

Fakten rund um das
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.

ITS-PROJEKT.DE

BAHNPROJEKT-STUTTGART-ULM.DE



UND ITS AKTUELLER STAND ITS AKTUELLER STAND

OLAF DRESCHER

VORSITZENDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG DB PROJEKT STUTTGART–ULM GMBH

„Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist weit fortgeschritten – der Schwerpunkt der Aufgaben verlagert sich damit zunehmend in Richtung Inbetriebnahme. Am 11.12.2022 werden wir den Zugverkehr auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm starten. Künftig sparen Reisende zwischen Stuttgart und Ulm hier eine Viertelstunde.

Drei Jahre später werden wir Stuttgart 21 ebenfalls in Betrieb nehmen und damit die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm auf rund 30 Minuten nahezu halbieren. Dank der neuen Infrastruktur wird auch der Flughafen an das Fern- und Regionalnetz der Deutschen Bahn angebunden. Vom Hauptbahnhof Stuttgart dauert die Fahrt durch den Fildertunnel nur noch acht Minuten anstatt 27 über die S-Bahn-Verbindung. Mitte 2020 konnten wir, vier Jahre

nach dem Planfeststellungsbeschluss, auch endlich am Flughafen mit den Bauarbeiten beginnen. Klagen hatten den Baubeginn so lange verzögert. Mit der künftigen Anbindung des Flughafens und der Landesmesse an den Schienenfern- und Regionalverkehr aus Richtung Stuttgart und Ulm entsteht auf den Fildern eine Verkehrsdrehscheibe, die bundesweit ihresgleichen sucht. Wo gibt es das sonst, dass Flughafen, Bundesstraße und Bahn sich an einem Punkt treffen?

Gleichzeitig erschließt der Digitale Knoten Stuttgart als Pilotknoten für ganz Deutschland neues Potenzial. Die Einführung der Digitalisierung der Schieneninfrastruktur verbessert die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und den Komfort für die Reisenden.“

BERNHARD BAUER VORSITZENDER VEREIN BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM E. V.

„Der Nutzen für die Menschen in Baden-Württemberg, der Region, den Städten Stuttgart und Ulm aber auch darüber hinaus ist riesig und richtungsweisend für die nächsten hundert Jahre. 1850 fuhr der erste Zug von Stuttgart nach Ulm. Damit wurden Städte wie Göppingen und Geislingen an das Bahnnetz angeschlossen und konnten sich wirtschaftlich entwickeln. Über 170 Jahre später erhält Baden-Württemberg einen komplett neu gestalteten Bahnknoten. Und damit auch eine zweite Strecke zwischen den beiden wichtigen Oberzentren. Dadurch werden künftig zusätzliche Kapazitäten für mehr Zugverkehr aber auch eine Ausweichstrecke im Störfall zur Verfügung stehen.

Stuttgart braucht dringend Wohnraum. Am besten mit kurzen Wegen in die Innenstadt und nicht am Ortsrand auf der grünen Wiese. S21 bietet die Chance, ein sozial ausgewogenes, nachhaltiges, ökologisches und modernes Stadtviertel zu bauen: Stuttgart Rosenstein, in dem rund 10.000 Menschen Platz finden. Platz zum Leben, Wohnen und Arbeiten.

↳ Foto:
Reiner Pfisterer



Nur mit schnellen, direkten und attraktiven Angeboten kann es gelingen, in der Region insgesamt mehr Menschen auf die Schiene zu bringen und die ökologisch so wichtige Verkehrswende voranzutreiben. Und damit sind wir beim zweiten Paukenschlag. Der angestrebte Deutschlandtakt ist nur mit Stuttgart 21 umsetzbar. Denn es geht hierbei um schnelle, halbstündige Verbindungen zwischen ausgewählten Knotenpunkten. Hierfür wird die aktuelle Infrastruktur genau unter die Lupe genommen und nach notwendigen Verbesserungen gesucht. Ergänzend zu S21 werden im Norden Richtung Mannheim als auch im Süden Richtung Singen/Zürich jeweils ein längerer Tunnel diskutiert, damit die Reisezeiten in den richtigen Takt passen.

Die letzte Phase hat begonnen. Wir machen große Fortschritte beim Bau des für Baden-Württemberg so wichtigen Bahnprojekts. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke sind die Voraussetzung für die Verkehrswende im Südwesten. Davon profitieren in erster Linie die Bahnkunden.“

**WORUM GEHT ES
BEI DEM BAHNPROJEKT
STUTTART-ULM?**

ZAHLEN UND FAKTEN

MEHR UNTER



↳ Foto:
Malte Hombergs

STUTTART 21

Stuttgart 21 ist die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart. Das Gemeinschaftsprojekt wurde 2009 mit dem Finanzierungsvertrag der Projektpartner Bund, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH und Deutsche Bahn AG beschlossen.

GEBAUT WERDEN:

- ↳ vier neue Bahnhöfe
- ↳ 57 Kilometer neue Schienenwege, die mit bis zu 250 km/h befahren werden
- ↳ 59 Kilometer Tunnelröhren, davon rund 90 Prozent gegraben (Stand Anfang 2021)
- ↳ 16 Tunnel und Durchlässe
- ↳ 44 Brücken

↳ Foto:
Arnim Kilgus



NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN-ULM

Die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm ist der zweite Bestandteil des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm und ein rund 60 Kilometer langer weiterer Baustein im Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn.

GEBAUT WERDEN:

- ↳ 60 Kilometer neue Schienenwege, die mit bis zu 250 km/h befahren werden
- ↳ 61 Kilometer Tunnelröhren, komplett in 2020 im Rohbau fertiggestellt
- ↳ 11 Tunnel
- ↳ 37 Brücken
- ↳ Bahnhof Merklingen (ergänzend zum Projekt, fertiggestellt)

1

KURZE WEGE

Fußgängerbrücken ermöglichen komfortables und schnelles Umsteigen. Der kürzeste Umstieg von Bahnsteig 1 zum Bahnsteig 4 beträgt gerade einmal etwas mehr als hundert Meter.

2

LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Im Endzustand des Digitalen Knotens Stuttgart können pro Stunde im Hochleistungsbetrieb im künftigen Hauptbahnhof rund 100 Züge ankommen. Das sind fast dreimal so viele wie 2010 zur Spitzenstunde im alten Kopfbahnhof.

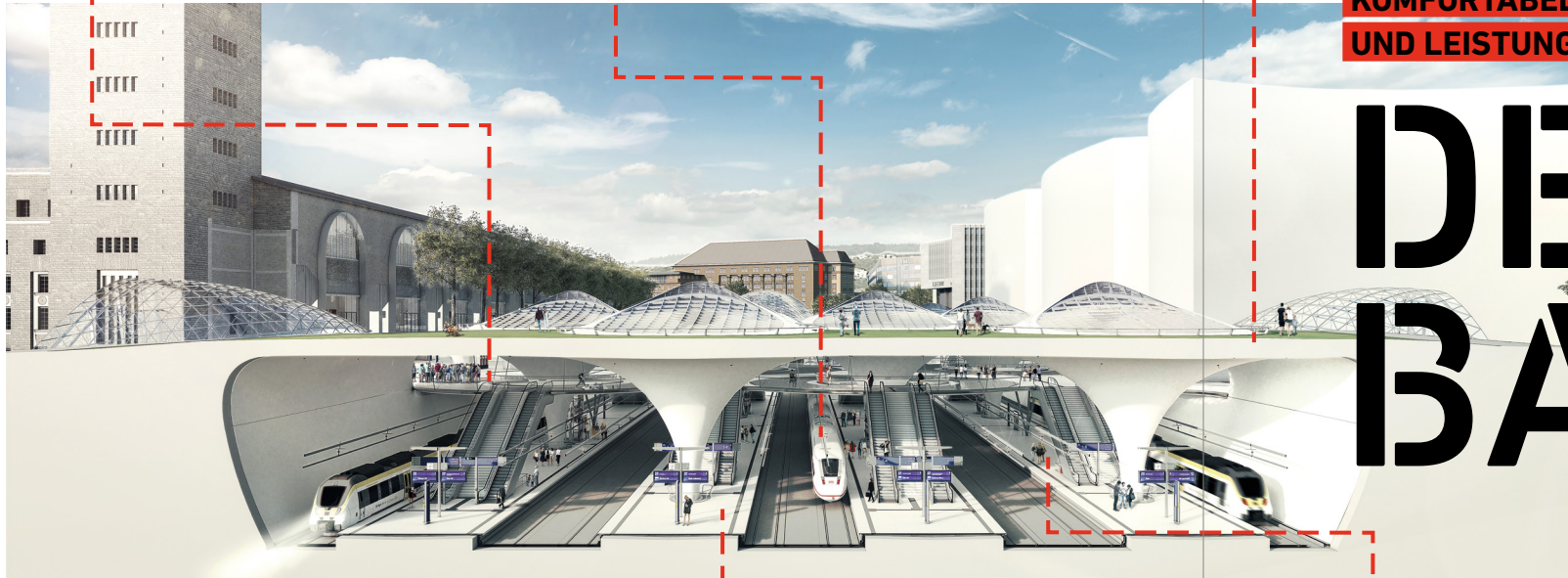
3

BRANDSCHUTZ

Zusammen mit den Experten der Stuttgarter Feuerwehr wurde der Brandschutz entwickelt. Der Bahnhof wird nach modernsten Sicherheitsaspekten gebaut.

**KOMFORTABEL, SICHER
UND LEISTUNGSFÄHIG**

DER NEUE BAHNHOF



↳ Visualisierung:
plan b GmbH, Stand 2020

4

BARRIEREFREIHEIT

Der Bahnhof berücksichtigt auch die Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Orientierungsschwierigkeiten. Es gibt aus allen Richtungen barrierefreie Zugänge. Die Planungen sind mit den Fachverbänden besprochen und umgesetzt.

5

LÄNGSNEIGUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Bahnsteigneigung geprüft und als sicher eingestuft. 15 ‰ sind auf einen Meter gerechnet nicht mehr als 1,5 cm Höhenunterschied. Da rollt nichts weg und Reisende sind nicht gefährdet. Zum Beispiel hat die Ende der 1970iger Jahre gebaute S-Bahn-Haltestelle Feuersee eine Längsneigung von 20 ‰ und wird seit 40 Jahren unfallfrei betrieben.



↳ Visualisierung:
plan b GmbH, Stand 2017

SCHNELL UND DIGITAL

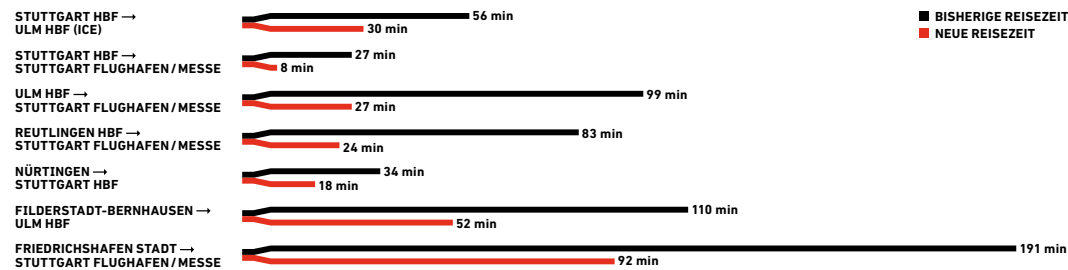
DIE ZÜGE

1

SCHNELLE, DIREKTE VERBINDUNGEN

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ermöglichen viele neue, umsteigefreie Verbindungen und kurze Umsteigezeiten im Fern- und im Regionalverkehr.

Quelle: Reisezeiten 2011 im Rahmen des Stresstests



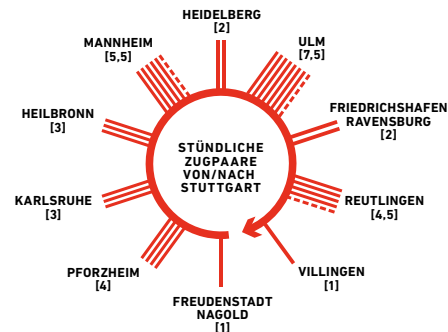
2

DEUTSCHLANDTAKT

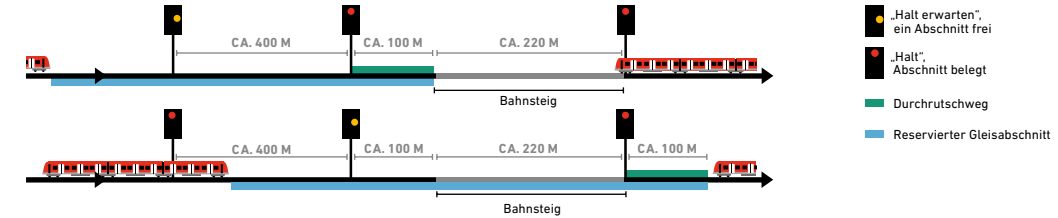
Stuttgart 21 ermöglicht den Deutschlandtakt. Damit werden wichtige Bahnhöfe im Halbstundentakt von wichtigen Fern- und Regionallinien angefahren. Die Fahrpläne sehen gute Umsteigebeziehungen vor. Das soll dazu beitragen, dass bis 2030 doppelt soviel Fahrgäste von der Straße auf die Schiene umsteigen.

Was ist der Deutschlandtakt? An Bahnhöfen mit Knotenfunktion verkehren viele Züge verschiedener Linien zu regelmäßigen Zeiten. Ein solcher Fahrplan lässt sich leicht merken. Ein Halbstundentakt im Fernverkehr ist auf den wichtigen Linien Mannheim–Karlsruhe–Basel sowie Mannheim–Stuttgart–Ulm vorgesehen.

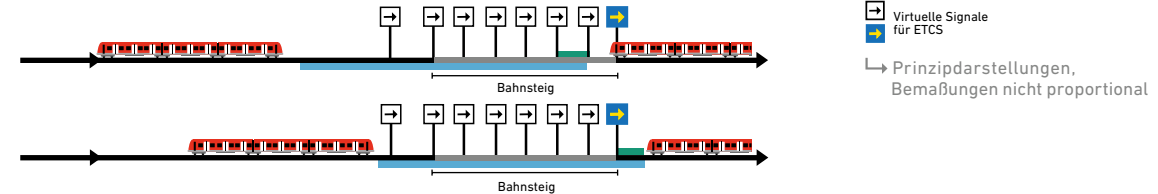
Quelle: 3. Gutachterentwurf



ZUGFOLGE MIT KONVENTIONELLER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK



ZUGFOLGE MIT ETCS



3

DIGITALISIERUNG

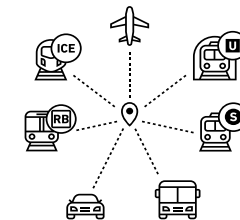
↳ DSD – DIGITALE SCHIENE DEUTSCHLAND
Digitale Technik optimiert den Zugverkehr. Sie beschleunigt Abläufe bei bester Sicherheit. Die bekannten Signalanlagen werden durch digitale Signale ersetzt.

↳ DKS – DIGITALER KNOTEN STUTTGART

Mit Stuttgart 21 wird der erste Schritt zum digitalen Zugverkehr gemacht. Bis 2030 soll der gesamte Bahnknoten ausgestattet sein. Das bringt kürzere Taktzeiten und stabilisiert den Zugverkehr.

4

VERKEHRSDREHSCHLEIBE AM FLUGHAFEN



Um den Flughafen entsteht eine zentrale Verkehrsdrehschleife. Hier verknüpfen sich Fern-, Regional-, S- und Stadtbahn in idealer Weise mit Flugzeug, Auto und Fernbus.

5

METROPOLEXPRESSE

Das neu vertaktete Regionalzugkonzept des Landes: Metropolexpress.

Die Linien werden über das S-Bahn-Netz hinausreichen und die Verbindungen innerhalb der Metropolregion Stuttgart bis nach Heilbronn, Schwäbisch Hall, Aalen, Geislingen, Tübingen, Horb und Pforzheim abdecken. Damit werden auch die Gebiete außerhalb des S-Bahn-Netzes attraktiv an die Landeshauptstadt angebunden.

↳ Foto:
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.

Rund 750 Tunnel mit insgesamt knapp 600 Kilometern Länge werden von der Deutsche Bahn sicher betrieben.

SICHER UND GEPRÜFT

DIE TUNNEL

TUNNELSTRECKEN HABEN VORTEILE, TUNNELSICHERHEIT HAT OBERSTE PRIORITÄT

Um die Reisezeiten zwischen Ulm und Stuttgart so gering wie möglich zu halten, wurde eine möglichst geradlinige Verbindungslinie gesucht. Häufig liegt die Eisenbahnstrecke deswegen direkt neben der Autobahn. Wenn die Landschaft oder die Topografie dies nicht zulässt, führt die Strecke durch Tunnel. Das hat mehrere Vorteile:

- ↳ Die Infrastruktur (Schienen, Oberleitungen etc.) „verschwindet“ aus dem Landschaftsbild. Auch der Verkehrslärm kommt unter die Erde. Beides ist gut für die Anwohner.
- ↳ Die Tunnel ermöglichen, dass die Trasse geradlinig geführt werden kann. Das bedeutet, dass der Zug in den Tunneln die kürzeste Strecke fährt und sich damit die Reisezeit verkürzt. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Boßlertunnel. Während die Autos

sich am Drackensteiner Hang hochquälen, fährt die Bahn in gerader Linie schnell und bequem durch den Tunnel.

- ↳ Zudem gewährleistet die gestreckte Trassenführung, dass über längere Strecken eine gleichbleibend hohe Geschwindigkeit (auf der Neubaustrecke bis zu 250 km/h) gefahren werden kann. Für die Umsetzung der langgezogenen Abschnitte sind auch bei oberirdischer Streckenführung immer wieder Tunnelabschnitte nötig.
- ↳ Für jede Fahrtrichtung steht eine Tunnelröhre zur Verfügung. Das erhöht im Notfall die Sicherheit, da sich Reisenden durch Verbindungsgänge maximal alle 500 Meter schnell in den Nachbartunnel retten können. Die Deutsche Bahn baut die Tunnel nach höchsten Sicherheitsstandards.

GRÜN UND KLIMAFREUNDLICH

DIE STADT

DAS BAHNPROJEKT ERÖFFNET EINE STÄDTEBAULICHE JAHRHUNDERTCHANCE.

Der Wegfall der ehemaligen Gleisflächen, welche seit jeher die Stadt zerschneiden, geben Stuttgart eine große Chance. Welche Stadt hat sonst die Möglichkeit rund 85 Hektar in bester Lage städtebaulich zu entwickeln?

Mit Stuttgart Rosenstein entsteht ein neuer innovativer Stadtteil.

Das neue Viertel wird energieneutral. D. h. die Wohnviertel dort verbrauchen nicht mehr Energie als sie erzeugen.

Rund um Stuttgart Rosenstein wird es Frei- und Grünflächen geben, die sich vorteilhaft auf die Wärmebelastung auswirken.

Kurze Wege innerhalb des Quartiers sparen Zeit und Autoverkehr. Viele Wege lassen sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Wohnen, Arbeiten und Leben CO₂-neutral und klimaschonend.



↳ Visualisierungen:
asp Architekten GmbH,
Stand 2019



KTEN ITS FAKTEN

WEITERE INFORMATIONEN

IMMER AUF DEM LAUFENDEN BLEIBEN
MIT UNSEREN SOCIAL MEDIA KANÄLEN
UNTER @INFOTURMSTUTTGART



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

WIE SIE UNS FINDEN KÖNNEN

