



Oldendorf, den 11. Dez. 2013

Peter Wortmann, Oldendorf

Gestern war ich auf der Konferenz der Metropolregion Hamburg zum Thema ENERGIEWENDE.

Siehe auch: http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/s-h_magazin/media/shmag25393.html

Mehr als 300 VertreterInnen von Kommunen, Verwaltungen und zum kleinen Teil Bürgerinitiativen haben dort wichtigste Bereiche der Energiewende diskutiert. Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Albig warb für den Koalitionsvertrag und die für Norddeutschland wichtigen Kompromisse. Prof. Nitsch aus Stuttgart machte klar, dass viele Punkte zwischen CDU und SPD noch viel zu schwammig formuliert sind. Er beklagte die erfolgreiche Lobbyarbeit der großen Energieversorgungsunternehmen gegen die dezentrale Energiewende. Gleichwohl wurde deutlich, dass sich auch viele kleine Stadtwerke schon umorientiert haben.

Mein Workshop 2 beschäftigte sich mit dem Thema „Dämmen und Dimmen“ = Einsparungen

Für mich überraschend war der „PREboundeffekt“: bei schlecht gedämmten Häusern wird ein Wärmebedarf errechnet, der deutlich höher liegt als der tatsächliche Verbrauch. Des Rätsels Lösung: die BewohnerInnen solcher Häuser nutzen bei Kälte nicht alle Räume oder heizen sparsamer. Werden dann die Häuser energetisch saniert, so stellt sich komfortableres Heizen ein, d.h. die Räume werden alle geheizt bzw. es werden höhere Temperaturen eingestellt. Deshalb ist der tatsächliche CO₂-Einspareffekt geringer als errechnet. Offenbar lässt sich bei älteren Siedlungsbereichen eine höhere CO₂-Einsparung durch den Einsatz von Erneuerbaren Energien in Nahwärmenetzen erzielen.

Barbara Zurek, Stade

[Hier nun mein Anschlussbericht zu Peter Wortmanns Bericht von der Regionalkonferenz der Metropolregion.]

Ich war zuerst in dem Workshop 4 – klimagerechte Mobilität – und hörte zwei Berichte. Eine Stadtplanerin der Stadt Amsterdam stellte die Eckpunkte des Mobilitätskonzept Amsterdams dar und Peter London aus dem Ministerium für alles Mögliche inkl. Verkehr aus NRW stellte die Nahmobilitätsstrategie NRW vor.

Die Stadt Amsterdam verfolgt einen integrierten Ansatz – es werden nicht mehr die einzelnen Verkehrsträger einzeln betrachtet, sondern das System, das mich als Person von A nach B bringt. Das bedeutet, dass unterschiedliche Ressorts sich zusammensetzen mussten – Stadtplaner und Verkehrsplaner. Dazu kommt ein prognostiziertes extremes Wachstum der Region Amsterdam (500.000 Zuzüge, Zeiteinheit weiß ich nicht mehr...).

Aus der Region Amsterdam gibt es viele Einpendler, so dass die Knotenpunkte, in denen ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel stattfinden muss, vorrangig ausgebaut werden, z. B. mit riesigen, unterirdischen Parkmöglichkeiten für Fahrräder (park and ride für Fahrräder). Amsterdams Straßen selber bezeichnete sie zu 90% als fahrradfreundlich, dabei sahen diese ganz „normal“ aus – kein Firlefanz mit baulich abgetrennten Fahrradwegen o. ä.

Für Kfz gibt es auch ein umfangreiches park and ride System, die Gebühren dieser Parkmöglichkeiten sind im Vgl. zu der Innenstadt relativ günstig, ein Nahverkehrsticket ist inklusive. Amsterdam versucht die Autos aus der Stadt heraus zu halten und verknüpft dazu das Parkplatzangebot in der Stadt. Dazu kommen sehr hohe Parkgebühren (5€ pro Stunde).

NRW fördert schon lange Nahmobilität (= nicht motorisierter Verkehr), auch finanziell. Seit 1999 gibt es einen Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs. So gab es Zuschüsse zu Fahrradstationen, ein Radroutenplaner wurde entwickelt, die Radwegebeschilderung mit Landesmitteln aufgestellt und den einzelnen Kommunen übergeben.

Inzwischen heißt der Aktionsplan Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität und wird von verschiedenen Ministerien gefördert (u. a. auch vom Ministerium für Gesundheit und Soziales – Gesundheit ist ein wichtiger Aspekt). Unterstützt werden z. B. auch modal split Untersuchungen. Ein wichtiges Bündnis ist der Arbeitskreis Fußgänger – und Fahrradfreundlicher Städte (agfs), in denen sich 54 Städte, 4 Kommunen, 13 Kreise aktuell zusammengeschlossen haben (Überprüfung der Mitgliedschaft alle 7 Jahre). Dieser AK arbeitet schon seit Jahren und bei denen ist sicherlich viel Kenntnis vorhanden (Informationen zu Mobilität 2.0; www.agfs_nrw.de).

Danach habe ich noch den Workshop 1 besucht (Thema Wind-Wasserstoff) und hörte noch einen Bericht über das seit Sept. 2013 in Betrieb befindliche größte deutsche Wind-Wasserstoffsystem, das sich in Mecklenburg-Vorpommern befindet (RH₂-WKA). WKA steht für Werder/Kessin/Altentreptow. 28 Windkraftanlagen liefern Strom, der benutzt wird, um in einem Elektrolyseur (1 MW!) aus Wasser Wasserstoff herzustellen. Der kann dann „verpackt“ und zu Mobilitätszwecken verwendet (Wasserstoffbetankung) werden oder aber in einem BHKW (das erste BHKW, das mit 100% Wasserstoff gefahren wird) rückverstromt werden und Wärme liefern. Geplant ist auch eine Einspeisung ins Erdgasnetz.

Nutzungsgrad beträgt zur Zeit nur 40%, mit power to gas wollen sie auf 60% kommen. Allerdings hat diese Anlage auch ganz klar Forschungsanteile: das Regelverhalten der einzelnen Komponenten, die Steuerungssoftware, die Kombination von Elektrolysetechnik mit fluktuierendem Stromangebot sollen getestet und weiterentwickelt werden. Auch die juristische Problematik der Einordnung der Speichertechnologien (Erzeugungsanlage?, Netzanlage? → Speichergesetz!!!) wurde thematisiert.

Grundsätzlich wurde im Rahmen dieses Vortrages auch das Thema Akzeptanz vor Ort aktiv und intensiv angesprochen – man muss und sollte hier ganz klar der lokalen Bevölkerung Vorteile anbieten, z. B. über günstige Vor-Ort-Energie (Nahnetze!) bzw. eine lokale Wertschöpfung und Teilhabe aufbauen. Für den Projektleiter ist dieses System ein erster Schritt, seinen Traum von wirklich grüne Gewerbegebiete zu verwirklichen ☺.