

Fakten rund um das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.

ITS-PROJEKT.DE

BAHNPROJEKT-STUTTGART-ULM.DE



The image consists of several red diagonal bands on a white background. Each band contains the text "ITS FAKTEN" in a bold, black, sans-serif font. The bands are positioned at different angles, creating a sense of depth and movement. The text is partially cut off at the edges of the bands.

ND ITS AKTUELLE STAND ITS AKTUELLE

**OLAF DRESCHER
VORSITZENDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
DB PROJEKT STUTTGART-ULM GMBH**

„Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm umfasst zwei Teilprojekte: Stuttgart 21 und die Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm. Während die Schnellfahrstrecke seit 11.12.2022 in Betrieb ist, rückt nun die Fertigstellung von Stuttgart 21 in den Fokus.“

Stuttgart 21 ist viel mehr als nur ein Bahnhof: Es handelt sich um die komplexeste Inbetriebnahme eines neuen Eisenbahnknotens der vergangenen Jahrzehnte mit deutschlandweiten Auswirkungen und ist beispiellos in Europa. Viele Experten arbeiten unter Hochdruck daran, die neue Infrastruktur – rund 100 Kilometer neue Gleise und vier Bahnhöfe wurden gebaut – in Betrieb zu nehmen. Hinzu kommt die enorme Herausforderung, einen kompletten Bahnknoten zu digitalisieren. Das wurde in Deutschland bisher noch nicht gemacht. Fahrzeiten

werden sich verkürzen, neue direkte Verbindungen entstehen. Der bestehende Kopfbahnhof bleibt noch bis zur Eröffnung der verlängerten S-Bahn-Stammstrecke über die Station Mittnachtstraße in Betrieb.

Mit der Anbindung des Flughafens und der Landesmesse an den Schienenfern- und Regionalverkehr aus Richtung Stuttgart und Ulm entsteht auf den Fildern eine Verkehrsdrehscheibe zwischen Schiene, Straße und Luftraum, die bundesweit ihresgleichen sucht.

Gleichzeitig erschließt der Digitale Knoten Stuttgart als Pilotknoten für ganz Deutschland neues Potenzial. Die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur erhöht die Kapazität, es können mehr Züge fahren. Sie verbessert die Pünktlichkeit und den Komfort für die Reisenden.“

→ Foto:
Reiner Pfisterer



**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. Die durch Stuttgart 21 frei werden- den Gleisflächen bieten die Chance, mitten im Zentrum Stuttgarts einen neuen Stadtteil zu entwickeln: Stuttgart Rosenstein. Den dazugehörigen Rahmenplan hat der Gemeinderat im Oktober 2023 beschlossen.

ur mit schnellen, direkten und attraktiven Angeboten kann es gelingen, mehr Menschen auf die Schiene zu bringen und die ökologisch so wichtige Verkehrswende voranzutreiben. Der angestrebte Deutschlandtakt ist nur mit Stuttgart 21 umsetzbar. Denn es geht hierbei um schnelle, halbstündige Verbindungen zwischen ausgewählten Knotenpunkten. Hierfür wurde die Infrastruktur genau unter die Lupe genommen und nach notwendigen Verbesserungen gesucht. Ein Ergänzungsprojekt zu Stuttgart 21 ist der Pfaffensteigtunnel. Dieser bindet die aus Singen kommende Gäubahn an den neuen Bahnhof im Flughafen an.

“Die letzte Phase hat begonnen. Wir befinden uns auf der Zielgeraden beim Bau des für Baden-Württemberg so wichtigen Bahnprojekts. Stuttgart 21 und die Schnellfahrstrecke sind die Voraussetzung für die Verkehrsentwicklung im Südwesten. Davon profitieren in erster Linie die Bahnkunden.“

ZAHLEN UND FAKten

**WORUM GEHT ES
BEI DEM BAHNPROJEKT
STUTTGART–ULM?**



↳ Foto:
Arnim Kilgus

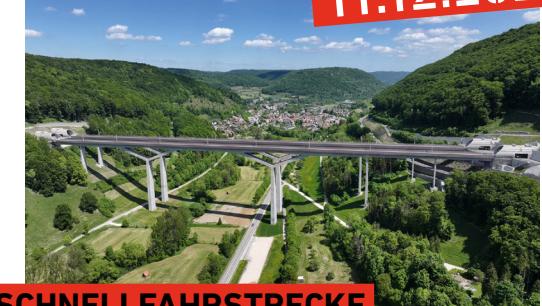
STUTTGART 21

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 WURDEN UND WERDEN:

- ↳ vier neue Bahnhöfe
- ↳ 56 Kilometer Tunnelröhren
- ↳ 11 Tunnel
- ↳ 42 Brücken
- ↳ rund 100 Kilometer neue Gleise, die mit bis zu 250 km/h befahren werden

↳ Foto:
Arnim Kilgus



SCHNELLFAHRSTRECKE WENDLINGEN–ULM

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

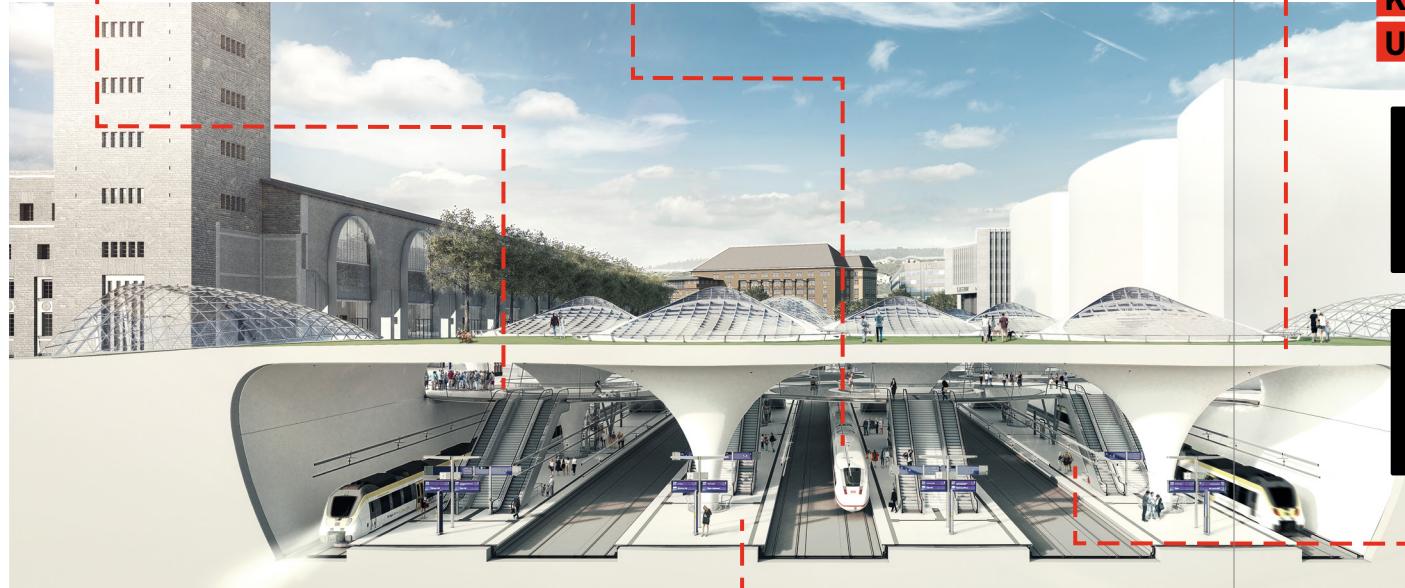
GEBAUT WURDEN:

- ↳ 61 Kilometer Tunnelröhren
- ↳ 12 Tunnel
- ↳ 42 Brücken
- ↳ rund 60 Kilometer neue Gleise, die mit bis zu 250 km/h befahren werden
- ↳ Bahnhof Merklingen (ergänzend zum Projekt)

**IN BETRIEB SEIT
11.12.2022**

1 KURZE WEGE

Fußgängerbrücken ermöglichen komfortables und schnelles Umsteigen. Der Wechsel von Bahnsteig 1 zu Bahnsteig 8 beträgt maximal 200 Meter.



↳ Visualisierung:
plan b GmbH, Stand 2020

2**LEISTUNGSFÄHIGKEIT**

Im Endzustand des Digitalen Knotens Stuttgart können pro Stunde im Hochleistungsbetrieb im künftigen Hauptbahnhof rund 100 Züge ankommen. Das sind mehr als doppelt so viele, wie heute zur Spitzenstunde im überlasteten Kopfbahnhof ankommen.

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**

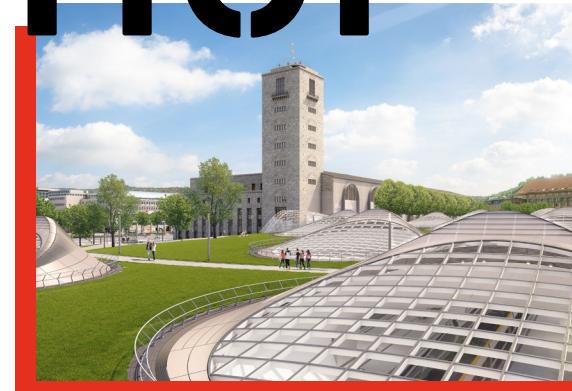
Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Bahnsteigneigung geprüft und als sicher eingestuft. 15 % sind auf einen Meter gerechnet nicht mehr als 1,5 cm Höhenunterschied. Da rollt nichts weg und Reisende sind nicht gefährdet. Zum Beispiel hat die Ende der 1970iger Jahre gebaute S-Bahn-Haltestelle Feuersee eine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

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 2022

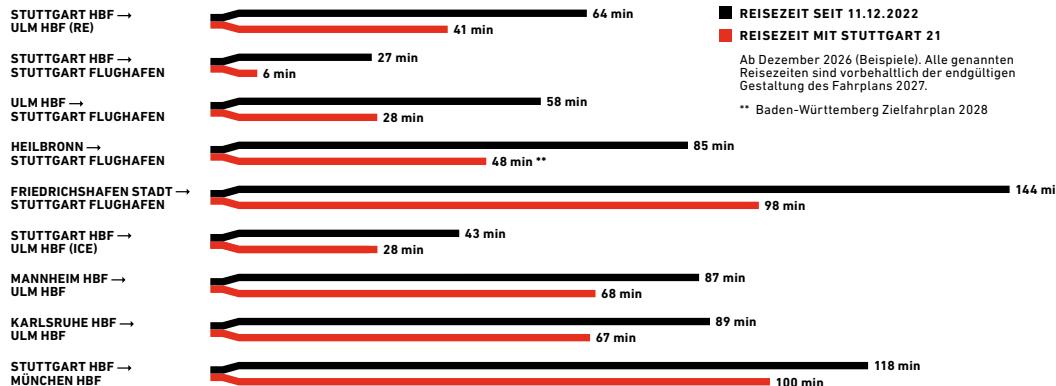
SCHNELL UND DIGITAL

DIE ZÜGE

1

SCHNELLE, DIREKTE VERBINDUNGEN

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



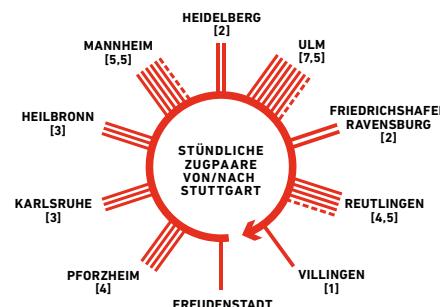
2

DEUTSCHLANDTAKT

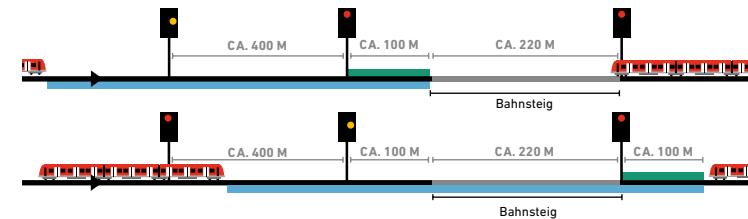
Stuttgart 21 ermöglicht den Deutschlandtakt. Damit werden wichtige Bahnhöfe im Halbstundentakt von wichtigen Fern- und Regionallinien angefahren. Die Fahrpläne sehen gute Umsteigebeziehungen vor. Das soll dazu beitragen, dass bis 2030 doppelt so viele Menschen mit der Bahn fahren wie im Jahr 2010.

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 zum Beispiel zwischen Mannheim, Stuttgart und Ulm vorgesehen.

Quelle: 3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt für das Jahr 2030

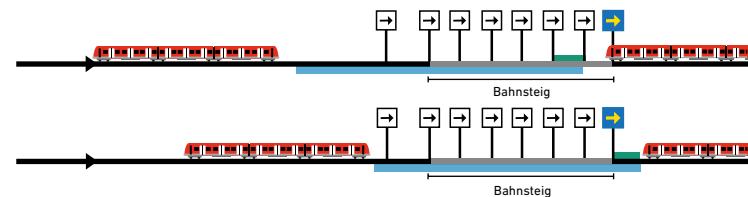


ZUGFOLGE MIT KONVENTIONELLER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK



- „Halt erwarten“, ein Abschnitt frei
- „Halt“, Abschnitt belegt
- Durchrutschweg
- Reservierter Gleisabschnitt

ZUGFOLGE MIT ETCS



- Virtuelle Signale für ETCS
- Prinzipdarstellungen, Bemaßungen nicht proportional

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. Züge können dichter hintereinander fahren. Mit neuen Anlagen läuft das gesamte System zuverlässiger. Die Bahn baut mit der DSD ein modernes und einheitliches System.

↪ DKS – DIGITALER KNOTEN STUTTGART

Erstmals wird ein großer deutscher Bahnknoten mit Techniken der DSD ausgerüstet. Zum Stuttgarter Knoten gehören im Endausbau nicht nur der neue Durchgangs-

bahnhof und die Stuttgarter S-Bahn, sondern die gesamte Region Stuttgart und darüber hinaus. Zusammen mit Stuttgart 21 rüstet die Bahn zunächst rund 125 Streckenkilometer mit digitaler Technik aus. Die neuen Systeme bauen aufeinander auf. Schritt für Schritt wird neue Technik eingebaut und weiter optimiert, damit mehr Züge mit weniger Verspätungen fahren können. Geplant ist, dass bis in die 2030er Jahre hinein die Systeme in der gesamten Region installiert sind, einschließlich des S-Bahn-Netzes. Pro Tag werden dann mehr als eine halbe Million Fahrgäste von der digitalen Technik profitieren.

SICHER UND GEPRÜFT

DIE TUNNEL

TUNNELSTRECKEN HABEN VORTEILE, TUNNELSICHERHEIT HAT OBERSTE PRIORITY

Die Trasse der Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Ulm verläuft an vielen Stellen 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.

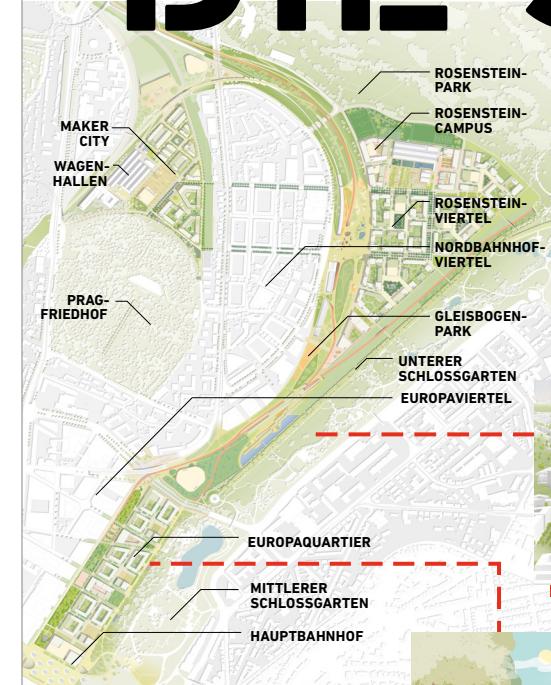
- ↪ Zudem gewährleistet die gewählte Trassenführung, dass über längere Strecken eine gleichbleibend hohe Geschwindigkeit (auf der Schnellfahrstrecke bis zu 250 km/h) gefahren werden kann.
- ↪ Für jede Fahrtrichtung steht eine Tunnelröhre zur Verfügung. Das erhöht im Notfall die Sicherheit, da sich die Reisenden durch Verbindungsgänge maximal alle 500 Meter schnell in den Nachbartunnel retten können. Die Deutsche Bahn baut die Tunnel nach höchsten Sicherheitsstandards.

↪ Foto:
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.

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

GRÜN UND KLIMAFREUNDLICH

DIE STADT



↪ Visualisierung:
asp Architekten
GmbH, Stand 2019



↪ Visualisierung:
asp Architekten / Koeber Land-
schaftsarchitektur, Stand 2025

DAS BAHNPROJEKT ERÖFFNET EINE STÄDTEBAULICHE JAHRHUNDERTCHANCE.

Noch zerschneiden Gleisflächen die Stadt. Ihr Wegfall bietet 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 Stadtteil. Drei Quartiere sind geplant: Das Europaquartier, die Maker City sowie das Rosensteinviertel mit Rosensteincampus. Verbindendes Element ist der Gleisbogenpark, der sich wie ein grünes Band durch den Stadtteil zieht.

Ein zentrales Anliegen von Stuttgarts derzeit größtem Stadtentwicklungsprojekt ist die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Darüber hinaus wird es Schulen, Kitas, Sportanlagen sowie Kultureinrichtungen geben. Der künftige Stadtteil soll Leben, Arbeiten und Wohnen auf innovative Art und Weise zusammenbringen.

KTEN ITS FAKTEN

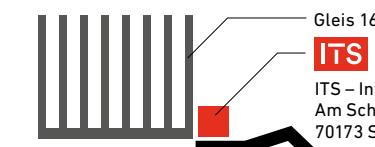
WEITERE INFORMATIONEN

IMMER AUF DEM LAUFENDEN
BLEIBEN MIT UNSEREN SOCIAL
MEDIA KANÄLEN

  @INFOTURMSTUTTGART

ITS-PROJEKT.DE

WIE IHR UNS FINDEN KÖNNT



Gleis 16
ITS
ITS – InfoTurmStuttgart
Am Schlossgarten 15/1
70173 Stuttgart

