

Stellungnahme zum Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Aachen

von Runder Tisch Klimanotstand Aachen (AG-Verkehr), VCD Aachen-Düren, ADFC Aachen, Radentscheid Aachen und Uni.Urban.Mobil.

Die Aachener Klimapolitik steht vor großen Herausforderungen. Aachen hat sich am 22.01.2020 auf ein CO₂-Restbudget verpflichtet, das es der Stadt ermöglicht, ihren Teil beizutragen, die Erderwärmung auf 1,75°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.

Bei aktuellem CO₂-Verbrauch (2,139 Mio. t in 2018) wäre das knappe Aachener CO₂-Budget (16,3 Mio. t) bereits 2028 aufgebraucht.

Die im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) vorgeschlagenen Maßnahmen gewährleisten jedoch nicht die Einhaltung dieses Restbudgets. Für den Mobilitätsbereich nennt das IKSK ein Reduktionsziel von 398.000 t CO₂ bis 2030. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen werden jedoch nur rund 5% dieses Ziels abgebildet. Vor dem Hintergrund, dass die Emissionen des Verkehrssektors in Aachen in den vergangenen Jahrzehnten nicht gefallen, sondern noch weiter gestiegen sind (+19% gegenüber 1990), ist eine Trendwende mit deutlicher CO₂-Reduktion in diesem Bereich unerlässlich. Diese Schubumkehr ist im IKSK nicht erkennbar.

Das CO₂-Restbudget, das für Aachen errechnet wurde, weist drei Schwachpunkte auf:

1. Die Berechnung des CO₂-Restbudgets orientiert sich an einer maximalen globalen Erderwärmung von 1,75°C und nicht an dem 1,5°C-Ziel, das von vielen WissenschaftlerInnen empfohlen wird.
2. Die historischen Emissionen Aachens finden keine Berücksichtigung im Restbudget, sie sind im Sinne der Klimagerechtigkeit gegenüber anderen Ländern und Regionen jedoch äußerst wichtig.
3. Die Berechnungsebene der virtuellen Emissionen fehlt im IKSK. Das sind Emissionen, die nicht vor Ort, also in Aachen, anfallen, aber auf Entscheidungen von Aachener BürgerInnen zurückzuführen sind. Ein Beispiel für virtuelle Emissionen sind PKW: Ihre Produktion ist CO₂-intensiv. Jedes Fahrzeug trägt einen Rucksack mit Emissionen, noch bevor es zum ersten Mal genutzt wird. Dies ist auch bei E-Fahrzeugen der Fall. Diese Emissionen haben einen großen Anteil an den Gesamtemissionen einer Stadt.

Daraus und angesichts des Klimanotstandes folgern wir, dass Aachen zumindest das jetzt berechnete Restbudget bedingungslos einhalten und in Konsequenz den CO₂-Ausstoß drastisch reduzieren muss.

Diesem Anspruch genügt das IKSK bisher nicht:

1. Es weist ein deutliches Ambitionsdefizit auf. Über alle betrachteten Bereiche hinweg werden mit den vorliegenden Maßnahmen nur circa 60% des Reduktionsziels angestrebt. Im Mobilitätssektor sind es sogar nur 5%.
2. Die Maßnahmen des IKSK setzen ein Umsetzungsdefizit fort: Es bleibt völlig offen, wie im Verkehrsbereich ein grundsätzlicher Wandel eingeleitet werden soll. Insbesondere fehlen Zwischenziele für die CO₂-Reduktion und "Meilensteine" für eine schrittweise Maßnahmenumsetzung. Nur damit ist eine kontinuierliche Überprüfung der Budgeteinhaltung gewährleistet.

In diesem Sinn schlagen wir vor, dass der Rat eine Kombination aus gut abgeleiteten Treibhausgas-Reduktionszielen beschließt. Diese sollen mit verbindlichen Zwischenzielen unterlegt sein, die den Weg zur Klimaneutralität deutlich aufzeigen. Die Zwischenziele geben an, welche Reduktion bis zu einem bestimmten Jahr erreicht werden soll. Eine Roadmap mit Meilensteinen und ambitionierten Umsetzungsprogrammen zeigt auf, wie vorgegangen werden wird. Ein wissenschaftliches Monitoring, das sowohl das Erreichen der Reduktionsziele als auch die Fortschritte der Umsetzung kontrolliert, ist Bestandteil des IKSK. Mit diesem Vorgehen wäre gewährleistet, dass die Stadt die Möglichkeit hat, ihren Umsetzungskurs durch weitere Maßnahmen

in Richtung Klimaneutralität anzupassen, sollten Zwischenziele und Meilensteine nicht erreicht werden.

Wir fordern deshalb, dass der Rat der Stadt Aachen eine Anpassung des IKSK fordert, sodass das IKSK dem Ratsbeschluss des Klimanotstandes sowie dem Beschluss zum errechneten CO₂-Budget Rechnung trägt.

Nachfolgend haben wir beispielhafte Meilensteine für den Mobilitätsbereich in Aachen erarbeitet. Diese sollen in die Neuausarbeitung des IKSK einbezogen, ergänzt und optimiert werden.

1. 2020: Ab sofort jährliche Parkplatzreduktion in Bewohnerparkzonen und in den Zentren der Stadtbezirke um mindestens 500 Stück. Verlagerung aller Parkplätze am Straßenrand in kostendeckend betriebene Quartiersgaragen (u. a. umgenutzte Parkhäuser) bis 2028. Am Straßenrand gibt es Halte-, Liefer- und Ladezonen.
2. 2020: Initiative beim Land, den Stellplatznachweis für Neubauten weiter deutlich zu reduzieren und auf stadtgerechte Mobilitätsformen zu begrenzen
3. 2020: Ab sofort keine Tarifierhöhungen im ÖPNV
4. 2021: Ausbau von P+R und Stärkung der Vorteile gegenüber Parken in der Innenstadt. Offensive Vermarktung des Angebots. Erweiterung der Parkplätze je nach Bedarf in den Folgejahren.
5. 2021: Umsetzung der Schleifenerschließung innerhalb des Alleenrings
6. 2021: Citytakt als hochfrequentierten "echten Takt"¹ umsetzen und auf die Zentren der Stadtbezirke ausweiten. Grundsatzbeschluss zur Einführung der Regiotram.
7. 2023: Beschluss eines Konzeptes für die Netzerweiterung der Regiotram (im Stadtgebiet und im Umland)
8. 2025: Autofreie Innenstadt, mindestens innerhalb des Alleenrings (mit Ausnahme von z.B. AnliegerInnen, Taxen, Handwerksbetrieben, Lieferverkehr, Einsatzfahrzeugen,...)
9. 2027: Vollständige Umsetzung der Vision 2027 der Aseag²
10. 2027: Vollständige Umsetzung des Radentscheids

¹ An einer Citytakt-Haltestelle verkehren aufeinanderfolgende Busse mit festem zeitlichem Abstand zueinander

² Ohne Konzeptbestandteile, die den Klimaschutzzielen entgegenstehen, wie z.B. Flugtaxi am Bushof oder P+R in Innenstadtnähe

Aachen, 14.08.2020