

Argumente für Alternativen zur ISS

Die Stadtbahn durch die Innenstadt ist überflüssig, unökologisch, teuer

1. Regionalstadtbahn: **Ja** Innenstadtstrecke: **Nein**

- Die sechs geplanten Regionalstadtbahn-Haltestellen auf Tübinger Stadtgebiet - Derendingen – Behördenzentrum – Westbahnhof – Hauptbahnhof – Güterbahnhof - Au Ost vernetzen die gesamte Stadt sehr gut mit der Region, auch ohne Innenstadtstrecke.
- Die 8 km lange Sackgassenstrecke erfüllt wenig zusätzliche Funktionen für Tübingen und ist nicht netzdienlich. Auch die erfolgreichen neuen Regionalstadtbahnen in Skandinavien (wie z.B. in Aarhus) führen jeweils nur an mehrere Haltepunkte entlang der Stadt und gerade nicht in die auch dort engen alten Städte dort hinein.
- Zur teilweisen Abdeckung der hohen Kosten der Innenstadtstrecke sind **33 % weniger Tü-Busse geplant**: Das werden die Tübinger Busnutzer als große Verschlechterung zu spüren bekommen,
 - durch mehr innerstädtische Umstiege und
 - durch ungünstigere/wegfallende Busanbindungen in Teilen der Stadt und einigen Teilorten
- Die starren Schienen ohne Ausweichmöglichkeiten machen aus jeder Störung auf der innenstädtischen Strecke (Unfall, Maschinenschaden, Feuerwehreinsatz etc.) potentiell einen verkehrlichen Super-Straßenbahn-Stau (mit Folgen sowohl für gesamten innerstädtischen wie für den regionalen Verkehr).

2. Die Veränderungen unserer Stadt durch die Innenstadtstrecke sind inakzeptabel:

- **Kein Abriss der Neckarbrücke!**
Die Behauptung ist falsch, die 120 Jahre alte Neckarbrücke sei „ohnehin bald fällig“. Die Brücke weist keinerlei Hinweise auf konstruktive Schäden auf und hat voraussichtlich noch viele Jahrzehnte vor sich (außer die Regionalstadtbahn erzwingt einen Abbruch).
- Das einzigartige Stadtbild unserer mittelalterlichen Stadt verträgt sich nicht mit den für die Stadtbahn erforderlichen Groß- und Neubauten, mit Fahrdrähten, Rampen und Hochbahnsteigen.

3. Nadelöhr Mühlstraße ungelöst und mit Stadtbahn unlösbar

- Die Mühlstraße ist für bisherige Verkehre plus Stadtbahn zu schmal. Sie wird nicht breiter. Eine geplante neue und dabei verbreiterte Brücke und die weiterhin enge Mühlstraße verschärfen diese Probleme statt sie zu lösen.
- Schienen sind gefährliche Radfallen, zumal in der engen Mühlstraße.

4. Megaprojekt zu Megakosten und alles zahlt am Ende der Steuerzahler.

Die Wirtschaftlichkeit und die Verteilung der Kosten sind offen.

- Die letzte Kostenschätzung 2018 kam alleine für den Bau der Strecke auf € 232 Mio. Investitionskosten. Das Risiko der mehrfachen Kostensteigerungen bei öffentlichen Großprojekten ist hoch (z.B. Stuttgart 21)
- Hohe und bisher unbekannte Zusatzkosten für die Infrastruktur, Fahrzeuge und später den Betriebs. .
- Die zentral wichtige Verteilung der Investitions- und Betriebskosten in der Region ist offen.
- Die Standardisierte Bewertung zeigt aktuell keinen klaren volkswirtschaftlichen Nutzen der Innenstadtstrecke.
- Trotz Bundes- und Landeszuschüssen zahlen letztlich wir als Steuerzahler die gesamten Kosten.
- Was zahlen wir am Ende in Tübingen? Kein Blankoscheck zu Lasten zukünftiger Haushalte der Stadt!
Die Gesamtkosten einschließlich der Zuschüsse müssen später erwirtschaftet werden.

5. Die Folgen der Großbaustelle Tübingen wirken für Handel und Gewerbe in der Innenstadt existenzbedrohend. Auf die Bevölkerung kommen über Jahre zahlreiche Beeinträchtigungen und große Umwege zu.

- Mindestens 5 Jahre Großbaustelle (und das nach Jahren des Umbaus von Europaplatz und Steinlachbrücke)
- Ein Neubau der Neckarbrücke verursacht eine Abschnürung der Altstadt nach Süden für mindestens 2 Jahre.

Argumente für Alternativen zur ISS

- **Der schwierige Handel und das Gewerbe in der Innenstadt werden dadurch in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht.** Sie haben zumal nach Corona keine Reserven für ein fünfjähriges „Überwintern“.

6. Die ökologische Gesamtbilanz ist umstritten.

Wir sind überzeugt, dass die Alternativen zur Stadtbahn ökologischer sind und finden überzeugende Argumente dafür in den Studien des Umweltbundesamtes.

- **Die Innenstadt-Bahn startet 2030 mit hohen ökologischen Vorbelastungen aus dem Bau der Strecke.** *Graue Energie in Beton, Stahl, Materialien für den Bau der Strecke und mehrerer Großbauwerke dort.*
- **Diese ökologische Anfangs-Hypothek kann die Stadtbahn im späteren Betrieb nicht abtragen, im Gegenteil.** Das würde nach unserer Deutung der Studien des Umweltbundesamtes sogar im Vergleich zu Dieselbusflotten gelten. Gegenüber zukünftig elektrisch betriebenen Bussen - *für Tübingen ab 2030 zu 100% beschlossen*- fällt die Stadtbahn ökologisch noch weiter zurück., u.a. durch ihr viel höheres Gewicht pro Fahrgast. Der vom Bau der Strecke mitgebrachte ökologische Nachteil der Stadtbahn vergrößert sich im Betrieb also sogar laufend weiter.
- **Ökologische Vorteile werden von den Befürwortern der Innenstadtstrecke vor allem aus einem vermuteten höheren Umstieg von Pendlern auf die RSB argumentiert. Nach unserer Analyse wiegen diese positiven Effekte die vorgenannten ökologischen Nachteile der Stadtbahn keineswegs auf.** *Es kann nur geschätzt werden, wie viele der maximal möglichen 7.500 Umsteiger unter den Einpendlern überhaupt auf den ÖPNV umsteigen würden. Wir haben aus Fairness eine extrem hohe Umstiegsrate von 50% angenommen, die bisher noch niemals erreicht wurden.*

7. Elektromagnetische Strahlung und Erschütterungen

Die von Straßenbahnen ausgehende elektromagnetische Streustrahlung hat an Neubaustrecken in anderen Städten zu enormen Konsequenzen für angrenzende Gebäude und die dortige Technik geführt.

Die Folgen und deren hohe Kosten in Tübingen entlang der Strecke- bei der Universität und den Kliniken sowie bei Privaten (vor allem Arztpraxen) - sind bis heute unbekannt. Wir schätzen sie als sehr hoch ein: Wir vermuten z.B. einen erforderlichen Umzug und Neubau der Neonatologie der Frauenklinik.

Wir wollen die erstellten Gutachten sehen und prüfen können. Sie dürfen kein Staatsgeheimnis bleiben.

8. Wir verbauen uns mit Schienen und Stadtbahn die technische Zukunft. Die Alternativen sind besser, schneller, günstiger und technologieoffen.

- **Der zukünftige Verkehr ist funktionell und ökologisch auch ohne Innenstadtstrecke gut lösbar.**
- **Die Alternativen sind alle elektrisch. Sie fahren innerstädtisch abgasfrei.**
 - **Elektrisch angetriebene Busse** gibt es bereits heute drei denkbaren Versionen
 - **batterieelektrisch**
 - **mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb oder**
 - **mit Oberleitungen** bzw. sog. Kurzladestationen/Pantographen
 - **Seilbahnlösungen** (*eine theoretisch interessante Möglichkeit, aber mit vielen offenen Fragen*)
- **Die Technik für alle diese Alternativen ist heute schon einsatzbereit und am Markt.** Zusätzliche Typen und Kostensenkungen stehen bevor. Aktuell höhere Kosten gegenüber Dieselbussen werden mit 80% bezuschusst.
- **Diese alternativen Lösungen**
 - **können sofort eingeführt werden** und so zu viel frühen Verbesserungen der Klimabilanz führen. Die Straßenbahn wird frühestens 2030 - und da erst im ersten Bauabschnitt - in Betrieb gehen.
 - **sind um Größenordnungen günstiger**, sowohl bei den Anfangsinvestitionen wie im späteren Betrieb,
 - **sind leichter an veränderte Bedarfe der Stadt in den kommenden Jahrzehnten anzupassen**,
 - **sind technologieoffen für alles, was später an technologischen Veränderungen noch kommen mag.**
- **Der Tübinger Busverkehr kann mit den alternativen Lösungen bereits sehr schnell, das heißt weit vor 2030**
 - **mit neuen Streckenführungen (auf sog. Tangentiallinien) von den sechs zukünftigen Stadtbahnhöfen direkt zu großen Zielen** (Kliniken, Morgenstelle, Technologiepark) **sowie**
 - **auf dedizierten, staufreien Schnellbustrassen auf vielen unserer Straßen**

alle Erfordernisse erfüllen und den ÖPNV unserer Stadt deutlich attraktiver für einen Umstieg machen.

Beim Bau der sehr teuren Innenstadtstrecke verbieten sich solche Maßnahmen aus wirtschaftlichen Gründen.