

## 5.000:282

### Die Grün-Bilanz von Stuttgart 21 fällt positiv aus

Die Stuttgarter lieben ihren Schloßgarten. Die grüne Lunge der Stadt, die Flaniermeile, das Erholungsparadies – eine der größten innerstädtischen Parkanlagen in Deutschland.



Der erweiterte Park führt Stadtteile zusammen

Die Stuttgarter gingen in der Vergangenheit jedoch nicht immer pfleglich mit ihrem Schloßgarten um. Mehrspurige Straßen zerschneiden den Park, der Schienenverkehr raubte ihm einen Teil seiner Fläche. In seiner heutigen Gestalt geht er weitgehend auf die Bundesgartenschau von 1961 zurück, die einen Großteil seiner his-

torischen Substanz vernichtete. Jetzt, im 21. Jahrhundert, hat er erstmals seit 150 Jahren wieder die Chance, an Größe und Bedeutung hinzuzugewinnen. Mit einem Flächenzuwachs von 20 Hektar, so viel wie 30 Fußballfelder, wird er das neue Rosensteinviertel mit Stuttgart Nord, Bad Cannstatt und der Neckarvorstadt zu einem neuen, attraktiven Stadtteil verbinden. Erstmals wird es eine



Freie Sichtachse auf das Schloss Rosenstein

freie Sichtachse von der Innenstadt auf das erhöht liegende Schloss Rosenstein geben. Dafür müssen 282 Bäume geopfert werden. Ein Thema bei Stuttgart 21, das wie kein anderes die Emotionen der Bürger weckt. Die Projektleitung von Stuttgart 21 hat darauf bereits mit einem praktischen Vorschlag reagiert: Wo Bäume erhalten werden können, bleiben sie stehen und die gefällteten Bäume werden durch 293 teilweise 12 Meter hohe Bäume ersetzt. Von den rund 19 Hektar Fläche im Mittleren Schloßgarten bleiben während der Bauzeit 11 Hektar unberührt. Entscheidender Fakt aber bleibt: In den erweiterten Parkanlagen und dem neu entstehenden Rosensteinviertel finden 5.000 neue Bäume ihren Platz.

Der Schloßgarten selbst wird seiner Funktion als „grüne Lunge“ in der Stadt viel besser nachkommen können. Und ein Detail wird viele seiner Liebhaber möglicherweise sogar begeistern: Die berühmte Platanenallee im Unteren Schloßgarten wird nicht mehr durch daneben liegende Bahngleise eingequetscht, sondern ihre alte dominierende Zentralstellung im Park wiedergewinnen. Zugegeben, das alles wird dauern, aber auch Rom wurde nicht an einem Tag erbaut.



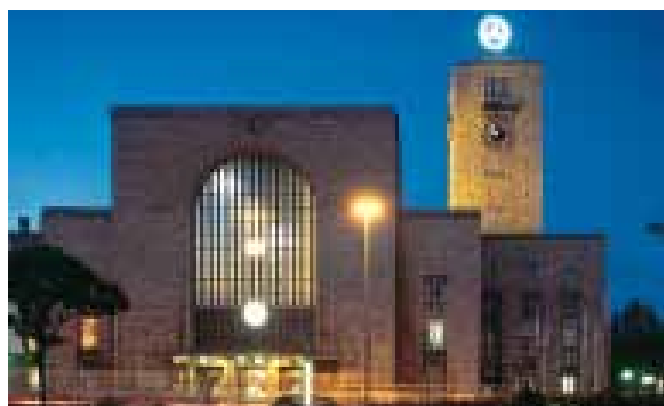
Die Platanenallee bleibt erhalten

### Bonatz-Erben unterliegen vor Gericht Bahn erneuert Gesprächsangebot

Der geplante Abriss der Seitenflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofes verstößt nicht gegen das Urheberrecht. Zu diesem Urteil kam das Landgericht Stuttgart am 20. Mai 2010. Damit wurde die Klage des Erben von Paul Bonatz, dem Stuttgarter Architekten Peter Dübbers, abgewiesen. Das Gericht folgte der Darstellung der Bahn und führte aus, dass prägende Bestandteile des Bauwerks erhalten blieben. Da der bisherige Kopfbahnhof zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof umgewandelt wird, verlieren die

Flügelbauten ihre Funktion. „Ihr Abriss ist als Konsequenz dieser Funktionsänderung hinzunehmen“, heißt es im Urteil.

Mit Empfangshalle, Großer Schalterhalle, dem Arkadengang und vor allem dem Bahnhofsturm bleibt die historische Substanz des Bonatz-Baus erhalten. Die Bahn erneuert ihr Gesprächsangebot an Herrn Dübbers zur Gründung einer Paul-Bonatz-Stiftung und zur Einrichtung einer Stiftungsprofessur.



Empfangshalle, Große Schalterhalle, Turm und Arkaden bleiben erhalten

### Auf ein Wort

Liebe Stuttgarterinnen, liebe Stuttgarter,

auf diesem Wege möchten wir uns in Zukunft in unregelmäßigen Abständen in Ihrem Briefkasten zu Wort melden. Nicht umsonst haben wir diese Zeitung „Dialog 21“ genannt. Hier werden auch Kritiker zu Wort kommen, unabhängige Fachleute und natürlich die „guten Argumente“ für Stuttgart 21.



Seit September 2009 als „Botschafter Stuttgart 21“ im Einsatz: Wolfgang Drexler

Stuttgart 21 ist das größte verkehrs- und städtebauliche Projekt in der Landeshauptstadt seit Beginn des 20. Jahrhunderts. Dass es in der Stadt kontrovers diskutiert wird, ist nur verständlich. Dieser Diskussion stellen wir uns, wenngleich der Bau im Februar 2010 begonnen hat.

### In dieser Ausgabe

- Pro und Contra** Seite 2  
Die wichtigsten Streitpunkte zu Stuttgart 21
- Baubeginn** Seite 3  
Mittelständische Unternehmen aus dem Südwesten profitieren von Stuttgart 21
- Kommunikationsstrategie** Seite 4  
Neue Wege in der Kommunikation

Wir werden die Bauzeitung zum Dialog nutzen, um mit Bürgern und Beteiligten in das Gespräch zu kommen. Wir freuen uns über Ihre Meinung.

Herzlichst Ihr

Wolfgang Drexler MdL, Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm

# Pro und Contra – Die wichtigsten Streitpunkte zu Stuttgart 21

DIALOG 21 informiert über das Bahnprojekt und will sich sachlich mit allen Kritikern auseinandersetzen, die es mit ihren Argumenten ad absurdum führen wollen. An dieser Stelle sollte ursprünglich ein Streitgespräch zwischen Bahnhafchef Dr. Rüdiger Grube und einem Vertreter der Initiativen gegen Stuttgart 21 wie Gangolf Stocker (SÖS) oder Klaus Arnoldi (VCD) veröffentlicht werden, die dieses Angebot bedauerlicherweise abgelehnt haben. DIALOG 21 setzt sich in dieser und den folgenden Ausgaben mit deren Argumenten auseinander.



Der Bonatz-Bau wird Empfangsportal für den neuen Durchgangsbahnhof

## Milliardengrab Stuttgart 21

Behauptet wird, dass vergleichbare Bahn-Großprojekte am Ende deutlich teurer waren als geplant. Der Stuttgarter Untergrund sei extrem problematisch und die Preise von Tunnelbauten seien laut Bundesverkehrsministerium in letzter Zeit förmlich explodiert.

Die Bahn hat die Kostenkalkulation für das Projekt Stuttgart 21 vor Baubeginn noch einmal aktualisiert. In den neu berechneten Kosten von 4,088 Milliarden Euro ist bereits ein Puffer von 323 Millionen Euro für Baupreissteigerungen eingerechnet. Darüber hinaus enthält der Risikofonds weitere 438 Millionen Euro für unvorhergesehene Kosten.

## Befürchtungen um den Schloßgarten

Behauptet wird, dass Stuttgart 21 den Schloßgarten zerstört und 250 Großbäume gefällt werden müssen. Die Parkenerweiterung sei im Verhältnis zu den Zerstörungen marginal und habe nur Alibi-Funktion – Jungbäume könnten 100 Jahre alte Bäume nicht ersetzen.

Rund um den Bahnhof müssen 282 Bäume gefällt werden. Die Bahn ersetzt diese durch 293 neue, teilweise 12 Meter hohe Großbäume. Während der Bauzeit kann der rund 19 Hektar umfassende Mittlere Schloßgarten auf den rund 8 Hektar Baufläche von Stuttgart 21 nur eingeschränkt benutzt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten steht er

an dieser Stelle wieder in seiner gesamten Größe zur Verfügung. Rosensteinpark und Schloßgarten können durch Stuttgart 21 erstmals seit 150 Jahren um 20 Hektar Grünflächen erweitert werden. Im Park und im neu entstehenden Rosensteinviertel sowie dem angrenzenden Nordbahnhofviertel ist Platz für 5.000 neue Bäume, die den Stadtteil grüner machen und das Stadtklima im Zentrum verbessern.

## Bedenken zum neuen Stadtteil

Behauptet wird, dass auf den frei werdenden Gleisflächen ein hoher Vermarktungsdruck lastet, der dazu führt, dass die Flächen hoch und dicht mit Büros, Hotels und Einkaufszentren bebaut werden, für die es keinen Bedarf gibt.

Stuttgart ist eine der wenigen deutschen Großstädte mit einer einmaligen Chance, im Innenstadtbereich zu wachsen und die Zersiedlung in den Außenbezirken zu reduzieren. Dies entspricht der langjährigen Strategie des Stuttgarter Gemeinderats, erschlossene Flächen zu nutzen, statt neue Flächen auf der grünen Wiese zu bebauen. Dafür sind bereits 60 Hektar Bauland in den Außenbezirken aus dem Flächennutzungsplan gestrichen worden und werden nicht bebaut. Die Stadt hat die Grundstücke frühzeitig gekauft, um unabhängig von Investoreninteressen einen sozial ausgewogenen und ökologischen Stadtteil entwickeln zu können.



Auf den bisherigen Gleisanlagen entsteht ein neuer Stadtteil

## Streitpunkt Durchgangsbahnhof

Behauptet wird, dass Stuttgart 21 für 90 Prozent aller Fahrgäste Nachteile bringt und der neue Durchgangsbahnhof mit nur 8 Gleisen weniger leistungsfähig sei als der Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen.

Der bestehende Kopfbahnhof hat zwar 16 Bahnsteiggleise, aber nur fünf Zu- und Abfahrtsgleise. Die Züge behindern sich in diesem Nadelöhr bei der Ein- und Ausfahrt gegenseitig und müssen zum Teil die Gleise der S-Bahn mitnutzen. Deshalb sehen die K21-Befürworter auch den Bau von zwei zusätzlichen

Gleisen im Neckartal vor, weil der heutige Kopfbahnhof an seiner Leistungsgrenze angekommen ist. Der Durchgangsbahnhof ist dagegen über acht Zu- und Abfahrtsgleise angebunden, die in beiden Richtungen nutzbar sind. Die Bahnsteiggleise sind flexibel nutzbar, die Züge können rascher ein- und ausfahren. Deshalb ist der neue Bahnhof deutlich leistungsfähiger.



Die neue unterirdische Bahnsteighalle

Behauptet wird auch, dass der Kopfbahnhof mit der doppelten Anzahl an Bahnsteigen den Benutzern im Vergleich zu Stuttgart 21 mehr Platz bietet.

Wer als Reisender stark frequentierte Durchgangsbahnhöfe wie Mannheim oder Köln erlebt, weiß, dass dort das Um- und Einsteigen schnell und reibungslos abläuft. Das wird auch in Stuttgart so sein. Während im Kopfbahnhof die Reisenden aus einer Richtung zum Zug und in den Bahnhof gelangen, sind die Bahnsteige im Durchgangsbahnhof über drei Zugänge erreichbar – verteilt auf die gesamte Länge des Bahnsteigs. Die Bahnsteige im heutigen Bonatz-Bau sind zudem von der Turm- und der Arkadenseite nur über Treppen erreichbar. Im neuen Bahnhof gelangen Reisende von allen Seiten aus barrierefrei zu ihren Zügen. Die historische Substanz des Bahnhofes bleibt im Übrigen in ihrer Funktion als Empfangsgebäude erhalten.

## Sorgen um die Mineralquellen

Behauptet wird, dass durch die Absenkungen des Grundwasserspiegels die Standfestigkeit des Bonatz-Baus gefährdet ist und wie in Köln Einsturzgefahr droht.

Im Vorfeld der Bauarbeiten hat die Deutsche Bahn in einem umfangreichen Brunnenbohrprogramm den Untergrund erkundet. Nach Abschluss der Bohrungen wurden im Bereich der künftigen Baustellen rund um den Bahnhof über 90 Mess- und Einleitungsstellen eingerichtet, über die das Grundwasser während der gesamten Bauzeit überwacht und damit auch die Standfestigkeit des Bahnhofes kontrolliert wird.

Behauptet wird auch, dass die Mineralquellen gefährdet sind.

Anfang der Neunziger Jahre wurde im Zusammenhang mit Stuttgart 21 ein umfangreiches Programm mit mehr als 200 Grundwasser-Messstellen gestartet, um den Trassenverlauf sorgfältig zu erkunden. Die hier gewonnenen Erkenntnisse waren Grundlage für Fachgutachten und hydraulische Modellrechnungen, aus denen konkrete Planungen und Konzepte zum Schutz der Mineralquellen ständig überwacht und die Baugrube für den Durchgangsbahnhof in mehrere kleine Bauabschnitte aufgeteilt, um die Mineralquellen nicht zu gefährden.

## Ängste wegen der Dauerbaustelle

Behauptet wird, dass im gesamten Stadtgebiet erhebliche Lärm- und Staubbelastungen sowie Staus zu erwarten sind – und das über ein Jahrzehnt lang.

Natürlich bleiben bei einer Großbaustelle wie Stuttgart 21 Behinderungen nicht aus. Aber ohne Baustellen kann Zukunft in einer Großstadt nicht entstehen. Eine ausgeklügelte Baustellenlogistik wird die Belästigungen jedoch so gering wie möglich halten. Abraum und Baumaterial werden weitestgehend über bahnhinterne Baustraßen und die Schiene transportiert, so dass der Straßenverkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Der größte Teil der Baustelle wird unterirdisch stattfinden, so dass die Belastungen in diesem Bereich äußerst gering sind. Der Großbaustelle steht die einmalige Chance gegenüber, den Schienenverkehr für die Zukunft fit zu machen und die Stadt auf rund 100 Hektar neu zu entwickeln, wenn die bisherigen Gleisflächen verschwinden.

Lesen Sie in der nächsten Ausgabe von DIALOG 21 unter anderem: Reizthema Dauerbaustelle. Verhindert Stuttgart 21 andere Bahnprojekte?

Mehr Informationen zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm gibt es im Informationszentrum Turmforum im Hauptbahnhof und im Internet unter [www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de). Anfragen beantwortet das Kommunikationsbüro für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart, [info@bahnprojekt-s-ulm.de](mailto:info@bahnprojekt-s-ulm.de).

## Weniger Lärm

Die Tyfone, die nachts zur Sicherheit der Gleisarbeiter im Einsatz sind, haben für viel Unmut gesorgt. Seit Anfang Mai sind sie zwischen 22.30 Uhr und 5.30 Uhr nicht mehr im Einsatz. Vereinzelt werden in einigen Nächten leisere Signaltöne unvermeidlich sein. Und während der noch ausstehenden fünf Wochenenden, an denen die S-Bahn-Rampe gesperrt wird, müssen leider die Tyfone eingesetzt werden. Dazu ist die Deutsche Bahn sowohl aus gesetzlichen als auch aus arbeitsrechtlichen Gründen gezwungen. Der Einsatz von akustischen Warnsignalen ist zur Sicherheit der Beschäftigten zwingend von der Berufsgenossenschaft vorgeschrieben.



## Achtung, Bauarbeiten – S-Bahn-Einschränkungen

An drei Wochenenden im Mai war die S-Bahn-Rampe bereits gesperrt. An weiteren fünf Wochenenden bis Mitte Juli wird die Sperrung erneut erfolgen, begleitet von täglich rund 36 Service-Mitarbeitern, die den Reisenden die Umsteigemöglichkeiten von Hauptbahnhof tief zu Hauptbahnhof oben erläutern.

Die Sperrungen sind notwendig, um die Arbeiten für die Tunnelführung zur neuen S-Bahn-Station Mittnachtstraße vorzubereiten. Sie finden in Tag- und Nachtschichten an den angegebenen Wochenenden statt, um den Berufsverkehr nicht zu belasten. Mehr Informationen unter [www.bahn.de/bauarbeiten](http://www.bahn.de/bauarbeiten).



### Geänderte Linienführung der S-Bahn

**S1:** Verkehrt durchgehend von **Kirchheim (Teck)** über **Stuttgart Hbf** (oben) nach **Herrenberg**. Die Halte Stuttgart Hbf (tief), Stadtmitt, Feuersee, Schwabstraße, Universität und Osterfeld entfallen. Die zusätzlichen S-Bahnen **Esslingen–Schwabstraße** an Samstagen verkehren nicht.

**S2:** Die Linie S2 ist zweigeteilt und verkehrt auf den Abschnitten **Schorndorf–Stuttgart Hbf** (oben) und **Stuttgart Hbf** (tief)–**Filderstadt** mit Umsteigen zwischen Hauptbahnhof (oben) und Hauptbahnhof (tief).

**S3:** Die Linie S3 ist ebenfalls zweigeteilt und verkehrt auf den Abschnitten **Backnang–Stuttgart Hbf** (oben) und **Stuttgart Hbf** (tief)–**Flughafen/Messe** mit Umsteigen zwischen Hauptbahnhof (oben) und Hauptbahnhof (tief).

**S4:** Verkehrt ausschließlich im Abschnitt **Marbach–Feuerbach**.

**S5:** Verkehrt im Abschnitt **Bietigheim–Feuerbach–Stuttgart Hbf** (oben)

**S6:** Verkehrt im Abschnitt **Weil der Stadt–Stuttgart Hbf** (oben). Die zusätzlichen Züge **Leonberg–Schwabstraße** an Samstagen enden bereits in Feuerbach.

Wichtig: Im Innenstadtbereich fährt zwischen **Stuttgart Hbf** (tief) und **Schwabstraße** eine zusätzliche Sonderlinie im Pendelverkehr. Damit ist ein Zehn-Minuten-Takt gewährleistet.

### Sperrzeiten

Sa, 19.06.10, 1.15 Uhr bis Mo, 21.06.10, 4.30 Uhr

Sa, 26.06.10, 1.15 Uhr bis Mo, 28.06.10, 4.30 Uhr

Sa, 03.07.10, 1.15 Uhr bis Mo, 05.07.10, 4.30 Uhr

Fr, 09.07.10, 21.00 Uhr bis Mo, 12.07.10, 4.30 Uhr

Sa, 17.07.10, 1.15 Uhr bis Mo, 19.07.10, 4.30 Uhr

# Projekt sichert Arbeitsplätze in der Region

## Mittelständische Firmen profitieren von Stuttgart 21

**Rund 4,1 Milliarden Euro investieren die Deutsche Bahn, der Bund, die Europäische Union, das Land sowie die Landeshauptstadt Stuttgart, der Flughafen Stuttgart und der Verband Region Stuttgart in die völlige Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens einschließlich der Zulaufstrecken mit rund 60 Kilometern neuen Gleisen und drei neuen Bahnhöfen. Weitere rund 2 Milliarden Euro von Bund und Land fließen in den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ulm. Diese Investitionen schaffen viele Arbeitsplätze im Südwesten: rund 7.000 Stellen während der Bauphase und weitere 10.000 Dauerarbeitsplätze nach Abschluss der Arbeiten.**

Zur Zeit laufen bereits die Arbeiten im Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofes, an denen mit der Baufirma Sersa-Klenk mit Niederlassung in Mühlacker bereits eine Firma aus der Region beteiligt ist. Allein dieser bis Juli 2012 laufende Teilauftrag sichert Beschäftigung für die Klenk-Mitarbeiter. Darüber hinaus konnten Mitarbeiter für einen neuen Bautrupps eingestellt werden.

Aktuell hat die Deutsche Bahn weitere Aufträge für Stuttgart 21 vergeben. Der Zuschlag für den Abbruch

des Nordflügels und den Bau des neuen Technikgebäudes ging an die Stuttgarter Baufirma Wolff & Müller GmbH & Co. KG. Diese Firma wurde ebenso mit einer Baumaßnahme für den Tunnelbau der S-Bahn im Bereich der S-Bahn-Rampe beauftragt.

Wolfgang Drexler MdL und Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm: „Ich finde es sehr erfreulich, dass im Rahmen der Vergaben zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm mit der Firma Wolff & Müller GmbH & Co. KG ein weiteres mittelständisches Unternehmen aus Stuttgart bzw. der Region den Zuschlag erhalten hat.“

Ebenso hat das Beweissicherungsverfahren begonnen, bei dem der Zustand von Gebäuden, die durch die Baumaßnahmen betroffen sind, dokumentiert wird. Diese Aufgabe übernimmt eine Ingenieurgemeinschaft aus Esslingen.

Der Auftrag für das Grundwasser-Management im Bereich Hauptbahnhof ging an die Firma Hölscher Wasserbau GmbH mit Sitz in Essen. Und weitere Ausschreibungen laufen: So hat die Bahn beispielsweise den Teilnehmerwettbewerb für die Bauausführung der gesamten zentralen Logistik beim Projekt Stuttgart 21 sowie wichtige Tunnelbauvorhaben für den Fildertunnel sowie für die Tunnel nach Ober- und Untertürkheim im EU-Amtsblatt bekannt gemacht.

Darüber hinaus bringt Stuttgart 21 für viele Zulieferbetriebe über die Baubranche hinaus Vorteile, denn von den Baumaßnahmen gehen positive Signale an die gesamte Wirtschaft in Baden-Württemberg. Maschinenhersteller, die Zulieferindustrie für Baustoffe oder auch Logistikunternehmen profitieren von den Investitionen. Auch kleinere und mittlere Handwerksbetriebe in der Region können Aufträge erhalten. Deshalb unterstützt das regionale Handwerk Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Mit einem klaren Votum für das Bahnprojekt haben sich die Handwerkskammer Region Stuttgart sowie die Kreishandwerkerschaften

Stuttgart, Esslingen und Göppingen für das Vorhaben ausgesprochen. Das Projekt sichert auf Jahre Arbeits- und Ausbildungsplätze.

Durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verbessert sich die Erreichbarkeit der gesamten Region. Das ist ein wichtiger Standortvorteil, der sich auch konkret berechnen lässt. So hat das Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe unter Leitung von Prof. Dr. Rothengatter in seinem Gutachten festgestellt, dass sich durch das Projekt dauerhaft ein Bruttowertschöpfungszuwachs von jährlich 500 Millionen Euro für Baden-Württemberg ergibt.



Mit dem Beginn der Baumaßnahmen für Stuttgart 21 können auch mittelständische Unternehmen aus der Region mit Aufträgen rechnen

# Die guten Argumente überwiegen

## Stuttgart 21 geht in der Kommunikation neue Wege

„Wir wollen Denkanstöße vermitteln“, erklärte der Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm Wolfgang Drexler bei der Vorstellung der neuen Kommunikationskampagne für Stuttgart 21. „Wir sind diskussionsbereit und möchten ein Stück weit zum Dialog in der Stadt beitragen“, betonte Drexler in der Pressekonferenz am 4. Juni 2010.

Wohlthuend sachlich und argumentativ kommt die neue Kommunikationskampagne in der Tat daher. Argumente der Gegner werden auf-

haben. Gerhard Mutter, Agenturchef von Die Crew, begründet dies so: „Das Herz ist eingeführt und bekannt. Wir nutzen es für einen neuen versachlichenden Slogan.“



Für Wolfgang Drexler ist Dialogbereitschaft nicht nur eine Frage der Information.

„Wir möchten die Stuttgarterinnen und Stuttgarter mitnehmen bei diesem

großen städtebaulichen Projekt. Das fängt bei den Belästigungen durch die Baustelle an, wo wir Bürgerbeschwerden sehr ernst nehmen. Und das setzt sich fort bei der

**ES STIMMT,**  
dass für Stuttgart 21 im Schloßgarten und um den Bahnhof 282 Bäume gefällt werden.

**ES STIMMT ABER AUCH,**  
dass 293 bis zu 12 Meter hohe Bäume gepflanzt werden und der Park erstmals seit 100 Jahren um 20 Hektar wächst. Hinzu kommen 5.000 Bäume im Rosensteinviertel.




Argument und Gegenargument in der neuen Werbekampagne

www.die-guten-argumente-ueberwiegen.de

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

gegriffen und mit Argumenten der Befürworter konfrontiert. Fazit des neuen Auftritts, den die Stuttgarter Agentur Die Crew entwickelt hat: Die guten Argumente für Stuttgart 21 überwiegen. Das steht auch markant im Herz, das die Werber von der alten Kampagne übernommen

Planung und Entwicklung des Schloßgartens und des neuen Stadtteils, wo Ideen und Wünsche der Bürger stark einfließen werden“, so Drexler. Die Plakate und Anzeigen der neuen Informationskampagne werden ab Juni in Stuttgart und der Region zu sehen sein.

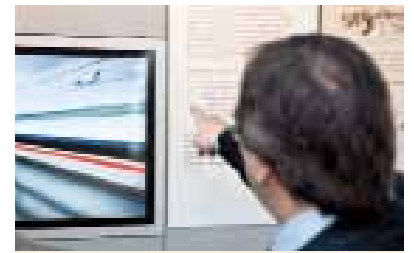


Wolfgang Drexler (Sprecher des Bahnprojektes) und Gerhard Mutter (Die Crew AG)

## Flughafen bekommt Infopoint

### Faszinierende Einblicke in das Bahnprojekt im Terminal 1

Wissenswertes über das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm gibt es nicht nur im Internet, sondern auch in den Ausstellungen im Turmforum des Stuttgarter Hauptbahnhofs, im Stuttgarter Rathaus, im Infocenter am Ulmer Bahnhof – und seit Kurzem auch im Flughafen Stuttgart. Dieser Standort an der Drehscheibe zwischen Luft- und Bahnverkehr mit Anbindung an die Landesmesse ist ein idealer Ausstellungsplatz. Wolfgang Drexler, Sprecher des Bahnprojektes, zur Bedeutung des Infopoints: „Wir sind mit unseren Informationen damit näher bei den jährlich rund 14 Millionen Fluggästen und Messebesuchern, aber auch bei den Menschen, die in der Filderregion leben und arbeiten.“ Am 28. April wurde die Ausstellung im Beisein der Geschäftsführer des Stuttgarter Flughafens, Professor Georg Fundel und Walter Schoefer, sowie der Geschäftsführer der Stuttgarter Messe, Ulrich Kromer von Baerle und Roland Bleinroth, eröffnet. Gezeigt werden aktuelle Informationen



Zukunft wird im Infopoint sichtbar

zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm sowie eine Ideenskizze des künftigen Bahnhofes Flughafen/Messe. Ein Film veranschaulicht die ICE-Fahrt vom Ulmer Hauptbahnhof über die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof, die in Zukunft in rund der Hälfte der Zeit zurückgelegt werden kann. Informationen zum Projekt können Besucher des Ausstellungsraumes (auf Ebene 3, zwischen Terminal 1 und 3) auch über ein PC-Terminal abrufen. Die Ausstellung ist täglich von 7 bis 20 Uhr geöffnet.



Wolfgang Drexler, Sprecher für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, Walter Schoefer, Geschäftsführer des Stuttgarter Flughafens, und Ulrich Kromer von Baerle, Geschäftsführer der Messe Stuttgart, eröffnen den Infopoint am Flughafen.

## Außenansicht Wien machts vor

Es ist die wohl spektakulärste Baustelle in Wien und das größte innerstädtische Investitionsprojekt der ÖBB: Nur 2,5 Kilometer Luftlinie vom Stephansdom entfernt entsteht der Hauptbahnhof Wien und mit ihm ein ganzes neues Stadtviertel.

Mit dem Abriss des Südbahnhofes Anfang 2010 sind die Bauarbeiten richtig losgegangen. Angrenzend an die Bahnanlagen entsteht ein neuer Stadtteil mit bester Verkehrsanbindung und hoher Wohn- und Lebensqualität. Die Flächen von Bahn-Infrastruktur und Stadtentwicklung umfassen 109 Hektar, etwa so groß wie der 8. Bezirk Wiens. Am Anfang stand der Masterplan 2004, der einstimmig im Gemeinderat der Stadt Wien beschlossen wurde. Dann wurden die umfangreichen Gutachten für drei Umweltverträglichkeitsprüfungen (Bahn-Infrastruktur, Straße und Städtebau)



Dr. Karl-Johann Hartig, Gesamtprojektleiter Hauptbahnhof Wien, ÖBB-Infrastruktur AG

vorbereitet und die Ergebnisse mit den geplanten Maßnahmen in den Bezirken der Stadt in Bezirksforen diskutiert.

Der Hauptbahnhof Wien wird eine der wichtigsten Drehscheiben in der Mitte Europas. Hier kreuzen sich die transeuropäischen Eisenbahnkorridore 17, 22 und 23. Mit der Schaffung einer hochleistungsfähigen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung wird der Bahnhof zum wichtigsten Knotenpunkt in Österreich für den regionalen, nationalen und den internationalen Reiseverkehr im transeuropäischen Schienennetz.



Bahnprojekt Stuttgart-Ulm