

Acht Gründe sprechen für das Alternative Bussystem

Das **Alternative Bussystem** ist die bessere Zukunftslösung für den Verkehr in unserer Stadt und für die Anbindung an die Region: **Zukunftsoffen, effizient, ökologisch und ökonomisch**. Es ist einer Straßenbahn durch die Innenstadt deutlich überlegen. Das Alternative Bussystem ist zugleich die einzig sinnvolle Übergangslösung an diesem historischen Wendepunkt zu einer veränderten Mobilität in unseren Städten.

1. Das Alternative Bussystem fährt die Vorteile der Regionalstadtbahn voll ein.

Zehn Haltepunkte der Regionalstadtbahn verbinden Tübingen zukünftig bequem mit der Region. Die wesentlichen Vorteile der Regionalstadtbahn verwirklichen sich bereits durch diese vielen Haltepunkte in der Stadt und in den Ortsteilen. Die zusätzliche sackgassenartige Innenstadstrecke ist dafür nicht erforderlich. Die „Umsteigefreiheit“ wird von den Befürwortern der Innenstadstrecke zu Unrecht zum heiligen Gral verklärt. Das alternative Bussystem lässt sich so effizient und anpassungsfähig mit der Regionalstadtbahn verbinden, dass der Umstieg nicht ins Gewicht fällt.

2. Das Alternative Bussystem ermöglicht sofort den Umstieg auf den ökologischen Verkehr der Zukunft.

Mit der Schaffung eines modernen d.h. im Betrieb abgasfreien und leisen Bussystems kann sofort begonnen werden. Der Startpunkt der Innenstadstrecke wäre dagegen frühestens das Jahr 2030. Die rasche und volle Elektrifizierung der Busflotte und die Einrichtung eigener Busspuren für Schnellbuslinien könnten morgen starten. Dieser ökologische Umbau lässt sich ohne nennenswerte Störungen der Stadt in wenigen Jahren erreichen. Die beim Bau der Innenstadstrecke bis 2030 andauernden Tiefbauarbeiten, der Neckarbrückenabriss und -neubau und damit die jahrelange faktische Lähmung der Innenstadt würden vermieden. So können sich Einzelhandel, Gastronomie und Tourismus von den Folgen der Corona-Seuche erholen und würden nicht in einen jahrelangen Umbau-Lock-down geschickt.

3. Das Alternative Bussystem nutzt klug die vorhandene Infrastruktur.

Die Infrastruktur für das Alternative Bussystem (Straßen, Haltestellen, Bahnhöfe) ist weitgehend vorhanden. An besonders kritischen Stellen (Einfallstraßen und Kreuzungen) werden zusätzlich Vorrangspuren eingerichtet, um die Busse vom Individualverkehr unabhängiger und schneller zu machen. Diese Maßnahmen brauchen wenig Platz und kosten allenfalls einen Bruchteil der doppelspurigen Gleisbetten, Rampen und hohen Haltestellen der Innenstadstrecke. Für den Radverkehr ergeben sich keine Sturzgefahren durch Gleise, sondern es entstehen durch neue Busspuren im Gegenteil viele „Win-Win-Situationen“ für den ÖPNV und den Radverkehr. Man kann das bereits beispielhaft an der Verkehrsräumteilung am Stadtgraben ablesen.

4. Das Alternative Bussystem wird mit Tangentiallinien intelligenter und schneller.

Durch zusätzliche tangentielle Buslinien werden nicht mehr alle Passagiere sternförmig vom Hauptbahnhof durch die enge Innenstadt zu ihren Zielen befördert. Es wird ein Angebot geschaffen, von einzelnen der zehn künftigen Bahnhaltepunkten auf neuen Buslinien um die Innenstadt außen herum direkt und schnell, weitgehend auf separaten Busspuren zu den aufkommensstarken Zielen zu gelangen. Nicht nur Pendler, auch viele TübingerInnen werden von diesen Verbesserungen profitieren.

Beispiele: *Au Ost-Nürtinger Straße-Wilhelmstraße-Nordring-WHO-Cybervalley. Von dort zurück. Oder weiter zu: Wanne-Morgenstelle-Kliniken Berg-Stadt. Eine andere Variante: Tbg. Hbf./Südseite-Schloßberg-tunnel-Westbahnhof-Hagellocher Weg-Ebenhalde-Kliniken Berg oder Wanne-WHO usw.*

5. Das Alternative Bussystem bewahrt diese Stadt, erhält das Neckarbrücken-Ensemble und macht die Mühl- und Wilhelmstraße noch lebenswerter.

Unser Zentrum und der südliche Stadteingang würden durch die zusätzlichen tangentialen Buslinien vor allem in den Stoßzeiten wesentlich vom Busverkehr entlastet. Die Mühlstraße würde richtig gute Bedingungen für Radfahrende bekommen! Und die alte Neckarbrücke könnte noch sehr lange vor den Neckarfront stehen bleiben, denn ihr fehlt nichts. Sie würde halt nur keine Bahn und Bahnsteige auf sich tragen können. Ohne Innenstadstrecke darf sie dort stehen bleiben.

6. Das Alternative Bussystem erhält die finanziellen Freiheiten der Stadt und wir verjubeln auch nicht egoistisch Steuermittel des Landes und des Bundes.

Der Ausbau eines modernen Schnellbussystems kostet nur einen kleinen Bruchteil der Innenstadtbahn: Dessen massive Kosten fangen bei den weit über € 250 Mio. für den Bau der Schieneninfrastruktur an, setzen sich bei der teuren Fahrzeugbeschaffung fort und enden bei vergleichsweise sehr hohen Betriebskosten, die auf Dauer eine große finanzielle Belastung der Stadt und Bürgerschaft bleiben werden. Obwohl der Förderanteil bei der anfänglichen Investition der Innenstadtbahn hoch ist, werden die Abschreibungen, die Schuldentilgung, wie der teure spätere Betrieb der Innenstadtbahn unsere Stadt auf Jahrzehnte finanziell enorm einschränken. Die Bundes- und Landesmittel der Förderung der Innenstadtbahn müssen letztlich auch wir Steuerzahler aufbringen.

7. Das Alternative Bussystem ist erste Wahl, wenn das Klima selbst wählen darf.

Das Alternative Bussystem ist der Innenstadtbahn bei der Vermeidung und Reduzierung von Umweltbelastung weit überlegen. Schon beim Bau der Innenstadtbahn durch Tübingen baut sich durch die enormen Mengen an Beton, Stahl und durch die neuen Großbauwerke ein riesiger CO₂-Rucksack auf. Im Vergleich dazu fällt diese Umweltbelastung bei der Herstellung des Alternativen Bussystems verschwindend klein aus. Die Straßenbahn kann im Vergleich zu elektrisch betriebenen Buslösungen ihren ökologischen Nachteil aus dem Bau der Strecke auch nicht etwa im späteren Betrieb abgetragen. Im Gegenteil, aus dem hohen Leergewicht von 58 Tonnen und der starren Größe der Zügeinheiten ergeben sich über die Jahrzehnte noch weitere Mehrbelastungen des Klimas. In der Gesamtschau ist der Bau der Innenstadtbahn ökologisch überhaupt nicht zu verantworten.

8. Das Alternative Bussystem verändert sich mit der Stadt, ihren Verkehrsanforderungen und der sich rasant wandelnden Mobilitätstechnik.

Die Bahn auf der Innenstadtbahn verändert hingegen das Wesen unserer alten Stadt. Sie selbst ist und bleibt in jeder Hinsicht starr. Ein modernes Bussystem ist flexibler und zukunftsfähiger. Bereits morgen könnte begonnen werden, Dieselbusse durch abgasfreie Elektro- oder Wasserstoffbusse zu ersetzen. Busse können stets ausweichen oder auf andere Strecken geführt werden. Je nach Auslastung können unterschiedliche Busgrößen eingesetzt werden. Das System geht so auf die Veränderungen der Stadt ein, untermits und über die Jahre. Das alles funktioniert bei den schienengebundenen Bahnen nicht, die Tag und Nacht, Jahrzehnt um Jahrzehnt, nur gleich groß und gleich schwer auf ihren Gleisen hin- und herpendeln können.

Nach einer Inbetriebnahme im Jahr 2030 müssten wir die Straßenbahn noch mindestens 50-70 Jahre weiterbetreiben, um ihre Kosten einzufahren. Auch die Zuschüsse verpflichten uns dazu. Wir wären auf eine sehr alte Technik festgelegt, die 1881 in Berlin erstmals betrieben wurde, d.h. sogar 20 Jahre vor der Kommerzialisierung der ersten Autos, die um 1900 und 1910 aufkamen. Das Alternative Bussystem ist hingegen sofort auf dem Stand der modernsten Antriebstechnik. Die turnusmäßigen Fahrzeugwechsel einer Busflotte folgen dem technischen Wandel bei der Antriebstechnik, der Einführung autonom steuernder Technik, der Vernetzung mit den anderen Fahrzeugen und der Leittechnik. Mit der Bahn bleiben wir tief in der Vergangenheit stecken.

Übergangsphasen brauchen zwingend Übergangslösungen. Die Einführung eines modernen Bussystems ist eine gut funktionierende und kostengünstige Übergangslösung für die nächsten 10-15 Jahre, bis sich daraus schrittweise und bruchlos die neuartigen Verkehrssysteme entwickelt und durchgesetzt haben werden (*Abgasfreier lautloser Elektro/Wasserstoffbetrieb verdrängen Dieselgestank und Lärm, On-Demand-Dienste verdrängen den starren Fahrplankontakt, Sharing-Konzepte verdrängen den privaten Fahrzeugbesitz, komplette Vernetzung aller Verkehrsangebote sowie - ab 2030 bis 2035- die schrittweise Einführung autonomer Fahrzeuge*). Bis dieser Wandel in den 2030-er Jahren weitgehend vollzogen ist, wird das Alternative Bussystem alle Mobilitätsbedürfnisse in Tübingen umfassend erfüllen: Effizient, ökologisch und wirtschaftlich. Es wird sich dabei selbst laufend den technischen Veränderungen anpassen.