

Forderungen von Fridays For Future Hildesheim an Politik und Verwaltung in Stadt und Landkreis Hildesheim



Die Klimakrise ist die größte Bedrohung für die Menschheit und die Ökosysteme des Planeten. Diese Aussage wird von über 15.000 Wissenschaftler:innen aus 184 Ländern gestützt, die 2017 die „World Scientists Warning To Humanity A Second Notice“ unterzeichnet haben. Verglichen mit dem vorindustriellen Niveau hat sich die globale Durchschnittstemperatur an der Erdoberfläche bereits um circa 1,2 Grad erwärmt und die Erwärmung schreitet in immer neuen Rekordgeschwindigkeiten voran.

Im Klimaabkommen von Paris 2015 hat sich die internationale Gemeinschaft verpflichtet Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind um die Erderwärmung auf unter 2 Grad, möglichst 1,5 Grad, bis zum Jahr 2100 zu begrenzen. Um dieser Verpflichtung gerecht zu werden müsste Deutschland einen Emissionsreduktionspfad einschlagen, der geeignet ist die Erderwärmung mit einer Wahrscheinlichkeit von 50% auf 1,75 Grad bis Ende des Jahrhunderts oder weniger zu reduzieren. Es sollte aber möglichst ein Pfad eingeschlagen werden, der geeignet ist die globale Erwärmung mit einer Wahrscheinlichkeit von 67% auf 1,5 Grad oder weniger bis dahin zu begrenzen. Laut der Wuppertalstudie von 2021 darf die Bundesrepublik Deutschland dafür nur noch maximal 4,2 Mio Tonnen CO₂-Äquivalente mehr emittieren, als es im gleichen Zeitraum bindet. Bei gleich

bleibenden Emissionen wäre dieser Wert bereits im Jahr 2027 überschritten. Reduziert die Bundesrepublik ihre Emissionen linear, müsste sie für das Erreichen dieses Ziels bereits 2030 Treibhausgasneutral sein, bei einer noch stärkeren Reduktion in den ersten Jahren würde es reichen bis 2035 Treibhausgasneutralität zu erreichen.

In allen IPCC-Berichten der letzten Jahre wird aber auch klar: Die Menschheit kann ihre Klimaziele nur erreichen, wenn sie nicht nur treibhausgasneutral wird, sondern auch bereits ausgestoßene Treibhausgase wieder aus der Atmosphäre entfernt, also klimapositiv wirtschaftet. Klimagerechtigkeit endet also längst nicht mit der Treibhausgasneutralität, die bis spätestens 2035 bundesweit und 2050 global erreicht sein muss.

Dabei ist der Klimawandel längst kein fernes Zukunftsszenario mehr, er findet bereits jetzt statt und insbesondere für besonders betroffene Gruppen und Länder (MAPA - most affected people and areas) ist er bereits heute eine akute Bedrohung. Nachrichten über Dürren, Wirbelstürme, Buschbrände und Überschwemmungen in Ländern des globalen Südens sind so alltäglich geworden, dass wir sie kaum noch wahrnehmen. Während Europa Grenzzäune baut, ist der Klimawandel zu einer der größten Fluchtursachen weltweit geworden.

Historisch betrachtet gehört Deutschland zu den größten Verursachern des Klimawandels. Während Staaten wie China und Indien gerade erst damit beginnen, vergleichbare pro Kopf CO₂-Ausstöße zu emittieren und MAPA bis heute kaum zum Klimawandel beitragen, hat Deutschland bereits über Jahrzehnte das globale Klima weit aufgeheizt. Viele Länder des globalen Südens hatten auch gar nicht die Chance zu Klimasündern zu werden, da sie bis heute von ihren ehemaligen Kolonialmächten ausgebeutet werden. Vor diesem Hintergrund ist es nur logisch, dass Deutschland nicht das Pariser Minimalziel von unter zwei Grad, sondern das 1,5 Grad-Ziel anpeilen sollte und das im Sinne einer globalen Klimagerechtigkeit ein Schuldenschnitt und Reparationszahlungen an Staaten im globalen Süden fällig sind.

Als Kommune und Landkreis in Deutschland steht Hildesheim in der Verantwortung im Rahmen seiner Möglichkeiten Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen und einen angemessenen Beitrag zur Erfüllung der Pariser Klimaziele und zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen künftiger Generationen nach Artikel 20a Grundgesetz umzusetzen.

Dabei ist Hildesheim längst nicht so mittellos und vorbildlich, wie Teile von Verwaltung und Politik es gerne darstellen. Verglichen mit anderen Kommunen in Deutschland und Niedersachsen steht Hildesheims Klimapolitik miserabel da. Während der Klimaaktionsplan von 2012 gnadenlos veraltet und nur teilweise umgesetzt ist, plant die Stadt weiterhin große klimaschädliche Projekte, wie eine Nordumgehung, eine Vertiefung des Kanals, die Bebauung großer Flächen am Stadtrand oder einen dritten Autobahnanschluss. Viele beschlossene und erarbeitete Konzepte wie das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden werden nur sehr zaghafte angegangen, einige Ratsbeschlüsse, wie etwa die Klimawoche wurden bisher gar nicht umgesetzt, stattdessen holten Teile der Politik in diesem Jahr lieber einen von Deutschlands bekanntesten Klimaschwindlern als Gastredner nach Hildesheim.

Nach über viereinhalb Jahren Fridays For Future Protesten in Hildesheim und Umgebung und acht Jahre nach dem Klimaabkommen von Paris dürfen Stadt und Kreis Hildesheim keine Zeit mehr verlieren, die sozial-ökologische Wende in Hildesheim endlich der physischen Realität der Klimakrise angemessen voranzutreiben.

Im Folgenden legen wir von Fridays For Future dar, wie aus unserer Sicht die Stadt und der Landkreis Hildesheim einen angemessenen Beitrag leisten können, damit die Klimaziele von Paris erreicht werden können. Dabei ist uns klar, dass es nicht den perfekten Weg ans Ziel gibt und dass wir diesen Weg in Zeiten multipler Krisen immer wieder werden anpassen und neu diskutieren müssen. Im Anschluss legen wir da, auf welchen Studien die jeweiligen Forderungen beruhen und welche Ziele wir damit verfolgen.

Maßnahmen:

Politik und Verwaltung:

1. Stadt und Landkreis beschließen das Ziel, einen 1,5 Grad konformen CO2-Pfad einzuschlagen und setzen sich sowohl ein CO2-Budget als auch Minderungsziele für die Jahre bis 2030/2035 je nach Pfad. Gleichzeitig beginnen sie mit der Erarbeitung eines Klimaschutzprogramms, das geeignet ist, diese Minderungsziele zu erreichen, sofern auch Bund und Land entsprechende Maßnahmen einleiten.
2. Einmal im Jahr wird erhoben, wie weit Stadt und Landkreis mit der Umsetzung ihres Klimaschutzprogramms sind und ob die angestrebten Ziele zur Emissionsminderung erreicht wurden. Die Ergebnisse werden öffentlich im Rat oder in einem öffentlichen Ausschuss vorgestellt.
3. Stadt und Landkreis Hildesheim erkennen offiziell den menschengemachten Klimawandel als Klimakrise an und erklären dies mit dem Klimanotstand. Damit stellen sie alle Entscheidungen unter einen Klimavorbehalt.
4. Stadt und Landkreis beschließen ein Moratorium zum Stopp aller Projekte in ihrem Einflussbereich, die mit der Erreichung der eigenen Klimaziele nicht vereinbar sind.
5. Die Verwaltung räumt der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts oberste Priorität ein und schafft so viele Stellen, wie nötig, um die notwendigen Maßnahmen in der vorgegebenen Zeit umzusetzen.
6. Stadt und Landkreis gehen bei der Umstellung auf klimafreundliche Technologien in ihren Strukturen, Liegenschaften und Verhaltensweisen voran und erfüllen damit eine Vorbildfunktion für Hildesheimer Bürger:innen und Wirtschaft.

7. Hildesheimer Verwaltungsspitzen sind in aktivem Austausch mit weiteren Verantwortungsträger:innen für den kommunalen Klimaschutz. Hierbei informieren sich die Verantwortlichen regelmäßig über ihre Klimapolitik und prüfen die Umsetzung erfolgreicher Konzepte/Ideen aus anderen Kommunen in Hildesheim. Außerdem werden bewährte Maßnahmen aus Hildesheim mit anderen Kommunen geteilt.
8. Stadt und Landkreis werben sowohl bei Bundes- und Landtagsabgeordneten, als auch in kommunalen Spitzenverbänden und Vereinigungen von Kommunen, wie der AGFK aktiv für entsprechende Klimaschutzmaßnahmen auf Bundes- und Landesebene.
9. Die AG-Klimaschutz der Stadt Hildesheim bekommt ein stärkeres Mandat und wird vergleichbar mit der Mobilitäts-AG für die Zivilgesellschaft geöffnet. Der Kreis Hildesheim führt eine solche Steuerungsgruppe auch über den Erstellungsprozess des aktuellen Aktionsplans Klimaschutz hinaus ein.
10. Funktionsträger:innen aus Politik und Verwaltung werben öffentlich für die Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes und sind bemüht die Bevölkerung auf dem Weg zur Klimaneutralität mitzunehmen, auch wenn Maßnahmen manchmal unpopulär sind.
11. Wo es sinnvoll ist, arbeiten Stadt und Landkreis mit zivilgesellschaftlichen Organisationen zusammen, beispielsweise durch die Unterstützung von Aktionen für eine klimafreundliche Gestaltung der Stadt oder im Bereich der Klimakommunikation.
12. Stadt und Landkreis investieren nicht in klimaschädliche Unternehmen, weder durch eigene Aktien noch indirekt über z.B. nicht nachhaltige Bankkonten.

Mobilitäts- und Verkehrskonzepte:

1. Nachdem die Umsetzung der letzten Maßnahmen des IVEP 2012 nun beschlossen ist, beginnt die Verwaltung mit der Erarbeitung eines weiteren

Hildesheimer Verkehrskonzepts, das geeignet ist, die angestrebten Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu erreichen.

2. Die bereits beschlossenen Maßnahmen zur Verkehrswende, sowie die bereits erarbeiteten Konzepte werden im Sinne einer sozial und ökologisch gerechten Verkehrswende zügig umgesetzt.
3. Hildesheim nimmt eine umfassende Neuverteilung der Verkehrsflächen vor, bei der der Umweltverbund aus Fahrrad-, Bus- und Fußverkehr klar priorisiert wird, während dem MIV nur eine untergeordnete Rolle zukommt.
4. Insbesondere innerhalb des Hildesheimer Stadtrings und in den Wohnquartieren, wo Flächen besonders knapp sind, werden private PKW weitestgehend verdrängt und ersetzt, sodass eine autofreie Innenstadt perspektivisch möglich wird. PKW sollten hier nur noch "Gäste" sein.
5. Der Stadtkern rund um die Fußgängerzone innerhalb von Bahnhofsallee, Zingel, Schuhstraße, Kardinal-Bertram-Straße, Marie-Wagenknecht-Straße wird weitgehend autofrei. Eine Ausnahme bildet die Kaiserstraße, die als Bundesstraße nicht im Einflussbereich der Stadt Hildesheim liegt.
6. Der Landkreis unterstützt auch andere Städte im Kreis dabei, Teile ihrer Innenstädte bzw. ihren Stadtkern autofrei oder autoarm zu gestalten.
7. Das Hildesheimer Parkraumversorgungskonzept wird so angepasst, dass die Parkfläche in der Innenstadt sukzessive abgebaut wird, während entlang des Stadtrings die Parkmöglichkeiten geeignet gestaltet werden, um einen reibungslosen Umstieg auf Verkehrsträger des Umweltverbunds zu ermöglichen.
8. Der Landkreis beginnt mit der Erarbeitung und Umsetzung eines kreisweiten Verkehrskonzepts, das jede Ortschaft sowohl an ein attraktives Radnetz anschließt, als auch an einen zuverlässigen öffentlichen Personennahverkehr.

Dabei liegt ein besonderer Fokus auf der Anschlussmobilität zwischen den Verkehrsträgern.

ÖPNV:

1. Die Stadt nutzt alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel, um den SVHI bereits vor 2026 aus der Eigenwirtschaftlichkeit zu befreien und zu bezuschussen, nötigenfalls an der Eigenwirtschaftlichkeit vorbei durch das Finanzieren von Jahresfahrkarten etwa für Mitarbeitende, Schüler:innen der Oberstufe oder Menschen mit geringem Einkommen.
2. SVHI und RVHI führen ein gemeinsames 365€ Jahresticket ein, das auch monatlich erworben werden kann und freien Zugang zu allen Bussen von SVHI und RVHI gewährt, bis ein kostenloser ÖPNV, der als langfristiges Ziel angestrebt werden sollte, möglich ist.
3. Für Menschen in prekärer wirtschaftlicher Lage führen RVHI und SVHI ein deutlich vergünstigtes Sozialticket ein, damit niemand aus Kostengründen nicht den ÖPNV nutzen kann.
4. Die Mitnahme von Fahrrädern ist in allen Hildesheimer Bussen, wo sie möglich ist, für alle kostenlos.
5. Busse werden mit Fahrradträgern ausgestattet, so dass mehr Fahrräder transportiert werden bzw. Kinderwägen/Rollstühle und Fahrräder gleichzeitig transportiert werden können.
6. Sämtliche Bus- und Bahnhaltstellen in Hildesheim werden barrierefrei ausgebaut.
7. Die Arbeitsbedingungen für Busfahrende werden deutlich attraktiver gestaltet. RVHI und SVHI zahlen nach den gleichen Konditionen, die auch der Arbeit in Früh- und Spätschichten angemessensind. An allen Endhaltestellen werden

Möglichkeiten für Busfahrende geschaffen, auf Toilette zu gehen. Zusätzlich werden freiwillige Fortbildungen und Qualifikationsmöglichkeiten angeboten.

8. Die Einstiegsvoraussetzungen für Busfahrende werden soweit es geht gesenkt, dafür werden bestimmte Kurse, wie etwa Sprachkurse oder Führerscheinausbildungen bei neuen angehenden Busfahrer:innen im Rahmen der Ausbildung ermöglicht.
9. Die Taktung aller Linien wird erhöht, sodass jedes Dorf, das an eine reguläre Buslinie angeschlossen ist, mindestens stündlich angefahren wird, zu Stoßzeiten jede halbe Stunde. Die Linien im Stadtgebiet fahren mindestens alle 20 Minuten, zu Stoßzeiten alle zehn Minuten.
10. Das Angebot der Nachtbusse wird deutlich ausgeweitet.
11. Für ländliche Gebiete, in denen keine regulären Buslinien sinnvoll sind, richtet der RVHI ein möglichst flexibles System an Rufbussen und Ruftaxis ein.
12. Alle aktuellen Fahrpläne sind nutzer:innenfreundlich auf der Website von SVHI und RVHI zu finden und die ROSA-App ist auch über die Hildesheim-App erreichbar.
13. Im Rahmen des Smart-City-Projekts werden Busse des SVHI mit Sendern getrackt und so die genauen Ankunftszeiten an den Haltestellen mit elektronischer Anzeige und in die entsprechenden Apps übertragen.
14. Wo Busse auf großen Straßen häufig im Stau stecken bleiben, wird die Ausweisung einer separaten Busspur geprüft und wenn möglich schnell umgesetzt.
15. Stadt und Landkreis erarbeiten gemeinsam mit SVHI und RVHI ein Konzept zur Umrüstung auf eine klimaneutrale Busflotte.

Fahrradverkehr:

1. Die Stadt baut das System der zentralen Fahrradachsen weiter aus. Für den Radverkehr zentrale Straßen, wie die Osterstraße oder die Kesslerstraße werden zu Fahrradstraßen.
2. Weitere zentrale Orte des Hildesheimer Stadtlebens werden besser an das Fahrradhauptwegenetz angeschlossen. Dazu zählen beispielsweise die Domäne aus Richtung Itzum oder das Bernwardskrankenhaus.
3. Die vorhandenen Fahrradstraßen werden qualitativ aufgebessert, sowohl von der Oberflächenqualität, als auch durch restriktivere Maßnahmen gegen Gehweg- und Straßenparken in Fahrradstraßen.
4. Grundsätzlich muss jeder Ort der Stadt, der mit einem Auto erreicht werden kann auch mit dem Rad gut und sicher zu erreichen sein, das bedeutet, dass an jeder Hauptstraße ein möglichst baulich getrennter Radweg existieren muss und Tempo 30 die Höchstgeschwindigkeit sein sollte, wenn eine Straße zu schmal für einen Fahrradschutzstreifen ist.
5. Entlang des Stadtrings werden alle Fahrradwege baulich von der Straße getrennt, insbesondere am Hohnsen muss dazu, sobald möglich, eine grundlegende Umstrukturierung der Radverkehrsführung geschehen.
6. Im Landkreis werden Hauptfahrradrouten zwischen den Dörfern und Städten identifiziert, gezielt ausgeschildert und attraktiv ausgebaut. Dazu werden Wald- und Forstwege zu Fahrradwegen ertüchtigt, um den Flächenverbrauch zu minimieren.
7. Die bestehende Hildesheimer Radinfrastruktur wird auch an die Bedarfe neuartiger Fahrräder, wie Lastenräder, angepasst. Radwege, die in zwei Richtungen genutzt werden, werden auf eine Breite von mind. zwei Metern ausgebaut.

8. Im Rahmen des Smart-City-Projekts werden entlang der Hauptfahrradrouten die Ampelschaltungen an die Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrrädern angepasst.
9. Schäden an Radwegen werden systematisch erfasst und zeitnah ausgebessert/behoben.
10. In Straßen mit schweren Schäden/Kopfsteinpflasterstraßen werden fahrrad-/rollstuhl- und kinderwagenfreundliche Wege eingerichtet.
11. An allen Bahnhöfen und Umstiegspunkten von Bus- und KfZ-Verkehr in die Innenstadt werden Mobilitätsstationen mit Park-and-Ride-Parkplätzen errichtet. Diese enthalten ein Fahrradparkhaus sowohl für regelmäßige Nutzung mit Monatskarten, als auch für kurzfristige Tagesnutzung, eine Fahrradreparaturstation, Fahrradbügel und Bikesharing-Angebote.
12. In jeder Straße werden sichere Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Fahrradbügeln geschaffen.
13. Stadt und Landkreis fördern möglichst kostenlose Fahrrad- und Lastenradsharing-Systeme und bauen diese flächendeckend aus.
14. Stadt und Landkreis erweitern ihren verwaltungsinternen Fuhrpark um Fahrräder und Lastenräder, um PKW zu ersetzen.

KfZ-Mobilität, Bahn- und Lieferverkehr:

1. Politik und Verwaltung von Stadt und Landkreis bemühen sich, große Straßenbauprojekte, wie den dritten Autobahnanschluss der Stadt Hildesheim, zu stoppen.
2. Stadt und Landkreis verzichten auf sämtlichen Neubau von Straßen und melden keine neuen Straßenbedarfe mehr beim Bund an.

3. Bahnhöfe und Zughaltstellen im Landkreis werden reaktiviert und ggf. auch neu ans Netz angebunden.
4. Die Stadt Hildesheim bemüht sich um die Reaktivierung des Güterbahnhofs und der Zugstrecke zum Hildesheimer Binnenhafen.
5. Die Ladeinfrastruktur für Elektroautos wird kreisweit ausgebaut, für dauerhaftes Blockieren einer Ladesäule wird eine gesonderte Gebühr eingeführt.
6. Parkplätze werden insgesamt sukzessive abgebaut und in ökologisch wertvolle Flächen umgewandelt.
7. Zur Deckung der sozioökonomischen Kosten des KfZ-Verkehrs werden die Parkpreise in Hildesheim erhöht. Dabei spielt nicht nur die Dauer des Parkens, sondern auch die Größe des Autos eine Rolle.
8. In jedem Dorf und jedem Stadtteil wird ein Carsharing-Angebot mit klimaneutralen Fahrzeugen etabliert.
9. Die Fuhrparks von Stadt und Landkreis werden minimiert und auf klimaneutrale Antriebsformen umgestellt.
10. Parkplätze am Straßenrand werden zugunsten der Verfügbarkeit der Straßen abgebaut, während die bereits vorhandenen Parkhäuser den restlichen Parkraumbedarf decken.

Energie:

1. Stadt und Landkreis weisen, wo immer es gesetzlich möglich ist, Gebiete für den Bau von Windkraftanlagen aus, dabei sollte auch Windkraft im Wald kein Tabu mehr sein, sondern pragmatisch abgewogen werden.
2. Stadt und Landkreis fördern den Ausbau von Photovoltaik-Anlagen.

3. Die Stadt setzt sich das Ziel 1000 PV-Anlagen jährlich zu installieren, der Kreis 2800. Balkonkraftwerke zählen nicht als vollwertige Anlage.
4. Stadt und Landkreis prüfen und realisieren ggf. den Bau weiterer Wasserkraftwerke im Kreis Hildesheim.
5. Stadt und Landkreis prüfen und unterstützen ggf. den Bau von Kleinwindkraftanlagen in ihrem Einflussbereich.
6. Stadt und Landkreis installieren auf allen Gebäuden und Strukturen in ihrem Einflussbereich, auf denen das möglich ist, geeignete PV-Anlagen.
7. Stadt und Landkreis evaluieren ihre Möglichkeiten zum Einsatz von Geothermie, sowohl zur Stromerzeugung, als auch zur Einspeisung in Fern- und Nahwärmenetze. Beispielsweise wird das Projekt der Flächengeothermie unter landwirtschaftlichen Flächen aus dem Klimaaktionsplan des Kreises von 2012 schnellstmöglich umgesetzt.
8. Stadt und Landkreis nutzen, wo immer dies möglich ist, die Abwärme von Industrieprozessen und entwickeln Konzepte zum Energierecycling beispielsweise aus Abwasser.
9. Bis zum Jahr 2030 ist der gesamte Landkreis Hildesheim in der Lage, sich selbst über das ganze Jahr hinweg mit erneuerbaren Energien zu versorgen und exportiert zusätzlich erneuerbare Energie in den energieärmeren Süden Deutschlands.
10. Stadt und Landkreis beziehen nur noch Ökostrom und stellen alle bestehenden Stromverträge schnellstmöglich um.
11. Im Landkreis Hildesheim werden Pumpspeicherkraftwerke zur Speicherung erneuerbarer Energien aufgebaut.

12. Stadt und Landkreis erweitern ihre Biogas-Speicherkapazitäten, um mit der begrenzt zur Verfügung stehenden Biomasse zur Energieerzeugung vor allem Dunkelflauten abzudecken.
13. Im Landkreis wird eine Anlage zur Synthetisierung von Wasserstoff mit erneuerbaren Energien errichtet.
14. Die Stadt Hildesheim beginnt mit der kommunalen Wärmeplanung und schließt diese bis spätestens 2025 ab. Alle Hauseigentümer:innen werden über die Planung in ihrem Gebiet informiert.
15. Stadt und Landkreis bieten kostenlose Vor-Ort-Energieberatungen und leicht verständliche Online-Beratungsangebote an, bei denen sich die Menschen sowohl über erneuerbare Heizsysteme, als auch Möglichkeiten für PV auf ihren Dächern und Energieeinsparmaßnahmen informieren können.
16. Stadt und Landkreis bauen sowohl das Fernwärmenetz der Stadt als auch Dorf- und Quartiersnahwärmenetze massiv aus.
17. Die ZAH stellt aus den dafür geeigneten Abfällen regionale Holzpellets her, die an Menschen aus der Region zu marktüblichen Konditionen verkauft werden.
18. Bis 2028 werden sämtliche Gebäude im Einflussbereich der Stadt zu 100% mit erneuerbaren Energien beheizt.
19. Die Stadt stellt ihre gesamte Straßenbeleuchtung bis 2026 auf LED-Lampen um; alle Lampen können gedimmt werden.
20. Im Rahmen von Smart-City startet die Stadt ein Modellprojekt "Energieeffiziente Schule", an einer dafür geeigneten Schule. Dabei werden drehbare Solaranlagen auf den Flachdächern installiert, herkömmliche Solaranlagen auf den übrigen Dächern, eine Wärmepumpe installiert, ein Energiespeicher eingebaut, Sensoren messen Raumtemperatur und ob

Fenster offen oder geschlossen sind und regeln entsprechend die Raumheizungen. Zuletzt werden mind. zwei Parkplätze für Elektroautos und eine E-Bike Ladestation eingerichtet.

21. Im Rahmen von Smart City stattet die Stadt Straßenlaternen mit Sensoren aus, um diese automatisch runterzudimmen, wenn sich keine Menschen in Sichtweite befinden.
22. Verwaltung von Stadt und Landkreis werden beauftragt, weitere Maßnahmen zur Energieeinsparung zu evaluieren und vorzuschlagen.
23. Stadt und Landkreis unterstützen Bürger:innen, für die der Umstieg auf erneuerbare Energien eine unzumutbare Härte darstellt, finanziell, sofern die Förderkulisse des Bundes das nicht in ausreichendem Maße tut.

Bau:

1. Stadt und Landkreis verzichten auf sämtlichen nicht essentiellen Neubau, stattdessen werden Bestandsbauten saniert und Leerstände genutzt.
2. Stadt und Landkreis arbeiten auf das Ziel hin, jedes Jahr vier Prozent ihrer Bestandsbauten energetisch zu sanieren.
3. Bei Bauarbeiten in Stadt und Landkreis werden vor allem ökologische, nachwachsende Baustoffe verwendet.
4. Zwingend erforderliche Neubauten werden nur noch im Passivhausstandard gebaut.
5. Wo keine Solaranlage realisiert werden kann, werden Dächer und Fassaden von Gebäuden und baulichen Strukturen, wie Bushaltestellen begrünt.
6. Die Stadt entwickelt leerstehende Geschäftsflächen und Parkhäuser weiter zu Wohn- und Begegnungsräumen.

7. Der Landkreis startet ein Programm, das Abrisse von Gebäuden möglichst verhindert und Wohnen auch in den ländlicheren Gebieten wieder stärker fördert.

Ökologie, Biodiversität, CO₂-Senken:

1. Stadt und Landkreis verzichten auf die weitere Versiegelung von Grünflächen für Wohn-, Verkehrs- und Industrieflächen. Projekte, wie die Bebauung des Wasserkamps oder das Gewerbegebiet Nord werden gestoppt. Muss für beispielsweise einen Radweg doch Fläche versiegelt werden, wird an anderer Stelle eine Ausgleichsfläche entsiegelt.
2. Stadt und Landkreis setzen sich das Ziel, jedes Jahr entsprechend der Ziele des Bundes mehr CO₂ in Pflanzen zu speichern. Dazu darf der Natur nur noch weniger Biomasse entnommen werden, als sie von selbst innerhalb eines Jahres aufbauen kann.
3. Die Stadt schafft eine zusätzliche Stelle in der Grünflächenpflege, mit dem Ziel, Schäden an Stadtbäumen zu beheben, bevor Fällungen notwendig werden.
4. Für jeden Baum, der aus egal welchem Grund gefällt wird, werden Ersatzbäume gepflanzt, die geeignet sind, den gefällten Baum innerhalb weniger Jahre als Kohlenstoffspeicher zu ersetzen. Dazu müssen ggf. auch mehr Bäume gepflanzt werden, als vorher gefällt wurden.
5. Stadt und Landkreis setzen verstärkt auf Baum- und Pflanzenarten, die auch mit einer Erwärmung von zwei Grad im Mittel gut überlebensfähig sind.

6. Grünanlagen und Wälder im Landkreis Hildesheim werden diversifiziert, um sie gegenüber Schädlingsbefall, Klimafolgen und Biodiversitätsverlust resilienter zu machen.
7. Stadt und Landkreis forsten die in den vergangenen Sommern zerstörten Waldgebiete schnellstmöglich wieder auf.
8. Stadt und Landkreis erweitern die bestehenden Waldgebiete.
9. Stadt und Landkreis pflegen ihre Grünflächen mit Bedacht, nur da, wo es unbedingt notwendig ist, beispielsweise aus Verkehrssicherheitsgründen, werden Grünflächen auf den Stock zurückgesetzt.
10. Stadt und Landkreis entsiegeln Flächen, die nur aus Gründen der leichteren Pflege versiegelt sind und legen dort neue Blühstreifen an, beispielsweise auf der Spurtrennung von Zingel und Marienburger Straße.
11. Wo eine Entsiegelung nicht aussichtsreich ist, werden große Blumentöpfe zur Stadtbegrünung herangezogen. Auch Blumentöpfe an Straßenlampen, wie in der Fußgängerzone, werden ausgebaut.
12. Die Städte im Landkreis pflanzen so viele Stadtbäume wie möglich. Baumscheiben gefällter Bäume werden umgehend neu bepflanzt, in Grünstreifen wird geprüft, ob auch Bäume hinein gepflanzt werden können.
13. In Baulücken, die ihr gehören, im urbanen Bereich legt die Stadt sogenannte Pocketparks an.
14. Die Stadt schafft insektenfreundliche Blühwiesen auf Grünflächen, die nicht dem Aufenthalt dienen, wie es etwa auf der Wiese am PVH gerade geschieht.
15. Der Landkreis fördert die Anlage von insektenfreundlichen Blühwiesen auf Grünflächen und Grünstreifen.

16. Die Stadt verabschiedet sich vom Dogma der Entwässerung und bemüht sich um eine Speicherung von Regenwasser in städtischen Grünanlagen, um die Stadt insbesondere im Sommer zu kühlen. Angestrebt wird eine Schwammstadt.
17. Stadt und Landkreis erweitern die Retentionsräume rund um ihre Gewässer, damit diese mehr Wasser aufnehmen können und so auch Hochwassern besser vorbeugen.
18. Die Satzung zum Schutz von schützenswerten Landschaftsbestandteilen wird überarbeitet. Darin wird insbesondere der Schutz von CO₂-bindenden Ökosystemen forciert.
19. Der Landkreis beschließt ein Moratorium, das die Trockenlegung oder Bebauung von Moorflächen und kleineren Gewässern grundsätzlich ausschließt.
20. Im Landkreis werden Flächen zur Wiedervernässung von Mooren identifiziert und Projekte zur CO₂-Bindung in Mooren vorangetrieben.
21. Die Stadt beschließt ein ganzjähriges Verbot von Feuerwerk im Stadtgebiet.

Ressourcen und Abfall:

1. Der Landkreis setzt das Ziel einer Recycling-Quote von 100% bis zum Jahr 2030. Dabei wird dieselbe Menge Müll, die in Hildesheim jährlich entsteht, auch in Hildesheim bzw. naher Umgebung recycelt.
2. Die Stadt und der Landkreis prüfen, ob es Möglichkeiten für Sanktionsmaßnahmen für Geschäfte gibt, auf die besonders viel Müll zurückzuführen ist, der nicht fachgerecht entsorgt wurde.

3. Die Stadt erkennt an, dass sie insbesondere entlang großer Straßen, rund um Kleingartenanlagen und Fastfoodketten ein massives Müllproblem in ihren Grünflächen hat und unterstützt zivilgesellschaftliche Aktionen, diesen zu entfernen.
4. Wo es sinnvoll ist, stellt die Stadt zusätzliche Mülleimer auf.
5. Die ZAH wird angehalten und befähigt, die Menge des Mülls, der nur noch verbrannt werden kann, zu minimieren.

Kommunikation, Bildung, Zivilgesellschaft:

1. Einmal im Jahr führt die Stadt eine Klimawoche durch, in der an unterschiedlichen Orten der Stadt über den Klimawandel aufgeklärt wird und Bürger:innen die Möglichkeit haben, über weitere Schritte auf dem Weg zur Klimagerechtigkeit zu diskutieren.
2. Stadt und Landkreis bieten kostenlose Energieberatungen an, sowohl für Immobilienbesitzer:innen, als auch für Sozialhilfeempfangende, die Hilfe bei Anträgen etwa für eine energieeffiziente Waschmaschine brauchen.
3. Der Landkreis startet eine Kampagne, in der sämtliche Immobilienbesitzer:innen angeschrieben werden und auf die Angebote und Fördermöglichkeiten in folgenden Bereichen informiert werden: Häuserdämmung, Heizungswechsel und Photovoltaikanlagen.
4. Die Stadt stellt einen Förderungstopf für Klima- und Umweltschutz zur Verfügung, welcher jährlich 50.000 Euro für Projekte, welche den Klima- und Umweltschutz in Hildesheim fördern, enthält. Der Topf wird öffentlich beworben und unkompliziert zugänglich gemacht.
5. Die Stadt und der Landkreis bewerben aktiv öffentliche Bildungsveranstaltungen der Universität Hildesheim und der HAWK zu Themen rund um den Klimawandel.

6. Die Stadt und der Landkreis unterstützen Projekte der Studiengänge Umwelt und Nachhaltigkeitsbildung/Bildung für nachhaltige Entwicklung und Umweltsicherung der Universität Hildesheim.

Resilienz, Adaption, Umgang mit Klimawandelfolgen:

1. Um die Adaptation und Resilienz der Bevölkerung für die eintretenden Klimawandelfolgen aufzubauen, arbeiten Stadt und Landkreis mit Gesundheitsamt, Krankenhäusern und Ärzt:innen zusammen.
2. Die Stadtentwicklung geschieht mit dem Ziel, eine Überhitzung der Innenstadt zu vermeiden. So werden hellere Oberflächen bevorzugt, Grünflächen und schattige Flächen geschaffen.
3. Hildesheim bereitet sich darauf vor, Menschen, die vor dem Klimawandel fliehen, aufzunehmen und zu integrieren.
4. Die Stadt Hildesheim verbietet sämtliche Formen sog. defensiver Architektur im gesamten Stadtgebiet. Wenn, beispielsweise wie im letzten Winter Lebensmittel teuer werden und Menschen, die ein warmes Essen an Wohnungslose verteilen, von der Polizei vom Bahnhof vertrieben werden, ist das ein unhaltbarer und unverzeihlicher Vorgang.
5. In der Innenstadt wird kostenloser Zugang zu Trinkwasser, beispielsweise in Form von Trinkbrunnen, an mehreren Stellen geschaffen.
6. Der Landkreis erweitert seine Speicherkapazitäten für Trinkwasser.

7. Stadt und Landkreis ertüchtigen Feuerwehr und Katastrophenschutz, um heftigen Unwetterereignissen besser begegnen zu können; ggf. wird auch die Bevölkerung geschult, die professionellen Einsatzkräfte gut unterstützen zu können.
8. Stadt und Landkreis erarbeiten Notfallpläne für u.A.: Waldbrandereignisse, Hochwasser und extreme Stürme, sowie Hitzeaktionspläne.
9. Maßnahmen zur Erhöhung der Adaption und Resilienz ersetzen keine Maßnahmen zur Milderung des Klimawandels und gelten nicht als Klimaschutzmaßnahmen.

Begründungen und Erläuterungen zu den Kommunalforderungen:

Die zentrale wissenschaftliche Grundlage unserer Forderungen bildet die Wuppertalstudie von Kobiela et al aus dem Jahr 2020, die das Wuppertalinstitut, eines der renomiertesten wissenschaftlichen Institute im Bereich der Klimaforschung in Deutschland, im Auftrag von Fridays For Future Deutschland angefertigt hat. Sie wurde unabhängig erstellt und von deutschen und internationalen Wissenschaftler:innen reviewed, sodass grobe wissenschaftliche Fehler ausgeschlossen werden können. Aufgabe der Studie war es, einen Debattenbeitrag zu erstellen, in dem herausgearbeitet wird, welche Maßnahmen zur Emissionsminderung Deutschland umsetzen müsste, um mit Hilfe der heutigen Technologien einen angemessenen Beitrag zur Erreichung des 1,5 Grad-Ziels zu leisten. Außerdem ergänzen wir die Studie in einzelnen Bereichen mit aktuelleren Studien, beispielsweise um neue Technologien besser einschätzen zu können. Uns ist bewusst, dass es auch in der wissenschaftlichen Fachwelt Kritik an der Wuppertalstudie gibt, so wie beinahe alle wissenschaftlichen Debattenbeiträge kritisiert werden. So gibt es beispielsweise auch Studien, die das Erreichen des 1,5 Grad Ziels schon heute für unmöglich halten (Engels, 2023), während die

Wuppertalstudie durchaus von einer Erreichbarkeit ausgeht. Die Studien, die das 1,5 Grad-Ziel für nicht mehr erreichbar halten, führen das allerdings nicht auf technische Gründe, sondern auf politischen und gesellschaftlichen Widerstand zurück. So lange das 1,5 Grad-Ziel technisch erreichbar ist, werden wir von diesem Ziel nicht abrücken.

Wissenschaftliche Grundlagen, Klimawandel:

Die Existenz des anthropogenen Klimawandels steht außer Frage und wird nicht weiter diskutiert. Bereits im Jahr 2004 gab es einen wissenschaftlichen Konsens über den anthropogenen Klimawandel (Oreskes, 2004), der durch keine Studie je erfolgreich in Zweifel gezogen wurde. Ein generelles Abstreiten der Existenz des anthropogenen Klimawandels ist nicht seriös und Ausdruck destruktiver Politik, die vor allem von der extremen rechten propagiert wird. Es geht vor allem um den Schutz westlicher Privilegien, die der Kolonialzeit entstammen, um die Ausschlichtung einer Krise, um gegen die Demokratie zu mobilisieren und die Gewinne von Konzernen im fossilen Bereich (vgl. Quent, Richter, Sallheiser, 2022).

Die Ursachen und Folgen des Klimawandels sind in etlichen IPCC-Berichten seit 1990 mehr als hinreichend erforscht und belegt worden und werden in Grundzügen als bekannt vorausgesetzt. Ein Handlungsbedarf kann nicht mehr seriös abgestritten werden. Behauptungen, wie etwa das die Natur sich durch den CO₂-Kreislauf von selbst wieder fangen würde (Fritz Vahrenholt) oder das effektiver Klimaschutz insgesamt teurer wäre, als alle Folgen des Klimawandels (Björn Lomborg) wurden immer wieder widerlegt. Auf Details der Erzählungen unseriöser Klimaskeptiker soll hier nicht weiter eingegangen werden.

CO₂-Budget:

Für die Erreichung von Klimazielen ist nicht entscheidend, wann ein Land klimaneutral wird, sondern wie viel Treibhausgase es bis dahin insgesamt ausstößt. Die Menge an Treibhausgasen, die ein Land oder die Menschheit noch ausstoßen darf, bevor sie nicht mehr in der Lage ist, die Erderwärmung unter einem bestimmten Wert bis zum Jahr 2100 aufzuhalten, nennt man CO₂-Budget. Es wird in CO₂-Äquivalenten angegeben, das bedeutet, dass alle Treibhausgase je nach ihrer Stärke umgerechnet werden können, wie viel Tonnen CO₂ in bodennähe emittiert werden müssten, um die gleiche Treibhauswirkung zu beobachten.

Das hier angestrebte und geforderte CO₂-Budget basiert auf einer Rechnung des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU), der das zum Zeitpunkt des Pariser Klimaabkommens 2015 global verbliebene CO₂-Budget auf alle Menschen einzeln aufgeteilt hat und so für Deutschland ein angemessenes nationales CO₂-Budget für das 1,5 Grad- und das 2 Grad- Ziel berechnet hat. Nach Abzug der Emissionen von 2015 bis 2020 blieb Deutschland demnach im Jahr 2020 noch ein CO₂-Budget von 4,2 Gigatonnen CO₂ (Kobiela et al, 2020).

Nach Abzug der Treibhausgasemissionen von 2021 (0.764) und 2022 (0,746 Gigatonnen) und bei der Annahme, dass Hildesheim in den vergangenen Jahren nicht auffällig viel mehr oder weniger emittiert hat, als der Rest der Bundesrepublik verbleibt nach Abzug der Emissionen von 2021 und 2022 noch etwa ein CO₂-Budget von 3.300.000 Tonnen für die Stadt und 9.000.000 Tonnen für den Landkreis. Das entspräche einem linearen Rückgang der Emissionen etwa bis zum Jahr 2030. Mit noch ambitionierteren Emissionssenkungen in den nächsten zwei bis drei Jahren ließe sich der Zeitraum noch weiter nach hinten in den Bereich bis 2035 ausdehnen.

Klimanotstand:

Unter dem Klimanotstand bzw. der Ausrufung des Klimanotstands wird eine akklamative Handlung verstanden: Wenn der Klimanotstand ausgerufen wird erkennt

eine Region damit öffentlich an, dass die Klimaerwärmung einen gegenwärtigen ernstzunehmenden Notfall darstellt der nicht mit den bisher eingesetzten Mitteln und Handlungsweisen abgewehrt werden kann. Die Ausrufung des Klimanotstands hat keine Rechtsfolgen und zeigt somit auch keine messbaren Erfolge. Allerdings ist die Ausrufung des Klimanotstands kein Selbstzweck, sondern diente in der Vergangenheit vor allem dazu die Einführung von Klimaschutzmaßnahmen zu begleiten, zu legitimieren und zu kommunizieren. Praxisbeispiele dafür finden sich seit 2019 auf allen politischen Ebenen: Auf kommunaler Ebene etwa in Konstanz, auf Länderebene in Berlin, auf Bundesebene in Großbritannien und auch die Europäische Union hat bereits den Klimanotstand ausgerufen (Graupner, Feldten, 2020 S.48ff).

Energiewirtschaft:

Der Energiesektor ist ein Schlüsselsektor des Klimaschutzes. Ohne ihn sind weder Verkehrswende noch klimaneutrale Industrien realisierbar. Mit 30% der gesamten deutschen Emissionen allein in der Produktion von Strom und Wärme ist er zudem der größte Emissionsfaktor.

Die von uns vorgeschlagene Strategie deckt sich weitgehend mit der Wuppertalstudie und auch der Strategie der Bundesregierung, wobei sowohl wir, als auch die Wuppertalstudie von wesentlich größeren Ausbauzielen ausgehen, als die Bundesregierung, was vor allem an den wesentlich weniger ambitionierten Klimaschutzzielen der Bundesregierung liegt. Die von uns vorgeschlagene Strategie umfasst drei große Bereiche: Die Produktion erneuerbarer Energie, die Reduktion des Endenergieverbrauchs und den Ausbau von Speichertechnologien für regenerative, nicht grundlastfähige Energieträger.

Im Gegensatz zu klassischen Klimaszenarien sind Szenarien für den zukünftigen Bedarf erneuerbarer Energien sehr ungenau und hängen in der Regel wesentlich von zwei Faktoren ab, nämlich dem Gelingen großflächiger Energieeinsparung und den Möglichkeiten zum Import klimaneutraler Brennstoffe, insbesondere Wasserstoff. Einig sind sich die in der Wuppertalstudie genannten Szenarien

allerdings in einem: Die von der Bundesregierung gesetzten Ausbauziele sowohl von Windkraft, als auch von Photovoltaikanlagen können in keinem Szenario ausreichen, um Deutschland bis zum Jahr 2035 klimaneutral mit Energie zu versorgen. In einem Szenario, in dem es nicht gelingt, große Mengen Wasserstoff oder ähnliche Brennstoffe zu importieren und der Energieverbrauch sich nur mäßig zurückentwickelt, müsste Deutschland seine Ausbauziele für erneuerbare Energien vervierfachen und erreichen.

Wie realistisch dieses Szenario ist, ist umstritten: der Deutsche Verein des Gas- und Wasserfaches geht beispielsweise durchaus davon aus, dass die entsprechenden Mengen Wasserstoff bis zum Jahr 2030 zur Verfügung stehen könnten. Allerdings geht diese Studie von einem großen Importvolumen aus dem außereuropäischen Ausland aus, während die genannten Leistungen für grünen Wasserstoff aus Deutschland nicht reichen würden, um die in der Wuppertalstudie für nötig gehaltene Menge Wasserstoff zur Verfügung zu stellen (Gatzen, Reger 2020), sodass in Zeiten großer internationaler Spannungen, wo Handelsabhängigkeiten zu Waffen werden, besser nicht zu viel auf große Exporte aus dem Ausland gesetzt werden sollte.

Andere Studien warnen vor einem Hype um Wasserstoff. Jens Clausen Ingenieur und Transformationsforscher am Borderstep-Institut, geht beispielsweise davon aus, dass es bis 2035 überhaupt erst gelingt den bisher konventionell hergestellten Wasserstoff durch grünen Wasserstoff zu ersetzen, sodass er bis dahin für die Energiewende als Speicher oder Umwandlungsform erneuerbarer Energie kaum zur Verfügung stehen wird und somit auch erst später großer Baustein der Energiewende sein kann (Clausen, 2022).

Insgesamt sollte also mit keinen allzu großen Importen von grünem Wasserstoff gerechnet werden und der vorhandene Wasserstoff ausschließlich da eingesetzt werden, wo Verbrennungsprozesse nicht durch eine Elektrifizierung ersetzt werden können. Das wäre auch im Sinne der Energieeffizienz, da bei den Umwandlungsprozessen von Wasserstoff viel Energie verloren geht, sodass der Wirkungsgrad verglichen mit Elektrogeräten eher niedrig ist.

Beim zweiten Faktor, der Senkung des Primärenergieverbrauchs, sieht es ähnlich aus. Zwar sinkt der Primärenergieverbrauch in Deutschland seit 1990 kontinuierlich, allerdings hat die Bundesrepublik ihre Energieeinsparziele in den letzten Jahren durchweg verfehlt, so lange sie versucht hat, dies bloß durch Effizienzsteigerungen zu erreichen. Lediglich aufgrund des russischen Angriffskriegs und der daraus folgenden Energieknappheit gelang es erstmalig 2022 das Einsparziel von 2020 von 20% weniger gegenüber 2008 zu erreichen (vgl. Umweltbundesamt 2023). Gleichzeitig gelten sogenannte Rebound-Effekte bei denen eine Steigerung der Effizienz durch eine gleichzeitige Steigerung der Nutzung den Einspareffekt signifikant schmälert. Mit direkten und indirekten Rebound-Effekten können so beispielsweise bei der Raumwärme bis zu 40% der effizienzbedingten Einsparungen verloren gehen (Golde, 2016). Es sollte in Hildesheim also auch nicht von einer zu optimistischen Senkung des Energiebedarfs ausgegangen werden.

Aufgrund dieser Lage verfolgen unsere Forderungen im Ausbaubereich das Konzept, den Ausbau erneuerbarer Energien und von Energiespeichern, wo immer es geht, so weit es geht, in die Höhe zu treiben wie möglich. Ein herunterrechnen der jährlichen Zubaumengen auf Hildesheim war uns leider nicht möglich, da die Energiewende bundesweit gelingen muss und Hildesheim als im energiereichen Norden gelegener Landkreis mit vergleichsweise wenig eigener energieintensiver Industrie ein höheres Potential hat, als andere Gegenden, um einen Beitrag zur Energiewende zu leisten. Wir wissen allerdings nicht zu 100%, ob die von uns beschriebenen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele ausreichend sind oder ob sie möglicherweise auch ambitionierter sind, als unbedingt nötig. Da unsere Erfahrung aber zeigt, dass tendenziell eher die „schlechteren“ Szenarien eintreten, stehen wir dahinter lieber zu viel zu fordern, als zu wenig, insbesondere vor dem extrem knappen Zeitfenster, das für das Pariser Optimalziel noch verbleibt.

Verkehrssektor:

Nach dem Energie- und dem Industriesektor ist der Verkehrssektor der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen. Verglichen mit der Industrie haben Kommunen hier signifikanten Einfluss. In den letzten Jahren sind die Emissionen im

Verkehrssektor auf hohem Niveau stagniert. Bei jeder emissionsmindernden Maßnahme haben Rebound-Effekte gleichermaßen zu ähnlich starken Treibhausgasemissionen geführt, sodass die bisherigen Ansätze zum Klimaschutz im Verkehrsbereich als weitgehend gescheitert betrachtet werden müssen.

Ähnlich zum Energiesektor beschreibt das Wuppertalinstitut hier eine Strategie aus grob gesehen drei Komponenten: Der Verkehrsreduktion, der Umschichtung von möglichst viel Verkehr auf den Umweltverbund (Bahn-, Bus-, Rad-, Fußverkehr) und der Elektrifizierung der PKW-Flotte.

Insgesamt geht das Wuppertalinstitut davon aus, dass sich das Personenverkehrsaufkommen, beispielsweise durch Homeoffice, insgesamt um 20% reduzieren lässt. Das Güterverkehrsaufkommen sollte beispielsweise durch die Verkürzung von Lieferketten um 5 bis 10% reduziert werden. Maßnahmen dazu liegen bedingt im kommunalen Einflussbereich. So wird im Bereich des Flugverkehrs großes Einsparpotential gesehen, was nicht im kommunalen Einflussbereich liegt. Einige Maßnahmen, wie etwa die Erhöhung der Unterhaltungskosten größerer Autos, sind durchaus in unsere Forderungen eingeflossen.

Im Bereich der Verkehrsverlagerung besteht das Ziel, bis 2035 die Verkehrsleistung des Umweltverbunds zu verdoppeln und 30% des Lastenverkehrs von der Straße auf die Schiene umzulegen. Das wird auch als erforderlich angesehen, um mit den bis dahin zur Verfügung stehenden E-Autos den übrigen Mobilitätsbedarf zu decken, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass sämtliche PKW auf absehbare Zeit durch E-Autos ersetzt werden können (Kobiela et al. 2020). Aus stadtplanerischer, ökologischer und sozioökonomischer Sicht wird eine bloße Antriebswende, wenn sie möglich wäre, von uns auch nicht für wünschenswert oder sinnvoll gehalten.

Im Bereich der Antriebswende wird für PKW ausschließlich auf Elektromobilität gesetzt, da diese die aktuell etablierteste und ausgereifteste Technologie ist, insbesondere mit Blick auf ihren Wirkungsgrad. Wasserstoff wird vor allem im Bereich des Lastverkehrs für sinnvoll gehalten, wobei auch hier durchaus die Überspannung von Autobahnen mit Stromleitungen für sinnvoll gehalten wird. Auf kommunaler Ebene ist das aber vor allem interessant für die Umrüstung der Busflotte. Für den PKW-Verkehr wird aufgrund der anderen etablierteren

Technologie des E-Antriebs die Verwendung von synthetischen Kraftstoffen oder Wasserstoff aufgrund der zu erwartenden Versorgungsknappheit (siehe Kapitel Energie) für Verschwendung gehalten (Kobiela et al. 2020).

Daraus leitet sich die gesamte Strategie unserer Forderungen ab: Im Zentrum steht die Umverteilung der Verkehrslast vom MIV auf den Umweltverbund, wo immer das möglich ist. Dazu werden sowohl Push- als auch Pullfaktoren angewandt. Der ÖPNV soll möglichst attraktiv und günstig sein, die Radinfrastruktur möglichst sicher und flächendeckend.

Den Neubau von Straßeninfrastruktur lehnen wir grundsätzlich ab, weil es bereits seit Jahren empirisch belegt ist, dass mehr Straßen den KfZ-Verkehr nicht nur attraktiver machen, sondern auch zu mehr KfZ-Verkehr führen (Duranton, Turner 2011). Eine erhoffte langfristige Entlastung etwa der Kaiserstraße durch eine Nordumgehung oder eine vermeindliche langfristige Entlastung der Innenstadt durch einen dritten Autobahnanschluss ist daher aus wissenschaftlicher Sicht höchst zweifelhaft, während negative ökologische Folgen unbestreitbar sind. Aufgrund dieser Logik halten wir es auch für geboten, den vorhandenen Verkehrsraum in Hildesheim im Sinne des gewünschten Trends umzuverteilen und die Verkehrsflächen des MIV möglichst zu halbieren, während die Flächen des Umweltverbunds verdoppelt werden. Der gleiche Effekt ist auch bei Parkraum, insbesondere kostenfreiem oder stark subventioniertem Parkraum zu beobachten (Shoup, 2021), sodass wir hier eine vergleichbare Politik empfehlen.

Von negativen Auswirkungen der Verkehrswende beispielsweise für den Hildesheimer Einzelhandel wird nicht ausgegangen. Möglich wäre zwar eine Dezentralisierung bestimmter Handelsgebiete weg von der Fußgängerzone stärker in die Fläche der Stadt, allerdings gehen die meisten Studien davon aus, dass lokaler Einzelhandel eher von einer Verteilung der Verkehrslast zu Fuß-, Rad- und öffentlichem Personenverkehr profitiert. In etlichen Befragungen zeigte sich auch, dass der Einzelhandel, der regelmäßig nicht nur in Hildesheim gegen Verkehrswendemaßnahmen agiert, die Bedeutung des MIV überschätzt (von Schneidmesser, 2022).

Bausektor:

Der Bausektor ist vor allem in zwei Bereichen klimarelevant: In der Gebäudeheizung, die einen großen Teil des deutschen Energiebedarfs darstellt und der Beschaffung von Baustoffen wie Zement und Sand, die ebenfalls energieintensiv sind, begrenzt zur Verfügung stehen und aktuell nicht ohne ökologische Folgen produziert werden können. Die Umstellung der Heizsysteme ist bei uns bereits im Kapitel über Energie enthalten, auf die Zementindustrie hat die Kommunalpolitik kaum Einfluss.

Im Bausektor finden sich bei uns deshalb vor allem zwei große Bereiche. Das erste ist der suffiziente und effiziente Umgang mit Wohnraum und Betriebsfläche. Die Bundesrepublik verfehlt nicht nur ihre Klimaziele, sondern auch permanent ihre Ziele zur Reduktion der Flächenversiegelung, die ebenfalls klimarelevant ist. Außerdem sind Baustoffe wie Zement, der momentan noch nicht aus dem Bausektor wegzudenken ist, gegenwärtig noch nicht klimaneutral herstellbar. Deshalb ist es das Ziel dieser Forderungen auf Neubau möglichst vollständig zu verzichten und stattdessen mit den bereits vorhandenen Gebäuden und Flächen auszukommen und ggf. Flächen gerechter zu verteilen, umzuwidmen oder effizienter zu nutzen.

Der zweite große Bereich betrifft den Teil, an dem die Wuppertalstudie am stärksten in der Kritik steht, nämlich die energetische Sanierung von Gebäuden. Im Kapitel „Energiesektor“ wurde bereits ausführlich dargestellt, dass es Maßnahmen zur Reduktion des Endenergieverbrauchs benötigt, um die Energiewende zu schaffen. Bei der Dekarbonisierung des Gebäudebereichs kommt der energetischen Sanierung dabei eine Schlüsselrolle zu, da sie besonders große Einsparpotenziale bietet und für einige klimaneutrale Heizsysteme als Voraussetzung angesehen werden kann. Die Wuppertalstudie setzt das Ziel, die Quote der energetischen Sanierung am Gesamtbestand der Gebäude auf 4% jährlich zu vervierfachen (Kobiela et al. 2020). Inwieweit das tatsächlich möglich ist, ist durchaus umstritten, aber wie beim CO₂-Budget erwarten wir von der Politik, dass sie mindestens den Versuch unternimmt.

Ökologie, Biodiversität, CO2-Speicher:

Der Bereich der CO₂-Bindung und des Aufbaus von Resilienz gegenüber Klimafolgen findet in der Wuppertalstudie keine Berücksichtigung mehr. Aktuell speichert der Wald in Deutschland circa 3% der jährlichen CO₂-Emissionen. Für das Erreichen ihrer Klimaziele rechnet die Bundesregierung mit einer stetigen Zunahme der jährlichen Speicherung von CO₂ in deutschen Wäldern, allerdings ist die Menge des gesamten im Wald gespeicherten Kohlenstoffs in den letzten Jahren minimal zurückgegangen. Gründe dafür sind die klimawandelbedingten Dürren, Schädlingsbefall durch den Borkenkäfer und die intensive Nutzung von Holz beispielsweise im Energiesektor, wo Holz fast die Hälfte der erneuerbaren Energien ausmacht (Statistisches Bundesamt, 2021; Umweltbundesamt, 2022).

Unsere Forderungen zum Thema Ökologie, Biodiversität und CO₂-Speicher zielen darauf ab, vor allem möglichst viel CO₂ aus der Umgebungsluft zu entziehen, indem Biomasse aufgebaut und langfristig gespeichert wird. Bei der Verwendung von Biomasse beispielsweise zur Energieerzeugung legen wir Wert darauf, Biomasse als eine zwar erneuerbare, aber nur begrenzt zur Verfügung stehende Ressource zu begreifen, die nur da eingesetzt werden sollte, wo wir keine andere Möglichkeit sehen.

Außerdem setzen wir auf einen nachhaltigen und klimaresilienteren Aufbau von Wäldern. Die monokulturellen Forste der letzten Jahrzehnte haben sich als nicht besonders beständig dem Klimawandel gegenüber erwiesen, während vor allem Mischwälder mit hoher Biodiversität besser mit den Dürren der letzten Jahre zurechtkamen.

Im urbanen Bereich erfüllen Bäume und Grünflächen nicht nur den Zweck der CO₂-Bindung, sondern auch dem Halten von Wasser und somit dem Abkühlen der Umgebungsluft. So kann einem Aufheizen der Stadt in den Sommermonaten und entsprechenden Gesundheitsfolgen durch extreme Hitze in der Stadt präventiv begegnet werden.

Resilienzmaßnahmen:

Die Folgen des Klimawandels sind hinreichend bekannt. Unsere Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz sind weitgehend allgemein gehalten. Sie zielen insbesondere auf den Schutz derjenigen Gruppen, die aufgrund des Klimawandels besonders hohen Risiken ausgesetzt sind. Das sind vor allem Wohnungslose, Geflüchtete, Menschen mit Behinderung, schwangere Menschen, Säuglinge und alte Menschen (Liedholz, Verch 2022). Neben großer Hitze in den Sommermonaten stellen vor allem Extremwetterereignisse ein großes Risiko für Hildesheim dar. Die von uns geforderten Maßnahmen sind einigermaßen selbsterklärend und werden daher nicht weiter (populär-)wissenschaftlich begründet. Insbesondere dieser Teil unserer Forderungen stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Entsprechend begrüßen wir auch weitere Maßnahmen aus Politik und Verwaltung, die dieses Ziel verfolgen.

Schlusswort:

Trotz aller Studien können wir nicht mit Sicherheit sagen, ob es möglich ist aus dem Jahr 2023 heraus noch das 1,5-Grad Ziel zu erreichen. Mit Sicherheit lässt sich aber sagen, dass Hildesheim das nicht aus eigener Kraft schaffen kann, sondern dafür auf Mittel und Gesetze von Landes-, Bundes- und EU-Ebene angewiesen ist. In den vergangenen Jahren seit Gründung von Fridays For Future Hildesheim im Januar 2019 hat sich vieles verändert, leider vor allem zu Ungunsten des 1,5 Grad Ziels. Während die Politik zögerlich blieb, reihte sich eine Krise an die nächste, die immer wieder effektiven Klimaschutz verdrängten, sodass wir mittlerweile nicht mehr genau sagen können, ob das Zeitfenster für das 1,5 Grad Ziel sich gerade schließt oder faktisch bereits geschlossen ist.

Uns ist bewusst, dass die von uns geforderten Anstrengungen extrem sind und jeden bisher gekannten Rahmen in der Hildesheimer Politik zu unseren Lebzeiten sprengen. Eine Transformation zu einer klimaneutralen Gesellschaft ist eine gewaltige Aufgabe für Politik, Verwaltung und Bevölkerung. Diese in der Kürze der

Zeit, die noch verbleibt zu meistern, erscheint noch schwieriger angesichts der aktuellen Stimmung in Politik und Bevölkerung, aber wir sind künftigen Generationen gegenüber verpflichtet, ihre Freiheit und ihre natürlichen Lebengrundlagen nach Artikel 20a GG zu schützen und unsere internationalen Zusagen aus dem Klimaabkommen von Paris bestmöglich zu erfüllen. Um noch eine Chance zu haben, den größten Schaden zu verhindern und die größten Risiken zu minimieren, darf keine Zeit mehr verloren werden. Politik und Verwaltung müssen mutig vorangehen und können sich dabei auf unsere Unterstützung verlassen. Dabei ist wichtig, dass sich alle demokratischen Parteien, unabhängig davon, ob sie an der Macht oder in der Opposition sind, hinter dem 1,5 Grad Ziel versammeln und nicht auf billigen Stimmenfang gehen, indem sie absurde Versprechungen von effektivem Klimaschutz machen, der nichts kostet und keine Freiheiten einschränkt, denn genau diese Erzählung hat uns dahin gebracht, wo wir jetzt stehen: Kurz vorm Scheitern.

Quellen und Literatur:

Clausen J. (2022). Das Wasserstoffdilemma: Verfügbarkeit, Bedarfe und Mythen.

Duranton, G., & Turner, M. A. (2011). The fundamental law of road congestion: Evidence from US cities. *American Economic Review*, 101(6), 2616-2652.

Engels A; Marotzke J; Gresse E; López-Rivera A; Pagnone A; Wilkens J (eds.) (2023): Hamburg Climate Futures Outlook 2023. The plausibility of a 1.5°C limit to global warming – Social drivers and physical processes; Cluster of Excellence Climate, Climatic Change, and Society (CLICCS). Hamburg, Germany

Gatzen, C., & Reger, M. (2022) Verfügbarkeit und Kostenvergleich von Wasserstoff–Merit Order für klimafreundliche Gase in 2030 und 2045.

Golde, M. (2016). Rebound-Effekte: Empirische Ergebnisse und Handlungsstrategien. Umweltbundesamt.

Graupner, A., & Feldten, K. (2020). *Klimanotstand in einer sächsischen kreisfreien Stadt-Rechtsfolgen und konzeptionelle Umsetzung* (Doctoral dissertation).

Kobiela, G., Samadi, S., Kurwan, J., Tönjes, A., Fishedick, M., Koska, T., ... & Schüwer, D. (2020). CO2-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze; Diskussionsbeitrag für Fridays for Future Deutschland.

Liedholz Y., Verch J. (2022) Nachhaltigkeit und Soziale Arbeit: Grundlagen, Bildungsverständnisse, Praxisfelder; Babara Budrich Verlag

Oreskes, N. (2004). The scientific consensus on climate change. *Science*, 306(5702), 1686-1686.

Quent, M., Richter, C., & Salheiser, A. (2022). Klimarassismus. Der Kampf der Rechten gegen die ökologische Wende. München: Piper.

Shoup, D. (2021). High cost of free parking. Routledge.

Statistisches Bundesamt (2021) Zahl der Woche vom 5. Oktober 2021
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2021/PD21_40_p002.html (Verifikationsdatum: 06.07.2023)

Umweltbundesamt (2023) Primärenergieverbrauch
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/primaerenergieverbrauch#definition-und-einflussfaktoren> (Verifikationsdatum: 03.07.23)

Umweltbundesamt (2023) Erneuerbare Energien in Zahlen

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/erneuerbare-energien-in-zahlen#ueberblick> (Verifikationsdatum: 06.07.23)

von Schneidmesser, D. (2022). Einkauf und Verkehr–tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Besucher: innen von Einkaufsstraßen im Vergleich zu Einschätzungen von Einzelhändler: innen. 3.3. 9.5-Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung.