

F Empfehlen

Tweet



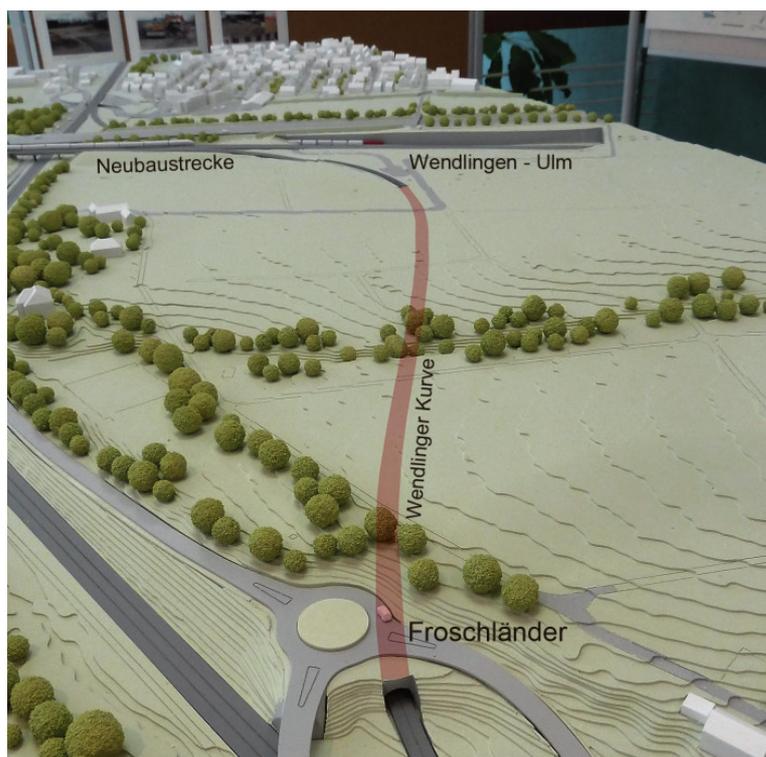
WENDLINGEN

Wendlinger Kurve bleibt eingleisig

15.04.2016, VON SYLVIA GIERLICHS —

Eine Studie empfiehlt den zweigleisigen Ausbau, doch die Bahn bleibt bei der planfestgestellten Variante

Im letzten Jahr stellten Experten der Deutschen Bahn fest, dass ein zweigleisiger Ausbau der Wendlinger Kurve sinnvoller sei, als der im Planfeststellungsbeschluss festgeschriebene eingleisige Ausbau. Ändern wird dies am eingleisigen Ausbau allerdings nichts. Ein Umstand, der den Landtagsabgeordneten Andreas Schwarz und den Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel den Kopf schütteln lässt.



Der Verlauf der eingleisigen Wendlinger Kurve, vom Oberboihinger Kreisverkehr Froschländer aus betrachtet. Das Modell steht im Wendlinger Rathaus. Foto: sg/Grafik: nz

WENDLINGEN. Als „Zwangspunkt bezeichnet das Bundesverkehrsministerium die eingleisige „Wendlinger Kurve“. Diese soll die seitherige Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart mit der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm verbinden. Das bedeutet, das Ministerium erachtet den eingleisigen Ausbau dieses Abschnittes als unter Umständen nicht leistungsfähig genug, um in Stoßzeiten eine reibungslose Anbindung von Zugverbindungen zu gewährleisten.

„Eine eingleisige Wendlinger Kurve wäre ein Nadelöhr, das Mehrverkehre ausbremsen und Verspätungen

verursachen würde“, sagt denn auch der Grüne Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel, der mit einer Anfrage im Bundestag an das Bundesverkehrsministerium die Frage der Wendlinger Kurve nochmals aufgegriffen hatte. Er hatte darauf hingewiesen, dass in einer Studie des Bundesverkehrsministeriums zum „Deutschland Takt“ der zweigleisige Ausbau der Wendlinger Kurve empfohlen wird. Die Studie soll belegen, dass ein „integraler Fahrplan“, also regelmäßigen Verbindungen zwischen großen Städten gepaart mit optimalen Umsteigemöglichkeiten möglich ist.

„Eigentlich müsste man der Empfehlung der Studie folgen und eine völlige Neubewertung des Projekts vornehmen“, meint Gastel in einem Telefonat mit unserer Zeitung. Dennoch wird auch nach Bekanntwerden der Erkenntnisse der „Deutschland-Takt“-Studie an dem eingleisigen Ausbau der Wendlinger Kurve festgehalten, wie auch ein Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart 21 mitteilte. Schließlich ist der Planfeststellungsbeschluss bereits ergangen und die Arbeiten für den Bau des Albvorlandtunnels, der auch den Bau der Güterzuganbindung und der Kleinen Wendlinger Kurve umfasst, wurde im Dezember für rund 380 Millionen Euro an die Schweizer Firma Implenia vergeben. Damit ist für Gastel klar, dass es keine Änderung geben wird.

Gastel bemängelt, dass trotz der vorliegenden Studie der zweigleisige Ausbau der Wendlinger Kurve nicht als vordringlicher oder wenigstens als potentieller Bedarf eingestuft wird, sondern als vermuteter Bedarf zunächst untersucht werden soll, um in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen zu werden. Dieser soll übrigens im Herbst verabschiedet werden, wie Gastel mitteilt. Ein nachträglicher Umbau in eine zweigleisige Variante werde erheblich teurer, als wenn man die Kurve gleich zu Beginn zweigleisig baue.

Auch der Kirchheimer Landtagsabgeordnete der Grünen, Andreas Schwarz, im Landtag im Arbeitskreis Verkehr und Infrastruktur, hält es aus verkehrlicher Sicht für sinnvoller, die Kurve zweigleisig zu bauen. Damit sieht auch er eine bessere Umsetzbarkeit des Deutschland Taktes.

Bereits 2009 hatten die Bahn-Experten für Fernverkehr Probleme auf dem eingleisigen Streckenabschnitt gesehen. Der Zeitpuffer zwischen einem Regionalzug aus Tübingen, der nach der damaligen Planung in Wendlingen erst die ICE-Trasse Stuttgart-Ulm ebenerdig kreuzt und dann auf der Schnellbahnstrecke zum Flughafen fährt, und einem ICE nach München betrug nach damaligen Berechnungen nur eine Minute. Was bedeuten könnte, dass sich die Fahrpläne von ICE und Regionalverkehr behindern, was wiederum zu Verspätungen führen könnte, die sich auf der ICE-Trasse fortsetzten. Die Mehrkosten für die Große Wendlinger Kurve bezifferten bereits damals Experten mit 70 Millionen Euro.

Wendlingens Bürgermeister Steffen Weigel würde einen zweigleisigen Bau aus bahntechnischer Sicht begrüßen, da diese Variante wesentlich leistungsfähiger wäre. Für die Stadt hätte es dann eine positive Wirkung, wenn es dadurch bessere Nahverkehrsmöglichkeiten geben würde, sagte er und verwies auf den einst angedachten Turmbahnhof außerhalb Wendlingens. Nun allerdings macht sich Weigel für den S-Bahn-Ringschluss zwischen Stuttgart Hauptbahnhof, -Vaihingen, dem Flughafen, Wendlingen, Plochingen und Bad Cannstatt stark. Die S-Bahn würde dabei mit einer neuen Strecke von Filderstadt-Bernhausen über Neuhausen bis ins Neckartal verlängert.