

WENDLINGEN

Albvorlandtunnel wird zum Nadelöhr

23.04.2015, —



MdB Matthias Gastel (Grüne): ICE 1 wird zum Verkehrshindernis

WENDLINGEN (pm). Die Deutsche Bahn (DB) hat eine Änderung ihrer bisherigen Pläne für den Bau des Albvorlandtunnels – dem Beginn der Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm – beantragt. Die Pläne der Bahn kritisiert der Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel (Grüne) in einer Pressemitteilung. Der Tunnel sei, so Gastel, 8,2 Kilometer lang und bestehe aus zwei jeweils eingleisigen Tunnelröhren. Er beginne bei Wendlingen und führe parallel zur Autobahn bis Kirchheim. Die bisherigen Pläne hätten kurz nach der Einfädelung der eingleisigen Güterzugkurve bei Wendlingen (nicht zu verwechseln mit der ebenfalls eingleisigen Kurve für die Züge aus Tübingen) eine Überleitung von der linken (nördlichen) in die rechte Röhre vorgesehen. Denn im Schienenverkehr gelte – ähnlich wie im Straßenverkehr – ein „Rechtsfahrgebot“. Der Änderungsantrag der DB habe nun darauf abgezielt, auf genau diese Überleitung zu verzichten.

Matthias Gastel, Bundestagsabgeordneter der Grünen, hatte die Bundesregierung nach diesen Plänen gefragt und die mit diesen Plänen verbundene Kapazitätseinschränkung kritisiert. Inzwischen seien die Bahnpläne genehmigt worden. Die Verbindung beider Röhren sei gestrichen. Züge, die aus Richtung Plochingen über die Güterzugkurve bei Wendlingen kämen, könnten also nicht mehr in die rechte Tunnelröhre wechseln. Die Güterzüge müssten die acht Kilometer lange Röhre im Linksverkehr nutzen und könnten erst danach – außerhalb des Tunnels – auf das rechte Gleis wechseln. Nach dem bisherigen Betriebsprogramm seien davon in Summe 16 nächtliche Güterzüge betroffen.

Dazu Matthias Gastel, der Mitglied des Bundestags-Verkehrsausschusses ist und als bahnpolitischer Sprecher seiner Fraktion fungiert: „Mit der Planänderung schickt die Deutsche Bahn Züge im Linksverkehr in Richtung Schwäbischer Alb. Die Lokführer werden zu Geisterfahrern und der Albvorlandtunnel wird zum über acht Kilometer langen Nadelöhr auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Dies ist gleich doppelt fatal: Erstens werden Mehrverkehre auf der Schiene blockiert. Und zweitens lässt sich die Neubaustrecke kaum mehr als Ausweichstrecke für den Fall einer Sperrung der Geislinger Steige oder der Neubaustrecke entlang des Flughafens nutzen.“

Gastel hat ein weiteres Problem ausgemacht: Durch die starke Steigung bremse der alte den neuen ICE aus. Während der ICE 3 mit einer Mindestgeschwindigkeit von 220 Stundenkilometer über die Neubaustrecke auf die Alb hinauffahre, verlangsame sich die ältere Zuggeneration des ICE 1 auf 155 Stundenkilometer. Der alte bremse also den neuen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebauten Zug aus. Dies habe damit zu tun, dass der ICE der neueren Bauart bereits mit mehr Schwung in die Neubaustrecke starte. „Auch das kann der Kapazität der neuen Bahnstrecke nicht dienlich sein“, kommentiert Gastel.