

**Antrag der Fraktionen der FDP, der Tübinger Liste und der CDU**

Die Verwaltung stellt dar, welche sächlichen und gegebenenfalls auch personellen Ressourcen erforderlich sind, um die im Folgenden genannten vier Bausteine eines Konzepts klimaverträglicher innerstädtischer Mobilität zeitnah aufarbeiten und dem Gemeinderat zur Entscheidung vorlegen zu können.

1. Der Abschluss der Untersuchungen zur möglichen Aufhebung des Einbahnringes um den Botanischen Garten ist – schon wegen der erheblichen Einspareffekte sowohl monetärer Art (laut SWT 400.000 € pro Jahr) wie auch – damit unmittelbar verbunden – im Bereich von CO<sub>2</sub>-Emissionen ebenso dringlich wie die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Berliner Ring südlich der heutigen Endhaltestelle der Buslinien, die laut SWT Einsparungen von 150.000 € mit sich bringt. Insbesondere die Aufhebung des Einbahnringes erfordert eine fundierte Datengrundlage, die heute nicht besteht und für die Abwägung der Vor- und Nachteile vor einer Entscheidung unerlässlich ist.
2. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt, untrennbar verbunden mit dem Erhalt der geschäftlichen Vielfalt, wird ein Konzept erarbeitet, das die verwirrende Vielfalt von Verkehrsregelungen (Fußgängerzone mit und ohne Fahrradzulassung, Tempo-10, verkehrsberuhigte Bereiche, restliche Tempo-30-Zonen) weitgehend vereinheitlicht, die Belieferung der Altstadt besser als heute sichert, ausreichende Parkierungsmöglichkeiten in Form multimodaler P&R-Angebote am Rande der Altstadt sichert, den Parksuchverkehr minimiert und so für Bewohner, Gewerbetreibende und Gäste eine sichere, ruhige, angenehme und dabei gut frequentierte Lebens-, Geschäfts- und Aufenthaltszone Altstadt schafft, die weitestgehend für Fußgänger und in definierten Bereichen für Radfahrer reserviert ist.
3. Mit der Universität wird geklärt, welches Interesse sie an einem weitgehend verkehrsberuhigten Campus hat, der sich in einem ersten Schritt im Bereich zwischen der Neuen Aula, der Hölderlinstraße, der Keplerstraße und der Brunnenstraße vorstellen ließe. Dabei wird gemeinsam geprüft, welche Zu- und Durchfahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Verkehr offenzuhalten sind und welche Veränderungen gegenüber den heutigen Verkehrsregelungen auch kurzfristig getroffen werden können. Die detaillierte Abstimmung mit den vorgenannten Projekten ist selbstverständlich.
4. Die geplante Rad- und Fußwegekonzeption soll in einem ersten, grundlegenden Schritt die Vernetzungen zwischen den drei geplanten Nord-Süd-Radbrücken und den projektierten Radschnellverbindungen in Richtung Reutlingen, Mössingen und Rottenburg innerhalb des Stadtgebiets herausarbeiten und damit Prioritäten für die größeren innerstädtischen Radwegeverbindungen und Konkurrenzen in Bezug auf die dafür benötigten Flächen klar aufzeigen. Durchgängige Radwegeachsen von Lustnau, aus der Weststadt, aus Derendingen und der Südstadt müssen zügig in Angriff genommen werden, wenn die Radbrücken und -- schnellwege nicht Stückwerk bleiben sollen.

Die Verwaltung stellt ferner dar, in wie weit für die Erledigung der damit verbundenen Arbeitsaufträge aktuelle Verkehrserhebungen erforderlich oder zumindest nützlich wären, und welcher finanzielle Aufwand je nach Umfang und erwünschter Genauigkeit der Ergebnisse damit verbunden wäre.

Der Gemeinderat erwartet einen ersten, vorläufigen Bericht zu den Haushaltsberatungen 2020, um gegebenenfalls entsprechende Mittel bereitstellen zu können.

Tübingen, 9. Oktober 2019

gez. Dietmar Schöning

gez. Ernst Gumrich

gez. Dr. Ulrike Ernemann