

## Lessons learned - „Mobilität und Umwelt in Augsburg“

In Augsburg sind viele Ziele und Pläne veröffentlicht. Konkrete Informationen zum Zustand Umwelt/Klima und Verkehr findet sich im wesentlichen als CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Sektor „Verkehr“, der sich mit der Software Klimaplaner aus der Verkehrsleistung der Busse und Straßenbahnen berechnet.

Verantwortliches Handeln braucht mehr. Die Untersuchung in Form von „Citizen Science“ (Bürgerwissenschaft) macht hier einen deutlichen Schritt nach vorne, indem nicht nur Schäden berechnet, sondern auch weitere Aspekte analysiert werden.

Klimakosten des Verkehrs sind in Augsburg 89Mio.€ jährlich. Diese Berechnung erfolgt mit für die heutige Generation günstigen Annahmen und basiert auf den Zahlen des Umweltamtes der Stadt und des Umweltbundesamtes. Bei Gleichgewichtung zukünftiger Generationen sind es 302Mio.€.

Die Umweltkosten (Klimakosten plus Lärm, Reifenabrieb etc.) des AUTO-Verkehrs (AUTO = Pkw und Lkw) war im Corona-Jahr 2021 mit 90Mio.€ am niedrigsten, davor und danach deutlich höher, und mit 120Mio.€ im Jahr 2022 am höchsten. Daten, mit denen gerechnet wurde, stammen vom Umweltbundesamt und Google Environmental Insight Explorer (EIE).

Die Entwicklung bei CO<sub>2</sub> Emissionen nach 2021 ist im Klimaschutzbericht der Stadt Augsburg nicht enthalten. Die zugrundeliegenden Basisdaten zum öffentlichen Verkehr sind aber auch für 2022 im Klimabericht und zeigen ebenfalls einen Wiederanstieg 2022.

Nur ein geringer Teil der Emissionen im Verkehr stammen aus dem Binnenverkehr. Fahrten mit dem Auto in die Stadt und aus der Stadt heraus tragen dagegen zu fast 80% zu den CO<sub>2</sub>e-Emissionen bei, im Gegensatz zum Binnenverkehr sogar mit steigender Tendenz. Entsprechendes ist hier ein Einsparpotential für Emissionen zu sehen.

Beim Radverkehr zeigt die Auswertung der Radzählstationen ein differenziertes Bild. Es gibt Zählstationen, bei denen der Radverkehr im langfristigen Trend abnimmt. Insgesamt ist aber im Mittel ein Faktor von +0,022, also Wachstum, feststellbar. Allerdings hätte das Erreichen der Ziele des Projektes Fahrradstadt 2020 die doppelte Rate d.h. +0,044 erfordert.

Da Klimaschäden absehbar sind, sollte man auch finanzielle Vorsorge treiben. An Ereignisse wie das Ahrtal sei hier erinnert. Um die finanzielle Größenordnung für Augsburg abzuschätzen, bietet das CO<sub>2</sub> Gesamtbudget den Bezug.

Dabei ist zu beachten das jährlich fast 2Mio.t CO<sub>2</sub>e „verbraucht“ werden. Von 9,7Mio.t CO<sub>2</sub> zum 1.1.2021 sind heute weniger als 4Mio.t CO<sub>2</sub>e übrig. Das Budget einzuhalten ist notwendig, um gravierende Klimaschäden im verantwortbaren Rahmen zu halten und dem Pariser Klimaabkommen gerecht zu werden. Augsburg hat im Klimabeschluss aber auch festgestellt, dass mit eigenen (beherzten) Maßnahmen nur eine Begrenzung auf 20Mio.t CO<sub>2</sub>e (1.1.2021) erreichbar ist. Die Klimakosten für die so geplante Überschreitung sind ca. 2,5Mrd.€. Mit diesem Betrag sollte bei der finanziellen Vorsorge gearbeitet werden. Wird auch das erweiterte CO<sub>2</sub>-Budget nicht eingehalten, reicht dieser Betrag bei weitem nicht.

Die riesige Aufgabe „Schutz der Lebensgrundlagen“ braucht Kooperation und ein sich Besinnen auf grundlegende Werte, statt der üblichen politische Kämpfe oder Ressort-Scheuklappen. In Augsburger existiert mit den Zukunftsleitlinien lange schon eine Orientierung. Angesichts seines 300 Geburtstages möchte ich an Immanuel Kant erinnern. Befreien wir uns aus der selbstverschuldeten Unmündigkeit und handeln nach Maximen, von der wir zugleich wollen können, dass sie allgemeines Gesetz werde. Wir brauchen Dankbarkeit für alle die Klimagerechtigkeit fordern, auch wenn tradierte Vorstellungen sich dadurch in Frage gestellt sehen. So wird aus eigener Interessendurchsetzung eine alle mitnehmende zukunftsfähige Demokratie.

Den kompletten Bericht „Mobilität und Umwelt in Augsburg“ gibt es auf Anfrage - gerne gegen Spende – ab 18.4. beim Autor [tom.hecht@gmx.de](mailto:tom.hecht@gmx.de) 0821/2620535 – Thomas Hecht