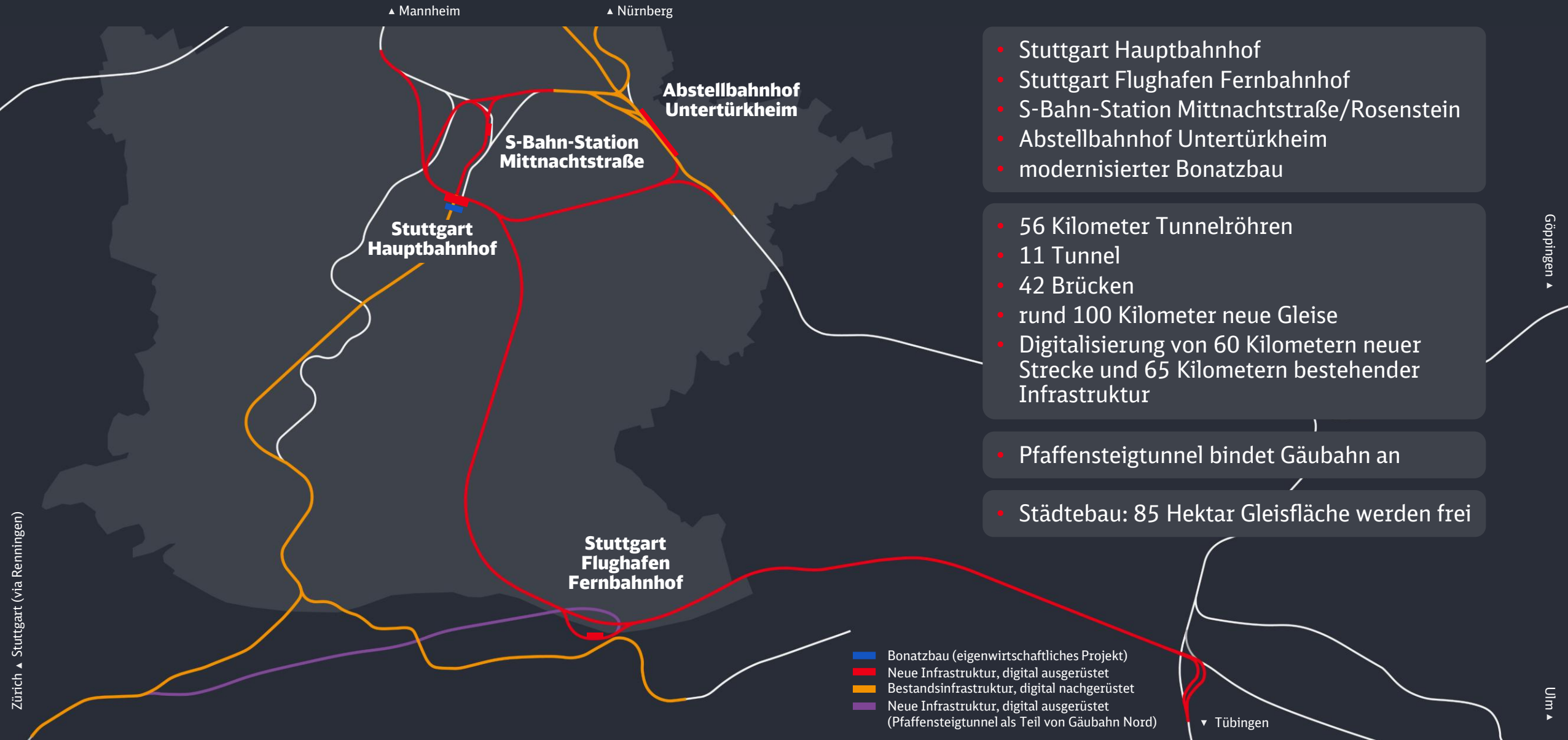
Geschäftsführung PSU



Revision und Neustart S21

Stuttgart 21, Bonatzbau, Digitaler Knoten Stuttgart
und Pfaffensteigtunnel gehen in Stufen in Betrieb

Stuttgart 21, Bonatzbau, DKS, Pfaffensteigtunnel: Viel mehr als nur ein Bahnhof



Hauptursachen für neue Inbetriebnahme-Konzeption



Digitalisierung komplexer als erwartet

- DKS ist **Pilotprojekt**: Entwicklung, Tests, Zulassung und Abnahme von Hard- und Software deshalb **sehr aufwendig** und zeitlich zu optimistisch eingeschätzt
- **Terminzusagen** konnten trotz Steuerkreis mit Auftragnehmer wiederholt nicht eingehalten werden
- Teilweise **fehlende Zulieferung** PSU (TK und Mittelspannung)

→ 3 Jahre Zeitmehrbedarf



Planungsprozesse nicht ausreichend fortgeschritten

- Bei mehreren Gewerken fehlen große Teile der Planung; teilweise keine ausreichende Planungstiefe
- Um die IBN 2026 zu erreichen, wurde zudem in relevanten Teilen auf Basis von **nicht finalen Plänen** gebaut
- Zahlreiche **Mängel** sind entstanden, z. B. bei Telekommunikationskabeln; Kabel müssen teilweise entfernt und **neu verlegt** werden

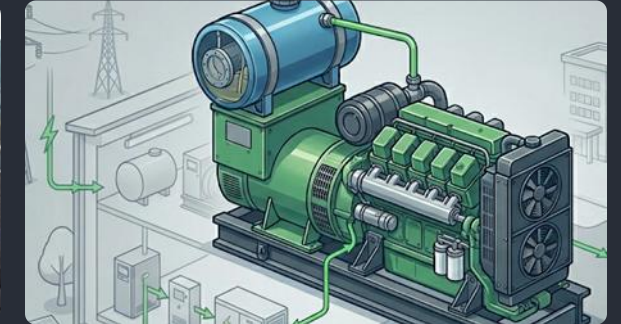
→ 4 Jahre Zeitmehrbedarf



Technikgebäude von 2013 nicht passend für aktuellen Bedarf

- Technikgebäude als zentraler Ort für Telekommunikationstechnik, Leit- und Sicherungstechnik etc. für **nahezu alle Projektteile** wird Bedarf nicht mehr gerecht
- Gebäude **seit 2013 fertig** und für Bestandsanlagen bereits in Betrieb
- Zahlreiche neue Anforderungen erfordern **neue Gesamtplanung der Technik** (TK, LST, 50 Hz, TGA)

→ 3 Jahre Zeitmehrbedarf



Zu späte Reaktion auf Normänderung Stromversorgung

- **Änderung normativer Vorgaben während Bauzeit**: Komplette **unabhängige Stromversorgung** für großräumige Stromausfälle erforderlich, bisher übliche Lösung („Duale Einspeisung“) nicht mehr genehmigungsfähig
- Realisierung **langwierig**: Planung muss komplett neu ausgeschrieben, erstellt und geprüft werden

→ 4 Jahre Zeitmehrbedarf

Zahlreiche wechselseitige Abhängigkeiten führen zu insgesamt bis zu fünf Jahren Verzögerung

Inbetriebnahme in fünf großen Stufen



12/2027

Kürzere Wege über Dach und durch Bonatzbau

1a



12/2030

Flughafen Fernbahnhof geht an den Start

2



12/2031

Inbetriebnahme Durchgangsbahnhof

3



07/2032

Verlängerte S-Bahn-Stammstrecke startet

4



12/2033

Anbindung der Gäubahn über den Flughafen

5



2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

ab 2028

Bahnhofsumfeld wird schrittweise attraktiver

12/2028

Läden, Service etc. im Bonatzbau öffnen

1b



03/2032

Gäubahn endet in S-Vaihingen

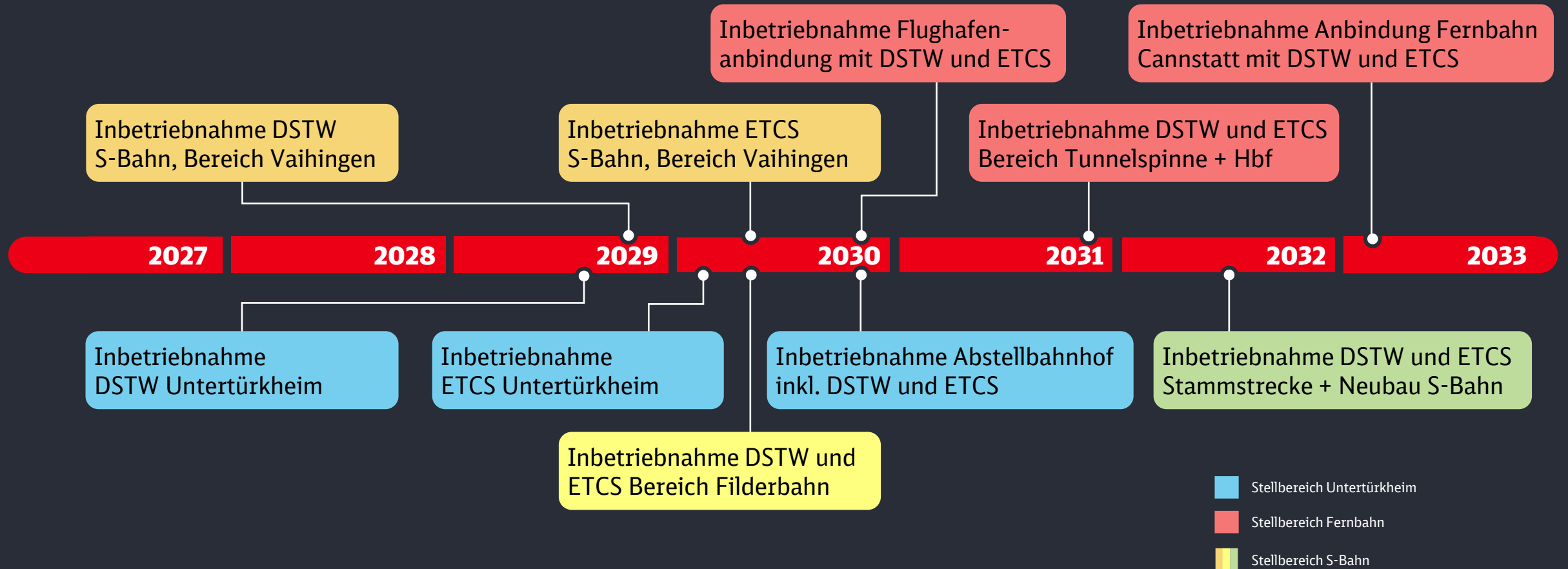
07/2032

Kopfbahnhof geht außer Betrieb

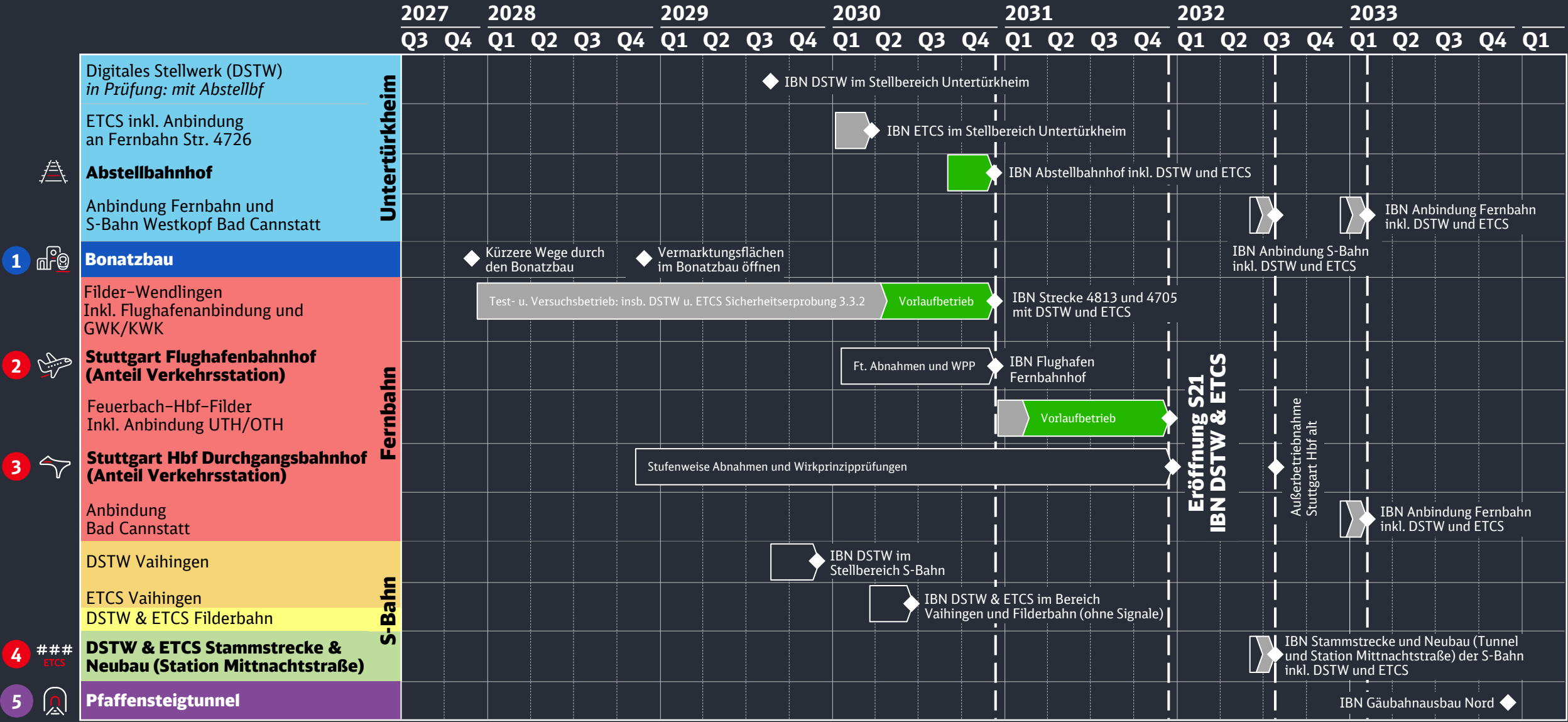
- Zwischenstufen DKS 1+2
- Bonatzbau als eigenwirtschaftliches Projekt
- Pfaffensteigtunnel als Teil von Gäubahn Nord (Bedarfsplanprojekt)

Sperrpausenbedarf noch in Abstimmung

Inbetriebnahmestufen Digitaler Knoten Stuttgart 1+2

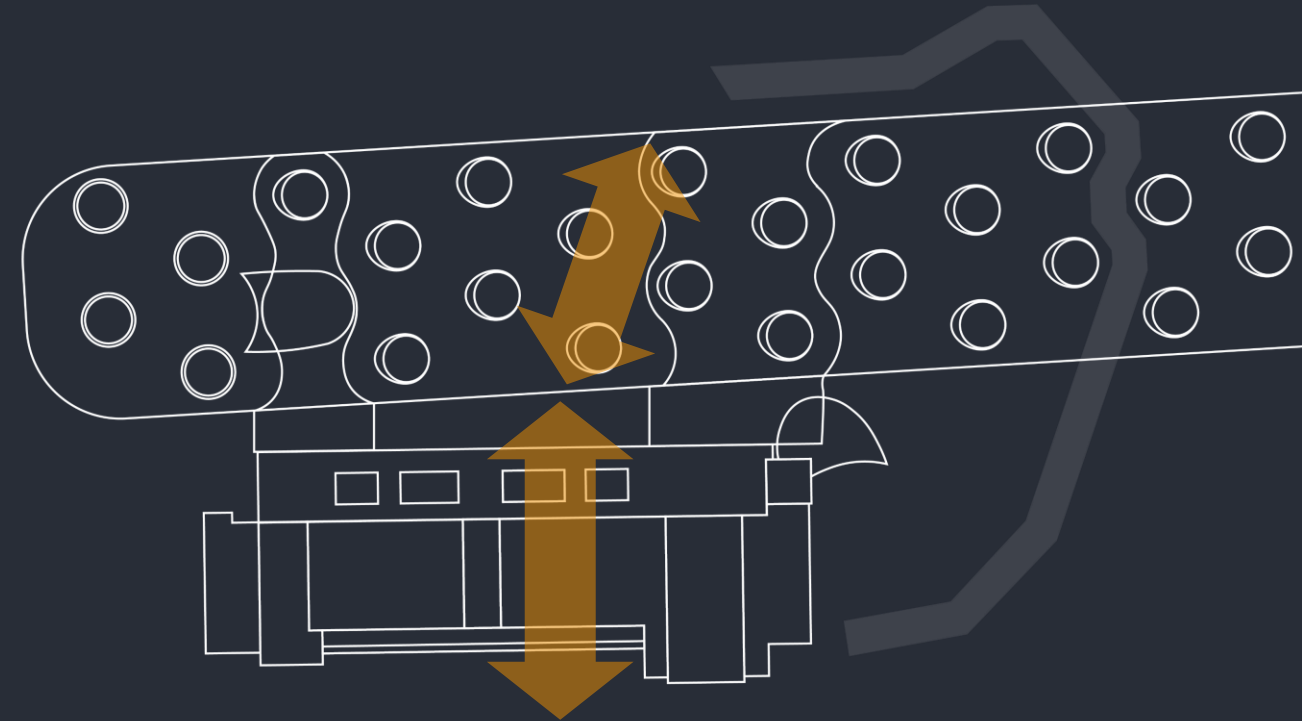


Gesamtinbetriebnahmeterminplan



◆ IBN-Meilensteine
 ➤ Letzte Fachtechnische Abnahmen
 ➤ Vorlaufbetrieb
 ➤ Versuchsbetrieb

2027: Kurze Wege über Bahnhofsdach und durch Bonatzbau



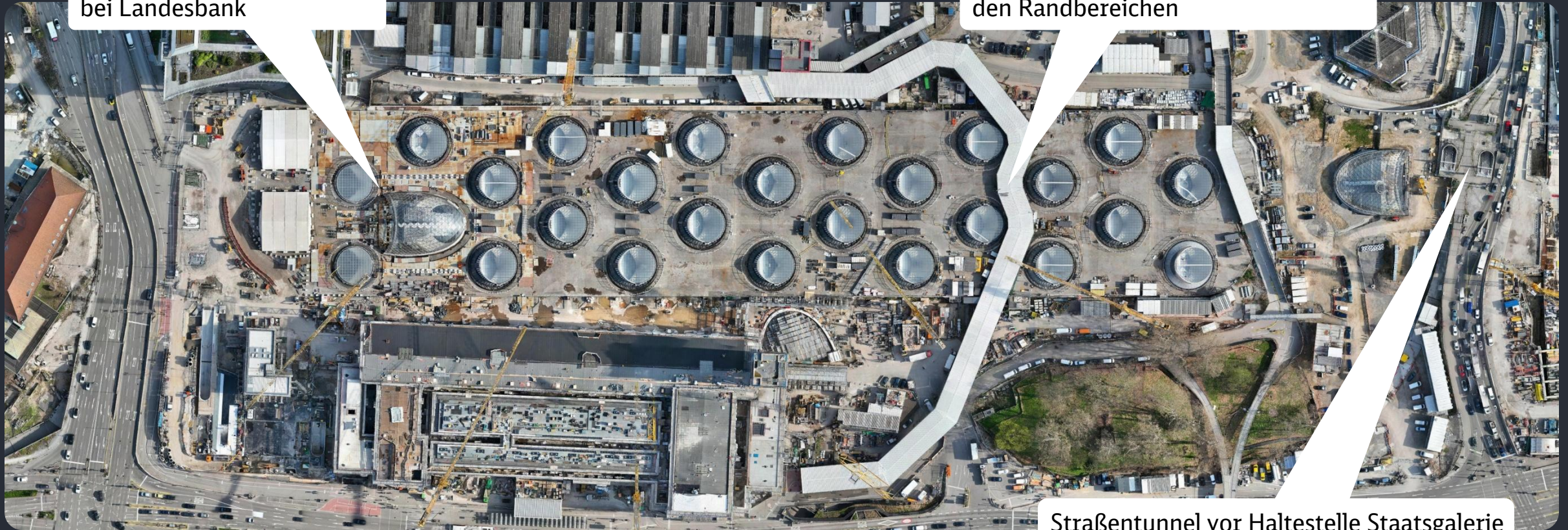
- Zehntausende Reisende täglich profitieren von kürzeren Wegen durch den Bonatzbau und über das Dach des Durchgangsbahnhofs

Bahnhofsumfeld wird schrittweise attraktiver



Kürzere Wege über
Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
bei Landesbank

Entfall des Personenstegs ermöglicht
früheren Start der Dachbegrünung in
den Randbereichen



Straßentunnel vor Haltestelle Staatsgalerie
und Umfeld Planetarium können in
Endzustand gebracht werden

2030: Flughafenbahnhof geht an den Start



- Neue Mobilitätsdrehscheibe auf den Fildern (250.000 Einwohner) mit Anbindung an Tübingen (90.000 Einwohner), Reutlingen (120.000 Einwohner), Ulm (130.000 Einwohner)
- Interessant für Bahnverkehrsangebote (Regionalverkehr) in beide Richtungen:
 - Hohe Wirtschaftskraft in den Regionen Tübingen/Reutlingen und Ulm
 - Messe und Flughafen als Anziehungspunkt
 - 250.000 Einwohner auf den Fildern profitieren von Anbindung
- Anbindung an Netze der S-Bahn und Stadtbahn: In wenigen Stationen direkte Anbindung an zehntausende Arbeitsplätze, Universitäten etc.



Mögliche Reisezeiten (Beispiele Zielzustand)



2031: Inbetriebnahme Hauptbahnhof



- Herzstück des Projekts geht in Betrieb
- Durchgangsbahnhof ermöglicht viele neue umsteigefreie Verbindungen im Regionalverkehr und entlastet so auch die S-Bahn mit ihrem täglich hohen Fahrgastaufkommen.
- Mehr als zehn Millionen Fahrgäste im Fernverkehr in ganz Deutschland sollen jährlich vom Ausbau des Bahnknotens Stuttgart und der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm profitieren
- Nachfragesteigerung im Fernverkehr von rund zwei Millionen Reisenden erwartet
- 75 Prozent der elf Millionen Einwohner von Baden-Württemberg leben in Stadt- und Landkreisen, die vom Bahnprojekt Stuttgart–Ulm verkehrliche Vorteile haben
- Teil des Rhein-Donau-Korridors der Trans-European Networks (TEN) der Europäischen Union



Mögliche Reisezeiten (Beispiele Zielzustand)



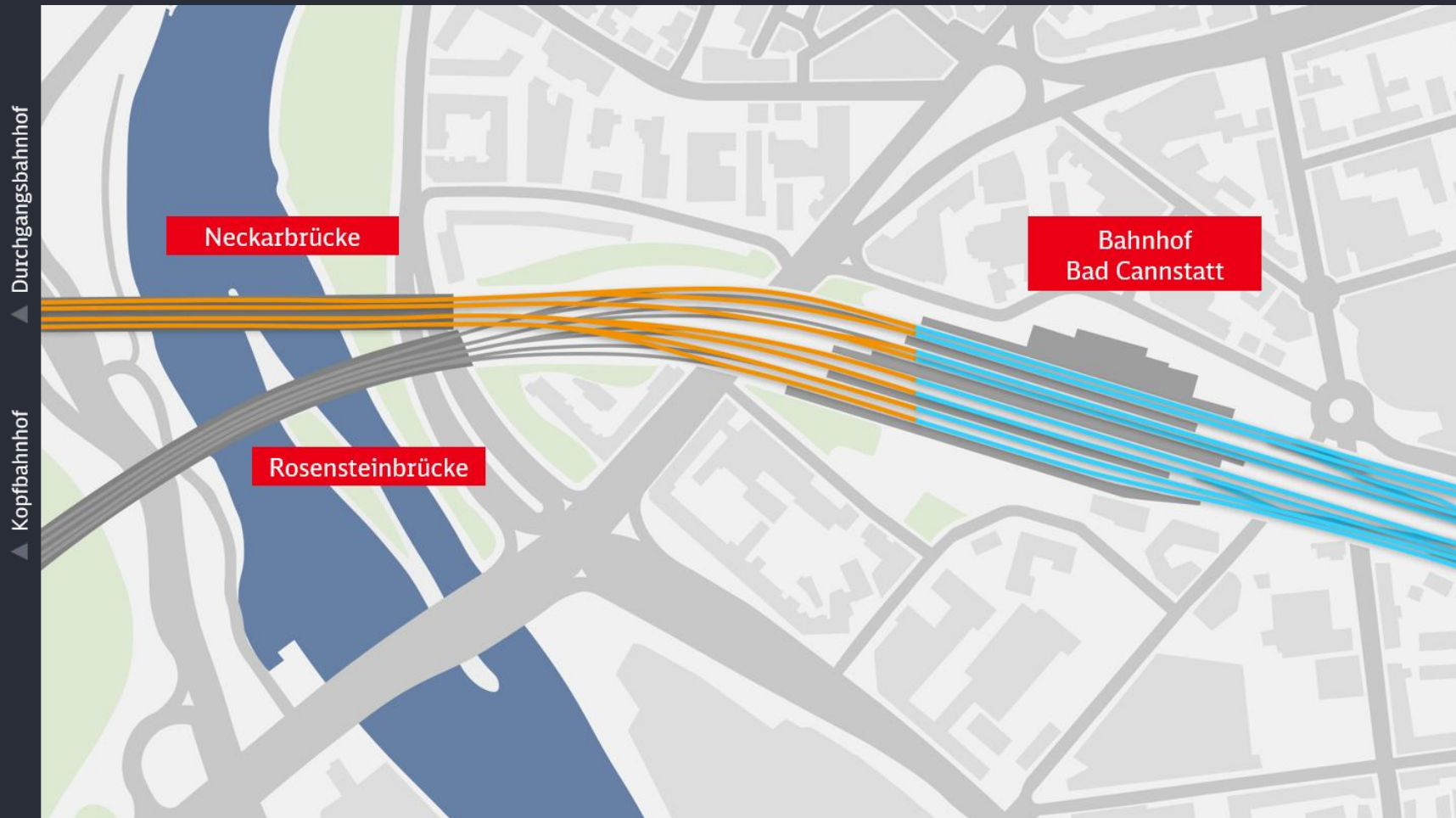
2032: Verlängerte S-Bahn-Stammstrecke digital



- Höhere Pünktlichkeit und größere Zuverlässigkeit dank Digitalisierung
- Dank Haltestelle Mitnachtstraße/Rosenstein können Fahrgäste der S-Bahn, die heute auf ihrer Fahrt zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt am Hauptbahnhof umsteigen, künftig früher umsteigen und dadurch Fahrzeit sparen
- Dichter Takt wird möglich



2032: Umgestaltung Westkopf Bahnhof Bad Cannstatt



- Außer Betrieb zu nehmende Bestandsgleise
- Neue Infrastruktur (2032), digital ausgerüstet
- Bestandsinfrastruktur (2030), digital nachgerüstet

- Zusammen mit der Haltestelle Mitnachstraße/Rosenstein gehen Mitte des Jahres 2032 auch die S-Bahn-Gleise über die Neckarbrücke und den neuen S-Bahn-Tunnel in Betrieb.
- Zuvor verkehren die S-Bahnen für sechs Monate über die vom Fernverkehr nicht mehr genutzten Gleise zum Kopfbahnhof.
- In der zweiten Jahreshälfte 2032 werden die Regionalbahngleise auf die Neckarbrücke verlegt und durch den Tunnel Cannstatt zum Durchgangsbahnhof geführt.
- Währenddessen Verlagerung des Regionalverkehrs aus Rems und Murr auf die leistungsfähige S-Bahn.

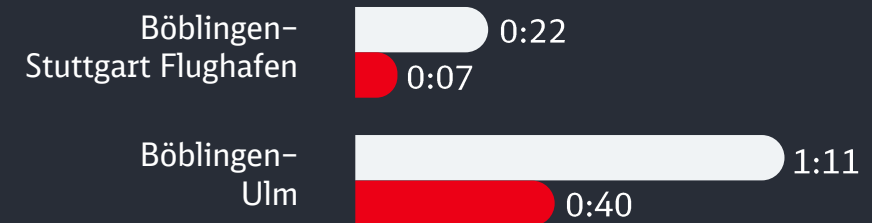
2033: Pfaffensteigtunnel bindet Gäubahn an



- Bedarfsplanprojekt Pfaffensteigtunnel erfüllt ein Projektziel aus dem S21-Finanzierungsvertrag: Anbindung der Gäubahn über den Flughafen
- Tunnel trägt wesentlich zum Deutschlandtakt auf der Gäubahn bei und zu einer rund 15 Minuten kürzeren Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich
- Anschluss der Gäubahn an Verkehrsdrehscheibe am Flughafen
- Attraktive Umstiegsmöglichkeiten aus/in Richtung Ulm/München



Mögliche Reisezeiten (Beispiele)



Maßnahmenbündel für stabile Inbetriebnahmetermine deckt sich mit den Maßnahmen aus der Konzernrevision



Transformation zu Inbetriebnahme-Organisation

Bisherige Organisationsstrukturen mit Fokus auf Bauausführung werden auf Inbetriebnahmen hin ausgerichtet

Steuerung auf Basis eines Gesamtinbetriebnahmeplans

Steuerung IBN- und Genehmigungsprozesse wird neu aufgesetzt

Abgestimmter Inbetriebnahmeterminplan
Grundlage der Steuerung und Kommunikation

Fokus auf Genehmigungsfähigkeit

Neufokussierung Risikomanagement innerhalb DB PSU

Neue Risikokultur (Ehrlichkeit, Offenheit, Frühzeitigkeit und Zusammenarbeit) vorleben und einfordern

Entwicklung vom kaufmännischen Berichtswesen zum aktiven Risikomanagement der technischen und terminlichen Themen

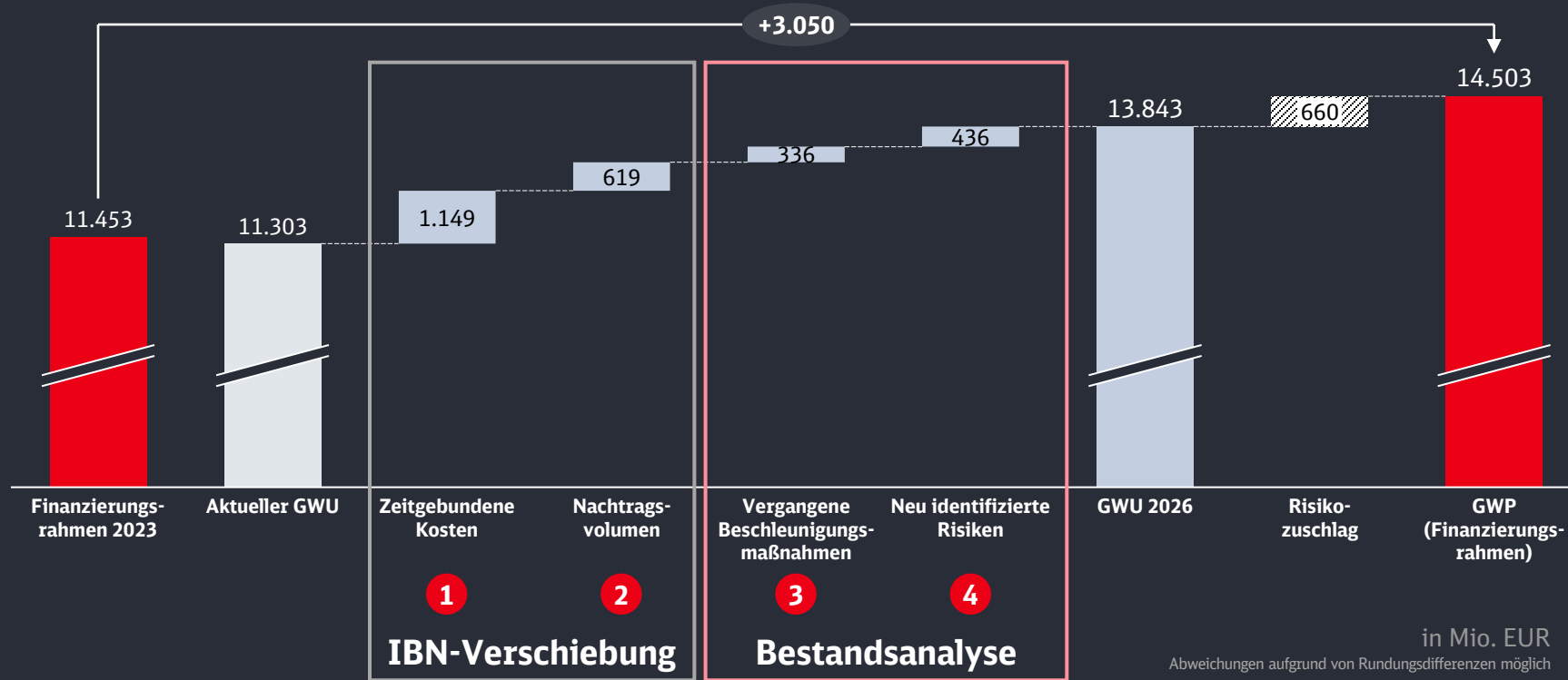
Verantwortung bei den System-Plattformen

Leitungen der System-Plattformen
Telekommunikation, Mittelspannung sowie Leit- und Sicherungstechnik tragen Verantwortung für die Terminketten in allen Inbetriebnahme-Clustern

Übergeordnete Steuerung von Engpassressourcen mit InfraGO

Bereitstellung der für Prüfungen, Abnahmen und Inbetriebnahmen benötigten Ressourcen wird gemeinsam mit InfraGO zentral gesteuert:
Externes Prüfpersonal und -equipment,
Sperrpausen, Schnittstellen zur regionalen IH

Es wird vorgeschlagen, die Gesamtwertprognose (Finanzierungsrahmen) von Stuttgart 21 auf rund 14,5 Mrd. EUR zu erhöhen



- 1 Beinhaltet insbesondere Nominalisierung/Bauzeitenverlängerungen und Personalmehrbedarf bis zur Fertigstellung
- 2 Nachtragsvolumen, im Wesentlichen für die großen technischen Bereiche Hauptbahnhof und Eisenbahntechnische Ausrüstung zur Absicherung wegen fehlender Planungstiefe

- 3 Kosten für umgesetzte Maßnahmen, um die IBN 2026 zu erreichen, im Wesentlichen Auswirkungen vom Bauen ohne freigegebene Planung
- 4 Im Rahmen einer vollständigen Überprüfung der Kostenplanung neu identifizierte Risiken, unter anderem Rückbaumaßnahmen nach IBN (Baustraßen, Querbahnsteig) und Leistungen, die bisher nicht in der Kostenprognose enthalten waren

Risikozuschlag nach Risikoworkshop (Vorschlag InfraGO) 660 Mio. EUR für terminliche Risiken und Unvorhergesehenes

Die Mehrkosten von 3.050 Mio. EUR sind Eigenmittel



Gremienbefassung

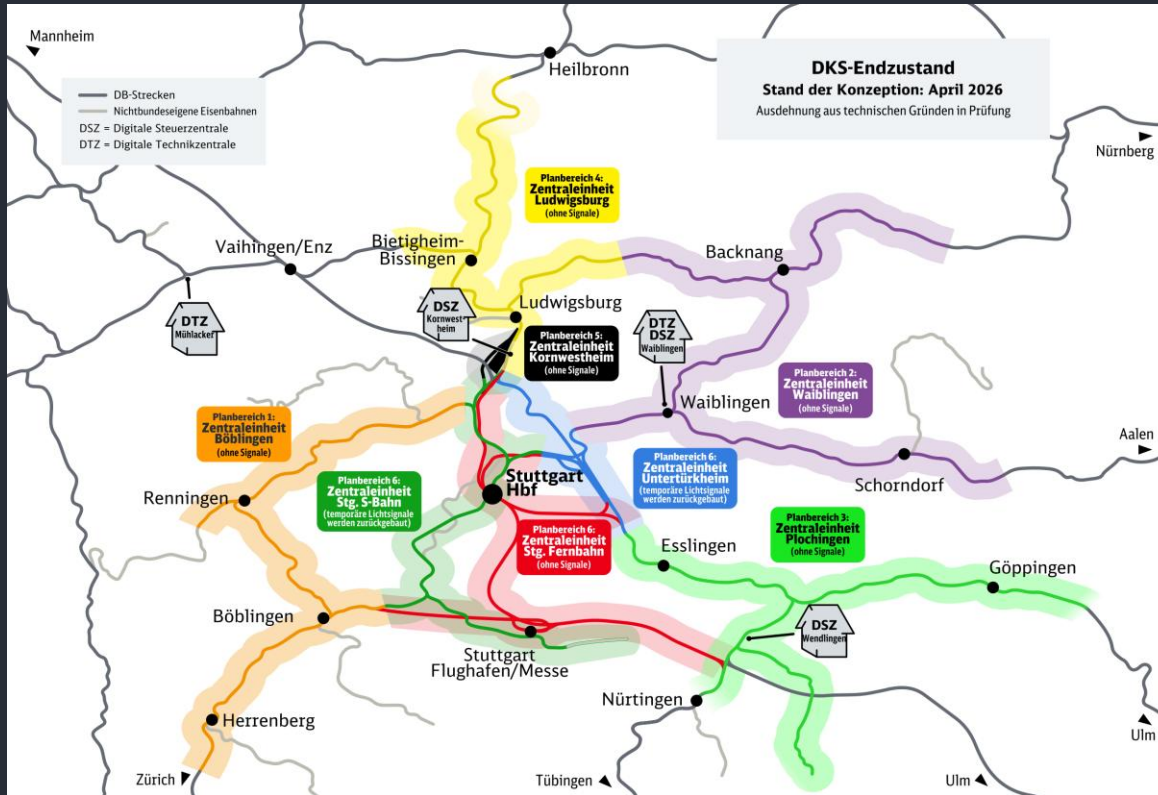
- Beschlussvorlage zur GWP bei S21 zur AR-Sitzung im September 2026 aufgrund notwendiger Mittelfreigabe



DB

- | | | |
|----|---|--|
| 1. | Begrüßung / Formalia | Evelyn Palla / MP Cem Özdemir / Thorsten Krenz |
| 2. | Stand IBN-Konzeption | Geschäftsführung PSU |
| 3. | Sachstand Digitaler Knoten Stuttgart, Baustein 3 | Geschäftsführung PSU, DB InfraGO |
| 4. | Verschiedenes <ul style="list-style-type: none">• Sachstand Gäubahnausbau, Abschnitt Nord | Geschäftsführung PSU |

Sachstand Digitaler Knoten Stuttgart, Baustein 3

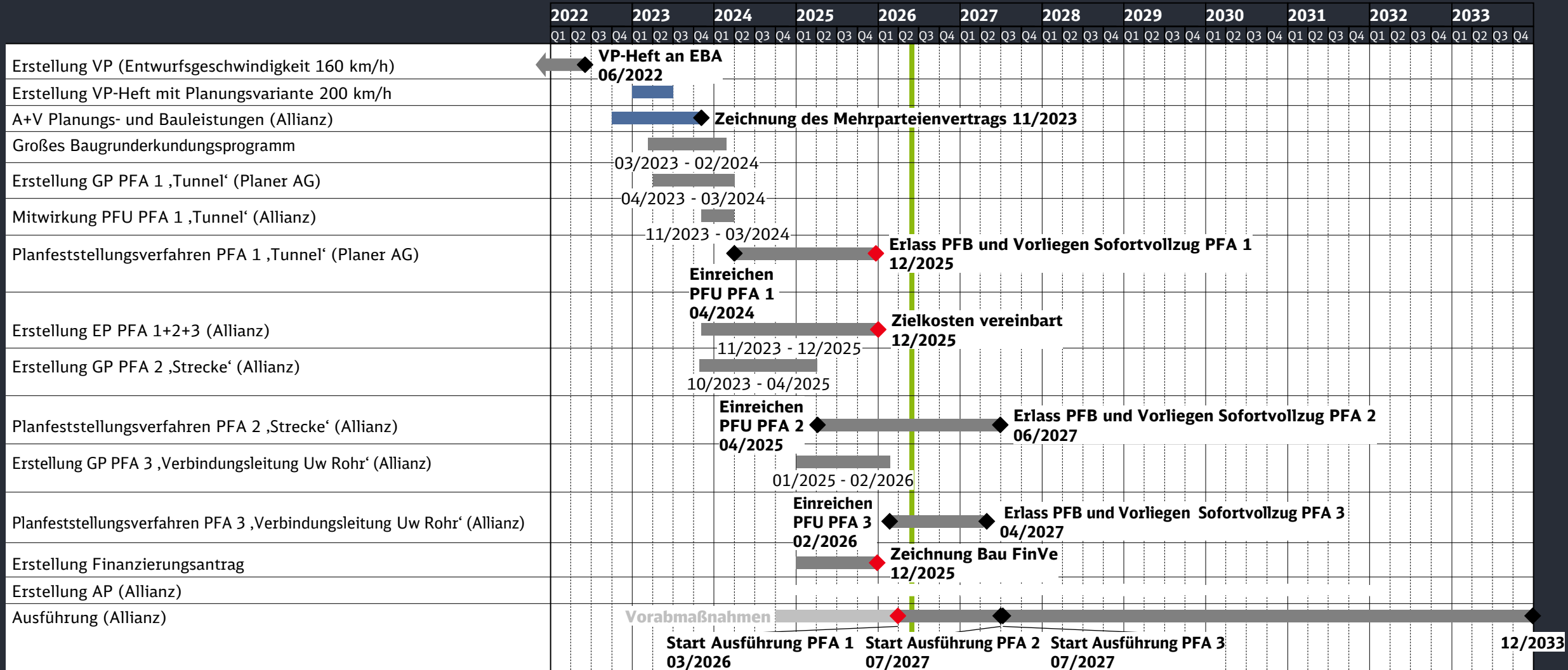


- Aufhebung der Ausschreibung im Partnerschaftsmodell Schiene aus wirtschaftlichen Gründen
- Weiterhin werden alle 6 Planbereiche realisiert und mit den vereinbarten Techniken ausgerüstet
- Leistungsabruf der Planbereiche 1 und 2 aus dem Volumenvertrag DLST in Vorbereitung
- Ausschreibung/Beauftragung der weiteren Planbereiche nachfolgend
- Zeitplan und Inbetriebnahmetermine werden aktuell an die neuen Rahmenbedingungen (geänderte Ausschreibung, Schnittstellen zum DKS 1&2) angepasst

- | | | |
|----|--|--|
| 1. | Begrüßung / Formalia | Evelyn Palla / MP Cem Özdemir / Thorsten Krenz |
| 2. | Stand IBN-Konzeption | Geschäftsführung PSU |
| 3. | Sachstand Digitaler Knoten Stuttgart, Baustein 3 | Geschäftsführung PSU, DB InfraGO |
| 4. | Verschiedenes <ul style="list-style-type: none">• Sachstand Gäubahnausbau, Abschnitt Nord | Geschäftsführung PSU |

Stand des Gäubahnausbaus, Abschnitt Nord

Grobterminplan und Fokus auf aktuelle Themenschwerpunkte



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

Sitzungstermine 2026

Lenkungskreis S21 und Arbeitskreis BaWü



Lenkungskreis Stuttgart 21

Arbeitskreis Baden-Württemberg

26.06.2026
(Gastgeber: Flughafen)

13.04.2026

12.06.2026

23.10.2026
(Gastgeber: VRS)

02.10.2026

14.12.2026