



Die Vorteile im Überblick

# Neubauprojekt Stuttgart–Ulm

Neue Strecken, neues  
Verkehrskonzept für die Region,  
Deutschland und Europa

# Neubauprojekt Stuttgart –Ulm



## Europa rückt zusammen: Neue Chancen für den Bahnverkehr zwischen Stuttgart und Ulm

**Millionen Menschen und Unternehmen nutzen sie täglich: die Bahn. Ob für den Weg zur Arbeit, für Reisen, für den Gütertransport – die Bahn ist eines der wichtigsten und zukunftsträchtigsten Verkehrsmittel. Die Region Stuttgart ist dabei ein bedeutender Verknüpfungspunkt von europäischen und deutschen Schienenachsen.**

Alle Experten sind sich jedoch darüber einig, dass der Bahnknoten Stuttgart die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit erreicht hat. In intensiver Planungsarbeit hat die Deutsche Bahn die optimale Lösung zur Neuordnung der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart entwickelt: die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm.

Das Vorhaben umfasst die Projekte Stuttgart 21, die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm sowie das Projekt Neu-Ulm 21, das bereits realisiert wird.

### **Stuttgart 21: viel mehr als ein neuer Bahnhof**

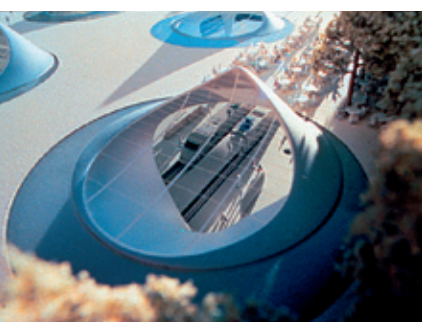
Mit Stuttgart 21 wird der Schienenverkehr in Stuttgart komplett neu geordnet. Insgesamt 60 Kilometer neue Bahnstrecke, davon 30 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecke, sowie insgesamt drei neue Bahnhöfe (Hauptbahnhof, Bahnhof am Flughafen/ Messe und S-Bahn-Station Mittnachtstraße) gewährleisten, dass der gesamte Bahnknoten leistungsfähiger wird. Bahnfahren wird dadurch schneller und bequemer.

Der Hauptbahnhof Stuttgart wird vom Kopf- in einen Durchgangsbahnhof umgestaltet. Die Region südlich der Landeshauptstadt erhält mit dem neuen Bahnhof am Flughafen/ Messe Anschluss an den Fernverkehr, aber auch an den Regionalverkehr.

### **Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm: schnelle Verbindung entlang der A 8**

Die heutige Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Ulm über Plochingen, Göppingen und Geislingen ist seit 1850 in Betrieb. Ein Grund, warum die Strecke den Anforderungen des modernen Zugverkehrs nicht mehr gewachsen ist. Eine zeitgemäße Lösung für das steigende Bahnverkehrsaufkommen der Zukunft ist gefragt.

Die Neubaustrecke ist diese Lösung. Sie bietet einen schnellen und komfortablen Weg über die Schwäbische Alb. Regionale, nationale und internationale Reisezeiten werden deutlich verkürzt.



Die Lichtaugen des neuen Bahnhofs tragen zum Null-Energie-Konzept des Gebäudes bei. Sie sind aber auch ein „Hingucker“ auf dem begehrten Dach des Bahnhofs.



# Fit für die Zukunft: Vorteile für die Menschen in Stadt und Region



Ein schlüssiges Konzept: Durch den neuen Durchgangsbahnhof stehen mitten in der Stadt 100 Hektar für die Stadtentwicklung zur Verfügung. Der neue Bahnhof am Flughafen/Messe schafft nicht nur eine optimale Anbindung von Flughafen und Messe, sondern erschließt die gesamte Region südlich von Stuttgart. Die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm schließt eine Lücke auf der wichtigen Magistrale Paris - Bratislava.

## Der neue Bahnhof: doppelt so leistungsstark mit Option zum Ausbau

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist als Durchgangsbahnhof doppelt so leistungsfähig wie der heutige Kopfbahnhof. Außerdem gibt es mehrere Möglichkeiten, die Leistungsfähigkeit bei Bedarf – beispielsweise in einigen Jahrzehnten – zusätzlich zu erhöhen. Zum Beispiel:

- Der neue Hauptbahnhof kann um zwei weitere Gleise erweitert werden.
- Die Zufahrt aus Richtung Feuerbach kann viergleisig ausgebaut werden.
- Bad Cannstatt und Feuerbach können durch eine direkte S-Bahn-Linie miteinander verbunden werden.

## Innovative Architektur: Ein Null-Energie-Bahnhof

Mit dem Konzept des Null-Energie-Bahnhofes setzt die Bahn Maßstäbe für die Zukunft: Die Kombination von Erdwärme und kühlen Luftströmen einfahrender Züge gewährleistet das ganze Jahr über eine angenehme Temperatur in dem Gebäude. Lichtaugen in der Decke sorgen für Tageslicht auf der Bahnsteigebene.

## Einmalige Chance für Stuttgart: neue Bauflächen in der City

Stuttgart 21 bietet neue Entwicklungschancen für den Städtebau. Auf den nicht mehr benötigten Bahnanlagen entsteht Raum für neue Stadtteile – damit hat Stuttgart die in der Stadtentwicklung einmalige Gelegenheit, im Zentrum zu wachsen.

Insgesamt 100 Hektar – das entspricht der Größe von 140 Fußballfeldern – stehen für Leben und Arbeiten in der Innenstadt zur Verfügung. Davon werden 20 Hektar für die Erweiterung der Parkanlagen genutzt. Ein weiterer großer Vorteil: Die Bahnanlagen werden kein trennendes Element mehr mitten in der Stadt sein.

## Die Region wächst zusammen: kürzere Fahrzeiten

Mit Stuttgart 21 verkürzen sich Fahrzeiten wichtiger Strecken zum Teil ganz erheblich. Außerdem wird es mehr Angebote und direktere Verbindungen ohne Umsteigen geben. Die Bahn wird dadurch noch kundenfreundlicher. Das kommt vor allem auch den Pendlern im Wirtschaftsraum Stuttgart zugute.

Fahrzeiten in Minuten	heute	zukünftig
Stuttgart – Flughafen Stuttgart	27	8
Flughafen Stuttgart – Bietigheim	56	27
Ludwigsburg – Esslingen	30	20
Waiblingen – Reutlingen	55	45
Flughafen Stuttgart – Nürtingen	67	8
Flughafen Stuttgart – Heilbronn	83	43

## Die Region gewinnt international an Bedeutung: Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wird die Region Stuttgart an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. Beide Projekte sind zentrale Teile der Magistrale Paris – Bratislava. Nur mit ihnen ist der Südwesten Deutschlands auch künftig an den nationalen und internationalen Fernverkehr angeschlossen.

Fahrzeiten in Stunden	heute	zukünftig
Stuttgart – Ulm	0:54	0:28
Stuttgart Flughafen – Ulm	1:34	0:24
Stuttgart – München	2:10	1:37
Stuttgart – Wien	6:39	4:50
Stuttgart – Paris	3:39	3:10
München – Straßburg	3:47	2:53



# Neubauprojekt Stuttgart –Ulm im Überblick







Neuer Hauptbahnhof Stuttgart, Parkhaus Neue Landesmesse Stuttgart, Flughafen Stuttgart (Bilder links unten) Alaufstieg, neue Filstalbrücke und neue viergleisige Donaubrücke (Bilder oben)



### Stuttgart 21

Leistungsstarker Bahnknoten – mit Durchgangsbahnhof und erheblichen Fahrzeitverkürzungen im Regionalverkehr

Gesamtstreckenlänge	57 km
davon Schnellfahrstrecke	30 km
davon Tunnelstrecke	33 km
Geschwindigkeit	max. 250 km/h
Oberbauart	Feste Fahrbahn
Anzahl Tunnel	16
Anzahl Brücken	18
Anzahl Personenbahnhöfe	3
Abstellbahnhof	1

### Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

In 28 statt bisher 54 Minuten von Stuttgart nach Ulm

Gesamtstreckenlänge/ Schnellfahrstrecke	60 km
davon Tunnelstrecke	30 km
Geschwindigkeit	250 km/h
Oberbauart	Feste Fahrbahn
Anzahl Tunnel	10
Anzahl Brücken	37

### Neu-Ulm 21

Durchgehend viergleisiger Ausbau und tiefer gelegte Gleise in der Innenstadt

Gesamtstreckenlänge	4 km
davon im Trog	1,5 km
Geschwindigkeit	max. 160 km/h
Oberbauart im Trog	Feste Fahrbahn
Anzahl Brücken	6
Anzahl Personenbahnhöfe	1

- Bahnhöfe
- Autobahn A 8
- Bestehendes Streckennetz
- Neubaustrecken
- Neubau S-Bahn  
(Tunnelführung gestrichelt)



# Hintergrundinformation zu Planungen und Bau



Wichtige neue Bahnhöfe von Stuttgart 21:  
der Bahnhof am Flughafen/ Messe und der neue Hauptbahnhof.



## Streckenverlauf und Baumaßnahmen: die bestmögliche Variante

Sowohl für Stuttgart 21 als auch für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm haben die Planer der Bahn zahlreiche Alternativen geprüft, um diejenige auszuwählen, die den Interessen von Bürgern und Natur, aber auch denen der Bahn gleichermaßen gerecht wird.

Bei Stuttgart 21 war die Lage im Talkessel eine besondere Herausforderung. Einzig sinnvolle Alternative ist die Umgestaltung des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof. Dieser wird durch ein Ringsystem in alle Richtungen an das regionale und überregionale Schienennetz angeschlossen. Die Betriebsführung wird dadurch viel flexibler.

Bei der Neubaustrecke galt es, die Alb zu überwinden. Sie ist auch das bisherige „Hindernis“ für die kurvige Filstalstrecke und der Grund dafür, dass dort Züge teilweise nur mit 60 Stundenkilometern fahren; der ICE wird auf 70 Stundenkilometer heruntergebremst!

Auf der Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm machen ICEs in Zukunft endlich ihrem Namen alle Ehre und fahren „express“ mit 250 Stundenkilometern.



Für die Neubaustrecke werden zwei Tunnel durch die Alb gebaut; das Filstal wird auf einer Brücke überquert. So ist gewährleistet, dass die Hochgeschwindigkeitszüge fast durchgehend mit 250 Stundenkilometern fahren können. Um Eingriffe in die Natur zu minimieren, verläuft die Trasse ansonsten in weiten Teilen in enger Bündelung mit der Autobahn A 8.

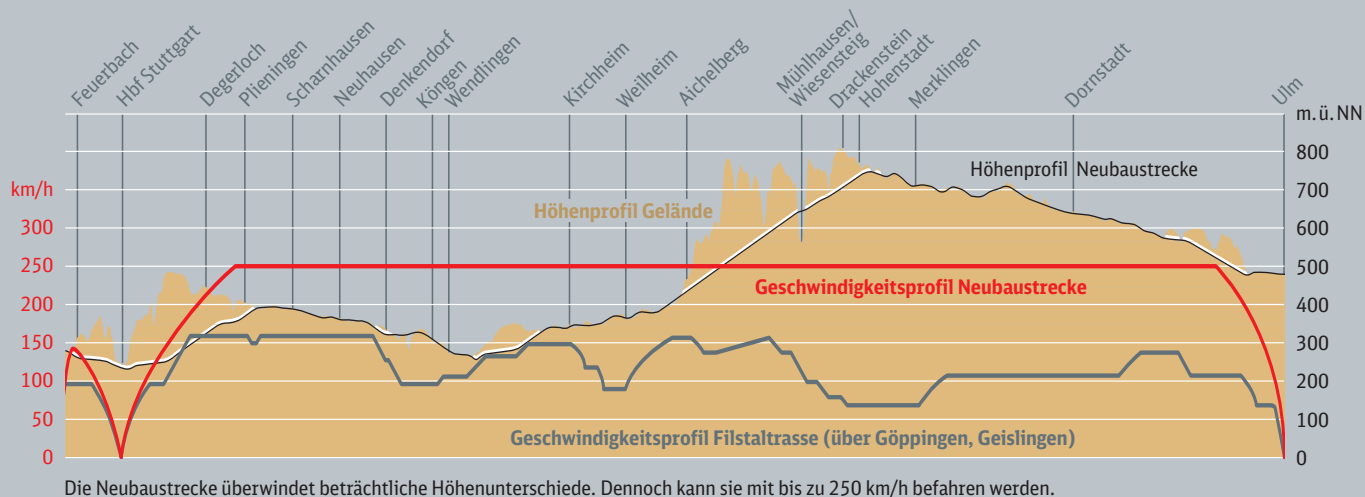
## Drei neue Bahnhöfe: Garanten für schnellere und bequemere Verbindungen

Mit Stuttgart 21 erhält die Region Stuttgart drei neue Bahnhöfe, die den Bahnverkehr wesentlich attraktiver machen: Der neue Hauptbahnhof ist ein im Vergleich zum jetzigen Bahnhof um 90 Grad gedrehter, tiefer gelegter Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen. Mit seinen innovativen Lichtaugen, die die Bahnhofshalle mit Tageslicht versorgen, wird er zu einer neuen Visitenkarte für die Stadt. Eine weitere Besonderheit: Das Bahnhofsgebäude ist begehrbar. Es bildet den neuen Straßburger Platz, der direkt an den Schlossgarten anschließt.

Das bisherige Bahnhofsgebäude – der historische Bonatzbau – bleibt bis auf die Seitenflügel erhalten und wird in das neue Gebäude integriert.

Am neuen Bahnhof Flughafen/Messe werden täglich 50 Fernzüge und 62 Regionalzüge einfahren – der Umweg über den Hauptbahnhof entfällt in vielen Fällen.

Zur Erschließung des neuen geplanten Stadtteils „Rosensteinviertel“ ist eine neue S-Bahn-Station für alle S-Bahn-Linien vorgesehen: die Station Mitternachtstraße. Auf der Fahrt von Feuerbach nach Bad Cannstatt und umgekehrt kann man künftig bereits dort umsteigen, ohne über den Hauptbahnhof fahren zu müssen.



### Tunnelbau: Gut geplant ist halb gebaut

Rund 50 Prozent der Gleise von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm verlaufen aufgrund der Topografie im Tunnel. Das bietet den großen Vorteil, dass die Züge so von Mensch und Natur unbemerkt fahren können. Ein wichtiger Faktor bei der Wahl der Tunnelverläufe sind die geologischen Gegebenheiten. Zu deren Untersuchung hat die Deutsche Bahn ein umfangreiches Erkundungsprogramm durchgeführt. Es umfasste ca. 1.700 Bohrungen und 200 Schürfe, bei denen der Boden großflächiger, aber nicht so tief abgetragen wird sowie 800 Sondierungen. Trassenverlauf und Bauverfahren für die Tunnel wurden auf die jeweiligen Ergebnisse abgestimmt.

### Mineralwasser:

#### Die Quellen sprudeln sicher weiter

Ein Thema das vielen Bürgern im Zusammenhang mit Stuttgart 21 am Herzen liegt, sind die Mineralwasservorkommen der Landeshauptstadt. Um die für die Stadt so wichtigen Quellen zu schützen, hat die Bahn bereits im Vorfeld der Planungen spezielle Erkundungsprogramme mit mehreren hundert Bohrungen durchgeführt. Das Ergebnis: Das Stuttgarter Mineralwasser wird durch Stuttgart 21 nicht gefährdet. Um das auch während der Bauzeit immer wieder zu überprüfen, werden die Quellen in Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsbehörde sogar die gesamte Bauphase hindurch überwacht.

### Baublauf: Das öffentliche Straßennetz wird möglichst wenig belastet

Es ist kaum verwunderlich, dass zum Bau von umfangreichen Projekten wie Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm mehrere Millionen Kubikmeter Baumaterialien und Abraum transportiert werden müssen. Die Deutsche Bahn sorgt dafür, dass aus den Transporten so wenig Unannehmlichkeiten wie möglich für die Bevölkerung entstehen.

Zu diesem Zweck hat sie ein maßgeschneidertes Baulogistikkonzept entwickelt. In der Stuttgarter Innenstadt fahren die Lkw weitestgehend auf eigens eingerichteten internen Logistikstraßen auf Bahngelände. Güter werden in den meisten Fällen direkt per Bahn von und zu speziellen Logistikflächen transportiert. Entlang der Neubaustrecke laufen die Transporte meist über autobahnahe Zuführungen direkt auf die A8.

Auch er wird auf der Neubaustrecke nach Ulm fahren: der TGV, der bereits jetzt in nur 3 Stunden und 39 Minuten von Paris nach Stuttgart fährt.



Die Neubaustrecke verläuft in weiten Teilen unmittelbar neben der Autobahn A8. Durch diese Bündelung zweier Verkehrswege werden Eingriffe in die Natur minimiert.



Weitere Informationen zu Stuttgart 21  
und der Neubaustrecke  
Wendlingen-Ulm finden Sie im  
Internet unter [www.db.de](http://www.db.de).

Auf Wunsch schicken wir Ihnen  
auch gern Broschüren zu einzelnen  
Bauabschnitten von Stuttgart 21 zu,  
Tel. 07 11/2092-7700.

Die Ausstellung im TurmForum  
Stuttgart 21 im Stuttgarter Bahnhofs-  
turm informiert Sie umfassend.  
Ausstellung und Aussichtsplattform  
sind Dienstag bis Sonntag von  
10 bis 18 Uhr, Donnerstag von  
10 bis 21 Uhr geöffnet.  
Von April bis September ist die  
Aussichtsplattform Dienstag bis  
Sonntag von 10 bis 21 Uhr zugänglich.  
Der Eintritt ist frei.  
Weitere Informationen gibt es auch  
unter [www.turmforum.de](http://www.turmforum.de).



### **Impressum**

Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin  
[www.db.de](http://www.db.de)

Herausgeber:  
DB ProjektBau GmbH  
Niederlassung Südwest  
Projektzentrum Stuttgart  
Mönchstraße 29  
70191 Stuttgart  
[www.dbprojektbau.de](http://www.dbprojektbau.de)

E-Mail: [dbprojektbau-suedwest@bahn.de](mailto:dbprojektbau-suedwest@bahn.de)

Konzeption und Gestaltung:  
DB ProjektBau GmbH, Kommunikation

Bildnachweis:  
Manfred Storck S. 2,  
Projektgesellschaft Neue Messe  
GmbH & Co. KG S. 3, 4,  
Initiative „Magistrale für Europa“ S. 3,  
DB AG S. 1, 6, 7

Stand: Mai 2007

003104

Das Projekt wird gefördert mit  
Mitteln der Europäischen Union

