

1.

A.

Die Menschheit steht vor entscheidenden Weichenstellungen. In den nächsten 10 bis 20 Jahren wird sich entscheiden, ob und wie wir globale Herausforderungen wie Klimawandel, Wasser Knappheit, Biodiversitätsverlust, Bodendegradation und Rohstoffmangel meistern.

Klimaschutz ist keine Zusatzaufgabe, sondern mit der Energiewende zu einem aktiven Handlungsfeld geworden. **Der Schutz unseres Klimas, die Ressourcenknappheit/ Ressourcenendlichkeit erzwingen ein Umdenken und Umwelthandeln. Verbunden ist dies mit großen Anstrengungen und hohen Investitionen vorab. Je später diese Investitionen jedoch erfolgen, desto teurer werden sie für jeden Einzelnen und die Gemeinschaft.** (11)

B.

6.6.5 Ökonomische Hemmnisse

H26

Hoher Investitionsbedarf in die Energiewende bei knappen Kassen öffentlicher Haushalte

Die Umstellung hin zu einem nachhaltigen Energiesystem erfordert hohe Investitionen, die mit Kosten verbunden sind. Diese Investitionen können aufgrund knapper Kassen nicht allein aus öffentlichen Geldern finanziert werden. Gerade den Kommunen fehlt das Geld.

34 Prozent der Kommunen befinden sich in der Haushaltssicherung und insgesamt 45 Prozent aller deutschen Kommunen verfügen über ein Haushaltsdefizit. 69 Diese Investitionen stehen in den nächsten Jahren allerdings unabhängig davon an, ob das Energiesystem umgestellt wird oder nicht. Allein um die „Sicherung der Energieerzeugung aufgrund des fortgeschrittenen Alters der bestehenden Kraftwerke und Infrastrukturen sowie [...] deren Ausbau angesichts einer steigenden Energienachfrage“ 70 zu gewährleisten, sind erhebliche Investitionen notwendig. „Eine quantitative und qualitative Wohlfahrtssicherung kann künftig nur mit nachhaltigen Energiesystemen gewährleistet werden.“ 71

Die finanzielle Lage in Rüsselsheim ist seit längerem angespannt und verschärft sich zunehmend. Rüsselsheim ist eng mit der Geschichte der Adam Opel Werke verbunden. Die Strukturprobleme in der Automobilindustrie, Anfang der 1990er Jahre, hatten unmittelbaren Einfluss auf die Steuereinnahmen der Stadt. Hinzu kamen soziale Leistungen, die über die Jahre immer höher ausfielen, ohne aber finanzielle Hilfen vom Land oder Bund zu erhalten. Von ursprünglich erwirtschafteten Überschüssen, ist der Rüsselsheimer Haushalt seit 2001 stets defizitär gewesen, was wiederum zum rasanten Anstieg des Schuldenstands geführt hat. Diese Entwicklung hält bis heute an, wie die unteren beiden Abbildungen verdeutlichen. (122)

Diese Finanzsituation erfordert die Festsetzung von Prioritäten bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen. Vorrangig sind dabei vor allem gering-investive und kostenneutrale Maßnahmen, die der derzeitigen Finanzlage der Kommune Rechnung tragen. (123)

Bewertung:

Genau hier liegt der „Knackpunkt“ des gesamten Konzepts. Es ist zugleich der „Knackpunkt“ der aktuellen Politik in Kommunen, Ländern und Bund: „Sparen um jeden Preis!“

Wir wissen zwar, dass man die Klimaentwicklungen nicht erst in 20 Jahren angehen kann, sondern dass unmittelbares Handeln „im Interesse kommender Generationen“ „zwingend“ (s.o., 11) ist, doch dann kommt mit schöner Konsequenz: „Wir müssen Sparen!“

In den Nachkriegsjahren hat man überlegt: „Was brauchen wir?“ und hat dann gefragt: „Woher bekommen wir das Geld dazu?“.

Heute wird des Status Quo zum Ausgangspunkt genommen, besonders aber die Einnahmeseite. Wir haben in den letzten 20 Jahren genau diese Seite massiv gekürzt, halten die aktuelle Situation aber für ein naturgegebenes Dogma, an dem nichts zu ändern ist. Und so bleibt dann nur: „Ausgaben kürzen!“ Und das wird dann noch begründet mit der Vorsorge für die kommenden Generationen. LeMondeDiplomatique nannte diese Argumentation in der letzten Ausgabe „dumm und dreist“. Und sie haben Recht!

Man kann daher das vorliegende Konzept ruhig als „Symbolpolitik“ bezeichnen, in dem es darum

geht, so zu tun als ob man etwa täte.

2.

In dem vorgelegten Konzept gibt es sehr viele sehr gute Analysen, aber auch auch sehr viel Politik. So wird immer wieder einfach behauptet, dass Rüsselsheim vorbildlich im Bereich Klimaschutz aktiv sei und z.B. auf das „Klima-Radeln“ verwiesen. Das finde ich albern.

Wenn es darum geht, wie denn die Konsequenzen der Analysen gezogen werden könnten, scheidet die Stadt sofort wieder aus – s. 1.

So dürften auch Punkte wie „Budgetierung von Klimaschutzmaßnahmen und Verwendung Einsparergebnissen“ relativ schnell in der Versenkung verschwinden. Genauso wird es der „ökologisch orientierten Grundsteuer“ gehen.

Und wenn dann noch Beispiele für „Symbolpolitik“ gesucht werden, dann kann man getrost den Punkt „Hessentag 2017“ nehmen.

„Entsiegelung“ wäre ein weiterer Punkt, der aus meiner Sicht die grundsätzliche Spannung verdeutlicht, unter der dieses Konzept steht:

Das Entsiegelungsprogramm

dient zur Schaffung von mehr Grünfläche - Monitoring (privat & öffentlich), zur Entsiegelung von öffentlichen Parkplätzen, zur Vermeidung von künftiger Versiegelung, zur Stärkung der Ökofunktion der Stadt (Kohlenstoffspeicher, Biotope, etc.) und um Urban Gardening auszubauen. **Es gilt, die Identifizierung und der Abbau von „Hitzeinseln“ zu fördern, Bäume zu pflanzen für Kleinklima und Verschattung, Gebäudebegrünung zu fördern, zur Klimaregulation.** (216)

Der Ostpark wird an allen Ecken und Enden (z.B. durch Gastronomie und Freizeiteinrichtungen) „ausgehöhlt“, die Kunststoffplätze der Sportvereine, die Parkplätze überall in der Stadt – überall schreitet die Versiegelung voran. Dabei habe ich noch nicht die neu ausgewiesenen Baugebiete angesprochen.

Bei allen Punkten, die in die Verantwortung der Stadt fallen, kommt man gerade noch zu „PPP“, zu „Infos für die Bürger“ oder zum Aufruf an andere Akteure. Das ist einfach zu wenig.

Besonders breit angelegt sind die Punkte, in denen die Bürger verpflichtet werden könn(t)en, Maßnahmen zu ergreifen. Aber schon wenn es darum geht, dass die Stadt – hier vielleicht die Stadtwerke – Zuschüsse zu stromsparenden Haushaltsgeräten leisten könnten, verschwindet diese Maßnahme im Nebel des „Man könnte ...“.

3.

2.1.1.1 Erstellung einer Energie- und Emissionsbilanz

Um im späteren Verlauf des Konzeptes Ziele definieren und Maßnahmen entwickeln zu können musste zunächst der Status Quo des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen auf Basis von Verbrauchsdaten des Jahres 2011 erfasst werden. Hierzu wurde eine Gesamtenergiebilanz erstellt, die sowohl alle Sektoren (Haushalte, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen [GHD], Kommunen) als auch Verbrauchsbereiche (Strom, Wärme, Verkehr) umfasste. **Die Adam Opel-Werke wurden zur besseren Vergleichbarkeit der erhobenen Daten in Rüsselsheim mit anderen Kommunen nicht in die CO₂-Bilanzierung miteingerechnet.** (15)

6.6.4.2 Mobilität

H23

Auto- und Pendlerstadt

Die Pendlerstatistik von Rüsselsheim zeigt auf, dass die Einpendlerquote im Jahre 2012 fast doppelt so hoch war wie die

Auspendlerrate, sodass sich in diesem Jahr ein Pendlersaldo von über 11.000 ergab.

Dies ist vor allem auf die Adam Opel AG als zentraler Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber in der Stadt zurückzuführen. (118)

Mobilitätsstadt der Zukunft

Die Geschichte der Stadt Rüsselsheim ist seit Anfang des 20. Jahrhunderts unmittelbar mit den Opel-Werken und der Automobilindustrie verflochten.

Dabei kam es immer wieder zu einem Auf und Ab hinsichtlich der Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts. Auch jetzt befindet sich die Automobilindustrie insgesamt wieder in einem Transformationsprozess. Neben veränderten Mobilitätsgewohnheiten in Großstädten und Metropolregionen spielt die ökologisch nachhaltige Ausrichtung des Mobilitätssektors eine immer bedeutendere Rolle in der Gesellschaft.

Auf diese beiden wesentlichen Entwicklungen gilt es passende Lösungsansätze zu entwickeln und umzusetzen.

Rüsselsheim verfügt über hervorragende Voraussetzungen in diesem Bereich und hat bereits die Zeichen der Zeit erkannt. (174)

Ein durchaus verständlicher Widerspruch des Konzepts liegt in der Behandlung der Opel-Werke. So werden einmal die Daten, die Opel betreffen, herausgehalten, dann aber doch wieder mit einbezogen. Das aber beeinträchtigt das Gesamtergebnis erheblich, da die Daten einfach nicht mehr stimmig sind.

Dies umso weniger, als wiederholt Opel als führend in der E-Mobilität genannt wird. Das deute ich eher im Zusammenhang mit Punkt 4. u.

4.

In diesem Zusammenhang ist dann auch die Aussage wichtig, dass man es vermeiden soll, zur Wirtschaft hin Kontroversen zu schaffen. Harmonie ist angesagt, Offenheit, Selbstkritik, etc. Wo sind wir denn jetzt gelandet?

Um die gesamte Breite der Öffentlichkeitsarbeit inhaltlich erfolgreich und in seinen Zielen nachhaltig bedienen zu können, empfiehlt es sich, fünf Grundprinzipien⁹⁵ zu folgen:

Prinzip der übereinstimmenden Interessen	Unternehmungen sollen ihre spezifischen Interessen mit den öffentlichen Interessen ausgleichen.
1. Prinzip der Wahrheit	Worte und Taten einer Unternehmung sollen übereinstimmen, wodurch seitens der Öffentlichkeit Vertrauen entsteht.
2. Prinzip der Offenheit	Transparente Kommunikation einschließlich Eingeständnis von Informationslücken und Fehlern in Unternehmungen, so dass kein Misstrauen in der Öffentlichkeit durch das Zurückhalten von Informationen entsteht.
3. Prinzip der Sachlichkeit	Objektiver Informationsaustausch mit der jeweiligen Teilöffentlichkeit durch in erster Linie sachliche, vom eigenen Interesse neutral hervorgebrachte Argumentation.
4. Prinzip der Selbsterziehung	Fähigkeit zur Selbstkritik und zur Öffentlichkeitsarbeit nach innen, d. h. Vorleben der propagierten Ziele.

(252)

5.

Nebenbei wird die Anzahl der Autos in Rüsselsheim einmal mit 443 und dann mit 733 PKW/1000 Einwohnern angegeben. Den Wert aus den Statistischen Berichten der Stadt habe ich nicht überprüft, meine aber die Zahl ca. 600/1000EW gelesen zu haben. Da spielt natürlich wieder Opel mit rein, da hier ja sehr viele PKWs zugelassen sind. Diese Autos haben sicher einen Einfluss auf die z.B. Feinstaubbelastung in Rüsselsheim – über die ich im Konzept nichts gelesen habe (?)

Für die Bilanzierung der eingesetzten Endenergie in Form von Benzin, Diesel und Strom im Sektor Haushalte wurden die in Rüsselsheim zugelassenen Personenkraftwagen dem Datenblatt des Kraftfahrtbundesamtes entnommen (Kraftfahrtbundesamt, 2015). **Die Pkw-Dichte 5 im Jahr 2011 lag nach Berechnungen des Fraunhofer IBP bei rund 443 Pkw pro 1.000 Einwohner. (50)**

[...]“Mit 44 762 (40 427 Personenkraftwagen, 2725 Krafträder, 1171 Lastkraftwagen) gemeldeten Fahrzeugen bei 61 074 Einwohnern liegt Rüsselsheim im Schnitt weit vor den Städten in der Region. **Während in Rüsselsheim 733 von 1000 Einwohnern ein Auto auf ihren Namen gemeldet haben, sind es zum Vergleich in Frankfurt 508, in Kreis Groß-Gerau 661. Der Durchschnitt liegt in Hessen bei 660 und bundesweit bei 632. Einen deutschlandweiten Spitzenwert verzeichnet Wolfsburg mit 1067.“ [...] 64**

6.

Die Pendlerstatistik von Rüsselsheim zeigt auf, dass die Einpendlerquote im Jahre 2012 fast doppelt so hoch war wie die Auspendlerquote, sodass sich in diesem Jahr ein Pendlersaldo von über 11.000 ergab. **Dies ist vor allem auf die Adam Opel AG als zentraler Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber in der Stadt zurückzuführen. (118)**

Hier wird aus meiner Sicht sehr vereinfacht:

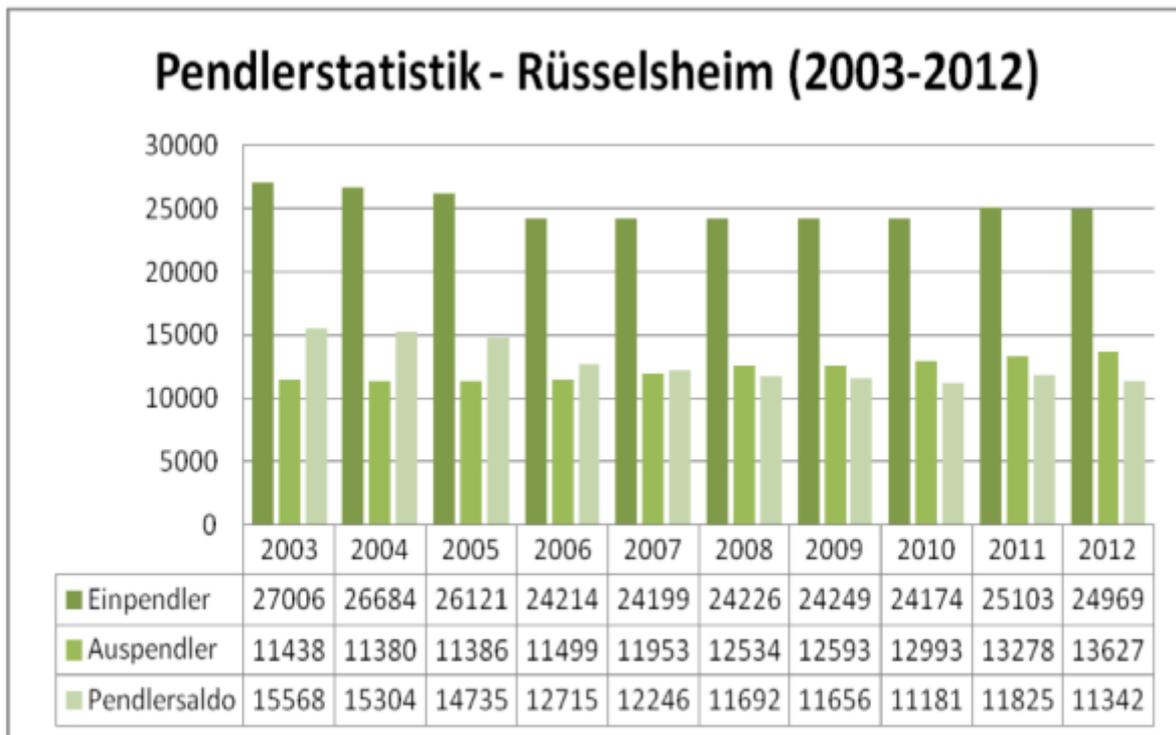


Tabelle 15: Pendlerstatistik – Rüsselsheim (2003-2012)

eigene Darstellung (NH ProjektStadt)

(118)

Die Einpendlerzahlen vermindern sich um ca. 8%, während sich die Auspendlerzahlen um 20% erhöhen. Dahinter verbirgt sich aus meiner Sicht eine nicht unproblematische Entwicklung in

Rüsselsheim. Einmal nimmt die Anzahl der Arbeitsplätze in Rüsselsheim ab, während die Zahlen am Flughafen deutlich zugenommen haben. Es gibt allerdings eine gravierende Veränderung: „bessere“ Arbeitsplätze verschwinden - „schlechtere“ Arbeitsplätze nehmen zu. Dazu sind auch die Arbeitslosenzahlen oder andere Zahlen zur sozialen Struktur der Rüsselsheimer Bevölkerung wichtig.

An dieser Stelle lässt sich auch einfügen, dass neben der Klima-Thematik ja auch die Thematik der Sozialstruktur in Rüsselsheim von Bedeutung ist. Aber auch hier wird vorwiegend Symbolpolitik betrieben (Stichwort „Integration“).

7.

M 33 Senkung des Energieaufwands in der Fahrzeugproduktion

Akteure: Stadt, Opel

In den letzten Jahren hat es die Firma Opel geschafft ihren Energieaufwand für ein produziertes Fahrzeug um etwa 40 Prozent zu senken. Ziel sollte es weiterhin sein, den Energieverbrauch für jedes produziertes Fahrzeug zu senken. Hier kann die Firma Opel auch weiterhin in den kommenden Jahren eine Vorreiterrolle übernehmen, wenn es gelingt den Energieverbrauch zu senken und auf neue Technologien und Entwicklung zu setzen. (205)

Ich finde es schon sehr befremdlich, wenn die Automobilindustrie im Allgemeinen, Opel hier im Besonderen für ihren technischen Fortschritt gelobt werden. Die Autos werden größer, schwerer, schneller, etc. Durch den technischen Fortschritt werden dafür die Räume geschaffen, doch das hat nichts mit Klimafreundlichkeit zu tun. Parkplätze „passen“ nicht mehr, Fahrstreifen auf den Straßen sind zu schmal, Staus nehmen zu, da Geschwindkeitsbegrenzungen, wie beispielsweise vom Umweltbundesamt gefordert, abgelehnt werden.

Neue Technologien werden unser Klima nicht retten. Es gibt eine schöne Zuspitzung, wie das Klima „ganz einfach“ zu retten wäre: „keine Autos, keine Flugzeuge, kein Fleisch!“ Sachlicher formuliert heißt das, es kommt auf unser Verhalten an, nicht auf die Technik.

Hier zeigt sich aus meiner Sicht eine große Schwäche des Konzepts: Es ist technikhörig und von daher unserem Wissenstand nicht angemessen.

Gerne bin ich bereit, dies bei Bedarf näher auszuführen.

8.

Es bestehen diverse Ansätze erneuerbare Energien auch erlebbar zu machen, um so - im Sinne einer Akzeptanz - die Bevölkerung zu sensibilisieren (z.B. solarthermische Anlagen für Freibäder). (207)

Da bin ich ja mal interessiert, wieweit das projektierte Schwimmbad klimatechnisch zum Vorbildcharakter taugt