

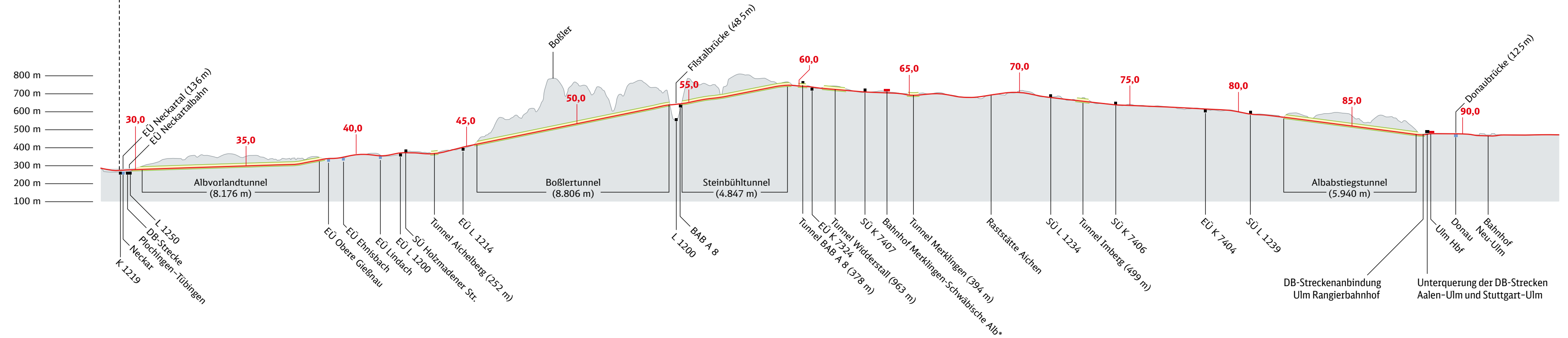
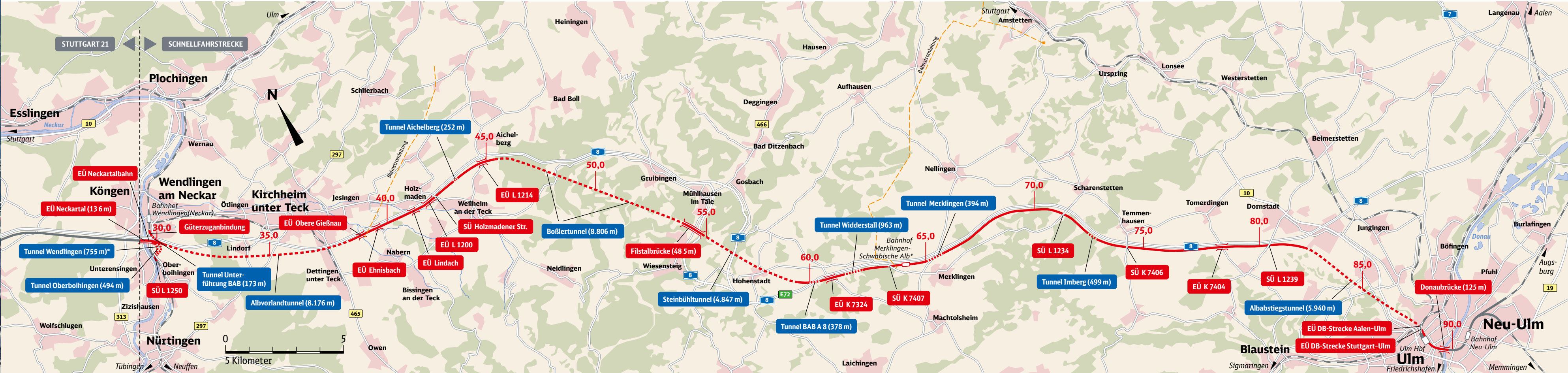


In Betrieb seit
11. Dezember 2022

Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm

Streckenkarte

Kofinanziert von der Europäischen Union



— Schnellfahrstrecke, offene Linienführung
— Schnellfahrstrecke, Tunnel
□ Bahnhof, Bestand
□ Bahnhof, Neubau

EÜ = Eisenbahnbrücke (Eisenbahnüberführung)
SÜ = Straßenbrücke (Straßenüberführung)

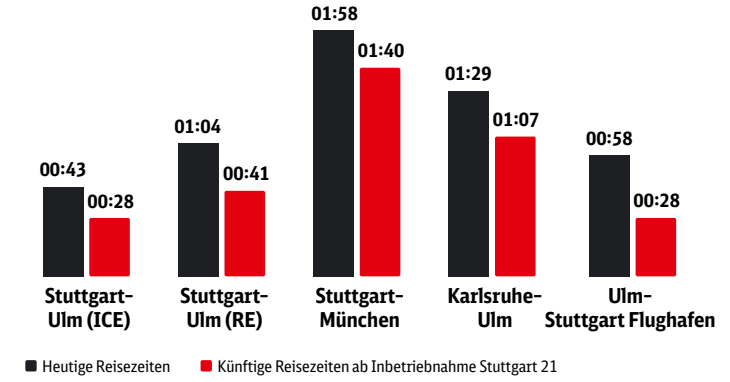
* Der Tunnel Wendlingen und der Bahnhof Merklingen-Schwäbische Alb sind nicht Teil des Projekts und wurden nachträglich geplant und finanziert.

Kreuzungen von Wirtschaftswegen, kleineren Gewässern etc. sind in den Grafiken nicht dargestellt.

Die Schnellfahrstrecke (SFS) Wendlingen–Ulm ist ein rund 60 Kilometer langer Baustein im Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn und Teil des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm.

Die neue Infrastruktur schafft die Basis für einen attraktiveren Bahnverkehr. Im Fernverkehr verkürzt sich die Reisezeit zwischen Stuttgart und Ulm dank der neuen Schnellfahrstrecke um rund eine Viertelstunde. Davon profitieren beispielsweise auch Reisende zwischen Nordrhein-Westfalen und Bayern. Gleichzeitig ist mit der Inbetriebnahme der SFS im Jahr 2022 das tägliche Angebot im Fernverkehr zwischen den beiden Landeshauptstädten Stuttgart und München um rund 20 auf 90 Fahrten gewachsen.

Kürzere Reisezeiten – bessere Verbindungen



Im Regionalverkehr gibt es dank der Schnellfahrstrecke viele neue attraktive Angebote: So wird mit dem neuen Bahnhof in Merklingen eine ganze Region für die Schiene erschlossen. Die Reisezeit zwischen Merklingen und Ulm beträgt nur noch 12 Minuten. Außerdem entstehen neue Perspektiven für Reisende in Stuttgart und Ulm, auf der Alb, in Tübingen und Reutlingen. Das volle Potenzial entfaltet die Schnellfahrstrecke, wenn Stuttgart 21 in Betrieb geht.

Die vier längsten Tunnel der SFS sind der Altvorlandtunnel (8.176 Meter) zwischen Wendlingen am Neckar und Kirchheim unter Teck, der Boßlertunnel (8.806 Meter) und der Steinbühlentunnel (4.847 Meter) am Altabstieg sowie der Altabstiegstunnel (5.940 Meter) zwischen Dornstadt und Ulm.

Die 485 Meter lange und 85 Meter hohe Filstalbrücke ist die dritthöchste Eisenbahnbrücke in Deutschland und besteht aus zwei direkt nebeneinanderliegenden Brückenbauwerken zwischen Boßlertunnel und Steinbühlentunnel. Die Brücke überquert nicht nur das Filstal, sondern auch die Bundesautobahn A8.

Die SFS verläuft landschaftsschonend in weiten Teilen parallel zur A8. Der tiefste Punkt liegt mit 271 Höhenmetern im Bereich der Neckarbrücke bei Wendlingen. Kurz vor dem Verlassen des Steinbühlentunnels auf der Albhochfläche erreicht die Strecke bei 746 Metern über Normalnull ihren höchsten Punkt.

Um die SFS mit dem Ulmer Hauptbahnhof zu verbinden, wurde und wird weiterhin dessen Gleisvorfeld umgebaut. Parallel entsteht ein neues elektronisches Stellwerk.



Impressum

Herausgeber:
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e. V.
Am Schlossgarten 26/1
70173 Stuttgart
Telefon: 0711 184 217-10
E-Mail: presse@its-projekt.de
www.its-projekt.de

DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH
Stockholmer Platz 1
70173 Stuttgart
Telefon: 0711 93319-111
E-Mail: presse.bsu@deutschebahn.com
www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de

Konzeption und Gestaltung:
PRpetuum GmbH, Frankfurt

Titel:
Filstalbrücke
(Fotograf: DB AG/Volker Emersleben)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand August 2025

