

Mit der WGD zur Klimaneutralität



Der Weltklimarat setzt uns das Ziel, die Erderwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen. Dazu muss der CO₂-Ausstoss der Menschheit ab sofort deutlich sinken, so dass es ab 2050 netto keine Emissionen mehr gibt (Klimaneutralität). Das ist ehrgeizig.

Die WGD nimmt diesen Ehrgeiz auf und fragt sich, welcher Handlungsbedarf sich daraus für die Politik einer Stadt wie Darmstadt ergibt. Was können wir konkret im Lokalen für das Klima tun?

Klammert man einmal die Sonderthemen Landwirtschaft, Industrie und zentrale Energieerzeuger aus, so werden auf kommunaler Ebene besonders die Bereiche Wohnen und Hauswärme, dezentrale Stromerzeugung und -verteilung, Verkehr, sowie Wohnen und Siedlungsstruktur im Vordergrund stehen.

Bisher heizen wir unsere Wohnungen überwiegend mit fossilen Brennstoffen (Heizöl und Erdgas). Um Wärme künftig klimaneutral zu gewinnen, muss auf völlig neue Heizsysteme umgestellt werden. Das bedingt den kompletten Austausch bestehender Anlagen durch elektrische oder mit erneuerbarem Wasserstoff betriebene Wärmepumpen und die Nutzung von Solarenergie (Warmwasserkollektoren). Die Umstellung wird teuer. Um dies für den Bestand an Wohnanlagen sozial verträglich umzusetzen, sind neue Finanzierungsmodelle unter Beteiligung des Bundes und des Landes erforderlich, da hierfür weder die Leistungskraft der Privaten (Eigentümer/Mieter), noch die des Stadthaushalts ausreichen. Immerhin kann die Stadt bei Neubauten und beim periodischen Austausch von Heizungen regulatorisch eingreifen.

Der Einsatz effizienterer Heizungssysteme sollte mit einer besseren Dämmung der Häuser flankiert werden. Für Neubauten ist das durch die Verwendung wärmeisolierender Bausteine unproblematisch und auch nicht wesentlich teurer, aber auch bei Häusern im Bestand lässt sich die klimaneutrale Sanierung heute mittels neuer Dämmstoffe, Fenster, Be- und Entlüftung und Wärmetauschern bewältigen. Unter klimatischen Gesichtspunkten muss gesehen werden, dass

bestimmte Dämmmaterialien – insbesondere das beliebte, billige Styropor oder Polyurethan – nicht nur bei der Produktion erhebliche Umweltschäden verursachen, sondern auch bei ihrer später zwangsläufig anfallenden Erneuerung und Entsorgung. Auch hier kann und sollte die Stadt regulierend eingreifen, so dass nur umweltverträgliche Materialien aus natürlich nachwachsenden Rohstoffen zur Isolierung verwendet werden.

Darüber hinaus gibt es Forderungen, kommunale klimaneutrale Fernwärmesysteme auf der Basis von Solarenergie, Erdwärme, industrieller Abwärme oder „grünen Brennstoffen“ (Wasserstoff, Biogas und Biomasse) einzurichten, um ganze Stadtteile mit Wärme versorgen zu können. Die WGD hält das zwar für wünschenswert, in Anbetracht der Verschuldung der Wissenschaftsstadt aber derzeit für illusorisch – zumindest für die nächste Wahlperiode. Immerhin könnte die Stadt bereits jetzt Wärmeleit- und -entwicklungspläne für Neuan siedlungen erstellen und dafür die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen. Eher wie net!

Was die Stromerzeugung und -verteilung angeht, so mag die Umstellung der Energieerzeugung durch Ausbau von Stromnetzen außerhalb der politischen Kompetenz der Stadt liegen; die konsequente Förderung partizipativer Geschäftsmodelle für eine dezentrale Erzeugung, Speicherung und Verteilung regenerativer Energien sowie das Schaffen von Anreizen für Photovoltaikanlagen auf Dächern, Parkplätzen, Verkehrsanlagen und an Fassaden müssen aber Teil einer städtischen Klimapolitik sein. Dabei muss die frühere Festpreispolitik für regenerativen Strom durch flexible Tarife ersetzt werden. Und die Einspeisung auch kleinerer Mengen von Strom in das Netz muss sich für die privaten Erzeuger – mittels digitaler Optimierung dezentraler Erzeugung und Einspeisung – („Smart Grid“) wieder lohnen. Eher wie net!

Eine besondere Herausforderung stellt sich durch die E-Mobilität – wenn sie denn bis 2050 durchhält und nicht durch alternative Antriebsformen wie synthetischen Diesel oder Wasserstoff verdrängt wird. Das bedeutet für die Stadt und die ENTEGA erhebliche Investitionen in die Infrastruktur, besonders in sehr verdichteten Stadtteilen wie Bessungen oder dem Woogs-Viertel. In diesem



Zusammenhang ließen sich möglicherweise Parkraumraumbewirtschaftung und Elektro-Versorgungssicherheit verbinden, indem man an Parkplätzen Steckdosen einrichtet, über die abgestellte Fahrzeuge nachts zu günstigen Tarifen ihre Batterien mit „grünem Strom“ aufladen können. Elektroautos sind letztlich nur so sauber wie der Strom, den sie laden.

Das 1,5-Grad-Ziel erfordert insgesamt eine Reduktion der Treibhausgasemission des Verkehrs von etwa 90 Prozent. Und PKWs haben immer noch einen Anteil von fast 80 Prozent am Personenverkehr. Hierin liegt eine besondere Herausforderung für die Verkehrspolitik der Städte und Gemeinden.

Die WGD ist überzeugt davon, dass ein Großteil der Reduktion durch Verminderung des Verkehrs und durch E-Mobilität erreicht werden kann (siehe „Die WGD stellt sich dem Individualverkehr“). Das wird nur dann gelingen, wenn u.a. die Hürden, die das Personenbeförderungsgesetz im Interesse des Taxigewerbes aufgestellt hat, beseitigt werden. Dann könnte ein in Darmstadt noch zu schaffender integrierter ÖPNV durch ein sich der Nachfrage anpassendes Minibus-System ergänzt werden, das sich auf digitale „call-on-demand“-Signale selbst steuert. Voraussetzung dafür ist ein leistungsfähiges ÖPNV-Basisnetz, ein „backbone“, das Fahrzeuge auf Normalspur- und Schmalspurschienen (Bahn und Straßenbahn) mit Stadt- und Überlandbussen nahtlos integriert und mittels eines verkehrsmittelübergreifendes digitales Mobilitätsmanagement optimiert. Leider stehen die Chancen dafür im Moment bei Grün/Schwarz schlecht. Das ÖPNV-Konzept der Stadt wird von HEAG mobilo diktiert und ist damit interessengebunden. Dies ist suboptimal und muss durch die Monopolisierung der Straßenbahn in eine Sackgasse geraten. Eher wie net!

Was für den ÖPNV gilt, gilt auch für den Individualverkehr: Auch dieser wird sich durch das Angebot an neuen Verkehrsmitteln (E-Fahrräder, E-Scooter) und über „auf Zuruf“ buchbare Fahrgemeinschaften oder Ride-Sharing entspannen. Hinzu treten wohl auch Verhaltensänderungen durch Video-Konferenzen, eine Tendenz zum „home office“ und auch Formen dezentralisierten Unterrichts und der Wissensaneignung in Schulen und Universitäten. Das reduziert nicht nur den Verkehr, sondern auch den Flächenbedarf für Parkplätze. So wird sich die vielbeschworene Verkehrswende wohl über technische Neuerungen und die Digitalwirtschaft unter günstigen Rahmenbedingungen zu einem großen Teil alleine einstellen.

An diesen Rahmenbedingungen muss die Wissenschaftsstadt aber noch arbeiten. Sie erreicht dies nicht nur durch ein vernetztes ÖPNV-Angebot, sondern

auch durch eine bessere Verteilung von Verkehrsflächen zwischen Auto, Fahrrad, Scooter und Fußgängern; durch Reduzierung des Gehwegparkens; durch die bevorzugte Vergabe von Flächen für Carsharing; durch verbesserte Anbindung des Umlands; oder durch den Ausweis von Spielstraßen. Auch erlaubt die Hinwendung von immer saubereren und leiseren Produktionsprozessen eine Aufhebung der Trennung von Gewerbe- und Wohngebieten, was sich für den Verkehr entlastend auswirken kann. Dabei ist zu beachten, dass der Umbau des Verkehrssystems sozial verträglich bleibt. Dies verlangt nicht nur ein entsprechendes Tarifsystem, das die Nutzung des ÖPNV-Systems begünstigt, sondern auch Verlässlichkeit der Verbindungen und kurz getaktete Wege.

Nicht nur das Weltklima ist für das Wohlbefinden der Menschen von Bedeutung, sondern auch lokale mikroklimatische Bedingungen. Hier spielt für Darmstadt der Wald eine herausragende Rolle, aber auch die Siedlungsstruktur und das Wohnen. Zu Recht weist eine am 20.10.2020 im DE erschienene Kritik des städtischen Masterplans und seiner Verdichtungsstrategie auf den Wert von Luftleit- und Kaltluftbahnen hin. Diese stellen Lebensadern für unsere Stadt dar, deren Abschnüren bei weiterem Wachstum die Lebensqualität der Menschen wesentlich beeinträchtigt. Die WGD erinnert daran, dass die Stadt Darmstadt mit dem Klimagutachten von 2017 eine wertvolle Blaupause für eine nachhaltige Stadtentwicklung besitzt und lehnt die am Masterplan ausgerichtete Verdichtung des Wohnens ab. Eher wie net!

Zum gesunden lokalen Klima gehört auch die konsequente Begrünung der Stadt durch eine Netz von Grün- und Freiflächen u.a. mit Starkregenauffang- und -versickerungsflächen, was auch dem Biotop- und Artenschutz dient.

Die WGD setzt sich nach ihren Statuten auch für die Einrichtung eines Klima-Bürgerrats in Darmstadt und im Landkreis ein. Dieser kann im Zusammenhang mit dem Klimaschutz eine bedeutende, dauerhaft begleitende und nachhaltige Rolle spielen. Der Klima-Bürgerrat sollte mit Unterstützung der Wissenschaft ein Pflichtenheft für politische Parteien, Gruppierungen und Akteure erstellen, in dem er seine Erwartungen an die Politik formuliert und konkrete Maßnahmen vorschlägt, die zur Erreichung der Klimaziele beitragen.

Die Klimakrise wartet nicht –WGD wählen! Eher wie net!

V.i.S.d.P.: Der Vorstand der Wählergemeinschaft Darmstadt (WGD) e.V.
Frankfurter Landstraße 242, 64291 Darmstadt; <http://wgd-darmstadt.de>

