

„Angst vor dem Blackout wird nur von Ewiggestrigen geschürt“

DIW-Energieökonomin Claudia Kemfert über den Stand der Energiewende in der deutschen Hauptstadt und die kommenden Aufgaben des neuen Senats

DOMINIK BATH

Claudia Kemfert leitet die Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin). Im Interview spricht die renommierte Energieökonomin über die Energiewende in Berlin und sagt, was die Stadt für das Erreichen der Klimaziele tun muss.

Berliner Morgenpost: Vattenfall sieht in dem Rückbau des Heizkraftwerks Wilmersdorf ein sichtbares Zeichen für die Energiewende. Sehen Sie das auch so?

Claudia Kemfert: Das sehe ich genauso. Der Rückbau ist ein Zeichen des Wandels, nicht nur technisch durch einen zeitnahen Kohleausstieg, sondern auch optisch: Drei markante Schornsteine werden verschwinden. Eine dezentrale, digitale und demokratische Energie- und Wärmeversorgung sieht anders aus als dieser monumentale Koloss der fossilen Vergangenheit.

Wie kann es einer Großstadt wie Berlin gelingen, die Energieversorgung klimaneutral aufzustellen?

Für eine klimagerechte Zukunft braucht eine Großstadt wie Berlin viele kluge Lösungen; es geht um Energie- und Wärmeversorgung, sparsamen Verbrauch und emissionsfreien Verkehr. Für eine erfolgreiche Energiewende müssen wir Windenergie aus Brandenburg oder anderen nahe liegenden Regionen einbeziehen und in Berlin selbst vor allem die Solarenergie auf Dächern ausbauen und die Gebäude energetisch sanieren. Dazu gehören klimaneutrale Wärme durch „Power to Heat“ und die Nutzung von Industrieabwärme oder Müllverbrennung, aus nachhaltiger Biomasse oder Solar-/Geothermie, aber unbedingt auch eine deutlich höhere Energie-Effizienz durch Gebäudesanierung. Auch ein preiswertes besseres ÖPNV-Angebot und mehr Fuß- und Fahrradwege sind enorm wichtig. Nur dann lassen mehr Menschen auch mal das Auto stehen. Das verbessert die Lebensqualität, erhöht die Sicherheit und spart wertvolle Energie.

Falls der Umbau des Energiesystems nicht rechtzeitig gelingt: Droht Berlin dann der Blackout?

Die Angst vor dem Blackout wird nur von Ewiggestrigen geschürt. Der Umbau wird gelingen, wenn wir ihn wirklich wollen. Das sieht man zum einen an den vielen Maßnahmen und Programmen des Landes Berlin, aber auch daran, dass beispielsweise der Großkonzern Vattenfall bis 2030 aus Kohle aussteigen will und schon seit einiger Zeit konsequent in die Energiewende investiert. Wirtschaft und Politik haben endlich verstanden. Jetzt müssen wir allerdings in ganz Deutschland schneller werden mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien; das Ausbautempo muss mindestens verdreifacht werden. Dafür müssen dringend Hemmnisse und Marktbarrieren abgebaut werden.

Wie teuer wird der Umbau des Energiesystems für die Bürger?

Teuer werden derzeit vor allen Dingen fossile Energien. Genau darin liegen die Risiken der Preissteigerung für die Verbraucher, nämlich gerade dann, wenn wir an den alten Ölheizungen festhalten und nicht sanieren. Es gilt die simple Regel: Jede nicht verbrauchte Energie spart Geld. Erneuerbare Energien werden zudem immer billiger. Nichtsdestotrotz muss der Staat helfen, zum Beispiel indem er Investitionen in energetische Gebäudesanierung unterstützt oder die Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausbaut. Aus der Forschung wissen wir, dass sich das lohnt. Denn jeder öffentliche investierte Euro zieht das anderthalb- bis zweifache an privatem Kapital nach sich. Hier liegen große wirtschaftliche Chancen, die letztlich auch Innovationen und mehr Arbeitsplätze bringen.

Die energetische Sanierung des Gebäudebestands ist ein wichtiger Hebel ist, um die Klimaziele zu erreichen. Ist in dieser Hinsicht aus Ihrer Sicht genug passiert?

Nein, das war bislang zu wenig. Wir müssen sehr viel schneller werden. Nicht nur bei den öffentlichen Gebäuden, sondern auch und gerade in Wohnquartieren. Da brauchen wir Lösungen. Nicht jeder Altbau ist in der nötigen Weise sanierbar. Deswegen ist es wichtig, auch Quartierslösungen zu finden und zu entwickeln. Gerade im älteren Gebäudebestand muss da deutlich mehr passieren.

Hat der Mietendeckel dazu beigetragen, dass Berlin in dieser Hinsicht nicht besonders vorangekommen ist?

Die Defizite in der Energiewende haben mit dem Mietendeckel nichts zu tun. Es geht prinzipiell darum, Anreize für energetische Sanierung zu schaffen. Damit die Modernisierungumlage, die ja teilweise an die Mieter weitergegeben wird, nicht überproportional steigt, ist es sinnvoll, dass der Staat bei entsprechenden Investitionen finanziell gezielt unterstützt.

Was kann das Land Berlin machen?

Die Bundesebene muss die Rahmenbedingungen für eine starke, energetische Gebäudesanierung

setzen. Auf Landesebene braucht man aber die Konzepte für lokale Umsetzungsmaßnahmen, beispielsweise innovative Quartierslösungen. Da denke ich zum Beispiel an kombinierte Solarpanels auf vielen Dächern und Energiespeicher in vielen Haushalten. Da muss man Quartier für Quartier geeignete Anpassungen entwickeln und vornehmen.

Eine Solarpflicht für Neubauten und bei Dachsanierungen wurde zuletzt beschlossen. War das richtig?

Das war richtig und absolut überfällig. Aber immer noch nicht genug; denn es betrifft nur einen Bruchteil der Stadt. Berlin besteht überwiegend aus Bestandsbauten. Studien zeigen, dass die Potenziale für Solarenergie hier sehr groß sind. Solarenergie muss es auf alle Dächer Berlins schaffen.

Wie bewerten Sie Berlins Bemühungen bei der CO₂-Reduzierung im Verkehr?

Es wurde in jüngster Zeit viel nachgeholt, was in den Jahren davor nicht stattfand. Das ist sehr löblich. Generell ist das Anstoßen solcher Prozesse ein schwieriges Unterfangen. Die Pop-up-Radwege zeigen aber, dass solche Ideen gut angenommen werden, genauso wie beispielsweise die verkehrsberuhigte Friedrichstraße. Solche Verkehrsversuche sind absolut begrüßenswert. So

kann es weitergehen! Einfach mal machen und sehen, ob es funktioniert. Klar könnte es auch bei dem Einsatz neuer emissionsfreier Bahnen und Bussen schneller gehen. Aber die Richtung stimmt.

Was halten Sie von einer City-Maut?

Eine City-Maut ohne ein funktionierendes Gesamtkonzept einzuführen, ist nicht sinnvoll. Dazu gehören zwingend Investitionen in den ÖPNV und eine Erhöhung der Parkpreise im Berliner Innenstadtring. Anders gesagt: Wir brauchen nicht nur ein besseres Angebot, sondern auch attraktive Kostenargumente. Und natürlich müssen Fuß- und Fahrradwege ausgebaut werden. Für eine funktionierende City-Maut muss sich die Bepreisung aus meiner Sicht dann auch nach der Art des Fahrzeugs und der Verkehrsdichte richten. Heißt: Emissionsintensive Autos in der Rushhour zahlen mehr.

Wie günstig muss denn der ÖPNV werden, um attraktiver zu sein?

Deutlich günstiger! Die Österreicher machen es mit dem Klima-Ticket vor. Für drei Euro pro Tag kann man nicht nur den ÖPNV, sondern die gesamte Bahn nutzen. Die Nachfrage wird so deutlich zunehmen. Dazu braucht es dann aber wirklich Investitionen in den gesamten Schienenverkehr samt Fahrzeugen, Ausstattung und Taktung. Und nur den ÖPNV günstiger zu machen, wird nicht reichen. Die Verkehrswende braucht einen breiten Maßnahmenstrauß.

Wie stehen Sie zum Weiterbau der A100 in Berlin? Müsste der für den Klimaschutz gestoppt werden?

Für die Energiewende ist eine komplette Verkehrswende erforderlich. Wir müssen weg von der autozentrierten Stadt hin zu einer menschengerechten Stadt mit weniger Fahrzeugen und mehr ÖPNV. Inwieweit der Weiterbau der A100 mit den Emissionsverminderungszielen kompatibel ist, muss geprüft werden. Dass man allerdings belegen kann, dass mit dem Bau einer neuen Autobahn die Emissionen in erforderlicher Weise sinken würden, wage ich sehr zu bezweifeln.

Es gibt radikale Ideen, wie die Initiative „Berlin autofrei“. Ist das der richtige Weg?

Es geht um eine emissionsfreie Mobilität in Berlin. Da nützt es wenig, Einzelbausteine herauszugreifen. Wichtig ist ein Gesamtkonzept, mit dem dann wirklich die Emissionen überall und dauerhaft sinken.

Wenn Parkplätze verschwinden sollen, protestieren häufig Anwohner. Wie lässt sich das moderieren?

Fakt ist, dass wir für den Autoverkehr inklusive Parkraum und Straßen in Berlin sehr viel mehr Platz zur Verfügung stellen als für Radfahrer und Fußgänger. Das muss man austarieren und auch Möglichkeiten schaffen, von dieser starken Autozentrierung wegzukommen. Wichtig ist, den Prozess zu moderieren und dann Schritt für Schritt diesen Weg zu gehen.

Sie haben stets betont, dass der Bund die Leitplanken für eine wirkungsvolle Klimapolitik vorgibt. Was erwarten Sie von der neuen Bundesregierung?

Erstens brauchen wir einen viel schnelleren Ausbau der erneuerbaren Energien. Das Ausbautempo muss sich verdreifachen, wenn nicht sogar vervierfachen. Dafür müssen die Rahmenbedingungen angepasst und Marktbarrieren abgebaut werden. Das Zweite ist die Verkehrswende: Von der Straßenverkehrsordnung bis zur Verkehrswegeplanung ist eben alles auf den Autoverkehr ausgerichtet. Das muss sich dringend ändern. Zentral ist eine Stärkung des Schienenverkehrs. Als Drittes brauchen wir mehr Gebäudesanierung als bislang. Und als Letztes ist es wichtig, die Industrie zu dekarbonisieren, damit auch die produzierenden Unternehmen in Deutschland CO₂-frei werden.



Energieökonomin Claudia Kemfert

FOTO: D. MORSEY/
A>DELICIOUS-PHOTOGRAPHY.DE