

Tübingen – lieber ohne Gleise!

Tübinger Liste e. V.

Gartenstraße 60 72074 Tübingen www.tuebinger-liste.de www.facebook.com/tuebingerliste/

Impressum

Tübinger Liste e.V. www.tuebinger-liste.de info@tuebinger-liste.de

Illustration: Martin Glück

Stand: März 2019

Tübingen – lieber ohne Gleise!

Politische Offenheit
Die Innenstadtstrecke im Detail
Ein Gleisnetz für zwei Bahnen
Weniger TüBusse
Dauerbaustelle Tübingen
Neckarbrücke
Nadelöhr Mühlstraße
Österberg im Abseits19
Elektromagnetische Störungen
Endstation Morgenstelle?
Nutzen und Kosten24
Nach vorne schauen!

Politische Offenheit

Die Tübinger Liste betont immer wieder und auch an dieser Stelle:

Wir befürworten nachdrücklich den Ausbau und die Elektrifizierung der nach Tübingen führenden Regionalbahnstrecken.

Die Regionalstadtbahn wird Tübingen über die innerstädtischen Haltestellen Derendingen, Behördenzentrum, Westbahnhof, Hauptbahnhof, Güterbahnhof und Au Ost anschließen und die Stadt tangential anschneiden. Damit sind wir hervorragend mit der Region verbunden, auch ohne Innenstadtstrecke.

Aber was ist mit einem Weitertransport auf der Straßenbahn-Sackgasse vom Hauptbahnhof zur Morgenstelle gewonnen?

Welche Tübinger Verkehrsprobleme sollen mit einer innerstädtischen Straßenbahn gelöst werden?

Genannt werden

- Staus auf den Zufahrtsstraßen und verstopfte Kreuzungen (Adler-Kreuzung, Belthle-/Rheinlandstraße, Hechinger Eck), vor allem in den Stoßzeiten zwischen 7.00 Uhr und 9.00 Uhr morgens und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr abends (also nur vier von 24 Stunden).
- 2. Umweltbelastungen durch Feinstaub, CO₂ und Lärm.

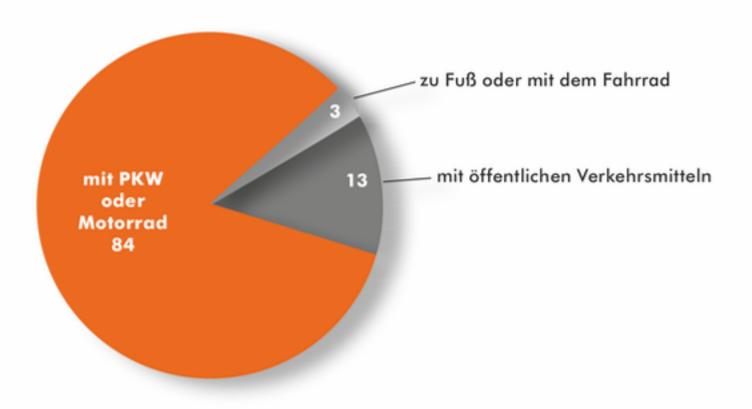
Es wird unterstellt, dass viele Autopendler auf die Stadtbahn umsteigen werden und so die Umwelt und nicht zuletzt ihre eigenen Nerven und die der strapazierten Anwohner schonen.

Aber solange fast 50 Millionen Kraftfahrzeuge die Straßen der Republik belagern, der öffentliche Nahverkehr seine bekannten Schwachstellen nicht überwindet und die Verkehrsplanung weiterhin vor allem auf das Auto setzt, so lange wird sich nichts Grundsätzliches an unserer Verkehrs-

Mein Weg, mein Auto, meine Entscheidung

Wer pendelt, sitzt allein im Auto, um zur Arbeit zu fahren.

Offenbar ist der Individualverkehr unter Baden-Württembergern deutlich beliebter, als der ÖPNV. Dabei gibt es theoretisch ein großes Potential für Fahrgemeinschaften, Park-and-Ride und Sharing-Modelle: Mehr als eine Million Baden-Württemberger teilen sich nämlich ihren täglichen Weg vom Wohnort mit mindestens 500 anderen. Praktisch werden diese alternativen Modelle laut einer SWR-Umfrage aber kaum genutzt.



Quelle: Mikrozensus 2016 • Daten

Öffentliche Verkehrsmittel spielen in 13 Prozent Nutzung nur eine untergeordnete Rolle. Hauptverkehrsmittel ist dagegen das Auto, das 84 Prozent aller Pendler in Baden-Württemberg nutzen.

situation ändern. Auch nicht in Tübingen. Mit oder ohne Innenstadtstrecke. Nehmen wir Stuttgart, Karlsruhe oder Heilbronn.

Sind diese Städte mit ihren Stadtbahnen stau- und abgasfrei? Nein.

Wir kennen keine aktuellen Befragungen und glaubwürdigen Berechnungen, die beweisen, wie viele Pendler nach und von Tübingen nur dann vom Auto auf die Stadtbahn wechseln, wenn es eine Innenstadtstrecke gibt.

Pro Fahrgast rund 65.000 Euro

Unsere Berechnung anhand der Angaben und Zahlen in der städtischen Präsentation vom 6. November 2018 ergibt folgendes Bild:

Von den rund 50.000 Einpendlern nach Tübingen kommen nur 10.400 maximal bis zur Morgenstelle. Von diesen nutzen aber bereits 4.400 den ÖPNV und nur 6.000 den Individualverkehr.

Quelle: https://www.tuebinger-liste.de/wp-content/uploads/2019/03/2018-11-06Workshop-Alternativen-Innenstadtstrecke.pdf

Laut Statistischem Bundesamt lassen selbst bei optimalen Bedingungen (Pünktlichkeit, Komfort) im Schnitt maximal 30 Prozent der Pendler ihr Auto stehen und wechseln zum öffentlichen Nahverkehr.

Quelle: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/08/PD17_288_12211.html

30 Prozent von 6.000 wären also 1.800 potenzielle Neukunden der Innenstadtbahn zur Morgenstelle, davon nur **750** im Abschnitt von Uni/Kliniken Tal zur Morgenstelle.

Bei Investitionskosten von 117,5 Millionen Euro für diesen Streckenabschnitt wäre das nach heutigem Preisstand pro Fahrgast eine Investition von rund 65.000 Euro.

Wir meinen: Das ist entschieden zu viel.

Auch das oft zitierte Werbeargument der "Umsteigefreiheit" am Hauptbahnhof überzeugt uns nicht.

Denn in allen größeren Verkehrssystemen ist das Umsteigen von S- in U-Bahnen und Busse Alltag. Wenn das Umsteigen attraktiv gemacht wird, gibt es auch kaum Klagen. Dazu gehören kurze überdachte Wege, helles und sauberes Ambiente und Busse, die den Fahrgast im Kurztakt erwarten. Unsere Stadt sollte die Chancen nutzen, die der Neubau des Busbahnhofs

und die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes bieten: **Bequemes und** einladendes Umsteigen sicherstellen!

Straßenbahnen haben 150 Jahre lang gute Dienste geleistet. Aber gegenüber neueren Verkehrsmitteln und Mobilitätsformen sind sie überholt. Sie können nicht ausweichen, sind starr und schwer. Allenfalls in Stoßzeiten sind sie ausgelastet, den restlichen Tag und nachts fahren sie weitgehend



Flexibel geht anders

leer. In Betrieb und Unterhaltung sind sie sehr teuer. Und wer einmal in ihrer Nähe gewohnt hat, weiß, wie laut sie sind.

Wir werden in den nächsten zehn Jahren einen grundlegenden Umbruch der Mobilität und des öffentlichen Nahverkehrs erleben. Worum geht es?

- Lokal abgasfreie Fahrzeuge laufen bereits heute im Testbetrieb (E-Fahrzeuge, Hybrid-Fahrzeuge, Wasserstoff-Brennstoffzelle). Heute schon fahren gleislose vollelektrische Trams in Zhuzhou/China.
- Die meisten Fahrzeuge werden zu "Computern auf Rädern": mit Umgebungssensorik ausgestattet und vernetzt wird eine bedarfsgerechte Steuerung der Kapazitäten möglich. Der Nutzer wählt und bucht seine Verkehrsmittel flexibel per Handy.
- Man wird schrittweise auf das eigene Fahrzeug verzichten und mit gleicher Flexibilität die passenden Mobilitätsdienstleistungen der verschiedensten Art nutzen. So etwa werden nach Bedarf aneinander koppelbare Kabinen, People-Mover, für bis zu zehn Personen entwickelt. Für
 die Innenstädte und die letzte Meile dienen Elektro-Roller, Rad-Rikschas,
 Falträder und E-Taxis.

Wir wollen uns angesichts dieser Entwicklungen kurz vor ihrem Durchbruch nicht auf ein dreistelliges Millionenprojekt mit einer Technologie von gestern festlegen.

Wir wollen künftigen Generationen nicht über Jahrzehnte Schulden für ein veraltetes Verkehrssystem aufbürden.

Die Tübinger Liste tritt dafür ein, die Tübinger Verkehrs- und Umweltprobleme mit sofort greifenden Zwischenlösungen zu entspannen: mehr Direkt-Busse aus Pendler-starken Umlandgemeinden, Einrichtung eigener Bus-Spuren, Bus-Flotten auf neuestem technologischen Stand, Erhöhung der Bus-Takte, komfortables Umsteigen auf dem neuen Busbahnhof. Dies verschafft uns genug Zeit, um die rasanten technologischen Entwicklungen zu analysieren und zukunftsfähige Entscheidungen zu treffen, die wesentlich weniger Geld kosten als eine Straßenbahn.

Zu einem solchen Moratorium gehört aber auch die **politische Offenheit** für Alternativen zur Stadtbahn und die ausreichende Finanzierung für die Alternativen-Prüfung.

Die Verwaltung hat unserer Fraktion als Gegenleistung für den Verzicht auf ein umgehendes Bürgerbegehren eine unvoreingenommene Prüfung von Alternativen in den Jahren 2018/2019 und dann einen Bürgerentscheid für 2020 zugesagt.

Die Innenstadtstrecke im Detail

Alles machbar, alles beherrschbar, alles finanzierbar – erwidern die Befürworter der Innenstadtstrecke auf alle unsere Einwände.

Wir von der Tübinger Liste und sehr viele Bürgerinnen und Bürger haben viele Fragen. Wir lassen uns nicht mit Beschwichtigungen und oberflächlichen Werbefilmchen abspeisen.

Wir wollen genau wissen, was für uns und unsere Stadt auf dem Spiel steht: finanziell, an Sicherheit, an Lebensqualität.

Ein Gleisnetz für zwei Bahnen

Bis auf einige Abschnitte werden die Regionalstadtbahnen auf denselben Gleisen nach Tübingen fahren wie die Regionalzüge der Deutschen Bahn (DB). Die RSB hätte also außerhalb der Städte Reutlingen und Tübingen über weite Strecken keinen eigenen unabhängigen Fahrweg.

Damit würden alle betriebsbedingten Störungen (Verspätungen, Ausfall der Elektronik, Hindernisse auf den Gleisen, vereiste Weichen usw.) auf den vier DB-Zubringerstrecken aus Richtung Reutlingen, Horb, Herrenberg und Balingen voll auf den Fahrplan der RSB durchschlagen und so auch den Verkehr auf den Innenstadtstrecken durcheinanderbringen.

Wie soll das verhindert werden?

Wo auf der Innenstadtstrecke Tübingen können Bahnen bei plötzlichen Streckensperrungen warten, ohne den übrigen Verkehr zu blockieren?

Welche Konsequenzen werden die Fahrgäste ziehen, wenn die Bahnen häufiger auf der Strecke bleiben?

Wir halten die Mischung von zwei unterschiedlichen Bahn-Systemen auf ein und demselben Gleisnetz für sehr störanfällig.

--

Weniger TüBusse

Zur teilweisen Finanzierung der – bisher nicht bezifferten – Betriebskosten der Innenstadtstrecke soll die Betriebsleistung des TüBus-Systems um etwa ein Drittel reduziert werden. Das Netz wird ausgedünnt, der Takt wird verlängert.

Tübinger müssten also häufiger umsteigen.

Zum Beispiel:

- Wer bisher die Linie 5 zur Wanne nutzt, müsste künftig, solange die Stadtbahn nicht bis WHO fährt, zwischen Klinikum und Morgenstelle von der Stadtbahn in einen Bus zur Wanne umsteigen.
- Die umsteigefreie Verbindung auf der Linie 5 von Derendingen zum Klinikum würde entfallen.
- Auch die Weilheimer und teilweise die Kilchberger müssten künftig umsteigen, um zum Klinikum zu kommen, da die Direktlinie 19 entfiele.
- Für die Tübinger, die fernab der Innenstadtstrecke entlang der Linien 3 und 4 wohnen, würde die Verlängerung auf einen 30-Minuten-Takt zu einer deutlichen Verschlechterung der Verbindung zum Hauptbahnhof und nach WHO führen.

Daraus wird deutlich: Die Tübinger bezahlen nicht nur mit ihrem Geld, sondern auch mit schlechteren innerstädtischen Verkehrsverbindungen für die Innenstadtstrecke.

Dauerbaustelle Tübingen

Wie lange wird Tübingen zur Dauerbaustelle?

Vergleiche mit Städten wie Heilbronn oder Karlsruhe taugen nicht für alle Argumente. Sie haben viel mehr Platz und eine andere Topographie. Wir wollen es für Tübingen wissen – ungeschönt und realistisch.

Wie lange wird die Tieferlegung aller Versorgungsleitungen auf bis zu vier Meter unter das Niveau des Gleisbetts beanspruchen?

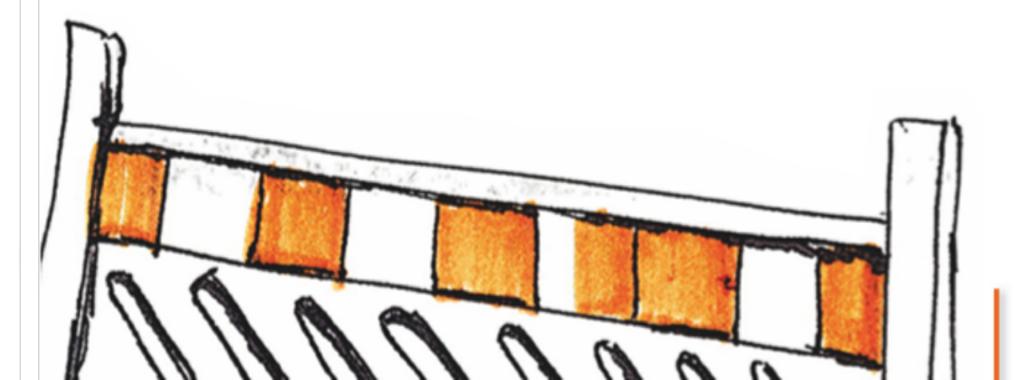
Wie sieht der Bauzeitenplan für die Neckarbrücke und die Brückeneinfädelung Calwer Straße/Schnarrenbergstraße aus? Brückenbauwerke sind besonders aufwändig.

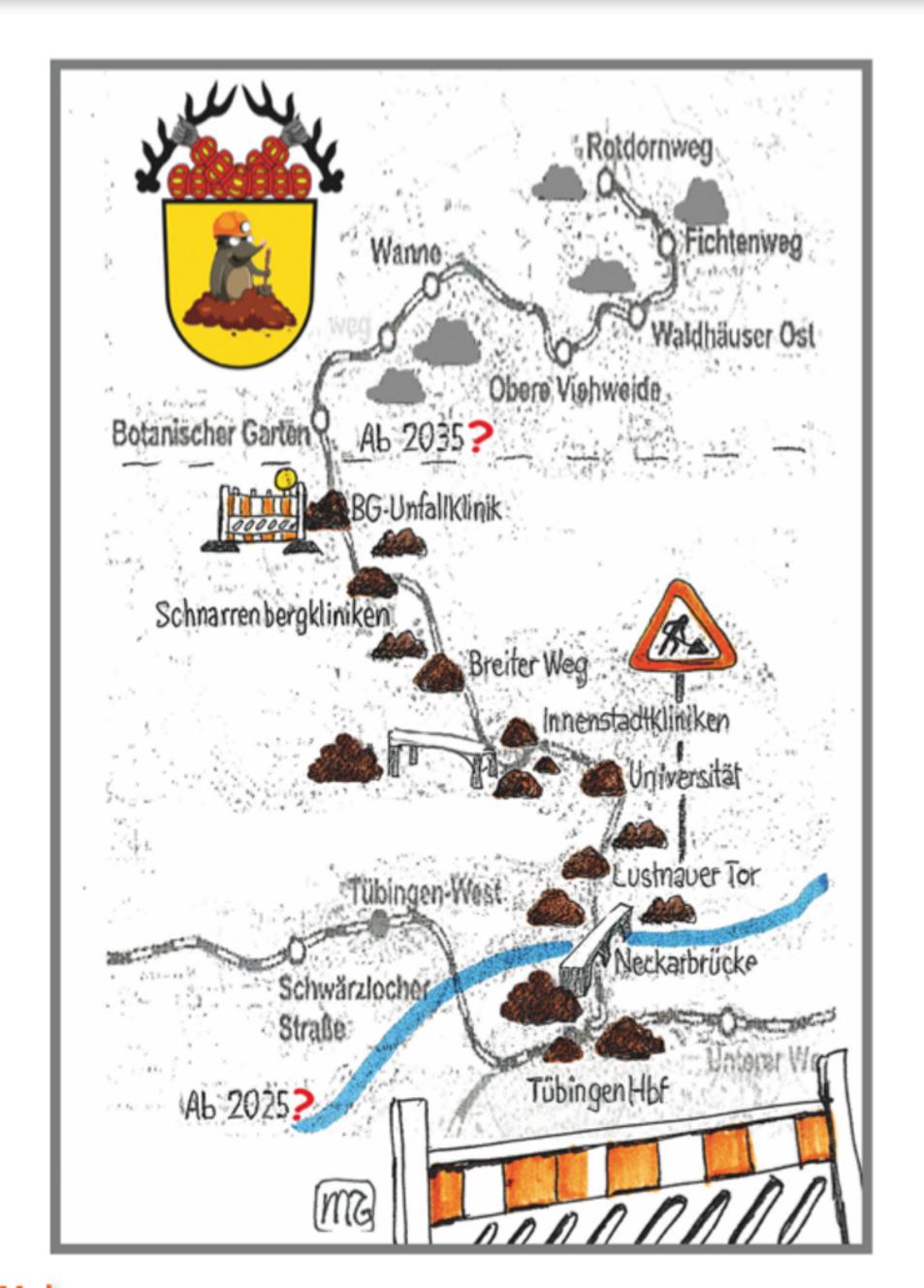
Kann die städtische Bauverwaltung die Zusatzaufgaben eines solchen Mega-Projekts bewältigen?

Wie sollen die Auswirkungen langer Bauzeiten auf Handel, Gastronomie und Tourismus abgefedert werden?

Tübingen leidet schon seit Jahren unter einer Vielzahl von Großbaustellen. Es reicht.

Wir müssen gemeinsam verhindern, dass eine Dauerbaustelle für viele Betriebe das Aus bringt.





Die Neckarbrücke

Ohne Stadtbahn wäre absehbar kein Brücken-Neubau notwendig. Für den Neubau fallen nach heutigem Planungsstand 17,2 Millionen Euro an. Diese sind zwar in den Gesamtkosten enthalten, der Anteil Tübingens muss aber noch verhandelt werden.

Was zahlen wir Tübingerinnen und Tübinger?
Wie lange dauert die Komplett-Sperrung?

Wie erfolgt in dieser Zeit die Verkehrsführung für die wichtigste Tübinger Süd-Nord-Achse?

Wie und von wem werden die Einbußen der Geschäftsleute und Gastronomen rund um die Neckarbrücke während der Sperrung übernommen?

Um die Mittelbahnsteige zu erreichen, müssen Fußgänger auf beiden Seiten jeweils den Radweg kreuzen. Wie kann das für ältere Menschen und Kinder sicher gestaltet werden?

Was sagt der Denkmalschutz, wenn Straßenbahnanlagen (Maste und Fahrdrähte, wuchtige Beton-Haltestellen) direkt vor die historische Neckarfront gesetzt werden?

Und die Tübinger und Tübingerinnen selbst, und unsere Gäste?



Nadelöhr Mühlstraße

Die Mühlstraße ist 11,20 m breit, eingezwängt zwischen eine Häuserfront und eine hohe Mauer. Punkt. Für einen halbwegs gefahrfreien und reibungslosen Verkehr wären gemäß der Richtlinie zur Anlage von Straßen 2006 (RASt) jedoch 18 m nötig. Es fehlen also 7 m, das entspricht der Breite von zwei Straßenbahnen oder zwei Bussen!

Das ganze Dilemma der zu engen Mühlstraße wird bereits in der Gemeinderatsvorlage 200/536a vom 4.1.2010 deutlich:

"Wegen des geringen Querschnitts der Mühlstraße können die Empfehlungen der RASt jedoch nicht ohne Nutzungseinschränkungen umgesetzt werden.

Das gilt nicht nur für den Busverkehr, sondern auch für die Bedarfe für Fahrradfahrer, Fußgänger, Andienungsvorgänge und Vorflächen von Läden, für die in der Richtlinie in gleicher Weise Regelbreiten dargestellt werden. Wenn alle Empfehlungen der RASt erfüllt werden sollten, hätte die Mühlstraße statt der vorhandenen 11 m Breite etwa 18 m benötigt."

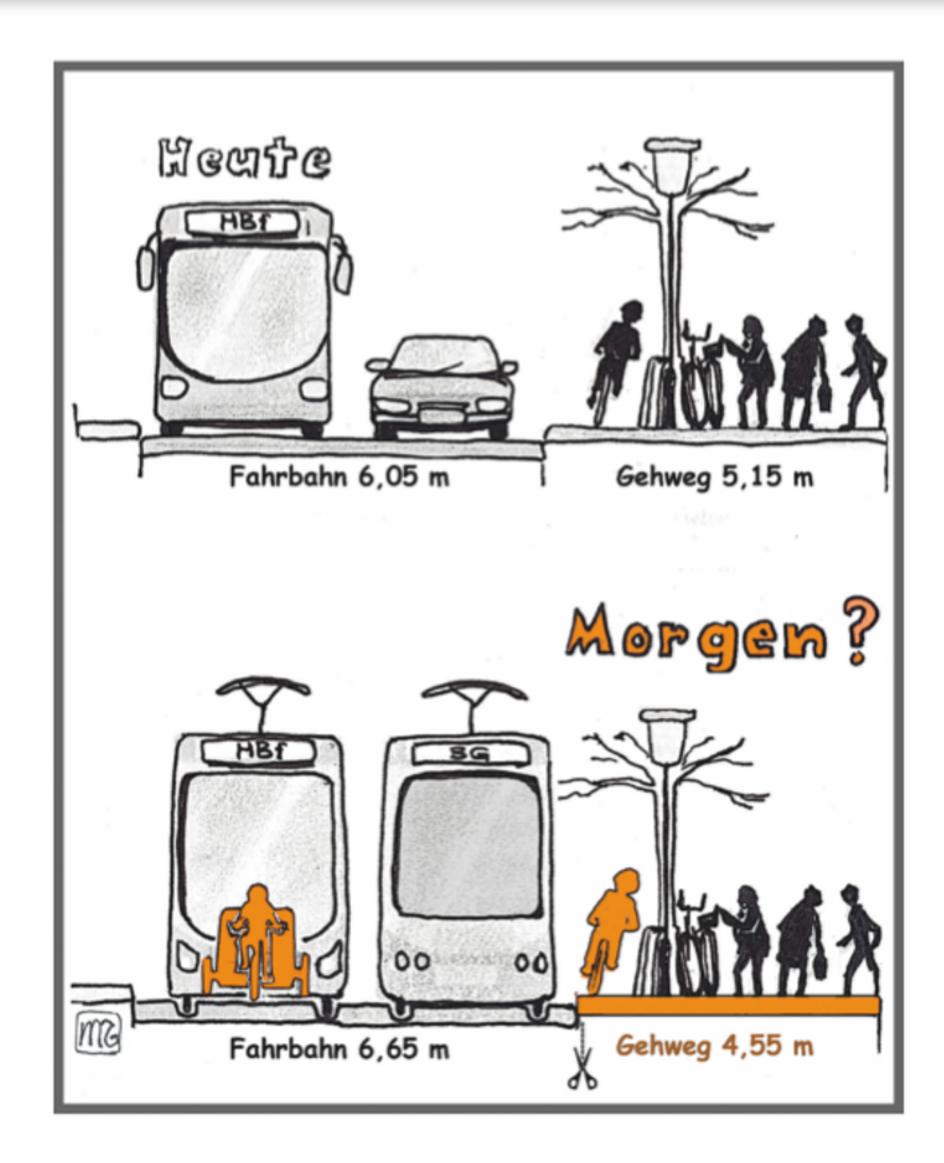
Anlass für diese Information war der Ausbau der Mühlstraße und die Befürchtung, dass Busse im Begegnungsverkehr auf den aufwärtsführenden Gehwegrand ausweichen müssen.

Und trotz dieser klaren Erkenntnisse geht das Planungsbüro Mailänder Consult GmbH im Jahr 2018 davon aus, dass die Mühlstraße täglich zusätzlich zu ca. 2000 Bussen (heute sind es ca. 2800), ca. 200 Sonderfahrzeugen (Krankenwagen, Taxis, Polizei, Feuerwehr), ca. 7000 Radfahrern und ca. 12.000 Fußgängern noch rund 300 Straßenbahnen täglich aufnehmen kann, ohne dass es ständig zu Engpässen und gefährlichen Situationen kommt. Vom Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs sind wir bei dieser Berechnung bereits ausgegangen.

Für uns sind diese Einschätzungen nicht haltbar. Schon heute können Mühlstraßen-abwärts fahrende Gelenkbusse Radfahrer nicht überholen, sondern müssen hinter ihnen herfahren. Dasselbe gilt in der Gegenrichtung, wenn Radfahrer immer wieder durch Hindernisse auf dem Radstreifen gezwungen sind, in riskanten Ausweichmanövern auf die Fahrbahn zu wechseln.

Was für die Busse gilt, würde im Mischverkehr auch die Straßenbahnen treffen: sie müssten hinter den Radfahrern herfahren, und diese hätten

16



den Druck im Nacken ... Vier Schienenstränge parallel zur Radfahrrichtung mit zusammen 960 m Länge bieten – zumal bei Nässe – reichlich Gelegenheit für Stürze, Verkantungen, hängenbleibende Radanhänger.

Wir wollen wissen:

Wer haftet, wenn gegen alle Vernunft und einschlägige (Bau-)Vorschriften eine Verkehrslösung durchgesetzt wird, die zur ständigen Gefährdung von VerkehrsteilnehmerInnen und zu vermehrten Unfällen führt? Die empfehlenden Consulting- und Planungsbüros? Der Oberbürgermeister, Baubürgermeister und städtische Verkehrsplaner, die dies dem Gemeinderat zum Beschluss vorlegen? Die einzelnen Gemeinderäte, die dies beschließen?

Was lernt Tübingen aus dem Beispiel Karlsruhe, wo, trotz größerem Platzangebot in der Innenstadt, die Kaiserstraße für 1,1 Milliarden Euro untertunnelt werden muss?

Ist die Mühlstraße breit genug, um in vorgeschriebenem Seitenabstand und -tiefe zu den Gleisen alle Versorgungsleitungen aufzunehmen: Wasser, Abwasser, Gas, Strom, Glasfaser-Kabel? Wo verlaufen diese Leitungen? Welche baulichen Maßnahmen sind zur Verlegung erforderlich, und wie lange dauert dies?

Wie verträgt sich die bisherige Planung mit einer "Fahrradstadt Tübingen"? Welche Ratschläge werden den Tausenden jungen und älteren Radfahrern gegeben?

Für uns sind zur Mühlstraße keine weiteren Gutachten nötig: Hier hat eine Stadtbahn definitiv keinen Platz!

Wir bauen darauf, dass der gesamte Gemeinderat hier seiner Verantwortung gerecht wird.

Österberg im Abseits

Durch Um- und Neubauten im Zuge des Generationenwechsels und durch die geplante Überbauung des Südwestrundfunk-Areals wird der Fahrzeug-



bestand auf dem Österberg in den kommenden Jahren um mindestens 180 Autos steigen. Da es dort keine Läden, Ärzte, Schulen usw. gibt, sind viele Bewohner täglich auf das Auto angewiesen. Sobald die Mühlstraße auch für den individuellen Aufwärtsverkehr gesperrt wird, kann der Österberg nur noch über die kurze Links-Abbiegespur vom Stadtgraben/Wilhelmstraße her erreicht werden. Hier soll aber künftig die Stadtbahn im Mischverkehr fahren, die dann durch wartende Linksabbieger blockiert wird. Das gilt genauso, wenn der Einbahnstraßen-Ring aufgehoben und die Wilhelmstraße auch südwärts befahren werden kann.

Wie soll der Verkehrsstrom zum und vom Österberg mit seiner Sackgassen-Lage vernünftig geregelt werden?

Zu Stoßzeiten ist die Einmündung der Doblerstraße schon heute überlastet, lange Wartezeiten sind die Folge.

Kommt die zweite Österberg Zu- und Abfahrt durch das Wäldchen nach Lustnau dann wieder ins Gespräch?

Gibt es aktuelle, zuverlässige und unabhängige Messungen und Berechnungen zur Belastbarkeit der Einmündung Doblerstraße/ Wilhelmstraße mit zusätzlich verkehrender Stadtbahn?

Elektromagnetische Störungen*

Wir wissen, dass in Karlsruhe IT-Firmen und Facharztpraxen mit sensiblen Geräten umziehen mussten, weil diese zu stark auf elektromagnetische Störungen und Erschütterungen der nahen Stadtbahn reagierten.

In den Praxen am Europaplatz und in der Karlstraße und in den Kliniken/ Tal mit ihren Labors (Frauenklinik mit Neonatologie, Hautklinik, Zahnklinik) könnte Ähnliches passieren. Anwohner der Strecke würden höchst wahrscheinlich Störungen ihrer Heimelektronik durch die Bahnanlage

^{*} Wir danken Herrn Dipl.-Ing. Gerhard Seifried, Tübingen, für seine fachkundigen Hinweise.

erleben. Auch öffentliche Funknetze würden durch den erhöhten Störnebel beeinträchtigt. Die Universität hat zu diesen Gefährdungen wohl ein Gutachten in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse sind bisher nicht veröffentlicht.

Gibt es für die Abwehr dieser Risiken technisch hundertprozentig sichere Lösungen oder nur Beruhigungspillen?

Wohl nur Letzteres. Denn: die Normen für Bahnanlagen lassen 30–55dB höhere Grenzwerte zu als sonst in Wohngebieten erlaubt. Dies entspricht der 1000–100.000-fachen Störleistung, die durch Fahrdraht und Rückströme über die ganze Trasse verschleppt wird. Sicher ist nur, dass höheres Störpotenzial mehr Störfälle bringt.

Wer garantiert, dass nicht auch in Tübingen Einrichtungen mit sensiblen Geräten umziehen müssen? Wer übernimmt hierfür die Kosten? Das Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln (EMVG) erkennt nur dann einen vom Bahnbetreiber zu lösenden Störfall an, wenn das gestörte Gerät auf dem neuesten Stand der Technik ist. Damit sind die Eigentümer selbst von relativ neuen Anlagen und Geräten im Nachteil und tragen das Kostenrisiko.

Wissen das die niedergelassenen Ärzte, Laborleiter, Wissenschaftler und generell die Strecken-Nachbarn?

Weitere Beeinträchtigungen und Risiken sind zu erwarten durch Erschütterungen, Schwingungen, Betriebsgeräusche (metallisches Quietschen), Verschmutzung durch Betrieb und Wartung, erhöhte elektrochemische Korrosion an allen Versorgungsleitungen durch vagabundierende Bahnströme, Gefahr durch freie 750-Volt-Starkstromleitung in knapp 4 m Höhe ...

Endstation Morgenstelle?

War lange vom Bau einer Innenstadtstrecke Hauptbahnhof-Morgenstelle-Waldhäuser Ost die Rede, so spricht die Tübinger Verwaltung neuerdings von zwei "Realisierungsabschnitten". Ist der erste Bauabschnitt nur bis zur Morgenstelle überhaupt wirtschaftlich?

Braucht man dann dort eine (vorläufige) Endhaltestelle mit der gesamten erforderlichen Infrastruktur?

Wann würde der zweite Bauabschnitt realisiert, der Wanne, Wissenschafts- und Technologiepark und Waldhäuser Ost anbindet?

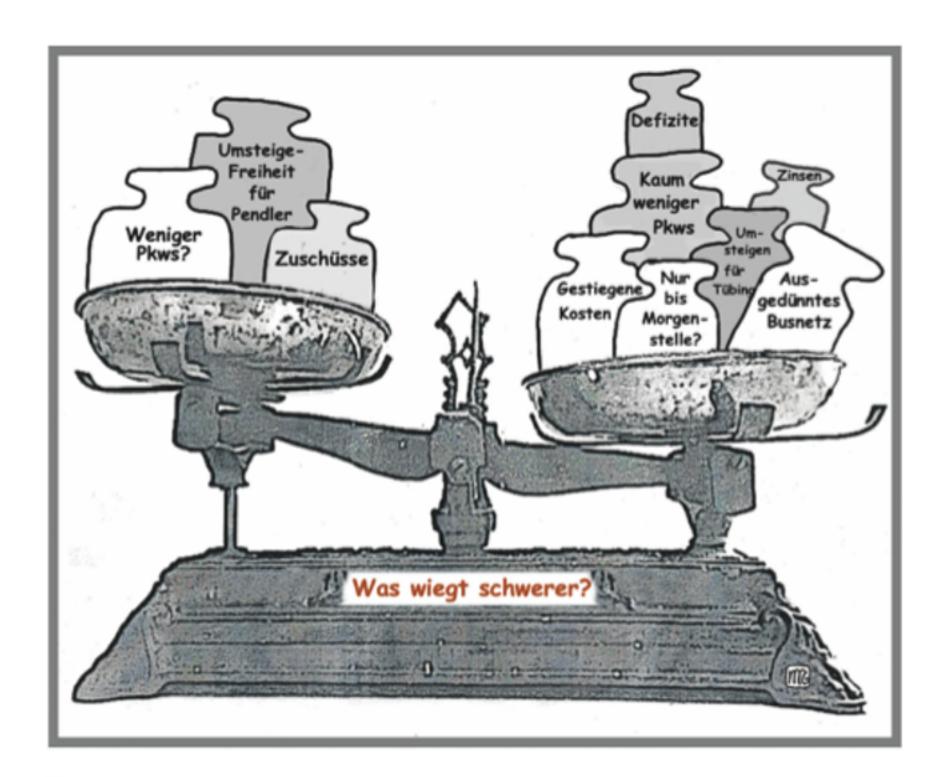
Ist das finanzierbar, und wer trägt die Kosten?



Die großen Unbekannten: Nutzen und Kosten

Kennen Sie das? Wenn ein Megaprojekt durchgeboxt werden soll, werden die Kosten erst einmal kleingerechnet. Und wenn dann gebaut wird, steigen und steigen und steigen sie wie von Geisterhand. Bei der Schlussrechnung sind die Entscheider längst im Ruhestand oder über alle Berge und müssen sich nicht mehr verantworten. Die Zeche zahlt der Steuerzahler, wir Bürger.

Der volkswirtschaftliche Nutzen großer Verkehrs-Infrastrukturprojekte wird anhand der **Standardisierten Bewertung** ermittelt, in die eine Vielzahl von Kriterien und Zahlen einfließen.



Wie sieht diese Bewertung nach aktuellem Stand für die Tübinger Innenstadtstrecke aus?

Der im Mai 2018 deutlich gewordene drastische Anstieg der Investitionskosten für die Innenstadtstrecke auf 232 Mio. Euro (einschließlich Planung und Mehrwertsteuer) hat dramatische Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit nicht nur der Innenstadtstrecke, sondern des gesamten Teilnetzes 1 der Regionalstadtbahn (u. a. Zulaufstrecke aus Metzingen/Reutlingen mit Ermstal-Bahn, Ammertalbahn, Zulaufstrecke aus Horb).

Nach der Standardisierten Bewertung von 2012 ergab sich für das Teilnetz 1 nämlich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,07, das damit nur knapp über der für die Förderfähigkeit gemäß GVFG kritischen Grenze von 1,0 lag.

Kurz zusammengefasst kann man feststellen, dass – auf der Grundlage der heute vorliegenden Zahlen – die Wirtschaftlichkeit oder Förderfähigkeit des Teilnetzes 1 wohl nur "gerettet" werden kann, wenn auf den Bau der Innenstadtstrecke verzichtet wird.

Der Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Jürgen Deiters (Osnabrück) hat in einem von uns erbetenen Kurz-Gutachten hierzu folgendes **Fazit** gezogen:

- Die Kosten für die Leitungsverlegung unter der Stadtbahntrasse nicht dem Vorhaben RSB Neckar-Alb zuzurechnen, sondern als "vermiedene Investitionen" in Abzug zu bringen, ist ein fragwürdiger Versuch, das schwache Nutzen-Kosten-Verhältnis über die kritische Schwelle von 1,0 anzuheben.
- Nach Aktualisierung der Investitionskosten für die Tübinger Innenstadtstrecke im Mai 2018 ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis auch bei Zurückrechnung auf den Preisstand 2006 so gering, dass ohne Verzicht auf gesamtwirtschaftlich nicht vertretbare Einzelprojekte das Gesamtvorhaben nicht förderfähig wäre.
- 3- Der von der Stadt Tübingen vorgesehene Bau der Innenstadtstrecke nur bis Morgenstelle löst das Problem der mangelnden Wirtschaftlichkeit nicht. Weder lassen sich dadurch die Fahrzeugund Personalkosten beim Bahnbetrieb halbieren, noch gibt es ausreichende Einsparmöglichkeiten beim Stadtbusverkehr.

- 4. Der Nachweis eines hinreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses für eine spätere Verlängerung der Stadtbahnlinie bis WHO dürfte schwierig sein. Bliebe es bei der "kleinen Lösung", müssten viele Fahrgäste im innerstädtischen Verkehr dauerhaft in Kauf nehmen, an der Morgenstelle umzusteigen.
- Zur Aktualisierung der Standardisierten Bewertung anhand der Verfahrensanleitung von 2016 wird empfohlen, eine Variante ohne Innenstadtstrecke Tübingen zu bewerten. Dabei genügt es nicht, die Aktualisierung auf methodische Neuerungen und die Anwendung der neuen Kostenund Wertansätze zu beschränken.
- 6. Die Ermittlung des Gesamtnutzens im Rahmen der Standardisierten Bewertung von 2012 beruht auf äußerst optimistischen Prognosen der Verkehrsnachfrage. Künftige Prognosen sollten sich auf Fahrgastzählungen an relevanten Haltestellen und die Erfassung der Umsteigebeziehungen am Hbf. Tübingen stützen.

Den vollen Text des Kurz-Gutachtens lesen Sie im Internet auf: www.tuebinger-liste.de/Stadtbahn

"Nur" 20 Prozent?

Für das gesamte RSB-Projekt mit seinen drei Modulen und den Innenstadtstrecken in Reutlingen und Tübingen wird heute von Kosten in Höhe von ca. 1,2 Milliarden Euro ausgegangen. Bis in den 2030er-Jahren der Schlussstrich gezogen würde, könnten es nach unserer laienhaften Einschätzung schnell und gerne 2 Milliarden Euro werden. Vielleicht auch mehr – wer weiß es?

Wir sprechen hier zunächst nur von den Investitions- und Baukosten und den Beschaffungskosten für den Stadtbahn-Fuhrpark.

Selbst wenn nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) 60% vom Bund, 20% vom Land und "nur" 20% von den beteiligten Landkreisen, Städten und Gemeinden zu zahlen sind, wie viel bleibt direkt und über die Kreisumlage am Tübinger städtischen Haushalt hängen?

Eins ist sicher: Sehr viel Geld. Da scheint es uns umso wichtiger, die in ihrem Nutzen fragwürdige und bislang 232 Millionen teure Gesamt-Innenstadtstrecke aus der Planung herauszunehmen und dafür das eigentliche Hauptprojekt, die Zubringer nach Tübingen, solide zu finanzieren.

In welcher Höhe und für wie lange müssen wir uns dafür verschulden?

Nach welchem Schlüssel erfolgt die Kostenverteilung zwischen den beteiligten Landkreisen, Städten und Gemeinden?

Die Investitionskosten sind nur eine Seite der Medaille.

Wie steht es mit den laufenden Betriebskosten, sollte die Stadtbahn je ins Rollen kommen? Wer trägt sie, wie werden sie verteilt?

Da der öffentliche Nahverkehr so gut wie nirgends kostendeckend funktioniert, sprechen wir über Subventionen und die Kostentragung und Verteilung des Defizits. Und da ist sich dann wieder ganz schnell jeder Landkreis und jede Kommune selbst am nächsten...

Kurz und bündig

- Eine mehrjährige Dauerbaustelle würde Handel, Gastronomie und Tourismus in der Innenstadt schädigen
- Die Mühlstraße war schon immer viel zu eng. Zusätzlicher Straßenbahnverkehr passt nicht hinein. Vor allem Fahrradfahrende würden stark gefährdet
- Die Strecke Hauptbahnhof-Morgenstelle-WHO würde ein Millionengrab. Kalkulation schon heute: 232 Mio. Euro. Sie gefährdet die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens
- Tübingerinnen und Tübinger müssten für die Pendlerbahn doppelt zahlen: mit viel Geld (Schulden) und einem ausgedünnten Busnetz
- Die Innenstadtstrecke w\u00fcrde den Weg zu innovativer Mobilit\u00e4t verbauen
- Umsteigen lässt sich auch einladend, bequem und zeitsparend gestalten. Der Umbau des Busbahnhofs muss dafür genutzt werden
- Mit einer Reihe von Sofortmaßnahmen kann die Verkehrssituation in Tübingen entspannt werden. Man muss es allerdings politisch wollen.



Die Tübinger Liste schlägt vor: Nach vorne schauen!

Sofort ausführbar:

- Mehr Express-Bus-Linien aus Pendler-starken Umlandgemeinden zum Schnarrenberg einsetzen.
- 2. Einen Direkt-Bus im Kurztakt zu Stoßzeiten (7.00 Uhr bis 9.00 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr) von der Südseite des Hauptbahnhofs über Schlossbergtunnel-Westbahnhof-Hagellocher Weg-Ebenhalde zum Schnarrenberg und zurück einrichten. Nach Fertigstellung mit Fortsetzung zum Wissenschafts- und Technologiepark. An der Südseite des Hauptbahnhofs (Thiepval-Kaserne) ist die entsprechende Infrastruktur leicht herzustellen.
- Umsteigen lässt sich auch einladend, bequem und zeitsparend gestalten. Der bereits begonnene Umbau des Busbahnhofs muss dafür genutzt werden.
- 4. Die TüBus-Flotte schnellstmöglich auf weitgehende Abgasfreiheit umstellen. Tübingen als Testfeld für neue Fahrzeugkonzepte des Öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung stellen.
- Das Radwegenetz konsequenter ausbauen und sicherer machen. Die geplanten Radbrücken und Unterführungen sind ein guter Schritt. Die vielen kleineren Mängel systematischer und sofort beheben.

Das sollte in den nächsten vier Jahren geschehen:

 Wissenschaftlich fundierte Pr
üfung von Alternativen zur Innenstadtstrecke. Dazu geh
ört eine entsprechende Finanzierung.

28

- Professionelle Marktbeobachtung neuer Transportsysteme im öffentlichen Nahverkehr und Prüfung, ob sie für Tübingen einsetzbar sind.
- 3. Die Marktveränderung weg vom eigenen Fahrzeug hin zur "Mobilität als Service" aktiv begleiten und fördern. Eine gemeinsame App für alle Angebote vom Bus über TeilAuto bis zur elektronischen Mitfahrbank entwickeln.
- 4. Planung und Einrichtung von vorläufigen Bus-Spuren
- 5. Komplette Umstellung des TüBus-Fuhrparks auf lokale CO2-Freiheit
- Aktualisierung des Tübinger Generalverkehrsplans, Vorschläge zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt und zur neuen Verkehrsführung auf Hauptverkehrsachsen
- Zwischenbericht 2023 zu neuen Verkehrslösungen für Tübingen und Entscheidungsvorbereitung.

Was ist für 2019/2020 vorgesehen?

2019

- Die Stadt Tübingen bildet mit Vertretern des Gemeinderats eine Arbeitsgruppe, die Aufträge zur Prüfung von Alternativen zur Innenstadtstrecke vorbereitet und die Vergabe an Beratungsunternehmen und deren Arbeit begleitet.
- Der Zweckverband RSB beauftragt die Aktualisierung der Standardisierten Bewertung.
- Der Zweckverband RSB klärt mit den beteiligten drei Landkreisen, zwei Städten und Gemeinden die Kostenschlüssel für die Verteilung von Investitions- und Betriebskosten.

 Die Stadt Tübingen führt weitere Veranstaltungen zur Information und Beteiligung der Bürgerschaft durch.

2020

Bürgerentscheid zur Innenstadtstrecke in Tübingen

Informieren Sie sich! Bringen Sie Alternativen ins Spiel!

Die Tübinger Liste bleibt kritisch und wachsam. Bitte unterstützen Sie uns dabei!

