

Einwohnerbefragung

Tübinger Klimaschutzprogramm – Maßnahmen im Bereich Mobilität

Erläuterung

Etwa 20 Prozent der energiebedingten Treibhausgas-Emissionen in Tübingen werden durch den Verkehr verursacht. Die zugelassenen PKW und der Autoverkehr nehmen stetig zu. Ziel ist es, stadtverträgliche Mobilitätsformen zu fördern, den Energiebedarf für die Mobilität zu senken und Elektromobilität auszubauen.

Frage 1:

Wie bewerten Sie den sehr starken Ausbau eines Sharing-Angebots mit E-Fahrzeugen wie Autos und Roller?

Erläuterung:

Ziel ist, dass für alle Personen in nächster Nähe ein passendes Fahrzeug zum Leihen (Sharing) verfügbar ist. Die Fahrzeuge (PKWs, Transporter, Roller) sollen mit Strom aus 100 Prozent Erneuerbaren Energien betrieben werden. Auch Firmen sollen sich beteiligen. Ein Sharing-PKW ersetzt acht bis 20 Privatwagen.

Zusätzliche Informationen:

Das Angebot von Modellen zum gemeinsamen Nutzen (Sharing) von Fahrzeugen in Tübingen soll so ausgebaut werden, dass passende Leihfahrzeuge jederzeit für die Bürger_innen zur Verfügung stehen. Denn nur wenn die Fahrzeuge in ausreichender Zahl und Nähe vorhanden sind, sind sie eine reizvolle Alternative. Nur wenn die Elektro-Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen werden, sind sie ein Beitrag zur Klimaneutralität. Es ist daher das Ziel, dass alle Fahrzeuge vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden.

Wenn Fahrzeuge über Sharingmodelle genutzt werden, bietet das viele Vorteile. Dies zeigt sich am Beispiel des Carsharings: wenn es weniger private Autos gibt, werden auch weniger Parkplätze benötigt. Der freiwerdende Platz kann dann genutzt werden, um zum Beispiel die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern (siehe Frage 6 + 7). Zudem werden mit Carsharing-Autos in der Regel insgesamt weniger Kilometer gefahren als mit Privatautos, so dass sich durch Carsharing die Gesamtzahl der mit Autos zurückgelegten Kilometer verringert. Beim Carsharing wird meist ein Auto in der Größe gebucht, die optimal zum aktuellen Vorhaben passt. Privatautos hingegen werden oft mit Blick auf das größte Vorhaben beschafft, also so groß, dass sie beispielsweise für den jährlichen Familienurlaub passen. Durch Carsharing werden im Alltag also mehr kleinere, sparsamere Autos eingesetzt. Zudem werden geschätzt 8 bis 20 Privatautos durch einen Sharing-Auto ersetzt.

Neben dem Carsharing können Modelle zum Teilen auch für weitere Fahrzeuge wie Transporter, Lastenräder, Elektro-Roller oder Elektro-Tretroller genutzt werden. So wird es einfacher, das zum jeweiligen Vorhaben passende Fahrzeug zu nutzen. Durch die Einbindung von Firmen können zusätzliche Gewinne für den Klimaschutz erzielt werden, beispielsweise, wenn Transporter mit Elektroantrieb durch mehrere Firmen genutzt werden.

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Viele Leute in Tübingen sollen **Car-sharing** machen.

Car-sharing ist englisch.

Das spricht man: kar-schäring

Car-sharing bedeutet: **ein Leih-auto zusammen mit anderen Leuten** benutzen oder teilen.

Wenn viele Leute Car-sharing machen, dann hat das viele **Vorteile**.

- Es ist gut für unser Klima.
- Es gibt nicht so viele Autos in der Stadt.
- Es wird weniger Platz für Parkplätze gebraucht.
- Es ist mehr Platz für Fahrräder und Fuß-gänger.

Wichtig

- Es muss **viele Leih-autos** in der Stadt geben.
Nur dann verzichten viele Leute auf das eigene Auto.
- Alle Leih-autos müssen **Elektro-autos** sein.
Die Elektro-autos fahren mit **Strom aus erneuer-baren Energien**.
Zum Beispiel aus Solar-energie oder Wind-energie.

Es soll auch **andere Elektro-fahr-zeuge zum Aus-leihen** geben.

So können sich die Leute das Fahrzeug aussuchen, das sie gerade brauchen.

Zum Beispiel

- Lasten-fahr-räder
Das sind Fahrräder zum Trans-portieren von großen Sachen.
- Trans-porter
Das sind große Autos zum Trans-portieren von Sachen.
- Roller
Damit kommt man schnell überall hin in der Stadt.

Frage 2:

Wie bewerten Sie einen frühzeitigen Ausbau der Ladepunkte für E-Fahrzeuge durch die Stadtwerke?

Erläuterung:

Viele E-Fahrzeuge werden bei der Arbeit, zuhause oder auf der Fahrt geladen werden. Es bleibt aber ein bedeutender Bedarf für öffentliche Ladepunkte in der Stadt. Sollte die Stadt eher vorsichtig die Entwicklungen abwarten oder versuchen, den E-Umstieg frühzeitig durch genug Ladepunkte zu fördern?

Zusätzliche Informationen:

Automobilität wird selbst dann eine wesentliche Rolle spielen, wenn es gelingt, alternative Angebote wie Stadtbahn oder Fahrrad erheblich zu verbessern. Daher ist es wichtig, klimafreundliche Autos einzuführen. Nach den Ankündigungen der Automobilhersteller werden dies überwiegend batterieelektrische Fahrzeuge sein. Dabei sollte das Laden der Batterie primär zu Hause und am Arbeitsplatz mit einer niedrigen Ladeleistung stattfinden, um lange Ladezeiten und damit eine geringere Belastung der Stromnetze zu ermöglichen. Doch nicht jeder Fahrzeugbesitzer und jede Fahrzeugbesitzerin hat Zugang zu einem für die jeweiligen Bedürfnisse passenden Ladepunkt, sei es zuhause oder im öffentlichen Bereich. Zur Unterstützung der Elektromobilität könnten die Stadtwerke Tübingen Angebote für Ladestationen im privaten Bereich und auf Firmengeländen machen. Gleichzeitig könnten die Stadtwerke den Ausbau der öffentlichen E-Ladepunkte vorantreiben, um auch damit die Elektromobilität zu unterstützen.

Durch den Ausbau von E-Ladeplätzen im öffentlichen Parkraum wird sich eine Flächenkonkurrenz um Parkraum für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ergeben. Zudem sind für öffentliche E-Ladepunkte hohe Investitionen notwendig, die sich über den Betrieb aktuell nicht erwirtschaften lassen.

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Es ist gut für unser Klima, wenn viele Leute mit dem Bus oder mit dem Fahrrad fahren.

Aber: viele Leute brauchen ein Auto.

Elektroautos sind für unser Klima besser als Autos mit Benzin.

Darum sollen viele Leute ein Elektroauto fahren.

Die Batterie in einem Elektroauto wird mit Strom geladen.

Dazu ist ein **besonderer Stromanschluss** notwendig.

Das nennt man **Ladepunkt**.

Nicht alle Leute haben einen Ladepunkt zuhause.

Darum soll es viele **öffentliche Ladepunkte** geben.

Der Vorteil ist:

- Mehr Leute fahren dann mit einem Elektroauto.

Der Nachteil ist:

- Es gibt weniger Parkplätze für Autos mit Benzin.
- Der Bau von Ladepunkten ist teuer.

Frage 3:

Wie bewerten Sie den Vorschlag, in der gesamten Kernstadt Parkgebühren zu erheben?

Erläuterung:

Zurzeit gibt es mehrere 10.000 kostenlose Parkplätze. Diese brauchen sehr viel Fläche im Straßenraum und erzeugen hohe Kosten für die Stadt. Daher sollen in der Kernstadt Parkgebühren erhoben werden. Mit den höheren Einnahmen soll der Busverkehr in der Stadt verbilligt und ausgebaut werden.

Zusätzliche Informationen:

Die Zahl der kostenlosen Parkplätze in Tübingen ist bisher nicht exakt ermittelt worden. Die Verwaltung schätzt aber, dass es mehrere 10.000 kostenlose Parkplätze sind. Dadurch geht viel Platz verloren, da ein parkender PKW im Schnitt etwa 12,5 m² belegt. Hinzu kommen hohe Kosten, die sich für die Stadt beispielsweise durch die Instandhaltung der Parkflächen und die Absicherung angrenzender Bäume ergeben.

Um die Nutzer an den bisher von der Allgemeinheit getragenen Kosten zu beteiligen sollen daher Parkgebühren in der gesamten Kernstadt erhoben werden (Kernstadt = Stadtgebiet ohne die Ortschaften Bebenhausen, Bühl, Hagelloch, Hirschau, Kilchberg, Pfrondorf, Unterjesingen und Weilheim). Die Einführung einer flächendeckenden Parkgebühr kann derzeit nur schrittweise und mit großem Aufwand erfolgen. Für jedes neue Gebiet muss dabei nachgewiesen werden, dass ein hoher Parkdruck besteht. Das ist für die Kernstadt voraussichtlich machbar, in den Ortschaften allerdings nur bedingt und bisher auch nicht vorgesehen.

Mit den zusätzlichen Einnahmen soll der Busverkehr in Tübingen verbessert werden. Das bedeutet mehr Buslinien und häufigere Fahrten sowie deutlich geringere Kosten für die Fahrkarten. Langfristig soll dann darüber entschieden werden, ob der Busverkehr für die Fahrgäste sogar komplett kostenlos wird.

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Es gibt in Tübingen viele kosten-lose Park-plätze.

Park-plätze

- nehmen viel Platz weg.
- müssen sauber und sicher sein.

Das kostet viel Geld für die Stadt Tübingen.

Darum sollen Auto-fahrer für Park-plätze Geld bezahlen.

Das nennt man **Park-gebühr**

Die Park-gebühr soll es nur in der **Innen-stadt** geben.

Mit dem Geld von den Park-gebühren soll der **Bus-verkehr** in Tübingen besser gemacht werden.

- Es soll mehr Busse geben.
- Busse sollen öfters fahren.
- Fahr-karten sollen billiger sein.
- Busse können vielleicht kosten-los sein.

Frage 4:

Wie bewerten Sie den Vorschlag, die Anwohnerparkgebühr von 30 Euro im Jahr auf 30 Euro im Monat anzuheben?

Erläuterung:

Die Nutzung eines Anwohnerparkplatzes kostet bisher eine Gebühr von 30 Euro pro Jahr. Mit einer Gebühr von 30 Euro pro Monat soll der wirtschaftliche Wert eines Parkplatzes berücksichtigt werden. Mit den höheren Einnahmen soll der Busverkehr in der Stadt verbilligt und ausgebaut werden.

Zusätzliche Informationen:

Die Landesregierung will es den Kommunen ermöglichen, ab Sommer 2021 die Kosten für Anwohnerparkplätze deutlich zu erhöhen. Damit soll ein Anreiz zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel geschaffen werden. Höhere Kosten tragen auch dem Flächenverbrauch durch parkende Fahrzeuge im öffentlichen Raum Rechnung. Denn ein parkender PKW belegt durchschnittlich 12,5 m² Fläche im öffentlichen Raum. Für die Kommunen entstehen für diese Parkplätze Kosten, beispielsweise durch die Instandhaltung der Parkflächen und die Absicherung angrenzender Bäume.

Weniger parkende Fahrzeuge bedeuten einen attraktiveren öffentlichen Raum und tragen so zu einer lebenswerteren Stadt bei. Derzeit werden rund 6.000 Anwohnerparkausweise pro Jahr ausgeben. Auch andere Städte in Baden-Württemberg wie Freiburg, Karlsruhe und Ulm planen bereits deutliche Erhöhungen der Gebühren für Anwohnerparkausweise.

Im europäischen Vergleich sind die jährlichen Kosten für Anwohnerparkausweise in Deutschland bisher sehr gering (Marseille: 160 Euro, Zürich: 290 Euro, Amsterdam: 535 Euro, Stockholm 827 Euro).

Eine Anwohnerparkgebühr von 30 Euro pro Monat entspricht einer Parkgebühr von rund 1 Euro pro Tag. Mit den zusätzlichen Einnahmen soll der Busverkehr in Tübingen verbessert werden. Das bedeutet mehr Buslinien und häufigere Fahrten sowie deutlich geringere Kosten für die Fahrkarten. Langfristig soll dann darüber entschieden werden, ob der Busverkehr für die Fahrgäste sogar komplett kostenlos wird.

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Es gibt in Tübingen viele reservierte Parkplätze für Anwohner.

Auf diesen Parkplätzen dürfen nur die Leute ihr Auto parken, die

- in dieser Straße wohnen.
- einen Parkausweis haben.

Ein **Parkausweis** in Tübingen kostet **30 Euro im Jahr**.

Andere Städte in Deutschland wollen den Parkausweis teurer machen.

Ein **Parkausweis** in Tübingen soll auch teurer werden: **30 Euro im Monat**.

Wenn das Parken teurer ist, dann

- gibt es weniger parkende Autos.
- fahren mehr Leute mit dem Bus.

Das ist gut für unser Klima.

Und Tübingen

- braucht weniger Platz für Park-plätze.
Das macht die Stadt schöner.
- muss weniger Geld für Park-plätze ausgeben.
- nimmt mehr Geld ein für die Park-ausweise.

Mit diesem Geld soll der **Bus-verkehr** in Tübingen besser gemacht werden.

- Es soll mehr Busse geben.
- Busse sollen öfters fahren.
- Fahr-karten sollen billiger sein.
- Busse können vielleicht kosten-los sein.

Frage 5:

Wie bewerten Sie die Verringerung der öffentlichen Parkplätze zugunsten des Rad- und Fußverkehrs?

Erläuterung:

Ein öffentlicher PKW-Parkplatz benötigt durchschnittlich 12,5 m² Fläche. Weniger Parkplätze im Straßenraum geben Platz frei, um eine sichere und umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Dies stärkt Fußgänger_innen, Radfahrer_innen, Menschen im Rollstuhl, Lastenräder, E-Tretroller, etc.

Zusätzliche Informationen:

Im Straßenraum ist der zur Verfügung stehende Platz begrenzt. Damit umweltfreundliche und sichere Verkehrsarten wie Rad- und Fußverkehr gestärkt werden können, muss ihnen mehr Platz gegeben werden. Dieser Platz könnte beim PKW-Verkehr gestrichen werden. Die Verringerung des PKW-Verkehrs um 30 Prozent ist eines der Ziele des Tübinger Klimaschutzprogramms. Weniger Fahrzeuge bedeuten auch weniger Platz, der für sie benötigt wird, beispielsweise für öffentliche Parkplätze (siehe auch Frage 4).

Weniger öffentliche Parkplätze tragen dazu bei, dem PKW-Verkehr weniger Vorteile im Vergleich zu anderen Verkehrsarten einzuräumen. Gleichzeitig wird so mehr Platz frei für umweltfreundliche und sichere Mobilität. Das bedeutet mehr Platz für Fußgänger_innen, langsame und schnelle Radfahrer_innen, Menschen im Rollstuhl, Lastenräder, E-Tretroller, etc.

Insbesondere das Fahrrad hat das Potential, in Tübingen das Verkehrsmittel Nummer Eins zu werden. Dafür sind aber mehr und bessere Radverbindungen nötig (siehe Frage 6 + 7), sowie ausreichend viele Abstellflächen für Fahrräder und Lastenräder. Wenn mehr Wege mit dem Fahrrad statt dem Auto zurückgelegt werden, ist dies ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaneutralität.

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Es ist gut für unser Klima, wenn viele Leute mit dem Fahrrad fahren.

Darum soll es in Tübingen **mehr Platz** geben für

- Fahrräder und Roller.

Mehr Platz ist auch gut für

- Fußgänger.
- Menschen im Rollstuhl oder mit Gehwagen.

Parkplätze für Autos nehmen viel Platz weg.

Darum soll es **weniger öffentliche Parkplätze** geben.

Frage 6:

Wie bewerten Sie den Vorschlag, ein Vorrangroutennetz für den Radverkehr zu schaffen?

Erläuterung:

Ein Vorrangroutennetz schafft für den Radverkehr bequeme, hochwertige Verbindungen, möglichst ohne Ampeln und mit min. drei Meter breiten Fahrspuren. Dazu gehören auch Bau und Anbindung an die regionalen Radschnellwege. Der Platz hierfür muss beim ruhenden und fließenden Verkehr eingespart werden.

Zusätzliche Informationen:

Das Fahrrad hat das Potential, in Tübingen das Verkehrsmittel mit den meisten gefahrenen Kilometern pro Person zu werden. Wenn mehr Wege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt werden, ist dies ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaneutralität.

Ein Vorrangroutennetz für den Radverkehr baut die zentralen Fahrradverbindungen so aus, dass Radfahren bequemer, schneller und sicherer wird. Vorrangrouten verzichten möglichst auf Unterbrechungen durch Ampeln und lenken den Radverkehr auf mindestens drei Meter breiten Fahrspuren (vier Meter breit bei Zweirichtungsradwegen). So werden zentrale Bereiche der Stadt schnell, bequem und umweltfreundlich erreichbar. Beispiele für solche zentralen Vorrangrouten gibt es beispielsweise in Freiburg im Breisgau. Die derzeit vom Land Baden-Württemberg geplanten regionalen Radschnellwege (Tübingen – Rottenburg; Tübingen – Reutlingen) sollen ebenfalls an das Vorrangroutennetz angeboten werden. So wird es Pendler_innen erleichtert schnell, umweltfreundlich und gesundheitsfördernd nach Tübingen ein- und auszufahren. Weniger Pendler_innen mit Autos tragen auch dazu bei, dass es weniger Staus gibt. Im Straßenraum ist der zur Verfügung stehende Platz begrenzt. Damit der Radverkehr gestärkt werden kann, muss ihm mehr Platz gegeben werden. Dieser Platz könnte beim PKW-Verkehr gestrichen werden. Dies kann zum Beispiel durch die Verringerung der öffentlichen Parkplätze geschehen. Weitere Möglichkeiten sind die Umwidmung von Straßen zu Fahrradstraßen (wie beispielsweise in der Karlstraße, Eberhardstraße oder Fürststraße) sowie die Ausweisung von einzelnen Fahrspuren als Radfahrstreifen (wie beispielsweise in der Straße „Am Stadtgraben“).

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Wenn viele Leute mit dem Fahrrad fahren statt mit dem Auto, dann

- gibt es weniger Auto-staus in der Stadt.
- ist das gut für unser Klima.
- Und Fahrrad-fahren ist gesund.

Darum soll Fahrrad-fahren gefördert werden.

In ganz Tübingen sollen Rad-wege gebaut werden.

- Die Rad-wege sollen **sicher** sein.

Die Rad-wege sollen mindestens 3 Meter breit sein.

- Rad-fahrer sollen auf Auto-straßen eine sichere Fahr-spur bekommen.
- Die Rad-wege sollen **schnell** sein.

Die Rad-fahrer sollen ohne Unter-brechung fahren können.

Zum Beispiel: Es soll keine Ampeln geben, wo sie anhalten müssen.

- Es soll **weniger Park-plätze** für Autos geben.

Frage 7:

Wie bewerten Sie den Bau eines komplett durchgängigen Radwegenetzes im gesamten Stadtgebiet?

Erläuterung:

Das Radwegenetz in Tübingen soll deutlich ausgebaut werden. Es sollen sichere und durchgängige Radverbindungen entstehen, ohne dass diese durch Gehwege oder Straßenabschnitte ohne Radweg unterbrochen werden. So können viele Fahrten leichter mit dem Fahrrad statt mit dem Auto durchgeführt werden.

Zusätzliche Informationen:

Das Fahrrad hat das Potential, in Tübingen das Verkehrsmittel mit den meisten gefahrenen Kilometern pro Person zu werden. Wenn mehr Wege mit dem Fahrrad statt dem Auto zurückgelegt werden, ist dies ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaneutralität.

Neben dem Bau von zentralen Vorrangrouten (siehe Frage 6), ist auch der Ausbau der weiteren Radwege wichtig, um das Fahrrad als Verkehrsmittel noch attraktiver zu machen. Dieser hat bereits begonnen: Drei Radbrücken im Westen, Osten und in der Mitte der Stadt sowie eine Unterführung am Haltepunkt Güterbahnhof an der kommenden Regionalstadtbahn-Strecke schaffen neue attraktive Verbindungen und schließen bisherige Lücken. Radfahrende können dann bequem von Norden nach Süden fahren. Das Nadelöhr „Steinlachunterführung“ wird durch die neuen Radhauptverbindungen entlastet. Die neuen Radhauptverbindungen werden an die potentiellen Radschnellverbindungen Tübingen – Rottenburg und Tübingen – Reutlingen angebunden, die die Teilorte und das Umland ebenso zügig und komfortabel an das Zentrum anbinden sollen.

Damit der Radverkehr gestärkt werden kann, muss ihm mehr Platz gegeben werden. Dieser Platz könnte beim PKW-Verkehr gestrichen werden. Dies kann zum Beispiel durch die Verringerung der öffentlichen Parkplätze geschehen. Weitere Möglichkeiten sind die Umwidmung von Straßen zu Fahrradstraßen (wie beispielsweise in der Karlstraße, Eberhardstraße oder Fürststraße) sowie die Ausweisung von einzelnen Fahrspuren als Radfahrstreifen (wie beispielsweise in der Straße „Am Stadtgraben“).

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

In Tübingen sollen viele Leute mit dem Fahrrad fahren statt mit dem Auto.

Das ist gut für unser Klima.

Darum soll Fahrrad-fahren gefördert werden.

- In ganz Tübingen sollen **mehr neue Rad-wege** gebaut werden.
- Alle Orts-teile von Tübingen sollen durch Rad-wege miteinander verbunden sein.
- Es soll Rad-wege zu den Nach-bar-städten geben.
Zum Beispiel nach Rottenburg oder nach Reutlingen.

Für neue und bessere Rad-wege ist **mehr Platz** notwendig.

Darum soll es

- weniger Park-plätze für Autos geben.
- auf Auto-straßen eine sichere Fahr-spur für Rad-fahrer geben.

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Viele Leute gehen in Tübingen zu Fuß.

Nur ein **Teil von der Alt-stadt** ist eine **Fuß-gänger-zone**.

Das ist das Gebiet mit der **blauen Um-randung** auf der Karte.

Jetzt soll die **ganze Alt-stadt** eine **Fuß-gänger-zone** sein.

Das ist das Gebiet mit der **roten Um-randung** auf der Karte.

Fuß-gänger-zone heißt: dort dürfen nur Fuß-gänger sein.

Für Rad-fahrer soll es Rad-wege durch die Alt-stadt geben.

Auto-fahrer in der **Alt-stadt** brauchen eine besondere **Genehmigung**.

Diese Genehmigung bekommen nur

- Leute, die in der Alt-stadt wohnen.
- Hand-werker, die dort arbeiten
- Firmen, die Pakete oder Waren liefern.

Frage 9:

Wie bewerten Sie einen ticketlosen ÖPNV mit gleichzeitig stark verbessertem Angebot?

Erläuterung:

Personen mit wenig Geld profitieren von einem kostenlosen ÖPNV. Ein ticketloser ÖPNV wird auch den Umstieg auf den ÖPNV deutlich steigern. Die Kosten von ca. 14,5 Mio. Euro im Jahr müssten über eine Steuererhöhung oder eine Nahverkehrsabgabe von den Einwohner_innen der Stadt aufgebracht werden.

Zusätzliche Informationen:

Seit 2009 wird über die Einführung eines für die Fahrgäste kostenfreien Busverkehrs in Tübingen diskutiert. Die Verwaltung hat verschiedene Modelle berechnet und skizziert. Grundsätzlich stehen einem kostenfreien Busverkehr keine rechtlichen Regelungen entgegen.

Es wird damit gerechnet, dass bei einem solchen „Nulltarif“ für den Bus die Zahl der Fahrgäste um etwa ein Drittel ansteigen wird. Ein Ausbau des Busangebots durch zusätzliche Fahrzeuge und/oder weitere Verbindungen kann dadurch nötig werden.

Gleichzeitig würde eine stärkere Nutzung des Busnetzes die Straßen von Autos entlasten und damit zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beitragen. Weniger Autos bedeuten auch weniger Staus, Lärm und zugeparkte Straßen. Dies erhöht die Lebensqualität in einer Stadt.

Der Kostenaufwand für alle in der Tarifwabe „Stadt Tübingen“ wohnenden Menschen wird auf ca. 14,5 Mio. Euro geschätzt. Diese Kosten setzen sich aus den entgangenen Ticketeinnahmen und den zusätzlichen Busfahrten zusammen. Diese Kosten müssten entweder an anderer Stelle eingespart werden, oder durch zusätzliche Einnahmequelle aufgebracht werden. Neue Einnahmequellen könnten die Erhöhung der Parkgebühren für Anwohner_innen (siehe Frage 4) sowie die Einführung von Parkgebühren in der gesamten Kernstadt (siehe Frage 3) sein. Zudem wären auch eine Nahverkehrsabgabe denkbar, die von allen Bürger_innen oder auch nur den Autofahrer_innen zu zahlen wäre. Auch die Erhöhung einzelner Steuern (z.B. Grundsteuer, Gewerbesteuer, Übernachtungssteuer) wäre eine Möglichkeit zur Finanzierung.

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Der Gemeinde-rat überlegt schon länger:

sollen die **Busse** in Tübingen für alle **kosten-los** sein?

Wenn die Busse kosten-los sind, dann fahren **mehr Leute** damit.

Der **Vorteil** ist:

- Es fahren weniger Autos in der Stadt.
- Es gibt weniger Auto-staus.
- Es ist nicht so laut in der Stadt.

Das ist gut für unser Klima.

Und viele Leute fühlen sich wohler in der Stadt.

Der **Nachteil** ist:

- Es fehlt das Geld von den Fahr-karten.
- Es müssen neue Busse gekauft werden.

Das kostet im Jahr ungefähr **15 Millionen Euro**.

Wo soll Tübingen Geld dafür ein-sparen?

Oder: Woher kann Tübingen mehr Geld ein-nehmen?

Es gibt verschiedene Möglichkeiten.

Zum Beispiel:

- Park-ausweise für Anwohner werden teurer.
- Park-gebühren in der Innen-stadt werden teurer.
- Auto-fahrer zahlen eine extra Steuer.
- Alle Bewohner in Tübingen zahlen eine extra Steuer.
Das nennt man Nah-verkehrs-abgabe.
- Betriebe zahlen höhere Steuern.

Frage 10:

Was könnte Sie am stärksten zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV bewegen?

Erläuterung:

Für eine häufigere Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gibt es verschiedene Gründe. Diese Gründe sind von Person zu Person verschieden. Faktoren sind unter anderem Zahl der Fahrten oder eine bequeme App für Routenplanung, Anschlüsse und automatisch günstigste Fahrpreiserhebung.

Zusätzliche Informationen:

Ein Ziel des Klimaschutzprogrammes ist es, möglichst viele Menschen dazu zu bewegen, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad- und Fußverkehr umzusteigen. Je nach Person können die Gründe aber sehr unterschiedlich sein.

- **Kostenfreies Busfahren:**

Dies ist seit 2018 bereits an jedem Samstag möglich. Eine Ausweitung auf weitere Tage ist denkbar (siehe Frage 9).

- **Günstigeres Busfahren:**

Die Fahrpreise und das Fahrscheinsortiment sind bei TüBus als Teil des Verkehrsverbundes Neckar-Alb-Donau (naldo) auf verschiedene Bedürfnisse abgestimmt. So gibt es Fahrscheine für Gelegenheitsfahrer_innen, Vielfahrer_innen, für Schüler_innen und Studierende, Familien sowie Senior_innen. Zusätzlich erhalten Menschen mit geringeren Einkommen mit der KreisBonusCard Tübingen und Wohnsitz in Tübingen Vergünstigungen auf die Fahrpreise, z. B. bei der 4er-Karte Erwachsener und Kind oder der Monatskarte Erwachsener mit KreisBonusCard. Schüler_innen erhalten bereits heute einen städtischen Zuschuss auf ihre Fahrkarte über 10,00 Euro. Weitere Vergünstigungen, etwa durch ein 365Euro-Jahres-Abo sind denkbar.

- **Häufige Fahrten:**

Der 30-min-Takt ist das Grundangebot. Die Linien 1 bis 4 und 7 zwischen Hbf und WHO, Lustnau bzw. Pfrondorf sind im Tagesverkehr Mo-Fr auf einen 15-min-Takt, die Linien 5 im Abschnitt Hbf – Kliniken – Wanne – WHO auf einen 10-min-Takt verdichtet. In der Kernstadt überlagern sich die Linien vielfältig und bilden gemeinsame Takte, z. B.

- 5-min-Takt: Kliniken und WHO,
- 7,5-min-Takt: Lustnau,
- 10-min-Takt: Franz. Viertel,

sowie zahlreiche 15-min-Takte.

Eine Erhöhung der Fahrtzahlen ist denkbar.

- **Schnelle Verbindungen:**

Tübingen ist nahezu flächendeckend vom TüBus-Netz erschlossen. Die nächste Haltestelle ist in der Regel innerhalb von 5 Gehminuten zu erreichen. Die Linien sind auf das Zentrum und den Hauptbahnhof ausgerichtet, so dass diese Punkte aus der ganzen Stadt direkt erreichbar sind. Ein Großteil der Linien verbindet als Durchmesserlinien die Südstadt mit den Stadtteilen nördlich des Neckar. Durch die Struktur des Netzes als sogenanntes Verästelungsnetz werden dadurch auch zahlreiche Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen hergestellt.

Zusätzliche Verbindungen sind denkbar.

- **Höhere Pünktlichkeit:**

Beim TüBus sind etwa 94 Prozent aller Abfahrten weniger als vier Minuten verspätet. Im Rahmen der Fahrplanung werden die regelmäßig Fahrzeiten permanent so angepasst, dass sie im Betrieb in der Regel auch eingehalten werden können. Verspätungsübertragungen auf Folgefahrten sollen durch ausreichend Pufferzeit an den Endpunkten vermieden werden. Auf

entstandene Verspätungen kann die nahezu durchgehend besetzte Leitstelle mit technischer Unterstützung eines modernen Betriebsleitsystems reagieren. So können Verspätungen abgebaut oder wichtige Anschlüsse gesichert werden.

- **Saubere Fahrzeuge:**

Die Fahrzeuge des TüBus werden regelmäßig in der Betriebspause nachts sowie auch tagsüber gereinigt. Die Reinigungsintervalle werden bedarfsgerecht der Witterung entsprechend angepasst.

- **Bequeme Wartebereiche:**

Die Haltestellen werden nach und nach barrierefrei ausgebaut. Alle Haltestellen sind mindestens mit Haltestellenschild und Fahrplan, viele Haltestellen zusätzlich mit Wetterschutz und Sitzbänken ausgestattet. An besonders stark genutzten Haltestellen informieren Abfahrtsanzeiger in Echtzeit über die nächsten Fahrmöglichkeiten.

- **W-Lan im Fahrzeug:**

Als zusätzlichen Service hat TüBus einen Pilotbus mit WLAN ausgestattet. Dadurch sollen Erfahrungen gesammelt werden, ob das Angebot gut angenommen wird, die technischen Anforderungen erfüllt werden und ob es wirtschaftlich betrieben werden kann.

Weitere Informationen (Leichte Sprache)

Für unser Klima ist es gut, wenn:

- So wenig Leute wie möglich mit dem Auto fahren.
- So viele Leute wie möglich mit dem Stadt-bus fahren.

Was braucht es, damit viele Leute

- auf ein Auto verzichten?
- gerne mit dem Stadt-bus fahren?

Welche Punkte sind Ihnen besonders wichtig?

- Busse sind kosten-los.
Zum Beispiel am Woche-ende.
- Fahr-karten für die Busse sind billig.
- Die Busse fahren öfters.
- Die Busse fahren schnell.
Eine Fahrt dauert nicht lange.
- Die Busse fahren pünktlich.
- Die Busse sind innen sauber.
Die Fahr-gäste fühlen sich wohl.
- Die Halte-stellen sind barriere-frei.
Die Halte-stellen sind bequem und sauber.
- Es gibt kostenlos WLAN In den Bussen.
Damit kann jeder mit seinem Handy das Internet nutzen.