



So sahen die Planungen des Schindhaubasistunnels im frühen Stadium aus. Die Trasse ist fast gleich geblieben, Diskussionen gab es über all die Jahre vor allem wegen der Verkehrsknoten im Süden (beim Bläsibad) und insbesondere im Norden (beim Französischen Viertel) des Tunnels. *Archivbild: Grohe*

# Freude hier, Ärger dort

**Verkehr** Der Schindhaubasistunnel ist in der ersten Umsetzungsstufe des Landes – er kommt so schnell wie möglich. Unterjesingen muss sich gedulden. *Von Moritz Hagemann*

Am Dienstagabend hat der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann in Stuttgart die Umsetzungskonzeption des Bundesverkehrswegeplans vorgestellt. Sie teilt die Projekte in zwei Dringlichkeitsstufen ein. Gar nicht mehr dabei ist der Tübinger Schindhaubasistunnel, für den das Land 217,1 Millionen eingeplant. Das heißt: Die Röhre, die Derendingen und das östliche Ende des Französischen Viertels verbinden wird, soll vor den Projekten umgesetzt werden, die in der Prioritätenliste auftauchen. „Da kann man dem Land nur dankbar sein“, sagte Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer. Die Diskussion um den Tunnel zieht sich seit mehr als einem Jahrzehnt, die Verkehrssituation und die sich ergebenden Staus in diesem Gebiet sind für Palmer „ein Riesenproblem“.

Für das zuständige Regierungspräsidium Tübingen „ändert das nichts“, sagte Josef Bild, der Abteilungspräsident für Straßenwesen und Verkehr. Die Planungen für den Tunnel müssen in der nächsten Folge vom Bundesverkehrsministerium abgenickt werden, dann kann mit der Planfeststellung begonnen werden. „Das haben wir so auch immer kommuniziert“, so Bild. Neben dem Schindhaubasistunnel ist auch der zweispurige Ausbau der Strecke zwischen Bodelshausen und Nehren für 88,3 Millionen Euro in der 1. Stufe und wird somit direkt umgesetzt.

Dass der Schindhaubasistunnel nun nicht mehr von der Priorisierung betroffen ist und auch beim Land als gesetzt galt, zeigt, „dass

dieses Großprojekt mit aller Macht vom Land vorangetrieben wird“, kommentierte der Tübinger Bundestagsabgeordnete Chris Kühn (Die Grünen). Aus Berlin teilte auch die Bundestagsabgeordnete Heike Hänsel (Die Linke) mit: „Der Bau des Tunnels wurde lange genug herausgeschoben und muss schnellstmöglich umgesetzt werden.“

„Es ist ein sehr schmerzhafter Tag für alle Unterjesinger.“

**Michael Rak**, Ortsvorsteher Unterjesingen

Minister Hermann sprach in einer Pressemitteilung von „einer ehrlichen Perspektive“ zur Umsetzung des Bedarfsplanes aus dem Jahr 2016. Einen genauen Termin, wann die Projekte tatsächlich umgesetzt werden, gibt es nicht. Das Land berücksichtigte dabei die Wirtschaftlichkeit und die Wirksamkeit der Projekte, aber auch Kriterien wie den Verkehrsfluss, den Lärm und Umweltfaktoren. Die Ergebnisse „geben eine verbindliche Orientierung, in welcher Reihenfolge eine Umsetzung der Maßnahmen angegangen werden soll“, so Hermann.

Der Tunnel zur Ortsumfahrung Unterjesingen taucht dagegen in der Umsetzungskonzeption in der 2. Stufe auf. Diese Stufe unterteilt sich in Planungsbeginn vor und ab 2025. Der Unterjesinger Tunnel soll frühestens ab 2025 geplant werden. Eine Entscheidung, über

die die Tübinger Staatsministerin Annette Widmann-Mauz (CDU) „weniger erfreut“ ist. Sie habe „zunächst deutlich Nachfragebedarf“ in Kriterien wie Lärm, Schadstoffen mit dem Fokus auf den Feinstaub sowie dem Verkehrsfluss. Diese Faktoren hätten für Widmann-Mauz „eine vordringliche Einstufung“ ergeben müssen. Hänsel sagte, dass der grüne Verkehrsminister das Unterjesinger Projekt „offensichtlich am liebsten nicht umsetzen möchte“.

Eine genaue zeitliche Angabe kann auch Bild vom Regierungspräsidium nicht über den Planungsbeginn der Ortsumfahrung Unterjesingen geben: „Das lässt sich nicht verlässlich abschätzen.“ Es sei jedoch nicht automatisch so, dass die Planungen nun am 1. Januar 2025 beginnen. Und überhaupt: Würde die Projektplanung in knapp sieben Jahren starten, „dann hätte der Tunnelbauverein immer noch einen verblüffenden Erfolg gehabt“, sagte Palmer. Auch dessen grüner Parteikollege Kühn befand, dass es „sachgerecht ist und Sinn macht“, die Planungen

für Unterjesingen frühestens 2025 zu beginnen. Zunächst brauche es den Schindhaubasistunnel, dann sollten andere Projekte in der Region angegangen werden. „Dieses transparente Vorgehen ist vorbildlich, verschafft Planungssicherheit und beendet eine Politik nach Gutsherrenart“, sagte der Landtagsabgeordnete Daniel Lede Abal (Grüne) über die Art und Weise, wie die grün-schwarze Landesregierung vorgegangen ist.

„Schwer enttäuscht“ war dagegen gestern Abend Unterjesingens Ortsvorsteher Michael Rak: „Es ist ein sehr schmerzhafter Tag für alle Unterjesinger.“ Er kritisierte, dass der Jesinger Tunnel der einzige im Regierungspräsidium sei, der aus der höheren Stufe herausgefallen ist. Und: In den Zahlen zum Verkaufsaufkommen habe das Land den Schleichverkehr nicht einberechnet, was etwa 1500 Fahrzeuge ausmache. „Da müssen wir nochmal reden.“ Der Unterjesinger Tunnel soll 86,3 Millionen Euro kosten.

**Siehe „Übrigens“**

## „Perspektive, die der Region Sicherheit gibt“

**Mit den Maßnahmen** des Landes zeigte sich die zuständige Industrie- und Handelskammer (IHK) in Reutlingen zufrieden. „Wir haben jetzt eine Perspektive, die der Region etwas Sicherheit gibt“, sagte Hauptgeschäftsführer

Wolfgang Epp in einer Pressemitteilung. Der Rückstand der Region beim Ausbau des Straßennetzes baue sich langsam ab. Er forderte die Beteiligten auch auf, die Planungsprozesse zu beschleunigen, da aktuell die Mittel zur Verfü-

gung stehen. Der Bau des Schindhaubasistunnels und der Ausbau zwischen Bodelshausen und Nehren sei erforderlich, „um den Frust der Pendler und Berufsfahrer zu lindern“, ergänzte IHK-Vizepräsident Alexander Benz.