

SWR2 Wissen

Klimaschutz - Warum deutsche Städte zu wenig tun

Von Ralf Hutter

Sendung: Mittwoch, 31. März 2021, 8:30 Uhr

Redaktion: Gábor Páal

Regie: Günter Maurer

Produktion: SWR 2021

Viele Städte haben inzwischen den „Klimanotstand“ ausgerufen. Gleichzeitig hält sich ihr eigenes Engagement für die Energiewende oft in Grenzen. Ist der Druck immer noch nicht groß genug?

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/podcast-sw2-wissen-100.xml>

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIPT

Sprecher:

Raoul Schmidt-Lamontain sitzt in seinem großen Arbeitszimmer im Heidelberger Rathaus. Er ist erst seit 2020 Umweltbürgermeister, sagt aber, dass Heidelberg sich seit 30 Jahren intensiv dem Klimaschutz widme. Mehr noch:

O-Ton Raoul Schmidt-Lamontain:

Der Anspruch Heidelbergs ist schon, Vorreiter zu sein, einer der Vorreiter, wenn nicht gar der Vorreiter in Deutschland fürs Thema Klimaschutz.

Musikakzent

Sprecher:

Wenn das stimmt, ist Heidelberg einer der wichtigsten Orte der Republik. Denn was die Bundesregierung für die Energiewende tut, ist zu wenig, um die angepeilten Klimaziele zu erreichen. Das trifft auch auf die meisten anderen Staaten zu. Die vielen Klimakonferenzen, die es seit Jahrzehnten gibt, haben kaum mehr als Absichtserklärungen und schwache Verpflichtungen gebracht. Die Städte aber müssen sich mit den unmittelbaren wirtschaftlichen und gesundheitlichen Folgen des Klimawandels auseinandersetzen. Sind sie also die Hoffnungsträgerinnen für die Energiewende? Wir werden sehen, dass Heidelberg den Mund ein wenig zu voll nimmt – denn Anspruch und Wirklichkeit klaffen auseinander.

Ansage:

Klimaschutz – Warum deutsche Städte zu wenig tun. Von Ralf Hutter.

O-Ton Andreas Gißler:

Wenn man jetzt hier guckt, da sieht man: Die Dachkonstruktion ist vorbereitet, das Holz liegt auf'm Beton oben dran, die Auslässe für die Dachentwässerung sind schon vorbereitet, und man könnte im Prinzip loslegen mit dem Bau von ner Photovoltaikanlage, wenn man's denn wollen würde.

Sprecher:

Andreas Gißler steht neben einer Baustelle im Süden von Heidelberg. Photovoltaikanlagen auf Dächern errichten – das ist eine seiner Lieblingsbeschäftigungen. Zum Jahresbeginn 2021 hat der 34-Jährige seinen Beruf als Lehrer für Biologie, Technik und Mathematik gekündigt, um sich hauptberuflich der Energiewende zu widmen, als Vorstand der Heidelberger Energiegenossenschaft. Die Genossenschaft hat rund 700 Mitglieder und errichtet seit Jahren Photovoltaik-Anlagen, auch für andere Akteure. Gerne würde sie auch einige Dächer hier auf dem ehemaligen Kasernengelände der US-Armee damit bestücken. Wir stehen auf dem Gehweg an der Rückseite des größten Gebäudes dieses Geländes. Es gehört der Stadt und wird grundsaniert, um ein Kulturzentrum zu beherbergen. Andreas Gißler hat berechnet, wieviel Photovoltaik auf das 2800 Quadratmeter große Dach passen würde: 600 Kilowatt installierte Leistung.

O-Ton Andreas Gißler:

Und das ist ungefähr ein Drittel des Zubaus 2020, was in ganz Heidelberg gebaut wurde. Das ist schon ne nennenswerte Menge, die man auf so ein Gebäude draufmachen könnte.

Sprecher:

Doch die Stadt hat das abgelehnt. Die Gründe dafür sind umstritten. Entwickelt wird dieses Gelände jedenfalls vom kommunalen Wohnungsunternehmen GGH, und das hat schon mit anderen Projekten Kritik auf sich gezogen. So hat die GGH im Quartier „Im Höllenstein“ in den letzten Jahren über 330 Wohnungen neu gebaut. Im Internet zeigt sie Bilder von den zwei Handvoll Gebäuden mit Flachdächern – Solaranlagen sind darauf nicht zu erkennen. Desinteresse an der Energiewende sei ein prinzipielles Problem bei der GGH, meint Gißler.

O-Ton Andreas Gißler:

Wir finden es wichtig, dass ne städtische Wohnungsbaugesellschaft auch energetisch vorbildhaft handelt. Beispielsweise alle Flächen mit Photovoltaikanlage ausrüstet, entweder selbst oder halt eben über nen Partner wie die Stadtwerke oder uns, wo man es nicht nur macht, wenn man in die Richtung gedrängt wird, sondern einfach standardmäßig, so wie man bei nem Gebäude auch standardmäßig ne Heizung einbaut, oder nen Elektroanschluss, muss halt auch Standard sein, dass man auch ne Photovoltaikanlage errichtet.

Sprecher:

Umweltbürgermeister Schmidt-Lamontain lässt die Kritik am eigenen Wohnungsunternehmen gelten.

O-Ton Raoul Schmidt-Lamontain:

Die GGH hätte vielleicht in der Vergangenheit an der einen oder anderen Stelle mehr Photovoltaik aufbringen können, aber wir versuchen ja immer, in die Zukunft zu gucken, und da glaube ich ist auch die GGH nochmal anders aufgestellt, indem sie auch ne enge Kooperation mit den Stadtwerken vereinbart hat und bei allen Dächern, die in Zukunft entstehen, noch viel stärker auf den Photovoltaikausbau setzen möchte.

Sprecher:

Die Stadt habe also „nachgesteuert“, sagt der Grünen-Politiker. Sie vergibt nun auch einen allgemeinen Zuschuss für Photovoltaikanlagen. Und seit 2020 schreibt sie da, wo sie kann, für Neubauten die Errichtung von Dachsolaranlagen vor. Das kommt aber alles ziemlich spät dafür, dass Heidelberg sich schon vor 30 Jahren dem Klimaschutz verschrieben hat. Inwieweit wird die Stadt ihrem eigenen Anspruch gerecht?

O-Ton Andreas Gißler:

Nicht so sehr, würd ich sagen, wenn man sich Beispiele anguckt aus anderen Städten, die deutlich mehr Photovoltaikzubau beispielsweise haben oder in der Wohnungspolitik weiter sind.

Sprecher:

Sagt Andreas Gißler von der Heidelberger Energiegenossenschaft.

O-Ton Andreas Gißler:

Bei Photovoltaik bin ich mir relativ sicher, dass Freiburg bessere Zubauzahlen hat, aber auch Ulm beispielsweise, und das sind jetzt auch nicht so ganz andere Städte, sondern mit denen könnte man sich schon messen.

Musikakzent

Sprecher:

Heidelberg produziert den offiziellen Zahlen zufolge nur etwa 2,5 Prozent seines Jahresstrombedarfs mit Photovoltaik. Der Wert ist übrigens gar nicht mal so schlecht. Die Stadt Dresden zum Beispiel kommt auf nur etwas mehr als ein Prozent. Die Ökostromerzeugung hat in Deutschland zwar ein ansehnliches Ausmaß erreicht – sie findet bisher aber stark überwiegend im ländlichen Raum statt. Die Städte haben da bisher nur sehr wenig getan. Da die Windenergie in der Stadt kaum genutzt werden kann, muss schon jetzt von einem historischen und folgenschweren Versagen der deutschen Städte beim Ausbau der Solarenergie gesprochen werden.

Energiewende bedeutet nicht nur die Umstellung der Stromgewinnung. Die beiden anderen großen Bereiche sind die Wärme-Erzeugung und der Verkehr. Bei der Wärme hat Heidelberg ein großes Problem. Fast die Hälfte der Heidelberger Wärme wird mit Öl und Gas erzeugt. Knapp die andere Hälfte ist Fernwärme. Die gilt zwar als tendenziell ökologischer, allerdings kommt fast die Hälfte davon aus dem Kohlekraftwerk Mannheim, und 30 Prozent aus dem dortigen Müllheizkraftwerk. Bei der Müllverbrennung wird ebenfalls viel CO₂ ausgestoßen, allerdings wird dieser Ausstoß der Industrie zugerechnet, die die verbrannten Dinge hergestellt hat, nicht dem Kraftwerk. Der niedrige CO₂-Ausstoß steht also nur auf dem Papier. Und das Kohlekraftwerk hat erst 2015 seinen neuesten und leistungsstärksten Block erhalten. Laufzeit: 40 Jahre, wie das Mannheimer Stadtwerk gegenüber SWR2 Wissen bestätigt. Das heißt: Die Energiewende macht diesen großen Kraftwerksblock zur Investitionsruine, und zwar umso mehr, desto schneller sie vollzogen wird. Auch deshalb glaubt Heidelbergs Umweltbürgermeister Schmidt-Lamontain nicht, dass Heidelberg bis 2030 klimaneutral werden kann.

O-Ton Raoul Schmidt-Lamontain:

Es ist einfach so, dass die Investitionen des Kohlekraftwerks noch lange nicht abgeschrieben sind.

Sprecher:

Das Jahr 2030 ist in der Diskussion, seit auch Heidelberg, wie andere Städte, wegen des Drucks aus der Bevölkerung den Klimanotstand ausgerufen hat. Schmidt-Lamontain sieht da aber auch ein technisches Problem:

O-Ton Raoul Schmidt-Lamontain:

Selbst wenn man zum Ergebnis kommt: Man schaltet das Kraftwerk 2030 ab, hab ich noch lange nicht die Wärmequellen, die ich brauche, gebaut bis dahin.

Sprecher:

Ein weiteres Problem beim Thema Wärme ist, dass viel zu wenige Häuser ordentlich gedämmt werden. Dabei hat die Stadt schon 1996 einen Ratgeber erarbeitet, der Eigentümerinnen und Eigentümern helfen soll, die Häuser energieeffizienter zu machen. Damals setzten sich alle wichtigen städtischen Akteure von der damaligen Oberbürgermeisterin über das Handwerk und andere Wirtschaftsverbände bis hin zu Umweltschutzorganisationen für diese Sache ein. Wie ist der Erfolg dieser Initiative heute, 25 Jahre später einzuschätzen?

O-Ton Raoul Schmidt-Lamontain:

Deutlich zu gering. Das hat seine Ursache schlicht und ergreifend darin, dass man gewisse Zyklen hat, in denen man Häuser saniert, und diese Zyklen sind leider relativ lang, so dass solche Prozesse wirklich auch lange dauern.

Sprecher:

Bei der Strom- und Wärmewende hat sich in Heidelberg also nicht viel getan. Wie sieht es beim Verkehr aus?

O-Ton Friederike Benjes:

Hier ist ne typische Stelle. Hier musste früher meine Tochter langfahren mit dem Rad, um zur Schule zu kommen. Ich hab ihr die Strecke verboten, weil ich das viel zu gefährlich fand. Und jetzt, wo sie längst erwachsen ist, sagte sie: Ja, sie ist hier trotzdem immer gefahren, und ich hab im Nachhinein noch total Angst gehabt.

Atmo:

Autoverkehr

Sprecher:

Friederike Benjes steht unweit des Heidelberger Bahnhofs an einer stark befahrenen Straße und klagt ihr Leid über den Autoverkehr und den mangelnden Platz für Fahrräder.

O-Ton Friederike Benjes:

Das ist die Mittermeierstraße, die ist vierspurig für Autos, es gibt einen kleinen, schmalen Radweg, und daneben einen noch viel schmaleren Fußweg. Wenn Fußgehende zu zweit nebeneinander gehen, kann man mit dem Rad praktisch nicht mehr überholen. Wenn die dann noch ne unvorhergesehene Bewegung machen, fällt man auf die Straße und ist direkt überfahren. Das heißt, eigentlich kann man hier nicht fahren, eigentlich kann man nur gehen. Wenn man sicher sein will.

Sprecher:

Seit 1992 wohnt die 54-Jährige in Heidelberg, mit Ausnahme von drei Jahren. Die Fahrradinfrastruktur findet sie immer noch viel zu schlecht. Gerade an dieser Stelle sei ein Ausbau dringend nötig.

O-Ton Friederike Benjes:

Es ist halt ne Verbindung, die man eigentlich braucht. Also wenn man vom Bahnhof kommt, grad die vielen Pendler*innen, wenn die in die Uni wollen, die müssen hier langfahren.

Sprecher:

Wir gehen 100 Meter die Straße entlang, ich auf dem schmalen Gehweg, Benjes schiebt ihr Fahrrad neben mir auf dem Radweg. Als ein Radfahrer sie überholen will, muss er fast absteigen. Immer wieder brausen laut Autos vorbei.

Unfallstatistiken kennt Benjes nicht, sie stützt ihre Kritik auf ihre vielfältigen Erfahrungen beim Radfahren. Zur Vorbereitung auf das Interview hat sie im Bekanntenkreis nach Beschwerden über gefährliche Stellen gefragt, und von etlichen Leuten Antworten bekommen.

O-Ton Friederike Benjes:

Und sie haben gefragt, wieviel Tage der Herr vom SWR bleiben möchte, damit er sich das alles anschauen kann.

Sprecher:

Die promovierte Software-Entwicklerin hat drei Kinder großgezogen und sich aus Prinzip geweigert, mit ihnen im Auto durch die Stadt zu fahren, erzählt sie. So sei sie immer in Angst gewesen, wenn sie zu viert auf den Fahrrädern unterwegs waren. Im Bekanntenkreis sei sie wegen der damit verbundenen Gefahren sogar dafür kritisiert worden. Wegen ihrer Empörung über die städtische Verkehrspolitik und den Klimawandel ist sie nun eine äußerst engagierte Aktivistin. Sie hat 2020 sowohl die Initiative für ein lokales Klimaschutzbegehren mitbegründet, als auch die für einen sogenannten Radentscheid, also für bessere Fahrradinfrastruktur. Zudem hat sie sich für die neue Klimaliste für die Land- und Bundestagswahl nominieren lassen. Umweltbürgermeister Schmidt-Lamontain gibt zu, dass Heidelberg bei der Fahrradinfrastruktur Nachholbedarf hat.

O-Ton Raoul Schmidt-Lamontain:

Es gibt viele nebeneinanderliegende Strategien, aber der große Blick aufs Ganze, den muss man noch ein bisschen schärfen. So'n Zielnetz für'n Radverkehr, was ganz ausführlich beschrieben ist, wie's in vielen anderen Städten in Form von Radkonzepten entstehen, gibt's in Heidelberg nicht. Aber ich sag mal: Man muss jetzt auch nicht darauf warten, ein solches Konzept zu erstellen, um Maßnahmen umzusetzen. Ich glaub, das sind auch Dinge, die ein Stück weit parallel laufen müssen.

Sprecher:

Der Grüne bittet um Verständnis: Die Rahmenbedingungen für Klimaschutz und die öffentliche Stimmung seien früher nicht immer so gewesen wie jetzt. Er wolle die kritischen Initiativen einbinden und hoffe auf positive Impulse von ihnen auf seine Verwaltung.

Musikakzent

Sprecher:

Besonders wirksame Impulse für Stadtverwaltungen gibt es seit Jahren von Heinrich Strößenreuther. Er hat die Initiative für einen Fahrradvolksentscheid in Berlin begründet, die 2016 innerhalb von knapp vier Wochen über 100.000 Unterschriften für ein Gesetz zur grundlegenden Verbesserung der Fahrradinfrastruktur gesammelt hat. Dieser Erfolg hat geradezu eine bundesweite Welle ausgelöst.

O-Ton Heinrich Strößenreuther:

Wir haben mittlerweile über 40, ich glaub sogar 42 Radentscheide, also kommunale Bürgerentscheide Radverkehr. Die haben fast alle in der ersten Stufe es geschafft, ihren Stadtrat dazu zu bewegen, dass er die Forderungen übernimmt. Also es gab noch nicht einen einzigen Fall, wo es wirklich nachher zu einem Bürgerentscheid an der Urne kam.

Sprecher:

Offenbar wird in der Lokalpolitik parteiübergreifend erkannt, dass die Zeit reif ist für mehr Fahrradinfrastruktur.

O-Ton Heinrich Strößenreuther:

Wir haben jetzt in vielen Städten massive Zuwächse bei dem Personal an Radverkehrsplanern, hier in Berlin von vormals zwei auf 70. Dann hatte ich, glaub ich, die Zahl neulich in Erlangen gehört, von null auf zehn. Also da sind viele Städte, die sagen: Da müssen wir jetzt richtig ran, und schaufeln Budget, schaufeln Personal frei.

Sprecher:

Strößenreuther hat die Berliner Initiative für einen Radentscheid mit viel unbezahlter Arbeit vorangetrieben. Heute ist er selbstständiger Verkehrsplanungsberater in Berlin und dort vor wenigen Wochen, im März 2021, der CDU beigetreten. Deutschlands bekanntester Fahrradaktivist sagt, dass in der Berliner Verwaltung vor seiner Initiative keine radpolitischen Ziele und Strategien existiert hätten und somit fast nichts an Finanz- und Zeitplänen sowie keine Rechenschaftspflicht. Seine Erkenntnis: In Deutschland stagniere die Verkehrswende seit 30 Jahren.

O-Ton Heinrich Strößenreuther:

Die Diskussion über die Verkehrswende ist schon sehr lang, mit den drei Schlagworten „Vermeiden, verlagern, vermindern“, aber man hat relativ wenige Kommunen gesehen, wo das wirklich dann auch passiert ist. Es gab halt viele verbale Aussagen: Jawoll, wir wollen was für den Radverkehr tun oder den Fußverkehr oder ÖPNV, aber nen richtigen Wumms hat es tatsächlich hier in Berlin erst gegeben, als wir mit dem Radentscheid dieses Thema so auf die Agenda gesetzt haben – es wurde auf einmal eines der Kernthemen, zu dem sich die Parteien alle verhalten mussten.

Sprecher:

Mittlerweile wirkt dieser Druck von der Basis bundesweit und versetzt auch politische Akteure in Bewegung, die vorher nicht so fahrradfreundlich waren. Dasselbe soll nun in Bezug auf die Energiewende funktionieren. Strößenreuther hat nämlich 2019 die

Organisation „German Zero“ mitgegründet, die für ein schnelles Absenken der CO₂-Emissionen kämpft.

O-Ton Heinrich Strößenreuther:

Und da kam bei mir die Idee mit rein, ob man nicht eine Art Programm entwickeln kann, mit dem man für jede x-beliebige Stadt in Deutschland per Knopfdruck sozusagen nen vierzigseitigen Plan ausspucken kann, komplett durchkalkuliert auf Stellenbedarfe, Arbeitsplatzeffekte, CO₂-Effekte, so dass man aufbauend mit diesem Wissen einen kommunalen Bürgerentscheid Klimaschutz, einen sogenannten Klimaentscheid dann auch starten kann.

Musikakzent

Sprecher:

Die Software wurde bei einem Workshop mit zwei Dutzend Fachleuten in Sachen kommunaler Klimaschutz entwickelt, sagt Strößenreuther. So kann nun für jede Stadt ein 40-seitiges Dokument erstellt werden, das sich „Klimastadtplan“ nennt. Auch die Heidelberger Klimabegehren-Initiative hat das getan, wie Aktivist Michael Halfmann erzählt.

O-Ton Michael Halfmann:

Wir haben mit German Zero zusammen diesen Klimastadtplan erarbeitet. Da macht man einen gemeinsamen Workshop, wo man vorher einige Zahlen recherchiert, die CO₂-Emissionen nach Sektor zum Beispiel und auch den Energiebedarf, und dann wurde das alles in den Klimastadtplangenerator eingegeben von German Zero.

Sprecher:

Dieses Dokument soll zeigen, was für die schnelle lokale Energiewende an Geld und Personal nötig ist. In 20 Städten gibt es schon solche Initiativen, darunter sechs in Baden-Württemberg. German Zero hilft sogar bei der Gründung und bundesweiten Vernetzung. So war es auch in Heidelberg.

O-Ton Michael Halfmann:

Manche haben sich auch einfach unabhängig voneinander bei German Zero gemeldet und gesagt: „Ich wohn in Heidelberg, ich würd gern sowas machen“. Und dann hat German Zero uns vernetzt. Auch danach noch hat uns German Zero interessierte Leute dazugeschickt, die dann bei uns mitgemacht haben.

Sprecher:

Bei der Bundestagswahl im September soll in Heidelberg auch das Klimabegehren abgestimmt werden.

Musikakzent

Sprecher:

Etwas ähnliches wie diese Klimastadtpläne kann auch Elena Cantos bieten. Sie arbeitet in Berlin für die Agentur für Erneuerbare Energien (AEE), ein Verein, der mit Hilfe von Spenden und staatlichen Fördergeldern Energiewendewissen aufbereitet.

Gemeinsam mit dem Institut für ökologische Wirtschaftsforschung bietet die AEE im Internet einen Wertschöpfungsrechner an, der Kommunen zeigt, wie sie von diversen Energiewendemaßnahmen profitieren können.

O-Ton Elena Cantos:

Wieviel Steuereinkommen werden wir bekommen durch diese Anlage? Wie viele Arbeitsplätze könnten generiert werden? Die Unternehmen, die involviert sind, wie viele Gewinne würden sie dadurch machen? Das Tool berechnet nicht direkt die Wirtschaftlichkeit der Anlage, aber diesen Mehrwert, den die Erneuerbaren Energien in die Kommune bringen.

Sprecher:

Auch wer nicht für eine Kommune arbeitet, kann dieses Werkzeug nutzen. Es ermöglicht Berechnungen für 27 unterschiedliche Anlagenarten für Strom und Wärme, etwa für Biogas, Windenergie oder Holzheizungen. Der Nutzen für den Klimaschutz wird ebenfalls berechnet. Elena Cantos zeigt die Eingabemaske und gibt Daten für eine Kleinstadt mit einem Windpark ein.

O-Ton Elena Cantos:

In dem nächsten Schritt befassen wir uns mit den regional ansässigen Wertschöpfungsstufen. Gibt es Unternehmen oder Personen, die in der Kommune ansässig sind, die eine Beteiligung in der Wertschöpfung haben könnten? Das können wir hier angeben. Das Tool betrachtet die Wertschöpfung für drei unterschiedliche Stufen. Das ist die Planung und Installation, Betrieb und Wartung, und Betreibergesellschaft.

Musikakzent

Sprecher:

Im Dezember 2020 wurde der Wertschöpfungsrechner neu aufgelegt. Die Ergebnisse für Kommunen in Rheinland-Pfalz sind nun besonders genau, denn die Landesenergieagentur hat spezifische regionale Daten wie Steuersätze zur Verfügung gestellt. Die Agentur für Erneuerbare Energien betreibt zudem das Informationsangebot www.waermewende.de.

O-Ton Elena Cantos:

Kommunen, die Interesse haben, Wärmeprojekte anzutreiben, können auf dieser Website alle möglichen Informationen finden. Wir haben in der Werkzeugkiste alle Instrumente versucht, so klar wie möglich zu systematisieren und für die Kommunen zu beschreiben. Wir haben alle Finanzierungsmöglichkeiten beschrieben, allerdings nur bundesweite Förderungen.

Sprecher:

Der Handlungsbedarf sei groß.

O-Ton Elena Cantos:

Ungefähr 40 Prozent der energiebedingten Emissionen bundesweit kommen aus dem Wärmebereich.

Sprecher:

Das Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik in Kassel hat für das Projekt 30 Kommunen nach ihren Problemen bei der Wärmewende befragt. Am häufigsten genannt wurden: Personalmangel und die rechtlichen Rahmenbedingungen. Ähnlich äußert sich Heidelbergs Umwelt- und Klimaschutzbürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain, und zwar nicht nur in Bezug auf das Thema Wärme.

O-Ton Raoul Schmidt-Lamontain.:

Der viel größere Hemmschuh als die finanziellen Ressourcen ist tatsächlich die Gesetzgebung.

Sprecher:

Er kritisiert das Erneuerbare-Energien-Gesetz, das Gebäudeenergiegesetz und auch die Straßenverkehrsordnung, die immer noch zu autofokussiert sei. Ähnliche Kritik übt auch Fahrradaktivist Heinrich Strößenreuther: Für ihn sei das strukturelle Haupthindernis für die Verkehrswende:

O-Ton Heinrich Strößenreuther:

Ganz klar der Personalmangel. Denn Geld wird ja in großen Mengen ausgegeben.

Atmo:

Autoverkehr

Sprecher:

Allerdings eben vor allem für die Autoinfrastruktur. Mit mehr Personal könne eine Kommune auch neue Fördertöpfe anzapfen. Schmidt-Lamontain sagt dasselbe. Die Fahrradbeauftragte des Landkreises Konstanz hielt 2020 in einem Interview mit der Zeitschrift Fairkehr sogar fest, wegen des Personalmangels könne sie gar nicht so viel Geld ausgeben, wie sie dürfte.

Der Heidelberger Klimabegehren-Aktivist Michael Halfmann stellt beim Klimaschutz selbst einen hohen Anspruch an seine Stadt, sieht aber die kommunalen Aktivitäten sehr kritisch.

O-Ton Michael Halfmann:

Ich seh halt noch nicht wirklich, dass es sich in den Zahlen widerspiegelt. Vor allem wenn man sagt, seit den 90er-Jahren. Wenn man sich die Entwicklung der CO₂-Emissionen anschaut, ist da nur ein ganz leichter Rückgang für Heidelberg. Was ich auch gelernt hab von einer Expertin vom IFEU-Institut, dass dieser Rückgang hauptsächlich dem zuzuschreiben ist, dass sich der bundesweite Strom-Mix geändert hat.

Sprecher:

Die genannte Expertin ist Eva Rechsteiner. Sie arbeitet am Heidelberger IFEU, dem Institut für Energie- und Umweltforschung, und bestätigt Halfmanns Aussage, allerdings nur mit Bezug auf die letzten paar Jahre. Seit den 1990-ern habe

Heidelberg immerhin in einem Teilbereich wirklich etwas geleistet, hält die studierte Umwelt- und Energiemanagerin fest.

O-Ton Eva Rechsteiner:

Wenn man sich die kommunalen Einrichtungen anschaut, und was Heidelberg da geschafft hat im Bereich Sanierung, ist es tatsächlich Vorreiter. Da gibt's wenig Kommunen, die schon in der frühen Zeit angefangen haben, kommunales Energiemanagement einzurichten und auch entsprechend Sanierungen durchzuführen, und das sieht man jetzt auch an dem Energieverbrauch und den Treibhausgasemissionen. Da sehen wir einen Abwärtstrend.

Sprecher:

Doch in den letzten zehn Jahren stagnieren Heidelbergs CO₂-Emissionen. Pro Kopf seien sie zwar leicht gesunken, sagt Eva Rechsteiner, gleichzeitig habe es aber einen starken Bevölkerungszuwachs gegeben. Das IFEU analysiert seit vielen Jahren Heidelbergs Klimaschutzbemühungen. Eva Rechsteiner erarbeitet aber auch für andere Kommunen Klimaschutzkonzepte und stellt nicht nur in Heidelberg eine neue Entwicklung fest:

O-Ton Eva Rechsteiner:

Vor allem in den letzten anderthalb Jahren ist der große Trend dahingehend, dass die Ziele vorgezogen werden sollen. Das ist halt von vielen Kommunen einfach die Reaktion auf unter anderem Bewegungen wie Fridays For Future und ein verstärkter Druck.

Sprecher:

Realistisch seien vorgezogene Ziele selten, aber sie findet sie notwendig, damit überhaupt etwas ambitioniertes unternommen wird. Sie spricht ebenfalls den Personalmangel als großes Hindernis für den kommunalen Klimaschutz an, betont aber, anders als ihr Umweltbürgermeister, auch die gravierenden finanziellen Probleme. Die meisten Kommunen seien nicht so wohlhabend wie Heidelberg. Eine Lösung sieht sie in dem von German Zero und den Klimaschutzbegehren gemachten Vorschlag, wonach der Bund Geld aus der neuen CO₂-Steuer an die Kommunen verteilen soll, damit die ihre eigene Energiewende bewerkstelligen können. Eva Rechsteiner ist überzeugt: Aus eigener Kraft kriegen die Kommunen keine ausreichend schnelle Energiewende hin.

Atmo:

Autoverkehr

Sprecher:

Kann wenigstens in Heidelberg im Zusammenspiel von Verwaltung und Klimaschutzgruppen das Ruder herumgerissen werden? Aktivistin Friederike Benjes ist jetzt schon frustriert.

O-Ton Friederike Benjes:

Jetzt hatten wir ein sehr enttäuschendes Gespräch mit unserem Klimabürgermeister. Da hab ich mir wirklich mehr erhofft. Er sagte, dass er das zwar toll findet und natürlich dafür ist, aber er hält es für unrealistisch, 2030 klimaneutral zu sein. Er hält

sogar 2050 für eigentlich kaum machbar. Damit reißen wir das Pariser Klima-Abkommen, damit reißen wir eigentlich alles, die 1,5 Grad.

Musikakzent

Sprecher:

Wie passt das zu den wiederholten Äußerungen von Oberbürgermeister Eckart Würzner, der die klimaneutrale Stadt schon für 2030 anpeilt? Die Pressestelle der Stadt antwortet darauf etwas ausweichend, Beschlusslage sei, dass die CO₂-Emissionen 2030 um die Hälfte gegenüber 1987 reduziert sein sollen. Sie bestreitet nicht, dass der Umweltbürgermeister selbst das Zieljahr 2050 als „kaum machbar“ bezeichnet haben soll. Fazit: Trotz 30 Jahren Klimaschutzdiskurs der Heidelberger Stadtverwaltung wird die Solarstromerzeugung in der Stadt auch mittelfristig nur ein paar Prozent des jährlichen Strombedarfs betragen; das kommunale Wohnungsunternehmen hat sich bisher nicht sonderlich dafür interessiert; eine Solaranlagenpflicht für Neubauten gibt es erst seit 2020; viel zu wenige Gebäude werden energetisch saniert; noch 2015 begann die langfristig angelegte Lieferung von Fernwärme aus einem neuen Kohlekraftwerksblock; und ein umfassendes Konzept für eine Ausweitung des Fahrradverkehrs gibt es immer noch nicht.

Wenn diese Stadt sich als Vorreiterin inszenieren kann, spricht das Bände über den Zustand der kommunalen Energiewende in Deutschland. Dieser Zustand verwundert nicht angesichts der Erkenntnis, dass es in den Verwaltungen kaum sachkundige Leute für eine ökologische Wende in der Verkehrs- und Wärmeplanung gibt, oder auch für eine ordentliche Photovoltaik-Kampagne. Friederike Benjes spricht die entscheidende Frage aus:

O-Ton Friederike Benjes:

Wenn ne Stadt wie Heidelberg, die wirklich wohlhabend ist, die kaum Industrie hat – also nicht, wo man sagen würde, da ist es schwierig mit der Umstellung – wenn so ne Stadt das nicht hinbekommt, wer denn dann?

Sprecher:

Vielleicht Tübingen. Dort hat der Stadtrat im November 2020 einstimmig ein Konzept für die Klimaneutralität bis 2030 beschlossen. Er nennt es das bundesweit ehrgeizigste. Tübingen will sich bei Bund und Land als „Klimaschutzmodellkommune“ bewerben, um Sonderrechte zu bekommen. Damit soll dann etwa ein Zwang zum Austausch aller Ölheizungen bis 2030 möglich sein, sowie eine generelle Dachsolaranlagenpflicht. Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer von den Grünen hat in Sachen Klimaschutz seine eigene Partei scharf kritisiert. Die Zweimonatszeitschrift Greenpeace Magazin zitierte ihn in ihrer März-Ausgabe mit den Sätzen: „Mit dem Thema Klimaschutz konntest du auf den Parteitag in den letzten Jahren keinen Hund mehr hinter dem Ofen hervorlocken. Wenn die Partei nicht bald Ernst macht, droht ihr die Spaltung.“

Atmo:

Demonstrationschor

Sprecher:

Bisher haben offenbar alle in den Städten herrschenden Parteien der Energiewende nicht die höchste Priorität eingeräumt. Aber von der Straße kommen neue Impulse für einen schnellen Wandel. Ohne sie wird es nicht gehen.

Atmo:

Demonstrationschor
