

# Nicht teurer als das Landratsamt

## Pro Regio: Landkreis müsste für die Regionalstadtbahn rund 63 Millionen Euro investieren

Von Christiane Hoyer

**KREIS TÜBINGEN.** Die visionäre Regionalstadtbahn Neckar-Alb kann nach den Berechnungen des Vereins „Pro Regio Stadtbahn“ mit deutlich geringeren Investitionskosten realisiert werden. Entgegen der Zahlen, die der Regionalverband Neckar-Alb kürzlich aus der noch druckfrischen Machbarkeitsstudie der Firma TransTec-Consult bekannt gab, „sind wir von einer Milliarde Euro weit entfernt“, erklärte Boris Palmer gestern in einem Pressegespräch. Wenn man die staatlichen Fördermittel für den Bahnausbau berücksichtigt, müsste der Landkreis Tübingen 63 Millionen Euro selber finanzieren.

Die erste Studie, in der die Strecken von Reutlingen, Rottenburg/Horb und Herrenberg bis Tübingen aus, sowie die Tübinger Innenstadtschleife bis zur Morgenstelle neu gebaut werden sollen, würde mit einem Investitionsanteil der Kommune von rund 33 Millionen Euro zu Buche schlagen. Das ist „so viel, wie das neue Landratsamt Koster“, stellte Vereinsmitglied und Grünen-Landtagsabgeordneter Boris Palmer klar.

Wie kommen nun die unterschiedlichen Investitionsberechnungen in der Studie zustande, die vom Regionalverband Neckar-Alb in Auftrag gegeben und vom Verein Pro Regio angefertigt wurde? Die Studie der Firma TransTec mit Sitz in Hannover hat in

ihren Ausführungen zwei Betriebskonzepte eingearbeitet, erklärte Grünen-Kreisrat Gerd Hickmann. An dem zweiten mit den geringeren Betriebskosten hat der Verkehrsexperte des Vereins, Martin Hilger, maßgeblich mitgearbeitet. Er habe seine Konzeption an der bereits vorhandenen Infrastruktur von Bahngleisen und Trassen ausgerichtet und konnte damit die Investitionskosten „um rund ein Drittel senken“, die Taktzeiten zum Beispiel zwischen Tübingen und Rottenburg dafür aber verbessern.

Als weitere Beispiele nannten Palmer und Hilger den vorgesehenen dreigleisigen Ausbau zwischen Tübingen und Kirchheimlinsfurt, der nach ihrer Ansicht nur bis zur Neckaraue

dreigleisig sein müsste. Auch einen vergleichsweisen Ausbau zwischen dem Reutlinger Hauptbahnhof und Bettingen hält der Verein für überdimensioniert. In Tübingen selber reiche eine einzige Innenstadtschleife für alle wichtigen Punkte einschließlich der Nordstadt-Ziele Morgenstelle und Waldhäuser-Ost aus.

Demnach: Auch nach dem zweiten Betriebskonzept würde die Realisierung einer Regionalstadtbahn noch rund 359 Millionen Euro für die gesamte Region Neckar-Alb kosten (568 Millionen wären es nach Konzept A), davon 143 Millionen für den Landkreis Tübingen (ohne zusätzliche Elektrifizierung). Das wäre, so Palmer, mit den zu erwartenden Bundes- und Landesfördermitteln von rund 144 Millionen Euro finanziell durchaus „nicht außerhalb der kommunalen Realität“. Derzeit sieht der Landtagsabgeordnete, der in der vorgelegten Machbarkeitsstudie die prognostizierte Nutzung der Bahn für „viel zu niedrig“ hält, aber angesichts der kommunalen Haushaltssituation „noch keine Chance“ für das Projekt.

Auch für den FDP-Stadt- und Kreisrat Dietmar Schöning vom Pro Regio Verein ist das „immer noch große Projekt nicht völlig aus der Welt“. Um es aber langfristig „am Kochen zu hal-

ten“, seien „handhabbare Schritte“ notwendig. Einen nächsten Schritt hat der Verein, der sein Pressegespräch gestern im passenden Ambiente des Tübinger Hauptbahnhofs abhielt, bereits im Visier: Wenn in einem Jahr die Bahnstrecke Tübingen-Rottenburg/Horb verbessert wird, möchte Pro Regio im Vorfeld mitreden und seine Vorschläge einbringen. Danach gäbe es zwischen Tübingen und Rottenburg neue Haltestellen am Tübinger Behördenzentrum/Freibad, in Weillheim, Kirchberg, Bühl und Rottenburg-Ost (Kiebingen hat noch seinen Haltepunkt). Die Anträge, so Schöning, „sind schon gestellt“.

Als zweiten Schritt stellen sich die Vereinsaktivisten ein weiteres Gutachten zur betrieblichen Nutzung vor. Es könnte im Fratz 2005 der Landkreise Tübingen, Reutlingen und Zollernalb eingepflegt werden. Kostenfaktor: Rund 150 000 Euro. Dass sich die Regionalstadtbahn betrieblich bezahlt macht, ergab auch schon die vorliegende Studie, die insgesamt rund 165 000 Euro gekostet hat (wir berichten): Für jeden investierten Euro, so

die vorsichtige Prognose, erwirtschaftete die Stadtbahn zwei Euro. In Karlsruhe, berichtete Hickmann, haben sich die Fahrgastzahlen seit dem Ausbaustart 1992 vervierfacht.