

Neubaustrecke Wendlingen – Ulm Der Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b „Albvorland“

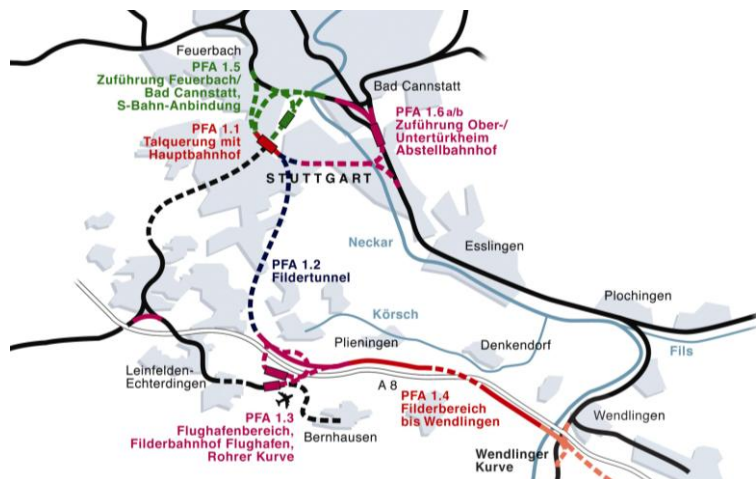
Wichtiger Verbindungsabschnitt im Bahnprojekt Stuttgart – Ulm – Anschluss der Bereiche Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm – Verbindung zur Neckartalbahn Richtung Plochingen und Tübingen

(Stuttgart, 26. Januar 2010) Um Stuttgart und die Region optimal in das nationale und internationale Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden, haben die Deutsche Bahn AG, der Bund, das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart beschlossen, das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm zu realisieren. Mit Unterstützung der EU wird dieses zukunftsweisende Neubauprojekt umgesetzt.

Sowohl im Rahmen des europäischen Infrastrukturleitplanes, als auch beim Ausbau des deutschen Hochgeschwindigkeitsnetzes, kommt Baden-Württemberg als wichtigem Knotenpunkt deutscher und europäischer Schienenachsen besondere Bedeutung zu. Mit der kompletten Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart und dem Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm gelingt der wichtige Lückenschluss auf der West–Ost–Verbindung Paris–Budapest/Bratislava. Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ist auch ein Teilstück der europäischen Magistralen Amsterdam/Rotterdam–Rhein/Ruhr–Rhein/Main–München–Salzburg–Osteuropa. Die Eisenbahnrelation Stuttgart–Ulm ist in diesem europäischen Infrastrukturleitplan ausdrücklich enthalten.

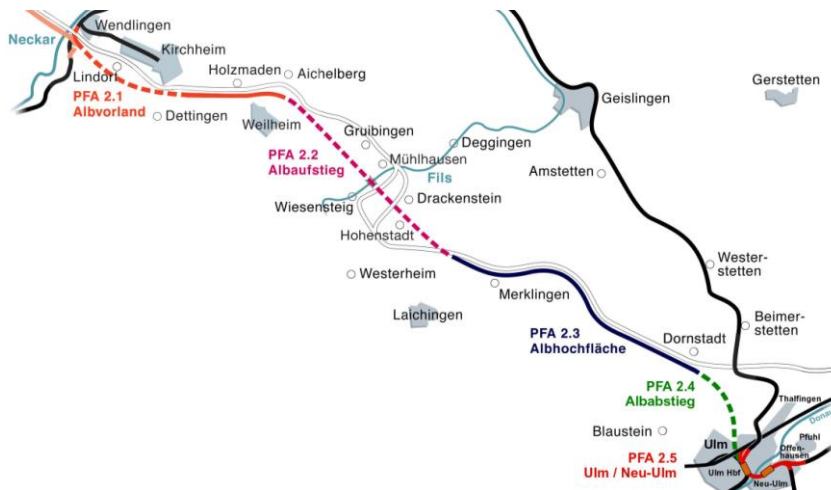
Zwei Abschnitte: Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Bereich Stuttgart 21

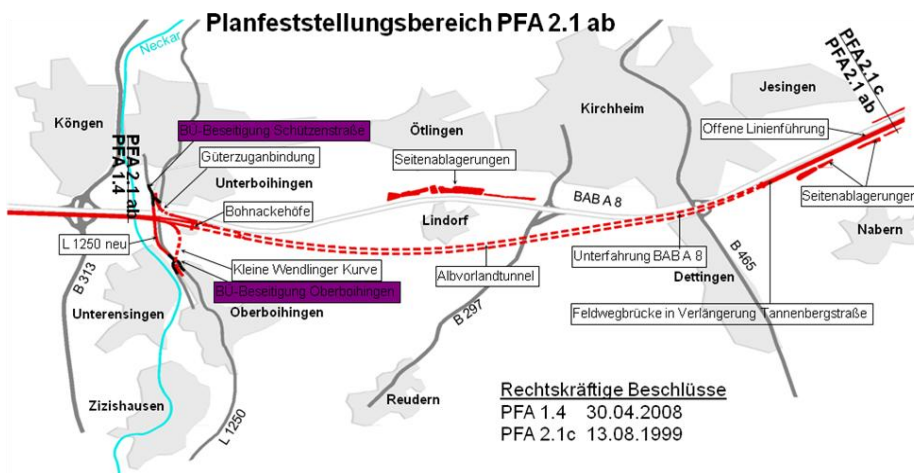


1/2010 EH

Bereich Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



Planfeststellungsbereich 2.1 ab Alborland



Wesentliche Merkmale/ Bauwerke/Maßnahmen

1/2010 EH

im Planungsbereich PFA 2.1 a/b :

- Neckarbrücke/ Eisenbahnüberführung Neckartalbahn: Zweigleisige Eisenbahnbrücken in Betonbauweise
- Güterzuganbindung: Verknüpfung der Neubaustrecke mit der Neckartalbahn
- Kleine Wendlinger Kurve: Regionalverkehr Relation Stuttgart – Tübingen
- Gleisumbau Bahnhof Wendlingen und Bahnhof Oberboihingen
- Verlegung L 1250: Gemeinsamer Antrag mit Straßenbauverwaltung
- Alborlandtunnel: zwei eingleisige Tunnelröhren mit Verbindungsbauwerken; temporäre Zwischenangriffe Salzäcker und Kirchheim
- Offene Streckenführung: Bündelung mit BAB A 8
- Seitenablagerungen: Ausbruchsnaher Ablagerung von Überschussmassen
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP-Maßnahmen) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Kennwerte des Planungsbereiches

- **Streckenlängen** : 11,1 km Neubaustrecke (NBS) ; 1,1 km Kleine Wendlinger Kurve (KWK); 1,1 km Güterzuganbindung (GZA)
- **Streckengeschwindigkeiten** : Vmax: 250 km/h (NBS), 80 km/h bzw. 100 km/h bei Einsatz Neigetechnik (KWK), 80 km/h (GZA)
- **Längsneigung** : max 25 ‰
- **Tunnellängen** : Alborlandtunnel 8.176 m; GZA-Tunnel 173 m; KWK-Tunnel 495 m
- **Besondere Bauwerke**: Sonic-Boom-Bauwerke an beiden Portalen des Alborlandtunnels
- **Erschütterungsschutz** : 220 m Masse-Feder-System im Alborlandtunnel
- **Lärmschutz** : 650 m Lärmschutzwände zwischen der Neckarbrücke und dem Westportal Alborlandtunnel
- **Ausbruchmassen** : 3,3 Mio. m³ Massen, davon 1,4 Mio. m³ Abtransport und 1,3 Mio. m³ Seitenablagerungen
- 5 Eisenbahnüberführungen; 2 Straßenüberführungen
- **Oberbauform**: Feste Fahrbahn (außer GZA)
- **Leit- und Sicherungstechnik**: ETCS Level 2
- Hochleistungsüberleitung

Hinweis:

Unter <http://www.das-neue-herz-europas.de/bildarchiv/default.aspx> steht Bildmaterial zum downloaden zur Verfügung.