

**Universitätsstadt Tübingen**  
Oberbürgermeister  
Palmer, Boris Telefon: 07071-204-1200  
Gesch. Z.: / Oberbürgermeister

Vorlage 207b/2021  
Datum 06.07.2021

## Mitteilungsvorlage

zur Behandlung im **Gemeinderat**

---

**Betreff:** Zusammenfassung der Verhandlungen über Planung und  
Finanzierung der Regionalstadtbahn

**Bezug:**

Anlagen: 0

---

### Die Verwaltung teilt mit:

Die Stadtverwaltung, vertreten durch den Oberbürgermeister, hat im vergangenen Halbjahr mit den Partnern im Zweckverband Regionalstadtbahn, dem Landkreis Tübingen und der Universität Tübingen Verhandlungen über Planung und Finanzierung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb einschließlich der Innenstadstrecke Tübingen geführt. Die Ergebnisse werden hier in der Zusammenschau dargestellt.

Für die Planung der Innenstadstrecke mussten gegenüber dem Stand der Vorplanung 2018 zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der verkehrlichen Wirkungen wesentliche Änderungen vorgenommen werden. Der geplante Halt an der „Calwerstraße“ entfällt und wird durch den baulich wesentlich einfacher herzustellenden Halt „Innenstadtkliniken“ in der Gmelinstraße mit bedient. Die Halte Horemer und Beethovenweg entfallen ebenfalls wegen geringer Nachfrage. An Stelle der geplanten Streckenführung entlang des Berliner Rings wird eine kurze Stickerschließung von WHO vorgesehen. Die dadurch erzielte Beschleunigung der Fahrzeit und Verringerung der Baukosten bringt erhebliche Vorteile für die Fahrgäste, den Stadtteil und den volkswirtschaftlichen Nutzen.

Mit der Universität wurde aufgrund eines Gutachtens vereinbart, dass der maximal mögliche technische Schutz gegen Erschütterungen und elektromagnetische Störungen durchgängig von den Innenstadtkliniken bis zum Arboretum realisiert wird. Damit können alle Einrichtungen der Universität mit Ausnahme des Werner-Siemens-Imaging-Centers weiter betrieben werden. Dieses muss vor der Inbetriebnahme der Innenstadstrecke verlagert werden. Ein Baufeld dafür ist vorhanden, die Finanzierung muss mit dem Land und den Projektpartnern geklärt werden. Sie ist Teil des Verkehrsprojektes und darf nicht den Bauhaushalt der Universität belasten.

Die Verteilung der Kosten im Zweckverband und im Landkreis wurde aus Sicht der Stadtverwaltung fair gestaltet. Das Gesamtprojekt hat einen Kostenumfang von rund zwei Milliarden Euro, von denen 300 Millionen Euro kommunal zu tragen sind (alle Zahlen Preisstand 2016). Die Vereinbarung mit dem Landkreis Tübingen sichert ab, dass der Kreis alle nach dem Verteilschlüssel zu tragenden Kosten für Planung und Bau Regionalstadtbahn von insgesamt 140 Millionen Euro übernimmt. Die Stadt ist daran nur über die Kreisumlage beteiligt. Die Innenstadtstrecke macht von diesen 140 Millionen Euro voraussichtlich 40 Millionen Euro aus. Sollte die Innenstadtstrecke nicht gebaut werden, sind vom Landkreis also dennoch 100 Millionen Euro zu finanzieren. Der Großteil der Investitionskosten fällt im Gesamtnetz an. Die Finanzierung durch den sogenannten Solidarsockel und der hohe Anteil an Schienenstrecken auf Gemarkung des Landkreis Tübingen führt dazu, dass der Landkreis mehr als 40% der kommunalen Kostenanteile tragen muss. Dies ist gerechtfertigt, weil im Landkreis auch der größte Nutzen durch die mit Abstand beste Schienenerschließung in der Region entsteht. Die nominal anfallenden Kosten hängen vom Zeitpunkt der Realisierung ab. Stand heute müssen alle vorgenannten Zahlen mit etwa 20% gesteigert werden, um den Preisstand 2021 abzubilden. Die Investitionen in die Regionalstadtbahn wird der Landkreis voraussichtlich mit Krediten finanzieren, so dass nur Zins und Tilgung über die Kreisumlage auf die Stadt überwälzt werden. Die jährliche Belastung des städtischen Haushalts durch den Bau der Innenstadtstrecke wird daher bei etwa 500.000 Euro liegen.

Für den Betrieb der Stadtbahn wurde im Zweckverband ein Kostenschlüssel vereinbart, der wesentlich am Nutzen für die Fahrgäste anknüpft und die Kosten deren Wohnortgemeinden zuteilt. Angesichts der großen Zahl an Pendlern, die vor allem die Innenstadtstrecke nutzen werden, führt dies dazu, dass auch für den Betrieb der Stadtbahnzüge in Tübingen eine Mitfinanzierung der Nachbargemeinden und Projektpartner gesichert ist. Je nach Umfang des Angebotes und Höhe der Landeszuschüsse prognostiziert der Zweckverband jährliche Betriebskostendefizite zwischen 3,4 und 4,2 Millionen Euro jährlich. Mit dem Landkreis Tübingen wurde vereinbart, dass er diese zur Hälfte übernimmt. Für den Betrieb der Stadtbahn im gesamten Stadtgebiet muss die Stadt also direkt rund 2 Millionen Euro jährlich aufwenden. Etwa die Hälfte dieses Abmangels entfällt auf die Innenstadtstrecke.

Auf der anderen Seite entfallen mit dem im Juli vorgestellten Busnetz rund 600.000 Buskilometer pro Jahr, weil sie durch die Stadtbahnfahrten ersetzt werden. Wie hoch die dadurch entstehenden Einsparungen für die Stadt sind, kann heute nicht exakt beziffert werden. Der Kostendeckungsgrad des Busverkehrs wird aus heutiger Sicht erheblich sinken, weil Elektrobusse erheblich teurer sind als Dieselsebusse. Diese müssen aber aus Klimaschutzgründen und aufgrund europäischer Vorgaben bis 2030 weitgehend ausrangiert werden. Die Stadtverwaltung schätzt daher, dass die entfallenden Buskilometer einer Ersparnis von bis zu zwei Millionen Euro jährlich für die Stadtwerke entsprechen werden. Der Großteil dieser Ersparnis tritt nur ein, wenn die Innenstadtstrecke gebaut wird.

Nach einer Diskussion im Kreistag wurde eine Revisionsklausel in die Vereinbarung zwischen Kreis und Stadt aufgenommen, die besagt, dass der Anteil der Stadt am Abmangel steigen soll, wenn sich nach 5 Jahren Vollbetrieb eine Steigerung der Steuerkraftsumme in der Stadt ergibt, die 10% über der Entwicklung im Landkreis liegt.

In der Gesamtschau ergibt sich aus diesen Vereinbarungen folgendes finanzielles Bild:  
Falls die Innenstadtstrecke der Stadtbahn nicht gebaut wird, zahlt die Stadt an den Landkreis ca. 45 Millionen Euro für Planung und Bau der Regionalstadtbahn Neckar-Alb über die Kreisumlage. Falls die Innenstadtstrecke gebaut wird, erhöhen sich die Planungs- und Baukosten, die über die Kreisumlage zu zahlen sind, auf ca. 60 Millionen Euro. Die Betriebskosten der Stadtbahn auf Tübinger Gemarkung werden in der Stadtkasse mit etwa 3 Millionen Euro zu Buche schlagen, davon 2 Millionen direkt, eine Million über die Kreisumlage. Auf der anderen Seite entfallen aber von der Stadt zu zahlende Defizite für den Busverkehr in Höhe von bis zu zwei Millionen Euro. Der Tübus erfordert heute einen

jährlichen Zuschuss von vier Millionen Euro. Das deutlich verbesserte Angebot von TüBus und Stadtbahn würde die Stadtkasse mit etwa fünf Millionen Euro jährlichem Zuschussbedarf belasten. Diese erhöhte Belastung entsteht bereits bei Realisierung der Regionalstadtbahn auf den vier bestehenden Bahnstrecken im Stadtgebiet. Die Innenstadtstrecke erhöht den Zuschussbedarf durch die Stadt nicht weiter. Ursächlich dafür sind die Mitfinanzierung des Landkreises und die Einsparung im Busverkehr, die nur mit Innenstadtstrecke gegeben sind.

Die Gesamtbelastung des städtischen Haushalts bleibt angesichts der langen Abschreibungszeiträume der Schieneninfrastruktur in einem Bereich, die verträglich ist und keine relevanten Abstriche bei anderen kommunalen Aufgaben befürchten lässt. Dies liegt wesentlich darin begründet, dass Bund und Land für den Bau und Betrieb der Regionalstadtbahn erhebliche Summen bereitstellen. Diese Mittel sind zweckgebunden und fließen in andere Regionen, falls Tübingen die Regionalstadtbahn nicht realisiert.