

Fraktion Tübinger Liste

Peter Bosch
Claudia Braun
Ernst Gumrich
Gebhart Höritzer
Reinhard von Brunn
Dr. Christian Wittlinger

18.10.2020

Antrag

zum Paket „Mobilität“ des Entwurfes eines Klimaschutzprogramms 2020-2030

Die Verwaltung wird beauftragt, in der Abteilung **Mobilität** des Klimaschutzprogramms die unten als **A Generelle Anmerkungen** und **B Einzelpunkte** aufgelisteten Fragen zu beantworten bzw. die Änderungs- und Anpassungswünsche bei einer Überarbeitung des Klimaschutzprogramms zu berücksichtigen.

Bei den unter **C Abweichende Meinung** aufgeführten Punkten ist die Verwaltung aufgefordert, in einem späteren Beschluss über das Klimaschutzprogramm durch die entsprechenden spezifischen Vorbehalte klarzustellen: Eine Zustimmung zu dem Klimaschutzprogramm generell umfasst bei einzelnen Fraktionen nicht die als „abweichende Meinung“ markierten Punkte. Hierüber wird erst später ohne jegliches Präjudiz vom Gemeinderat einzeln entschieden.

Erläuterungen

A. Generelle Anmerkungen

Das Paket Mobilität ist relativ unübersichtlich, weil es zwar alle Unterpunkte die beiden zentralen Anforderungen an eine Verkehrswende irgendwie anspricht, sie aber nicht sauber in die beiden Hauptziele der Verkehrswende einordnen. Diese zwei Wesenskerne der Mobilitätswende sind nachfolgend beschrieben: *(Blau sind dabei unten die zusätzlichen Punkte markiert, die zu einer solchen Verkehrswende gehören, bisher im vorgelegten Programm aber nicht hinreichend auftauchen und bei einer Neufassung nachgebessert werden sollten).*

- 1) **Förderung des Umstiegs auf ÖPNV, Umweltverbund und Shared Mobility** sowie durch diese Reduzierung der Verkehre insgesamt eine generelle Verkehrsberuhigung der Innenstädte und das Freiwerden städtischer Räume für neue urbane Zwecke.

Hierzu gehören folgende Ansätze und Maßnahmenpakete:

- **Strittig: Sozialtickets oder kostenfreier Nahverkehr und Finanzierung**
- **Das Setzen von Anreizpunkten für den ÖPNV:**
 - Apps für nahtlosen Verkehr & Bezahlung → Schaffung und Umgestaltung Mobilitäts-Hubs → sonstiges Attraktiveren des ÖPNV-Angebots → Park & Bike
 - neue Tarifsysteme und Abrechnungen klären (z.B. für häufiges Arbeiten im Homeoffice)

- **Das Setzen von Anreizpunkten für den Umweltverbund:**
→ die unter M6 genannten Punkte → M 5 Umverteilung Verkehrsraum z.G. Umweltverbund (mit den Einschränkungen unten unter C, Abweichende Meinungen) → Schaffung ausreichender und attraktiver Parkierungs- und Umstiegsangebote für den MIV an den Rändern der Innenstadt.
- **Das Setzen von Anreizpunkten für sonstige Shared Mobility**
→ Sharing Angebote mit E-Fahrzeugen → Vorbereitung Räume/Plätze/Gebäude für Sharing-Angebote
- **Rechtzeitige Integration von on-demand Mobilitätsangeboten in das ÖPNV-Angebot**

**2) Die möglichst weitgehende lokale CO₂ Freiheit aller zukünftigen Verkehrsträger
Hierzu gehören folgende Ansätze und Maßnahmenpakete:**

- **Infrastruktur für E-Mobilität (inkl. BZ, Wasserstoff) des MIV schaffen.**
→ E-Ladestruktur M8 → Setzen verpflichtender Standards für die Versorgung von Wohngebieten und Gebäude mit langfristigen ausreichenden Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge in Bebauungsplänen und sonstigen städtebaulichen Verträgen etc. → Als Vorbereitung darauf: Simulation der erforderlichen Auslegung der Stromnetze für einen ggf. sehr weitgehenden Umstiegs bei neuen privaten Fahrzeugen bis 2030 auf E-Antrieb (wie in Norwegen schon 2020 bei über 70%)
- **Anreize für frühen Umstieg vom Verbrenner zu anderen Verkehrsträgern setzen**
- **Umstieg ÖPNV auf 100% elektrisch → Vorbereitungs- und Umsetzungsschritte**
→ Konkreter Plan, in welcher Zeit 67 Busse der SWT umgestellt sein müssen.
- **Politische Setzung: Sperrung innerer Bereiche der Stadt für Verbrenner ab 2030**
- **Komplette Vermeidung von Verkehr durch neue Formen des Arbeitens (Home-office) → Schaffung der digitalen Infrastruktur der Stadt → Regionale Ansätze für Co-Working Infrastruktur über die Region**

Für beide Punkte umgreifend muss in überarbeiteten Klimaschutzprogramm die Finanzierungsfrage geklärt werden. Zumal bei den SWT entsteht aktuell der Widerspruch, dass es im Mai z.B. bei der Anschaffung von 10% der Flotte als neue Dieselfahrzeuge trotz unserem Drängen noch nicht einmal zu einer Diskussion der elektrischen Alternativen kam und in späteren Mailaustausch mit dem Oberbürgermeister sogar für die Zukunft ein klarer Pessimismus ausgedrückt wurde, bald signifikant auf die Beschaffung von E-Bussen bei den Stadtwerken umsteigen zu können (trotz inzwischen 80% Bezuschussung der Mehrkosten durch den Bund). Wenn gleichzeitig das Klimaschutzprogramm so tut, als hätten wir 2030 bereits einen CO₂-freien Stadtverkehr, dann passen da zwei Dinge nicht zusammen. Noch munter mehrere Jahre über 2030 hinaus fahren nämlich die gerade angeschafften Dieselsebusse nach den üblichen Abschreibungszeiträumen bei den Stadtwerken weiter! Hier darf nicht im Klimaschutzprogramm eine vollelektrische Busflotte 2030 vorgegaukelt werden und in der Realität der Beschaffung unserer städtischen Busse im Mai 2020 eklatant dagegen verstoßen werden.

B. Einzelpunkte

- M1 Die Formulierung von M1 ist angesichts der Alternativenuntersuchung und einer bevorstehenden Entscheidung der Bevölkerung zwischen der Innenstadtstrecke und Alternativen so nicht zu halten und unter guten demokratischen Gepflogenheiten so auch nicht zu akzeptieren. Eine zutreffende Beschreibung wäre: **„Planung und Umsetzung der zukünftigen innerstädtischen ÖPNV Verkehre mit Anschluss an die Regionalstadtbahn (Innenstadtstrecke oder alternativer Lösungen).“** Die zugehörigen Schritte sind zunächst bis zum Bürgerentscheid zu formulieren und bekannt.
- M2 I siehe unten, Ablehnung
M2 II, III Grundsätzliche Zustimmung
M2 IV siehe unten, Ablehnung
- M3 **Grundsätzlich große Zustimmung**
Aber siehe oben: Wasser (*im Klimaschutzprogramm*) predigen aber Wein zu trinken (*bzw. „Diesel“, bei der Beschaffung von Bussen in den SWT*), das geht einfach nicht. Das ist unaufrichtig gegenüber der Öffentlichkeit.
Im Mai des Jahres noch wurde nach von uns kritisiert Beschaffung von 6 Diesel-Bussen eine baldige Umstellung auf die Beschaffung von E-Bussen vom Oberbürgermeister in einer Mailkorrespondenz als schwierig bezeichnet: „... für mich kann ich sagen, dass ich den finanziellen Kraftakt, zwei Standard-Elektrobusse zu beschaffen, schon gewagt fand. Noch weiter zu gehen, erschien mir wirtschaftlich nicht darstellbar. Ich vermute sogar, dass wir auch in den Folgejahren den Anteil der E-Käufe nur schrittweise hochfahren können und nicht komplett umstellen.“
- M4 **Grundsätzliche Zustimmung**
Das Verhältnis der Beteiligten Stadt – SWT -Teilauto ist völlig ungeklärt und bietet in dieser lockeren Form der Zusammenarbeit und ohne klare unternehmerische Führung auch wenig Erfolgchancen. Für einen Erfolg müsste ordentlich investiert werden und das nicht nur in die Anzahl der (aktuell wohl eher untergenutzten Fahrzeuge). Ist z.B. eine lokale Vernetzung und kundengerechte App-Lösung mit Echtzeitverfolgung, Buchung und Bezahlung erreichbar? Ohne heute planbare Schritte und gewisse ernsthafte Ambitionen für eine solche Geschäftsentwicklung bleibt die gute Absicht auf der Strecke. Investitionen werden dann langfristig keine Früchte tragen.
- M5 **Grundsätzliche Zustimmung**
M5 II **siehe unten, bedingte Ablehnung:** Die Aufhebung des Einbahnstraßenrings wird aber nur akzeptiert, wenn sie sich in einem neuen Generalverkehrsplan als sinnvoll und vorteilhaft erweist.
M5 III Das ist eine überflüssige Maßnahme, denn die Unterbrechung der Durchfahrt von Westen am HBH vorbei in die Innenstadt ist schon längst in Umsetzung.
M5 IV **siehe unten, Ablehnung:** Was für ein Verständnis von Bürgerbeteiligung? Man fragt kürzlich die Bürger per Bürger-App zur Sperrung der Mühlstraße, bekommt eine Ablehnung und packt es hier erneut umgekehrt ins Programm.
- M6 Zustimmung, aber Neuformulierung erforderlich.
Vielleicht wäre es sinnvoll und angemessen anzuerkennen, dass der Tübinger Binnenverkehr bundesweit einen vorbildlichen Modal Split aufweist und die Tübinger

Bevölkerung eine hohe Bereitschaft zu umweltgerechten Verhalten bewiesen hat und heute eben nicht als „Autostadt“ startet.

- M7 Ablehnung in der vorgeschlagenen Form, siehe unten
Die Nutzung der Parkraumbewirtschaftung zur Refinanzierung des kostenlosen Nahverkehrs wird abgelehnt. Zudem bestehen rechtlich und soziale Zweifel.

C. Abweichende Meinungen

Die folgenden Punkte können von uns nicht unterstützt werden bzw. sie werden abgelehnt. Das Klimaschutzprogramm in der zur Abstimmung vorgelegten Form sollte jene Punkte kennzeichnen, bei denen die Meinungen im Gemeinderat gespalten sind.

Hierzu gehören im Bereich Mobilität

- M1 siehe oben: Komplette andere Abfassung des Kapitels „Stadtbahn“, sonst für uns nicht akzeptabel.
- M2 I Wir halten (wie übrigens auch einige der von der Stadt befragten Experten) den kostenfreien Nahverkehr nur für eine Verlagerung der Kosten in eine andere Tasche der Bürger bzw. die Taschen anderer Bürger. **Das ist nicht sozial**, zumal die beabsichtigte Refinanzierung über Parkgebühren diejenigen der berufstätigen Laternenparker am stärksten trifft, die den ticketfreien Nahverkehr wiederum gar nicht oder kaum nützen können. *Die angeblichen Bonzen mit ihren fetten SUV's, die immer als Begründung herhalten müssen: Die haben ihre Parkplätze auf dem Grundstück und die Kosten jucken sie nicht.*
Auch die behauptete Lenkungswirkung eines solchen „kostenlosen Nahverkehrs“ auf dem ÖPNV ist sehr umstritten. Das betonten auch mehrere der von der Stadt angehörten Experten.
- M2 IV Das Jobticket wird sehr begrüßt. Die Spielräume aber für eine eigene Förderkulisse z.G. privater Arbeitgeber und deren Mitarbeiter aus öffentlichen Mitteln sind gering und das wird aus grundsätzlichen Überlegungen der Gleichbehandlung abgelehnt.
- M5 II Die Aufhebung des Einbahnstraßenringes wird nur akzeptiert, wenn sie sich in einem neuen Generalverkehrsplan als sinnvoll und vorteilhaft erweist.
- M5 IV Was für ein Verständnis von Bürgerbeteiligung? Man fragt kürzlich die BürgerInnen per Bürger-App zur Sperrung der Mühlstraße, bekommt eine Ablehnung und packt es hier dann gleich wieder ins Klima-Programm. Neben diesem Einwand: Wir sehen die Maßnahme wegen der erzwungenen Umwege als nicht ökologisch sinnvoll an.
- M7 Die Nutzung der Parkraumbewirtschaftung zur Refinanzierung des kostenlosen Nahverkehrs wird abgelehnt. Die rechtlichen Spielräume lassen aus unserer Sicht zudem keine Gebühren in der vorgeschlagenen Höhe (von € 30 pro Monat) zu. Weiterhin

gelten nämlich zwei Voraussetzungen, die nicht grenzenlos dehnbar sind: a) die Voraussetzung des Parkdrucks für die Anordnung des Anwohnerparkens und b) eine Begründbarkeit der Höhe der Gebühren mit den entstehenden tatsächlichen Verwaltungskosten für die Bewirtschaftung.

Ernst Gumrich

Peter Bosch