

Regionalstadtbahn

Tübingen braucht die Innenstadtstrecke

Das Besondere einer Stadtbahn nach Karlsruher Vorbild besteht darin, die Innenstädte mit ihren vielen Zielen, wie z.B. Arbeitsplätzen und Geschäften, direkt aus der Region ohne lästiges und zeitraubendes Umsteigen zu erreichen. Wichtig ist dabei: Jeder Umsteigevorgang macht den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) insgesamt unattraktiver und hat einen Verlust von Fahrgästen zur Folge. Der Umstieg braucht Zeit, ist ein Hindernis für körperlich eingeschränkte Menschen und es besteht die Gefahr den Anschluss zu verpassen. „Wird der Anschluss häufig verpasst, wird wieder das Auto benutzt“, meint der VCD-Vorsitzende des VCD-Kreisverband Tübingen, Frank Heuser. „Da helfen“, so Heuser weiter „auch innerstädtischen O-Busse oder Seilbahnen wenig“.

Ziel sollte es nach Meinung des VCD aber sein, möglichst viele, die heute mit dem Auto nach Tübingen kommen, zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. „Die Region Neckar-Alb ist dabei in der glücklichen Lage, dass entlang der Hauptachsen Schienenstrecken existieren und nur relativ wenige Abschnitte neu gebaut werden müssen“ holt hierzu Walter Heim, ebenfalls Mitglied des VCD-Vorstands, aus - wie etwa die Innenstadtstrecken in Reutlingen und Tübingen. „Gerade diese beiden Städte profitieren doch in ganz besonderem Maße von der Regionalstadtbahn, denn hiermit besteht die Chance, den Verkehr in den Städten zu reduzieren und die Lebensqualität der Bewohner nachhaltig zu verbessern“, fährt Heim fort. „Auch der Handel dürfte nicht verachten, dass die Kunden bequem zum Einkaufen kommen können“, ergänzt Heuser.

Die Planung sieht vor, die Tübinger Innenstadtstrecke vom Hauptbahnhof über die Tal-Universität, Altklinikum, Kliniken Schnarrenberg, Universität Morgenstelle zu den Wohngebieten Wanne und Waldhäuser Ost (WHO) zu führen. Aus gutem Grund: Denn mit dem Anschluss dieser beiden großen Tübinger Wohngebiete hat die Innenstadtstrecke aufgrund gegenläufiger Fahrgastströme einen deutlich höheren Nutzen. „Tübingen hat nicht nur 30.000 Einpendler, sondern auch 13.000 Auspendler“, so Heuser, „das wird in der öffentlichen Diskussion gerne übersehen“. Außerdem eröffnen sich gerade auch für die Tübinger mit der Stadtbahn ganz neue Möglichkeiten für die Freizeit: „Am Wochenende mit der Stadtbahn von WHO ohne Umsteigen auf die Schwäbische Alb fahren – geht’s noch bequemer?“ fragt Heuser.

Der VCD hält deshalb nichts von dem Ansinnen, die Innenstadtstrecke zunächst nur zwischen Hauptbahnhof und Schnarrenberg zu bauen. Heim: „Diese Rumpfstrecke wurde bei der standardisierten Bewertung gar nicht untersucht“. Es ist sogar zu befürchten, dass eine hierfür erforderliche Neubewertung zu einer schlechteren Kosten-Nutzen-Bewertung gelangt und in der Konsequenz die Förderung durch Bund und Land wegfallen könnte. Dann aber wäre, laut Heim „das Projekt Regionalstadtbahn nicht mehr wirtschaftlich darstellbar“.

2019 soll mit dem Modul 1 (Ertüchtigung der Bahnstrecken von Herrenberg über Tübingen und Reutlingen nach Bad Urach) begonnen werden. Der Verzicht auf die Tübinger Innenstadtstrecke bedeutet vor diesem Hintergrund ein Rückzug („TÜxit“) aus dem Projekt Regionalstadtbahn – dann hätte die Bahn „für Tübingen tatsächlich nur noch die Funktion einer Regionalbahn“, konstatiert Heuser. Und: „Der Handel in Reutlingen wäre darüber sicherlich nicht traurig“. Denn dort soll die Stadtbahn unweit der Geschäfte durch die Gartenstraße fahren.

Mobilität

für Menschen

„Eine Regionalstadtbahn ohne Tübinger Innenstadtstrecke ist deshalb für den VCD undenkbar“, wie Heim abschließend feststellt.