

1 Zum Stellenwert von Projekten in einer Nachhaltigkeitsstrategie

Beispielhafte Projekte zur nachhaltigen Entwicklung sollten eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen staatlicher Verwaltung, privaten und öffentlichen Unternehmen sowie bürgerschaftlichen Initiativen stärken. Sie sollen dazu aufrufen, Lösungen für eine positive Entwicklung bei uns und anderen zu finden. Hierzu sollen sie Wege und Handlungsmöglichkeiten aufzeigen.

Mit Projekten soll eine Vision der nachhaltigen Lebensqualität verdeutlicht werden: informiert, kompetent, handlungsfähig gehen die Menschen Schritte zur nachhaltigen Entwicklung an; ein aktivierender Staat schafft Anreize zu nachhaltigem Verhalten und gibt eine unterstützende Infrastruktur. Technische und soziale Innovationen, Dezentralisierung und neue Verantwortlichkeit in Netzwerken, Partizipation können übergreifende Stichworte sein.

Projekte „dürfen“ daher zunächst durchaus den Charakter von Oasen (Schonraum, Insellösung) haben. Sie sollten „Weichen“, „konzeptionelle Verzweigungen“ enthalten und ermöglichen, um flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst werden zu können und zu unterstreichen, dass die Politik der Nachhaltigen Entwicklung ein Suchen und Denken in Alternativen ist.

Eine geeignete Kommunikation der Projekte muss diese „sichtbar“ machen.

2 Projekt: Ausbau der erneuerbaren Energien

2.1 Projektvorstellung

In Zukunft sollen erneuerbare Energieträger einen zunehmenden Beitrag zu der Energieversorgung leisten. Im Projekt sollen die wichtigen Voraussetzungen für die Errichtung von Offshore-Windparks geschaffen werden. Die Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit für Anbieter und Verbraucher sowie der Umwelt- und Ressourcenschutz sollen gleichrangig realisiert werden. Dazu werden im Projekt die Anforderungen an den Umwelt- und Naturschutz, die Vereinbarkeit mit anderen Nutzungen sowie die genehmigungsrechtlichen, technischen und energiewirtschaftlichen Fragen in Verbindung mit der Errichtung und dem Betrieb von Offshore-Anlagen geklärt. Im Rahmen des Projektes sollen eine gezielte Strategie zur Lösung von Schutz- und Nutzungskonflikten entwickelt werden.

Das Projekt ist vergleichbar mit einer Machbarkeitsstudie, einschließlich einer Erprobungsphase. Gleichzeitig soll ein auf die spezifischen Bedürfnisse von Offshore-Windparks zugeschnittenes Zulassungsverfahren (rechtlich-organisatorische Rahmenbedingungen) entwickelt werden. Der Ausbau der erneuerbaren Energien auf der Angebotsseite soll mit Maßnahmen auf der Nachfrageseite im Sinne einer Steigerung der Energieeffizienz verbunden werden. Das Projekt ist daher in Verbindung mit dem Projekt zur effizienten Energienutzung in Brennstoffzellen, zu sehen. Die derzeitige Projektphase (Vorbereitungsphase) reicht bis 2003. Die Arbeitsschwerpunkte bestehen in:

-
- der Suche nach geeigneten Flächen,
 - standortspezifischen Voruntersuchungen durch die Antragsteller,
 - einer umwelt- und naturschutzbezogene Begleitforschung,
 - ersten Genehmigungen für Pilotwindparks.

2.2 Stellungnahme

Der Ansatz des Projektes ist richtig. Denn die Nutzung der Windenergie an weiteren Standorten im Binnenland wird zunehmend Grenzen erfahren. Es wird dort zwar ein weiteres Wachstum geben, weil auch Lagen mittlerer Güte erschlossen werden und an den besten Standorten, die zuerst genutzt wurden, bald neue, größere und effizientere Anlagen installiert werden. Insgesamt werden neue geeignete Standorte im Binnenland jedoch aus wirtschaftlicher Sicht wegen begrenzter Windpotenziale aber auch auf Grund mangelnder Akzeptanz der Bevölkerung in der Nähe von bebauten Gebieten rarer.

Konsequent ist es daher, das erheblich größere Potenzial vor der Küste zu nutzen. Das Interesse der Wirtschaft zeigt, dass hier Bedarf besteht, klare Regelungen zur Bewertung und Vergabe von Standorten zu generieren. Offshore-Windparks tragen durch ihren innovativen und regenerativen Charakter dazu bei, eine neue Industrie zu fördern und die Veränderung der Energieversorgungsstruktur voran zu bringen. Durch die Intention des Projektes, Interessen des Umweltschutzes, der Schifffahrt u.a. wirksam zur Geltung zu bringen wird der Gedanke der Nachhaltigkeit aufgegriffen. Auch der Innovationsgedanke wird sehr deutlich. Der RNE unterstützt daher grundsätzlich dieses Projekt zur administrativen Förderung der erneuerbaren Energiequelle Wind. Der Fokus liegt hier auf den Aspekten Ökologie und Ökonomie. Das Projekt wird als „gut und richtig“ bewertet, insbesondere was das Aufgreifen von Zielkonflikten zwischen den „Dimensionen“ der Nachhaltigkeit und innerhalb der Dimension Ökologie angeht. Es greift aber in seiner intendierten Funktion als umfassendes Beispiel der nachhaltigen Entwicklung noch etwas kurz, auch was die soziale Dimension der Nachhaltigkeit, insbesondere der Beschäftigungswirkung in Küstenregionen, angeht.

Der Rat sieht noch unbewältigte Zielkonflikte zwischen Naturschutzbelangen und der Gewinnung regenerativer Energien im Offshore-Bereich. Das bezieht sich insbesondere auf den in Beratung befindlichen Novellierungsentwurf zum Bundesnaturschutz.

3 Projekt: Effiziente Energienutzung in Brennstoffzellen

3.1 Projektvorstellung

Mit diesem Projekt soll der breite Einsatz der Brennstoffzellen erprobt und gefördert werden. Der Einsatz von Brennstoffzellen stellt keine neue oder regenerative Energiequelle an sich dar, sondern soll auf der Nutzerseite durch einen hohen Wirkungsgrad bei der Energieumwandlung eine Steigerung der Energieeffizienz erreichen. Voraussetzung für eine breite Marktdurchdringung der Brennstoffzellen sind technische Fortschritte und eine Kostensenkung. Im Projekt sollen vielversprechende Einsatzgebiete für Brennstoffzellen sowie die Ver-

knüpfung mit der bestehenden Stromversorgung erprobt werden. Einsatzbereiche im stationären Bereich – zunächst erdgasbetrieben – werden gesehen für:

- Hochtemperatur-Brennstoffzellen zur Versorgung von großen Wohnkomplexen und Produktionsanlagen mit Wärme und Strom,
- Niedertemperatur-Brennstoffzellen zur Beheizung von Wohnhäusern und ihre Stromversorgung,
- das Zusammenschalten kleiner Brennstoffzellen zu „virtuellen Kraftwerken“ in Wohngebäuden.

Die Bundesregierung wird außerdem das von der Automobilindustrie und der Mineralölwirtschaft vorgeschlagene Projekt des „Clean Energy Partnership Berlin“ unterstützen. Darin wird die technologische Beherrschbarkeit der Nutzung von Wasserstoff unter Alltagsbedingungen demonstriert. Praktische Erfahrungen mit einer Flotte von rund 100 Wasserstofffahrzeugen und einer öffentlichen Tankstelle dienen der Weiterentwicklung der Technologie. Angestrebt wird dabei die Herstellung von Wasserstoff und Methanol aus Biomasse. Über dieses Projekt hinaus wird der Einsatz von Brennstoffzellen im Verkehrsbereich durch die Förderung von ca. 10 Stadtbussen durch das BMWi gefördert. Es sollen praktische Erfahrungen zur technologischen Weiterentwicklung der einzelnen Komponenten gesammelt werden. Dazu gehören Technologien zur Wasserstoffbereitstellung/-speicherung, Betankungssysteme und Antriebssysteme sowie Erfahrungen mit den erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen und -verfahren. Es handelt sich um ein vorwiegend technologieorientiertes Projekt mit Anteilen eines Demonstrationsvorhabens (Clean Energy Partnership Berlin) und Forschungs- und Entwicklungsvorhabens.

- **Teilprojekt: Brennstoffzellen im stationären Bereich und „Virtuelles Kraftwerk“.** Aus Mitteln des Zukunftsinvestitionsprogrammes werden geeignete Projekte für das Teilprojekt gefördert. Derzeit erfolgt die Auswahl und Vergabe der Mittel aus diesem Programm.
- **Teilprojekt: Brennstoffzellen und Wasserstoff im Verkehrsbereich.** Die Ressorts und die Akteure der Verkehrswirtschaftlichen Energiestrategie (VES), d.h. die Automobilindustrie, die Mineralölwirtschaft und die Bundesregierung legen dem Staatssekretärsausschuss bis Ende 2001 konkrete Projektskizzen vor. Geeignete Projekte werden aus Mitteln des Zukunftsinvestitionsprogrammes gefördert.

3.2 Stellungnahme

Teilprojekt: Brennstoffzellen im stationären Bereich und „Virtuelles Kraftwerk“

Brennstoffzellen sind, ähnlich wie die Anwendung von erneuerbaren Energiequellen, im stationären Einsatz in hohem Maße innovativ. Es besteht ein hohes Minderungspotenzial beim Schadstoffausstoß. Daher ist die Zielrichtung des Projektes, die Technologie in der Breite anzuwenden und dabei gleichzeitig weiter zu erforschen sehr positiv zu bewerten.

Der Einsatz der Brennstoffzelle bringt selbst bereits unmittelbaren Nutzen bei der Einsparung von Primärenergieträgern stellt aber mittel- und langfristig zugleich eine „Brückentechnologie“ zur Integration mit erneuerbaren Energiequellen dar, wie z.B. durch solar erzeugten Wasserstoff. Dies kann in dem vorgeschlagenen Projekt besonders gut zum Ausdruck kommen. Das Projekt verbindet durch verbesserte Energieausbeute Aspekte des Klimaschutzes und der Ressourcenschonung mit dem ökonomischen Ziel, der Wirtschaftlichkeit des Systems den nötigen Anschlag zu verleihen. Der dezentrale Charakter eines „Virtuellen

Kraftwerkes“ rückt auch in sozialer Hinsicht die Verantwortung des einzelnen Stromverbrauchers und Heizungsbetreibers in den Blickpunkt. Dieser Aspekt sollte bei der Kommunikation des Projektes besonders herausgestellt werden.

Teilprojekt: Brennstoffzellen im Verkehrsbereich

Dem Projekt kommt eine gewisse Anstoßfunktion in einem insbesondere durch die Gesetzgebung der USA in Bewegung geratenen Bereich zu. So haben alle Automobilfirmen in Deutschland Projekte zur Entwicklung von Brennstoffzellen-Fahrzeugen in Angriff genommen. Der Rat geht davon aus, dass der Einsatz von Brennstoffzellen im Verkehrsbereich in einem Übergangszeitraum von 10 bis 15 Jahren vorwiegend auf fossile Energieträger basiert sein wird. Eine solche Übergangszeit muss in Kauf genommen werden. Sie ist auch zur Sammlung von Erfahrungen nötig, weil für den perspektivischen Einsatz von erneuerbaren Energien in der Wasserstoffwirtschaft ein langer Vorlauf erforderlich ist. Zur Förderung der Entwicklung hält der Rat flankierende gesetzliche Regelungen zum Schadstoffausschuss für notwendig.

Der Rat weist darauf hin, dass dieses Projekt allerdings keinen Beitrag zur Lösung von grundlegenden Verkehrsproblemen (z.B. Mobilitätsmuster, Verkehrsaufkommen) darstellt.

4 Projekt: Bahnverkehr in der Region

4.1 Projektvorstellung

Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene ist ein zentrales Element der nachhaltigen Verkehrspolitik. Im Rahmen eines Pilotprojektes soll die Frage beantwortet werden, wie auch auf Nebenstrecken in großem Umfang moderner Bahnverkehr zügig und wirtschaftlich betrieben werden kann. Die Effizienz dieses Verkehrssystems in der Region soll gesteigert werden auch im Hinblick auf das Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern. Sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr soll untersucht werden, welche Hindernisse einer Zunahme des Nahverkehrs auf den Nebenstrecken der Bahn entgegen stehen. Das Thema soll in seiner gesamten Breite behandelt werden, d.h. das Projekt behandelt die Fragen:

- des Netzzuganges
- der Voraussetzungen für einen funktionsfähigen Wettbewerb der Betreiber
- die Erprobung neuer Organisationsformen
- der Modernisierung des Streckennetzes und seiner Anpassung an den heutigen Verkehrsbedarf.

Als erste Ansatzpunkte für Lösungen sollen geprüft werden:

- Verbesserungsmöglichkeiten der Angebotskomponenten und des Services (Attraktivität) der Bahn
- Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger/ Optimierung des regionalen Verkehrsnetzes
- Vorrangig notwendige Investitionen zur Modernisierung
- Verknüpfungsmöglichkeiten öffentlicher Investitionszusagen und Bestellungen von Verkehrsleistungen

-
- Prüfung einer Jahresnetzkarte für Betreiber

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Pilotprojekt. In zwei Modellregionen sollen die Ansatzpunkte für zukunftsfähige Lösungen entwickelt und erprobt werden (bottom-up-Prinzip). Das BMVBW wurde beauftragt, die Zielsetzung und die Anforderungen an die Durchführung des Projektes zu konkretisieren, und einen Wettbewerb für Modellregionen auszuschreiben. Es sind erste Ansätze zur Verbesserung zu benennen, es müssen Vorschläge für die Zusammenarbeit der Akteure in der Region und für die Finanzierung der Pilotprojekte entwickelt werden.

4.2 Stellungnahme

Der regionale Ansatz des Projektes und sein Aufbau nach dem bottom-up-Prinzip wird begrüßt. Generell erscheint das Projekt als durchaus in der richtigen Richtung weisend. Fraglich ist jedoch, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet sind, das Ziel zu erreichen. Das Projekt wird im Vergleich zu bestehenden Modellprojekten als inhaltlich wenig neu bewertet. Aus der Sicht der Bahn ist es zudem fragwürdig, ob die Abschaffung des Vollkostenprinzipes durch die vorgeschlagene Jahresnetzkarte für eine Nachhaltigkeit in den Mobilitätsangeboten sinnvoll ist.

Dem Projekt wird zu Gute gehalten, dass es eine Vielzahl von Anknüpfungspunkten bietet, von regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten bis hin zu neuen Konzepten der Finanzierung des Netzbetriebes. Hier bieten sich – bei allen damit verbundenen Gegensätzlichkeiten der bisherigen Auffassungen – gute Möglichkeiten, strategische Elemente der zukünftigen Verkehrskonzeption zu diskutieren und rationale Entscheidungsalternativen zu prüfen.

5 Projekt: Multifunktionale Landwirtschaft in der Region

5.1 Projektvorstellung

Bei der beabsichtigten Neuausrichtung der Agrarpolitik wird der Schutz der Konsumenten, insbesondere der vorsorgende Gesundheitsschutz sowie die umwelt- und naturverträgliche Produktionsweise in den Mittelpunkt gerückt. Die multifunktionale Landwirtschaft soll einen Beitrag zu zusätzlichen Einkommensquellen für die landwirtschaftlichen Betriebe liefern und damit insgesamt Wertschöpfungsmöglichkeiten im ländlichen Raum nutzen. Weiterer Bestandteil der multifunktionalen Landwirtschaft ist die Bereitstellung von gesellschaftlichen Leistungen, wie die Pflege und Erhaltung der Kulturlandschaft und Maßnahmen zur Erhaltung der Artenvielfalt. In verschiedenen Regionen soll im Rahmen eines Pilotprojektes herausgefunden und erprobt werden, wie mit den Akteuren vor Ort das Konzept einer multifunktionalen Landwirtschaft umgesetzt werden kann. Das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft soll die Modellregionen fördern. Die vorzulegenden Regionalkonzepte müssen folgende Elemente berücksichtigen.

- Verbraucherorientierung,
- Nachhaltige Landbewirtschaftung,
- Stärkung ländlicher Räume und Schaffung zusätzlicher Einkommensquellen.

Bei der Auswahl der Regionen soll darauf geachtet werden, dass die typischen Regionen Deutschlands abgedeckt werden. Die Regionalkonzepte müssen neben den inhaltlichen Zielen weitere Kriterien erfüllen. Diese sind:

- die aktive Mitwirkung der maßgeblichen Interessensgruppen und Akteure,
- die Unterstützung der Modellregionen durch die Landesregierungen (auch im Rahmen einer komplementären Finanzierung) muss gewährleistet sein,
- in der Region müssen endogene Potenziale mobilisiert werden,
- die Projektkoordination muss gesichert sein,
- vorhandene Förderungsinstrumente müssen ausgeschöpft werden und
- die Konzepte müssen auf andere Regionen übertragbar sein.

Das Projekt wird als Wettbewerb ausgeschrieben. Das Ergebnis des Projektes kann nicht vorweggenommen werden, das Projekt selbst stellt einen Suchprozess dar. Das BMVEL bereitet eine Ausschreibung vor, die voraussichtlich im August 2001 erfolgen wird. Die Umsetzung der Modellprojekte soll in den Regionen Anfang 2002 beginnen.

5.2 Stellungnahme

Der Ansatz eines Projektes in Form eines Wettbewerbes und unter Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten wird allgemein begrüßt. Projekte in Form eines Wettbewerbes zeigen, wo die betroffenen Akteure selbst Lösungspotenzial für ihre Probleme sehen. Diese Form der Projekte berücksichtigen die regionalen Rahmenbedingungen, sie fördern Partizipation und Selbstverantwortung.

Projekte in Modellregionen verwirklichen einen sektorübergreifenden Ansatz, weil die verschiedenen Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Soziales in der Region von den lokalen Akteuren verhandelt werden müssen.

Angeregt wird, die Gebietskulisse für Modellregionen um einen vierten Regionstyp, nämlich landwirtschaftliche Gunstlagen, zu erweitern. In solchen Regionen wird der überwiegende Anteil der Nahrungsmittel erzeugt und vorwiegend im Verbund überregionaler Wertschöpfungsketten vertrieben. Verbraucherorientierung und Erreichung von Umweltqualitätszielen einer flächendeckenden Landwirtschaft sind also auch gerade hier gefordert. Auch in Gunstregionen ist die Landwirtschaft, insbesondere wenn sie die drei Aspekte der Nachhaltigkeit umsetzt, multifunktional angelegt, auch wenn die Gewichtung der Funktionen in diesen Regionen eher auf der Lebensmittelproduktion als auf Einkommensalternativen liegt. Auch dort muss die Landwirtschaft weiterhin einen wertvollen Beitrag zur Belebung der ländlichen Räume leisten und neben Lebens- und Futtermitteln weitere Dienstleistungen und Güter erzeugen.

Zur Stärkung der Wirtschaftskraft in ländlichen Regionen sind regionale Wertschöpfungsketten, in denen Produkte in einer Region erzeugt und verbraucht werden, ebenso wichtig, wie Wertschöpfungsketten, in denen z.B. Produkte mit besonderer geographischer/regionaler Prägung auch in anderen Regionen gehandelt werden. So führt auch der Handel mit Westfälischem Schinken in kaufkräftigen und einwohnerstarken Regionen wie Hamburg und Berlin zu einer Erhöhung der Wirtschaftskraft in der Erzeugungsregion.