

## **Vortrag zur Alternativenprüfung der Regionalstadtbahn 7. Juli 2021**

bei der Bürgerversammlung in der Hermann Hepper Halle von Christoph Joachim, Stadt-Kreis und Regionalrat bei den Grünen, früher in gleicher Funktion in Reutlingen.

Unser Dank gilt vorab der Stadt, Herrn erstem Bürgermeister Soehlke, besonders für die faire und gute Moderation, Herrn Gumrich für das faire miteinander in den Sitzungen der Alternativenprüfung, Herrn Hamöller von Ramböll und seinen Mitarbeitenden und Herrn Prof. Manz von Inovaplan und seinen Mitarbeitenden für Ihre Expertise und für ihre Geduld bei unseren vielen Nachfragen.

Der Dank gilt auch Frau Landwehr, Herrn Sarcoli, Herrn Hilscher und allen anderen, die dieses einmalige Verfahren miteinander durchgeführt haben. Nicht zuletzt dem Gemeinderat, der die Mittel dafür bewilligt hat. Das passt zur Universitätsstadt Tübingen. Stets dem Stand des Wissens verpflichtet soll auch diese schwierige Entscheidung im Vorfeld des Bürgerinnen- und Bürgerentscheides wissenschaftlich begleitet und untermauert werden.

Nun sind wir alle klüger. Die von Gegnerinnen und Gegnern, von Befürworterinnen und Befürwortern der Innenstadtstrecke gemeinsam beauftragten, führenden Planungsbüros haben geliefert. Nach deren präziser Anwendung von verkehrswissenschaftlich anerkannten Methoden haben wir jetzt Antworten auf die für uns alle hier in Tübingen ganz entscheidenden Fragen erhalten:

-Wie erhalten wir Tübingen als die liebenswerte, kleine große Stadt ?

-Wie meistern wir den sprunghaften Anstieg an Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten jetzt und in der Zukunft?

-Wie mildern wir die Folgen von Einwohnerwachstum und Mietsteigerungen und wie können wir deren Tempo verlangsamen?

-Wie können wir unsere Ziele beim Klimaschutz am besten erreichen?

-Welche Rolle spielt dabei ein leistungsfähiges, ökologisches, wirtschaftliches und zukunftsfestes Verkehrssystem?

-Welches denkbare Verkehrssystem hilft am ehesten dabei, diese Ziele zu erreichen?

-Gibt es neben der Straßenbahn Innenstadtstrecke andere sinnvolle Systeme?

Kurz zu den Rahmenbedingungen:

Wissenschaftsbasierten Arbeitsplätzen gehört die Zukunft in Europa. Universitätsstädte stehen deshalb im Brennpunkt. Ihre Bedeutung nimmt zu. Das war früher nicht so. Der damit einhergehende Strukturwandel hat auch bei uns hier in Tübingen zu „Wachstumsschmerzen“ geführt. Tübingen wird bis 2030 um weitere 4200 Menschen und 8000 Arbeitsplätze zunehmen. Um die damit verbundenen Herausforderungen zu meistern müssen wir unser Umland, den Landkreis und die Region Neckar-Alb viel besser als bisher mit einbeziehen. Stadt und Land zusammen denken, das ist die Lösung.

Ein entscheidender Baustein dafür ist das System der Regionalstadtbahn. Täglich pendeln in die Region hinaus und nach Tübingen hinein Zehntausende. Tendenz steigend. Beschäftigte in Klinikum, Universität, Regierungspräsidium, Landratsamt und in den Betrieben, sowie Auszubildende, Studierende und Besucherinnen und Besucher dieser Einrichtungen. Wenn ein großer Teil von ihnen umsteigefähig und möglichst direkt, komfortabel, barrierefrei und sicher jeden Tag hierher oder dort hin und wieder zurück fahren kann, dann können wir unsere lebenswerte kleine große Stadt besser erhalten.

Die Untersuchung zeigt eindeutig, dies nur mit der Straßenbahn-Innenstadtstrecke haben wir diese Chance. Alle anderen denkbaren Systeme wurden von den Wissenschaftlern zu Recht verworfen: Ob „Multi“ oder „On demand Shuttle“, ob Kleinbusse oder „Trackless Tram“. Die genauer untersuchten Alternativen Schnellbus und Seilbahn ergaben bei den eingesparten Autokilometern, und genau darauf kommt es an, eine um das Vierfache höhere Verlagerung auf die Stadtbahn als auf den Schnellbus.

Täglich spart die Bahn durch die Innenstadtstrecke fast 80000 PKW-Kilometer ein, ein Schnellbussystem nur 22000 (Folie x). Dies ist das Ergebnis der Berechnung der Wissenschaft selbst dann, wenn die gesamten geplanten Stadtbahnlinien schon in Betrieb sind. So hoch ist die Wirkung nur der Innenstadtstrecke!

Schnellbusse wirken kaum und könnten für uns Tübingerinnen und Tübingern im Betrieb eher teurer kommen als die Bahn. Ein zukunftsfestes ökologisch sinnvolles Antriebssystem für Busse ist noch nicht entschieden. Autonome Shuttles und andere Mobilitätsformen der Zukunft werden die Stadtbahn dort ergänzen, wo sie nicht fährt. Expresszüge fahren schnell von WHO zum Bahnhof. Und die schnellen Busse zur Erschließung vom Osten WHO bleiben erhalten.

Übrigens: Ob in der Innenstadt wie bisher Autoverkehr sein soll, hat mit der Entscheidung zur Innenstadtstrecke nichts zu tun. Neuen Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten im Home Office sind gerade in Tübingen Grenzen gesetzt. Meine Auskunft bei der Leitung des Klinikums war eindeutig. Das wird es dort auch in ferner Zukunft nur

vereinzelt geben. Ebenso bei der kliniknahen Forschung. Schienensysteme mit Innenstadtstrecken sind weltweit verbreitet und werden überall ausgebaut, da sie ökologisch vernünftig und leistungsfähig sind. Genau deshalb werden sie deutlich höher bezuschusst, als Bussysteme. Bei der Innenstadtstrecke bleibt der Nutzen für uns alle höher als die Kosten. Eine an neue Erfordernisse angepasste standardisierte Bewertung wird den Vorteil der Straßenbahn künftig noch vergrößern.

Der Klimaschutz erfordert weniger Autoverkehr, egal, womit diese PKW künftig angetrieben werden. Der ökologische Fußabdruck, der Energieverbrauch, der Flächenverbrauch pro beförderter Person bleibt zu hoch. Die Stadtbahn wird ihren Fußabdruck innerhalb weniger Jahre ausgeglichen haben.

Der Landkreis und die gesamte Region Neckar-Alb finanzieren die Innenstadtstrecke solidarisch mit. Über die Kreisumlage werden alle Kreisgemeinden, auch Tübingen, fair beteiligt. Durch einen Solidarsockel sogar die gesamte Region. Wessen Einwohner die Stadtbahn am meisten nutzen können, der wird auch am meisten belastet. Das ist es, was wir in Tübingen dringend benötigen. Ein solidarisches Miteinander in der Region. Wir teilen unsere Entwicklungschancen mit dem Umland und mildern unsere Wachstumsschmerzen. Mit Innenstadtstrecke wird es attraktiver, im Umland zu wohnen als ohne diese. Deshalb sind bei der Finanzierung alle dabei. Der Zubringer-Busverkehr wird mit dem verabschiedeten Plan im Landkreis gestärkt. Die Straßen werden für diejenigen entlastet, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind.

Soeben komme ich aus dem Ausschuss des Kreistags. Er empfiehlt dem Kreistag am 21.7. einstimmig die Eckpunkte des solidarischen Finanzierungsschlüssels für das Gesamtprojekt der Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Einer der Bürgermeister aus Dußlingen meinte, die Vorteile der Innenstadtstrecke würden für Tübingen überwiegen und wollte über Details sprechen. Das haben wir auch beschlossen, da er Unterstützung von einigen Kreisgemeinden fand. Ich erwähne das um Ihnen zu zeigen, wie unterschiedlich die Wahrnehmung ist, wer denn nun wirklich von der Innenstadtstrecke profitieren wird.

Liebe Tübingerinnen und Tübinger: Wir alle, Gegner und Befürwortende der Innenstadtstrecke möchten eigentlich, daß vieles, was wir an Tübingen schätzen, bleibt, wie es ist. Nichts ist jedoch sicherer als der Wandel. Wir sind als Universitätsstadt einer der Brennpunkte dieses Wandels geworden. Deshalb müssen wir handeln, das ist unbestritten. Beim wachsenden Verkehr nichts zu tun, ist keine Alternative. Das hat der Gemeinderat über alle Fraktionen hinweg erkannt. Umweltverbände und Radfahrerverbände, BUND, VCD und ADFC sind inzwischen für die Innenstadtstrecke. Mit ihr können wir unsere gemeinsam beschlossenen Ziele beim Klimaschutz erreichen. Mit Schnellbus oder Seilbahn nicht. Siehe Fazit Folie 62.

Von meiner Mutter, mit ihren 91 Jahren noch rüstig, geboren in Tübingen und seit vielen Jahren in Karlsruhe soll ich sie alle grüßen. Für sie ist die Stadtbahn dort „ihre einzige Verbindung in die Welt“. Umsteigefrei und barrierefrei. Sie empfiehlt den Menschen in ihrer Geburtsstadt, wo Sohn, Enkel und Urenkel wohnen, am 26. September mit einem klaren Ja für die Innenstadtstrecke zu stimmen.

Die Alternativenprüfung hat zum Ergebnis, dass die Vorteile überwiegen. Deshalb schließen wir uns diesem Rat an.