

Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn
für das Land Baden-Württemberg
Frau Dr. Clarissa Freundorfer
Deutsche Bahn AG
Presselstraße 17
70191 Stuttgart

Sehr geehrte Frau Dr. Freundorfer,

mit ungläubigem Entsetzen habe ich aus der Presse erfahren, dass Tübingen in den Sommerferien vom Bahnverkehr zum Knoten Stuttgart und damit zu 90% der innerdeutschen Ziele komplett abgekoppelt werden soll.

Die seit einigen Jahren immer wiederkehrenden Totalsperrungen der Strecke Tübingen-Stuttgart, oft wegen relativ kleiner Maßnahmen, sind für die Pendler in unserer Region ohnehin ein großes Ärgernis. Für eine Komplettsanierung wie bei der Riedbahn mag das noch angehen, aber für hier einen Bahnsteig, dort eine Brücke wäre die Sanierung unter rollendem Rad besser und richtig.

Wenn man sich aber schon für eine Totalsperrung entscheidet, dann muss meiner Meinung nach sichergestellt sein, dass auf der alternativen Strecke nach Stuttgart über Herrenberg Verkehr auf der Schiene angeboten wird. Das Gegenteil ist aber geplant, auch auf der Ammertalbahn soll der Zugverkehr eingestellt werden.

Klar ist, dass die normalerweise verkehrenden Elektrozüge nicht eingesetzt werden können, weil die Stromeinspeisung der Ammertalbahn über die Neckartalbahn geführt ist und in Folge der Totalsperrung abgeschaltet werden muss. Die Aussage der DB, es stünden keine Dieselmotoren als Ersatz zur Verfügung, ist hingegen absolut unverständlich. Ich will mich gar nicht mit der Frage befassen, ob es sein kann, dass die DB in ganz Deutschland keine Dieselmotoren für den Betrieb einer Strecke mit 24km Länge finden kann. Denn es ist ganz offensichtlich, dass die notwendigen Fahrzeuge in Tübingen frei werden.

Auf der Strecke Tübingen-Stuttgart verkehren alle zwei Stunden Dieselmotoren als IRE. In der Hauptverkehrszeit sind diese vierteilig. Daher werden diese vier Zugteile durch die Sperrung der Neckartalbahn frei. Sie sind ausreichend, um einen Halbstundentakt unter Nutzung der maximalen Bahnsteiglänge an der Ammertalbahn zu fahren.

Als Gegenargument könnte man allenfalls anführen, dass die Beschleunigung der Baureihe 612 nicht ausreichend ist und die Türenzahl für den Fahrgastwechsel zu gering, so dass der Fahrplan möglicherweise nicht zu halten wäre. Dem ließe sich vorbeugen, indem die Halte Tübingen-West und Gültstein gestrichen werden. Für diese beiden Haltepunkte ist die Anbindung an den Stadtverkehr in Tübingen und Herrenberg in der Ferienzeit machbar und ausreichend. Der Fahrzeitgewinn würde sicher ausreichen, um die bauartbedingten Zeitverluste auszugleichen.

Sehr geehrte Frau Dr. Freundorfer, ich möchte Sie dringend bitten, die Absage an Schienenverkehr für die Universitätsstadt Tübingen für volle sechs Wochen zu überdenken. Ein so massiver Eingriff kommt einem Abgewöhnungsprogramm für die Bahnkunden gleich. Busersatzverkehr ist schön und gut, aber mit Koffer, Kinderwagen oder Fahrrad ist man schnell ausgesperrt und allzu oft sind bei den letzten Versuchen auch Fahrgäste stehen geblieben und mussten eine halbe Stunde auf den nächsten Bus warten, weil richtigerweise zur Beschleunigung der Fahrt auf der B27 keine Stehplätze angeboten wurden.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass irgendjemand akzeptieren würde, wenn die Stadt Tübingen gleichzeitig die B28 und die B27 auf ihrem Gebiet für Sanierungsarbeiten sperren würde. Sie sollten für den Bahnverkehr keinen anderen Maßstab anlegen. Wenn ein Ersatzverkehr möglich ist, muss er auch gefahren werden. Mit Erklärungen, die niemand glauben kann, verärgert man die Kundschaft nur noch mehr.

Ich hoffe sehr, dass Sie nochmals prüfen, ob die Deutsche Bahn vier Schienenfahrzeuge für den Verkehr zwischen Tübingen und Herrenberg bereitstellen kann.

Mit freundlichen Grüßen



Boris Palmer
Oberbürgermeister