

”

Wir begrüßen den Schwerpunkt der kulturellen Bildung in der Tübinger Kulturkonzeption.

“

Das junge Orchester der Tübinger Musikschule in der Partnerstadt Aix-en-Provence.



zunehmend Bildungsangebote im Programm.

Ein Schwerpunkt der neuen Kulturkonzeption der Stadt Tübingen ist die kulturelle Bildung. Damit ist nicht einfach die Möglichkeit, ins Konzert oder ins Theater zu gehen, gemeint. Drei Ausrichtungen sind genannt: Vernetzung mit Schulen und Kindertageseinrichtungen, Vermittlungsprojekte wie Theaterpädagogik, und Förderung des individuellen künstlerischen Schaffens. AL/Grüne waren engagiert an dieser Kulturkonzeption beteiligt und begrüßen den Schwerpunkt kulturelle Bildung. Sehr gut dazu passt, dass die Stadt ihre Musikschule seit 2014 als städtischen Eigenbetrieb führt. AL/Grünen war der Erhalt der Musikschule ein großes Anliegen.

Zur Bildung, die von der Kommune unterstützt wird, gehört aber auch der Musikunterricht, der über Vereine erteilt wird, die

sportliche Qualifizierung von Trainer/innen und Gruppenleiter/innen oder der Sprachkurs der Evangelischen Studierendengemeinde.

Fünf Bildungsträger haben sich in Tübingen zusammengeschlossen, um ihre Interessen gemeinsam vertreten zu können. Das finden wir gut. Zu den TübBis gehören das d.a.i., die FBS, das ICFA, die Musikschule und die vhs.

Die Universität ist freilich die größte und bedeutendste Bildungseinrichtung in unserer Stadt. Dass sie auch Veranstaltungen für Externe anbietet, ist sehr erfreulich. So ergänzt sie die kommunale Bildungslandschaft. Sie organisiert das Studium Generale, die Poetikdozentur, Informationstage und weitere Veranstaltungen, zu denen die Stadt einen Teil der Infrastruktur beiträgt. Meistens ist es möglich, nach dem letzten Vortrag mit dem Bus nach Hause zu fahren. (Siehe auch Seite 56).



”

Die meisten Tübingerinnen und Tübinger bewegen sich gerne zu Fuß, mit dem Rad oder nehmen den Bus. Dreiviertel der Wege innerhalb unserer Stadt werden inzwischen auf diese umweltfreundliche Weise zurückgelegt, während es vor fünf Jahren noch 65% waren. In keiner anderen Stadt dieser Größe nutzen so wenig Bewohnerinnen und Bewohner das Auto. Das werten wir AL/Grüne als Bestätigung unserer Verkehrspolitik.

“



52 MOBIL ZU FUSS



54 MIT DEM FAHRRAD



56 MIT DEM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR



58 REGIONALSTADTBAHN



61 MIT DEM AUTO

Die Zukunft der Mobilität ist „multimodal“. Wir sehen das am Verhalten junger Menschen: der Autobesitz nimmt stark ab. „Heute nehme ich den Bus und das Fahrrad, morgen die Bahn oder den Fernbus. Und zum Großein-

kauf das Teil-Auto“. Die Tübinge- rinnen und Tübinger sind auch hier Vorreiter. AL/Grüne orientieren sich an diesem veränderten Mobilitätsverhalten und setzen sich für eine flexible und gleich- berechtigte Nutzung verschiede- ner Fortbewegungsmittel ein.

Besonderheit der Mobilität zu Fuß. Schließlich ist ein spontanes Schwätzchen im Auto nur schwer und auch auf dem Rad nur bedingt möglich. AL/Grüne holen das Zu-Fuß-Gehen aus dem Schattendasein der Verkehrspo- litik.

Wir haben durchgesetzt, dass es im städtischen Haushalt einen

speziellen Topf für die Sanierung von Fuß- und Radwegen gibt. Zuvor gab es nur eine Haushalts- stelle für Straßensanierung. Das Geld wurde dann meistens für den Autoverkehr genutzt.

In der Altstadt ist ein flaches, gut begehbares Pflaster Grundvor- aussetzung für ein angenehmes Zu-Fuß-Gehen.

Die sanierten Stellen in der Fruchtschranne, der Metzgergas- se und der Neuen Straße zeigen, wie groß der Unterschied zum mühsamen Kopfsteinpflaster ist. AL/Grüne unterstützen die zü- gige Sanierung weiterer Altstadt- gassen. Ein gut begehbarer Weg zum Schloss muss aus unserer Sicht ebenfalls hergestellt wer- den.

Eine weitere Erleichterung auf schönen Wegen durch die Alt- stadt zu kommen, ist die Treppe und der Fußweg am Schulberg oberhalb der Mühlstraße. Wir haben dieses Projekt von Anfang an unterstützt. Heute nutzen vie- le Menschen diesen Fußweg und genießen den besonderen Blick auf die Stadt. Auch die Germa- nenstaffel wird saniert.

Zu-Fuß-Gehen soll auch auf et- was längeren Strecken angeneh- mer werden. Uns liegt daran, die vergessenen und zugewachsenen Fußwege wieder herzurichten. Meist sind das attraktive Ver- bindungen, mit denen man die Hänge um Tübingen ohne große Umwege bezwingen kann. Der Fußweg zwischen Haußerstraße



und Wolfgang-Stock-Straße wird wieder hergestellt.

Weitere zu sanierende Fußwege führen von der Alten Weberei zum Herrlesberg und vom Schul- zentrum in der Weststadt auf den Spitzberg.

An vielen Treppen und Fußwe- gen stehen Schilder, die besagen, dass sie im Winter nicht geräumt werden. Wohin sie führen bleibt Ortsunkundigen jedoch ver- borgen. Hier sehen wir bei der Beschilderung und Information noch Verbesserungspotenzial.

AL/Grüne setzen sich für mehr Radabstellmöglichkeiten, speziell am unteren Ende von Treppen, ein. Die Kombination von Rad- fahren und Zu-Fuß-Gehen wird so verbessert.

Die Treppe am Zehrenbühl ist zum Beispiel eine prägnante Ste- lle, um vor dem Aufstieg auf den Schnarrenberg das Rad stehen zu lassen. AL/Grüne haben dafür gesorgt, dass es diese Abstellmög- lichkeit jetzt gibt!

Wege aus flacheren Pflastersteine neben den ursprünglichen Altstadtplastern machen die Altstadt barrierefrei.

Wir wollen die Kombination von Zu-Fuß-Gehen und Radfahren verbessern und setzen uns für mehr Fahrradabstell- möglichkeiten ein.



MOBIL ZU FUSS

Die natürlichste und einfachste Möglichkeit sich fortzubewegen, ist das Gehen zu Fuß. Es beruhigt, ist gesund und fördert die sozialen Kontakte.

Fußgängerinnen und Fußgänger sind in Bewegung und gleich- zeitig offen für Begegnungen. Die soziale Komponente ist die

In der Ammergasse sind die gut begeh- baren Pflaster beste Voraussetzung für das schöne Gehen zusammen.





MOBIL MIT DEM FAHRRAD

Viele Tübinger/innen fahren gerne Fahrrad, insgesamt legen sie damit ein Viertel ihrer Wege in der Stadt zurück. Die neue Technik der Elektrofahräder erhöht bei vielen Menschen die Bereitschaft, auch Wege auf die Hänge rund um Tübingen mit dem Rad zurückzulegen. Der Radverkehr in Tübingen wird in den kommenden Jahren also vermutlich noch weiter wachsen.

In der Kelternstraße gibt es inzwischen dringend benötigte Schutzstreifen für Fahrradfahrer/innen.

Wir AL/Grüne sehen uns als Fürsprecherin der Radfahrenden. Wir wollen mit unserer Politik Anreize schaffen, dass sich noch mehr Menschen für dieses einfache

und umweltfreundliche Verkehrsmittel entscheiden.

RADWEGENETZ

Das Radverkehrsnetz ist nach wie vor lückenhaft. Wir wollen es verbessern! Wir fordern die zügige Umsetzung des Tübinger Radverkehrskonzepts von 2010. An einigen Stellen ist das Tübinger Radwegenetz bereits sicherer und bequemer geworden.

In der Europastraße und in der Kelternstraße gibt es jetzt Schutzstreifen für Radfahrer; der Radweg in der Reutlinger Straße ist ausgebaut; die Radwege nach Weilheim, Hirschau und Unterjesingen bekamen neue Beläge; die Mühlstraße ist so umgebaut, dass Radfahrer/innen sie besser befahren können.

Im Jahr 2014 werden die nördliche Eberhardstraße und die



Fürststraße saniert und zu Fahrradstraßen erklärt. Fahrradstraße heißt, Autos dürfen dort fahren, aber die Radfahrer/innen haben Vorrang. Ebenfalls zur Fahrradstraße wird die Max-Eyth-Straße. Sie führt zu dem neuen Steg über die Ammer in der Weststadt. Damit ist auch eine Radverbindung zum Ammerbegleitweg geschaffen. Eine weitere beschlossene Maßnahme ist der bessere Ausbau des Weges zwischen Behördenzentrum in den Mühlbachäckern und Derendingen. Eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr ist die Karlstraße und die Unterführung bei der Steinlach. Bei der Neugestaltung der Karlstraße drängen AL/Grüne auf ausreichend Platz und auf optimierte Ampelschaltzeiten, da hier zu den Stoßzeiten sehr viele Radler/innen unterwegs sind. Die von uns geforderte Verbesserung der Situation für die Radfahrenden an der Blauen

Brücke hat die Stadtverwaltung bereits zugesagt.

Weiteren Bedarf sehen wir bei der Radwegeführung entlang der Wilhelmstraße. Hiermit sind wir nicht zufrieden. Im Zuge der Neugestaltung durch die Auflösung des Einbahnstraßenrings um den Alten Botanischen Garten werden AL/Grüne Verbesserungen einfordern.

Wir wollen eine bessere Beschilderung der Radverbindungen! So gibt es, neben den klassischen Routen in die Nordstadt entlang der großen Straßen, auch verkehrsarme, kürzere Wege zum Radeln, die lediglich ausgeschildert werden müssten (z.B. über die Sarchhalde).

RADEWEGE INS UMLAND

Wir setzen uns dafür ein, dass die Radwege außerhalb von bebautem Gebiet deutlich mit weißen Randstreifen markiert werden.

Der Radweg nach Unterjesingen bekam einen neuen Belag. Die weißen Schutzstreifen stehen noch aus.

Wir wollen eine bessere Beschilderung der Radverbindungen!





In der Stadt fehlen abschließbare überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Die Lämpchen auf dem Weg nach Hirschau haben sich nicht bewährt. Es ist sinnvoll, dass längere Radverbindungen entstehen, um die Stadtteile untereinander und mit den Teilorten zu verbinden; eine entsprechende Beschilderung ist angekündigt. In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen streben wir Rad-schnellwege entlang der wichtigsten Pendlerstrecken an.

Für die Kombination von Rad und Bahn ist eine überdachte

Fahrradstation in Bahnhofsnähe dringend notwendig. Wir AL/Grüne setzen uns dafür ein, dass beim Umbau des Europaplatzes eine solche sichere und trockene Abstellmöglichkeit entsteht. Fahrräder können dann gegen Gebühr auch für einen längeren Zeitraum bedenkenlos untergestellt werden. Auch an anderen Stellen in der Stadt fehlen abschließbare Abstellmöglichkeiten, beispielsweise für Radtouristen mit viel Gepäck.

MOBIL MIT DEM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR

Im Jahr 2002 haben 5 Millionen Fahrgäste den Bus in Tübingen genutzt. Im Jahr 2012 waren es über 20 Millionen. Ein Spitzenwert in Baden-Württemberg!

Anstrengungen beim TüBus, das Semester- und Jobticket, sowie vielerlei Verbesserungen haben zu mehr Fahrgästen geführt. Die Organisation der Linien wurde

verbessert, die Busse haben an den wichtigsten Ampeln Vorrang vor den Autos, an den Haltestellen kann man leichter einsteigen und die Echtzeit-Anzeige ist ein wichtiger Service.

Die Stadtwerke, die den TüBus betreiben, subventionieren den Busverkehr mit den Gewinnen, die sie mit anderen Geschäftsbereichen erzielen. Im Jahr 2002 haben sie den Busverkehr mit 2 Millionen Euro gefördert, im Jahr 2012 mit 4 Millionen.

Wir setzen uns ein für:

- Eine übersichtliche Umgestaltung des Busbahnhofs am Europaplatz, um gerade erst angekommenen Besucherinnen und Besuchern eine schnelle Orientierung zu geben. Wenn Neuankömmlinge das System schneller durchschauen, wird der TüBus auch für sie attraktiver.
- Den Bau von weiteren Wartehäuschen mit gutem Witterungsschutz und sensorgesteuerter Beleuchtung.
- Die Anschaffung von Bussen mit umweltfreundlicherem Antrieb, z.B. Hybridelektro-Busse oder Erdgas-Busse.
- Mehr Kapazität auf den wichtigsten Pendlerstrecken, z.B. in und aus Richtung: Steinlachtal, Kusterdingen, Kirchentellinsfurt, Reutlingen, Rottenburg und Ammertal.



- Eine Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs mit dem Bus und eine engere Verzahnung mit dem Stadtbusverkehr, z.B. in und aus Richtung: Kusterdingen, Reutlingen, Gomaringen.

Die Echtzeitanzeige an den Bushaltestellen ist ein wichtiger Service, damit Busfahren attraktiv ist.

TÜ-BUS UMSONST

In Tübingen wird darüber debattiert, wie man den ÖPNV für die Kunden billiger machen oder ticketfrei anbieten kann. Diese Diskussion wollen wir fortsetzen! Einfach einsteigen und den Bus nutzen, wäre eine große Erleichterung, speziell für Ältere, für



Ein ticketloser Busverkehr würde einige zum Unstieg auf den Bus bewegen!



Menschen mit Gehbehinderung und für Menschen mit Kinderwagen. Das Lösen eines Fahrscheins während der Fahrt in voll besetzten Bussen ist für sie eine Zumutung.

Wir sind überzeugt, dass ein ticketloser Busverkehr einige zum Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr bewegen würde. Die Frage ist, wer dann für die Kosten aufkommt. Würde die Stadt „TüBus Umsonst“ über Steuern

finanzieren, könnte sie wichtige Investitionen in die öffentliche Infrastruktur an anderer Stelle nicht mehr leisten.

AL/Grüne stehen für alternative Finanzierungsmöglichkeiten des Tübinger Nahverkehrs. Hierzu ist eine Gesetzesänderung auf Landesebene nötig. Wir haben die Stadt aufgefordert, sich für eine solche Gesetzesänderung einzusetzen. Wir wollen einen sozial ausgewogenen Finanzierungsmix.



FÜR DIE REGIONALSTADTBahn

Ein wesentlicher Teil der Tübinger Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer kommt aus dem Umland. Die Anzahl der Menschen, die zum Arbeiten oder zur Ausbildung nach Tübingen einpendeln, ist sogar höher als in der größeren Stadt Reutlingen. Tübingen macht vor allem die Vielzahl an zusätzlichen Autofahrten aus dem Umland zu schaffen. AL/Grüne setzen sich für Alternativen ein, um das Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr attraktiv zu machen.

Für Tübingen als wachsendes Oberzentrum ist die Regionalstadtbahn nach Karlsruhe und Heilbronner Vorbild das Schlüsselprojekt zur Lösung der Verkehrsprobleme. Das Projekt Regionalstadtbahn Tübingen/

Reutlingen wurde einer standardisierten Bewertung unterzogen. Das ist eine Voraussetzung, um vom Bund gefördert zu werden. Die Bewertung kam zu einem sehr guten Ergebnis.

Wenn die Regionalstadtbahn gebaut ist, können Ausbildungs- und Berufspendler/innen, Beschäftigte und Einkaufswillige sicher und umsteigefrei vom Umland in die Stadt und über die Wilhelmstraße bis auf den Schnarrenberg fahren. Und die Tübinger Bevölkerung kann bequemer ins Umland fahren. Andere vergleichbare Kommunen haben die Erfahrung gemacht, dass viele Menschen gerne mit der Regionalstadtbahn in die Stadt fahren, die zuvor den ÖPNV nicht genutzt haben.

Wenn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Kunden und Gäste eine



stressfreie Anreise haben, profitieren davon auch die Betriebe, der Handel und die Bewohner in unserer Stadt. Die Menschen aus dem Umland werden es leichter haben, hierher zu kommen. Entlang der Stadtbahn werden sich Handel und Gewerbe beleben. Das heißt, die Regionalstadtbahn ist nicht nur ein Verkehrsprojekt, sondern es stärkt auch die Bedeutung unserer Stadt als Zentrum einer Region.

Beim Umbau der Karlstraße im Jahr 2014 wird der Untergrund bereits jetzt so hergerichtet, dass er für die Regionalstadtbahn geeignet ist. Das hat der Gemeinderat im Herbst 2013 beschlossen. Damit bringt das gesamte Gremium zum Ausdruck, dass es die Regionalstadtbahn wichtig findet.

Im ersten Teilmodul für die Regionalstadtbahn werden die Am-

mertalbahn und die Ermstalbahn elektrifiziert und modernisiert, das soll bis 2019 geschehen. Dabei werden auch neue Haltestellen zwischen Tübingen und Metzingen geschaffen, z.B. am Tübinger Güterbahnhof.

Wir setzen uns ein für:

- ▶ Eine zügige, antragsreife Planung der gesamten Innenstadtbahnstrecke vom Bahnhof bis zum Schnarrenberg.
- ▶ Eine frühzeitige umfassende Bürgerbeteiligung.
- ▶ Die schnelle Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft mit Reutlingen und den Landkreisen Tübingen, Reutlingen und Zollernalb zur Planung und zum Betrieb der Regionalstadtbahn.
- ▶ Die Barrierefreiheit, die bei allen Planungen zur Stadtbahn berücksichtigt werden

Die Regionalstadtbahn in Karlsruhe verbindet die umliegenden Gemeinden mit dem Großraum Karlsruhe.



Wir setzen uns eine für eine zügige Planung der gesamten Innenstadtbahnstrecke.





Im ersten Teilmodul für die Regionalstadtbahn wird die Ammertalbahn elektrifiziert und modifiziert. Das soll bis 2019 geschehen.

Die Regiostadtbahn kann nur zum Teil mit Bundesmitteln finanziert werden.

soll. Mittlerweile hat endlich auch der Tübinger Hauptbahnhof einen Aufzug und ist damit barrierefrei.

ZUR FINANZIERUNG DER REGIONALSTADTBAHN

Die voraussichtlichen Investitionskosten für das Gesamtnetz der Regionalstadtbahn betragen ca. 960 Mio. Euro. Darin sind auch ca. 80 Mio. Euro für Planungskosten enthalten, die nicht vom Bund bezuschusst werden. Der Summe von 960 Mio. Euro steht nach der „Standardisierten Bewertung“ ein Nutzen von jährlich 10,388 Mio. Euro gegenüber. Nach derzeitigem Stand würden 880 Mio. Euro zu 75% über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert. Der Anteil des Bundes

an dieser gesetzlichen Grundlage ab 2019 steht aber noch nicht fest. Das heißt, die Planung muss sinnvoll in Abschnitte unterteilt werden, die vor und die nach 2019 finanziert werden können. Welcher Anteil davon auf die Stadt Tübingen entfallen wird, kann erst ermittelt werden, wenn eine belastbare Planung vorliegt. Nach der standardisierten Bewertung liegen die Kosten für die Ausschleifung am Hauptbahnhof und für die Innenstadtbahnstrecke bis zum Schnarrenberg/WHO bei ca. 95 Mio. Euro. Diese Kosten würden über eine mehrjährige Bauzeit nach und nach anfallen, natürlich unter Inanspruchnahme von Zuschüssen.

Wir AL/Grüne finden es sinnvoll, wenn Autos von mehreren genutzt werden. Car-sharing ist in Tübingen stark nachgefragt, und wir werden das weiter fördern. Zum Beispiel möchten wir noch mehr Parkplätze speziell für diese Autos, auch in Parkhäusern.

PARKEN IN TÜBINGEN

Im Vergleich zu Nachbarstädten ist das Parken in Tübingen nicht teuer. In den Parkhäusern rund um die Altstadt stehen fast immer genügend freie Stellplätze zur Verfügung. Lediglich ein-, zweimal im Jahr bei großen Märkten und Veranstaltungen sind alle Plätze belegt. Durch die Parkraumbewirtschaftung gibt es in der Altstadt für kurze Besorgungen ausreichend freie Stellplätze.

MOBIL MIT DEM AUTO



MÜHLSTRASSE

Wir wollen die Mühlstraße mittelfristig für den individuellen Autoverkehr in beide Richtungen sperren. Das hebt die Aufenthaltsqualität und könnte noch mehr Menschen dazu anregen, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen.

Wir setzen uns außerdem dafür ein,

- ▶ den Einbahnstraßenring um den Alten Botanischen Garten bereits im Jahr 2016 aufzulösen,
- ▶ dass die Planung zum Schindhau-Basistunnel regelmäßig vorgestellt und öffentlich diskutiert wird,

Eine Sperrung der Mühlstraße für den Autoverkehr könnte diese zu einer attraktiven Aufenthaltszone machen.



- ▶ dass der Schindhau-Basis-tunnel im Zuge der B 27-Erneuerung gebaut wird.

CITY-LOGISTIK

Der Lieferverkehr in der Altstadt ist ein wachsendes Ärgernis. Wir ziehen daher ein System der Citylogistik in Erwägung. Citylogistik ist die „Lösung für die letzte Meile“, d.h. die Lieferungen für die Altstadt werden an einer Stelle gesammelt und von dort aus, z.B. mit Lastenfahrrädern statt mit LKWs, an ihre Endziele gebracht. Wir werden Modellversuche in dieser Richtung anstoßen. Außerdem könnte für Menschen, die ihre Einkäufe in der Altstadt machen, evtl. auch ein Handwagenverleih eingerichtet werden.

E-MOBILITÄT

Zum Schluss noch ein Wort zur E-Mobilität, also zur elektrisch angetriebenen Fortbewegung: E-Mobilität gibt es schon lange.

Züge und Straßenbahnen fahren elektrisch. Über 2 Millionen Pedelecs fahren auf Deutschlands Straßen. Diese haben einen sehr geringen Stromverbrauch (ca. 6 KW/1000 km) und sind deshalb sinnvoll.

Ein elektrisch angetriebenes Auto hingegen benötigt verhältnismäßig viel Strom (ca. 12 KW/100 km). Nur wenn genügend Strom aus regenerativen Quellen zur Verfügung steht, bringen elektrisch angetriebene Autos einen Vorteil. Auf Kurzstrecken in von Luftverschmutzung geplagten Innenstädten ist es besser, den öffentlichen Nahverkehr oder das Rad zu nehmen oder zu Fuß zu gehen. Hybridbusse bzw. Elektrobusse können, wenn sie weiter verbessert und günstiger werden, ebenfalls sinnvoll sein. Wir werden die technische Entwicklung beobachten und entsprechende Vorstöße bei den Stadtwerken machen.

Bei den Tübinger Stadtwerken gibt es eine E-Tankstelle. Am ökologisch sinnvollsten ist die Nutzung von E-Fahrrädern, den Pedelecs. Hier wird ein E-Motorrad aufgeladen.



DER STRASSENRAUM FÜR ALLE

Aus unserer Sicht ist der Straßenraum für alle da. Das kann verdeutlicht werden, wenn es keine Gehsteige gibt. Bei den dafür geeigneten Straßen, z.B. in der Altstadt und in Wohngebieten, wollen wir AL/Grüne uns dafür stark machen. Positiv bewerten wir die Umgestaltung der Hafengasse und der Neuen Straße. Wo Randsteine und Gehwege bestehen, sollte der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit langsamerer Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden, so wie es in der Collegiumsgasse der Fall ist.

AL/Grüne sind für Tempo 30 als allgemeine innerörtliche Geschwindigkeit! Wo schneller als 30 km/h gefahren werden darf, muss dann gesondert beschildert werden. Wir wollen, dass Tübingen sich beim Städtetag für Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit einsetzt.

Wir sind uns bewusst, dass es viele Autofahrer/innen erst mal als eine Einschränkung empfinden, wenn sie nur 30 km/h fahren dürfen. Wir sind aber überzeugt, dass Tempo 30 letztlich für alle Menschen in unserer Stadt von Vorteil ist, und dass die Stadt als Ganzes davon profitieren würde. Im Einzelnen sprechen folgende Gründe für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts:

- ▶ Die deutliche Verbesserung bei der Verkehrssicherheit.

Der Anhalteweg ist bei Tempo 50 doppelt so lange wie bei Tempo 30!

- ▶ Der Verkehrsfluss wird kostengünstig verstetigt. Bei gleichem Straßendurchschnitt sind höhere Verkehrsmengen zu bewältigen, Staus werden besser vermieden. Wenn die Autos nur 30 km/h fahren dürfen, kann ein Radweg an etlichen Straßen entfallen.
- ▶ Eine Nutzung des „Umweltverbunds“ wird begünstigt, d.h. Menschen, die bisher mit dem Auto gefahren sind, werden sich eher dafür entscheiden, zu Fuß zu gehen, das Rad oder den ÖPNV zu nehmen. Die bisher übliche Benachteiligung der nicht Auto fahrenden Verkehrsteilnehmer/innen wird begrenzt.
- ▶ Der krank machende Verkehrslärm nimmt ab. Bei einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h ist gegenüber Tempo 50 km/h eine Lärmreduzierung um 3 Dezibel (dBA) zu erwarten. Dies entspricht einer empfundenen Halbierung des Lärms.

Tempo 30 könnte dafür sorgen, dass Tübingen auch künftig eine Stadt ist, in der die Menschen gerne leben, gerne arbeiten, und die sie gerne besuchen!

Wir sind für Tempo 30 als allgemeine innerörtliche Geschwindigkeit. Viele gute Gründe sprechen dafür.