

**Beitrag zur Innenstadtstrecke Tübingen der Regionalstadtbahn vor dem
Bürgerentscheid am 26.9.2021, von Dr. Martin Willke, Mitglied des Rechnungshofes
Baden-Württemberg a.D., 72072 Tübingen, Kurze Strasse 13**

Vorbemerkung

Die öffentliche Auseinandersetzung um die politisch-planerisch festgelegte Innenstadtstrecke durch die zentrale Verkehrsachse in Tübingens Kernstadt war und ist komplex, hoch kontrovers und sehr unübersichtlich. Sie hat offengelegt, dass es eine Vielzahl von gewichtigen Problemen, Unklarheiten und Unwägbarkeiten bei dieser Streckenführung gibt. Diese gehen über eine verkehrstechnische und finanzielle Umsetzbarkeit weit hinaus. Eine Realisierungsentscheidung bei diesem Sachstand wäre ohne Not übersürzt. Vielmehr sollten sich Tübingen und seine Einwohner die Zeit nehmen, noch einmal gründlich und sorgfältig über andere, schonendere Lösungsmöglichkeiten nachzudenken und sie planerisch genau auszuarbeiten. Dafür ist Zeit notwendig und sie ist auch da. Daher plädiert dieser Beitrag im Ergebnis für ein NEIN zum jetzigen Zeitpunkt und zur jetzigen Planung, um gründlich nach einer besseren und verträglicheren Gesamtlösung für Tübingen zu suchen.

Der Beitrag besteht aus zwei Teilen: I Das zentrale Anliegen des jetzigen NEIN beim Bürgerentscheid und die Begründung dafür. II Eine plakative Übersicht über einige wichtige Themenfelder, die mit der Innenstadtstrecke zusammenhängen und argumentative Stichworte hierzu.

I Warum jetzt ein NEIN beim Bürgerentscheid?

Seit 1992 (angestossen von Gerd Hickmann, damals studentischer Grünen-Kreisrat im Kreis Tübingen, heute für solche Projekte zuständiger Abteilungsleiter im grünen Verkehrsministerium, s.a. Tagblatt v. 22.5.2021) wurde die Idee einer Regionalstadtbahn entwickelt und konkretisiert. Es war ein langer Weg, die vielen politischen Akteure für das Ziel und das Konzept einer Regionalstadtbahn zu gewinnen. Auf diesem Weg gab es viel Überzeugungsarbeit zu leisten und wurden viele politischen Vorentscheidungen getroffen durch Beschlüsse zum Konzept, zur Planung, zur Finanzierung und zur Förderung. OB Palmer betont, dass er seit 20 Jahren für die Regionalstadtbahn kämpfe. Dadurch sind politische Bindungen entstanden, von denen abzurücken den engagierten Entscheidern naturgemäss schwer fällt.

Wichtig ist, dass es beim Bürgerentscheid NICHT um die Regionalstadtbahn als solche geht, sondern NUR um die Tübinger Innenstadtstrecke mit der konkreten Trassenführung auf der Hauptverkehrsachse der Kernstadt. Die Regionalstadtbahn ist auch ohne Tübinger Innenstadtstrecke realisierbar und wird auch realisiert werden (s. Verkehrsminister Hermann im Tagblatt v. 18.10.2019 sowie die Stadt Reutlingen im September 2021).

So steht beim Bürgerentscheid eine über lange Zeiten erarbeitete und politisch eigentlich schon festgezurte Planung einer relativ kurzfristigen Öffnung der Diskussion in der Tübinger Bürgerschaft gegenüber. Es ist gut, dass der Gemeinderat den Bürgerentscheid beschlossen hat. Er wäre wohl ohnehin über ein Bürgerbegehren gekommen.

Erst die daraufhin erfolgende öffentliche Diskussion mit all ihren Facetten hat offenbar gemacht, dass mit der bislang geplanten **Trassenführung gravierende Probleme** verbunden

sind, die in der bisherigen Planung und Darstellung kaum einen Platz gefunden haben. Die von der Stadt zugestandene Prüfung von Alternativen zur beschlossenen Trasse hatte mit dem Handicap zu kämpfen, dass es an vergleichbarer Zeit und Unbefangenheit fehlte, so dass ein wesentlicher Unterschied in der Gründlichkeit im Vergleich zu der langjährigen Vorplanung gegeben war. Die Stadtverwaltung verfolgte und verfolgt im Zuge dieser Diskussion ihr legitimes Anliegen, für die von ihr favorisierte Trassenführung zu werben und seine Vorteile herauszustreichen. **Die Planung der Stadt war und ist allerdings im wesentlichen ausgerichtet an der verkehrstechnischen Realisierbarkeit, vor allem aber an der Sicherung der massiven Förderung durch Bund und Land.** Die Förderung bezieht sich aber lediglich auf **die verkehrliche Wirtschaftlichkeit** dieser Trassenführung. Alle anderen Aspekte spielen für die Förderung keine Rolle. Aus Fördersicht ist das auch klar und richtig. Die Förderung verfolgt einen spezifischen Zweck: Sie will den Schienenverkehr mit seinen z.T. unbestrittenen Systemvorteilen voranbringen (z.B. Verkehrsmengenbewältigung, CO 2 Werte je Personenkilometer).

Die Stadt muss jedoch nicht nur die Massgaben der jeweiligen Förderung im Auge haben, sondern **die ganze Bandbreite ihrer Anliegen und Interessen.** Das bedeutet, dass das zu fördernde Infrastrukturprojekt in das von der Bürgerschaft gewollte Gesamtkonzept der Stadt passen muss. Leider kommt es allzu oft vor, dass solche Infrastrukturprojekte (Strassen, Wege, Schwimmbäder, Regenrückhaltebecke usf.) ohne ausreichende Beachtung anderer Belange realisiert werden, nur, weil sie gefördert werden und Bürgermeister bzw. Kommune sich kein Geld entgehen lassen wollen.

In der Natur des Bürgerentscheides liegt es damit, dass jetzt nicht andere, gleichwertig geprüfte und evtl. bessere Planngen zur Innenstadtstrecke vorliegen und zur Abstimmung stehen. Vielmehr kann die vorgelegte Trassenführung, wenn ausreichende Bedenken gegen sie bestehen, nur abgelehnt werden. Erst danach ist dann Zeit und Raum, sich noch einmal gründlich und ergebnisoffen unter Einbeziehung aller für die Stadtgesellschaft wichtigen Aspekte mit möglichen Alternativlösungen zu befassen. Und hier spielen dann nicht nur die Sicherung einer hohen Fördersumme, die sonstigen finanziellen und verkehrlichen Aspekte sowie CO 2 Werte eine Rolle, sondern ein viel breiteres Spektrum an Thematiken und Interessen in der Stadt und ihrer Bürgerschaft.

Die seit dem Beschluss zur Durchführung eines Bürgerentscheides angelaufene und fortlaufende öffentliche Diskussion zeigt folgendes Bild: Sie ist sehr kontrovers und höchst unübersichtlich. Fast jeder denkbare Gesichtspunkt ist angesprochen und gleichzeitig hoch umstritten - oft auch sachlich und fachlich. Die meisten kontroversen Punkte sind beim gegenwärtigen Diskussionsstand nicht annähernd sachlich überzeugend aufzulösen. Ich lasse einmal die Teile der Auseinandersetzung ganz weg, welche sich in Polemik, persönlichen Angriffen, Unterstellungen, Vorwürfen, in Emotionalität und Moralisierung, in Herabsetzung und Abwertung von Anderen ergehen. Ich gehe von dem Satz der BI JA in ihrer Beilage zum Tagblatt aus: 'Wir wollen das Beste für Tübingen'. Dieses Ziel ist freilich allen Kontrahenten, also auch z.B. der BI NEIN, gleichermaßen zuzugestehen.

Damit ist es besonders wichtig, dass alle **relevanten Gesichtspunkte und Themenfelder** betrachtet werden, die bei der Trassenführung berührt sind; und das sind nicht nur verkehrliche und CO 2 Aspekte. Dazu gehören zumindest auch die folgenden: A) Die konkrete Situation in Tübingen als Stadt und bei genau dieser Trassenführung: Topografie, Struktur, Charakter; Stadtvergleiche sind daran zu messen. B) Perspektiven der Stadtentwicklung in Tübingen: Wohin soll es gehen? Zu immer weiterem Wachstum? C) Stadtqualität: Lebensqualität, Aufenthaltsqualität vor allem im Bereich der Trassenführung,

aber auch sonst. D) Stadtbild: Historie, Altstadt, Denkmalschutz, Besonderheiten, Alleinstellungsmerkmale. E) Nicht nur CO₂, sondern auch sonstiger Umweltschutz wie Artenschutz, Bäume, Grünflächen. F) Dynamik der Entwicklung bei der Mobilität und in der Arbeitswelt: Systeme und Verhalten der Menschen. G) Nachteile des Bahnsystems: Starrheit, Störungsfolgen, sehr langfristige Festlegungen. H) Qualität der weiteren Verkehre in Tübingen: TÜBus, motorisierter Individualverkehr (MIV), Fahrrad, Fussgänger, Sondertransporte, Lieferung und Versorgung, Wirtschaft. I) Langjährige Belastungen und Nachteile durch den Bau sowie Nachteile und Dauerbelastungen durch den Betrieb.

Ein Punkt scheint mir allerdings von ganz besonderer Bedeutung zu sein: Das fortlaufende und forcierte Wachstum in Tübingen, das vom OB und der Stadtverwaltung mehr stillschweigend verfolgt und praktiziert wird als dass es Gegenstand einer expliziten öffentlichen Diskussion wäre. Die Verfolgung des Wachstumszieles scheint der Rahmen und das implizite Vorverständnis der städtischen Politik zu sein, in den das Bahnprojekt eingepasst wird. Es geht um das politisch selbst generierte und gezielt verfolgte Wachstum insgesamt: Wirtschaft, Gewerbe, Handel, Events, Gewerbesteuer, Services, zentralörtliche Funktionen, Universität, Klinikum, Wissenschaft, Forschung, Entwicklung, Hightech, Arbeitsplätze. Damit sind aber auch Wachstum und Druck beim Wohnen, bei der Verdichtung, beim Verkehr, bei den Pendlern, ja, eine Überforderung der gewachsenen Stadtstruktur mit gesetzt. Die zentrale Frage ist, ob das die von der Bürgerschaft mehrheitlich gewünschte und gewollte Stadtentwicklung in Tübingen ist.

Es macht die Diskussion und Entscheidungsfindung nicht einfacher, dass bei jedem Problempunkt unterschiedliche Ebenen angesprochen sein können. Geht es um: A) Tatsachen, Daten, Fakten, die belegbar und nachweisbar sind. B) Berechnungen, Prognosen, Extrapolationen, Einschätzungen, Statistiken, Wahrscheinlichkeiten, Vergleiche. C) Interessen: Politische, wirtschaftliche, berufliche, persönliche. D) Wünsche, Hoffnungen, Vermutungen, Erwartungen oder Befürchtungen, Sorgen, Ängste. E) Bewertungen und Gewichtungen. Und auf jeder dieser Ebenen gibt es Versuche der Meinungsbeeinflussung durch Beschönigungen und Dramatisierungen. Am Ende geht es für alle Abstimmenden um eine persönliche Abwägung durch eine eigene Bewertung der Gesichtspunkte und Aspekte, die für uns Tübinger eine Rolle spielen können.

Angesichts der beschriebenen Diskussionslage plädiere ich daher für ein NEIN beim Bürgerentscheid, also die Schaffung einer Denkpause zur gründlichen Neubesinnung. Sie soll dazu dienen, für Tübingen ergebnisoffen eine bessere und verträglichere Gesamtlösung zu erarbeiten, welche alle relevanten Aspekte für die Stadt und ihre Bürgerschaft im Blickfeld hat (s. diverse Leserbriefe in dieser Richtung, u.a. Kühn, Tagblatt v. 6.9.2021).

II Themenfelder bei der Innenstadtstrecke

Finanzierung und Förderung

Die Stadtverwaltung hat die Trasse so gewählt und planerisch angepasst, damit die **Förderung** gesichert erscheint. Die Förderung setzt die **Wirtschaftlichkeit** voraus. Diese hängt von den - prognostisch errechenbaren - **Fahrgastzahlen** ab. Bei der gewählten Trasse können all die Fahrgäste einfach hinzugezählt werden, die hier auch sonst schon mit dem ÖPNV unterwegs sind (s. Busausdünnung). Und es wird unterstellt, dass diejenigen, die bislang problemlos und oft sinnvollerweise die Ziele der Innenstadt zu Fuss oder mit dem

Fahrrad erreichen, jetzt auch die Bahn benutzen (s. Karikatur Buchegger, Tagblatt v. 12.10.2020).

Ist die Sicherung der Fördergelder der entscheidende Punkt für die Wahl der Trasse, dann wird alles hierauf ausgerichtet und werden notwendigerweise alle anderen Anliegen hintan gestellt oder bagatellisiert. Die dadurch verdrängten Probleme hat die ausführliche Diskussion überdeutlich gemacht. Die Folge davon ist, dass eine Mischung aus Kompensation der Nachteile, Rechtfertigung und Schönreden praktiziert wird, um die vorentscheidene Trasse zu halten. Zuträglicher für die Stadtgesellschaft scheint mir, noch einmal gründlich und unbefangen neu über bessere Gesamtlösungen nachzudenken.

Die unbedingte Orientierung an den Förderbedingungen war auch der Grund für eine wesentliche Änderung der Argumentation der Befürworter: Zunächst war das eigentliche Ziel, vor allem die vielen tausend Pendler zu den Arbeitsplätzen auf dem Steinen- und Schnarrenberg sowie auf dem wachsenden „cyber hill“ zu bringen, und auch WHO anzubinden. Weil hier die erforderlichen Fahrgastzahlen nicht zusammen zu rechnen waren, wurde unversehens die Innenstadt und die Universität Tal ein zentrales Argument, obwohl weder die Innenstadt noch die Universität Tal eine Stadtbahn brauchen.

Es mag sein, dass man auf den auch von mir (s. Tagblatt v. 12.5.2020) vorgeschlagenen Alternativtrassen (Umfahrung West über Hagelloch und Umfahrung Ost über Nordring) nicht zu den für die Förderung erforderlichen Fahrgastzahlen kommen kann. Aber es stellen sich dann folgende Fragen: **1. Ist die kurze und auch die Kernstadt bedienende Alternativtrasse vom Westbahnhof - Rheinlandstrasse - Kelternstrasse - Parkhaus König - Schnarrenbergstrasse planerisch genauso gründlich und gezielt auf Realisierbarkeit mit Vor- und Nachteilen geprüft worden wie die beschlossene Trasse?** 2. Bemüht man sich politisch, die Förderung wegen der Besonderheiten in Tübingen flexibler zu gestalten und nicht ausschliesslich eine standardisierte Wirtschaftlichkeit als Massstab zu fordern? 3. Ist es im Zweifel nicht besser, auf die Förderung einer daraufhin getrimmten Trasse mit all ihren Nachteilen zu verzichten, dafür aber eine Lösung zu suchen, die das gesamte Spektrum der legitimen Interessen der Stadtgesellschaft berücksichtigt und nicht lediglich relativ bessere Werte bei der Verkehrskapazität und beim CO₂?

Verkehr

Das System Bahn an sich hat unstrittig Vorteile, z.B. Kapazität, Bequemlichkeit (wenn sie fährt), Platzangebot, wohl auch die besseren CO₂ Werte je Personenkilometer. Es hat aber auch Nachteile, wie z.B. Starrheit, Unflexibilität bei Störungen, eine sehr langfristige Festlegung der Struktur (s. Hickmann, Tagblatt v. 22.7.2021: Ein Jahrhundertprojekt!).

Der Umstieg vor allem der Berufs- und Dauerpender vom Auto auf den ÖPNV (Bus oder Bahn) ist von vielen Faktoren abhängig. Der Umstieg muss für den jeweiligen Nutzer aus seiner Sicht attraktiver sein als die Nutzung seines Pkw. Diese Attraktivität hängt ab z.B. von der Distanz zum nächsten Haltepunkt, dem Takt, den Fahrzeiten, dem Tarif, den Anschlüssen, der Zuverlässigkeit, den Kosten, der Umsteigefreiheit, der Bequemlichkeit - auch des Umstiegs, der Flexibilität (bei variierenden Arbeitszeiten), der Sicherheit, der Störanfälligkeit, der Sauberkeit usf. Das Mantra der Umsteigefreiheit ist hier deutlich zu wenig.

Die prognostizierten Zahlen beim Umstieg vom Pkw auf die Bahn sind standardisiert berechnet und weitgehend spekulativ. Es gibt keine konkreten Befragungen auf solider Basis. Ausserdem scheint es so zu sein, dass die Stadtbahn vor allem den durch die

Wachstumspolitik der Stadt erwarteten Anstieg an Pendlern auffangen soll als den vorhandenen Pkw-Verkehr reduzieren.

Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ist m.E. mehr Ehrlichkeit vonnöten, vermutlich auf allen Seiten. Hier spielt ja nicht nur die CO₂ Bilanz eine Rolle, die sich rasch verbessern wird. Es geht auch um Stau, Verstopfung, Lärm, Bremsabrieb, Stress, Sicherheit, Unfälle, Platzbedarf usw. Und es geht um das empirisch übliche Verhalten der meisten Menschen: Sie wollen sicherlich einen hoch attraktiven ÖPNV, möglichst kostengünstig und ihn im Falle eines Falles, wenn es gerade passt, auch nutzen; aber immer nur als kumulatives, zusätzliches Angebot zu den anderen Optionen. Die Grundorientierung (gesellschaftlich bisher noch) ist also die Beibehaltung oder gar Erweiterung von Mobilität und ihren Optionen und durchaus nicht ihre Einschränkung oder Verringerung. Dabei dürfte unstrittig sein, dass eine relevante Reduzierung des MIV nur dann gelingen wird, wenn er eben für die Nutzer keine attraktive Alternative mehr darstellt. Daher wird der MIV vor allem in den Innenstädten wesentlich durch **verkehrsrechtliche Regulierungen** und deren Kontrolle gesteuert z.B. Pfortnerampeln, Tempolimits, Umwege, Sperrungen, Parknot, Parkkosten, Maut, Vorrang für den ÖPNV, für Fahrradverkehr und für Fussgänger (s. schon Stegert, Tagblatt v. 22.11.2018).

Es erschliesst sich kaum, warum Pkw-Pendler, die über breite und bequeme Strassen aussen herum und mit neuen Parkhäusern auf dem Berg die Universität, die BG und das UKT sowie den cyber hill und WHO erreichen können, wieso also die auf die Innenstadtstrecke umsteigen sollten, die sich durch die enge Innenstadt zwängt. Das könnte nur gelingen, wenn diese Zufahren durch Verkehrsregelungen spürbar unattraktiv gemacht werden.

Wesentlich für die Reduzierung des MIV in Tübingen ist weiterhin, dass nicht weiteres Wachstum das Ziel ist und dass neue Arbeitsplätze regional verteilt geschaffen werden, so dass die Menschen nicht mehr pendeln müssen und die Gewerbesteuer gleichmässiger verteilt ist. Genau das wäre doch das Ziel einer guten Regionalentwicklung, welche durch die Regionalstadtbahn vorangebracht werden soll.

Eine Stadtbahn und ihre Trasse muss auch in die Struktur der jeweiligen Stadt passen. Das ist in Tübingen mit der zur Abstimmung stehenden Trasse besonders problematisch. Alle Vergleiche mit anderen angeführten Städten sind wenig hilfreich, da sie eine ganz andere Grösse, Topografie und Struktur aufweisen: Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg, Freiburg, Strassburg, Ulm, Heilbronn.

Klima

Nur beim Betrieb der Bahn dürfte die CO₂ Bilanz bei gleicher Menge und Strecke (Personenkilometer) besser sein als - auch künftiger - emissionsfreier MIV und Busverkehr.

Allerdings ist die Gesamtbilanz (Bau, Unterhalt usw.) schon beim CO₂ strittig. Auch sieht es beim Umweltschutz im übrigen nicht so gut aus: Arten- und Naturschutz, Bäume, Grünbereiche. Schliesslich hängt der Klimaeffekt auch an den Umstiegs- und Nutzerzahlen, die auf unsicheren Prognosen und unpassenden Vergleichen (z.B. Ammertalbahn) beruhen.

Schliesslich ist die Verengung des Klimaschutzes auf die Bahn und die gewählte Trasse als zwingend und alternativlos für die Erreichung der Klimaneutralität in Tübingen verfehlt. Die Bahn und ihr erhoffter Erfolg wären sicher ein guter Beitrag zum Klimaschutz und voraussichtlich besser als der durch emissionsfreie Busse und Autos. Aber es gibt ja auch viele weitere Felder, auf denen die erstrebte Klimaneutralität für Tübingen vorangebracht

werden kann und auch muss und deren Beitrag dazu gewichtiger ist als die relativen Klimavorteile der Bahn gegenüber anderen Lösungen.

Beim Verkehr gehören z.B. deutliche Attraktivitätssteigerungen zugunsten der Fussgänger und der Radfahrer durch Streckenführung, eigene Bereiche, Sicherheit, Barrierefreiheit und Annehmlichkeit dazu. Die Mitnahme von Fahrrädern in der Bahn auf den Berg ist mit der Verbreitung von ebikes obsolet. Und die Optimierung des Bussystems und des Busangebotes ist sofort machbar.

Region

Die Innenstadtstrecke soll für das Gesamtprojekt der Regionalstadtbahn besonders wichtig, ja unverzichtbar sein. Dem ist aber nicht so, wie Verkehrsminister Hermann (s. Tagblatt v. 18.10.2019) und die Stadt Reutlingen klar gemacht haben. Die Regionalstadtbahn wird auch ohne die Tübinger Innenstadtstrecke realisiert; das Konzept ist ohnehin modular aufgebaut. Unstrittig dürfte sein, dass die Innenstadtstrecke das Gesamtprojekt komplettiert und der Gesamtregion mögliche Vorteile bietet. Damit wird auch auf die Finanzierung und die regionale Solidarität angespielt.

Aber genauso, wie alle anderen Gemeinden die Vor- und Nachteile der Regionalstadtbahn für sich abwägen, darf und muss das Tübingen tun. Da hilft auch ein Blick nach Reutlingen. Dort ist die Lage für die Innenstadtstrecke eine völlig andere und deswegen auch nicht umstritten.

Eine sinnvolle und faire Regionalentwicklung ergibt sich aber m.E. nicht aus einer weiteren Konzentration des Wachstums in Tübingen als 'boomender Stadt und Schwarmstadt'. Vielmehr erscheint eine ausgewogene Verteilung von Gewerbe und Arbeitsplätzen in der Region dort, wo die Menschen wohnen (können) und nicht mehr pendeln müssen, sehr viel zuträglicher.

Alternativlösungen

Die Prüfung von Alternativen zur Stadtbahn und der gewählten Trasse war gut gemeint und wurde sicher mit gutem Willen durchgeführt. Nur war gleichzeitig klar, dass sie in begrenzter Zeit und mit begrenzten Mitteln nicht annähernd so befördert werden konnte wie die beschlossene Planung (s. kritisch und abwägend Soehlke, Tagblatt v. 9.11.2018; 31.1.2020; 14.7.2021).

Es fehlen daher Alternativplanungen, die gründlich und differenziert alle Anliegen von Tübingen und seiner Bürgerschaft ins Auge fassen und die insgesamt bessere und verträglichere Lösungen suchen. Für die Ermöglichung dieses Schrittes setzt sich dieser Beitrag ein, indem er beim Bürgerentscheid für ein NEIN plädiert.

Konkrete Situation in Tübingen

Tübingen ist keine im Grunde austauschbare gewerbliche Allerwelts-Mittelstadt. Historie, Grösse, Charakter, Struktur, gut erhaltene Altstadt, Bausubstanz, Atmosphäre, Aufenthaltsqualität sind etwas Besonderes. Auch das Verhältnis und die Mischung aus moderaten zentralörtlichen Funktionen (Verwaltung, Services, Schulen, Versorgung), einer gewichtigen Universität mit studentischem Flair und einem grossen UKT, deren weiteres Wachstum durchaus keine Naturgesetzlichkeit darstellt, der Schwerpunktsetzung im gewerblichen Bereich auf Wissenschaft, Forschung und Entwicklung, machen das Spezifische

und das Alleinstellungsmerkmal von Tübingen aus. Quasi eine Weiterentwicklung von Walter Jens' „Kleine grosse Stadt“.

Hinzu kommen Topografie und die Besonderheiten auf der engen, raumbegrenzten, die Kernstadt durchschneidenden Trasse gerade auf der innerstädtischen Hauptverkehrsachse vom Hauptbahnhof bis zur Neuen Aula.

An diesen Besonderheiten scheitern die Vergleiche mit anderen Städten, die immer auf allgemein-abstrakte, standardisierte Vorteilsbeschreibungen zielen. Besonders krass zeigt sich dies beim vielfach erwähnten Beispiel Karlsruhe, wo seit über 10 Jahren und mit einem Aufwand von einer Milliarde Euro genau das Gegenteil von dem gemacht wird, was jetzt in Tübingen geplant ist: Die Stadtbahn wird im Innenstadtbereich wegen offenbar gewordener massiver Nachteile in den Untergrund verlegt (s. Südwestpresse, Magazin v. 6.2.2021). Abgesehen davon ist Karlsruhe eine Grossstadt mit viel Platz und liegt flach in der Rheinebene.

Stadtentwicklung

Zentral ist m.E. die Frage der von der Bürgerschaft gewünschten Stadtentwicklung insgesamt. Ganz offensichtlich ist der OB mit der Verwaltung seit seinem Amtsantritt auf Wachstumskurs mit Gewerbeansiedlung und Mehrung der Gewerbesteuer. Das streitet er auch nicht ab; er ist im Gegenteil stolz darauf, dass Tübingen Reutlingen beim Gewerbesteueraufkommen überholt hat. Auch Universität und UKT wachsen und der cyberspace mit Forschung, Entwicklung und high-tech Firmen ist ein wachsendes Gebiet mit zusätzlichen Arbeitsplätzen. Der OB ist auch voll dabei, wenn es um Tübingen als häufig frequentierter Event-Stadt geht. Grossereignisse mit massenhaftem Zulauf sollen vor allem Handel und Gewerbe, Gastronomie und Hotellerie zusätzliche Umsätze bescheren.

Das freilich hat Folgen für die Stadt: Alle Verkehre in Tübingen sind gewachsen, vor allem auch der Pendlerverkehr. Es gibt Staus, Parkraumnot, Lärm, Gestank, CO₂, verdichteten Verkehr auf engem Raum mit zusätzlichen Gefahrenquellen. Dem stehen gegenüber ein desolater Zustand der städtischen Strassen und ein Radwegenetz, welches - trotz einiger lobenswerter Ansätze - nur ein Flickwerk genannt werden kann. Letzteres ist eine besonders beklagenswerte Bilanz eines grünen OB nach fast 16 Jahren im Amt. Auch die klare Priorität für den ÖPNV mit eigenen Spuren und ungehinderter Durchfahrt sowie mehr Raum für Fussgänger und Radfahrer fehlen. Und endlich wächst die Wohnraumnot, steigen die Immobilienpreise, wird baulich verdichtet und verschwinden Grün- und Freiflächen.

Daher muss grundsätzlich diskutiert und entschieden werden, ob nicht statt dieses forcierten Wachstumskurses eine moderate Entwicklung mit sorgfältiger Pflege des Bestandes und Förderung der schon vorhandenen Stärken sehr viel zuträglicher ist. Ausserdem würde ja gerade die Regionalstadtbahn es erlauben, etwaige sinnvolle und notwendige Zuwächse an Arbeitsplätzen und Wohnraum besser in der Region zu verteilen statt diese mit den erwartbaren negativen Folgen in das städtische Zentrum zu ziehen.

Die Begrenzung des Wachstums muss auch für die Universität und das UKT gelten. Denn ein solches Wachstum garantiert keineswegs deren Qualität und Attraktivität. Im Gegenteil. Wohl ist beides, Universität und UKT für Tübingen sehr wichtig und nicht wegzudenken. Vor allem die Universität mit der Studentenschaft macht einen wesentlichen Teil der spezifischen - nicht immer unproblematischen - Lebendigkeit und des Charmes der Stadt mit aus. Es muss aber

die Balance gehalten werden und es darf kein erdrückendes Übergewicht und damit ein völliges Ungleichgewicht zwischen der Stadt und diesen wichtigen Einrichtungen geben.

Endlich ist die Unterstellung, wer die Innenstadtstrecke wegen der vielen Nachteile ablehne, sei rückwärtsgerichtet und wolle aus Tübingen ein Rothenburg ob der Tauber machen, abwegig. Das zeigen schon die skeptischen, ja ablehnenden Tendenzen zur Innenstadtstrecke aus der Wirtschaft (IHK und Handwerk, s. Tagblatt v. 9.9.2021 und v. 15.9.2021).

Stadtqualität

Stadtqualität heisst nicht, möglichst schneller und massenhafter Transport von einem zum nächsten Punkt. Es heisst vielmehr Aufenthaltsqualität, Atmosphäre, möglichst entspanntes und angenehmes Flanieren, Einkaufen, Erledigen, Einkehren, Geniessen und Schauen.

Das, was - auch durch das Verdienst des OB - in den letzten Jahren an Stadtqualität gewonnen wurde vom Hauptbahnhof über die Karlstrasse, das Zinserdreieck und sogar die Mühlstrasse, würde zerstört. Und das, was in der Verbesserungsplanung zur Stadtqualität steht, nämlich die Wilhelmstrasse mit dem Uni-Campus Tal und die Neugestaltung des Bereichs, der durch die Verlegung weiterer Kliniken auf den Schnarrenberg entsteht, wird erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht (s. Tagblatt v. 7.10.2020). Hier würde die Chance auf einen erheblichen Zugewinn an Stadtqualität vertan und für eine massive, zementierte Zerschneidung dieser Bereiche geopfert (s.a. Tagblatt v. 8.1.2021: Rahmenplan für Tübingen aus dem Jahre 1971 mit erstaunlich aktuellen Vorschlägen und der Forderung, die Mühlstrasse autofrei zu machen, sobald die Entlastung durch den Schlossbergtunnel möglich sei).

Stadtbild

Das Stadtbild würde durch die Bahn und ihre Trasse an sensiblen und zentralen Stellen (u.a. Neckarfront, Neckarbrücke, Neue Aula) massiv beeinträchtigt (s. Stellungnahme des Schwäbischen Heimatbundes). Die Darstellungen in den Informations- und Werbebroschüren, im Internet, auf Fotos und auf Videos sind weitgehend geschönt. Man sieht filigran und elegant gestylte einzelne Strassenbahnwaggons wie in Strassburg; man sieht praktisch keine oder kaum Schienen, Oberleitungen, Oberleitungsmasten; man sieht zarte Bahnsteige und Rampen auf der Neckarbrücke, und die Ausschleifung bei der Neuen Aula erahnt man nur, wenn man von ihr weiss. Da sprechen die massigen Züge und Haltestellenbauten der Regionalstadtbahn in Karlsruhe eine andere Sprache.

Warum wurde eigentlich die bauliche und optische Situation vor Ort nicht mit einem realistischen Rahmenmodell konkret anschaulich gemacht, vor allem die Situationen in der Karlstrasse, auf der Neckarbrücke, in der Mühlstrasse, an der Neuen Aula sowie an der Calwer Strasse?

Mobilität

Die Mobilität befindet sich in einer rasanten, dynamischen Entwicklung. Das betrifft die Systeme, aber auch das Verhalten der Menschen. Einige Entwicklungen zum Besseren sind klar absehbar. Andere sind noch sehr offen (s. schon Tagblatt v. 15.10.2018). Das, was schon jetzt umsetzbar ist, z.B. beim Bussystem, sollte zugunsten des Klimas auch rasch umgesetzt und mit der Entwicklung angepasst werden.

Arbeitswelt

Auch die Arbeitswelt wandelt sich, besonders stark in den Wirtschafts- und Tätigkeitsbereichen, die für Tübingen wichtig und vorherrschend sind: Universität, Wissenschaft, Forschung, Entwicklung, hightech Firmen. Hier verkünden nicht Fabriksirenen strikt und einheitlich Anfang und Ende der Arbeitszeit, so dass zwingend Stosszeiten entstehen. Hier gibt es immer mehr flexible Arbeitszeiten, und keine strikt geregelten oder regelbaren Zeiten am Anfang und vor allem am Ende des Arbeitstages. Hinzu kommen Digitalisierung und Home-Office.

Hierher gehört auch eine Entzerrung bzw. Entkoppelung der planbaren Schulzeiten von gleichgelagerten Zeiten des Arbeitsbeginns in den Betrieben, so dass auch hier weniger Stossverkehr auftritt.

Belastungen bei Bau und Betrieb

Unstreitig wird der Bau der Innenstadtstrecke auf Jahre hinaus massive Belastungen, Einschränkungen, Eingriffe und Nachteile, wenn nicht Schäden mit sich bringen. Das betrifft zuvörderst die Einwohnerschaft, aber auch ganz viele Geschäfte, den Handel, die Gastronomie und deren Kunden. Es betrifft ausserdem die Wirtschaft, das Handwerk und die Anlieferung. Richtig ist zwar, dass praktisch jede Veränderung, jedes Bauen vor allem von Infrastruktur zunächst einmal Belastungen bringt, welche man für die nachherige Verbesserung in Kauf zu nehmen bereit ist. Diese beiden Aspekte müssen aber in einem günstigen Verhältnis stehen. Und das ist bei der Innenstadtstrecke zumindest sehr fraglich.

Hinzu kommen die Belastungen und Nachteile auf Dauer durch den Betrieb der Bahn auf dieser Trasse. Zu den oben schon genannten Nachteilen kommen z.B. noch hinzu: Die Erschütterungen, die elektromagnetischen Wellen, Gefahren durch die Schienen (s. Anna Mayr, ZEIT v. 26.11.2020), Nachteile für das zügige Fahren der Radfahrer durch Wartepeln, Blockadeprobleme bei Bahnstörungen usf.

Ausserdem müssen erhebliche Summen für die Vermeidung oder die Kompensation von Bau- und Betriebsnachteilen bei betroffenen Dritten eingeplant werden. Hier sei nur die Verlagerung eines praktisch neuen wissenschaftlichen Institutes und der Schutz sensibler Geräte bei Betrieben, Praxen und wissenschaftlichen Einrichtungen erwähnt.

Behandlung der anderen Verkehre

Endlich wird die Koordination und Verträglichkeit der anderen Verkehre (Bus, Radfahrer, Fussgänger, Anlieferung, Sondertransporte - und hier lasse ich den MIV schon gleich weg!) auf der Hauptachse der Innenstadt deutlich beeinträchtigt, ja verschlechtert, statt verbessert. Soll die Stadtbahn die behaupteten Vorteile beim Verkehr bringen, so muss ihr rigoros zu Lasten aller anderen Verkehre Priorität eingeräumt werden, was Platz und Trassenfreiheit angeht auf der engen Hauptachse vom Hauptbahnhof bis zur Neuen Aula.