

Fazit des bisherigen Projektes

1. Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen, sehr geehrter Leser. Meine Ambitionen im Rahmen des FÖJ-Interviewprojektes waren eindeutig: Ich wollte für mich und für andere, unsichere Menschen, ein klein wenig Klarheit in die Streitigkeiten rund um die Energiewende bringen. Dazu erschien es mir sinnvoll, diejenigen zu Fragen, die für Planung und theoretische Umsetzung verantwortlich sind, aber auch solche, die sich selber beruflich viel und wissenschaftlich mit der Thematik auseinandersetzen. Ich selber heiße Lukas Wißmann, bin 19 Jahre alt und war noch zu Beginn meines FÖJ ein großer Skeptiker der Energiewende, bzw. distanzierte mich von zu voreiligen Schlüssen. Im Folgenden möchte ich Ihnen einen kurzen Überblick darüber geben, was ich in den Interviews mitnehmen durfte, oder was für Positionen deutlich wurden. Leider ist es mir im zeitlichen Rahmen nicht gelungen auf alle Fraktionen einzugehen, auch weil sich die Antworten oder das Interesse an der Teilnahme in Grenzen hielten. Politisch habe ich also vor allem Gesprächspartner aus dem eher linken Spektrum gewinnen können, welche aber umso besser für mich als zunächst skeptischen Menschen waren.

2. Wesentliche Informationen

Die Themen der Interviews waren im Wesentlichen immer gleich: Kohleausstieg und Bedeutung, Verkehrswende und Zielsetzung. Was aus den Interviews immer hervorging war, dass ein jeder den **Kohleausstieg** für sinnvoll und machbar einschätzt, jedoch unterschiedliche Zielvorstellungen hat, wann und wie dieser umgesetzt werden soll. So kritisierte der Umweltbeauftragte der Nordkirche Jan Christensen das Wort „Kompromiss“ als Bezeichnung auf die Einigung nach Verhandlungen der Kohlekommission. Es sei kein Kompromiss mit der Umwelt und dem Klima möglich, da es sich um natürliche Prozesse und Systeme handelt. Aus seiner Sicht, sowie auch aus Sicht von nahezu allen anderen Interviewpartnerinnen und Partnern müsse der Ausstieg schneller als bis zum Jahre 2038 erfolgen. Monika Schaal von der SPD Hamburg begrüßte in dem Zusammenhang dagegen die Kompromissbereitschaft aller Seiten und verwies noch einmal auf den mit dem Ausstieg verbundenen Strukturwandel. Man müsse in den betroffenen Regionen neue Unternehmen und Industrien ansiedeln und die Arbeitsplätze sichern.

An der technischen Umsetzbarkeit, auch bis 2030, hielt Manfred Braasch vom BUND Hamburg fest und berief sich auf einige Studien welche Musterrechnungen unter Berücksichtigung von Einsparungen und Effizienz-, sowie Suffizienzverbesserungsmöglichkeiten durchführten. Alle Fraktionen halten regionale Lösungen für sinnvoll.

Regionale Lösungen für Hamburg wurden von den Fraktionen vorgestellt. In Hamburg wurde im Frühjahr diesen Jahres eine Einigung mit der Volksinitiative getroffen, nach der Hamburg bis 2030 aus der Kohlenutzung in der Fernwärmeversorgung austritt. Die Wärme soll dabei zukünftig aus Müllverbrennung und Industrieabwärme gewonnen werden. Gleichzeitig plant die Stadt gemeinsam mit Schleswig-Holstein eine Energiewende im Strombereich im Rahmen des Projektes „NEW 4.0“. Dabei soll unter anderem der Windstrom aus dem Norden Deutschlands künftig nach Hamburg geleitet werden. Der Ausbau des Netzes hat dabei längst begonnen.

Gas als alternative Lösung für Kohlekraft möchten alle Parteien ausschließen. Dennoch kann es sein, dass kleine Teile bestehender Kohlekraftwerke zukünftig auf Gas umgerüstet werden. Manfred Braasch hält es dabei auch für möglich, dass sich dies zur Verwendung von Biogas nutzen lässt.

Auf Nachfrage, ob **Windräder** nun gefährlich für Insekten und Vögel seien erwiderte Manfred Braasch, es würden in Deutschland ca. 1.200 Tonnen Insekten jedes Jahr durch Windkraftwerke sterben, dagegen jedoch allein 400.000 Tonnen durch Vögel. Im Verhältnis ist der Einfluss der Kraftwerke also marginal und zudem nicht vergleichbar mit Gefahren durch Pestizide und dem Klimawandel. Generell würde bei der Planung neuer Anlagen aber auch darauf geachtet, welche Bedingungen in der Umwelt erfüllt sind.

Den Handel mit **Emissionszertifikaten** kritisierten alle Fraktionen, da dieser mittlerweile zwar greife, jedoch nur sehr langsam Wirkung zeige. Schaal sagte zudem, dass die betroffenen Unternehmen die günstigen Preise genutzt hätten um viele Zertifikate zu ersteigern. Sowohl Ulrike Sparr (B90 Die Grünen), als auch Schaal hielten es für sinnvoll auch zivilgesellschaftliche Institutionen einzubeziehen, sodass die Anreize zur Einsparung überall geschaffen werden. Sparr nannte dazu eine CO₂-Steuer als mögliches Instrument.

Zur **Verkehrswende** wurden viele mögliche Ideen ersichtlich. Laut Manfred Braasch sei es schwierig, auf dem Land Einsparungen zu erzielen, da sowohl eine geeignete Infrastruktur für Elektroautos fehlt, als auch eine Anbindung an ausgebaute Netze des ÖPNVs. Innerstädtisch sei es dagegen aus Sicht aller notwendig, den Individualverkehr zu reduzieren. Dabei spielen Faktoren wie die andauernde Staubbelastung in Großstädten, aber auch eine Reduzierung der Abgase und des CO₂ eine Rolle. Eine Abkehr vom Individualverkehr hätte zudem den Vorteil, dass weniger **Elektroautos** gebraucht würden. Über die Sinnhaftigkeit der Elektroautos wurde auch im kleinen Rahmen immer wieder diskutiert. Jan Christensen verwies noch einmal darauf, dass Lithium, welches bei der Produktion der Akkus benötigt wird, keines Falls ein seltener Rohstoff sei und der Abbau nicht zwingend umweltschädlich ablaufen müsse. Auch er hielt aber einen großflächigen Umstieg auf Elektroautos, besonders im industriellen Bereich, wie LKW für sinnlos. Sparr hält eine Abkehr vom Autoverkehr für die sinnvollste Lösung, verwies aufgrund der Dringlichkeit des Klimaschutzes jedoch auch auf die direkte CO₂-Einsparung durch E-Autos.

Hamburgweit soll die Abkehr vom Individualverkehr den Bewohnern attraktiv gemacht werden. So sind in Hamburg bereits zwei Streckenerweiterungen im Bau. Die U4 soll in Richtung Wilhelmsburg über die Elbe rüber gebaut werden, im Norden soll die AKN durch neue und modernere Schienennetze der S-Bahn ersetzt werden. Auch die Linie U5 befindet sich in Planung um künftig Stadtteile wie Steilshoop besser an das öffentliche Verkehrsnetz anzubinden. Stephan Jersch (Die Linke) kritisierte jedoch, dass der Ausbau sehr spät erst beginne und zu teuer sei.

Die Busflotte wird weiterhin vergrößert und auf EURO 6 Busse und Elektrobusse umgestellt. Auch soll der Takt der Bahnen und Busse noch einmal erhöht werden. Preistechnisch wurden weitere Angebote für bestimmte Gruppen geschaffen, eine Finanzierung allein über die Steuer hielt Jan Christensen für sinnvoll, Schaal dagegen schloss dies aus. Das Car-Sharing und weitere Angebote werden zusätzlich gefördert. Auf Nachfrage gestand Schaal ein, dass die Fahrradwege in Hamburg jedoch noch verbesserungsbedürftig seien.

Ein wenig Zweifel ließ der Abschluss der Interviews zu. Auf Nachfrage, ob mit diesen Maßnahmen denn deutsche und **internationale Klimaziele** erreicht würden, äußerten sich alle Teilnehmer*innen skeptisch. Manfred Braasch warnte zudem vor möglichen Potenzierungen und sich selbst verstärkenden Prozessen, wie der Erwärmung des Ozeans, des Permafrostbodens und des Packeises, welche unsere Berechnungen abermals übertreffen könnten und die Folgen unvorhersehbar machten.