

VISION MOBILITÄT ZUKUNFT

WAS IST DAS BAHNPROJEKT
STUTTGART-ULM?

INFRASTRUKTUR DER ZUKUNFT,
DER NEUE HAUPTBAHNHOF,
ZAHLEN, DATEN UND FAKTEN.



AUGMENTED REALITY

ERLEBE DAS PROJEKT AUCH DIGITAL

1. APP „ITS-BROSCHÜRE“
GRATIS LADEN.

APP STORE

GOOGLE PLAY STORE



2. MENÜFUNKTION „SCANNEN“
AUSWÄHLEN.

3. SEITEN MIT AUGMENTED REALITY-
SYMBOL SCANNEN UND DIGITALE
INHALTE ERLEBEN.

20

10

0

15

DAS PROJEKT IM ÜBERBLICK

- 04 BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM
- 06 INFRASTRUKTUR DER ZUKUNFT
- 10 DER NEUE HAUPTBAHNHOF
- 14 SCHNELL UND DIREKT ANS ZIEL
- 16 STUTTGART ROSENSTEIN
- 18 BWEGT – NAHVERKEHR DER ZUKUNFT
- 20 EINE STARKE S-BAHN FÜR DIE REGION
- 22 DEUTSCHLANDTAKT UND DIGITALER KNOTEN
- 24 NACHHALTIGKEIT
- 26 BAUVERFAHREN UND LOGISTIK
- 28 ZAHLEN, DATEN, FAKTEN
- 32 INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN
- 34 IMPRESSUM

ZWEI
TEILPROJEKTE,
VIELE VORTEILE

WAS IST DAS BAHNPROJEKT STUTTGART- ULM?

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM
UMFASST ZWEI TEILPROJEKTE:
STUTTGART 21 UND DIE NEUBAUSTRECKE
WENDLINGEN-ULM.

Insgesamt entstehen rund 120 Kilometer
neue Schienenwege.

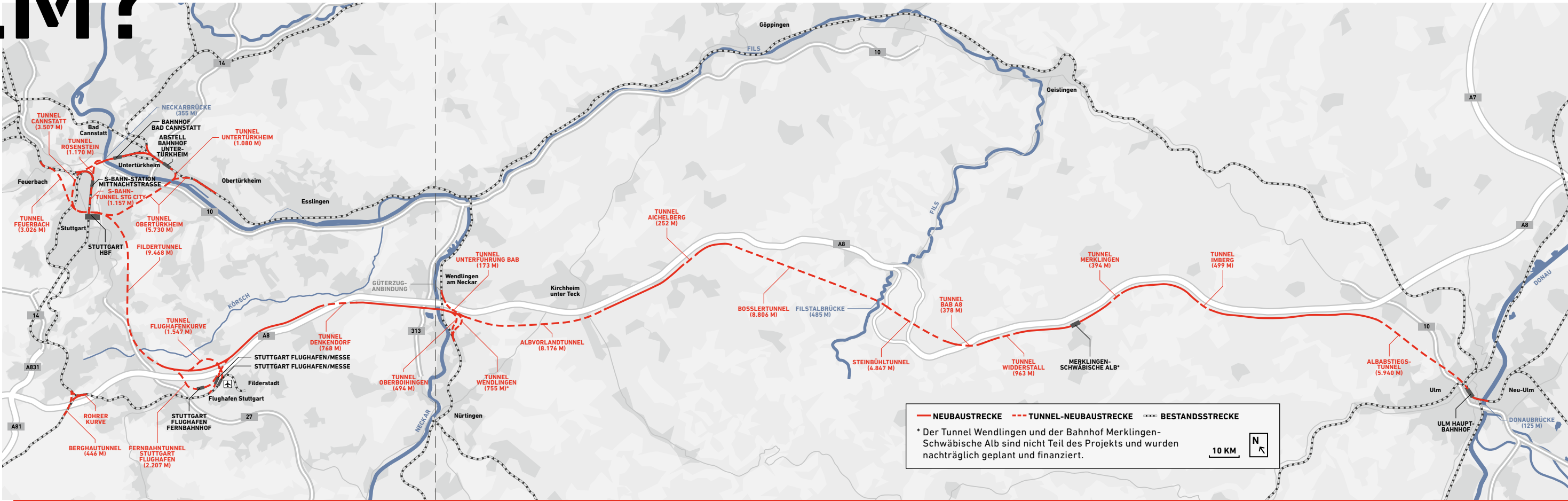
Für Stuttgart und das Land Baden-Württemberg ändert und verbessert sich mit dem Bahnprojekt Stuttgart-Ulm vieles. 75 Prozent der Menschen in Baden-Württemberg leben in Landkreisen, die von kürzeren Fahrtzeiten und mehr direkten Verbindungen profitieren. Auch wirtschaftlich ist das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ein Gewinn für die Region. Es schafft tausende neue Arbeitsplätze. Nicht nur während der Bauzeit, sondern auch darüber hinaus. Das Projekt fördert Investitionen und bringt Geld in die Region.

Durch die kürzeren Reisezeiten rücken die Wirtschaftsräume Stuttgart, Ulm und München näher zusammen.

Die Deutsche Bahn ist die Bauherrin des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm. Sie packt das Projekt gemeinsam mit ihren Partnern an. Das sind:

- ↳ DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
- ↳ DAS LAND BADEN-WÜRTTEMBERG
- ↳ DIE LANDESHAUPTSTADT STUTTGART
- ↳ DER VERBAND REGION STUTTGART UND
- ↳ DER FLUGHAFEN STUTTGART.

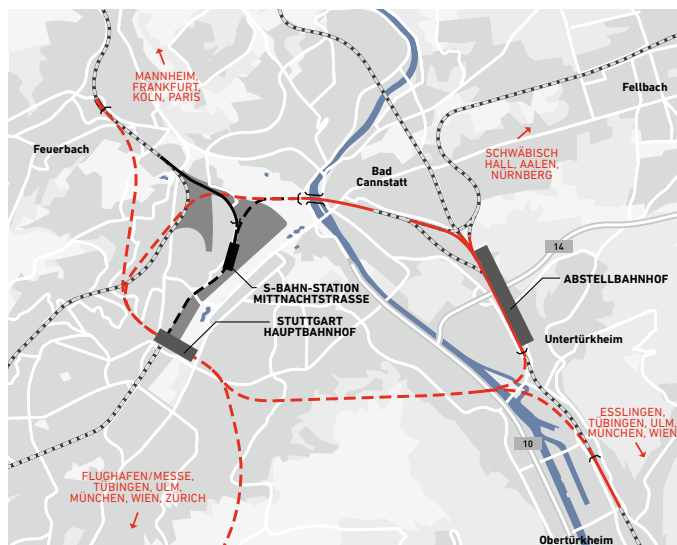
Das Projekt wird außerdem über den Bund von der Europäischen Union gefördert.



STUTT GART 21: VIER BAHNHÖFE UND RUND 57 KILOMETER NEUE STRECKE.

Das Projekt Stuttgart 21 ist weit mehr als der viel beachtete Umbau des Hauptbahnhofs. Der gesamte Bahnknoten Stuttgart wird neu geordnet. Dabei wird das Schienennetz ausgebaut: Es entstehen rund 57 Kilometer Strecke für den Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr. Außerdem werden im Rahmen des Projekts vier Bahnhöfe gebaut:

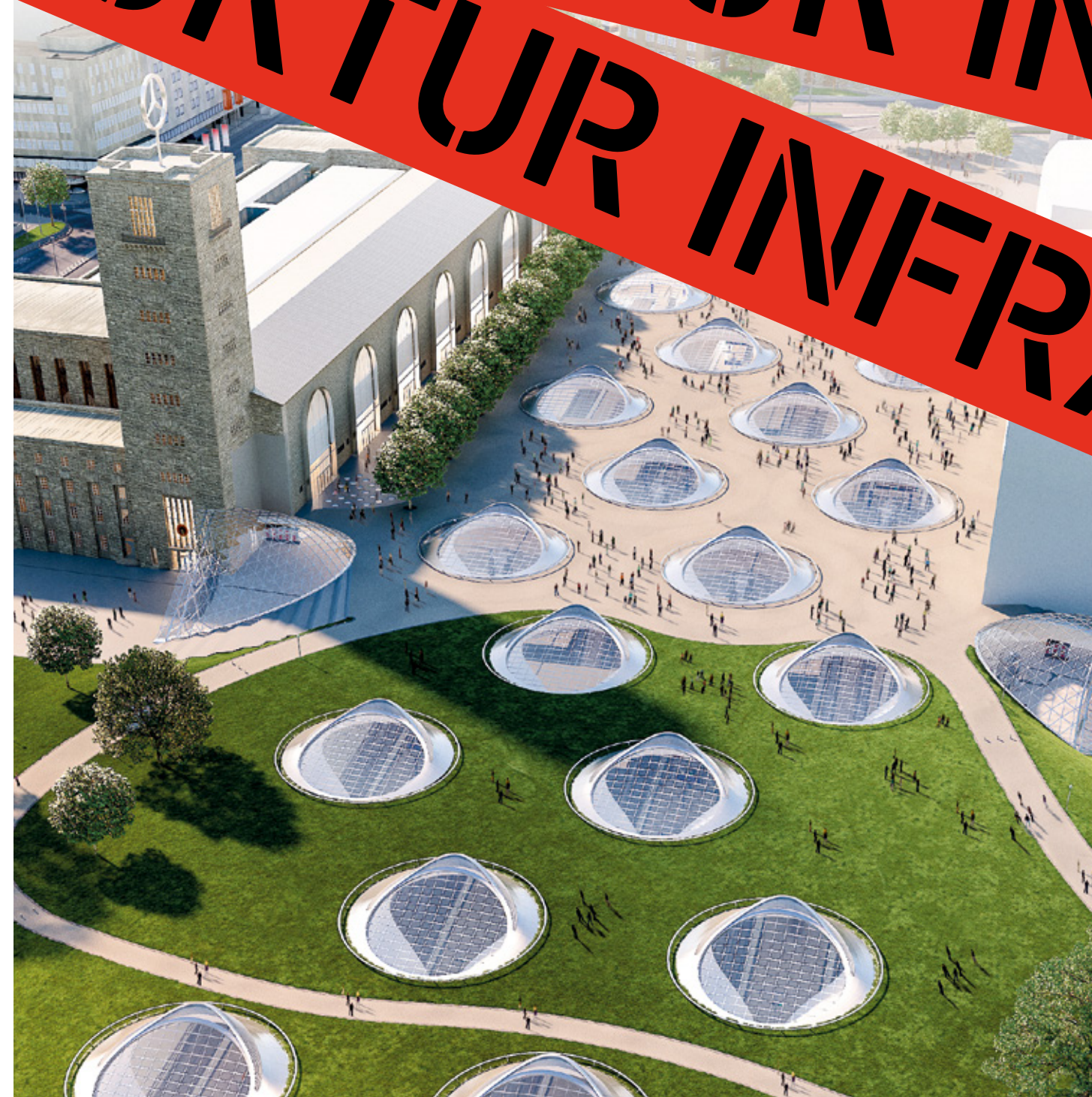
- ↳ **DER HAUPTBAHNHOF ALS DURCHGANGSBAHNHOF**
- ↳ **DER BAHNHOF FLUGHAFEN/MESSE**
- ↳ **DIE S-BAHN-STATION MITTNACHTSTRASSE UND**
- ↳ **DER ABSTELLBAHNHOF IN UNTERTÜRKHEIM.**

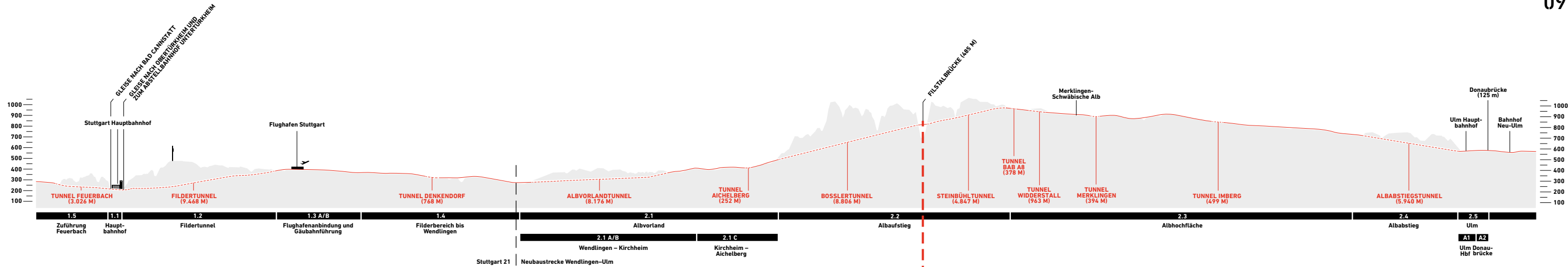


Als Ergänzung von Stuttgart 21 wurde zudem der Bahnhof Stuttgart-Vaihingen zu einem Halt für Regionalbahnen ausgebaut.

DER NEUE HAUPTBAHNHOF ALS HERZSTÜCK

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist das Herzstück des Projekts. Aus dem Kopfbahnhof wird ein Durchgangsbahnhof. Dieser liegt quer zu den heutigen Gleisen in etwa elf Metern Tiefe. Die Station umfasst acht Bahnsteiggleise und acht Streckengleise mit rund 50 Weichen. Der neue Bahnhof ist so leistungsfähig, dass er die Verdopplung der Fahrgastzahlen von 2010 schafft. Zudem kann der geplante Deutschlandtakt nur mit den schnellen Ein- und Ausfahrten in den neuen Bahnhof erreicht werden. Der Knoten Stuttgart wird als erster Knoten in ganz Deutschland digital gesteuert. Das bringt mehr Leistung auf die Schiene und hilft, Verspätungen abzubauen. Wenn der neue Bahnhof fertiggestellt ist, werden die oberirdischen Gleise entfernt. Auf der frei werdenden Fläche entsteht ein neuer Stadtteil: Stuttgart Rosenstein.





**FLIESSENDER
SCHIENENVERKEHR**

Der Durchgangsbahnhof hat halb so viele Bahnsteiggleise wie der alte Kopfbahnhof. Trotzdem wird er mehr Züge mit weniger Verspätungen abwickeln können.

- DREI GRÜNDE SIND DAFÜR ENTSCHEIDEND:
- ↳ Ein- und ausfahrende Züge behindern sich in Zukunft nicht mehr.
 - ↳ Statt fünf gibt es künftig acht Zu- und Ablaufgleise für den Fern- und Regionalverkehr.
 - ↳ Züge fahren künftig mit 60 bis 100 Stundenkilometern ein und aus. Heute gilt noch Tempo 30 bis 40.

Ein überwiegend unterirdischer Schienenring bindet den neuen Bahnhof an das bestehende Netz an. Auf dem Bahngelände in Untertürkheim entsteht ein neuer Abstellbahnhof.



**S-BAHN:
DIE NEUE HALTESTELLE
MITTNACHTSTRASSE**

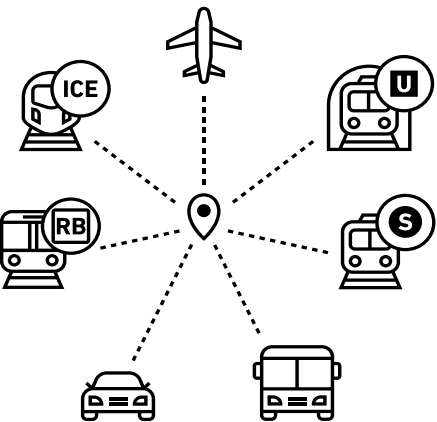
Auch die S-Bahn hat durch Stuttgart 21 Vorteile. Heute muss sie sich die Gleise noch mit der Regionalbahn teilen. Künftig fährt die S-Bahn allein auf diesen Strecken. Zudem erschließt die neue S-Bahn-Station Mitternachtstraße Stuttgart Rosenstein. Sie ermöglicht es auch, schneller von Feuerbach nach Bad Cannstatt zu kommen.

**STUTTGART
FLUGHAFEN FERNBHANHOF:
DIE NEUE DREHSCHIEBE
FÜR DEN VERKEHR**

Zwischen dem Stuttgarter Flughafen und der Landesmesse entsteht ein neuer Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr. Von dort verkürzt sich der Weg zum Hauptbahnhof in der Innenstadt von 27 auf 8 Minuten. Außerdem sind vom Stuttgart Flughafen Fernbahnhof in Zukunft weite Teile des Landes umsteigefrei erreichbar.

- DAVON PROFITIEREN
- ↳ zehn Millionen Flugreisende im Jahr
 - ↳ jährlich mehr als eine Million Messebesucher sowie
 - ↳ eine Viertelmillion Menschen im Einzugsbereich des neuen Bahnhofs.

Mit der Station für Fernbusse und einer Stadtbahnanbindung entsteht eine Verkehrsdrehscheibe zwischen Schiene, Straße und Luftraum.



**NEUBAUSTRECKE
WENDLINGEN–ULM (NBS):
WENIGER FAHRTZEIT,
MEHR KAPAZITÄT**

DIE BAHN QUERT BEI WENDLINGEN DEN NECKAR. DORT BEGINNT DIE 60 KILOMETER LANGE NEUBAUSTRECKE, DIE BIS NACH ULM FÜHRT.

Sie schließt direkt an die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Stuttgart nach Wendlingen an, die als Teil von Stuttgart 21 gebaut wird. Die Trasse nach Ulm verläuft weitgehend parallel zur Autobahn A8. Wo das nicht möglich ist, verläuft die Strecke in vier langen Tunneln.

Im Filstal bei Mühlhausen ist mit rund 85 Metern Höhe eine der höchsten Eisenbahnbrücken in Deutschland entstanden.



Filstalbrücke
bei Mühlhausen

Auf der alten Strecke über die Schwäbische Alb müssen die Züge heute teilweise auf Tempo 70 abbremesen. Auf der neuen Strecke fahren sie dagegen mit bis zu 250 Stundenkilometern.

Heute benötigt der ICE von Stuttgart nach Ulm noch eine knappe Stunde. Künftig wird es nur noch rund die Hälfte der Zeit sein. Auch für den Regionalverkehr sinkt die Reisezeit von 60 auf rund 41 Minuten. Halte am Flughafen und am neuen Bahnhof in Merklingen sind dabei mit eingerechnet. Die Neubaustrecke entlastet die bestehende Strecke. Es werden Kapazitäten für den Regional- und Güterverkehr frei.



DER „BONATZBAU“ BLEIBT MIT
DER GROSSEN HALLE ALS EMPFANGS-
GEBÄUDE UND DEM TURM ERHALTEN.

DAS BESTEHENDE BAHNHOFSGEBÄUDE
WURDE IN DEN JAHREN 1914 BIS
1928 GEBAUT UND IST NACH SEINEM
ARCHITEKTEN PAUL BONATZ BENANT.

DER BONATZBAU

DER NEUE HAUPT- BAHNHOF

DAS HERZSTÜCK DES PROJEKTS



NEUER
HAUPTBAHNHOF

DER NEUE STUTTGARTER HAUPTBAHNHOF LIEGT QUER ZU DEN HEUTIGEN GLEISEN IN ETWA 11 METERN TIEFE. ER HAT ACHT GLEISE AN VIER MITTELBAHNSTEIGEN. DIESE SIND JEWEILS 420 METER LANG.

Der „Bonatzbau“ wird im Innern modernisiert und erhält eine neue Bahnsteighalle. Deren Dach ist begehrbar und bildet gleichzeitig den neuen Manfred-Rommel-Platz. Dieser schließt unmittelbar an den Mittleren Schlossgarten an und schafft eine direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und dem neuen Stadtteil Stuttgart Rosenstein.

Querschnitt
der künftigen
Bahnsteige



28 KELCHSTÜTZEN
UND JEDE EINZELNE
EIN UNIKAT



GESAMTHÖHE EINES KELCHS	BIS ZU 12 M
HÖHE EINES KELCHFUSSES	6 M
DURCHMESSER PRO KELCH	32 M
GESCHALTE FLÄCHE	CA. 1000 M ²

DIE KELCH-
STÜTZE WÄCHST

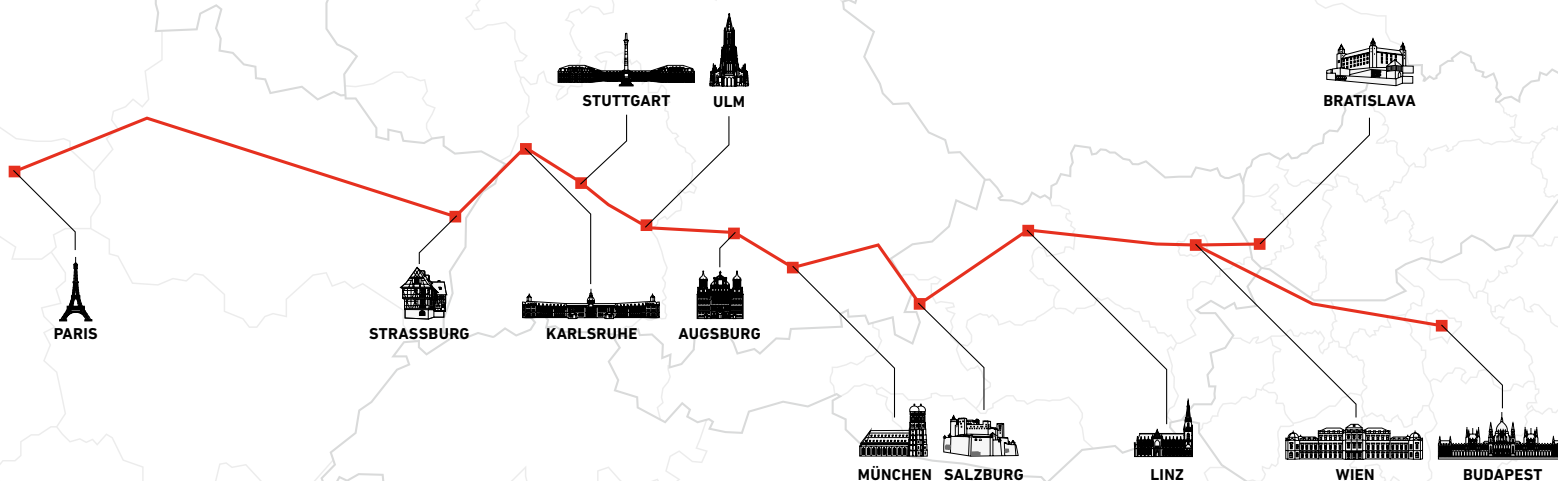
KURZE UND BARRIEREFREIE WEGE

Der Weg für die Reisenden zu ihren Zügen wird komfortabler. Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist aus allen Himmelsrichtungen auf kurzen und barrierefreien Wegen erreichbar. Reisende gelangen ebenerdig zu einem der drei Verteilerstege, die über den Bahnsteigen liegen. Zu jedem Bahnsteig führen drei Aufzüge, fünf Treppen und sieben Rolltreppen. Durch die Stege wird der Wechsel der Bahnsteige kürzer. Jeder Bahnsteig verfügt zudem über einen direkten Zugang zur S-Bahn. Der kürzeste Weg von Bahnsteig 1/2 beträgt gerade mal 50 Meter zur S-Bahn-Station Hauptbahnhof tief.

ARCHITEKTONISCH WERTVOLL UND ÖKOLOGISCH SINNVOLL

Christoph Ingenhoven ist der Architekt des neuen Hauptbahnhofs. Sein Entwurf integriert den Bonatzbau in die moderne Architektur. Das Markenzeichen

des neuen Bahnhofs sind 28 Kelchstützen. Diese bilden eine einzigartige, in dieser Form noch nie hergestellte Schalenkonstruktion aus Beton. Sie setzen neue Maßstäbe in der Verbindung von Statik und Design. Am Boden noch schmal, weiten sich die Stützen nach oben auf. Sie formen miteinander verbunden das Dach der Halle. Die dreidimensional gekrümmten Flächen dieser einzigartigen Baukörper erinnern an Kelche. Für jede Kelchstütze werden über 1.000 Quadratmeter Fläche geschalt. In einem kompletten Kelch befinden sich 350 Tonnen Bewehrungsstahl. Diese verteilen sich auf mindestens 22.000 einzeln vermessene Stahlstreben. Die Kelchstützen haben neben der tragenden Funktion noch eine zweite: Auf 27 von ihnen sitzen rund 200 m² große Lichtaugen, durch die Tageslicht auf die Bahnsteige fällt. Das macht künstliches Licht tagsüber weitgehend überflüssig und spart Energie ein. Das ganze Jahr über herrschen angenehme Temperaturen in der Bahnsteighalle. Einfahrende Züge und die durchströmende kühlende Tunnel-luft sorgen für den nötigen Luftaustausch. Das Erdreich um die Bahnsteighalle gibt Wärme und Kälte nur langsam ab und wirkt isolierend.

Magistrale
für
Europa

EUROPAS METROPOLEN RÜCKEN ZUSAMMEN

Die neue Achse Stuttgart–Ulm ist Teil der „Magistrale für Europa“. Der Name steht für ein Netz aus Schienen, auf dem Züge mit hoher Geschwindigkeit fahren. Es verbindet in fünf Staaten Europas Regionen und große Städte. 34 Millionen Bewohner und 16 Millionen Beschäftigte leben dort. Das Projekt geht auf eine Initiative der Europäischen Union (EU) zurück.

Stuttgart und Ulm liegen zentral an dieser bedeutenden Trasse. Sie verknüpft entlang einer Strecke von 1.500 Kilometern Paris, Straßburg, München und Wien mit Bratislava und Budapest. Die Strecke ist die zentrale West-Ost-Verbindung im europäischen Eisenbahnnetz. Ihr Ausbau ist ein Beitrag zur wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Annäherung von West- und Osteuropa.

BADEN-WÜRTTEMBERG: DER ÖFFENTLICHE NAHVERKEHR PROFITIERT

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM
MACHT DEN SCHIENENVERKEHR IN BADEN-
WÜRTTEMBERG INSGESAMT BESSER:

Viele Verbindungen werden schneller und direkter. Acht von insgesamt elf Millionen Einwohnern haben Vorteile aus dem Bahnprojekt. Zum Beispiel, weil sie in Landkreisen leben, die von neuen, durchgebundenen Linien im Regionalverkehr erschlossen werden. Durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm können mehr Züge fahren. Fahrtzeiten verkürzen sich und neue direkte Verbindungen entstehen. Außerdem werden die Möglichkeiten zum Umsteigen besser. Insgesamt steigt die Qualität des Reisens.

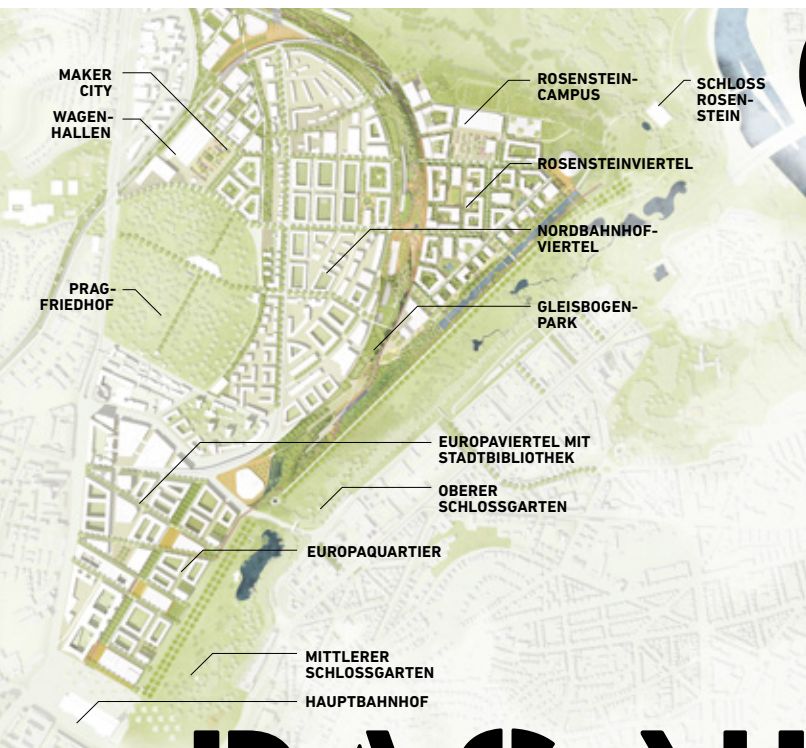
Regionen rücken dank schneller Verbindungen näher zusammen. Wohnen in Ulm und Arbeiten in Stuttgart wird künftig problemlos möglich. Dies gilt ebenso für andere Regionen im Land. Auch Unternehmen profitieren: Wenn sie schnell und gut zu erreichen sind, gewinnen sie einfacher Fachkräfte.

REGION STUTTGART: SCHNELLER UND BESSER REISEN

Aus dem heutigen Kopfbahnhof wird ein Durchgangsbahnhof. Die Züge müssen dann beim Ausfahren nicht mehr die Fahrtrichtung ändern, sondern fahren einfach weiter. So können Verkehrslinien miteinander verknüpft werden, die heute im Hauptbahnhof enden. Wo Fahrgäste heute noch umsteigen müssen, können sie künftig einfach sitzen bleiben. Das spart nicht nur Zeit, sondern macht das Reisen mit der Bahn auch angenehmer.

VIELE STÄDTE WERDEN DURCH DAS
BAHNPROJEKT SCHNELLER ERREICHBAR.
DAS STÄRKT DIE WIRTSCHAFT UND
BRINGT MEHR LEBENSQUALITÄT.

SCHNELL UND DIREKT ANS ZIEL



85

85 Hektar Fläche
für einen neuen
Stadtteil

DAS NEUE STUTTGART ROSENSTEIN

STUTTGART

HIER INFORMIERT
DIE STADT STUTTGARTWWW.ROSENSTEIN-
STUTTGART.DE

Mit der Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs eröffnet sich für die Landeshauptstadt Stuttgart eine einmalige Chance. 85 Hektar Fläche werden frei. Dort soll ein neuer Stadtteil entstehen: Stuttgart Rosenstein.

Mit mindestens 20 Hektar neuer Grünfläche verbindet Stuttgart Rosenstein das Nordbahnhofviertel, den Rosensteinpark und den Schlossgarten. Fünf modellhafte Stadtviertel schaffen bezahlbaren Wohnraum. Sie bieten alles, was für das Leben und Arbeiten von morgen notwendig ist. Mit zukunftsweisenden Lösungen soll Stuttgart Rosenstein nachhaltig und klimaneutral sein und dabei leben, arbeiten und wohnen verbinden.

WIE SOLL STUTTGART ROSENSTEIN STRUKTURIERT UND GESTALTET WERDEN?

Zunächst fragte die Stadt Stuttgart ihre Bürgerinnen und Bürger nach ihren Wünschen, Ideen und Sorgen. Eine breit angelegte Bürgerbeteiligung war die Grundlage für einen internationalen städtebaulichen Wettbewerb. Die Arbeitsgruppe asp Architekten GmbH/Koeber Landschaftsarchitektur GmbH ging aus diesem als Sieger hervor. Gemeinsam mit den Architektinnen und Architekten erarbeitet die Stadt Stuttgart nun einen Rahmenplan. Dieser vertieft den Wettbewerbsentwurf und ist ein wichtiger Zwischenschritt bei der Entwicklung des neuen Stadtteils.

VISION EINES MODERNEN STÄDTEBAUS

Als „radikal grün“ beschreiben die Architekten von asp/Koeber ihren Entwurf. Die einzelnen Quartiere in Stuttgart Rosenstein zeichnen sich durch grüne Innenhöfe, kurze Wege und gemischte Nutzungen aus. Sie sollen nicht mehr Energie verbrauchen als sie erzeugen. Den Kern einer Nachbarschaft bildet ein Quartiersplatz. Dieser ist ein zentraler Knotenpunkt für das Zusammenleben. Sogenannte Quartiers-Hubs bündeln die neue Mobilität im künftigen Stadtteil. Sie bieten

Verleihstationen für Autos, Fahrräder oder E-Bikes. Im Erdgeschoss bieten sie außerdem Raum für Läden, Cafés und soziale Einrichtungen wie Kitas. Vom Hub aus wird das Quartier auch logistisch mit allem Nötigen versorgt. Waren gelangen auf kurzen Wegen zu den Menschen. Es entsteht eine Stadt der kurzen Wege mit guten Fuß- und Radwegeverbindungen. Radfahrer gelangen auf Radschnellwegen in kurzer Zeit zum Ziel. Auch der öffentliche Verkehr spielt eine große Rolle. Im Umkreis von rund 200 Metern soll jeder Bewohner oder Besucher eine Bus- oder Bahnhaltestelle finden.

Quer durch alle sozialen Schichten, ob Familien, Singles, Wohngemeinschaften oder Senioren – in Stuttgart Rosenstein können sie gemeinsam gut leben. Verschiedene Generationen finden zusammen und bringen sich aktiv in die Gemeinschaft ein. Jugend- und Generationenhäuser, Kultur- und Lernorte werden zu Treffpunkten. Urban Gardening bringt Menschen zusammen, die gemeinsam freie Flächen und Dächer für Gartenarbeit nutzen. Die großen Parkflächen verbinden die einzelnen Viertel und sind sozialer Treffpunkt. Der Wohnraum soll für alle bezahlbar sein. Das geht mit passenden Miet- und Eigentumsmodellen, wie etwa Baugemeinschaften oder Baugenossenschaften.

SO LAUTET DAS MOTTO VON STUTTGART
ROSENSTEIN: FÜR ALLE. FÜR MORGEN.

Fassadenbegrünungen prägen die
Wohnhöfe im neuen Wohnviertel.

WWW.ROSENSTEIN-
STUTTGART.DE

Das neue
Stuttgart
Rosenstein
soll ein
klimaneutraler
Stadtteil sein.



ATTRAKTIVES ZUGFAHREN

BWEGT – NAHVERKEHR DER ZUKUNFT



Baden-Württemberg

HIER INFORMIERT DAS
LAND BADEN-WÜRTTEMBERG

WWW.BWEGT.DE

BESSERER TAKT MACHT ZUGFAHREN ATTRAKTIVER

Bis zum Jahr 2030 sollen doppelt so viele Menschen mit den Regionalzügen fahren wie 2010. Darum muss das Angebot auf der Schiene immer besser werden. Wichtige Neuerungen werden bis dahin sein: Züge halten überall im Bundesland von fünf bis 24 Uhr mindestens einmal pro Stunde an den Bahnhöfen. Expresszüge verbinden die großen Städte und die ländlichen Regionen miteinander. Die Bahnhöfe sind modernisiert und barrierefrei ausgebaut. So wird es möglich, dass weniger Autos in den Städten die Straßen verstopfen und mit ihren Abgasen das Klima schädigen. 139 Gramm CO₂ entstehen als Schadstoffe bei einem Personenkilometer in einem Auto. 60 Gramm sind es in einem Zug.

ELEKTRISCH UND IMMER WENIGER SCHADSTOFFE

60 Prozent des Schienennetzes in Baden-Württemberg sind mit Stromleitungen ausgestattet. Ziel der Landesregierung ist es, auf lange Sicht alle

Züge elektrisch fahren zu lassen. Das braucht Zeit. Um eine Bahnstrecke zu elektrifizieren, müssen neue Masten gebaut und neue Stromleitungen verlegt werden. Oft muss die Strecke vollständig modernisiert werden. Damit schneller weniger Schadstoffe beim Bahnfahren entstehen, sind bereits neue Dieselfahrzeuge in Betrieb. Sie verbrauchen weniger Treibstoff. Dunkle Abgaswolken beim Anfahren gibt es nicht mehr.

AUCH ANDERE ALTERNATIVEN SIND MÖGLICH. ZU BEGINN DES JAHRES 2019 IST DER ERSTE ZUG MIT BRENNSTOFFZELLEN-ANTRIEB IN BADEN-WÜRTTEMBERG AUF TESTFAHRT GEGANGEN.

Er fährt mit dem Gas Wasserstoff, den eine Brennstoffzelle während der Fahrt in Strom umwandelt. Eine weitere Möglichkeit ist ein hybrider Motor. Er arbeitet mit Strom und mit Diesel. Ein Hybridzug spart im Durchschnitt 25 Prozent an Dieseldieselkraftstoff ein. Das bedeutet weniger schädliche Abgase. Alternative Antriebe sollen unter anderem ab dem Jahr 2023 auf der Ortenau-S-Bahn eingesetzt werden.

WER IST FÜR DEN NAHVERKEHR AUF DER SCHIENE ZUSTÄNDIG?

Das Land ist für den Nahverkehr zuständig. Bis zum Jahr 2016 ist die Deutsche Bahn (DB Regio) fast 70 Prozent aller Nahverkehrszüge in Baden-Württemberg gefahren.

Neue Verträge und Ausschreibungen sorgen seither für mehr Wettbewerb auf der Schiene.

DAS LAND SCHREIBT DIE EINZELNEN STRECKEN EUROPAAWEIT AUS. JEDES EISENBAHN-UNTERNEHMEN KANN SICH DARAUF BEWERBEN.

Das ausgewählte Unternehmen schließt mit dem Land einen Vertrag.

NEUE SCHWARZ- GELBE ZÜGE

Viele der neuen Züge, die überall in Baden-Württemberg fahren, sind in den Farben des Landes, schwarz und gelb, lackiert. Die Eisenbahnunternehmen wählen die Hersteller der Züge über europaweite Ausschreibungen selbst aus. Das Land macht zur Auflage, dass die neuen Züge mehr Service bieten müssen als die alten. Das sind WLAN, Klimaanlage oder Steckdosen an den Sitzen. Es gibt aber auch mehr Platz für Rollstühle oder Fahrräder. Wenn die Unternehmen das wollen, dann kauft die Landesanstalt für Schienenfahrzeuge (SFBW) in Stuttgart diese Züge zu günstigen Konditionen. Die Unternehmen können die Fahrzeuge gegen Geld vom Land leihen (pachten). Die Züge gehören aber weiterhin dem Land. Sie sind durch die Farben Weiß, Gelb und Schwarz und das Logo „bwegt“ zu erkennen. Damit ist mehr Wettbewerb möglich, der den Fahrgästen zu Gute kommt. Bis zum Ende des Jahres 2022 werden mehr als 250 dieser neuen Züge im Nahverkehr unterwegs sein.

NAHVERKEHR DER ZUKUNFT

Bis zum Jahr 2030 sollen
doppelt so viele Menschen
mit den Regionalzügen
fahren wie 2010.

EINE STARKE S-BAHN FÜR DIE REGION



Verband Region
Stuttgart

HIER INFORMIERT DER
VERBAND REGION STUTTGART
WWW.REGION-STUTTGART.ORG

DIE S-BAHN IST DAS RÜCKGRAT DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS IN DER REGION

Der Verband Region Stuttgart ist seit 1996 für die S-Bahn zuständig. Auf sieben Linien fahren täglich S-Bahnen mehr als 80 Haltestellen an. So bringen sie über 430.000 Fahrgäste am Tag umweltfreundlich und bequem an ihre Ziele.

DIE MENSCHEN SIND ANDERS MOBIL ALS VOR EIN PAAR JAHREN

Arbeitende wollen Familie und Beruf besser miteinander verbinden. Arbeitszeiten werden immer flexibler. Dadurch sind mehr Menschen auf einen dichten Takt angewiesen, auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Pendler erwarten vielfältige Angebote zum Umsteigen.

DER VERBAND BAUT DESWEGEN DAS S-BAHN-NETZ AUS UND VERDICHTET DEN FAHRPLAN.

Seit Ende 2020 wird von Montag bis Freitag auf fast allen Strecken im 15-Minuten-Takt gefahren. Der Verband beschloss 2019 zudem den Kauf von 58 zusätzlichen Fahrzeugen mit einem Investitionsvolumen von weit über 400 Millionen Euro. Damit wird der S-Bahn-Verkehr fit gemacht für die Zukunft. Für mehr Kapazität und weniger Verspätungen sorgt zukünftig eine moderne digitale Technik für die Steuerung der Züge (ETCS). Im Rahmen des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ soll diese Technik im Schienenknoten Stuttgart eingebaut werden. Mit ETCS können mehr Züge in kürzeren Abständen fahren und somit mehr Fahrgäste sicher und komfortabel ans Ziel bringen. Die neue Technik trägt auch dazu bei, dass einige S-Bahn-Züge, die heute an der Schwabstraße enden, zukünftig bis Vaihingen und weiter bis Böblingen geführt werden.

DAS NETZ WIRD DICHTER UND BESSER

Auch das Regionalverkehrsangebot wird mit Stuttgart 21 nochmals deutlich verbessert. Dafür sorgen unter anderem die zukünftig am Haupt-



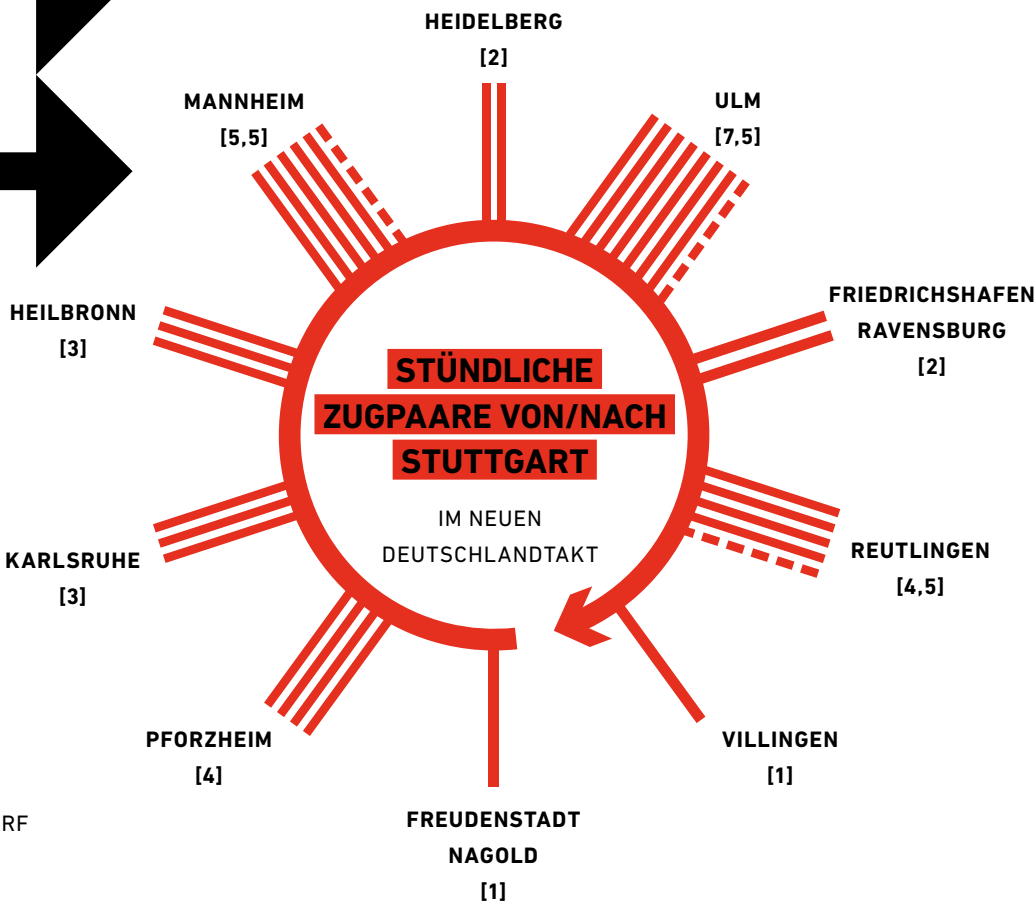
bahnhof durchgebundenen Regionalverkehrslinien. Sie schaffen ein Verkehrssystem mit zahlreichen neuen Direktverbindungen, kürzeren Fahrtzeiten und besseren Umsteigemöglichkeiten. Der Flughafen bekommt eine Anbindung für Fern- und Regionalverkehr und wird eine neue Drehscheibe für den Verkehr. Die Stammstrecke der S-Bahn wird verlängert. Es wird mit der Mittnachtstraße eine neue S-Bahn-Station zwischen dem Hauptbahnhof und Bad Cannstatt geben. An der Mittnachtstraße halten alle Linien. Umsteigende Fahrgäste, die zum Beispiel vom Remstal und Neckartal in den Norden und umgekehrt fahren, sind künftig deutlich kürzer unterwegs. Auch nach außen wird das S-Bahn-Netz weiter wachsen. Die Verlängerungen nach Neuhausen auf den Fildern sowie nach Nürtingen sind beschlossen und bereits in der Planung.

IMMER MEHR KOMFORT

Ab dem Jahr 2021 werden alle S-Bahnen der Region nach und nach mit einem neuen Anstrich, einem veränderten Innenleben und frischer Technik fit gemacht. Statt im klassischen Rot werden die S-Bahnen im hellen Lichtgrau einfahren. Türen und Sonderabteile erhalten eindeutig erkennbare Farbelemente. So wird der Zustieg an den Haltestellen einfacher und schneller. Neue zusätzliche Mehrzweckabteile erleichtern das Reisen für Menschen mit Rollstuhl, Fahrrädern oder Kinderwagen. Im Zug wird es Steckdosen geben. Neue und größere Bildschirme informieren jederzeit über den aktuellen Standort und die Fahrtzeit. Bereits seit Mitte 2017 gibt es kostenloses WLAN in den Zügen. Zudem bekommt der Fahrgast nun über das neue Zugportal auch sämtliche Reiseinformationen in Echtzeit auf sein Handy, Tablet oder Laptop.

DEUTSCH- LANDTAKT UND DIGITALER KNOTEN

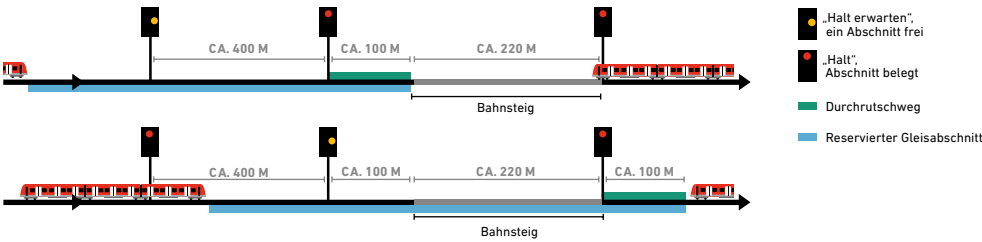
EIN ABGESTIMMTER
FAHRPLAN
FÜR DAS GANZE
LAND UND
NEUE DIGITALE
TECHNIK.



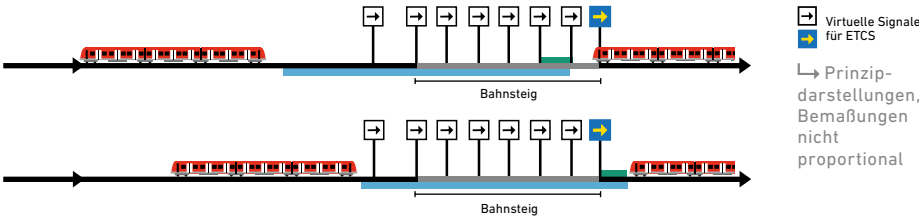
DIE DEUTSCHE
BAHN RÜSTET DEN
STUTTGARTER
BAHNKNOTEN ALS
ERSTEN IN
DEUTSCHLAND UM.



ZUGFOLGE MIT KONVENTIONELLER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK



ZUGFOLGE MIT ETCS



DER NEUE DEUTSCHLANDTAKT

AB 2030 SOLLTEN DOPPELT SO VIELE MENSCHEN MIT DER BAHN FAHREN WIE BISHER. EIN SCHRITT DAHIN IST EIN ABGESTIMMTER FAHRPLAN FÜR DAS GESAMTE LAND, DER „DEUTSCHLANDTAKT“.

An Bahnhöfen mit wichtiger Knotenfunktion verkehren viele Züge verschiedener Linien. Züge treffen zu regelmäßigen Zeiten ein. Ein solcher Fahrplan lässt sich leicht merken. Ein Halbstundentakt im Fernverkehr ist zum Beispiel zwischen Mannheim, Stuttgart und Ulm vorgesehen.

Das Ziel des Deutschlandtakts ist es, den Fern- und den Regionalverkehr gut aufeinander abzustimmen. Weil das für ganz Deutschland gilt, reicht es weit über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus. Der geplante Deutschlandtakt setzt aber Stuttgart 21 voraus. Der aktuelle Entwurf des Deutschlandtakts sieht für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof dabei mehr Züge denn je vor: ein Grundangebot von insgesamt 33 Fern- und Regionalzügen pro Stunde. Das sind ein Drittel mehr als im Dezember 2021 (25 Züge pro Stunde). Das wäre ohne Stuttgart 21 nicht möglich.

Der neue Bahnknoten schafft die Voraussetzungen für die politisch angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen.

DIGITALER KNOTEN STUTTGART

Die bekannten Signalanlagen entlang der Schienen entfallen. Sie werden durch elektronische Anzeigen für den Lokführer ersetzt. Neue digitale Technik optimiert den Zugverkehr von morgen. Damit können mehr Züge mehr Fahrgäste in kürzeren Abständen schneller und zuverlässiger ans Ziel bringen. Stuttgart 21 und das S-Bahn-Netz sind Vorreiter: Die Deutsche Bahn rüstet bis 2025 den Stuttgarter Bahnknoten als ersten in Deutschland um. Zum Stuttgarter Knoten gehört nicht nur der neue Durchgangsbahnhof. Der Knoten umfasst sämtliche Bahnhöfe und Strecken im Umkreis. Bis 2030 sind die neuen Systeme in der gesamten Region installiert. Einschließlich dem S-Bahn-Netz. Pro Tag werden mehr als eine halbe Million Fahrgäste mit neuer digitaler Technik besser unterwegs sein.

EIN WICHTIGER TEIL DER DIGITALEN TECHNIK HEISST EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM (ETCS).

ETCS ist ein Zugbeeinflussungssystem. Es überwacht die Fahrt eines Zuges und verhindert Fahrten über „Halt“ zeigende Signale. Dazu sammelt ETCS Informationen von der Strecke, aus den Zügen und den Stellwerken. Rechner verarbeiten die Daten und setzen das Ergebnis in Anweisungen um. In über 60 Staaten der Welt ist ETCS im Einsatz oder geplant. In Kombination mit weiteren Systemen fahren mehr Züge bei gleichzeitig weniger Verspätungen.



NACH- HALTIGKEIT

WENIGER LÄRM

Die Bewohner des Stuttgarter Talkessels werden künftig kaum noch Zuglärm hören. Die Erdschichten über den Bahntunneln sind ein natürlicher Schalldämpfer.

Selbst leise Züge erschüttern durch ihr Gewicht die Umgebung. Wo es notwendig ist, werden die Strecken mit entsprechender Technik ausgestattet, um die Erschütterungen aufzufangen. Zum Einsatz kommen zum Beispiel sogenannte Masse-Feder-Systeme oder Unterschottermatten.

Fahren Züge mit hoher Geschwindigkeit durch einen langen Tunnel, kann es beim Verlassen des Tunnels zu einem lauten Knall kommen. Der Knall entsteht durch das Luftpolster, das der schnell fahrende Zug zusammenpresst. Beim Ausfahren entspannt sich das Polster schlagartig. Genau wie bei einem platzenden Ballon. Um das zu verhindern, werden Tunnel wie der Fildertunnel mit einem speziellen Portal gebaut. Fährt ein Zug in die Röhre, wird die Druckwelle automatisch abgebaut. Kein Knall ist zu hören – auch nicht bei 250 Stundenkilometern.

BESSERE LUFT

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM MACHT DAS ZUGFAHREN SCHNELLER UND ATTRAKTIVER.

Es verlagert Millionen Personenfahrten von der Straße auf die Schiene. Das ergaben Untersuchungen. Die neue Trasse entlastet außerdem das bestehende Schienennetz. Davon profitiert auch der Güterverkehr: Durch das Filstal werden künftig mehr Waren auf der Schiene statt auf der Straße transportiert. Die Bahn ist klimafreundlich wie kein anderes Verkehrsmittel. Seit Jahren baut die Deutsche Bahn den Anteil an Ökostrom im Mix ihres Bahnstroms massiv aus. Das Bahnprojekt ermöglicht mehr Bäume, Sträucher und Wiesen. Diese wiederum verbessern die Luft.



20
HEKTAR ZUSÄTZLICHE
GRÜNFLÄCHE

Stuttgart 21 macht „Mehr Grün“ möglich: Der Schlossgarten kann erweitert werden. Zusätzliche Grünflächen entstehen. Wo früher Gleise waren, werden auf 20 Hektar Bäume, Sträucher und Wiesen angelegt. Das ist eine Fläche so groß wie 30 Fußballfelder. Das Bahnprojekt ermöglicht auch einen besseren Schutz der Landschaft. Grünflächen am Stadtrand bleiben erhalten. Die Neubaustrecke verläuft an vielen Stellen direkt neben der Autobahn. Damit wird eine weitere Zerschneidung der Landschaft vermieden. Straße und Schiene werden an einer Stelle gebündelt. Durch zahlreiche Tunnelstrecken bleibt die Landschaft oberirdisch vom Zugverkehr verschont.

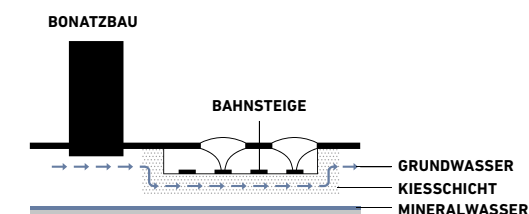
WENIGER ENERGIEBEDARF

Der neue Stuttgarter Durchgangsbahnhof benötigt keine künstliche Heizung und tagsüber kaum künstliches Licht. Stuttgart Rosenstein soll klimaneutral sein. Es soll mehr Energie erzeugt als verbraucht werden.



SCHUTZ VON TIEREN UND PFLANZEN

Umwelt- und Artenschutz spielen beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm eine große Rolle. Die Bahn ließ zahlreiche Bäume verpflanzen und Waldstücke neu aufforsten. Für bedrohte Tierarten hat sie neue Lebensräume geschaffen. Dazu zählen unter anderem Fledermäuse, Eidechsen und Juchtenkäufer.



SCHUTZ DES MINERALWASSERS

Beim Bau des Hauptbahnhofs wird alles getan, um die wertvollen Stuttgarter Mineralquellen zu schützen. Das gelingt mit einem umfangreichen Grundwassermanagement: Ein System aus Pumpen, Rohren, Aufbereitung, Filtern und Messbrunnen reguliert die Höhe des Grundwassers. Die Baugrube muss immer trocken bleiben. Grund- und Regenwasser werden daher abgepumpt, gereinigt und schließlich in der Umgebung wieder in den Boden geführt. Auf diese Weise wird zudem der Druck im Untergrund gleich gehalten. Das verhindert, dass Mineralwasser aufsteigt und dadurch möglicherweise verunreinigt wird. Die wertvollen Quellen bleiben durch den Bau unberührt: Die Bodenplatte des Bahnhofs liegt rund 30 Meter über den Mineralwasser führenden Schichten.

NACHHALTIG
FÜR
MENSCH & UMWELT

BAUVERFAHREN UND BAULOGISTIK



**DER
TUNNELBAU**

GEOLOGIE ALS WICHTIGER FAKTOR

Wie ein Tunnel gebaut wird, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Die Art des Gesteins sowie der Abstand zwischen Tunnel und Erdoberfläche bestimmen, mit welcher Technik gearbeitet wird. Die Geologie gibt den Ingenieuren außerdem vor, welche Maschinen sie einsetzen. Ein Tunnel entsteht in offener oder in bergmännischer Bauweise.

↳ OFFENE BAUWEISE:

Der Tunnel wird in einer Grube gebaut. Diese Methode wird verwendet, wenn der Abstand zwischen Tunnel und Erdoberfläche sehr gering ist. Ein Beispiel ist der Tunnel Widderstall nahe Merklingen.

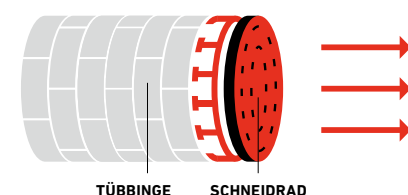
↳ BERGMÄNNISCHE BAUWEISE:

Der Tunnel wird in den Berg hineingetrieben. Es muss keine Grube gegraben werden. Die meisten Tunnel des Bahnprojekts entstehen so. Zwei Verfahren werden unterschieden: die Spritzbetonbauweise und der Vortrieb durch Maschinen.

SPRITZBETONBAUWEISE: LÖSEN, LADEN, BETONIEREN

Mineure sind die Spezialisten für den Bau eines Tunnels. Zuerst brechen sie Meter für Meter Fels und Gestein aus dem Bergmassiv heraus. Dafür setzen sie im lockeren Gestein Bagger mit Meißeln ein, die mit Druckluft arbeiten. Massives Gestein lockern die Mineure durch Sprengungen. Kipplader bringen den Abraum dann nach draußen. Rundbögen, Stahlmatten und Spritzbeton sichern den entstandenen Hohlraum. So entsteht der obere Teil der Röhre in Form eines Halbkreises, die sogenannte Kalotte. Danach wird der untere Teil der Röhre herausgebrochen: die Strosse und die Sohle. Darauf kommen später das Fundament und das Gleisbett. Lange Bahnen aus robustem Kunststoff schützen die Wände gegen Grund- und Bergwasser. Zum Schluss wird mithilfe eines sogenannten Schalwagens die Innenschale betoniert. Dann ist der Rohbau des Tunnels fertig.

VORTRIEB MIT MASCHINEN: DER TUNNEL WÄCHST RING FÜR RING



Riesige Bohrmaschinen eignen sich, wenn Tunnel durch einheitliche geologische Schichten verlaufen. Der Einsatz der mächtigen Werkzeuge lohnt sich vor allem bei langen Tunneln. Das sind im Projekt der Fildertunnel, der Boßlertunnel und der Albvorlandtunnel. Die Tunnelvortriebsmaschine löst mit einem drehenden Schneidrad das Gestein. Dieses wird dann durch die Maschine hindurch ins Freie abtransportiert. Nach einer festgelegten Strecke wird die Maschine gestoppt. Der freigelegte Hohlraum wird mit Fertigteilen aus Beton ausgekleidet. Sieben dieser sogenannten Tübbinge ergeben einen Ring. Falls zwischen den Tübbingen und dem umliegenden Gebirge noch Hohlräume bestehen, werden diese aufgefüllt. Danach geht es mit dem nächsten Abschnitt weiter. Der Tunnel wächst so Ring für Ring.

BAHNTECHNIK UND OBERBAU

DER INNENAUSBAU: DER TUNNEL WIRD FÜR DEN ZUGVERKEHR VORBEREITET

Ist der Rohbau fertig, wird im Tunnel die Technik für die Eisenbahn eingebaut. Das dauert ungefähr zwei Jahre. Zur eisenbahntechnischen Ausrüstung gehören

- ↳ Gleise und Weichen
- ↳ die Oberleitung
- ↳ die Signaltechnik
- ↳ die Telekommunikationstechnik
- ↳ und die Sicherheitstechnik.

FESTE FAHRBAHN: GLEISBETT AUS BETON

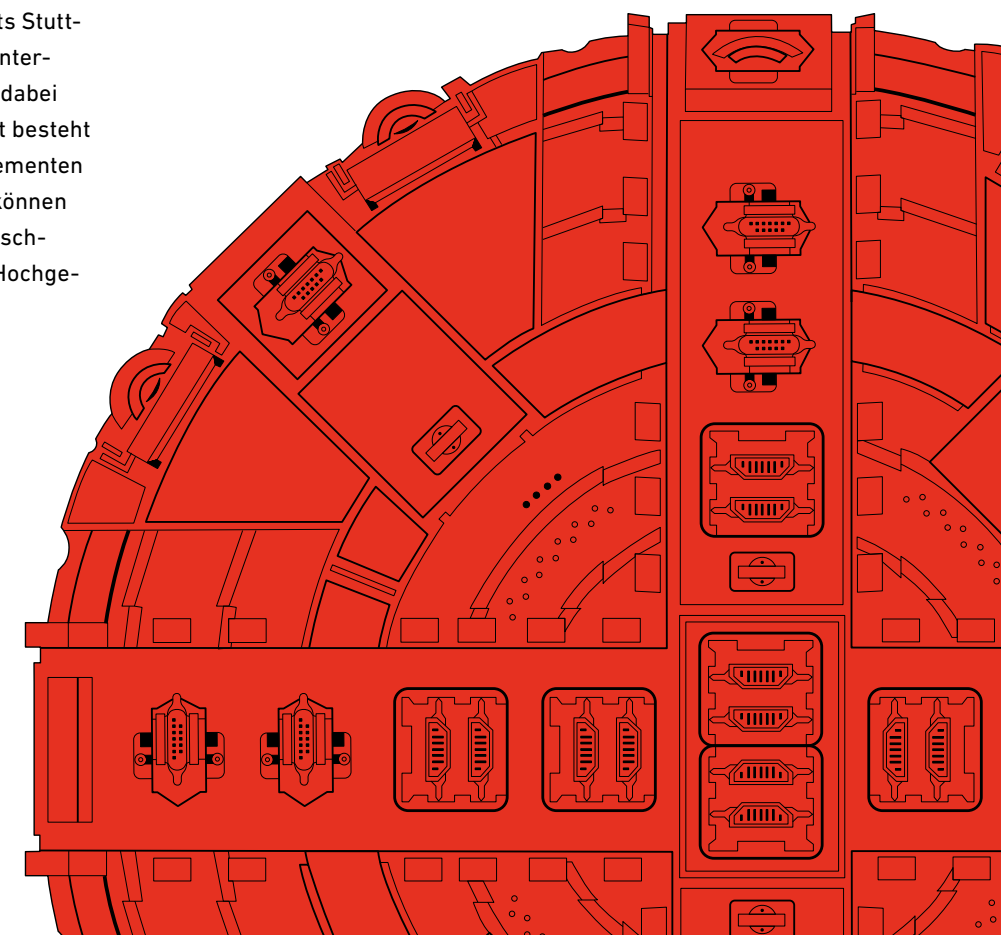
Die Gleise in den Tunneln des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm werden weitgehend auf einen Untergrund aus Stahlbeton gelegt. Man spricht dabei von einer „festen Fahrbahn“. Das Gleisbett besteht nicht aus Schotter, sondern aus festen Elementen wie Beton oder Asphalt. In einem Notfall können darauf Rettungsfahrzeuge fahren. In Deutschland ist diese Bauweise auf Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge mittlerweile üblich.

DIE BAULOGISTIK

40 Millionen Tonnen Aushub. So viel Erde und Geröll werden für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm bewegt. An der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm entsorgen die Baufirmen den Aushub selbst. Beim Teilprojekt Stuttgart 21 trifft dies nur auf gut die Hälfte des Materials zu. Züge transportieren den Rest von einer zentralen Sammelstelle am Nordbahnhof ab. Ein Zug ersetzt etwa 40 Lkw-Fahrten. An den Entsorgungsstellen wird das Material entweder gelagert oder weiterverarbeitet.

Lastwagen bringen das Erdreich in Stuttgart auf eigens angelegten Baustraßen zur Sammelstelle. Baufahrzeuge belasten somit keine öffentlichen Straßen zusätzlich. Sie beeinträchtigen nicht den Verkehr.

Schneidrad einer
Tunnelvortriebs-
maschine



STUTTGART HBF →
ULM HBF (ICE)



STUTTGART HBF →
STUTTGART FLUGHAFEN / MESSE



ULM HBF →
STUTTGART FLUGHAFEN / MESSE



REUTLINGEN HBF →
STUTTGART FLUGHAFEN / MESSE



NÜRTINGEN →
STUTTGART HBF



FILDERSTADT-BERNHAUSEN →
ULM HBF



FRIEDRICHSHAFEN STADT →
STUTTGART FLUGHAFEN / MESSE



SCHNELL UND
BEQUEM ANS ZIEL

↳ BESSERE VERBINDUNGEN

Im Stuttgarter Hauptbahnhof halten Züge aus allen Landesteilen. Stuttgart ist aus diesem Grund für die Bahn ein wichtiger Kreuzungspunkt. Dank dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm können Fahrgäste schneller reisen und müssen seltener umsteigen. Über acht der elf Millionen Menschen in Baden-Württemberg leben in Landkreisen, die von den schnellen neuen Verbindungen profitieren.



SCHNELLER



Reisezeit-
verkürzung

ANKOMMEN

KURZ → & GUT

Durch die Lichtaugen fällt Tageslicht auf die Bahnsteige des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs.

27

LICHTAUGEN



85 HEKTAR FÜR STUTTGART ROSENSTEIN

Das neue Stadtviertel soll nachhaltig und klimaneutral sein.



20

HEKTAR FÜR MEHR GRÜN

Für die Erweiterung der bestehenden Parks und Grünanlagen sind mindestens 20 Hektar vorgesehen.

1

An der neuen S-Bahn-Station Mitnachtstraße halten sechs S-Bahn-Linien.

NEUER ZENTRALER UMSTIEGSPUNKT IM S-BAHN-NETZ



30

Die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Ulm wird fast halbiert.



MOTION-RIDE

MINUTEN FAHRTZEIT



250

KM/H SCHNELLFAHRSTRECKE

Auf der neuen Strecke zwischen Stuttgart und Ulm fahren die Züge bis zu 250 km/h schnell.



81

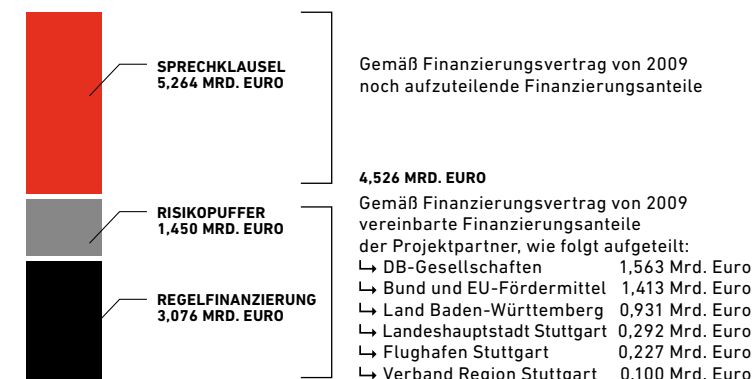
BRÜCKEN

Mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm entstehen 81 Brücken, 44 für Stuttgart 21 und 37 für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm.

13,775

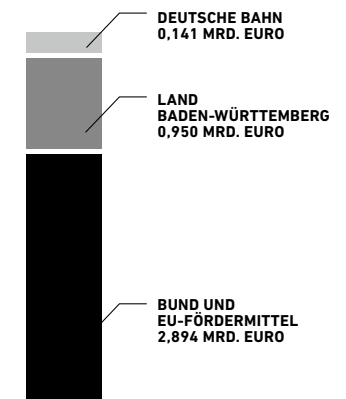
MILLIARDEN EURO FINANZIERUNGSRAHMEN FÜR DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Davon entfallen 9,79 Milliarden Euro auf Stuttgart 21 und 3,985 Milliarden Euro auf die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm.



STUTTGART 21

Der aktuell vom Aufsichtsrat der DB AG freigegebene Finanzierungsrahmen beläuft sich auf 9,79 Milliarden Euro (Stand März 2022). Darin ist eine ergänzende Vorsorge in Höhe von 0,64 Milliarden Euro enthalten.



NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN–ULM

Die Finanzierung beläuft sich insgesamt auf 3,985 Milliarden Euro (Stand Juli 2020).

ITS INFOTURM ITS INFOTURM

ZUKUNFT ERLEBEN IM NEUEN INFOTURMSTUTT GART

Entdecken Sie den neuen InfoTurmStuttgart (ITS) an Gleis 16 des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Unsere multimediale und interaktive Ausstellung macht das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm und damit verbundene Zukunftsthemen begreif- und erlebbar. Auf vier Ebenen und mit beeindruckender Aussicht auf die Baustelle.



Mehr vor Ort geht nicht:
Der InfoTurmStuttgart befindet
sich mitten auf der Baustelle.

AUSSTELLUNG FÜR ALLE

- ↳ Digitale Inhalte über Monitore, iPads und Augmented Reality
- ↳ Haptische Modelle
- ↳ Speziell entwickelte Spiele und digitale Anwendungen für Kinder
- ↳ Sämtliche Ausstellungsinhalte auch auf Englisch
- ↳ Barrierefreiheit durch einen Aufzug, durch taktile Wandleisten, QR-Codes, ertastbare Exponate und über Bluetooth-Sender hörbare Raumbeschreibungen, verständliche Sprache

FÜHRUNGEN

Unsere Baustellen- und Ausstellungsführungen mit fachkundigen Guides bieten faszinierende Einblicke und spannende Hintergründe rund um das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.

KONFERENZEN

Ob Kundentermin, Tagung oder private Gesprächsrunde: Unser ITS-Konferenzraum kann für unterschiedliche Anlässe gebucht werden. Einmalig zentrale Lage und Anschluss an die Themen der Zukunft inklusive.

WEITERE INFORMATIONS- MÖGLICHKEITEN

- ↳ Ausstellung im Rathaus Wendlingen am Neckar
- ↳ Informationstafeln bei der Neckarbrücke, an der A8 und bei der Filstalbrücke
- ↳ Events auf der Baustelle



Digital und
Multimedial



ONLINE MEHR ERFAHREN

Sie finden den InfoTurmStuttgart natürlich auch im Internet.

ITS-PROJEKT.DE
#ITSPROJEKT

@INFOTURMSTUTT GART

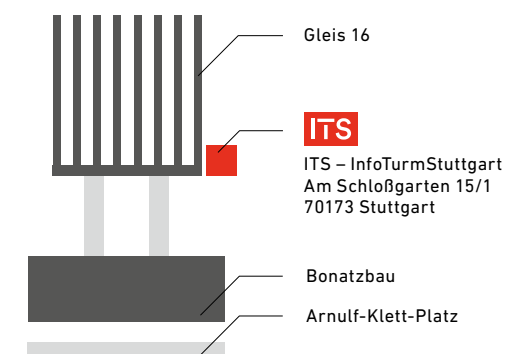


Die Projektseite bietet eine große Bandbreite an Informationen zu Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke Wendlingen–Ulm: Fotos, Filme, 360-Grad-Rundgänge und Webcams von den Baustellen, aber auch detaillierte Karten und Originalpläne sowie zahlreiche weitere Medien.

BAHNPROJEKT-STUTT GART-ULM.DE

ÖFFNUNGSZEITEN

Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag	09:00 – 19:00
Mittwoch	09:00 – 21:00
Samstag, Sonntag	09:00 – 18:00



HERAUSGEBER

BAHNPROJEKT
STUTTGART–ULM E. V.

Am Schloßgarten 26/1
70173 Stuttgart
0711/184 217 0
hallo@its-projekt.de

its-projekt.de
bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Stand: März 2022



DESIGN

Hochburg Designstudio, Stuttgart
hochburg.design

BILDNACHWEISE

FOTOGRAFIE	SEITEN
ARNIM KILGUS	16, 26, 31
BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM E. V.	25
HOCHBURG DESIGN	33
THOMAS NIEDERMÜLLER	32
UWE MIETHE / DEUTSCHE BAHN AG	18

VISUALISIERUNGEN	SEITEN
ASP ARCHITEKTEN/ KOEBER LANDSCHAFTSARCHITEKTUR	16-17, 25
NEOMIND DESIGNSTUDIO	20
PLAN B GMBH	07-13, 21, 24, 30-31

