

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM



BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

INFORMATIONEN

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.bsu.link/fuehrungen



KONTAKT:

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.

Turmforum

Im Hauptbahnhof

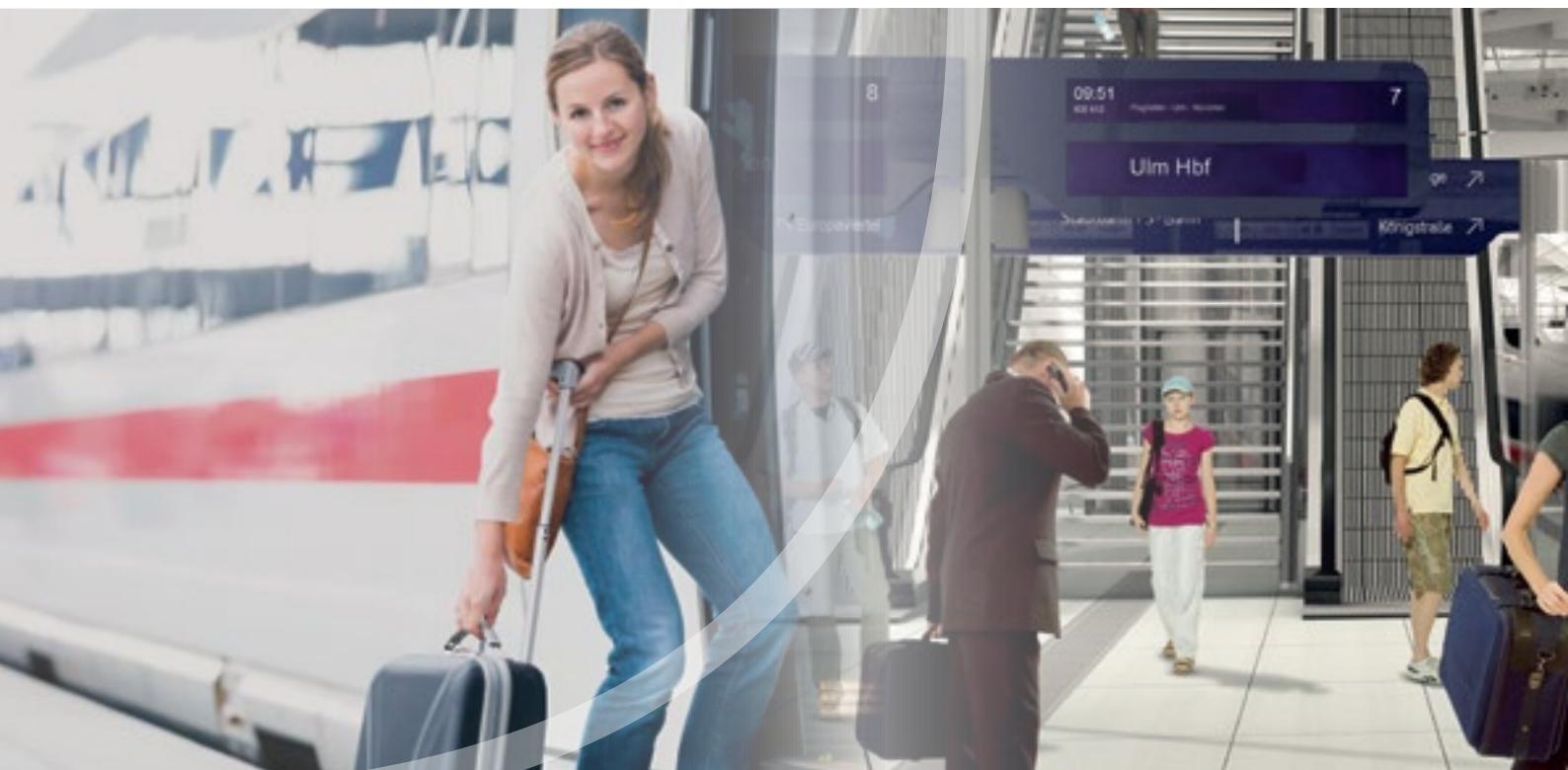
Arnulf-Klett-Platz 2

70173 Stuttgart

Telefon: 0711/2092292-0

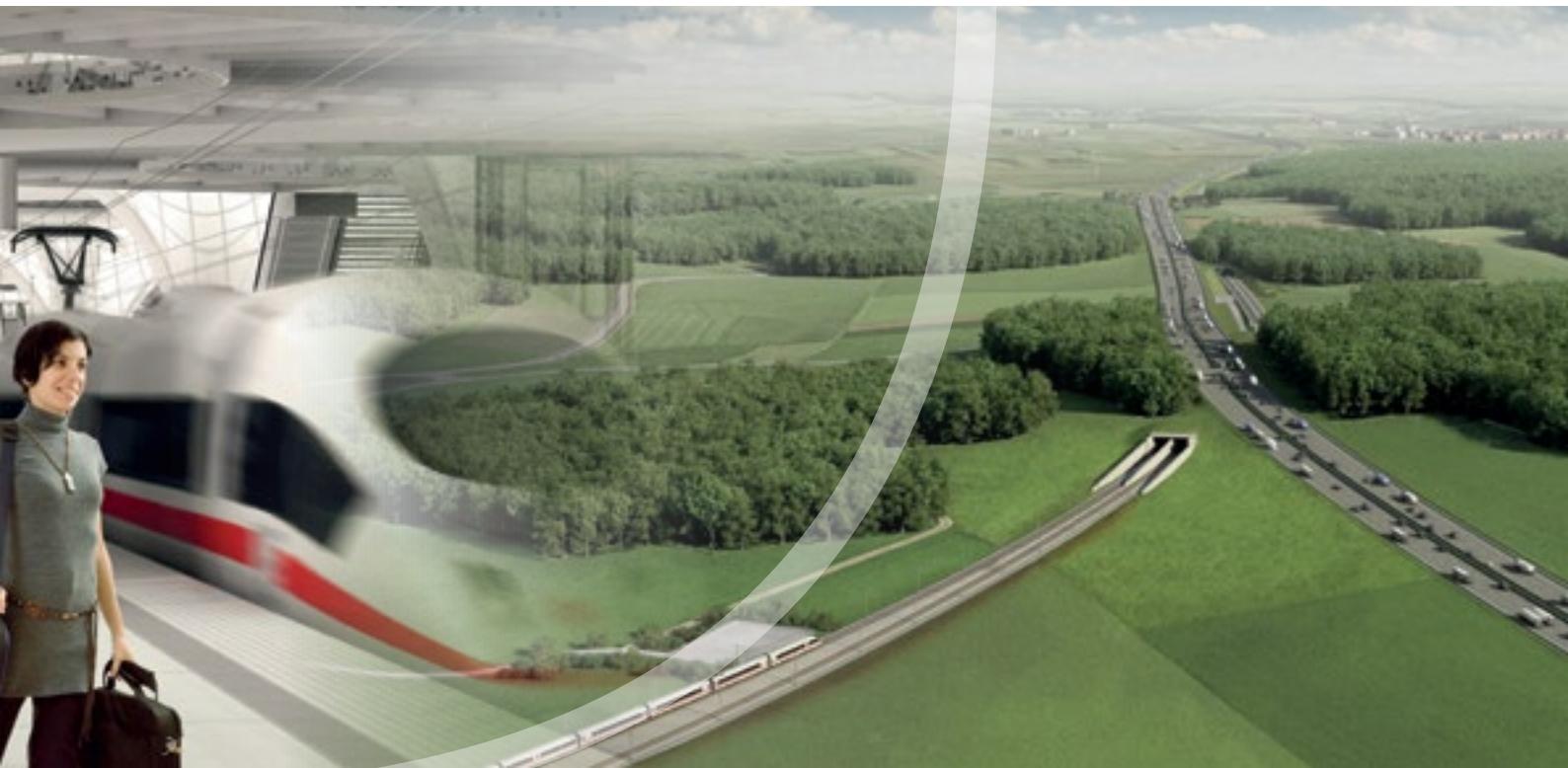
E-Mail: info@turmforum.de

www.turmforum.de



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 57 Kilometern neuer Strecke. Aus dem Stuttgarter Kopfbahnhof wird ein leistungsfähiger Durchgangsbahnhof – gleichzeitig bietet sich 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 60 Kilometer lange Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ermöglicht einen schnellen und komfortablen Weg über die Schwäbische Alb, über die Hälfte der Strecke verläuft in Tunnels.

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



Albaufstieg

Albhochfläche

Albabstieg

Ulm



DIE NEUE INFRASTRUKTUR

STUTTGART 21: VIER BAHNHÖFE UND 57 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 57 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 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

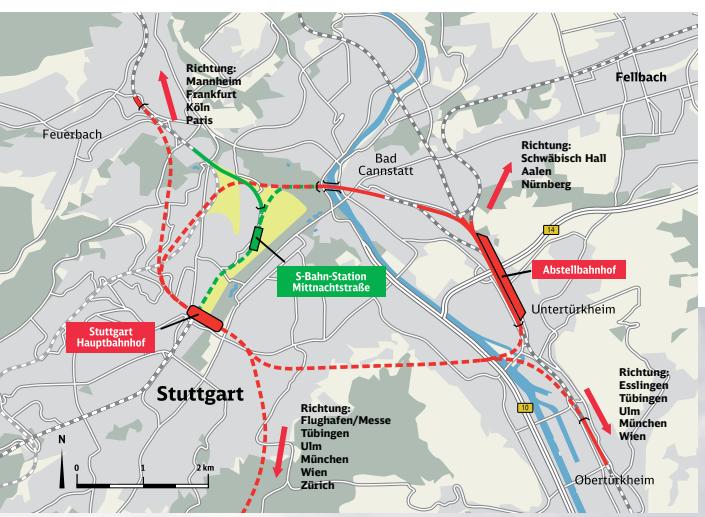
Im Rahmen der Schlichtung verpflichtete sich die Deutsche Bahn Ende 2010, den detaillierten Nachweis zu erbringen, dass der neue Hauptbahnhof zur morgendlichen Spitzenstunde (7 bis 8 Uhr) 30 Prozent mehr Züge abfertigen kann. Mit dem Maßstab von damals 37 ankommenden Zügen wurde

die Messlatte auf 49 ankommende Züge gesetzt. Zudem sollten mit Verspätung einfahrende Züge ihre Verspätung im Mittel abbauen.

In einer der aufwendigsten jemals durchgeföhrten 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. Die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße erschließt das neue Stadtquartier Rosenstein und schafft schnellere Umsteigeverbindungen zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt. Zudem stehen hier die S-Bahn-Gleise zukünftig ausschließlich der S-Bahn zur Verfügung.



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



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

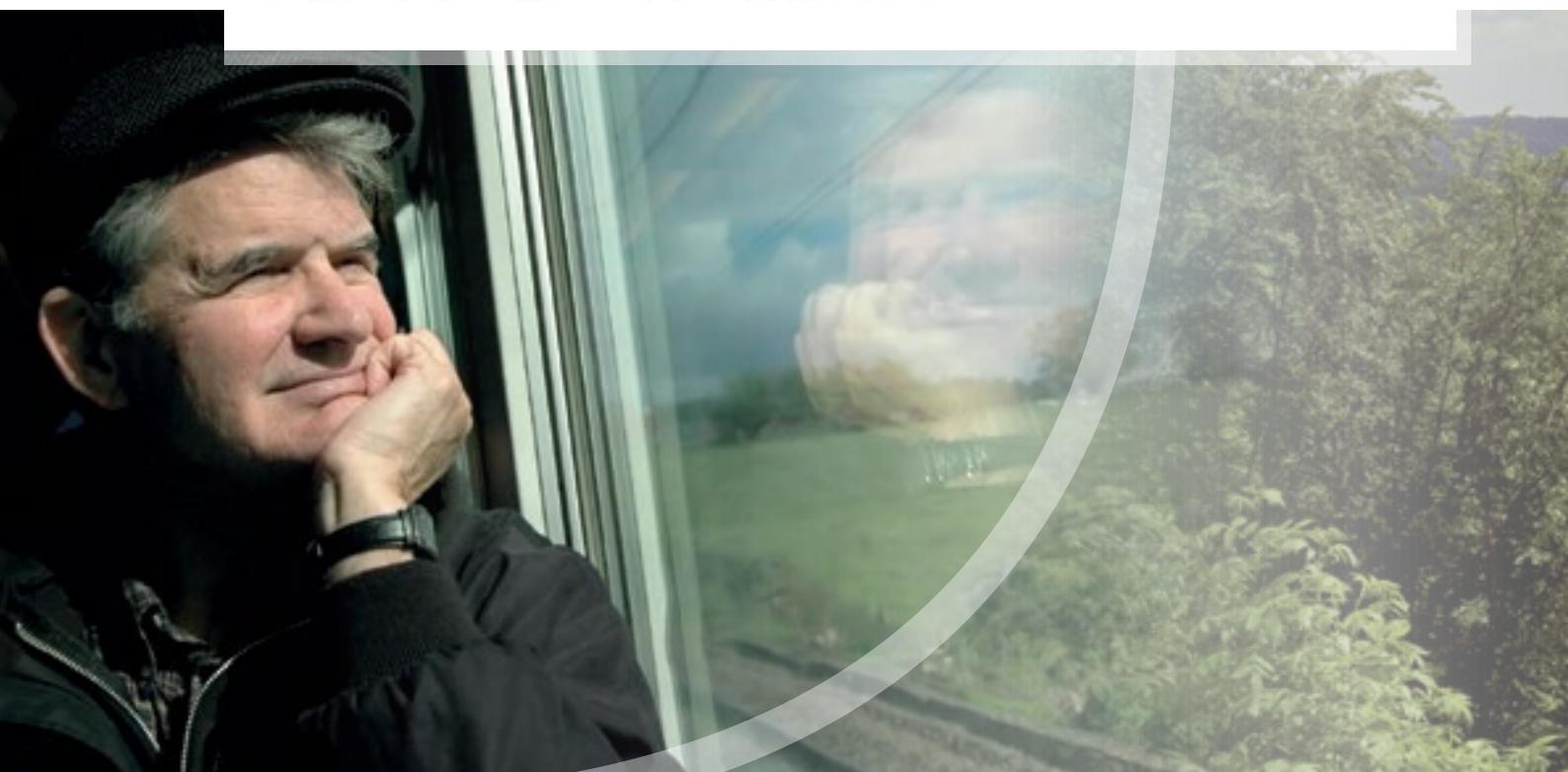
Zwischen dem Stuttgarter Flughafen und dem Messegelände entsteht auf den Fildern ein neuer Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr. Der Weg vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Flughafen verkürzt sich von 27 auf 8 Minuten. Weite Teile des Landes sind in Zukunft von hier aus umsteigefrei erreichbar.

Neben den jährlich rund zehn Millionen Fluggästen und mehr als einer Million Messegästen profitieren davon 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. Gerade für von der Gäubahn kommende Reisende Richtung Ulm/München und Reutlingen kann der bisherige Weg über den Stuttgarter Talkessel 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 auf Tempo 70 abbremsen müssen, ist die Neubaustrecke bis vor die Tore Ulms 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 einem Zwischenhalt am Flughafen – von rund 60 auf 40 Minuten. Die bestehende Strecke wird entlastet – und damit beispielsweise Kapazität für Regional- und Güterverkehr frei.

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 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 Verkehrswägen als eine wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wird der Grundstein für eine zukunfts-fähige 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

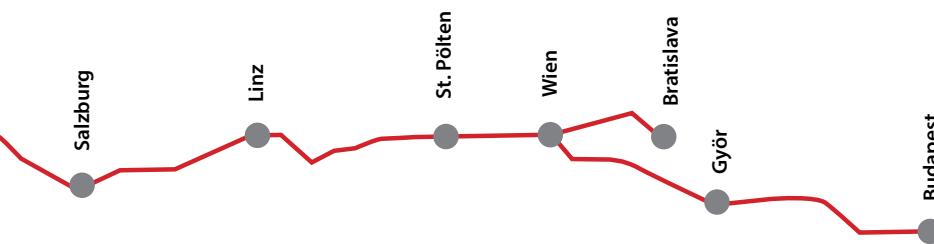
Stuttgarter Hauptbahnhof endende Linien miteinander zu verknüpfen. Wo heute noch umgestiegen werden muss, können Fahrgäste künftig einfach sitzen bleiben und somit komfortabler und schneller reisen.

Mit dem Neubau eines eigenen Bahnhofs direkt am Flughafen Stuttgart entsteht ein Mobilitätskreuz, das die verschiedenen Verkehrsträger Auto, Bahn und Flugzeug verknüpft. Zukünftig halten neben den S-Bahnen auch Regional- und Fernverkehrszüge 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.

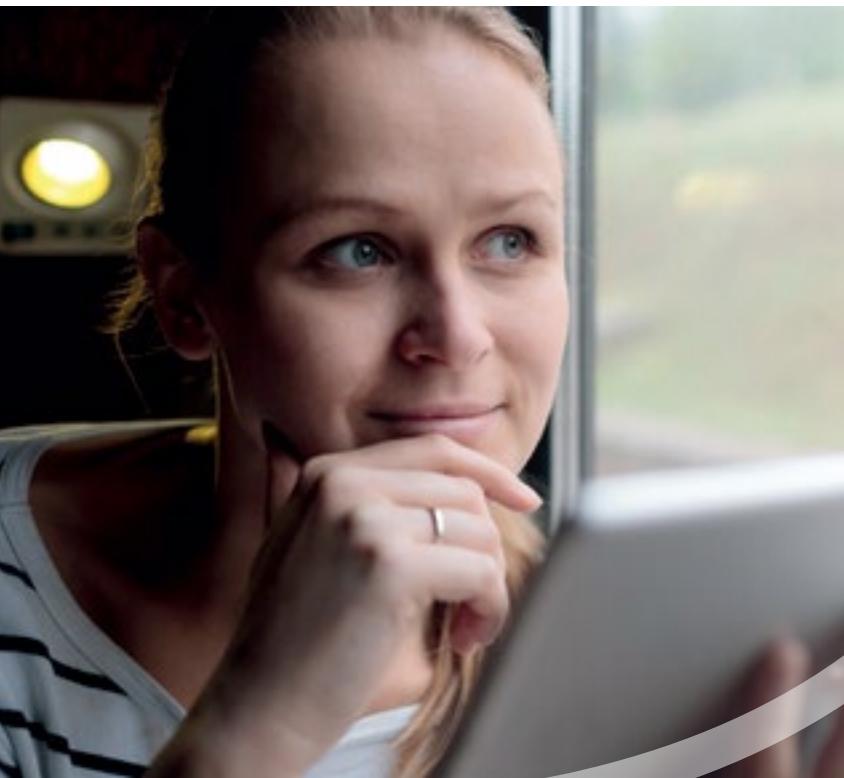
BAUINFO: DIE KONTAKTSTELLE FÜR VOM BAU BETROFFENE

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.

TURMFORUM: DIE MULTIMEDIALE AUSSTELLUNG IM BAHNHOFSTURM

Erleben Sie das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm in der multimedialen und interaktiven Ausstellung im Turmforum im Stuttgarter Hauptbahnhof. Auf vier Ausstellungsebenen im Bahnhofsturm 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 einen wunderbaren Rundblick über Stuttgart von der Aussichtsplattform. Ein Besuch lohnt sich!

Weitere Informationsmöglichkeiten gibt es im Infozentrum in Ulm, im InfoPoint am Stuttgarter Flughafen sowie auf den Besucherpodesten an den Baustellen im Mittleren Schloßgarten, am Filderportal, an der Baugrube Pfaffenäcker in Hohenstadt sowie in Aichelberg. Als mobile Informationseinheit tourt das InfoMobil durch Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg.



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

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



Besuchen Sie uns im Internet:
www.turmforum.de



| 13



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

KURZ UND GUT:

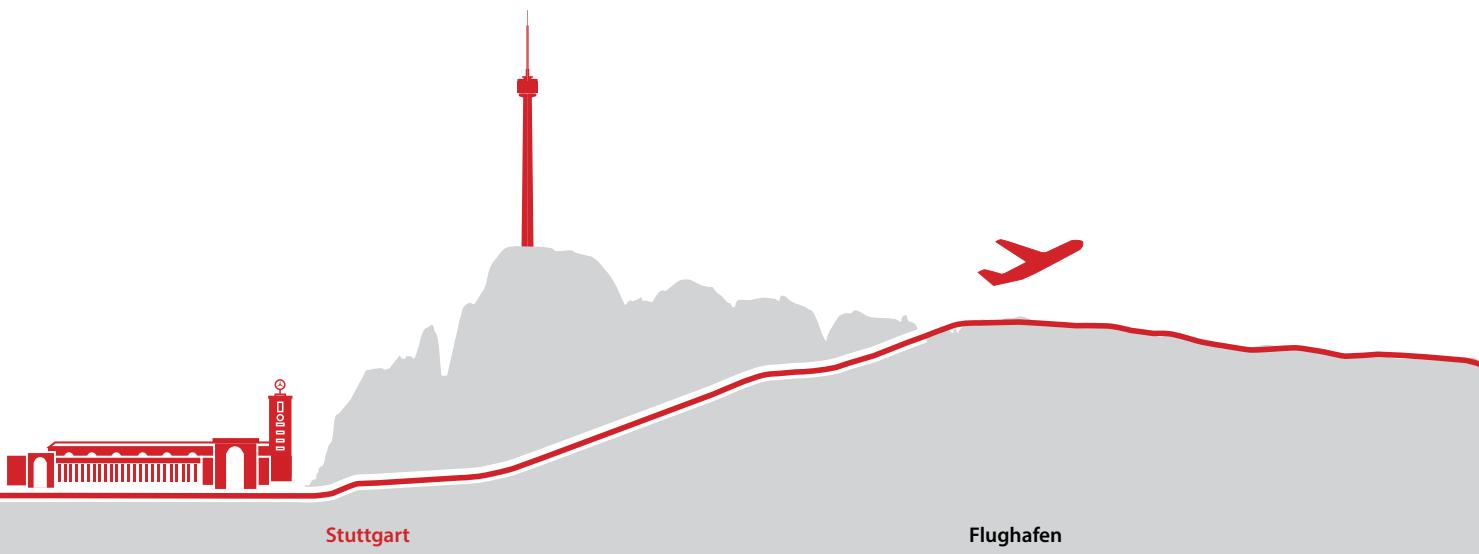
- 75% der Baden-Württemberger leben in Landkreisen, die von schnelleren und komfortableren Verbindungen profitieren
- 100 Hektar Fläche stehen im Herzen der Stuttgarter Innenstadt für die Stadtentwicklung zur Verfügung
- 20 Hektar davon sind für die Erweiterung der Parkanlagen und Grünflächen vorgesehen
- 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 ZU STUTTGART 21:

- Gesamtstreckenlänge: 57 km
- davon Schnellfahrstrecke: 20 km
- davon Tunnel- und Durchlassstrecke: 33 km
- Anzahl Tunnel und Durchlässe: 16
- Anzahl Brücken: 18
- Geschwindigkeit: max. 250 km/h

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

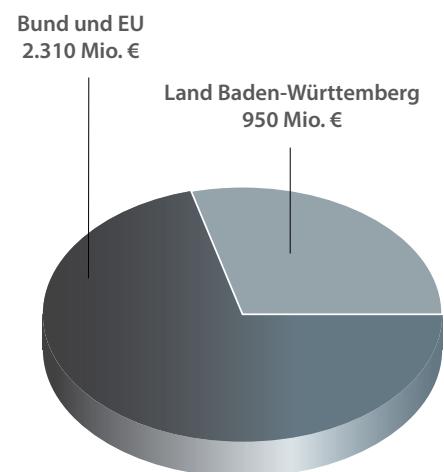
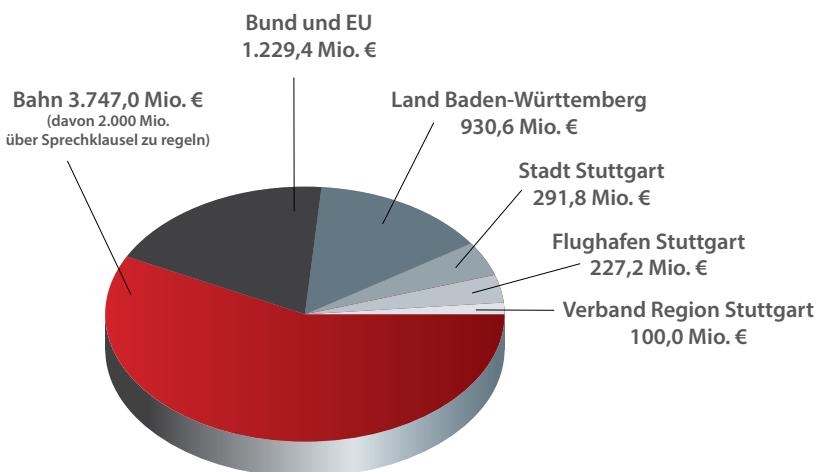
Der Finanzierungsrahmen für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm liegt bei 9,786 Milliarden Euro, davon entfallen 6,526 Milliarden Euro auf Stuttgart 21 und 3,26 Milliarden Euro auf die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm.

ANTEILE DER PROJEKTPARTNER* AM FINANZIERUNGSRAHMEN VON STUTTGART 21

nach Beschluss des Bahnaufsichtsrats
vom 05.03.2013
(insgesamt 6.526 Mio. €)

FINANZIERUNG DER NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN–ULM

(insgesamt 3.260 Mio. €,
Stand September 2012)

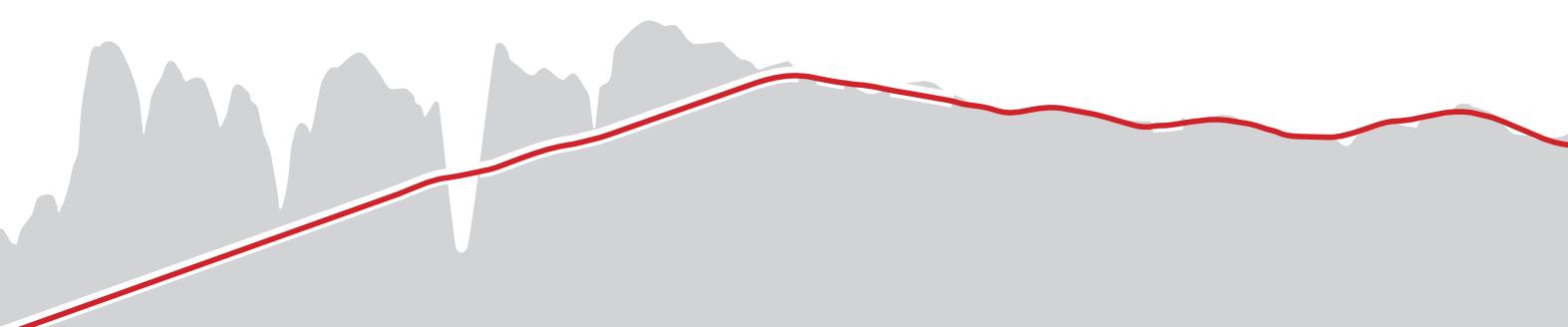
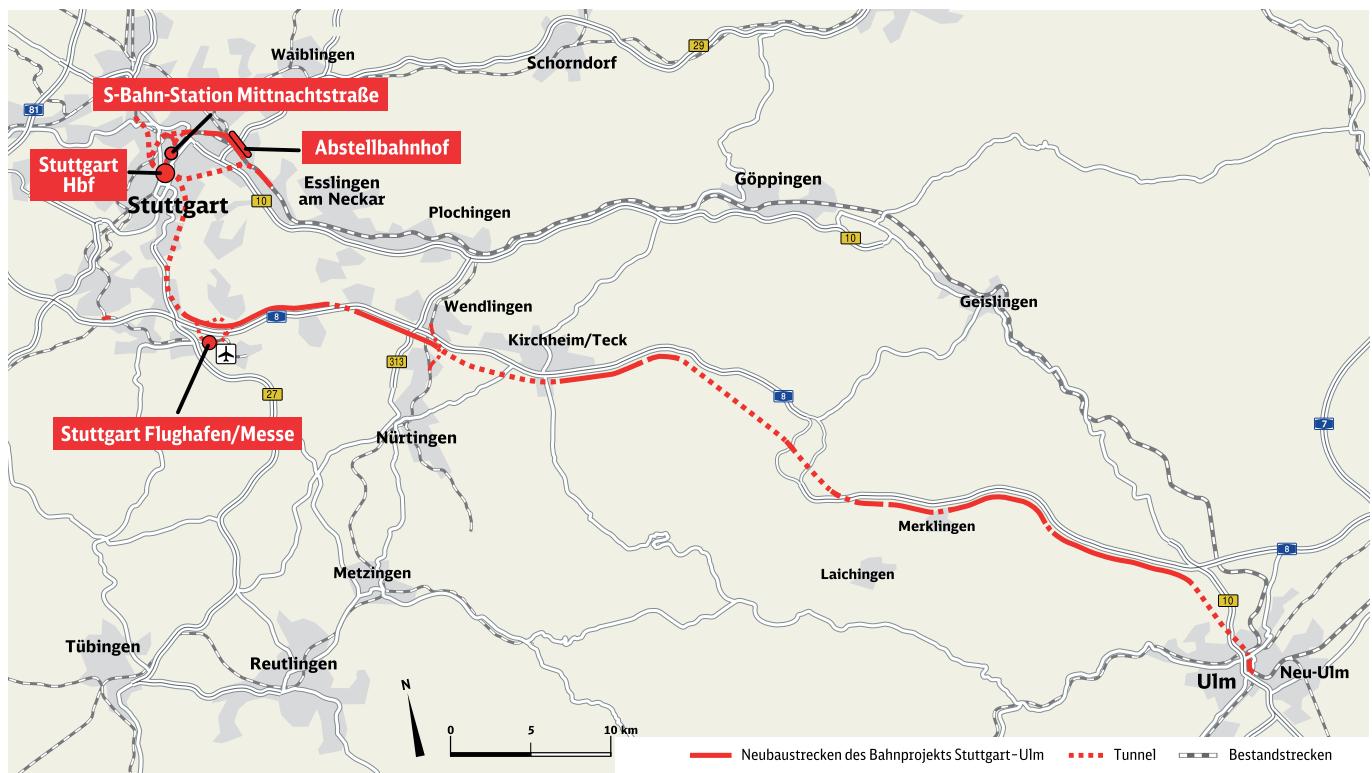


* Für die abschließende Verständigung auf die Finanzierungsanteile der Projektpartner haben Bahn und Land Gespräche aufgenommen.

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM UMFAST 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.

STRECKENKARTE STUTTGART–ULM



HÖHENUNTERSCHIED: rund 500 m

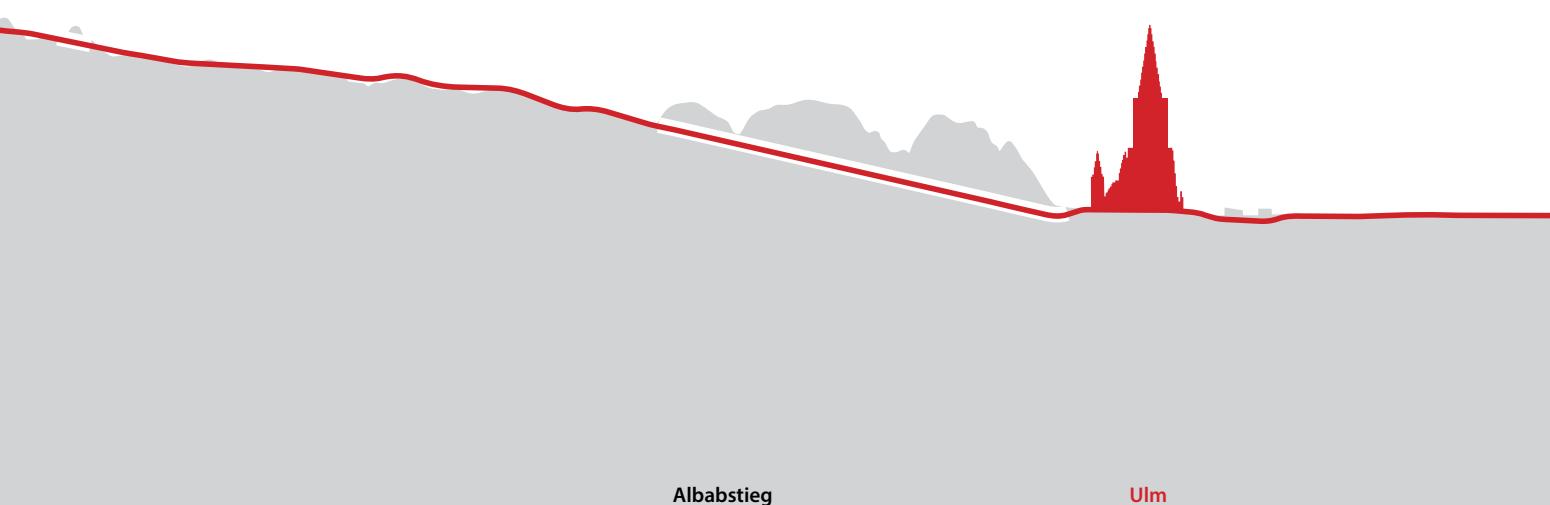
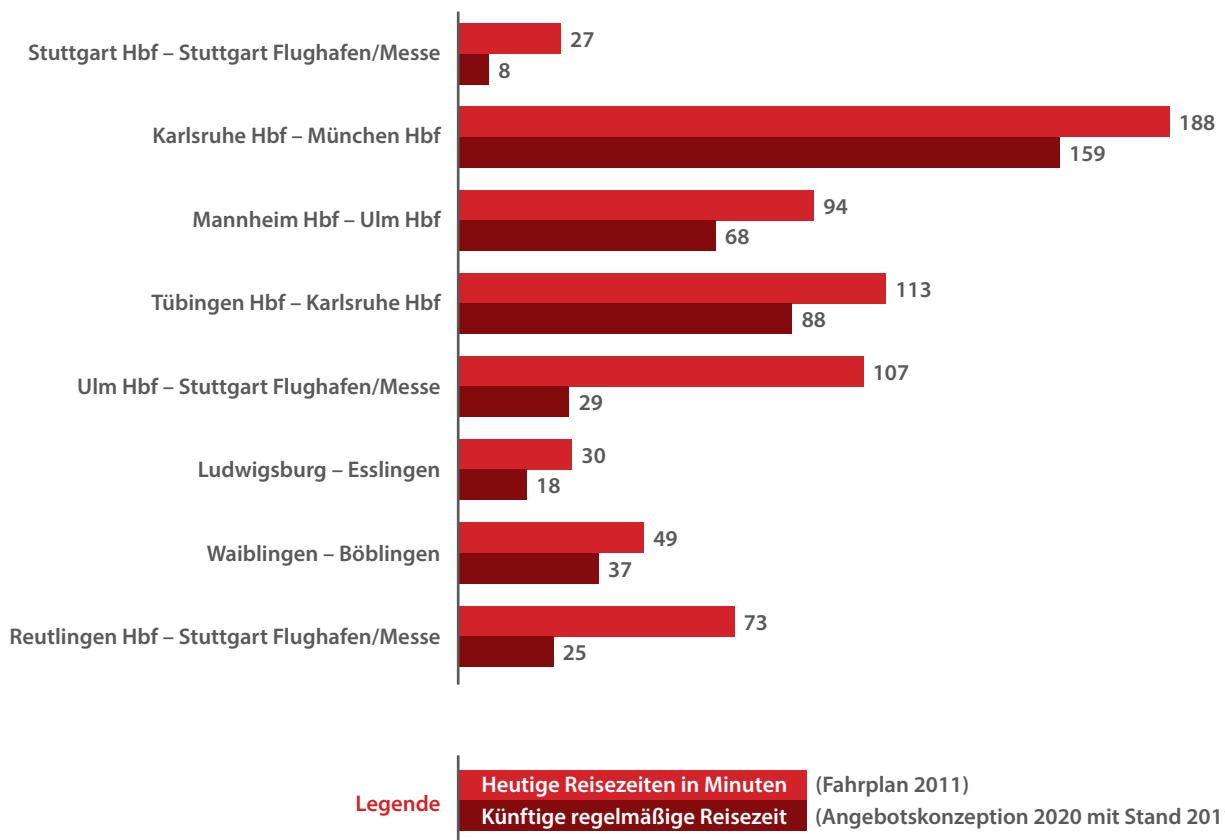
MAXIMALE STEIGUNG:

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

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



DER NEUE HAUPTBAHNHOF

Herzstück des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm ist der neue 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. Der zukünftige Bahnhof wird im Zusammenspiel von historischer und moderner Architektur ein neues Ensemble bilden.

SYNTHESE AUS ARCHITEKTONISCH WERTVOLLEM UND ÖKOLOGISCH SINNVOLLEM

Der mehrfach preisgekrönte 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 27 gläserne „Lichtaugen“, die Tageslicht auf die Bahnsteigebene holen und Blickbeziehungen zum Schlossgarten, zum neuen Straßburger Platz und zum Bonatzbau ermöglichen. Anders als bei übergroßen Glasflächen heizt sich die Bahnhofshalle mit ihren großen optimierten Lichtaugen nicht übermäßig auf. Über die einströmende Frischluft der anschließenden Tunnel und durch die isolierende Wirkung des umgebenden Erdreichs herrschen ganzjährig angenehme Temperaturen. Das begehbarer Bahnhofsdach bildet gleichzeitig den neuen Straßburger 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 von der Königstraße, vom Schlossgarten, von der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie und vom Kurt-Georg-Kiesinger-Platz jeweils ebenerdig auf die drei Verteilerstege, die über den vier Bahnsteigen liegen und diese verbinden. Dies ermöglicht komfortables und schnelles Umsteigen auf kurzen Wegen. Zu jedem Bahnsteig führen sieben Fahrtreppen, fünf Festtreppen und drei Panoramaaufzüge. Außerdem verfügt jeder Bahnsteig über einen direkten Zugang zur S-Bahn. Dadurch verkürzen sich im Gegensatz zum Kopfbahnhof die Wege deutlich. Alle wichtigen Serviceeinrichtungen wie beispielweise das DB-Reisezentrum und die DB-Information befinden sich auf einer Ebene und sind von der Schillerstraße barrierefrei erreichbar.

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



| 15



STADTENTWICKLUNG

DIE STÄDTEBAULICHE JAHRHUNDERTCHANCE: 100 HEKTAR FLÄCHE IM HERZEN DER STADT

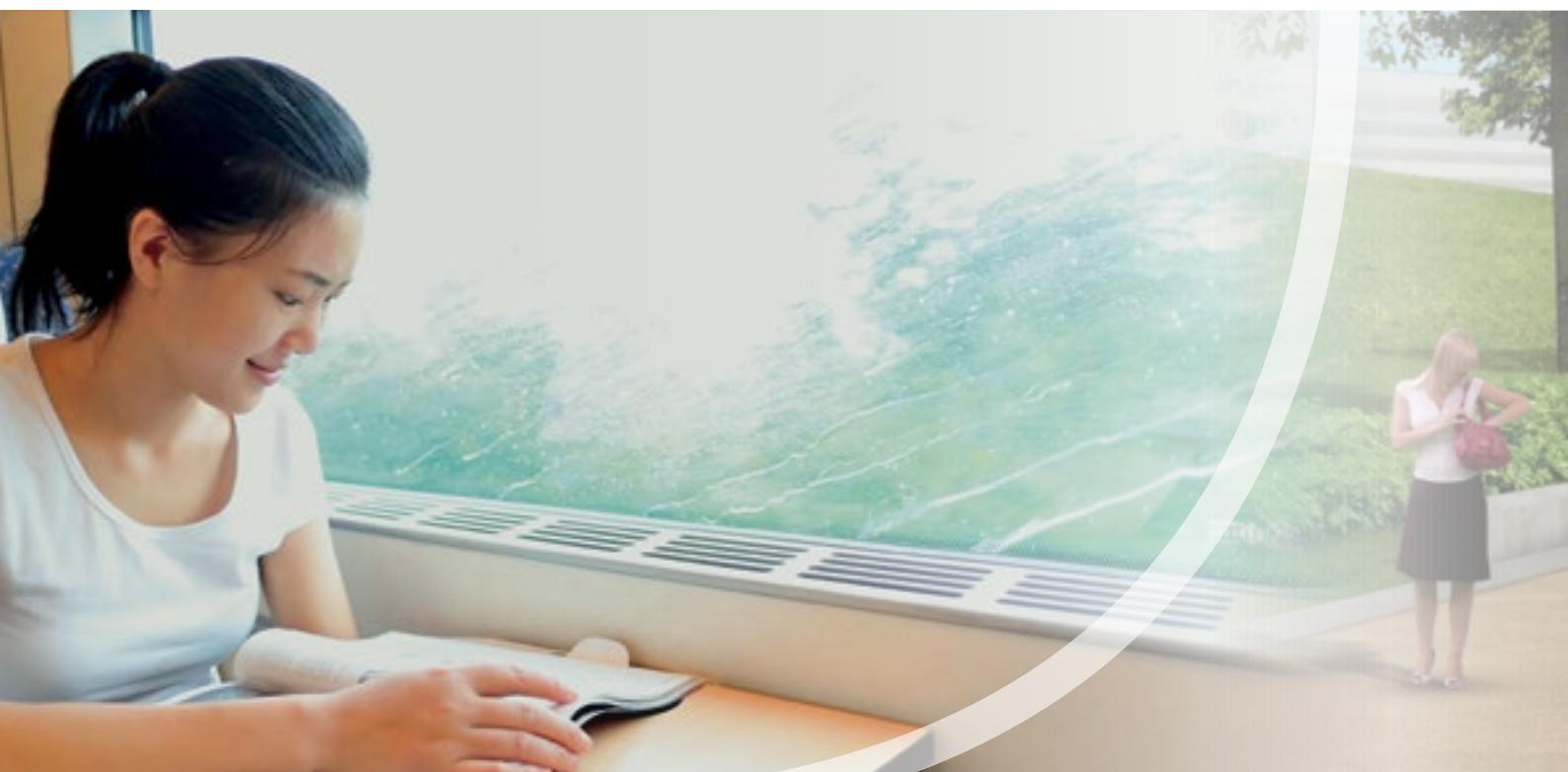
Stuttgart hat die einmalige Chance, im Zentrum zu wachsen. Da die Gleise künftig unterirdisch verlaufen, stehen rund 100 Hektar im Herzen der Stuttgarter Innenstadt für die Stadtentwicklung zur Verfügung – so viel wie 140 Fußballfelder. 20 Hektar davon werden in Parkanlagen umgewandelt. Damit verbessert 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.

DER RAHMENPLAN ALS GRUNDLAGE FÜR DIE PLANUNG

Grundlage für die städtebauliche Planung ist der von der Stadt Stuttgart verabschiedete Rahmenplan Stuttgart 21 aus dem Jahr 1997, basierend auf dem Entwurf des Büros Trojan, Trojan + Neu, Darmstadt. Vorausgegangen war ein internationaler städtebaulicher Wettbewerb unter Beteiligung renommierter Büros sowie ein intensiver öffentlicher Diskussionsprozess, an dem Stuttgarter Bürger, Fachplaner, Politiker und Verbände beteiligt waren. Der Rahmenplan zeigt mögliche Nutzungsverteilungen und -schwerpunkte in den neuen Stadtvierteln auf.

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 befindet sich nach wie vor im Besitz der Deutschen Bahn. Die Grundstücke werden von DB Immobilien vermarktet. 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 FAMILIEN-FREUNDLICHES STADTQUARTIER ROSENSTEIN

Im Jahr 2001 hat die Stadt Stuttgart einen Großteil der Grundstücke von der Deutschen Bahn gekauft, um unabhängig von Investoreninteressen und unter Beteiligung der Bürger den umweltfreundlichen Stadtteil Rosenstein entwickeln zu können. Da die

Grundstücke aus Rücklagen bezahlt wurden, besteht kein Vermarktungsdruck.

In zentraler Lage und von Grün umgeben wird das neue Stadtquartier Rosenstein entstehen. Gemeinsam mit den Bürgern sollen Vorstellungen entwickelt werden, wie der neue Stadtteil gestaltet werden soll, damit eine familienfreundliche Stadtkultur entstehen kann. Das neue Stadtquartier Rosenstein ist für die Stuttgarter Bevölkerung durch seine Lage im Herzen der Stadt und am Park und durch seine verkehrliche Anbindung besonders interessant. Es ermöglicht eine optimale Verbindung zwischen Wohnen und Arbeiten und bietet eine intelligente Vernetzung der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad. Die Landeshauptstadt Stuttgart will einen weitestgehend autofreien Stadtteil mit Vorbildcharakter für ökologisches Bauen entwickeln. Zentral in der Innenstadt gelegen, wird er mit seinen neuen S- und U-Bahn-Anschlüssen optimal an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sein. Ein Radwege- netz wird die Wohngebiete durchziehen.



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 Gewerbegebäuden 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 rechnet das Gutachten mit Investitionsentscheidungen und 8.000 bis 9.500 neuen Vollerwerbsstellen in Baden-Württemberg. In den neuen Stuttgarter Stadtvierteln sind zusätzlich 2.600 Stellen zu erwarten.



PARTNER UND FINANZIERUNG

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

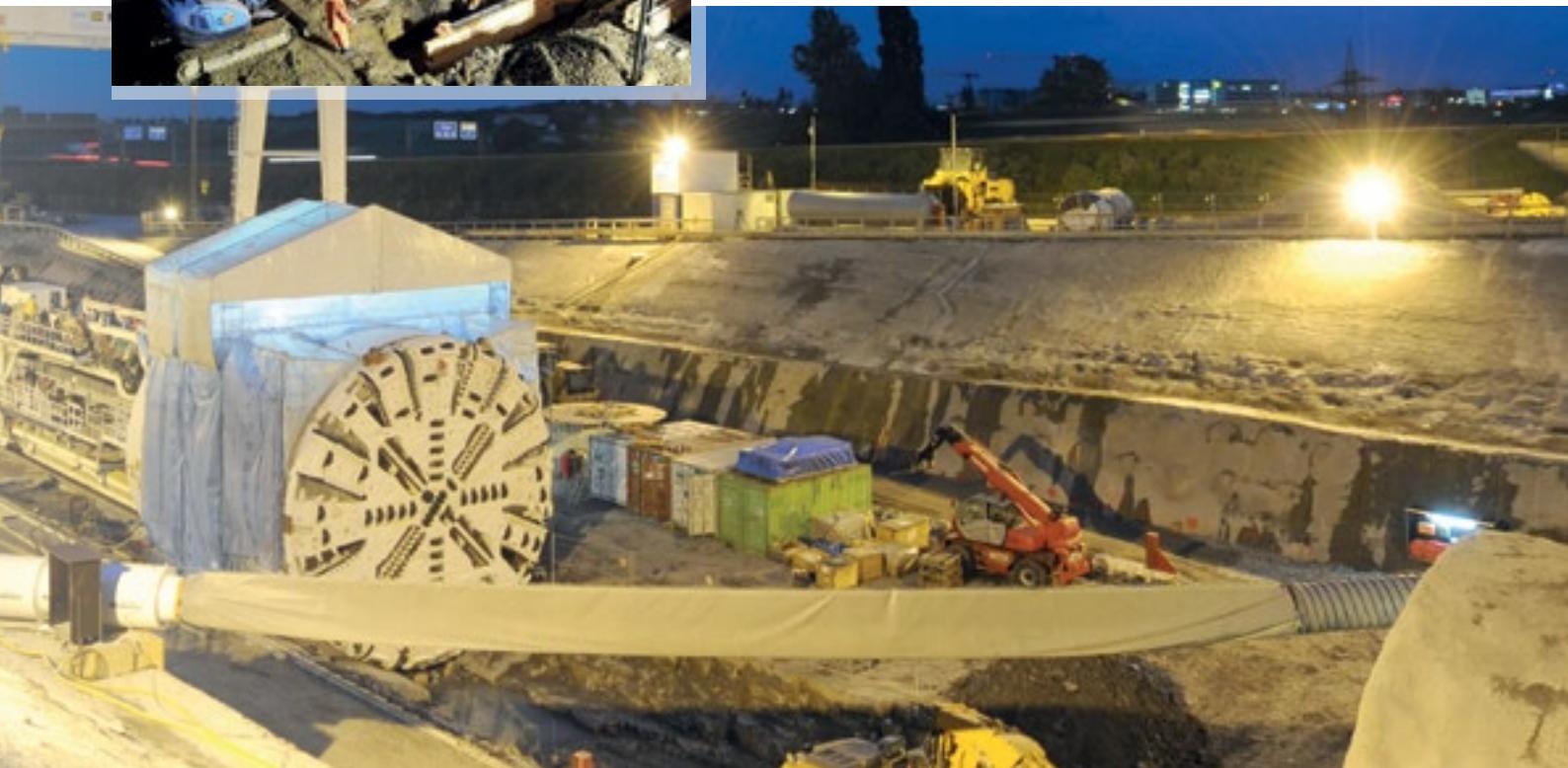


DEUTSCHE BAHN GRÜNDET PROJEKTGESELLSCHAFT FÜR PLANUNG UND UMSETZUNG

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 und die Flughafen Stuttgart GmbH leistet einen 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 A 8 geführt.

Ressourcenschonend ist auch der neue Stuttgarter Hauptbahnhof: Durch die aus den angrenzenden Tunneln einströmende Luft herrschen in der Bahnsteighalle ganzjährig angenehme Temperaturen, das Bauwerk benötigt keine künstliche Heizung. Auch künstliches Licht ist tagsüber kaum erforderlich, da die Lichtaugen in der Decke der Bahnsteighalle für ausreichend Tageslicht sorgen.

MINERALWASSER: DER SCHUTZ DER QUELLEN HAT OBERSTE PRIORITY

Stuttgarts Mineralquellen stehen unter besonderem gesetzlichem Schutz. Für den Bau des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs im Bereich des Mittleren Schloßgartens errichten Fachleute ein umfangreiches Grundwassermanagementsystem, das bauabschnittsweise den Grundwasserspiegel reguliert. Um eine trockene Baugrube zu erstellen, wird das anfallende Grund- und Niederschlagswasser zunächst entnommen und anschließend gereinigt dem umliegenden Untergrund wieder zugeführt. Zugleich werden auf diese Weise die Druckverhältnisse im Untergrund konstant gehalten, um ein Aufsteigen und eine damit einhergehende Verunreinigung des Mineralwassers zu verhindern. Direkte bauliche Einwirkungen auf die Wasserquellen 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 im Herzen Stuttgarts. Zudem



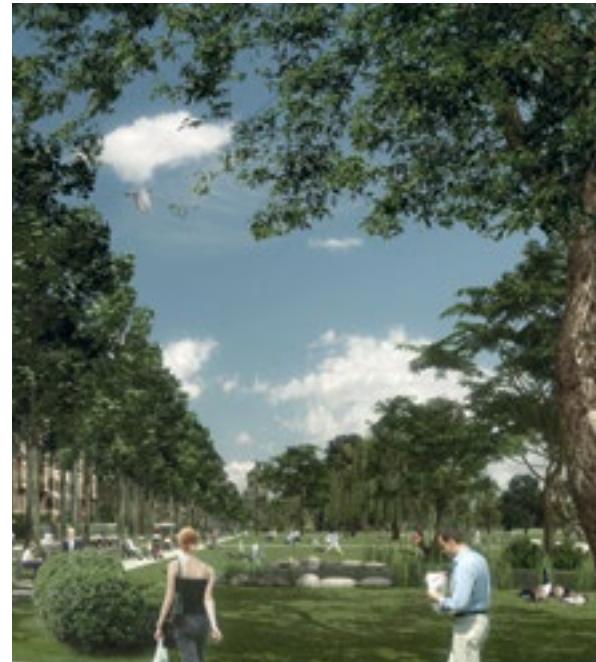
verhindern die rund 60 Hektar Nettobauland, die im Zentrum der Stadt zur Verfügung stehen, eine weitere bauliche Ausbreitung in die Stuttgarter Randbezirke. Als direkte Folge von Stuttgart 21 sind 62 Hektar Baulandfläche auf der „grünen Wiese“ aus dem Stuttgarter Flächennutzungsplan gestrichen worden.

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. Aber selbst leise Züge können durch ihr Gewicht die Umgebung erschüttern. Deshalb werden auf den Streckenabschnitten mit einem entsprechenden Bedarf die Gleisbauten mit dem so genannten Masse-Feder-System oder ähnlichen Techniken ausgestattet, die Erschütterungen durch den Zugverkehr so weit wie möglich reduzieren.

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 Spritzbeton-

bauweise 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



Tübbings, ausgekleidet. Nachdem eventuelle Hohlräume zwischen Gebirge und Tübbings verpresst sind, ist der Tunnelrohbau hier abgeschlossen. Um den nächsten Abschnitt aufzufahren, stützt sich die Tunnelvortriebsmaschine mit Hydraulikpressen an den Tübbings 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 Logistikkonzept entwickelt. Der Erdaushub aus den Tunnels 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



Herausgeber:
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V.
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Bildnachweise:

Deutsche Bahn AG / Bartłomiej Banaszak (Titel und Rücktitel),
Stuttgart-Marketing GmbH (Titel), Landesdenkmalpflege
Baden-Württemberg (Titel), Christoph Holzhäuser (S. 2),
Aldinger & Wolf (S. 2–3, 4–5, 6–7, 8–9, 10–11, 14–15, 16–17, 20–21),
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. (S. 7, 8, Aufklapper),
ingenhoven architects (S. 21), Arnim Kilgus (S. 17, 19, 22–23),
Short Cuts (S. 8–9), Reiner Pfisterer (S. 13, 18–19),
Peter Wels (S. 12–13)
Stand: November 2014

4701