

WENDLINGEN

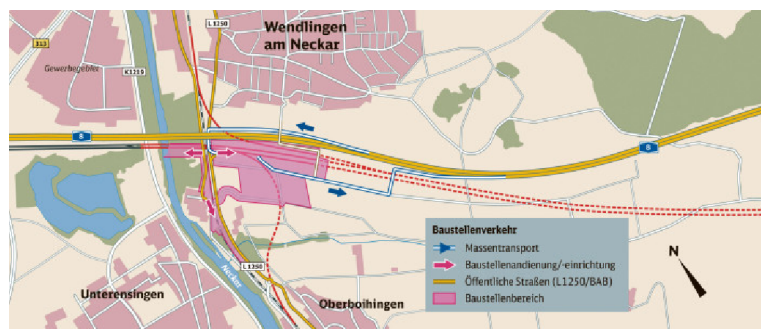
Genehmigung wird Anfang 2015 erwartet

15.03.2014, VON GABY KIEDAISCH —



Planfeststellungsabschnitt „Albvorland“ Bereich Wendlingen verzögert sich – 50 000 Fahrten über BAB-Anschluss Wendlingen geplant

Entlang der geplanten ICE-Strecke Stuttgart–Ulm werden an zahlreichen Stellen rege Baustellenaktivitäten registriert. Vor allem bei der Neubaustrecke liegt die Bahn nach Angaben von Bahnprojektsprecher Wolfgang Dietrich derzeit bei Kosten- und Terminfortschreibung gut im Plan. Aktuell steht noch die Genehmigung für den Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b Bereich Wendlingen aus.



Die rot umfasste rosa Fläche zeigt die Größe des Baustellenbereichs für die Neubaustrecke. Die blau umrandeten weißen Flächen mit blauen Pfeilen zeigen die neu angelegten Transportwege an, auf denen das Erdreich und Gestein vom Tunnelbau über zusätzliche Autobahnauf- und -abfahrten abgefahren wird. Plan: DB ProjektBau

WENDLINGEN. Bei der vierteljährlichen Pressekonferenz zum Bauüberblick ging Wolfgang Dietrich weiterhin von einer Inbetriebnahme in 2021 aus. Auf der Neubaustrecke sind bislang 4000 Meter Tunnel vorangetrieben.

Nachdem das Vorhaben des Abschnitts 2.1a/b „Albvorland“ im Bereich Wendlingen im Januar 2010 öffentlich erörtert und anschließend die Einwendungen in den Plan eingearbeitet wurden, werden die Antragsunterlagen seit September 2012 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bearbeitet. Die abschließende Bewertung durch das Amt steht noch aus.

Christian Wörner, Leiter der Projektsteuerung des Bahnprojekts, rechnet damit, dass der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss bis Anfang 2015 vorliegt. Daran schließen sich dann die Ausschreibungen an, dafür wird ein halbes Jahr gerechnet, bevor dann die Ausführungen beginnen. Dies wird nach Angaben von Christian Wörner voraussichtlich ab 2016 sein. Was die Baustelleninfrastruktur angeht, kann der Leiter der Projektsteuerung noch keine Details nennen. Erst wenn die Baufirmen feststünden, könnten die Feinheiten der Baustelleneinrichtung mit ihnen abgestimmt werden. Fest steht nur, dass im Bereich der L 1250 (von Unterboihingen nach Oberboihingen) und Richtung Bonackerhöfe sich der Baustellenbereich hinziehen wird. Hier wird auch eine der Haupttätigkeit der Baustelle sein mit der Tunnelbohrung für den Albvorlandtunnel,

der 8,2 Kilometer lang sein wird.

An der Neckarbrücke der Autobahn beginnt der erste Planfeststellungsabschnitt der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Im Bereich der 136 Meter langen Brücke liegt der mit rund 270 Höhenmetern tiefste Punkt der 58 Kilometer langen ICE-Strecke. Züge in Richtung Tübingen biegen hier rechts ab und fädeln über die Kleine Wendlinger Kurve auf die Neckartalstrecke nach Tübingen ein. Die aus Wendlingen kommende Güterzuganbindung fädelt rund einen Kilometer vom Tunnelbeginn entfernt in die Strecke Richtung Ulm ein. Auf den beiden eingleisigen Verbindungsstrecken entstehen rund 400 Meter und 200 Meter lange Tunnelröhren (für den Teilabschnitt von Kleiner Wendlinger Kurve und unter der Autobahn). Außerdem muss die L 1250 in diesem Bereich verlegt werden. Zusätzlich zur Neckarbrücke wird eine Brücke über die Neckartalbahn gebaut.

Für den Sommer ist beim Fildertunnel ein symbolischer Tunnelanschlag mit Start der Tunnelbohrmaschine geplant. Eine Änderung betrifft Wendlingen: weil die Betonfabrik nicht direkt am Tunnelportal (Fildertunnel) gebaut werden kann, sollen die Tübbinge (vorgefertigte Betonsegmente für die Versteifungen im Tunnelbau) aus Neumarkt in der Oberpfalz mit dem Zug nach Deizisau geliefert und von dort mit Lkws über die B 10/B 313/Autobahnanschluss Wendlingen auf die Fildern transportiert werden. Die Bahn rechnet dabei mit rund 50 000 Fahrten.