

Weckruf

Mehr Tempo beim Klimaschutz!

Die politisch Verantwortlichen in der Stadt Wesel haben am 15.12.2020 beschlossen, dass die Kommune bis zum Jahre 2035 klimaneutral entwickelt wird. Die Stadtverwaltung selbst soll dieses Ziel schon 2025 erreichen.

<https://www.wesel.de/sites/default/files/2021-04/Strategische%20Ziele.pdf>

Aber was heißt eigentlich Klimaneutralität?

Klimaneutralität ist ein schwammiger Begriff und wird vor allem in der Werbung von Unternehmen eingesetzt. Lebensmittelketten und sogar Ministerien brüsten sich neuerdings damit, klimaneutral zu agieren. Weiterhin stoßen sie allerdings fröhlich Treibhausgase aus, möchten aber durch Zahlungen dafür sorgen, dass anderswo auf der Welt Emissionen reduziert werden. Dem Klima ist zwar zunächst egal, wo es geschützt wird. Aber das Hin- und Herschieben der Verantwortung ist kein Konzept für die Zukunft, denn wenn alle schnell und viel reduzieren müssen, hilft das nicht weiter. Daher wird der Begriff „Klimaneutralität“ vom Weltklimarat (IPCC) in seinem neuesten Sachstandsbericht nicht verwendet.

Ob die Stadt Wesel den Begriff eher als Marketingkonzept verwendet ist derzeit noch nicht entschieden. Besser wäre es gewesen, wenn sich die Stadt Wesel uneingeschränkt zu den Pariser Klimazielen bekannt und daraus konkrete Maßnahmen ergriffen hätte.

Zur Erinnerung:

Das Abkommen von Paris vom Dezember 2015 verfolgt drei Ziele:

Die Staaten setzen sich das globale Ziel, die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf "deutlich unter" zwei Grad Celsius zu begrenzen mit Anstrengungen für eine Beschränkung auf 1,5 Grad Celsius.

Die Fähigkeit zur Anpassung an den Klimawandel soll gestärkt werden und wird neben der Minderung der Treibhausgasemissionen als gleichberechtigtes Ziel etabliert.

Zudem sollen die Finanzmittelflüsse mit den Klimazielen in Einklang gebracht werden.

<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/klimaschutz-abkommen-von-paris.html>

Der Weltklimarat hat in seinem Bericht annähernd die Restbudgets in Abhängigkeit der globalen Erwärmung benannt. Soll das 1,5-Grad-Ziel mit 83%iger Wahrscheinlichkeit erreicht werden, dürfen global nicht mehr als 300 Gt CO₂-Äquivalente in die Atmosphäre gelangen. 1 Gigatonne entspricht 1 Milliarde Tonnen.

**Die Weseler Klimaschützer*innen haben sich nach den Aktionen von „Fridays for Future“ im Mai 2019 gebildet und wollen mit ihren Aktivitäten das Thema „Klimaschutz“ in die Öffentlichkeit tragen. Zu der Gruppe gehören besorgte Bürgerinnen und Bürger aus dem Kreis Wesel und Mitglieder von FFF-Wesel, Naturschutzverbänden, Kirchen, verschiedenen Parteien und attac-Niederrhein.*

Approximate global warming relative to 1850–1900 until temperature limit (°C)*(1)	Additional global warming relative to 2010–2019 until temperature limit (°C)	Estimated remaining carbon budgets from the beginning of 2020 (GtCO ₂)					Variations in reductions in non-CO ₂ emissions*(3)
		<i>Likelihood of limiting global warming to temperature limit*(2)</i>					
		17%	33%	50%	67%	83%	
1.5	0.43	900	650	500	400	300	Higher or lower reductions in accompanying non-CO ₂ emissions can increase or decrease the values on the left by 220 GtCO ₂ or more
1.7	0.63	1450	1050	850	700	550	
2.0	0.93	2300	1700	1350	1150	900	

Tabelle IPCC 2021

https://report.ipcc.ch/ar6wg1/pdf/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf

Der Anteil Deutschlands an der Weltbevölkerung beträgt 1,1 %. Es stehen uns also ab 2020 ein Restbudget von 3,3 Gt CO₂ zu. Uns ist klar, dass selbst dieses Restbudget unter Klimagerechtigkeitsaspekten viel zu hoch angesetzt ist. Die früh industrialisierten Länder haben einen wesentlich höheren Anteil an den bisherigen Emissionen als es ihrem Anteil an der Weltbevölkerung entspricht!

Diese 3,3 Gt CO₂ könnten jetzt langsam über eine relativ lange Zeit oder schnell über eine kurze Zeit emittiert werden. Derzeit sieht es aus, als wenn sich die Politik für die extrem schnelle Variante entschieden hätte.

Durch die Auswirkungen der Pandemie sind die CO₂-Emissionen in der Bundesrepublik zwar leicht gesunken. Aber nachdem die Konjunktur in 2021 wieder gestiegen ist, stiegen auch die CO₂-Emissionen erheblich an und die Bundesrepublik entfernte sich weiter von ihrem Klimaziel.

Subtrahiert man nun die bereits 2020 und 2021 emittierten Emissionen von dem Restbudget, ergibt sich ab 2022:

Restbudget ab 2020	3,3, Gt
D-Emissionen 2020	0,739 Gt
D-Emissionen 2021	0,772 Gt
Es verbleiben	1,789 Gt

Tabelle Restbudget

<https://www.solarserver.de/2022/01/07/agora-energiewende-zieht-bilanz-fuer-2021-deutschland-entfernt-sich-vom-klimaziel/>

Das bedeutet, dass das uns noch zustehende Budget innerhalb der nächsten 3 Jahren aufgebraucht ist!

Wird es also in den nächsten Jahren keine radikale Kehrtwende in der Klimaschutzpolitik geben, wird der Versuch, die Erderwärmung auf 1,5 ° zu begrenzen, mit hoher Wahrscheinlichkeit scheitern.

Da die globale Erwärmung nicht homogen verteilt ist, bedeutet 1,5° globale Temperaturerhöhung in Deutschland 3 ° mehr! Das wird nicht nur auf die Menschen, sondern auch auf alle Lebewesen und Pflanzen einen erheblichen Einfluss haben.

Wollen wir also einen realen Beitrag zum Klimaschutz leisten, muss die Politik jetzt handeln! Sie darf die Menschen nicht mit ihren beschränkten individuellen Möglichkeiten alleine lassen.

Was ist auf kommunaler Ebene zu tun?

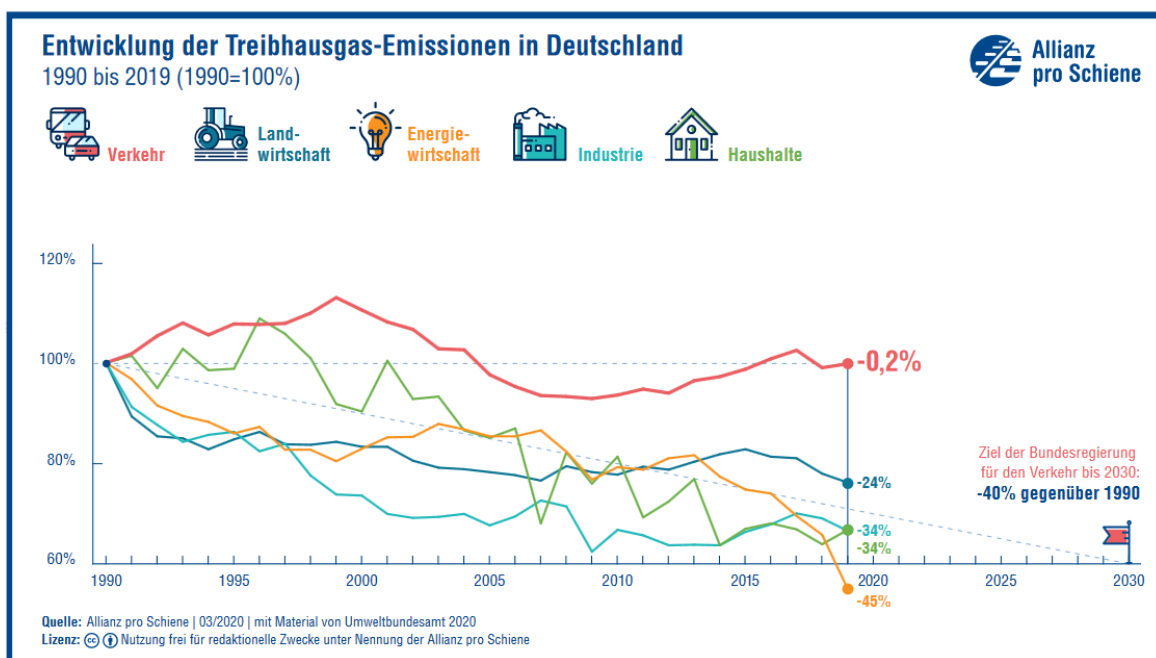
Die wichtigsten Felder für eine kommunale Klimaschutzpolitik sind eine CO₂-freie Wärme- und elektrische Energieversorgung, die energetische Sanierung von Gebäuden sowie eine klimaschonende Mobilität.

Wie aus nachfolgender Tabelle zu erkennen ist, stellen in der Stadt Wesel die CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor den größten Anteil an den Gesamtemissionen. Außerdem wiesen sie in den letzten Jahrzehnten keinerlei Reduktion auf. Daher wollen wir uns im Folgenden auf den Verkehrssektor beschränken.

Sektoren	Treibhausgas-Emissionen (in CO ₂ -Äquivalenten)
Private Haushalte	144 Tausend t
Wirtschaft	120 Tausend t
Kommunale Liegenschaften	8 Tausend t
Verkehr	200 Tausend t
Gesamt	472 Tausend t

Tabelle: RVR-Schätzung der THG -Emissionen von 2017

Dass das nicht nur ein lokales Problem in Wesel ist, sondern ein bundesweites, zeigt folgende Grafik.

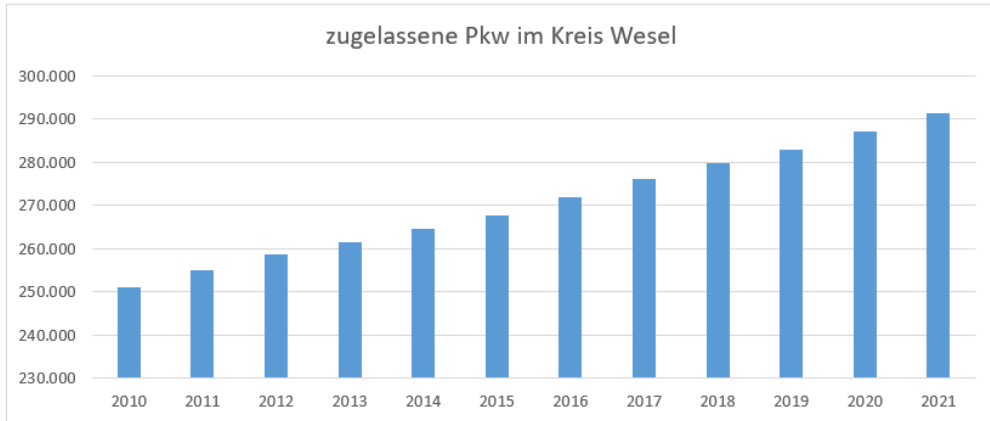


<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/daten-fakten/>

PKW-Verkehr

Verantwortlich dafür ist, dass die vergangene Politik dazu führte, dass immer mehr PKW und LKW zugelassen wurden. Deutschland sollte Autoland werden. Technische Verbesserungen, die die CO₂-Emissionen von Einzelfahrzeugen senkten, führten nicht zu einer Reduktion der Gesamtemissionen.

Infolge dieser Politik ist auch im Kreis Wesel die Zahl der zugelassenen PKW stark angestiegen. In der Zeit von 2010 – 2021 betrug die Steigerung 16 %.



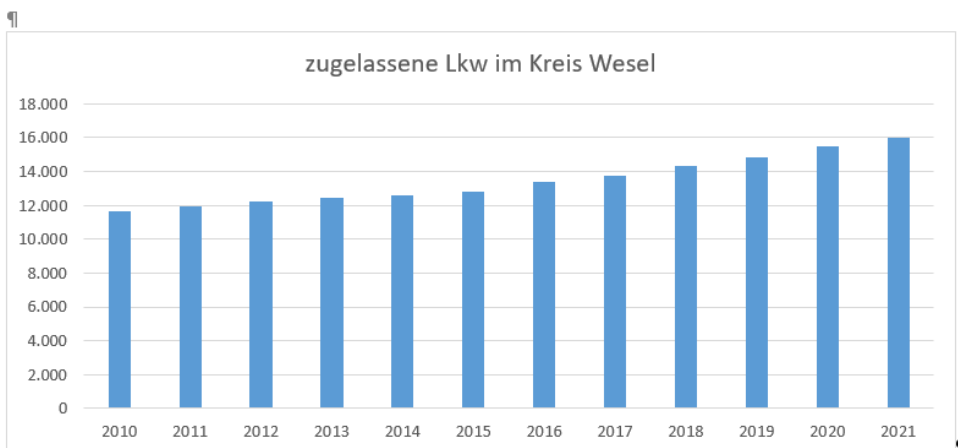
In einem ländlichen Gebiet wie Wesel ist das besonders fatal. Da der Busverkehr von der Politik nur unzureichend entwickelt wurde und viele Bahnstrecken massiv stillgelegt worden sind, sind viele Menschen auf das Auto angewiesen. Folglich legen PKW-FahrerInnen im ländlichen Gebieten bedeutend mehr km zurück als andere in städtischen Gebieten.

LKW-Verkehr

Aufgrund der Globalisierung haben sich die Güterverkehrsströme in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt. Trotz aller Bekundungen mehr Güter auf die Schiene zu bringen werden noch immer rund zwei Drittel der Güter per Lkw transportiert.

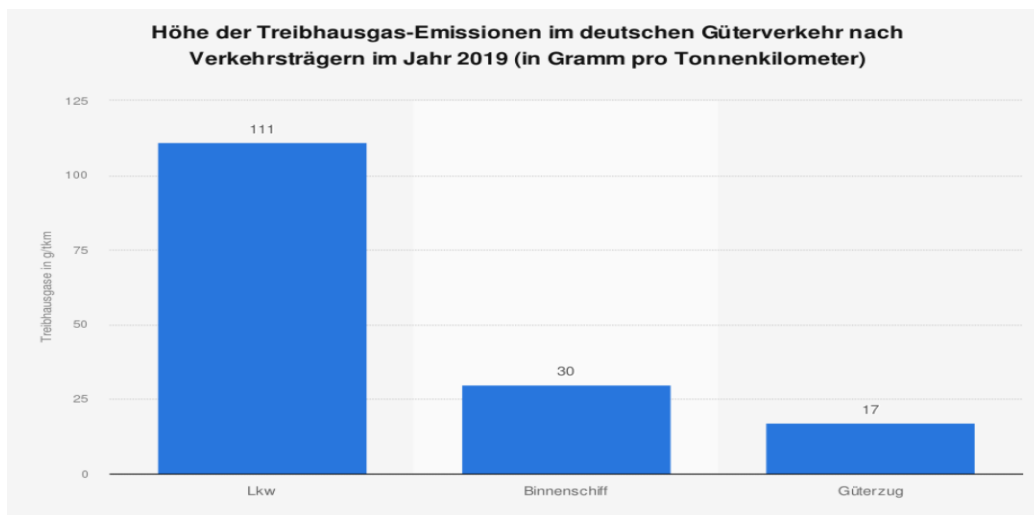
<https://www.deutschlandfunk.de/von-der-strasse-auf-die-schiene-der-schwierige-umstieg-beim-100.html>

Durch den Anstieg des Güterverkehrs ist im Kreis Wesel die Zahl der zugelassenen LKW in der Zeit von 2010 – 2021 um 37% angestiegen. Da die Haltezeiten bei LKW bedeutend geringer sind als bei PKW, haben erstere natürlich einen viel größeren Anteil an den CO₂ Emissionen.



https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html

Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sind LKW besonders emissionsintensiv.



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/881600/umfrage/co2-emissionen-im-deutschen-gueterverkehr-nach-verkehrsmitteln/>

Die Stadt Wesel hat jetzt die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes in Auftrag gegeben, dass sich ausschließlich auf den Rad- und öffentlichen Personennahverkehr bezieht. Das ist zwar ganz nett, trifft den Kern des Problems aber nur ansatzweise.

Um das Verkehrssystem zukunftsfähig zu machen, bedarf es einer grundsätzlichen Umorientierung. Die zukünftige Mobilität muss sich an deutlich weniger fahrenden und parkenden PKW und LKW orientieren. Der **öffentliche Personen- und Güternahverkehr** muss massiv ausgebaut, effizienter und kundengerechter gestaltet werden.

Konkret fordern wir:

Aufklärung

Die Stadt Wesel klärt die Bürgerinnen und Bürger über die realen Probleme, die durch den menschengemachten Klimawandel hervorgerufen worden sind, umfassend auf. Dabei macht sie deutlich, dass die bisherigen Maßnahmen und Planungen nicht ausreichen, um die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Die Aufklärung könnte durch öffentliche Vorträge, Flyer, BürgerInnenversammlungen, Webseiten, persönliche Beratungen, etc. erfolgen. Infolge des offenen Diskurses entwickelt die Stadt gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Lösungen zum effektiven Klimaschutz.

Stadtverkehr

Der Verkehr ist in Wesel der Bereich mit dem höchsten Treibhausgasausstoß und es ist der Bereich, den die Kommunalpolitik am effektivsten beeinflussen kann. Von den 1,2 Millionen km, die die Weseler BürgerInnen jeden Werktag mit dem PKW zurücklegen, müssen mindestens 1 Million entweder eingespart oder durch umweltverträgliche Alternativen ersetzt werden!

Diese Alternativen muss die Stadt bereitstellen oder ermöglichen: Ein entscheidender Faktor dafür ist der öffentliche Nahverkehr – deshalb braucht die Stadt Wesel die Aufgabenträgerschaft für den innerstädtischen Busverkehr!

In Wesel muss ein Stadtbussystem organisiert werden mit bequemen, schnellen und gut getakteten Verbindungen, mit Angeboten auch am späten Abend und am Wochenende. Komplizierte Fahrpläne müssen durch ein einfach zu durchschauendes und bürgerfreundliches System ersetzt werden.

Der Busverkehr muss Vorrang gegenüber dem Individualverkehr haben.

Über die Wiedereinführung einer elektrischen Straßenbahn und den Gütertransport mit der selbigen muss ernsthaft diskutiert werden.

Regionale Buslinien, die Wesel mit verschiedenen Städten des Kreises verbinden, müssen so ausgebaut werden, dass die zahlreichen Ein- und Auspendler eine praktikable Alternative zum Individualverkehr bekommen und für die übrige Bevölkerung möglichst halbstündlich eine Verbindung garantiert werden kann.

Für Außenbezirke und Nachtzeiten sollen Kleinbussen nach Bedarf angefordert werden können (On-Demand).

Die dafür nötigen neuen Busse müssen mit klimafreundlichen Antrieben ausgestattet sein. Die vorhandenen Busse, die noch mit Diesel betrieben werden, müssen nach und nach ersetzt werden.

Anstelle der komplizierten Tarifsysteme brauchen wir für den Nahverkehr ein attraktives und kostengünstiges Jahresticket (z.B. 365 € Ticket) oder besser einen fahrscheinlosen Nahverkehr.

Die Preise für Mobilität müssen auf jeden Fall so gestaltet sein, dass die Teilhabe aller Menschen, gleich welcher sozialen Schicht sie angehören, an der Mobilität sichergestellt wird, und die Preise müssen günstiger sein als die Nutzung des eigenen PKWs.

Mobilität im öffentlichen Nahverkehr muss sich an den Bedürfnissen der Schwächsten (Behinderte, ältere Menschen) orientieren. Barrierefrei gestaltete Zugänge zu Bussen und Bahnen sowie Fahrkartenautomaten müssen eine Selbstverständlichkeit sein.

Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und darf nicht von Profitinteressen beeinträchtigt werden! Deshalb gehören auch die Verkehrsbetriebe zurück in öffentliche Hand.

Entwicklung eines öffentlichen Mitfahrportals. Kein leerer Autositz soll durch die Gegend gefahren werden.

Radverkehr:

Zwischen den Städten und Gemeinden müssen direkte und kreuzungsfreie Radwegwege abseits der Hauptverkehrsstraßen entstehen. Dort, wo diese Radwege fehlen, wird für den Autoverkehr ein Tempolimit von 70 km/h festgelegt.

Innerstädtische Radwege müssen ausgebaut und verbreitert oder durch Fahrradstraßen ersetzt werden.

Das Bike-Sharing muss durch die Stadt massiv gefördert werden.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen muss gewährleistet werden.

Die Stadt Wesel stellt Lastenräder kostengünstig; für 365,- € Ticket Besitzer kostenlos zur Verfügung. (z.B. an Radstationen)

Schienerverkehr: Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken

In der Vergangenheit wurden von den politisch Verantwortlichen in der Bundesrepublik ganz bewusst Bahnstrecken im großen Maßstab stillgelegt, um Deutschland zu einem Autoland zu machen. Auch am Niederrhein wurden Strecken stillgelegt:

- a. Walsumbahn von Wesel nach Oberhausen
- b. Die "Boxteler Bahn" von Wesel über die zerstörte zweigleisige Rheinbrücke über Büderich und Xanten weiter nach Uedem und Goch.
- c. Die Strecke Duisburg-Kleve wurde in den 70ern zwischen Xanten über Kalkar und Bedburg nach Kleve und weiter nach Kranenburg und Nimwegen stillgelegt.
- d. Wesel-Dorsten. Vom Niederrhein ins nördliche Ruhrgebiet.
- e. Der Bocholter endete nicht immer schon in Bocholt, sondern ging früher weiter ins Münsterland.
- f. Bis zum 2. Weltkrieg gab es eine Straßenbahnverbindung von Wesel nach Emmerich, die nach dem 2. Weltkrieg nur noch bis Rees betrieben wurde und 1966 ihren Betrieb ganz einstellte.

Es gilt, ernsthafte Überlegungen anzustellen, diese Stecken für den **Güter- und Personenverkehr** wieder nutzbar zu machen. Auch die Schaffung ganz neuer Bahnstrecken (S-Bahn) zwischen Städten am Niederrhein für den Personen- und Güterverkehr muss diskutiert werden.

Fußverkehr:

Fahrbahnen und Parkplätze müssen in den Innenstädten massiv reduziert werden, damit wieder Räume den Menschen zurückgegeben werden können und Platz für die Pflanzen geschaffen wird, die das Stadtklima verbessern.

In den Innenstädten müssen die autofreien Flächen erweitert werden, um die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und die Stadt wieder zu einem Ort der sozialen Begegnung zu machen. Wir können uns vorstellen, dass in Wesel innerhalb der Ringe nur noch die Anwohner (und die Nutzer der Parkhäuser) berechtigt sind, mit dem PKW zu fahren.

Individualverkehr:

Da fast alle Sicherheits- und Emissionsprobleme geschwindigkeitsabhängig sind, muss Tempo 30 als generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts, Tempo 80 auf Landstraßen und Tempo 130 auf Autobahnen festgelegt werden.

Innerorts gibt es ein flächendeckendes Überholverbot für alle Autos.

Das Gehwegparken wird generell dort untersagt, wo nicht mindestens 2,50 m Restbreite dem Fußverkehr zur Verfügung steht.

Das E-Car-Sharing muss durch die Kommunen massiv gefördert werden.

In den Stadtteilen müssen Quartierszentren eingerichtet werden, die neben vielen anderen Aufgaben auch das Mieten von PKWs und Lastenfahrrädern ermöglichen, um den Besitz persönlicher PKWs überflüssig zu machen.

Pendler- und Mitfahrbörsen müssen durch die Kommunen organisatorisch unterstützt werden.

Einführung von autofreien Sonntagen

Finanzierung

Natürlich sind unsere Forderungen mit erheblichen Kosten verbunden. Diese Kosten sind aber auf jeden Fall geringer als die, die ein ungebremster Klimawandel uns und unseren Nachkommen aufbürdet.

<https://www.zeit.de/2021/51/ottmar-edenhofer-klimaoekonom-klimawende-kosten>

Einige der von uns genannten Finanzierungsbeispiele würden die derzeitigen finanziellen Möglichkeiten vieler Bürgerinnen und Bürger übersteigen. Daher müssen die Belastungen gerecht verteilt werden und dürfen erst dann wirksam werden, wenn Alternativen zum Individualverkehr realisiert wären.

Für die Stadt Wesel sehen wir folgende Möglichkeiten klimaschonende Einnahmen zu generieren:

Einführung einer Verkehrsabgabe für alle privaten und öffentlichen Unternehmen mit mehr als zehn Beschäftigten.

In Frankreich gibt es eine solche Möglichkeit seit **1982!**

<https://www.deutschlandfunk.de/frankreich-unternehmen-finanzieren-den-oeffentlichen-100.html>

Massive Verteuerung der Parkplätze in der Innenstadt.

Erhebung einer Standgebühr für abgestellte Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen und Plätzen

Spätestens mit Fertigstellung der Südumgehung müssen Stadt und Kreis darauf drängen, dass für die B58 LKW-Maut erhoben wird.