



Parklandschaft anstelle alter Gleisanlagen.

21 GUTE GRÜNDE FÜR STUTTGART 21

Gemeinsam für das neue Herz Europas



Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

VORTEILE FÜR UNS ALS

→ VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN

→ UMWELTSCHÜTZER/INNEN

→ EINWOHNER/INNEN

→ ARBEITNEHMER/INNEN

→ STEUERZAHLER/INNEN

VORTEILE FÜR UNS: ALS VERKEHRSTEILNEHMER

1. BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM: MIT KOMFORT DURCH EUROPA

Mit dem Bahnknoten Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm wird das Reisen quer durch Europa schneller und bequemer. Die Züge müssen an der Geislinger Steige, dem größten Engpass des europäischen Schienennetzes, nicht mehr herunterbremsen. Von Stuttgart nach München dauert eine Zugfahrt nur noch gut eineinhalb Stunden.

2. SCHNELL IN ALLE RICHTUNGEN

In Baden-Württemberg kreuzen sich die Ost-West-Magistrale von Paris nach Wien, Bratislava und Budapest sowie die Nord-Süd-Magistrale von Amsterdam nach Sizilien. Das Land wird zentraler Knotenpunkt im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz und rückt in Europas Mitte.

VORTEILE FÜR UNS: ALS VERKEHRSTEILNEHMER

3. OHNE UMSTEIGEN QUER DURCHS LAND

Fern- und Regionalverkehr werden durch den neuen Schienenring in Stuttgart schneller und besser aufeinander abgestimmt. Alle Fahrgäste werden davon profitieren – sei es von kürzeren Reisezeiten, sei es von der Anbindung an Flughafen und Messe. Und Umsteigen gibt es dann nur noch auf wenigen Strecken, weil die Züge nicht mehr im Hauptbahnhof enden und es dadurch mehr Direktverbindungen gibt.

4. VERNUNFT SIEGT – DEUTLICH MEHR ZÜGE AUF HALB SO VIELEN GLEISEN

Die Idee, einen Durchgangsbahnhof zu bauen, ist mehr als hundert Jahre alt. Sie scheiterte damals an den technischen Möglichkeiten. Mit dem neuen Bahnknoten in Stuttgart wird diese Idee nun verwirklicht. Das heißt, mit nur halb so vielen Gleisen können hier künftig deutlich mehr Züge ein- und ausfahren, weil sie sich nicht mehr gegenseitig blockieren.

VORTEILE FÜR UNS: ALS VERKEHRSTEILNEHMER

5. ALLER GUTEN DINGE SIND DREI

Stuttgart bekommt drei neue, barrierefreie Bahnhöfe: den Flughafenbahnhof, den Hauptbahnhof und die S-Bahn-Station Mitnachtstraße. Der Zugang zum Bahnverkehr wird für alle Reisenden einfacher und bequemer. Der Durchgangsbahnhof verbessert auch den Regionalverkehr und ermöglicht schnellere und direkte Verbindungen. Fluggäste sind vom Hauptbahnhof in acht Minuten am Bahnhof Flughafen/Messe.

6. DREH- UND ANGELPUNKT AUF DEN FILDERN

Durch den neuen Bahnhof Flughafen/Messe rücken die Innenstadt, der Flughafen und das Messegelände näher zusammen. Gleichzeitig entsteht auf den Fildern ein vernetztes Verkehrsangebot für Auto-, Zug- und Flugverkehr. So wird der neue Bahnhof zum Dreh- und Angelpunkt für den gesamten Filderraum mit seinen rund 250.000 Einwohnern und 100.000 Arbeitsplätzen.

VORTEILE FÜR UNS: ALS VERKEHRSTEILNEHMER

7. SCHNELLER UMSTEIGEN

Die neue S-Bahn-Station Mitternachtstraße bindet das künftige Rosensteinviertel an das S-Bahn-Netz der Region Stuttgart an. Weil dort alle S-Bahn-Linien halten, wird das Umsteigen zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt schneller und bequemer. Und der Hauptbahnhof wird entlastet.

8. SCHNELLER ANKOMMEN

Mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm werden die Fahrzeiten im Fern- und Regionalverkehr erheblich kürzer. Einige Beispiele, die für sich sprechen:

| | heute | künftig |
|-------------------------------|------------|------------|
| Stuttgart – Flughafen: | 27 Minuten | 8 Minuten |
| Stuttgart – Tübingen: | 61 Minuten | 41 Minuten |
| Flughafen/Messe – Nürtingen: | 67 Minuten | 8 Minuten |
| Flughafen/Messe – Bietigheim: | 56 Minuten | 27 Minuten |
| Backnang – Nürtingen: | 84 Minuten | 46 Minuten |
| Stuttgart – Ulm: | 54 Minuten | 28 Minuten |



Architektenentwurf: Der Hauptbahnhof wird zum leistungsstarken Durchgangsbahnhof ausgebaut und so zum zentralen Verkehrsknoten in der Stadt.

VORTEILE FÜR UNS: ALS UMWELTSCHÜTZER

9. WENIGER AUTOS, BESSERE LUFT

Der Umbau des Bahnknotens Stuttgart bringt mehr Verkehr in Stadt und Region auf die Schiene und entlastet damit den Straßenverkehr. Die bessere Vernetzung zahlt sich für die Umwelt aus: Wissenschaftler haben errechnet, dass rund 18 Millionen Pkw-Fahrten mit 350 Millionen Kilometern pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das erspart der Umwelt jährlich rund 70.000 Tonnen Kohlendioxid.

10. RUHE BITTE

Wegen der neuen Schnellfahrstrecke fährt der Großteil der Fernzüge nicht mehr durch das Neckartal. Die neue Trasse führt künftig vom Hauptbahnhof durch den Fildertunnel auf die Filder. Durch den Ringverkehr fahren die Züge künftig unterirdisch durch die Stadt. Das heißt: Mehr Schienenverkehr, aber weniger Lärm, weil mehr als 30 Kilometer der Strecke in Tunnels verlaufen.

VORTEILE FÜR UNS: ALS UMWELTSCHÜTZER

11. AUS ALT MACH NEU

Die heute mit Gleisen belegten Flächen werden als Bauland optimal genutzt, um der Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden. Damit können wir Flächen auf der „grünen Wiese“ schonen. Sechzig Hektar Neubaufächen wurden aus dem Flächennutzungsplan gestrichen, denn Stuttgart soll auf den alten Gleisflächen wachsen.

12. ÖKOLOGISCH BAUEN WIRD STANDARD

Wenn es um die Neubebauung des Rosensteinviertels geht, gibt die Stadt den Ton an. Sie hat frühzeitig die Flächen gekauft und wird dafür sorgen, dass neue Gebäude umweltfreundliche Energien nutzen. Ziel ist ein CO₂-neutraler Stadtteil.

HEUTIGER ZUSTAND



Heute durchschneiden Schienenstränge den Schlossgarten und trennen Stuttgarts Norden und Osten.

KÜNFTIGER ZUSTAND



Mit Stuttgart 21 können der Rosensteinpark und das neue Rosensteinviertel miteinander verbunden werden.

VORTEILE FÜR UNS: ALS EINWOHNER

13. JAHRHUNDERTCHANCE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG

Wo heute noch Züge fahren, werden nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 über 100 Hektar Gleisflächen frei. Die Stadt kann sich im Zentrum neu entwickeln. Die in der Innenstadt liegenden Gleisflächen verschwinden. Die Stadtteile im Stuttgarter Norden und Osten wachsen wieder zusammen.

14. DER NEUE BAHNHOF SETZT ZEICHEN

Mit dem Entwurf des Architekten Christoph Ingenhoven setzt die Bahn ein markantes Zeichen in der Landeshauptstadt. Der Tiefbahnhof mit seiner außergewöhnlichen Form und seiner mit Tageslicht durchfluteten Bahnsteighalle ist bisher einzigartig in der Architekturgeschichte. Der weithin sichtbare Bonatzbau bleibt mit dem Bahnhof verbunden.

VORTEILE FÜR UNS: ALS EINWOHNER

15. MITTENDRIN UND DOCH IM GRÜNEN

Das neue Europaviertel schließt direkt an den Schlossgarten an. Umgeben vom Rosensteinpark entsteht das neue Rosensteinviertel – zentral, mit optimaler Anbindung an Schiene und Straße und mitten im Grünen. Die Stadt schafft Lebensraum in bester Lage, zum Wohnen und Arbeiten für mehr als 35.000 Menschen.

16. MEHR GRÜN – WENIGER UMWELTBELASTUNG

Der Schlossgarten und der Rosensteinpark sind wichtige Naherholungsgebiete für die Stuttgarter Bürger. Mit Stuttgart 21 entstehen Parkflächen in der Größe von rund 30 Fußballfeldern, die für bessere Luft sorgen. Die Grünanlagen mit ihren rund 4200 neu gepflanzten Bäumen werden zusätzlich Kohlendioxid und Feinstaub aus der Luft binden.



Die neue Bibliothek öffnet im Jahr 2011 am Mailänder Platz.

VORTEILE FÜR UNS: ALS ARBEITNEHMER

17. MEHR WACHSTUM IN REGION UND LAND

Durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm werden Stadt, Region und Land Teil der zentralen wirtschaftlichen Entwicklungsachse im Herzen Europas. Der Wirtschaftsstandort wird in seiner Zentralität aufgewertet. Die verbesserte Verkehrsanbindung innerhalb Europas führt zu wirtschaftlichen Wachstum.

18. MEHR ARBEITSPLÄTZE

In den nächsten 15 Jahren werden allein in Stuttgart drei Milliarden Euro Bauvolumen in den Umbau des Bahnknotens und vier Milliarden Euro in die städtebauliche Entwicklung investiert. Das bringt die Bauwirtschaft in Schwung und schafft rund 4000 neue Arbeitsplätze. Die verkehrsgünstige Lage des Europaviertels erleichtert die Ansiedlung von Dienstleistungen mit tausenden neuen Arbeitsplätzen.

VORTEILE FÜR UNS: ALS STEUERZAHLER

19. STARKE PARTNER

Die Deutsche Bahn AG, der Bund, das Land, die Landeshauptstadt Stuttgart und die Region stehen als starke Partner hinter einer soliden Planung und Finanzierung des Bahnprojekts. Erstmals bei einem Projekt dieser Größenordnung wurden Kostenrisiken schon vor Projektbeginn umfassend analysiert und finanziell abgesichert.

20. MEHR EINNAHMEN

Durch Investitionen, neue Einwohner und neue Arbeitsplätze haben das Land und die Stadt auf Dauer deutlich mehr Einnahmen aus Umsatzsteuer, Einkommensteuer, Gewerbesteuer, Grundsteuer und Grunderwerbsteuer. Das bedeutet, dass die Stadt Stuttgart langfristig mehr Steuern einnimmt, als ihr Finanzierungsanteil am Bahnprojekt kosten wird. Die Verbesserung des Wirtschaftsstandorts wird zu weiteren Arbeitsplätzen und damit zu höherem Steueraufkommen führen.

VORTEILE FÜR UNS: DAS NEUE HERZ EUROPAS

21. MEHR ZUKUNFT

Durch die europäische Hochgeschwindigkeitstrasse rücken wir in die Mitte Europas und können zum neuen Herz Europas werden. Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist deshalb eine einmalige Jahrhundertchance, um die uns viele Städte beneiden. Die Weichen werden neu gestellt. Das investierte Geld wird langfristig hohe Zinsen tragen: für die Zukunft von Stadt, Region und Land, für uns, unsere Kinder und die kommenden Generationen.



Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Das Informationszentrum zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm im Bahnhofsturm



TURMFORUM
Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



TURMFORUM
Bahnprojekt Stuttgart – Ulm
im Hauptbahnhof
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
Telefon 0711/ 2 09 22 92-0
www.turmforum.de

Öffnungszeiten

Ausstellung

Eintritt frei
Täglich 10 bis 18 Uhr
Donnerstag 10 bis 21 Uhr

Aussichtsplattform

Eintritt frei
Täglich 10 bis 18 Uhr
Donnerstag 10 bis 21 Uhr
April bis September
bis 21 Uhr

Bistro 21
Telefon 0711 / 299 84 89
Telefax 0711 / 299 84 59
www.bistro21.de
Montag 12 bis 19 Uhr
Dienstag bis Donnerstag und
Sonntag 10 bis 24 Uhr
Freitag bis Samstag
10 bis 1 Uhr

DAS TURMFORUM
Bahnprojekt Stuttgart – Ulm
ist ein Gemeinschaftsprojekt
von Deutscher Bahn AG und
Landeshauptstadt Stuttgart

Herausgeber: Landeshauptstadt Stuttgart,
Stabsabteilung Kommunikation
Bildnachweis: Deutsche Bahn AG (Seite 5),
Stadt Stuttgart (8), Aldinger und Wolf
(9, Rückseite), Yi Architects/Aldinger &
Wolf (12)
Dezember 2008