

Positionspapier des Solinger Klimabündnis – Haushaltsplan 2022

Verteiler:

Fraktionsvorsitzende

Herrn Oberbürgermeister Tim Kurzbach

Vorsitzender des AKUMW Bürgermeister Thilo Schnor

Presse

15.11.2021

2022 muss Klimajahr werden

Das 1,5-°C-Ziel gilt in der Klimawissenschaft als Grenze, die zur Vermeidung von erheblich stärkeren Auswirkungen des Klimawandels sowie dem Erreichen unwiderrufflicher Kipppunkte im Klimasystem nicht überschritten werden darf (vgl. Wuppertal Institut, 2020a, S.10). Um diese Grenze nicht zu überschreiten und damit einhergehende, unumkehrbare lebensbedrohliche Folgen für das Leben auf der Erde abzuwenden, dürften gemäß den Berechnungen des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ab 2018 noch maximal 580 Gigatonnen (Gt, Milliarden Tonnen) Kohlenstoffdioxid (CO₂) emittiert werden. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen berechnet für Deutschland ein Restbudget von 4,2 Gt CO₂. In einer von Fridays-For-Future in Auftrag gegebenen Studie des Wuppertal Instituts mit dem Titel „CO₂-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze“ wird festgehalten, dass die Einhaltung des Restbudgets nur gelingen kann, „wenn Deutschland bis etwa zum Jahr 2035 CO₂-neutral wird“ und dies auch nur dann, wenn sich die deutschen Treibhausgasemissionen innerhalb der nächsten sechs Jahre halbieren (Wuppertal Institut, 2020b, S.11 Abbildung 1-1). Mit dem Jahr 2022 bleiben fünf Jahre, um diese Aufgabe zu meistern. Je schneller und stärker der Reduktionspfad eingeschlagen wird, desto mehr Zeit bleibt uns (vgl. ebd.)

Das im Juni 2021 vorgestellte stadtklimatische Gutachten für Solingen zeigte, dass eine Zunahme der Hitzetage um bis zu 70% bis zum Jahr 2060 zu erwarten ist. Gleichzeitig wurde deutlich, dass diese konkreten Auswirkungen der Klimakrise durch effektive Klimaschutzpolitik vor Ort bekämpft werden können.

Im Folgemonat wurden durch das Hochwasser viele Solinger*innen auf grausame Weise durch den Klimawandel erreicht, der die Wahrscheinlichkeit für ähnliche Starkregenereignisse um das bis 9-Fache erhöht (vgl. WWA, 2021). Auch Flutereignisse können durch kommunales Handeln im Bereich von Klimaschutz und Klimaanpassung gemildert werden.

Unbestritten – unsere Stadt ist aufgrund haushaltsrechtlicher Regelungen und unzureichendem Handeln auf höheren politischen Ebenen finanziell kaum in der Lage 1,5°-konforme Politik zu betreiben. Daher gilt es zu betonen, dass die Forderungen der Solinger Umweltverbände noch nicht ausreichen, um der Einhaltung dieses Ziels auf kommunaler Ebene Rechnung zu tragen. Jedoch muss angesichts der Dringlichkeit der Klimakrise und den sich Jahr für Jahr verschlimmernden Auswirkungen in unserer Stadt zumindest ein Haushaltsplan beschlossen werden, der einen spürbaren Schritt in die richtige Richtung geht, der die selbstaufgelegten und einstimmig beschlossenen Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie ernst nimmt und der es ermöglicht, dass die Menschen in unserer Stadt die beginnenden Transformationsprozesse in Energie, Verkehr und weiteren Lebensbereichen als eine Bereicherung wahrnehmen. Leider bleibt der vorliegende Entwurf des Haushalts weit hinter unseren Erwartungen als Umweltverbände zurück. Daher bitten wir Sie, die im Folgenden formulierten Anforderungen in die politischen Beratungen einfließen zu lassen.

Anforderungen an den Haushaltsplan 2022

Mobilität

1. Im neuen Haushalt werden u. a. zur Bewältigung der Corona-Pandemie über 2,7 Millionen Euro für nicht-refinanzierte neue Stellen ausgegeben. Ohne die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahmen in Frage stellen zu wollen: Die fehlende Wahrnehmung der Klimakrise als ebenfalls existenzielle Bedrohung wird in keinem Teil des Haushalts so deutlich wie hier. Eine Erhöhung des Modal-Splits¹ des Umweltverbunds, barrierefreier Haltestellenausbau, die Schaffung von Radinfrastruktur, Einwerbung von Fördermitteln, Entwicklung von Verkehrskonzepten und viele weitere bereits beschlossene und z. T. gesetzlich vorgeschriebene Maßnahmen können auf absehbare Zeit nicht oder nur mit extremen Verzögerungen auf Grund der personellen Situation umgesetzt werden. Wir brauchen eine Stellenplanung, die die Verkehrswende ermöglicht und nicht strukturell verhindert und dabei berücksichtigt, dass Stellen nicht von heute auf morgen besetzt sind.

Forderung: Fünf neue Stellen für den Bereich der Verkehrsplanung mit Schwerpunkten in o.g. Themen.

2. Perspektivisch können durch eine Taktverdichtung im Bestand auf den Hauptlinien des O-Bus-Netzes am meisten Autofahrer*innen zu einer Nutzung des ÖPNV motivieren. Die Planungen der Studie „Aufbau eines Verkehrsmodells ÖPNV im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprojektes Batterieoberleitungsbus (BOB) Solingen“ müssen daher sukzessive umgesetzt werden. Für die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans müssen daher bereits in diesem Haushalt in der mittelfristigen Finanzplanung Mittel bereitgestellt werden. Wir regen ferner die bisher kaum diskutierte Einrichtung von Schnellbuslinien an, die z. B. in Nord-Süd-Richtung Burg und Gräfrath/Piepersberg und in Ost-West-Richtung Ohligs und Mitte via Viehbachtalstraße unter Einbezug der Gewerbeparks Scheuren/Mangenberg und städtisches Klinikum in Hauptpendlerzeiten verbinden und so attraktive Fahrtzeiten für Pendler ermöglichen.

Forderung: Ausweitung des städtischen Defizitausgleichs zum ÖPNV um mindestens zwei Millionen Euro pro Jahr abzüglich Kostensteigerungen und Geldentwertung. Wir fordern ferner die Prüfung der Einrichtung von Schnellbuslinien.

3. Die städtischen Parkgebühren wurden seit den 1990er Jahren nicht erhöht. Seitdem sind die Preise für Nahverkehrstickets mehr als verdoppelt worden. Im neuen Haushalt sind bereits Mittel für eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und für neue Parkscheinautomaten vorgesehen. Schon durch eine moderate Erhöhung kann die Stadt eine erhebliche Summe Geld einnehmen und die Ausweitung der ÖPNV-Zuschüsse, welche die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel steigern, teilweise refinanzieren. Ein weiterer Ansatz für Push-and-Pull-Maßnahmen² besteht in der Ausdehnung von Anwohnerparken. Des Weiteren kann illegales Gehwegparken durch den neuen Bußgeldkatalog mit 70 Euro Geldbuße geahndet werden, was Anlass zu stärkeren Kontrollen durch den im Stellenplan deutlich erweiterten Ordnungsdienst bieten sollte.

Forderung: Erhöhung der Parkgebühren auf mindestens zwei Euro pro Stunde. Erhöhung der Preise für den Anwohnerparkausweis auf mindestens 15 Euro pro

¹ Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Umweltverbund: Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs, Radverkehrs, Fußgänger*innen, Car-Sharing etc.)

² „Vor allem in Großstädten ist die Kombination von Mobilitätsangeboten und klaren restriktiven Regelungen beim Pkw-Stellplatzangebot erfolgversprechend. Sie fördert die Autounabhängigkeit und sorgt für eine bessere städtische Mobilität.“ (Deutsches Institut für Urbanistik, 2014)

Monat. Sukzessive Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf allen Hauptstraßen und/oder Begrenzung der Höchstparkdauer auf zwei Stunden auf allen Hauptverkehrsstraßen. Konsequenterer Verfolgung von illegalem Geh- und Radwegparken.

4. Die Infrastrukturmittel für den Radverkehr müssen erhöht werden. Prioritär sollen Schulen besser an sichere Radwege angeschlossen werden. Es werden weiterhin Mittel für ausreichend Abstellanlagen vor Schulen, für Radverleihkonzepte und erst recht für Rad-schnellwege und den Ausbau von Radwegen an Hauptstraßen benötigt.

Forderung: Erhöhung der „Infrastrukturmittel Fahrradverkehr“ auf eine Mio. Euro.

Stab Nachhaltigkeit und Klimaschutz

5. Der neugegründete Stab ist nur handlungsfähig, wenn ausreichend konsumtive Mittel zur Verfügung stehen. Bisher ist das nicht der Fall, da unter anderem Mittel fehlen, die etwa für Informationskampagnen rund um energetische Gebäudesanierung und PV-Anlagen oder städtische Fördermittel für Eigentümer*innen benötigt werden. Gleichwohl gibt es bisher keine Mittel für eine Mobilitätskampagne und kaum Spielräume für städtische Eigenanteile an Förderprogrammen für Klimaschutzmaßnahmen. Es fehlt auch an Geld für eine Aktualisierung der Umfragen zum Mobilitätsverhalten (Modal-Split-Analysen).

Forderung: Zusätzliche konsumtive Mittel für den Stab in Höhe von mindestens 500.000 Euro im Vergleich zum Haushaltsentwurf.

Klimafolgeanpassungen

6. Bäume und Wälder sind wichtige CO₂-Speicher und daher für die Bekämpfung der Klimawandelfolgen von entscheidender Bedeutung, Zunehmende Hitzewellen im Sommer stellen insbesondere für ältere Bürger*innen eine enorme Gesundheitsgefährdung dar. Bäume im städtischen Gebiet können die Atmosphäre spürbar um mehrere Grad Celsius herunterkühlen, sie bieten Schatten und sind wichtige Frischluft-Produzenten.

Forderung: Deutliche Ausweitung der Haushaltsmittel für Neuanpflanzungen von Bäumen im Innenbereich.

7. Die Versorgung der Bäume und Wälder wurde durch die immer intensivere Ableitung von Regenwasser in Kanalsysteme erschwert und so leiden Bäume und Wälder unter stetig sinkenden Grundwasserspiegeln.

Forderung: Etablierung weiterer Anreizsysteme und Maßnahmen für die Speicherung und Versickerung von Regenwasser ortsnah auf dem Grundstück oder unter den Wegen und Plätzen.

Flächenschonung und Artenschutz

8. In Solingen haben die Vorbereitungen zur Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes begonnen. Hier ist wichtig, dass als vorbereitende und vorrangige Maßnahme ein gründlich erarbeiteter Landschaftsplan erstellt wird, damit zur Eindämmung des fortschreitenden Artensterbens Biotopverbünde berücksichtigt und gestärkt werden. Sie sollten erhalten bleiben, wenn möglich ausgeweitet statt eingeengt werden. Wegen chronischer personeller Unterbesetzung in der Unteren Naturschutzbehörde ist zum Beispiel die

wichtige Eindämmung von Neophyten (fremden Pflanzenarten, die sich invasiv ausbreiten und die bestehende Flora verdrängen, wie z. B. japanischer Staudenknöterich, Drüsiges Springkraut, Riesenbärenklau etc.) vom vorhandenen Personal kaum mehr zu leisten. Auch wird die als Vorarbeit derzeit erarbeitete Biotopkartierung im Moment vor allem anhand von Luftbild-Analysen erstellt. Diese können aber keine ausreichenden Aussagen über die jeweils vorhandene Flora und Fauna vor Ort machen. Sinnvoller wäre eine dem Vorbild entsprechende Fortschreibung der Stadtbiotopkartierung von 1994/1995. Tatsächlich kann diese nur mit gründlichen Vor-Ort-Untersuchungen von den entsprechenden Fachleuten aufgestellt werden. Wichtig wäre außerdem, einen Flächennutzungsplan zu erstellen, der den neuen Kriterien der Solinger Nachhaltigkeitsstrategie mit der dort festgelegten Reduzierung des Flächenverbrauches gerecht wird. All dies braucht die entsprechende personelle Betreuung, um diese Aufgaben angemessen gründlich umsetzen zu können.

Forderung: Bereitstellung ausreichender Mittel für eine vorrangige Erarbeitung eines Landschaftsplanes mit gründlichen Biotopkartierungen vor Ort inklusive der nötigen personellen Besetzung des Stadtdienstes Natur und Umwelt, um diese Aufgaben leisten zu können.

9. Die Kleingarten-Anlage am Bussche-Kesselweg ist eine bestehende wichtige Grünfläche und ein, in Jahrzehnten gewachsenes, Biotop mit großer Bedeutung für die Frischluftversorgung von Ohligs. Die Kleingarten-Siedlung hat eine, seit vielen Jahrzehnten bestehende soziale Bedeutung, sowohl für die Freizeitgestaltung als auch für die Gesunderhaltung von Solinger Bürger*innen und dient somit dem Allgemeinwohl. Der Besitzer des Gebiets, die Bahn, will das Gebiet meistbietend verkaufen und gefährdet damit den Fortbestand der Kleingartenanlage.

Forderung: Bereitstellung von Haushaltsmitteln für den Erhalt der durch den geplanten Verkauf gefährdeten Kleingarten-Siedlung.

gez.

Fridays for Future Solingen

Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND Kreisgruppe Solingen)

Naturschutzbund (NABU Stadtverband Solingen)

Bürgerinitiative Rettet das Ittertal

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC Solingen)

Parents for Future Solingen

Naturfreunde Solingen-Theegarten e.V.



Quellen:

Bericht zu Klima und Klimaentwicklung bis Ende des Jahrhunderts, basierend auf Klimaprojektionen für Remscheid und Solingen (ReSoKlima2100) DWD Essen, Nov 2020. Im Internet unter:

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZdE64RhWZ41pU3AL_vP0ZVcY_1jPQzjzUfqeodw67sHK/Vorl._Nr._859_1._Erg._Anlage_1_Praesentation_Stadtklima.pdf.

Studie – „Aufbau eines Verkehrsmodells ÖPNV im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprojektes Batterieoberleitungsbus (BOB) Solingen“: Im Internet unter:

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRROkWafeGWD1fV6LND-wZJeyfjMf2fhF3Wj-UH43Uvry/6670_Anlage_1_OePNV-Potentiale_und_Grobkonzepte_im_OePNV.pdf.

Literatur:

Deutsches Institut für Urbanistik (2014). *Push and Pull*. Im Internet unter: <https://difu.de/projekte/push-pull>, Recherche am 14.11.2021.

Wuppertal Institut (2020a). *CO2-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze*. Bericht. Wuppertal.

Wuppertal Institut (2020b). *Schlüsselergebnisse der Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie zu einem Beitrag Deutschlands zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze*. Bericht. Wuppertal.

World Weather Attribution (WWA, 2021). *Rapid attribution of heavy rainfall events leading to the severe flooding in Western Europe during July 2021*. Im Internet unter: <https://www.worldweatherattribution.org/wp-content/uploads/Scientific-report-Western-Europe-floods-2021-attribution.pdf>, Recherche am 11.11.2021.