

VISION MOBILITÄT ZUKUNFT

WAS IST DAS BAHNPROJEKT
STUTT GART-ULM?

INFRASTRUKTUR DER ZUKUNFT,
VIEL MEHR ALS EIN BAHNHOF,
ZAHLEN, DATEN UND FAKTEN.

20

10

0

51

DAS PROJEKT IM ÜBERBLICK

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

**ZWEI
TEILPROJEKTE,
VIELE VORTEILE**

WAS IST DAS BAHNPROJEKT STUTTGART- ULM?

**DAS BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM
UMFASST ZWEI TEILPROJEKTE:
STUTTGART 21 UND DIE SCHNELLFAHR-
STRECKE WENDLINGEN-ULM.**

Baden-Württemberg erhält mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke und der Digitalisierung den modernsten Bahnknoten in Deutschland. Die Strecke umfasst rund 120 Kilometer neue Gleise und verbindet Stuttgart und Ulm in einer halben Stunde miteinander.

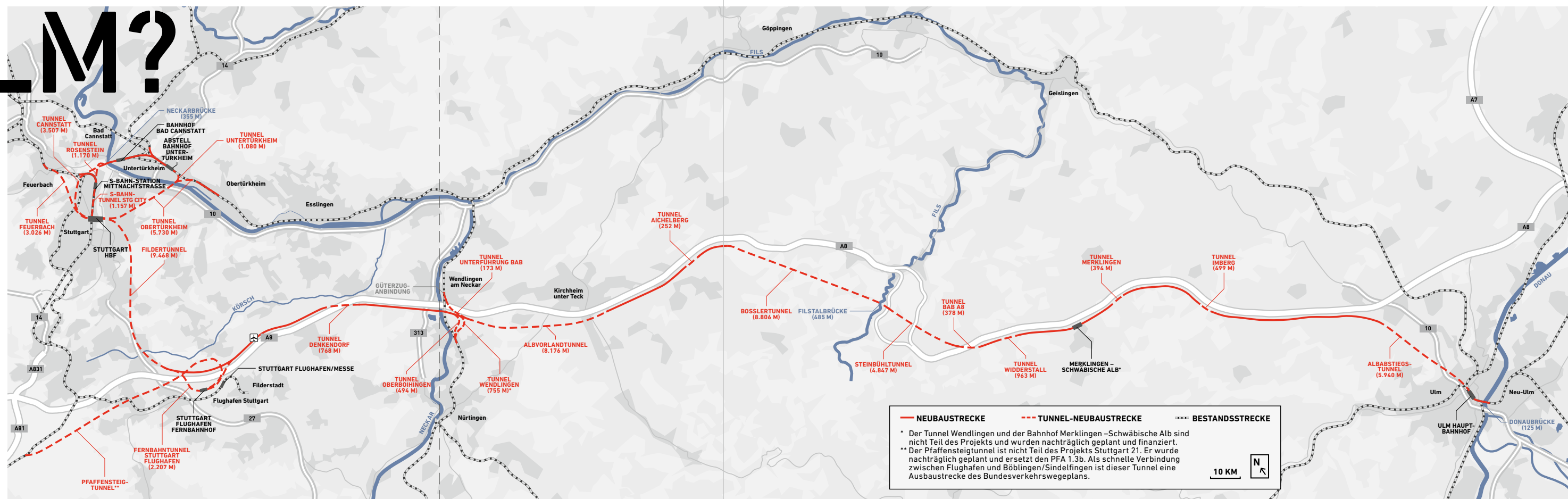
Für Stuttgart und das Land verbessert sich vieles. Kürzere Reisezeiten im Fern- und Regionalverkehr und zahlreiche direkte Verbindungen nach Stuttgart und darüber hinaus. Von all dem profitieren die Zugreisenden. Auch wirtschaftlich ist das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ein Gewinn für die Region. Es schafft tausende neue Arbeitsplätze. Nicht nur während der Bauzeit, sondern auch darüber hinaus. Das Projekt fördert Investitionen und bringt Geld in die Region.

Wichtige Wirtschaftsräume wie München, Stuttgart und Frankfurt werden durch schnelle Zugverbindungen vernetzt. Die Bahn ist konkurrenzlos schnell im Vergleich zum Auto und dem Flugzeug. Das schont das Klima.

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

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

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

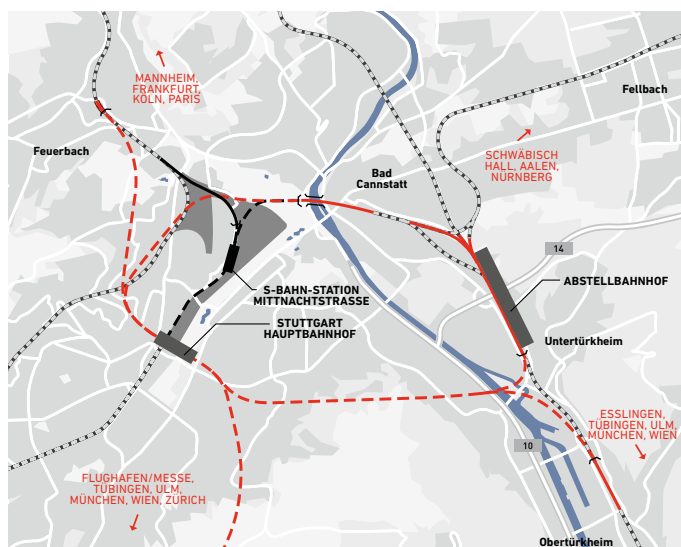


Stuttgart 21 | Schnellfahrstrecke Wendingen-Ulm

STUTTGART 21: VIER BAHNHÖFE UND RUND 57 KILOMETER NEUE STRECKE.

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

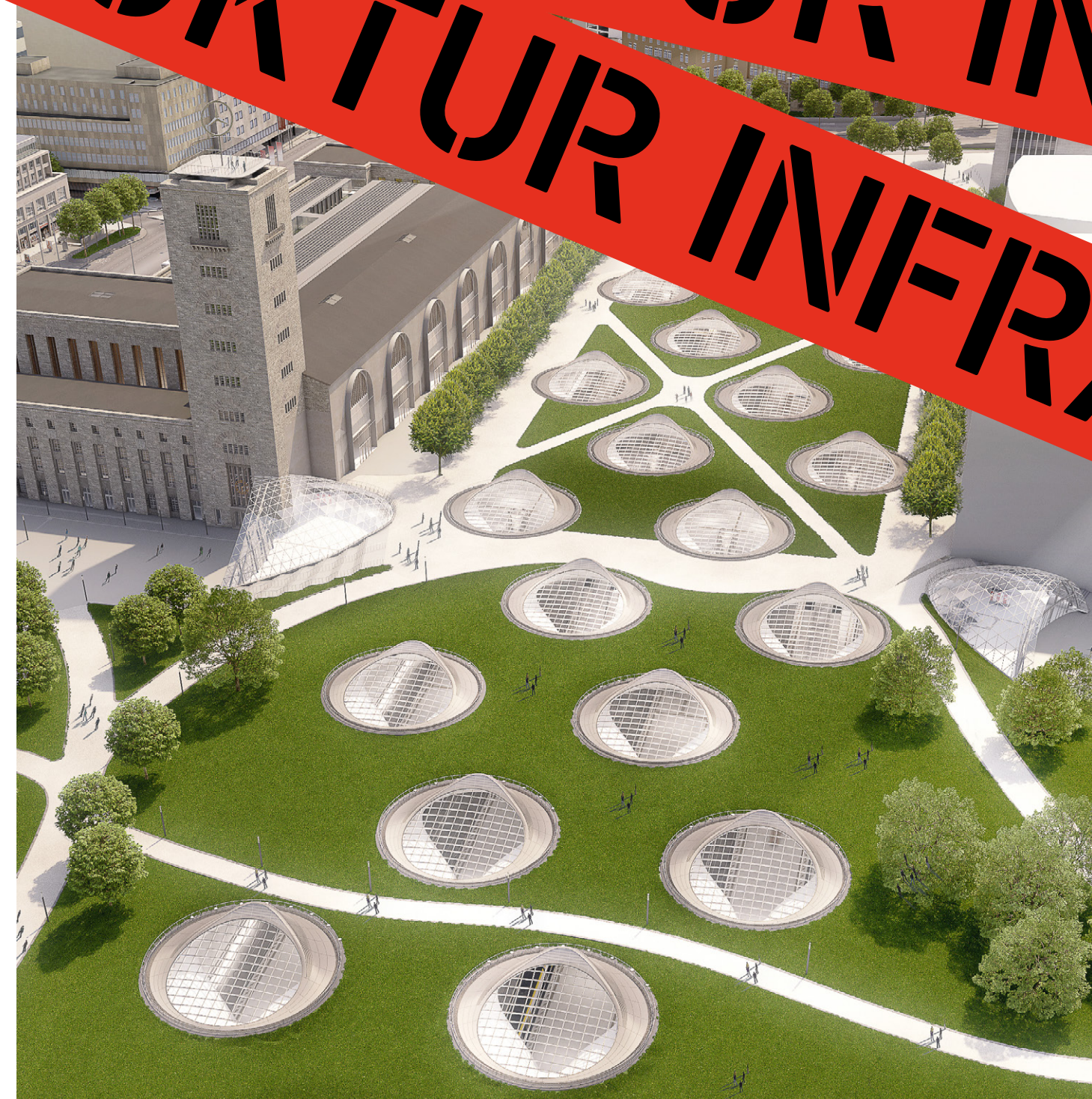
- ↳ **DER HAUPTBAHNHOF ALS DURCHGANGSBAHNHOF**
- ↳ **DER BAHNHOF AM FLUGHAFEN STUTTGART**
- ↳ **DIE S-BAHN-STATION MITTNACHTSTRASSE UND**
- ↳ **DER ABSTELLBAHNHOF IN UNTERTÜRKHEIM.**



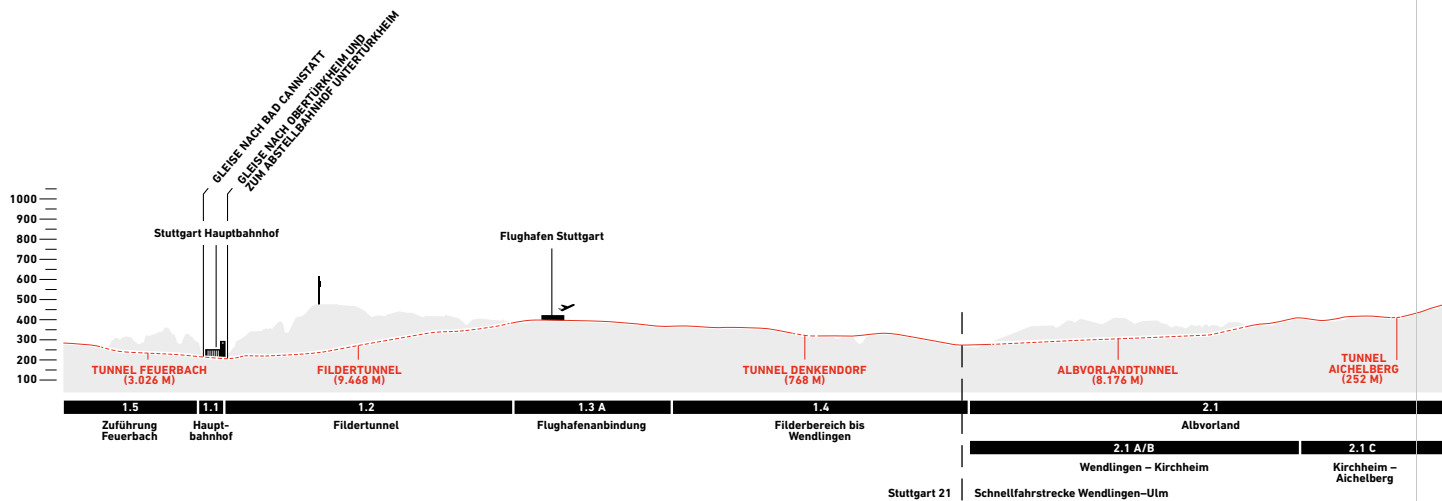
DER NEUE HAUPTBAHNHOF ALS HERZSTÜCK

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist das Herzstück des Projekts. Aus dem Kopfbahnhof wird ein Durchgangsbahnhof. Dieser liegt quer zu den heutigen Gleisen und ist gut isoliert vom Erdreich umgeben. Die Station selbst umfasst acht Bahnsteiggleise und rund 50 Weichen. Die angeschlossenen acht Tunnelröhren bringen die Züge schnell und leise nach Stuttgart und zu den Zielen darüber hinaus. Der neue Bahnhof ist so leistungsfähig, dass er die politisch vorgegebene Verdopplung der Fahrgastzahlen im Vergleich zu 2010 schafft. Hier geht es um Minuten: Der geplante Deutschlandtakt kann nur mit den schnellen Ein- und Ausfahrten in den neuen Bahnhof erreicht werden.

Mit dem Pilotprojekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ werden erstmals alle Züge inklusive der S-Bahn digital gesteuert. Das ist einmalig für Deutschland und soll Vorbildfunktion haben. Die Digitalisierung bringt mehr Leistung auf die Schiene, indem Verspätungen abgebaut und die Kapazität erhöht werden kann. Wenn der neue Bahnhof fertiggestellt ist, werden die oberirdischen Gleise entfernt. Auf der frei werdenden Fläche entsteht ein neuer Stadtteil: Stuttgart Rosenstein.



Infrastruktur für heute,
morgen und übermorgen



FLIESSENDER SCHIENENVERKEHR

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

DREI GRÜNDE SIND DAFÜR ENTSCHEIDEND:

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

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



S-BAHN: DIE NEUE HALTESTELLE MITTNACHTSTRASSE

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

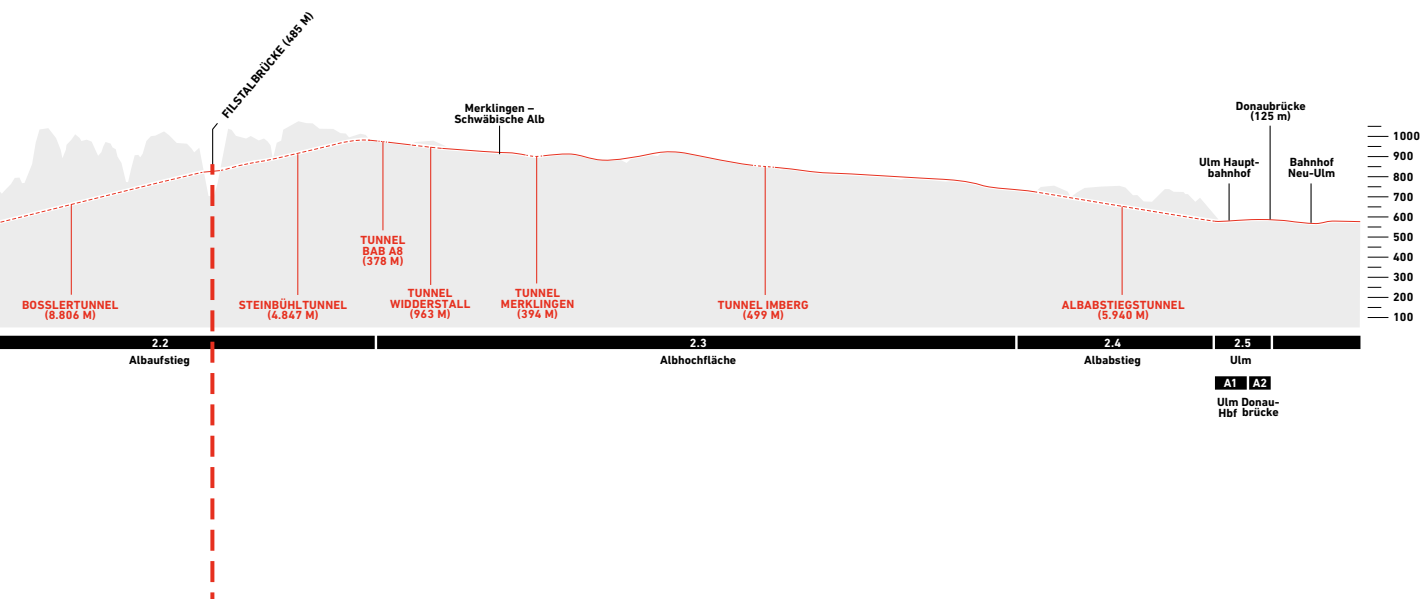
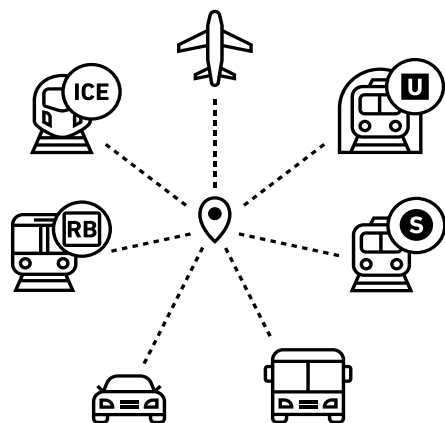
STUTTGART FLUGHAFEN FERNBahnHOF: DIE NEUE DREHSCHIEBE FÜR DEN VERKEHR

Zwischen dem Stuttgarter Flughafen und der Landesmesse entsteht ein neuer Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr. Von dort verkürzt sich der Weg zum Hauptbahnhof in der Innenstadt von 27 auf 6 Minuten. Außerdem sind vom Stuttgart Flughafen Fernbahnhof in Zukunft weite Teile des Landes umsteigefrei erreichbar.

DAVON PROFITIEREN

- ↳ zehn Millionen Flugreisende im Jahr
- ↳ jährlich mehr als eine Million Besucherinnen und Besucher der Messe sowie
- ↳ eine Viertelmillion Menschen im Einzugsbereich des neuen Bahnhofs.

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



SCHNELLFAHRSTRECKE WENDLINGEN-ULM: DER TEMPOMACHER IM SÜDWESTEN

60 KILOMETER ZWISCHEN WENDLINGEN AM NECKAR UND ULM FÜR MEHR KAPAZITÄT UND KÜRZERE FAHRTZEITEN.

Die Trasse verläuft weitgehend parallel zur Autobahn A8. Wo das nicht möglich ist, verläuft die Strecke in vier langen Tunneln. Im Filstal bei Mühlhausen ist mit rund 85 Metern Höhe die dritthöchste Eisenbahnbrücke in Deutschland entstanden. Auf der alten Strecke über die Schwäbische Alb (Filstalstrecke) müssen die Züge teilweise auf Tempo 70 abbremesen. Auf der neuen Strecke fahren sie dagegen mit bis zu 250 Stundenkilometern.

Die Schnellfahrstrecke ist am 11.12.2022 in Betrieb gegangen. Im Fernverkehr ist die Reisezeit zwischen Stuttgart und Ulm über die Schnellfahrstrecke rund eine Viertelstunde kürzer als über die Filstalstrecke. Davon



Filstalbrücke bei Mühlhausen

profitieren beispielsweise auch Reisende zwischen Nordrhein-Westfalen und Bayern. Gleichzeitig ist das tägliche Angebot im Fernverkehr zwischen den beiden Landeshauptstädten Stuttgart und München um rund 20 auf 90 Fahrten gewachsen. Im Regionalverkehr gibt es dank der Schnellfahrstrecke viele neue, attraktive Angebote: So wird mit dem neuen Bahnhof Merklingen – Schwäbische Alb eine ganze Region für die Schiene erschlossen.

Die Schnellfahrstrecke entlastet zudem die Filstalbahn. Dort konnte das MEX-Angebot verbessert werden. Wenn Stuttgart 21 in Betrieb geht, kann die Schnellfahrstrecke ihr Potenzial voll entfalten: Die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Ulm wird dann im Fernverkehr nur noch 27 Minuten betragen.



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

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

DER BONATZBAU

DER NEUE HAUPT- BAHNHOF

DAS HERZSTÜCK DES PROJEKTS



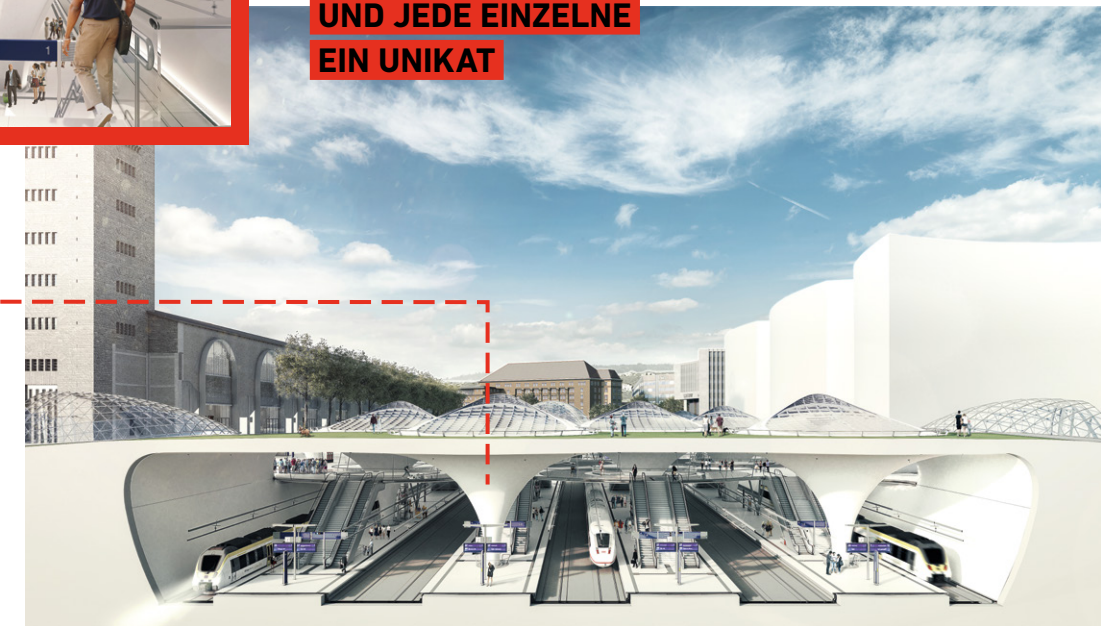
DER NEUE STUTTGARTER HAUPTBAHNHOF LIEGT QUER ZU DEN HEUTIGEN GLEISEN IN ETWA ELF METERN TIEFE. ER HAT ACHT GLEISE AN VIER MITTELBAHNSTEIGEN. DIESE SIND JEWEILS 420 METER LANG.

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

Querschnitt
der künftigen
Bahnsteige



**28 KELCHSTÜTZEN
UND JEDE EINZELNE
EIN UNIKAT**



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

KURZE UND BARRIEREFREIE WEGE

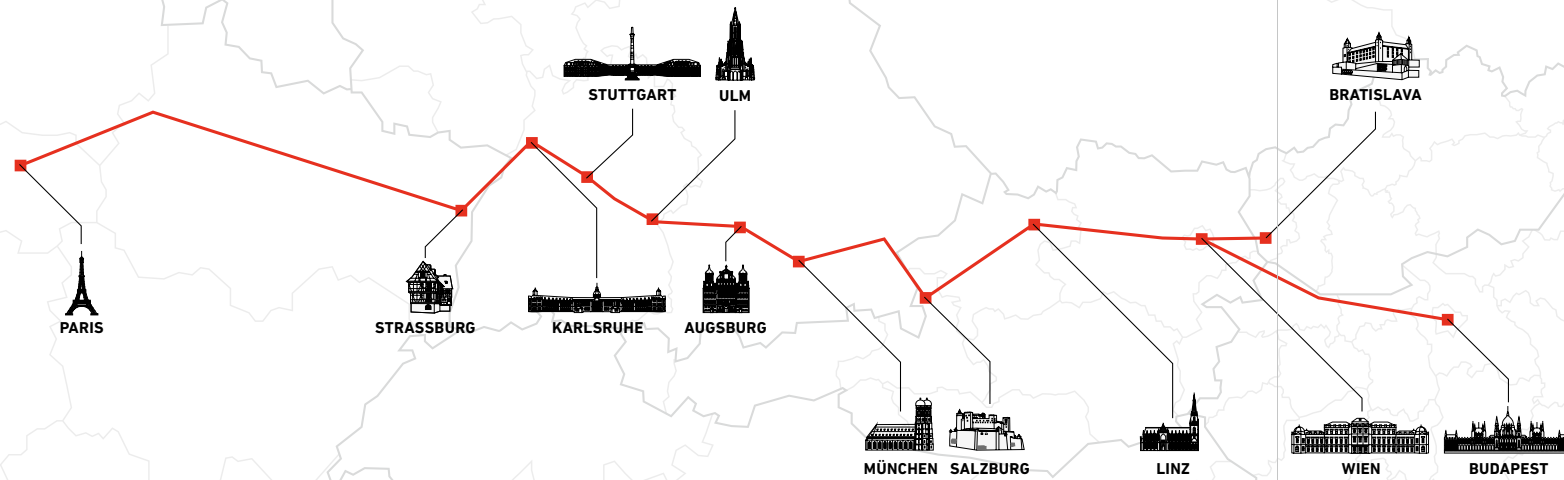
Der Weg für die Reisenden zu ihren Zügen wird komfortabler. Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist aus allen Himmelsrichtungen auf kurzen und barrierefreien Wegen erreichbar. Reisende gelangen ebenerdig oder über Aufzüge zu einem der drei Verteilerstege, die über den Bahnsteigen liegen. Zu jedem Bahnsteig führen drei Aufzüge, fünf Treppen und sieben Rolltreppen. Durch die Stege wird der Wechsel der Bahnsteige kürzer. Der Wechsel von Bahnsteig 1 zu Bahnsteig 8 beträgt maximal 200 Meter. Jeder Bahnsteig verfügt zudem über einen direkten Zugang zur S-Bahn. Der kürzeste Weg von Bahnsteig 1 beträgt gerade mal 50 Meter zur S-Bahn-Station Hauptbahnhof tief.

ARCHITEKTONISCH WERTVOLL UND ÖKOLOGISCH SINNVOLL

Christoph Ingenhoven ist der Architekt des neuen Hauptbahnhofs. Sein Entwurf integriert den Bonatz-

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

Magistrale
für
Europa



SCHNELL UND DIREKT ANS ZIEL

EUROPAS METROPOLEN RÜCKEN ZUSAMMEN

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

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

BADEN-WÜRTTEMBERG: DER ÖFFENTLICHE NAHVERKEHR PROFITIERT

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

Nur mit dem Bahnprojekt ist die Umsetzung des Deutschlandtakts möglich. Hierbei geht es um Minuten bei der Reisezeit. Die großen Zentren in Baden-Württemberg sollen nur etwas weniger als 30 Minuten Fahrtzeit auseinander liegen. Mit der neuen Infrastruktur werden viele Verbindungen schneller und direkter. Acht von insgesamt elf Millionen Einwohnern haben Vorteile aus dem Bahnprojekt. Zum Beispiel, weil sie in Landkreisen leben, die von neuen, durchgebundenen Linien im Regionalverkehr erschlossen werden. Durch das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm können auch mehr Züge fahren. Fahrtzeiten verkürzen sich und neue direkte Verbindungen entstehen. Die Möglichkeiten zum Umsteigen werden besser durch die Abstimmung von Fern- und Regionalzuglinien aufeinander. Insgesamt steigt die Qualität des Reisens.

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

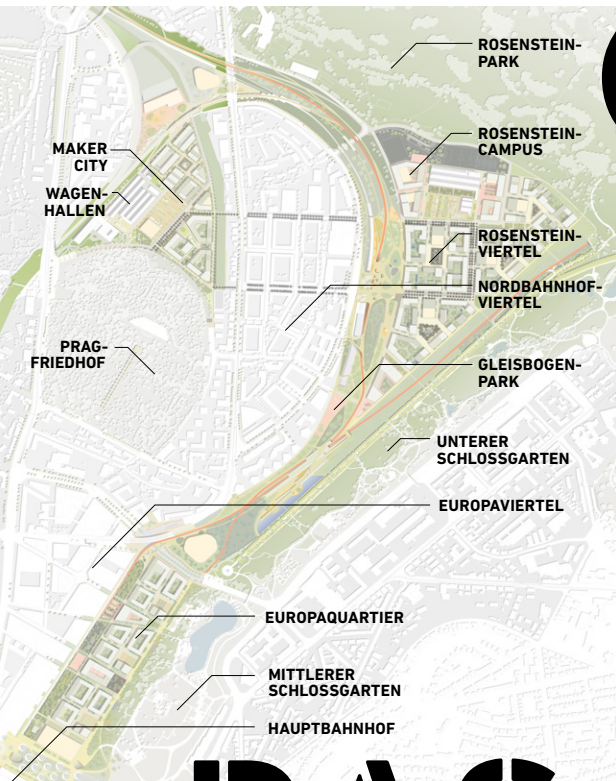
REGION STUTTGART: SCHNELLER UND BESSER REISEN

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

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

85

85 Hektar Fläche
für ein neues
Stück Stadt



DAS NEUE STUTTGART ROSENSTEIN

STUTTGART 

HIER INFORMIERT
DIE STADT STUTTGART

WWW.ROSENSTEIN-
STUTTGART.DE

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

Drei Quartiere sind geplant: Das Europaquartier, das Rosensteinquartier sowie die Maker City. 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.

WIE SOLL STUTTGART ROSENSTEIN GESTALTET WERDEN?

Der Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs für Stuttgart Rosenstein stammt von der Arbeitsgemeinschaft asp Architekten mit Koeber Landschaftsarchitektur. Auf der Grundlage dieses Entwurfs hat die Stadt Stuttgart den Rahmenplan für Stuttgart Rosenstein entwickelt. Auch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt wurden eng in diesen Prozess eingebunden. Die Anregungen aus Öffentlichkeitsbeteiligungen flossen mit in die Planungen ein.

VISION EINES MODERNEN STÄDTEBAUS

Mit Stuttgart Rosenstein soll ein zukunftsweisender Stadtteil im Herzen der Stadt entstehen. Das Leitbild der gemischten Stadt bestimmt den Charakter von Stuttgart Rosenstein: Wohnen, Arbeiten, Lernen und kulturelles Erleben gehen fließend ineinander über und werden nicht länger getrennt voneinander betrachtet. Die vermeintlichen Gegensätze werden als ein Ganzes gedacht und führen zu vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten auf allen Ebenen. Dazu gehören:

- ↳ Eine gut durchdachte Flächennutzung und nachhaltige Baustoffe.
- ↳ Moderne Formen der Fortbewegung und eine Verkehrsplanung, die diese möglich macht.
- ↳ Ein konsequent durchgrünter Stadtteil: in den Straßen, Höfen, auf den Plätzen, an Fassaden und auf Dächern sowie eine Parkerweiterung um rund 20 Hektar.

So entsteht ein lebendiger Ort, der Bedürfnisse verbindet, Wege verkürzt und eine neue Form von Identifikation schafft. Eine hochwertige Bebauung, die auf eine qualitätsvolle Begrünung des gesamten Quartiers setzt, verstärkt diesen Effekt.

Quer durch alle sozialen Schichten – ob Familien, Singles, Wohngemeinschaften oder Senioren – in Stuttgart Rosenstein können alle gemeinsam gut leben. Verschiedene Generationen finden zusammen und bringen sich aktiv in die Gemeinschaft ein. Jugend- und Generationenhäuser, Kultur- und Lernorte werden zu Treffpunkten. Sie verteilen sich gleichmäßig über das gesamte Gebiet und sind dadurch für alle gut erreichbar. Im Vordergrund des städtebaulichen Konzepts steht zudem, die neuen Quartiere mit den bereits heute bestehenden Vierteln zu vernetzen: So entstehen vielfältige Nachbarschaften als gut integrierte Lebensräume für alle.

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

In Stuttgart Rosenstein entstehen gemischte Stadtquartiere, wo Wohnen, Arbeiten, Lernen und kulturelles Arbeiten ineinander übergehen.

Im neuen Stuttgart Rosenstein soll es viele öffentliche Grün- und Freiflächen geben.



Mehr über das neue Stuttgart Rosenstein gibt es in der Ausstellung in der Eichstraße 9, 70173 Stuttgart zu entdecken. Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag von 12 bis 18 Uhr, Eintritt frei.



BWEGT – KOMFORTABEL UND KLIMAFREUNDLICH MIT BUS UND BAHN ANS ZIEL



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

HIER INFORMIERT DAS
LAND BADEN-WÜRTTEMBERG

WWW.BWEGT.DE

VERKEHRSWENDE VORANTREIBEN

Ob Regio-S-Bahn (RS), Metropolexpress (MEX), Regionalbahn (RB), Regionalexpress (RE) oder Interregio-Express (IRE) – alle Züge haben eines gemeinsam: Sie fahren im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und sind Teil der bwegt-Flotte. Viele dieser Regional- und Nahverkehrszüge sind neu, komfortabel ausgestattet und leicht an ihren Wagen im weiß-gelb-schwarzen Landesdesign zu erkennen. Über 350 dieser Fahrzeuge sind auf der Schiene unterwegs. Ab 2025 ergänzen nochmal 130 moderne Doppelstock-Züge das Angebot in Baden-Württemberg.

bwegt bündelt alle Maßnahmen, die den Verkehr mit Bus und Bahn im gesamten Bundesland verbessern. Wichtige Partner wie das Land und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die Eisenbahnunternehmen und die 18 Verkehrsverbünde arbeiten dabei zusammen. Das Ziel: Bis 2030 sollen im Vergleich zu 2010 doppelt so viele Menschen Bus und Bahn fahren. Hierfür geht das Land wichtige Vorhaben an: Ausbau der Strecken, mehr und bessere Verbindungen, modernere Züge im Landesdesign und höhere Taktungen.

Alle diese Verbesserungen haben ein Ziel: die Mobilitätswende für den Klimaschutz sowie attraktives und komfortables Reisen in öffentlichen Verkehrsmitteln. Beim Autofahren entstehen 139 Gramm CO₂ pro Personenkilometer. Bei einer Zugfahrt sind es 60 Gramm CO₂.

Bahnfahren wird in Baden-Württemberg immer angenehmer: Die Züge halten von fünf bis 24 Uhr mindestens einmal pro Stunde an den Bahnhöfen. Expresszüge verbinden die großen Städte und die ländlichen Regionen miteinander. Die Bahnhöfe werden Schritt für Schritt modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Jahreskarten wie das Jugenticket BW, das Deutschlandticket und die Fahrkarten im landesweit gültigen bwtarif machen Fahrten in Bus und Bahn günstig und flexibel.

ELEKTRISCH UND IMMER WENIGER SCHADSTOFFE

Auf 71 Prozent des Schienennetzes in Baden-Württemberg gibt es Oberleitungen. Ziel der Landesregierung ist es, auf lange Sicht die meisten Züge elektrisch fahren zu lassen. Das braucht Zeit. Um eine Bahnstrecke zu elektrifizieren, müssen neue Masten gebaut und neue Stromleitungen verlegt werden. Damit rascher weniger Schadstoffe beim Bahnfahren entstehen, sind bereits heute umweltfreundlichere Dieselfahrzeuge in Betrieb. Eine weitere Alternative auf Streckenabschnitten ohne Oberleitung sind Batterie-Hybrid-Züge. Die Fahrzeuge werden mit Strom aus einer Batterie angetrieben. Auf Streckenabschnitten mit Oberleitung fährt der Zug elektrisch und die Batterie wird wieder aufgeladen.

WER IST FÜR DEN NAH- UND REGIONALVERKEHR AUF DER SCHIENE ZUSTÄNDIG?

Der Regional- und Nahverkehr auf der Schiene ist Ländersache. Das Land Baden-Württemberg bestellt, plant und finanziert ihn aus Regionalisierungsmitteln, die es

vom Bund erhält. So werden im Jahr 2025 im Nah- und Regionalverkehr in Baden-Württemberg beinahe 102,5 Millionen Zugkilometer gefahren.

Neue Verträge und Ausschreibungen sorgen für mehr Wettbewerb auf der Schiene. Das Land schreibt die einzelnen Strecken europaweit aus. Jedes Eisenbahnunternehmen kann sich darauf bewerben. Das ausgewählte Unternehmen schließt mit dem Land einen Vertrag. So sind neben der DB Regio auch Arverio, die SWEG, SBS, SBB, AVG, BOB, SAB und weitere Eisenbahnunternehmen unterwegs.

REGIOBUSSE UND ON-DEMAND

Um Lücken im öffentlichen Verkehr zu schließen, fördert das Landesverkehrsministerium den Aufbau von Regiobuslinien. Diese sollen abseits liegende Unter- und Mittelzentren mit dem Schienennetz verbinden und Lücken im Bahnverkehr schließen. So kann der landesweite Stundentakt täglich immer stärker auch dort angeboten werden, wo es (noch) keine Schienen gibt: nämlich in ländlichen Regionen. Zurzeit sind Busse auf über 50 bwregibus-Linien unterwegs und es werden immer mehr. Ziel ist es, ein engmaschiges „Regiobusnetz“ aufzubauen, das möglichst vielen Menschen nutzt. Dort, wo nur wenige Menschen wohnen, sollen vermehrt bwshuttles – Rufbusse der Landesmarke – über das Smartphone auf Zuruf (on Demand) bestellt werden können. Und die bringen die Bürgerinnen und Bürger in die nächste Stadt oder zum nächsten Bahnhof.

BWEGTPLUS – RABATTE FÜR KLIMAFREUNDLICHES REISEN

Immer mehr Partner in ganz Baden-Württemberg unterstützen die nachhaltige Anreise mit Bus und Bahn. Ob touristische Attraktion, Veranstaltung, Freizeiteinrichtung oder Shopping — Reisende mit D-Ticket JugendBW, dem Deutschlandticket oder einem Bahnticket im bwtarif erhalten als Dankeschön für die klimafreundliche Fahrt einen Rabatt.

NAHVERKEHR DER ZUKUNFT
KLIMAFREUNDLICH

EINE STARKE S-BAHN FÜR DIE REGION



 Verband
Region Stuttgart

HIER INFORMIERT DER
VERBAND REGION STUTTART

WWW.REGION-STUTTART.ORG

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

Der Verband Region Stuttgart ist seit 1996 für die S-Bahn zuständig. Auf sieben Linien fahren täglich S-Bahnen mehr als 80 Haltestellen an. So bringen sie im Jahr über 100 Millionen Fahrgäste umweltfreundlich und bequem an ihre Ziele.

DIE MENSCHEN SIND ANDERS MOBIL ALS VOR EIN PAAR JAHREN

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

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

Seit Ende 2022 wird von Montag bis Samstag auf fast allen Strecken ein 15-Minuten-Takt gefahren. Zudem sind 58 zusätzliche Fahrzeuge auf der Schiene. Der Verband hat weit über 400 Millionen Euro für die Anschaffung der neuen Züge investiert. Damit wird der S-Bahn-Verkehr fit gemacht für die Zukunft. Für mehr Kapazität und weniger Verspätungen sorgt zukünftig eine moderne digitale Technik für die Steuerung der Züge (ETCS). Im Rahmen des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ wird diese Technik aktuell im Schienenknoten Stuttgart eingebaut. Mit ETCS können mehr Züge in kürzeren Abständen fahren und somit mehr Fahrgäste sicher und komfortabel ans Ziel bringen. Die neue Technik trägt auch dazu bei, dass einige S-Bahn-Züge, die heute an der Schwabstraße enden, zukünftig bis Vaihingen und weiter bis Böblingen geführt werden.

DAS NETZ WIRD DICHTER UND BESSER

Die Stammstrecke der S-Bahn wird verlängert. Es wird mit der Mitternachtstraße eine neue S-Bahn-Station zwischen dem Hauptbahnhof und Bad Cannstatt geben. An der Mitternachtstraße



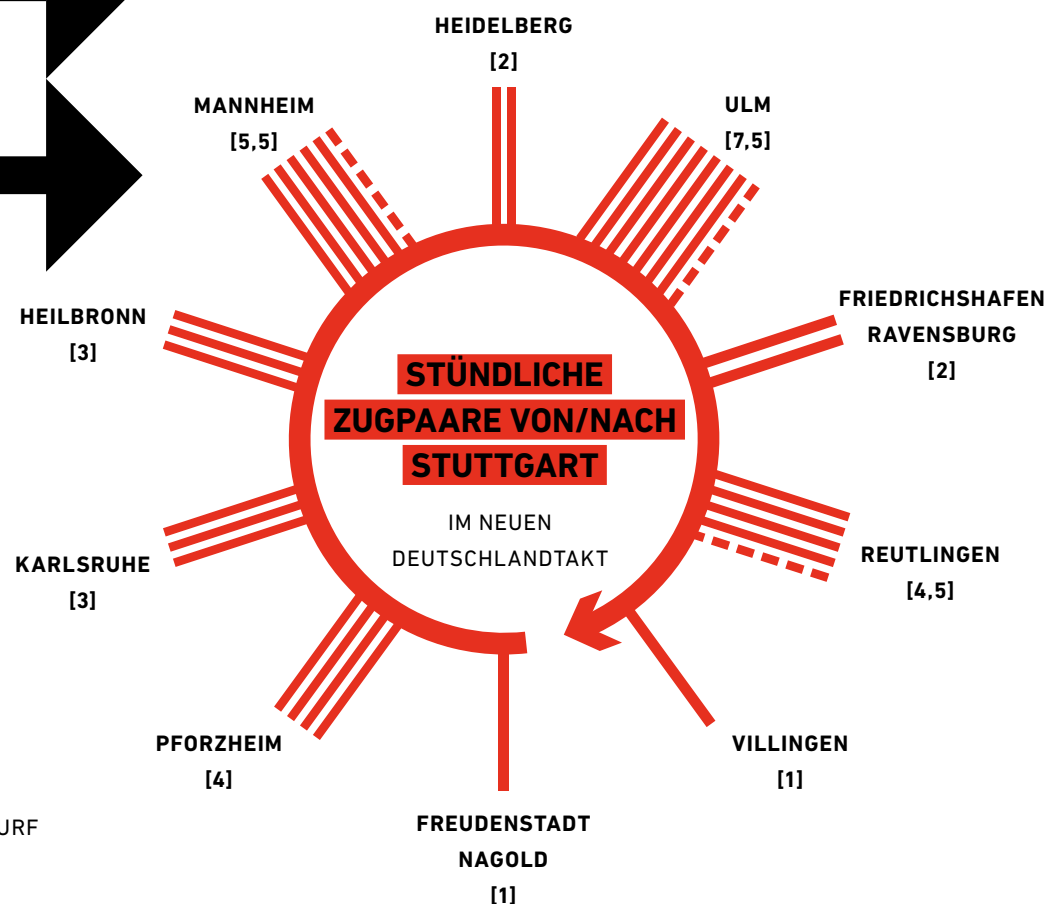
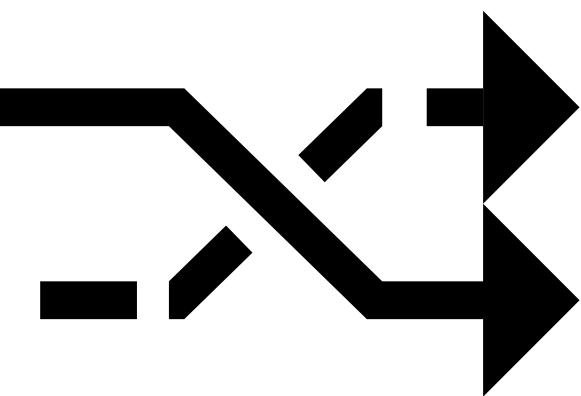
halten alle Linien. Umsteigende Fahrgäste, die zum Beispiel vom Remstal und Neckartal in den Norden und umgekehrt fahren, sind künftig deutlich kürzer unterwegs. Der Flughafen bekommt mit Stuttgart 21 eine Anbindung für Fern- und Regionalverkehr und wird eine neue Drehscheibe für den Verkehr. Auch nach außen wird das S-Bahn-Netz weiterwachsen. Die Verlängerungen nach Neuhausen auf den Fildern sowie nach Nürtingen sind bereits in der Umsetzung. Weitere Verlängerungen befinden sich aktuell in der Prüfung und werden in der Regionalversammlung diskutiert. Diese entscheidet über das weitere Vorgehen.

IMMER MEHR KOMFORT

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

DEUTSCHLANDTAKT UND DIGITALER KNOTEN

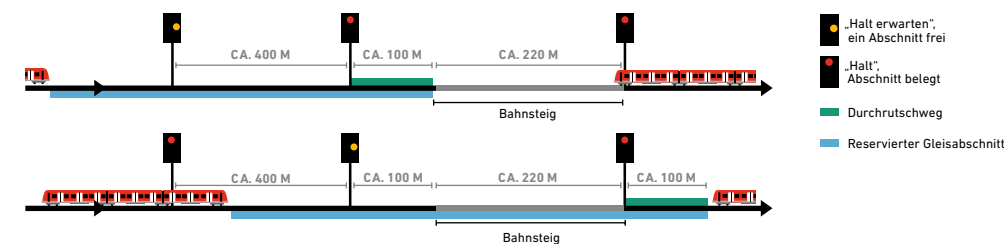
EIN ABGESTIMMTER FAHRPLAN FÜR DAS GANZE LAND UND NEUE DIGITALE TECHNIK.



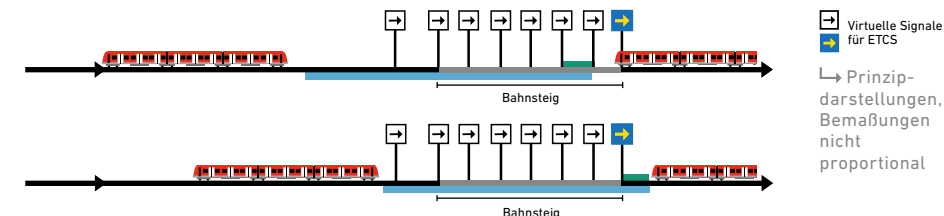
3. GUTACHTERENTWURF
DEUTSCHLANDTAKT
FÜR DAS JAHR 2030

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

ZUGFOLGE MIT KONVENTIONELLER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK



ZUGFOLGE MIT ETCS



DER NEUE DEUTSCHLANDTAKT

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

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

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

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

DIGITALER KNOTEN STUTTGART

Die bekannten Signalanlagen entlang der Schienen entfallen. Sie werden durch elektronische Anzeigen für den Lokführer ersetzt. Neue digitale Technik optimiert den Zugverkehr von morgen. Damit können mehr Züge mehr Fahrgäste in kürzeren Abständen schneller und zuverlässiger ans Ziel bringen. Stuttgart 21 und das S-Bahn-Netz sind Vorreiter: Die Deutsche Bahn rüstet bis 2026 den Stuttgarter Bahnknoten als ersten in Deutschland um. Zum Stuttgarter Knoten gehört nicht nur der neue Durchgangsbahnhof. Der Knoten umfasst sämtliche Bahnhöfe und Strecken im Umkreis. Anschließend werden die neuen Systeme in der gesamten Region installiert. Einschließlich dem S-Bahn-Netz. Pro Tag werden mehr als eine halbe Million Fahrgäste mit neuer digitaler Technik besser unterwegs sein.

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

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



NACHHALTIGKEIT

WENIGER LÄRM

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

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

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

BESSERE LUFT

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

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



20
HEKTAR ZUSÄTZLICHE
GRÜNFLÄCHE

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

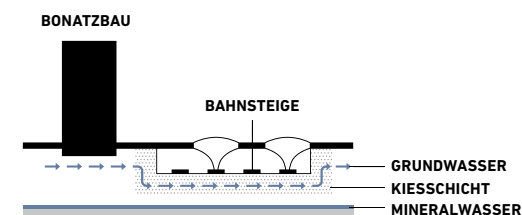
WENIGER ENERGIEBEDARF

Der neue Stuttgarter Durchgangsbahnhof benötigt keine künstliche Heizung und tagsüber kaum künstliches Licht. Stuttgart Rosenstein soll nachhaltig und konsequent durchgrünt sein.



SCHUTZ VON TIEREN UND PFLANZEN

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



SCHUTZ DES MINERALWASSERS

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

NACHHALTIG
FÜR
MENSCH & UMWELT

BAUVERFAHREN UND BAULOGISTIK



**DER
TUNNELBAU**

GEOLOGIE ALS WICHTIGER FAKTOR

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

↳ OFFENE BAUWEISE:

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

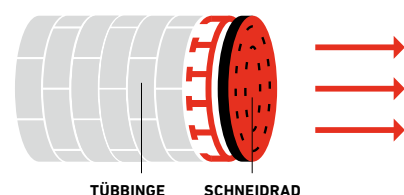
↳ BERGMÄNNISCHE BAUWEISE:

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

SPRITZBETONBAUWEISE: LÖSEN, LADEN, BETONIEREN

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

VORTRIEB MIT MASCHINEN: DER TUNNEL WÄCHST RING FÜR RING



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

BAHNTECHNIK UND OBERBAU

DER INNENAUSBAU: DER TUNNEL WIRD FÜR DEN ZUGVERKEHR VORBEREITET

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

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

FESTE FAHRBAHN: GLEISBETT AUS BETON

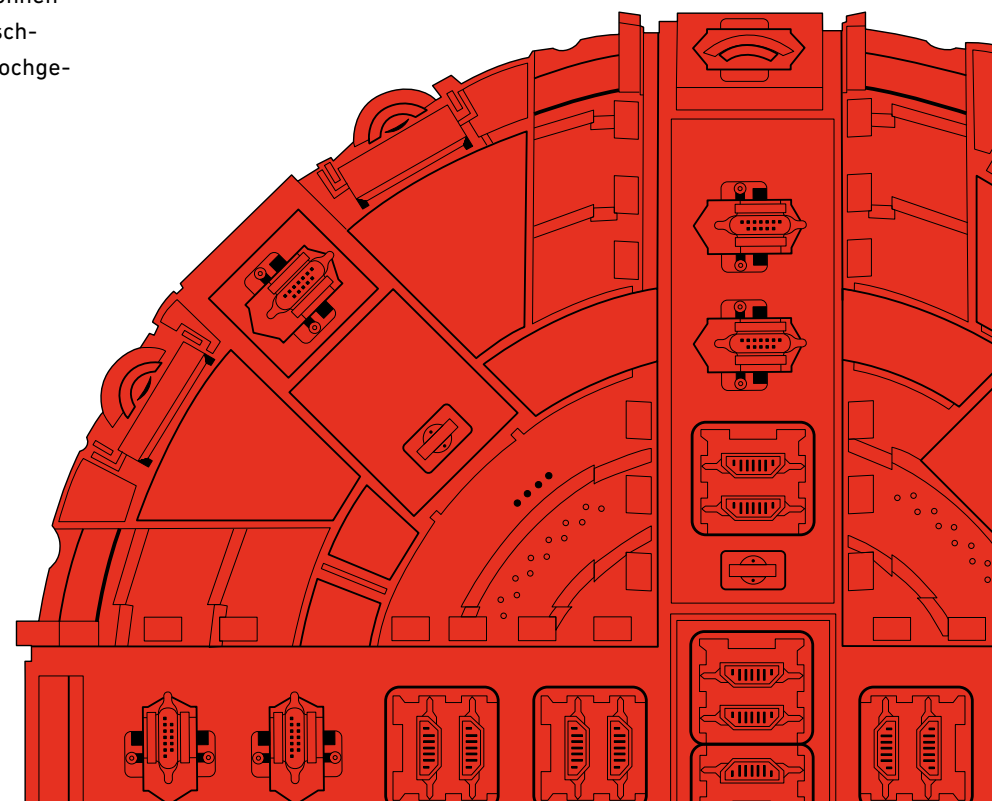
Die Gleise in den Tunneln des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm werden weitgehend auf einen Untergrund aus Stahlbeton gelegt. Man spricht dabei von einer „festen Fahrbahn“. Das Gleisbett besteht nicht aus Schotter, sondern aus festen Elementen wie Beton oder Asphalt. In einem Notfall können darauf Rettungsfahrzeuge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

DIE BAULOGISTIK

40 Millionen Tonnen Aushub. So viel Erde und Geröll wurden für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm bewegt. An der Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm entsorgten die Baufirmen den Aushub selbst. Beim Teilprojekt Stuttgart 21 trifft dies nur auf gut die Hälfte der insgesamt rund 20 Millionen Tonnen Material zu. Den Rest brachten Lastwagen von den Baustellen zur zentralen Sammelstelle am Nordbahnhof. Sie bewegten sich dabei fast ausschließlich auf einem eigens angelegten, vier Kilometer langen Baustraßensystem. Der innerstädtische Straßenverkehr blieb so von S21-Baustellenfahrzeugen nahezu unbelastet. Lärm- und Staubimmissionen wurden auf ein Minimum reduziert.

Auf der Baustelle, spätestens aber an der zentralen Sammelstelle, wurde das Material untersucht und kategorisiert. Züge transportierten das Material anschließend umweltschonend über die Schiene ab. Ein Zug ersetzte dabei etwa 40 Lkw-Fahrten. Die Aushubarbeiten sind abgeschlossen.

Schneidrad einer
Tunnelvortriebs-
maschine



STUTTGART HBF →
ULM HBF (ICE)



STUTTGART HBF →
ULM HBF (RE)



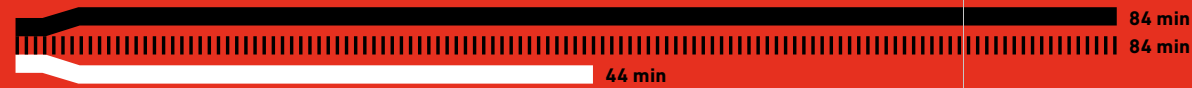
STUTTGART HBF →
STUTT GART FLUGHAFEN / MESSE



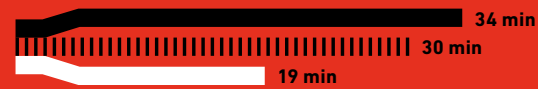
ULM HBF →
STUTT GART FLUGHAFEN / MESSE



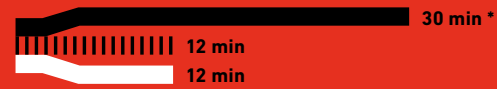
HEIDELBERG HBF →
STUTT GART FLUGHAFEN / MESSE



NÜRTINGEN →
STUTT GART HBF



MERKLINGEN – SCHWÄBISCHE ALB →
ULM HBF



SCHNELL UND BEQUEM ANS ZIEL

↳ BESSERE VERBINDUNGEN

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

■ REISEZEIT VOR INBETRIEBNAHME DER SCHNELLFAHRSTRECKE (11.12.2022)

▤ REISEZEIT SEIT 11.12.2022

□ REISEZEIT MIT STUTT GART 21

Aufgeführt ist jeweils die kürzeste regelmäßige Reisezeit.

* Reisezeiten bis 11.12.22 mit Bus

SCHNELLER



Reisezeit-
verkürzung

ANKOMMEN

KURZ & GUT

Die Kelchstützen sind das Markenzeichen des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Sie formen das Dach der Bahnsteighalle.

28

KELCHSTÜTZEN



20

HEKTAR FÜR MEHR GRÜN

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



85

HEKTAR FÜR STUTTGART ROSENSTEIN

Das neue Stadtviertel soll nachhaltig und klimaangepasst sein.

1

NEUER ZENTRALER UMSTIEGEPUNKT IM S-BAHN-NETZ

An der neuen S-Bahn-Station **Mittnachtstraße** halten sechs S-Bahn-Linien.



27

Stuttgart und Ulm rücken noch näher zusammen.

MINUTEN FAHRTZEIT



250

KM/H SCHNELLFAHRSTRECKE

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



81

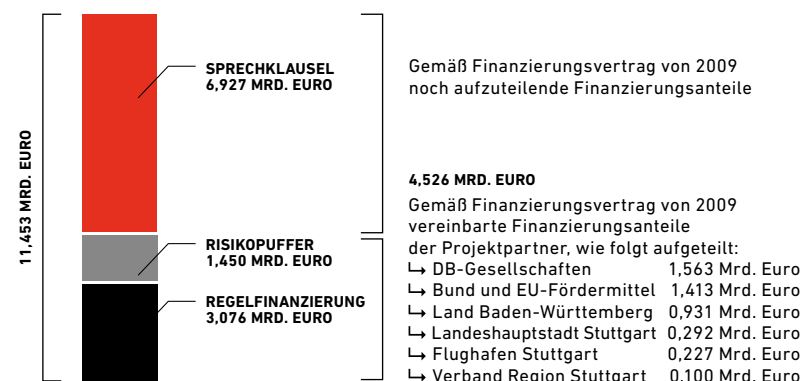
BRÜCKEN

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

15,438

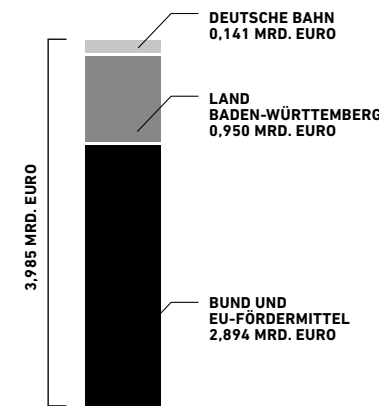
MILLIARDEN EURO FINANZIERUNGSRAHMEN FÜR DAS GESAMTE BAHNPROJEKT STUTTART-ULM

Davon entfallen **11,453 Milliarden Euro** auf Stuttgart 21 und **3,985 Milliarden Euro** auf die Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm.



STUTTART 21

Der aktuelle Finanzierungsrahmen beläuft sich auf **11,453 Milliarden Euro** (Stand Dezember 2023). Darin ist ein Risikopuffer in Höhe von 0,5 Milliarden Euro enthalten.



SCHNELLFAHRSTRECKE WENDLINGEN-ULM

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

ITS INFOTURM ITS INFO

ZUKUNFT ERLEBEN IM INFOTURMSTUTT GART

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

AUSSTELLUNG FÜR ALLE

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

FÜHRUNGEN

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

KONFERENZEN

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

EVENTS

Tage der Offenen Baustelle, spannende Kooperationen, Aktionen und Events im ITS sowie in der digitalen Welt: Wir bieten Baustellenerlebnisse für Jung und Alt.



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



Digital und
Multimedial

ONLINE MEHR ERFAHREN

IMMER AUF DEM LAUFENDEN BLEIBEN MIT
UNSEREN SOCIAL-MEDIA-KANÄLEN UNTER
@INFOTURMSTUTT GART.



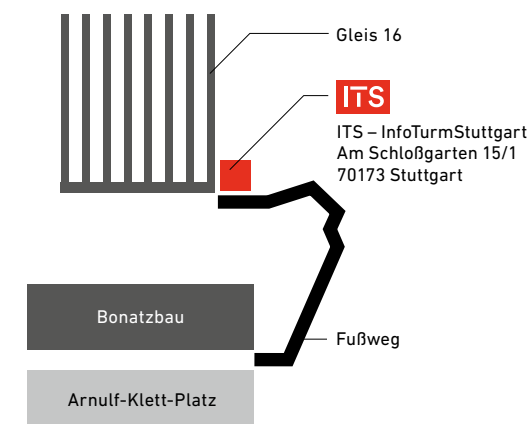
ITS-PROJEKT.DE

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

BAHNPROJEKT-STUTT GART-ULM.DE

ÖFFNUNGSZEITEN

Täglich 10:00 – 18:00



HERAUSGEBER

**BAHNPROJEKT
STUTTGART-ULM E. V.**

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

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

Stand: Februar 2025

DESIGN

Hochburg Designstudio, Stuttgart
hochburg.design

BILDNACHWEISE

FOTOGRAFIE	SEITEN
ARNIM KILGUS	16, 26, 31
BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM E. V.	25
HOCHBURG DESIGN	33
JANNIK WALTER	24
THOMAS NIEDERMÜLLER	09, 31-32
UWE MIETHE / DEUTSCHE BAHN AG	18

VISUALISIERUNGEN	SEITEN
ASP ARCHITEKTEN/ KOEBER LANDSCHAFTSARCHITEKTUR	16-17, 25
NEOMIND DESIGNSTUDIO	20
PLAN B GMBH	07-08, 10-13, 21, 30

