

Beatrix Wupperman, Zusammenfassung meiner Studie zum Klimaschutzkonzept 2010 des Senats bzw. Vorschläge für die Diskussion des Klimaschutzkonzeptes 2020

1. Wir befinden uns in der Phase eines weltweiten „gigantischen Marktversagens“ (Nicolas Stern), das sich zurzeit in der Finanzkrise und im Klimawandel sowie fortschreitender Naturzerstörung manifestiert.
2. Bis zum Jahre 2050 muss Bremen mit Klima-Kosten von rund neun Mrd. Euro rechnen, wenn das Bundesland nicht sofort und nachhaltig dagegen ansteuert. Diese Kosten setzen sich aus Klimaschäden, erhöhten Energiekosten und Anpassungskosten (Deicherhöhung bspw.) zusammen.
3. Senat und Bundesregierung streben eine Reduktion der THGs (Treibhausgasemissionen) von 40% bis 2020 und 80% bis 2050 auf der Basis von 1990 an. Der SRU (Sachverständigenrat für Umweltfragen) hingegen fordert eine Minderung von bis zu 95% bis 2050.
4. Die CO₂-Emissionen in Bremen 2006 (nach Verursacherbilanz des Statistischen Landesamtes) betragen insgesamt 9,5 Millionen Tonnen und verteilen sich auf die Emittentenbereiche folgendermaßen:

Verarbeitendes Gewerbe:	5 Mio. Tonnen
Verkehr:	1,4 Mio. Tonnen
Haushalte, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen:	3,2 Mio. Tonnen
5. Die CO₂-Emissionen des Verarbeitenden Gewerbes werden mit knapp 80 Prozent dominiert durch ArcelorMittal: (77,8%)

Ohne Stahlwerke betragen sie:	1.100.000 Tonnen
Davon Ernährungsgewerbe:	476.000 Tonnen und
Fahrzeugbau (Mercedes):	302.000 Tonnen
Schiffbau:	41.000 Tonnen

Die CO₂-Emissionen werden im **Verarbeitenden Gewerbe also einerseits durch ArcelorMittal und andererseits durch Mercedes Benz, Kellog's, InBev und Kraft Foods dominiert.**
6. Die CO₂-Emissionen des **Verarbeitenden Gewerbes** (ohne Stahlwerke) sind von 1981 bis 2006 um **3,1%** bzw. **33.000 Tonnen gestiegen.**
7. Die CO₂-Emissionen des motorisierten **Verkehrs** sind von 1981 bis 2006 um **4,6%** bzw. **69.000 Tonnen gesunken.**
8. In der Gruppe **Haushalte, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen** sind die CO₂-Emissionen **Im Zeitraum 1981 bis 2006 um 26 Prozent von rund 4,3 auf gut 3,2 Mio. Tonnen und damit um 1.124.000 Tonnen gesunken!**
9. **Vergleichen wir also die Gesamt-Emissionszahlen in Bremen von 1981 mit denen von 2006, so wird folgendes deutlich: Die wesentlichen Einsparungen bzw. Effizienzsteigerungen (26%) haben im Bereich der Haushalte, des Gewerbes, des Handels und der Dienstleistungen stattgefunden, sie haben die unzureichenden Reduktionen im Verkehrssektor (4,6%) und die Zuwächse beim Verarbeitenden Gewerbe (3,1% ohne Stahlwerke) soweit „aufgefangen“ bzw. aufgebessert, dass das Land Bremen einen Rückgang seiner CO₂-Emissionen (mit**

Stahlwerken) von 2,198 Tonnen bzw. 18,64 Prozent gegenüber 1981 aufweisen kann.

10. Das **Klimaschutzkonzept 2010** des Senates sieht vor, das die jährlichen CO₂-Emissionen im Land Bremen bis zum Jahre 2010 um mindestens 368.075 Tonnen gegenüber dem Niveau des Jahres 2005 (=6%) gesenkt werden. Dabei entfallen 60,5 % auf Erneuerbare Energien, 23,1% auf Kraft-Wärme-Kopplung und Abwärmenutzung, 6,1% auf energieeffiziente (private) Gebäude und 2,2% auf öffentliche Gebäude. Diese Bereiche sollen also **83,6%** der CO₂-Minderungen bis 2010 erbringen.
11. Das Verarbeitende Gewerbe (Energieeffiziente Unternehmen) wird nach diesem Konzept nur eine Reduktion seiner CO₂-Emissionen von **3,3% (= 12.000 Tonnen)**, der **Verkehr** von **4,8%** per annum bis zum Jahre 2010 erbringen müssen.
12. **Da der Bremer Senat sich vorgenommen hat, zumindest das Ziel der Bundesregierung bis zum Jahre 2020 zu erfüllen, nämlich die CO₂-Emissionen aller Verursacher um 40 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu senken, - und das hieße um 2.379.200 Tonnen per annum - kann er sich in Zukunft nicht mit einem Beitrag der Wirtschaft von rund 12.000 Tonnen oder 3,3% an der Erfüllung dieser Zielmarke zufrieden geben.**
13. **Die überwältigende Mehrheit der Betriebe und Unternehmen in Bremen haben die Klima- und Umweltschutz noch nicht als relevantes Aktions- und Geschäftsfeld entdeckt. Von rund 41.000 Unternehmen, die bei den Handelskammern und der Handwerkskammer des Landes Bremen organisiert sind, sind nur rund 100 Unternehmen der partnerschaft umwelt unternehmen beigetreten.** Und das, obwohl das Umweltressort in den vergangenen Jahren erhebliche Bemühungen aufgewendet hat, um die bremische Wirtschaft für das Thema Klima- und Umweltschutz zu motivieren (Bremer Umweltpreis, partnerschaft umwelt unternehmen, initiative umwelt unternehmen, Aktion Firmenfahrrad, „Klimaschutzbetrieb CO₂-20“, Projekt EcoStep etc.).
14. **Aus ökonomischer Sicht ist dieses Verhalten nicht rational**, denn es gibt drei wichtige Argumente dafür, sich um Umwelt- und Klimaschutz zu bemühen:
 - Umweltschutzgüter haben wachsende Absatzchancen
 - Betrieblicher Umweltschutz spart Kosten
 - Das Image eines Unternehmens ist entscheidend für seine Absatzmärkte – zeigt die Bankenkrise
15. Trotz der unter 12. genannten Pro-Argumente, der unter 11. genannten Hilfsangebote des Umweltressorts und guter Beispiele aus den eigenen Reihen (Wachstum der Bremischen **Umweltwirtschaft**, kein Bau eines Kohlekraftwerks (dafür ein neues Gaskraftwerk) durch die **swb** und deren zahlreiche Projekte im Bereich **erneuerbare Energien** und Pilotprojekte einzelner Unternehmen: **Becker** Passivhaus, **Beluga** Zugdrachenschiff oder Justus **Grosse** Siedlung Barbarossapark) **weist die Bremer Wirtschaft in ihrer Gesamtheit eine bemerkenswerte klimapolitische Resistenz auf.** Dies zeigt sich an den in der Vergangenheit beständig steigenden CO₂-Emissionen und spiegelt sich in der Erwartungshaltung des Senates, der von der Bremischen Industrie bis 2010 nur eine Reduktion der jährlichen CO₂-Emissionen von 3,3% erwartet.
16. **Bisher haben fast alle Vorgaben der Politik in Richtung Umweltschutz gegenüber der Wirtschaft auf dem Prinzip der Freiwilligkeit beruht**, die zahlenmäßig minimale Durchsetzung von Umweltmanagementsystemen in

Bremischen Betrieben ist nur ein Beispiel hierfür. Nur bei der **Umweltzone** sind die Unternehmen verpflichtet, sich an die Vorgaben des Gesetzgebers zu halten, was zu **furiösen Protesten** in Bremen geführt hat. **Diese Proteste haben die Uneinsichtigkeit eines großen Teils der Bremischen Wirtschaft sehr deutlich gezeigt.**

17. **Schlussfolgerung:** Wir haben es bei der Mehrheit der Bremischen Unternehmen (und ihrem Sprachrohr Handelskammer s. 17.) mit einer Ansammlung von umwelt- und klimapolitischer Ignoranz zu tun, die mittlerweile schon als anachronistisch zu bezeichnen ist. **Externe Effekte** des eigenen wirtschaftlichen Handelns – wie auch der offensichtliche **Klimawandel** - scheinen nur eine **Randerscheinung im Kalkül der meisten Bremischen Unternehmen** zu sein.
18. **Das politische Primat der Ökonomie muss in ein Primat der Ökologie übergehen.**
19. **Ein erster Schritt** in diese Richtung ist die Erkenntnis, dass die Bremische Wirtschaft in ihrer Mehrheit eigennützig und nicht im Sinne des Allgemeinwohls (vgl. Artikel 14 Grundgesetz) handelt. Das **Ablegen der Ehrfurcht vor Institutionen wie der Handelskammer ist ein erster und wichtiger Schritt zur Bekämpfung des Klimawandels.**
20. **Der zweite Schritt: Klimaschutz ist als Aufgabe zu etablieren, die von allen Bremischen Senatsressorts ernst genommen wird.** Da geht es nicht an, dass der Wirtschaftssenator einerseits das Klimaschutzkonzept 2010 des Senats unterschreibt und zeitgleich eine Studie der Handelskammer unterstützt, die neue konventionelle Kraftwerke fordert. **Beim Thema Klimaschutz muss der Senat lernen mit einer Stimme zu sprechen und einheitlich zu handeln.**
21. **Der dritte Schritt:** Da bisher weder die Marktprinzipien noch freiwillige Vereinbarungen in Richtung Klimaschutz wirken, muss **der Gesetzgeber Möglichkeiten schaffen und durchsetzen, um den Klimaschutz in Bremen (und Deutschland) voranzubringen – auch gegen den Willen der Unternehmen.**
22. **Das zweite große Konfliktthema im Klimaschutz ist neben dem Verarbeitenden Gewerbe der motorisierte Verkehr**, der (ohne Stahlwerke) rund 25% der CO₂-Emissionen in Bremen ausstößt. (Das Thema Flugverkehr und Ryan Air habe ich in einem Exkurs behandelt). Das **Klimaschutzkonzept 2010 bietet eine Reihe von lobenswerten Ansätzen (ÖPNV, Radverkehr, Car-Sharing etc.), aber beim Thema motorisierter Individual-Verkehr (MIV) herrscht Zurückhaltung.**
23. **Diese Zurückhaltung muss sich bei der Entwicklung des Konzeptes für 2020 in einen aktiven Umgang mit dem MIV verwandeln, wenn es denn ein Erfolgskonzept werden soll. Im Aktionsprogramm bis zum Jahre 2010 wird vom motorisierten Verkehr nur eine zukünftige Absenkung des jährlichen Ausstoßes von CO₂ um 17.575 Tonnen oder: 11,79%¹ erwartet bzw. projiziert. Für die 40% Zielmarke für das Jahr 2020 wird das nicht ausreichen.**
24. **Der Staat hat beim Thema Verkehr im Gegensatz zu dem der Wirtschaft sehr viel bessere Chancen**, seine Vorstellungen durchzusetzen: Er kann **direkt eingreifen** (Geschwindigkeitsobergrenzen, Umweltzone, City Maut etc.). Er kann **indirekt wirken** (Straßengestaltung, Parkraumbewirtschaftung etc.). Er kann **Pilotprojekte fördern. Er muss sich nur trauen.**

¹ Gerechnet nach den Zahlen des Statistischen Landesamtes: $17.575/1.491.000 = 11,787391$, vgl. Statistisches Landesamt: Energiebilanzen 2006, April 2009

25. **In Bremen ist Verkehrspolitik nicht nur ein umwelt- sondern auch ein wirtschaftspolitisches Thema:** Es geht um Strukturwandel Richtung nachhaltige Mobilität, um Beeinflussung des größten privaten Arbeitgebers, von Mercedes Benz in diese Richtung.
26. Aber die Auseinandersetzung mit dem MIV konzentriert sich im Klimaschutzkonzept 2010 im Wesentlichen auf folgendes: Die **Verkehrsströme des nicht vermeidbaren Kfz-Verkehrs sollen so gestaltet werden, dass sie möglichst wenig CO₂ verursachen.** Dabei gibt es **keine Definition von „nicht vermeidbarem Kfz-Verkehr“, und keine Quantifizierung oder Begrenzungsziele.** Auch gibt es keinerlei Vorschläge zur Regulierung oder Einschränkung des Kfz-Verkehrs, letztlich **reduziert sich der Vorschlagskanon im Klimaschutzkonzept darauf,** dass der motorisierte Verkehr effizienter im Sinne einer so genannten **Verflüssigung zur Vermeidung von Stop-and-go Verkehr** fließen soll.
27. **Das nun diskutierte Klimaschutzkonzept 2020 muss sich mit der Frage auseinandersetzen, was „nicht vermeidbarer“ Verkehr und wie er zu quantifizieren ist, insbesondere in einer Stadt mit einer relativ guten, nicht auf motorisierten Verkehr ausgerichteten Infrastruktur (Fahrradwege, ÖPNV etc.).**
28. **Das Aufkommen an motorisiertem bzw. CO₂ emittierendem Verkehr kann nur dadurch reduziert werden, dass Autofahren weniger attraktiv wird und seine Alternativen anziehender wirken, verbessert werden.** Und es müssen neue technische Alternativen zum Verbrennungsmotor gefördert werden. **Diese These ist ein alter Hut aber trotzdem richtig. Deswegen brauchen wir zumindest die folgenden Maßnahmen für Bremen:**
29. **Entschleunigung:** Notwendig ist eine **flächendeckende Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Stadtgebiet.** Dies sollte auch die Durchgangsstraßen einbeziehen, denn über diese Straßen wird laut Umweltbundesamt (UBA) 70 bis 80 Prozent des motorisierten Verkehrs abgewickelt, während die Seitenstraßen – beliebtes Zielgebiet für 30-Km-Zonen - nur einen Bruchteil davon aufnehmen. Direkte Ergebnisse: Weniger Lärm, weniger Platzbedarf durch Autos (Möglichkeit der Umgestaltung von Straßenräumen), indirekte Folgen: Anpassung des motorisierten Verkehrsflusses an Geschwindigkeit von Fahrrad und ÖPNV, und: je kleiner der auch fühlbare Geschwindigkeitsvorteil des motorisierten Verkehrs gegenüber den Alternativen ist, desto mehr ist der/die AutofahrerIn bereit umzusteigen. Mittelfristig: weniger CO₂-Emissionen.
30. **Umgestaltung öffentlicher Räume:**
- **Reduktion des Raumes für den motorisierten Verkehr,** Beispiele in Bremen sind die Hamburger Straße und die Wachmannstraße.
 - Shared Space oder die **Begegnungszone,** die den motorisierten Verkehr gleichberechtigt neben alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen stellt und ihm damit ein vorsichtigeres Verhalten aufzwingt. Ein Pilotprojekt würde Bremen gut zu Gesicht stehen.
 - Ein konsequentes und umfassendes **System von gegenläufigen Einbahnstraßen** im untergeordneten städtischen Straßennetz hält den Durchgangsverkehr aus den Nebenstraßen heraus.
 - **Strikte Parkraumbewirtschaftung à la Amsterdam** führt zu mehr Park-and-Ride von Nicht-AnwohnerInnen.
 - Innenstadtbereich (sowie in zentral gelegenen Neubaugebieten) nach einer Möglichkeit eines **Modellversuchs für autofreies Wohnen** suchen.

31. Zur Neugestaltung des Innenstadtraumes ist unabdingbar, dass die **Hochstraße am Breitenweg abgerissen (oder endgültig gesperrt, billiger als Abriss?), der Rembertiring runterdimensioniert und der Rembertikreisel bzw. seine Umgebung analog dem Viertel bebaut wird.** Der Durchgangsverkehr muss aus diesem Bereich herausgehalten und weiträumig umgeleitet werden. **Hierzu müssen sofort die notwendigen Planungen eingeleitet werden.**
32. **Förderung von energieeffizienten Alternativen zum traditionellen Kfz mit Verbrennungsmotor:** Der Verbrennungsmotor ist vollständig veraltet: Kaum ein Autofahrer ist sich bewusst, dass er mit einer stinkenden, gefährlichen und ineffizienten Heizung durch die Gegend fährt. Und diese fahrenden Heizungen verbrauchen einen Kraftstoff, der schon bald nicht mehr verfügbar sein wird. Wir brauchen also heute einen Mobilitäts-Paradigmenwechsel, der sich nicht nur in Richtung Effizienzsteigerung der bestehenden Technologie bewegt sondern ganz andere Technologien fördert. **Ein Stadtstaat ist die geeignete Bühne für Pilotprojekte z.B. für Elektroautos und Elektrofahrräder.** (Begleitende Maßnahmen für die technologische „Revolution“ im Lande Bremen sind die o.g. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einwirkung auf die hiesige Mercedes Niederlassung und auf die Autohändler, vorrangig effizientere Wagen anzubieten und Aufklärungsarbeit in Richtung Endverbraucher/AutokäuferInnen.)
33. **Nachhaltige Mobilität in Betrieben fördern:** Nicht nur die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, auch indirekte Maßnahmen wie das **Umweltmanagementsystem EMAS II** bieten gute Möglichkeiten für die Durchsetzung klimafreundlicher Mobilität: **Mit der Verordnung 761/2001 der EG sind die Verkehrsauswirkungen von Unternehmensentscheidungen ein obligatorischer Bestandteil** geworden.
34. **Der Bremische Senat** könnte zur Motivierung der Bremischen Unternehmen **noch stärker als bisher über betriebliche verkehrspolitische Erfolgsmodelle berichten**, er könnte Pilotprojekte in Betrieben fördern und **Preise ausschreiben**. Ein Preis könnte **z.B. für das Bremische Unternehmen vergeben werden, dass die Fahrzeugflotte mit der niedrigsten durchschnittlichen CO₂-Emission aufweist.**
35. **Flugverkehr ökologisieren:** Trotz der Probleme mit Ryan Air (s. Langfassung meiner Studie) kann der Senat auch hier regelnd, preispolitisch eingreifen, ohne den Wirtschaftsstandort Bremen zu gefährden. Bisher regelt die **Lande-Entgeltordnung** des Flughafens Bremen nur eine Abgabe für Lärmemissionen. Dies ließe sich **auf die anderen Emissionen wie NO_x und CO₂ ausdehnen**. Flughäfen in Schweden und in der Schweiz tun dies bereits.
36. **Bundespolitische Initiativen:**
- Generelle **Geschwindigkeitsbegrenzungen** auf Bundesautobahnen
 - Weiter gegen **Pendlerpauschale** stimmen
 - Das **Dienstwagenprivileg** abschaffen
 - Ausdehnung der Treibhausgas-Emissionszertifikate als **geschlossenes Emissionshandelssystem für PKW** mit einem gewichtsunabhängigen Emissionsgrenzwert (der SRU schlägt 120g CO₂/km für Neuwagen bis 2012 bzw. 80-95 g bis 2020 vor).
 - Ebenso ein **Emissionshandelssystem für LKW**
 - Schifffahrt: Ölverbrennungsmethoden ökologisieren
 - Bahn weiter ausbauen: Mehr bundesweite Schiene

