
Tübingen, den 17.05.2023

Resolution zum Schindhaubasistunnel

Resolution:

Der Gemeinderat und die Universitätsstadt Tübingen wenden sich gegen den Bau des Schindhaubasistunnels.

Begründung:

Um das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen, ist es notwendig, den Autoverkehr in Deutschland bis 2035 zu halbieren und den Pkw-Bestand in den Städten auf ein Drittel des heutigen Wertes zu senken (wir beziehen uns hier auf eine Machbarkeitsstudie des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt und Energie). Die Wissenschaftler*innen des Wuppertaler Instituts halten es zudem für nötig, zum Erreichen der Klimaziele den Ausbau jeglicher Fernstraßen möglichst bald zu stoppen.

Der Schindhaubasistunnel würde frühestens Mitte der 30er-Jahre fertiggestellt werden. Seine Notwendigkeit wird mit Verkehrsprognosen begründet, die auf einer Verkehrspolitik beruhen, mit der wir keine Chance haben, unseren gerechten Beitrag zum 1,5 Grad Ziel zu leisten. Wenn wir es mit der Verkehrswende ernst meinen, wird der Schindhaubasistunnel also bei seiner Fertigstellung höchstwahrscheinlich nicht mehr notwendig sein.

Der Tunnel mag aus verkehrlicher Sicht sinnvoll sein, da er – insbesondere mit der zurückhaltenden Variante des Anschlusses neben dem Französischen Viertel – die Anwohner*innen in der Südstadt von Lärm- und Abgasemissionen entlastet.

Er greift auch weniger stark in die Umwelt ein, als es offene Autobahntrassen wie beispielsweise die Endelbergtrasse tun.

Wir dürfen jedoch keine Bauwerke für die Zukunft errichten, deren Planung auf unserem heutigen und nicht zukunftsfähigen Individualverkehrskonzept aus den 50er-Jahren beruht. Insbesondere dann nicht, wenn es sich um enorm energieintensive Arbeiten – wie z. B. Tunnelbauten – handelt.

Die beim Bau des Schindhaubasistunnels entstehenden CO₂-Emissionen (durch den Verbrauch fossiler Energieträger in Bau, Materialproduktion und -transport sowie durch prozessbedingte Emissionen

in der Betonherstellung) werden sich nie amortisieren.

Bis Mitte der 30er wird der Anteil an Verbrennungsmotoren in den Kraftfahrzeugen auf der B27 sinken. Die schnellere Umfahrung Tübingens wird also nicht zu hohen CO₂-Einsparungen führen. Der Tunnel induziert darüber hinaus noch zusätzlichen Verkehr, was das Klima zusätzlich belastet.

Sowohl die Entlastung der Anwohner*innen als auch mögliche Bebauungsflächen, die durch den Rückbau der Stuttgarter Straße entstehen könnten, lassen sich auf deutlich schnellere und auf klima- und umweltschonendere Weise erreichen als durch den Bau des Tunnels.

Beispielsweise würden auch Geschwindigkeitsanpassungen, die Umstellung auf E-Mobilität und die ohnehin notwendige Reduzierung des Individualverkehrs die Anwohner*innen entlasten und Wohnraum lässt sich auch auf anderen Flächen im Innen- oder Außenbereich, durch die Nutzung von Leerstand und optimierte Wohnformen schaffen.

Das Regierungspräsidium sollte daher die Planung des Schindhaubasistunnels stoppen, um hohe Kosten (aktuelle Kostenschätzung von 2021: 338,3 Mio. €) und die Verschwendung personeller Kapazitäten zu vermeiden.

Wenn die Bundesregierung es nicht schafft, ihre eigenen Klimaziele einzuhalten, müssen wir als Kommune mit positivem Beispiel vorangehen und eine konsequente Klimapolitik einfordern.

Jugendgemeinderat	Tom Besenfelder
	Benedikt Döllmann
	Fenja Mühlstraßer
	Johanna Weiß
	Paula Zimmermann

Fridays For Future Tübingen

Parents for Future Tübingen

Scientists for Future Tübingen

German Zero Tübingen

BUND Regionalverband Neckar-Alb