

Eine Straßenbahn für Tübingen?

Nein, mit der Idee konnte meine Gesprächspartnerin gar nichts anfangen. Straßenbahnen passen nicht zu Tübingen, fand die im Sportwagen angereiste Professoren-Gattin. Die Stadt sei zu klein, der TüBus funktioniere gut und wie solle die Straßenbahn die Berge erklimmen?

Solche Fragen werden die Gemüter bald mehr erhitzen. Denn nach einer Bearbeitungszeit von fast zwei Jahren steht nun die Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie für die RegioStadtbahn Neckaralb an. Auftraggeber sind der Regionalverband, die Kreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalb sowie die Anliegerkommunen.

Das wichtigste vorab: Die Studie bestätigt, dass die RegioStadtbahn technisch machbar und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Der Aufbau eines Stadtbahnsystems für die gesamte Region, von Albstadt-Onstmettingen bis Bad Urach, von Engstingen bis Haigerloch, würde nicht viel mehr kosten als drei große Straßenbauprojekte von der Größenordnung des Tübinger B 27-Tunnels.

Während für die Verkehrsplaner die entscheidenden Fragen damit schon beantwortet sind, muss die Öffentlichkeit erst noch überzeugt werden. Die RegioStadtbahn ist nämlich gerade nicht das, wofür sie meist gehalten wird: eine Straßenbahn für Tübingen. Die geplanten Gleise in der Stadt erregen für sich Aufmerksamkeit, sind aber nur Teil eines revolutionären Gesamtkonzepts für den öffentlichen Nahverkehr.

Die RegioStadtbahn soll nicht den TüBus ersetzen. Der ist in der Tat vorbildlich. Für Fahrten innerhalb Tübingens wählen nur 50% der Verkehrsteilnehmer das Auto. Ganz anders sieht es bei Fahrten von und nach Tübingen aus. Hier dominiert das Auto mit einem Marktanteil von 90%. Und diesen Markt der Verbindungen aus dem Umland in die Stadt soll die RegioStadtbahn erobern.

Dazu muss sie vor allem eines sein: schneller als das Auto. Das kann sie schaffen, wenn sie die Vorteile des Busses mit denen der Schiene kombiniert: Kurze Wege zur Haltestelle und freie Fahrt auf eigenen Gleisen vorbei am Stau auf den Einfallstraßen. Die Autoren der Machbarkeitsstudie schlagen deshalb zahlreiche neue Haltepunkte an den bestehenden Bahnstrecken nach Tübingen sowie eine Neubaustrecke vom Hauptbahnhof über die Mühlstraße und die Universität zu den Schnarrenbergkliniken bis nach WHO vor.

Der Clou: Die modernen Stadtbahnwagen können aus dem Umland kommend am Tübinger Hauptbahnhof auf dem Straßenbahngleis weiterfahren. So kommt man ohne umzusteigen schnell ans Ziel. Zum Beispiel in 14 Minuten zwischen den neuen Halten „Nehren Nord“ und „Behördenzentrum“ (Regierungspräsidium), in 25 Minuten von Rottenburg zu den Schnarrenbergkliniken oder in 16 Minuten von Dusslingen zur Universität (Neue Aula). Auch die Ammertalbahn und Züge aus Reutlingen könnten bis ins Herz Tübingens weiterfahren.

„Dann würde ich auch mit der Bahn fahren!“ sagte meine Gesprächspartnerin nach dieser Erläuterung. Viele würden es ihr gleichtun und damit der Region eine ganz neue Entwicklungsperspektive schaffen. Mehr Kaufkraft in der Tübinger Innenstadt, dafür weniger Abgase, Lärm, Staus und Betonflächen. Die RegioStadtbahn muss aufs Gleis.