

DeteRess-SimRess-Workshop

„Ressourcenschonung und Rohstoffproduktivität – politischer Handlungsspielraum“

8. Dezember 2016

BMUB, Krausenstr. 17-20, 10117 Berlin

- 10:00 Begrüßung durch BMUB (*Dr. Harald Bajorat*)
Kurzvorstellung der Teilnehmenden
- 10:20 Einführung in die Projekte DeteRess und SimRess durch UBA
(*Felix Müller / Ullrich Lorenz*)
- 10:45 Wesentliche Ergebnisse beider Projekte
Triebkräfte, langfristige globale und nationale Entwicklungstrends, ausgewählte Auswertungen zu Sektoren, Technologie und Verwendungskategorien
Dr. Martin Hirschnitz-Garbers, Ecologic Institut, für SimRess
Dr. Monika Dittrich, IFEU, für DeteRess
- 12:00 Kaffeepause
- 12:15 Politischer Handlungsspielraum und möglicher Bedarf an Weiterentwicklung der Ressourcenpolitik
erste Runden zur Diskussion relevanter Ansatzpunkte im Weltcafé-Format zu den Feldern Bauen/Wohnen, Energie und Mobilität
- 13:15 Mittagessen (*Kantine BMUB, Selbstkosten*)
- 14:15 Politischer Handlungsspielraum und möglicher Bedarf an Weiterentwicklung der Ressourcenpolitik
weitere Runde zur Diskussion der Ergebnisse und relevanter Ansatzpunkte im Weltcafé-Format zu den Feldern Bauen/Wohnen, Energie und Mobilität
- 14:45 Kurzbericht zu Highlights aus den Weltcafé-Stationen
- 15:15 Zusammenführung der wesentlichen Erkenntnisse und Ausblick
- 15:45 Verabschiedung und Ende der Veranstaltung

Strukturelle und produktionstechnische Determinanten der Ressourceneffizienz (DeteRess)

Gefördert im Rahmen des UFOPLAN durch UBA, FKZ: 3712 93 321

Fachgebiet III 2.2 Ressourcenschonung, Stoffkreisläufe, Mineral- und Metallindustrie; Ansprechpartner: Felix Müller, felix.mueller@uba.de

Modelle, Potenziale und Langfristszenarien für Ressourceneffizienz (SimRess)

Gefördert im Rahmen des UFOPLAN durch das UBA, FKZ: 3712 93 102

Fachgebiet I 1.1 Grundsatzfragen, Nachhaltigkeitsstrategien und -szenarien Ressourcenschonung; Ansprechpartner: Ullrich Lorenz, ullrich.lorenz@uba.de

Wörlitzer Platz 1, 06844 Dessau-Roßlau, www.umweltbundesamt.de

Kurzbericht zu den Arbeitsgruppen zum politischen Handlungsspielraum und möglichen Bedarf an Weiterentwicklung der Ressourcenpolitik in den Bereichen Bauen/Wohnen, Energie und Mobilität

1) Bauen / Wohnen

- ressourcenpolitische Handlungsansätze im Bereich ressourceneffizientes Bauen sollten die folgenden unterschiedlichen Aspekte abdecken können: ressourceneffiziente Baumaterialien (z.B. Holz, Recycling-Beton – deren ressourcenschonende Eigenschaften sind über Öko-Bilanzierung teilweise noch zu belegen), Recyclingfähigkeit von Wohn- und Nicht-Wohnbauten (Rückbaustrategien), regionales Stoffstrommanagement
- ressourceneffizientes Bauen & Wohnen hat über die Aspekte Baumaterialien und Recyclingfähigkeit hinaus auch mit Flächeninanspruchnahme und Flächenkonkurrenzen, mit Raumplanung und dem Konzept der zukunftsfähigen Stadt (z.B. Verdichtung, kurze Wege) zu tun; auch hier ist ressourcenpolitische Unterstützung notwendig
- bestehende Hemmnisse für ressourceneffizientes Bauen & Wohnen sollten reduziert werden, beispielsweise
 - regulatorische Hemmnisse: mit Blick auf das Ende der Abfalleigenschaft für Bau- und Abbruchabfälle, damit Recycling nicht durch bestehende Regularien beeinträchtigt wird (Baustoffbörsen scheitern z.T. wegen der Regularien); Regularien, die es nicht leicht machen, Wohnraum zu verändern (z.B. aus einer Wohnung zwei zu machen);
 - ökonomische Hemmnisse: Mietpreisstrukturen – kleinere Wohnungen sind häufig teurer, so dass Menschen auch bei veränderten Lebenssituationen (Alter, Auszug Kinder/Partner) in viel zu großen Wohnungen wohnen bleiben
 - soziokulturelle Hemmnisse: so ist z. B. gemeinschaftliches Wohnen in unseren Kulturkreisen verlernt; Ansätze für ressourceneffizientes Bauen & Wohnen sind auch im Bereich sozialer Wohnungsbau notwendig, beispielsweise über Umsetzung von Standards

2) Energie

- Im Bereich Energie spielt die Frage nach dem Ausbau und der Nutzung Erneuerbarer Energien (EE) eine zentrale Rolle
 - für den Ausbau von EE sind abhängig von der Technologie sehr unterschiedliche Rohstoffe in unterschiedlichen Mengen nötig - daher kann es notwendig sein, einen Energiemix nicht nur nach ökonomischen Gesichtspunkten zu bestimmen, sondern auch nach den darin verwendeten/dafür benötigten Rohstoffen und den Implikationen der Rohstoffverfügbarkeit
 - da EE ein höheres Fluktuationspotential in ihrer Verfügbarkeit aufweisen als fossile Energieträger, ist für den Ausbau der EE auch die Stromspeicherung essentiell – damit ist jedoch auch ein Ressourcenaufwand verbunden und müssen spezifische Rohstoffe verfügbar sein
- die Nutzung der Abwärme, die bei vielen Prozessen entsteht, wird durch verschiedene Faktoren erschwert, z.B. wegen räumlicher Hindernisse oder fehlenden Wissens – hier gibt es ein großes Potential für Effizienz-Agenturen, die Abgleiche zwischen Angebot an und Nachfrage nach Abwärme herstellen können
- der Energieaufwand für Recycling von Materialien kann u.U. sehr hoch sein – d.h. für eine integrierte Betrachtung muss man in der Abwägung sowohl die Materialersparnisse als auch den zusätzlichen Energieaufwand (Energieträger-Einsatz) berücksichtigen
- eine solche integrierte Betrachtung und Bewertung ist für viele Unternehmen nicht möglich, da sowohl die notwendigen Informationen als auch ein Tool für eine solche Bewertung fehlen; harmonisierte Bewertungsmethoden (wie z.B. die VDI-Richtlinie zu Ressourceneffizienz) wären wichtig

- Design for recycling ist notwendig, um in einer Lebenszyklus-weiten Betrachtung abwägen zu können, welche Implikationen ressourcenschonende Produktionsweisen und Produkte mit Blick auf Recyclingfähigkeit haben – so können beispielsweise durch Verwendung von Leichtbau Rohstoffe eingespart werden, allerdings sind Leichtbaumaterialien u.U. in der Nachnutzungsphase problematisch, da kaum oder nur sehr schwer zu rezyklieren. Daher muss man bereits bei der Produktion Design für Recycling berücksichtigen
- wünschenswerte Maßnahmen:
 - Im Zusammenhang mit EE und Energiespeicherung ist eine regionale und internationale Zusammenarbeit über den nationalen Kontext hinaus nötig bzw. vorteilhaft, um insbesondere mit Blick auf Erzeugung und Speicherung gute Lösungen zu finden
 - neue Technologien sind notwendig und hier spielen F&E-Förderungen eine wichtige Rolle; um neben KMU auch größere Unternehmen einzubeziehen und größere Breiteneffekte zu erzielen, könnte man als Geschäftsmodell für F&E-Förderung Investitionsabsicherungen nutzen: d.h. Unternehmen erhalten Investitionsmittel und zahlen diese erst dann zurück, wenn die Technologie funktioniert bzw. am Markt eingesetzt werden kann
 - Im Bereich Energieeffizienz gibt es unterschiedliche technologische Ansätze mit diversen Rohstoffbedarfen – um den Technologien zum Einsatz zu verhelfen, könnte man in Sinne von besten verfügbaren Technologien (best available technologies, BAT) politisch Vorschläge machen; um hier das Risiko der Vorgabe bestimmter Technologiepfade zu minimieren, müsste man auf Technologieoffenheit der Vorgaben achten
 - Austauschformate wie Energietische könnten auch im Rohstoffbereich eingesetzt werden, dann aber anwendungsspezifisch, also mit Blick auf bestimmte Technologien, Sektoren und/oder Anwendungen; beim Wissensaustausch sollte man auf den bestehenden Austausch innerhalb von Wertschöpfungsketten aufsetzen und das weiter intensivieren

3) Mobilität

- mit Blick auf eine nachhaltige Rohstoffversorgung sind im Bereich Mobilität die folgenden Fragen zu stellen:
 - woher kommen die für Mobilitätsprodukte und -infrastrukturen benötigten Rohstoffe?
 - Woher kommt die dafür notwendige Energie?
 - Mit welchen Kosten ist das verbunden
- im Hinblick auf den Ausbau einer ressourceneffizienten Kreislaufwirtschaft wurden folgende Aspekte diskutiert:
 - wenn wir es zukünftig mit noch stärker globalisierten Kreisläufen zu tun haben, wie können wir hier Kreisläufe besser schließen (Problem: Altfahrzeug-Exporte außerhalb Europas und Sicherstellung des Rückflusses von Rohstoffen und Informationen)?;
 - bei Metallen sind die Kreisläufe schon ganz gut aufgesetzt, aber großer Handlungsbedarf bei neuen Materialien, z.B. CFK, da hier noch keine etablierten Märkte bestehen;
- hinsichtlich einer ressourcenschonenden Gestaltung des Konsums wurde insbesondere diskutiert
 - wir müssen das Konzept des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Frage stellen und den Blick auf neue Konzepte der Sharing Economy richten; hier ist jedoch die Frage zu stellen, inwieweit diese ressourcenschonender vs. neuen Verkehr induzierend sind;
 - auch die Intermodalität, also die Übergänge zwischen den einzelnen Mobilitätsformen (ÖPNV, Car-sharing, Radfahren, ...), sollte verbessert werden;

- wie gehen wir mit Komfort und MIV um, gerade mit Blick auf convenience-Faktoren des und Gadgets im Auto? wie komfortabel müssen wir anderen Verkehrsformen (z.B. ÖPNV) gestalten, um diesen zu mehr Nutzung zu verhelfen?
 - Infrastrukturausbau für mehr ÖPNV für breitere Bevölkerungsteile (z.B. in der Fläche) zieht mehr Ressourcenbedarf nach sich;
 - wie gehen wir mit neuen Mustern des Einkaufsverhaltens um (online bestellen und nach Hause liefern lassen)? Sind das Einsparungen oder induzieren sie mehr Verkehr (einfach mal bestellen und wieder zurückschicken = mehr Verkehr)?
 - Der Güterverkehr wurde diskutiert mit Blick auf starken Zuwachs auf Verkehrsleistung und Infrastrukturausbaubedarf (z.B. Oberleitungs-LKW oder H2); wie viel Mehrinvestition und wie viel Einsparung haben wir?;
 - warum nicht auf die tatsächlich ressourcenleichteren Mobilitätsformen konzentrieren in der ressourcenpolitischen Diskussion, also ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – Verlagerung als wichtiger ressourcenpolitischer Aspekte (Verhaltensänderungen, wenn auch schmerzhaft, müssen diskutiert werden, da das ein größerer hebel als Effizienzsteigerungen sind);
 - Wohnen und Arbeiten ändern, um Verkehrswege (Anzahl und Länge Fahrten) zu reduzieren;
 - autonomes Fahren könnte Verkehrswege reduzieren, aber auch erhöhen, wenn sehr komfortabel;
 - sehr starke Förderung von MIV in der Vergangenheit, was die bestehenden Strukturen hervorgebracht und gefördert hat; in der Stadt (hier mehr ÖPNV, Rad- und Fußmobilität) andere Strategien als für das Land (hier besonders Emobilität) nehmen
- Indikatoren reichen bisher nicht aus, um Mobilitätsentscheidungen mit Blick auf Ressourcenschonung abbilden zu können – was sagt uns ein RMI über Verkehrsmittel und Infrastruktur aus? bestehende Indikatoren sollten mit Indikatoren, welche die Flächenkonkurrenz erfassen können, flankiert werden