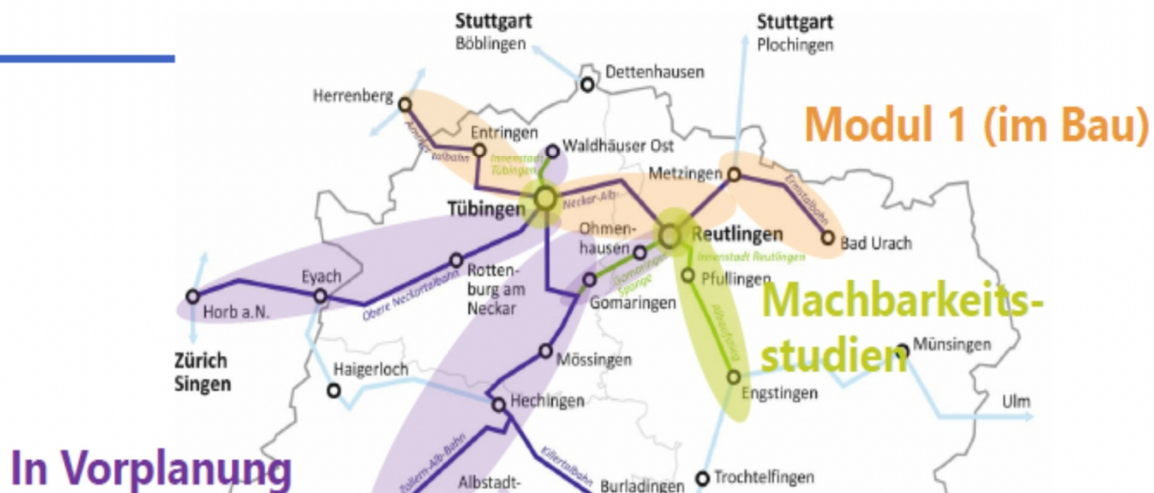


Was ist eigentlich die Regionalstadtbahn Neckar-Alb?

Die **Regionalstadtbahn Neckar-Alb** ist ein äußerst ehrgeiziges Projekt zur nachhaltigen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Neckar-Alb. Das Streckennetz reicht von Herrenberg und Horb im Westen bis Bad Urach und Engstingen im Osten und bis Albstadt -Ebingen im Süden.

Aktueller Planungsstand

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband



Warum brauchen wir die Regionalstadtbahn?

Tübingen erstickt am Verkehr. Die Arbeitsplätze in Tübingen wachsen stärker als die Bevölkerung. Bis 2030 wird in Tübingen die Bevölkerung um ca. 4000 Köpfe wachsen, die Arbeitsplätze um 8000. Schon jetzt pendeln werktäglich ca. 33.000 Menschen nach Tübingen ein. Die Folge sind Staus: in Unterjesingen, der Tübinger West- und Südstadt und in Lustnau. 91% des Tübinger Autoverkehrs entsteht als Pendelverkehr zwischen Stadt und Umland, nur 9% der gefahrenen Kilometer haben Ursprung und Ziel innerhalb Tübingens. Die Nachfrage konzentriert sich auf wenige Zielpunkte: Zentrum, Universität, Kliniken und Technologiepark. Wir brauchen also eine attraktive Erschließung dieser Zielpunkte.

Was ist geplant ?

Leisten soll das der TramTrain. Wegen seiner besonderen Elektroausstattung kann dieser Zug sowohl ein Straßenbahnnetz als auch das Eisenbahnnetz nutzen. Er ist geräumig, barrierefrei, bewältigt die Tübinger Steigungen und fährt ruhig.



Um die Taktfrequenz zu erhöhen zu können, werden die Bestandsstrecken der Region elektrifiziert. Auch neue Haltepunkte sind geplant. Bereits seit 2019 wurde mit der Umsetzung des ersten Moduls, der Elektrifizierung im Ammertal und Ermstal begonnen, und dort der zweigleisige Ausbau in die Wege geleitet. Die Inbetriebnahme der elektrifizierten Ammertal- und Ermstalbahn wird für Dezember 2022 angestrebt. Im Zielzustand umfasst die Regionalstadtbahn Neckar-Alb:

- 133 Haltestellen
 - 205 km Streckenlänge
- davon
- 137 km Elektrifizierung und partieller zweigleisiger Ausbau
 - 45 km Neubau und Reaktivierung
 - 47 neue Haltestellen.

Was kostet das?

Das Investitionsvolumen für das Gesamtprojekt wurde 2015 mit 830 Millionen Euro beziffert und 2016 wurden bereits Summen um 900 Millionen Euro erwähnt. Inzwischen geht man von einer Milliarde Euro Investitionskosten aus, von denen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz der Bund und Land fast 90 % übernehmen werden. Die Kosten verteilen sich auf 3 Landkreise und zwei Städte. Jeder Landkreis soll grundsätzlich die Kosten tragen, die durch das Projekt auf seiner Gemarkung entstehen. Im Verhältnis von Stadt und Landkreis Tübingen wird angestrebt, die Kosten entsprechend der Kreisumlage zu verteilen.

Umstritten: Die Tübinger Innenstadtstrecke

Die Tübinger Innenstadtstrecke sieht eine umsteigefreie Verbindung im 7,5- min- Takt vom Hauptbahnhof über die Innenstadt zu den Kliniken vor. Auf drei Linien wird die Verbindung bis Waldhäuser-Ost hergestellt. Ein angepasstes ergänzendes Bussystem bleibt erhalten.

Welche Vorteile werden erwartet? Nach Abschätzungen im Rahmen der aktuell 2020/21 aktualisierten Kosten/Nutzen-Analyse werden durch das Projekt RSB insgesamt mehrere zehntausend Pendler vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Die Innenstadtstrecke mit der dadurch möglichen Umsteigefreiheit und konkurrenzfähigen Reisezeiten leistet hierzu einen entscheidenden Beitrag.

Trotzdem sind viele Tübinger Bürgerinnen und Bürger skeptisch. Die meisten Einwände beziehen sich auf zwei zentrale Themen: die Verkehrssituation auf der Neckarbrücke und in der Mühlstraße.

1. Neckarbrücke

Es ist richtig, dass die Neckarbrücke für das Vorhaben erneuert werden muss. Und es ist auch richtig, dass die Brücke vor einigen Jahren erst saniert worden ist. Trotzdem müsste die

Brücke in wenigen Jahrzehnten unabhängig von der Regionalstadtbahn wieder erneuert werden. Dann wären die Kosten allein von der Stadt Tübingen zu tragen. Bei Einbindung in das Projekt Regionalstadtbahn tragen Bund und Land die Kosten zu großen Teilen mit. Ein weiterer, enormer Vorteil: Die Brücke wird breiter und der Radverkehr, der sich jetzt zwischen PKWs und Bussen behaupten muss, bekommt eine eigene Spur. Das trägt erheblich zur Sicherheit bei.

2. Mühlstraße

Die Mühlstraße ist eng und kann nicht verbreitert werden. Ein eigener Radweg ist, wie jetzt, nur bergauf möglich, bergab teilen sich Radfahrer mit Autos und Bussen die Straße. Radfahrer müssen aufpassen, dass sie nicht in die Schienen kommen. Das ist ein Nachteil, der ernst genommen werden muss.

Welche Alternativen gibt es?

Wegen der genannten Schwachstellen hat die Stadtverwaltung eine Reihe von Alternativen geprüft und zwei Varianten in die engere Auswahl genommen: eine urbane Seilbahn und ein Schnellbussystem. Die Prüfung durch Experten hat ergeben, dass beide Varianten nicht schaffen, was wir am dringendsten benötigen: die Verlagerung des Stadt-Umlandverkehrs auf den ÖPNV. Und nur dieser Punkt führt zu einer Reduzierung des Verkehrs in Tübingen selbst.

Wie ist die Position der SPD?

Wir halten die Regionalstadtbahn für eines der wichtigsten Zukunftsprojekte für Tübingen und die Region. Die Stadtbahn wird die Verkehrssituation erheblich verbessern und ist gleichzeitig durch die Verringerung des Individualverkehrs und der Abgase ein gigantisches Klimaschutzprojekt. In der Abwägung zwischen einer 200m Problemzone für die Radfahrer und einem stimmigen Verkehrsprojekt für drei Landkreise erscheint uns der Weg klar: Wir setzen uns entschieden für die Regionalstadtbahn ein. Und sind damit in guter Gesellschaft: alle wichtigen Interessensvertretungen der Radfahrer wie ADFC, VCD, sind dafür, der BUND, Fridays for Future, Greenpeace, aber auch andere gesellschaftliche Gruppen wie z.B. die Gewerkschaft der Eisenbahner haben sich für die Realisierung der Innenstadtstrecke ausgesprochen.

Die SPD Tübingen möchte die Zeit bis zum Bürgerentscheid im kommenden September nutzen, um mit den Bürgerinnen und Bürgern im Gespräch zu bleiben. Unter anderem planen wir (falls es die Pandemie zulässt) eine Fahrt nach Bad Wildbad, Heilbronn oder Karlsruhe. Dort kann man dann bestehende Stadtbahnen anschauen und auch Probe fahren.