



FAKTENBLATT

Stuttgart 21: Viel mehr als ein Bahnhof

Stuttgart 21 ist die komplette **Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart**. Das Gemeinschaftsprojekt wurde 2009 mit dem Finanzierungsvertrag von Bund, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH und der Deutschen Bahn beschlossen. Gebaut werden:

- vier neue Bahnhöfe
- 57 Kilometer neue Schienenwege, die mit bis zu 250 km/h befahren werden
- 59 Kilometer Tunnelröhren
- 16 Tunnel und Durchlässe
- 44 Brücken

Stuttgart 21 trägt dazu bei, die **Reisezeiten** im Fern- und im Regionalverkehr erheblich zu verkürzen, schließt den Flughafen an die Fernbahn an und verlagert so Verkehr von der Straße auf die Schiene. Beispiele:

- Ulm-Flughafen: 30 Minuten statt heute 1:35 Stunden
- Rottweil-Flughafen: 59 Minuten statt heute 2:02 Stunden
- Stuttgart Hbf-Flughafen: 8 Minuten statt heute 27 Minuten
- Tübingen-Flughafen: 35 Minuten statt heute 65 Minuten

Der künftige Durchgangsbahnhof ermöglicht viele neue umsteigefreie Verbindungen im Regionalverkehr und entlastet so auch die S-Bahn mit ihrem täglich hohen Fahrgastaufkommen.

Der Durchgangsbahnhof mit acht zu- bzw. abführenden Gleisen kann deutlich mehr Zugverkehr abwickeln als der heutige Kopfbahnhof mit insgesamt nur fünf zu- bzw. abführenden Gleisen und vielen Kreuzungskonflikten im Gleisvorfeld. Die **Leistungsfähigkeit** des Durchgangsbahnhofs wurde 2011 in einem testierten und von allen Projektpartner:innen anerkannten Stresstest nachgewiesen. Darüber hinaus wird der Bahnknoten Stuttgart in einem deutschlandweiten Pilotprojekt vollständig mit **digitaler Leit- und Sicherungstechnik** ausgerüstet. Damit kann die im Stresstest nachgewiesene Kapazität noch einmal deutlich erhöht werden.

Über zehn Millionen Fahrgäste im Fernverkehr in ganz Deutschland sollen jährlich vom Ausbau des Bahnknotens Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm profitieren; erwartet wird eine Nachfragesteigerung von rund zwei Millionen Reisenden. 75 Prozent der elf Millionen Einwohner:innen von Baden-Württemberg leben in Stadt- und Landkreisen, die vom Bahnprojekt Stuttgart-Ulm verkehrliche Vorteile haben. Zudem ermöglicht Stuttgart 21 die Realisierung des Deutschlandtakts im Südwesten.



Der hohe verkehrliche Nutzen des Projekts spiegelt sich auch in einer deutlichen Mehrheit bei der **Volksabstimmung 2011** wider: 58,9 Prozent stimmten für eine weitere finanzielle Beteiligung des Landes (Ulm: 69,1 %, Stuttgart: 52,9 %).

Zentrales Bauwerk des Projekts ist der künftige **Hauptbahnhof**. Sein vom Büro ingenhoven architects entworfenes Dach besteht aus **28 Kelchstützen** – eine noch nie gebaute Betonschalenskonstruktion. Für eine Kelchstütze mit einem Durchmesser von 32 Meter werden bis zu 350 Tonnen Stahl und 685 Kubikmeter Beton verbaut. Große Glaskuppeln auf 23 der Kelchstützen sorgen für Tageslicht in der Bahnsteighalle. 25 Kelchstützen sind bereits betonierte.

Die 32-köpfige Jury aus 14 Expert:innen sowie 18 Vertreter:innen von Stadt, Land und Bahn entschied sich im Jahr 1997 unter 126 Bewerber:innen einstimmig für diesen Entwurf: „Ein großes städtebauliches Zeichen wird in den Stadtgrundriss eingeschrieben, ohne jegliche Monumentalität und ohne dem Bonatzbau in irgendeiner Weise Konkurrenz zu machen.“

Die rund **51 Kilometer Tunnelröhren im Stuttgarter Talkessel** sind vollständig vorgetrieben. Der Großteil des Abraums wurde bereits mit rund 7.000 Güterzügen abtransportiert. Die Anlieferung des Abraums zur zentralen Verladestelle erfolgte per Lkw über ein vier Kilometer langes Baustraßensystem. Der innerstädtische Straßenverkehr blieb so von S21-Baustellenfahrzeugen nahezu unbelastet.

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm bietet derzeit **Arbeitsplätze** für geschätzt 6.000 Menschen, etwa als Mineur:innen, Geolog:innen, Eisenbieger:innen, Planer:innen, Ingenieur:innen, Kaufleute oder Biolog:innen.

Stuttgart 21 bietet Raum für **zwei neue Viertel** mitten in der Stadt, 100 Hektar Fläche stehen für die städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Im Rosensteinviertel sind 50 Hektar für Wohnen und Arbeiten geplant, um 20 Hektar wird der Park erweitert und zudem sind zehn Hektar für den Bau von Grünanlagen und öffentlichen Plätzen vorgesehen. Das Europaviertel ist 20 Hektar groß.