

Das Duisburg-Paradox

Welt, 13.11.2023, Daniel Wetzel

https://www.welt.de/wirtschaft/energie/plus248486918/Milliarden-fuers-Klima-Das-Duisburg-Paradox.html?sc_src=email_5126457&sc_lid=519678476&sc_uid=9b9AoAfTYB&sc_lid=815&sc_cid=5126457&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc_eh=94c824e22aa172ca1

Eine CO₂-freie Kommune: Was heißt das genau? Straßen aufreißen, Rohre verlegen, Kabel ziehen, Schulden machen. Ein Blick ins bislang unveröffentlichte Klimaprogramm der Stadtwerke Duisburg zeigt, was Bürger in ganz Deutschland erwartet – und wie ernüchternd wenig es dem Klima bringt.

Auf die Einwohner der Stadt Duisburg kommt etwas Großes zu: Es ist die grüne Transformation, meist auf den Begriff „Energiewende“ verkürzt. Wie die genau aussieht, war bislang nur zu ahnen. Doch jetzt hat der städtische Versorger Duisburgs in einem 110-Punkte-Plan detailgenau ausgearbeitet, was es bedeutet, bis 2035 eine klimaneutrale Stadt zu werden – und auch, was das kostet.

Es geht um Milliarden-Investments, um Tiefbau, Wärmepumpen, Wasserstoff und die Verdopplung des Stromnetzes. WELT hatte Gelegenheit, vorab exklusiv Einblick in das Klimaschutzprogramm 2035 des Duisburger DVV-Konzerns zu nehmen. Der Umbau dieser Industriestadt mit ihren 500.000 Einwohnern zeigt, was auch andere Städte für den Klimaschutz werden leisten müssen.

Deutschland will bis 2045 netto kein CO₂ mehr ausstoßen. Daran arbeitet die Bundesregierung intensiv. Doch auf kommunaler Ebene, ganz nah am Bürger, wird der Kampf gegen die Erderwärmung fast noch entschlossener geführt.

Insgeheim läuft zwischen vielen hoch motivierten Kommunalpolitikern ein Wettbewerb: Welche Stadt wird zuerst klimaneutral sein? Großstädte wie München oder Mannheim haben die Nase vorn, sie streben schon das Jahr 2030 an.

Auf Duisburg würde wohl kaum jemand eine Wette platzieren: Die 500.000-Einwohner-Stadt am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr ist Europas größter Stahlstandort und damit für 2,5 Prozent der deutschen CO₂-Emissionen verantwortlich. Über dem größten Binnenhafen der Welt drehen sich Kräne, rauchen die Schloten.

Dennoch will die Stadt zwischen Ruhrgebiet und Niederrhein schon 2035 klimaneutral sein: Zehn Jahre schneller als Deutschland insgesamt. So haben es die Stadtoberen beschlossen. Dass die Ausgangsbedingungen am Rande des Rheinischen Kohlreviers schwieriger sind, wird hier als Ansporn verstanden: „In keiner anderen Stadt in Deutschland sind die Herausforderungen so groß wie in Duisburg“, sagt Oberbürgermeister Sören Link.

Duisburg „startet nicht bei Null“, betont Marcus Wittig, Chef der Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (DVV). Das letzte von einst fünf Kohlekraftwerken wurde schon im Jahr 2018 abgeschaltet. „Gut vorbereitet zu sein und sich frühzeitig mit Veränderungen zu beschäftigen – mit diesem Grundsatz lagen

wir bisher nie falsch“, sagt Wittig: „Wir haben uns daher mit dem Jahr 2035 bewusst ein weit ambitionierteres Ziel gesetzt als die gesetzliche Vorgabe.“

Doch was jetzt folgt, wird den Bürgern einiges an Geduld und Verständnis abverlangen, insbesondere den Autofahrern. Denn zum Stadtumbau gehört es, viele Straßen aufzureißen: „Wir stehen vor einer Bautätigkeit, da wird mir schwindelig“, sagt Wittig.

Noch bevor die gesetzlich geforderte „kommunale Wärmeplanung“ der Stadtverwaltung vorliegt, hat die DVV einen Plan zur Dekarbonisierung Duisburgs mit 110 Einzelmaßnahmen vorgelegt, sortiert nach Kosten und Klimaeffekt. Es werden alle Register gezogen: Neue Rolltreppen für die Bahnhöfe der Stadt, stromsparende LED-Lampen allerorten, Elektroautos für den gesamten städtischen Fuhrpark.

Auch kleine Energiefresser müssen ersetzt werden: „Neubau des Affenhauses“, heißt es etwa im Programmpunkt 071 zur Dekarbonisierung des Zoos. Einige Mitarbeiter der Duisburger Verkehrsgesellschaft werden sich wohl warm anziehen müssen: „Begrenzung Heizen/Kühlen im Werkstattgebäude“, lautet Punkt 023 des Klimaplans.

Doch den größten Teil der CO₂-Reduktion will die DVV mit nur zehn Maßnahmen erreichen. Vielleicht die wichtigste, als „Basis für alles“, wie es im Plan heißt: Der Ausbau des Stromnetzes. „Es ist vorzusehen, dass im Hoch- und Mittelspannungsbereich eine Erweiterung und Modernisierung der Leitungen über eine Strecke von mehr als 1000 Kilometern erforderlich sein wird.“

Das heißt, dass 73 Prozent des Stromnetzes nochmal im Tiefbau neu dazukommen muss, zudem drei neue Umspannwerke und 900 Netzstationen. Denn die Last im Duisburger Stromnetz wird sich bis 2045 verdrei- bis vervierfachen, wenn hier nur noch Elektroautos unterwegs sind und tausende Wärmepumpen heizen.

Der Stromverbrauch der Stadt muss außerdem komplett grün werden. Doch fragten die Duisburger bislang nur zu 15 Prozent Ökostrom explizit nach. „Dieser Wert soll deutlich gesteigert werden, und wir sind fest entschlossen, dies gemeinsam zu erreichen“, kündigt das Klimaprogramm an.

Die DVV bezieht ihre Elektrizität am Strommarkt und will nun sukzessive auf Ökostrom-Lieferanten umstellen. „Wir können diese Herausforderung nicht allein bewältigen“, ruft der Versorger die Bürger zum Mitmachen auf: „Durch Ihre bewusste Entscheidung für Ökostrom tragen Sie dazu bei, Duisburg auf dem Weg zur Energiewende zu unterstützen.“

Zu den Top 10 der Maßnahmen gehört die Anschaffung von 100 Bussen mit Brennstoffzellen, die Wasserstoff tanken. Doch die größte Herausforderung liegt in der Wärmewende: Aktuell versorgt die DVV mit einem 500 Kilometer langen Fernwärmenetz 70.000 Haushalte.

„Bis Mitte der 2030er- Jahre wollen wir weitere 15.000 Haushalte in Duisburg an unser Fernwärmenetz anbinden“, heißt es in dem Plan: Als Ziel hat sich die Fernwärme Duisburg jährlich rund 1000 neue Hausanschlüsse in den kommenden fünf Jahren gesetzt: „Diese Zielsetzung ist ambitioniert und übertrifft die Ziele der Bundesregierung in Relation zur Einwohnerzahl.“

Wärme will man sogar aus dem Abwasser ziehen. In der Kläranlage Duisburg-Huckingen soll ein „innovatives Kraft-Wärme-Kopplungssystem“ (iKWK) die Restwärme im Abwasser verdichten und damit sowohl Heizenergie als auch Strom liefern. Im Stadtteil Wedau sollen mehr als 2000 Wohnungen aus der Abwärme eines Rechenzentrums beheizt werden.

Dazu kommt noch eine Großwärmepumpe, die das „enorme Wärmepotenzial“ des Rheins nutzt. Doch all das reicht noch nicht: Aus 1500 Metern Tiefe soll Erdwärme von bis zu 25 Megawatt an die Erdoberfläche befördert werden. Die technischen Erfordernisse seien „immens“.

Die DVV-Planer warnen schon mal vor: Die Notwendigkeit, das Stromnetz quasi in seiner Leistungsstärke mehr als zu verdoppeln und der Ausbau der Wärmenetze „ziehen in den kommenden Jahren eine Vielzahl von Baustellen und Einschränkungen im öffentlichen Raum nach sich“.

Es gebe aber auch „enorme Chancen und Perspektiven, sowohl in ökologischer als auch ökonomischer Hinsicht“. Denn die Investitionen, so glauben die Planer, lösen auch „einen enormen wirtschaftlichen Impuls aus“.

Enorm ist auch der Finanzbedarf. Denn wenn der Nahverkehr elektrifiziert und ausgebaut werden soll, dürfen die Ticketpreise für die Bürger trotzdem nicht in die Höhe schießen. Man müsse „realistisch von einem Investitionsvolumen im Bereich von 2,5 bis 3,5 Milliarden Euro ausgehen“, heißt es in Duisburg.

Zwar sind Duisburg gerade einige hundert Millionen Euro aus dem Verkauf des Kraftwerksbetreibers Steag zugeflossen. Dennoch lasse sich ein „derartig hohes Investitionsvolumen“ nicht durch Bankkredite finanzieren. Heißt: Die DVV-Eigentümer – die Stadt Duisburg und der Konzern Rheinenergie – müssten wohl ein Drittel, also bis zu eine Milliarde Euro, an Eigenmitteln zuschießen.

Der Stadt Duisburg, die sich gerade langsam aus der jahrelangen, strukturellen Überschuldung befreit, dürfte das nicht leicht fallen: Sie weist derzeit ein Eigenkapital von gerade einmal 179 Millionen Euro aus. Kürzlich erst hatte man vorsichtig Grundsteuer, Gewerbesteuer und die Elternbeiträge für Kindergärten gesenkt.