Sehr geehrte Mitarbeiter\*innen des RP-Tübingen, sehr geehrte Zuständige,

Tübingen, den 23. April 2025

**Absender:**

Name

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

**Einwendung Neubau der B 27 Ortsumgehung Tübingen (Schindhaubasistunnel)**

Name, Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort

Regierungspräsidium Tübingen

Referat 24

Konrad-Adenauer-Straße 20

72072 Tübingen

Als Bürger\*in in der betroffenen Region Tübingen möchte ich formelle und inhaltliche Einwände gegen den geplanten Neubau der B 27 Ortsumgehung Tübingen (Schindhaubasistunnel) und das verbundene Planfeststellungsverfahren vorbringen. Ich bitte darum, mir den Eingang dieses Einwandes schriftlich unter der oben angegeben Adresse zu bestätigen. Bitte nennen Sie mir dabei auch die Ansprechperson, die sich mit diesem Einwand befasst und der mögliche Nachfragen zu dieser Einwendung gestellt werden können.

Aus folgenden Gründen bin ich vom Bau des Schindhaubasistunnels persönlich betroffen: (bitte unzutreffenden streichen)

* Ich wohne in Tübingen
* Ich wohne in direkter Nähe zur Baustelle
* Ich fahre regelmäßig mit dem Auto auf der B27 und B28
* Die geplante Baustelle liegt auf meinem Arbeitsweg
* Ich bin von durch den Tunnel induzierten mehr-Verkehr betroffen (u. a. Verkehrszunahme in Lustnau)
* Ich bin von den erhöhten Feinstaubemissionen im Französischen Viertel nahe dem nördlichen Tunnelportal betroffen bin
* Ich leide unter den Klimafolgen des Tunnels
* (Gerne noch weiteres hinzufügen)

Im Folgenden sind meine Einwände nach Thema gegliedert dargelegt. Sofern ich noch konkretere themenspezifische Betroffenheit habe, gehe dort nochmals auf diese ein.

##### Transparenz des Verfahrens und Bürger\*innenbeteiligung, fehlende Jugendbeteiligung

(**Zusammenfassung Absatz – bitte löschen:** Es konnte nie über den Tunnel an sich diskutiert werden. Der letzte Dialog war vor über 10 Jahren. Wer jetzt jung ist und in 20 Jahren mit dem Tunnel leben muss, konnte sich effektiv nicht beteiligen)

Die Bürger\*innenbeteiligung und die Bereitstellung notwendiger Informationen für die Öffentlichkeit sind unzureichend.

Immer wieder wird auf einen Bürger\*innendialog aus dem Jahr 2012/2013 verwiesen. An diesem hatten lediglich 25 Tübinger\*innen teilgenommen, sodass nicht von einer breiten Beteiligungsmöglichkeit gesprochen werden kann. Gerade junge Menschen hatten keine Möglichkeit sich daran zu beteiligen. Dabei sind besonders sie aufgrund der langen Planungs- und Bauzeit durch die Auswirkungen des Tunnelprojektes als Teil der aktuellen klimaschädlichen Verkehrspolitik betroffen.

(Gerne persönlichen Bezug einfügen, falls vorhanden – damals war ich gerade XXX Jahre alt und hatte dementsprechend keine Möglichkeit mich zu beteiligen).

Zudem wurde zu keinem Zeitpunkt das Tunnelprojekt infrage gestellt – es wurde lediglich über Knotenpunkte an den Tunnel Ein- und Ausgängen diskutiert. Es bestand nicht die Möglichkeit, sich vollständig gegen das Tunnelprojekt und für nachhaltige Alternativen zur Lösung des Verkehrsproblems auszusprechen.

In einem von dem Gemeinderat im Juli 2024 angenommenen Antrag wird die Stadtverwaltung Tübingen aufgefordert, alternative Verkehrskonzepte zum Bau des Schindhaubasistunnels in einem umfassenden und ergebnisoffenen Beteiligungsverfahren mit der Bevölkerung Tübingens zu erarbeiten und die im Falle des Tunnelbaus zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen auf das Stadtgebiet zu prüfen.

Bisher wurde ein solches Beteiligungsverfahren noch nicht angestoßen, was mir als Bürger\*in die Möglichkeit verwehrt, mich zu beteiligen.

Bei einer Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums zum aktuellen Stand der Planungen zum Schindhaubasistunnels im Dezember 2024, wurde auf (Gerne persönlichen Bezug reinschreiben: Meine Frage zu XXX/ dem mir besonders wichtigen Punkt XXX) Fragen und Kritik nur unzureichend eingegangen. Eine ernsthafte Diskussion in der Öffentlichkeit war nicht gewünscht und wurde durch den Ablauf der Veranstaltung von vorneherein unterbunden. Welche Auswirkungen die Abfrage der Position pro oder contra der Tunnelplanungen anhand von Klebepunkten auf einer Ortskarte von Tübingen hatte, ist für mich nicht ersichtlich. Trotz der zahlreichen Positionierungen gegen das Tunnelprojekt folgten keine mir bekannten Konsequenzen.

Ich als Bürger\*in war somit zu keinem Zeitpunkt in das Planungsverfahren involviert. Der jetzige Informationsstand ist für mich unzureichend. Auch ausführliche Betrachtungen oder Planungen möglicher Alternativlösungen, insbesondere schneller Entlastungsmöglichkeiten für die Südstadt und ein Ausbau des ÖPNV, besonders der zur B27 parallel verlaufenden Zollernalbbahn, gehen für mich aus dem jetzigen Stand der Planung und des Planfeststellungsverfahrens nicht hervor.

##### Wertminderung des Eigentums/ der Wohnqualität, Auswirkungen des Baus (Lärm, Schadstoffe), Anwohner\*innen-Perspektive

(**Zusammenfassung Absatz – bitte löschen:** Der Tunnel führt frühestens in 20 Jahren zu einer Entlastung, bis dahin ist mit Baulärm und Baustaub zu rechnen. Am Tunnelportal wird die Feinstaubbelastung deutlich steigen. Wie und wo ein Großteil des Abraums hinkommt, ist noch unklar)

Bis der Tunnel fertiggestellt sein wird, dauert es laut Expert\*innen noch bis mindestens Ende der 2030er Jahre, nach Einschätzung des Regierungspräsidenten Klaus Tappeser bis mindestens 2044[[1]](#footnote-2).

Bis dahin werde ich als Anwohner\*in der Südstadt, der\*die von der Lärm- und Luftverschmutzung der B27 betroffen ist, wie schon seit über 20 Jahren weiterhin vertröstet. Der Tunnel löst daher das Problem der hohen Belastung für mich als Anwohner\*in der Südstadt nicht. Stattdessen kommen die durch den Tunnelbau entstehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen hinzu, die meine Lebensqualität als Anwohner\*in der Südstadt zusätzlich negativ beeinflussen.

Daher fordere ich eine Prüfung von kurz- und mittelfristig umsetzbaren Sofortmaßnahmen wie von vielen Anwohner\*innen gefordert. Beispielsweise könnten mehr Straßenübergänge, z. B. Fußgänger\*innenfreundliche Ampelschaltungen, errichtet werden, um die Südstadt besser an die anderen Tübinger Stadtteile anzubinden. Zudem soll das Konzept einer Pförtnerampel geprüft werden, um den Stau innerhalb der Stadt zu reduzieren.

(**Erklärung – bitte löschen:** Für Menschen, die sich im östlichen Teil der Südstadt, nahe am geplanten Tunnelportal aufhalten relevant, gerne persönlichen Bezug (Wohnort, Arbeitsweg, Freizeitgestaltung nennen:)

Im östlichen Teil der Südstadt nahe dem nördlichen Tunnelportal steigen die Stickstoffdioxidkonzentrationen auf 20–24 μg/m³ an. Dies ist aktuell noch weit von dem EU-weiten Grenzwert entfernt, allerdings soll dieser bis 2030 auf 20 μg/m³ gesenkt werden. Die WHO empfiehlt noch niedrigere Grenzwerte, um die Gesundheit zu schützen. Durch die Zunahme an Stickstoffdioxid in Nähe des nördlichen Tunnelportals, wird meine Gesundheit daher negativ beeinflusst.

Auch das Naherholungsgebiet „Wankheimer Täle“ wird durch den Tunnelbau und den Betrieb des Tunnels beeinträchtigt, was mich besonders betrifft (gerne einfügen warum: Freizeitgestaltung: Joggen, Spazierengehen, etc.).

Ein Konzept für den Abtransport von 40 bis 50 % des Abraums ist aktuell nicht vorhanden, folglich wurden auch dessen Emissionen, und Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, und Staubbelastung nicht quantifiziert. Das Mittel des Abtransports (Lkw oder Bahn), sowie das Ziel sind aktuell noch nicht festgelegt, sowohl während des Verladevorgangs als auch für die Orte, die durchfahren werden, ist erstmals von einer Beeinträchtigung auszugehen. Die Untersuchung des Baulärms betrachtet die vorgesehene Abraumdeponie westlich des Nordportals, in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauung, nicht. Da diese mit einer maximalen Höhe von 333 m über NN, die vorhandene Lärmschutzwand nördlich des Französischen Viertels um ca. 6–8 m überragt, muss hier von einer weitreichenden Beeinträchtigung während der Bauphase ausgegangen werden.

Ich fordere die Planung an die EU-Grenzwerte nach 3035 anzupassen und ein vollständiges Abraumkonzept zu erarbeiten, das nicht zur Beeinträchtigung der Anwohnenden durch Lärm und Staub führt.

##### Umwelt- und Naturschutz, Hydrologie

(**Zusammenfassung Absatz – bitte löschen:** Es gibt viele stark gefährdete Arten auf dem Baugrund. Ausgleichsmaßnahmen funktionieren für mache Arten, aber bei weitem nicht für alle. Der Bau findet im Wasserschutzgebiet „Au-Brunnen“ Zone 2 und 3 statt. Dort sind die Bauaktivitäten eigentlich gar nicht erlaubt, ein Schutzkonzept fehlt.)

Der geplante Ausbau wird meiner Einschätzung nach die schützenswerte Flora und Fauna vor allem im Erholungsgebiet Wankheimer Täle sowie auch die Wasserqualität erheblich beeinträchtigen, wahrscheinlich stärker als die Planungsunterlagen es aufzeigen.

###### Abschnitt Süd (Bläsibad)

Durch das geplante Bauvorhaben kommt es zu baubedingten Verlusten wertvoller Biotope. Die Ausgleichsmaßnahmen beziehen sich überwiegend auf Flächen des Baufeldes nach Abschluss der Baumaßnahmen. Der Verlust des Lebensraums insbesondere während der Bauphase (5-10 Jahre) für zahlreiche gefährdete Arten wird mit den vorgeschlagenen Maßnahmen daher nicht ausreichend ausgeglichen.

Die baubedingten Eingriffe und Störungen führen zu einem langfristigen Wertverlust des Gebiets als Lebensraum bedrohter Fledermäuse (Mopsfledermaus Rote Liste (RL) 1, Großes Mausohr RL 2, Nymphenfledermaus D RL 1, Bechsteinfledermaus RL 2, Brandfledermaus Jagdrevier RL 1), als Brutgebiet für Vögel (hauptsächlich Grauschnäpper V, Halsbandschnäpper V, Goldammer V), Reptilien (Zauneidechse RL 3), Amphibien (Grasfrosch RL 3, Gelbbauchunke RL 2, Feuersalamander V) und Weichtieren (Schmale Windelschnecke RL 3) sowie Käfer (vier stark gefährdete Arten, acht gefährdete Arten und vier weitere Arten mit unklarer Gefährdungssituation). Die im Anschluss an die Bauphase geplanten Renaturierungen werden nicht den artenreichen Ausgangszustand (z. T. langjährig etablierte Biotope) wiederherstellen können. Feldhecken, Feldgehölze und Magerwiesen benötigen nach einer Neuanlage viele Jahre, bis sie als Lebensraum attraktiv werden. Der Käferbestand im Bereich des geplanten Tunnelportals ist als sehr hochwertig einzustufen. Es wurden 152 Totholzkäferarten nachgewiesen. Von einer Art gibt es nur zwei Fundmeldungen in BaWü. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (insbesondere Totholzpyramiden) sind nicht für alle Arten zielführend und nicht ausreichend für den Erhalt der besonders wertvollen Käfervorkommen. Hervorzuheben sind auch die nachgewiesenen Fledermausarten. Hier wird es durch die Bauphase zum Lebensraumverlust bzw. zum Verlust der Jagdgebiete kommen. Für die im Süden vorkommende Zwergfledermaus besteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko durch den Tunnelbau (Lockwirkung des Tunnelportals). Dabei sind keine Erhaltungsmaßnahmen möglich. Auch werden sich die baubedingten Störungen auf das Umfeld des Baufeldes auswirken und dort zu einer Verarmung der Fauna beitragen. Eine Neu- und Wiederbesiedelung nach der Bauphase ist anzuzweifeln.

###### Abschnitt Nord

Auch im Abschnitt Nord gibt es wertgebende Vorkommen von Fledermäusen (Zwergfledermaus RL 3, Wasserfledermaus RL 3, Braunes Langohr RL 3), Vögeln (Feldsperling V, Goldammer V, Grauschnäpper V, Grauspecht RL 2, Haussperling V, Halsbandschnäpper V), Reptilien (Zauneidechse RL 3), Amphibien (Feuersalamander V, Gelbbauchunke RL 2, Grasfrosch RL 3) und Käfern (zwei starke gefährdete Arten, zwei gefährdete Holzkäferarten). Der Käferbestand in diesem Abschnitt ist ebenfalls als sehr hochwertig eingestuft. Unter den 23 nachgewiesenen Totholzkäferarten befinden sich mehrere national besonders geschützte Arten. Die Ausgleichsmaßnahmen tragen nur teilweise zu einem langfristigen Schutz der Arten bei.

###### Bewertung Bauvorhaben Nord- und Süd

Es handelt sich bei den beiden Abschnitten Nord und Süd um relativ klein strukturierte Gebiete mit einem hohen Lebensraumpotential für die untersuchten Gruppen der Säugetiere (Fledermäuse), Vögel, Reptilien, Amphibien und Käfer. Insbesondere die Gefährdung seltener und bedrohter Fledermausarten (mit einer besonderen Eingriffsschwere für Nymphenfledermaus und Bechsteinfledermaus und einer hohen Gefährdung von Mopsfledermaus, Brandfledermaus und Braunem Langohr) und die Nutzung der Gebiete als Jagdrevier ist mit den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht auszugleichen. Ebenfalls kommen an beiden Standorten sehr hochwertige Käferbestände vor, von denen nicht alle Arten von den vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen profitieren. Die artenreichen nachgewiesenen Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen werden nicht nur durch die Baumaßnahmen und den direkten Biotopverlust gefährdet. Auch werden Brut- und Jagdreviere außerhalb des Baufeldes durch das Bauvorhaben und den späteren Betrieb beeinträchtigt. Es ist mit einer Verarmung der Artenvorkommen zu rechnen. Aktuelle Erhebung von Pflanzen, Tagfaltern und Heuschrecken (v.a. auf besonderen Standorten wie Magerrasen, Magerwiese, Ruderalvegetation, Saumvegetation, Feuchtwiesen, …) fehlen.

Insgesamt sind die geplanten Eingriffe für den Artenschutz als erheblich zu bezeichnen. Auch nach der Durchführung der geplanten Ausgleichsmaßnahmen werden wertvolle Artenvorkommen verloren gehen und die zunehmende Zerschneidung der Lebensräume zu einer Artenverarmung der Region führen. Inmitten des sechsten Massenaussterbens auf der Erde, das die Stabilität zahlreicher Ökosysteme gefährdet und damit auch die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen bedroht, halte ich konsequenten Artenschutz für essenziell. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gefährdung zahlreicher Arten im Rahmen der Baumaßnahme in Bezug zum globalen Artensterben sowie eine Erhebung von Pflanzen, Tagfaltern und Heuschrecken im betroffenen Gebiet.

###### Hydrologie

Im Tunnelabschnitt von ca. Bau-km 2+550 bis 2+700 unterquert der Tunnel die Blaulach mit einer Überdeckung von nur 6 Metern. Um eine Abdichtung zu gewährleisten ist laut den Planfeststellungsunterlagen eine Art Abdichtung im Berg geplant, um das Gestein unter der Blaulach wasserundurchlässiger zu machen. Wie genau das passieren soll, und welche Stoffe dabei zum Einsatz kommen und womöglich in den Berg gespritzt werden und durch Baustellenabwasser und Sickerwasser in die Umwelt gelangen können, fehlen sämtliche Angaben. Auch ob zur Durchführung der Baumaßnahmen eine temporäre Vereisung oder Verdohlung der Blaulach notwendig sein wird und was davon wiederum die Auswirkungen auf das Ökosystem am Bach sein könnten, ist den Planfeststellungsunterlagen nicht zu entnehmen.

Daher fordere ich eine detailliertere Untersuchung der konkreten Maßnahmen unter der Blaulach und deren Auswirkungen.

Die nach Norden verschobene neue B 28 ist innerhalb des Wasserschutzgebiets „Au-Brunnen“, Zone 2 geplant. In Zone 2 eines Wasserschutzgebiets sind normalerweise keinerlei Bebauungen erlaubt, erst recht keine Schnellstraßen, die als potenzielle Schadstoffquellen erhebliche negative Auswirkungen auf die Trinkwasserqualität haben können. Zur Sondergenehmigung braucht es ein umfassendes Konzept, bspw. zur Abführung des möglicherweise verschmutzten Oberflächenwassers und der Überwachung der dazu notwendigen Anlagen usw.. Ein solches geht aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ausreichend hervor. Auch welche Vorsichtsmaßnahmen beim Bau der Pfahlfundamente, die im Wasserschutzgebiet ebenfalls eigentlich verboten sind, getroffen werden und inwiefern diese eigentlich verbotenen Pfähle gerechtfertigt oder erlaubt sind, geht aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ausreichend hervor.

Zur Beurteilung, ob die entsprechenden Baupläne den Vorgaben des RiStWag entsprechen, müssen diese ausgeführt und konkretisiert werden. Die Aussage „Wir halten uns an die Vorgaben des RiStWag“ ist ansonsten für mich als betroffene\*r Bürger\*in nicht überprüfbar. Auch die neue Streckenführung der B27 befindet sich in der Zone 3 des Wasserschutzgebiets. Gerade während der Bauphase ist hier ein erhöhtes Risiko an Verunreinigungen durch Baumaschinen zu erwarten. Ebenfalls in der Zone 2 bzw. an der Grenze zu Zone 1 liegt der Rückbau der bestehenden B 27, sowie der Neubau der Rampenzufahrten westlich der B 27 neu. Auch hier braucht es ein solides und konkretes Konzept, wie Verunreinigungen während der Bauphase verhindert werden können.

Der Au-Brunnen wird zwar „nur“ als Not-Trinkwasserbrunnen für Tübingen geführt. Gerade in Zeiten der Klimakrise, wo Extremwetterereignisse immer häufiger werden, steigt aber die Bedeutung solcher „Backups“. Es ist durch die Klimakrise zum Beispiel wahrscheinlicher, dass durch einen Sturm o. ä. sowohl die Wasserversorgung vom Bodensee ausfällt, während es zeitgleich auf der autobahnähnlichen Bundesstraße zu Unfällen mit Schadstoffeintrag kommt. Dadurch, dass das gesamte Bauprojekt die Klimakrise weiter anheizt, ist es also unbedingt notwendig, hier entsprechende Vorsichtsmaßnahmen zu treffen. Ich fordere die Erstellung eines detaillierten Schutzkonzepts zu den oben genannten Vorgängen.

##### Klimaschutz

(**Zusammenfassung Absatz – bitte löschen:** Eine Verkehrswende ist dringend notwendig. Dafür müssten die Autofahrten bis 2045 halbiert werden. Dann braucht man gar keinen Tunnel. Der Bau des Tunnels stößt viel CO₂ aus. Autos stoßen bei der Fahrt durch den Tunnel mehr CO2 aus als im Stop-and-Go-Verkehr durch die Stadt.)

Klimaschutz ist für mich ein besonders wichtiges Anliegen. Die deutsche Bundesregierung hat sich verpflichtet die Klimagasemissionen bis 2045 auf null zu reduzieren, was auch den Verkehrs- und Bausektor betrifft. Ich bin persönlich täglich von Auswirkungen der Klimakatastrophe betroffen, da Lebensmittelpreise durch Dürren und andere Extremwetterereignisse in die Höhe getrieben werden. Auch in Deutschland steigt die Wahrscheinlichkeit für Extremwettereignisse deutlich. Ich habe daher zunehmend Angst, selbst direkt von Extremwetter betroffen zu sein.

Die deutsche Bundesregierung hat ausdrücklich dem Ziel der Klimaneutralität bis 2045 in Art. 143h GG aufgenommen. Das Bauvorhaben fördert den Straßenverkehr zulasten weniger CO2-intensiver Verkehrsmittel wie z. B. des ÖPNV. Es wird die Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Straße fördern und die CO2-Emissionen des Straßenverkehrs steigern. Es ist vonseiten der Planungsbehörde keinerlei Anstrengung zu erkennen, die negativen Klimaauswirkungen des Projektes zu reduzieren. Zudem fehlt jegliche Kommunikation über die negativen Klimafolgen dieser Baumaßnahme.

Das Projekt Schindhaubasistunnel führt zu hohen zusätzlichen Klimagasemissionen, die für das Einhalten der Klimaziele und zum Abwenden des Klima-Kollaps dringend verhindert werden müssen. Das Projekt Schindhaubasistunnel wird bereits beim Bau hohe Klimagasemmisionen verursachen. In der Planung werden zwar die Emissionen beim Bau berechnet, allerdings wird anscheinend keinerlei Versuch unternommen die Emissionen tatsächlich zu reduzieren.

Zudem schreibt das Bundesverkehrsministerium den Planer\*innen eine Methode vor, in der die Emissionen aus Bau und Betrieb (Lebenszyklus) einer Fernstraße in jährlichen Emissionswerten angegeben werden. Diese Zahl ist unpraktisch, um sie in nationale CO2-Budgets einzurechnen oder um sie mit anderen Emissionsquellen zu vergleichen. Eigentlich kann so nur eine grobe Ahnung der Emissionen gewonnen werden, verschiedene Infrastrukturprojekte miteinander verglichen werden oder die Lebenszyklusemissionen mit den Emissionseinsparungen oder -mehrungen seiner verkehrlichen Wirkung verglichen werden. Bei dieser ungewöhnlichen und für mich als Bürger\*in schlecht verständlichen Methode werden Streckenkilometer (normal oder im Tunnel) mit einem Faktor (Lebenszyklus-Treibhausgas-Emissionen pro km bzw. pro km Tunnel) multipliziert. Dieser Faktor stammt aus einer Studie, die (grob vereinfacht) die jährlichen Emissionen aus dem Fernstraßenbau durch die jährlich gebauten Fernstraßenkilometer geteilt hat. Faktoren wie die Materialauswahl, die Detailplanung beim konkreten Projekt oder Veränderungen seit der Erstellung der Faktoren vor über 10 Jahren bleiben dabei außen vor. Der Schindhaubasistunnel z. B. braucht aus geologischen und hydrologischen Gründen größtenteils sehr dicke Wände.

Ich fordere daher eine genaue Berechnung der Emissionen im Bau, sowie eine Untersuchung von Möglichkeiten, diese Emissionen zu senken.

Der Betrieb des Tunnels alleine sorgt laut dem Fachbeitrag Klima der Planfeststellungsunterlagen für zusätzliche Emissionen in Höhe von 4664 Tonnen CO2-eq pro Jahr. Allerdings kommen dazu noch weitere Emissionen durch induzierte Verkehre, die nicht berechnet wurden und auch nicht in die Klimaauswirkungsabschätzung mit eingeflossen sind. Laut Veröffentlichung des Umweltbundesamtes erzeugt der Straßenneubau je nach Studie zwischen 5 und 40 Prozent zusätzlichen, also induzierten Verkehr[[2]](#footnote-3). An dieser Stelle sollte auch die Frage gestellt werden, inwiefern der Tunnelbau in Konkurrenz zur Regionalstadtbahn steht. Im Gegensatz zum Schindhaubasistunnel, der einer klimagerechten Verkehrswende entgegenwirkt, stellt die Regionalstadtbahn ein zukunftsorientiertes klimafreundliches Mobilitätskonzept dar.

Der Bau und Betrieb des Schindhaubasistunnels führt folglich zu erheblichen zusätzliche Mehremissionen, die durch die Missachtung des induzierten Verkehrs noch nicht einmal korrekt abgeschätzt scheinen. Laut Machbarkeitsstudie des Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie zum Pariser 1,5 °C Ziel, müsste der Pkw Verkehr in Deutschland bis 2035 halbiert werden[[3]](#footnote-4). Ich fordere daher:

* Die realistische Berechnung des induzierten Verkehrs und die dadurch verursachten Emissionen
* Eine Einordnung, inwiefern das Projekt Schindhaubasistunnel zur Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens, des Tübinger Klimaziels „Klimaneutralität 2030“ und der Landes- sowie bundesweiten Reduktionsziele beiträgt
* Ein Gutachten, welche alternativen Maßnahmen ((Aus-)bau von Bahntrassen, Radwege, ÖPNV-Konzepte, Mitfahr-Konzepte, Pförtnerampel, City-Maut) statt des Baus des Schindhaubasistunnels umgesetzt werden könnten und welche CO2-Einsparpotentiale diese haben
* Ein Gutachten, das bewertet, wie viel weniger Personen aufgrund des Schindhaubasistunnels mit der Regionalstadtbahn fahren werden
* Eine Alternativplanung mit CO2-neutralem Bau des Tunnels
* Eine Alternativplanung, bei der nur zwei und nicht vier Spuren geplant werden und eine Bewertung, welche Einsparpotentiale gegenüber der vierspurigen Planung bestehen
* Eine deutlich und für alle verständlich Kommunikation über die Negativfolgen für das Klima

##### Verkehrliche Auswirkungen

(**Zusammenfassung Absatz – bitte löschen:** Zahlen beruhen auf Fertigstellung 2035, Tunnel wird aber frühestens Ende der 2030er fertig. Induzierter Verkehr wird nicht beachtet. In Lustnau, Derendingen und der Altstadt führt der Tunnel zu mehr Verkehr.)

Die Verkehrszahlen, auf die sich das Gutachten zur Verkehrsqualität stützt, beruhen auf den Prognosen für das Jahr 2035. Eine Fertigstellung des Tunnels bis 2035 ist äußerst unwahrscheinlich, sodass ein auf diese Prognosen gestütztes Gutachten für mich unzuverlässig erscheint.

Zudem wird in der Prognose von einer weiteren Erhöhung des MIV (Motorisierter Individualverkehr) ausgegangen. Diese wird als gesetzt angenommen. Dabei bleibt der Aspekt, dass der Schindhaubasistunnel ein Projekt der aktuell klimaschädlichen Verkehrspolitik ist und damit selbst zu einer Erhöhung des MIV beiträgt, diese Verkehrspolitik aber durchaus änderbar ist, unberücksichtigt. Da Deutschland sich zum Pariser Klimaschutzabkommen bekennt und bis 2045 klimaneutral werden will, muss davon ausgegangen werden, dass die Emissionen im Verkehrssektor in den kommenden Jahren deutlich reduziert werden müssen, was insbesondere durch eine Reduktion des MIV erreicht werden kann3.

Im Gutachten zur Verkehrsqualität wird festgestellt, dass die Pendler\*innenbeziehungen in Verbindung mit den Ausbaumaßnahmen auf der B27 zugenommen haben (Unterlage 22, S. 16). Dennoch wird in Bezug auf den geplanten Bau des Schindhaubasistunnels induzierter Verkehr nicht einberechnet. Verschiedene Studien, die auch vom Wissenschaftlichen Dienst des Bundestages in dessen Bericht aus dem Jahr 2021 genannt werden[[4]](#footnote-5), kommen zu dem Ergebnis, dass ein Ausbau des Straßennetzes zu einer äquivalenten Erhöhung des Autoverkehrs in weniger als 10 Jahren führt. Mehr Straßen seien demnach kein geeignetes Mittel zur Bekämpfung von Staus[[5]](#footnote-6). Dieser Aspekt wurde meiner Ansicht nach in der Planung des Schindhaubasistunnels in keinster Weise berücksichtigt.

Auf der B27 alt verbleiben laut Gutachten zur Verkehrsqualität bis zu 17.100 (Tabelle 9: Planfall 2035[[6]](#footnote-7)) KFZ zwischen Waldhörnlestraße und Stuttgarter Straße. Damit wäre die Straße trotz Bau einer Umgehungsstraße noch deutlich von Verkehr belastet. Die B28 führt schon aktuell mit einer hohen Verkehrsbelastung, sowie einer bedeutenden städtebaulichen Trennwirkung entlang von Wohngebäuden, durch das Ortsgebiet Tübingens. Die Planfeststellungsunterlagen, im besonderen Unterlage 22, grafisch dargestellt auf S. 106 (Plan 3 Prognose Nullfall 2035) sowie S. 109 (Plan 6 Planfall 2035 Schindhaubasistunnel), beschreiben für diesen Streckenabschnitt eine Reduktion, der Verkehrsbelastung im Planfall (-1000). Diese Reduktion widerspricht bisherigen Angaben, wie innerhalb des Dossiers des Bundesverkehrswegeplans, die von einer Mehrbelastung der B28 innerhalb Tübingens ausgingen. Genauso widerspricht es den Annahmen, die östlich der B27, für den Planfall getroffen wurden. Dort wird angenommen, dass der Bau des Schindhaubasistunnels den Verkehr aus dem untergeordneten Straßennetz auf die B27, sowie B28 in Richtung Reutlingen, verlagert. Für das Straßennetz westlich der B27 wird, jedoch ohne das dafür ein verständlicher Grund vorläge, das Gegenteil angenommen. In Plan 6, wird angenommen, dass sich Verkehr von der B28 (Tübingen), ohne eine Veränderung der Leistungsfähigkeit oder Fahrzeit, dieser Straßen, zu einem Teil auf die Ortsdurchfahrt K6900, innerhalb des Stadtteils Derendingen (+2200 Kfz, -100 SV), sowie in Richtung des Innenstadtrings nördlich der Altstadt (+800 Kfz) (grafisch nicht dargestellt) verlagert. In beiden Fällen wären für die zahlreichen Anwohnenden Mehrbelastungen zu erwarten, sollten diese Zahlen Realität werden. Eher ist jedoch von einer (fälschlich nicht modellierten) Mehrbelastung der autogerecht ausgebauten B28 Ortsdurchfahrt auszugehen, welche die Verkehrsbelastung sowie die städtebauliche Trennwirkung der B28 in Tübingen, noch verstärken würde.

Ich fordere daher:

* Aktualisierte Verkehrsprognosen mit Berücksichtigung des induzierten Verkehrs und dessen Auswirkungen in Form einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf Straßen innerhalb von Tübingen
* Aktualisierte Verkehrsprognosen für das Jahr 2045
* Eine Reevaluation zur Notwendigkeit des Tunnelbaus nach Berücksichtigung der MIV-reduzierenden Maßnahmen, die zur Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens und der deutschen Klimaziele notwendig sind
* Die Planung eines Verkehrskonzeptes, das auf eine nachhaltige klimagerechte Mobilitätswende hinwirkt
* Eine Richtigstellung der Verkehrszahlen oder, sofern diese tatsächlich stimmen, ein Konzept, wie eine Mehrbelastung von Derendingen und dem Innenstadtring nördlich der Altstadt verhindert werden kann

##### Das Geld wäre anderswo sinnvoller

(**Zusammenfassung Absatz – bitte löschen:** Es wird dringend Geld für Klimaschutz, die Verkehrswende und die Sanierung von Infrastruktur benötigt. 470 Mio. € wären anderswo deutlich besser eingesetzt)

Das Regierungspräsidium geht Stand April 2025 von 470 Mio. Euro Gesamtkosten aus. Diese Zahl wurde ermittelt, in dem die 2019 ermittelten 338 Mio. mit dem allgemeinen Baukostenindex auf das Niveau von 2024 fortgeschrieben wurden. Dieses Geld soll in den Neubau eines Tunnels gesteckt werden, während vielerorts Brücken einzustürzen drohen, Zugreisen durch zahlreiche Langsamfahrstellen auf maroden Schienen verlängert werden, Schulen in einem desolaten Zustand sind und das Geld für das Deutschlandticket und effektive Klimaschutzmaßnahmen immer weiter zusammen gestrichen wird.

Vieles davon klingt weit weg, aber auch direkt vor Ort gibt es für diese Fälle Beispiele. So ist z. B. Alleenbrücke baufällig, auf der Zollernalbbahn wird immer noch Stellwerkstechnik von 1956 eingesetzt und der Tübinger Gemeinderat musste zuletzt den Busverkehr reduzieren, um 2 Millionen Euro pro Jahr einzusparen. Die Allenbrücke ist eine Haupt-Radverkehrsachse in Tübingen, die Zollernalbbahn eine direkte Alternative zur B27 und auch der Tübinger Busverkehr ist integraler Bestandteil der Verkehrswende. Alle genannten Verkehrsträger sind zudem häufig Teil meiner persönlichen Mobilität. Da nur begrenzt Geld zur Verfügung steht, fordere ich, die Planung des Schindhaubasistunnels noch einmal auf folgende Punkte zu überprüfen:

* Welche zusätzlichen Instandhaltungskosten werden für den Tunnel anfallen und von welchen Mitteln sollen diese langfristig gezahlt werden?
* Wie hoch sind die Klimafolgekosten des Tunnelbaus?
* Wie groß ist der Sanierungsstau bei der Verkehrsinfrastruktur im Raum Neckar-Alb und wo würde das Geld vielleicht dringender gebraucht?
* Gibt es kostengünstigere Maßnahmen, wie z. B. Radfernwege oder der zweigleisige Ausbau der Zollernalb-Bahn, die zur Verkehrswende beitragen und die Tübinger Südstadt von Pkws entlasten?

In Anbetracht dieser Einwände und der damit massiven, unverhältnismäßigen Auswirkungen auf mein persönliches Leben im privaten Bereich und der negativen Auswirkungen der Klimakrise auf alle Menschen rege ich dringend und somit zeitnah im aktuellen Verfahren eine Neubewertung des geplanten Neubaus B27 Schindhaubasistunnel an.

Mit freundlichen Grüßen

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

[Ihr Name]

1. https://www.swp.de/lokales/tuebingen/15000-module-an-der-b27-tuebingens-groesste-pv-anla­g­e­-ist-bald-fertig-620428.html, abgerufen am 22.04.2025 um 13:32 Uhr [↑](#footnote-ref-2)
2. Determinanten der Verkehrsentstehung, Verron et al 2005: https://www.umweltbundesamt.de/sites/­default­/­files/medien/publikation/long/2967.pdf [↑](#footnote-ref-3)
3. CO2-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze, Kobiela et al 2020: https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7606 [↑](#footnote-ref-4)
4. Dokumentation: Straßenbau und Verkehrsentwicklung, Wissenschaftliche Dienste; Deutscher Bundestag 2021: https://www.bundestag.de/resource/blob/855100/a3a015f40fee3b8182c41bc48c362277/WD-5-044-21-pdf.pdf [↑](#footnote-ref-5)
5. Duranton, Gilles, and Matthew A. Turner. 2011. "The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities." American Economic Review 101 (6): 2616–52 [↑](#footnote-ref-6)
6. Alle Quellen in diesem Absatz beziehen sich auf Unterlage 22 [↑](#footnote-ref-7)