

Verkehr und Mobilität



**Soll in Tübingen die
Innenstadtstrecke der
Regional-Stadtbahn
gebaut werden?**

Informationen zum
Bürgerentscheid am
26. September 2021



Der Verkehr braucht neue Lösungen

Die Universitätsstadt Tübingen wächst. Mehr als 50.000 Menschen pendeln täglich nach Tübingen hinein und über 15.000 Menschen aus der Stadt hinaus. Ein großer Teil der Arbeitsplätze liegt weit weg vom Hauptbahnhof im Ammertal und auf den Bergen im Norden der Stadt. Die Zahl der Arbeitsplätze, der Studierenden sowie der Patientinnen und Patienten in den Tübinger Kliniken steigt seit Jahren immer weiter an. Das Straßennetz im Stadtzentrum ist daher zunehmend überlastet. Auch der Bus kommt an seine Grenzen.

Wie kann die Tübinger Bevölkerung künftig mobil bleiben und wie können die Menschen aus der Region schnell und bequem in die Universitätsstadt gelangen? Die Lösung kann ein neues Verkehrsmittel sein oder auch eine Kombination von vielen verschiedenen Maßnahmen.



Verkehrssituation in Tübingen

- Der Verkehr braucht neue Lösungen 1
- Die Universitätsstadt Tübingen wächst 1

Lösungen der Verkehrsproblematik

- Umsteigefrei zum Arbeitsplatz 2

Regional-Stadtbahn ist auf dem Weg

- Umsteigefrei, schnell, verlässlich: Die Regional-Stadtbahn 4
- Vernetzung der Region 7

Die Tübinger Innenstadtstrecke

- Wie sieht der geplante Streckenverlauf der Innenstadtstrecke aus? 8
- Vom Hauptbahnhof bis nach WHO 10
- So sehen die Haltestellen aus, Barrierefreier Zugang 12
- Klimaschutzbilanz der Stadtbahn 13
- Auswirkungen auf die Universität 13
- Ergänzendes Busnetz 14
- Kürzere Fahrzeiten 16
- Gegenüberstellung der Fahrzeiten im Vergleich zu heute 17
- Stadtbahn und Radverkehr 18
- Finanzierung – Investition und Betrieb 19
- Alternativenplanung 20

Stellungnahme des Oberbürgermeisters 22

Stellungnahmen der Gemeinderats-Fraktionen 24

Stellungnahmen der Bürgerinitiativen 28

Impressum

August 2021
Herausgegeben von der
Universitätsstadt Tübingen

Text: Universitätsstadt Tübingen, Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Inovaplan und Büro Ramboll, die Fraktionen des Tübinger Gemeinderats, Bürgerinitiativen

Gestaltung: designconcepts.de
Druck: Druckerei Deile, Tübingen
Gedruckt auf 100 Prozent
Recyclingpapier

Fotos: Universitätsstadt Tübingen, soweit nicht anders gekennzeichnet.

Cover:
Großes Bild: © 2017 Universitätsstadt Tübingen, Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan
Bild oben: Universitätsstadt Tübingen
Bild mitte: Tricon AG
Bild unten: peterschreiber.media - stock.adobe.com
U2: iStock.com/4FR

© andrea]2012 - stock.adobe.com

Die Universitätsstadt Tübingen wächst

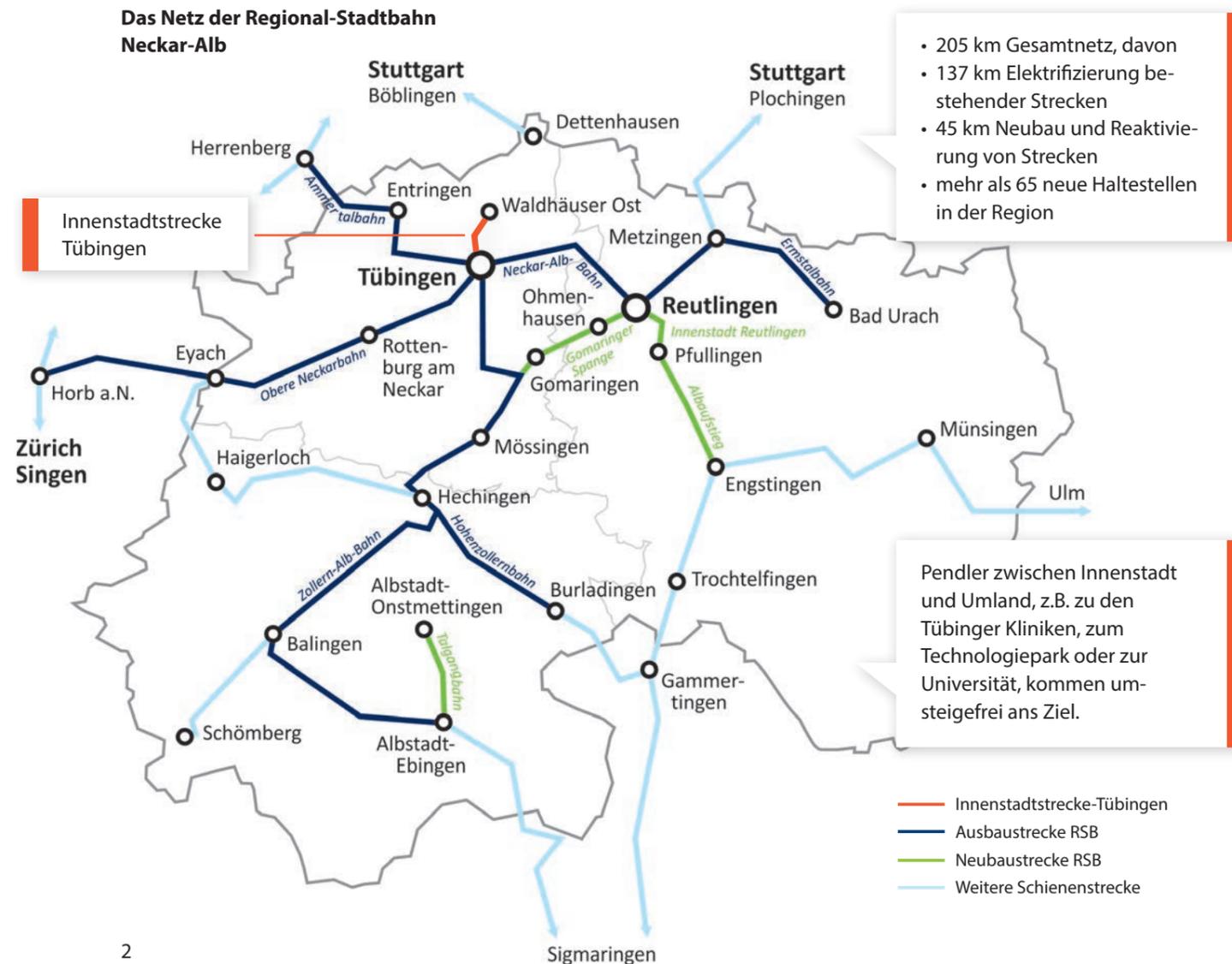
In den vergangenen zehn Jahren stieg die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner von 81.000 auf 89.000. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stieg in Tübingen seit 2010 bis 2020 von 38.000 auf 49.000. Das Universitätsklinikum ist mit über 10.000 Beschäftigten der größte Arbeitgeber in der Region. Es zieht immer mehr Patienten an – zuletzt waren es 450.000 pro Jahr. Hinzu kommen Menschen aus dem weiten Umland, die ihre Angehörigen besuchen.

Umsteigefrei zum Arbeitsplatz

Wenn es gelingt, den Pendlern ein attraktives Angebot zu machen, ist viel gewonnen: Ein Großteil der Menschen aus dem weiten Umland, die in Tübingen arbeiten, und viele Studierende, die im Umland wohnen, kämen mit einer Regional-Stadtbahn nach Tübingen, ohne einmal umzusteigen. Das gilt auch für die meisten der Menschen, die in Tübingen wohnen und außerhalb arbeiten. Überflüssige Staus würden vermieden und das Warten auf Umsteigemöglichkeiten entfiel ebenso wie die lästige Parkplatzsuche.

Die Universitätsstadt Tübingen plant die Regional-Stadtbahn gemeinsam mit dem Regionalverband Neckar-Alb, den Landkreisen Reutlingen, Tübingen und Zollernalb sowie der Stadt Reutlingen. Die neue Bahn soll die benachbarten Landkreise verbinden und die Menschen umsteigefrei direkt aus dem Umland in die Städte bringen.

Das Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb



- 205 km Gesamtnetz, davon
- 137 km Elektrifizierung bestehender Strecken
- 45 km Neubau und Reaktivierung von Strecken
- mehr als 65 neue Haltestellen in der Region

Pendler zwischen Innenstadt und Umland, z.B. zu den Tübinger Kliniken, zum Technologiepark oder zur Universität, kommen umsteigefrei ans Ziel.

- Innenstadtstrecke-Tübingen
- Ausbaustrecke RSB
- Neubaustrecke RSB
- Weitere Schienenstrecke



Ein Zweisystemfahrzeug aus Karlsruhe, wie es ähnlich auch in Tübingen fahren könnte.

Derzeit stellen viele Kommunen schrittweise von Diesel auf Elektrobusse um. Dies wird in ganz Europa zur Pflicht. In Tübingen soll bis 2030 der letzte Dieselbus ausrangiert werden. Busse sind aber auch mit elektrischem Antrieb langsamer und weniger komfortabel als Schienenfahrzeuge, die zudem keine teuren und aus knappen Rohstoffen hergestellte Batterien benötigen. In Frankreich bauen Städte ihr Straßenbahnnetz aus, setzen aber gleichzeitig auf Busse, die auf einer eigenen Spur fahren (BRT Bus Rapid Transit). Immer mehr Kommunen in Deutschland wollen auf eine Regional-Stadtbahn setzen.

In Karlsruhe hat sich das Modell bewährt, die Stadt mit der Region umsteigefrei zu verknüpfen – unter anderem bis weit über Heilbronn, Bruchsal oder Pforzheim hinaus. 15 Jahre nach der Einführung fahren fünfmal so viel Menschen auf den Strecken Heilbronn-Eppingen und Heilbronn-Öhringen wie davor, als sie noch vom Bus in den Zug umsteigen mussten. Gleichzeitig profitiert der Einzelhandel entlang der Strecke, und das Wohnen im Umland wird wieder attraktiver.

Straßenbahnen stellen eine sichere und erprobte Technik dar. Sie fahren auf einer eigenen Trasse, die Gleise können aber auch auf die Straße gelegt werden.

Umsteigefrei, schnell, verlässlich: Die Regional-Stadtbahn

Menschen wollen mobil sein. Sie wollen sich einfach von A nach B bewegen. Von Zuhause zur Arbeit, zum Markt oder zum Sport. Durch Mobilität können wir an einem Ort wohnen, an einem anderen arbeiten und an einem dritten unsere Freizeit verbringen. Mobilität ist Freiheit.

Unser Mobilitätsbedürfnis wächst. Aber auch unser Wunsch nach Qualität wächst. Mobilität soll nachhaltig sein. Sie soll Umwelt und Klima schonen. Alle Bevölkerungsgruppen sollen gleichermaßen mobil sein können. Und die Mobilität soll für die einzelnen Menschen und für die Gesellschaft insgesamt bezahlbar sein.

Mobilität der Zukunft

Das Mobilitätsangebot der Zukunft muss vielfältigen Ansprüchen der Fahrgäste genügen. Es muss zuverlässig, sicher, sauber und komfortabel sein. Es muss barrierefrei sein. Und es muss Platz zum Transport von Kinderwägen, Gepäck und Fahrrädern bieten.

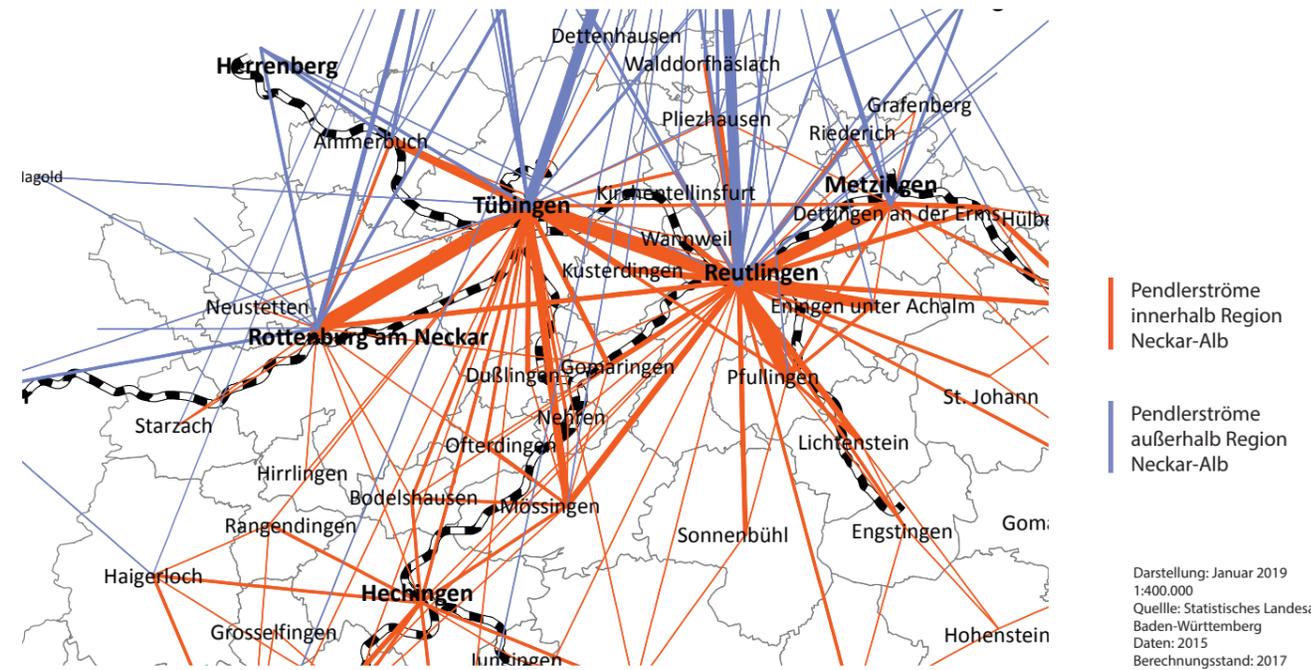
Das Mobilitätsangebot soll das Klima entlasten. Deshalb muss es so attraktiv sein, dass Menschen vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umsteigen. Es soll Anwohner und Umwelt schonen. Daher muss der Betrieb emissionsarm erfolgen: keine Abgase, weniger Lärm.

Für die Region Neckar-Alb ist dieses zukunftsfähige Mobilitätsangebot die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb: Sie vernetzt die Menschen der Region Neckar-Alb. Und sie schafft ein attraktives und zeitgemäßes Mobilitätsangebot von Horb und Herrenberg bis nach Bad Urach, Engstingen und Albstadt. Damit wird der ÖPNV in der Region auf ein neues Niveau gehoben. Auf einer Streckenlänge von 205 Kilometer im Gesamtnetz ent-

stehen neue, oftmals umsteigefreie ÖPNV-Verbindungen. Das geschieht mit Tram Trains, die als Straßenbahn in Innenstädten und als Eisenbahn auf den Umlandstrecken fahren können. Durch einen dichten 30 Minuten-Grundtakt stellen sie eine echte Alternative zum Autoverkehr dar. Auf den Innenstadtbahnen gibt es bis zu acht Fahrten pro Stunde und Richtung. Das bestehende Schienennetz wird auf 137 Kilometer elektrifiziert. 45 Kilometer Schienenstrecke werden neugebaut oder reaktiviert. Und in der ganzen Region entstehen 68 neue Haltestellen. Die erste vollständig elektrifizierte Strecke ist bereits im Bau und wird von Herrenberg bis Bad Urach verkehren (Ammertalbahn und Ermstalbahn). Dieser Abschnitt wird nach aktuellem Planungsstand Ende 2022 in Betrieb gehen.

Für die Betreuung der Planungen haben die Projektpartner – die Landkreise Reutlingen, Tübingen, der Zollernalbkreis – gemeinsam mit den Städten Reutlingen und Tübingen und dem Regionalverband Neckar-Alb im Jahr 2019 den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gegründet.

Beteiligte Partner des Zweckverbands:



Nutzen ist bestätigt

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb muss nicht nur umweltfreundlich und komfortabel sein. Sie muss sich auch rechnen. Im Jahr 2021 wurde das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb deshalb mit der Aktualisierung der sogenannten „Standardisierten Bewertung“ erneut auf Herz und Nieren geprüft: Rechtfertigt der verkehrliche Nutzen, der durch die Regional-Stadtbahn entsteht, die notwendigen Investitionen?

Die Antwort lautet: Ja. Die Standardisierte Bewertung zeigt, dass die Umsetzung jeder Strecke der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb einen hohen verkehrlichen Mehrwert erzeugt. Sie bescheinigt, dass die Regional-Stadtbahn so attraktiv ist, dass viele Menschen zum Umstieg in den Öffentlichen Verkehr bewogen werden können. Der Nutzen für die Region ist am größten, wenn alle geplanten Linien realisiert werden. Dann verstärken sich die positiven Effekte auf den Einzelstrecken sogar noch gegenseitig. Sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene wird dem ÖPNV große Bedeutung beigemessen. Daher stellen Bund und Land Fördermittel zur Verfügung. Die Region profitiert mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in erheblichem Umfang von diesen Fördermitteln.



© Tricon AG für VDV/TramTrain

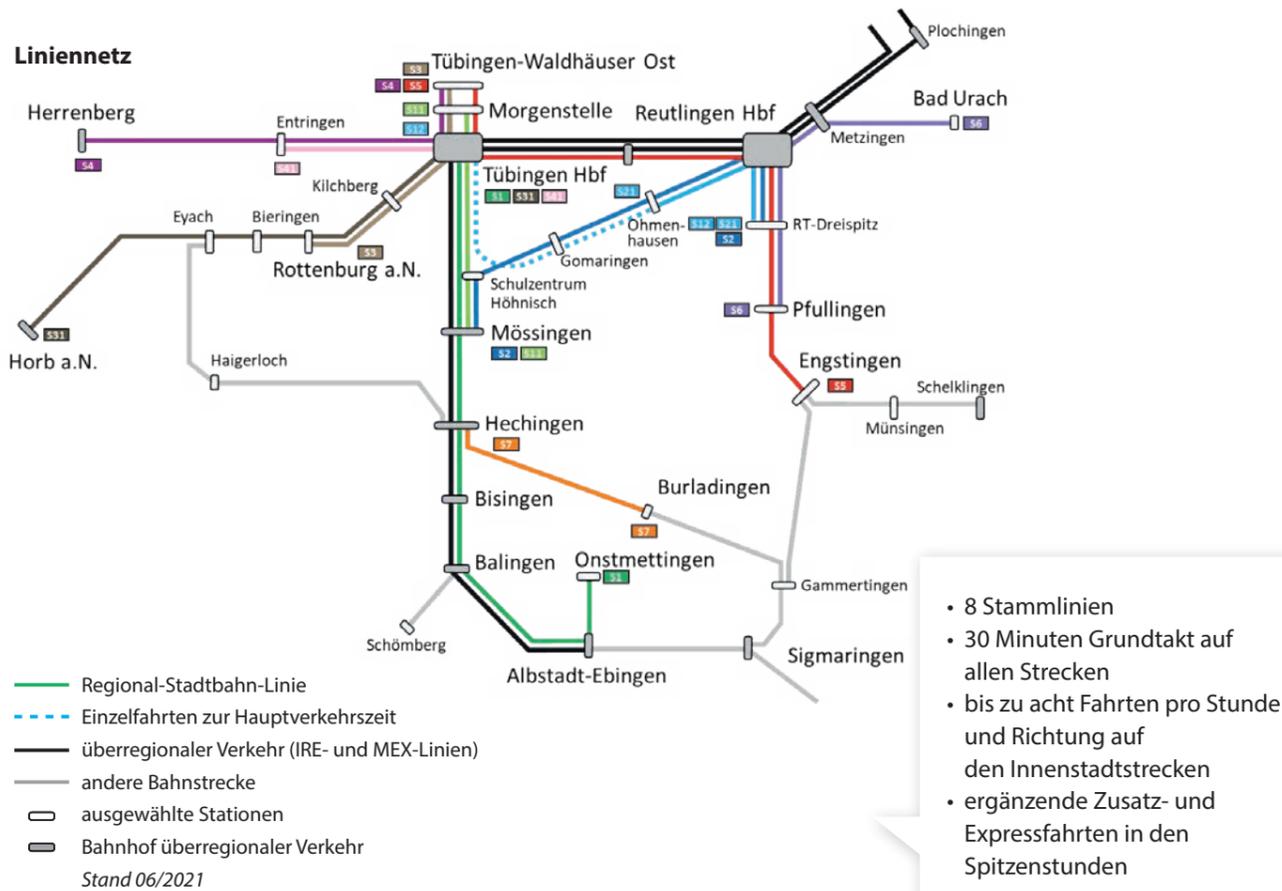
Visualisierungen auf Basis der Designstudie, die den Herstellern der Züge für die RSB vorgegeben wurde.

- Moderne TramTrain-Fahrzeuge: Als Straßenbahn in den Städten und als Eisenbahn ins Umland
- Ausreichend Platz für Gepäck, Rollstühle, Kinderwägen, Fahrradmitnahme u.v.m.
- Komfort für alle Fahrgäste, auch bei hoher Besetzung



Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Zweckverband

Liniennetz



120.000 Fahrgäste täglich

Insgesamt wird die Regional-Stadtbahn pro Tag 120.000 Fahrgäste befördern. Das entspricht dem Dreifachen der Passagierzahl, die pro Tag am Stuttgarter Flughafen abgefertigt wird. Darunter sind etwa 34.000 Fahrgäste, die durch die Regional-Stadtbahn den ÖPNV neu für sich entdecken.

Durch die Erschließung der Innenstädte von Reutlingen und Tübingen kann ein großer Teil des Pendelverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das verringert den Verkehrsdruck in den Städten spürbar: weniger Staus, mehr Platz für Fahrräder. Zudem profitiert auch der Innenstadtverkehr von den Stadtbahnlinien. Der Busverkehr wird durch Verknüpfungen gestärkt. In Kombination mit der Stadtbahn trägt er zu einem leistungsfähigen ÖPNV-Netz bei.

In der Tübinger Innenstadt werden am nachgefragtesten Streckenabschnitt täglich mehr als 30.000 Fahrgäste erwartet. Die damit einhergehende Verlagerung vom Auto auf die Stadtbahn bedeutet: weniger Verkehrslärm, bessere Luft, mehr Platz.

Die Regional-Stadtbahn ist ein Mobilitätsprojekt der gesamten Region. Sie verknüpft den ländlichen Raum mit den Städten. Und sie verbindet Wohnorte mit Arbeitsplätzen und Freizeiteinrichtungen. Die Regional-Stadtbahn bringt Menschen durch einfache, sichere und zuverlässige Mobilität näher zueinander. Die Regional-Stadtbahn ist das Zukunftsprojekt für die Region Neckar-Alb – und für Tübingen.



Weitere Informationen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb: www.regional-stadtbahn.de

Vernetzung in die Region

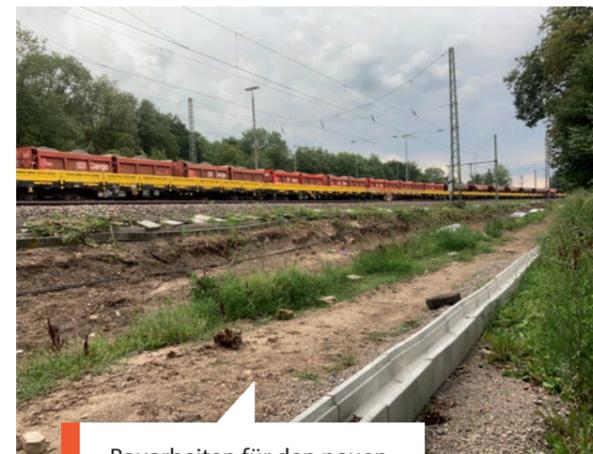
Die Regional-Stadtbahn ist bereits auf dem Weg. Der Zweckverband-Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurde 2019 gegründet. Die bestehenden Strecken im Ermstal und im Ammertal werden elektrifiziert und in Teilen zweigleisig ausgebaut. In Reutlingen und Tübingen entstehen derzeit neue Haltepunkte an der Strecke nach Stuttgart.

Für die Strecke nach Horb plant der Landkreis Tübingen in enger Abstimmung mit der Universitätsstadt Tübingen neue Haltepunkte in Bühl, Kilchberg, Weilheim und den Mühlbachäckern.

In Richtung Hechingen beginnen die Landkreise Zollern-Alb und Tübingen gemeinsam mit der Universitätsstadt bald mit den Planungen. Die Strecke soll zweigleisig werden. Im Tübinger Stadtgebiet soll es zwei zusätzliche Haltepunkte geben (Steinlachwasen und Mühlbachäcker).

Ob die Regional-Stadtbahn im Tübinger Hauptbahnhof abbiegen und durch die Innenstadt bis hinauf nach Waldhäuser-Ost fahren soll, ist noch nicht entschieden. Darüber stimmen die Tübingerinnen und Tübinger am 26. September 2021 ab.

© S. 7 links: Universitätsstadt Tübingen | S. 7 rechts: Tricon AG für den Zweckverband Regional-Stadtbahn



Bauarbeiten für den neuen Haltepunkt Neckaraue.

Visualisierungen auf Basis der Designstudie, die den Herstellern der Züge für die RSB vorgegeben wurde.



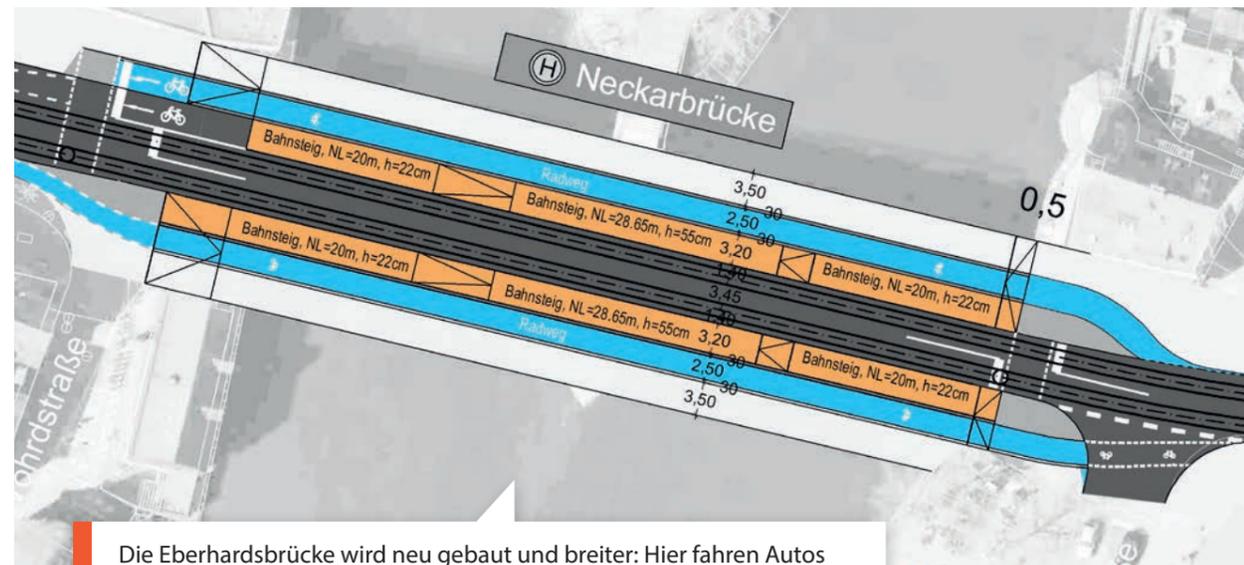
Schon ab Ende 2022 werden S-Bahn ähnliche Züge auf der Ammertalbahn fahren. Hier: Entringen.

Wie sieht der geplante Streckenverlauf der Innenstadtstrecke aus?

Die Innenstadtstrecke führt vom Hauptbahnhof bis zu den Kliniken und zur Morgenstelle. Von dort verläuft sie über den Nordring durch den Wissenschafts- und Technologiepark bis zur Endhaltestelle im Norden von Waldhäuser-Ost. 12 Haltestellen sorgen für barrierefreies Ein- und Aussteigen.

Am Hauptbahnhof verlässt die Regional-Stadtbahn das Netz der Deutschen Bahn und fährt als Straßenbahn weiter. Von der Karlstraße bis in die Wilhelmstraße teilt sich die Stadtbahn die Fahrbahn mit Autos und Bussen. Für den Radverkehr ist neben der Bahn Platz. Der Einbahnstraßenring rund um den Alten Botanischen Garten und die

Universität im Tal könnte aufgelöst werden. Zwischen der Neuen Aula und dem Wissenschafts- und Technologiepark fährt die Bahn auf einer eigenen Trasse getrennt von Autos und Rädern. In Waldhäuser-Ost (WHO) fährt die Bahn über den westlichen Berliner Ring zur Endhaltestelle.



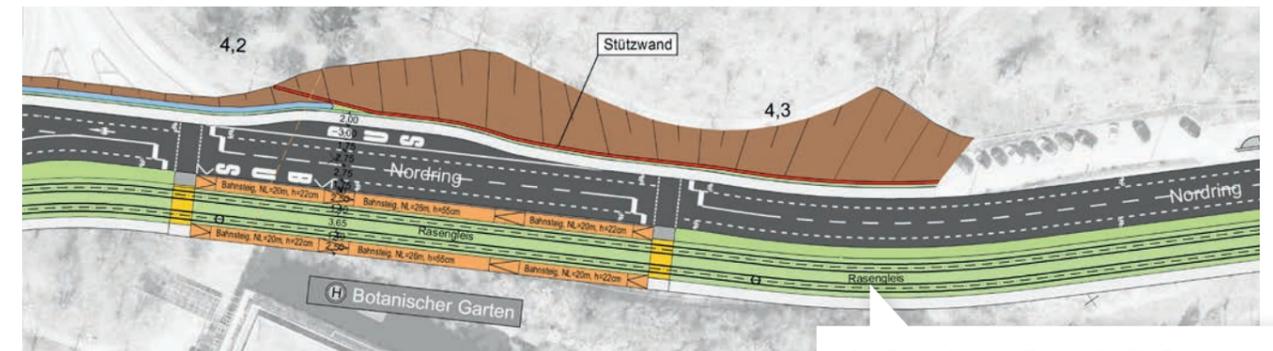
Die Eberhardsbrücke wird neu gebaut und breiter: Hier fahren Autos und die Bahn, für Räder gibt es Radwege neben der Haltestelle (blauer Streifen). Zu Fuß Gehende haben einen eigenen Gehweg, der Ein- und Ausstiegsbereich ist separat.



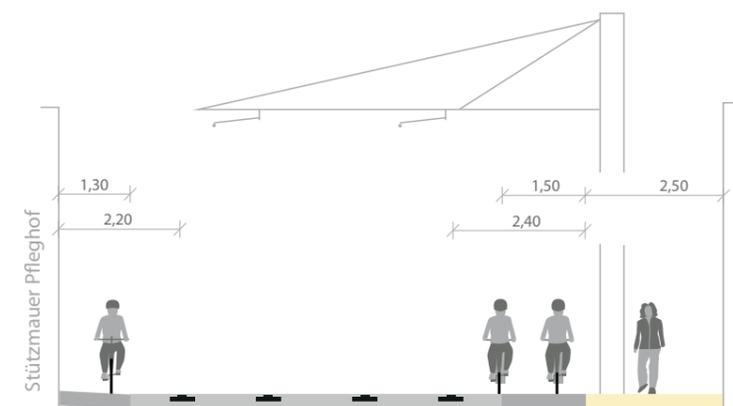
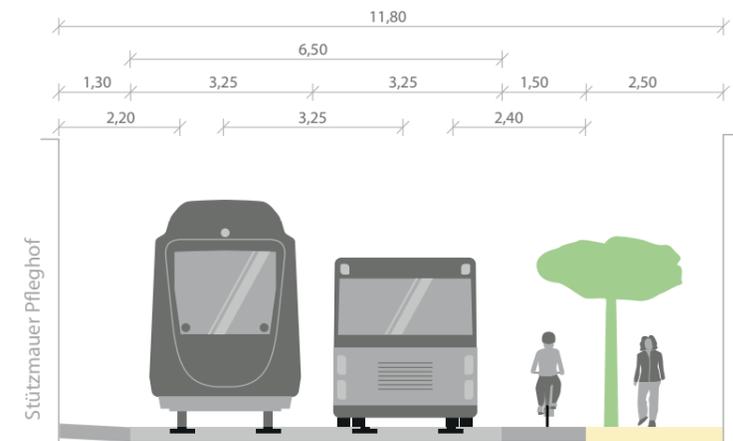
Ein Video und die Visualisierungen vermitteln einen Eindruck, wie die Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn in Tübingen aussehen könnte.



Am Mittelbahnsteig in der Wilhelmstraße (Haltestelle Lustnauer Tor) hält die Bahn. Die Busse haben eine eigene Haltestelle etwas näher zur Altstadt. Die Zufahrten zu den Gebäuden sind möglich. Autos fahren auf der gleichen Strecke wie die Bahn, Radfahrende haben eigene Streifen daneben. An der Brunnenstraße gibt es einen Übergang zum Alten Botanischen Garten.



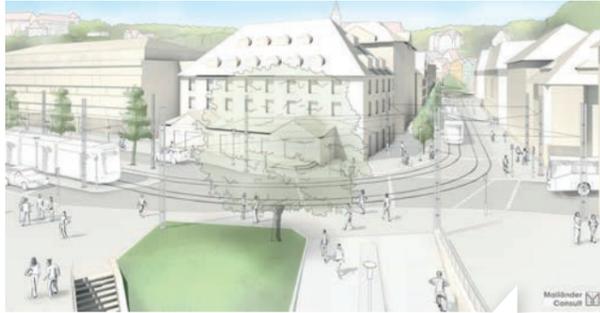
Am Botanischen Garten ist für Bus und Bahn eine kombinierte Haltestelle geplant. Die Bahn fährt auf einem eigenen Rasengleis. Autos und Räder haben eigene Flächen. Hier muss die Straße neu gebaut werden. Entlang der gesamten Bahnstrecke wird es separate Räume für den Radverkehr geben.



In der Mühlstraße haben Radfahrende neben Bahn und Bussen einen eigenen Bereich. Bergauf können Radfahrende nebeneinander neben den Gleisen fahren. Von der Steinlachunterführung durch die Karlstraße bis zum Geschwister-Scholl-Platz ist eine eigene Radspur vorgesehen.

Vom Hauptbahnhof bis nach WHO

Vom Nordring fährt die Bahn im Bereich des Horemers in den Wissenschafts- und Technologiepark mit seinen bis zu 4.000 Arbeitsplätzen.



Die Einfahrt vom Europaplatz in die Karlstraße.



In der Karlstraße ist für Radfahrende außerhalb des Bahnbereiches ein eigener Raum zum Fahren. Die bestehenden Bäume bleiben erhalten.



Auf der Eberhardsbrücke halten Busse und Bahnen an einer Haltestelle mit Außenbahnsteigen.



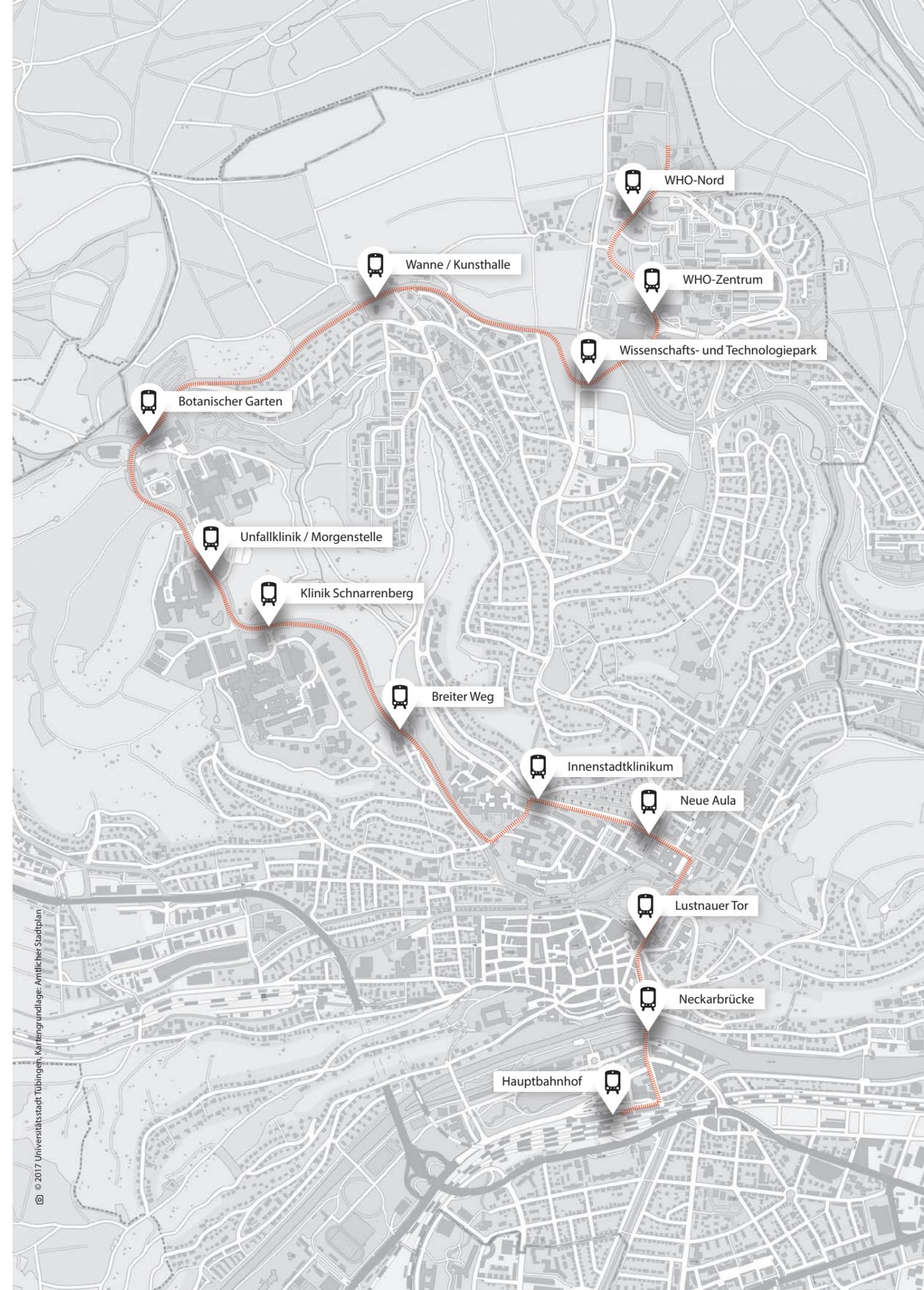
Die Haltestelle Lustnauer Tor mit einem Mittelbahnsteig in der Wilhelmstraße.



Die Bahn kommt vom Bahnhof und biegt hinter der Neuen Aula ab Richtung Stadtfriedhof.

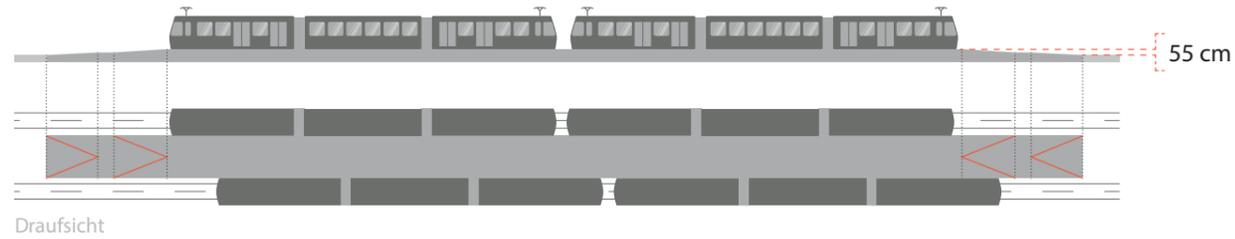


Entlang der gesamten Schnarrenbergstraße, des Nordrings und durch den Horemers fährt die Bahn auf einem separaten Rasengleis, hier am Beispiel Morgenstelle zu sehen.

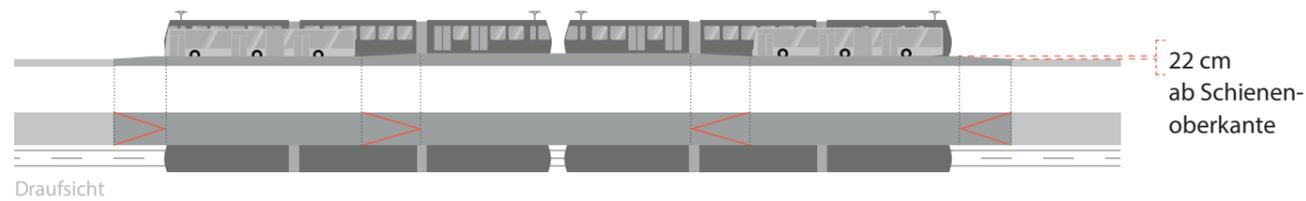


Barrierefreier Zugang – zwei Haltestellentypen

Variante nur Bahn (103 m) Bahn komplett barrierefrei, kein Bus



Variante Mittelhöcker (84,40m), Bahn in der Mitte barrierefrei, Bus vor/nach Höcker



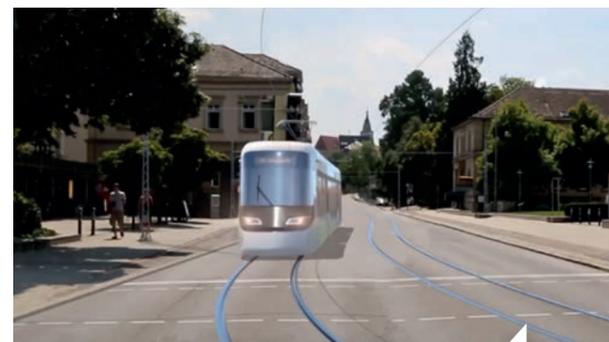
> Rampe

Barrierefreier Zugang



Die Bahn ist an jeder Haltestelle barrierefrei erreichbar. Der Bahnsteig ist 55 Zentimeter hoch. An manchen Haltestellen können auch Busse halten. Die Höhen an diesen kombinierten Haltestellen sind unterschiedlich. Die mittleren Türen jedes Zuges sind immer barrierefrei erreichbar. Die Zugänge und Querungen im Bereich der Haltestellen werden mit Ampeln geregelt, sodass auch sehbehinderte Personen sicher die Bahn erreichen.

Zwei Gleistypen in Tübingen



Gemeinsame Führung auf der Fahrbahn.



Separate Führung mit Rasengleisen.

Visualisierungen auf Basis der Designstudie, die den Herstellern der Züge für die RSB vorgegeben wurde.

© Visualisierung unten: Tricon AG

Klimaschutzbilanz der Stadtbahn

Der Bau der Innenstadtstrecke der Stadtbahn benötigt Energie für Beton, Stahl, die Verlegung von Kabeln und Kanälen bis hin zum Betrieb der Baumaschinen.

Die Stadtverwaltung hat errechnet, dass dadurch höchstens 66.000 Tonnen CO₂ für die 7,1 Kilometer lange Strecke vom Hauptbahnhof bis nach Waldhäuser-Ost in die Atmosphäre gelangen. Das schadet dem Klima. Im Betrieb spart die Stadtbahn aber Energie und Emissionen ein. Nach der Prognose des Zweckverbands Regional-Stadtbahn werden täglich über 30.000 Fahrgäste die Innenstadtstrecke nutzen. Wenn sich dies bewahrheitet, wird die elektrisch betriebene Stadtbahn pro Jahr etwa 6.000 Tonnen CO₂ einsparen. Es ist daher zu erwarten, dass die Stadtbahn den CO₂-Rucksack, der ihr beim Bau aufgeladen wird, in weniger als elf Jahren wieder leeren kann. Sie wird also spätestens Ende der 30er-Jahre zum Klimaschutz beitragen und von da an mit jedem Jahr mehr.

Zum Vergleich: Der geplante vierspurige Straßentunnel der B 27 im Tübinger Süden wird beim Bau einen CO₂-Rucksack von mindestens 100.000 Tonnen füllen. Im Betrieb wird der neue Tunnel dem Klima eher noch mehr zumuten, weil mehr Autos unterwegs sind, wenn eine langsame Ortsdurchfahrt durch eine schnelle Bundesstraße ersetzt wird. Zwar steigen die Zulassungszahlen von Batterie-elektrischen Autos. Doch Autos mit Verbrennungsmotor werden noch lange unser Verkehrsgeschehen prägen, da Autos eine Lebensdauer von mehr als zehn Jahren haben. Die Herstellung der Batterie und der Strom für den Betrieb von Elektroautos verursacht CO₂-Emissionen.

Auswirkungen auf die Universität

Die Innenstadtstrecke der Stadtbahn bringt Fahrgäste vor allem zur Universität und den Kliniken. Die Haltestellen Neue Aula, Innenstadt-Klinikum, Klinik Schnarrenberg, Unfallklinik/Morgenstelle und Botanischer Garten erschließen die meisten Institute und Kliniken mit einem Fußweg von weniger als 500 Meter.

Damit die Stadtbahn so nahe ans Ziel fahren kann, müssen die Gleise dicht an den Gebäuden vorbeigeführt werden. Wenn eine Bahn fährt, kommt es zu Erschütterungen und der elektrische Antrieb erzeugt elektromagnetische Felder. Dadurch werden empfindliche Messgeräte und Instrumente gestört.

Die Universität unterstützt die Innenstadtstrecke der Stadtbahn, weil die Störungen für ihren Betrieb minimiert werden können und ausreichend unbeeinflusste Erweiterungsflächen bereitstehen. In der Nähe der Universität und der Kliniken wird die Strecke mit einem besonderen Erschütterungsschutz ausgerüstet. Die elektromagnetischen Störungen werden durch Gegenstromleitungen weitgehend beseitigt. Kosten von zehn Millionen Euro für diese Schutzmaßnahmen sind in den Baukosten der Innenstadtstrecke bereits enthalten und werden daher von Bund und Land bezuschusst.

Stadt und Universität haben vereinbart, im Bereich der Rosenau für die kommenden Jahrzehnte ausreichend Flächen für den Neubau von Instituten mit sehr sensiblen Geräten vorzuhalten. Diese Erweiterungsflächen benötigt die Universität unabhängig vom Bau der Stadtbahn. Die bestehenden Institute können alle weiterarbeiten. Nur das Werner-Siemens-Imaging-Center muss verlegt werden. Es ist von Vorteil, wenn dieses künftig zu den Kliniken auf dem Berg rücken kann. Ein Bauplatz ist bereits gefunden. Die Finanzierung muss entweder aus den Bundes- und Landesmitteln für Verkehr oder direkt aus dem Bauplatz des Landes erfolgen. Dies wird derzeit noch verhandelt. Die Kosten für einen Neubau des Werner-Siemens-Imaging-Center sind nicht genau bekannt. Sie könnten einschließlich der Geräte bei 30 Millionen Euro liegen.

Ergänzendes Busnetz

Das umfangreiche Busnetz ergänzt die Innenstadtstrecke.

Anbindung der Kliniken

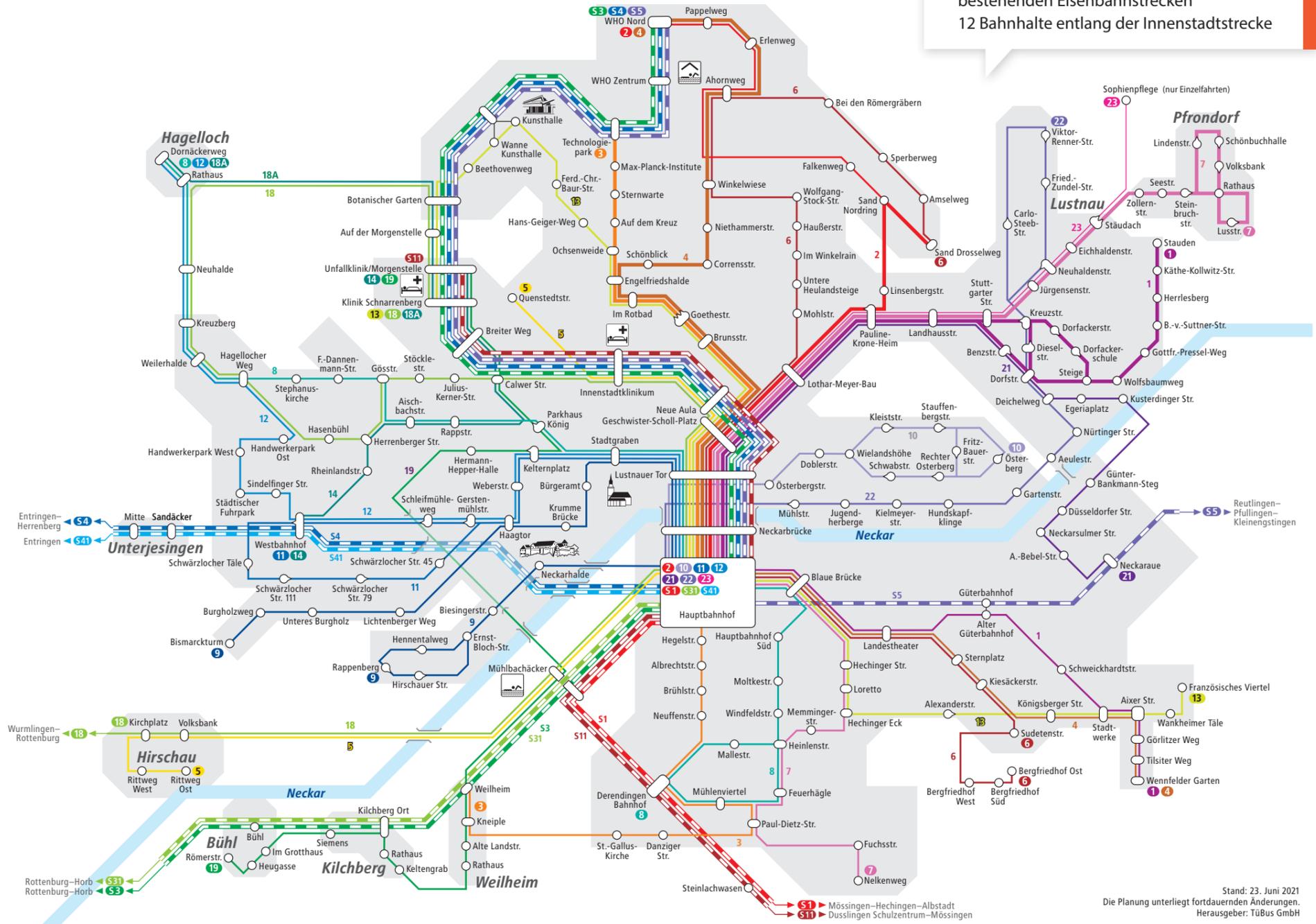
Alle Stadtteile, von denen heute ein Bus zu den Kliniken fährt, bleiben auch mit der Innenstadtstrecke direkt angebunden.

Vom Hauptbahnhof und der Innenstadt fährt die Regional-Stadtbahn zu den Kliniken und ersetzt die Busse. Grundsätzlich bleiben jedoch aus dem Neckartal und der Südstadt weiterhin direkte Bus-Verbindungen zu den Kliniken bestehen. Die Linie 18 verkehrt vom Hauptbahnhof bis Calwer Straße parallel zur Regional-Stadtbahn. Anschließend fährt sie über Charlottenstraße, Herrenberger Straße, Hagellocher Weg und Ebenhalde zu den Kliniken. So kann die Direktverbindung Hirschau – Kliniken erhalten bleiben und es wird eine neue regelmäßige Direktverbindung in die Weststadt eingerichtet. Für die Verbindung Hagelloch – Kliniken wird die neue Kurzlinie 18A eingeführt. Die Linie 12 wird verlängert, sodass Hagelloch vier Mal pro Stunde ohne Umstieg mit der Innenstadt verbunden ist.

Bühl, Kilchberg und Weilheim sind über die Regional-Stadtbahn an die Kliniken angeschlossen. Die Bahnen fahren mindestens alle halbe Stunde. Zusätzlich wird die Buslinie 19 auf direktem Weg durch den Schlossbergtunnel alle halbe Stunde zu den Kliniken fahren. Fahrgäste, die mit dem Bus in die Innenstadt möchten, können entweder an der Haltestelle Parkhaus König aussteigen, vom Bus in die Regional-Stadtbahn umsteigen oder direkt mit der Bahn in die Innenstadt fahren. In Bühl wird eine geänderte Linienführung mit verbesserter räumlicher Erschließung im Süden realisiert.

Die Linie 13 wird ab Hauptbahnhof wie die heutige Linie 17 über Philosophenweg und Wanne zu den Kliniken geführt. Damit bleibt die Direktverbindung zwischen dem Französischen Viertel/Loretto und den Kliniken bestehen.

Das Bahn- und Busnetz in Tübingen:
12 Bahnstationen entlang der bestehenden Eisenbahnstrecken
12 Bahnhalte entlang der Innenstadtstrecke



Mitfall Innenstadtstrecke

Regional-Stadtbahn

Stadtbus

- 15-Min-Takt
- 30-Min-Takt

SAM-Linien nicht abgebildet

Anpassungen des TüBus-Netzes südlich des Hauptbahnhofes

Hirschau ist im 15-Minuten-Takt an die Innenstadt angebunden. Im Südabschnitt fährt die Linie 5 zwischen Hauptbahnhof – Hirschau – Gewerbegebiet Rittweg und ergänzt den 30-Minuten-Takt der Linie 18 zu einem 15-Minuten-Takt.

Zwischen Morgenstelle und Derendingen fährt die Regional-Stadtbahn. Die Linie 7 von Pfrondorf kommend fährt über den Hauptbahnhof und Feuerhägle in die Gartenstadt. Damit gibt es erstmals eine Direktverbindung von Pfrondorf/Lustnau und Loretto zum Schulzentrum Feuerhägle.

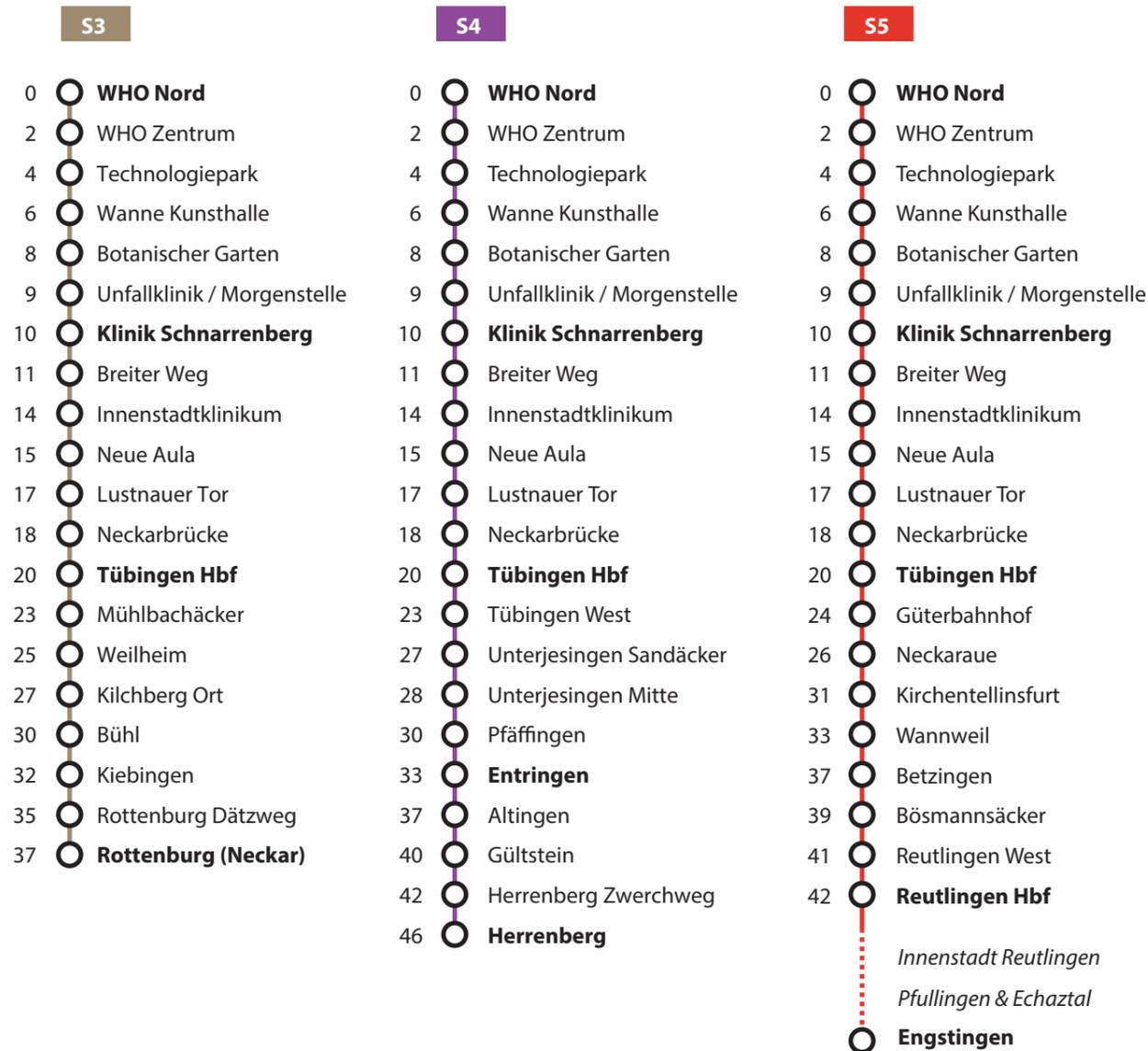
Die Linie 3 übernimmt den Abschnitt Hauptbahnhof – Derendinger Straße – Derendingen von der Linie 16 und wird nach Weilheim verlängert.

Stand: 23. Juni 2021
Die Planung unterliegt fortwährenden Änderungen.
Herausgeber: TüBus GmbH

Kürzere Fahrzeiten

Die Regional-Stadtbahn mit Innenstadtstrecke verkürzt die Fahrzeit in der ganzen Region erheblich. Nicht nur Pendler haben davon Zeitvorteile, auch in Tübingen werden die Verbindungen schneller. Auf dieser Seite sehen Sie die Fahrzeiten der vier Stadtbahn-Linien, die auf der Innenstadtstrecke fahren sollen, in Minuten. Diese Fahrten werden auf jeder Linie tagsüber alle 30 Minuten angeboten. Zusätzlich gibt es im Berufsverkehr Expressfahrten, die nur an den wichtigsten Haltestellen stoppen und daher bis zum Technologiepark nochmals fünf Minuten schneller sind. Mit der Innenstadtstrecke kann man von Waldhäuser-Ost ohne Umstieg und Wartezeit weiterfahren – zum Beispiel nach Reutlingen, Rottenburg oder Herrenberg und Umgebung.

Fahrzeiten der Linien S3, S4, S5, S11 mit Innenstadtstrecke

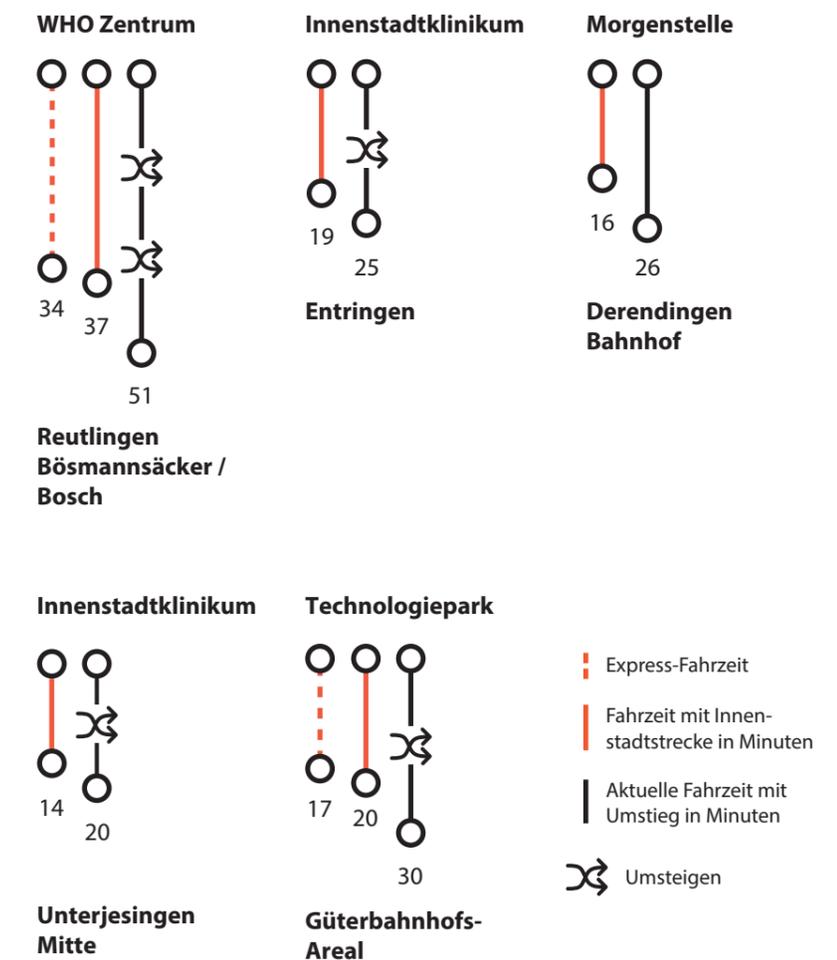


© Tricon AG für den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb



Visualisierungen auf Basis der Designstudie, die den Herstellern der Züge für die RSB vorgegeben wurde.

Gegenüberstellung der Fahrzeiten im Vergleich zu heute



Stadtbahn und Radverkehr

Auf der 7,1 Kilometer langen Innenstadtstrecke fährt die Bahn die meiste Zeit auf einer eigenen Trasse, beispielsweise auf der Schnarrenbergstraße. Radwege oder Radstreifen verlaufen in der Regel in sicherem Abstand neben der Trasse, zum Beispiel in der Karlstraße oder in der Wilhelmstraße. Nur auf einer Strecke von etwa 300 Metern ist das nur begrenzt möglich, weil es schlicht zu eng ist: in der Mühlstraße und am Lustnauer Tor. Hier muss mit erhöhter Vorsicht gefahren werden, denn die Gleise liegen in der Straße. Es gibt auf beiden Seiten aber ausreichend Platz auch für Fahrräder mit Kinderanhänger. Stadtbahnzüge werden Radfahrende in der Mühlstraße nicht überholen dürfen. Hier ist ohnehin Tempo 20 vorgesehen. Radfahrende können aber außerhalb des Raumes der Bahn fahren.

Andere Städte testen derzeit Gummilippen in den Gleisen. Wenn sich diese bewähren, sollen sie auch in der Mühlstraße zum Schutz der Radfahrenden eingebaut werden.

Der Veränderung in der Mühlstraße steht eine Verbesserung auf der Neckarbrücke gegenüber. Diese soll neu gebaut und deutlich breiter werden. Zwischen den Gleisen mit dem Haltestellenbereich und den getrennten Gehwegen ist dann genug Platz für einen ausreichend breiten Radweg (siehe Seite 8).

Insgesamt wird das Radwegenetz in den kommenden Jahren deutlich verbessert, neue Verbindungen entstehen, neue Routen im Osten und Westen der Stadt können gefahren werden. Das Gesamtnetz für den Radverkehr wird deutlich sicherer, auch wenn in der Mühlstraße Gleise verlegt werden:

- Durch die Radbrücke West von Landratsamt/Kreissparkasse zum Anlagenpark wird es möglich sein, die Mühlstraße aus dem südwestlichen Bereich zu umfahren und stattdessen Brücke und Radtunnel bis zum Haagtor zu benutzen.
- Am Güterbahnhof und am Stauwehr wird eine neue Radquerung errichtet, die es erlaubt, die Stadtbahntrasse im Osten zu umfahren.
- In Lustnau soll der Bankmannsteg durch eine neue Fuß und Radbrücke über den Neckar ersetzt und eine neue Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden.
- Radfahrende, die in Tübingen den Berg hinauf müssen, haben es mit der Regional-Stadtbahn leichter. Die Fahrradmitnahme ist deutlich einfacher und es können mehr Räder mitgenommen werden als im Bus.

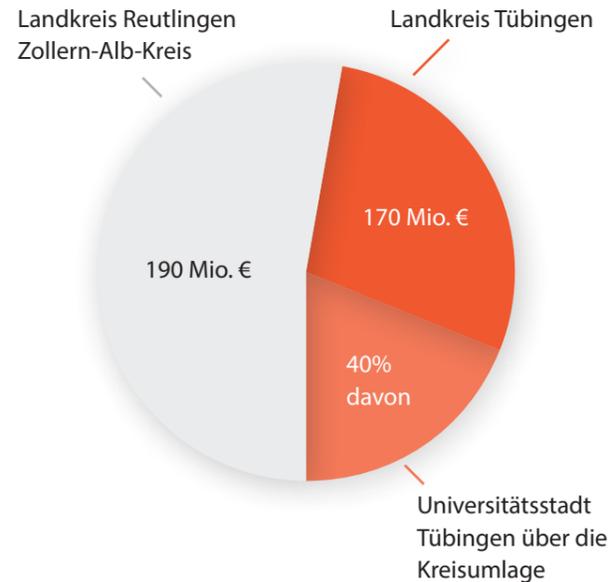


Finanzierung – Investition und Betrieb

Die Innenstadtstrecke ist Teil der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Zu deren Bau tragen Bund, Land, Kreise und die Universitätsstadt Tübingen bei. Über 80 Prozent der gesamten Kosten für Planung und Bau bezahlen Bund und Land. Dafür werden zweckgebundene Mittel eingesetzt. Diese wurden bundesweit zuletzt verdreifacht. Deutschland will klimafreundlich werden und daher soll der Nahverkehr auf der Schiene ausgebaut werden. Etwa 15 Prozent der gesamten Kosten müssen von der Region finanziert werden.

Für das Gesamtprojekt mit Ausbau der bestehenden Bahnstrecken und Neubau in den Innenstädten ist die Bauzeit von einem Jahrzehnt angesetzt. In Preisen von 2021 wird das rund 360 Millionen Euro für die Region kosten.

Die Universitätsstadt Tübingen ist nicht für die Kosten des Baus und der Planung verantwortlich, sondern ist an den Ausgaben des Landkreises über die Kreisumlage mit etwa 40 Prozent beteiligt sowie an allen anderen Kosten des Landkreises. Planung und Bau der Innenstadtstrecke kosten daher die Tübinger Stadtkasse etwa 20 Millionen Euro. Zum Vergleich: Die Erweiterung und Sanierung des Technischen Rathauses hat 21 Millionen Euro gekostet, Sanierung und Erweiterung des Uhlandgymnasiums 19 Millionen Euro.



Den Betrieb der Regional-Stadtbahn finanzieren Land, Kreis und Stadt gemeinsam. Aus Sicht der Stadt macht es dabei keinen wesentlichen finanziellen Unterschied, ob die Innenstadtstrecke gebaut wird oder nicht. Mit Innenstadtstrecke sind die Betriebskosten der Regional-Stadtbahn in Tübingen natürlich größer. Dafür übernimmt aber der Kreis die Hälfte aller Betriebskosten in der Stadt und es entfallen die Kosten des bisherigen Busverkehrs auf der Route der geplanten Stadtbahn. Das gleicht sich weitgehend aus.

In jedem Fall muss Tübingen für den Nahverkehr mit Regional-Stadtbahn mehr bezahlen als heute. Für den TüBus zahlt die Stadt heute einen jährlichen Zuschuss von vier Millionen Euro. Für die Regional-Stadtbahn mit oder ohne Innenstadtstrecke wird sich dieser jährliche Zuschuss für den Nahverkehr mehr als verdoppeln. Mehr Menschen in Bus und Bahn zu befördern kostet eben mehr Geld. Das ist Konsens in Gemeinderat und Kreistag. Wir wollen in klimafreundliche Mobilität investieren.



Veranstaltung zum finanziellen und baulichen Aufwand der Regional-Stadtbahn:
www.tuebingen.de/regionalstadtbahn

Alternativenplanung

Prozess und Ergebnisse

Im Rahmen großer Entscheidungen sollte auch diskutiert werden, was bei einem Nein die Alternativen wären: Dieser Gedanke war für Gemeinderat und Verwaltungsspitze ausschlaggebend, als sie im Vorfeld des Bürgerentscheids eine Alternativenplanung auf den Weg gebracht haben. Die Frage war einfach: wenn es keine Innenstadtstrecke gäbe – welche Verbesserungen der Tübinger Verkehrssituation wären mit welchen Maßnahmen denkbar und realistisch?

Von Juli 2019 bis Mai 2021 wurde diese Aufgabe von einer Arbeitsgemeinschaft aus INOVAPLAN GmbH und Ramboll Deutschland GmbH bearbeitet – gemeinsam mit Vertretern der Stadtverwaltung, Stadtwerken, TüBus und des Gemeinderats.

Ziel war die Entwicklung möglicher alternativer, integrierter Verkehrssysteme zur Innenstadtstrecke, die ohne Neubau von Schieneninfrastruktur innerhalb der Innenstadt von Tübingen auskommen. Insbesondere die Anforderungen pendelnder Personen aus der Region und innerhalb der Universitätsstadt Tübingen sollten mit dem alternativen System erfüllt werden.

Um ein öffentlich zugängliches Verkehrssystem für möglichst viele Nutzende zu erzielen, wurde in der Planung von einem integrierten Mehrebenensystem ausgegangen. Als erste Ebene wurde die Verknüpfung der Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) des Umlandes mit den städtischen Bahnhöfen durch die Regional-Stadtbahn als vorhanden vorausgesetzt. Eine darauf abgestimmte zweite Ebene zielt auf die Schaffung von attraktiver und leistungsstarker ÖPNV-Systeme in der Universitätsstadt Tübingen und stellt den Kern der Planungsüberlegungen dar. Zubringersysteme in nachgeordneten Ebenen schließen Bedienungslücken und decken ergänzend nachfrageschwache Relationen ab. Eine nahtlose Anbindung für die Nutzenden zwischen Angeboten der einzelnen Ebenen ist dabei erforderlich.

Als Rahmenbedingung der Planungsüberlegungen wurde bis 2030 ein verstärkter Mobilitätswandel zu einer klima- und stadtverträglichen, multimodalen Mobilität angenommen. Dies beinhaltet im Wesentlichen einen Paradigmenwechsel (Autos nutzen statt besitzen), einen Systemwechsel (mehr intermodale Angebote) und einen Bedürfniswechsel (flexiblere Mobilität).

Mit den folgenden sechs Leitthesen für die Alternativenprüfung wurde die Zielsetzung beschrieben:

- Schnell ans Ziel
- Aus dem Umland komfortabel in die Stadt
- Das Verkehrssystem zukunftsfähig gestalten
- Verkehrssysteme verflechten
- Lebenswerte Stadt Tübingen
- Ökologisch und ökonomisch mobil

Auf dieser Basis wurden ergebnisoffen eine Vielzahl Massentransportsysteme als Rückgrat des städtischen ÖV der zweiten Ebene zusammengetragen und bewertet. Zwei Alternativen haben sich als vielversprechend herauskristallisiert und wurden detaillierter untersucht: zum Einen ein Verkehrssystem mit einer urbanen Seilbahn, die einen vergleichbaren Korridor zur Innenstadtstrecke bedient. Das städtische Busnetz wurde als ergänzendes Busnetz im Hinblick auf einen verbesserten Zubringer und nennenswerte Einsparungen angepasst. Zum anderen ein auf Bussen basierendes ÖV-Schnellbussystem: Für die Schnellbusse werden Busspuren eingerichtet und sie werden an Ampeln gegenüber Autos und Radverkehr priorisiert. Das heutige Busnetz wurde weitgehend beibehalten und durch Tangentiallinien ergänzt.

Für alle Verkehrskonzepte steht ein attraktiver Mix an ergänzenden Angebotsformen zur Befriedigung der Nahmobilität zur Verfügung. Die Angebote sind darüber hinaus auf regionaler Ebene in Information und Buchung digital vernetzt und auch tariflich voll integriert.

Die Alternativenkonzepte wurden mithilfe von bewährten, wissenschaftlich abgesicherten Annahmen und Modellansätzen hinsichtlich ihrer Verkehrswirkung untersucht sowie gutachterlich in Hinblick auf verschiedene Perspektiven (Nutzergruppen, Betreiber, Stadt, Allgemeinheit) bewertet.

Als Ergebnis stehen aus gutachterlicher Sicht neben der Innenstadtstrecke verkehrlich sinnvolle Alternativen zur Verfügung. Während die verkehrlichen Wirkungen der beiden Alternativsysteme untereinander im Wesentlichen vergleichbar sind, fallen sie gegenüber der Innenstadtstrecke jedoch deutlich ab, vor allem beim Umstieg der Pendler auf den ÖPNV. Die Ursachen dafür sind vielschichtig, die Umsteigefreiheit spielt jedoch eine große Rolle.

Die Investitionen für den Bau der Alternativen sind zwar absolut geringer als für die Innenstadtstrecke, aber insbesondere beim Schnellbuskonzept werden erhebliche betriebliche Mehrkosten gegenüber dem heutigen Stadtbusangebot anfallen. So lässt sich festhalten, dass bei einer Gesamtbetrachtung aller langfristigen zu berücksichtigenden Kosten die erarbeiteten Alternativen aus Sicht der Stadt kaum Kostenersparnis gegenüber der Innenstadtstrecke ermöglichen werden.



© S. 21 links: SchneepfDesign/Shutterstock.com | S. 21 rechts: SSB



Veranstaltung zur Alternativenprüfung auf:
www.tuebingen.de/regionalstadtbahn

Ja zum Klimaschutz, Ja zur Region, Ja zur Stadtbahn



Liebe Tübinginnen und Tübingen,

aus zahlreichen Gesprächen weiß ich, dass sehr viele Menschen, womöglich eine Mehrheit, beim Bürgerentscheid gegen Gleise in der Innenstadt stimmen wollen. Mir macht das Sorgen. Denn ich bin überzeugt, dass die Stadtbahn für wesentliche Probleme unserer Zeit die beste verfügbare Lösung ist:

Die Stadtbahn macht Platz auf unseren Straßen. Staus und Parkplatzmangel in Tübingen sind das Ergebnis des Stadt-Umland-Verkehrs mit dem Auto. Die Erfahrungen aus anderen Städten wie Karlsruhe, Heilbronn oder Kassel zeigen eindeutig: Erst wenn die Pendler mit der Bahn umsteigefrei und schnell von zu Hause bis zur Arbeit fahren können, lassen sie das eigene Auto in großer Zahl stehen. Das hat auch die von den Kritikern verlangte professionelle Prüfung der Alternativen bestätigt. Denn mit der Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn steigen viermal mehr Pendler vom Auto auf den Nahverkehr um als mit dem Schnellbus-System in der Stadt. Weniger Parkplätze und weniger Stau bedeuten weniger Lärm, mehr Lebensqualität und mehr Platz – für den Radverkehr, für Fußgängerzonen, für Grünflächen und für die Außengastronomie in unserer Stadt.

Die Stadtbahn hilft unserem Einzelhandel. Mit dem Auto mitten in die Stadt – das geht, ist aber weniger bequem als mit der Stadtbahn zur Neckarbrücke fahren und dann aussteigen zum Bummeln. Die Stadtbahn bringt Menschen ins Zentrum und hilft daher, den lebendigen Mix von Handel, Gastronomie und Kultur in der Innenstadt gegen den Druck des Online-Handels zu erhalten.

Die Stadtbahn hilft den Wohnungssuchenden. Der TüBus ist um Klassen besser als der Regionalverkehr. Wer in Tübingen arbeitet und nicht vom Auto abhängig sein will, findet deshalb jenseits der Stadtgrenzen kaum eine Wohnung. Das wird sich ändern: Durch die Regional-Stadtbahn wird die Qualität des Nahverkehrs in der Region so gut, dass sich die Wahlmöglichkeiten bei der Wohnungssuche vervielfachen. Damit funktioniert der Wohnungsmarkt in und um Tübingen als Ganzes besser.

Die Stadtbahn sichert Arbeitsplätze und Wohlstand in unserer Stadt. Die Wissenschafts- und Wirtschaftsstadt Tübingen braucht eine moderne Infrastruktur. Hoch qualifizierte Beschäftigte können sich heute aussuchen, wo sie arbeiten, lehren oder forschen. Universität, Klinikum und Technologiepark sind mit Schienenanschluss weitaus attraktiver. Firmen werden bei Investitionen künftig immer häufiger fragen, wo der nächste Stadtbahn-Haltepunkt für ihre Beschäftigten ist.

„Die Stadtbahn ist Klimaschützerin.“ Das sagen Fridays for Future und alle Umweltverbände. Und die Innenstadtstrecke in Tübingen ist der wichtigste Bauteil der gesamten Regional-Stadtbahn. Mehr als 30.000 Menschen werden sie täglich nutzen – das ist jeder vierte Fahrgast im insgesamt 200 Kilometer langen Schienennetz. Wenn die Menschen auf die Regional-Stadtbahn mit Tübinger Innenstadtstrecke umsteigen können, entfallen jeden Tag 9.000 Autofahrten im Stadtzentrum. Zum Vergleich: Durch die Mühlstraße fahren täglich etwa 6.000 Autos. Die eingesparten Autofahrten summieren sich auf 45 Millionen Kilometer pro Jahr.

Die Stadtbahn bringt unsere Region zusammen. Es gibt kein anderes Projekt, an dem die drei Landkreise und 66 Gemeinden der Region Neckar-Alb so intensiv arbeiten. Die Regional-Stadtbahn ist Konsens über alle Partei- und Gemarkungsgrenzen hinweg. Niemand stellt infrage, dass Reutlingen wieder eine Stadtbahn im Zentrum bekommen wird. Auch Gomaringen und Nehren bestehen auf Stadtbahnstrecken in der Ortschaft. Alle

zahlen gemeinsam für die anderen mit. Und nebenbei: Nicht nur unsere Region, sondern ganz Deutschland setzt endlich wieder auf den Ausbau der Schiene. Als klimafreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel ist die Bahn kein Dinosaurier, wie manche meinen, sondern eine Zukunftshoffnung.

Zugegeben, jede Medaille hat eine Kehrseite. Das gilt auch für die Stadtbahn in der Tübinger Innenstadt. Die Eberhardsbrücke abzureißen und neu zu bauen, wird ohne Zweifel eine Operation am offenen Herzen der Stadt. Allerdings kommt die 120 Jahre alte Brücke ohnehin in wenigen Jahren ans Ende ihrer Lebensdauer. Fahrräder können in Schienen hängen bleiben. Doch die Radler in Freiburg, Ulm oder Heilbronn sind auch nicht geschickter als in Tübingen und kommen trotzdem zu recht. Man würde sich wünschen, die Stadtbahn müsste nicht mitten durchs Zentrum gebaut werden. Aber wenn sie über den Westbahnhof fährt, erreicht sie eben den Großteil der Ziele der Pendler nicht und würde deshalb keinen Euro Zuschuss von Bund und Land erhalten. Den TüBus auf elektrische Antriebe umstellen müssen wir übrigens so oder so – das ist keine Alternative zur Stadtbahn, sondern eine notwendige Ergänzung.

Ohne Zuschüsse können wir die Stadtbahn nicht finanzieren. Für das künftige Netz der Regional-Stadtbahn von Tübingen bis Urach, Engstingen, Onstmettingen und Horb haben Bund und Land zwei Milliarden Euro Unterstützung zugesichert. Das sind 80 Prozent der Gesamtkosten. Diese Mittel sind zweckgebunden: Wenn wir nicht zugreifen, bauen eben andere Regionen ihre Schienenstrecken aus. Die auf unsere Stadt entfallenden Kosten für Planung und Bau aller Strecken übernimmt der Landkreis. Das bedeutet: Wir müssen nicht auf Investitionen in Bildung, Kultur, Sport oder Betreuung in Tübingen verzichten, weil wir die Innenstadtstrecke bauen. Und das Geld der Steuerzahler ist gut angelegt. Volkswirtschaftlich bringt jeder Euro für die Stadtbahn einen Nutzen von 1,20 Euro.

Am 26. September entscheiden Sie, die Bürgerinnen und Bürger, welches Tübingen wir in Zukunft sein wollen: Wollen wir ein Tübingen, das solidarisch mit der gesamten Region handelt, oder ziehen wir uns auf eine Insel zurück und beschließen den „Tüxit“? Wollen wir ein Tübingen, das der Krankenschwester aus Mössingen ein günstiges, schnelles und bequemes Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit am Klinikum anbietet, oder sehen wir in ihr nur eine auswärtige Pendlerin, für die wir keine Baustelle auf uns nehmen? Wollen wir ein Tübingen, das in Lustnau und in der Weststadt vom Autoverkehr erdrückt wird, oder wollen wir gemeinsam mit den Pendlern in der Stadtbahn fahren?

Wollen wir all die wunderbaren Geschäfte in der Innenstadt für Kunden aus der Region bequem erreichbar machen oder über fehlende Parkplätze in der historischen Altstadt klagen? Wollen wir eine gute alte Zeit konservieren oder mit neuen Gleisen wie Freiburg, Heidelberg oder Straßburg das Flair des Alten mit dem Charme des Neuen verbinden? Wollen wir als Stadtgesellschaft der Jugend von Fridays for Future sagen, dass wir die wichtigste Klimaschutzmaßnahme der ganzen Region abgelehnt haben oder mit ihnen den Aufbruch in eine CO₂-freie Mobilität wagen?

Ich bitte Sie, gehen Sie zur Wahl. Sagen Sie Ja zu unserem Tübingen. Stimmen Sie mit Ja für die Innenstadtstrecke der Stadtbahn.

Ihr

Boris Palmer
Oberbürgermeister

Die Regional-Stadtbahn im Gespräch

Ergänzend können Sie sich eine Podcast-Reihe anhören. Über die QR-Codes gelangen Sie direkt zu den Plattformen.

spotify



apple



google



amazon



deezer





Tübingen gewinnt durch die Regionalstadtbahn mit Innenstadtstrecke

Die Regionalstadtbahn ermöglicht es mehr Menschen, draußen auf dem Land zu wohnen und in der Stadt zu arbeiten. Denn sie können barrierefrei von der Region in die Stadt und wieder zurück nach Hause fahren. Die Innenstadtstrecke ist dabei besonders wichtig, denn mit ihr fällt für viele Menschen das Umsteigen weg. Viele Arbeitsplätze liegen an der Innenstadtstrecke, gerade deshalb sind Klinikum und Universität auch dafür. Sie bringt Mitarbeitende und Studierende schnell, bequem und ohne Stau an ihre Arbeits- und Ausbildungsplätze. So mildert die Straßenbahn Mietsteigerungen und den Flächenverbrauch in Tübingen sowie die Entwertung ganzer Stadtteile durch noch mehr Autoverkehr. Die Tübinger Altstadt hat mit der Innenstadtstrecke einen direkten Stadtbahnanschluss. Das stärkt den Handel und sorgt auch in Zukunft für ein lebendiges Zentrum. Die Stadtbahn ist die Verbindung in die Welt. In Kommunen, wo sie bereits in die Innenstadt fährt, möchte sie niemand missen.

Die Stadtbahn mit Innenstadtstrecke ist ein Umweltschutzprojekt

Attraktive Stadtbahnverbindungen sorgen für weniger ein- und auspendelnden Autoverkehr. Die Stadtbahn ersetzt viermal so viele Autofahrten wie ein Schnellbussystem. Genau darauf kommt es an. Die Klimabelastung durch den Bau wird deshalb bald ausgeglichen sein. Wir müssen die Herausforderungen der Klimaerwärmung ernst nehmen. Allein mit Schnellbussen – seien sie nun elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben – erreichen wir die Klimaschutzziele nicht.

Packen wir gemeinsam die Verkehrswende an und stimmen mit Ja für die Stadtbahn!

Die Textlängen richten sich nach der Größe der Fraktion.

Die Stadtbahn ist finanziell für Tübingen die günstigste Lösung

Der Landkreis und die gesamte Region beteiligen sich mit großen Summen am Bau der Innenstadtstrecke. Bund und Land bezahlen den größten Anteil an den Baukosten. Diese Gelder fließen nur, weil alle Beteiligten nachweisen konnten, dass sich die Investition in die Stadtbahn lohnt. Ein Schnellbussystem, das hat die Prüfung der Alternativen gezeigt, lohnt sich kaum. Die für Tübingen entscheidenden Ziele können damit nicht erreicht werden. Deshalb würden wir dafür deutlich weniger Zuschüsse erhalten. Die Betriebskosten für noch mehr Busse wären für die Stadt höher. Übrigens: Zuschüsse werden nicht eingespart, wenn wir sie nicht abrufen, sondern anderswo ausgegeben.

Das Stadtbusnetz wird weiter ausgebaut

Die Stadtbahn und ein gutes Stadtbusnetz ergänzen sich. Kein Stadtteil wird künftig aufgrund der Stadtbahn weniger öffentliche Verkehrsanbindung haben. Mit den vom Land in Aussicht gestellten Finanzierungsmöglichkeiten kann der Stadtbusverkehr in Tübingen im Vergleich zu heute noch besser und günstiger werden. Dafür treten wir Grünen schon immer ein. Elektrobusse, autonome Shuttles und andere Verkehrsmittel können in Zukunft das Verkehrsnetz ergänzen, aber die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn nie ersetzen.

Die Stadtbahn nimmt Rücksicht

Die Regionalstadtbahn ist barrierefrei und fährt – auch mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Gepäck oder Fahrrad – hinaus in die Region und hinein in die Städte. Alle können ohne fremde Hilfe ein- und aussteigen und finden genügend Sitzplätze. Endlich genügend Platz für Alle. Das gilt insbesondere für die Neckarbrücke, die sowieso erneuert werden muss. Und für die Mühlstraße. Denn Busse benötigen mehr Straßenbreite als die künftigen Stadtbahnen. Fuß- und Radverkehr haben außerhalb der Gleise großzügige Wege.



Ja zur Stadtbahn – gut für Tübingen

Der tägliche Stau in Unterjesingen, der Weststadt, in Lustnau oder der Südstadt zeigt es: wir müssen etwas tun, damit Tübingen nicht am Verkehr erstickt. Wir

brauchen Alternativen zum Auto. Dann gewinnen wir auch Platz für Fußgänger und Radfahrerinnen zurück. Neun von zehn Autokilometern in Tübingen werden von Pendlern zurückgelegt. Wir wissen: nur mit dem Bau der Innenstadtstrecke, dem Herzstück der Regionalstadtbahn, werden wir es schaffen, Tausende zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Die Stadtbahn ersetzt fast viermal mehr Autokilometer als ein optimiertes Schnellbussystem es vermag. Es werden jeden Tag 79.000 Autokilometer – fast zweimal um die Erde – eingespart. Das ist Klimaschutz pur.

Was ist das Besondere an der Regionalstadtbahn? Man kann in Rottenburg, Herrenberg, Mössingen oder Reutlingen in die Bahn zu steigen und bequem ohne umzusteigen zu zahlreichen Zielen in unsrer Stadt gelangen. Bauen wir die Innenstadtstrecke nicht, muss ausgerechnet auf der Hauptachse des Tübinger Verkehrs weiterhin in den Bus gewechselt werden. Wir würden das große Potential der Regionalstadtbahn verschenken. Es funktioniert auch umgekehrt. Die tägliche Fahrt aus Tübingen zur Arbeit beim Bosch in Reutlingen, der Familienausflug von der Wanne auf die Alb – mit dem Bau der Innenstadtstrecke wird dies ohne Auto umsteige- und stressfrei möglich.

Die Regionalstadtbahn ist auch ein soziales Projekt. Gerade Menschen, die sich kein Auto leisten können oder wollen, sind auf einen guten ÖPNV angewiesen. Die Stadtbahn denkt Stadt und Region zusammen. Wenn wir die Innenstadtstrecke bauen, tun wir etwas für uns und für die Erzieherin aus Ammerbuch oder den Krankenpfleger aus Nehren, die in Tübingen arbeiten.

Es ist wahr: nochmal über ca. 3 Jahre Baustellen in der Stadt sind eine Belastung und die Bahn wird das Stadtbild verändern. Sie kostet viel Geld. Aber alle Berechnungen zeigen, dass es sich lohnt. Wir sind uns sicher: ein Ja zur Stadtbahn ist die richtige Entscheidung für die Zukunft unserer Stadt, für unsere Kinder und Enkel, für uns alle.



Tübinger Liste

Liebe Tübingerinnen und Tübinger, seit 2014 hat sich die Tübinger Liste konsequent gegen den Bau einer Innenstadtstrecke

ausgesprochen. Im Gemeinderat haben wir die Durchführung des Bürgerentscheids durchgesetzt. Jetzt sind Sie gefragt!

Bitte bedenken Sie bei Ihrer Entscheidung:

Tübingen nutzt die Vorteile der Regionalstadtbahn voll aus

Zehn Haltepunkte in und um Tübingen verbinden die Stadt künftig perfekt mit der Region. Eine sackgassenartige Innenstadtstrecke bringt kaum Mehrwert. Die Umsteigefreiheit wird stark überbewertet.

Neue Ring- und Tangentiallinien machen den Busverkehr vollständiger und schneller

Schnellbus-Linien bringen die Pendler vom Hauptbahnhof, Westbahnhof und Au Ost außen an der Stadt vorbei direkt und schnell zu ihren Zielen im Norden. Nur wenige Baumaßnahmen für die Extra-Fahrspuren und Kreuzungen werden erforderlich. So nutzen wir vorhandene Straßen für den ÖPNV der Zukunft. Wir wollen lange vor 2030 eine abgasfreie E-Busflotte, die sich den raschen Veränderungen der Mobilität flexibel anpassen kann. Eine starre Bahn tut sich da schwer.

Die Innenstadtbahn ist ökologisch nicht zu verantworten

Durch die jahrelangen Bauarbeiten für Gleise und Betonbahnsteige entsteht ein CO₂-Rucksack von über 75.000 Tonnen. Diesen Klimaschaden kann die Tram gegenüber einer CO₂-freien E-Busflotte kaum mehr abtragen.

Unser Tübingen behält seinen Charakter

Bis mindestens 2030 würde die Stadt durch den Bau der Strecke und die massiven Tiefbauarbeiten – wie den Abriss der Neckarbrücke und den Neubau der Brücke Calwerstraße – gelähmt und stark verändert. Von den Einbußen für Handel, Gastronomie und Tourismus ganz zu schweigen. Unser Konzept erhält Tübingen und entlastet das Zentrum vom Verkehr. Fußgänger und Radfahrer bekommen in der Mühlstraße und darüber hinaus bessere Bedingungen statt neuer Gleisfallen. Die Neckarbrücke bleibt.

Wollen Sie Gleise, Oberleitungen und Straßenbahnzüge mitten durch die Stadt?

Ein modernes E-Bussystem ist leistungsfähiger, wirtschaftlicher, ökologischer, zukunftsorientiert.

Und: **Es passt zu Tübingen.**



Gemeinderatsfraktion der Universitätsstadt Tübingen

Ulrich Bechtle, Alice Dorison, Dr. Ulrike Ernemann, Rudi Hurlebaus, Dr. Peter Lang

Das Konzept Regionalstadtbahn ist im Grunde nichts geringeres als die innovative Kombination von klassischer Eisen- und Straßenbahn. So wird hierdurch den Fahrgästen ermöglicht, umsteigefrei aus dem Umland in und durch „die Stadt“ zu fahren. In der Region Neckar-Alb soll auf diese Weise neben Reutlingen vor allem Tübingen erschlossen werden, deren Kernstadt inklusive der Kliniken und des Stadtteils Waldhäuser-Ost nunmehr über die Bahnstrecken von Herrenberg über Entringen, von Horb über Rottenburg, von Albstadt über Balingen und Hechingen sowie von Bad Urach über Reutlingen praktisch und umweltfreundlich zu erreichen sein wird.

Als CDU-Fraktion im Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen befürworten wir die Innenstadtstrecke aus Überzeugung und sehen gemeinsam mit unserer Universität die große Bedeutung einer umweltfreundlichen Verkehrserschließung der Innenstadt, der Campusgelände Tal und Morgenstelle, des Klinikums und der BG sowie der Technologie-Unternehmen des Cyber Valley. Wir begrüßen die tragfähigen Konzepte zur Bewältigung der elektromagnetischen Feldveränderungen durch die Stadtbahn sowie die Vereinbarungen zur zukünftigen Erweiterung der Universität in Richtung Rosenau. Die standardisierte Bewertung des Projekts belegt glaubwürdig, dass durch die bessere Verkehrsanbindung für Einpendelnde eine Entlastung des chronisch Stauverstopften Straßenraums in Tübingen und den Teilorten entstehen wird. Die Busverbindungen in Tübingen werden in sinnvoller Weise ergänzt.

Wir wissen, dass die Baumaßnahmen eine erhebliche Herausforderung für die Menschen in Tübingen mit sich bringen werden und dass wir uns auf Veränderungen einstellen müssen. In Abwägung aller Vor- und Nachteile befürworten wir die Innenstadtstrecke als Teil der Regionalstadtbahn im Sinne eines Projekts zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit unserer Stadtentwicklung.



Gleisfreie Innenstadt

Von Befürwortern wird die Innenstadtstrecke der Stadtbahn (ISS) als die Lösung der Mobilitätsprobleme und effektiver Beitrag zum Klimaschutz verkauft. Wenn etwas so heftig angepriesen wird, lohnt es sich immer genau hinzuschauen.

Die Fakten zeigen denn auch die Problematik des Projekts. Allein beim Bau entstehen mindestens 75.000 t CO₂. Dieser Rucksack kann voraussichtlich nie abgetragen werden; denn so viel umweltfreundlicher ist die Bahn nicht, der Unterschied zu E-Bussen ist gering und zukünftige Brennstoffzellenbusse schneiden noch besser ab. Wir brauchen keine jahrelangen Baustellen, sondern einen Beitrag fürs Klima **jetzt**. Als Alternative schlagen wir priorisierte Direktbuslinien mit E-Antrieb vor, welche die Pendler abholen, wo es am sinnvollsten ist und sie ohne Umwege zum Ziel bringen.

Das bringt gleich noch einen großen Vorteil: der ganze Verkehr muss nicht durch die Innenstadt wie die ISS. Der Bereich Karls-, Mühl-, Wilhelmstraße würde mit der ISS zum Nadelöhr, in dem alle 3 ½ Minuten ein 75 m langer Zug fahren würde. Dazu kommen 60 Busse pro Stunde, da bleibt kaum Platz für Lieferanten, Fußgänger und Radfahrer. Die Strecke wäre extrem unfallträchtig, jede kleinste Störung brächte den Fahrplan zum Kippen.

Das kann nicht überzeugen, auch wegen der extrem hohen Kosten von ca. 280 Mio., plus mindestens weitere 50 Mio. zum Schutz der Uni-Institute. Trotz Zuschuss bliebe ein riesiger Betrag an Tübingen hängen. Dazu kommen Unterhaltskosten für Gleise, Oberleitungen, Signale in Millionenhöhe.

Die ISS legt uns mit starren Gleisen auf Jahrzehnte fest, wir brauchen zukunftsfähigere Lösungen. Das Geld ist besser angelegt, wenn wir die Tickets billiger machen.

Linke Fraktion



Die Umgebung Tübingens scheint für so viele so unerträglich zu sein, dass täglich regelrechte Pilger:innenströme in das Städtchen fließen. Der Großteil der Besucher:innen bahnt sich seinen Weg mittels Automobilen. Noch! Denn es steht eine Entscheidung an: Regionalstadtbahn mit Innenstadtstrecke oder lieber ohne?

Fest steht, eine Bahn wird nicht die alleinige Heilsbringerin sein. Der Platz auf den Straßen muss umverteilt werden, hin zum Rad- und Fußverkehr.

Die PARTEI Tübingen setzt sich seit Jahren für die Einrichtung einer touristisch attraktiven und verkehrlich sinnvollen Seilbahn ein. Eine Lösung, die es uns nicht nur ermöglicht, besser durch die Stadt zu kommen, sondern direkt darüber hinweg zu gleiten. Tübingen ist hügelig, das kann man nicht bestreiten. Ganz nach dem Vorbild der Alpen, wollen wir auf eine moderne und sichere Seilbahn bei der Bewältigung dieser geologischen Unebenheiten bauen.

Uns ist natürlich bewusst, dass das große bauliche Eingriffe in das Stadtbild bedeuten wird. Völlig neue Infrastruktur muss her, Metallträger müssen aufgestellt, neue Haltestellen gebaut und rechtliche Fragen geklärt werden. Es ist ein Projekt, das man selten in anderen Städten unserer Größe sieht. Nichts desto trotz halten wir die anstehende Veränderung für alternativlos. Die Veränderungen mögen vielleicht erst mal abschreckend wirken, aber wir möchten den Zweifler:innen zurufen: „Fürchtet euch nicht, es wird gut werden, sogar sehr gut.“

FDP Gemeinderatsfraktion

Drei Fragen vor allem galt es bis Juli zu klären, um im September sinnvoll über die Innenstadtstrecke der Regionalstadtbahn abstimmen zu können:

Ist die Regionalstadtbahn das beste uns zur Verfügung stehende Instrument, um die Verkehrsprobleme in Stadt, Kreis und Region möglichst gut zu bewältigen; oder stehen praktikable Alternativen zur Verfügung, die zu besseren Ergebnissen führen?

Gibt es – gerade innerhalb der Stadt – die Möglichkeit, gute neue Verbindungen auf der Schiene mit guten (alten und neuen) Verbindungen mit dem Bus so zu verknüpfen, dass damit den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger möglichst gut Rechnung getragen wird, und zugleich den Wirtschaftlichkeitsanforderungen der Fördergeber zu genügen, mit einem Plus des gesamtwirtschaftlichen Nutzens gegenüber den Kosten?

Sind damit die Voraussetzungen erfüllt, dass Bund und Land das gesamte Projekt umfassend fördern; und sind die Vereinbarungen, wer innerhalb der Region und innerhalb des Kreises Tübingen die verbleibenden kommunalen Kosten aus Bau und Betrieb zu tragen hat, so gestaltet, dass eine faire Lastenteilung gewährleistet und niemand überfordert ist?

Wir haben dies sehr ernsthaft geprüft, mit Wissenschaft und Verwaltung, mit Ingenieuren, Volkswirten und Klimaforschern. Und ja: wir sind von den vorliegenden Planungen und Berechnungen überzeugt.

Für die Fraktion der FDP Dietmar Schöning

Wir Tübinger*innen sagen JA

Tübingen, das ist unsere Stadt. Sie liegt uns am Herzen. Hier leben, lehren und lernen wir. Hier arbeiten und hier forschen wir. Hier heilen und hier pflegen wir. Und in der BI „JA zur Stadt_Bahn“ engagieren wir uns, weil wir für unsere Stadt das Beste wollen:

Die ziemlich BESTE TüTram

Jetzt liegen wirklich viele Fakten auf dem Tisch. Diese Broschüre beweist das. Lesen Sie sie sorgfältig, und wägen Sie die Argumente ab. Schließlich geht es hier um unsere Stadt! Wir denken: Mit der TüTram wächst zusammen, was zusammengehört. Nur mit ihr kommt man komfortabel, schnell, pünktlich und barrierefrei in die Region – und zu allen wichtigen Zielen bei uns in der Stadt. Ganz oft ohne umzusteigen.

Modern, ökologisch, SOZIAL

Die Stadtbahn ist gelebter Klimaschutz. Sie bringt viele Menschen zum ÖPNV, die sonst weiter Auto fahren würden – ob konventionell betrieben oder elektrisch: Auch Elektroautos sind Feinstaubverursacher, brauchen einen Haufen Straßenraum und verstopfen die Stadt. Die sozialen Aspekte der TüTram sind mannigfaltig und reichen vom Wohnen bis zur Barrierefreiheit.

Tübinger*innen sagen
JA ZUR STADT *Bahn!*

Fahrrad, Bus PLUS TüTram: sehr gut

Ja, unser TüBus ist super. Deshalb bleibt fast alles so, wie es ist! Die Linien 2, 3, 4 und 19 bleiben im gewohnten Takt erhalten. Die TüTram entlastet die Achse Hauptbahnhof/Universität, weil sie viele der heute dort fahrenden Busse ersetzt. Der Schnellbus hingegen ist keine brauchbare Alternative. Und radeln kann man hier so sicher wie in jeder anderen Stadt mit Tram.

JA?

Wir denken: Unsere Stadt kann nur dann so lebenswert bleiben wie sie ist, wenn sie ihr Wachstum über die Stadtgrenzen hinaus denkt und Hand in Hand mit der Region gedeiht. Deshalb sagen wir JA zur Stadt und JA zur Bahn. Sie auch?

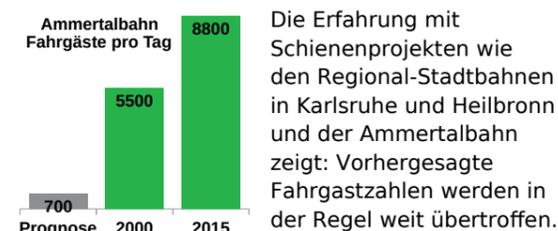
www.jazutuebingen.de  



Gute Gründe für die Innenstadtstrecke

Die Regional-Stadtbahn wird den ÖPNV in der Region nachhaltig verbessern. Durch das attraktive, komfortable Mobilitätsangebot werden viele Menschen vom Auto in die Stadtbahn umsteigen. Erst mit der Innenstadtstrecke profitiert Tübingen und die Region in vollem Umfang davon: Umsteigefreie Verbindungen werden den Auto-Pendelverkehr in Tübingen deutlich reduzieren und die Lebensqualität erhöhen.

Alternativen – wie zusätzliche Buslinien – wären hier nahezu wirkungslos. Das haben unabhängige Verkehrsplaner festgestellt.



Die standardisierte Bewertung bestätigt: Der volkswirtschaftliche Nutzen ist höher als die Kosten.

60% der Tübinger Arbeitsplätze liegen an der Innenstadtstrecke, Tendenz steigend. Durch die komfortable Anbindung des Stadtzentrums wird auch Kaufkraft aus dem Umland angelockt. Alle Haltestellen sind barrierefrei.

Der Radverkehr profitiert von der besseren Mitnahme und neuen Radwegen auf der Neckarbrücke und am Lustnauer Tor. Gummiprofile in den Schienenrillen sorgen für Sicherheit in Karlstraße und Mühlstraße. Die größere Kapazität der Stadtbahn entlastet die Mühlstraße.

Seit den 2000er Jahren erlebt die Straßenbahn weltweit eine Renaissance. Sie ist modern, effizient und attraktiv und wird in der weltoffenen Wissenschafts- und Technologiestadt Tübingen einen wichtigen Beitrag zu Verkehrswende und Klimaschutz leisten.

Sie haben es in der Hand:
Sagen Sie am 26.9. JA zur Regional-Stadtbahn mit Innenstadtstrecke!

Tübinger Bündnis InnenStadtStrecke

www.tuebiss.de



NEIN zur Tübinger Innenstadtstrecke



www.gleisfrei.org

Liebe Tübingerinnen und Tübinger,

wir sagen es sehr direkt:
Aufwachen, bevor der Bagger kommt!

Im Bürgerentscheid am 26.9. legen wir Tübingens Verkehrszukunft auf Jahrzehnte fest. Mit starren Straßenbahnzügen mitten durch die Mühlstraße oder mit flexiblen Elektrobussen ringförmig um die Stadt.

Es hilft nicht, wenn wir uns erst 2025 empören, wenn die ersten Pressluft-hämmer rattern und die Neckarbrücke abreißen. Zu oft haben wir zu spät auf Großprojekte reagiert.

Aber auch das ist Tübingen: Erfolgreiche Bürgerinitiativen haben viel erreicht gegen den Mehrheitswillen der Lokalpolitik, aber für das Wohl der Bürgerinnen und Bürger. Zum Beispiel das Schwabenhaus erhalten, die Nordtangente verhindert, das Trinkwasser aus dem Aubrunnen gesichert.

Brauchen wir eine Straßenbahn, die nur vom Hauptbahnhof in die Nordstadt fährt und zurück? Löst eine Straßenbahn in Stoßzeiten die Pkw-Staus in Lustnau, am Hechinger Eck oder an der Belthle-Kreuzung auf?

Sollen wir den Abriss der Neckarbrücke und jahrelange Großbaustellen in Kauf nehmen, nur damit sich - frühestens 2030 – neben den Bussen 300 Straßenbahnzüge täglich im 3 1/2-Minuten-Takt durch Karlstraße, Mühlstraße, Schimpfeck und Wilhelmstraße bimmeln? Lohnen sich dafür 280 Millionen Euro und mehr aus dem Steuersäckel?

Wir meinen: NEIN!

Tübingen ist keine beliebige Großstadt und kein Ballungsraum. Wir sind eine Stadt mit Universität, Charme, Geschichte und einzigartigem Stadtbild. Das dürfen Stahl-Ungetüme mit Betonbahnsteigen, starren Schienen, Oberleitungsmasten und Fahrdrähten nicht einfach platt machen.

Und das Klima hat noch nicht einmal etwas davon!

Wir müssen keine zehn Jahre warten. Schon ab morgen können wir eine Menge tun: den guten TüBus zu einem zukunftsfähigen System weiterentwickeln. Dazu gehören zusätzliche Ring- und Tangentiallinien rund um Tübingen, weitere Direktbuslinien aus dem Umland und eine entschlossene Umstellung auf CO₂-freie Antriebe der Busse.

Bahnpendler aus dem Umland können vom Hauptbahnhof, Westbahnhof und Au Ost an der Innenstadt vorbei direkt zu den wichtigsten Zielen in der Nordstadt gebracht werden. Nur an wenigen Stellen sind größere Baumaßnahmen für Bus-Vorrangspuren und Kreuzungen nötig. Die vorhandenen Straßen werden für den ÖPNV der Zukunft genutzt und ausgebaut.

Diese Veränderungen könnten morgen begonnen werden, kosten einen Bruchteil der Innenstadtstrecke und bringen auch für die Tübinger Busfahrgäste erhebliche Verbesserungen.

Unsere Bürgerinitiative hat viel Zuspruch von Ihnen erfahren, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger. Durch Unterschriften, in Gesprächen an unserem Infostand, mit Bannern an Ihren Häusern, in Leserbriefen, durch Spenden. Dafür Ihnen allen an dieser Stelle unseren ganz herzlichen Dank.

Nun haben wir nur noch eine Bitte: Wägen Sie die Vor- und Nachteile einer Tübinger Innenstadtstrecke ab. Für sich selbst, aber auch für die Gemeinschaft. Für Jung und Alt.

Informationen finden Sie auf unserer Homepage www.gleisfrei.org.
Stimmen Sie beim Bürgerentscheid am 26. September ab, nutzen Sie die Möglichkeit zur Briefwahl. Wir hoffen auf Ihr NEIN zur Tübinger Innenstadtstrecke.

Ihr Team der Bürgerinitiative
NEIN zur Tübinger Innenstadtstrecke



