DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

ITS INFOTURM STUTTGART

INFORMATIONEN

WWW.ITS-PROJEKT.DE
WWW.BAHNPROJEKT-STUTTGART-ULM.DE

AUF DER BAUSTELLE
Aktuelle Informationen zu allen Baustellen des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm:
www.bsu.link/auf-der-baustelle

MEDIATHEK
Webcams, Baustellenfotos, Filme und zahlreiche weitere Medien:
www.bsu.link/mediathek

FÜHRUNGSANGEBOTE
Baustelle live erleben auf verschiedenen Rundgängen:
www.its-projekt.de

KONTAKT
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.
Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Telefon: 0711/213 21-200
E-Mail: presse@its-projekt.de
www.its-projekt.de
#itsprojekt

INHALT

4–5	**WAS IST DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM?**
6–9	**DIE NEUE INFRASTRUKTUR**
10–11	**VERKEHRLICHER NUTZEN**
12–13	**INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN**
Ausklapper	**ZAHLEN, DATEN, FAKTEN**
14–15	**DER NEUE HAUPTBAHNHOF**
16–17	**STADTENTWICKLUNG**
18–19	**ARBEIT UND WIRTSCHAFT | PARTNER UND FINANZIERUNG**
20–21	**ÖKOLOGIE**
22–23	**BAUVERFAHREN UND LOGISTIK**

WAS IST DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM?

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm umfasst Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm.

ZWEI TEILPROJEKTE UND VIELE VORTEILE

Das Teilprojekt Stuttgart 21 beinhaltet die Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens mit vier neuen Bahnhöfen und über 50 Kilometern neuer Strecke. Aus dem Stuttgarter Kopfbahnhof wird ein leistungsfähiger Durchgangsbahnhof – gleichzeitig bietet sich für Stuttgart eine städtebauliche Jahrhundertchance: Die alten Gleisanlagen können komplett entfernt werden, rund 100 Hektar Fläche stehen im Herzen der Innenstadt für die Stadtentwicklung zur Verfügung.

KÜRZERE REISEZEITEN UND MEHR DIREKTVERBINDUNGEN

Die rund 60 Kilometer lange Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ermöglicht einen schnellen und komfortablen Weg über die Schwäbische Alb, über die Hälfte der Strecke verläuft in Tunneln.

Es ergeben sich zahlreiche Veränderungen und Verbesserungen für Stuttgart und Baden-Württemberg: Rund 75 Prozent der Baden-Württemberger wohnen in Landkreisen, die durch das Bahnprojekt von kürzeren Reisezeiten und mehr Direktverbindungen profitieren. Darüber hinaus ist das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm Teil des wichtigen europäischen Fernverkehrskorridors Paris–Bratislava, der zu einer Hochgeschwindigkeitstrasse ausgebaut wird.

WIRTSCHAFTLICH UND ÖKOLOGISCH EIN GEWINN FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

Das Bahnnetz wird für den modernen Fern- und Regionalverkehr optimiert, wodurch Wirtschaftsregionen sowohl national als auch international zusammenwachsen. Ein attraktiveres Stadtzentrum und eine bessere Infrastruktur steigern die Standortqualität Stuttgarts und Baden-Württembergs. Mehr Arbeitsplätze und mehr Einwohner bedeuten höhere Einnahmen für Stadt und Land.

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist auch ein ökologisches Projekt: Untersuchungen haben ergeben, dass durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke jährlich Millionen Personenfahrten von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/ueberblick

DIE NEUE INFRASTRUKTUR

STUTTGART 21: VIER BAHNHÖFE UND 50 KILOMETER NEUE STRECKE

Das Projekt Stuttgart 21 geht weit über den viel beachteten Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs hinaus: Der gesamte Bahnknoten Stuttgart wird neu geordnet, ausgebaut und beschleunigt. Es entstehen über 50 Kilometer neue Strecke für den Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr, aber auch vier neue Bahnhöfe.

DER NEUE HAUPTBAHNHOF ALS HERZSTÜCK

Im Herzen des Projekts steht der neue Stuttgarter Hauptbahnhof. Quer zu den heutigen Gleisanlagen liegend, verknüpft die Station acht Bahnsteig- und acht anschließende Streckengleise mit rund 50 Weichen. Die oberirdischen Bahnanlagen können zurückgebaut und die Flächen der Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt werden.

OPTIMALE ANBINDUNG ÜBER EINEN SCHIENENRING

Der neue Hauptbahnhof wird über einen überwiegend unterirdischen Schienenring auf kurzen Wegen an das bestehende Netz angebunden. Auf dem Bahngelände in Untertürkheim entsteht ein neuer Abstellbahnhof.

FLIESSENDER SCHIENENVERKEHR DURCH EINEN LEISTUNGSFÄHIGEN BAHNKNOTEN

Der Großteil der ankommenden Fern- und Regionalzüge wird dem Hauptbahnhof heute über zwei Gleise – aus Bad Cannstatt und Feuerbach – zugeführt, die im Weichen- und Bahnsteigbereich nur mit 30 bis 40 km/h befahren werden können. Zusätzlich müssen viele ausfahrende Züge den Weg der einfahrenden Züge queren und dafür kurzzeitig die Einfahrgleise in Anspruch nehmen. Um das heutige Zugaufkommen bewältigen zu können, müssen täglich über 50 Regionalzüge zwischen im Fünf-Minuten-Takt verkehrende S-Bahnen eingeschoben werden. Gerade für Pendler sind die daraus entstehenden „Staus" in der Einfahrt des Stuttgarter Hauptbahnhofs ein Ärgernis. Der Bahnknoten hat zur Rushhour seine unter Praxisbedingungen mögliche Leistungsfähigkeit längst erreicht. Der neue Durchgangsbahnhof wird über halb so viele Bahnsteiggleise wie der heutige Kopfbahnhof verfügen – und dennoch deutlich mehr Züge mit weniger Verspätungen abwickeln können.

Drei Gründe dafür sind entscheidend:

- Ein- und ausfahrende Züge behindern sich in Zukunft nicht mehr gegenseitig.
- Die Zahl der Zu- und Ablaufgleise für den Fern- und Regionalverkehr steigt von fünf auf acht.
- Wo heute noch Tempo 30 bis 40 gilt, können Züge zukünftig in der Regel mit 60 bis 100 km/h ein- und ausfahren.

NACHGEWIESENE LEISTUNG IN SPITZENZEITEN: STRESSTEST BESTANDEN

Im Rahmen der Schlichtung verpflichtete sich die Deutsche Bahn Ende 2010, den detaillierten Nachweis zu erbringen, dass der neue Hauptbahnhof zur morgendlichen Spitzenstunde (7 bis 8 Uhr) 30 Prozent mehr Züge abfertigen kann. Mit dem Maßstab von damals 37 ankommenden Zügen wurde die Messlatte auf 49 ankommende Züge gesetzt. Zudem sollten mit Verspätung einfahrende Züge ihre Verspätung im Mittel abbauen.

In einer der aufwendigsten jemals durchgeführten Eisenbahn-Computersimulationen ist dieser Nachweis gelungen. Im Auftrag von Bahn und Land überwachte und hinterfragte das renommierte Eisenbahn-Ingenieurbüro SMA und Partner jeden einzelnen Schritt.

S-BAHN: DIE NEUE HALTESTELLE MITTNACHTSTRASSE

Auch die S-Bahn profitiert von Stuttgart 21. Denn zukünftig stehen die S-Bahn-Gleise ausschließlich der S-Bahn zur Verfügung. Zudem erschließt die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße das neue Stadtquartier Rosenstein und schafft schnellere Umsteigeverbindungen zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/s21/infrastruktur

DER NEUE BAHNHOF FLUGHAFEN/MESSE: DIE VERKEHRSDREHSCHEIBE AUF DEN FILDERN

Zwischen dem Stuttgarter Flughafen und dem Messegelände entsteht auf den Fildern ein neuer Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr. Der Weg vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Flughafen verkürzt sich von 27 auf 8 Minuten. Weite Teile des Landes sind in Zukunft von hier aus umsteigefrei erreichbar.

Davon profitieren jährlich rund zehn Millionen Fluggäste und mehr als eine Million Messegäste sowie rund eine Viertelmillion Menschen, die im Einzugsbereich des neuen Bahnhofs leben. Mit dem neuen Fernbus-Bahnhof und einer eigenen Stadtbahn-Anbindung entsteht dabei ein einzigartiges Drehkreuz zwischen Schiene, Straße und Luftraum.

In Zukunft legen die aus Richtung Zürich/Singen kommenden Züge der Gäubahn einen Halt am Flughafen ein. Der damit verbundene Umweg zum Stuttgarter Hauptbahnhof (3 km) wird durch die schnell befahrbaren Gleise von Stuttgart 21 zeitlich aufgewogen. Auch Reisende aus der Region Tübingen/Reutlingen/Nürtingen aber auch aus Ulm/Augsburg profitieren vom direkten Anschluss an den Flughafen. Der bisherige Weg über den Stuttgarter Talkessel kann entfallen.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/s21/flughafenbahnhof

DIE NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN–ULM: WENIGER FAHRZEIT, MEHR KAPAZITÄT

Die Neckarquerung bei Wendlingen markiert den Beginn der 60 km langen Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Sie schließt sich nahtlos an die Hochgeschwindigkeitsstrecke an, die als Teil von Stuttgart 21 den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof mit Wendlingen verbindet.

Während Hochgeschwindigkeitszüge zur Querung der Schwäbischen Alb heute stellenweise auf Tempo 70 abbremsen müssen, ist die Neubaustrecke mit 250 km/h befahrbar. Die ICE-Fahrzeit von einer knappen Stunde zwischen Stuttgart und Ulm wird nahezu halbiert; im Regionalverkehr sinkt die Reisezeit der schnellsten Züge – mit Halt am Flughafen – von rund 60 auf unter 45 Minuten. Durch die Neubaustrecke wird die bestehende Strecke entlastet und es werden freie Kapazitäten für mehr Regional- und Güterverkehr geschaffen.

Die Strecke verläuft weitgehend parallel zur Autobahn A 8 und, wo dies nicht möglich ist, in 5 langen Tunneln. Im Filstal bei Mühlhausen entsteht dabei mit rund 85 Metern Höhe eine der höchsten Eisenbahnbrücken in Deutschland.

SCHONUNG DER UMWELT UND DER BESTEHENDEN SIEDLUNGSSTRUKTUREN

Auf ihrem Weg überwindet die Neubaustrecke einen Höhenunterschied von fast 500 Metern. Am Ende des 16 km langen Albaufstiegs erreicht sie ihren höchsten Punkt, rund 750 Meter über dem Meer. Sie fällt anschließend in Richtung Ulm wieder um 280 Höhenmeter ab.

Um diesen Anstieg zu bewältigen, sind vergleichsweise große Steigungen erforderlich, die für sehr schwere Güterzüge zu steil sind. Geeignet ist die Trasse dagegen für leichte und mittelschwere Güterzüge mit einem Gesamtgewicht von etwa 1.000 bis 1.500 Tonnen.

Die Trasse ging aus einer intensiven Untersuchung und Abwägung verschiedenster Varianten in den 1980er und 1990er Jahren hervor und setzte sich unter anderem gegen einen Ausbau der über 160 Jahre alten Filstalstrecke durch. Kurze Fahrzeiten, ein deutlicher Kapazitätszuwachs, keine Eingriffe in bestehende Siedlungsstrukturen und vergleichsweise geringe Umweltauswirkungen kristallisierten sich als klare Vorteile heraus.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/nbs

VERKEHRLICHER NUTZEN

EUROPÄISCHE METROPOLEN RÜCKEN NÄHER ZUSAMMEN

Die neue Achse Stuttgart–Ulm ist Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes „Magistrale für Europa", das Städte und Regionen mit insgesamt 34 Millionen Bewohnern und 16 Millionen Beschäftigten in fünf Staaten verbindet. Stuttgart und Ulm liegen zentral an der 1.500 Kilometer langen Bahnstrecke, die die europäischen Metropolen Paris, Straßburg, München und Wien mit Bratislava und Budapest verbindet. Die Magistrale bildet als zentrale West-Ost-Achse ein Rückgrat des gesamteuropäischen Schienennetzes. Der Ausbau der Magistrale leistet einen entscheidenden Beitrag für das rasche ökonomische, politische und kulturelle Zusammenwachsen von West- und Osteuropa.

DER ÖFFENTLICHE NAHVERKEHR IN BADEN-WÜRTTEMBERG PROFITIERT

Der öffentliche Nahverkehr ist das Rückgrat der Mobilität in Deutschland. Dazu gehören leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege als eine wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wird der Grundstein für eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur und für die Mobilität der Menschen in unserem Land gelegt. Rund drei Viertel der knapp 11 Millionen Einwohner von Baden-Württemberg leben in Landkreisen, die von neuen, durchgebundenen Regionalverkehrslinien erschlossen werden. Das heißt, dass über 8 Millionen Menschen im Land von den verkehrlichen Vorteilen profitieren.

Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke rücken Regionen und Wirtschaftsräume näher zusammen. Wohnen in Ulm und Arbeiten in Stuttgart wird zu einem realisierbaren Lebensmodell. Dies gilt ebenso für viele andere Regionen im Land und ist gerade mit Blick auf den Fachkräftemangel ein wesentliches Standortargument.

SCHNELLERES UND KOMFORTABLERES REISEN IN DER REGION STUTTGART

In Stuttgart entsteht einer der leistungsstärksten und modernsten Bahnknoten in Deutschland, der den Bahnbetrieb schneller, leistungsfähiger und flexibler macht. In den Stuttgarter Hauptbahnhof einfahrende Züge fahren in Zukunft einfach „gerade" weiter, ohne die Fahrtrichtung ändern zu müssen. Diese intelligente Struktur ermöglicht es, heute im Stuttgarter Hauptbahnhof endende Linien miteinander zu verknüpfen. Wo heute noch umgestiegen werden muss, können Fahrgäste künftig einfach sitzen bleiben und somit komfortabler und schneller reisen.

Mit dem Neubau eines eigenen Bahnhofs direkt am Flughafen Stuttgart entsteht ein Mobilitätskreuz, das die verschiedenen Verkehrsträger Auto, Bahn und Flugzeug verknüpft. Zukünftig sind die Umstiege zwischen S-Bahnen und den Regional- und Fernverkehrszügen möglich und bieten den rund 240.000 Bewohnern des Filderraums verbesserte Reisemöglichkeiten.

Die Erreichbarkeit von Stadt und Region wird durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm spürbar verbessert. Das stärkt das Wirtschaftswachstum und bedeutet ein Plus an Lebensqualität.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/verkehrlicher-nutzen

INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN

INTERNETSEITE: DIE ZENTRALE INFORMATIONSPLATTFORM ZUM PROJEKT

Die Projektseite www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de ist die zentrale Informationsplattform rund um Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Umfangreiche Texte, Baustellen-Informationen und -Fotos, Filme, Webcam-Live-Aufnahmen, detaillierte Karten, Visualisierungen und Originalpläne liefern eine große Bandbreite an Informationen zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.

BAUINFO: DIE KONTAKTSTELLE FÜR VOM BAU BETROFFENE

Die BauInfo ist die Kontaktstelle für all jene, die von den Baustellen unmittelbar betroffen sind. Ob Bürger, Firmen oder Kommunen, ob Informationen zu Bauabläufen, Beschwerden zu Baulärm oder Hinweise zu Beeinträchtigungen – die BauInfo Stuttgart–Ulm hat ein offenes Ohr für alle Anliegen. Für akute Beschwerden beispielsweise durch Lärm oder Erschütterung ist die BauInfo rund um die Uhr unter Telefon 0711/21321-212 und per E-Mail unter bauen@stuttgart-ulm.de erreichbar.

AUSSTELLUNG: MULTIMEDIAL UND INTERAKTIV DAS BAHNPROJEKT ERLEBEN

Entdecken Sie den neuen InfoTurmStuttgart an Gleis 16. Auf mehreren Ebenen können Sie sich an Touchscreens und Modellen sowie anhand von Filmen, Karten und Visualisierungen einen Überblick verschaffen.
Wer noch tiefer einsteigen möchte, dem empfehlen wir, sich für eine Führung anzumelden. Genießen Sie außerdem von der Aussichtsplattform den Blick auf die Baustelle des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Ein Besuch lohnt sich!

Weitere Informationsmöglichkeiten gibt es im Rathaus Wendlingen am Neckar, auf dem Besucherpodest in Aichelberg direkt über dem Tunnelportal, auf Informationstafeln, bei Baustellenführungen und Events auf der Baustelle sowie im Internet unter www.its-projekt.de

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

◀ **DIE WICHTIGSTEN DATEN UND FAKTEN ZUM BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM: ZUSAMMENGEFASST HIER IM AUFKLAPPER**

Besuchen Sie uns im Internet:
www.its-projekt.de

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

MIT DEM BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM ENTSTEHEN:

- rund 120 km neue Schienenwege, die mit bis zu 250 km/h befahren werden
- vier neue Bahnhöfe (Neuer Stuttgarter Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof, S-Bahn-Station Mittnachtstraße, Bahnhof Flughafen/Messe und Abstellbahnhof Untertürkheim)
- ein überwiegend unterirdisch verlaufender Schienenring mit einer Ost-West-Ausdehnung von 5 km, durch den Züge von beiden Seiten in den neuen Hauptbahnhof einfahren können
- zwei neue Stadtviertel in Stuttgart
- Verbesserungen im Fern- und Regionalverkehr

FAKTEN ZU STUTTGART 21:

- Gesamtstreckenlänge: über 50 km
- davon Schnellfahrstrecke: 20 km
- davon Tunnel- und Durchlassstrecke: 33 km
- Anzahl Tunnel und Durchlässe: 16
- Anzahl Brücken: 18
- Geschwindigkeit: max. 250 km/h

KURZ UND GUT:

- 75% der Baden-Württemberger leben in Landkreisen, die von schnelleren und komfortableren Verbindungen profitieren
- 100 Hektar Fläche stehen im Herzen der Stuttgarter Innenstadt für die Stadtentwicklung zur Verfügung
- 20 Hektar davon sind für die Erweiterung der Parkanlagen und Grünflächen vorgesehen
- 18 Millionen Fahrten werden jährlich vom Privat-Pkw auf die Bahn verlagert
- 70.000 Tonnen Kohlendioxid werden dadurch pro Jahr eingespart
- 10.000 bis 12.000 neue Arbeitsplätze entstehen in Baden-Württemberg
- Mit 300 Millionen Euro zusätzlicher Steuereinnahmen kann die Landeshauptstadt Stuttgart bis 2034 rechnen

FAKTEN ZUR NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN–ULM:

- Gesamtstreckenlänge: 60 km
- davon Tunnelstrecke: 31 km
- Anzahl Tunnel: 9
- Anzahl Brücken: 37
- Geschwindigkeit: max. 250 km/h

FINANZIERUNG UND PARTNER

Der Finanzierungsrahmen für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm liegt bei 11,408 Milliarden Euro, davon entfallen 7,705 Milliarden Euro auf Stuttgart 21 und 3,703 Milliarden Euro auf die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm.

ANTEILE DER PROJEKTPARTNER* AM FINANZIERUNGSRAHMEN VON STUTTGART 21

nach Beschluss des Bahnaufsichtsrats vom 26.01.2018
(insgesamt 7.705 Mio. Euro plus 495 Mio. Euro Risikopuffer)

* Für die abschließende Verständigung auf die Finanzierungsanteile der Projektpartner hat die Bahn das Land und die Stadt zur Wahrung der Rechte verklagt. Ungeachtet dessen steht die Tür für Gespräche weiterhin offen.

FINANZIERUNG DER NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN–ULM

(insgesamt 3.703 Mio. Euro,
Stand Dezember 2017)

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM UMFASST STUTTGART 21 UND DIE NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN–ULM

Das Bauvorhaben ist das größte Ausbaukonzept für den öffentlichen Schienenverkehr in Baden-Württemberg seit dem 19. Jahrhundert. Die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart mitsamt der Streckenführung bis Wendlingen zählt zum Projekt Stuttgart 21. Ab Wendlingen beginnt die Neubaustrecke nach Ulm. In Merklingen wird ein Regionalbahnhof gebaut, der nicht Teil des Projekts ist und nachträglich geplant und finanziert wurde.

STRECKENKARTE STUTTGART–ULM

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM MACHT DEN FERN- UND REGIONALVERKEHR SCHNELLER UND KOMFORTABLER

Zahlreiche Reisezeiten werden verkürzt, auf vielen Relationen muss nicht mehr umgestiegen werden.

DIE REISEZEITEN IM VERGLEICH (IN MINUTEN)

HÖHENUNTERSCHIED: rund 500 m

MAXIMALE STEIGUNG:
2,5 m Anstieg je 100 Meter Länge,
in kurzen Abschnitten sogar 3,1 bzw. 3,5 m

DER NEUE HAUPTBAHNHOF

Herzstück des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm ist der neue preisgekrönte Stuttgarter Hauptbahnhof, der im Vergleich zum heutigen Kopfbahnhof um 90° gedreht wird und in etwa elf Metern Tiefe verläuft. Er besteht aus insgesamt acht Gleisen an vier Mittelbahnsteigen mit je 420 Metern Länge.

Das bestehende Bahnhofsgebäude, der nach seinem Architekten Paul Bonatz benannte „Bonatzbau", bleibt dabei mit der großen Halle als Empfangsgebäude und dem Turm erhalten und bekommt eine neue Bahnsteighalle. Deren begehbares Dach bildet gleichzeitig den neuen Manfred-Rommel-Platz, der unmittelbar an den Mittleren Schloßgarten anschließt und so eine direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und den neuen Stadtvierteln schafft.

KURZE UND BARRIEREFREIE WEGE ERMÖGLICHEN SCHNELLES UMSTEIGEN

Der Weg für den Reisenden zu seinem Zug wird komfortabler. Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist aus allen Himmelsrichtungen auf kurzen und barrierefreien Wegen erreichbar. Reisende gelangen ebenerdig auf die drei Verteilerstege, die über den vier Bahnsteigen liegen und diese verbinden. Zu jedem Bahnsteig führen sieben Fahrtreppen, fünf Festtreppen und drei Panoramaaufzüge. Außerdem verfügt jeder Bahnsteig über einen direkten Zugang zur S-Bahn.

SYNTHESE AUS ARCHITEKTONISCH WERTVOLLEM UND ÖKOLOGISCH SINNVOLLEM

Der Bahnhofsentwurf von Architekt Christoph Ingenhoven setzt neue Maßstäbe in Form, Funktion und Ökologie und integriert den Bonatzbau in die moderne Architektur. Architektonisches Markenzeichen des neuen Bahnhofs sind die 28 Kelchstützen. 27 gläserne „Lichtaugen" holen Tageslicht auf die Bahnsteigebene und ermöglichen Blickbeziehungen zum Schlossgarten, zum neuen Manfred-Rommel-Platz und zum Bonatzbau.
Die Bahnsteighalle mit ihren größenoptimierten Lichtaugen heizt sich nicht übermäßig auf, da über die einströmende Frischluft der anschließenden Tunnel und durch die isolierende Wirkung des umgebenden Erdreichs ganzjährig angenehme Temperaturen herrschen.

28 Kelchstützen aus Sichtbeton tragen das Dach der Bahnsteighalle und setzen neue Maßstäbe in der Kombination von Statik und Design. Die Betonschalenkonstruktion ist ein einzigartiges, in dieser Form noch nie hergestelltes Bauwerk, mit dessen aufwendiger Realisierung die Firma ZÜBLIN für den renommierten bauma Innovationspreis 2019 nominiert worden ist. Für jede Kelchstütze werden über 1000 Quadratmeter Fläche geschalt. In einem kompletten Kelch befinden sich 350 Tonnen Bewehrungsstahl, die sich auf 33.000 einzeln vermessene Stahlstreben verteilen.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/s21/hauptbahnhof

STADTENTWICKLUNG

DIE STÄDTEBAULICHE JAHRHUNDERTCHANCE: 100 HEKTAR FLÄCHE IM HERZEN DER STADT

Stuttgart hat die einmalige Chance, im Zentrum zu wachsen. Da die Gleise künftig unterirdisch verlaufen, stehen rund 100 Hektar im Herzen der Stuttgarter Innenstadt für die Stadtentwicklung zur Verfügung – so viel wie 140 Fußballfelder. 20 Hektar davon werden in Parkanlagen umgewandelt. Damit verbessert sich das Klima in der Innenstadt spürbar. Mitten im Zentrum entstehen städtebauliche Möglichkeiten für modellhaftes, ökologisches und energieeffizientes Wohnen. Der Stuttgarter Norden rückt an den Schlossgarten und an den Stuttgarter Osten heran. In den neuen Stadtgebieten sorgen zusammenhängende Flächen und kurze Wege für komfortables Leben, Wohnen und Arbeiten. Die Zerschneidung der Stadt durch die bestehenden Bahnanlagen wird mit Stuttgart 21 aufgehoben. Die Lebensqualität in den bestehenden Quartieren steigt. Zwei neue Quartiere entstehen im Zentrum der Stadt: das Europaviertel und das Stadtquartier Rosenstein.

PULSIERENDES STÄDTISCHES LEBEN IM ZENTRAL GELEGENEN EUROPAVIERTEL

Bis in die 1980er Jahre befand sich im heutigen Europaviertel der zentrale Güter- und Rangierbahnhof für die Versorgung der Stuttgarter Innenstadt. Nach der Verlagerung des Güterverkehrs nach Kornwestheim wurden die nicht mehr benötigten Gleisanlagen 1998 abgetragen. Das dort entstehende Cityquartier stellt eine Erweiterung der Stuttgarter Innenstadt dar.

Bereits 2003 trat der Bebauungsplan für das 16 Hektar große Areal in Kraft. Das Gebiet befand sich zunächst weiterhin im Besitz der Deutschen Bahn, bis Ende 2018 wurde der Großteil der Grundstücke verkauft. Die Moskauer Straße als zentrale Achse ist die einzige Verkehrsfläche im neuen Stadtquartier, alle übrigen Straßen und Plätze sind Fußgängerzonen. Ein großer Vorteil des Europaviertels sind die kurzen Wege in zentraler Lage. In einem Radius von 500 Metern liegen der Hauptbahnhof, die Königstraße und die Grünanlagen des Schlossgartens. Mit dem Bau der Stadtbibliothek am Mailänder Platz wurde im Europaviertel ein neues kulturelles Zentrum geschaffen.

BÜRGERBETEILIGUNG FÜR EIN FAMILIENFREUNDLICHES STADTQUARTIER ROSENSTEIN

Im Jahr 2001 hat die Stadt Stuttgart für rund 459 Millionen Euro einen Großteil der durch Stuttgart 21 frei werdenden Grundstücke gekauft, um unabhängig von Investoreninteressen und unter Beteiligung der Bürger den urbanen, sozialen und ökologischen Stadtteil Rosenstein entwickeln zu können. Da die Grundstücke aus Rücklagen bezahlt wurden, besteht kein Vermarktungsdruck.
In zentraler Lage und von Grün umgeben wird auf 85 Hektar Fläche das neue Stadtquartier Rosenstein entstehen. In einem stadtweiten informellen Beteiligungs- und Dialogprozess konnten sich 2016 alle interessierten Bürger einbringen. Am Ende wurden die Bedürfnisse und Interessen der Teilnehmer in einem Memorandum festgehalten.
Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung waren die Grundlage eines 2018 europaweit ausgeschriebenen Wettbewerbs der Stadt zu der Frage, wie das neue Quartier entwickelt werden könnte. Auf der Fläche sollen neue Wohnquartiere mit rund 5.600 Wohneinheiten und einem hohen Anteil von bezahlbarem Wohnraum entstehen. 54 Planungsbüros beteiligten sich, 11 Arbeiten hat das Preisgericht unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Franz Pesch für die weitere Bearbeitung ausgewählt. Im Frühjahr 2019 wird der Sieger des Wettbewerbs ausgezeichnet.

Alle Beiträge der zweiten Phase sollen anschließend öffentlich präsentiert und erläutert werden. Die Stadt will das Siegerbüro mit der Rahmenplanung für das neue Quartier beauftragen. Der Rahmenplan bildet die Grundlage für die zukünftige Gestaltung des Quartiers und soll den städtischen Gremien zur Abstimmung vorgelegt werden. Daraus erwachsen Bebauungspläne, die die schrittweise Bebauung der Gleisflächen ermöglichen.

Das neue Stadtquartier Rosenstein ist für die Stuttgarter Bevölkerung durch seine Lage im Herzen der Stadt und am Park besonders interessant. Es ermöglicht eine optimale Verbindung zwischen Wohnen und Arbeiten und wird mit seinen S- und U-Bahn-Anschlüssen optimal an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sein.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/s21/stadtentwicklung

ARBEIT UND WIRTSCHAFT

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM FÖRDERT INVESTITIONEN

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist ein Konjunkturprogramm für den Großraum Stuttgart und darüber hinaus. Die verbesserte Bahninfrastruktur fördert Investitionsentscheidungen in der Region und sorgt für entsprechende Wertschöpfungseffekte. Durch das Projekt entstehen Tausende neue Arbeitsplätze. Die Stadt Stuttgart kann langfristig mit mehr Steuereinnahmen aus den neu geschaffenen Wohn- und Gewerbeflächen kalkulieren. Bereits die Bauphase löst beträchtliche Investitionen aus.

KÜRZERE REISEZEITEN BRINGEN ARBEITEN UND WOHNEN BESSER IN EINKLANG

Durch erhebliche Verkürzung der Reisezeiten rücken die Wirtschaftsräume Stuttgart, Ulm, Augsburg und München näher zusammen, es entstehen neue Einzugs- und Beschäftigungsmöglichkeiten. Auf der Strecke Stuttgart–Ulm bedeuten kürzere Reisezeiten eine komfortable S-Bahn-ähnliche Verbindung zwischen beiden Städten. Hier leben – dort arbeiten wird zu einer realen Alternative. Die positiven Auswirkungen der neuen Bahninfrastruktur reichen in weite Teile Baden-Württembergs. Im ganzen Land sind erhebliche Wertschöpfungseffekte zu erwarten, viele Regionen profitieren in hohem Maße durch das Heranrücken an den Wirtschaftsraum Stuttgart.

LANGFRISTIG ENTSTEHEN TAUSENDE NEUE ARBEITSPLÄTZE

Gutachten prognostizieren beträchtliche Beschäftigungseffekte durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Während der Bauzeit entstehen rund 5.000 neue temporäre Vollzeitstellen. Die vielen beauftragten Baufirmen und ihre Nachunternehmer lösen mit ihrem Material- und Dienstleistungsbedarf weitere Stellenschaffungen aus. Hinzu kommen dauerhafte Beschäftigungseffekte, die über die Bauzeit hinausreichen. Durch verbesserte Verkehrsverbindungen wird mit Investitionsentscheidungen und 8.000 bis 9.500 neuen Vollerwerbsstellen in Baden-Württemberg gerechnet. In den neuen Stuttgarter Stadtvierteln sind zusätzlich 2.600 Stellen zu erwarten.

HÖHERE STEUEREINNAHMEN FÜR STADT UND LAND

Durch Investitionen, neue Einwohner und neue Arbeitsplätze haben das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart auf Dauer deutlich mehr Einnahmen aus Umsatzsteuer, Einkommensteuer, Gewerbesteuer, Grundsteuer und Grunderwerbsteuer. Die Stadt Stuttgart nimmt langfristig mehr Steuern ein, als ihr Finanzierungsanteil am Bahnprojekt kostet. Die Verbesserung des Wirtschaftsstandorts wird zu weiteren Arbeitsplätzen und damit zu höherem Steueraufkommen führen.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/wirtschaft

PARTNER UND FINANZIERUNG

DEUTSCHE BAHN GRÜNDET PROJEKTGESELLSCHAFT FÜR PLANUNG UND UMSETZUNG

Bauherrin des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm ist die Deutsche Bahn AG (DB). Am 1. September 2013 wurde innerhalb der DB AG eine eigenständige Projektgesellschaft gegründet, deren Kernaufgabe die Planung und technische Umsetzung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm ist: die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH. Sie ist auch für Projekt-, Vertrags- und Risikomanagement zuständig sowie für das Controlling in enger Zusammenarbeit mit den Partnern der DB, den Projektpartnern der Finanzierungsvereinbarung und mit den beauftragten Bauunternehmen und Ingenieurbüros.

Die weiteren Projektpartner und ergänzenden Projektkostenträger sind die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart. Darüber hinaus wird das Projekt durch die Europäische Union gefördert. Die Flughafen Stuttgart GmbH leistet ebenfalls einen namhaften finanziellen Beitrag zum Projekt.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/partner

ÖKOLOGIE

FÜR EIN BESSERES KLIMA: DIE STRASSEN WERDEN ENTLASTET

Untersuchungen haben ergeben, dass das Bahnprojekt Millionen Personenfahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagern wird. Die mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm entstehenden zusätzlichen Kapazitäten kommen auch dem Güterverkehr zugute, da auf der Bestandsstrecke durch das Filstal künftig mehr Güter auf der Schiene statt auf der Straße transportiert werden können.

RESSOURCENSCHONEND: WENIGER RAUM- UND ENERGIEBEDARF

Um den Landschaftsverbrauch zu minimieren, wird die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in weiten Abschnitten parallel zur Autobahn A8 geführt. Ressourcenschonend ist auch der neue Stuttgarter Hauptbahnhof: Er benötigt keine künstliche Heizung und tagsüber kaum künstliches Licht.

MINERALWASSER: DER SCHUTZ DER QUELLEN HAT OBERSTE PRIORITÄT

Stuttgarts Mineralquellen stehen unter besonderem gesetzlichem Schutz. Für den Bau des neuen Hauptbahnhofs im Bereich des Mittleren Schloßgartens haben Fachleute ein umfangreiches Grundwassermanagementsystem errichtet, das bauabschnittsweise den Grundwasserspiegel reguliert und die Druckverhältnisse im Untergrund konstant hält. Direkte bauliche Einwirkungen auf die Quellen sind ausgeschlossen: Die Bodenplatte des neuen Hauptbahnhofs liegt rund 40 Meter über den Mineralwasser führenden geologischen Schichten.

PARKERWEITERUNG: MEHR GRÜNFLÄCHEN IM HERZEN STUTTGARTS

Durch das Bahnprojekt entstehen stattliche neue Grünflächen und 60 Hektar Nettobauland im Herzen Stuttgarts. Als direkte Folge von Stuttgart 21 sind daher 62 Hektar Baulandfläche auf der „grünen Wiese“ aus dem Stuttgarter Flächennutzungsplan gestrichen worden.

LÄRMREDUKTION: TUNNEL ALS NATÜRLICHE SCHALLDÄMPFER

Künftig werden die Anlieger im Stuttgarter Kessel fast keinen Zuglärm mehr hören. Die Erdschichten über den neu gebauten Bahntunneln fungieren als natürlicher Schalldämpfer. Auf Streckenabschnitten mit einem entsprechenden Bedarf werden die Gleisbauten mit dem so genannten Masse-Feder-System ausgestattet, um Erschütterungen so weit wie möglich zu reduzieren.

ARTENSCHUTZ: DER BAHN EIN WICHTIGES ANLIEGEN

Die Bahn nimmt den Artenschutz sehr ernst und hat in Stuttgart bereits mehrere Tausend streng geschützte Mauereidechsen erfolgreich in Ersatzhabitate umgesiedelt, um artenschutzrechtliche Konflikte zu vermeiden und die Artenvielfalt zu erhalten. Auf dem Baufeld des neuen Abstellbahnhofs in Untertürkheim leben jedoch nach wie vor mehrere Tausend Mauereidechsen, für die die Bahn seit langem vergeblich nach geeigneten Ersatzhabitaten sucht. Ein Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt hat nun ergeben, dass mit rund 140.000 Mauereidechsen viel mehr der geschützten Tiere in Stuttgart leben als erwartet – und dass es so gut wie kein geeignetes Ausweichgrundstück mehr gibt. Daraufhin hat die Bahn in diesem Fall eine Ausnahmegenehmigung bei den Naturschutzbehörden beantragt.

Für den streng geschützten Juchtenkäfer schafft die Bahn neue Lebensräume im Schönbuch. Im Stuttgarter Rosensteinpark mussten für den Bau des Tunnels Bad Cannstatt sechs unter „Juchtenkäferverdacht“ stehende Bäume gefällt werden. Obwohl keine Besiedelung nachgewiesen werden konnte, hat die Bahn als Ausgleich für die gefällten Bäume eine Waldfläche nahe der Schönbuch-Gemeinde Waldenbuch aufgewertet, damit dort neue Lebensräume für den Juchtenkäfer entstehen. Der Baumfällung im Rosensteinpark war ein langwieriges, aufgrund des verschärften Artenschutzgesetzes trotz Baugenehmigung notwendig gewordenes Planänderungsverfahren vorangegangen. Im Zuge dieses Verfahrens war die Zustimmung der EU-Kommission erforderlich, die nach zweieinhalb Jahren erfolgte. Nach der Fällung der Bäume bestätigte dann ein Gutachter, dass keine Juchtenkäferbesiedlung vorlag und die Bäume mit Käferkot manipuliert worden waren. Die Bahn erstattete Anzeige gegen Unbekannt wegen Betrugs und wegen eines möglichen Verstoßes gegen das Artenschutzrecht.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/umwelt

BAUVERFAHREN UND LOGISTIK

TUNNELBAUVERFAHREN: GEOLOGIE ALS ENTSCHEIDENDER FAKTOR

Die Verfahren des Tunnelbaus richten sich vor allem nach den geologischen Gegebenheiten, den Baugrundverhältnissen und den Überdeckungen. Ein Tunnel kann in offener oder in bergmännischer Bauweise entstehen.

Bei der offenen Bauweise wird der Tunnel in einer offenen Grube gebaut. Diese Methode wird insbesondere verwendet, wenn die Überdeckung des Tunnels sehr gering ausfällt, wie beispielsweise beim Tunnel Widderstall nahe Merklingen.

Bei der bergmännischen Bauweise wird der Tunnel in den Berg hineingetrieben, es muss keine Grube geöffnet werden. Fast alle Tunnel des Bahnprojekts werden bergmännisch erstellt. Dabei werden zwei gängige Verfahren unterschieden: die Spritzbetonbauweise und der Maschinenvortrieb.

SPRITZBETONBAUWEISE: LÖSEN, LADEN, BETONIEREN

Um den Hohlraum für den späteren Tunnel zu erstellen, brechen die Mineure bei der Spritzbetonbauweise zunächst Meter für Meter Fels und Gestein aus dem Bergmassiv heraus. Unmittelbar nach dem Ausbruch wird der entstandene Hohlraum durch vorgefertigte Rundbögen, Stahlmatten und durch das Aufbringen von Spritzbeton gesichert. So entsteht eine erste provisorische Röhre, zunächst meist im Halbkreisprofil (Kalotte). Anschließend wird durch Ausbrechen der unteren Hälfte (Strosse/Sohle) der künftigen Tunnelröhre ein vollständiges Kreisprofil erstellt, auf dessen Grund sich später Fundament und Gleisbett befinden.

Um die Tunnelwand dauerhaft gegen Grund- und Bergwasser zu schützen, wird sie mit Kunststoffbahnen abgedichtet. Im letzten Arbeitsgang der Rohbauphase durchquert ein Schalwagen den Tunnel und die Innenschale wird betoniert.

MASCHINENVORTRIEB: DER TUNNEL WÄCHST RING FÜR RING

Die Tunnelvortriebsmaschine löst mit einem rotierenden Schneidrad das Gestein, welches durch die Maschine hindurch abtransportiert wird. Nach Auffahren einer festgelegten Strecke wird die Maschine angehalten und in ihrem rückwärtigen Bereich der Hohlraum mit Fertigteilen, den sogenannten Tübbingen, ausgekleidet. Nachdem eventuelle Hohlräume zwischen Gebirge und Tübbingen verpresst sind, ist der Tunnelrohbau hier abgeschlossen. Um den nächsten Abschnitt aufzufahren, stützt sich die Tunnelvortriebsmaschine mit Hydraulikpressen an den Tübbingen ab.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/bauverfahren

LOGISTIKKONZEPT: EIGENE STRASSEN FÜR DEN ABTRANSPORT DES AUSHUBS

Um im Zentrum Stuttgarts einen optimalen und wirtschaftlichen Bauablauf zu garantieren und Schmutz und Lärmemissionen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren, wurde ein maßgeschneidertes Baulogistikkonzept entwickelt. Der Erdaushub aus den Tunneln und der Baustelle Neuer Hauptbahnhof wird per Lkw über das Baustraßensystem zur zentralen Logistikfläche am Nordbahnhof transportiert und dort abgeladen. Der Transport über diese internen Logistikstraßen vermeidet eine zusätzliche Belastung der stark frequentierten Straßen in der Innenstadt.

Am Nordbahnhof wird das Material auf Züge verladen und per Schiene zu den Entsorgungsanlagen transportiert, wo es nach seiner Belastungsklasse eingelagert oder weiter verarbeitet wird.

Insgesamt fallen bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm jeweils Massen im Umfang von rund 20 Millionen Tonnen an. An der Neubaustrecke erfolgt die Entsorgung durch die Bauunternehmen.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.bsu.link/baulogistik

WURZEL MEDIENGRUPPE

Herausgeber:
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.
Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
www.its-projekt.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de
Stand: Februar 2020

Bildnachweise:
Deutsche Bahn AG / Bartlomiej Banaszak (Titel und Rücktitel)
Stuttgart-Marketing GmbH (Titel)
Landesdenkmalpflege Baden-Württemberg (Titel)
plan b Agentur (S. 2–3, 4–5, 6–7, 8–9, 10–11, 14–15, 21)
Aldinger & Wolf (S. 3, 16–17, 20–21)
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. (S. 7, 8, Ausklapper)
Arnim Kilgus (S. 17, 19, 22–23)
Thomas Niedermüller (S. 12)
Reiner Pfisterer (S. 13, 18–19)
Peter Wels (S. 12–13)

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm.