

Klimaschutz

Ein grüner Pott ist möglich

12. August 2021, 15:16 Uhr | Lesezeit: 3 min

Die Menschen im Ruhrgebiet fahren häufig mit dem Auto, lokale Kraftwerke produzieren viel CO₂: Eine Studie offenbart die schlechte Klimabilanz von Deutschlands größtem Ballungsraum. Aber es gibt auch gute Nachrichten.

Von Benedikt Müller-Arnold, Düsseldorf

"Der Himmel über dem Ruhrgebiet muss wieder blau werden", mit dieser Vision zog Willy Brandt einst in den Wahlkampf. Dem SPD-Kanzlerkandidaten schwebte 1961 ein Kohlenpott ohne Staub, Asche und Ruß an den Häusern vor, ohne all die negativen Folgen. Heute, 60 Jahre später, scheint Brandts Forderung erfüllt: dank strengerer Umweltregeln, neuer Technik und dem [Ausstieg aus dem Bergbau](#). Doch der politische Anspruch reicht längst weiter. Klimaneutral bis 2045 lautet das Ziel, um die Erderwärmung zu begrenzen.

Wie fit ist eine Industrieregion wie das Ruhrgebiet für eine Zukunft ohne Kohlekraftwerke und Verbrennungsmotoren, mit wenig Schadstoffen und vielen Grünflächen? Das wollte der Regionalverband Ruhr wissen und gab eine Studie in Auftrag, die das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie nun vorgelegt hat. Und gerade für ein Auftragswerk fällt die Bilanz durchwachsen aus. "Die Region ist in einigen Bereichen schon sehr weit gekommen, in anderen besteht noch Nachholbedarf", sagt Manfred Fishedick, Geschäftsführer des Wuppertal-Instituts, diplomatisch.

Nachholbedarf besteht etwa in Sachen CO₂, gewissermaßen der Währung der neuen Zeit. Pro Kopf stieß das Ruhrgebiet zuletzt gut 16 Tonnen Treibhausgas im Jahr aus, rechnet das Forschungsteam vor. Zum Vergleich: Bundesweit stehen etwa neun Tonnen pro Kopf zu Buche. Die bisherigen Einsparungen seien "noch viel zu gering, erfolgen viel zu langsam", mahnt die Studie.

Im Ruhrgebiet fahren die Menschen laut Studie überdurchschnittlich oft Auto

Freilich muss man den gut fünf Millionen Einwohnern zwischen Duisburg und Dortmund zugutehalten, dass sie dafür nicht viel können. Vor allem Industrie und Kraftwerke verursachen den hohen Ausstoß. Umso wichtiger also, ob und wie schnell es etwa Stahlwerken gelingt, Eisenerz mit Wasserstoff statt mit Kohle zu verarbeiten. Das schont das Klima, wenn der Wasserstoff mit Ökostrom gewonnen wird. Konzerne wie Thyssenkrupp planen entsprechende Milliardeninvestitionen, verhandeln aber auch [mit dem Staat](#) über Anschubhilfe. Zudem läuft der Ausstieg aus der klimaschädlichen Kohleverstromung, den ganz Deutschland bis spätestens 2038 vollziehen will.

Auch was Energie der Zukunft betrifft, schneidet das Ruhrgebiet dürftig ab. Das Wuppertal-Institut zieht jüngste Regionaldaten heran, wonach im Jahr 2017 nur knapp sieben Prozent des Stroms in der Region aus erneuerbaren Quellen stammten. Bundesweit betrug der Anteil damals 36 Prozent, Tendenz steigend. An Ruhr, Emscher und Lippe hingegen: kaum Potenzial für Wasserkraft, weniger Wind als an der Küste - und weniger Platz. Die Studie spricht sich nun zwar für mehr Solarzellen auf Dächern und Balkonen aus. Sie erkennt aber an, dass eine dicht besiedelte Industrieregion fortan darauf angewiesen ist, erneuerbare Energie [auch zu importieren](#).

Bleibt ein Problem, das sich - zumindest vor der Corona-Krise - in vielen Staus manifestierte: Die Menschen im Ruhrgebiet fahren zuletzt 79 Prozent ihrer zurückgelegten Kilometer mit dem Auto, konstatiert die Forschungsgruppe. Der Anteil liege höher als im Bundesschnitt, obwohl die Wege etwa zu Supermärkten oder Schulen aufgrund dichter Besiedlung vergleichsweise kurz seien. Die Region sei die Verkehrswende bislang "viel zu zögerlich angegangen", mahnt das Wuppertal-Institut und macht recht weitgehende Vorschläge: beispielsweise ein allgemeines "Bürgerticket" für den öffentlichen Nahverkehr statt einzelner Fahrkarten - oder eine Maut für Autofahrten in den Städten.

Die Renaturierung von Brachen und Flüssen zahlt sich allmählich aus

Aber, so zitiert die Studie den lokalen Slang: "Getz hömma auf am knöttern." Genug genörgelt also. Das Forschungsteam lobt etwa, dass knapp sechs Prozent des Ruhrgebiets heute Grün- und Erholungsflächen seien; der Anteil sei höher als in vielen anderen Ballungsräumen. Was schon in den 1920er-Jahren mit ersten Grünzügen begann, bringt Frischluft und Schatten in Städte, kann [Überschwemmungen vorbeugen](#) - und setze "dem oft noch vorhandenen Image einer grauen, tristen und wenig lebenswerten Region" reichlich Rückzugsraum entgegen.

Das Wuppertal-Institut verweist darauf, dass sich viele Bergwerks- und Industriebrachen in Grünflächen verwandelt haben. Die Studie nennt etwa jenes ehemalige Stahlwerk in Duisburg, das auf

einer Fläche von 250 Fußballfeldern [zum Landschaftspark](#) geworden ist. Insgesamt seien in dem Ballungsraum heute kaum mehr Flächen versiegelt als vor ein paar Jahren. Diese Entwicklung sollte "unbedingt verstetigt werden", fordert die Forschungsgruppe.

Und noch etwas mache Mut: Mittlerweile seien etwa 115 000 Menschen in der Umweltwirtschaft im Ruhrgebiet beschäftigt, rechnet die Studie vor, Tausende mehr als vor einigen Jahren. Neben erneuerbaren Energien verweist das Wuppertal-Institut hier etwa auf die Renaturierung der Emscher: Der Fluss durch Dortmund und Bottrop galt lang als "Kloake des Ruhrgebiets"; auf Jahrzehnte war die Emscher zum Kanal geworden, der Abwasser und Schadstoffe abgeleitet hat. Doch der [milliardenschwere Umbau](#) seit 1992 zahle sich allmählich aus, so das Forschungsteam: Mit der Trennung von Abwasser und Natur seien etwa Forellen oder Eisvögel zurückgekommen.

Frank Dudda jedenfalls, Oberbürgermeister von Herne und Vorsitzender der [Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr](#), hält fest an der Vision, dass der Pott die grünste Industrieregion der Welt werden sollte. "Zugegeben: Es ist ein ambitioniertes Ziel", sagt der SPD-Politiker, "aber die Metropole Ruhr meint es ernst." Mit Wandel kennt sich die Gegend ja aus, wenngleich er manchmal schmerzt. Und meist beginnt Wandel mit einer Vision. Fast wie damals bei Willy Brandt.

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/1.5380647

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.