

Wie wir Klimaschutz in Tübingen wirksam umsetzen wollen

Klimaschutz-Konzept der Freien Demokraten Tübingen

FDP Stadtverband Tübingen, 15. Januar 2020, 12. Juli 2020 (erweiterte Version 2)

Die Folgen des Klimawandels sind inzwischen auch in Tübingen nicht mehr zu übersehen. Absterbende Fichten und Kiefern in Schönbuch und Rammert sind neben globalem Gletscherschwund und Korallenbleiche ein lokaler Indikator dafür, dass sich das Klima ändert. Vieles spricht dafür, dass der menschliche Ressourcenverbrauch – vor allem der Verbrauch an fossilen Brennstoffen – ein Ausmaß erreicht hat, das die Ökosysteme nicht mehr abpuffern können. Wir müssen unser Verbrauchsverhalten grundlegend überdenken.

Als Bürger eines hochentwickelten Industrielands und Bewohner einer Universitätsstadt sehen wir uns in der Pflicht, nicht nur öffentlichkeitswirksam auf diesen Umstand hinzuweisen, sondern unsere intellektuellen und wirtschaftlichen Möglichkeiten so einzusetzen, dass wir beim Einsparen von Ressourcen eine möglichst große Wirkung erzielen. Dazu müssen wir uns richtig anstrengen.

Was können wir in Tübingen konkret tun, um zum Beispiel den Ausstoß von CO₂ stark zu verringern? Wie können wir über Stadt und Land hinaus beim CO₂-Einsparen helfen? Dazu wollen wir Schritt für Schritt vorgehen – beginnend mit kurz- und mittelfristig wirksamen Maßnahmen im Verkehrssektor, im Wärmesektor und mit der Einrichtung eines Klimafonds.

Ein erster großer Schritt dazu ist eine wirksame Verringerung des Verbrauchs an fossilen Treibstoffen im motorisierten Verkehr. Wie können wir Busse und Bahnen, Radverkehr und individuelle Transportmittel so verbessern und untereinander koordinieren, dass viele Menschen das Auto gerne stehen lassen oder ganz darauf verzichten? Schon bei der Planung müssen wir beachten, dass Rad- und Fußgängerverkehre sich nicht gegenseitig beeinträchtigen und eigene Verkehrsräume bekommen. Wir sind davon überzeugt, dass es sich lohnt, über Einzelmaßnahmen hinauszudenken und stimmige Gesamtkonzepte zu erarbeiten, damit wir schnell viel erreichen – denn das ist nötig.

Bei unserem Konzept haben wir uns von folgenden Grundsätzen leiten lassen:

- 1. Wirksamkeit hat Vorrang vor Symbolpolitik.**
- 2. Motivation hat Vorrang vor Verboten.**
- 3. Anstrengung und Schwierigkeit halten uns nicht auf.**

Teil 1: Der Tübinger ÖPNV

Damit wir mehr Menschen dazu bringen, vom Auto auf öffentliche oder CO₂-sparende Verkehrsmittel umzusteigen, müssen wir uns fragen: Was hält die Menschen bisher davon ab? Wie können wir die wichtigsten Hinderungsgründe aus dem Weg räumen?

Hinderungsgrund: Lange Warte- und Reisezeiten im Busnetz

Maßnahmen: Renovierung und Ausbau des Busnetzes

1. Zusätzlich zur zentrierten Baumstruktur, bei der alle Linien über einen zentralen Knoten laufen (Bahnhof/ZOB), wollen wir die Einrichtung von Tangentiallinien oder Ringlinien prüfen, die die Stadtteile auf direktem Weg miteinander verbinden. Beispielsweise direkt von Lustnau in die Südstadt. Damit können wir nicht nur Reisezeiten verkürzen, sondern auch die zentralen Verkehrsachsen (Neckarbrücke, Mühlstraße und Wilhelmstraße) entlasten, die ihre Kapazitätsgrenzen schon heute nahezu erreicht haben.
2. Durch Taktverdichtung wollen wir Wartezeiten beim Fahrtantritt und Umsteigen verkürzen und neue Kunden erreichen. Die Fahrgäste sollen sich nicht um Fahrpläne kümmern müssen, sondern sich sicher sein können, dass sie tagsüber und abends mit maximal 10 oder 15 Minuten Warten weiterkommen – wie in einem gut funktionierenden Großstadt-U-Bahn-System. In Randzeiten sollte die Buchung von Sammeltaxis (SAM) kreisweit einheitlich und komplett digital funktionieren. So können Nutzer sehen, wo bereits ein Wagen unterwegs ist, und die Betriebe können die tatsächlichen Bedarfe besser erfassen.
3. An Einfallstraßen sollten kostenlose oder sehr günstige Park&Ride-Parkplätze angeboten werden, die über eng getaktete Shuttlebusse an die wichtigsten städtischen Ziele angebunden sind (Kliniken, Bahnhof, Nonnenhaus, Obere Viehweide, etc.). Für Nutzer der Parkplätze sollte es attraktive Angebote für die innerstädtische Mobilität geben. Ein Parkticket, in dem die Ein- und Ausfahrt in die Stadt inkludiert ist, wäre ebenfalls denkbar. Mögliche Standorte sind der Festplatz, der Lustnauer Bahnhof und die Weststadt im Bereich Handwerkerpark/Sindelfinger Straße.
4. Die Auflösung des Einbahnstraßenrings um den Alten Botanischen Garten bringt erhebliche Einsparungen von Fahrstrecken und -zeiten im ÖPNV. Die Stadtverwaltung geht von einem Einsparpotenzial in Höhe von ca. 400.000 Euro pro Jahr aus. Damit verbunden ist eine erhebliche Einsparung von CO₂-Emissionen.

Wenn abhängig vom Ausgang des Bürgerentscheids in ca. zehn Jahren die Innenstadtstrecke der Regionalstadtbahn kommt, steigt die Kapazität auf der Hauptachse Bahnhof-Neckarbrücke-Wilhelmstraße-Kliniken deutlich. Ring- bzw. Tangentiallinien (Punkt 1) und Park&Ride-Parkplätze (Punkt 3) wirken dann noch stärker, und die freiwerdenden Ressourcen im Busverkehr können zur Taktverdichtung genutzt werden.

Hinderungsgrund: Finanzielle Entscheidungshürden bei der Tarifwahl im Busverkehr

Maßnahme: Einfaches Check-in-Check-out-System mit nachträglicher Tarifberechnung schaffen

5. Nach dem Beispiel der Londoner "Oyster Card", die mit RFID-Chips Fahrten registriert und immer nur den jeweils nach einer Periode (Tag, Wochenende, Monat, Jahr) günstigsten Tarif berechnet (Einzelfahrschein, Tagedticket, Wochenendticket, Monatsticket, Jahresticket), könnte jeder Nutzer ohne langes Abwägen sicher sein, dass sich Busfahren für ihn lohnt. Er müsste sich nicht am Beginn eines Jahres entscheiden, ob er z.B. ein 365-Euro-Ticket kauft. Je häufiger er den Bus benutzt, umso günstiger wird die einzelne Busfahrt und umso attraktiver wird die Nutzung des ÖPNV für ihn. Damit kann auch die Zielgruppe der Autofahrer wesentlich besser erschlossen werden – bei zusätzlichen Einnahmen für den ÖPNV.

Wir fordern die aktive Unterstützung des **bwegt**-Tarifsystems im Stadtverkehr Tübingen, damit Fahrgäste auch in Tübingen unkompliziert Fahrten aus dem Stadtverkehr heraus in andere Regionen antreten können. Ein ähnliches, überregionales Tarifsystem mit Check-in-check-out-Funktion – „Touch&Travel“ – gab es in Tübingen schon mal.

Hinderungsgrund: Kein Kofferraum für Transport und Zwischenlagerung von Einkäufen

Maßnahmen: Lagermöglichkeit für Einkäufe und persönliche Gegenstände schaffen

6. Ein Hemmnis zur Nutzung von ÖPNV-Angeboten ist auch die Zwischenlagerung von Einkäufen, Regenschirmen, Mänteln etc. bei längeren Aufenthalten in der Stadt. Zentral gelegene Lagermöglichkeiten (Self Storage oder mit Bedienpersonal) könnten dieses Hemmnis abschwächen. Lieferdienste, die schwere oder sperrige Einkäufe aus solchen Lagereinrichtungen im Zuge von Sammeltouren mehrmals am Tag innerhalb der Stadt ausliefern, könnten ein weiteres Hemmnis abbauen. Gleichzeitig würde die Attraktivität von innerstädtischem Gewerbe gegenüber Märkten "auf der grünen Wiese" gestärkt. Erste Ansätze dazu bietet beispielsweise das Unternehmen www.pakadoo.de aus Böblingen.

Teil 2: Individuell mobil sein - Rad und klimafreundlicher MIV

Hinderungsgrund: Unvollständiges Radwegenetz zwischen Innenstadt und Stadtteilen

Maßnahmen: Radwegenetz im gesamten Stadtgebiet ausbauen

1. Trotz großer Fortschritte im Ausbau gibt es immer noch sehr viele Lücken im Radwegenetz (Beispiel: Wilhelmstraße - Sand). Das inzwischen neun Jahre alte und immer noch nicht vollständig umgesetzte Radverkehrskonzept der Stadt Tübingen sollte wegen der Dringlichkeit einer Verkehrswende sehr viel stärker ausgebaut werden. Symbolmaßnahmen wie die Einrichtung von Fahrradspuren auf der Neckarbrücke sollten nicht länger gegenüber dringenden Lückenschlüssen in den Stadtteilen bevorzugt werden.

Hinderungsgrund: Bergstrecken halten Bewohner von Nordstadt, Österberg Schlossberg von der Radnutzung ab

Maßnahmen: Fahrradmitnahme im TüBus garantieren

2. Busse sollten mit größeren Flächen für Stehplätze, die auch für die Fahrradmitnahme genutzt werden können, oder mit Halterungen für das platzsparende, aufrechte Mitnehmen von Fahrrädern ausgerüstet werden. Fahrten auf bestimmten Bergaufstrecken könnten für Fahrradfahrer mit Fahrrad kostenfrei angeboten werden, um die Nutzung des Fahrrads zu fördern.

Hinderungsgrund: ÖPNV bietet nicht die individuell benötigte Verbindung

Maßnahmen: klimafreundlichere motorisierte Individualmobilität ermöglichen

3. Für E-Roller sollten in Quartieren und an ÖPNV-Knotenpunkten feste Abstellplätze eingerichtet werden. Diese Abstellplätze können von verschiedenen Anbietern genutzt werden, so dass keine Monopole entstehen.
4. Car-Sharing-Angebote reformieren: Finanzielle Einstiegshürden müssen verringert und unkomplizierte Tarife für gelegentliche Nutzer müssen geschaffen werden.
5. Um auch in diesem Verkehrsbereich eine deutliche Verringerung der CO₂-Emissionen erreichen zu können, braucht es auf breiter Front Fortschritte bei alternativen Antriebskonzepten im Individualverkehr. Der Anteil der Elektromobilität wächst dabei am schnellsten, aber auch Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe können einen Beitrag leisten. Der Umstieg auf diese Lösungen muss durch Ertüchtigung der Netze und durch den Ausbau von Lade- beziehungsweise Tank-Infrastruktur zu unterstützt werden.

Bei ausreichendem Ausbau der obigen Angebote könnte der PKW-Verkehr im gesamten Stadtverkehr merklich reduziert und die Innenstadt als einheitliche verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen werden. Innerhalb der verkehrsberuhigten Innenstadtzone könnte der Aufenthalt für Nichtanlieger mit dem PKW zeitlich eng begrenzt werden (15 oder 30 Minuten).

Teil 3: Wärme

Der größte Teil des Energiebedarfs in Tübingen entfällt auf den Sektor „Wärme“. Wo liegen hier die größten Einsparpotenziale, mit denen wir rasch eine möglichst große Senkung der CO₂-Emissionen erreichen können? Wie kann vor allem der große Anteil bestehender Wohngebäude aus den 50er- bis 80er-Jahren, die teils noch immer unzureichend wärmegeklämt sind, schnell auf den Stand der Technik gebracht werden? Wie können wir die in vielen Unternehmen entstehende Abwärme zukünftig besser nutzen, um den Wärmebedarf an anderer Stelle zu decken?

Auch im Sektor „Wärme“ können wir mit durchdachten Gesamtkonzepten kurz- und mittelfristig eine viel größere Wirkung erzielen, als mit zwar öffentlichkeitswirksam vermarkteten, aber in der Sache isolierten Einzelmaßnahmen.

Praktischerweise haben Bund, Land und Verbraucherzentralen in den letzten zehn Jahren dafür schon sehr gute Grundlagen geschaffen, die wir in Tübingen nur noch nicht richtig nutzen. Das wollen wir ändern.

CO₂-Einsparpotenzial: Sanierung des Gebäudebestands

Maßnahmen: Teilnahme am KfW-Programm „Energetische Stadtsanierung“

1. Integrierte Quartierskonzepte erstellen: Abhängig vom Zeitpunkt, zu dem ein Stadtviertel erschlossen wurde, gibt es spezifische CO₂-Einsparpotenziale, wie zum Beispiel die praktisch nicht gedämmten Flachdächer der 70er-Jahre auf WHO, Sand und am Galgenberg. Wir müssen diese Potenziale identifizieren und übertragbare Lösungskonzepte entwickeln. Damit nicht jeder Hauseigentümer selbst „von Null“ anfangen muss, wenn er eine energetische Sanierung in Betracht zieht. Die Tübinger „Energiekarawane“ hatte zwar ähnliche Ziele, sie wurde aber nur halbherzig umgesetzt und ist praktisch wirkungslos verpufft.
2. Sanierungsmanager einstellen: Damit stehen „Kümmerer“ vor Ort zur Verfügung, die sich in den Stadtvierteln um die quartiersspezifischen Maßnahmen zur CO₂-Einsparung kümmern. Durch die Bündelung an einer Stelle wird hier die Gesamtwirkung nachvollziehbar. Eine Evaluierung und Anpassung der Möglichkeiten ist so einfacher als mit vielen einzelnen Fördermaßnahmen und Stellen. Solche Sanierungsmanager werden zu 65% vom Bund gefördert und organisieren die Umsetzung von Quartierskonzepten.
3. Kooperation mit der Agentur für Klimaschutz des Landkreises Tübingen: Die Agentur für Klimaschutz hat im Landkreis bereits mehrere energetische Quartierskonzepte mit vertiefter Wärmenetzuntersuchung ins Leben gerufen – so zum Beispiel in Dußlingen und in Starzach-Felldorf. Dort ziehen Klimaschutzagentur und Kommune an einem Strang, um außerdem Gebäude-Checks mit vergünstigter Thermografie-Analyse und Eignungsprüfung für Solarenergienutzung anzubieten. Mit Hilfe dieser Erfahrungen könnte auch Tübingen rasch attraktive Angebote für Eigentümer von Bestandsimmobilien machen, um zur energetischen Sanierung zu motivieren.

CO₂-Einsparpotenzial: Ressourceneffizienz

Maßnahmen: Vernetzung und Sektorenkopplung

4. Abwärme von Unternehmen systematisch nutzen: Bis auf wenige Ausnahmen gibt es in Tübingen noch keine Vernetzung von abwärmeerzeugenden Unternehmen mit Verbrauchern. Der Landkreis Tübingen erfasst derzeit systematisch gewerbliche Abwärme und gleicht sie räumlich mit den Wärmeversorgungsnetzen ab. Diese Maßnahme sollte auch die Stadt aktiv unterstützen. Auch für Unternehmen stehen noch für die nächsten drei Jahre Fördermittel im Programm „KEFF“ zur Verfügung, die die Tübinger Unternehmen nutzen sollten, um Effizienzpotenziale und vermeidbare Kosten im eigenen Betrieb aufzudecken und geeignete Fördermittel für die Umsetzung zu erhalten.
5. Nationale Wasserstoffstrategie auf Tübingen herunterbrechen: Wir können in Tübingen gezielt die nationale Wasserstoffstrategie unterstützen, indem wir Stromüberschüsse (vor allem aus erneuerbaren Energien) und auch die CO₂-Einsparpotenziale aus der Kopplung der Sektoren Strom, Wärme, Verkehr und Industrie bei uns vor Ort nutzen.
6. Innovative Energiespeicher und Kraft-Wärme-Kopplung nutzen: Um bei steigender Kapazität erneuerbarer Energien (Solar und Wind) die Energieversorgung auch in sog. „Dunkelflauten“ effizient und klimafreundlich sicherzustellen, sollten in der Energieversorgung verstärkt Kraft-Wärme-Kopplung und innovative Energiespeichertechnologien (z.B. kryogene Energiespeicherung, LAES) eingesetzt werden. Die Stadtwerke sollten das Tübinger Stromnetz zu einem „Smart Grid“ machen.

Klimaneutralität objektiv messen, Klimabilanz nicht schönrechnen

Maßnahmen: Nur echte Tübinger CO₂-Einsparungen zählen.

7. Konsequente CO₂-Bilanzierung nach BICO2BW: Damit die Tübinger Klimabilanz überregional vergleichbar bleibt und Maßnahmen zum Klimaschutz nicht fälschlicherweise doppelt gezählt werden, müssen auch wir in Tübingen den bundesweit einheitlichen BICO2-Standard einsetzen, bei dem nur die tatsächlich im Stadtgebiet entstehenden CO₂-Emissionen und -einsparungen berücksichtigt werden. Zusätzliche, extraterritoriale Maßnahmen wie z. B. Windparks der Stadtwerke außerhalb Tübingens oder Maßnahmen aus dem von uns geforderten Tübinger Klimafonds (s. unten) können zusätzlich erfasst werden, dürfen aber nicht die Tübinger Klimabilanz nach BICO2BW verfälschen.
8. Nur tatsächlich nutzbare CO₂-Einsparungen messen: Wir werden nur dann dem Klima helfen, wenn wir unsere Maßnahmen so miteinander koppeln, dass Einsparungen nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Realität erzielt werden. So kann beispielsweise ein zu großer Aufbau von Solarthermie-Kapazität – wie von den Stadtwerken geplant – dazu führen, dass Blockheizkraftwerke heruntergefahren und „schmutziger“ Strom extern zugekauft werden müssen. Auch hier gilt: Wirksamkeit vor Symbolpolitik.

Teil 4: Ein Tübinger Klimafonds

Neben unseren lokalen Maßnahmen wollen wir auch über die Stadt und das Land hinaus beim CO₂-Sparen helfen. Durch eine sinnvolle überregionale und internationale Arbeitsteilung wollen wir die Effizienz der CO₂-Einsparung verbessern und gleichzeitig für einen Abbau des Wohlstandsgefälles zwischen Industrie- und Entwicklungsländern sorgen.

In Karlsruhe gibt es bereits einen solchen Klimafonds. Ihn könnte man als Vorbild für einen Tübinger Klimafonds nehmen:

„Klimaschutz gehört zu den wichtigsten Aufgaben unserer Zeit. Jedoch lassen sich viele Treibhausgasemissionen nicht vermeiden. Daher unterstützen wir Projekte, über die nicht vermeidbare CO₂-Emissionen kompensiert werden können.

In Karlsruhe gibt es viele gute Ideen, wie wir den Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) senken und damit unser Klima schützen können. Aber nicht alle Maßnahmen, die gut und sinnvoll für den Klimaschutz sind, lassen sich in die Realität umsetzen - oft aus finanziellen Gründen. Für Menschen mit einem geringen Einkommen ist beispielsweise der Austausch der Glühlampen gegen LEDs bereits eine finanzielle Herausforderung, senkt den CO₂-Ausstoß jedoch erheblich.

Genau diese Karlsruher Projekte, die ohne zusätzliche finanzielle Mittel nicht realisierbar sind, möchten wir mit dem Klimafonds unterstützen.

Gleichzeitig ist der Klimaschutz ein globales Problem und erfordert einen Blick über den Tellerrand. In einem Entwicklungs- oder Schwellenland - wie z.B. Ecuador - können mit dem gleichen finanziellen Aufwand häufig größere CO₂-Mengen eingespart werden als in Deutschland. Zugleich können positive soziale und ökologische Nebeneffekte erzielt werden, wie etwa die Schaffung von Lebensraum für (bedrohte) Arten. Daher unterstützt der Karlsruher Klimafonds auch Projekte außerhalb von Karlsruhe, die wir nach strengen Kriterien auswählen.

Mit den lokalen und internationalen Projekten bietet der Fonds Karlsruher Unternehmen, Organisationen und Bürgern die Möglichkeit, ganz konkret einen freiwilligen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.“

[\(https://karlsruher-klimafonds.de/der-klimafonds/\)](https://karlsruher-klimafonds.de/der-klimafonds/)

Gemeinderat und Stadtverwaltung sollten mögliche Betreiber eines Tübinger Klimafonds identifizieren und einen konkreten Vorschlag nach Vorbild des Karlsruher Klimafonds ausarbeiten.

Es ist Zeit, zu handeln:

Wir fordern die Stadtverwaltung auf, die genannten Maßnahmenvorschläge auf Umsetzbarkeit zu prüfen und ihre Wirkung nicht nur als Einzelmaßnahmen, sondern in ihrem systemischen Zusammenwirken abzuschätzen.

Es ist richtig, dass die Kompetenzen auf kommunaler Ebene durch die Subsidiarität eingeschränkt sind. Die Stadt kann keine Vorgaben für CO₂-Ausstoß von PKW, Heizungen und örtlichen Produktionsanlagen machen. Wir können aber sehr wohl wirksame Anreize schaffen und konkrete Hindernisse aus dem Weg räumen.

Dann sind wir gut vorbereitet, wenn Emissionsrechte auch im Verkehrsbereich durch ein System handelbarer Zertifikate begrenzt und von Jahr zu Jahr reduziert werden. Dass das geschieht, regelt die Politik auf nationaler und europäischer Ebene - wie das geschieht, regelt der Markt.



Wirksamer Klimaschutz in Tübingen. Denken wir groß.

FDP Stadtverband Tübingen
Julian Grünke (Vorsitzender)
Dr. Martin Winter (stv. Vorsitzender)
Postfach 210316 | 72026 Tübingen

**Mehr Informationen finden Sie unter
fdp-tuebingen.de**