

KLIMASCHUTZSTRATEGIE: ENQUETE-KOMMISSION STELLT IHREN ABSCHLUSSBERICHT VOR

VON JOERG HELGE WAGNER

Eineinhalb Jahre lang haben auf Initiative der CDU neun Abgeordnete der Bürgerschaft und ebenso viele externe Sachverständige beraten, was Bremen tun kann, um den Klimawandel zu bremsen. In einem 370 Seiten starken Bericht werden nun Vorschläge für politische Maßnahmen gemacht. Wir fassen die wichtigsten zusammen.

Energie- und Abfallwirtschaft

Angestrebt wird ein Kohleausstieg schon 2023. Hilfsweise könne man Gaskraftwerke als Übergangslösung einrichten – möglichst schon so, dass sie später ohne Weiteres mit Wasserstoff betrieben werden könnten. Das Kraftwerk in Farge soll möglichst schnell auf Biomasse (Altholz) umgestellt werden.

Die Windkraftanlagen sollen auf eine Kapazität von bis zu 400 Megawatt ausgebaut werden. Dazu müssten unter anderem neue Anlagen in Gewerbegebiete integriert werden. Zudem kommen laut Kommission auch Anlagen in Landschaftsschutzgebieten in Betracht. Ausdrücklich wird eine frühzeitige Bürger-Beteiligung gefordert.

Die Kapazität der Fotovoltaik-Anlagen (Sonnenenergie) soll auf 1000 Megawatt gesteigert werden. Das will man unter anderem durch eine Pflicht zur Installation und zum Betrieb von Fotovoltaik-Anlagen ab 2023 „auf allen geeigneten Dachflächen“ erreichen. Ausnahmen aus wirtschaftlichen oder Denkmalschutzgründen sind vorgesehen. Bei Neubauten müssen mindestens 70 Prozent der Bruttodachfläche eines Gebäudes mit Solarzellen bedeckt sein. Zudem will man mit einem Förderprogramm dafür sorgen, dass möglichst viele Pkw-Stellplätze mit Solaranlagen überdacht werden.

Grüner Wasserstoff soll zügig produziert und eine entsprechende Infrastruktur aufgebaut werden. Das betrifft den Bau von Elektrolyse-Anlagen beim Stahlwerk Bremen und beim Kraftwerk Mittelsbüren sowie im Fischereihafen Bremerhaven bis spätestens 2030.

Die Abfallwirtschaft soll komplett klimaneutral werden, indem sämtliche Sammelfahrzeuge auf Elektro- oder Wasserstoffbetrieb umgestellt werden. Die Kapazität der Müllheizkraftwerke wird hochgefahren.

Industrie und Wirtschaft

Im Mittelpunkt steht hier das Stahlwerk Bremen als der mit Abstand größte CO₂-Verursacher. Der mit Koks betriebene Hochofen 3 soll 2026 durch eine Direktreduktionsanlage mit Elektrolichtbogenofen ersetzt werden. Kosten und Stromverbrauch sind zwar enorm, reduzieren aber den Ausstoß der gesamten bremischen Treibhausgase schon einmal um 16 Prozent. Deshalb müsse der Senat für eine „schnellstmögliche Planung und Genehmigung“ zur Anbindung an das



Die Klima-Enquetekommission stellt ihren Abschlussbericht vor: vorne der Vorsitzende Martin Michalik (CDU), daneben sein Stellvertreter Carsten Sieling (SPD). FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

Die Empfehlungen

380-Kilovolt-Netz sorgen. Gleiches gelte für den Auf- und Ausbau eines Wasserstoffnetzes. In einem zweiten Schritt soll bis spätestens 2032 der größere Hochofen 2 entsprechend ersetzt werden, was den bremischen CO₂-Ausstoß dann schon um 50 Prozent senken würde. Parallel dazu will man andere Anlagen der Stahlindustrie schnellstmöglich auf den Betrieb mit Wasserstoff „oder anderen grünen Gasen“ umrüsten.

In der Auto- und Luftfahrtindustrie sowie beim Schiffbau geht es vor allem um die Förderung alternativer Antriebe sowie die Forschung an neuen und/oder leichteren Materialien. Bei der Keramikindustrie will man die Industrieabwärme in die kommunale Wärmeversorgung einbinden.

Gewerbegebiete sollen durch entsprechende Energieversorgung und Sharing-Angebote beim Verkehr klimafreundlich werden. Unternehmen, die sich ansiedeln wollen, müssten laut Kommission Konzepte vorlegen, wie sie bis 2035 klimaneutral sein wollen. Sie sollen sich „so weit möglich“ zur Nutzung regenerativer Energien verpflichten.

In einem verbindlichen Plan müsse zudem der Senat festlegen, wie öffentliche Unternehmen des Landes und der Stadtgemeinden bis 2032 klimaneutral gestaltet werden sollen. In den Häfen bedeutet dies vor allem

Umstellung auf E-Antriebe bei der Ladeinfrastruktur (Container-Carrier), eine klimaneutrale Landstromversorgung der Schiffe, Bunker für klimaneutrale Kraftstoffe („grünes Methanol“) und Aufbau einer Versorgung mit Wasserstoff.

Gebäude und Wohnen

Die Sanierung bestehender Gebäude soll mit Förderprogrammen deutlich beschleunigt werden. Das betrifft vor allem den Ausbau von erneuerbaren Heizungsanlagen, insbesondere Wärmepumpen. Neubaugebiete sollen „ab sofort“ ganz ohne fossile Wärmeträger wie Kohle, Heizöl, Erd- und Flüssigerdgas, aber auch ohne Biomasse-Heizungen auskommen müssen. Beim Verkauf städtischer Grundstücke sowie beim Abschluss von städtebaulichen Verträgen müssten eine komplett erneuerbare Wärmeversorgung und die Nutzung von Solarenergie im Vertrag verankert werden.

Für die öffentlichen Gebäude wird dem Senat ein „verpflichtender Sanierungsfahrplan“ empfohlen, um den Bestand bis 2035 möglichst klimaneutral auszubauen. Ziel sei, ab 2023 eine Sanierungsquote von drei Prozent jährlich zu erreichen und ab 2025 möglichst fünf Prozent. Dazu gehören für die Kommission die Entseelung von Flächen,

Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, aber auch Nutzung von hellen Baumaterialien und Hitzeschutz an öffentlichen Gebäuden.

Mobilität und Verkehr

Vorrang haben der Ausbau der Bus- und Straßenbahnlinien, vor allem in den Randgebieten. Dazu gehört die Taktverdichtung, die sich auch an den Arbeitszeiten bei großen Arbeitgebern und in den Gewerbegebieten orientieren soll. Am Ende soll der ÖPNV völlig ticketlos sein. Den Straßenraum will man zugunsten des Umweltverbunds (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) „umverteilen“. Ein deutlicher Ausbau von Carsharing, Bikesharing und E-Rollern soll den „motorisierten Individualverkehr“ zurückdrängen. Wer seinen Führerschein abgibt, erhält für zwei Jahre ein kostenloses ÖPNV-Ticket.

Autofreie Quartiere sollen entstehen, indem die Verpflichtung zum Bau von Pkw-Stellplätzen „merklich reduziert wird“. Öffentliche Parkplätze sollen zudem jährlich weiter verringert werden (siehe auch Bericht unten). Dafür will man das Bewohnerparken „auf die gesamten Stadtgebiete“ ausweiten – und die Kosten dafür erhöhen: „Generell starten die Gebühren für nachbarschaftliches Bewohnerparken bei 100 Euro/Jahr 2022 und 365 Euro/Jahr 2030, jeweils mit höheren Preisen für bestimmte Gewichtsklassen.“

ANZEIGE

SPD trägt Verkehrspläne nicht mit

VON JOERG HELGE WAGNER

Auf 1000 Einwohner kommen im Land Bremen derzeit 437 Pkw – diese Zahl soll nach dem Willen der Enquete-Kommission zum Klimaschutz bis 2030 auf 300 Fahrzeuge sinken und bis 2038 sogar auf nur noch 150. „Das entbehrt aus Sicht der SPD jeglichen Realismus und jeglicher Plausibilität“, heißt es dazu in einem Sondervotum der Bürgerschaftsfraktion, das Bestandteil des Abschlussberichts ist.

„Die Mobilitätswende erfordert eine kompromisslose Konzentration auf CO₂ Reduzierung und keine Vermischung mit anderen stadtentwicklungspolitischen Zielen“, betont der SPD-Abgeordnete Carsten Sieling als stellvertretender Vorsitzender der Kommission. Deshalb müsse Abschied genommen werden von der Vorstellung, dass eine autofreie Innenstadt allein der Schlüssel für die Verkehrswende sei.

Probleme beim Parkraum

Vor allem der Antriebswechsel sei entscheidend: „Einschränkungen der Mobilität sind keine tragfähige Antwort auf die Herausforderungen“, stellen die Sozialdemokraten klar. Sie fordern stattdessen einen zügigen Ausbau der Ladesäulen für Autos mit E-Motor und dann auch für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge. Hier könne man in kommunaler Regie den Abschied vom Verbrennungsmotor und den Umstieg auf E-Mobilität für die Autofahrer erleichtern, heißt es aus der Fraktion. So würde der Pkw-Verkehr bereits bis 2035 weitgehend klimaneutral, unabhängig von der Zahl der Autos und der gefahrenen Kilometer.

Abgelehnt wird eine Mobilitätswende durch Druck auf die Pkw-Besitzer. Solche „Push-Maßnahmen“ – wie ein Bewohnerparkausweis für 365 Euro im Jahr ohne Parkplatzgarantie – würden im Bericht der Enquete „überbewertet“. Überhaupt will die SPD die Parkraumbewirtschaftung ganz vom Klimaschutz entkoppeln: Vielmehr gehe es um Stadtentwicklungspolitik und darum, für

die Anwohner „die Chance zu vergrößern, einen wohnnahen Parkplatz zu finden“.

Die Kommission empfehle hingegen sogar eine jährliche Reduzierung der vorhandenen Parkplätze um drei bis sechs Prozent. „Dabei fallen die ohnehin schon weg, wenn wir mehr Ladesäulen und Carsharing-Plätze einrichten“, sagt Sieling. Sinnvoll sei deshalb der Bau von Quartiersgaragen, die möglichst auch mit Ladesäulen ausgestattet sind.

Bei den Grünen wiederum verweist man darauf, dass die Wende hin zu komplett erneuerbaren Energien leichter und schneller zu vollziehen sei, wenn man nur die Hälfte des aktuellen Pkw-Bestands auf E-Antriebe umstellen müsse. Hier seien sich die Vertreter von Grünen, CDU, Linken und alle externen Sachverständigen einig.

Besonders empört die Genossen, wie die Klima-Kommission das Bewohnerparken einführen will: ohne Beteiligung der Beiräte, nur durch einen flächendeckenden Beschluss der Bürgerschaft. Das widerspreche einem Parlamentsbeschluss vom Ende vorigen Jahres, der dies ausdrücklich von der Zustimmung der Beiräte abhängig mache. Folglich lehnt die SPD diese Empfehlung der Kommission ab.

Genauso entschieden spricht man sich gegen „Gedankenspiele“ über generelle Stra-

ßennutzungsgebühren, eine City-Maut oder weitere örtliche Zufahrtssperren aus – Schritte, die auch die CDU mitträgt. Bei den Christdemokraten hält man das SPD-Votum für einen „Paukenschlag“, der sich „komplett gegen die Verkehrswende“ richte.

Die SPD befürchtet jedoch den Widerstand der Betroffenen, wenn der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) nicht „tatsächlich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in ihren Quartieren abdecken“ könne. Da hat man erhebliche Zweifel, die man mit Zahlen unterfüttert. Die durchschnittliche Fahrstrecke zur Arbeit in der Stadt Bremen betrage 15,3 Kilometer. Schnelligkeit und Komfort des Verkehrsmittels seien hier entscheidend: „Die hohen Quoten der Pkw-Nutzung, die in der Regel die teuerste ist, deuten deshalb darauf hin, dass der Umweltverbund nicht mit dem Auto mithalten kann.“

„Nicht solide darstellbar“

Das gelte vor allem, wenn das Ziel in den Stadtbezirken Ost oder Süd liegt, „wo insbesondere das verarbeitende Gewerbe mit seinen hohen Pendlerquoten angesiedelt ist“. Entsprechend nutzen 72 Prozent der Einfeldler nach Bremen das Auto, in Bremerhaven seien es sogar 86 Prozent. „Das Zentrum der Stadt Bremen ist für Pendler bereits gut ohne Pkw zu erreichen, während das in den äußeren Teilen der Stadt nicht der Fall ist“, stellt die Fraktion fest. Die von der Kommission angestrebte Reduzierung der Pkw-Fahrten um 50 Prozent sei angesichts dessen „nicht solide darstellbar“.

In diesem Zusammenhang erklärt man auch die gerne bemühten Beispiele Amsterdam und Kopenhagen als untauglich für Bremen. Hier liege nämlich die längste Ausdehnung bei mehr als 40 Kilometern und nicht bei zehn oder 15. Abgesehen davon seien Bremens finanzielle Möglichkeiten erheblich kleiner als jene der beiden Hauptstädte. Statt aufs Ausland zu schauen, fordern die Sozialdemokraten „eine stärker kooperativ ausgelegte Verkehrspolitik“, die gemeinsam mit den Nachbarregionen Angebote entwickelt.



Anwohnerparken und die Verknappung von Parkraum sind keine geeigneten Mittel für den Klimaschutz, meint die SPD-Bürgerschaftsfraktion. FOTO: FRANK THOMAS KOCH

BREPARK
NÄHER DRAN

IHR PARKPLÄTZCHEN FÜR DIE WEIHNACHTSZEIT

Wir wünschen Ihnen einen entspannten Einkauf in der Bremer City.

www.brepark.de