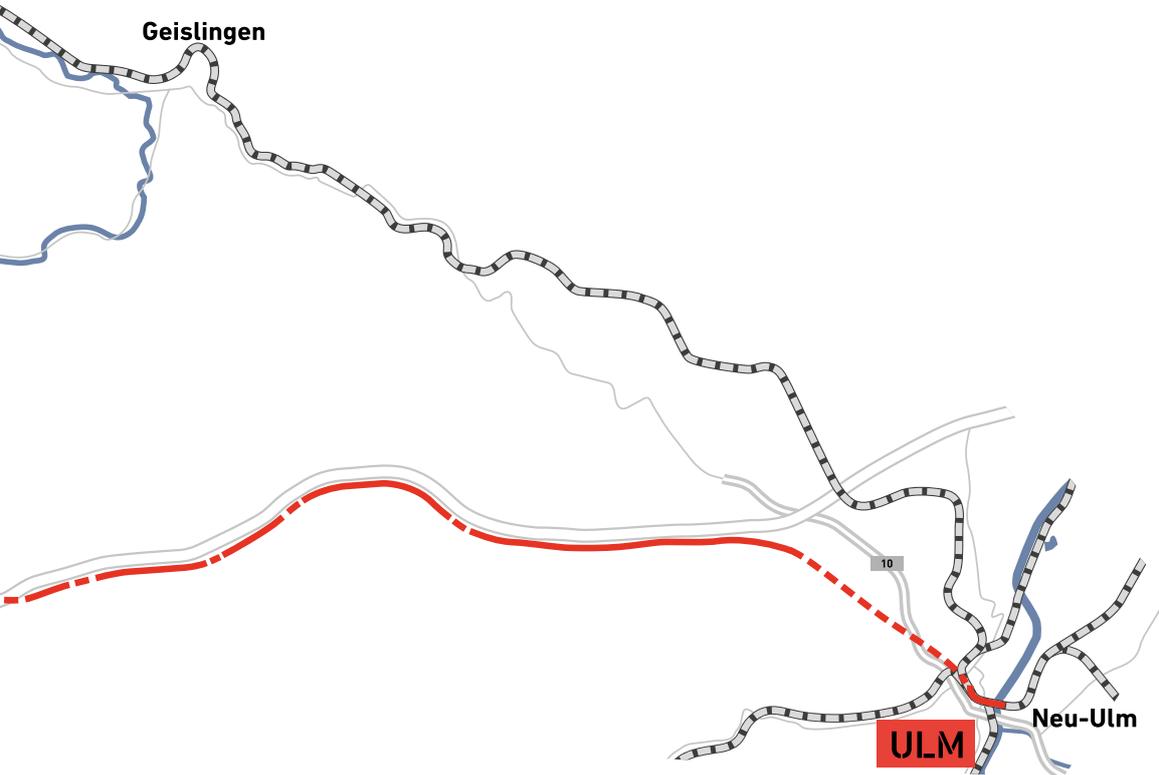


BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM

INHALT



VORWORT	[4]
VOGELPERSPEKTIVE	[6]
MENSCH UND MASCHINE	[18]
BRÜCKEN	[30]
TUNNEL	[42]
BEREICH HAUPTBAHNHOF	[54]
NACHTIMPRESSIONEN	[72]
STRECKE MACHEN	[80]
MEILENSTEINE	[90]
INFOTURMSTUTTGART	[102]
IMPRESSUM	[112]

FACETTEN 21

Bilder sagen mehr als tausend Worte, heißt es. Wer den jetzt neu aufgelegten Bildband zum Projekt Stuttgart–Ulm betrachtet, wird diesen Spruch bestätigt finden. Großartige Fotos spiegeln in vielen Facetten ein überaus faszinierendes Vorhaben wider – und dokumentieren eindrucksvoll den fortlaufenden Bau eines der größten Infrastrukturprojekte Europas.

Stuttgart 21, das bedeutet die komplette Neuordnung des Bahnknotens in der Landeshauptstadt samt Anbindung von Flughafen und Landesmesse auf den Fildern. Ein zweiter Teil des Gesamtvorhabens umfasst den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ulm mit der Einbindung in den Stuttgarter Hauptbahnhof. Für das Großprojekt sind 120 Kilometer Tunnel und 81 Brücken zu bauen sowie rund 110 Kilometer Gleise zu verlegen. Auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm werden von Dezember 2022 an im kommerziellen Betrieb Züge fahren. 2025 folgt die Anbindung von Stuttgart 21. Der neue Bahnknoten Stuttgart wird damit zum Meilenstein für den Deutschlandtakt, von ihm profitiert die ganze Region – und zwar sowohl im Fern-, Nah-, Regional- als auch im S-Bahn-Verkehr. So halbiert sich beispielsweise nahezu die Fahrtzeit auf der Strecke zwischen Stuttgart und Ulm auf rund 28 Minuten. Während die Zugreisenden heute auf der kurvigen Filstalstrecke und am Alaufstieg teilweise auf Tempo 70 ausgebremsst werden, geht es künftig fast durchgehend mit 250 Stundenkilometern über die Schwäbische Alb. Stuttgart wird zudem als einer der ersten großen Bahnknoten deutschlandweit digitalisiert. In der High-Tech-Region Stuttgart entsteht mithin nicht nur ein XXL-Projekt für kommende Generationen, das obendrein im Herzen der Landeshauptstadt wertvolle Flächen für den Städtebau der Zukunft frei macht, sondern auch noch ein Referenzprojekt für die starke Schiene der Zukunft!

„Ein gutes Foto ist ein Foto, auf das man länger als eine Sekunde schaut“, hat der Franzose Henri Cartier-Bresson einmal gesagt, der ein Großer seiner Zunft war. In diesem Bildband finden sich eine ganze Reihe beeindruckender Zeitdokumente, die es wert sind, länger als eine Sekunde betrachtet zu werden. Sie sind teilweise unter erschwerten Bedingungen entstanden, tief unten im Berg bei schlechtem Licht oder in 700 Meter Höhe in einer wackeligen Cessna. Unsere Fotografen haben gigantische Technikwunder porträtiert, die ausgefeilte Logistik eines Großprojekts beleuchtet, glückliche Mineure abgelichtet, die nach Monaten im Dunkeln

plötzlich auf der anderen Seite wieder Licht sahen. Vor allem der Tunnelbau war vielerorts eine Herausforderung. Im Juli 2013 wurde der erste Tunnelanschlag auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm am 4.847 Meter langen Steinbühltunnel gefeiert – inzwischen ist sehr viel passiert, was wir in der neuen Ausgabe der „Facetten 21“ dokumentiert haben. Immer sichtbarer werden für die vielen Zaungäste auch die Konturen des Stuttgart 21 prägenden Bahnhofs-Bauwerks um die einzigartigen Kelchstützen des mehrfach preisgekrönten Entwurfs des Düsseldorfer Architekten Christoph Ingenhoven. Reisende können beim Vorbeigehen an der Baustelle längst erahnen, wo die Bahnsteige des künftigen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs liegen, wo die Gleise verlaufen werden und auch nachvollziehen, wie der künftige Lichtaugen-Bahnhof einmal eine gelungene Symbiose mit dem heutigen Bonatzbau bilden wird.

Doch am besten, Sie machen sich selbst ein Bild von der Dimension des Vorhabens. Diese Fotodokumentation vermittelt in neun Kapiteln eindrucksvolle Impressionen des Baus eines Jahrhundertvorhabens, von dem einmal das ganze Land profitieren wird. Wir wünschen viel Freude beim Spaziergang über unsere Baustellen.

Herzlichst

Olaf Drescher

Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH



Bernhard Bauer

Vereinsvorsitzender Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.



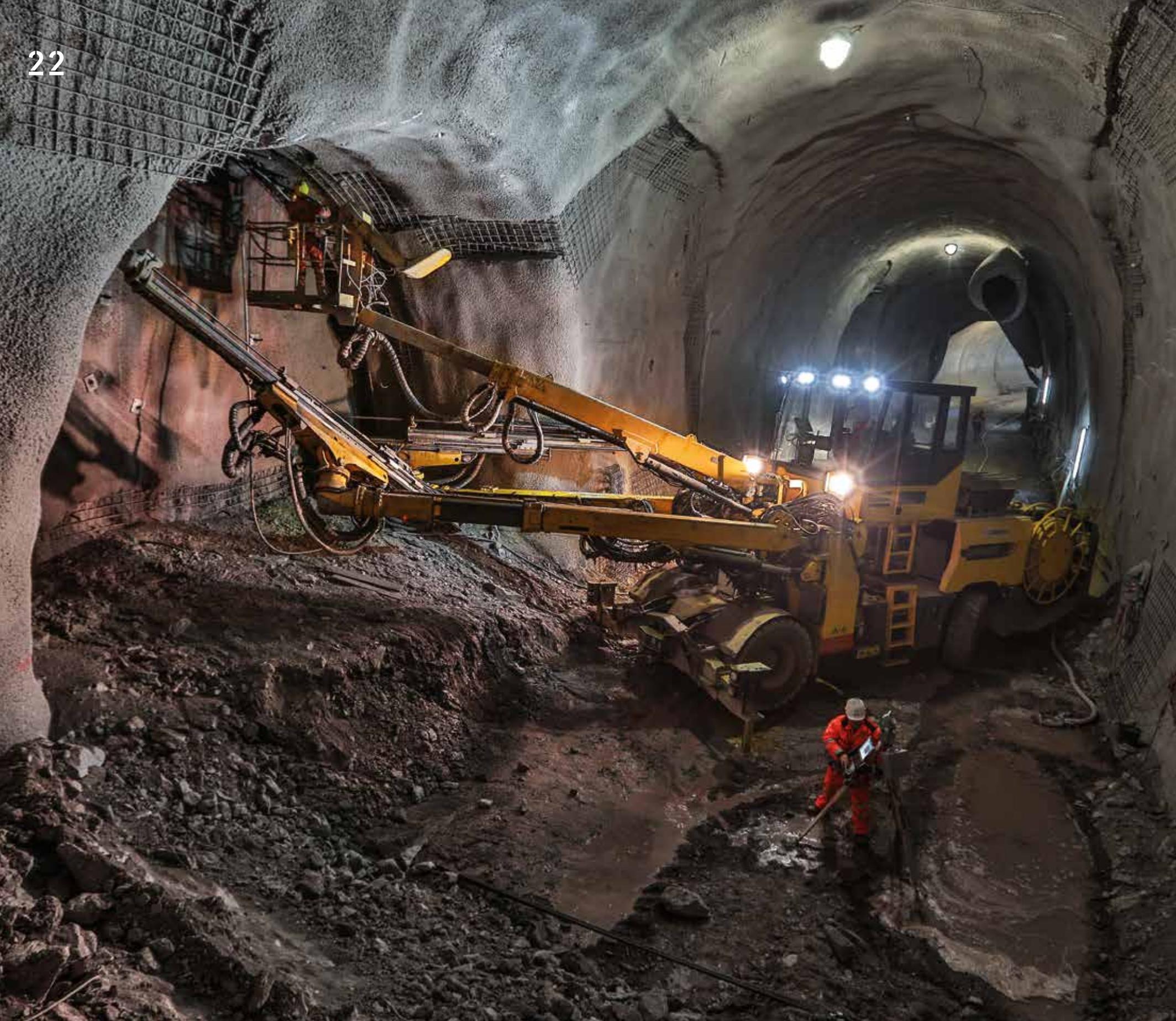


700



Meter über der Landeshauptstadt kreist der Luftbildfotograf, um die Baustellen des Projekts zu porträtieren.

VOGELPERSPEKTIVE





Schwerstarbeit unter Tage in Stuttgart [2020]

Lafettenbohrgerät beim Tunnelvortrieb in Stuttgart [2020]



4485



Meter lang ist die Filstalbrücke bei Mühlhausen im Täle – mit 85 Metern Höhe Deutschlands dritthöchste Eisenbahnbrücke.

BRÜCKEN



Die gelbe Vorschubrüstung an der Filstalbrücke startet am Portal des Boßlertunnels für den Bau des nördlichen Brückenelements [2020]





120.402

TUNNEL
43



Meter Tunnel kommen auf den gesamten Strecken zwischen Stuttgart und Ulm zusammen.

TUNNEL



SUSE ist durch: der an dieser Stelle im Rohbau praktisch fertige Fildertunnel [2020]



Einmal wenden bitte: In dieser Kaverne unter Tage wurde SUSE um 180 Grad gedreht [2018]



420



Meter lang ist die neue Bahnsteighalle, die zwischen dem Nord- und Südkopf liegt.

BEREICH HAUPTBAHNHOF





Die erste Kelchstütze, das erste Lichtauge [2018]



Bis die betonierte und ausgeschaltete Kelchstütze im Verbund mit den Nachbarkelchen ihre Tragwirkung entfalten kann, braucht es mehrere Behelfsstützen [2018]



Bahnbaustelle bei Nacht: am Albvorlandtunnel bei Kirchheim unter Teck... [2018]



... und die Pfeiler der Filstalbrücke bei Mühlhausen im Täle [2018]



1.750

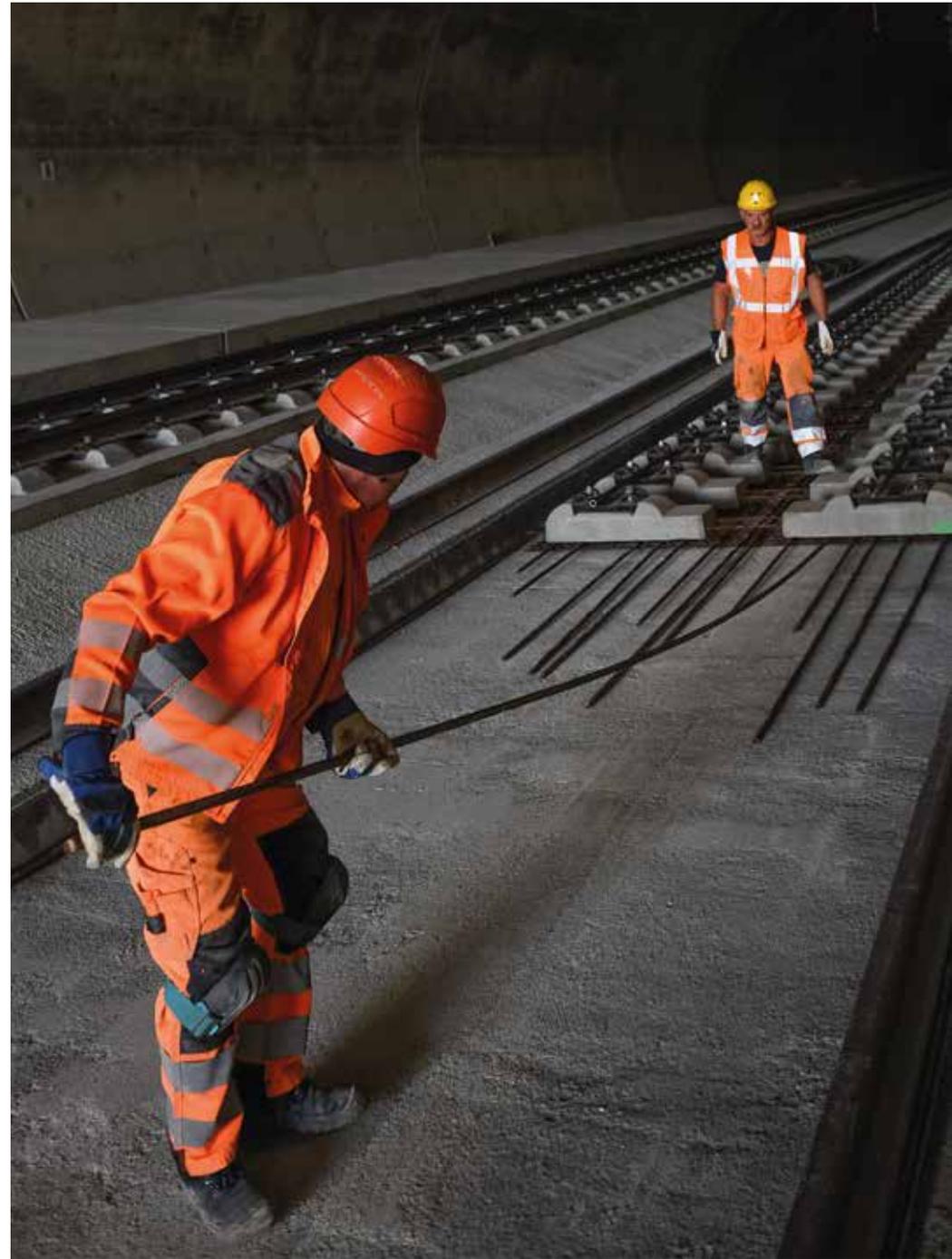
STRECKE MACHEN

81



Kilogramm wiegt jeder der Betonmasten, die jeweils rund zwölf Meter hoch sind.

STRECKE MACHEN





Gleisbauarbeiten im Tunnel Imberg [2020]



1994



ist die erste Ideenskizze für Stuttgart 21 der Öffentlichkeit präsentiert worden.

MEILENSTEINE





60.000



Besucher werden durchschnittlich pro Jahr über die Baustellen geführt.

INFOTURMSTUTT GART

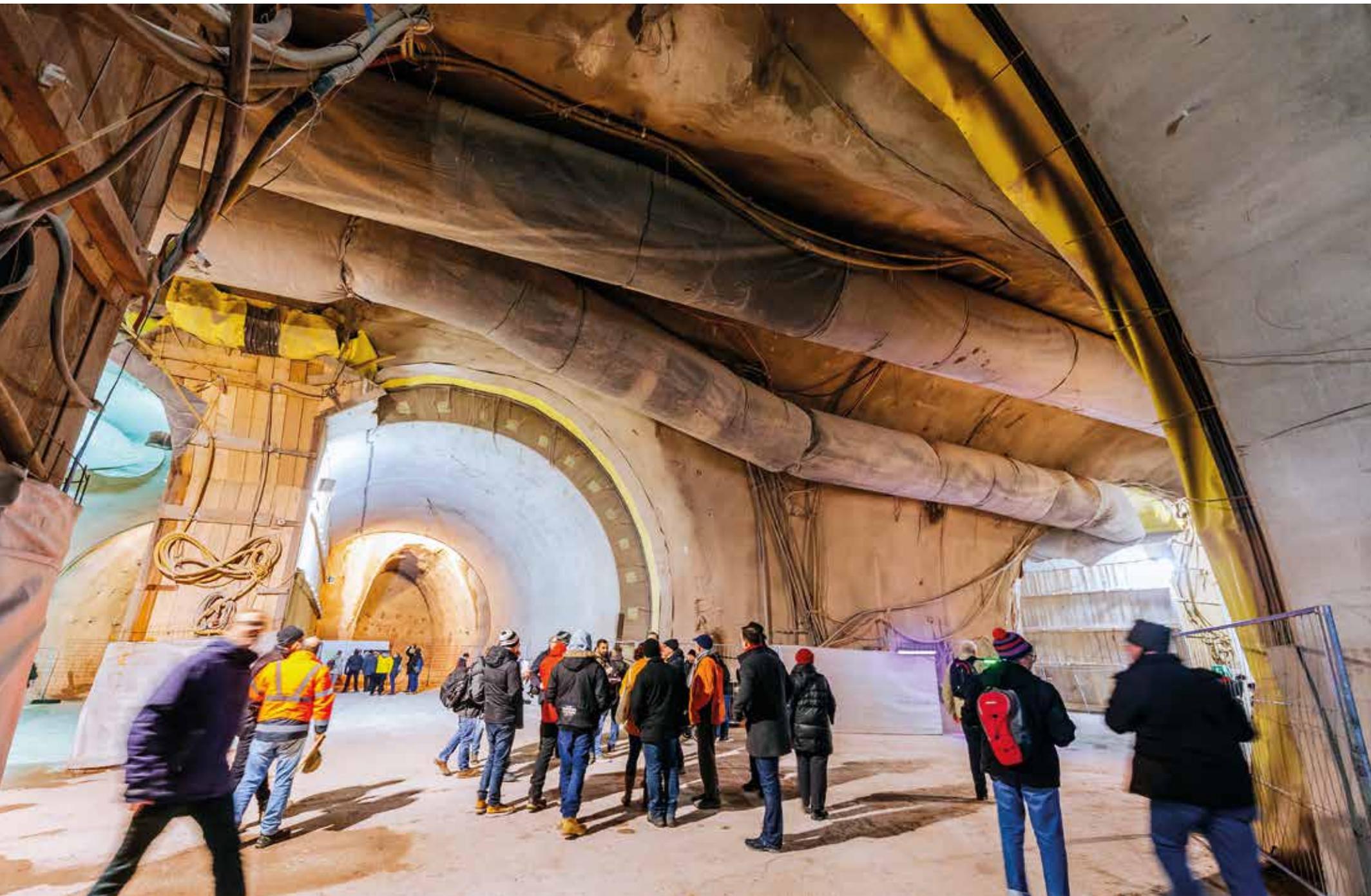
RS



Ungewöhnliche Orte... [2019]



... und beeindruckende Vorführungen... [2020]



... bieten die Tage der offenen Baustelle rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof [2019]