



Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach
Herrn Frank Stein
c/o FB 9-14 Ratsbüro
Konrad-Adenauer-Platz 1

51465 Bergisch Gladbach

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Stein,

anbei übersenden wir Ihnen den folgenden **„Erweiterungs- und Ergänzungsantrag zum IKSK“** für den Tagesordnungspunkt Ö5 der Sitzung des Hauptausschusses am 25. Oktober 2023 sowie für den Tagesordnungspunkt Ö6 der Sitzung des Rates am 31. Oktober 2023.

Erweiterungs- und Ergänzungsantrag zum IKSK

Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach beschließt:

1. Der vorliegende Entwurf zum Klimaschutzkonzept wird anhand der Kriterien des Bundeswirtschaftsministeriums grundlegend überarbeitet, ergänzt und dem Rat zur erneuten Beschlussfassung vorgelegt. Alle Kriterien aus dem Praxisleitfaden für kommunale Klimaschutzkonzepte des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz BMWK (Zielorientiert, Sektorübergreifend, Handlungsorientiert, Partizipativ, politisch legitimiert, kontrollierbar und qualitätssichernd) müssen ausnahmslos und umfassend erfüllt werden.
2. Die Überarbeitung der Ziele und Maßnahmen mit den in der Anlage 1 beigefügten Änderungsvorschlägen, so dass diese der SMART-Regel (**S**pezifisch, **M**essbar, **A**traktiv, **R**ealistisch, **T**erminiert) entsprechen (Beispielhaft in der Anlage 2).
3. Die definierten Ziele müssen effizient sein, so dass der Aufwand in Form von Zeit und Kosten geringer ist als der Nutzen und das Ergebnis.
4. Meilensteinen (Termine, Kosten, Beitrag zur Endenergieeinsparung) müssen präzise definiert werden und ein lernender Prozess etabliert werden, um dynamisch auf sich ändernde Umfeld-Bedingungen reagieren zu können.
5. Fortwährende Controlling-Prozesse zur Überprüfung der gesetzten Meilensteine sind einzuführen.

Begründung:

Klar ist, dass Klimaschutz die Herkulesaufgabe des Jahrhunderts ist. Kaum eine andere politische Aufgabe ist so essenziell und wichtig. Daher brauchen wir in Bergisch Gladbach ein Klimaschutzkonzept, das effizient und messbar einen suffizienten Beitrag zur Treibhausgasneutralität leistet. Die inhaltlichen Diskussionen, die interfraktionell in den vergangenen Wochen stattgefunden haben, waren geprägt von der Diskussion einzelner Maßnahmen. Wichtig ist jedoch der Gesamtblick und das Ineinandergreifen aller Maßnahmen.

Der Entwurf zum Klimaschutzkonzept genügt den Anforderungen des Bundeswirtschaftsministeriums an kommunale Klimaschutzkonzepte in wesentlichen Punkten nicht. Zunächst ist hier auf die Zieldefinition zu verweisen. Ziele müssen spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch und terminiert sein. Das Ziel bis 2045 als Stadt treibhausgasneutral zu werden ist u. a. zu unspezifisch und genügt den Ansprüchen daher nicht. Einzelne Maßnahmen lassen sich nicht messbar in Relation setzen. So ist kaum abschätzbar, ob die beschlossenen Maßnahmen überhaupt und wenn ja, in welchem Maße, einer effizienten Zielerreichung dienlich sind.

Der Entwurf zum Klimaschutzkonzept beinhaltet eine Aneinanderreihung von Einzelmaßnahmen. Eine Definition von Sektoren ist schwer erkennbar. Sektorübergreifende, vernetzende Elemente und Synergien werden nicht aufgegriffen.

Darüber hinaus ist die Kontrollierbarkeit der gesetzten Ziele entscheidend, um im Sinne eines Qualitätssicherungsprozesses ihren Beitrag zur Treibhausgasreduktion darzulegen. Im gegenwärtigen Entwurf wird dies nur in Ansätzen thematisiert.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Michael Metten
CDU-Fraktionsvorsitzender



Dorothee Wasmuth
FDP-Fraktionsvorsitzende

Anlage 1: Änderungsvorschläge Integriertes Klimaschutzkonzept Bergisch Gladbach (9 Seiten)

Anlage 2: Beispiel zur Anwendung der SMART-Regel (3 Seiten)

ANLAGE 1

Änderungsvorschläge Integriertes Klimaschutzkonzept Bergisch Gladbach

Maßnahme 1.1. Gebäudestandards für Neubau und Sanierung von kommunalen Gebäuden

Unter Rubrik „Beschreibung“ wird nach dem 2. Satz ergänzt: „Bei Neubauten und Sanierungen von kommunalen Gebäuden ist eine höchstmögliche THG-Vermeidung über den gesamten Lebenszyklus anzuzielen, solange diese in betriebswirtschaftlicher Kosten-Nutzen-Berechnung über den ganzen Lebenszyklus (cradle-to-cradle) ein besseres Ergebnis als geringere Standards erzielt (CO₂-Preis gemäß UBA; Beispiel: neue Feuerwache Süd). Dies steht unter dem Vorbehalt, dass sich die Investition im Haushalt abbilden lässt, anderenfalls ist ein geringerer Standard anzuwenden, mindestens jedoch der jeweils gesetzlich vorgegebene Standard.“

Maßnahme 1.3. Bestandsaufnahme und Entwicklung eines Sanierungsfahrplans für städtische Liegenschaften

Unter der Rubrik „Ziel und Strategie“ wird nach dem ersten Satz ergänzt: „Dabei hat der Schulbau oberste Priorität.“

Maßnahme 1.7. Einzelmaßnahmen der Stadtverwaltung

Unter der Rubrik „Beschreibung“ soll folgendes geändert werden:

Erster Spiegelstrich: Die Maßnahme „Flächendeckende Einführung von Abfalltrennung“ wird aus dem Konzept gestrichen, mit dem Hinweis, dass der Bürgermeister diese Maßnahme per Dienstanweisung umsetzen soll.

Dritter Spiegelstrich: Es soll ergänzt werden (in fett) Bezug vorzugsweise nachhaltig produzierter Lebensmittel für Catering...

Vierter Spiegelstrich (Umstellung auf fleischarm/-lose Lebensmittelangebote an Schulen) soll entfallen, um der jeweiligen Schulelternschaft eigene Entscheidungen zu ermöglichen.

Maßnahme 1.8. Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement

Unter der Rubrik „Beschreibung“ wird der 3. Abschnitt neu gefasst:

Im Fahrzeugkonzept muss berücksichtigt werden, wie die Anzahl der Dienstfahrten im Rahmen der städtischen Digitalisierungsstrategie drastisch reduziert werden kann. In Fahrzeugkonzept muss zudem berücksichtigt werden, wie der ÖPNV sowie private Fahrräder für Dienstfahrten (inkl. der Berücksichtigung der Erstattung von Fahrtkosten) besser genutzt werden können. Bei der Beschaffung von städtischen Dienstfahrzeugen ist bei der betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Berechnung über den ganzen Lebenszyklus auch ein Cradle-to-Cradle-CO₂-Fußabdruck einzurechnen.

Maßnahme 2.1. Multimodale Schnittstellen und alternative Mobilitätsformen

Unter der Rubrik „Beschreibung“ soll nach dem Satz: Hierzu sind Flächen für Mobilstationen vorzusehen folgender Satz ergänzt werden: „Die Mobilstationen sollen 24/7 (digital) zugänglich sein.“

Maßnahme 2.2. Ergänzung eines Mobilitätskonzepts

Die Rubrik „Ziel und Strategie“ wird neu gefasst: „Das Mobilitätskonzept muss im Zuge der Entwicklung des Zanders-Geländes grundlegend überarbeitet werden. Dabei muss die Nutzung von e-Pedelecs und das geänderte Mobilitätsverhalten seit 2014 neu berücksichtigt und

bewertet werden. Hierzu muss zeitnah ein Prozess etabliert werden, in dem die Politik gemeinsam mit der Verwaltung die Ziele des zu überarbeitenden Mobilitätskonzeptes festlegt. Die Maßnahmenvorschläge des gegenwärtigen Mobilitätskonzeptes sind hinsichtlich der Übereinstimmung mit den erarbeiteten Zielsetzungen zu prüfen. Anschließend müssen aus den erarbeiteten Zielsetzungen konkrete neue Maßnahmen für das überarbeitete Mobilitätskonzept abgeleitet werden, um adäquat auf das veränderte Umfeld reagieren zu können. Zwischenzeitlich werden wichtige Projekte aus dem existierenden Mobilitätskonzept (MobiK) 2016 weiterbetrieben.

Maßnahme 2.4. Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots (CityTicket)

Die Maßnahme entfällt, weil diese Aufgabe vom Kreis wahrgenommen wird. Durch die Einführung des Deutschlandtickets besteht derzeit ein gutes Alternativangebot.

Maßnahme 2.5. Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur

Unter Spiegelstrich „Erste Handlungsschritte“ wird ergänzt: „Die im Mobilitätskonzept des RBK definierte tangentielle Radverkehrsachse (Flughafen – Rösrath – Bergisch Gladbach – Leverkusen) wird planerisch prioritär weiterentwickelt.“

Maßnahme 2.7. Mobilitätsmarketing

Diese Aufgabe wird unter der Maßnahme 8.1. inkludiert und ist damit an dieser Stelle des IKSK überflüssig.

Maßnahme 3.1. Vernetzungsangebote für Bürgerinnen und Bürger

Diese Aufgabe wird unter der Maßnahme 8.1. inkludiert und damit an dieser Stelle des IKSK überflüssig.

Maßnahme 3.2. Öffentlichkeitsarbeit zu Klimaschutzangeboten und ressourcenschonendem Verhalten Diese Aufgabe wird unter der Maßnahme 8.1. inkludiert und damit an dieser Stelle des IKSK überflüssig.

Maßnahme 3.3. Mitmachaktionen und Bürgerprojekte

Diese Aufgabe wird unter der Maßnahme 8.1. inkludiert und damit an dieser Stelle des IKSK überflüssig.

Maßnahme 3.4. Energieeinsparung an Schulen

Diese Aufgabe wird unter der Maßnahme 8.1. inkludiert und damit an dieser Stelle des IKSK überflüssig.

Maßnahme 4.1. Stadtklimatische Prüfung von Bauvorhaben

Die Rubrik „Ziel und Strategie“ wird neu gefasst: „Das Klima verändert sich zunehmend hin zu trockeneren Sommern. Das IKSK soll als städtebauliches Konzept beschlossen werden. Diese Prämisse ist auch in städtebaulichen Verträgen aufzunehmen. Bei der Aufstellung oder Änderung von Flächennutzungsplänen sowie Bebauungsplänen soll eine Prüfung der klimatischen Auswirkungen auf die Stadt und ihr Umland erfolgen. Als Kriterien für die Umwelt- und Klimaschutzbelange sind bei der Abwägung insbesondere heranzuziehen: Klimaschutzkonzept; Klimafunktionskarte; Starkregenkarte; Landschaftsplan; Bedeutung von

Naturstreifen im Innenbereich („grüne Inseln“) bzw. Verbünde im Innenbereich, Lärmschutzkarte; Verkehrsuntersuchungen sowie Bedeutung schützenswerter Böden.

Die im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplans 2019 vorgenommene Umweltprüfung wird bei Aufstellung von B-Plänen nach neuesten Erkenntnissen im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes aktualisiert.

Städtische Bäume und sonstige Begrünung spielen eine wichtige Rolle für das lokale Stadtklima und können hitzereduzierende Wirkung haben. Daher soll bei Bauvorhaben grundsätzlich eine Prüfung der stadtklimatischen Auswirkungen und eine frühzeitige Planung von verhältnispräventiven Maßnahmen erfolgen. Die Baumschutzsatzung soll unter den Prämissen des IKSK überarbeitet und durch eine Selbstverpflichtung zum Erhalt gestärkt werden.

Maßnahme 4.3 Stärkung und Sicherung der grün-blauen Infrastruktur im Bestand

Unter „Ziel und Strategie“ wird am Ende ergänzt: „Im Vorfeld der Konzepterstellung muss geprüft werden, ob mögliche Planflächen Realisierungspotential haben, insbesondere in Hinblick auf Eigentumsverhältnisse. Dadurch soll die Konzeptionierung auf Flächen beschränkt werden, die effektiv und zügig realisiert werden können.“

Maßnahme 4.9. Informationsangebote für Gebäudebegrünung

Die Maßnahme entfällt, da die Aufgabe von anderen öffentlichen Institutionen angeboten werden, sowie auch vom privaten Markt erbracht wird.

Maßnahme 4.10. Kommunikation zur Klimaanpassung

Die Maßnahmen entfällt, da es schon im Hitzeaktionsplan enthalten ist.

Maßnahme 5.2 Flächenpotentiale für erneuerbare Energien nutzen

Diese Maßnahme wird teils als erledigt angesehen, da Land (LANUV), Kreis und/ oder BEL-KAW GmbH bereits Potentialanalysen durchgeführt haben. Darauf aufbauend und auf eigenen (Verkehrs)flächen soll die Stadt den Ausbau erneuerbarer Energien beginnen. Die Umsetzung erfolgt mittels der Maßnahmen 1.3.; 1.4. sowie 1.5.

Maßnahme 5.3 Alternative Finanzierungsformen kommunizieren

Die Maßnahme wird gestrichen, da diese Aufgabe von privaten Akteuren (Banken, Energiegenossenschaften, etc.) ist.

Maßnahme 5.4: Innovative Strom- und Wärmelösungsprojekte

Die Maßnahme wird gestrichen, da diese Aufgabe von privaten Akteuren.

Maßnahme 6.1: Erstellung eines kommunalen Wärmeplans

Die Erstellung eines kommunalen Wärmeplans ist für die Stadt Bergisch Gladbach eine gesetzliche Pflichtaufgabe, daher hat die Maßnahme nur einen deklaratorischen Charakter im Maßnahmenkatalog, Am Ende des 2.Absatzes bei „Ziel und Strategie“ wird eingefügt: „Das umfasst insbesondere Flächen- und Tiefengeothermie. Die Ergebnisse der lokalen Exploration müssen an die Bürger kommuniziert werden.“

Maßnahme 6.3: Checkliste klimagerechtes Bauen

Kann entfallen, weil die Aufgabe inzwischen erfüllt wurde.

Maßnahme 6.4: Integrierte Planung mit frühzeitiger Einbeziehung von Klimaschutz und - Anpassung

Diese Aufgabe wird unter der Maßnahme 4.1. einbezogen und damit an dieser Stelle des IKSK überflüssig.

Maßnahme 6.5: Energiekonzepte für neue Baugebiete

Die Maßnahme ist Bestandteil der kommunalen Wärmeplanung, daher hat die Maßnahme nur einen deklaratorischen Charakter im Maßnahmenkatalog. Am Ende des Abschnitts „Ziel und Strategie“ wird eingefügt: „Die Möglichkeiten der Geothermie sollen geprüft und genutzt werden.“

Maßnahme 6.6: Alternative Wohnformen ermöglichen

Der Abschnitt „Ausgangslage“ wird wie folgt formuliert: „Der Wohnungsmarkt steht unter großem Druck. Die Nachfrage ist hoch und entsprechend hoch ist auch das Preisniveau. Es sollten deshalb auch alternative Wohnformen beworben und unterstützt werden.“

Maßnahme 6.7. Öffentlichkeitsarbeit für energetisches und klimaangepasstes Bauen

Entfällt; die Aufgaben sollen im Bereich 8.1 mit bearbeitet werden

Maßnahme 7.1: Unterstützung der Rhein.-Bergische Wirtschaftsförderungsgesellschaft

Die Maßnahme wird gestrichen, weil diese Aufgabe vom Kreis wahrgenommen wird.

Maßnahme 7.2: Nachhaltige Modernisierung bestehender Gewerbegebiete

Am Ende des Abschnitts „Ziel und Strategie“ wird eingefügt: „Prioritär sollen B-Pläne bei Bedarf so angepasst werden, dass Hindernisse bei der (gemeinsamen) Nutzung von Energiequellen oder bei (energetischen) Sanierungen beseitigt und Verdichtungen im Baubestand möglich werden.“

Maßnahme 8.1. Einführung eines fachübergreifenden Klimaschutzbudgets

Die Beschreibung der Maßnahme wird gestrichen und durch folgenden Text ersetzt:

Ziel und Strategie

Zur effektiven Generierung von Fördermitteln, die für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen auch mittel- und langfristig weiterhin erforderlich sind, sollte ein festes, jährliches Klimaschutzbudget im Haushalt eingeplant werden. Dieses sollte flexibel zur Bedarfsdeckung der Sachkosten des Klimaschutzmanagements, der Öffentlichkeitsarbeit sowie der Eigenmittelbereitstellung eingesetzt werden können und damit eine größere Flexibilität und kurzfristige Reaktion auf neue Fördermöglichkeiten ermöglichen.

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit ist es das Ziel der Maßnahme, Bürgerinnen und Bürgern Möglichkeiten zur Vernetzung und zum Engagement zu bieten und über Angebote zu Klimaschutzmaßnahmen und zu klimaschonendem Verhalten zu informieren. Dazu werden auch Veranstaltungen und Aktionen geplant.

Das Nutzerverhalten hat einen deutlichen Einfluss auf den kommunalen Energieverbrauch. Dazu zählen auch die Schulen. Durch Schulungen für Gebäudeverantwortliche und Aktionen mit den Kindern und Jugendlichen werden Verbrauchsdaten erhoben, kontrolliert und verglichen sowie Einsparmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden.

Bei dem Thema Mobilität ist eine Bewerbung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV und der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten sinnvoll. Mit einem besseren Image dieser Verkehrsarten wird die Motivation zum Wechsel erhöht.

Ausgangslage

Derzeit erfolgt eine jährliche, projektbezogene Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen. Es gibt kein dauerhaftes, festes Budget, das flexibel für Maßnahmen genutzt werden kann.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde deutlich, dass es einen Wunsch nach stärkerer Vernetzung unter Bürgerinnen und Bürgern selbst und zwischen Bürgerschaft und Verwaltung gibt.

Die Zuständigkeit für die Thematik Öffentlichkeitsarbeit beim Klimaschutz liegt bei den Klimaschutzmanagerinnen der Stabstelle Klimaschutzmanagement. Ein Kommunikationskonzept wurde im Rahmen des IKSK erarbeitet und teilweise schon umgesetzt. Einführung eines Corporate Designs, Website mit breitem Informationsmaterial, Entwicklung von Kampagnenmaterial, Initiierung von Bildungsmaßnahmen mit Schulen/Kitas. Zielgruppen dabei sind: eigene Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, Ratsmitglieder, Bürger und Bürgerinnen, Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Experten und Expertinnen. Eine Aktivitäten-/ Projektkontrolle wird seit 2022 mit Hilfe des eea-Prozesses durchgeführt. Informationen der eigenen Aktivitäten werden auf der Internetseite und anderen Medien verbreitet.

An Aktionen finden bereits Ideenwerkstätten oder andere Formen der Bürgerbeteiligungen statt. Vereinzelt gab es auch schon Angebote zur CO₂-reduzierenden Verhalten (z.B. „Rad macht Schule“, „Müll auf Reisen“, „Bürgerwald Schnabelsmühle“, „Vorgartenwettbewerb“, „Pedelec-Kurse“). Die Themen „Klimaveränderung/-schutz, Nachhaltigkeit“ werden bereits im Fachbereich Politik, Gesellschaft, Umwelt mit Vorträgen der VHS berücksichtigt.

Die Stadt nimmt an der Aktion STADTRADELN und an der jährlichen Europäischen Mobilitätswoche teil. Der Verkehrssicherheitstag und Dankeschön-Angebote für die ÖPNV-Nutzung ist ebenfalls Bestandteil des jährlichen Mobilitätsmarketings. Die Stadtverwaltung bewirbt auch das seit Ende 2017 vorhandene Leih-Lastenpedelec für die RadStation im Stadtzentrum und bewirbt auch die Radstation am S-Bahnhof. Mit der Teilnahme am Zukunftsnetz Mobilität NRW ist darüber hinaus die Nutzung weiterer Marketingangebote möglich geworden.

Beschreibung

Es existiert eine breite Palette unterschiedlichster Förderprogramme, die es bestmöglich zu nutzen gilt. Hürden bestehen, da diese teils nur kurzfristig zur Verfügung stehen. Hierfür, aber auch für nichtförderfähige Maßnahmen sollte ein eigenständiges Budget zur Verfügung stehen. Dies gilt insbesondere für das Klimaschutzmanagement.

Zu den Leistungen zählen beispielsweise Kosten für Öffentlichkeitsarbeit, Beratung, Kooperationen, Weiterbildung sowie Gutachten und Studien. Als Zielwert für deutsche Städte gilt

beispielsweise im European Energy Award ein jährliches Budget in Höhe von 1,50 EUR pro Einwohner für konsumtive Ausgaben.

Die Stadtverwaltung Bergisch Gladbach kann durch unterschiedliche Formate Bürgern und Bürgerinnen mit Hilfe von Informationen über Beteiligungsangebote und Möglichkeiten zur Vernetzung unterstützen. Dazu zählen folgende Möglichkeiten:

- Weitere Unterstützung des bereits etablierten Klimabürgerrats
- Unterstützung einer (Stadtteil-)Vernetzung zwischen Verwaltung und Initiativen
- Fachliche Unterstützung eines Kinder-/ Jugendparlaments

Hierbei soll auch nach der Durchführung auf eine Nachbereitung und aktive Öffentlichkeitsarbeit geachtet werden, um Angebote in der Öffentlichkeit prägender zu machen.

Die Erreichung des Ziels Klimaneutralität benötigt einen gesellschaftlichen Wandel in vielen Bereichen. Es gilt nicht nur die Bereiche Energieversorgung, Mobilität und Gebäude zu verändern. Es sollten daher Maßnahmen ergriffen werden, um die eigenen Mitbürger und Mitbürgerinnen über klimaschonendes Verhalten zu informieren. Der erste wichtige Baustein dazu ist die eigene Vorbildfunktion der Stadtverwaltung. Mit eigenen Maßnahmen muss sichergestellt werden, dass alle kommunalen Aktivitäten klimaschonendes Verhalten vorleben.

Der zweite wichtige Baustein besteht darin, klimaschonendes Verhalten durch geeignete Maßnahmen zu erleichtern (z.B. Lichtsteuerung über Präsenzmelder, Installation wassersparender Armaturen, u.v.m.).

Der dritte Baustein ist die aktive Förderung von Informationsveranstaltungen, Themennachmittagen, Ideenwerkstätten, Aktionen oder sonstigen Veranstaltungen.

Der vierte Baustein ist die Kommunikation und Berichterstattung zu den eigenen und den veranstalteten Aktivitäten. Die Kommunikation sollte dabei positiv gestaltet werden und weniger den Verzicht und Einschränkung. Bei der Verbreitung von Informationen und Wissen sollten Interessen und Fragen der Bürger und Bürgerinnen und Bürger zielgruppenspezifisch aufbereitet werden. Ebenso sollten zielgruppentypische Fragestellungen mit Fragestellungen verknüpft werden (z.B.: wie sieht eine gesunde Ernährung aus). Mit einfachen, zielgruppendifferenzierten Klimahacks kann über einfache Maßnahmen und deren Vorteile auf der Webseite und in Social Media informiert werden. Es empfiehlt sich die Kommunikationsbausteine in eine gesamtstädtische Rahmenkampagne einzubinden.

Als weiteres geeignetes Instrument können Veranstaltungen, Aktionen und Bürgerprojekte dienen. Beispiele für derartige Veranstaltungen sind z.B.: Baumpflanzaktionen, Urban Gardening, Tauschbörsen, Einspar-Wettbewerbe, Gemeinschaftliche nachbarschaftliche Einrichtungen (z.B. Bibliothek der Dinge), u.v.m. In einem ersten Schritt sollte ermittelt werden in welchen Themenbereichen Aktionen besonders sinnvoll bzw. besonders effektiv wären und in welchen Bereichen ein besonderes Interesse seitens der Bürger und Bürgerinnen besteht. Danach sollte definiert werden, welche Ziele in den identifizierten Themenfeldern mit der Durchführung von Veranstaltungen verfolgt werden. Anschließend sollten Veranstaltungen/Aktionen zur Erreichung der definierten Ziele geplant und durchgeführt werden.

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative besteht die Möglichkeit für einen mehrjährigen Zeitraum Unterstützungsleistungen für Beratungsangebote an Schulen zu beantragen. Darüber hinaus kann über eine eventuelle Fortführung des Landes-Angebotes MissionE auch

in Verwaltungen das Thema energiesparendes Verhalten dauerhaft kommuniziert werden. Sowohl in den Schulen als auch der Verwaltung sollten nach dem Ende der Energiekrise und den damit verbundenen Verordnungen, die dauerhafte Einsparung von Strom und Wärme im Fokus bleiben und damit sowohl Kosten als auch Verbräuche begrenzt werden.

Die Mobilitätswende kann nur dann erfolgreich sein, wenn es gute Infrastrukturangebote gibt. Zusätzlich ist es sinnvoll, Bürger und Bürgerinnen zu informieren, vernetzen und inspirieren. Vorhandene Aktionen wie STADTRADELN und die Europäische Woche der Mobilität sollten weiter fortgeführt werden. Zu den Zielgruppen gehören neben Bürgern und Bürgerinnen, Unternehmen auch Schulen und Vereine. Darüber hinaus sollten weitere Marketingaktivitäten zur Förderung einer klimagerechten Nahmobilität in Angriff genommen werden, um insbesondere städtischerseits den Radverkehr zu fördern. Dazu können u.a. die Bekanntmachung städtischer Fahrradrouten für den Alltagsverkehr und des Radverkehrsnetzes sowie der touristischen Strecken zählen. Auch vorhandene B+R-Angebote sowie Abstellanlagen im Stadtgebiet und weitere Angebote und Dienstleistungen sollten auf der kommunalen Webseite dargestellt werden.

Mit Hilfe von gezielten Marketingkampagnen soll für einen Umstieg auf klimafreundliche Mobilität geworben werden. Plakate mit einem Zeitvergleich zwischen Pedelec und Pkw z.B. von Bergisch Gladbach Stadtmitte bis Bensberg können beispielsweise für alternative Lösungen zum Pkw werben. In eine Kampagne für den klimagerechten Nahverkehr kann beispielsweise auch eine Online-Fußwegekarte mit Möglichkeit zur Eintragung schöner Strecken durch Bürger eingebunden werden.

Erste Handlungsschritte

Im Zuge der nächsten Haushaltsplanung wird ein solches Klimaschutzbudget eingerichtet und regelmäßig Bedarfe und Mittelausschöpfung überprüft.

Im Bereich Vernetzungsangebot für Bürgerinnen und Bürger:

- Abfrage der Interessen bei lokalen Initiativen
- Entwicklung eines Kommunikationsplans für jeweils 1 bis 2 Jahre
- Laufende Organisation und/oder Begleitung (in Form direkter Ansprache, Online- und Vor-Ort Formaten, Umfragen, Social Media)

Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit zu Klimaschutzangeboten und ressourcenschonendem Verhalten:

- Umsetzung von Maßnahmen und Kommunikation zu eigenen Aktivitäten im Sinne der Vorbildfunktion
- Kleine Anstöße wie Lichtsteuerung,
- Entwicklung von Maßnahmen/ Veranstaltungen zur Vermittlung von Informationen und Wissen
- Kommunikation und Berichterstattung zu den geplanten und durchgeführten Maßnahmen, ggf. mit personalisiertem Ansatz
- Nachbereitung von Veranstaltungen

Im Bereich Mitmachaktionen und Bürgerprojekte:

- Identifikation von Themenbereichen zur Durchführung von Veranstaltungen mit besonderer Relevanz und Interesse für Bürger und Bürgerinnen
- Formulierung angestrebter Ziele zur Durchführung von Veranstaltungen
- Planung von Veranstaltungen zur Erreichung der definierten Ziele
- Durchführung der Veranstaltungen
- Evaluation der Veranstaltungen und Kommunikation der Ergebnisse

Im Bereich Energieeinsparung an Schulen:

Im Rahmen der NKI-Kommunalrichtlinie können im Programm „Einführung von Energiesparmodellen“ in Schulen Jugendliche und Beschäftigte der Einrichtungen motiviert Energie einzusparen. Sie werden dabei fachlich begleitet. Dazu zählen Schulungen für Gebäudeverantwortliche und in Energieteams mit den Jugendlichen werden Verbrauchsdaten erhoben, kontrolliert und verglichen sowie Einsparmaßnahmen erarbeitet umgesetzt.

Mit Prämiensystemen werden die Aktivitäten belohnt. Die Einführung und Umsetzung der Energiesparmodelle werden bis zu vier Jahre gefördert.

Die Maßnahmen sind erst dann zu beginnen, wenn ein umfassendes Energiemanagement eingeführt wurde, das Energieverbrauchsentwicklungen regelmäßig erfasst und damit auch Erfolge und Nachsteuerungsbedarfe erkannt und im besten Fall gewürdigt werden können.

Im Bereich Mobilitätsmarketing:

- Fortführung vorhandener Angebote
- Ausbau der kommunalen Webseite mit Informationen zu vorhandenen Angeboten
- Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit mit gezielten Kampagnen

Meilensteine

Im Bereich Veranstaltungen und Aktionen:

- Es sollte ein jährliches Programm aufgestellt werden, dass dem zuständigen Ausschuss vorgestellt wird.
- Es erfolgt eine Berichterstattung über die Umsetzung des Programmes im Rahmen eines jährlichen Klimaschutzberichts.
- Es wurden mindestens fünf Themenbereiche mit besonderer Relevanz und Interesse für die Durchführung von Veranstaltungen identifiziert (4. Q. 2023).
- Es wurden Ziele formuliert, die mit der Durchführung von Veranstaltungen erreicht werden sollen (1. Q. 2024).
- Mindestens drei Veranstaltungen wurden geplant und durchgeführt (Ende 2024).
- Mindestens vier weitere Veranstaltungen wurden erfolgreich jährlich durchgeführt (2025 ff.).

Im Bereich Energieeinsparung an Schulen:

- Interesse an Schulen wird abgefragt (2026)
- Antrag NKI-Kommunalrichtlinien-Förderung (2026)
- Beauftragung externe Begleitung für Nutzerprojekte und Hausmeisterschulungen (2026)
- Regelmäßiges Controlling (jährlich, mind. 4 Jahre)

Personalaufwand n.q.
Kosten 90.000 EUR pro Jahr

1.8 Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement

Kommunales Handeln / 1.8

**Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement**

Maßnahmentyp	Priorität der Maßnahme	Einführung der Maßnahme (Start)
Mobilität	+	fortlaufend

Ziel und Strategie

Mit der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement sollen sowohl die Dienstwege als auch die Arbeitswege der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen möglichst klimagerecht gestaltet werden.

Es werden folgende Ziele verfolgt:

- Schrittweise Umstellung auf Poolfahrzeuge in der Verwaltung
- Reduzierung der Fahrten mit dem Privat-Pkw um ca. 40 % bis 2030
- Erhöhung der Dienstwagen-Flotte um ca. 50 % bis 2030

Damit hat die Verwaltung den Vorteil, dass bei Neueinstellungen nicht mehr ein Privat-Pkw für Dienstfahrten gefordert wird, wie es derzeit bei einigen Stellen der Fall ist.

Ausgangslage

Derzeit existiert kein übergeordnetes innerbetriebliches Mobilitätsmanagement. Jedoch gibt es bereits Maßnahmen, die im Bereich der Mobilität ergriffen wurden.

Teilweise wurden Elektrofahräder (u.a. Lastenfahräder) an den Verwaltungsstandorten angeschafft, weitere sollen folgen. Die Wartung erfolgt einmal jährlich. Fahrradstellplätze sind vor jedem Verwaltungsgebäude vorhanden, jedoch nur wenige davon überdacht. Es existieren keine Duschmöglichkeiten für Mitarbeitende.

Bisher existieren einige elektrische Dienstfahrzeuge. Die meisten Dienstfahrten werden mit privaten PKW durchgeführt. Es existieren bisher auch keine Lademöglichkeiten für private Elektroautos der Mitarbeitenden. Es wurde eine Plattform für eine verwaltungsinterne Mitfahzentrale ins Leben gerufen.

In 2022 wurde eine Befragung zum Interesse am JobRad / Dienstradleasing durchgeführt und das Dienstradleasing soll ab 2023 angeboten werden. Ein JobTicket für die Nutzung des regionalen ÖPNV-Angebots gibt es bereits.

Es wurde auch ein Jourfixe zum Thema Mobilitätsmanagement von AWB und 7-66 Betrieblichen Mobilitätsmanagement eingeführt.

Gesamtstädtisch soll in 2024 eine neue Modal Split-Erhebung durchgeführt werden.

Beschreibung

Neben dem Bereich Gebäude ist der Bereich Mobilität einer der zentralen Bausteine auf dem Weg zur Klimaneutralität. Daher sollte ein innerbetriebliches Mobilitätskonzept ausgearbeitet und verabschiedet werden.

Dabei gilt es zunächst Bedarfe und Optimierungspotenziale zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen auszuarbeiten.

Der Fuhrpark der Stadt sollte dahingehend optimiert werden, dass die Nutzung des Fuhrparks CO₂-neutral ist, z.B. durch die Umstellung auf Elektroautos (PKW) oder auf Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb. Mithilfe von Förderprogrammen wäre die Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb durchaus umsetzbar. Der Fuhrpark sollte so erweitert werden, dass die Nutzung privater, nicht nachhaltiger Fahrzeuge wo immer möglich vermieden wird. Eine Erweiterung sollte dabei nicht zwangsläufig die Anschaffung neuer PKW bedeuten. Stattdessen sollten, wo immer möglich, die Mobilität auf Lastenräder, Fahrräder und E-Pedelecs oder andere energieschonende Alternativen sowie Carsharing umgestellt werden. Hierzu soll zunächst eine Fuhrparkanalyse zur Auslastung, Distanzen und Nutzern durchgeführt werden. Dafür kann auf erfahrene Anbieter solcher

ANLAGE 2 Änderungsantrag

SMART Regel

S – Spezifisch**M** - Messbar**A** – Attraktiv**R** - Realistisch**T** - Terminiert

S–Spezifisch

Die Beschreibung des Ziels sollte genauer und konkreter sein. Z. B. Reduktion der Fahrten mit dem Privat-PKW bei Dienstfahrten bis Ende 2025 um 15%, Reduktion um weitere 10% bis 2026 /Reduktion der Fahrten mit dem Privat-PKW auf dem Arbeitsweg um 10% bis Ende 2025 usw.

M–Messbar

Wie soll die Reduktion der Fahrten mit dem Privat-PKW insbesondere auf dem Arbeitsweg kontrolliert werden und somit messbar sein?

Messbar sollte außerdem die Energie- und Kosteneinsparung sein, hier wird nur n.q. vermerkt.

Analysen zurückgegriffen werden. Nach der Fuhrparkanalyse und einer anschließenden Anpassung des Fuhrparks kann den Mitarbeitenden auch ein Tool zur Strecken-/Mobilitätsplanung an die Hand gegeben werden, um den CO₂-Fußabdruck und monetären Wert zu ermitteln.

Eine Befragung der Mitarbeitenden zu Wohnort und Interesse an Angeboten wie Fahrgemeinschaften, Bedarf an Fahrradabstellanlagen, E-Ladeinfrastruktur bildet die Basis für die Schaffung von Angeboten. Hierzu können u.a. die Bewerbung oder Bildung eigener Plattformen zur Bildung von Fahrgemeinschaften dienen.

Erste Handlungsschritte

1. Durchführung einer Fuhrparkanalyse und Mitarbeiterbefragung
2. Identifikation von Optimierungspotenzialen und Priorisierung möglicher Maßnahmen
3. Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes

Akteure Verantwortliche: 6-60 Mobilitätsmanagement FB1 7-69 Abfallwirtschaftsbetrieb	Zielgruppe alle Mitarbeitende der Stadt
Beteiligte: Dezernat VW-II VV III-3 Klimaschutzmanagement	
Personalaufwand Befragung: 10-20 AT zusätzlich benötigtes Personal: nicht quantifizierbar	Laufzeit fortlaufender Prozess
Kosten Investitionskosten: n.q. Betriebskosten: n.q. Sachkosten: n.q. Gesamtausgaben inkl. Personalkosten: n.q.	Finanzierung Haushaltsmittel
Energie und THG-Einsparungen abh. von Anzahl, Art und Größe der Anlagen	
Endenergieeinsparungen (MWh/a) n.q.	Minderung des jährlichen Emissionsniveaus (t/a) n.q.
	Kumulierte THG-Einsparung (t) n.q.
Kosteneinsparungen ja, nicht quantifizierbar	Erfordernis eines politischen Beschlusses ja
Kosten-Nutzen-Relation deutliche finanzielle Einsparungen für die Verwaltung sowie Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen möglich	Bezug zu den UN-Nachhaltigkeitszielen 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur
Synergieeffekte Durch die Entwicklung individueller, standortbezogener Lösungen können Synergieeffekte mit dem Maßnahmenpaket Einzelmaßnahmen in der Verwaltung entstehen.	Regionale Wertschöpfung -
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Wechselwirkungen/Zielkonflikte

A-Attraktiv

Wie soll die Attraktivität für den Verzicht auf den Privat-PKW auf dem Arbeitsweg erreicht werden? Z. B. könnte eine Lösung der Bau von überdachten Fahrradstellplätzen und Duschkmöglichkeiten sein. Ist für den Einzugsbereich der Mitarbeiter:innen das Angebot des ÖPNVs ausreichend?

R-Realistisch

Ist es realistisch z. B. bis Ende 2025 mehr überdachte Fahrradabstellplätze, Duschkmöglichkeiten und ggf. ein erweitertes ÖPNV-Angebot zu schaffen, um die Mitarbeiter:innen zum Verzicht auf den Privat-PKW auf dem Arbeitsweg zu bewegen?

Umstellung PKW-Fuhrpark auf E-Antriebe
abgeschlossen -

Best Practice Beispiele

Bonn

Akzeptanz der Maßnahme

hoch, Vorbildfunktion

Leuchtturm-Charakter

nein

T-Terminiert

Die Terminierung ist in Verbindung mit den Zielen zu pauschal. Die Meilensteine sind zu global beschrieben und müssen nicht nur für Controlling-Zwecke feiner heruntergebrochen werden, um Abweichungen schneller zu erkennen und rechtzeitig entgegenzuwirken zu können.

Leider fehlt bei der Maßnahme „Schrittweise Umstellung auf Poolfahrzeuge in der Verwaltung“ komplett der geplante Zeitpunkt, bis wann das neue Konzept finalisiert werden soll, sowie die Umsetzung abgeschlossen sein soll.

Fazit

Aus den oben genannten Gründen ist das Ziel nicht SMART und entspricht somit nicht dem Leitfaden „Klimaschutzkonzept für Kommunen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz“.