

„Unsere Formel lautete: Von grau zu grün“

Wie wird man Umwelthauptstadt Europas?
Essens Klimaschutzbeauftragter über Radfahrer,
Zeitreisende und einen historischen Strukturwandel.

Ein Interview mit Kai Lipsius

IP: Herr Lipsius, im April 1961 forderte Willy Brandt im Bundestagswahlkampf, der „Himmel über dem Ruhrgebiet“ müsse „wieder blau werden“ – und wurde dafür auch von den eigenen Genossen verspottet. Angenommen, ein Zeitreisender aus dem Jahre 1961 verirrt sich ins heutige Essen. Was würden Sie ihm in Ihrer Stadt zeigen?

Kai Lipsius: Zunächst würde ich ihn dahin führen, wo der große Umbau einst industriell genutzter Flächen stattgefunden hat. Vielleicht ins Westviertel, zum Krupp-Gürtel. Da haben wir dieses riesige, 230 Hektar große Gelände der ehemaligen Kruppschen Gussstahlfabrik, wo der Krupp-Park entstanden ist und wo die neue Konzernzentrale von Thyssenkrupp liegt – errichtet mit ausgesprochen hohen Nachhaltigkeitsansprüchen an die

Gebäudestruktur. Unmittelbar anschließend an den Krupp-Park befindet sich das Stadtquartier „Essen 51.“, und mittendurch verläuft als Paradebeispiel für unsere Mobilitätspolitik der erste fertiggestellte Abschnitt des Radschnellwegs Ruhr RS 1. Wenn man sich hier als Zeitreisender umschaute, würde man das wohl so schnell nicht wiedererkennen.

Wenn Sie gewichten müssten, wer sich die ökologischen Erfolge der vergangenen 60 Jahre im Ruhrgebiet an seine Fahnen heften darf: Wen würden Sie da zuvorderst nennen – Politik, Wirtschaft, Bürgerinitiativen?

Es wäre unfair, das Verdienst dafür einzelnen Personen oder Ebenen zuzusprechen. Man kann auf allen Ebenen wichtige Impulse finden. Thyssenkrupp wäre ein Beispiel für ein Unternehmen, das

sich – auch – um die Begrünung der Stadt verdient gemacht hat. Oder nehmen Sie den Emscher-Umbau ...

... die Renaturierung der Emscher, die lange Zeit als schmutzigster Fluss Deutschlands galt ...

Am Anfang dieses Umbaus stand die EU mit ihrer Wasserrahmenrichtlinie von 2000, gemäß der alle europäischen Gewässer in einen „guten ökologischen“ Zustand zu versetzen waren. In der Ausführung war es dann ein regionales Projekt. Dazu gehören lokale Institutionen wie ein Wasserwirtschaftsunternehmen, dazu gehört aber auch die Erhebung von Abwassergebühren, die eine zuverlässige Finanzplanung ermöglichen. Außerdem haben wir hier in Essen eine Bürgerschaft, die den Wandel ausgesprochen selbstbewusst vorantreibt, insbesondere seit der Bewerbungskampagne um die „Grüne Hauptstadt Europas“. Der intensive Ausbau unserer Fahrrad-Infrastruktur etwa geht auf ein Bürgerbegehren zurück. Ohne den Druck „von unten“ wäre das nicht denkbar gewesen. Man darf aber auch nicht vergessen, dass es der Niedergang der alten Wirtschaftsstrukturen war, gerade bei Kohle und Stahl, der erst den Anstoß zur Transformation gegeben hat.

Stichwort „Grüne Hauptstadt Europas“: Wie ist die Idee für die Bewerbung um den Titel entstanden? Mit welchen Argumenten hat sich Essen 2017 durchgesetzt?

Zunächst einmal spielte der große historische Strukturwandel, den Sie angesprochen haben, für das „Storytelling“, für die Geschichte, die wir erzählen konnten, eine wichtige Rolle. Wir hatten das auf die Formel „Von grau zu grün“ gebracht. Hilfreich waren sicherlich die positiven Erfahrungen, die Essen 2010 als „Europäische



Kai Lipsius

ist seit 2012 Klimaschutzbeauftragter der Stadt Essen. Daneben war er bis Sommer 2017 Projektleiter des BMBF-Verbundprojekts „Klimainitiative Essen – Handeln in einer neuen Klimakultur“. Zuvor arbeitete Lipsius u. a. als Wissenschaftler im Bereich Klima und Energie für das Umweltbundesamt.

Kulturhauptstadt RUHR.2010“ gemacht hatte, auch wenn die Bewerbungsstrategie seinerzeit auf die gesamte Region ausgerichtet war. Entscheidend war aber vermutlich unser ganzheitlicher Ansatz. Wenn wir uns auf einen Faktor wie „Blauer Himmel über der Ruhr“ oder „Grün in der Stadt“ konzentriert hätten, wären wir nicht weit gekommen. Wir haben sämtliche relevanten Bereiche – Abfall-, Wasserwirtschaft, Umweltmanagement, Luftreinhaltung, Lärminderung und Klimaschutz – erfolgreich bespielt und so die Jury überzeugt. Die gab uns allerdings auch noch Hausaufgaben mit auf den Weg, weil sie das Thema Mobilitätswende noch nicht vorbildlich gelöst fand.

„25 Prozent Pkw, 25 Prozent Fußgänger, 25 Prozent ÖPNV, 25 Prozent Radfahrer – dieses Ziel ist derzeit in Gefahr“

Die Mobilitätswende war eines der Themen, die den nordrhein-westfälischen Landesverband des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) 2017 zu der Aussage verleiteten, „dass Essen diesen Titel nicht verdient und ihm nicht entsprechen wird“. Konnten Sie die Bedenken des BUND seither entkräften?

Natürlich werden an so einem Titel anschließend viele Entscheidungen gemessen. So vorbildlich eine Stadt auch sein mag, sie wird nicht umhinkommen, weiterhin den einen oder anderen Baum zu fällen oder mal einen Quadratmeter zu versiegeln. Da heißt es dann schnell: „Es kann doch nicht sein, dass eine grüne Hauptstadt ...“. Die Deutsche Umwelthilfe verklagte die Stadt Essen sogar, weil sie nicht alle Hebel in Bewegung gesetzt habe, um die erlaubten Messwertgrenzen insbesondere bei den Stickstoffdioxiden einzuhalten. Es kam zu einem gerichtlichen Vergleich, in dessen Folge bestimmte Maßnahmen umgesetzt wurden, um Fahrverbote zu vermeiden. Aus meiner Sicht kann dieser Druck auch positiv wirken. Wir führen den Diskurs mit diesen Akteuren sehr konstruktiv, und er hat dazu geführt, dass wir erhebliche Fortschritte gemacht haben, gerade bei der Mobilität.

Im Anschluss an die Kür zur „Grünen Hauptstadt Europas“ rief Essen eine „Grüne Dekade“ bis 2027 aus und legte zwölf sogenannte nachhaltige Themen-

felder fest, die bis 2027 umgesetzt werden sollten. Wenn Sie eine Art Halbzeitbilanz ziehen: Bei welchen der damals gesteckten Ziele ist man auf einem guten Weg, bei welchen noch nicht?

Wenn wir unseren jährlichen Fortschrittsbericht nehmen, dann würde ich sagen, dass der Trend grundsätzlich in die richtige Richtung weist, auch wenn die Ziele ausgesprochen ambitioniert waren und sind. Bei der Luftreinhaltung etwa werden jetzt schon die Grenzwerte eingehalten, sodass wir die Ziele noch höher stecken konnten. Jetzt wollen wir uns an den etwas strengeren Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation orientieren. Dabei spielen uns natürlich ein paar generelle Trends in die Hände, etwa die wachsende Elektromobilität.

Stichwort Verkehr: Der BUND hatte 2017 moniert, dass das sogenannte „Modal-Split“-Ziel – 25 Prozent Autoverkehr, 25 Prozent Fußgänger, 25 Prozent ÖPNV, 25 Prozent Radfahrer – kaum erreichbar scheine. Was ist da der aktuelle Stand?

Man müsste wohl feststellen, dass dieses Ziel in Gefahr ist, obwohl bis zum angepeilten Jahr 2035 noch einige Zeit ins Land gehen wird. 2019 etwa ist der Anteil der Motorisierung am Verkehr im Vergleich zur Haushaltsbefragung davor wieder um einen Prozentpunkt geklettert, auf 55 Prozent. Durch die Corona-Pandemie könnte der ÖPNV-Anteil abgenommen haben – auch zugunsten des Autoverkehrs.

Dennoch glaube ich, dass wir einiges an Voraussetzungen geschaffen haben, um das Erreichen unseres Zieles wahrscheinlicher zu machen. Wir beschäftigen derzeit 23 Personen, die Radwege planen und bauen; vorher hat das eine Person gemacht. Außerdem arbeiten wir an einer neuen Straßenbahnlinie mit Anschluss an das Neubaugebiet „Essen 51.“ und den Hauptbahnhof. Es besteht die berechtigte Hoffnung, dass viele von denen, die in dieses Gebiet ziehen und damit direkt am Rad-schnellweg Ruhr RS 1 wohnen, gar kein Auto mehr benötigen.

Die neue Bundesregierung will Deutschland bis 2045 klimaneutral machen. Ende August hat sich der Rat der Stadt Essen dafür ausgesprochen, die bisherigen Treibhausgas-Minderungspfade an eine neue Zielmarke anzupassen. Statt wie bisher für das Jahr 2050 plant man nun den klimapolitischen Zielkorridor zur Erreichung von „Netto-Null“-CO₂-Emissionen zwischen 2030 und 2040. Was macht Sie zuversichtlich, dieses ambitionierte Ziel zu erreichen?

Wir haben ja nicht nur unsere Ziele verschärft, sondern auch unsere Maßnahmen verbessert. Natürlich beschränkt sich unser Einfluss als Stadt auf einen kleinen Teil all dessen, was die Klimaentwicklung ausmacht. Dahinter steht eine Vielzahl von individuellen Entscheidungen: Wann rüste ich meine Heizung um? Wie treffe ich meine täglichen Mobilitäts- und Einkaufsentscheidungen? Wir versuchen aber, unsere Handlungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Anfang dieses Jahres haben wir ein Förderprogramm für Solarenergie gestartet, und schon nach zehn Tagen hatten wir über 150 Anträge. Oder das Thema Wasserstoff: Im Jahr 2032 wird unsere Busflotte ausschließlich über wasserstoffbetriebene Fahrzeuge verfügen.

Die Caritas in Nordrhein-Westfalen hat vergangenes Jahr gefordert, soziale Belange bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen stärker zu berücksichtigen. „Klimaschutz muss sich lohnen. Auch für jene, die wenig im Geldbeutel haben“, hat der Aache-ner Caritasdirektor Stephan Jentgens erklärt, Umweltpolitik brauche den „Sozial-Check“. Was tun Sie, um diesen Check zu bestehen? Gerade zwischen dem ärmeren Essener Norden und dem wohlhabenderen Süden unterscheiden sich die sozialen Voraussetzungen zum Teil ja erheblich voneinander.

Schadstoff- und Lärmprobleme, die zu gesundheitlichen Schäden führen, beobachten wir in der Tat eher in Wohnungen, die sehr günstig sind, die im Zweifel an vielbefahrenen Straßen liegen und überwiegend von sozial Schwächeren genutzt werden. Umweltgerechtigkeit ist ein wichtiges Thema, und das ist einer der Gründe, warum wir als Modellstadt bei dem Projekt „Trans City“ mitmachen, das von der Hochschule RheinMain gemeinsam mit dem Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie durchgeführt und von der Stiftung Mercator gefördert wird. Es will einen Diskurs zwischen den verschiedenen Stadtteilen befördern, um das Gemeinschaftsgefühl und den Klimaschutz voranzubringen.

Wie soll das geschehen?

Wir wollen den ökologischen Fußabdruck verschiedener Stadtteile und -strukturen ermitteln. Dabei lautet unsere Ausgangshypothese, dass nicht die sozial herausgeforderten Stadtteile im Essener Norden den größten ökologischen Fußabdruck hinterlassen, sondern die im Süden mit ihren großen Einfamilienhäusern und mehreren Autos pro Haushalt. Andererseits dürfte unsere Solarförderung überwiegend im Süden abgegriffen werden, weil die

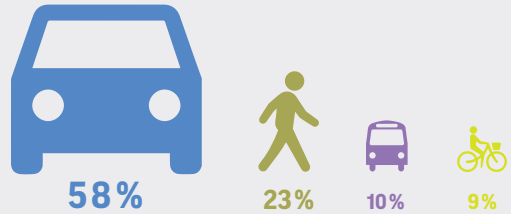
Bitte umsteigen

Auf dem Weg ins klimaneutrale Ruhrgebiet waren zuletzt einige Fortschritte zu verzeichnen. Ein Bremsfaktor bleibt die Liebe des Reviers zum Automobil.

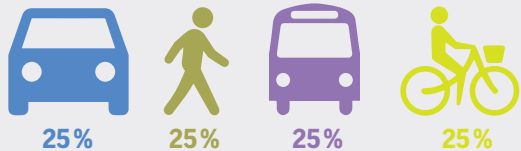
Pkws in der Pole Position

Anteil der Verkehrsmittel an der Gesamtnutzung in der Metropole Ruhr

2017:

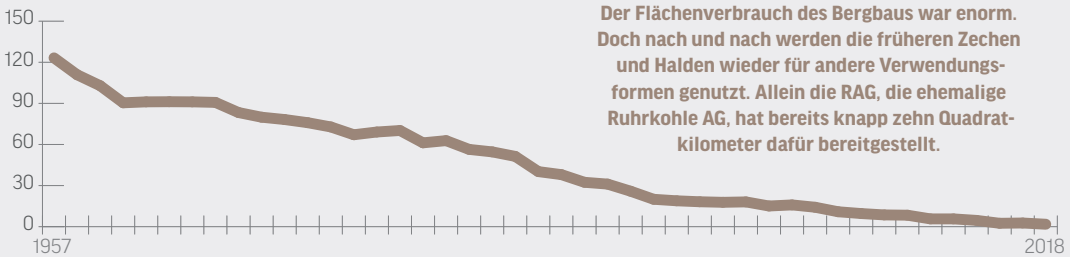


Mögliches Ziel:



Bergab

Steinkohleförderung in der Metropole Ruhr in Mio. t

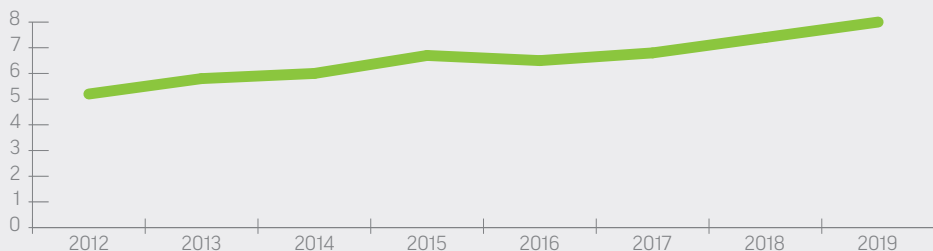


10 km²

Der Flächenverbrauch des Bergbaus war enorm. Doch nach und nach werden die früheren Zechen und Halden wieder für andere Verwendungszwecke genutzt. Allein die RAG, die ehemalige Ruhrkohle AG, hat bereits knapp zehn Quadratkilometer dafür bereitgestellt.

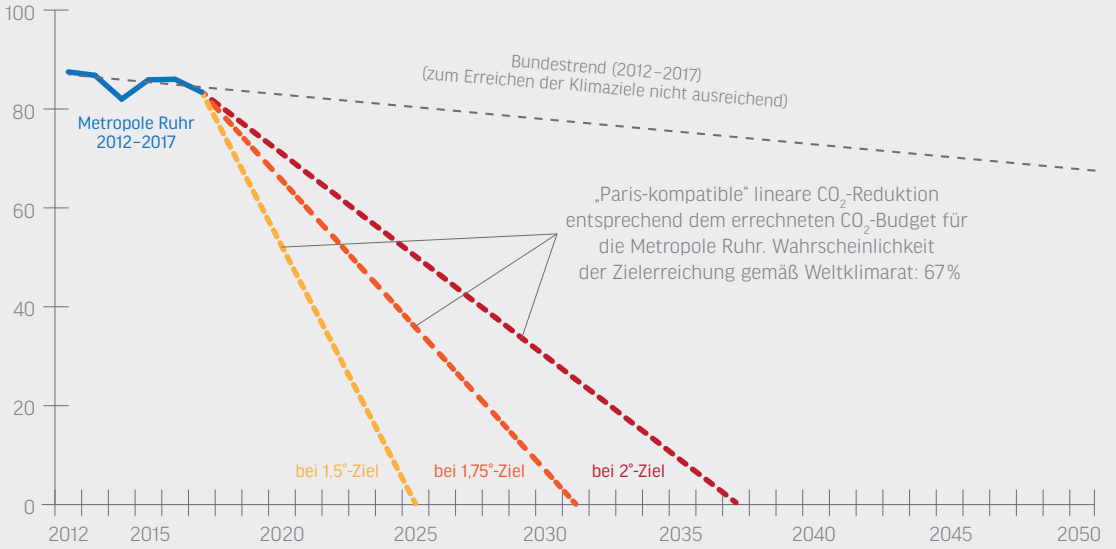
Grüne Welle

Anteil der erneuerbaren Energiequellen am Stromverbrauch in der Metropole Ruhr in Prozent



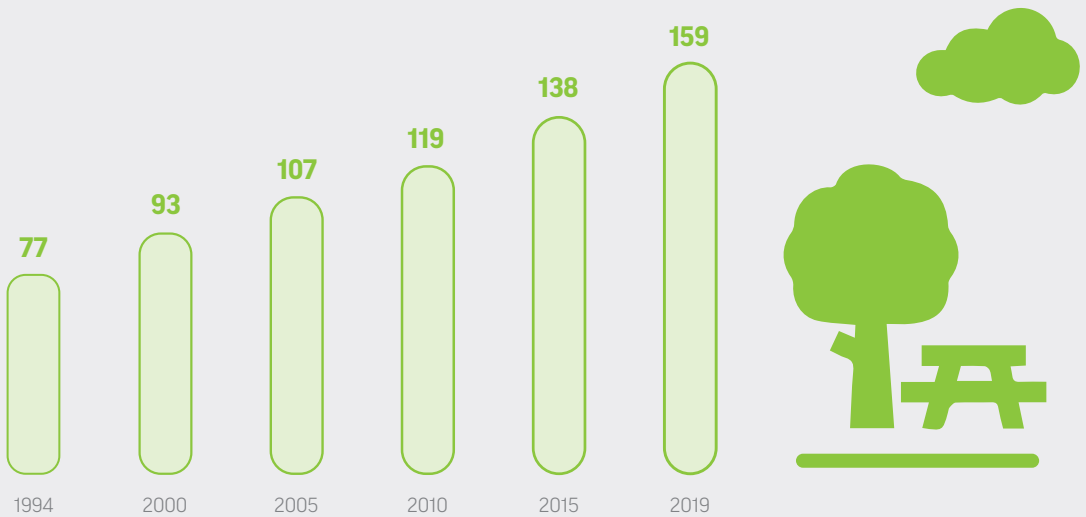
Besser als der Bund

Treibhausgasemissionen in Mio. t CO₂



Gute Erholung

Parks und andere öffentliche Grünanlagen in der Metropole Ruhr in km²



Einrichtung von Photovoltaik-Anlagen auf den Miets- und Mehrfamilienhäusern des Essener Nordens immer noch eine ausgesprochen komplizierte Angelegenheit ist und die Mieter das gar nicht für sich selbst entscheiden können.

Wie sieht das Feedback aus, das Sie aus der Bevölkerung bekommen, wenn es um die Frage geht: „Wer soll das bezahlen?“, also darum, Nachhaltigkeitsziele sozial verträglich zu gestalten?

Ich würde bestreiten, dass das ein reiner Kostenfaktor ist. Klimaschutz ist perspektivisch etwas, das Kosten einspart und insofern gut investiertes Geld ist. Wenn solche größeren zukunftssträchtigen Investitionen stattfinden wie der Em-scher-Umbau, die Schaffung einer Infrastruktur für die Verkehrswende oder der

Bau klimaneutraler Schulen, dann erleben wir keinen grundsätzlichen Widerstand, eher eine verhältnismäßig große generelle Zustimmung.

Soziale Gerechtigkeit ist einer der Schwerpunkte der Essener Nachhaltigkeitsstrategie, die Ende September des vergangenen Jahres verabschiedet wurde. Worum geht es da ansonsten?

Diese Strategie geht auf die 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen zurück, die allgemeinverbindlich für alle Länder auf der Erde gelten. Sie unterscheidet sich vom Ansatz der „Grünen Hauptstadt“. Neben der sozialen Gerechtigkeit haben wir hier eine breite Themenpalette von lebenslangem Lernen über Gesundheit bis hin zur Friedenspolitik. Wir möchten einen Klimapakt schließen, an dem sich

Strampeln fürs Weltklima: Der Radschnellweg Ruhr RS 1 (hier: im Essener Krupp-Viertel) wird nach seiner Fertigstellung auf gut 100 Kilometern zehn Städte zwischen Duisburg und Hamm miteinander verbinden.

Bild nur in
Printausgabe verfügbar

„Wir erleben in der Essener Bevölkerung eine verhältnismäßig große Zustimmung zu Klimaschutzmaßnahmen“

mindestens 100 Unternehmen beteiligen, wir wollen neue Wohnformen, neue Begegnungsstätten fördern und eine integrierte Gesundheitsversorgung schaffen.

Beim Weltklimagipfel in Glasgow wurde erneut deutlich, dass Städte und Kommunen mehr Mitsprache beim Klimaschutz fordern. Auch die Stadt Essen ist Mitglied des Netzwerks „Global Covenant of Mayors for Climate & Energy“. Was können Städte und Kommunen gemeinsam in der Klimapolitik leisten, das auf anderer Ebene nicht möglich ist?

Zunächst einmal können wir als Städte in Deutschland und international viel voneinander profitieren – indem wir positive Beispiele austauschen, aber auch über die berühmten „Don’ts“ sprechen, über Gefahren und Fallstricke. Denn die grundsätzlichen Herausforderungen sind überall ähnlich. Außerdem können wir gemeinsam Lobbyarbeit für unsere Klimaneutralitätsziele betreiben; umsetzen können wir das als Städte natürlich nur, wenn alle staatlichen Ebenen mitspielen. Und es gibt eine ganze Reihe von Themen, die nur stadtübergreifend, also regional gelöst werden können. Der Verkehr hört ja nicht an der Stadtgrenze auf, denken Sie nur an die vielen Pendler. Ähnlich verhält es sich bei der Energie: Unser Fernwärmesystem läuft auch über die Stadtgrenzen hinaus, es ergäbe überhaupt keinen Sinn, wenn jeder für sich dazu Pläne machte.

Die französische Partnerstadt Essens, Grenoble, ist in diesem Jahr „Grüne Hauptstadt Europas“. Inwieweit tauschen Sie sich aus?

Wir haben Grenoble auf dem Weg zu diesem Titelgewinn intensiv begleitet und unsere Erfahrungen mit ihnen geteilt. Wir können aber auch umkehrt einiges von Grenoble lernen, insbesondere beim klimaneutralen Bauen und in Sachen Verkehrswende. Wir tauschen uns auf vielen Ebenen aus, von Verwaltung zu Verwaltung, zwischen Schulen, unter Fachexperten oder zwischen Unternehmen und Wirtschaftsverbänden. Wir planen derzeit, gemeinsam EU-Förderprojekte durchzuführen. Das wird dieses Jahr noch ausgesprochen spannend werden.

Unternehmen wir am Ende unseres Gesprächs noch eine Reise 60 Jahre in die Zukunft: Wenn Sie heute ins Essen des Jahres 2082 reisen würden: Was hoffen Sie, dort zu sehen und zu erleben?

Erst einmal möchte ich mir eine noch grünere Stadt wünschen, und dann ein geändertes Mobilitätsverhalten. Ich erhoffe mir eine sehr leise Stadt, in der man seine Ziele überwiegend mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichen kann. Ansonsten bin ich gespannt, wie die klimaneutrale Stadt tatsächlich aussieht. Denn die werden wir dann geschaffen haben müssen. **IP**

Das Interview führten Robert Schirmer und Joachim Staron.