

kommunal mobil

Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was, 24. + 25.01.2011, Dessau-Roßlau

**Ursula Heinen-Esser, Parlamentarische Staatssekretärin,
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

Nachhaltige Mobilität – Offensive des Bundes

Sehr geehrter Herr Flasbarth,
sehr geehrter Herr Bracher,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr, auf der 3. Tagung „kommunal mobil“ zu sprechen, ganz besonders, weil auf dieser Tagung der **Mut zu einer nachhaltigen Mobilität** im Mittelpunkt steht.

„**Kommunen trauen sich was**“ finde ich einen hervorragenden zweideutigen Titel, den ich nur begrüßen kann:

Sich-was-trauen-Können im Sinne von Mutig-Sein ist in der Umweltpolitik eine nicht zu unterschätzende Fähigkeit.

Sich-was-Trauen im Sinne von auch mal „frech“ unkonventionell zu sein kann neue Wege eröffnen, die festgefahrene Strukturen manchmal dringend brauchen.

Verkehr und Umwelt in Einklang zu bringen ist eine wichtige Aufgabe des BMU. Wir brauchen eine **nachhaltigere Mobilität**, also eine Mobilität, die den zunehmenden Mobilitätsbedarf mit weniger Umwelt- und Gesundheitsbeeinträchtigungen gewährleistet.

Was bedeutet das? Was sind die Ziele? Ich will dies nur kurz umreißen:

Wir müssen den Wert und die Einzigartigkeit der Umwelt als unsere Lebensgrundlage dauerhaft erhalten.

Dabei darf auch der Verkehr den Menschen, seine Gesundheit und seine Lebensqualität nicht durch Schadstoffe und Lärm belasten.

Mobilität muss aber bezahlbar bleiben. Der Blick auf die Tankquittung wird in Zukunft kaum erfreulicher sein als heute, denn die Ressource Erdöl ist endlich und der Öl-Durst steigt weltweit immer weiter an.

Bei all diesen Punkten müssen wir **langfristig** denken, denn unsere heutigen Mobilitätsmuster und Raumstrukturen wirken prägend voraus.

Nachhaltigkeit bedeutet vor allem, an die künftigen Generationen zu denken.

Lassen Sie mich hier einen wichtigen Punkt herausheben: Nachhaltige Mobilität bedeutet insbesondere auch **klimafreundliche Mobilität**.

Der Schutz des Klimas ist erklärtes Ziel der Bundesregierung: Zunächst ist bis zum Jahr **2020** der Ausstoß von Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 um **40 %** zu reduzieren.

Um den Temperaturanstieg unter zwei Grad Celsius zu halten, muss der Ausstoß von Treibhausgasen weltweit um mehr als die Hälfte verringert werden. Die Minderungen, die in **Industrielländern** notwendig sind, liegen bis zum Jahr **2050** in der Größenordnung von **80 bis 95 Prozent**.

Mit dem **Energiekonzept** vom Herbst 2010 hat sich die Bundesregierung Anspruchsvolles im Bereich Verkehr vorgenommen: Eine Reduktion des Endenergieverbrauchs im Verkehr um 10% bis 2020 und um rund 40% bis 2050 sowie die **Inbetriebnahme von 6 Millionen Elektrofahrzeuge bis 2030**.

Dem BMU ist also das Thema Klimaschutz im Verkehr besonders wichtig. Im Vordergrund stehen hier Maßnahmen zur Technikverbesserung und –neuentwicklung, sowie Maßnahmen, die Verhaltensänderungen anregen sollen.

Mit denen dem BMU im Rahmen des **Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität** zur Verfügung stehenden 100 Mio. Euro haben wir zahlreiche wichtige Projekte in Auftrag gegeben, die eine umweltfreundliche Elektromobilität voranbringen sollen. Ich möchte **zwei Projekte** mit regionalem Bezug hervorheben:

Es gibt zwei vom BMU mit insgesamt 10 Millionen Euro geförderte **Modellregionen Mannheim und Harz**, in denen das Zusammenwirken von Elektrofahrzeugen, intelligenten Netzen, den sog. Smart Grids und erneuerbaren Energien erprobt wird. Das heißt im Einzelnen:

In Landkreis Harz rund um Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg wird eine Flotte von ca. 25 Elektrofahrzeugen aufgebaut, um die Potentiale der Elektromobilität in einer eher ländlichen Region mit einem hohen Anteil erneuerbarer Energien zu erproben.

In Mannheim fördert das BMU das Projekt „Future Fleet“. Hierbei integriert die SAP AG bis zu 30 Elektrofahrzeuge in ihre Firmenflotte. Der Strom für die Fahrzeuge stammt aus erneuerbaren Energiequellen. Die Reservierung und das Laden der Fahrzeuge erfolgt über einen neu entwickelten Softwareprototypen. Er zeigt, wie zukünftige Softwarelösungen für das Mobilitäts- und Flottenmanagement aussehen könnten.

Elektromobilität bedeutet nicht unbedingt nur individuelle Mobilität, also solche mit dem PKW. Zum Beispiel sind im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) **Hybridbusse** ein wichtiges und auch realistisches Element für mehr Energieeffizienz und Umweltschutz.

Neben der deutlichen Energieeinsparung von über 20 % erlaubt die Technologie eine klare Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung. Dies ist gerade dann der Fall, wenn die Busse – wie heute bereits im Ansatz möglich – rein elektrisch betrieben werden. Eine Ausdehnung der elektrischen Fahranteile über längere Linienabschnitte ist dabei mittelfristig durchaus denkbar. Wenn heute über umweltfreundliche Technologien im ÖPNV geredet wird, kommt man an Hybridbussen definitiv nicht mehr vorbei.

Mit dem **Förderprogramm „Hybridbusse für einen umweltfreundlichen ÖPNV“** beabsichtigt das Bundesumweltministerium, die breite Markteinführung von Hybridbussen im öffentlichen Personennahverkehr zu beschleunigen. In 12 Verkehrsbetrieben in Deutschland wird die Anschaffung von insgesamt 50 Hybridbussen gefördert. Hierfür werden rd. 10 Mio. Euro Fördermittel zur Verfügung gestellt.

Für das BMU ist es unverzichtbar, die Beschaffungsförderung mit der Einhaltung anspruchsvoller Umweltstandards zu verbinden. So müssen die CO₂-Emissionen der Hybridbusse mindestens 20% unter denen vergleichbarer Dieselmotoren liegen. Die Dieselmotoren der Hybridbusse müssen mindestens dem europäischen Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge (EEV) entsprechen. Zudem muss der Bus mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem ausgerüstet sein. Schließlich müssen die Fahrzeuge die gültigen EU-Lärmgrenzwerte unterschreiten. So können die Umweltbelastungen des Busverkehrs vor allem in Städten umfassend gemindert werden und die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV kann gesteigert werden.

Im Bereich Mobilität geht es jedoch nicht nur darum, technisch besser zu werden, sondern auch **Verkehr zu reduzieren und zu verlagern**. Das kann nur gelingen, wenn wir unser individuelles - häufig langjährig tradiertes - Mobilitätsverhalten verändern. „Normale“ Informationskampagnen stoßen dabei sehr schnell an ihre Grenzen. Notwendig sind daher interessante neue Ansätze und Aktionen, die dazu führen, dass die Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten reflektieren und bestenfalls nachhaltig verändern. Als Beispiel möchte ich Ihnen Projekte der Nationalen Klimaschutzinitiative nennen, die einigen von Ihnen sicher auch in der Praxis bekannt sind. In diesem Rahmen fördert das Bundesumweltministerium gezielt Klimaschutzmaßnahmen. Ein wesentlicher Schwerpunkt dabei ist die Förderung des kommunalen Klimaschutzes.

„**Zero-Emission-Mobility (ZEM)**“ war eine Image- und Verbraucherinformationskampagne für den Fuß- und Radverkehr, die in den letzten beiden Jahren durch zielgruppenspezifische Verbraucherberatung, Plakate, Anzeigen, Radio- und Kinospots Menschen positiv motiviert hat, das Auto oder motorisierte Zweiräder auf kurzen Strecken stehen zu lassen und sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzubewegen. Dabei war die Kampagne weit mehr als eine schlichte Verbraucherinformation: Sie hat aktiviert und nachdenklich gemacht – nicht nur durch Kommunikation, sondern durch konkrete Aktionen. Die Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken.“ verstärkte auf kommunaler Ebene bestehende Aktivitäten zur Förderung der nichtmotorisierten Mobilität. Sie werden hierzu ja noch im Laufe der Tagung mehr hören.

Erfolgreich war auch das **Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement - „Effizient mobil“**. Die Grundidee des Mobilitätsmanagements ist einfach: Mobilitätsbedürfnisse und -angebote müssen besser aufeinander abgestimmt werden. So kann für jeden Weg das beste Verkehrsmittel gewählt werden. Bundesweit wurden 15 regionale Netzwerke aufgebaut. Sie hatten das Ziel, eine häufigere Nutzung von Fahrrädern, sichere Fahrrad-Parkplätze, eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sowie der Carsharing- und betrieblichen Mitfahrerbörsen zu erreichen. 100 besonders geeignete und interessierte Unternehmen und Kommunen erhielten eine kostenfreie Erstberatung. Besonders erfolgreiche Projekte und vielversprechende Konzepte wurden in einem bundesweiten Wettbewerb prämiert.

Im Ergebnis weisen beide Projekte **ein hohes Treibhausgas-Minderungspotenzial** auf – und das zu einem verhältnismäßig geringen Mitteleinsatz: Rund 60 % der CO₂-Emissionen des gesamten Verkehrsbereichs entfallen in Deutschland jährlich allein auf den Pkw-Verkehr. Die spezifischen CO₂-Emissionen von Pkw übertreffen die Emissionen öffentlicher Verkehrsmittel immer noch um das Doppelte bis Fünffache (je nach Verkehrsträger), die CO₂-Emissionen des Rad- und Fußverkehrs entsprechend um 100 Prozent.

Für ein weiteres, gerade aktuelles Projekt der Nationalen Klimaschutzinitiative möchte ich an dieser Stelle gern werben:

Kommunen können ab Jahresanfang wieder Anträge im Rahmen der sogenannten **Kommunalrichtlinie** stellen für:

die Erstellung kommunaler Klimaschutzkonzepte und Teilkonzepte

Klimaschutzprojekte in Bildungseinrichtungen wie Schulen und Kindergärten

die Einführung von LED-Technik in der Außen- und Straßenbeleuchtung

die Bezuschussung von Klimaschutzmanagern, die vor Ort die Klimaschutzkonzepte umsetzen.

In den letzten beiden Jahren haben wir bereits ca. 900 Klimaschutzprojekte aus Kommunen positiv bescheiden können. Die nunmehr aktualisierte Richtlinie und die dazu gehörigen Merkblätter wurden bereits im Dezember 2010 veröffentlicht. Die novellierte Richtlinie ist zum 1. Januar 2011 in Kraft getreten.

Mit der Kommunalrichtlinie können auch **Klimaschutzteilkonzepte** gefördert werden. Hierbei kann die antragstellende Kommune z.B. den Verkehr vor Ort unter die Lupe nehmen, Verbesserungspotenziale untersuchen und Maßnahmen konzipieren. In einem zweiten Schritt kann sie einen **Klimaschutzmanager** einstellen, der die Maßnahmen aus dem Konzept umsetzt. Wenn hierbei eine Maßnahme umgesetzt werden soll, die ein CO₂-Minderungspotenzial von mindestens 80% hat, kann die Kommune einen zusätzlichen Zuschuss beantragen. Nähere Informationen erhalten sie auf der Internetseite des BMU. Dort finden Sie die Richtlinie und werden zu den Merkblättern weitergeleitet. Ich lade Sie herzlich ein, sich über diese Fördermöglichkeit zu informieren.

Klimaschutz ist natürlich nur ein Schwerpunkt der Arbeit des BMU im Verkehrsbereich.

Zusätzliche Anstrengungen sind auch **zur Verbesserung der lokalen Luftqualität** erforderlich. Hier unterstützt das BMU ebenfalls die Kommunen vor Ort, z.B. mit seiner Abgasgesetzgebung.

Sowohl die Luftqualitätsgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) als auch die für Stickstoffdioxid (NO₂) können bisher noch nicht überall in Deutschland eingehalten werden. Überschreitungen treten fast ausschließlich an verkehrsnahen Messstationen auf. Deshalb müssen vorrangig Maßnahmen in diesem Bereich ergriffen werden. Die stetige Verschärfung der Kfz-Abgasstandards (EURO-Stufen) hat eine deutliche Verminderung der Emissionen des Straßenverkehrs gebracht. Aber wir brauchen in den kommenden Jahren eine Durchdringung der Flotte mit Fahrzeugen der Abgasstufe EURO 6 für Pkw und Lkw. Nur so

können wir die Emissionen so weit reduzieren, dass Maßnahmen vor Ort zur Einhaltung der Grenzwerte nur noch in Ausnahmefällen erforderlich sein werden.

Wie Sie wissen, hat der Bund zudem die Rahmenbedingungen zur Errichtung von Umweltzonen durch die Länder geschaffen. Bisher wurden in Deutschland 43 Umweltzonen eingerichtet. Ein erster Vergleich der Daten von Messstationen in Umweltzonen mit Messstationen in Städten ohne Umweltzone zeigt, dass die Umweltzonen die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen. Bei sehr hoher Ausgangsbelastung können sie alleine die Grenzwerte nicht einhalten. Untersuchungen zeigen aber, dass die sehr gesundheitsschädlichen Russpartikelemissionen sowie Stickstoffoxid-Emissionen klar zurückgehen, in Berlin z.B. um ca. 10%.

Die **Bekämpfung von Lärm** ist ein weiteres Schwerpunktthema des Umweltschutzes. Unter den Umwelteinflüssen, durch die sich Menschen in ihrem Wohnumfeld gestört fühlen, ist der **Verkehrslärm** seit Jahren trauriger Spitzenreiter, Herr Flasbarth hat dies ja bereits ausgeführt.

Eine engagierte Lärmbekämpfung kann Missstände beseitigen und entscheidend dazu beitragen, dass unsere Städte lebenswert bleiben oder wieder lebenswert werden.

Um dem **Straßenverkehrslärm** entgegen zu wirken, setzt sich mein Haus im Ressortkreis dafür ein, dass auf europäischer und internationaler Ebene die **Geräuschanforderungen an Kraftfahrzeuge und Krafträder** sowie an Reifen entsprechend dem Stand der Technik zur Emissionsbegrenzung fortgeschrieben werden. Auch die Entwicklung und Nutzung **leiser Fahrbahnbeläge** sowie die Verbesserung verkehrsberuhigender Maßnahmen stellen wichtige Handlungsfelder zur Bekämpfung des Straßenverkehrslärms dar. Für den **baulichen Schallschutz**, das heißt Schallschutzwände und Schallschutzfenster, an bestehenden Bundesfernstraßen ist das seit längerem in Deutschland erfolgreich laufende Sanierungsprogramm durch eine weitere Verschärfung der Sanierungswerte zu verbessern, um auch weniger hoch belastete Bereiche zu erfassen.

Ich möchte Ihnen gerne von zwei Beispielen berichten, die dem Lärmschutz in der Stadt eine gute Hilfestellung sein können.

Im Rahmen des vom Umweltbundesamt mit Geldern des Bundesumweltministeriums geförderten Projekts „**Silent City**“ hat die **Europäische Akademie für städtische Umwelt** ein **Handbuch zur kommunalen Lärminderungsplanung** erstellt. Das Handbuch soll Kommunen helfen, die EU-Umgebungslärmrichtlinie effektiv in der Praxis umzusetzen. Darüber hinaus erläutert es für Bürgerinnen und Bürger die Grundlagen der Umgebungslärmrichtlinie und gibt Hinweise für die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne.

Das **Handbuch** konzentriert sich auf den Umgang mit dem Straßenverkehrslärm in unseren Städten. Dort sind – bei erfolgreicher Umsetzung der Aktionspläne – die größten Lärminderungseffekte bezogen auf die Zahl der betroffenen Menschen zu erwarten.

Am Beispiel der Modellstadt "Silent City" werden einzelne Maßnahmen und Schritte, deren Abfolge und Wirksamkeit sowie die Auswirkungen der Lärminderung auf andere Bereiche (z. B. die Immobilienpreise) konkretisiert und in einem beispielhaften Aktionsplan zusam-

mengefasst. Die Empfehlungen basieren auf der Auswertung von Praxisfällen und kommunalen Erfahrungen.

Auch die **öffentliche Hand** selbst kann einen signifikanteren Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten, nämlich bei ihren Beschaffungen. Die Bundesregierung wird dazu in Kürze ihre Arbeiten zur Umsetzung der europäischen Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Richtlinie „Saubere Fahrzeuge“; 2009/33/EG) abschließen. Entsprechende nationale Regelungen sollen in einer Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung sowie der Sektorenverordnung erfolgen. Ziel ist es, den Markt für saubere und energieeffiziente Straßenverkehrsfahrzeuge zu beleben. Daher soll die Markteinführung entsprechender Straßenfahrzeuge gefördert werden, indem öffentliche Auftraggeber und Unternehmen (Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste) bei relevanten Beschaffungen den über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen der Fahrzeuge berücksichtigen. Begrenzte Ausnahmen sollen nur im Fall bestimmter Einsatzfahrzeuge, zum Beispiel der Polizei und der Streitkräfte, möglich sein.

In diesem Zusammenhang wurde im Auftrag der Europäischen Kommission bereits eine Arbeitshilfe für Beschaffer entwickelt. Informationen dazu findet man auf der Internetseite www.cleanvehicle.eu.

In diesem Zusammenhang möchte ich – und das ist mein letzter Punkt - noch das **Maßnahmenprogramm Nachhaltige Bundesregierung** nennen, das der Staatssekretärsausschuss nachhaltige Entwicklung am 06.12.2010 beschlossen hat. Die Bundesregierung hat sich darin u.a. vorgenommen, die Energieeffizienz der eigenen Fuhrparks zu verbessern und bei Dienstreisen die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu reduzieren. Hierzu hat die Bundesregierung mit der Deutschen Bahn AG eine Vereinbarung getroffen, dass in Zukunft Dienstreisen mit der Bahn CO₂-neutral stattfinden.

Meine Damen und Herren, mein **Überblick über die Offensiven und Projekte des BMU** ist nicht abschließend, aber er zeigt, dass das BMU in den Städten und Kommunen wichtige Stakeholder für den Umwelt- und Klimaschutz sieht.

Auf Ihrer Arbeitsebene kommen viele Herausforderungen zusammen, die eng mit dem Verkehr verknüpft sind: Lebensqualität, Gesundheitsschutz, Umweltschutz.

Ich ermutige Sie, die Anregungen der Tagung und unsere Angebote für eine nachhaltigere Mobilität zu nutzen und wünsche Ihnen für Ihre alltägliche Arbeit viel Erfolg.