

Aktionsprogramme im Energie- und Mobilitätssektor: Wirkungen, Potenziale und Erfolgsfaktoren

Ökologische Wirkungen

Global Action Plan

Die Teilnehmenden reduzieren während des GAP-Programmes u.a. den Treibstoffverbrauch für motorisierten Privatverkehr um maximal 10%. Dabei stellen sie aber selbst die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Massnahmen in Frage. Über die Hälfte der Befragten gedenken ein überlegtes, benzinparendes Fahren und das Einhalten der Tempolimits umzusetzen. Diese Massnahme wird aber gleichzeitig als die unwirksamste bezüglich der Umwelt bezeichnet. Insgesamt weisen die Befragten eine geringe Bereitschaft auf, die Massnahmen im Verkehrsbereich umzusetzen.

CarSharing Mobility

Personen, die bis anhin dem CarSharing beigetreten sind, reduzieren ihren Energieverbrauch um rund 4'200 MJ/Jahr. Bei 30'000 aktiven KundInnen sind dies total 130TJ/Jahr, was etwa dem jährlichen Stromverbrauch einer Gemeinde mit 5'000 Personen entspricht. Die totale Verkehrsleistung ändert durch einen Beitritt zum Carsharing nur unwesentlich. Sie bleibt zwischen 13'000 und 16'000 Personenkilometern/Jahr. Einzig bei einer Autoaufgabe beim CarSharing-Beitritt kann die Verkehrsleistung in nennenswertem Umfang reduziert werden.

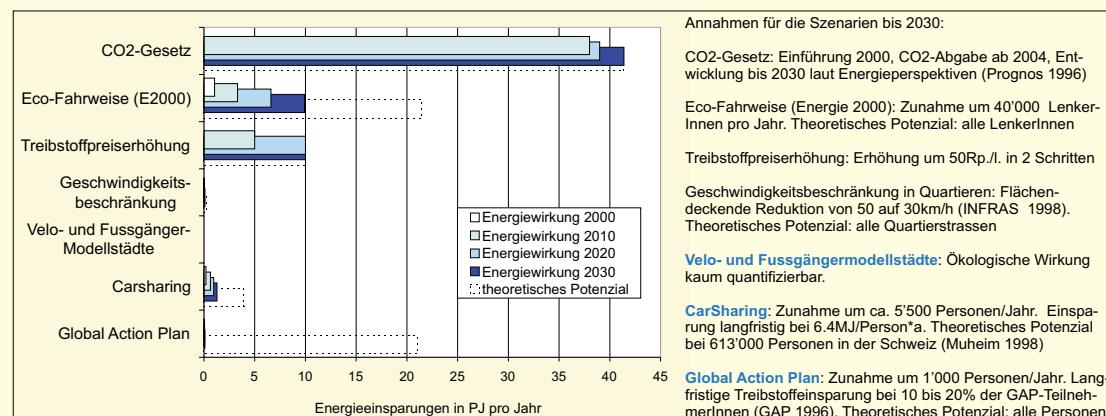
Velo- und Fussgängermodellstädte

Aktionsprogramme wie die Veloville Münsingen, in denen sich Gemeinden zur langfristigen Veloförderung verpflichten, zeitigen kaum messbare ökologische Effekte. Münsingen hatte mit einer breit abgestützten Informationskampagne, der Deklaration zur Veloville, einer Veloständeraktion und einem Aktionstag eine verstärkte Auseinandersetzung der Bevölkerung mit dem Verkehr herbeigeführt. Trotzdem konnte nach zwei Jahren keine Verhaltensänderung als direkte Wirkung dieses Programms festgestellt werden.

Solarstrombörsen

Bis Ende 1999 haben 1.6 Mio., also beinahe die Hälfte aller Haushalte die Möglichkeit, Solarstrom von ihrem Elektrizitätswerk zu beziehen. Davon machen im Durchschnitt lediglich 1% der Bevölkerung Gebrauch, was einem Strombezug von 8.3 GWh/Jahr oder 0.02% des totalen Elektrizitätskonsums entspricht. Die KundInnen bezahlen für Solarstrom einen bis zu 10 mal höheren Preis als für konventionellen Strom. Diese Preisdifferenz hält bis jetzt institutionelle und industrielle GrosskundInnen davon ab, Solarstrom zu beziehen.

Energiespar- und Marktpotenziale



Annahmen für die Szenarien bis 2030:

CO2-Gesetz: Einführung 2000, CO2-Abgabe ab 2004, Entwicklung bis 2030 laut Energieperspektiven (Prognos 1996)

Eco-Fahrweise (Energie 2000): Zunahme um 40'000 LenkerInnen pro Jahr. Theoretisches Potenzial: alle LenkerInnen

Treibstoffpreiserhöhung: Erhöhung um 50Rp./l. in 2 Schritten

Geschwindigkeitsbeschränkung in Quartieren: Flächen-deckende Reduktion von 50 auf 30km/h (INFRAS 1998). Theoretisches Potenzial: alle Quartierstrassen

Velo- und Fussgängermodellstädte: Ökologische Wirkung kaum quantifizierbar.

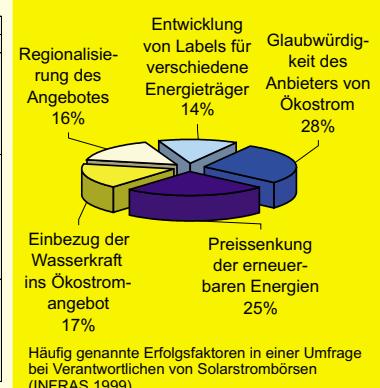
CarSharing: Zunahme um ca. 5'500 Personen/Jahr. Einsparung langfristig bei 6.4MJ/Person*a. Theoretisches Potenzial bei 613'000 Personen in der Schweiz (Muheim 1998)

Global Action Plan: Zunahme um 1'000 Personen/Jahr. Langfristige Treibstoffeinsparung bei 10 bis 20% der GAP-TeilnehmerInnen (GAP 1996). Theoretisches Potenzial: alle Personen.

Eine grössere Ausschöpfung des Marktpotenzials bedeutet nicht a priori eine positive Umweltwirkung, wenn nicht gleichzeitig nukleare und fossile Energieträger substituiert und der noch immer steigende, gesamte Energiekonsum reduziert werden.

Ob ein Durchbruch und eine grössere Diffusion von Solarstromanlagen stattfinden wird, hängt im wesentlichen von der Preisentwicklung für Elektrizität unter den Bedingungen der Strommarktliberalisierung ab.

Die Schaffung eines Labels für Solarstrom und andere erneuerbare Energieträger birgt Chancen, um das Marktpotenzial zu erhöhen.



Erfolgsfaktoren

Aktionsprogramm	Erfolgsfaktoren		Erfolgsbarrieren	
	Innere	Aussere	Innere	Aussere
GAP	- Teambildung - Einfache Umsetzung	- Gutes ÖV-Angebot - Preisliche Massnahmen	- Hohe Komfort- und Zeiteinbussen - Hohe Investitionskosten - Langsame Diffusion	- Mangelnde Gemeindeunterstützung
Carsharing	- Gute Anbindung des Fahrrades - Guter Service, einfache Bedienung - Gute Erreichbarkeit	- Gute Vernetzung mit ÖV - Verlangsamung des Verkehrs - Preisliche Massnahmen	- Vorurteile - Bequemlichkeit	- Kleine, dezentrale Siedlungsstrukturen - Vernetzung mit ÖV
Velo-/Fussgänger-Modellstädte	- Breite Abstützung - Gute Information - Vielzahl an Aktionen	- Politischer Problemdruck	- Massnahmen mit kleinstem Nenner - Geringe Wirkung	- Abhängigkeit von Behörden, Gewerbe - Finanzierung

Schlussfolgerungen

- Der quantitativ bezifferbare ökologische Nutzen der untersuchten Aktionsprogramme ist verglichen mit ökonomischen und regulatorischen Instrumenten, die vom Staat eingesetzt werden können, gering.
- Nur ein kleiner Teil der Bevölkerung kann bis jetzt durch Aktionsprogramme erreicht werden, die eine höhere Zahlungsbereitschaft erfordern oder scheinbar die persönliche Handlungsfreiheit einschränken.
- Solange die Preise die Umweltkosten nicht einschliessen, ist es wichtig in Voraussetzung für den Erfolg von Aktionsprogrammen, dass die KonsumentInnen bereit sind, einen höheren Preis für umweltgerechtere Produkte und Dienstleistungen zu bezahlen und Änderungen im Lebensstil zu akzeptieren.
- Aber gerade diese zwei Faktoren limitieren in beträchtlicher Weise den Erfolg freiwilliger Aktionsprogramme.
- Die untersuchten Aktionsprogramme tragen jedoch bei zu Bewusstseinsbildung und Wissensaufbau bei den Beteiligten.
- Sie tragen auch bei zur Beschleunigung von politischen Umsetzungs- und Entscheidungsprozessen in Richtung umweltfreundlichere Entwicklung auf Regierungsebene.
- Umgekehrt sind die staatlichen Rahmenbedingungen entscheidend für die erfolgreiche Umsetzung und eine bessere Ausschöpfung des Marktpotenzials von Aktionsprogrammen.
- Eine Energie- und Verkehrspolitik, die den Preis für fossile Brenn- und Treibstoffe erhöht, bildet eine optimale Grundlage für eine Stärkung der Aktionsprogramme.