

Stellungnahme des Fachforum Verkehr zur Klimaschutzstudie

Die Zusammenfassung der Klimastudie Augsburg beginnt mit „Der Schutz des Klimas als Teil der Augsburger Zukunftsleitlinien gilt als politische Handlungsmaxime. Die Stadt Augsburg hat sich zum politischen Ziel gesetzt, ihre CO₂-Emissionen bis spätestens 2030 zu halbieren und soweit möglich noch weiter zu reduzieren.“ Weiter hat sich die Stadt Augsburg - entsprechend dem Anteil der Weltbevölkerung zum Zeitpunkt 1.1.2021 - ein Restbudget von 9,7 Millionen Tonnen CO₂ gegeben. Wir schreiben heute März 2022.

Vermutlich ist von diesen 9,7 Mio-t CO₂ nur noch 7 Mio-t übrig. Dies zeigt, dass der Fokus nicht auf die Studie zu legen ist, sondern auf das Tätig werden. Papier ist geduldig. Die Wirklichkeit richtet sich aber nicht an Papier.

Nicht zuletzt der IPCC Bericht 2022 macht dies deutlich: *"Die Folgen, die der neue IPCC-Bericht dokumentiert, sind sogar stärker, als in bisherigen Berichten angenommen. Sicher ist aber auch, dass sie mit jedem Zehntel Grad Erwärmung weiter zunehmen. "Auch wenn wir jetzt schon Auswirkungen sehen, diese Auswirkungen werden dramatisch stärker werden, wenn wir 1,5 Grad globale Erwärmung übersteigen", sagte Daniela Schmidt, Professorin für Paläobiologie an der Universität Bristol in einem Briefing des Science Media Centers."*

"Schnell muss es außerdem gehen. Denn mit fortschreitender Erderwärmung wird es immer aufwändiger, sich vor den Folgen der Krise zu schützen. Schon jetzt seien einige Ökosysteme an der Grenze ihrer Anpassungsfähigkeit, stellt der Weltklimarat fest."

Die Augsburger Klimastudie beschreibt Handlungsoptionen, die den Spagat zwischen Notwendige und Möglichen versuchen. Dies kann und wird wohl vielfach missverstanden. Die Gefahr besteht dass ein „wir können eh nichts machen“ daraus wird. Dies darf nicht sein. Aus unserer Sicht muss deshalb die Konsequenz sein, Handlungsspielräume so groß werden zu lassen, dass das Notwendige gelingt. Nicht die Flucht in die Selbstentschuldigung, sondern kurz selbstkritische Reflektieren und dann beherztes Tun, ist notwendig. Und das nicht erst, wenn (höchst) richterliche Entscheidungen einen zwingen.

Für den Bereich Mobilität stellt die Studie fest:

"Im Bereich der Mobilität ist die Reduktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und ihrer Fahrleistung der entscheidende Hebel. Zur Einhaltung des Teilbudgets von rund 1,75 Mt CO₂ für den Sektor Verkehr dürften spätestens ab dem Jahr 2032 die Augsburger BürgerInnen keine Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr fahren. Dazu wären (weitgehend unrealistische) Rahmenbedingungen wie ein sofortiges Verbot des Verkaufs von Verbrennungsmotoren auf Bundesebene notwendig."

Die Stadt hat hier grundsätzlichen Handlungsspielraum in Form von planungs- und ordnungsrechtlichen Maßnahmen sowie in der Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur. Diese sind jedoch überwiegend mit hohen Investitionen und Umsetzungsaufwand verbunden. Darüber hinaus spielen die Akzeptanz und aktive Mitwirkung der Bevölkerung für den Erfolg der eingesetzten Maßnahmen eine zentrale

Rolle, da letztlich das individuelle Mobilitätsverhalten für die Reduktion der THG-Emissionen ausschlaggebend ist. Dafür müssen die gesteckten Ziele für alle voraussehbar und umsetzbar sein."

So richtig dies auf den ersten Blick erscheint, so notwendig ist es auf Probleme hinzuweisen.

1. „Gesteckte Ziele“ wurden in der Vergangenheit nicht angemessen verfolgt. Ein Projekt „Fahrradstadt“ insbesondere mit Datum 2020 wäre bereits ein deutlicher Schritt zur Lösung gewesen. Stattdessen verliert man Zeit und streicht schnell das 2020 und verhandelt erst mal einen Vertrag, der zahnlos ist und aus "wenn und vielleicht" besteht, um einem tatsächlich bindenden Bürgerbescheid aus dem Weg zu gehen. Wir sehen darin kein Zeichen, dass hier der Wille besteht, voraussehbare Ziele umzusetzen. Statt sich selbst auf die Schulter klopfen wäre muss Selbstkritik her.

2. „Akzeptanz und aktive Mitwirkung der Bevölkerung“ ist wichtig. Aber das passt nicht dazu, dass seit Jahren dem Autofahrer versprochen wird „bequem in die Innenstadt“ zu kommen, aber nur wenige Monate, mit „Abstand fährst du am besten“. So kann eine Transformation nicht geschehen.

Wenn bereits die für die Infrastruktur verantwortlichen nur Bedenken und Probleme in den Vordergrund stellen, hauptsächlich bei Veränderungen hin zu nachhaltiger Mobilität, dann ist dies nicht ein Problem der Bundespolitik, sondern der eigenen Haltung. Die Akzeptanz ist in Teilen der Verwaltung nicht gegeben.

„Akzeptanz und aktive Mitwirkung der Bevölkerung“ muss richtig interpretiert werden: Es muss sich lohnen und Jede:r muss bestärkt werden, der einen Beitrag zu Verkehrswende leistet. Das Erlebnis ist ein anderes. Es gibt Teile der Verwaltung, die Akteure in erster Linie als lästige Störer des bisher Praktizierten behandeln.

3. Ein alter Fehler ist sich immer sehr schnell auf große Kosten und Aufwand zu verweisen. Vieles ist mit wenig Aufwand möglich und vieles ist schlicht und ergreifend fehlgeleiteter Aufwand.

Konkret:

→ Seit Jahren existiert ein Radverkehrsplan mit verschiedenen klassifizierten Verbindungen sowie Qualitätsanforderungen an die Radverbindungen inkl. Wartezeiten. Wie ist der Stand der Umsetzung? Dies darstellen und veröffentlichen schafft Akzeptanz und Glaubwürdigkeit für den Umsetzungswillen.

→ Kommunen haben z.T. Aufwendungen für die verschiedenen Verkehrsträger veröffentlicht. Dies ist notwendig um auch den Mythos des billigen Automobils und des teuren ÖPNV zu überwinden.

→ Jeder kann selber rechnen:

Würde in Augsburg 100.000PKW mit je 5000 € Umwandlungsprämie ausgestattet, wären dies 500Mio.€. Dies könnte einen massiven Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs finanzieren.

→ Jedes Jahr verursachen der MIV ca. 100. Mio.€ Umweltschäden.

Alls dies zu kommunizieren, schafft die Akzeptanz. Wer diese nicht will vermeidet diese Fakten in den Mittelpunkt zu stellen.

Ebenso zeigen die bekannten Beispiele aus anderen Städten zeigt, dass noch viel mehr möglich ist:

→ Regensburg hat seit Jahren eine verkehrsberuhigte Innenstadt

→ Bremen hat seit Jahren Mobilpunkte und -püktchen (schon von 10 Jahren angeregt durch das Fachforum Verkehr)

→ Seit Jahren erfährt man auf der Autobahn vor Amsterdam, wann der nächste Zug in die Innenstadt geht. Ein solches Leitsystem wäre sicher besser geeignet als das jetzige Parkleitsystem, um Transformation zu erreichen.

Kostengünstig ist auch die Widmung von Flächen:

→ Voraussetzung für Fahrradstraßen ist die begründete Erwartungshaltung, des entsprechenden Verkehrs. Diese sollte in einer Stadt, die sich Fahrradstadt nennt, praktisch grundsätzlich gegeben sein. Entsprechende mehr Fahrradstraßen sollten einfach zu schaffen sein. Im Sinne der Zielsetzung wäre am besten diese Fahrradstraßen für den motorisierten Durchgangsverkehr aktiv mit Absperrgittern gesperrt werden.

→ Abstellflächen auf der Straße sollte rückgebaut bzw. umgewidmet werden. Dies kann und sollte sofort geschehen. Das Zeichen, welche Verkehrsart zu verantworten ist, wird damit gesetzt.

So ist für uns klar, dass die Studie zu erweitern ist, und tradierten Umsetzungshindernisse aus dem Weg zu räumen.

Selbst die pragmatische Zielsetzung beinhaltet eine Reduktion motorisierten Individualverkehrs 50 % MIV. Dies kann nur gelingen, wenn auf die zur Transformation bereiten Akteure gesetzt wird, statt sich an denen orientiert, die am Bestehenden festhalten wollen.

Ausblick:

Wir brauchen ein gelebtes Commitment Aller zu diesen Klimaschutzzielen. Jetzt.

Für das Fachforum Verkehr der Lokalen Agenda 21, Dipl.Phys T.Hecht