21 GUTE GRÜNDE FÜR STUTTGART 21



Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Das Land Baden-Württemberg, Stuttgart und seine Region sind seit Jahrzehnten Motoren des Fortschritts. Hier wurde Technikgeschichte geschrieben, hier wurden neue Entwicklungen eingeleitet und wichtige Akzente im Städtebau gesetzt.

Eine gewaltige Ingenieurleistung ist der Stuttgarter Bahnhof aus dem vergangenen Jahrhundert, der in der Gegenwart jedoch an seine Grenzen stößt. Die technische Entwicklung ist vorangeschritten und Stuttgart hat jetzt die Chance, an diese Entwicklung in einzigartiger Weise Anschluss zu gewinnen.

Stuttgart 21 ermöglicht es, die Stadt für die Zukunft zu stärken und durch Innovationen und Investitionen neue Akzente zu setzen. Stuttgart



bekommt einen leistungsfähigeren, unterirdischen Bahnknoten und der Hauptbahnhof eine neue Bahnsteighalle.

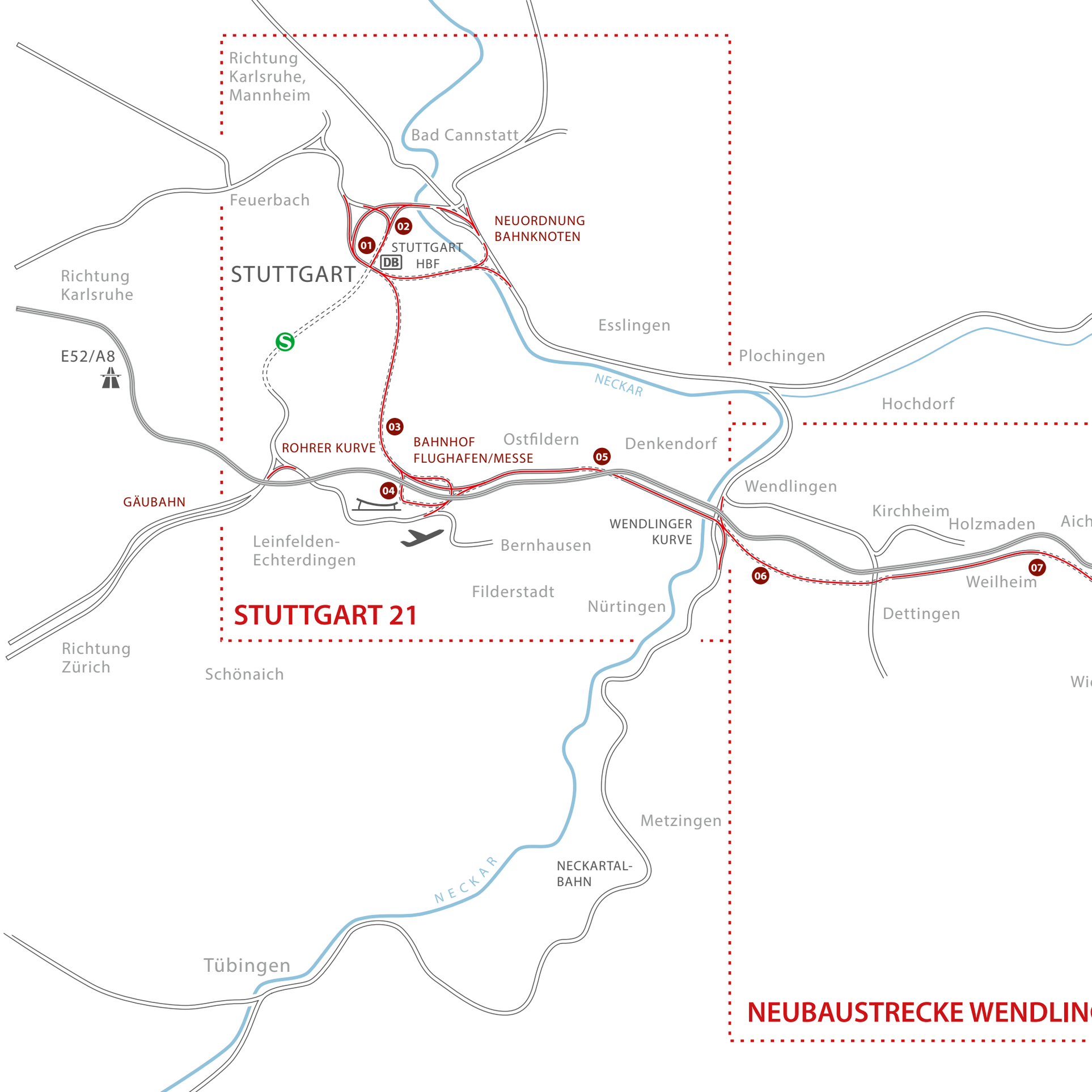
Die oberirdischen Bahngleise werden abgetragen. Auf ihrer Fläche kann ein neuer Stadtteil und eine erweiterte Parklandschaft entstehen.



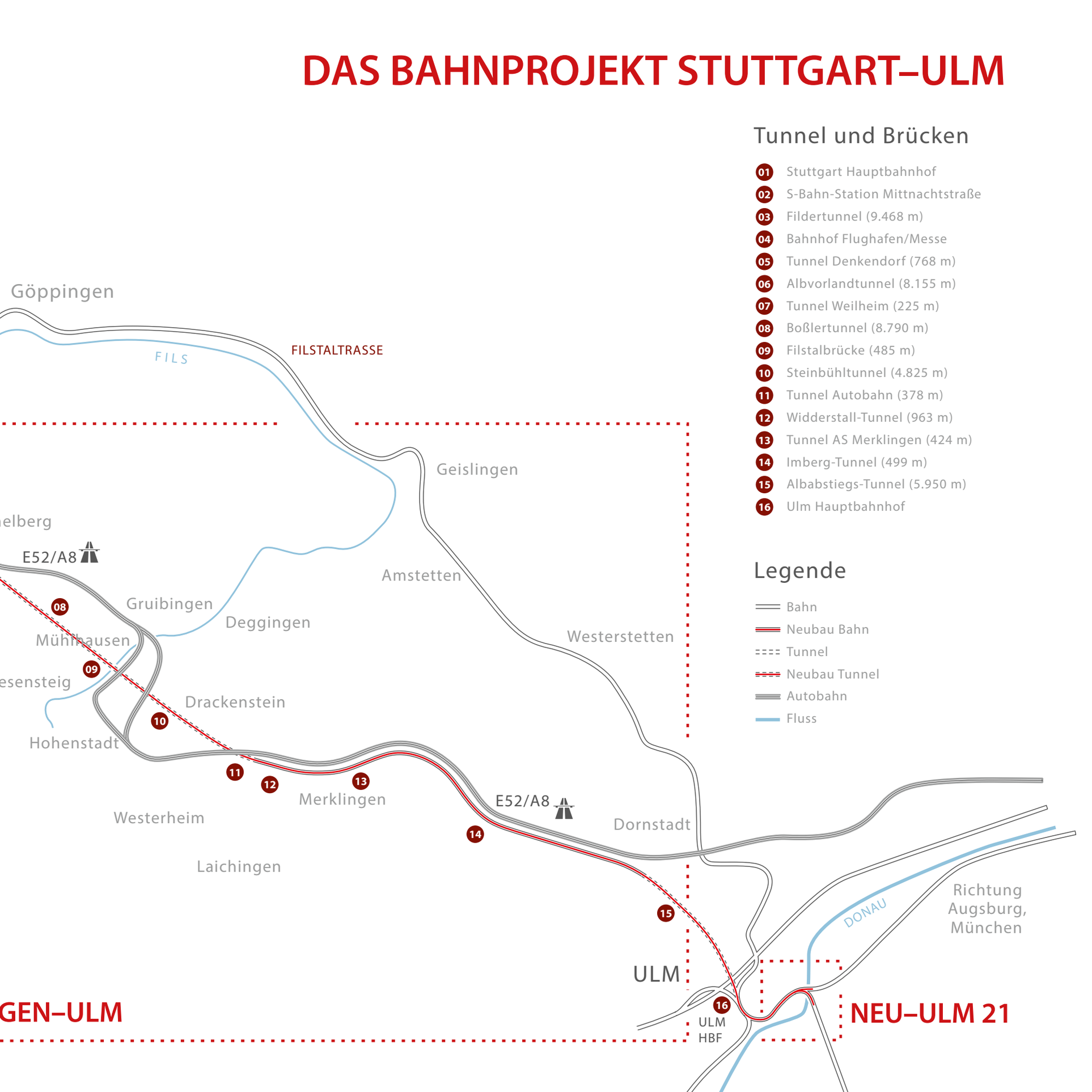
Zusätzlich wird eine moderne Hochgeschwindigkeitsstrecke bis nach Ulm gebaut: die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Stuttgart 21 bildet zusammen mit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.

Schnellere regionale Verbindungen lassen Fahrzeiten kürzer werden und die Menschen bequemer reisen. Dieses Projekt umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur sowie zur Aufwertung der Lebensqualität in Stuttgart.

Viele gute Gründe sprechen für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.


Richtung
Karlsruhe,
Mannheim
Bad Cannstatt
Feuerbach
NEUORDNUNG
BAHNKNOTEN
02
01
STUTTGART
DB HBF
STUTTGART
Richtung
Karlsruhe
Esslingen
E52/A8
Plochingen
NECKAR
Hochdorf
03
ROHRER KURVE
BAHNHOF
FLUGHAFEN/MESSE
Ostfildern
Denkendorf
05
Wendlingen
04
GÄUBAHN
Kirchheim
Holzmaden
Aich
WENDLINGER
KURVE
Leinfelden-
Echterdingen
Bernhausen
06
07
Weilheim
Filderstadt
Nürtingen
Dettingen
STUTTGART 21
Richtung
Zürich
Schönaich
Metzingen
NECKARTAL-
BAHN
NECKAR
Tübingen
NEUBAUSTRECKE WENDLIN

DAS BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM



1. DER NEUE BAHNHOF

Das bestehende Bahnhofsgebäude bekommt eine neue Bahnsteighalle. Der zukünftige Bahnhof wird im Zusammenspiel von historischer und moderner Architektur ein neues Ensemble bilden.

Durch die Zusammenarbeit des Architekturbüros Ingenhoven Architects mit dem Stuttgarter Ingenieur Frei Otto wurde eine einzigartige Bahnhofsarchitektur entworfen. Die zukünftige Bahnsteighalle wird gemeinsam mit dem Bonatz-Bau den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof bilden. Dieser wird kein Kopfbahnhof mehr sein, sondern ein rund elf Meter tiefer gelegter, moderner Durchgangsbahnhof, der zum heutigen Gleisverlauf um 90 Grad gedreht ist.

Die Bahnsteige werden in einer unterirdischen, von Tageslicht beleuchteten Halle liegen. Die Lichtaugen stützen als Leichttragwerk das Dach ab und ermöglichen den Blick ins Freie. Sie sind zudem Teil des energiesparenden Belüftungskonzepts. Durch die Tieflage fügt sich die Halle



organisch in die bestehende Stadt- und Landschaftssituation ein.

Die umweltfreundliche Architektur wurde mit mehreren Preisen gewürdigt. Die Ventilation wird durch Luftbewegungen erzeugt, die von den Zügen ausgelöst werden. Durch die Tieflage kann das Erdreich im Winter wärmend und im Sommer kühlend wirken. So wird keine künstliche Belüftung oder Heizung benötigt und viel Energie eingespart.

Die Reisenden erwartet ein angenehm temperierter Raum mit barrierefreien und kurzen Wegen zu den Zügen.



2. MEHR ZÜGE IM DURCHGANGSBAHNHOF

Der Kopfbahnhof ist an seine Kapazitätsgrenze gelangt. Die neue Station lässt als Durchgangsbahnhof deutlich mehr Bahnverkehr zu. Das bedeutet mehr umweltfreundliche Mobilität im Land.

Der Mobilitätsbedarf im Schienenverkehr wird in den kommenden Jahren weiter steigen. Diesen kann der heutige Kopfbahnhof nicht dauerhaft abdecken. Seine Leistungsgrenze ist erreicht.

Der neue Durchgangsbahnhof wird eine höhere Leistungsfähigkeit haben. Zukünftig acht statt heute nur fünf Zu- und Abfahrtsgleise ermöglichen mehr Zugfahrten pro Tag. Im heutigen Gleisvorfeld kreuzen sich die Gleise vielfach, die Züge behindern sich daher gegenseitig bei der Ein- und Ausfahrt. Das neue System ist flexibler. Die heutigen Gleiskreuzungen fallen weg, die verschiedenen Gleise können gleichzeitig befahren werden. Zudem können an einem Bahnsteiggleis zwei Züge hintereinander halten.

Im bestehenden Kopfbahnhof gibt es strenge Geschwindigkeitsbegrenzungen, da die Züge direkt auf die Prellböcke und damit das Bahnhofsgebäude zufahren. Im neuen Durchgangsbahnhof wird es lange Durchrutschwege geben, so dass sich Züge gefahrlos mit hohen Geschwindigkeiten bewegen können. Die Beibehaltung des jetzigen Kopfbahnhofes könnte die bestehenden Kapazitätsengpässe nicht beheben. Ein Durchgangsbahnhof hat grundsätzlich und systembedingt eine höhere Leistungsfähigkeit.

3. EINFACHES UMSTEIGEN

Die neue Bahnsteighalle ermöglicht einfaches und rasches Umsteigen. Die Bahnsteige sind durch zahlreiche kurze und barrierefreie Wege miteinander verbunden und an den Bonatz-Bau angeschlossen.



Im heutigen Kopfbahnhof sind häufig lange Wege beim Umsteigen, zum Beispiel in die S-Bahn, notwendig. Bei aktuell 16 Gleisen und acht Bahnsteigen mit teilweise über 400 Meter Länge zeigt sich der Kopfbahnhof wenig komfortabel.

In der zukünftigen Bahnsteighalle werden die vier Bahnsteige über insgesamt drei Fußgängerbrücken miteinander verbunden sein. Das ermöglicht komfortables und schnelles Umsteigen.

Die Fußgängerbrücken der Bahnsteighalle werden auf gleicher Höhe wie die Königstraße und der Schloßgarten liegen. Die Bahnsteighalle wird also ebenerdig zu erreichen sein. Ihre Fußgängerzugänge befinden sich auf gleicher Höhe mit der großen Schalterhalle, in der nach wie vor das Reisezentrum seinen Platz findet.

Über 50 Rolltreppen und Aufzüge verbinden in der Bahnsteighalle die Fußgängerebenen mit den Bahnsteigen und der S-Bahn. Jeder Ein- und Ausgang wird barrierefrei gestaltet sein.

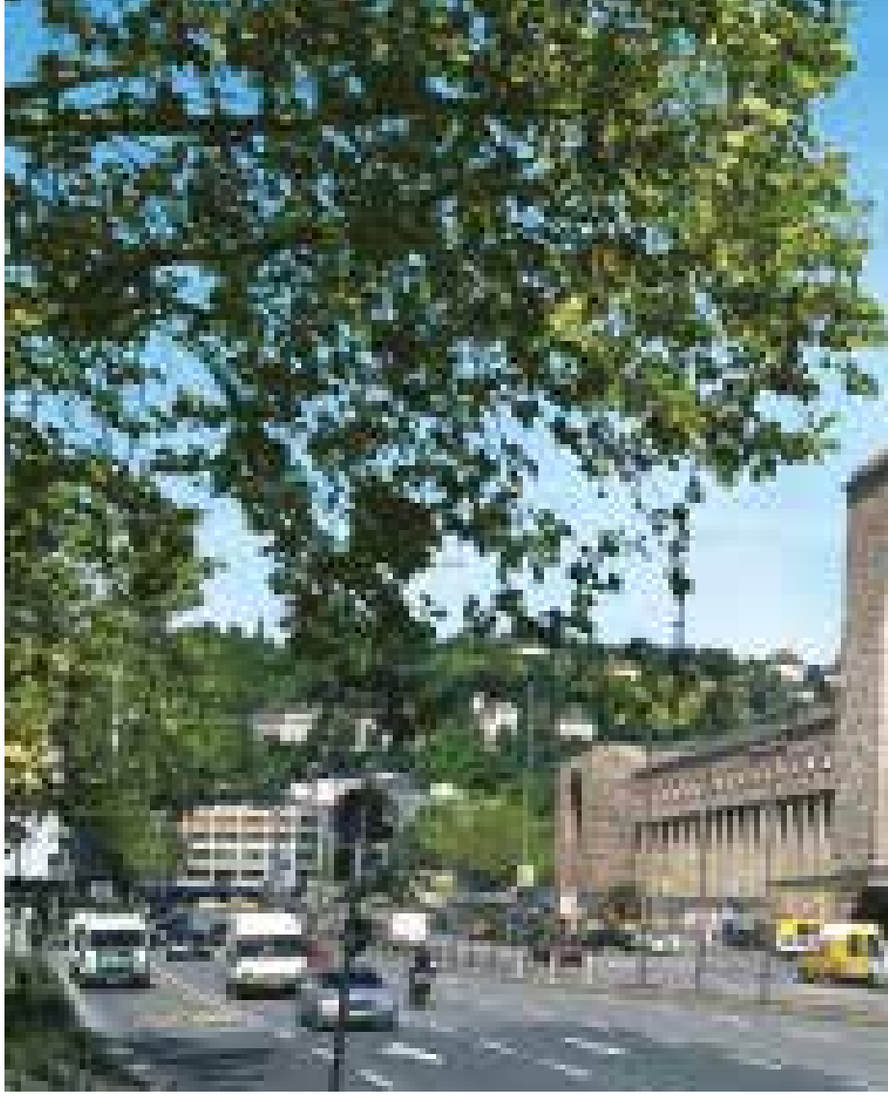
Die S-Bahn bleibt unverändert erhalten und wird direkt mit allen Bahnsteigen verknüpft. Zusätzlich wird auch die Stadtbahnhaltestelle „Staatsgalerie“ mit einem direkten Zugang zum Bahnhof noch besser integriert. Damit werden auch die Tallängslinien des Stadtbahnnetzes einen unmittelbaren Anschluss an den Fern- und Regionalverkehr erhalten.

4. DER BONATZ-BAU BLEIBT BAHNHOF

Der Bonatz-Bau wird mit seinem stadtbildprägenden Empfangsgebäude – den Hallen, dem Turm und dem Arkadengang – auch bei Stuttgart 21 als Entree des neuen Bahnhofs erhalten bleiben.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist ein bedeutendes Wahrzeichen der Stadt. Deshalb bleibt der Bonatz-Bau als Empfangsgebäude erhalten. Er beherbergt die Warteräume, viele Geschäfte, Gastronomie, die Bahnsicherheit und die Verwaltung sowie das Intercity Hotel. Diese vielfältige Nutzung wird in Zukunft nicht nur bestehen bleiben, sondern noch weiter ausgebaut.

Jedoch werden die Seitenflügel des Bonatz-Baus abgerissen. Diese wurden damals zum Schutz des

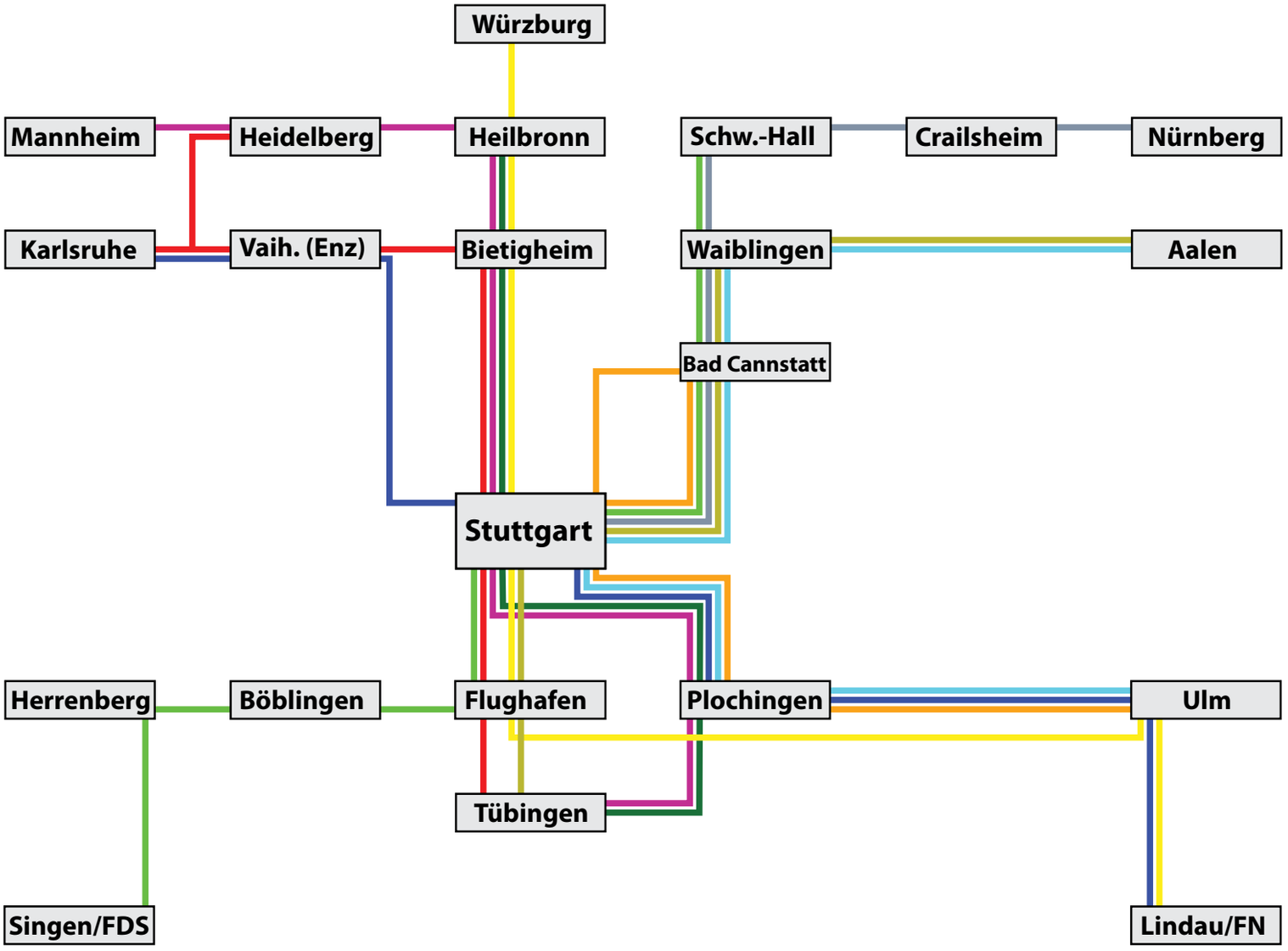


Schloßgartens vor dem Lärm und dem Ruß des Dampflokbetriebes gebaut, zudem kaschieren sie den Höhenunterschied zwischen Park und Gleisanlagen. Die Bahnsteige verlaufen künftig quer zu den Seitenflügeln. So würde sich die neue Bahnsteighalle mit den bestehenden Seitenflügeln schneiden. Diese Gebäude können deshalb nicht



erhalten werden. Für die Anbindung des künftigen Europaviertels an die bestehenden Stadtteile und den Park stellen die langen Seitenflügel ein Hindernis dar.

Der Südflügel am Schloßgarten trennt mit seinen 200 Metern Länge den Park von den frei werdenden Gleisflächen ab. Er bildet den Auftakt der Mauer, die auf gut 2,3 Kilometer Länge die bis zu 17 Meter hohen Gleisbauwerke gegen den Schloßgarten abstützt. Diese trennt heute den Stuttgarter Norden vom Osten und dem Stöckach. Erst das Abtragen dieser Mauer macht es möglich, den Schloßgarten zu vergrößern und mit dem Europaviertel und dem Rosensteinviertel zu verbinden.


Würzburg
Mannheim
Heidelberg
Heilbronn
Schw.-Hall
Crailsheim
Nürnberg
Karlsruhe
Vaih. (Enz)
Bietigheim
Waiblingen
Aalen
Bad Cannstatt
Stuttgart
Herrenberg
Böblingen
Flughafen
Plochingen
Ulm
Tübingen
Singen/FDS
Lindau/FN

5. MEHR REGIONALVERKEHR

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm stärkt den Regionalverkehr. Umsteigefreie Verbindungen und ein erweitertes Bahnnetz verbessern das Angebot im Regionalverkehr deutlich.

Mit Stuttgart 21 wird der Bahnknoten Stuttgart vollständig neu geordnet. Der Durchgangsbahnhof wird in allen Richtungen mit dem Fern- und Regionalverkehr verbunden. So ist kein Zug mehr gezwungen zu wenden. Regionalzüge müssen nicht mehr im Hauptbahnhof enden. Zukünftig können viele Regionen durch Stuttgart hindurch umsteigefrei verbunden werden, zum Beispiel auf der Strecke von Tübingen über Stuttgart nach Heilbronn. Dies wird ähnlich wie im S-Bahn-System funktionieren, das schon heute einen Durchgangsbahnhof unter dem Bonatz-Bau besitzt.

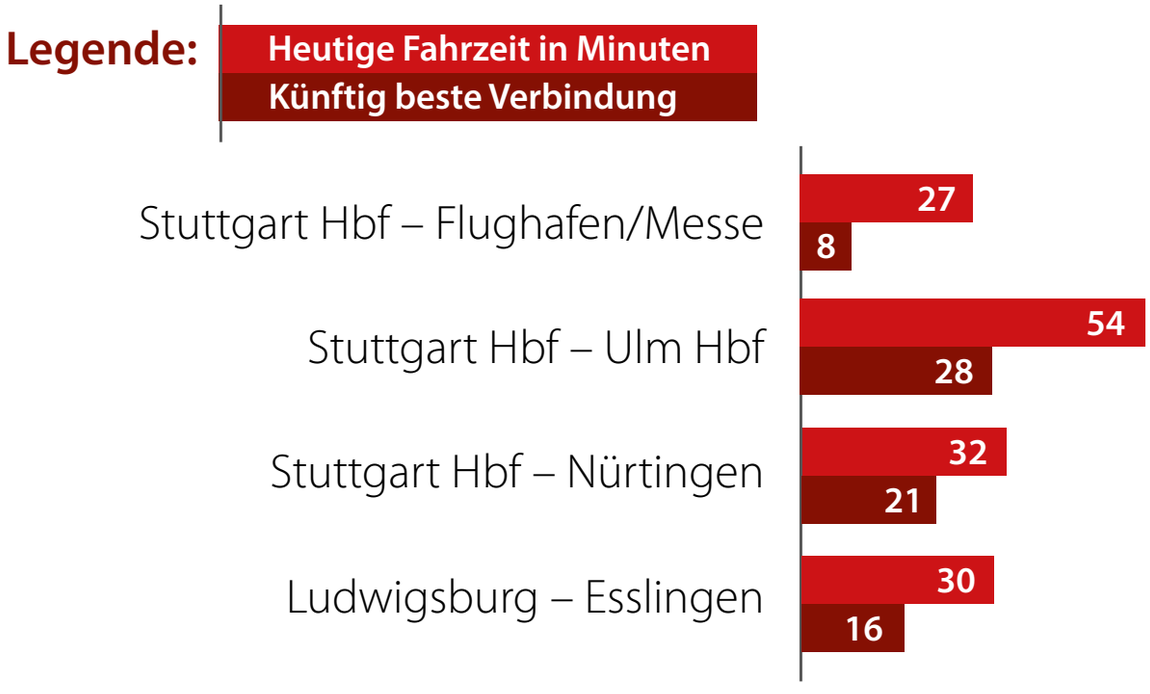
Durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm entsteht ein neues Liniennetz, das dem Regionalverkehr zu neuer Qualität verhelfen wird. Die Anzahl der Direktverbindungen – etwa zum Flughafen – wird landesweit maximiert.

Insgesamt bedeutet dies kürzere Reisezeiten sowie mehr Komfort durch ein dichteres Netz, umsteigefreie Fahrten und bequeme Direktverbindungen.

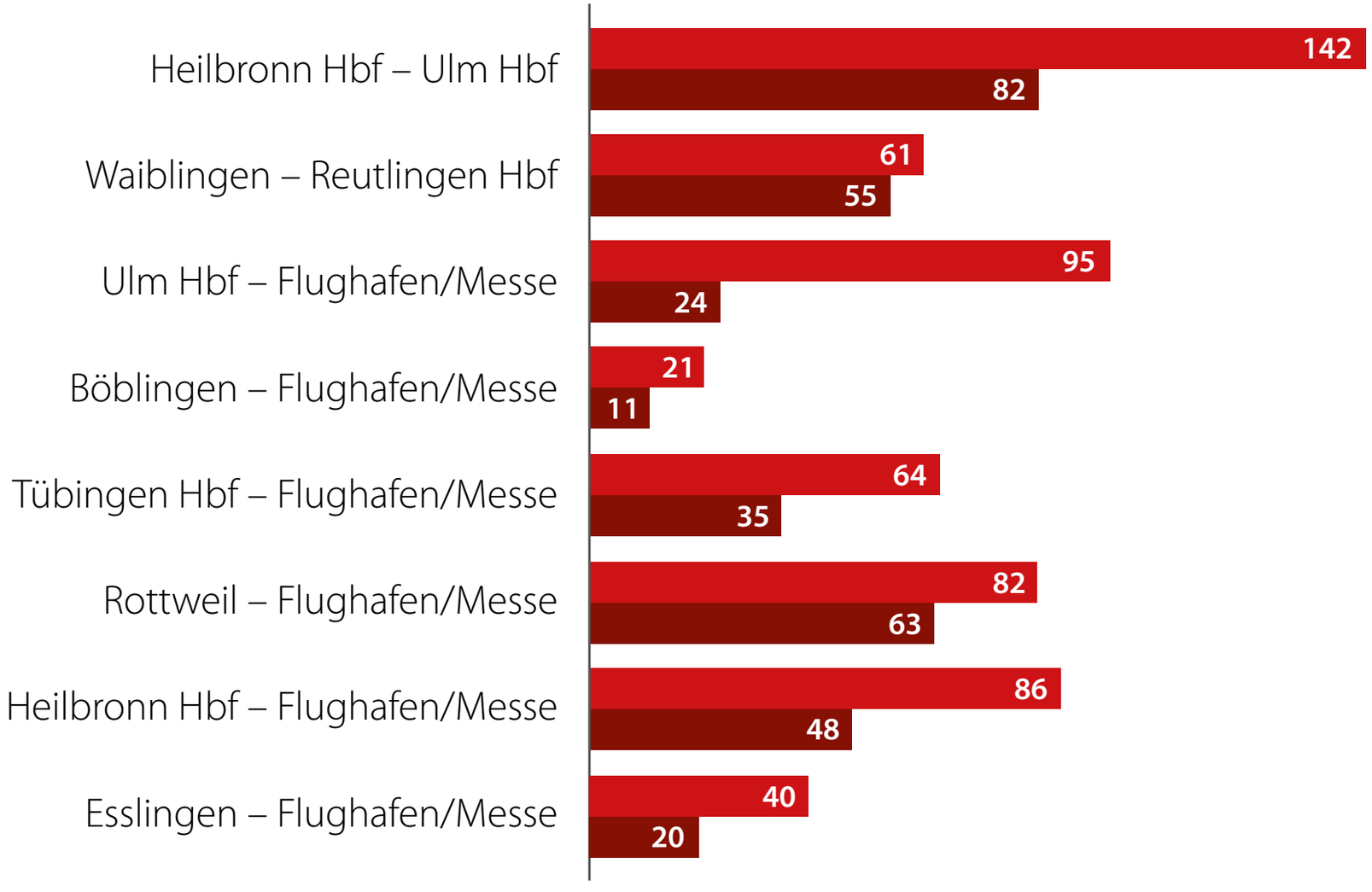


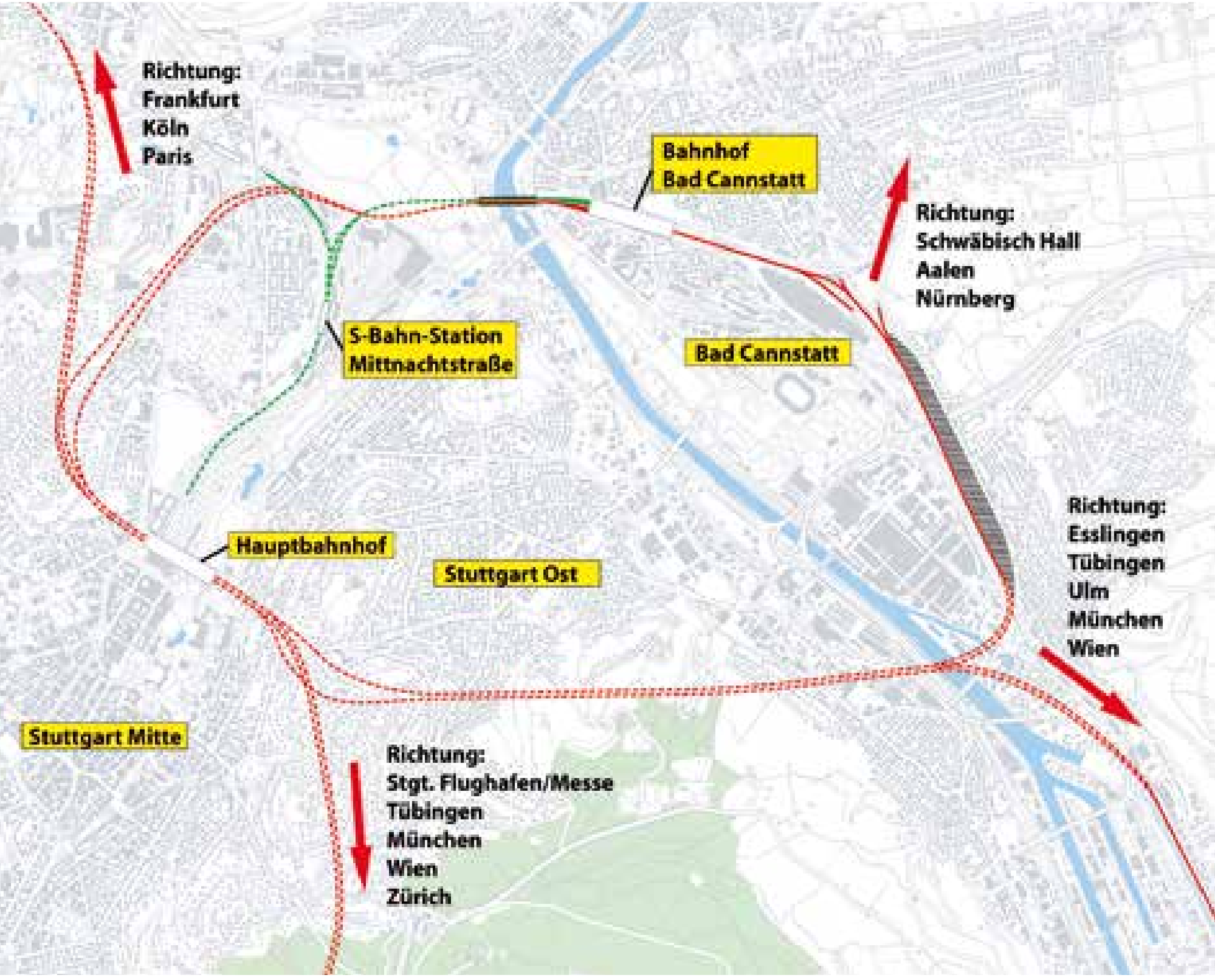
6. SCHNELLER DURCH DIE REGION

Durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wird das Bahnnetz für den modernen Fern- und Regionalverkehr optimiert. Zahlreiche Verbindungen erfahren Verbesserungen, einige werden neu geschaffen.






Heilbronn Hbf – Ulm Hbf
142
82
Waiblingen – Reutlingen Hbf
61
55
Ulm Hbf – Flughafen/Messe
95
24
Böblingen – Flughafen/Messe
21
11
Tübingen Hbf – Flughafen/Messe
64
35
Rottweil – Flughafen/Messe
82
63
Heilbronn Hbf – Flughafen/Messe
86
48
Esslingen – Flughafen/Messe
40
20


Richtung:
Frankfurt
Köln
Paris
Bahnhof
Bad Cannstatt
Richtung:
Schwäbisch Hall
Aalen
Nürnberg
S-Bahn-Station
Mittnachtstraße
Bad Cannstatt
Hauptbahnhof
Stuttgart Ost
Richtung:
Esslingen
Tübingen
Ulm
München
Wien
Stuttgart Mitte
Richtung:
Stgt. Flughafen/Messe
Tübingen
München
Wien
Zürich

7. MEHR KAPAZITÄT DURCH DEN RINGVERKEHR

Mit dem neuen unterirdischen Schienenring erhält Stuttgart einen völlig neuen Bahnknoten. Das bedeutet mehr Züge pro Tag, kürzere Fahrzeiten und größere Zuverlässigkeit für den Regional- und Fernverkehr.

Im jetzigen Kopfbahnhof müssen alle Züge Richtung Norden ausfahren – unabhängig von ihrem Zielort. Künftig gibt es durch Tunnel direkte Anschlüsse, zum Beispiel Richtung Süden auf die Fildern und Richtung Osten nach Obertürkheim. Ebenfalls unterirdisch werden die bestehenden Verbindungen nach Bad Cannstatt und Feuerbach angebunden. Diese Streckengleise liegen zusammen mit dem Hauptbahnhof auf einem Ringverkehr. So kann der neue Durchgangsbahnhof mit hoher Effizienz befahren werden.

Ein Beispiel verdeutlicht die Funktion des neuen Systems: Die Verbindungen Richtung Tübingen und Richtung München laufen heute über zwei Gleise auf der Neckarbrücke. Künftig können diese Ziele sowohl über die neue Neckarbrücke als auch durch den neuen Tunnel Richtung Obertürkheim und durch den Fildertunnel angefahren werden. Für beide Ziele stehen also in Zukunft drei Fahrmöglichkeiten mit insgesamt sechs Gleisen zur Verfügung.

So sind Abweichungen im Betriebsablauf wesentlich besser ausgleichbar. Mit den Fahrmöglichkeiten über den neuen Durchgangsbahnhof können zum Beispiel Verspätungen eher minimiert werden als im Kopfbahnhof.



8. DER NEUE BAHNHOF FLUGHAFEN/MESSE

Mit dem Bahnhof Flughafen/Messe bekommt die Filderregion einen eigenen, vollwertigen Bahnknoten. Dieser verbindet effektiv Schienen-, Auto- und Flugverkehr.

Der Filderraum ist mit seinen 250.000 Einwohnern, rund 100.000 Arbeitsplätzen, der Landesmesse und dem Flughafen ein wichtiger Bestandteil der Region Stuttgart.

Der neue Bahnhof Flughafen/Messe bildet die Drehscheibe für den Verkehr auf den Fildern und schließt die Region an den Regional- und Fernverkehr an. Dadurch wird sie aus allen Landesteilen einfach und schnell erreichbar sein. Heute sind Flughafen und Messe bereits über die S-Bahn angebunden, die Fahrt über Vaihingen zum Hauptbahnhof

dauert 27 Minuten. Zukünftig wird es eine neue, schnelle Verbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen geben. Durch den neuen Fildertunnel wird die Fahrzeit auf acht Minuten verkürzt. Die Verbindungen von Ulm und Tübingen zum Bahnhof Flughafen/Messe werden umsteigefrei und wesentlich schneller als heute.

Der moderne, unterirdische Bahnhof auf den Fildern hat eine direkte Verbindung zum Flughafenterminal und zum heute bereits bestehenden S-Bahnhof. Er bindet Messe und Flughafen durch kurze Fußwege an. Damit können mehr Menschen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln den Flughafen und die Messe erreichen. Die Verringerung des Individualverkehrs wird Lärm und Luftverschmutzung auf den Fildern reduzieren, ein großer Vorteil für eine der höchstbelasteten Regionen Deutschlands.





9. MIT HOCHGESCHWINDIGKEIT DURCH EUROPA

Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm optimiert die Verbindung von Stuttgart und Ulm. Diese Strecke ist der entscheidende Lückenschluss auf der europäischen Magistrale Paris–Wien–Budapest.

Aktuell ist Stuttgart in Richtung Ulm und München über die 160 Jahre alte Strecke über das Neckartal und das Filstal mit der Geislinger Steige angebunden. Diese ist den Anforderungen moderner Hochgeschwindigkeitszüge nicht gewachsen. Die bis zu 300 Stundenkilometer schnellen ICE–Züge können sich auf der Geislinger Steige nur mit maximal 70 Stundenkilometern fortbewegen.

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm verbindet die beiden Städte in Zukunft mit Hochgeschwindigkeit. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm verläuft landschaftsschonend größtenteils parallel zur Autobahn A 8. Die Schwäbische Alb wird durch rund 30 Kilometer Tunnel überwunden, das er-



möglicht eine Streckengeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern. Die Neubaustrecke ist auf den schnellen Personenfernverkehr ausgerichtet und wird frei von schwerem Güterverkehr sein.

Statt der heutigen 54 Minuten benötigt ein ICE künftig nur noch 28 Minuten von Stuttgart nach Ulm. Damit sinken auch die Fahrzeiten nach München und Wien erheblich. Durch die Neubaustrecke wird Stuttgart optimal in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden.

Nur so kann sich die Metropolregion ihren Platz auf der wichtigen europäischen West-Ost-Magistrale von Paris über München und Wien nach Budapest und Bratislava sichern.

Die optimale Erreichbarkeit einer Region im Wettbewerb der Zentren Europas ist ein entscheidender Standortvorteil. So können Arbeitsplätze nicht nur in Stuttgart und Ulm, sondern dem gesamten exportabhängigen Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg gesichert werden.

10. DIE STADT WÄCHST ZUSAMMEN

Nach Fertigstellung des neuen Bahnknotens können die alten Gleisanlagen komplett entfernt werden. Rund 100 Hektar Fläche werden neu nutzbar – eine Jahrhundertchance für die städtebauliche Entwicklung.

Das Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs blockiert große Flächen im Herzen Stuttgarts. Nach der Fertigstellung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm werden die Gleise des bestehenden Kopfbahnhofs komplett entfernt und damit mehr als 100 Hektar für den Städtebau frei.

Stuttgart kann sich dadurch im Zentrum neu entwickeln. Wo sich heute das Gleisvorfeld 2,3 Kilometer lang mit bis zu 17 Meter Höhe durch die Stadt zieht und den Stuttgarter Norden vom Osten trennt, können in Zukunft – und dies zum ersten Mal seit über 100 Jahren – der historische Schloßgarten und der Rosensteinpark wachsen. Statt trennender Mauern und Gleise wird es eine durchgehende Grünfläche geben. Dadurch können sich die Bürger künftig bequem und inmitten attraktiver Grünanlagen durch die Stadtbezirke bewegen.
In Zukunft ist es möglich, von der Platanenallee im unteren Schloßgarten durchweg im Grünen in wenigen Minuten zum Nordbahnhofviertel zu gelangen.





11. DAS EUROPAVIERTEL

Heute markiert der Bahnhof das Ende der Innenstadt. Wenn die Gleise hinter dem Bonatz-Bau abgetragen sind, kann die Innenstadt wachsen. Dem Bahnhof wird so große städtebauliche Bedeutung zukommen.

Hinter dem Bonatz-Bau liegen heute die Bahnsteige und Gleise des Kopfbahnhofs. Durch Stuttgart 21 können diese Flächen freigeräumt werden. Die Stadt hat alle Flächen bis auf einen Teil des Europaviertels frühzeitig von der Bahn gekauft. So kann unabhängig von Investoreninteressen für Familien attraktiver und bezahlbarer Wohnraum entstehen und ein sozial ausgewogenes Stadtviertel entwickelt werden.

Auf dem ersten Teil des Europaviertels an der Heilbronner Straße wird bereits gebaut. Dort entstehen unter anderem die neue Stadtbibliothek, Einkaufsmöglichkeiten und mehrere hundert Wohnungen. Der zweite Teil des Viertels, der direkt am Park liegen wird, kann erst nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 begonnen werden. In diesem Mischviertel sind Wohnungen und zentral gelegene Arbeitsplätze vorgesehen. Nur wenige Straßen werden das Viertel durchziehen, dafür wird es viele breite Fuß- und Radwege geben.

Der heute bestehende Höhenunterschied entlang des mittleren Schloßgartens wird über eine Geländemodellierung ausgeglichen. Fußgänger können sich bequem durch den Park und das Europaviertel bewegen.


Rosensteinviertel
Europaviertel



12. DAS ROSENSTEINVIERTEL

Der Stuttgarter Parklandschaft wurde im vergangenen Jahrhundert viel Schaden zugefügt, vor allem durch den Bau der heutigen Gleisanlagen. Nun besteht erstmals die Chance, diesen Verlust wiedergutzumachen.

Ein Teil der frei werdenden Bahnflächen wird dem Schloßgarten und dem Rosensteinpark zurückgegeben. Künftig steht den Stuttgarter Bürgern ein um 20 Hektar erweiterter Park zur Verfügung, das entspricht einer

Fläche von 30 Fußballfeldern. Durch den Abriss des hochgelegenen Gleisvorfelds ist der erweiterte Park von allen Seiten aus zugänglich und mit der Stadt verbunden.

Das Nordbahnhofviertel liegt in Zukunft direkt am Park. Auf dem Gelände des alten Rangier- und Abstellbahnhofs entsteht ein neues Stadtviertel mit hochwertigen Wohnungen direkt im Grünen. Die neu bebauten Flächen bilden zusammen mit bestehenden Flächen wie dem Nordbahnhofviertel einen neuen Stadtteil: das Rosensteinviertel. Dieses wird durch mehrere Stadtbahnlinien und die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße optimal an den Nahverkehr angebunden sein. So können die neuen Viertel als weitgehend autofreie Räume gestaltet werden.

Parknähe und eine ausgezeichnete Nahverkehrsanbindung sind Grundlage für einen sehr familienfreundlichen Stadtteil. Damit sich auch junge Familien dort Wohnraum leisten können, plant die Stadt Förderprogramme anzubieten.



13. DIE STADT WIRD SCHÖNER

Bei Stuttgart 21 geht es nicht nur um neue Stadtteile, es werden auch bestehende Quartiere aufgewertet. Von Gleisen eingeschlossene Viertel erhalten Parklage, abgelegene Orte werden belebt.

Der Bonatz-Bau wird in Zukunft ein frei stehendes, den Stadtraum markant prägendes Gebäude direkt am Park und dem großen Straßburger Platz sein. Das Europaviertel ermöglicht durch seine unmittelbare Nähe zum Schloßgarten und zum Bonatz-Bau eine hohe Lebensqualität für Bewohner und Arbeitende. Beides kann nur durch Abbruch des heutigen Gleisvorfeldes erreicht werden.

Der Untere Schloßgarten wird in Zukunft nicht mehr beidseitig von hohen Mauern auf 150 Meter Breite begrenzt sein. Wenn der Bahndamm abgetragen wird, öffnet sich der Park zum Nordbahnhofviertel. Er wird an die schon bestehende Wohnbebauung heranreichen und Teil der Stadt werden, statt wie heute an ihrem Rand zu liegen. Schöne, aber verwaiste Orte wie die grüne Brücke, das Amphitheater und der Platz um die Rossebändiger können neu belebt werden. Die berühmte Platanenallee wird nicht mehr an den Rand des Parks gedrängt sein, sondern gewinnt ihre alte Funktion als Zentralachse zurück.

Der Rosensteinpark selbst wird sehr viel einfacher zu erreichen sein, da durch den Wegfall des Wartungsbahnhofs Barrikaden abgebaut und neue Wegbeziehungen geschaffen werden.





Das erhöht gelegene Schloss Rosenstein bekommt seine alte Rolle als Fluchtpunkt einer Blickachse zurück.

Würde man die heutigen Bahnanlagen schlicht sanieren, wäre all dies nicht zu verwirklichen.

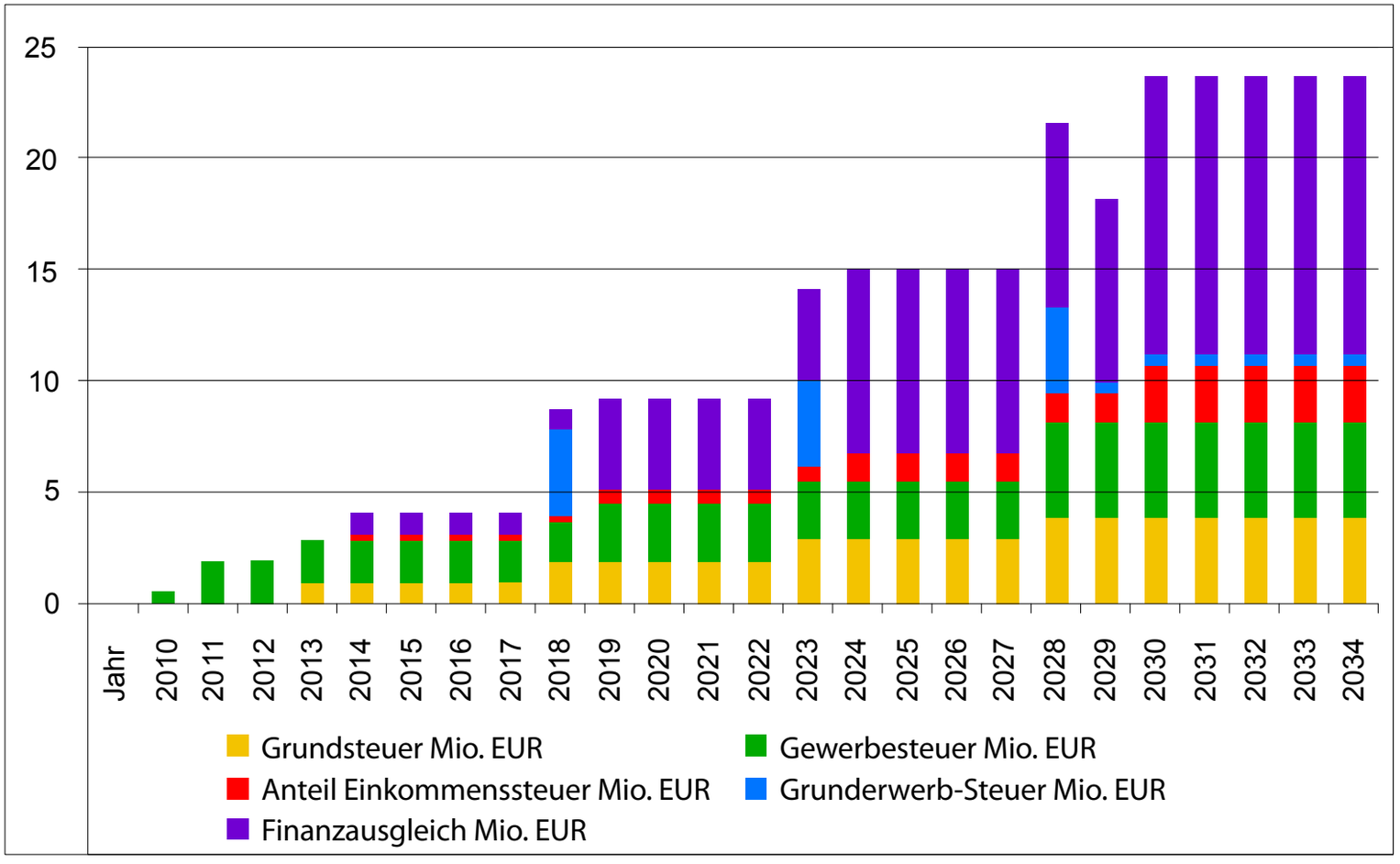
14. MEHR EINNAHMEN, MEHR MÖGLICHKEITEN

Eine bessere Infrastruktur und ein attraktiveres Stadtzentrum steigern die Standortqualität Baden-Württembergs und Stuttgarts. Mehr Arbeitsplätze und Einwohner bedeuten höhere Einnahmen für Land und Stadt.

Regionen mit guter Infrastruktur sind wirtschaftlich erfolgreicher. Dies ist eine Erkenntnis, die stark mit der Geschichte der Eisenbahn verwoben ist. Die Infrastrukturverbesserungen, die mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm einhergehen, werden weit über die Region hinaus positive wirtschaftliche Effekte erzielen. Durch das Bahnprojekt werden zirka 10.000 neue Dauerarbeitsplätze im Land geschaffen. Zusätzlich werden während der Bauzeit bis zu 7.000 weitere Arbeitsplätze entstehen.

Mit der Möglichkeit, Stuttgart auf den frei werdenden Gleisflächen im Zentrum wachsen zu lassen, ergeben sich weitere wirtschaftliche Effekte: Rund 100 Hektar Fläche werden für die Parkerweiterung und als Bauland neu verfügbar. Wohnungen sowie Büro- und Dienstleistungsflächen für insgesamt 35.000 Menschen können entstehen. Dieser Zuwachs bedeutet höhere Steuereinnahmen für die Stadt, welche wiederum in Bildung, Kultur und soziale Einrichtungen investiert werden können.

Einnahmeeffekte für die Stadt Stuttgart im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 (Nettobetrachtung)

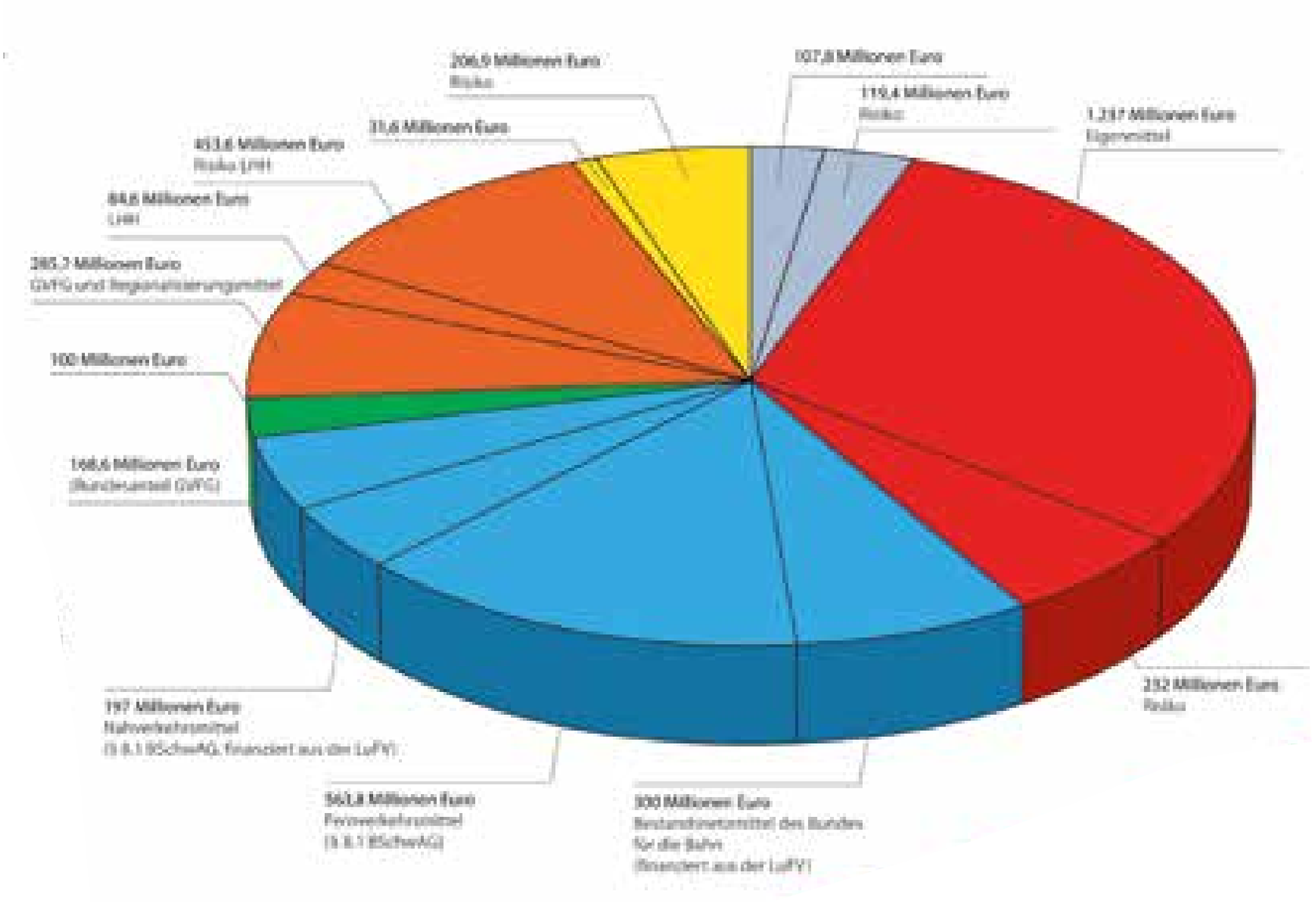


15. INVESTITIONEN IN DIE REGION

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist ein Milliardenprojekt. Das bedeutet, es werden große Summen in die Region investiert. Dadurch wird Mobilität gefördert und Stuttgart als Wirtschaftsstandort gestärkt.

Die Stadt ist selbst bei maximaler Ausschöpfung des Risikofonds mit höchstens 5,8 Prozent an der Finanzierung von Stuttgart 21 beteiligt. Die Deutsche Bahn AG, die Europäische Union, der Bund und das Land Baden–Württemberg tragen den größten Teil der 4,1 Milliarden Euro, die in die Stadt und die Region Stuttgart investiert werden. Der Bund und das Land investieren zusätzlich in die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Diese Mittel sind zu einem großen Teil zweckgebunden und kommen aus den entsprechenden Infrastrukturfonds der Finanzierungspartner ganz Baden-Württemberg zugute. Wird das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm nicht gebaut, können die frei werdenden Mittel nicht umstandslos für andere wichtige öffentliche Ausgaben, wie zum Beispiel Bildung, verwendet werden.

Die Investitionen stärken die regionale Wirtschaft und schaffen tausende Arbeitsplätze und als Folge neue Ausbildungsplätze. Auch regionale und mittelständische Unternehmen werden durch Bauaufträge direkt oder indirekt vom Bahnprojekt profitieren. Zusätzliche Aufträge bringt die städtebauliche Entwicklung. Sie wird rund vier Milliarden Euro vor allem private Investitionen auslösen.



Deutsche Bahn AG
1.469 Millionen Euro

Bund inklusive EU-Mittel
1.229,4 Millionen Euro

Land Baden-Württemberg
823,8 Millionen Euro

Landeshauptstadt Stuttgart
[illegible]

Flughafen Stuttgart
[illegible]

Verband Region Stuttgart
100 Millionen Euro

16. EIN RÜCKSICHTSVOLLES BAUSTELLENKONZEPT

Großprojekt = große Belastung? Nicht, wenn unterirdisch gebaut wird. Dank bergmännischer Arbeiten und einem ausgeklügelten Logistikkonzept kann die Belastung für die Stuttgarter gering gehalten werden.

Ein Großteil der Bauarbeiten von Stuttgart 21 wird unter der Erde ablaufen. Nur ein kleiner Teil der Baustellen – wie der Bau der neuen Bahnsteighalle – ist überhaupt sichtbar. Um die Belastungen gering zu halten, wird in einzelnen Abschnitten und kleinen Baugruben gebaut.

Während der Bauzeit werden die Prellböcke 120 Meter nach Norden verlegt. Dadurch entstehen zwar längere Fußwege, doch der Bahnbetrieb kann ungehindert fortgesetzt werden. Ebenso bleiben die Wege und ihre Beziehungen durch den Schloßgarten erhalten, der über die gesamte Bauzeit zugänglich sein wird.

Zum Transport des Aushubes und des Baumaterials wird eine Kombination aus Lkw- und Schienenverkehr genutzt. Der Aushub wird mit Lkw über eine gesonderte Baustellenstraße auf Bahngelände zur zentralen Logistikfläche am Nordbahnhof gefahren. Dort wird der Aushub auf Güterzüge geladen und abtransportiert. Ebenso können dort Baumaterialien vom Zug auf die Lkw umgeladen werden.

Es wird nötig werden, einzelne Spuren der Straßen um den Bahnhof zu verlegen. Dadurch entstehen Veränderungen, jedoch kaum Einschränkungen, da die Anzahl der Fahrspuren über die gesamte Bauzeit gleichgehalten wird.


An- und Abtransport über Schiene
Rosensteinpark
Zentrale Logistikfläche mit Umladebereich Straße-Schiene
Abstell-bahnhof
Rosenstein-viertel
Pragfriedhof
Heilbronner Straße
Schlossgarten
Cannstatter Straße
Europa-viertel
Interne Baulogistikstraße auf Bahngelände
Hauptbahnhof



17. SICHERER BAUABLAUF

Um die neue Bahnsteighalle an das bestehende Netz anzuschließen, werden rund 30 Kilometer Bahntunnel gebaut. Für diese anspruchsvolle Aufgabe wird auf viele Jahrzehnte Tunnelbauerfahrung zurückgegriffen.

Aufgrund ihrer schwierigen Topographie ist Stuttgart eine Stadt der Tunnel geworden. Es wurde früh erkannt, dass effiziente Verkehrsverbindungen hier nur unterirdisch entstehen können. Die ersten beiden Eisenbahntunnel – der Pragtunnel und der Rosensteintunnel – wurden schon 1846 fertiggestellt. Seitdem wurde innerhalb des Stadtgebietes eine Vielzahl von Tunneln mit einer Gesamtlänge von mehr als 40 Kilometern geplant und gebaut.

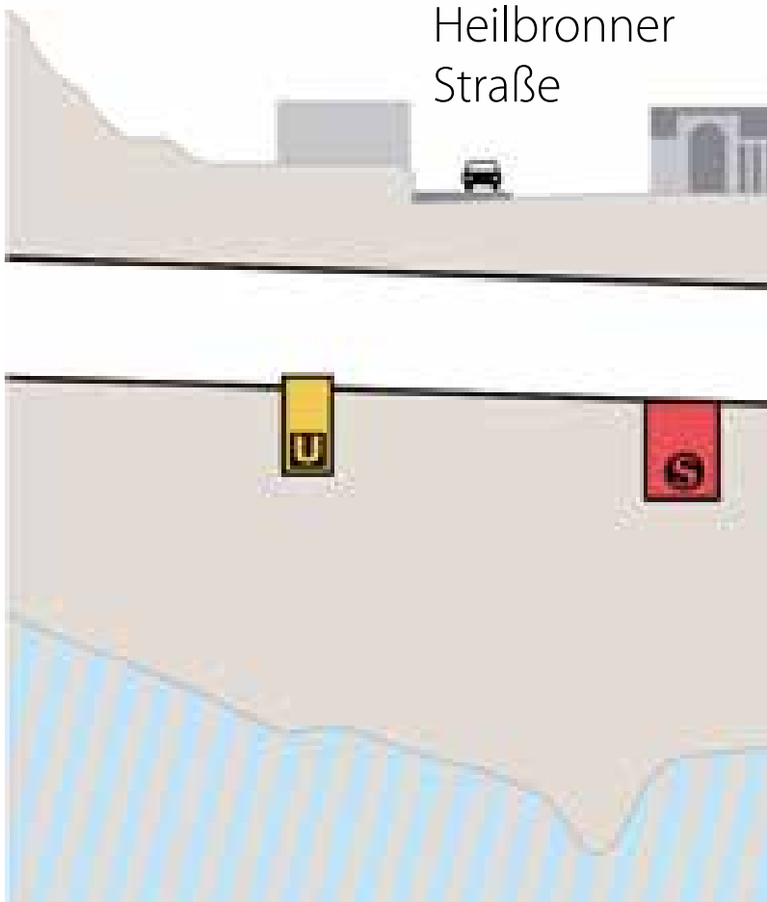
Eine Herausforderung beim Bau der neuen Trassen ist, dass sie teilweise durch Anhydritschichten führen werden. Dieses Mineral quillt auf, wenn es mit Wasser in Kontakt kommt und übt so großen Druck auf die Tunnelwände aus. Dies stellt besondere Anforderungen an das spätere Bauwerk und die Baumethode. Erfahrungen mit Anhydrit wurden bei Stuttgarter Bauprojekten wie dem Wagenburgtunnel und dem Heslacher Tunnel gemacht. Die Bahn selbst hat den S-Bahn-Tunnel nach Vaihingen durch Anhydritschichten gebaut. Dazu kommen Erfahrungen mit Versuchstunneln in Anhydrit und Erkenntnisse aus zahlreichen Studien. Diese Bauerfahrungen aus vielen Jahrzenten bilden das Fundament für einen sicheren und effizienten Bauablauf bei Stuttgart 21.

18. DIE MINERALQUELLEN SIND GUT GESCHÜTZT

Die Mineralquellen liegen gut 60 Meter tief unter dem Bahnhof. Die neue Bahnsteighalle wird nur etwa 11 Meter tief gebaut. Um dennoch Gefahren zu vermeiden, werden die Quellen und das Grundwasser permanent kontrolliert.

Stuttgart besitzt nach Budapest das zweitgrößte Mineralwasseraufkommen Europas. Deshalb ist bei Bauarbeiten der Schutz der Mineralquellen eines der wichtigsten Anliegen. Das ist nicht erst seit Stuttgart 21 so. Die S-Bahn liegt an allen Stellen tiefer als die neuen Trassen, die U-Bahn etwa auf gleicher Höhe. Bei beiden sowie bei zahlreichen Gebäuden mit tiefen Kellern und Tiefgaragen musste mit Rücksicht auf die Mineralquellen gebaut werden.

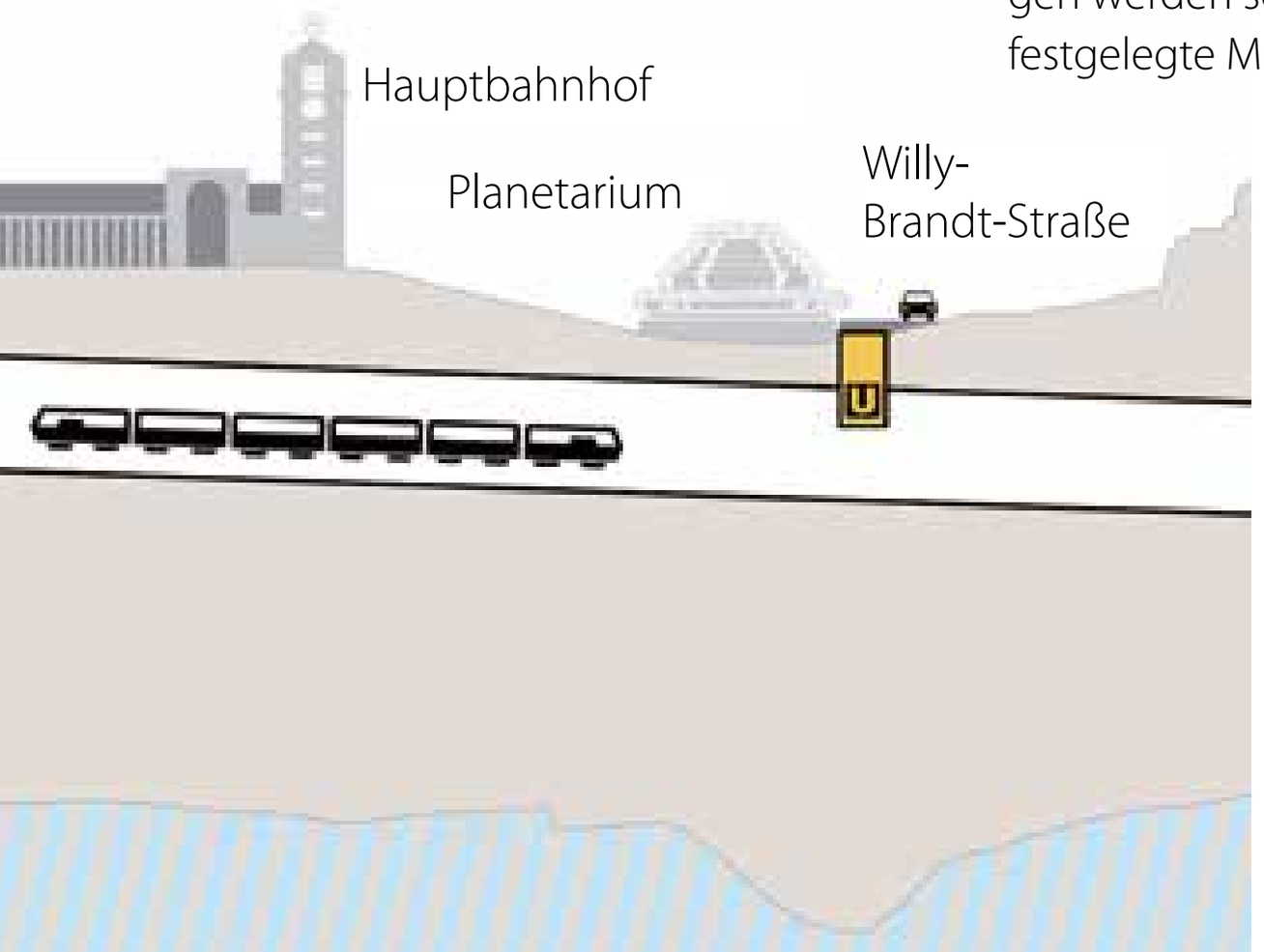
Auf Stuttgarter Gemarkung gibt es insgesamt 16.000 Bohrungen, von denen gut 6.000 zu Grundwassermessstellen ausgebaut sind. Für Stuttgart 21 liefern gut 1.150 Erkundungsbohrungen und Grundwassermessstellen entlang der künftigen Trassen wertvolle Informationen. Zusätzlich



wurden vor dem Baustart, speziell für das Bahnprojekt, rund um den Bahnhof 90 Bohrstellen eingerichtet. Diese sind Teil des Grundwassermanagements. Das Grundwasser wurde ein Jahr lang beobachtet und analysiert.

Die gewonnenen Daten helfen, den Grundwasserstand während der Baustelle zu kontrollieren. Das ist wichtig, da das Mineralwasser unter Druck steht und durch das darüber liegende Grundwasser am Aufsteigen gehindert wird. Deshalb ist das Grundwassermanagement auch gleichzeitig aktiver Mineralquellenschutz.

Die Mineralquellen werden ständig auf ihre Ausschüttung und die chemische Zusammensetzung des Wassers hin untersucht. Bei Abweichungen werden sofort schon im Vorfeld festgelegte Maßnahmen ergriffen.



19. DAS GRÖSSTE PROJEKT ZUM SCHUTZ DER UMWELT

Straßenverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist nur ein Aspekt des Umweltschutzes. Stuttgart 21 bringt mehr Grün in die Stadt und verbessert das Stadtklima durch tausende neue Bäume.

Durch das Abtragen der alten Gleise kann die „grüne Lunge" der Stadt um rund 20 Hektar Park und zehn Hektar städtische Grünflächen erweitert werden. Das ist gut für das Stuttgarter Stadtklima.

Der heutige Bahndamm heizt sich tagsüber sehr stark auf und kühlt nachts rasch wieder ab. Er verhält sich wie Wüstenboden. Parklandschaft hingegen bleibt auch tagsüber relativ kühl und wirkt sich so positiv auf das Stadtklima aus.

Für Stuttgart 21 müssen rund 280 Bäume im Schloßgarten und um den Bahnhof gefällt werden. Als Ausgleich wird die Bahn 293 bis zu 12 Meter hohe Bäume nachpflanzen. Doch viel wichtiger: Mit Stuttgart 21 werden rund 5.000 neue Bäume auf den frei werdenden Flächen gepflanzt. Bäume verbessern die Luftqualität in vielerlei Hinsicht. Sie wandeln Kohlendioxid in Sauerstoff um, sie erhöhen die Luftfeuchtigkeit und filtern Feinstaub aus der Luft. Nicht zuletzt bereichern sie das Stadtbild und dienen der Naherholung.

Durch den künftigen Wohnungsbau auf den neuen Gebieten konnten bereits Bauflächen außerhalb der Stadt aus dem Flächennutzungsplan gestrichen werden. So schont das

Projekt schon heute über 60 Hektar Wiesen in den Außenbezirken. Untersuchungen haben ergeben, dass das Bahnprojekt gut 18 Millionen Personenfahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagern wird. Dies entspricht rund 350 Millionen Pkw-Kilometer. Das bedeutet eine Ersparnis von rund 70.000 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr.



20. DIE ZUKUNFT DER STADT

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wird den Ruf Stuttgarts mitprägen. Wie die Weißenhofsiedlung, der Fernsehturm oder die Neue Staatsgalerie wird dieses Projekt die Fähigkeit und den Mut der Stadt zu Neuem demonstrieren.



Ideenskizze Schloßgarten-Philharmonie

Das Bahnprojekt bringt positive Impulse in die verschiedensten Bereiche. Hohe Ingenieurkunst und innovative Architektur werden das Bild der Stadt wandeln. Bestehendes, wie der Bonatz-Bau, der Park und das Nordbahnhofviertel, werden aufgewertet. Vertrautes verbindet sich mit Neuem. Durch einen verbesserten Nahverkehr erhöht sich die Mobilität der Menschen. Und nicht zuletzt sichert sich die Metropolregion Stuttgart die dauerhafte Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsschienennetz. Die Projektpartner sind daher bereit, große Summen zu investieren.

Im In- und Ausland erzeugt das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm hohe Aufmerksamkeit und Anerkennung. Das Projekt eröffnet die Chance, Architekturgeschichte zu schreiben und den hohen Standard hiesiger Ingenieurkunst unter Beweis zu stellen, wie schon beim Fernsehturm oder in der Weißenhofsiedlung.

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist ein Projekt, das für den Willen der Bürger steht, ihre Zukunft zu gestalten.

21. STUTTGART 21 IST DEMOKRATISCH ENTWICKELT UND BESCHLOSSEN

Stuttgart 21 wurde demokratisch beschlossen und juristisch bestätigt. Die gewählten Gremien haben sich mit großer Mehrheit für das Projekt ausgesprochen.

Seit der Grundsatzentscheidung 1995 gibt es eine Mehrheit im Stuttgarter Gemeinderat für das Projekt. Ebenso haben Bundestag, Landtag und Regionalversammlung mit jeweils 75 Prozent Mehrheit dem Projekt zugestimmt. Auch von den Gerichten wurde das Projekt immer wieder bestätigt.

Schon vor der ersten Weichenstellung im Jahr 1995 gab es zahlreiche Diskussionen um die verschiedenen Alternativen. Seither gab es hunderte öffentliche Veranstaltungen wie Diskussionsforen, Informationsveranstaltungen und Formen offener Bürgerbeteiligung. Vor allem auch im Nordbahnhofviertel.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden alle Pläne ausgelegt und zehntausende Bürger direkt angeschrieben und informiert. Bürger und Träger öffentlicher Belange konnten Einwendungen einreichen, zu denen die Bahn öffentlich Stellung genommen hat.

Die in demokratischen Abläufen getroffenen Entscheidungen müssen respektiert werden. Aus diesem und anderen Gründen befand das Verwaltungsgericht Stuttgart das 2009 angestrebte Bürgerbegehren für rechtlich unzulässig.

INFORMATIONSPLATTFORM TURMFORUM

Das Turmforum im Stuttgarter Hauptbahnhof stellt auf mehreren Ausstellungsebenen das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm in all seinen Facetten vor.

Aktuelle Pläne, Modelle und Animationen sowie Führungen und Erlebnisrundgänge mit Turmführern geben einen Überblick über das innovative Verkehrs- und Städtebauprojekt und seine faszinierenden Komponenten. Der Eintritt ist frei.

Öffnungszeiten:
täglich 10 bis 18 h, Do. 10 bis 21 h

Turmforum Bahnprojekt
Stuttgart–Ulm
Im Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
Telefon 0711 / 20 92 292 – 0
info@turmforum.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de



Möglichkeiten, sich zu informieren, bestehen darüber hinaus in der Dauerausstellung „Stuttgart 21 – Unsere grüne Stadt“ im Stuttgarter Rathaus, im Infopoint im Terminal 3 des Stuttgarter Flughafens sowie im Ulmer Hauptbahnhof.

TURMFORUM
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Die guten Argumente überwiegen

Herausgeber:
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.
Kommunikationsbüro
Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de
www.direktzustuttgart21.de

Bilder:
Aldinger & Wolf, Deutsche Bahn AG,
Lothar Mantel, Landeshauptstadt Stuttgart,
Luftbild Manfred Storck, Oliver Braitmaier,
Kartengrundlage Stadtmessungsamt Stuttgart,
Stuttgart Marketing, Werner Sobek,
Franziska Kraufmann, Max Lautenschläger
© Dezember 2010, 4. Auflage

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Baden-Württemberg

DB Mobility Networks Logistics

STUTTGART

Verband Region Stuttgart