

Stuttgart braucht ein schlüssiges Klimaschutz-Konzept

„Die Reduzierung von Kohlendioxid ist nicht irgendein politisches Problem neben vielen, sondern eine Jahrhundertaufgabe von oberster Priorität.“ (OB Christian Ude, München)

Aber die Klimaschutzmaßnahmen in Stuttgart dümpeln vor sich hin. Zwischen 1990 und 2000 wurden in Stuttgart nur 5% CO₂ eingespart. Das städtische Klimaschutzprogramm (KLIKS) von 1995 ist trotz der Nachbesserungen veraltet. Es sieht vor, den CO₂-Ausstoß bis 2020 um 20 Prozent zu verringern gegenüber dem Ausstoß von 2007. Laut Aussage von Bundesumweltminister Gabriel müssen jedoch die Kohlendioxid -Emissionen in Deutschland bis zum Jahre 2020 um mindestens 40 % gesenkt werden, um einer weiteren Eskalation des globalen Treibhauseffektes vorzubeugen. Langfristige Szenarien z.B. des Wuppertal-Institutes halten zur Eindämmung des Klimawandels eine Verringerung der CO₂-Emissionen in den industrialisierten Ländern bis zum Jahre 2050 um rund 80% für erforderlich. Das KLIKS und das 10-Punkte-Programm von OB Schuster für den Klimaschutz reichen nicht aus, um diese Ziele zu erreichen, denn es fehlen eine langfristige Strategie und zukunftsweisende Zielsetzungen, zum Beispiel der entschiedene Ausbau der erneuerbaren Energien und der Kraft-Wärme-Kopplung.

Das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart hat klimarelevante Fragen zusammengestellt, die den aktuellen Stand der städtischen Klimaschutzmaßnahmen betreffen:

CO₂-Minderungskonzept für Stuttgart

- Wie entwickelten sich die CO₂-Emissionen in Stuttgart und der Region in den letzten 15 Jahren? Und von welcher Entwicklung der CO₂-Emissionen ist in Stuttgart und der Region bis zum Jahre 2020 auszugehen?
- Welche Ziele und Standards zur CO₂-Minderung verfolgt die Stadt Stuttgart? Das Bundesumweltministerium sieht in der Minderung der CO₂-Emissionen um 40% bis zum Jahre 2020 ein wichtiges Etappenziel für den Klimaschutz. Mit welchen Maßnahmen will die Stadt Stuttgart das erreichen?
- In welcher Form und in welchem Umfang beteiligen sich die Energieversorgungs- und Industrieunternehmen an der Umsetzung der Klimaschutzziele? In München arbeiten in dem lokalen Bündnis „München für Klimaschutz“ Großunternehmen, Industrie-, Handwerks- und Umweltverbände gemeinsam mit der Stadtverwaltung an dem Ziel einer 50%igen CO₂-Reduktion bis 2030.

Institutionelle Verankerung im Gemeinderat

- Werden Gemeinderatsentscheidungen grundsätzlich auf ihre Klimarelevanz hin überprüft?
- Werden die gesetzlichen Standards (EnEV) durch Stichproben überprüft?
- Gibt es energetische Vorgaben für die SWSG, z.B. Passivhausstandard oder Plusenergiestandard?
- Gibt es einen jährlichen Energiebericht sowie einen CO₂-Bericht?
- Gibt es eine strategische kommunale Energiepolitik zur Nutzung erneuerbarer Energien, wie sie in der Studie des Bundesumweltministeriums vom Oktober 2007 dargestellt wird?

Energie

- Wie groß sind generell die Potenziale erneuerbarer Energien in Stuttgart? Gibt es dazu neuere Untersuchungen (vergleichbar mit den Untersuchungen der Region Oberrhein)?
- Erneuerbare Energien sind inzwischen ein wichtiger Standortfaktor und werden als Marketing-Instrument benutzt. Wann nimmt auch Stuttgart an Energiewettbewerben wie dem European Energy Award und der Solarbundesliga teil?
- Gibt es eine kurz-, mittel- und langfristige Investitionsplanung für eine energieoptimierte Sanierungsstrategie der städtischen Gebäude?
- Gibt es Leitlinien für Energiestandards bei öffentlichen Gebäuden? Gab es sie beim städtischen Kunstmuseum?
- Bis zu 20% der Energie könnte aus Bioabfällen gewonnen werden. Gibt es ein städtisches Konzept dazu?
- Ab wann werden die städtischen Gebäude zu 100% aus Ökostrom (aus neu zu bauenden Kraftwerken) versorgt?

Effizienzpotenziale

Ausbau der dezentralen Kraft-Wärme-Kopplung (KWK)

- Wie hoch sind die bis 2020 realisierbaren Potenziale für dezentrale Kraft-Wärme-Kopplung (stromerzeugende Heizungen, BHKW, industrielle Kraft-Wärme-Kopplung) in Stuttgart?
- Wer ist für die Realisierung dieser Potenziale verantwortlich? Welche Maßnahmen werden von den Verantwortlichen mit welcher beabsichtigten Wirkung und welchem zeitlichen Horizont zur Realisierung dieser Potenziale ergriffen?
- Wird generell die Ausstattung neuer bzw. umzugestaltender Siedlungsgebiete mit Nahwärmeversorgungen in Verbindung mit effizienten KWK-Anlagen und/oder Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien in entsprechende Planungen einbezogen?

Optimierung des Fernwärmenetzes

- Gibt es genaue Kenntnisse über den Wärmebedarf größerer Betriebe/Gebäude in Stuttgart und entsprechende Überlegungen, diesen Wärmebedarf mittels Fernwärme oder Nahwärme aus KWK-Anlagen bereitzustellen?

Verkehr

- Durch den weiteren Ausbau des Straßennetzes, z.B. den Bau des Rosensteintunnels, wird der motorisierte Individualverkehr in der Stadt weiter erhöht. Dies wird langfristig zu einem Verkehrskollaps im Stadtgebiet führen. Welche Strategie hat die Verwaltung, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren? Gibt es konkrete Reduktionsziele?
- Gibt es einen städtischen Plan zur Erhöhung der Zahl der Stellplätze für das Car-Sharing?
- Gibt es ein Konzept, dass städtische Ämter das Car-Sharing nutzen? Könnte die Stadt damit Gelder beim städtischen Fuhrpark einsparen?
- Mobilität ist für viele Menschen eine Frage der Kosten. Die regelmäßigen Fahrpreiserhöhungen machen den ÖPNV nicht attraktiver. Gibt es Erfahrungen aus anderen Städten über den Zusammenhang von Fahrpreisen und Fahrgastzahlen? Können niedrigere Fahrpreise durch erhöhte Fahrgastzahlen kompensiert bzw. überkompensiert werden?
- Der Radverkehr soll von gegenwärtig 7% auf 20% erhöht werden. Welche Strategien gibt es, um dieses Ziel zu erreichen? Gegenwärtig werden pro Einwohner und Jahr ca.1 € für Radfahrer und ca.145 € für Autofahrer ausgegeben. Um einen Radverkehrsanteil von 20 % zu erreichen, müssen die Ausgaben für Radfahrer auf mindestens 10 € pro Einwohner erhöht werden. Bis wann wird dieses Ziel erreicht?
- Gibt es ein flächendeckendes Konzept, um den Radverkehrsanteil an den Schulen zu erhöhen?
- Durch die Einführung der Umweltzonen wird das grundsätzliche Problem des Feinstaubes und des Lärms nicht gelöst werden. Welche Alternativen hat die Stadt entwickelt, wenn der Aktionsplan des Regierungspräsidiums sich als untauglich herausstellen sollte?
- Werden im zur Zeit entstehenden Verkehrsentwicklungsplan alle Mobilitätsaspekte (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger, motorisierter Individualverkehr) vernetzt betrachtet (siehe z.B. das Mobilitätskonzept der Stadt Dortmund)?

Stadtplanung

- Wie reagiert die Stadtplanung auf den Klimawandel (z. B. Erhalt von Freiflächen, insbesondere auch Frischluftschneisen und Retentionsflächen, ökologische Bauvorschriften, Hochwasserschutz)?

Verwaltung

- Wie viele Arbeitskräfte beschäftigt die Stadtverwaltung, die ausschließlich für die Entwicklung, Durchführung und Überwachung der Klimaschutzmaßnahmen zuständig sind (als kommunales Energie-Management)?

Falls die Stadtverwaltung auf diese konkreten Fragen keine befriedigenden Antworten geben kann, fordert das Klima- und Umweltbündnis die Überarbeitung des städtischen Klimaschutzprogramms, indem die Stadt eine Studie bei einem anerkannten Fachinstitut in Auftrag gibt, in der eine umfassende und langfristige Strategie zum Klimaschutz entwickelt wird, wie sie unter anderem für die Städte Freiburg, München und Hamburg bereits existiert.