



Pressemitteilung

Erhebliche Auswirkungen der geplanten Regionalstadtbahn auf die Universität

„Verkehrssystem darf Entwicklung des Forschungsstandortes nicht blockieren“ – Innenstadtstrecke erzwingt Verlagerung von hochempfindlichen Geräten

Dr. Karl Guido Rijkhoek
Leiter

Antje Karbe
Pressereferentin

Telefon +49 7071 29-76788
+49 7071 29-76789

Telefax +49 7071 29-5566
karl.rijkhoek[at]uni-tuebingen.de
antje.karbe[at]uni-tuebingen.de

www.uni-tuebingen.de/aktuell

Tübingen, den 25.03.2021

Bau und Betrieb einer Regionalstadtbahn durch die Tübinger Innenstadt hätten erhebliche Auswirkungen auf Forschungseinrichtungen der Universität. Zu diesem Ergebnis kommt ein von der Universität beauftragtes Gutachten des Bochumer Ingenieurbüros Baudynamik Heiland und Mistler. „Wir müssen bereits bei der Errichtung der geplanten Innenstadtstrecke, spätestens aber beim Betrieb der Regionalstadtbahn mit erheblichen Problemen rechnen“, sagte der Rektor der Universität, Professor Bernd Engler, bei der Vorstellung des Gutachtens am Donnerstag.

Der Dekan der Medizinischen Fakultät, Professor Bernd Pichler, ergänzte, insbesondere Forschungseinrichtungen in den Lebenswissenschaften seien stark betroffen: „Die Probleme dürften mit der künftigen technischen Entwicklung weiter zunehmen, da analytische Systeme, wissenschaftliche Messgeräte sowie bildgebende Verfahren zunehmend leistungsfähiger, aber damit auch empfindlicher werden.“ Ganz offensichtlich seien die daraus resultierenden Probleme den politisch Verantwortlichen bislang nicht hinreichend klar. Die Interessen von Universität und Medizinischer Fakultät müssten bei Planung und Realisierung der Regionalstadtbahn deutlich stärker als in der Vergangenheit berücksichtigt werden.

Die wesentlichen Ergebnisse der Gutachter lauten wie folgt:

1. Der Betrieb der Stadtbahn führt zu Erschütterungen und elektromagnetischen Feldveränderungen. Diese werden voraussichtlich dazu führen, dass empfindliche technische Geräte, Anlagen und Messinstrumente nicht mehr funktionieren und genutzt werden können. Ohne technische Kompensationsmaßnahmen wären bis zu einer Entfernung von jeweils 180 Metern links und rechts der Trasse Beeinträchtigungen feststellbar.

2. Um die Beeinträchtigungen zu begrenzen, sind umfangreiche Schutzmaßnahmen auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Hörsaalgebäude „Kupferbau“ bis zum Arboretum des Botanischen Gartens auf der Morgenstelle erforderlich. Dazu zählen primär eine hochelastische Schienenlagerung sowie besonders hochwertige elektromagnetische Kompensationsmaßnahmen auf dem gesamten Streckenabschnitt. Darüber hinaus sind in Teilabschnitten noch höherwertige Maßnahmen am Oberbau in Form von Masse-Feder-Systemen vorzusehen.
3. Selbst bei einer Realisierung der genannten Schutzmaßnahmen ist weiterhin eine Beeinträchtigung von einzelnen Forschungslaboren und den dort befindlichen Messinstrumenten durch elektromagnetische Strahlung und Erschütterungen zu erwarten.
4. Durch die Realisierung der Innenstadtstrecke wird das Werner Siemens Imaging Center im Gebäudekomplex Röntgenweg 11-17 den Standort räumen müssen. Notwendig wird dadurch der Bau eines neuen Forschungsgebäudes auf einem unbeeinträchtigten Baufeld sowie der Rückbau des bestehenden Gebäudes.
5. Universität und Medizinische Fakultät verlieren in einem Korridor von jeweils 80 Meter links und rechts der Stadtbahntrasse in erheblichem Umfang Bau- und Entwicklungsflächen für künftige Forschungsgebäude mit hochempfindlicher Nutzung.

„Der Forschungsstandort Tübingen hat inzwischen nicht nur wissenschaftliche, sondern auch wirtschaftspolitische Bedeutung für ganz Deutschland“, sagte Engler. „Die wachsende Zahl von Forschungseinrichtungen des Bundes wie das Nationale Tumorzentrum oder das KI-Kompetenzzentrum machen das ebenso deutlich wie der Einstieg der bundeseigenen KfW beim Impfstoffhersteller CureVac.“ In dieser Situation bekenne sich die Universität zu einer klimafreundlichen Verkehrspolitik als Teil einer nachhaltigen Entwicklungsstrategie für Stadt und Region. „Allerdings muss gewährleistet sein, dass ein künftiges Verkehrssystem die weitere Entwicklung des Forschungsstandorts Tübingen befördert und nicht blockiert“, sagte der Rektor. Dementsprechend müssten bei der künftigen Planung einer Regionalstadtbahn vitale Interessen der Universität deutlich stärker als bislang berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund forderten Universität und Medizinische Fakultät die Stadt Tübingen und die Betreiber der Regionalstadtbahn dazu auf, bei einer Realisierung der Innenstadtstrecke folgende Bedingungen erfüllen:

- A. Erschütterungen: Zur Reduktion der Erschütterungen sind bestmögliche Schutzmaßnahmen am Gleis vorzusehen. Neben einer hochelastischen Schienenlagerung in Kombination mit einem verstärkten Oberbau entlang des gesamten hier betrachteten Streckenabschnitts (Kupferbau-Arboretum) sind in Teilabschnitten zusätzlich tiefabgestimmte Masse-Feder-Systeme umzusetzen.
- B. Elektromagnetische Feldveränderungen: Zur Reduktion des Einflusskorridors der elektromagnetischen Feldveränderungen müssen die bestmöglichen Kompensationsmaßnahmen am Gleis („besonders hochwertig“ vergleichbar mit System Ulm) entlang des gesamten Trassenabschnitts (Kupferbau-Arboretum) vorgesehen werden.
- C. Passive Schutzmaßnahmen: Die Betreiber der Regionalstadtbahn müssen die Kosten für passive Schutzmaßnahmen an Gebäuden der Universität übernehmen. Dazu gehören neben Maßnahmen zur elektromagnetischen Abschirmung von Geräten auch geeignete Maßnahmen gegen Straßenbahnlärm in Kurvensituationen, beispielsweise in der Nähe der Gebäude Neue Aula, Alte Physik, Alte Archäologie.
- D. Werner Siemens Imaging Center (Forschungsgruppe präklinische Bildgebung): Vollständige Finanzierung eines Neubaus mit rund 2.000 Quadratmeter Nutzfläche für Büros und Labore,

die teilweise Reinraum- und Strahlenschutzanforderungen genügen müssen, sowie Kostenübernahme für den Rückbau des bestehenden Gebäudes.

- E. Entwicklungsflächen: Mit dem Bau der Regionalstadtbahn wird die rechtlich verbindliche Ausweisung neuer Entwicklungsflächen für Universität und Medizinische Fakultät aufgrund der absehbaren Verluste von nutzbaren Bauflächen in naher Zukunft zwingend erforderlich. Dabei ist eine Ausweisung von Flächen im Umfang der genannten Verluste sowie entsprechend künftig erwartbarer Bedarfe unabdingbar. Bisher vorgesehene Entwicklungsflächen wie Teile der Morgenstelle oder der Sarchhalde liegen in der unmittelbaren Einflusszone der Regionalstadtbahn und sind daher für den Bau neuer Forschungsgebäude keine realistische Option mehr. Als erster Schritt muss daher die Planung und der Bau der Südtangente Richtung Rosenau/Hagelloch zeitnah angegangen werden, damit die bereits jetzt im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sonderflächen baulich entwickelt werden können. Weitere Forschungsbauten der Universität, die in naher Zukunft realisiert werden müssen, können nur in neu ausgewiesenen Arealen gebaut werden.
- F. Bauphase: Bereits während der Errichtung der Stadtbahntrasse müssen geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Lärm, Erschütterungen und elektromagnetischen Feldveränderungen ergriffen werden.

Universität und Medizinische Fakultät seien nicht gegen den Bau einer Regionalstadtbahn, betonte der Rektor: „Die regionale Verkehrspolitik darf aber die Weiterentwicklung des Wissenschaftsstandortes nicht gefährden.“ In dieser Situation sei sowohl die Stadt Tübingen als auch die baden-württembergische Landesregierung in der Pflicht. Das Land verfüge in Tübingen über umfangreiche Flächen, die bereits vor Jahrzehnten für die langfristige Entwicklung der Universität angekauft worden seien. Diese Flächen müssten jetzt aktiviert werden.

Prof. Pichler betonte, die Tübinger Lebenswissenschaften und hier insbesondere die Medizinische Fakultät stünden in Konkurrenz zu führenden Forschungsstandorten weltweit. „Wir haben in diesem Wettbewerb hervorragende Chancen. Wenn wir aber erfolgreich sein wollen, brauchen unsere Forschungseinrichtungen räumliche Entwicklungspotenziale und eine entsprechende Planungssicherheit.“

Kontakt:

Universität Tübingen

Hochschulkommunikation

Dr. Karl G. Rijkhoek

Telefon +49 7071 29-76788

karl.rijkhoeck@uni-tuebingen.de