

**Universitätsstadt Tübingen**  
Stabsstelle Umwelt- und Klimaschutz  
Schott, Bernd Telefon: 07071-204-2390  
Gesch. Z.: 003/4.03-01-02/

Vorlage 178a/2021  
Datum 16.06.2021

## Mitteilungsvorlage

zur Kenntnis im **Ausschuss zur Fortschreibung des Klimaschutzprogramms**

---

**Betreff:** Klimaschutzprogramm; Umweltwirkungen  
Regionalstadtbahn-Innenstadtstrecke; Korrektur  
**Bezug:** 178/2021

Anlagen:

---

### Die Verwaltung teilt mit:

In der Vorlage 178/2021 wurde eine falsche Tabelle eingefügt und eine fehlerhafte Rechnung geführt. Zudem wird derzeit eine rund einen Kilometer kürzere Streckenführung der Regionalstadtbahn innerhalb Tübingens geprüft. Die Zusammenfassung der Vorlage 178/2021 verändern sich dadurch wie folgt:

Für den Bau der Tübinger Innenstadtstrecke in einer Variante mit 8,6 km Streckenlänge der Regionalstadtbahn ist von Treibhausgas-Emissionen in Höhe von rund 75.000 Tonnen auszugehen. Diesen Emissionen stehen Einsparungen durch die Verlagerung im regionalen Verkehr vom PKW auf die Regionalstadtbahn gegenüber. Wie hoch diese Einsparungen ausfallen werden, ist zwar wegen der anstehenden Umbrüche der Energieversorgung und der Fahrzeugtechnik sowie der konkreten Verlagerungseffekte mit Unsicherheiten behaftet. Es lässt sich jedoch abschätzen, dass sich der Aufwand für den Bau der Innenstadtstrecke nach 8 bis 20 Jahren für den Klimaschutz gelohnt hat. Zudem können jährlich Umweltkosten um 1,1 bis 2,5 Millionen Euro und Energieverbräuche zwischen 9,5 und 22,2 Millionen Kilowattstunden eingespart werden.

Passend zum Text muss Tabelle 3 in der Vorlage 178/2021 wie folgt sein:

**Tabelle 3:** Umweltkosten (ohne Lärmkosten) im Personenverkehr in Deutschland in ct/Pkm

	Fläche	Nutzung + Energiebereitst.	Fahrzeugbereitstellung	Infrastrukturbereitstellung	Gesamt
PKW	0,39	3,81	1,23	0,22	5,65
Nahlinienbus	0,13	2,31	0,24	0,08	2,76
Straßen-/Stadt-/U-Bahn	0,17	1,31	0,15	0,40	2,03

Quelle: Umweltbundesamt; Umweltfreundlich mobil!; 2021

Durch Korrektur des Einheitenfehlers bei den Umweltkosten muss die Tabelle 5 und das Fazit der Vorlage 178/2021 neu lauten:

**Tabelle 5:** CO<sub>2eq</sub>- und Umweltkosten-Minderungspotenziale der Innenstadtstrecke (Nutzung, Energie- und Fahrzeugbereitstellung / ohne Fläche, Infrastruktur und Lärm)

Verlagerung MIV→SPNV (Pkm)	30 Mio.	40 Mio.	50 Mio.	60 Mio.	70 Mio.
Reduktion t CO <sub>2eq</sub> /a	3.759	5.012	6.265	7.517	8.770
Entspricht % der Verkehrsemissionen in Tübingen	3,1	4,1	5,1	6,2	7,2
Reduktion Umweltkosten Mio. €/a	1,07	1,43	1,79	2,15	2,5
Reduktion Energieverbrauch kWh/a	9.500.000	12.666.667	15.833.333	19.000.000	22.166.667

Fazit: Nach 8 bis 20 Jahren hätte sich der Bau der 8,6 km langen Innenstadtstrecke mit 2017-Kennwerten in Bezug auf die Treibhausgas-Emissionen amortisiert. Zudem würden dadurch jährlich Umweltkosten zwischen 1,07 und 2,5 Millionen Euro und Energieverbräuche zwischen 9,5 und 22,2 Millionen Kilowattstunden eingespart werden.

Zudem teilt die Verwaltung mit:

Im Rahmen der Aufstellung der Standardisierten Bewertung wird eine geänderte Streckenführung diskutiert und bewertet werden. In WHO soll eine Führung über den westlichen Berliner Ring statt dem östlichen erfolgen. Weitere rund 100 Meter Änderung sind über eine Variante an der Morgenstelle und die exakte Ausplanung in WHO möglich. Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb geht aktuell von einer Streckenlänge von 7,5 km aus. Auch bei den Brücken kann es noch zu einer Reduktion gegenüber den in der Vorlage 178/2021 genannten 300 Meter kommen.

Wird die kürzere Streckenführung mit 7,5 km, davon 2,5 km straßenbündig („Betongleis“) und 5 km Rasengleis, angesetzt, liegt der CO<sub>2</sub>-Rucksack des Baus unter Anwendung der Berliner Studie bei rund 66.000 Tonnen CO<sub>2eq</sub>. Nach 7 bis 18 Jahren hätte sich der Bau der 7,5 km langen Innenstadtstrecke mit 2017-Kennwerten in Bezug auf die Treibhausgas-Emissionen amortisiert. Die Reduktion der Brückenbauwerke kann die Emissionen noch einmal weiter reduzieren helfen.