



— Neubaustrecke, offene Linienführung
- - - Neubaustrecke, Tunnel
— Bahnstromleitung
 PFA = Planfeststellungsabschnitt
 EÜ = Eisenbahnbrücke (Eisenbahnüberführung)
 SÜ = Straßenbrücke (Straßenüberführung)

* Die Große Wendlinger Kurve und der Regionalbahnhof Merklingen sind nicht Teil des Projekts und wurden nachträglich geplant und finanziert.

Die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm bringt den Bahnverkehr in Baden-Württemberg spürbar voran. Zusammen mit Stuttgart 21 schafft die für Tempo 250 ausgelegte Infrastruktur die Basis für attraktivere Reisezeiten in ganz Baden-Württemberg, Deutschland und Europa. So wird die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm im Fernverkehr auf eine halbe Stunde nahezu halbiert – und auch im Regionalverkehr sind Reisezeiten zukünftig nur noch 41 Minuten unterwegs. Zusammen mit Stuttgart 21 wird auch der Filderbereich, mit dem Flughafen und der Landesmesse, ideal auf der Schiene erschlossen. Nicht zuletzt wird die Bestandsstrecke im Filstal spürbar entlastet und Kapazität für zusätzlichen Bahnverkehr geschaffen.

Die Hälfte der rund 60 Kilometer langen Strecke führt durch elf Tunnel, ansonsten folgt sie in enger Bündelung der parallelen A8. Darüber hinaus entstehen 37 Eisenbahn- und Straßenbrücken, darunter die mit rund 85 Meter Höhe später dritthöchste Eisenbahnbrücke über das Filstal und die Brücken über das Neckartal bei Wendlingen. (Kreuzungen von Wirtschaftswegen, kleineren Gewässern etc. sind in den Grafiken nicht dargestellt.)

Das Vorhaben gliedert sich in sieben Planfeststellungsabschnitte (PFA):

- PFA 2.1 a/b (Albvorland):** An der neuen Neckarquerung schließt sich die NBS nahtlos an die 25 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke aus Stuttgart an, die im Rahmen von Stuttgart 21 entsteht. Mit der Kleinen Wendlinger Kurve und der Güterzuganbindung wird die NBS mit der Strecke Plochingen-Tübingen verknüpft. Im Alvorlandtunnel (8,2 km) führt die Strecke südlich an Kirchheim unter Teck vorbei.
- PFA 2.1 c (Albvorland):** Dicht mit der A8 gebündelt führt die Strecke nördlich an Weilheim an der Teck vorbei. Am Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ löst sie sich von der Autobahn und beginnt den Aufstieg zur Schwäbischen Alb.
- PFA 2.2 (Alaufstieg):** Im Boßlertunnel (8,8 km) und dem Steinbühlertunnel (4,8 km) führt die Strecke hoch auf die Schwäbische Alb. Dazwischen entsteht mit der 85 m hohen Filstalbrücke eine der höchsten Eisenbahnbrücken in Deutschland.
- PFA 2.3 (Albhochfläche):** In dem mit 21 km längsten Abschnitt verläuft die Strecke, dicht gebündelt mit der A8, über die Schwäbische Alb. Neben einer Autobahnanunterquerung entstehen unter anderem drei weitere kurze Tunnel.
- PFA 2.4 (Alabstieg):** Bei Dornstadt löst sich die Strecke wieder von der Autobahn und unterfährt im Alabstiegstunnel (5,9 km) die nördlichen Stadtteile von Ulm.
- PFA 2.5a1 (Ulm Hbf):** Unter der bestehenden Strecke hindurch wird die NBS in die beiden nördlichen Bahnsteiggleise 1 und 2 des Ulmer Hauptbahnhofs eingefädelt, der im Zuge des Projekts grundlegend umgebaut wird.
- PFA 2.5a2 (Donaubrücke):** Zusammen mit dem Projekt Neu-Ulm 21 wurde die Überquerung der Donau in Ulm viergleisig ausgebaut und auch 2007 in Betrieb genommen.

INFOTUM STUTTGART

STUTTGART AIRPORT

ULM

Impressum

Herausgeber:
 Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e. V.
 Jägerstraße 2
 70174 Stuttgart
 Telefon: 0711 21321-200
 E-Mail: presse@its-projekt.de
 www.its-projekt.de

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
 Rapplenstraße 17
 70191 Stuttgart
 Telefon: 0711 93319-111
 E-Mail: presse.bsu@deutschebahn.com
 www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Konzeption und Gestaltung:
 PRpetuum GmbH, Frankfurt

Titel:
 Filstalbrücke
 (Visualisierung: plan b)

Änderungen vorbehalten
 Einzelangaben ohne Gewähr
 Stand Februar 2020

www.its-projekt.de

Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Streckenkarte

