

Nachhaltigkeitsstrategie
Hessen

CO₂-neutrale
Landesverwaltung



Protokoll

11. CO₂-Lernnetzwerktreffen am 10. Mai 2017 in Frankfurt a.M.

Thema:
Mobilität und Nachhaltiger Konsum



Das 11. Lernnetzwerktreffen fand am 10. Mai 2017 in Frankfurt a.M. im House of Logistics & Mobility (HOLM) im Raum Frankfurt statt.

Agenda

Zeit	Inhalt
09:00 Uhr	Empfang und Anmeldung
09:30 Uhr	Begrüßung <i>Elmar Damm, Hessisches Ministerium der Finanzen, Wiesbaden</i> <i>Moderation: Johanna Feix, DIALOG BASIS, Dettenhausen / Tübingen</i>
09:40 Uhr	Grußwort <i>St`in Dr. Bernadette Weyland, Hessisches Ministerium der Finanzen, Wiesbaden</i> Vorstellung der neuen Netzwerkpartner JEAN MÜLLER GmbH, Rainer Berthold, Eltville
10:00 Uhr	Klimaschutzplan 2025 & Mobiles Hessen 2020 <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmenpakete des Klimaschutzplans - Maßnahmenpakete Mobilität <i>Claudia Gottschalck, Hessisches Umweltministerium, Wiesbaden</i> <i>Dr. Bernd Schuster, Hessisches Wirtschaftsministerium, Wiesbaden</i>
11:00 Uhr	Kaffeepause
11:30 Uhr	2 °C-Kompatibilität: Wissenschaftsbasierte Emissionsziele <ul style="list-style-type: none"> - Orientierung beim Übergang in eine 2°C-Welt <i>Hannah Helmke, Geschäftsführerin, right.based on science UG, Frankfurt a.M.</i>
	Diskussion
13:00 Uhr	Mittagspause
14:00 Uhr	Der Weg zur treibhausgasneutralen Behörde – Praktische Erfahrungen <ul style="list-style-type: none"> - Herausforderungen und Hemmnisse - Systemisches Vorgehen <i>Dr. Burkhard Huckestein, Umweltbundesamt, Dessau</i> Regionale Verknüpfungen zur nachhaltigen Ernährung <ul style="list-style-type: none"> - Verbraucher fordern mehr regionale Produkte, aber immer mehr Höfe müssen aufgeben (Gründe und Möglichkeiten) <i>Joerg Weber, Vorstand, Bürger AG für nachhaltiges Wirtschaften, Frankfurt a.M.</i>
	Diskussion

15:30 Uhr	Resümee und Ausblick - 12. Netzwerktreffen – 16. November 2017 <i>Hans-Ulrich Hartwig</i>
15:45 Uhr	und im Anschluss bis voraussichtlich 16:30 Uhr
	Besichtigung HOLM <i>Michael Kadow, Geschäftsführer, HOLM, Frankfurt a.M.</i>

Protokoll

Rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer fanden sich am 10. Mai 2017 im House of Logistics & Mobility (HOLM) in Frankfurt zum 11. CO₂-Lernnetzwerktreffen ein. Vorträge, Diskussionen und Netzwerken rund um die Themen Mobilität und Nachhaltiger Konsum standen an diesem Tag im Mittelpunkt. In entspannter Atmosphäre fand ein reger Austausch statt und auch Themen für weitere Treffen konnten bereits benannt werden.

1. Begrüßung durch Herrn Damm

Herr **Elmar Damm** vom **Hessischen Ministerium der Finanzen** begrüßt die Teilnehmenden und dankt dem Geschäftsführer des HOLM, Michael Kadow, in Abwesenheit für seine Gastfreundschaft. Er erläutert, dass das HOLM nach eigenem Anspruch ein Hotspot für Logistik und Mobilität und somit auch für Vernetzung von Wirtschaft und Wissenschaft ist, was einen sehr guten Rahmen für das heutige CO₂-Lernnetzwerktreffen darstellt.

Zudem begrüßt Herr Damm Frau Staatssekretärin Dr. Weyland und Herrn Berthold den neuen Netzwerkpartner von der JEAN MÜLLER GmbH.

Herr Damm führt kurz in die Thematik des heutigen Treffens ein. Die Themen Mobilität und nachhaltiger Konsum sind Kernthemen, wenn es um die Verringerung von CO₂-Emissionen geht. Sie wurden aus der Mitte der Netzwerkpartner als Wunschthemen formuliert.

Eine intakte und funktionierende Verkehrsinfrastruktur hat großen Einfluss auf die Wirtschaft eines Landes und wird als einer der wichtigsten Standortfaktoren angesehen. Allerdings hat die Mobilität ihren Preis durch hohe Emissionen.

Auch im nachhaltigen Konsum steckt eine hohe Relevanz, wenn es um die Reduzierung von CO₂-Emissionen geht. Beide Schwerpunkte haben einen wesentlichen Bezug zur Entwicklung einer Strategie zur Klimaneutralität.

2. Grußwort durch Frau Staatssekretärin Dr. Weyland

Frau Staatssekretärin Dr. Bernadette Weyland vom **Hessischen Ministerium der Finanzen** richtet sich mit einem Grußwort an das Plenum. Hessen hat das Ziel bis zum Jahre 2050 klimaneutral zu sein. Ende März 2017 wurde hierzu ein wichtiger Meilenstein erreicht. Mit Unterstützung aller Ressorts wurde durch das Umweltministerium der „Integrierte Klimaschutzplan 2025“ aufgestellt. Mit ihm wurden Ziele und Maßnahmen festgelegt, die den Pfad auf diesem Weg bestimmen. Unter den prioritären Maßnahmen findet sich auch das Projekt „CO₂-neutrale Landesverwaltung“ wieder. Dies stärkt das Ziel, innerhalb der hessischen Landesverwaltung bis 2030 klimaneutral zu werden. Die Bereiche Mobilität und Konsum tragen wesentlich zur Erhöhung der Schadstoffemissionen bei. Während das Rhein-Main-Gebiet heute vor den Herausforderungen eines großen Bevölkerungswachstums steht, ist in anderen Bereichen Hessens ein Management der Leerstände notwendig. Mobilitätskonzepte müssen deshalb beiden Entwicklungen Rechnung tragen. Eine große Herausforderung wird es daher sein, die Mobilität in allen Bereichen sicherzustellen und die Ausgestaltung der Konzepte unter dem Gesichtspunkt Nachhaltigkeit zu prüfen. Die konzeptionellen Fragestellungen sind wichtig und werden um weitere Faktoren erweitert werden müssen.

Neben der Sicherung der Qualität und dem Ausschluss der finanziellen Risiken werden z.B. auch eingehend die Risiken betrachtet werden müssen, die der Klimawandel mit sich bringt. Für beide Schwerpunktthemen ist es notwendig zu wissen, welche Fragestellungen sich im Hinblick auf das 2 °C-Ziel ergeben. Der Projekterfolg und die Priorisierung der Projekte werden sich an dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung messen lassen müssen.

Ein Schwerpunkt der hessischen Landesziele liegt neben dem Klimaschutz auch auf der Klimaanpassung. Beides überlagert sich und ist gleichwertig wichtig.

Die nachhaltige Ausrichtung der Landesregierung zeigt sich auch im CO₂-Minderungs- und Energieeffizienzprogramm (COME). Dieses Programm wurde mit einem Volumen von 160 Mio. Euro aufgelegt und spart durch Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung über 30 Jahre gerechnet ca. 200.000 tCO₂. Weiterhin wurden Leitfäden zur fairen und nachhaltigen Beschaffung entwickelt. Im Bereich der Mobilität wird ab 2018 das hessenweite Jobticket für alle Bediensteten der öffentlichen Verwaltung getestet.

Es muss ein Umdenken stattfinden, man muss sich von Gewohnheiten verabschieden, wozu auch viele kleine Maßnahmen zur Veränderung des Bewusstseins vonnöten sind.

Um neben der Energie- auch eine Mobilitäts- und Konsumwende zu erreichen, bedarf es einer breiten Zustimmung. Hier kommt dem Lernnetzwerk durch die Vernetzung verschiedener Sektoren eine besondere Bedeutung zu.

3. Neuer Netzwerkpartner: JEAN MÜLLER GmbH

Herr Rainer Berthold von der **JEAN MÜLLER GmbH** stellt - als neuer Netzwerkpartner - sein Unternehmen und dessen Produkte vor. Die JEAN MÜLLER GmbH produziert insbesondere Messgeräte für Hauselektronik, Stromverteiler und Sicherungen. Mit diesen Messgeräten lässt sich genau herausfinden, welche Einheit im Haus/Gebäude wie viel Strom verbraucht. Somit kann man identifizieren, wo ein hohes Einsparpotential besteht. Beispielsweise ist der Frankfurter Flughafen mit einem dieser High End Produkte ausgestattet. Herr Berthold freut sich auf die Zusammenarbeit mit dem CO₂-Lernnetzwerk und bekommt die von Herrn Minister Dr. Schäfer gegengezeichnete Charta der Netzwerkpartner von Frau Staatssekretärin Dr. Weyland überreicht.

4. Der Integrierte Klimaschutzplan Hessen 2025

Frau **Claudia Gottschalck** vom **Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** stellt detailliert den integrierten Klimaschutzplan Hessen 2025 (iKSP) vor. Insbesondere geht sie dabei auf die Erarbeitung im Rahmen des vorangegangenen Beteiligungsprozesses ein. Insgesamt wurden dabei eine Kombination von On- und Offline-Beteiligung eingesetzt und die Themen Klimaschutz sowie Klimawandelanpassung bearbeitet.

Ein Steuerungskreis sowie vier Arbeitsgruppen, die sich aus insgesamt gut 200 Akteuren und Institutionen aus Verbänden, Vereinigungen, Gewerkschaften, Unternehmen, Kirchen, Politik und der Wissenschaft zusammensetzten, führten inhaltlich tiefgreifende Diskussionen zu spezifischen Fachthemen und ersten Maßnahmenvorschlägen.

Hieraus ging das Maßnahmenpaket 2.0 hervor, welches in eine öffentliche Beteiligungsrunde mit Online-Kommentierung und insgesamt 27 Veranstaltungen gegeben wurde. Nach intensiver Berücksichtigung der etwa 3.100 Kommentare folgte das Maßnahmenpaket 3.0 und im Anschluss die Ressortabstimmung des finalen Maßnahmenpaketes. Im März 2017 wurde der iKSP vom Kabinett beschlossen.

Die Arbeit am iKSP ging mit durchaus kontroversen aber stets konstruktiven sachlichen Diskussionen vonstatten. Die ursprünglich 174 Maßnahmen wurden durch Präzisierung auf 140 gesenkt, wovon 42 als sogenannte prioritäre Maßnahmen mit zusätzlichen Mitteln in Höhe von 140 Mio. Euro in 2018 und 2019 begonnen werden. Diese finanzielle Ausstattung ist eine Besonderheit gegenüber anderen Klimaschutzplänen, sodass die Umsetzung umgehend gestartet werden kann bzw. teilweise schon wurde. Auf der Webseite des Umweltministeriums ist der Klimaschutzplan unter folgendem Link einzusehen:

<https://umwelt.hessen.de/klima-stadt/hessische-klimaschutzpolitik/integrierter-klimaschutzplan-hessen-2025>

Weitere Erläuterungen zu den anschließenden Fragen:

- Die Netzwerkpartner können sich in den Kampagnen einbringen. Hierzu werden Experten und Spezialisten beauftragt, das Wissen zu transferieren. Auch bei Beratungsangeboten können Netzwerkpartner konsultiert werden, um den Bedarf festzustellen.
- Die Maßnahmen, die in Zukunft am wesentlichsten sind und bei denen die schnellste Zielerreichung in Aussicht steht, wurden priorisiert. Zum Teil sind das auch Maßnahmen, die bereits umgesetzt werden.
- Alle 140 Maßnahmen und auch die prioritären Maßnahmen sind online und analog einsehbar: www.klimaschutzplan-hessen.de.
- Maßnahmen zur Änderung des Konsumverhaltens werden bspw. in thematischen Klimakampagnen oder durch Bildungsmaßnahmen aufgegriffen. Hier ist bei verschiedenen Generationen eine unterschiedliche Herangehensweise gefragt.

5. Maßnahmenpakete Mobilität

Herr **Dr. Bernd Schuster** vom **Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung** spricht über die Initiative MOBILES HESSEN 2020.

Herr Dr. Schuster betont, dass gerade beim Thema Mobilität viele Maßnahmen wesentlich dazu beitragen können CO₂ einzusparen, weswegen es von großer Bedeutung ist, dass bei dieser Thematik Veränderungen angestoßen werden.

Es ist eine neue Entwicklung, dass in der Verkehrswelt Gerichtsentscheidungen deutlichen Einfluss auf das Verwaltungshandeln haben. Es werden sehr stringente Vorgaben (z. B. bei der Luftreinhaltung) ausgegeben, an die sich die Verwaltung zu halten hat. Das funktioniert nicht mehr mit alten Mitteln. Die Umsetzung muss vernetzt zwischen öffentlichen, privaten und industriellen Akteuren erfolgen. Aktuell ersetzt ein Mobilitätsmarkt die reine Proaktivität des Staates, viele Dienstleister wie der Fahrdienstleister Uber oder Carsharing-Anbieter haben großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen. Mit diesen Dienstleistern muss der Staat zusammenarbeiten um etwas zu erreichen.

Der Mobilitätsbericht 2016 versucht diese Entwicklungen darzustellen. Dabei orientiert er sich an fünf Grundthemen.

- **Nahmobilität:** Der Rad- und Fußverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung. Für ein deutliches Vorankommen sind sehr viele Akteure notwendig. Gerade hier ist das Thema Vernetzung wieder höchst präsent.

- **Gemeinsam Mobil:** Das Land Hessen folgt dem Megatrend veränderter Werte und Lebensstile und fördert das Carsharing, z.B. durch ein Mobilitätsmanagement.
- **Nachhaltig Mobil:** Es gibt aktuell zu wenige Ladesäulen für Elektrofahrzeuge. Dazu gibt es ein Bundesprogramm, aber auch das Land fördert diese Infrastruktur.
- **Vernetzt Mobil:** Es sollen vermehrt Intelligente Transportsysteme (CITS) eingeführt werden, auch die Vernetzung verschiedener Systeme soll ermöglicht und verbessert werden.
- **Intelligente Logistik:** Die Logistik beeinflusst den Verkehr sowohl in Form von Lieferverkehr in den Städten als auch in Form von LKW-Schlangen auf den Autobahnen. Dies ist eindeutig ein Wirtschaftsthema. Der Ansatz, den Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern, existiert schon lange, ist allerdings nur sehr schwer beeinflussbar.

Anmerkungen aus der anschließenden Diskussion:

- Es gibt Leasingmodelle für E-Bikes. Dies ist auch in der Landesverwaltung ein Thema und man ist gerade dabei das umzusetzen - in diesem Fall für Landesbedienstete. Es ist trotzdem schwer, die Mitarbeiter zu motivieren, das Angebot zu nutzen.
- Es steht auf der Agenda und wird stark diskutiert, Radwege auch für E-Bikes zuzulassen.
- Am 20. Mai um 14:00 Uhr findet der Tag der E-Mobilität in Wiesbaden statt.

6. 2°C-Kompatibilität: Wissenschaftsbasierte Emissionsziele

Frau **Hannah Helmke** Geschäftsführerin von **right. based on science** stellt wissenschaftsbasierte Emissionsziele (WBE) für die 2 °C-Kompatibilität vor.

Zunächst führt sie in ein Verlierer- und ein Gewinnerszenario für einen fiktiven Automobilhersteller ein. Im Verliererszenario ist sich der Autohersteller zwar des Risikofaktors Klimawandel bewusst, überführt dies aber nicht in zukunftsgerichtete Firmen-Policies, sondern arbeitet vielmehr gegen strengere Klimaregulierungen an und versucht lediglich seine konventionelle Produktion an die für ihn immer schwereren Marktbedingungen anzupassen, was letztlich über Jahrzehnte hinweg bis in die Insolvenz führt.

Im Gewinnerszenario setzt sich der Autohersteller selbst WBE, steigert mit der Zeit seine Reputation, erschließt neue Märkte und erarbeitet sich Kostenvorteile. Da der Hersteller in exponentielle Wachstumsmärkte vorstoßen kann, schwingt er sich letztendlich zum Marktführer auf. Die Gewinner haben verstanden, dass die Klimaveränderung ein systematisches Risiko darstellt. Die WBE sind somit *kein* weiterer Nachhaltigkeitsstandard, sondern ein Risiko Tool.

Eine solche Szenario-Analyse hat keinen Wirklichkeitsanspruch, sie fragt: Was wäre, wenn? In diesem Fall: Was wäre, wenn in Zukunft immer striktere Regelungen gelten, um das 2 °C-Ziel zu erreichen? Ein Unternehmen muss sich dann zwei Folgefragen stellen: Welche Strategie ist angebracht, um Business Modelle so zu verändern, dass sie auch bei ambitionierten Klimazielen gewinnbringend sind? Und: Auf welche fossilen Brennstoffe ist das Geschäftsmodell angewiesen?

WBE legen den individuellen unternehmerischen Emissionszielpfad als angemessenen Beitrag zum klimapolitischen Ziel fest, globale Durchschnittstemperaturen um nicht mehr als 2 °C im Vergleich zum präindustriellen Level ansteigen zu lassen. Dabei gibt es zwei Ansätze, wie diese Emissionen gerecht aufgeteilt werden können. Der *Value Added* Ansatz orientiert sich am Beitrag eines Unternehmens zum Bruttoinlandsprodukt. Im *Aktivitätslevel*-Ansatz orientiert sich der faire Anteil an der Kosteneffizienz von Reduktionsmaßnahmen in den jeweiligen Sektoren.

Neben einigen jetzt schon auf Basis von WBE agierenden Unternehmen, werden sich noch viele weitere danach orientieren müssen. Denn WBE generieren die Art von Informationen, die der Markt braucht, um Kapital unter Einbezug von klimabezogenen Chancen und Risiken kosteneffektiv zu verteilen.

Für Unternehmen, die sich den WBE nähern wollen, gilt ein Dreischritt: Erst im eigenen Tempo *informieren*, dann anhand einer Szenario-Analyse *verstehen* und schließlich mit dem Aufbau emissionsarmer Strukturen WBE *anwenden*.

Anmerkungen aus der anschließenden Diskussion:

- Wenn sich Investitionen erst sehr langfristig amortisieren, ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass sich Unternehmen an WBE orientieren. Es existiert zwar auch ein Schattenpreis CO₂, der gezahlt werden muss, wodurch neben dem Return on Invest auch ein Return on Carbon besteht. Es ist aber in jedem Fall eine Mammutaufgabe. Es geht um Transformation. Unternehmen, die diese nicht schaffen, gehören zu den Verlierern.
- Besonders wichtig bleibt trotzdem, dass kurzfristige Gewinne für Unternehmen aufgezeigt werden, wenn sie mit WBE arbeiten. Dies geschieht aber auch schon dadurch, dass die dazugehörigen Überlegungen aus der Investmentbranche kommen und somit auch ein gewisser Druck auf Unternehmen herrscht, es aber auch Belohnungsfaktoren geben kann. Die Investoren haben die Möglichkeit, Strukturen in Unternehmen aufzubrechen. Es geht hier auch um „need for better information“.
- Seit März gilt eine neue CSR Umsetzungsrichtlinie. Noch ist diese recht vage, wird sich in Zukunft aber mehr auf das 2°C-Ziel konzentrieren. Das CSR muss konkreter angeben, was Unternehmen leisten, um 2°C kompatibel zu werden.

- Es gibt auch WBE-Modelle, die bei Startups und Verwaltungen funktionieren können. Es ist machbar, noch sind die Methoden aber in den Kinderschuhen.
- Es ist schwer vorstellbar, wie ein einzelnes Unternehmen wissen soll, welchen Anteil CO₂ es emittieren darf. Dafür existieren allerdings (regionale) Klimaschutzpläne. Dort werden Sektorenschutzziele aufgestellt, an denen man sich orientieren kann. Auch kann hier das Aktivitätslevel greifen, nach folgendem Beispiel: Bis 2050 darf eine KWh noch 30 gCO₂ verbrauchen. Diese Szenarien sind noch nicht ausgereift und müssen weiterentwickelt werden. Hier wird auch die Bedeutung von regionalen Klimaschutzzielen deutlich, damit Unternehmen wissen, welche politischen Vorgaben auf sie zukommen. Wir sind somit noch klar in der Informationsphase.
- Die Preise für CO₂-Zertifikate müssen in der EU deutlich nach oben gehen. Durch durchbrechende Technologien muss er aber nicht so hoch sein, wie er teilweise verlangt wird. Manche Agenturen gehen davon aus, dass 50 Euro reichen könnten.
- Anregung: Das Anwenden sollte nicht erst als einzelner Schritt nach Informieren und Verstehen kommen, sondern sollte währenddessen implementiert werden. Auch wenn das Projekt noch in den Kinderschuhen steckt, kann es jetzt schon in der Anwendung helfen.
- Das Entwickeln von CO₂-Szenarien bietet noch so viel Lern- und Diskussionspotential, dass ein extra Netzwerktreffen zu diesem Thema interessant sein könnte.

7. Der Weg zur treibhausgasneutralen Behörde – praktische Erfahrungen

Herr **Dr. Burkhard Huckestein** vom **Umweltbundesamt (UBA)** stellt den Weg zur treibhausgasneutralen Behörde vor. Das UBA hat vor zwei Jahren die Publikation „treibhausgasneutrales Deutschland“ herausgegeben, in der die Kernaussage vertreten wird, dass Deutschland bis 2050 treibhausgasneutral werden kann. Die Empfehlungen aus dieser Publikation will das UBA auch im eigenen Haus umsetzen. Dabei möchte es vermeiden, sich selbst „grün zu rechnen“. Hierdurch soll auch eine praktische Erprobung der Empfehlungen durchgeführt werden, um diese zu konkretisieren und anderen Organisationen Empfehlungen an die Hand geben zu können.

Generell gilt: Treibhausgas emittierende Aktivitäten sollen im UBA vermieden werden. Das sind Treibhausgasemissionen in den eigenen Standorten (stationäre und mobile Anlagen, Gartengeräte) und indirekte Emissionen (Veranstaltungen, Dienstreisen, Arbeitswege, Abfall), können aber auch vor- und nachgelagerte, nicht quantifizierbare und nicht kompensierbare Emissionen sein. Um die Emissionen zu senken, muss sich das UBA auf das konzentrieren, was es steuern kann. Das sind in erster Linie Emissionen an eigenen Anlagen und

Emissionen aus dem Bezug von Strom und Fernwärme. Darüber hinaus orientiert sich das UBA bei der Planung und Durchführung von Veranstaltungen an seinem Leitfaden für die nachhaltige Veranstaltungsorganisation und kompensiert die Klimawirkungen seiner Dienstreisen. Im Rahmen seines Umweltmanagementsystems nach EMAS hat sich das UBA zum Ziel gesetzt, auch die verbleibenden Treibhausgasemissionen seiner Veranstaltungen zu ermitteln und zu kompensieren.

In der Praxis zeigt sich, dass die Energieeinsparung in allen Gebäuden absolut gewollt ist. Das UBA ist die erste Behörde, die ein Plusenergie-Haus betreibt, ein weiteres Plusenergie-Gebäude wird voraussichtlich 2018 fertiggestellt. Bald soll auch ein Laborgebäude diesen Standard erfüllen. An fast allen Standorten bezieht das UBA Ökostrom. Beim Fuhrparkmanagement hat sich ein Zielkonflikt ergeben. Aufgrund der Gesundheitswirkungen von Feinstaub sollen die bestehenden Diesel-Fahrzeuge überwiegend durch Fahrzeuge mit Ottomotor ersetzt werden, die aber höhere spezifische CO₂-Emissionen aufweisen. E-Fahrzeuge kommen derzeit nur für bestimmte Standorte und Transportbedarfe des UBA in Betracht. In Bezug auf die Dienstreisen bestehen seit Jahren bereits Leitlinien für Dienstreisen, die u.a. das Bündeln von Dienstreisen oder das Bevorzugen von Flugreisen ohne Gabelungen vorsehen. Bereits jetzt werden 70% der Arbeitswege des UBA im Umweltverbund (Fahrrad, Bus, Bahn, zu Fuß) zurückgelegt. Außerdem befindet sich das UBA in der Pilotphase für treibhausgasneutrale Veranstaltungen.

Das UBA steht bei der Umsetzung der Ziele aber auch vor Herausforderungen. Die bestehende Gebäudeinfrastruktur ist in Bezug auf die Energieeffizienz nicht optimal. Außerdem gibt es zum Teil vertragliche Bindungen zum Strom- und Fernwärmebezug, die einen Umstieg auf regenerative Energien erschweren. Auch sind die dienstlichen Mobilitätsbedarfe nicht immer mit den Anforderungen an die E-Mobilität kompatibel. Für den Aufbau eines Energiemanagementsystems braucht das UBA mehr Informationen in einer Detailliertheit, die das Umweltmanagement derzeit noch nicht zur Verfügung stellt. Aktuell kann beispielsweise nur grob geschätzt werden, was das Rechenzentrum allein an Energie kostet, weil es am gleichen Netz hängt, wie die restlichen Anlagen.

Neben diesen Herausforderungen sieht Herr Dr. Huckestein auch organisatorische, wirtschaftliche, rechtliche und methodische Hemmnisse. Ein organisatorisches Hemmnis ist beispielsweise, dass für viele wichtige Fragen der Vermieter – im Falle der UBA-Standorte die Bundesimmobilienanstalt (BImA) – zuständig ist, der sich dem Ziel der Emissionsminderung nicht gleichermaßen verpflichtet fühlt. Ein wirtschaftliches Hemmnis liegt z.B. darin, dass sich der Einbau von Energiezählern insbesondere an kleinen Standorte nicht rechnet. Ein rechtliches Hemmnis ist z.B., dass Emissionen aus den Arbeitswegen zwar ermittelt, aber nicht kompensiert werden dürfen. Dass die Klimawirkung der Beschaffung nicht ermittelbar ist, stellt ein methodisches Hemmnis dar.

Als Schlussfolgerung führt Herr Dr. Huckestein auf, dass der Erfolg einer Treibhausgasneutralität durch die Integration in ein etabliertes und funktionierendes Umweltmanagementsystem gefördert wird und eine wissenschaftliche Fundierung keinen Widerspruch zur Praxisba-

sicherheit darstellt. Praktische Erfahrungen sind jedoch überzeugender bei der Kommunikation nach außen. Interne Akteure müssen mit einbezogen werden. Es bedarf zudem einer Kooperation mit externen Partnern. Auch eine externe Überprüfung z.B. durch Gutachter wird von Herrn Dr. Huckestein angeraten.

Frage im Anschluss an die Präsentation:

Es wird gefragt, ob der öffentlich angegebene Anteil des Ökostroms am Gesamtverbrauch, stimmig ist und von wem dieser berechnet wird. Herr Dr. Huckestein erklärt, dass dieser vom UBA berechnet wird und diese Zahlen deswegen auch stimmen sollten.

8. Regionale Verknüpfungen zur nachhaltigen Ernährung

Herr **Joerg Weber** von der **Bürger AG für nachhaltiges Wirtschaften** stellt eben diese und den Verein **Bürger für regionale Landwirtschaft & Ernährung e.V.** vor. Er betont zunächst, dass diese beiden Organisationen *für* etwas sind, nicht *gegen* etwas.

Die Bürger AG bekommt Investitionen von Bürgern in Form von vinkulierten Namensaktien. Das somit beschaffte Kapital wird in zertifizierten Bio-Höfe und an solche, die auf ökologische Landwirtschaft umstellen wollen, investiert.

Von Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie Aktionären kam der Wunsch, neben einem solchen Finanzunternehmen auch eine Plattform für politische Arbeit zu schaffen. Hierdurch entstand der Verein Bürger für regionale Landwirtschaft & Ernährung.

Ziel sind gesunde Böden sowie eine Kulturlandschaft mit bäuerlicher Landwirtschaft zu erhalten, in der das Tierwohl großgeschrieben wird und kurze Arbeitswege sowie kurze Wege vom Acker auf den Teller herrschen. Weiter wirtschaften wie bisher ist für die Mitglieder keine Option. Sie glauben nicht an große industrielle Agrarunternehmen, sondern daran, dass sich die bäuerliche Landwirtschaft durchsetzen wird. 80% der weltweiten Produktion ist bäuerlich. Deutschland sollte nicht das Ziel haben, Exportland für Fleisch und sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse zu sein.

Böden für Ackerbau und Ernährung und nicht für neue Umgehungsstraßen oder Gewerbegebiete zu nutzen und zu verhindern, dass weiter qualitativ hochwertige Böden überbaut werden, ist ein weiteres Anliegen des Vereins. Zum Aufbau von Manufakturen und neuen Betrieben bedarf es Förderung und weitere Kooperationen. Die Logistik und Vermarktung von regionalen Produkten funktioniert nicht gut, das muss sich ändern.

In der anschließenden Fragerunde wird folgendes angesprochen:

- Nach Aussage des Brandenburgischen Landwirtschaftsministers investiere man in Großmastbetriebe, weil diese eine bessere Energieeffizienz aufweisen als Biobetriebe. Dies wird als zynisch empfunden. Tiere sind keine Maschinen, sondern Lebewesen. Aber auch

in Brandenburg ist eine Initiative vorhanden, die sich dafür einsetzt, solche Betriebe abzuschaffen.

- Das Problem der Subventionierung landwirtschaftlicher Produkte aus Europa wird angesprochen und erörtert. Deutschland importiert z.B. Soja aus Südamerika für die Tiernahrung.
- Vertikale Landwirtschaft – die Produktion pflanzlicher und tierischer Erzeugnisse in den Hochhäusern der Ballungsgebiete - wird diskutiert. Für die Biolandwirtschaft kommt es zwar nicht in Frage, weil dort Boden (Humus) dazugehört. Dort wo es notwendig ist, kann man es machen, sonst ist Bio-Landwirtschaft zu bevorzugen.

9. Resümee und Ausblick

Zum Ende der Veranstaltung wird gemeinsam überlegt, welche möglichen Themen in nachfolgenden Lernnetzwerk-Treffen behandelt werden könnten. Diese sind:

- CO₂ und die Umweltwirkung auf die Gesundheit. Da viele Vorgaben und Regularien aus Gründen der gesundheitlichen Fürsorge aufgestellt werden, könnte diese Thematik eine besondere Motivation zur Mitwirkung erzielen.
- Wie schafft man es, Interesse bei den Menschen zu wecken, die sich nicht schon von vorneherein für Klimaschutz interessieren?
- Es kommt der Wunsch auf, ein Best-Practice Beispiel eines Unternehmens, das einen Prozess mit WBE durchlaufen hat, zu betrachten. Funktioniert die praktische Umsetzung?
- Auch zur Finanzierung von Nachhaltigkeitszielen besteht weiterer Austauschbedarf

Herr Hans-Ulrich Hartwig fasst die Veranstaltung zusammen und freut sich, dass heute auch präzise Beispiele geliefert wurden. Er bedankt sich beim Plenum für die Zusammenarbeit und bittet die Teilnehmenden darum, E-Mails mit weiteren Themenvorschlägen zu schicken.

Anlagen zum Protokoll

- PowerPoint-Präsentation mit allen Referentenbeiträgen

Kontaktdaten

CO₂-Projektbüro
 Kornelia Helbig
 Hessisches Ministerium der Finanzen
 Friedrich-Ebert-Allee 8, 65185 Wiesbaden
 Tel.: +49 (611) 32 5545 / Fax: +49 611 32 713 5545
 E-Mail: Kornelia.Helbig@hmdf.hessen.de
 www. <http://co2.hessen-nachhaltig.de/de/lernnetzwerk.html>