

BUND RV Neckar-Alb • Katharinenstraße 8 • 72072 Tübingen

Stadtverwaltung Tübingen
Gemeinderat Tübingen
Am Markt 1
D-72070 Tübingen

Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Regionalgeschäftsstelle Neckar-Alb
Tel. 07071/943 885
E-Mail: bund.neckar-alb@bund.net
Barbara Lupp
(Geschäftsführerin)

25.05.2023

Antrag auf Unterstützung des Engagements des BUND RV Neckar-Alb und des LNV AK Tübingen zur Entlastung Tübingens und seiner Teilorte vom PKW- und Schwerlastverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Gemeinderatsmitglieder,

das Regierungspräsidium Tübingen treibt mehrere Straßenbauprojekte in der Region voran und steht bei einem weiteren Projekt in der Pflicht, eine Straße zurückzubauen. Da die unten genannten Projekte direkte Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Bevölkerung und den Klimaschutz in der Kernstadt und einigen Teilorten Tübingens haben, fordern wir Sie auf, die Bemühungen des BUND und der anderen genannten Organisationen zu unterstützen:

1. Neubau der B27 zwischen Bodelshausen und Nehren in der vom RP Tübingen favorisierten Variante 1g = "Endelbergtrasse". Aktueller Stand: Zweite Auslegung zum Planfeststellungsverfahren (PFV), Frist für Stellungnahmen: 9. Juni 2023 (Verlängerung auf Antrag evtl. möglich). Weitere Informationen zu diesem Projekt finden Sie [hier](#) und z. B. [hier](#).

Die Endelbergtrasse ist die umweltschädlichste und am meisten PKW- und LKW- induzierende Variante. Es würde somit sowohl der Ziel- und Quellverkehr (laut RP aktuell rund 45%) als auch der Durchgangsverkehr in Tübingen und damit die Belastung der Anwohner*innen und die Staus vor allem auf der Stuttgarter Straße, Hechinger Straße und Derendinger Straße, sowie weiterer Zubringerstraßen zunehmen. Außerdem widerspricht diese steigende Verkehrsbelastung den Klimazielen der Stadt Tübingen (s. [Maßnahme 6](#)). Zu hoffen, dass die Belastung zumindest hinsichtlich des Durchgangsverkehrs **zeitnah** durch den für 2035 (oder später) anvisierten vierspurigen Schindhaubasistunnel (Kosten laut aktueller Schätzung des RP: rund 340 Mio €) abnehmen wird, ist illusorisch.

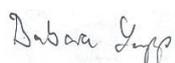
Es ist nachvollziehbar, dass die Straßenplanungsbehörden und entsprechende Interessensgruppen die größtmögliche, (scheinbar) schnellste B-27-Variante favorisieren - siehe z. B. S. 21, Unterlage 22 zum PFV: *"Mit dem durchgehend, vierstreifigen Ausbau der B 27 von Stuttgart bis nach Balingen steht dann eine durchgängig leistungsfähige und attraktive Verbindung entlang dieser Landesentwicklungsachse zur Verfügung. Durch den Ausbau wird die B 27 in stärkerem Maße vom großräumigen Verkehr genutzt."* Aber dieser "Maximalausbau" der B27 kann aus den oben genannten Gründen nicht im Sinne der Tübinger Stadtgesellschaft sein. Deshalb fordern wir die Stadt Tübingen gemäß des „Push & Pull-Prinzips“ auf, die Endelbergtrasse (genauso wie der BUND und andere Initiativen und Verbände) in einer fristgerecht eingereichten Stellungnahme abzulehnen und stattdessen die Null-Variante, Verkehrsberuhigung in den Durchfahrtsorten (dies ist auch auf Bundesstraßen möglich!, siehe z. B. [hier](#) und [hier](#)) oder maximal eine Ertüchtigung entlang der bestehenden Trasse zu fordern um induzierten Verkehr zu vermeiden. Sowie sich für einen raschen Ausbau und eine bessere Taktung des ÖPNV (Stichwort: Regionalstadtbahn) und der Radverkehrsverbindungen insbesondere für Pendler*innen einzusetzen um eine Verlagerung des Modal Split auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.

2. Geplanter dreispuriger Ausbau der B 28 zwischen Rottenburg und Seeborn, s. [hier](#) und [hier](#) (scrollen). Dieses Straßenbauprojekt befindet sich übrigens nicht einmal in der Bedarfsplanung des Bundesverkehrswegeplans, es ist jedoch nach Ansicht des RP Tübingen auch durch den Bau der „B28 neu“ zwischen Tübingen und Rottenburg und dem neuen Autobahnzubringer bei Rottenburg notwendig. Neben der Zerstörung von wertvollen Lebensräumen bei Rottenburg wird diese Ausbaumaßnahme ähnlich wie beim geplanten B27-Neubau den PKW- und LKW-Verkehr auf der B28 und Zubringerstraßen auch im Stadtgebiet Tübingen fördern. Nicht zuletzt, weil für die B 28 keinerlei Umfahrungslösungen in Sicht sind, fordern wir auch hier die Stadt Tübingen im eigenen Interesse auf, die Planung abzulehnen.

3. Aufgrund des Planfeststellungsbeschluss zur B28 neu verpflichtender Rückbau und Rückstufung der L 370 zwischen Rottenburg und Tübingen außerorts: Der BUND RV Neckar-Alb plädierte hier vergeblich für einen breiten, gut markierten, beidseitigen Radschutzstreifen anstatt eines Asphaltabtrags, auf dem das RP als (fragwürdige) Ausgleichsmaßnahme für den Neubau der B28 beharrt (s. [hier](#) (scrollen), mit Links zum Briefwechsel BUND - RP). Aber auch bezüglich des Asphaltabtrags, den das RP zuerst für direkt nach dem Abschluss der Bauarbeiten zur B 28 im Frühjahr 2022, dann auf mehrfaches Nachfragen des BUND für die zweite Jahreshälfte 2023 in Aussicht stellte, sind uns keine konkreten Planungen bekannt. Im Gegenteil: Die Verkehrsbelastung auf der L 370 durch PKW- aber auch Schwerlastverkehr nimmt (nach einer ruhigen Phase in den Monaten nach der Eröffnung der B28) insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten kontinuierlich zu, was der von Tübingen angestrebten Mobilitätswende und dem Klimaschutz widerspricht. Wir fordern die Stadt Tübingen auf, ihren Einfluss geltend zu machen und das RP zum Rückbau aufzufordern. Daneben muss die städtische Verkehrsplanung den innerörtlichen, anwohner-, rad- und busverkehrsfreundlichen Umbau dieser Straße angehen, wie dies in Tübingen-Bühl zumindest geplant ist.

Vielen Dank im Voraus für Ihre Antwort.

Mit freundlichen Grüßen



Barbara Lupp