

Mitteilung

im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

Betreff: Regionalstadtbahn

Bezug:

Anlagen: keine

Die Verwaltung teilt mit:

Im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt „Stuttgart 21“ wurde in den letzten Monaten die Angebotskonzeption 2020 des Landes Baden-Württemberg weiterentwickelt. Die Änderungen betreffen auch die Strecke Stuttgart – Reutlingen – Tübingen.

Neue Vorgabe des Landes für die laufende Untersuchung des volkswirtschaftlichen Nutzens ist folgende: neben dem vorgesehenen ganztägigen Halbstundentakt der Züge Stuttgart – Flughafen – Reutlingen – Tübingen ist nun auch der Zugverkehr Tübingen – Stuttgart über Plochingen ganztägig im 30-Minuten-Takt zu unterstellen. Bislang war diese Linie über Plochingen nur in der Hauptverkehrszeit halbstündlich, ansonsten stündlich vorgesehen. Die anzusetzende Zahl der Züge je Richtung steigt von 23 auf 36 Züge.

In der Summe werden damit 72 Züge je Tag und Richtung zwischen Tübingen, Reutlingen und Stuttgart unterstellt. Dies ergäbe zugleich einen ganztägigen Viertelstundentakt zwischen Tübingen und Reutlingen. Dieses Fahrplanangebot erscheint weder bedarfsgerecht noch finanzierbar. Es stellt sich insbesondere die Frage, warum die Landesregierung die heute vorhandenen freien Trassen auf der Neckarbahn nicht nutzt, wenn sie eine derart große Nachfrage unterstellt. Im Gegenteil, aus finanziellen Gründen wurden in den letzten Jahren vorhandene Züge im Berufsverkehr gestrichen und der Stundentakt am Wochenende mit der Regionalbahn auf einen Zweistundentakt reduziert. Dass im Berufsverkehr weniger Züge als heute verkehren, weil im Tunnelbahnhof kein Platz ist, nachts um elf jedoch viermal mehr Fahrten als heute angeboten werden, kann keine realistische Planung sein.

Trotzdem hat die fiktive Vergrößerung des Zugangebots auf der Neckarbahn gravierende Auswirkungen auf die Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Deren volkswirtschaftlicher Nutzen hängt wesentlich davon ab, welche zusätzlichen Fahrtangebote sie erlaubt. Wenn auf der Neckarbahn zwischen Reutlingen und Tübingen bereits ein Viertelstundentakt unterstellt ist, sind weitere Fahrten nur noch schwer unterzubringen und erhöhen den Fahrgastnutzen nicht mehr stark genug.

Es droht daher ein Absinken des für die Förderung maßgeblichen volkswirtschaftlichen Nutzenfaktors unter den kritischen Wert von 1,0. Dies ist besonders unverständlich, weil die nahezu abgeschlossene volkswirtschaftliche Nutzenbewertung auf einer vertraglich mit dem Land abgestimmten Grundlage erstellt werde. Diese Grundlage hat das Land nun aufgekündigt und damit die bereits nachgewiesene Förderwürdigkeit in Frage gestellt.

Die sechs Partner des Regional-Stadtbahn-Projekts sind derzeit im Gespräch mit dem Land Baden-Württemberg, wie mit dieser Änderung der Angebotskonzeption 2020 im Rahmen der Standardisierten Bewertung für die Regional-Stadtbahn umgegangen werden soll. Ziel ist es, hierzu bis Mitte April 2011 Klarheit herbeizuführen. Die Verwaltung vertritt dabei den Standpunkt, dass die Förderung der Regionalstadtbahn nicht durch Veränderungen der Planungen für Stuttgart 21 gefährdet werden darf.

Die sechs Partner des Regional-Stadtbahn-Projekts sind die Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalb, die Stadt Reutlingen und die Universitätsstadt Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb.