

Nachhaltigkeit? Das können wir konkret tun

Von Roland Fischer und Michelle Peeck

Nachhaltiges Handeln – auch in der Kanalsanierung geht das. Nur wie? Der RSV hat sich dazu ein klares Bild verschafft und gibt erste Empfehlungen.

Die Agenda des RSV-Arbeitskreises Nachhaltigkeit

Der Arbeitskreis Nachhaltigkeit des Rohrleitungssanierungsverbands e.V. setzt sich für die folgenden Maßnahmen ein:

- » Die Aufmerksamkeit für die grabenlose Kanalsanierung als Umwelt-, Gesundheits- und Trinkwasserschutz stärken
- » Die Investitionstätigkeit für den Werterhalt der Leitungs-Infrastruktur fördern
- » Faktenbasierte Bewertungsmöglichkeiten für die Nachhaltigkeit in der Kanalsanierung schaffen
- » In den direkten Dialog mit Verantwortlichen und Beteiligten treten
- » Fragen zur Herstellung, Nutzungsdauer, Recycling und Entsorgung beantworten
- » Soziale Aspekte als wichtigen Teil der Nachhaltigkeit berücksichtigen (z. B. Tariftreue, Arbeitsschutz)
- » „Greenwashing“ durch klare Vorgaben vermeiden

Die ehrgeizigen Ziele

Im Jahr 2015 haben die Vereinten Nationen die Herausforderungen der Zukunft in 17 Nachhaltigkeitsziele aufgeteilt – diese werden oft verkürzt nur als „UN-Klimaziele“ bezeichnet. Darin enthalten sind nicht nur ökologische Forderungen nach „Maßnahmen zum Klimaschutz“ oder „Sauberes Wasser und Sanitär-einrichtungen“, sondern auch soziale Aspekte. Auf der Agenda bis 2030 stehen beispielsweise „Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen“ oder „Keine Armut“.

Die Europäische Union hat als Ziel ausgegeben, bis 2050 klimaneutral zu werden. Der „European Green Deal“ will dies u. a. durch „Energie- und ressourcenschonendes Bauen“ und ein „Null-Schadstoff-Ziel“ erreichen.

Deutschland hat das Ziel der Klimaneutralität auf 2045 festgesetzt. Aktuell wird das hierfür aufgestellte Klimaschutzgesetz neu angefasst. Statt der Vorgaben zur Emissionsminderung in den einzelnen konkreten Sektoren (z. B. Gebäude, Verkehr, Industrie) gilt künftig die Gesamteinsparung. Damit folgt Deutschland dem Beispiel anderer Länder wie Finnland und Schweden.

Öffentliche Ausschreibungen allgemein ...

Nachhaltigkeitskriterien sind bereits vielfach Bestandteil von Ausschreibungen bei Bund, Ländern und Kommunen. Pflicht ist die Berücksichtigung von Umweltaspekten bei einigen Vergabeverfahren oberhalb des EU-Schwellenwerts – etwa bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen. Bundesbehörden müssen

zudem ihre Ausschreibungen nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG), dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Beschaffung klimafreundlicher Leistungen (AVV Klima) verfassen.

Konkrete Möglichkeiten zum Verfassen von Ausschreibungstexten beschreibt das Umweltbundesamt in einem Rechtsgutachten. So können als Eignungskriterien für Bieter Nachweise gefordert werden, wie etwa das Umweltmanagementsystem EMAS. Auch sind konkrete Verweise auf technische Ausrüstung wie emissionsarme Geräte möglich, die bei der Leistungserbringung zum Einsatz kommen.

Die Vergabepaxis scheint jedoch das Fordern nachhaltigen Handelns in Ausschreibungen auszubremsen, nach dem Motto: „Aber wir müssen doch dem wirtschaftlichsten Angebot den Zuschlag geben!“ Bei der Zuschlagserteilung des „wirtschaftlichsten Angebots“ gelten längst umweltbezogene Kriterien. So können nach § 127 Abs. 1 GWB zur Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebotes neben dem Preis auch umweltbezogene Aspekte berücksichtigt werden. Nicht erlaubt ist das Eignungskriterium „Ortsansässigkeit“, da somit Bieter aus anderen EU-Mitgliedstaaten benachteiligt werden könnten.

... und in der Kanalsanierung

Im Bereich Kanalsanierung spielt das Prinzip von ökologischen öffentlichen Ausschreibungen in Deutschland bisher kaum eine Rolle. Das insgesamt hohe Interesse seitens der Städte und Kommunen an der Arbeit im RSV-Arbeitskreis zeigt, dass der Bedarf groß ist. Eine einfache Antwort darauf, wie sich Nachhaltigkeit in Ausschreibungen von Kanalsanierungsprojekten darstellen lässt, gibt es aber noch nicht.

Allein auf Bescheinigungen und Zertifikate zu setzen, ist angesichts der fehlenden Vergleichbarkeit derzeit schwierig. Neben den unternehmensbezogenen Zertifikaten wie EMAS oder DIN ISO 14001 gibt es sogar bereits Umweltproduktdeklarationen (EPD = Environmental Product Declarations) für Kunststoffrohre oder Schlauchliniensysteme. Dass sie noch nicht flächendeckend eine Rolle bei Sanierungsprodukten spielen, mag gute Gründe haben. Denn: Die Erstellung solcher Dokumente unterliegt zwar einem genormten und abgesicherten Verfahren – allerdings scheint der Spielraum groß zu sein. Einheitliche Produktkategorieeregeln (PCR = Product Category Rules), die die Rahmenbedingungen für die Erstellung von EPD im Bereich erdverlegter Systeme festlegen, bestehen für erdverlegte Produkte in der Kanalsanierung bisher nicht.



Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen

Außerdem stellt sich durch die jeweils sehr individuellen Einbausituationen in der Kanalsanierung die Frage: Wie aussagekräftig kann ein Zertifikat überhaupt sein?

Werden pauschale Anforderungen in Ausschreibungen aufgenommen, könnten diese schnell in die falsche Richtung führen und zu Lasten der Ausführungsqualität und damit der Nutzungsdauer gehen. In Dänemark – Vorzeigeland in Sachen Nachhaltigkeit – war etwa zwischenzeitlich in Ausschreibungen die Forderung zu lesen, beim vor Ort härtenden Schlauchlining auf Styrol zu verzichten, ein für die Härtungsreaktion wesentlicher Zusatzstoff. Dies wurde inzwischen wieder korrigiert, da Ersatzstoffe bisher nicht die Eigenschaften von Styrol erreichen. Sinnvoll erscheint hingegen ein verstärktes Augenmerk auf die Herstellungsqualität und den Ausführungserfolg bei vor Ort härtenden Systemen zu legen.

Vorfahrt für grabenlose Verfahren

Künftig ist denkbar, dass grabenlosen Renovierungs- und Erneuerungsverfahren aufgrund ihrer erheblich geringeren CO₂-Belastung grundsätzlich der Vorzug gegeben wird. Denn: „Umweltfreundliche öffentliche Beschaffung ist ein Prozess, in dem öffentliche Beschaffungsstellen Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge ausschreiben, die eine geringere Umweltbelastung aufweisen als vergleichbare Leistungen mit derselben Funktion“, heißt es im Rechtsgutachten des Umweltbundesamtes.

Was den Ausstoß von Kohlendioxid anbetrifft, haben grabenlose Verfahren im Vergleich zu offenen Bauweisen eine zum Teil erheblich geringere Emissionswirkung. Zur Errechnung jedes einzelnen Projekts hat die German Society for Trenchless Technology (GSTT) mit einem CO₂-Rechner eine rechnerische Grundlage für ausschreibende Stellen geschaffen, um die Vergleichbarkeit zu ermöglichen.

Gemeinsam pragmatisch Ziele angehen

Die Betrachtung der Kohlendioxid-Emissionen ist aus Sicht des RSV-Arbeitskreises nur einer der vielen Punkte auf der Nachhaltigkeits-Agenda. Der Verband möchte sich in seiner Arbeit verstärkt für umsetzbare, wirkungsvolle und vernünftige Lösungen einsetzen – und zwar gemeinsam mit den Netzbetreibern und Vertretern von Kommunen.

Auch wenn der Klimawandel trotz der Anstrengungen aller nicht aufzuhalten ist: Dichte, funktionsfähige Kanäle sind elementar für ein gesundes Leben und eine saubere Umwelt.

SCHLAGWÖRTER: Nachhaltigkeit, Kanalsanierung, grabenlose Verfahren

AUTOREN



ROLAND FISCHER

ISAS Gesellschaft mbH, Füssen
Tel. +49 8362 91660
info@kanalsanierung.com



MICHELLE PEECK

Siebert + Knipschild GmbH, Oststeinbek bei Hamburg
Tel. +49 40 6887140
info@siebert-testing.com

Leitungen instandzuhalten. Hjelm: „Wenn Berechnungen zum ökologischen Fußabdruck angestellt werden, liegen die grabenlosen Verfahren in der Regel bei einem Anteil von 10 bis 20 % – verglichen mit den traditionellen grabenden Verfahren. Wird nach einer Rohrverlegung nicht asphaltiert, liegt die Quote bei 40 bis 50 %. Auch wenn bekannt ist, dass unsere Produkte auf fossilen Rohstoffen basieren – sie liegen immer noch in Sachen CO₂-Fußabdruck und Auswirkungen auf die Umwelt vorn.“

Für die Berechnung, aus der Hjelm zitierte, hatte ein dänisches Ingenieurbüro im Auftrag eines Netzbetreibers den Vergleich von 18 Installationen herangezogen, von DN 200 bis DN 600. Dabei wurde CIPP gegen grabende Verfahren auf einer grünen Wiese verglichen. „Beim CIPP war der CO₂-Ausstoß vergleichbar mit den CO₂-Emissionen der Bürostandorte des Auftraggebers und des Ingenieurbüros für dieses Projekt zusammen. Das hat allen die Augen geöffnet.“

Nicht alles ist schon vollständig durchdacht ...

Hjelm berichtete auch darüber, dass der Fokus auf die Nachhaltigkeit zu einer zunehmenden Debatte über die einzelnen Verfahren und Materialien führt. „Lichthärtung ist besser als Warmhärtung, styrolfreie Liner sind grün – bei solchen Aussagen gehen wir in die Diskussion mit den Kunden, weil wir das zum Teil ein bisschen anders sehen, insbesondere die Sache mit den styrolfreien Harzen“, so Hjelm. In der engen Umgebung eines Schlauchliners habe man grundsätzlich nur geringe Styrolemmissionen und beim Vergleich der Produktdeklarationen von styrolfreien Harzen haben diese eine schlechtere CO₂-Bilanz. „Wir brauchen auf den Baustellen längere Härtingszeiten, um die gleichen Qualitäten zu erreichen – und das kostet mehr Treibstoff. Wir sagen nicht, dass styrolfreie Harze schlecht sind, aber wir finden es wichtig, darüber sachlich zu diskutieren. Es gibt nun einmal nicht nur schwarz und weiß.“

Auch andere Aspekte, die in Ausschreibungen verlangt werden, sind nach Meinung Hjelm diskussionswürdig. So bekommen Bieter in manchen Ausschreibungen Extra-Punkte,

wenn sie in Fahrzeugen HVO-Diesel einsetzen – also Diesel aus pflanzlichen Ölen und Fettabfällen, dessen Verwendung auch in Deutschland auf Regierungsebene diskutiert wird. „Ich weiß nicht, ob das der richtige Weg ist. Anstatt unseren Mindset langfristig zu verbessern oder in neue Technologien zu investieren, haben wir erstmal nur höhere Kosten.“

Pluspunkte für Elektrofahrzeuge

Für den Einsatz von vollständig elektrisch betriebenen Fahrzeugen gibt es ebenfalls zuweilen Punkte. Hjelm: „Für uns ist das schwierig umzusetzen. Die Entwicklung von elektrisch betriebenen Lkw steckt noch in den Kinderschuhen, was die Kosten, Infrastruktur und Reichweite betrifft. Wir haben noch nicht die perfekte Lösung gefunden.“ In Kürze wird Aarsleff einen neuen Lkw erhalten, um ihn in Oslo einzusetzen. Hintergrund: Die norwegische Hauptstadt darf man nicht mehr mit Fahrzeugen befahren, die mit fossilen Brennstoffen angetrieben werden – ab 2025 auch nicht mit HVO-Diesel. „Wenn Kunden uns als Auftragnehmer dazu zwingen, müssen wir uns entscheiden: Entweder wir verzichten auf das Projekt oder wir entwickeln uns weiter. Im ersten Fall werden wir in wenigen Jahren nicht mehr da sein. Also müssen wir uns entwickeln, um am Markt zu bestehen und zu wachsen. Aber es kostet viel Geld“, fasst Hjelm zusammen.

EU-Taxonomie-Verordnung: Herausforderung Dokumentation

Auf eine weitere Herausforderung machte Kristian Hjelm aufmerksam, die auch Unternehmen in Deutschland betreffen dürfte: Die EU-Taxonomie-Verordnung, ein System zur Klassifizierung von nachhaltigen Wirtschaftsaktivitäten. „Ab dem nächsten Jahr müssen wir berichten, welche Projekte grün sind und welche nicht. Das erfordert eine gewisse Dokumentation.“

„Entweder du bist nachhaltig, oder du bist in fünf bis zehn Jahren weg. Aber wir sehen es als riesige Chance für die Branche“, so lautet das Fazit Hjelm.

EAZ