

Briefwechsel mit DB zur Bahnstrecke Stuttgart-Tübingen

Forderung: Zusätzliche Überleitstelle im Bereich Kirchentellinsfurt/Wannweil zur Entschärfung des 13,4 Kilometer langen Abschnitts zwischen Tübingen und Reutlingen ohne Überleitstellen.

Antwort: „Einen verkehrlichen oder betrieblichen Bedarf für eine zusätzliche Überleitverbindung zwischen Tübingen und Reutlingen sehen wir allerdings in der Tat derzeit nicht“

Bewertung Grüne: Hier sieht man mal wieder, dass Resilienz und Rückfallebenen keine Rolle in der Bedarfsplanung spielen (vergleiche Kleine Anfrage zu kurzfristig umsetzbaren Infrastrukturmaßnahmen in B-W). Die Engstelle bleibt bestehen. Vor allem vor dem Hintergrund von Mehrverkehren mit hohen Geschwindigkeitsdifferenzen und unterschiedlichen Haltepolitiken im Zuge der Regionalstadtbahn ist dies als problematisch anzusehen.

Forderung: Einbau von zwei zusätzlichen Blocksignalen im fast 14 Kilometer langen Abschnitt zwischen Metzingen und Nürtingen.

Antwort: „(...) planen zusätzliche Blocksignale in Bempflingen, um die Zugfolge in diesem Abschnitt zu verbessern“.

Bewertung Grüne: Damit wird der südliche Block von zuvor 9 Kilometer auf zweimal 4,5 Kilometer halbiert. Der nördliche bleibt unverändert bei einer Länge von 5 Kilometern. Somit wird das Nadelöhr auf diesem (Teil)Abschnitt behoben.

Forderung: Überprüfung und wenn möglich Erhöhung der Streckengeschwindigkeit. Eventuell durch den Einbau größerer Überhöhungen. Insbesondere in den Bahnhofsköpfen Metzingen, Nürtingen und Esslingen.

Antwort: „(...) weitere Potentiale, z.B. durch Erhöhung der Geschwindigkeit [werden unter Federführung der NVBW geprüft]. Für die sich hieraus ergebenden Maßnahmen müsste dann allerdings die Finanzierung geklärt werden. Über eine Unterstützung in dieser Angelegenheit würden wir uns sehr freuen.“

Ergänzende Info Grüne: Von der NVBW wird gerade eine Studie ausgeschrieben, mit der Beschleunigungspotentiale zwischen Nürtingen und Tübingen sowie Aus-, Umbau- sowie Sanierungsmaßnahmen im Bahnhof Tübingen untersucht werden sollen.

Die IRE-Fahrzeit muss um mindestens 2 Minuten beschleunigt werden und der Knoten Tübingen braucht für die Abwicklung der zusätzlichen Zugfahrten (4 Züge die Stunde nach Stuttgart + Regionalstadtbahn) mehr Bahnsteigkapazitäten – Quelle: NVBW.

Bewertung Grüne: Wir werden im Auge behalten, welche Ergebnisse die besagte Untersuchung liefert und die Umsetzung forcieren.

Forderung: Entschärfung des Knotens Plochingen, Neuordnung des Ostkopfes, Einbau schnellerer Weichen sowie Überprüfen von Überwerfungsbauwerken.

Antwort: „Maßnahme mit zusätzlichen Weichenverbindungen, die eine größere betriebliche Flexibilität bei der Durchführung der Verkehre in Richtung Tübingen und Ulm ermöglichen [wird mit dem VM geplant].“

Bewertung Grüne: Diese Maßnahme ermöglicht, wie die DB sagt eine größere Flexibilität und entschärft das Problem zumindest etwas. Zur Geschwindigkeit macht die DB keine Aussage. Ein vollständig kreuzungsfreies Einfädeln der Neckar-Alb bahn lässt sich letzten Endes allerdings nur mit einem Überwerfungsbauwerk realisieren, zu einem solchen macht die DB keine Aussage.

Matthias Gastel wird demnächst zu einer Veranstaltung mit der Deutschen Bahn einladen, um die Probleme des Bahnknotens in Plochingen zu besprechen und weiter gehende Lösungen zu diskutieren.

Weitere Maßnahmen der DB:

- Verbesserung der Bestandsinfrastruktur durch Erneuerung einiger Bauwerke. Explizit genannt sind die Eisenbahnüberführungen Riederich (zwischen Metzingen und Bempflingen) und Blaulach (bei Kirchentellinsfurt)
- Weitere, nicht beschriebene, Maßnahmen im Zuge der Regionalstadtbahn Neckar-Alb