

Antrag der FDP-Fraktion

M3 – Umstellung der Busflotte auf Erneuerbare

M4 – Flächendeckende sharing-Angebote mit E-Fahrzeugen

M5 – Umverteilung des Verkehrsraums zugunsten des Umweltverbunds

M6 – von der Autostadt zur Stadt der sanften Mobilität

werden durch ein neues Kapitel mit dem Leitmotiv

„Den Ausbau der Elektromobilität mit realistischen Planungen begleiten und vorantreiben“

ersetzt.

Etlichen Aussagen in den genannten vier Maßnahmebündeln liegen unrealistische Annahmen zugrunde, z.B. bezüglich der Aussage, bis 2030 15.000 private PKW durch 1.000 car-sharing Fahrzeuge zu ersetzen. Die seitherigen Erfahrungen geben keinen Anlass, von derart hohen Zahlen von Haushalten auszugehen, die zugunsten eines car-sharing auf einen privaten PKW gänzlich verzichten.

Es macht auch keinen Sinn, den – zuletzt von den Sachverständigen beim Termin am 13.10. stark hervorgehobenen – Erfolg Tübinger Verkehrspolitik begrifflich als „Autostadt“ zu denunzieren, der sich tatsächlich darin niederschlägt, dass im Binnenverkehr in Tübingen lediglich 25% aller Wege mit dem PKW zurückgelegt werden. Es sei, so die Gutachter, sehr selten, dass eine Stadt sowohl im Bereich des ÖPNV wie auch beim Fahrrad so hohe Anteile aufweist, wie es in Tübingen der Fall sei.

Im merkwürdigen Kontrast zu den vollmundigen Ankündigungen in den Kapiteln M4, M5 und M6 steht die fehlende Konsequenz bei der Umstellung der Busflotte auf Erneuerbare, obwohl dies doch in sehr starkem Maße durch die Stadt und den Aufsichtsratsvorsitzenden der SWT gesteuert werden könnte.

Die Maßnahmebereiche M4, M5 und M6 sollten deshalb mit realistischen Annahmen und unter Wahrung des Prinzips der Freiwilligkeit vorangetrieben werden. M3 – ausschließlich in städtischer Verantwortung – verlangt nach konsequentem, auch dem Gedanken der Vorbildfunktion der Stadt Rechnung tragenden Vorgehen.

Tübingen, 16. Oktober 2020

Dietmar Schöning