

Drei alternative Verkehrssysteme für die Tübinger Innenstadtstrecke:

Tramtrain - Siemens Avenio - Light Train (Hess)

| | Regionalstadtbahn | Moderne Niederflur-Straßenbahn | Trolleybus an der Oberleitung |
|--|---------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Länge | 37m Doppelgelenk | 36,8 m Dreifachgelenk | 24,7 m Doppelgelenk |
| Breite | 2,65 | 2,30 | 2,55 |
| Bahnsteig-Höhe | 55 cm | 30 cm | 30 cm |
| Spurbreite | 143,5 cm | 143,5 cm | - |
| Leergewicht | 62 t | 45 t | ca. 24 t |
| Kapazität | 242 Pers. | 232 Pers. | 235 Pers. |
| Gewicht Pro Person bei 120 Pers. | 591 kg | 450 kg | 275 kg |
| Max. Geschwindigkeit | 100 km/h | 70 km/h | 60 km/h |
| Energie- versorgung | Fahrdrabt | Fahrdrabt / optional Batterie | Fahrdrabt/ optional Batterie |

Quellen: Herstellerangaben

Tramtrain der Regionalstadtbahn

- + kann auf dem Netz der DB fahren, deshalb sind umsteigefreie Verbindungen bis Waldhäuser-Ost möglich
- Stadtverkehr in Tübingen insgesamt wird verschlechtert zugunsten des Verkehrs aus dem Umland
- Viel neue Infrastruktur nötig: Neckarbrücke, Verlegung von städt. Versorgungsleitungen unter dem Gleisbett
- Magnetfeld und Erschütterungsproblematik (Uni, Anwohner)
- Wichtigste Tübinger ÖPV-Hauptverkehrslinie wäre nicht mehr in städtischer Hand
- Verspätungen aus dem Betrieb im Umland -teils einspurig- werden ins Tübinger Stadtgebiet eingetragen, und umgekehrt.
- Zu große Fahrzeuge außerhalb der Stoßzeiten
- Zusätzliches Umsteigen wird innerhalb des Tübinger Stadtgebietes notwendig, z. B. Linie 5
- 55 cm Rampen an den Haltestellen
- Realisierungszeitplan ungewiss: 2030? 2035?

Niederflurstraßenbahn

- + In Regie der Tübinger Verkehrsbetriebe organisierbar
- + Keine Rampen an den Haltestellen, die gemeinsam mit Tü-Bussen nutzbar sind
- + Verspätungen aus dem Umland ohne Auswirkung auf den Stadtverkehr und umgekehrt
- ? Neckarbrücke muss nicht erneuert werden, leichtere Fahrzeuge, kein Gewicht durch Haltestellenrampen
- ? Weniger Probleme für Uni und Klinik durch optionalen abschnittsweisen Batteriebetrieb. (Magnet, Erschütterung)
- Probleme von Schienen auf nicht eigener Trasse wie bei der RSB
- Finanzierung nicht so hoch bezuschusst wie RSB, dafür insgesamt kostengünstiger

Trolleybus am Fahrdrabt

- + Geringere Kosten, umweltfreundlich, schnell in Eigenregie realisierbar
Kosten pro km Strecke bei doppeltem Fahrdrabt: ca. 1. Mio Euro (M.Schmitz, VDV)
- + kann flexibel ausweichen. Mühlstraße: Müllautos, Lieferfahrzeuge, Krankenwagen, Baugerüste, Feuerwehr
- + Bergstrecken und unproblematische Abschnitte mit Fahrdrabt, der ist nicht notwendig bei Talfahrten und auf Kreuzungen, Neckarbrücke, sensible Uni-Institute