

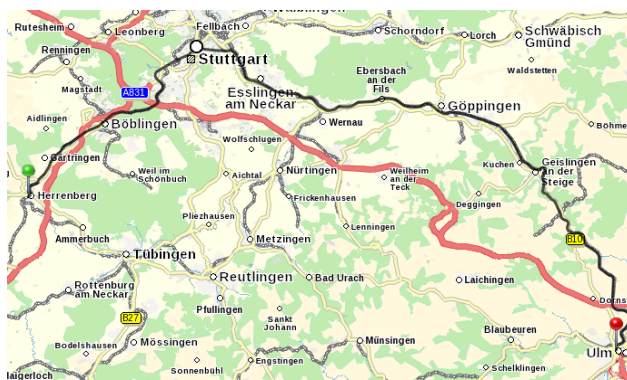
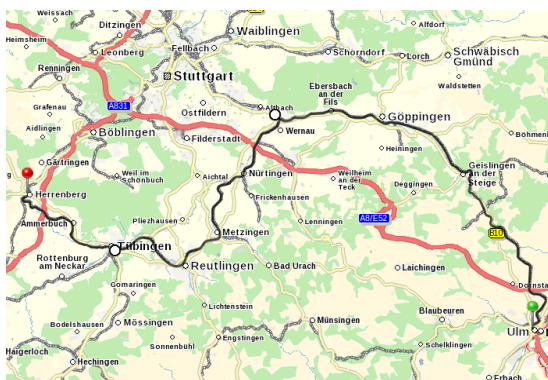
# Willkommen zum Sektionsausflug nach Tübingen und zur Modellbahn Herrenberg 12.05.2019

## Reisedokumentation

Inhalt:	Seite
Fahrtroute	2
Fahrplan	2
Geislinger Steige	3
Bahnstrecke Plochingen – Tübingen	4
Tübingen	5
Bahnstrecke Tübingen – Herrenberg (Ammertalbahn)	8
Modellbahn Herrenberg	10
Bahnstrecke Herrenberg – Stuttgart	10
Bahnstrecke Stuttgart - Ulm	13
Stadtplan Innenstadt Tübingen	16

Im Notfall: 0173 / 345 23 56 (Bernd Hillemeyr)

## Fahrtroute



## Fahrplan

Ort	an	ab	Bemerkung
Illertissen		8:21	
Ulm	8:38		
Ulm		8:55	
Plochingen	9:40	9:44	
Tübingen	10:23		
Stadtführung, Treffpunkt Tourist-Info an der Neckarbrücke, 11 Uhr, Dauer ca. 90 min			
Tübingen		14:17 (15:17)	
Herrenberg	14:42 (15:42)		
Besichtigung Modellbahn, Fußweg ab Bahnhof ca. 10 min			
Herrenberg		17:11	
Stuttgart	17:42	18:01	
Ulm	19:04		
Ulm		19:17	
Illertissen	19:37		

### Anschlüsse am Morgen:

Munderkingen 8:03 – Ulm 8:42

Giengen 8:09 – Langenau 8:34 – Ulm 8:47

### Anschlüsse am Abend:

Ulm 19:17 – Munderkingen 19:49

Ulm 19:11 – Langenau 19:24 – Giengen 19:48

## Geislinger Steige

Die am östlichen Talhang verlaufende Eisenbahnrampe ist 5,6 Kilometer lang und überwindet dabei einen Höhenunterschied von 112 Metern. Die Kurvenradien gehen bis auf 278 Meter herunter. Der Streckenabschnitt ist somit nach den Standards für Gebirgsbahnen trassiert. Zwischen Geislingen und Amstetten steigt die Strecke dabei mit bis zu 22,5 ‰ an. Sie gilt als die erste Gebirgsquerung einer Eisenbahn in Kontinentaleuropa. Die Eisenbahnrampe wurde in einigen Quellen als steilste Hauptbahn Europas bezeichnet

Mit dem Gesetz betreffend den Bau von Eisenbahnen wurde am 18. April 1843 der Bau einer ersten Eisenbahnstrecke Württembergs von Heilbronn – damals Endpunkt der Neckarschiffahrt – nach Friedrichshafen am Bodensee beschlossen. Das größte Hindernis für den Bau war die ungünstige Topografie, denn zwischen Geislingen und Ulm musste die Schwäbische Alb überquert werden. Nachdem verschiedene Alternativen geprüft und verworfen worden waren, entschied man sich letztendlich für eine kurze und steile Rampe bei Geislingen, die Geislinger Steige.

Mit dem Bau der Eisenbahnrampe wurden Oberingenieur Michael Knoll und Oberbaurat Karl von Etzel, der auch durch die Brennerbahn durch (Süd-)Tirol Bekanntheit erlangte, betraut. Der Bau, an dem etwa 3000 Arbeiter mitwirkten, begann 1847. Die Strecke wurde schließlich 1850 eröffnet. Eng verbunden mit dem Bau der Steige ist die Firma WMF (Württembergische Metallwarenfabrik) in Geislingen an der Steige.

Im Rahmen der Planung war zunächst vorgesehen, die Trasse zwischen Göppingen und Geislingen beim Weigoldsberg in das obere Filstal (über Bad Überkingen) mit geringeren Steigungen zu führen; diese Planungen wurden jedoch zu Gunsten der steileren Lösung mit der Geislinger Steige verworfen. Ebenfalls verworfen wurden Planungen, den Alabstieg gen Ulm mit derselben Neigung (über Bollingen, Mähringen und das Lehrer Tal) auszuführen, nachdem sich der Abstieg über das Örlinger Tal (mit Neigungen von 1:70) bei Vorarbeiten als teurer, aber betrieblich günstiger herausgestellt hatte.

Der Betrieb war für die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E.) wie auch später für die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn eine Herausforderung. Im Dampfloks-Zeitalter musste fast jeder Zug nachgeschoben werden, deshalb sind die Bahnhöfe in Geislingen an der Steige sowie in Amstetten recht groß dimensioniert. Für Wartung und Reparatur der bereitstehenden Schiebelokomotiven gab es ein örtliches Bahnbetriebswerk in Geislingen an der Steige.

In der Zeit der Dampfloks wurde für den Schiebedienst ab 1891 die Württembergische T 3 (spätere Baureihe 89.3–4) eingesetzt. Um 1905 musste sogar oft mit zwei Maschinen nachgeschoben werden. Die Lokomotiven wurden von 1906/1907 bis 1921 von der schweren Württembergische T 4 (spätere Baureihe 92.1) abgelöst.

Die Deutsche Reichsbahn elektrifizierte 1933 die Strecke; das wurde am 30. Mai 1933 abgeschlossen. Die nun verwendeten Elektrolokomotiven waren wesentlich leistungsfähiger als die alten Dampflokomotiven, weshalb etliche Schubfahrten eingespart werden konnten. Für die weiter nötigen setzte man Lokomotiven der Baureihe E 93 (später 193) und Baureihe E 94 (194) ein.

Die Deutsche Bundesbahn bespannte die Züge ab den 1960er-Jahren überwiegend mit Einheitslokomotiven, später auch mit der DB-Baureihe 103. Am 28. Mai 1967 fuhr der erste Trans-Europ-Express (TEE) über die Geislinger Steige, dies war das Zugpaar 10/11 Rembrandt von München nach Amsterdam.

Im Februar 1975 ging der beidseitige Gleiswechselbetrieb zwischen Geislingen (Steige) und Amstetten in Betrieb, im März 1986 zwischen Geislingen West und Geislingen (Steige). 1987 ersetzten die Baureihen 140 (kurzzeitig) und 150 die Baureihe 194 als Schublokomotiven. Die Baureihe 150 ist mittlerweile ebenfalls ausgemustert. Nachschieben ist bei Reisezügen wegen der seit 1991 verkehrenden ICE und stärkerer Lokomotiven (z. B. Baureihe 101, Baureihe 120) weitestgehend unnötig geworden. Am 15. Oktober 1999 fuhr erstmals ein ICE 3 über die Steige nach München. Nach wie vor verkehrt alle zwei Stunden der IRE, der unter der Woche täglich viermal als Sprinter mit zwei Dieselloks der Baureihe 218, ansonsten mit Baureihe 146.2, von Lindau nach Stuttgart und zurück fährt. Durch Sandwichbespannung hält das Passieren der Geislinger Steige nur mehr wenig auf. Schwere Güterzüge dagegen werden wie ehemals nachgeschoben, für DB Schenker Rail-Züge stehen in Geislingen dafür zwei Lokomotiven der Baureihe 151 bereit. Seit verstärkt private Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland Gütertransporte durchführen, sind auf der Geislinger Steige auch private Schiebeloks anzutreffen (z. B. Class 66 der HGK).

Die Höchstgeschwindigkeit in dem Streckenabschnitt beträgt derzeit 70 km/h, Züge mit ungekuppelter Schiebelok befahren die Steige mit nur 60 km/h. Die geplante Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke für Geschwindigkeiten bis 250 km/h, soll für den Schnellverkehr die Geislinger Steige ersetzen.

## **Bahnstrecke Plochingen–Tübingen**

Die Bahnstrecke Plochingen–Tübingen ist eine Hauptbahn von Plochingen über Reutlingen nach Tübingen. Sie folgt in weiten Teilen dem Verlauf des Neckars, streift zwischen Nürtingen und Tübingen jedoch auch die Schwäbische Alb. Die Strecke ist vollständig elektrifiziert und zweigleisig ausgeführt. Die Deutsche Bahn bezeichnet die Strecke heute als Neckar-Alb-Bahn, wobei sich dieser Begriff auf die gesamte Kursbuchstrecke 760 Stuttgart–Tübingen bezieht, das heißt unter Einbeziehung der Filstalbahn bis Plochingen. Historisch betrachtet ist die Strecke Teil der sogenannten Oberen Neckarbahn, die über Tübingen hinaus über Horb nach Rottweil führte.

Der erste Vorläufer der heutigen Strecke wurde 1859 zwischen Plochingen (wo seit 1846 Anschluss an die Württembergische Centralbahn, heute Filstalbahn aus Stuttgart bestand) und Reutlingen durch die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen eröffnet. Bis 1861 wurde die Strecke über Tübingen hinaus nach Rottenburg weitergeführt. Nach Erweiterungen unter anderem bis Eyach (1864) und Horb am Neckar (1866) endete die Strecke schließlich 1870 in Immendingen. Die Strecke von Tübingen Richtung Horb ist heute Teil der Kulturbahn, es gibt nur noch wenige durchgehende Züge.

Bereits ab 1888 wurde der Abschnitt bis Tübingen zweigleisig ausgebaut, bis zum 1. Oktober 1934 wurde die Strecke auch elektrifiziert. Beide Maßnahmen wurden auf der Strecke Richtung Horb bis heute noch nicht durchgeführt.

Die ehemaligen Bahnhöfe Bempflingen, Betzingen und Kirchentellinsfurt wurden in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu Haltepunkten zurückgebaut. Zudem wurden zwischen Plochingen und Tübingen praktisch alle Anschlussgleise, viele Abstellgleise sowie die Güterbahnhöfe aufgegeben und größtenteils bei Umbauten vom Hauptgleis getrennt.

## **Tübingen**

Tübingen (im schwäbischen Dialekt Diebenga, amtlicher Name Universitätsstadt Tübingen) ist eine Universitätsstadt im Zentrum von Baden-Württemberg. Sie liegt am Neckar rund 30 Kilometer südlich von Stuttgart. Die Stadt ist Sitz des Landkreises Tübingen sowie des gleichnamigen Regierungsbezirks und war von 1947 bis 1952 Landeshauptstadt von Württemberg-Hohenzollern. Sie gehört zur Region Neckar-Alb und zur europäischen Metropolregion Stuttgart. Gemeinsam mit der östlichen Nachbarstadt Reutlingen bildet sie eines der 14 Oberzentren des Landes. Seit dem 1. April 1956 ist Tübingen Große Kreisstadt. Als zwölftgrößte Stadt Baden-Württembergs hat Tübingen etwa 87.000 Einwohner (Mai 2016) und besitzt von allen Städten Deutschlands den niedrigsten Altersdurchschnitt (39,1 Jahre am 31. Dezember 2015). Tübingen ist hinter Ludwigsburg und Esslingen am Neckar die drittgrößte Mittelstadt in Baden-Württemberg.

Mit der 1477 gegründeten Eberhard Karls Universität gehört die Stadt zu den ältesten deutschen Universitätsstädten. Das städtische Leben wird stark geprägt von den rund 26.000 Studenten.

Tübingen liegt im mittleren Neckartal zwischen Nordschwarzwald und Schwäbischer Alb. In Tübingen mündet der Goldersbach in die Ammer, die wie die Steinlach in den Neckar mündet. Im Zentrum der Stadt liegen der Schlossberg und der Österberg, an den Stadträndern befinden sich unter vielen anderen der Schnarrenberg, der 475 m hohe Spitzberg als Hausberg des Stadtteils Hirschau, der Herrlesberg und die Härten. Der niedrigste Punkt des Tübinger Stadtgebiets befindet sich mit 307 m ü. NN im östlichen Neckartal, der höchste ist der Hornkopf im Schönbuch nördlich des Stadtteils Hagelloch mit 515,2 m Höhe. Im Norden Tübingens beginnt der Naturpark Schönbuch. Die Schwäbische Alb beginnt etwa 13 km (Luftlinie Tübingen Mitte zum Roßberg(turm) (869 m)) weiter südöstlich.

In Tübingen liegt in dem kleinen Wald Elysium, unterhalb des Luise-Wetzel-Wegs in der Nähe des Botanischen Gartens auf 48° 32' 15,9" N, 9° 2' 28,21" O, der geographische Landesmittelpunkt von Baden-Württemberg nach der Schwerpunkt-Berechnungsmethode. Ein drei Tonnen schwerer, kegelförmiger Stein aus dem Frankenjura symbolisiert diesen Punkt. Er hat eine Neigung von 11,5°; dies soll die Hälfte der Erdneigung darstellen. Wird der geographische Landesmittelpunkt dagegen nach der Mittelungsmethode der jeweiligen Landes-Extrempunkte berechnet, liegt er in Böblingen.

Die Region um die Stadt Tübingen ist spätestens seit dem Magdalénien, dem jüngsten Abschnitt des Jungpaläolithikums, von eiszeitlichen Jägern und Sammlern aufgesucht worden. Im Folgenden lässt sich in Form von Werkzeugfunden, Bestattungen, Hausgrundrissen oder Siedlungsresten in nahezu alle prähistorischen Epochen die Anwesenheit von Menschen nachweisen, z. B. die der

Bandkeramischen, der Rössener, der Schnurkeramischen und auch der Großgartacher Kultur. Die Bronzezeit ist in Tübingen u. a. durch den sensationellen Fund des „Menhirs von Weilheim“ vertreten. Aus der älteren Eisenzeit sind auf dem Stadtgebiet Tübingens zahlreiche Grabhügel der Hallstattzeit bekannt, wie etwa der Grabhügel von Tübingen-Kilchberg. Aus der Zeit um 85 n. Chr. stammen Spuren der Römer, die etwas weiter nordöstlich den Neckar-Limes errichteten. Im Zusammenhang mit der Belagerung von „castrum twingia“ (Zwingburg) durch König Heinrich IV. wird Schloss Hohentübingen 1078 zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Es ist von einer ländlichen Vorgängersiedlung auszugehen, die im Bereich des hochwassersicheren Sattels zwischen Schloss- und Österberg zu verorten ist. Darauf gibt allein schon der Ortsname den Hinweis: der Name des Ortsgründers Tuwo in der Vorsilbe und die Namensendung auf -ing(en) deuten auf Gründung während der Völkerwanderungszeit hin. Die Tübinger Unterstadt hat dort ihren Ursprung. Die Oberstadt entstand erst später als Erweiterung der Burgmannensiedlung unterhalb der Burg.

Aus dem Jahre 1191 stammt die erste Erwähnung von Kaufleuten, was als Beweis für einen Marktplatz gilt. Mitte des 11. Jahrhunderts gehört das Gebiet um Tübingen den Grafen von Zollern. Stadtrechte werden 1231 zum ersten Mal genannt. Im Jahre 1262 gründete Papst Alexander IV. ein Augustiner-Eremitenkloster, mit einem Franziskanerkloster folgte das zweite Kloster in Tübingen, gegründet mit Unterstützung des Pfalzgrafen Heinrich von Tübingen, genau zehn Jahre später. Im 13. Jahrhundert erhielt Tübingen eine Lateinschule, die spätere Schola anatolica. 1342 gelangen Burg und Stadt an die Grafen von Württemberg. Die Stadt wurde kurz darauf Sitz eines Amtes.

Mit der Verlegung des Sindelfinger Martinsstiftes nach Tübingen 1476 wurde ein Kollegiatstift gegründet, das die wirtschaftlichen und personellen Voraussetzungen für die Gründung einer Universität bot. Die Pfarrkirche St. Georg wurde zur Stiftskirche. Die Gründung der Eberhard Karls Universität erfolgte ein Jahr darauf.

Am 8. Juli 1514 wurde der Tübinger Vertrag, der als wichtigstes Verfassungsdokument des Herzogtums Württemberg gilt, geschlossen. Als Ort des Vertragsabschlusses darf Tübingen seither die württembergischen Geweihstangen in seinem Wappen führen. Mit der Einführung der Reformation endete zwischen 1534 und 1535 die Geschichte der Klöster der Stadt. 1535 nahm Leonhart Fuchs einen Ruf an die Universität an, ein Jahr später wurde von Herzog Ulrich von Württemberg als Stipendium für evangelische Theologiestudenten das Evangelische Stift Tübingen gegründet, das 1547 in das ehemalige Augustinereremiten-Kloster einzog.

Zwischen 1622 und 1625 besetzte nach der Schlacht bei Wimpfen am 6. Mai die Katholische Liga das evangelische Herzogtum Württemberg. 1629 trat dann das Restitutionsedikt in Kraft. Während des „Kirschenkriegs“ vom 28. Juni bis 11. Juli wurde Tübingen geplündert. Nach der Schlacht bei Nördlingen übergab der Kommandant Johann Georg von Tübingen im September 1634 das von 70 Bürgern besetzte Schloss Hohentübingen kampflos an die kaiserlichen Truppen. Immerhin wurde Tübingen dank des Engagements eines Tübinger Bürgersohns, der als (evangelischer) Rittmeister im Fürstenbergischen Regiment in kaiserlichen Diensten stand, nicht geplündert. Tübingen war anschließend meist von bayerischen Truppen besetzt.

In den Jahren 1635 und 1636 starben 1485 Menschen in der Stadt an der Pest. Zwei Jahre später fiel die schwedische Armee in Tübingen ein. Kurz vor Ende des Dreißigjährigen Krieges wurde Schloss Hohentübingen 1647 von den Franzosen belagert (Belagerung von Schloss Hohentübingen). Am 14. März wurde der Südostturm mit Hilfe einer Mine gesprengt. Die bayerische Besatzung gab auf und erhielt ehrenvollen Abzug. Die Franzosen blieben bis 1649 in Tübingen.

Bei einem Stadtbrand im Jahre 1771 wurden Teile der westlichen Altstadt um die Ammergasse zerstört. Ein weiterer Stadtbrand traf 1789 Teile der östlichen Altstadt im Bereich der heutigen Neuen Straße. Sie wurde auf begradigten Grundrissen im klassizistischen Stil wieder aufgebaut. 1798 gründete Johann Friedrich Cotta, der Verleger deutscher Klassiker wie Goethe und Schiller, in Tübingen die Allgemeine Zeitung, die in den folgenden Jahren zur führenden politischen Tageszeitung Deutschlands werden sollte.

Nach der Gründung des Königreichs Württemberg blieb Tübingen Sitz des gleichnamigen Oberamts, erfuhr jedoch bis 1813 im Zuge der neuen Verwaltungsgliederung noch einige Veränderungen. Von 1807 bis 1843 lebte Friedrich Hölderlin in Pflege im Hölderlinturm am Neckar. Ab Anfang des 19. Jahrhunderts wuchs die Stadt erstmals nennenswert über die mittelalterlichen Grenzen hinaus mit der rechtwinkligen Wilhelmsvorstadt an der Neuen Aula und dem Botanischen Garten. Im sogenannten Gôgenaufstand von 1831 zogen etwa 60 Handwerksburschen und Weingärtner als Protest gegen Polizeiwillkür durch die Stadt und sangen das Schiller'sche Räuberlied. Die lokale Obrigkeit richtete einen Hilferuf an die offiziell nicht bestehenden und verbotenen Studentenverbindungen, und bewaffnete studentische Sicherheitswachen wurden gegen die Aufständischen eingesetzt. Beim Tübinger Brotkrawall von 1847 wurde ein aus etwa 150 Studenten bestehendes akademisches Sicherheits-Corps der Universität Tübingen unter der Führung von Carl Heinrich Ludwig Hoffmann aus den Arsenalen der Universität bewaffnet. Das Sicherheitscorps beendete die Unruhen, indem es entschlossen gegen die sozialen Interessen der armen Bevölkerungsschichten antrat. 1861 erhielt Tübingen mit der Eröffnung des Bahnhofs an der Oberen Neckarbahn Anschluss an das Streckennetz der Württembergischen Eisenbahn.

Seit 1873 ist Tübingen Militärstandort. Südlich der Stadt wurde eine Infanterie-Kaserne eingerichtet, in der das 10. Württembergische Infanterieregiment Nr. 180 stationiert wurde. Im Jahr 1938 erhielt die Kaserne den Namen Thiepval-Kaserne, benannt nach dem in der französischen Provinz Picardie gelegenen Weiler Thiepval, wo während der Sommeschlacht im September 1916 Soldaten dieses Regimentes kämpften. Eine Tafel an der Kasernenmauer erinnert daran. Bei einem französischen Luftangriff im Ersten Weltkrieg wurden 16 Häuser beschädigt. Von 1914 bis 1916 wurde eine zweite Kaserne errichtet, die zunächst als Neue Kaserne bezeichnet wurde und ebenfalls 1938 zur Erinnerung an die Loretoschlacht den Namen Loretto-Kaserne erhielt. 1935 wurde eine dritte Kaserne eröffnet, die 1938 von Burgholz-Kaserne in Hindenburg-Kaserne umbenannt wurde.

Durch die Deutsche Gemeindeordnung wurde Tübingen 1935 zum Stadtkreis erklärt, blieb aber innerhalb des Landkreises Tübingen, dessen Gebiet 1938 erheblich vergrößert wurde. 1933 bis 1943 bestand in Tübingen eine Außendienststelle der Gestapo. Beim Novemberpogrom 1938 wurde die Synagoge in der Gartenstraße 35–37 von SA-Männern niedergebrannt. An 14 jüdische Opfer der Shoa erinnert heute ein Gedenkstein auf dem Jüdischen Friedhof nördlich der B 28 Richtung Wankheim.

Der jüdischen Opfer der NS-Diktatur wird auch an der Mauer zur Stiftskirchenseite auf dem Holzmarkt seit 1983 mit einer Gedenktafel gedacht, ebenso seit 2000 mit dem Denkmal Synagogenplatz an der Gartenstraße.

Am 19. April 1945 endete für Tübingen der Zweite Weltkrieg. Drei Luftangriffe hatten 82 Häuser völlig zerstört, 104 schwer und 607 leicht beschädigt. Tübingen wurde durch Luftangriffe insgesamt zu 5 % zerstört. Durch die Initiative des Standortarztes Theodor Dobler wurde die Stadt kampfflos an die französischen Truppen übergeben. 1946 wurde Tübingen Hauptstadt des Landes – ab 1949: Bundeslandes – Württemberg-Hohenzollern, bis dieses im neuen Land Baden-Württemberg aufging. Die Stadt wurde „unmittelbare Kreisstadt“. Am 18. Februar 1949 wurde im Innenhof des Gefängnisses in der Doblerstraße 18 der Raubmörder Richard Schuh mit Guillotine hingerichtet. Es war die letzte zivile Hinrichtung auf westdeutschem Gebiet. 1952 wurde Tübingen Sitz des Regierungsbezirks Südwürttemberg-Hohenzollern, der bei der Kreisreform zum 1. Januar 1973 in den Regierungsbezirk Tübingen überführt wurde. 1956 erhielt Tübingen die Bezeichnung Große Kreisstadt. 1965 wurde Tübingen mit dem Europapreis für hervorragende Bemühungen um den europäischen Integrationsgedanken ausgezeichnet. Durch die Eingliederung von acht Gemeinden erreichte das Stadtgebiet zwischen 1971 und 1974 seine heutige Ausdehnung. Bei der 1973 durchgeführten Kreisreform erhielt der Landkreis Tübingen ebenfalls seine heutige Ausdehnung.

Bis in die 1990er Jahre blieb Tübingen französische Garnisonsstadt. Die französischen Soldaten prägten das Stadtbild mit. Außer den drei Tübinger Kasernen nutzte die französische Garnison zahlreiche Wohngebäude, insbesondere in der Südstadt.

2015 wurde Tübingen der Ehrentitel „Reformationsstadt Europas“ durch die Gemeinschaft Evangelischer Kirchen in Europa verliehen.

### **Bahnstrecke Tübingen – Herrenberg (Ammertalbahn)**

Die Ammertalbahn in Baden-Württemberg verbindet die Universitätsstadt Tübingen mit Herrenberg im Landkreis Böblingen und verläuft dabei größtenteils durch das Tal des namensgebenden Flüsschens Ammer. Die eingleisige, nicht elektrifizierte Nichtbundeseigene Eisenbahn befindet sich heute im Besitz des Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) (Eisenbahninfrastrukturunternehmen), mit der Betriebsführung ist jedoch weiterhin die DB Regio AG beauftragt (Eisenbahnverkehrsunternehmen). Darüber hinaus werden einzelne Leistungen von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) gefahren, welche in diesem Fall als Subunternehmer der DB Regio AG agiert.

Am 12. August 1909 wurde der Streckenabschnitt Herrenberg–Pfäffingen eröffnet, der Abschnitt Pfäffingen–Tübingen folgte erst am 1. Mai 1910, unter anderem weil der Bau des Schlossbergtunnels noch nicht abgeschlossen war. Man hatte außerdem dem sumpfigen Untergrund im Ammertal zu wenig Beachtung geschenkt. 13 Meter lange Eichenstämmen mussten in den Boden getrieben werden, um das Gleis zu stabilisieren. Nicht zuletzt hatte sich eine Bürgerinitiative gegen das von Tübingens Oberbürgermeister Hermann Haußer befürwortete Bahnprojekt gewandt. Gelehrte und Künstler sahen ihre beliebten Spazierwege entlang von Alleen durch das Bahngleis gefährdet. Der Zwist wurde unter dem Namen „Tübinger Alleenstreit“



bekannt. Im Umfeld dieser Auseinandersetzung wurde 1909 der Schwäbische Heimatbund gegründet. Er hatte damals zum Ziel, dass die Industrialisierung nicht mehr des Alten zerstört, als wirklich notwendig.

Am 25. September 1966 stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr im Abschnitt Entringen–Herrenberg ein. Der Abschnitt Entringen–Gültstein wurde bis zum 31. Januar 1998 noch im Güterverkehr betrieben, der Abschnitt Gültstein–Herrenberg wurde damals ganz aufgegeben und schließlich 1973 abgebaut. Der Abschnitt wurde jedoch juristisch nie stillgelegt, das heißt, er wurde nicht entwidmet, sondern war fortan lediglich außer Betrieb.

Am 26. Juli 1995 wurde der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) gegründet, der die Strecke 1996 von der Deutschen Bahn AG kaufte. Das 4,1 Kilometer lange Teilstück zwischen Gültstein und Herrenberg wurde wieder aufgebaut, so dass die Strecke am 1. August 1999 im Personenverkehr auf voller Länge reaktiviert werden konnte. Die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke wurde dabei komplett modernisiert und für den Betrieb mit bis zu 100 km/h hergerichtet. Die Bahnhöfe Tübingen West, Pfäffingen und Entringen sind Kreuzungsbahnhöfe mit zwei Gleisen. Der Bahnhof Entringen ist Systemkreuzungsbahnhof. Im Bahnhof Herrenberg fahren die Züge ausschließlich vom Gleis 102 ab, in Tübingen von den Gleisen 1, 2 oder 13. Die Strecke wird im Zugleitbetrieb befahren, der Zugleiter befindet sich im Stellwerk Tübingen. Bei der Reaktivierung wurde mit 700 Fahrgästen pro Tag gerechnet. 2008 nutzten im Schnitt über 7000 Fahrgäste pro Werktag die Strecke. Inzwischen werden etwa 9000 Fahrgäste täglich gezählt (Stand: 2015).

Auf der Ammertalbahn verkehren Regio-Shuttles (Baureihen 650.0, 650.1 und 650.3) der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee, einer Tochtergesellschaft der DB Regio AG. Einzelne Fahrten werden täglich durch die Hohenzollerische Landesbahn durchgeführt. Montags bis freitags wird die Strecke im Halbstundentakt bedient, am Wochenende im Stundentakt. Einzelne Schülerzüge fahren zwischen Tübingen und Entringen. Bis zum 21. Mai 1999 waren auf der Ammertalbahn Uerdinger Schienenbusse der Baureihen 796 beziehungsweise 996 im Einsatz.

Während die Züge auf dem westlichen Linienast immer in Herrenberg enden, fahren sie von Tübingen stündlich weiter nach Wendlingen und von dort aus zweistündlich weiter nach Plochingen. Des Weiteren bestehen werktags acht Direktverbindungen von Herrenberg über die Ermstalbahn nach Bad Urach. Güterverkehr findet nicht mehr statt.

Eigentümer der Strecke ist der Zweckverband ÖPNV im Ammertal, an dem der Landkreis Böblingen zu 20 Prozent und der Landkreis Tübingen zu 80 Prozent beteiligt sind.

Im März 2016 wurde das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Strecke zwischen Tübingen und Herrenberg mit zwei Ausbauabschnitten eingeleitet. In Unterjesingen erfolgt ein zweigleisiger Ausbau südlich der bestehenden Strecke. Dieser Ausbauabschnitt beginnt hinter den Ammerbrücken und endet kurz vor dem Haltepunkt Unterjesingen Mitte. Am Haltepunkt Unterjesingen Sandäcker wird am neuen Gleis ein zweiter, 110 m langer Außenbahnsteig gebaut. Ein weiterer zweigleisiger Ausbau erfolgt zwischen dem westlichen Bahnsteigende in Entringen bis nach dem Bahnübergang Hartwald; das zweite Gleis wird ebenfalls auf der Südseite der bestehenden Strecke angeordnet.

## **Modellbahn Herrenberg „Stellwerk S“**

Die Anlage in Herrenberg ist eine Modellbahnanlage der ganz besonderen Klasse. Sie ist wohl der größte Nachbau einer Stadtlandschaft weltweit. Auf 140m<sup>2</sup> verkehren dort 250 Loks und 1000 Wagen in der Nenngröße N 1:160. Über 500 Gebäude wurden in der Bauform vom Erbauer selbst recherchiert (Foto / Bauplan) und nachgebaut. Dabei war der Hauptbaustoff alte Zuglaufschilder!

Geradezu sagenumwoben ist die Modelbahnanlage von Wolfgang Frey. Aufsehenerregende Aufnahmen geisterten durch Fachmagazine und Fernsehen. Der genaue Aufenthaltsort war über Jahrzehnte geheim. Über eine Epoche von 30 Jahren schuf Wolfgang Frey eine original- und maßstabsgetreue Abbildung von Stuttgart mit Kopfbahnhof, markanten Gebäuden und Gleisen. Entstanden ist dabei eine Anlage, die unter künstlerischen und modellbauerischen Aspekten überzeugt und Stuttgart so zeigt, wie es damals war.

Schlummernd in einem S-Bahnhof war sie Besuchern früher völlig unzugänglich. Das hat sich zum Glück geändert. Nach dem Tod des Erbauers hat eine Gruppe von Modelleisenbahnfreunden unter der Leitung von Rainer Braun die Anlage gekauft. Um sie auch der Öffentlichkeit präsentieren zu können, musste sie notgedrungen zerlegt werden und fand in Herrenberg ihre neue Heimat, wo sie nun seit September 2017 besichtigt werden kann.

Gesteuert wird die Anlage mit Stelltafel und Steuerpulte als Nachbau in 1:1 vom Original-Stellwerk in Stuttgart.

Neben der Anlage befindet sich auch noch eine kleine Gastronomie. Die Kantine Gleis 16 bietet schwäbische Feinheiten aus der kleinen Küche.

## **Bahnstrecke Herrenberg – Stuttgart (Gäubahn)**

Die Bezeichnung Gäubahn geht auf den Verlauf der 1879 eröffneten Eisenbahnstrecke Stuttgart–Freudenstadt zurück, welche über Herrenberg und Eutingen durch die Kulturlandschaft des Gäu führt.

Der Begriff dehnte sich jedoch bis in die 1930er Jahre auch auf die nahe gelegene Strecke Eutingen–Horb aus, welche vormals ausschließlich zur Nagoldtalbahn gezählt wurde. Ab den 1950er Jahren bürgerte sich der Ausdruck – freilich geographisch gänzlich unpassend – auch für die Eisenbahnlinie von Horb nach Singen ein. Die Strecke Stuttgart–Singen wird daher heute ebenfalls als Gäubahn bezeichnet.

Somit ist nicht immer zweifelsohne auszumachen, ob die Strecke Stuttgart–Freudenstadt oder die Strecke Stuttgart–Singen mit der Bezeichnung Gäubahn gemeint ist. Im Allgemeinen erschließt sich dies aber aus dem inhaltlichen und regionalen Kontext.

In Stuttgart führt die Gäubahn vom Hauptbahnhof zunächst nach Norden. Nach einigen Kilometern wechselt sie in einer Linkskurve an den westlichen Talhang in die

eigentliche Fahrtrichtung Süden. Auf einer stetig ansteigenden Trasse entlang der Innenstadt gewinnt sie bis Stuttgart-Vaihingen knapp 200 Höhenmeter. Wegen des Ausblicks auf den Stuttgarter Talkessel trägt sie hier den Beinamen „Panoramabahn“ und gilt als eine der schönsten innerstädtischen Bahnstrecken Deutschlands. Ab Stuttgart-Rohr führt sie weiter nach Südwesten und streift zwischen Böblingen und Herrenberg den Naturpark Schönbuch. Von hier bis Eutingen führt sie durch das namensgebende Gäu. Ab Eutingen senkt sich die Strecke bis Horb in das Neckartal und streift hier die östlichen Ausläufer des Schwarzwalds. In Rottweil verlässt sie schließlich das Neckartal und wechselt in das Tal der Prim. Die Strecke durchläuft zwischen Rottweil und Tuttlingen die Landschaft der Baar am Fuße des Großen Heubergs. Bei Balgheim überquert die Gäubahn die europäische Hauptwasserscheide Rhein-Donau und folgt nun dem Lauf des Faulenbachs sowie der Elta bis Tuttlingen, wo sie die Donau überquert.

Das Projekt „Stuttgart 21“ sieht die Stilllegung der Gäubahn-Steigungsstrecke innerhalb der Stadt Stuttgart, der sog. Panoramabahn, vor. Die Züge der Gäubahn sollen stattdessen auf neuen Gleisanlagen vom Hauptbahnhof in Richtung des Stuttgarter Flughafens verkehren und dort mit der aus Ulm kommenden Neubaustrecke Stuttgart–Wendlingen verbunden werden. Vom Flughafen ist geplant, die Züge Richtung Böblingen über die bestehenden S-Bahn-Gleise nach Stuttgart-Rohr zu führen und dort über die neu zu bauende Rohrer Kurve an die bestehende Gäubahn-Strecke anzubinden.

Im Jahr 2001 kaufte die Stadt die 38 Hektar umfassende Fläche für 14 Millionen Euro. Diese neue Wegführung über den Flughafen verlängere, nach Angaben von Pro Bahn, den Weg um etwa 4,2 Kilometer und die Fahrzeit beispielsweise zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Böblingen im Regionalverkehr um fünf Minuten. Nach Angaben von DB Netz seien mit der neuen Streckenführung dagegen „nahezu identische“ Fahrzeiten zu erreichen. Ein Gutachten der Berater Vieregge-Rössler erwartet eine Fahrzeitverlängerung von rund fünf Minuten durch den Umweg, einschließlich weiterer Faktoren von zehn Minuten. Das Planungsbüro SMA und Partner stellt hingegen fest, dass es keine fahrplantechnischen Einschränkungen auf der Gäubahn gäbe und es nicht zu Fahrzeitverlängerungen komme. Für den Regional- und Fernverkehr aus Richtung Singen würde sich die Fahrzeit zum Flughafen durch die neue Trassenführung jedoch verkürzen und kein Umsteigen mehr erfordern. Allerdings ist derzeit offen, wie der Halt am Flughafen für die Züge der Gäubahn erfolgen soll. Die Nutzung des neuen Filderbahnhofs würde den Bau eines Verbindungstunnels unter dem Messegelände mit Mehrkosten von bis zu 100 Millionen Euro erfordern. Derzeit ist geplant, stattdessen den bestehenden S-Bahn-Bahnhof am Flughafen zu nutzen.

Der mit der Schlichtung des Projekts Stuttgart 21 betraute Heiner Geißler schlug in seinem Schlichterspruch am 30. November 2010 den Erhalt der Gäubahn und deren Anbindung über den Bahnhof Feuerbach an den neuen Hauptbahnhof vor. Der Erhalt der Gäubahn und die in diesem Zusammenhang diskutierte Modernisierung sind nicht im Projektbudget von Stuttgart 21 enthalten. Der 2009 beschlossene Regionalplan der Region Stuttgart besagt, „im Zuge des bzw. nach Realisierung des Projekts Stuttgart 21 [solle] zugunsten des regionalen Schienenverkehrs (...), die Gäubahntrasse zwischen Stuttgart-Nord und Stuttgart-Vaihingen in betriebsfähigem Zustand erhalten“ werden. Die im Zuge des Projekts offen gehaltene Option Nordkreuz sieht darüber hinaus vor, den Gäubahnabschnitt für die S-Bahn zu

erhalten beziehungsweise zu reaktivieren und im Bereich des Nordbahnhofs mit der S-Bahn Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt zu verknüpfen.

Im Rahmen der 1995 vorgelegten Machbarkeitsstudie für das Projekt Stuttgart 21 war auch erwogen worden, die Gäubahn von Horb über Tübingen und Reutlingen zur Kleinen Wendlinger Kurve zu führen, wobei die S-Bahn bis Horb verlängert werden sollte. In der Abwägung standen den Vorteilen einer besseren Verkehrserschließung (insbesondere von Reutlingen und Tübingen) und der Vermeidung eines Mischbetriebs auf der Flughafen-S-Bahn die Nachteile einer etwa zehn Minuten längeren Fahrzeit und die Kosten für die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau zwischen Horb und Tübingen sowie den Ausbau des Bahnhofs Horb entgegen. Eine weitere Variante sah zusätzlichen den Bau einer zwölf Kilometer langen Abkürzungsstrecke (beginnend südlich von Tübingen) zum Flughafen vor, um die Fahrzeit zu verkürzen. Beide Varianten sollten im Rahmen einer vertieften Untersuchung abschließend beurteilt werden.

Im Juni 2012 kam es im Rahmen des „Filder-Dialogs S21“, einem Bürgerbeteiligungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 von Stuttgart 21 (Filderbereich), zu einer öffentlichen Diskussion, über den Weg, den Züge von der Gäubahn zum geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof nehmen sollen. Neben der von der Deutschen Bahn vorgeschlagenen Antragstrasse wurden sechs weitere Varianten in die Diskussion gegeben. Dazu zählen unter anderem eine Variante, mit der Züge weiterhin über Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Nord zum Hauptbahnhof geführt werden sollen, eine großräumige Führung ab Horb über Tübingen, Reutlingen und die Wendlinger Kurve nach Stuttgart sowie eine verschiedenen Varianten der Führung über den Flughafen.

Mehr als zwei Jahre (nach früheren Angaben: rund ein halbes Jahr, davor: wenigstens vier Monate) vor Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs soll die Gäubahn östlich des Gäubahnviadukts unterbrochen werden, um die S-Bahn-Anbindung des Bahnhofs Mittnachtstraße herstellen zu können. Regionalzüge sollen dabei am Bahnhof Vaihingen halten und enden. Damit werden bei Störfällen auch Ausweichmöglichkeiten der S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen unterbrochen. Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 werden neue Ausweichmöglichkeiten (S-Bahn oder Regionalverkehr zum Flughafen via Fildertunnel) eröffnet.

Der Verband Region Stuttgart (VRS) erwägt eine Durchbindung der Schönbuchbahn zur Stroh Gäubahn über den stillzulegenden Gäubahn-Abschnitt. Damit sei die Sicherung des Streckenabschnitts im Regionalplan gerechtfertigt. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erwägt, die Gäubahn über den neuen Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen mit dem Bahnhof Feuerbach zu verbinden. Die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) schlagen Verknüpfungspunkte am Eckhardshaldenweg und Herderplatz (jeweils zur Stadtbahn) und am Westbahnhof (Bus) sowie Vaihingen (Stadtbahn, Bus) vor. Ein Konzept des Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart sieht eine Nutzung der Strecke zwischen Stuttgart Vaihingen und Hauptbahnhof für eine Stadtbahn vor.

Alle Fraktionen im Verkehrsausschuss des VRS befürworteten im November 2016, die Gäubahn in Stuttgart nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 für den Personenverkehr zu erhalten. Der VRS wird dafür, zusammen mit dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart, ein Konzept ausarbeiten. Eine gemeinsam

beauftragte Studie untersucht verschiedene Anbindungsmöglichkeiten der Panoramabahn Feuerbach, Bad Cannstatt und den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Auf dieser Grundlage soll ein möglicher Erhalt der Panoramabahn geplant werden. Die Stadt Stuttgart kündigte im Februar 2018 an, angesichts einer Belastung der Strecke mit einem Zugpaar pro Stunde, nicht 100 Millionen Euro in die Ertüchtigung der Strecke zu strecken.

## **Bahnstrecke Stuttgart – Ulm (Filstalbahn)**

Die Filstalbahn – historisch auch Württembergische Ostbahn oder Filsbahn genannt – ist die Eisenbahnstrecke von Stuttgart über Plochingen und Göppingen nach Ulm. Sie verläuft von Plochingen bis Geislingen an der Steige im Filstal und wird im Kursbuch der Deutschen Bahn AG unter der Kursbuchstrecke 750 geführt. Zwischen Stuttgart und Plochingen ist die Filstalbahn außerdem Bestandteil der Neckar-Alb-Bahn genannten Kursbuchstrecke 760, die auch die abzweigende Bahnstrecke Plochingen–Tübingen umfasst.

Nachdem die Strecke vom Stuttgarter Hauptbahnhof kommend bis Cannstatt leicht abfällt, steigt sie im Neckartal um bis zu 3 ‰, im Filstal bis Göppingen um bis zu 5 ‰, und ab Göppingen (316 Meter Meereshöhe) mit bis zu 10 ‰ bis Süßen (365 Meter) an. Bis zum Bahnhof Geislingen (469 Meter) steigt die Strecke mit 9 bis 11 ‰ an, wobei die Trasse ab dem Haltepunkt Geislingen (Steige) West einen großen Bogen um die Stadt Geislingen herum beschreibt. Zwischen Geislingen und Amstetten (582 Meter) liegt die Steigung bei 22,5 ‰, bevor sie im weiteren Verlauf mit 5,5 ‰ abfällt. Beim Abstieg ins Donautal vor Ulm fällt die Strecke mit 13 ‰ ab.

Bei der Bergfahrt auf der Geislinger Steige kann man linkerhand das Denkmal für den Erbauer dieser Strecke entdecken: Oberbaurat Michael Knoll war zuständig für den Bau des gesamten Abschnittes der „Ostbahn“ von Esslingen bis Ulm.

Die zunächst „Ostbahn“ genannte Strecke wurde als Teil der ersten durchgehenden württembergischen Eisenbahnstrecke vom schiffbaren Neckar in Heilbronn über Stuttgart und Ulm an der schiffbaren Donau an den Bodensee gebaut. Neben dem realisierten Alaufstieg über die Geislinger Steige wurde im Vorfeld des Streckenbaus auch ein Albübergang über die Täler von Rems, Kocher und Brenz (nördlich der Achse Stuttgart–Ulm) diskutiert. Ein Grund für die realisierte Streckenführung lag im Engagement der 1810 von Bayern zu Württemberg gekommenen Stadt Ulm, die ihre wirtschaftliche und zentrale Stellung in Württemberg erhalten wollte.

Am 22. Oktober 1845 wurde der 3,5 Kilometer lange Abschnitt von Cannstatt nach Untertürkheim eröffnet. Am 7. November 1845 folgte der 2,4 Kilometer lange Abschnitt von Untertürkheim nach Obertürkheim, am 20. November gleichen Jahres schließlich der Abschnitt bis Esslingen (3,9 Kilometer). Am 14. Dezember 1846 folgte die 17,3 Kilometer lange Verlängerung bis Plochingen. Weitere 27,6 Kilometer, von Plochingen bis Süßen, gingen am 11. Oktober 1847 in Betrieb. Es folgte der 10,9 Kilometer lange Abschnitt bis Geislingen am 14. Juli 1849, bevor am 29. Juni 1850 die verbliebenen 32,7 Kilometer bis Ulm in Betrieb genommen werden konnten.

Am 28. Juni 1850 rollte der erste Zug über die neue, zunächst noch eingleisige Trasse der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen. Sie gilt wegen der

Geislinger Steige auch als erste Überquerung eines Mittelgebirges in Europa. Die Steigung beträgt 1:44,5 beziehungsweise 22 ‰. Am 12. Oktober 1862 wurde nach vierjähriger Bauzeit der zweigleisige Ausbau der Strecke abgeschlossen.

Die Strecke wurde im Jahre 1933 elektrifiziert. Zuvor halfen spezielle Schiebeloks den Zügen auf der Geislinger Steige zwischen Geislingen West und Amstetten. Güterzüge werden zum Teil auch heute noch nachgeschoben.

Bis 1931 wurde der Abschnitt zwischen Stuttgart und Esslingen viergleisig ausgebaut. Pläne für einen weiteren Ausbau bis Plochingen konnten zunächst nicht realisiert werden.

Der Kehrbahnhof Eybtal wurde am 6. Oktober 1940 eröffnet, um Erzzüge vom Bergwerk an der Wiesensteiger Strecke unter Umgehung des Geislinger Bahnhofs auf die Filstalbahn fahren zu können, wurde aber ab September 1944 schon nicht mehr benötigt und blieb noch bis Dezember 1947 als Abstellanlage in Benutzung. Seine Zufahrtgleise wurden bis November 1948 abgebaut.

Die Rosensteinbrücke wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört. Bis zum provisorischen Wiederaufbau endeten alle Züge im Bahnhof Bad Cannstatt. Von der „Einsteigestelle Rosensteintunnel“ am anderen Neckarufer verkehrten zur Hauptverkehrszeit Pendelzüge zum Hauptbahnhof.

Im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm entsteht die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm für den Personenfern-, -regional- und Güterverkehr. Die Schnellfahrstrecke soll der Überquerung der Schwäbischen Alb mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h dienen.

Vorbereitende Bauarbeiten für die Neubaustrecke begannen im Herbst 2010. Der symbolische erste Spatenstich wurde am 7. Mai 2012 gefeiert, die Strecke soll im Rohbau bis 2018 fertiggestellt werden. Mit der Fertigstellung wird inzwischen im Dezember 2022 gerechnet, einige Jahre vor Stuttgart 21.

Die Strecke schließt in östlicher Richtung an das Projekt Stuttgart 21 an und beginnt dabei am westlichen Widerlager der geplanten Neckarbrücke Wendlingen. Sie verläuft in weiten Teilen parallel zur Autobahn A 8. Über die Kleine Wendlinger Kurve sollen Züge zwischen Stuttgart und der Bahnstrecke Plochingen–Tübingen die Neubaustrecke bei Wendlingen erreichen. Vor Einfädelung in den Hauptbahnhof Ulm unterquert die Strecke das Streckengleis Stuttgart–Ulm. Im Osten schließt die Neubaustrecke an den am 18. März 2007 eröffneten Bahnhof Neu-Ulm (Neu-Ulm 21) an.

Die Strecke steigt von Stuttgart (rund 240 m ü. NN) in Richtung Hohenstadt auf 746 m ü. NN an und fällt in Richtung Ulm wieder auf 478 m ü. NN Höhe ab. Insgesamt 30 der 61 Kilometer langen Neubaustrecke verlaufen in fünf Tunneln. Außerdem sind fünf Unterführungen von weniger als 500 Metern Länge geplant. Oberirdisch verläuft die Strecke zumeist parallel zur A 8. Insgesamt sollen 20 Brücken und 17 Eisenbahnüberführungen entstehen.

Der kritische Steigungsabschnitt beginnt in Streckenkilometer 37 mit einer Steigung von 30,99 ‰ über 1,47 Kilometer und setzt sich mit Steigungen zwischen 17,5 und 25 ‰ bis zum Erreichen der Albhochfläche (km 53) fort. Im Bereich der Kleinen

Wendlinger Kurve tritt die Strecke in den Albvorlandtunnel (8,2 Kilometer) ein. In der Röhre unterquert die Strecke die Autobahn zweifach und tritt südwestlich von Kirchheim an die Oberfläche. Südlich weitgehend parallel zur Autobahn verläuft die Strecke hier in südöstlicher Richtung. Nach Unterfahrung der Autobahnraststelle vor dem Aichelberg wird von der Autobahntrasse abgeschwenkt, um die Anschlussstelle Aichelberg zu erhalten. Im Waldgebiet Ziegelrain verschwindet die Trasse im Boßlertunnel. In der rund 8,7 Kilometer langen Röhre, der anschließenden Filstalbrücke (ca. 485 Meter) und dem folgenden Steinbühlentunnel (4,8 Kilometer) erklimmt die Strecke mit Steigungen von etwa 24 bis 31 ‰ die Schwäbische Alb bis auf eine Höhe von 746 m ü. NN im Steinbühlentunnel bei Hohenstadt. Nördlich von Laichingen tritt die Strecke wieder an die Oberfläche und folgt, weitgehend flach, der A 8 in südöstlicher Richtung. Zwischen Dornstadt und Lehr verlässt die Strecke die Parallellage und verläuft im Albabstiegstunnel (5,9 Kilometer) in einer südöstlichen 90-Grad-Kurve und erreicht den Bahnknoten Ulm in südlicher Richtung.

Quellen:

Wikipedia

Stadt Tübingen

Modellbahn Herrenberg

Homepage DB AG

## Innenstadtplan Tübingen

