

Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG  
Herrn Dr. Richard Lutz  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

---

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz,

über viele Jahrzehnte war die Verbindung Tübingen-Stuttgart ein Beispiel für die alte Redensart „pünktlich wie die Eisenbahn“. Das kann ich aus eigener Erfahrung sagen, denn ich bin seit 1993 sicher an die 10.000 Kilometer auf dieser Strecke unterwegs gewesen. Man konnte die Uhr danach stellen: Abfahrt zur Minute 37, Ankunft vielleicht ein oder zwei Minuten nach 23. Wie ich diese Zeit vermisste!

---

Heute vergeht kein Tag ohne Zugausfälle, Verspätungen und lange Gefangenschaften in einem Zug, der auf der Strecke stehen bleibt. Züge sammeln so viel Verspätung, dass sie in Reutlingen wenden und die nächste Verbindung in Tübingen ausfällt. Alle Klassiker der Gegenwart von Stellwerksdefekt über Oberleitungsschaden zu Signalstörung tauchen regelmäßig in der App auf. Das Chaos ist so groß, dass auch die App selten weiß, wie es wirklich weitergeht. Man kann sich also nicht mal durch kurzfristige Überprüfung der Verkehrslage vor den verschiedenen Formen der modernen DB-Geiselnahme von Fahrgästen schützen. Immer mehr Fahrgäste schildern mir ihr Leid und vollziehen den Wechsel zum Auto, weil man als Arbeitnehmer nicht jeden zweiten Tag eine Stunde zu spät ins „Geschäft“ kommen kann, wie der Schwabe sagt.

Die Ursachen des Desasters sind vielfältig, aber die meisten sollten Ihnen vertraut sein. Dank der endlosen Bauarbeiten an Stuttgart 21 kommen die Züge kaum durch das Nadelöhr der Baustellen in Stuttgart. Die durch Stuttgart 21 verursachte Durchbindung der Züge nach Heilbronn addiert so viele Fehlerquellen, dass die ganze Linie chronisch verspätet ist, wo der frühere Pendelzug zuverlässig zwischen Stuttgart und Tübingen verkehrte. Vor allem aber ist die Infrastruktur unter Ihrem Vorgänger Hartmut Mehdorn zurückgebaut worden, es fehlen Blocksignale und Weichen, die heute dringend benötigt würden. Was übrig blieb, wurde sträflich vernachlässigt und fällt nun aus. Die Baustellen scheinen völlig frei von Planung zu sein. Streckensperrungen sind mittlerweile die Regel. Erst baut man eine Brücke neu, dann zwei Jahre später die nächste fünf Kilometer weiter, jedes Mal wird total gesperrt, anstatt alles auf einmal zu machen.

Nun erprobt die DB die Korridorsanierung auf der Riedbahn. Wie es scheint, durchaus mit Erfolg. Ich möchte Sie dringend bitten, das auch auf Nahverkehrskorridoren zu erwägen. Die Strecke Tübingen-Stuttgart ist nach meiner Kenntnis eine der meist benutzten Strecken im Regionalverkehr in ganz Deutschland und sie hätte noch viel mehr Potenzial, wenn sie endlich wieder nach Fahrplan verkehren würde.

Ich möchte Sie daher dringend bitten, eine Runderneuerung des Abschnitts zwischen Wendlingen und Tübingen zu prüfen, damit die Anbindung an die Neubaustrecke nicht von einem täglichen Desaster auf der Altstrecke konterkariert wird. Angesichts der Kosten von zwölf Milliarden Euro für die Tunnelstrecken in Stuttgart sollten die Kosten von vielleicht 100 Millionen Euro für die folgenden 40 Kilometer nach Tübingen aufgebracht werden, damit die Rieseninvestition zumindest einigermaßen sinnvoll genutzt werden kann. Zigtausend Reisende würden Ihnen einen solchen Schritt danken und die Effizienz jedes eingesetzten Euros dürfte den Nutzen fast jedes anderen Bahnprojekts in Deutschland weit übertreffen.

Mit freundlichen Grüßen

Boris Palmer  
Oberbürgermeister