

Acht Gründe sprechen gegen die Innenstadtstrecke

Die Stadtbahn durch die Innenstadt ist überflüssig, unökologisch, teuer und passt nicht mehr in die Mobilitätskonzepte der heutigen Zeit.

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

- Die sechs geplanten Regionalstadtbahn-Haltestellen auf Tübinger Stadtgebiet - *Derendingen – Behördenzentrum – Westbahnhof – Hauptbahnhof – Güterbahnhof - Au Ost – und vier in den Teilorten – Unterjesingen – Bühl -Kilchberg – Weilheim* - 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 innerstädtischen 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 von der Bürgerschaft 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.
- Das ist existenzbedrohend für Handel und das Gewerbe in der Innenstadt.

Acht Gründe sprechen gegen die Innenstadtstrecke

6. Die ökologische Gesamtbilanz der Bahn durch die Stadt ist schlecht.

Die Alternativen zur Stadtbahn sind deutlich ökologischer.

- **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 führen zu einem CO₂-Rucksack von über 30.000 Tonnen, bevor die erste Bahn rollt.
- **Diese ökologische Anfangs-Hypothek kann die Stadtbahn im späteren Betrieb nicht abtragen, im Gegenteil.** Das würde nach den Studien des Umweltbundesamtes sogar im Vergleich zu Dieselbusflotten gelten. Gegenüber zukünftig elektrisch betriebenen Bussen - für Tübingen eine beschlossene Sache - fällt die Stadtbahn ökologisch noch weiter zurück., u.a. durch ihr viel höheres Gewicht der Züge pro Fahrgast. Der beim Bau der Strecke sich aufbauende CO₂-Rucksack der Stadtbahn von über 30.000 t vergrößert sich im späteren Betrieb 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. Selbst eine 50% Umsteiger-Quote vom Individualverkehr auf den ÖPNV könnte den Nachteil nicht ausgleichen.**

7. Elektromagnetische Strahlung und Erschütterungen, weil die Trasse falsch verläuft.

Die von Straßenbahnen ausgehende elektromagnetische Strahlung und Erschütterungen haben 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, die extrem nah an Universität, Instituten und Kliniken sowie bei Privaten (vor allem Arztpraxen) vorbeiführt, waren lange in den Details unbekannt. Seit März 2021 liegt nun das Gutachten vor und es bestätigt die schlimmsten Befürchtungen: Bisher sind zwar erst wenige der dort beschriebenen Beeinträchtigungen in den Kosten abgeschätzt (wie die Abschirmung und Dämpfung der Gleise, der Abriss, Neubau und Verlegung des Werner Siemens Komplexes), bereits offensichtlich wurde dabei aber, dass die € 50 Mio. Schwelle an Zusatzbelastungen überschritten werden wird. Die vorher noch mit € 232 Mio. geschätzten Kosten streben damit bereits heute auf die Marke von € 300 Mio. zu. Was dann beim Bau solcher Großprojekte später noch im Bauverlauf hinzukommt, ist von Projekten wie Stuttgart 21 hinlänglich bekannt.

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 und können ab morgen innerstädtisch abgasfrei fahren.**
 - **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 Dieselnissen werden mit 80% bezuschusst. **Diese alternativen Lösungen, wir meinen am sinnvollsten in Form des Alternativen Bussystems**
 - **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 einzelnen der 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 machen.

Beim Bau der sehr teuren Innenstadtstrecke verbieten sich solche Optimierungsmaßnahmen des Busverkehrs schon allein aus wirtschaftlichen Gründen.