

Kommunal Mobil

Klimaschutz im Stadtverkehr

Redner/in: Parlamentarische Staatssekretärin Astrid Klug
Anlass: Veranstaltung des UBA Kommunal Mobil
Dessau, 21.11.2008

Sehr geehrter Herr Prof. Beckmann,
sehr geehrter Herr Gröger,
lieber Herr Rodt,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich, dass ich einmal mehr hier im Umweltbundesamt im Rahmen der Veranstaltungsreihe "Kommunal Mobil" zu Ihnen sprechen darf. Ich halte den Austausch zwischen kommunalen Entscheidungsträgern, Verkehrsexperten und interessierten Bürgerinnen und Bürgern für sehr lohnend. Umweltverträgliche Mobilität ist ein Eckpfeiler für die nachhaltige Entwicklung der Städte und Gemeinden.

- Seit Anfang dieses Jahres stehen dem BMU 400 Mio. € für eine umfassende Klimaschutzinitiative zur Verfügung. Mit der Klimaschutzinitiative fördern wir – national und international - Maßnahmen, die die Energieeffizienz erhöhen und die Nutzung von erneuerbaren Energien stärken. Die Potenziale für mehr Energieeffizienz und mehr erneuerbare Energien sind in Deutschland riesig. Unser Ziel ist es, diese Potenziale kostengünstig und in der Breite zu erschließen.
- Die Kommunen sind eine besonders wichtige Zielgruppe der Klimaschutzinitiative. Bei Ihnen vor Ort verdichten sich die technologischen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen, vor denen wir stehen. Die Kommunen sind daher unverzichtbar für den Klimaschutz!
- Mit der Förderrichtlinie für Klimaschutz in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen hat das BMU neue finanzielle Möglichkeiten für Klimaschutz in Kommunen geschaffen.
- Konkret fördern wir mit dieser Richtlinie Klimaschutzkonzepte und einen "Klimaschutzmanager", der bei der Umsetzung der Konzepte hilft. Für die hocheffiziente Sanierung von Innen-, Außen-, und Hallenbeleuchtung gibt es einen Investitionszuschuss von 25 Prozent. Außerdem fördern wir Klimaschutz-Modellprojekte mit dem Leitbild der CO₂-Neutralität – an Schulen, Schwimmbädern oder Rathäusern. Wenn Sie Fragen zur Richtlinie haben und Unterstützung bei der Antragstellung benötigen, wenden Sie sich bitte an die "Servicestelle Kommunaler Klimaschutz"!
- Das Interesse der Kommunen an dem Förderprogramm ist sehr hoch. Trotz der schwierigen Aufbauphase und der Startphase im Sommer sind bereits über 100 Projektanträge eingegangen. Das macht deutlich: Die Klimaschutzinitiative setzt einen wichtigen Impuls, um Klimaschutz in den Kommunen voran zu bringen. Sie verbreitert auch die Handlungsspielräume der Kommunen! Denn wer heute in Klimaschutz investiert, wird zukünftig Energie und Energiekosten sparen.

Im Rahmen der Klimaschutzinitiative fördert das BMU weitere Projekte, die in ihrer Zielsetzung und Auswirkung einen positiven Einfluss auf eine nachhaltige und klimabewusste Mobilität der Kommunen haben werden:

Das Zero-Emission-Mobility (ZEM) Projekt

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein ist nicht nur umweltfreundlich, sondern fördert die Gesundheit und schont angesichts ständig steigender Benzinpreise den Geldbeutel. Das Problem: die Fakten sind bekannt, doch die Umsetzung vom Wissen zum Handeln stellt für viele eine scheinbar unüberwindliche Hürde dar.

Dabei lassen sich gerade im Nahbereich hohe CO₂ Einsparpotentiale erzielen. Derzeit gehen Bundesbürger am Tag rund 600 Meter außer Haus zu Fuß und fahren im Schnitt einen Kilometer Fahrrad. Eine Verdoppelung der Fußmeter und der Fahrradkilometer zulasten des innerorts sehr CO₂-intensiven Pkw-Verkehrs würde Einsparpotenziale von 1,5 Millionen Tonnen beim Fußverkehr und von über vier Millionen Tonnen beim Fahrradverkehr eröffnen.

Der 1. Oktober 2008 bedeutete den Startschuss für das "Zero Emission Mobility" Projekt des BMU. Das Projekt fördert die emissionsfreie Mobilität im Nahbereich (Fuß- und Radverkehr) mit den Maßnahmen der Verbraucherinformation und Imageförderung. Eine bundeseinheitliche Medienkampagne, durchgeführt auf kommunaler Ebene, soll Menschen animieren öfter den privaten PKW stehen zu lassen und sich emissionsfrei per Fuß und Fahrrad fortzubewegen.

Am heutigen Tage wird es hierzu noch einen gesonderten Vortrag vom Bundeskoordinator des Projektes, Herr Thorben Prenzel, geben.

Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement

In der letzten Woche hatte ich in Berlin die Gelegenheit, zusammen mit dem Verkehrsministerium, der Deutschen Energieagentur und dem Auto-Club Europa den Startschuss zum Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement zu geben. Auch hier geht es um die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf klimafreundliche Verkehrsträger. Hierzu gehören die öffentlichen Verkehrsmittel und das Fahrrad, aber auch Fahrgemeinschaften.

103 Megatonnen CO₂-Emissionen entfallen in Deutschland jährlich allein auf den Pkw-Verkehr. Das sind fast 60 Prozent des gesamten Verkehrsbereichs. Die spezifischen CO₂-Emissionen von Pkw übertreffen diejenigen öffentlicher Verkehrsmittel immer noch um das Doppelte bis Fünffache (je nach Verkehrsträger). Wenn es also gelingt, an diesem Punkt anzusetzen und eine Verlagerung zu bewirken, dann ist sehr viel gewonnen. Bisher galt eine solche Verlagerung als kaum bzw. nur mit äußerst großem Aufwand erreichbar.

Hier schlägt nun die Stunde des Mobilitätsmanagement: Mit Mobilitätsmanagement steht heute ein kostengünstiges Instrumentarium zur Verfügung, das es vor allem Kommunen und Betrieben ermöglicht, motorisierten Individualverkehr auf klimaschonendere Verkehrsträger umzulenken und so CO₂-Emissionen zu senken. Beim Mobilitätsmanagement übernehmen also lokale Akteure Verantwortung für den von ihrem Standort ausgehenden Verkehr und zwar aus eigenem Interesse. Mobilitätsmanagement ist ein Paradebeispiel für intelligente Lösungen, die Ökonomie und Klimaschutz gleichermaßen voranbringen können: Sowohl Kommunen als auch Betriebe können signifikant Parkraum sparen – Flächen, die ökonomisch sinnvoller genutzt oder nicht mehr teuer gemietet werden müssen. Die Attraktivität der Standorte steigt durch ihre bessere Erreichbarkeit und durch den Service-Charakter, den Mobilitätsmanagement-Maßnahmen haben. Wenn ein Unternehmen gute Fachkräfte gewinnen und sie auch halten will, dann können auch solche Faktoren eine wichtige Rolle spielen. Kommunen wiederum bietet der Ansatz die Möglichkeit, der zunehmenden Verkehrsbelastungen Herr zu werden und dabei zum einen den Anforderungen der Luftreinhaltung und Umgebungslärminderung, zum anderen der vielerorts angespannten Haushaltssituation gerecht zu werden.

Auch zu diesem Thema wird es heute noch einen gesonderten Vortrag von Herrn Matthias Knobloch vom Auto-Club Europa (ACE) geben.

Umweltfreundliche öffentliche Beschaffung

Erlauben Sie mir bitte in diesem Zusammenhang auch noch einige Bemerkungen zur öffentlichen Beschaffung.

Bund, Länder und Gemeinden haben in Deutschland mit einem jährlichen Einkaufsvolumen von etwa 260 Milliarden Euro eine erhebliche Marktmacht. Diese wird bisher innovationspolitisch noch nicht ausreichend genutzt. Wesentliche Gründe dafür sind oft noch vorhandene Informationsdefizite und leider auch fehlender politischer Wille. Würde sich das ändern, könnte die öffentliche Hand über die Instrumentalisierung des Beschaffungswesens einen signifikanten Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten und in vielen Fällen auch Kosten sparen. Darüber hinaus würde sie ihrer Vorbildfunktion besser gerecht.

Die vergaberechtlichen Voraussetzungen zur Berücksichtigung von Umweltaspekten bei der öffentlichen Auftragsvergabe sind sowohl im EU-Vergaberecht als auch im nationalen Vergaberecht längst vorhanden. Ebenso vielfältige Handbücher und Anleitungen, wie man Umweltaspekte bei der Auftragsvergabe berücksichtigen kann.

Vor diesem Hintergrund haben wir im Sommer 2008 das Beratungsunternehmen McKinsey & Company Inc. beauftragt, eine Studie zum Thema "Potenzialermittlung des Beitrags öffentlicher Beschaffung zu Ökologischer Industriepolitik und Klimaschutz" zu erarbeiten. Sie wurde vor wenigen Tagen vorgelegt und wird derzeit geprüft. In Kürze wird der Bundesumweltminister die wichtigsten Ergebnisse in einer Bundespressekonferenz vorstellen. Vorab schon einmal folgende Informationen:

- Die McKinsey-Studie hat unsere Einschätzung hinsichtlich des großen Potenzials öffentlicher Beschaffung bestätigt. Sie beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen, wie dieses Potenzial z. B. zur Kosteneinsparung und für den Umwelt- und Klimaschutz genutzt werden kann.

- Von dem eingangs erwähnten jährlichen Beschaffungsvolumen der öffentlichen Hand haben etwa 51,4 Mrd. Euro unmittelbare Relevanz für "grüne" Zukunftsmärkte. Davon entfallen allein 32,2 Mrd. Euro auf die Kommunen (rd. 60 %); auf die Länder und den Bund 6,4 bzw. 12,8 Mrd. Euro.

- Nach Bereichen verteilen sich diese 51,4 Mrd. Euro wie folgt (Mrd. Euro):

14,1
Verkehrswege

11,6
Gebäudeneubau und –renovierung

9,8
Energiebeschaffung

8,5
Ver- und Entsorgung (Wasser, Abwasser, Abfall)

5,3
Transportmittel und Mobilität und

2,1
IT und Elektrogeräte.

- In zahlreichen Bereichen ist die öffentliche Hand ein wichtiger Nachfrager und potenzieller Innovationstreiber, z. B. entfallen auf sie bei Verkehrswegen 98 % aller Investitionen in Deutschland, bei der Ver- und Entsorgung immerhin noch 41 %, auch bei "IT und Elektrogeräte" und "Gebäudeneubau und –renovierung" ist der Anteil mit 10 bzw. 6 % noch signifikant.

- In vielen Fällen lassen sich Kosteneinspar- und Umweltentlastungspotenziale mit vertretbarem Aufwand erschließen. Dazu ein Beispiel:

Umstieg auf Hybridbusse

In Deutschland sind fast 38.000 Linienbusse im Einsatz. Pro Jahr werden etwa 3.000 Neuanschaffungen getätigt. Damit hat der öffentliche Sektor einen Marktanteil von über 50 %. Damit hat die öffentliche Hand eine gute Einflussmöglichkeit, um umweltfreundliche Technologien zu fördern.

Mehrere europäische Hersteller entwickeln derzeit Busmodelle mit einem Hybridantrieb, der Verbrennungs- und Elektromotor verbindet. Die Energie für den Betrieb des Elektromotors wird entweder über einen Generator, der vom Verbrennungsmotor angetrieben wird, oder einer Energiespeichereinheit (Batterie/Kondensator) bereitgestellt. Der große Vorteil der Hybridtechnologie ist, dass der Energiespeicher überschüssige Bremsenergie aufnimmt.

Durch den ausgeprägten Stop-and-go-Betrieb sind deswegen gerade Nahverkehrsbusse für den Hybridantrieb geeignet. Das Treibstoffeinsparpotenzial liegt bei den fortschrittlichsten Bussen bei über 20 %. Herstellerangaben zufolge soll das Einsparpotenzial auf bis zu 30 % in den kommenden Jahren erhöht werden. Die anteilige Nutzung des Elektrobetriebs kann einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Zudem hat die Technologie das Potenzial, den Ausstoß von Luftschadstoffen und den Umgebungslärm in Ballungsräumen erheblich zu reduzieren. Einzelne Busse sind zudem bereits heute in der Lage eine kurze Strecke ausschließlich elektrisch zurück zu legen, was beispielsweise die Akzeptanz von Bussen in Fußgängerzonen deutlich erhöhen kann.

BM Gabriel gab im Juni den Startschuss für ein Fördervorhaben, das die Anschaffung von Hybridbussen im Zeitraum 2009 bis 2011 unterstützen soll. Hierzu veröffentlichte das BMU im Juni 2008 einen Aufruf zur Abgabe von Interessenbekundungen, der sich an all die Verkehrsbetriebe richtet, die sich für die Anschaffung von Hybridbussen interessieren. Hauptziel des Fördervorhabens ist eine frühzeitige Markteinführung von Hybridbussen in Deutschland. Derzeit stellen die zusätzlichen Anschaffungskosten für die Verkehrsbetriebe das wesentliche Hemmnis dar. Um dennoch eine schnelle Etablierung dieser Technologie mit entsprechender Anstoßwirkung auch hinsichtlich einer Kostenreduzierung durch höhere Marktanteile zu ermöglichen und um gleichzeitig dabei ambitionierte Emissionsstandards in diesem Markt durchzusetzen, soll die Anschaffung entsprechender Busflotten gefördert werden. Die Förderung soll im Rahmen der Klimaschutzinitiative aus dem Umweltinnovationsprogramm erfolgen.

Am 12. September endete die Frist für die Abgabe von Interessenbekundungen. Insgesamt haben sich 36 Betriebe bzw. Konsortien mehrerer Betriebe an dem Verfahren beteiligt. Die Interessenbekundungen zeigen, dass die Betriebe sich in hohem Maß für den Einsatz dieser Technologie interessieren und sie sich auch bereits vertieft mit den Vorteilen und den praktischen Fragen zur Einführung dieser Technologie auseinandergesetzt haben. Im nächsten Schritt sollen vom BMU ausgewählte Verkehrsbetriebe einen Förderantrag bei der KfW stellen.

Es zeigt sich allerdings bereits jetzt, dass die große Nachfrage der Verkehrsbetriebe bei den Herstellern zu neuen Impulsen bei der Entwicklung und Markteinführung geführt hat. Ziel muss es sein, dass möglichst bald, vielleicht schon 2009, die ersten aus diesem Projekt geförderten Busse im Linienbetrieb eingesetzt werden und sie zur Einsparung von Treibstoff und einer Reduzierung von Luft- und Lärmbelastungen führen.

In der Studie werden noch weitere Einsparpotenziale ausgewiesen, wie z. B. Einsatz effizienter Beleuchtungstechnik (230 Mio. Euro Energiekosteneinsparung pro Jahr möglich) und die Optimierung in öffentlichen Rechenzentren und vieles mehr.

- Der öffentliche Sektor verursacht mit 42,8 Mt ca. 4 % aller THG-Emissionen in Deutschland, davon allein 23,5 Mt im Gebäudebereich. Die Schulen sind dabei der größte Einzelemittent (6,7 Mt). Bei konsequenter Umsetzung der in der Studie vorgeschlagenen Maßnahmen könnten etwa 12,2 Mt an THG-Emissionen vermieden werden.

Noch in diesem Jahr soll mit den Landesumweltministerien und den kommunalen Spitzenverbänden sowie auf Bundesebene darüber beraten werden, wie die in dieser Studie vorgeschlagenen Maßnahmen gemeinsam umgesetzt werden können.

Das Bundesumweltministerium möchte im Ergebnis einen "Beschaffungs- und Investitionspakt" der öffentlichen Hand initiieren. Das wäre ein guter Ansatz, um das große Potenzial der öffentlichen Beschaffung im Hinblick auf Umwelt- und Klimaschutz, Kosteneinsparungen, aber auch Schaffung neuer Märkte für innovative umweltfreundliche Produkte und von Beschäftigung in Deutschland noch besser zu nutzen. Dabei könnten auch konkrete Maßnahmen mit Blick auf die "Stadt der Zukunft" in Angriff genommen werden.

Anrede,

- In den Kommunen arbeiten und leben die Menschen und hier müssen auch die damit verbundenen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden, die mehr oder weniger Verkehr erzeugen.

Mehr als andere Bürgerinnen und Bürger erleben Städter die negativen Auswirkungen ihrer eigenen Mobilität selbst. Aber genau das muss auch eine Motivation für die Arbeit in den Kommunen sein. Die Städte und Gemeinden sind nicht nur von negativen Umweltauswirkungen betroffen, bei ihnen liegt auch ein großes Handlungspotenzial.

- Die Kommunen sind wichtige Ideengeber, Partner des Bundes und der Länder und letztlich auch die Hauptakteure für die Fortentwicklung einer nachhaltigen und wirtschaftlichen Klimaschutzpolitik. Lassen Sie uns die Klimaschutzinitiative gemeinsam weiterentwickeln. Ich setze auf Ihr Kreativität und Ihr Engagement und freue mich auf unserer Zusammenarbeit.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

© Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)