

Acht Gründe gegen die Innenstadtstrecke? Nein, acht Gründe dafür!

1. Regional-Stadtbahn - gut nur mit Innenstadtstrecke!

Die Innenstadtstrecke bringt die Pendelnden bequem und häufig **umsteigefrei** zu ihren Arbeitsplätzen. Dadurch **steigen mehr Autofahrer/innen auf den ÖPNV um**, und **Tübingens Straßen werden entlastet**.

Das TüBus-Netz wird nicht ausgedünnt, sondern optimiert und mit der Bahn verknüpft, stets am Bedarf ausgerichtet. Die Anbindung der Teilorte durch Busse bleibt erhalten, zusätzlich fährt die Regional-Stadtbahn.

Viele andere Städte haben gut funktionierende Straßenbahnsysteme,

Störungen mit Blockierung der Schienen sind extrem selten. Bei einer solchen Störung können die Bahnen von beiden Seiten bis zur Unterbrechung pendeln. Busse können das nicht, weil sie nicht auf der Stelle wenden können.

2. Die Veränderungen unserer Stadt durch die Innenstadtstrecke sind positiv.

Durch den reduzierten Auto-Pendelverkehr werden die Straßen entlastet.

Das erhöht die Lebensqualität.

Die Neckarbrücke ist über 100 Jahre alt. Sie ist aus Stampfbeton, der nicht mit Stahl verstärkt ist. **Die gleich alte Steinlachbrücke wird derzeit erneuert**. Der angebaute Fußgängerteil auf der Westseite aus den 1950er Jahren ist beschädigt und muss auf jeden Fall in den nächsten Jahren erneuert werden, das hat auch der von den Stadtbahngegnern beauftragte Experte bestätigt. **Auch wenn die Neckarbrücke selbst noch keine Risse zeigt, kann niemand seriös vorhersagen, wie lange sie selbst bei der derzeitigen Belastung noch halten würde. Bei auftretenden Rissen müsste sie evtl. sehr kurzfristig gesperrt und erneuert werden**. Käme die Stadtbahn nicht, ginge der Neubau dann voll und ganz auf Kosten des städtischen Haushalts.

Ein Neubau bietet die Chance für barrierefreie Bus- und Bahnsteige und mehr Platz für den Radverkehr.

Die Stadtbahn benötigt pro Richtung nur einen einfachen Fahrdraht, der sich gut an Häusern, Straßenbeleuchtung oder filigranen Masten befestigen lässt.

Dass das **Stadtbild dadurch nicht unzumutbar beeinträchtigt** wird, lässt sich in vielen Städten, z.B. in Bad Wildbad, besichtigen.

3. An der Mühlstraße wird es nicht scheitern.

Die Stadtbahn ist nicht breiter als ein Bus, aber durch die Schienen spurtreu. Durch die größere Kapazität können mehr Fahrgäste mit weniger Fahrzeugen komfortabel befördert werden. Die Zahl der Fahrzeuge in der Mühlstraße nimmt durch die Stadtbahn eher ab.

Die Schienen können mit Gummiprofilen verschlossen werden, deren Einsatz in Basel, Köln und Bochum bereits geplant ist. Tests mit Fahrradfahrern/innen und mehreren 100.000 Straßenbahn-Überfahrten sind erfolgreich verlaufen. Sind die Schienen auf diese Weise entschärft, muss man die Aufteilung der Mühlstraße nicht verändern.

4. Die Kosten lohnen sich und werden zum größten Teil solidarisch von Bund, Land und Landkreis getragen.

Die Standardisierte Bewertung hat klar ergeben, dass der **volkswirtschaftliche Nutzen der gesamten Regional-Stadtbahn**, vorwiegend durch vermiedene Autofahrten, **um 20% höher liegt als die Kosten**. Etwa ein Viertel der Fahrgäste und der vermiedenen Autofahrten geht auf das Konto der Tübinger Innenstadtstrecke - der Anteil der Kosten am Gesamtprojekt liegt dagegen bei nur etwas über 10 %. Die Investitionskosten für die Innenstadtstrecke, die nicht durch Fördergelder von Bund und Land abgedeckt sind,

werden solidarisch auf den Landkreis umgelegt. **Die Betriebskosten der Innenstadtstrecke sind niedriger als die eines entsprechenden Bussystems**, vorwiegend wegen weniger Fahrpersonal und weniger Straßenverschleiß.

5. Die Bauzeit von ca. 3 Jahren lässt sich in überschaubare Einzelabschnitte aufteilen.

Die Beispiele von Heilbronn und Ulm zeigen: **Bei guter Planung lässt sich eine Stadtbahnstrecke in etwa 3 Jahren unter Einhaltung des Zeit- und Kostenrahmens realisieren.** Die Neckarbrücke wird während des Neubaus immer halbseitig befahrbar sein, weil sie in zwei Teilen erneuert werden kann. Die anderen Bauabschnitte können jeweils in 4-6 Monaten umgesetzt werden, so dass die Beeinträchtigungen der Anlieger minimal sind.

6. Die Innenstadtstrecke ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.

Das durch den Bau verursachte CO2 wird nach einer sehr vorsichtigen Rechnung der Stadt **innerhalb etwa 1-2 Jahrzehnten durch die vermiedenen Autofahrten kompensiert.** Die Bilanz kann noch günstiger ausfallen, denn einerseits wird an der CO2-Reduzierung der Stahl- und Zementproduktion bereits gearbeitet, andererseits wird auch 2035 nach einer Rechnung des Öko-Instituts noch etwa die Hälfte des Autoverkehrs mit Verbrennungsmotor betrieben.

7. Keine unlösbaren Probleme für Messgeräte der Universität durch die Innenstadtstrecke.

Erschütterungen und elektromagnetische Störungen durch die Stadtbahn können kompensiert werden. Das hat z.B. in Ulm gut funktioniert. Gemäß dem von der Universität Tübingen beauftragten Gutachten gibt es bei Anwendung der Kompensationsmaßnahmen **in 40-50 m Entfernung von der Stadtbahnstrecke keine Beeinträchtigung von Messgeräten** mehr. Diese Maßnahmen wurden der Universität als Teil der Stadtbahnprojekts zugesagt und in die Kostenrechnung einbezogen. Nur das unmittelbar an der Strecke stehende Werner Siemens Imaging Center müsste umziehen, die Kostenübernahme hierfür muss zwischen Stadt, Universität und Land noch ausgehandelt werden. Dennoch **unterstützt die Universität die Innenstadtstrecke vorbehaltlos**, weil sie in hohem Maße von der besseren Anbindung profitiert.

8. Die Stadtbahn ist modern, komfortabel und effizient und wird wie kein anderes Verkehrsmittel Tübingens Straßen vom Autoverkehr entlasten.

60% der Tübinger Arbeitsplätze liegen an der Innenstadtstrecke, und das wird sich auch so bald nicht ändern. Nur der Fahrkomfort der Regional-Stadtbahn und die vielfach umsteigefreien Verbindungen werden die Menschen, die heute zu 75% mit dem Auto nach Tübingen einpendeln, in größerer Zahl zum **Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr** bewegen.

Die Alternativenprüfung hat klar ergeben, dass ein Bussystem dies nicht leistet. Zusätzlich wäre es wegen höherer Kosten für Fahrpersonal und Straßenunterhalt teurer im Betrieb. **Die Elektrifizierung der TüBus-Flotte wird unabhängig von der Stadtbahn kommen.** Der Fahrplan von Bussen und Bahnen kann jederzeit dem Bedarf angepasst werden. **Wir brauchen die höhere Effizienz der Stadtbahn**, weil die Zahl der Arbeitsplätze in Tübingen eher noch wachsen wird und wir keinen Platz für noch mehr Autoverkehr und Parkplätze haben.

Am 26.9. JA zur Innenstadtstrecke!