

Alles Stückwerk

Heidelberg müht sich auf eigene Faust, das Klimagift CO₂ einzusparen – ein als beispielhaft gelobtes Modell.

Der Himmel über der Stadt soll sauberer werden. Was die Bonner Enquete-Kommission 1990 vollumgängig versprochen hatte, was die Weltklimakonferenz 1992 in Brasilien als Absichtserklärung weltweit verbreitet hatte, das soll in Heidelberg tatsächlich geschehen: Die Kommune will bis zum Jahr 2005 ein Fünftel weniger von dem Klimagift CO₂ in die Atmosphäre blasen.

„Rio hat verhandelt – Heidelberg handelt“, verkündete die Oberbürgermeisterin Beate Weber, 51, vor drei Jahren stolz. Bereits 1991 hatte die Sozialdemokratin, die fünf Jahre lang den Umweltausschuß im Europäischen Parlament leitete, ein örtliches Institut mit einer Studie zum Thema „Klimaschutz Heidelberg“ beauftragt.

Im Juni 1992 legte das Institut für Energie- und Umweltforschung (Ifeu) ein rund 1200 Seiten dickes Werk vor, das minutiös die Heidelberger CO₂-Verursacher erfaßte und einen Katalog mit fast 100 Maßnahmen für einen schonenderen Umgang mit der Energie, ob daheim oder im Straßenverkehr, enthielt. Das reicht vom Angebot verbilligter Energiesparlampen bis zur Installation von Umweltampeln.

Rund 1,2 Millionen Tonnen Co₂ bläst Heidelberg jährlich in den Himmel; auf etwa eine Million ließe sich der Kohlendioxid-Ausstoß bis 2005 senken.

Heidelberg ist Mitglied in einem weltweiten Klimaschutz-Projekt zur kommunalen Zusammenarbeit. Auf dem Berliner Klimagipfel Ende März sollen die Heidelberger Aktivitäten als beispielhaftes Modell zur CO₂-Einsparung vorgestellt werden. Zu Recht?

„Je weiter weg die Kritiker sind“, sagt der Heidelberger Umweltdezernent Thomas Schaller von der Grün-Alternativen Liste (GAL), „desto besser sind die Kritiken.“ Und Raban von der Malsburg, Vorsitzender der CDU-Fraktion im Stadtrat, sieht „ganz große Ziele – aber viel zu wenig verwirklicht“.

Allerhand Beispielhaftes ist immerhin realisiert worden, um Benzin und Heizöl, Gas und Kohle einzusparen. 44 Pro-

zent des CO₂-Ausstoßes im Energiebereich, das ergaben die Ifeu-Berechnungen, werden im industriearmen Heidelberg von Privathaushalten erzeugt – da sollten die Bürger erst mal hinter der eigenen Haustür anfangen.

Finanziell unterstützt wird etwa die Wärmedämmung bei Altbauten, der Einbau von Sonnenkollektoren und sparsamen Brennwertkesseln sowie der Bau von sogenannten Niedrigenergiehäusern. Die Heidelberger Stadtwerke ermäßigten die Anschlußgebühren für Fernwärme und Erdgasversorgung, um den Abschied von umweltverpestandenden Kohleheizungen zu erleichtern. Die örtliche Sparkasse gibt billige Kredite für umweltfreundliche Umbauten.

Am Neckar entsteht derzeit ein unterirdisches Wasserkraftwerk. Durch die Stromproduktion aus dem Flußwasser sollen pro Jahr allein 10 000 Tonnen CO₂ weniger emittiert werden als in einem herkömmlichen Kohlemeiler. Zug um Zug werden städtische Gebäude auf Erdgas oder Fernwärme umgerüstet oder aber an kleine Blockheizkraftwerke angeschlossen. Ein Schwimmbad wird jetzt mittels Kraft-Wärme-Kopplung beheizt, CO₂-Einsparung: 37 Prozent.

Vorbildlich auch die Pläne der Neubausiedlung Am Dorf, die im südlichen Stadtteil Kirchheim entsteht. 70 Sozialwohnungen will die stadt-eigene Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz bauen, mit optimaler Sonnenausrichtung, Solaranlagen und einer doppelt so starken Wärmedämmung wie der gesetzlich vorgeschriebene Wert.

Doch ein zweites Neubaugebiet, Im Bieth, zeigt die Grenzen der kommunalen Möglichkeiten auf. Anders als Am Dorf ist die Stadt hier nicht Eigentümerin der Baugrundstücke; sie kann die Bauherren also nicht verpflichten, sich an die hohen Wärmedämmwerte zu halten. Über den Bebauungsplan versucht die Verwaltung nun, ihre Öko-Vorschriften durchzusetzen. Begründung: Heidelberg sei Smoggebiet, die Stadt müsse jede zusätzliche Luftbelastung vermeiden.

Bisher sträubt sich das Karlsruher Regierungspräsidium jedoch, den Alleingang zu erlauben. Das Baurecht gestatte solch harte Auflagen nicht.

Noch schwieriger ist der Kampf gegen den Autoverkehr. Aus Bonn kommt wenig Hilfe, und vor Ort gibt es ständig Ärger um dieses „hoch emotionalisierte Thema“, wie Beate Weber sagt: „Am Auto rumzubasteln ist mit das Schlimmste, was man in Deutschland tun kann.“

Doch allein die Autos verpesten mit jährlich 294 400 Tonnen Kohlendioxid die Heidelberger Luft – da scheinen dringend Maßnahmen nötig. Einen äußerst fortschrittlichen Verkehrsentwicklungsplan zu verabschieden, in dem die Kommunaloberen den Ausbau des Straßenbahn- und Busverkehrs sowie eines Rad-



FOTOS: K. HOLZNER/ZEITENSPIEGEL

Oberbürgermeisterin Weber: „Hoch emotionalisiertes Thema“



Zum Radweg umgewidmete Autospur: „Ganz große Ziele“

wegenetzes ansteuern, gelang gerade noch. Doch dann sei, monieren die Fraktionschefs von CDU und GAL unisono, „viel zu wenig“ geschehen.

An dem innerstädtischen Knotenpunkt Bismarckplatz etwa wurde zwar eine gesamte Fahrspur den Radfahrern reserviert. Prompt schimpften erboste Autofahrer jedoch über „Beate-Weber-Staus“. Frustrierte Radfahrer warten bis heute auf die Anschlußwege.

Kein einziger Kilometer Tramgleis wurde neu in Betrieb genommen. Immerhin: Bei den „Heidelberger Straßenbahnen“ ist die Zahl der Fahrgäste im vergangenen Jahr um 16 Prozent gestiegen, dank verbilligter Jobtickets, Studententickets und der „Karte ab 60“. Ein beachtlicher Erfolg, im bundesdeutschen Durchschnitt legten städtische Busse und Bahnen nur um 1,5 Prozent zu.

„Alles Stückwerk“, glaubt jedoch Umweltbürgermeister Schaller. Er will mehr Autospuren „umwidmen“, für Fahrräder, Busse oder Bahnen. Parksünder in der Innenstadt sollten streng verfolgt, die Zahl der legalen Parkplätze weiter beschränkt werden. Doch davon ist die Stadt noch weit entfernt. Am Geldmangel, der beinahe alle Kommunen plagt,

kann das allein nicht liegen. Heidelberg hat die zweitniedrigste Pro-Kopf-Verschuldung in Baden-Württemberg.

Auch der Vorgänger der Oberbürgermeisterin taugt heute kaum mehr als Sündenbock. Der Autonarr Reinhold Zundel, ein aus der Partei ausgetretener Sozialdemokrat, hatte die Stadt mit vierspürigen Raserstrecken zerschnitten und zahllose Tiefgaragen in den Heidelberger Untergrund gebohrt. Seit fünf Jahren ist er im Ruhestand.

Doch die Umstellung auf die forsche Nachfolgerin Weber und deren neue Ideen falle manchem städtischen Bediensteten schwer, bemängelt der Ifeu-Gutachter Mario Schmidt. Überdies habe der „politische Druck“ nach dem ersten Enthusiasmus deutlich nachgelassen. Um so schwieriger sei es jetzt, das Thema Klimaschutz „richtig in die Köpfe zu bekommen“.

In den Lagern der Sozialdemokratin Weber und des Grünen-Politikers Schaller schieben sich nun die Beteiligten gegenseitig den Schwarzen Peter zu. „Man muß aufpassen“, fürchtet Schmidt, „daß dieses vorbildliche Projekt nicht im Politischen versackt.“ □