

Das Klima bestimmen wir! Handeln für die Zukunft.

Globale Fragen – Lokale Antworten
Essen, 21. Oktober 2008

Forum 1:

Rahmenbedingungen für Klimaschutz

Welchen Einfluss haben EU, Bundes- und
Landesprogramme?

Dipl.-Pol. Oliver Mietzsch

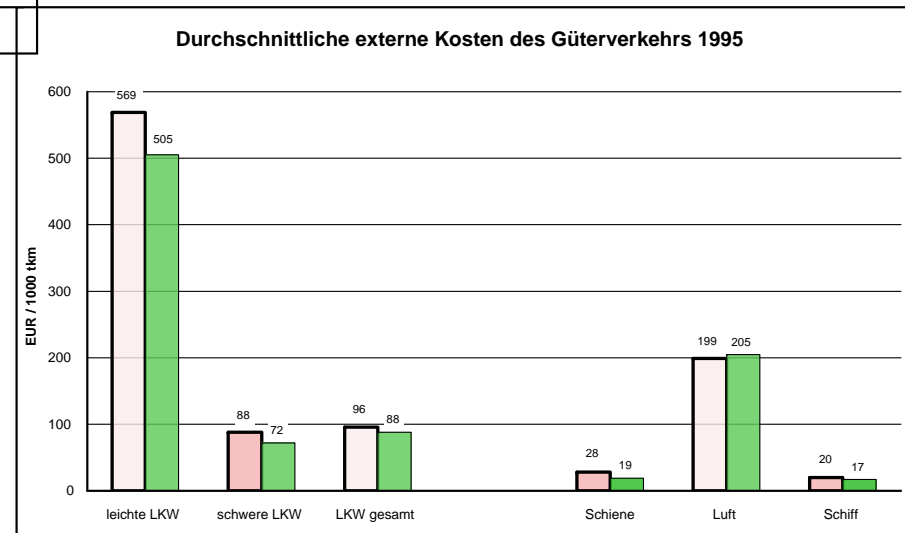
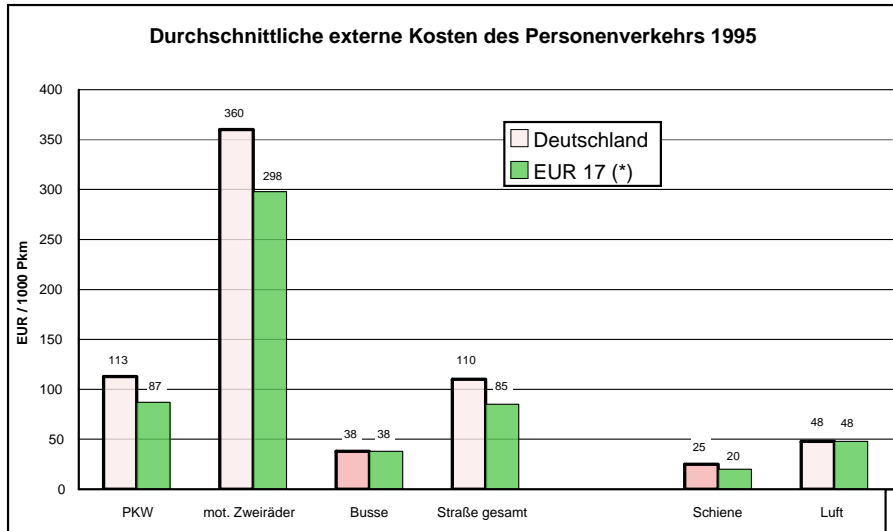
Hauptreferent des Deutschen Städtetages,

Berlin und Köln



Umweltprobleme des Verkehrs

Externe Kosten des Güter- und Personenverkehrs



EUR/1000 tkm
Deutschland

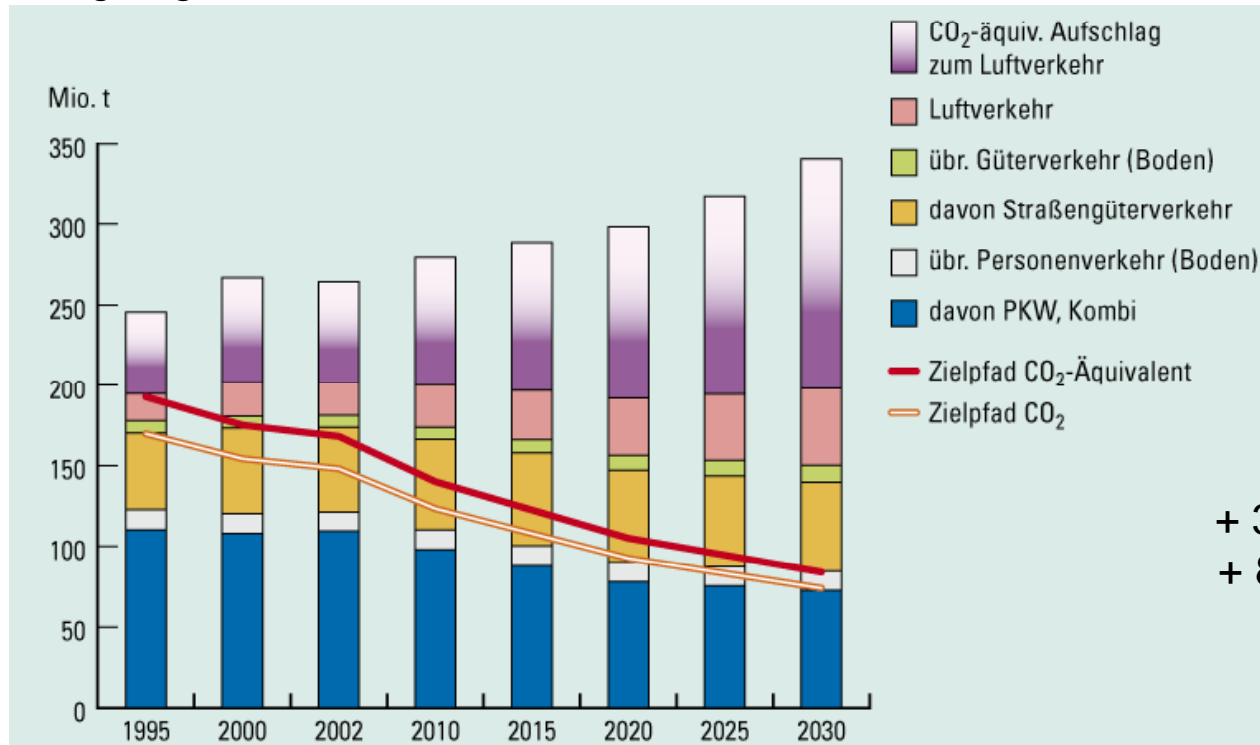
(*) EUR 17
EU 15 plus Schweiz und Norwegen

Quelle: M.Maibach, Infras 2000: Energie Enquete 2002

Umweltprobleme des Verkehrs

CO₂(-äquivalente)-Emissionen des Verkehrs

- 1/5 der CO₂-Gesamtemissionen in Deutschland kommen vom Verkehr
- 1990-2002: CO₂-Emissionen des Verkehrs: gestiegen; andere Sektoren: gesunken; kritisch sind v.a. Flugzeug, LKW, PKW



Verkehrsprognose im Trend:
 + 39% PKm von 1995 bis 2030
 + 88% TKm von 1995 bis 2030

CO₂-Zielpfad Klima-Enquete:
 - 50% von 1990 bis 2020
 - 90% von 1990 bis 2050

➤ **Der Verkehrssektor verfehlt zunehmend die CO₂-Minderungsziele.**

➤ **Eine Trendwende ist dringend erforderlich.**

Quelle: Wuppertal Institut 2006; Verkehrsdaten: EW/Prognos 2005, eigne Berechnungen Prof. Tonnicke

Umweltprobleme des Straßenverkehrs

Problemskizze im SRU-Sondergutachten 2005

1. Verkehrssicherheit

- noch zu viele Tote (5.091 in 2006) und Verletzte (427.428 in 2006; 74.502 schwer)

2. Luftschadstoffe

- Rückgang von Verkehrsemissionen: Pb, SO₂, NO_x, CO, Stäube, flüchtige Kohlenwasserstoffe ohne Methan (NMVOC)
- aber: Stickstoffoxid-Emissionen (NO_x) und Ozonbelastung weiterhin problematisch
- Lungenkrebsrisiko durch Dieselrußpartikel, chronische Atemwegserkrankungen, große Probleme in Ballungszentren (Feinstaub)

3. Straßenverkehrslärm

- 60% der Bevölkerung fühlen sich vom Straßenverkehrslärm belästigt
- 1/6 der Bevölkerung wohnt mit krank machendem Straßenverkehrslärm
 - >65 dBA tags und >55 dB (A) nachts (Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen)

4. Lebensqualität

- Autoverkehr beeinträchtigt Wohnumfeld, Aufenthaltsqualität, Mobilitätschancen

5. Natur und Landschaft

- Flächeninanspruchnahme und Landschaftszerschneidung durch Straßen
- Stoffliche Belastung (Stickstoffoxide, Ozon): Versauerung und Eutrophierung

➤ **„Die durch den Straßenverkehr verursachten Folgeschäden an Gesundheit und Umwelt sind nach wie vor unakzeptabel hoch.“ (SRU 2005, S.1)**

Strategien zur Senkung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen

- **Verkehrsvermeidung**
Verminderung der zurückgelegten Fz-km, Pkm, tkm
- *Verkehrsattraktivität mindern*
- **Verkehrsverlagerung**
zu weniger belastenden Verkehrsträgern
- *relative Verkehrsattraktivität ändern*
- **Verbesserung der Verkehrsmittel**
mit Erhöhung der Energieeffizienz etc.
- *technische Entwicklung / Vorschriften*
- **Verbesserung im Verkehrsablauf**
Verkehrsorganisation + Verhaltenskomponente
- *Verkehrsführung und Information*

Strategien zur Senkung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen

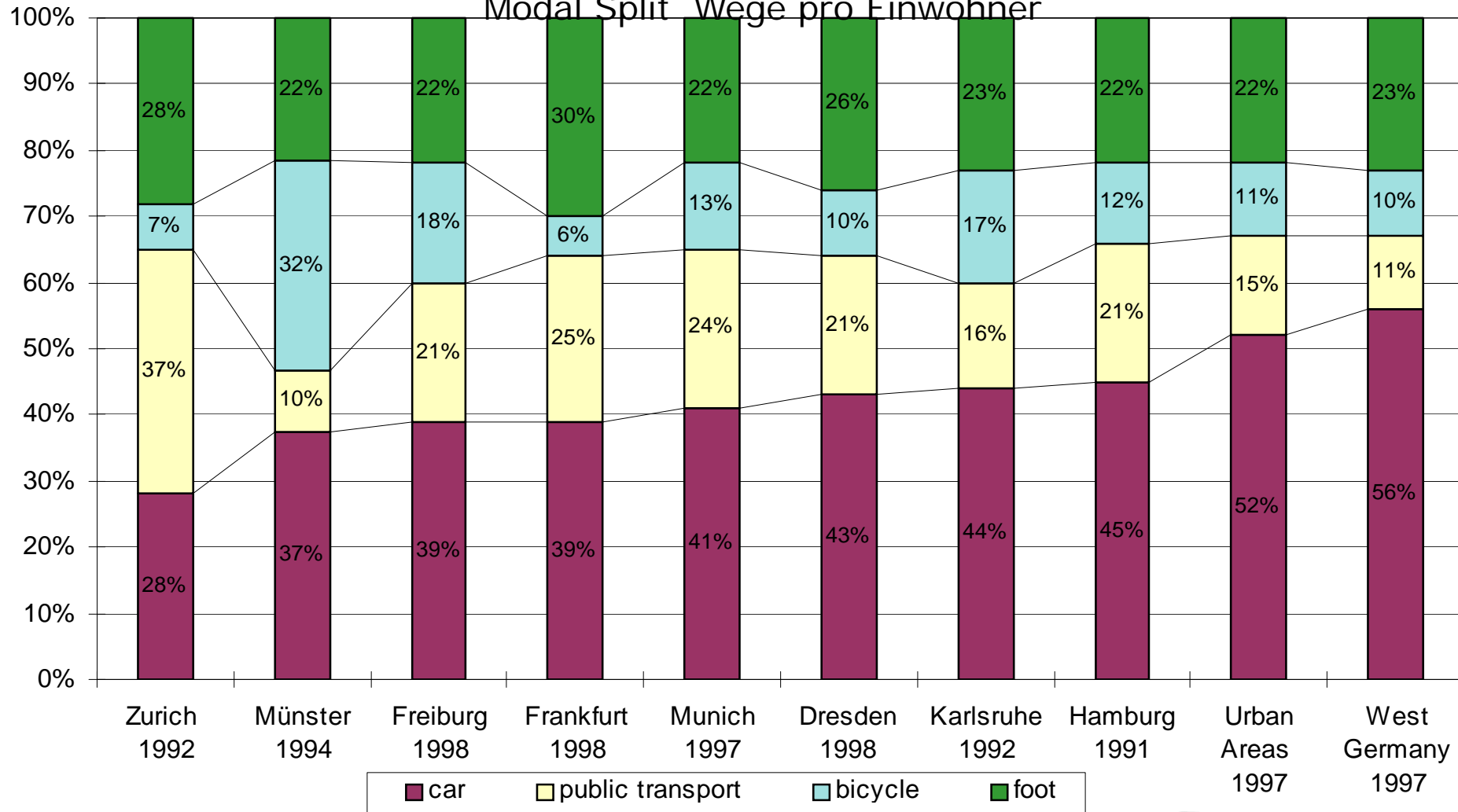
Wieviel Verzicht auf Automobilität ist zumutbar?

- 50% der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, sind kürzer als 5 km!
- 25- 30 % der innerörtlichen Wege können durch das Fahrrad abgewickelt werden
- In Münster werden 40% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt

Strategien zur Senkung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen

Spielraum für regionale Verkehrsplanung:

Modal Split Wege pro Einwohner



Maßnahmen der Europäischen Union

Ziel: Klimaschutz

- Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celcius
- einseitige Verpflichtung der EU zur Emissionsminderung um 20% bis 2020 (Basisjahr 1990)
- Kyoto II: Industrieländer sollen sich auf Emissionsminderung von 30% bis 2020 verpflichten, Schwellenländer sollen ebenfalls Beitrag leisten (Basisjahr 1990)
- KOM soll technische Kriterien für Lastenverteilung zwischen Mitgliedstaaten entwickeln
- KOM will CO₂-Ausstoß von Pkw auf durchschnittlich 120g/km ab 2012 senken: durch Motorentechnik sollen 130g/km erreicht werden, weitere 10g/km durch sparsamere Klimaanlage, bessere Reifen oder den Einsatz alternativer Kraftstoffe; Ausgangsbasis ist Fahrzeuggewicht, bei Verstoß drohen drastische Strafgebühren je zusätzlichem Gramm CO₂: 20 EUR in 2012, 35 EUR in 2013, 60 EUR in 2014, 95 EUR in 2015

Maßnahmen der Europäischen Union

Interpretierende Mitteilung der KOM zur Berücksichtigung von Umweltbelangen

„Öffentliche Auftraggeber dürfen bezüglich bestimmter Punkte frei definieren, dass sie ein höheres als in der Gesetzgebung oder in Standards festgelegtes Umweltschutzniveau verlangen, vorausgesetzt, dass das verlangte Schutzniveau nicht den Marktzugang behindert oder zu einer Diskriminierung zu Lasten potenzieller Bieter führt.“

(KOM(2001) 274 endgültig)

Maßnahmen der Europäischen Union

Berücksichtigung von Umweltaspekten bei Vergabeverfahren

RL 2004/18/EG (Vergabekoordinierungsrichtlinie)

Formulierung des Auftrags:

- In den **Leistungsanforderungen** der Verdingungsunterlagen dürfen auch Umwelteigenschaften enthalten sein.
- In den **Verdingungsunterlagen** dürfen **zusätzliche Bedingungen für die Ausführung eines Auftrags** vorgeschrieben werden, insbesondere umweltbezogene Aspekte.

Zuschlagskriterium:

- Zuschlag auf das **wirtschaftlichste Angebot** kann sich auch an Umwelteigenschaften orientieren

Maßnahmen der Europäischen Union

Richtlinienvorschlag Saubere Straßenfahrzeuge

- Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass 25% der Straßenfahrzeuge mit einem technisch zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, die innerhalb eines bestimmten Jahres von öffentlichen Stellen und von im Auftrag oder mit Genehmigung einer öffentlichen Stelle tätigen Anbietern von Verkehrsdienstleistungen, nachfolgend „Verkehrsbetriebe“, durch Kauf oder Leasing angeschafft werden, saubere Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2 sind (KOM(2005) 634 endgültig).
 - ▶ Ablehnung im Rat wegen einseitiger Belastung des öffentlichen Sektors
- Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden und Unternehmen, die aufgrund eines mit einer Behörde geschlossenen Vertrags Verkehrsdienste erbringen, spätestens ab dem 01.01.2012 bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Vergabekriterien berücksichtigen müssen. Dies gilt auch für Beschaffungen von Straßenfahrzeugen für öffentliche Personenverkehrsdienste, die aufgrund einer behördlichen Lizenz, Erlaubnis oder Genehmigung erbracht werden (KOM(2007) 817 endgültig).
 - ▶ Zustimmungsfähig aus kommunaler Sicht, da an ökonomisches Eigeninteresse appellierend

Maßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen ,Stadt der kurzen Wege'

- Die kompakte Stadt als Leitbild einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung setzt eine nachhaltige Stadtstruktur voraus, die – ohne Mobilität (nicht Verkehr) zu erschweren – zur Vermeidung von Verkehrsemissionen beiträgt, die die Freiluftschneisen freihält und die durch die Schaffung von Freiflächen und eine Reduzierung von Bodenversiegelung unverzichtbare Ausgleichsfunktionen erhält.
- Mit dem Konzept der ,Stadt der kurzen Wege' verbindet sich eine Mischung der verschiedenen städtischen Funktionen sowie Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagement einschließlich eines wirtschaftlich effizienten und klimafreundlichen ÖPNV.
- Dies setzt bspw. die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Erfordernissen einer günstigen ÖV-Erschließung (Erweiterung des Erschließungsbegriffs in den Landesbauordnungen), die Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal split (Abschaffung fiskalischer Anreize zur IV-Nutzung durch den Bund), eine stärkere Orientierung der verkehrsbedingten Steuern und Abgaben am tatsächlichen Verbrauch sowie der Umweltbilanz (Bund und Länder), die Verlagerung des Verkehrsmengenrisikos auf Verkehrserzeuger durch stärkere Nutzerfinanzierung (Bund), den Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung und die Schaffung attraktiverer Wegenetze für den nicht-motorisierten Verkehr (Kommunen) voraus.

Gewinner- und Verliererbranchen des Klimawandels (Quelle: DB Research 6/07)

