



„Energiewende jetzt!“

10-Punkte-Plan für ein CO₂-neutrales Düsseldorf

Das „Aktionsbündnis Sauberer Strom am Rhein – ASTR(H)EIN“ setzt sich seit 2007 für eine zukunftsfähige Energiepolitik in der Landeshauptstadt Düsseldorf ein. Seine Forderungen nach einem Stopp aller Planungen für ein Steinkohlekraftwerk im Hafen und für ein umfassendes Klimaschutzkonzept, das konkrete Wege zu einem CO₂-neutralen Düsseldorf bis zur Mitte dieses Jahrhunderts aufzeigt, finden in Politik und Bevölkerung breite Unterstützung.

Mit dem Ratsbeschluss vom 5. Februar 2009 haben sich die Fraktionen in aller Deutlichkeit für eine kohlefreie Energieversorgung ausgesprochen. Der von Oberbürgermeister Dirk Elbers einberufene so genannte „Energiegipfel“ am 8. Juni 2009 hat mit der Formulierung des Ziels eines CO₂-neutralen Düsseldorf eine ASTR(H)EIN-Forderung aufgegriffen.

Mit dem Programm "Die Schöpfung bewahren – 30 Initiativen für den Klimaschutz in Düsseldorf" vom Februar 2008 hat die Stadt Düsseldorf erste Schritte auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Kommune eingeleitet, was ausdrücklich zu begrüßen ist.

Doch derzeit liegen die Kohlendioxid-Emissionen der Düsseldorferinnen und Düsseldorfer mit etwa 10 Tonnen pro Kopf und Jahr im Bundesdurchschnitt und damit noch immer weit von einem nachhaltigen Niveau von maximal 2,5 Tonnen entfernt. Weitere Maßnahmen sind deshalb erforderlich, um das Ziel eines CO₂-neutralen Düsseldorf bis zur Mitte des Jahrhunderts bilanziell zu erreichen.

ASTR(H)EIN schlägt hierzu den folgenden *10-Punkte-Plan für ein CO₂-neutrales Düsseldorf* vor:

1. Klimaschutzkonzept erarbeiten – Bürgerinnen und Bürger beteiligen

Auf der Grundlage einer alle Sektoren umfassenden kommunalen CO₂-Bilanz wird ein Klimaschutzkonzept aufgestellt, das in einem partizipativen Verfahren mit Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung erarbeitet und umgesetzt wird. Die durch Ratsbeschlüsse verbindlich festgelegten Maßnahmen sind in Fünfjahresschritten zu realisieren, wobei der Erfolg durch ein begleitendes Monitoring kontrolliert wird. Ziel ist ein (bilanziell) CO₂-neutrales Düsseldorf bis zum Jahre 2050. Als Zwischenschritt wird eine 40prozentige CO₂-Reduktion bis 2020 angestrebt.

2. Stadtwerke rekommunalisieren – virtuelles Kraftwerk statt Kohlekraftwerk aufbauen

Die Landeshauptstadt Düsseldorf nutzt weiterhin alle Möglichkeiten zur Verhinderung eines Steinkohlekraftwerks im Hafen. Stattdessen wird das Konzept eines „virtuellen Kraftwerks“ verfolgt. Dieses beinhaltet den Bau und den Betrieb von kleinen, dezentralen Stromerzeugern, wie zum Beispiel Photovoltaikanlagen, Wasserkraftwerken, Biogasanlagen, Windenergieanlagen und Blockheizkraftwerke kleinerer Leistung in einem Verbund. Dieses „virtuelle Kraftwerk“ bedarf einer intelligenten Steuerung und Lastverteilung (*Smart Grid*). Für die Übergangszeit wird der Gasblock E in der Lausward mittels eines umfassenden Retrofit-Programms ertüchtigt. Um wieder stärker auf die Geschäftspolitik der Stadtwerke Düsseldorf AG Einfluss nehmen zu können, erwirbt die Stadt die Mehrheit der Anteile an diesen.

3. **Energiesparpotenziale erschließen**

Die größten Hebel zur Minderung der CO₂-Emissionen sind neben der CO₂-armen Energieerzeugung die Wärmedämmung der Gebäude und der Einsatz sparsamer Elektrogeräte und Beleuchtungssysteme. Die Substitution von Strom zur Kälteproduktion durch Kältenetze sowie die verstärkte Nutzung von Solarthermie zur Warmwasserbereitstellung können wichtige Beiträge liefern. Der Wärmebedarf in Gebäuden kann durch Wärmedämmung (Passivhaus-Standard und besser) um 80 Prozent reduziert werden; im Strombereich sind Einsparungen von bis zu 40 Prozent möglich. Solche Konzepte lassen sich bereits heute wirtschaftlich realisieren.

Diesbezüglich kommt den städtischen Einrichtungen und Beteiligungen eine Vorbildfunktion zu, die sich in einem entsprechenden *Programm „CO₂-optimierte Gebäudesanierung“* niederschlagen muss. Auch das städtische Beschaffungswesen muss konsequent auf die möglichen Einsparpotenziale ausgerichtet werden.

4. **Erneuerbare Energien ausbauen**

Wenn alle Einsparmöglichkeiten genutzt werden, kann der verbleibende Strombedarf zu einem überwiegenden Teil aus regenerativen Quellen gedeckt werden. Hierzu sind vorrangig die regionalen Potenziale auszuschöpfen, v.a. auch in Bezug auf die Photovoltaik („10.000-Dächer-Programm für Düsseldorf“) und die Biomasse. Die städtische Unterstützung von Bürgersolaranlagen ist auszubauen; zur Identifizierung geeigneter Standorte ist ein entsprechendes Dachkataster vorzulegen. Aber auch die Beteiligung an großen On- oder Off-Shore-Windparks außerhalb des Stadtgebiets ist denkbar. Müll ist kein nachwachsender Rohstoff, nur die Müllvermeidung schont das Klima. Die Düsseldorfer Müllverbrennungsanlage leistet deshalb keinen Beitrag zum Klimaschutz. Die städtische Strombeschaffung ist auf zertifizierten Ökostrom auszurichten. Grundsätzlich sind alle kommunalen Investitionen im Hinblick auf ihre Klimawirksamkeit zu prüfen.

5. **Dezentrale Kraft-Wärme-Kopplung forcieren**

Die Zeit der großen Kraftwerke und klassischen Fernwärmenetze ist auch wegen der zu erwartenden drastischen Abnahme des Raumwärmebedarfs vorbei. Dezentralen Blockheizkraftwerken mit Kraft-Wärme-Kopplung (Mikro-KWK; KWK auf Basis von Geothermie, Biogas, etc.) und lokalen Nahwärmeinseln gehört die Zukunft. Diese liefern neben Wärme zugleich Strom. Aber auch die Kältebereitstellung ist zunehmend relevant. Durch den Einsatz von Absorptionskältemaschinen kann die Auslastung dezentraler KWK-Anlagen optimiert und teurer Spitzenlaststrom zum Betrieb von Kältemaschinen eingespart werden. Zur weiteren Planung sind die von der Landeshauptstadt Düsseldorf angekündigten Wärme-, Kühlungsbedarfs- sowie Wärmeerzeugungskataster eine gute Grundlage.

Die Stadt startet eine „BHKW-Offensive in kommunalen Liegenschaften“. In den Stadtteilen werden Bürgerbüros eingerichtet, in denen Hausbesitzer und Mieter über die Möglichkeiten einer Beteiligung an dezentralen BHKW und anderen innovativen Lösungen informiert werden. Ziel ist die Förderung nachbarschaftlicher Netzwerke und Genossenschaften. Hierfür werden Mittel aus dem Innovations- und Klimaschutzfonds bereitgestellt (s. Punkt 9).

6. **Klimaschutz in der Bauleitplanung verankern – kommunalen Planungsspielraum nutzen**

Das Baugesetzbuch ermöglicht die frühzeitige und umfassende Berücksichtigung des Klimaschutzes in der kommunalen Bauleitplanung, wenn diese mit einem „städtebaulichen Erfordernis“ begründet werden. Zulässig sind so z.B. die Festsetzung energieeffizienten Bauens durch die Berücksichtigung passiver Solarenergienutzung, die Vermeidung von Verschattungseffekten oder die Festlegung einer Energiekennzahl, d.h. den maximalen Wärmebedarf pro Quadratmeter und Jahr. Auch sind Vorgaben einer kompakten Bauweise und Festsetzungen hinsichtlich des Einsatzes Erneuerbarer Energien rechtlich zulässig. Ferner sind auch klimaschutzbezogene Festsetzungen von Wärmedämmmaßnahmen, die über die Vorgaben der Energieeinspar-Verordnung (EnEV) hinausgehen, möglich. Bei städtischen Baumaßnahmen und Gebäudesanierungen sollten Regelungen, die deutlich über die EnEV hinausgehen (Passivhausstandard oder besser), selbstverständlich sein.

Einen weiter gehenden Spielraum zur Festlegung von Klimaschutzmaßnahmen als über den Bebauungsplan bieten städtebauliche Verträge gemäß § 11 Baugesetzbuch. Nicht nur die Verpflichtung zur aktiven Nutzung von Solarenergie oder anderen Erneuerbaren Energien, sondern auch solche über die Nutzung von KWK-Anlagen oder Anforderungen an den Wärmeschutz bzw. Heizwärmebedarf (Passivhaus-Standard) werden so möglich. Ein Anschluss- und Benutzungszwang z.B. für bestimmte KWK-Anlagen ist über die Koppelung einer derartigen Pflicht an einen Kaufvertrag über das Baugrundstück zwischen Bauwilligem und Kommune zulässig. Die Stadt Düsseldorf wird aufgefordert, solche klimaschutzpolitischen Festsetzungen bei allen Grundstücksverkäufen zu baulichen Zwecken zu treffen.

7. **Mobilität umwelt- und menschenfreundlich gestalten**

Das Leitbild der „autogerechten Stadt“, das dem Autoverkehr Vorrang vor Bürgerinteressen einräumt, ist nicht zukunftsfähig. Durch die Drosselung und Regulierung des gesundheitsschädlichen Verkehrsaufkommens ließe sich die Lebensqualität in der Stadt spürbar verbessern. Der Kurswechsel zu umweltfreundlicheren Formen der Mobilität ist überfällig und aus Gründen der ungesetzlich hohen Emissionsbelastungen unumgänglich.

Der *Verkehrsentwicklungsplan* (VEP) muss deshalb grundsätzlich auf den Prüfstand gestellt werden. Vom Bau neuer vierspuriger Schnellstraßen wie der L 404n in die Innenstadt muss Abstand genommen werden. Bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen ist stets dem Öffentlichen Verkehr und der emissionsfreien Nahmobilität per Fuß und Rad erste Priorität einzuräumen. Das Angebot im öffentlichen Nahverkehr muss erweitert (mehr Fahrten, mehr Platzkapazität), zuverlässiger (Vorrang an Ampeln, Anschluss-Sicherung) und behindertengerecht (Haltestellenausbau) werden. Autofahrer sollten zum Um- und Ausstieg animiert werden, z.B. mit innovativen Lösungen wie einem „*Mobil statt Auto-Paket*“ oder Kombi-Modellen aus Bahn und Bike. Auch CarSharing muss gefördert werden. Düsseldorf braucht umgehend einen „*Masterplan für umwelt- und menschenfreundliche Mobilität*“, der den Verkehrsplanern einen konkreten Handlungsrahmen für die nächsten fünf Jahre vorgibt.

Durch gezielte Stadtplanung bei Neubauvorhaben und entsprechenden Veränderungen im Bestand muss die Infrastruktur so gestaltet werden, dass die zurückgelegten Wege durch ein Nebeneinander von Wohnen, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und Erholung verkürzt werden.

8. **Energieeffizienz des motorisierten Verkehrs steigern – Luftverkehr reduzieren**

Der Energieverbrauch von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ließe sich schon jetzt durch den Einsatz Sprit sparender Technik um 50 Prozent reduzieren. Einsparpotenziale können so z.B. durch

Gewichtsverringern, Downsizing, Optimierung der Getriebe, Leichtlaufreifen oder Hybrid-Technologie erschlossen werden. Hierbei kommt den städtischen Fahrzeugen eine Vorbildfunktion zu; für Privatpersonen wird ein entsprechendes Beratungsangebot bereitgestellt.

Mittelfristig könnte der verbleibende Verkehr überwiegend mit Elektrofahrzeugen abgewickelt werden. Klimaschutzpolitisch macht dies allerdings nur Sinn, wenn der Strom regenerativ erzeugt und z.B. über ein Netz von Solar-Tankstellen verteilt wird. Weiterer Vorteil: Elektrofahrzeuge können sich auch als Stromspeicher zum Ausgleich von Lastschwankungen in einem auf Erneuerbare Energien ausgerichteten Stromversorgungsnetz eignen.

Der Luftverkehr trägt mit einem rasant steigenden Anteil zum Klimawandel bei. Die Stadt verhindert deshalb den weiteren Ausbau des Flughafens Düsseldorf und weitere Start- und Landegenehmigungen.

9. **Kommunalen Innovations- und Klimaschutzfonds einrichten**

Zur Finanzierung des kommunalen Maßnahmenpakets sind entsprechende Umschichtungen im städtischen Haushalt vorzunehmen. Daneben ist ein *Kommunaler Innovations- und Klimaschutzfonds* zur Unterstützung beispielhafter und innovativer Projekte einzurichten. Dieser kann über einen festgelegten Anteil aus der Konzessionsabgabe und ein Stadtwerke-Programm "1 Cent für die gesparte Kilowattstunde" gespeist werden.

Über die Vergabe der Gelder, die aus dem Fonds generiert werden, entscheidet ein einzurichtender *Klimabeirat*. Dem *Klimabeirat* gehören auch Vertreterinnen und Vertreter von Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden an. Die Verbände haben ein Vorschlagsrecht und der Rat benennt daraufhin die Mitglieder für eine Ratsperiode. Der Klimabeirat entscheidet über den Einsatz der Mittel aus dem Kommunalen Klimafonds, wobei der Rat die Entscheidung bestätigen muss.

10. **Global denken und handeln**

Das globale Problem Klimawandel kann nicht allein mit lokalen Maßnahmen gelöst werden. Die so genannten Entwicklungsländer brauchen auf ihrem Weg zu einer nachhaltigen, CO₂-neutralen Energiepolitik die Unterstützung der Industrieländer. Die Stadt Düsseldorf ist sich ihrer Verantwortung in diesem Prozess bewusst und unterstützt aus Mitteln des Innovations- und Klimaschutzfonds im Rahmen kommunaler Partnerschaft Projekte zum Ausbau Erneuerbarer Energien in Kommunen von Entwicklungsländern.

