Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept

für die Stadt Kamen

Kurzfassung

Oktober 2015

Verfasser

B.A.U.M. Consult GmbH (Hamm)

Philipp Mihajlovic

Aaron Haoua

Sachsenweg 9

59073 Hamm

Tel. 02381/30721-0

www.baumgroup.de

Kooperationspartner:

Planersocietät

Öko-Zentrum NRW

1 Einleitung

Die Bundesregierung hat in ihrem Energiekonzept vom 28. September 2010 beschlossen, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 %, bis zum Jahr 2030 um 55 %, bis zum Jahr 2040 um 70 % und bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 % unter das Niveau von 1990 zu senken. Mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 hat die Bundesregierung am 3. Dezember 2014 weitere Maßnahmen beschlossen, damit Deutschland seine Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 % gegenüber 1990 reduziert. Gegenstand hiervon sind auch Maßnahmen im kommunalen Klimaschutz.

1.1 Rahmenbedingungen

Der Rat der Stadt Kamen hat am 07.03.2013 beschlossen, für die Stadt ein integriertes Klimaschutzkonzept zu erstellen. Im Mai 2014 wurde nach einem Ausschreibungsverfahren die B.A.U.M. Consult GmbH aus Hamm zusammen mit der Planersocietät aus Dortmund mit der Konzepterstellung beauftragt. Mit dem integrierten Klimaschutzkonzept wurden die bereits laufenden und geplanten Projektmaßnahmen gebündelt. Nach einer umfassenden Bestandanalyse sind Potenzialerhebungen für alle erneuerbaren Energieformen, Kraft-Wärme-Kopplungs- sowie Effizienzpotenziale gemacht, Zukunftsszenarien erstellt und Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden. Seit Oktober 2015 liegen die Ergebnisse des integrierten kommunalen Klimaschutzkonzeptes vor.

Die Erstellung des Konzepts wurde aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundes gefördert und verfolgt einen kooperativen Ansatz zwischen der Stadt und ihren Akteuren. In Absprache mit allen relevanten Akteuren wurden Handlungsfelder und erste Schritte zur Maßnahmenumsetzung definiert. Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkatalog gebündelt, um der Stadt Kamen eine Handlungsorientierung für den kommunalen Klimaschutz geben.

1.2 Bearbeitung

Die Stadt Kamen hat zur Erstellung des integrierten Klimaschutzkonzeptes das Beratungsbüro B.A.U.M. Consult GmbH aus Hamm beauftragt. Die B.A.U.M. Consult Gesellschaften mit Sitz in München, Hamburg, Hamm und Berlin unterstützen Regionen, Landkreise, Städte und Gemeinden auf dem Weg der nachhaltigen Regional- und Kommunalentwicklung. Die Beratung von Unternehmen bei der Entwicklung nachhaltiger Produkte und der Einführung von integrierten Managementsystemen ist ein weiterer Arbeitsschwerpunkt.

Langjährige Erfahrung in der Gestaltung kommunaler sowie regionaler Entwicklungsprozesse und die fachliche und methodische Kompetenz im Bereich der Akteurseinbindung und -aktivierung sowie Bilanzierung und Potenzialerhebungen von klimarelevanten Daten zeichnen das Unternehmen aus.

2 Situationsanalyse

Im Zuge der Projektbearbeitung hat B.A.U.M. beleuchtet, wie die Interessen- und Akteurslandschaft aussieht und wie ausgewählte Akteure ein integriertes Klimaschutzkonzept aber auch zukünftige Klimaschutzentwicklungen einschätzen. Hierzu wurden Experteninterviews mit ausgewählten Akteuren geführt und es fand ein Workshop in der Stadtverwaltung Kamen statt. Die Schritte dienten zur Einschätzung der Interessenslagen und zur Einschätzung des weiteren erfolgreichen Verlaufs bei der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes. Die Ergebnisse wurden anhand einer SWOT-Analyse ermittelt. Die SWOT-Analyse umfasst eine Analyse der Stärken und Schwächen („Strength“ und „Weaknesses“) sowie eine Analyse der Chancen und Risiken („Opportunities“ und „Threats“):

Abbildung 1: SWOT Ergebnisse (Quelle: B.A.U.M.)

3 CO_2- und Energiebilanz

Um die Entwicklung von Energieverbrauch und Klimaschutz nachweisen und überprüfen zu können, ist eine regelmäßige Bilanzierung der durch den Energieverbrauch einer Kommune bedingten CO_2-Emissionen unerlässlich. Diese Bilanz kann des Weiteren als Bezugsgröße für entsprechende Reduktionsziele im Klimaschutz dienen. Je nach Detaillierungsgrad können zudem anhand einer lokalen CO_2-Bilanz Schwerpunktbereiche identifiziert werden.

Die folgenden Grafiken zeigen die CO_2- und Energiebilanz der Stadt Kamen:

3.1 CO_2-Emissionen gesamt

Die gesamten CO_2-Emissionen im Stadtgebiet zwischen 1990 und 2013 sind in Abbildung 2 zu erkennen. Über den gesamten Zeitraum sind die CO_2-Emissionen seit 1990 von 396.157 t/a um rund 15 % auf 335.055 t/a gesunken. Die hauptsächliche Ursache liegt in den sinkenden Bevölkerungszahlen und dem damit einhergehenden niedrigeren elektrischen und thermischen Energiebedarf in den Haushalten sowie beim Verkehrsaufkommen. Sinkende Tendenzen im Energieverbrauch und CO_2-Emissionen erkennt man im Bereich der Wirtschaft, wo auf Grund der sinkenden Erwerbstätigenzahlen und der gesamtgesellschaftlichen Verschiebung von emissionsintensiven verarbeitenden Unternehmen hin zum Dienstleistungssektor erfolgt ist.

Der Pro-Kopf-Wert zum CO_2-Ausstoß in der Stadt Kamen liegt mit rund 8 t CO_2/Einwohner unter dem Bundesdurchschnitt von 10-11 t CO_2/Einwohner. Dies ist u.a. durch fehlende Daten im Bereich der nichtleitungsgebundenen Wärmeenergieträger, wie Öl und Holz erklärbar.

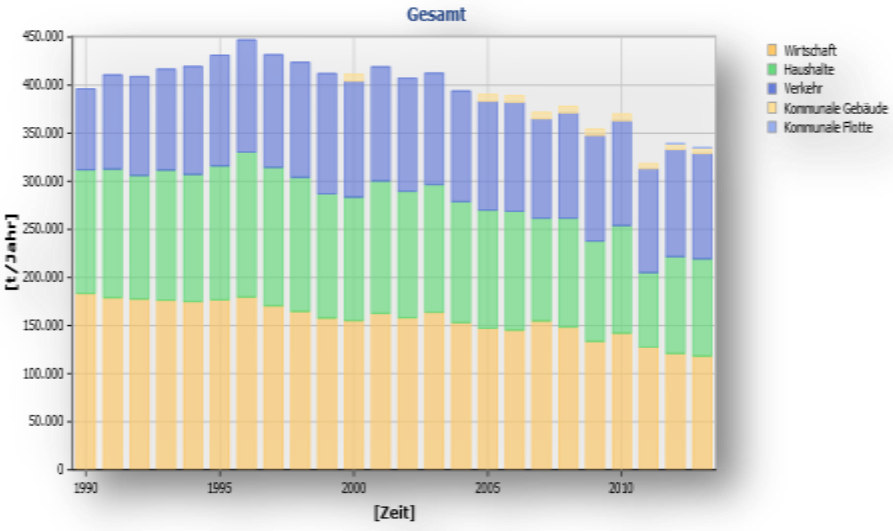
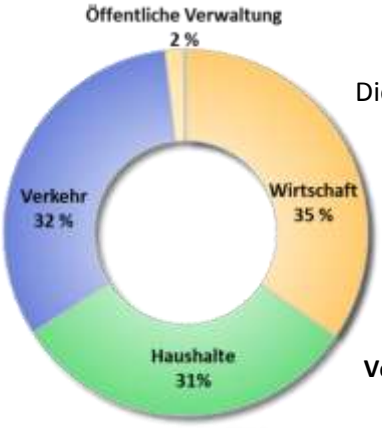


Abbildung 2: Verteilung der CO_2-Emissionen nach denVerbrauchssektoren (Quelle: ECORegion)



Die meisten CO_2-Emissionen verursacht die Wirtschaft mit 35 %. Darauf folgen der Verkehr mit 32 % und die Haushalte mit 31 %. Die öffentliche Verwaltung emittiert mit 2 % nur einen vergleichsweise geringen Teil des Gesamtausstoßes.

Abbildung 3: Prozentuale Verteilung der CO_2-Emissionen nach den Verbrauchssektoren im Jahr 2013 (Quelle: ECORegion)

3.2 Energiebilanz der Stadt Kamen

Die vorliegenden Bilanzierungen der Energieverbrauchswerte geben den jeweiligen regionalen Energieverbrauch als Endenergie an. Die Endenergie-Bilanzierung erfasst den gesamten Energiekonsum nach Energieträgern beim Endverbraucher. Verbrauchswerte gehen demnach ab Steckdose, Zapfsäule, Öltank, Gashahn etc. in die Berechnung ein. Der Energieverbrauch der Bereitstellungskette (Herstellung und Vertrieb der Energie) wird dabei nicht berücksichtigt.

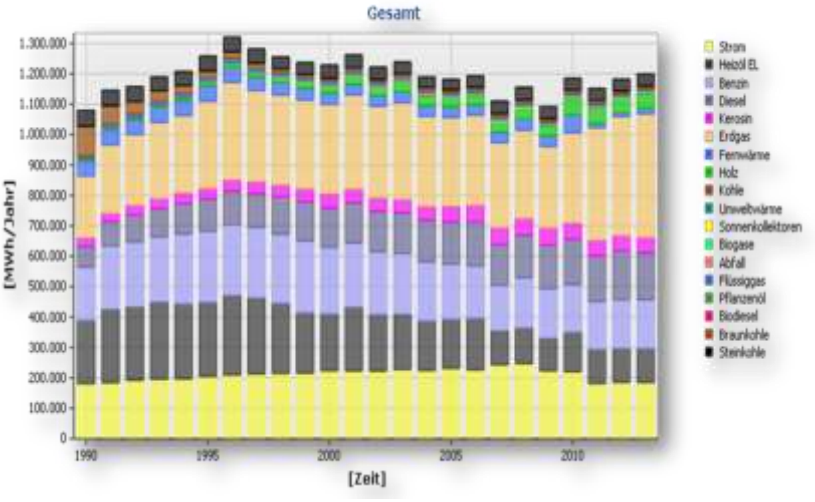
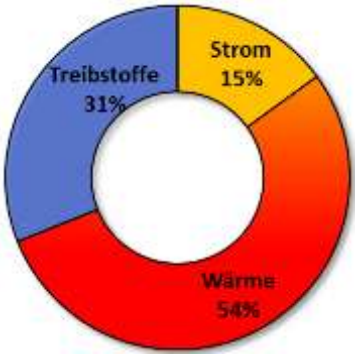


Abbildung 4: Gesamtenergieverbrauch der Stadt Kamen (1990-2013) (Quelle: ECORegion)

Energieverbrauch nach Verbrauchergruppen für 2013



Der Energieverbrauch der Stadt Kamen setzt sich aus den Verbrauchergruppen Strom (15%), Wärme (54%) und Treibstoffen (31%) zusammen, was wichtige Hinweise für die zukünftigen Handlungsfelder geben kann.

Abbildung 5: Prozentuale Verteilung des Endenergieverbrauchs nach den Verbrauchergruppen im Jahr 2013 (Quelle: B.A.U.M.)

Energieverbrauchsgruppen nach Verbrauchssektoren für 2013

Die Aufteilung der Energieverbrauchsgruppen auf die Verbrauchssektoren verdeutlicht noch einmal die Herausforderungen, vor denen die Stadt Kamen steht.

Der Stromverbrauch, der am Gesamtenergieverbrauch 15 % ausmacht, wird in hohem Maße von der Wirtschaft und privaten Haushalten beeinflusst. 53 % des Stromverbrauchs entfallen somit auf diesen Verbrauchssektor Wirtschaft. Weitere 41 % der im Stadtgebiet verbrauchten elektrischen Energie werden von den privaten Haushalten beansprucht, während 3 % von den Liegenschaften und Infrastruktureinrichtungen der öffentlichen Verwaltung benötigt werden.

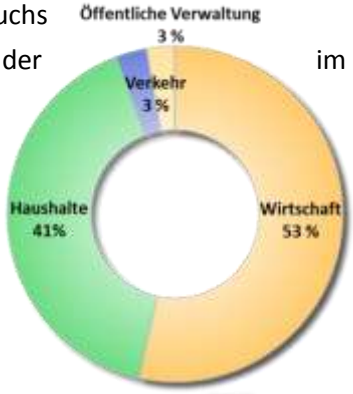


Abbildung 7: Prozentuale Verteilung des Stromverbrauchs nach den Verbrauchssektoren im Jahr 2013 (Quelle: ECOR-egion)

Der thermische Anteil am Gesamt-Endenergieverbrauch des Jahres 2013 in der Stadt Kamen beträgt insgesamt 40 %. Bei der Aufteilung auf die Verbrauchssektoren wird deutlich, dass hier die privaten Haushalte einen wesentlich größeren Beitrag haben (57 %) als beim Stromverbrauch. Insofern kommt dem privaten Gebäudebestand eine hohe Bedeutung zu. Aber auch der Wärmeverbrauch der Wirtschaft ist mit 40 % eine relevante und hinsichtlich der Ausrichtung des Konzeptes richtungsweisende Aussage.

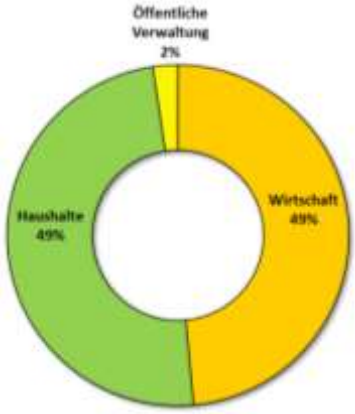


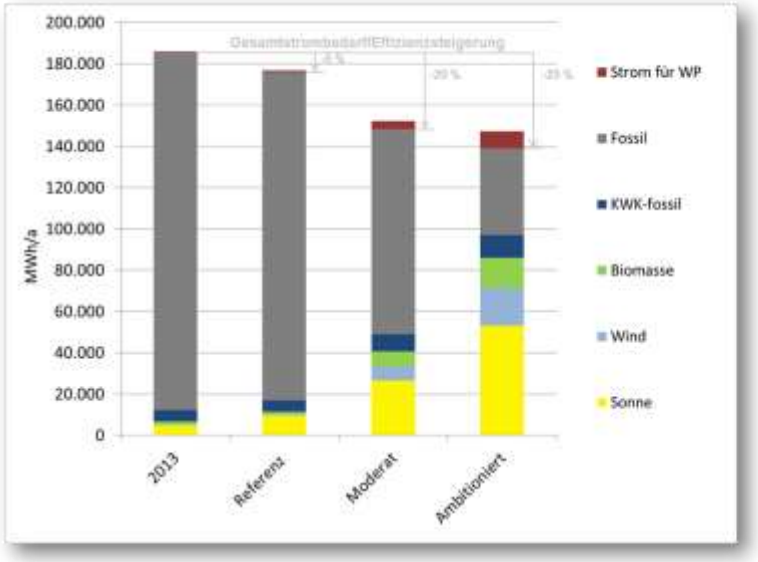
Abbildung 8: Prozentuale Verteilung des thermischen Energieverbrauchs nach den Verbrauchssektoren im Jahr 2013 (Quelle: B.A.U.M.)

4 Potenzialabschätzungen und Szenarien

Im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes sind des Weiteren die technischen Potenziale zum Ausbau erneuerbarer Energien, Ausbau von Kraft-Wärme-Kopplung und Steigerung der Effizienzpotenziale untersucht worden. Da die Potenziale von zahlreichen technologischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig sind, deren Einfluss im weiteren Verlauf der Zeitachse zunehmend schwieriger zu prognostizieren ist, wurde auf das Jahr 2035 als Zwischenziel Bezug genommen. Während für die Bereiche Strom und Wärme drei Szenarien (Referenzszenario sowie eine moderates und ein ambitioniertes Szenario) für das Jahr 2035 gerechnet wurden, ist für den Verkehrsbereich auf Grund der sehr begrenzten lokalen Einflussmöglichkeiten nur ein Szenario erstellt worden. Das Referenzszenario stellt die Entwicklung in 2035 dar, sollte die Stadt Kamen so weitermachen wie bis jetzt und die lokalen und nationalen Trends entwickeln sich ohne weitere Beeinflussung. Das moderate Szenario beinhaltet i.d.R. 50 % der theoretisch vorhandenen Potenziale, das ambitionierte entsprechend 100%. Die Potenzialabschätzungen und -berechnungen wurden ausführlich in zwei Workshops diskutiert und sind in der Langfassung des Endberichtes beschrieben worden.

Bereich Strom

Für den Bereich Strom wurden drei unterschiedliche Szenarien für das Jahr 2035 gerechnet. Nachdem für die einzelnen erneuerbaren Energieträger, Kraft-Wärme-Kopplung und Effizienzbereiche Potenziale ermittelt wurden, kommen diese in unterschiedlichen Ausprägungen in den jeweiligen Szenarien vor und tragen somit zur zukünftigen Energieversorgung bzw. Verbrauchsstruktur bei.



Ambitioniertes Szenario:

- 25% Verbrauchsreduktion
- 100% der theoretisch nutzbaren PV (20% der Dachfläche)
- 3 WEA á 3 MW (100% des angenommenen Potenzials)
- Verdoppelung von KWK-fossil (100% des theoretischen Potenzials)
- 100% der theoretisch nutzbaren Biomasse (5% LW-Fläche, Nutzung aller organischen Abfälle, wie Gülle, Grünschnitt, Altholz, Gastroabfälle usw.)

Referenzszenario:

- 5% Verbrauchsreduktion
- Verdoppelung der PV-Nutzung

Moderates Szenario:

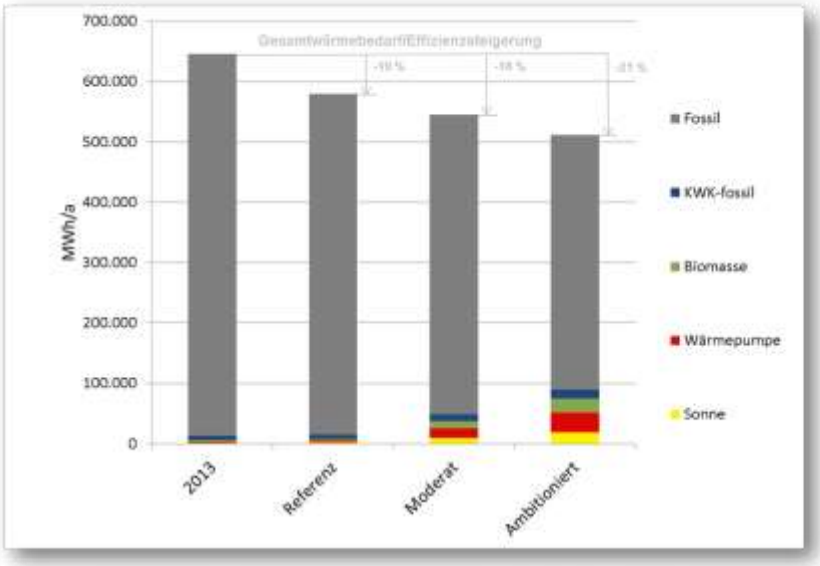
- 20% Verbrauchsreduktion
- 50% der theoretisch nutzbaren PV
- 1 WEA á 3 MW (33% des angenommenen Potenzials)
- Eineinhalb von KWK-fossil (50% des theoretischen Potenzials)
- 50% der theoretisch nutzbaren Biomasse

Abbildung 9: Szenarien Strom 2035 inkl. Erläuterungen (Quelle: B.A.U.M.)[11]

[1] [1]Abkürzungen: KWK: Kraft-Wärme-Kopplung; LW: Landwirtschaft; MW: Megawatt; PV: Photovoltaik; WEA: Windenergie-anlage; WP:Wärmepumpe

Bereich Wärme

Das gleiche Prozedere wurde im Bereich Wärme angewandt. Die hier zu erzielenden Effizienzsteigerungen (bspw. 25% im ambitionierten Szenario) sind vor allem durch Sanierungsmaßnahmen des Gebäudebestandes bis zum Jahr 2035 berechnet worden.



Ambitioniertes Szenario:

- **21% Verbrauchsreduktion**
- **100% der theoretisch nutzbaren Solarthermie (1,5 m²/EW)**
- **100% des möglichen WP-Ausbaus (20% der Haushalte)**
- **Verdoppelung von KWK-fossil (100% des theoretischen Potenzials)**
- **100% der theoretisch nutzbaren Biomasse (5% LW-Fläche, Nutzung aller organischen Abfälle, wie Gülle, Grünschnitt, Altholz, Gastroabfälle usw.)**

Referenzszenario:

- **10% Verbrauchsreduktion**
- **Verdoppelung der Solarthermie**
- **10% des möglichen WP-Ausbaus**

Moderates Szenario:

- **16% Verbrauchsreduktion**
- **50% der theoretisch nutzbaren Solarthermie**
- **50% des möglichen WP-Ausbaus**
- **50% des angenommenen Ausbaus KWK-fossil-Potenzials**
- **50% der theoretisch nutzbaren Biomasse**

Abbildung 10: Szenarien Wärme 2035 inkl. Erläuterungen (Quelle: B.A.U.M.)[2]

Bereich Verkehr

Auf Grund der starken bundesweiten und globalen Beeinflussung wird im Bereich Verkehr nur ein Referenzszenario und ein Klimaschutzszenario für 2035 erstellt. Im Gegensatz zum Referenzszenario wird im Klimaschutzszenario eine mögliche Entwicklung der CO_2-Emissionen unter der Annahme getroffen, dass die Stadt Kamen alle im Klimaschutzkonzept enthaltenen Maßnahmen zum Teilbereich Verkehr erfolgreich umsetzt und dies auch zu weiteren Synergieeffekten führt. Das von der Planersocietät gerechnete Klimaschutzszenario für 2035 basiert somit auf folgenden Parametern:

- Bevölkerungsentwicklung (11 % Rückgang bis 2035)
- Leichte Verringerung der Zahl von Pkw pro Einwohner (z.B. Abschaffung von Zweitwagen)
- Verringerung der Fahrleistungen im Pkw-Verkehr (z.B. durch Verlagerung auf den Umweltverbund)
- Minderung des CO_2-Ausstoßes der zugelassenen Pkw gegenüber 2013 (-48 % bis 2035, z.B. durch ein erhöhtes Umweltbewusstsein in der Stadt Kamen -> mehr E- und Hybrid-Fahrzeuge)

[2] EW: Einwohner; KWK: Kraft-Wärme-Kopplung; LW: Landwirtschaft; MW: Megawatt; PV: Photovoltaik; WEA: Windenergieanlage; WP:Wärmepumpe

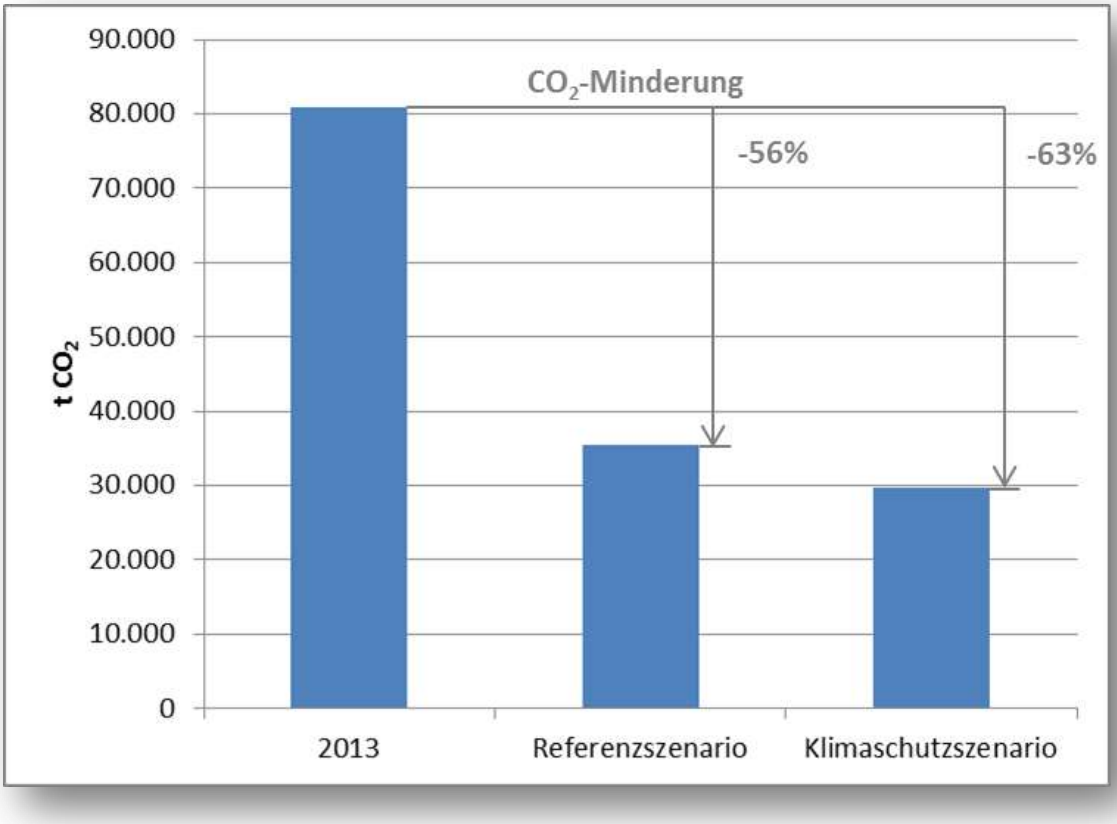


Abbildung 11: Szenario Verkehr 2035 (Quelle: Planersocietät)

CO_2-Minderungseffekte der Szenarien

Bei der Zusammenführung der Szenarien für die unterschiedlichen Bereiche können dann auch die CO_2-Minderungseffekte für die Stadt Kamen berechnet und dargestellt werden. So können gemäß der Berechnung der ambitionierten Szenarien bis zu 52% der noch 1990 ausgeschiedenen CO_2-Emissionen bis 2035 vermieden werden. Auch wenn die Stadt Kamen keine weiteren Anstrengungen unternehmen würde (s. Referenzszenario in Abb. 12), können bis 2035 bis zu 28% der CO_2-Emissionen von 1990 eingespart werden.

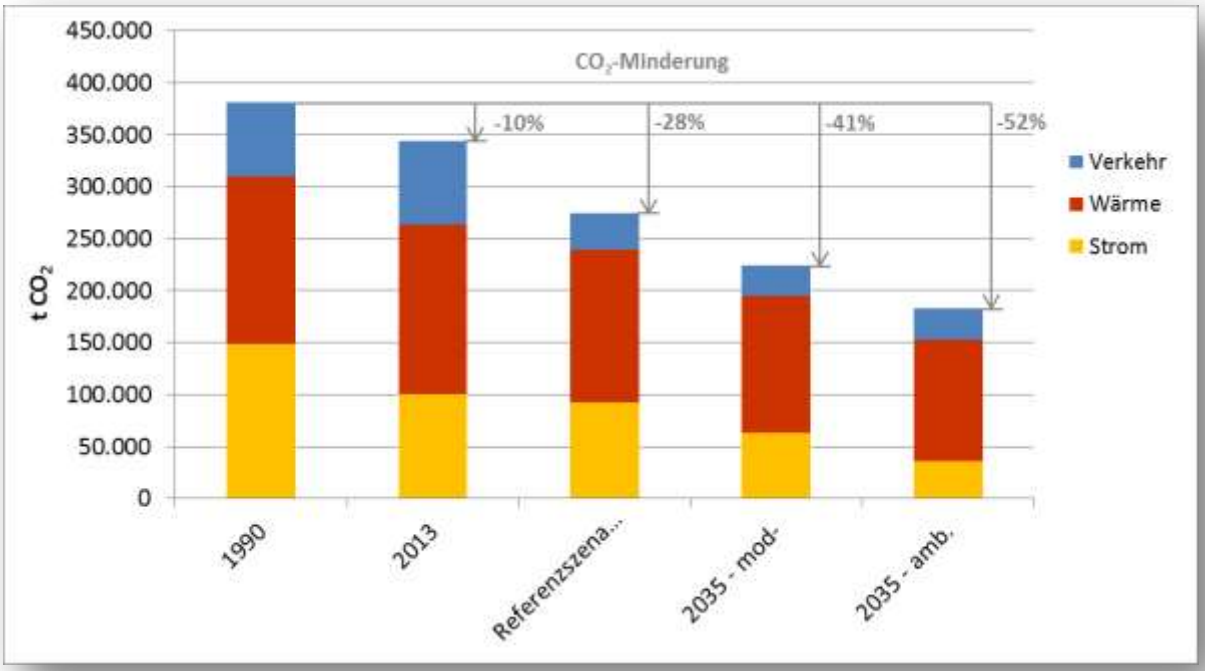


Abbildung 12: CO_2-Minderungseffekte bis 2035 (Quelle: B.A.U.M.)

Dadurch werden Ziele der Bundesregierung allerdings knapp verfehlt. Im Jahr 2010 wurden diese für Gesamtdeutschland folgendermaßen formuliert: 55% der CO_2-Emissionen sollen bis 2030 und 80-95% der CO_2-Emissionen bis 2050 reduziert werden. Allerdings sind die Rahmenbedingungen einer Stadt wie Kamen, umgeben von Ballungsgebieten und somit mit wenig potenzieller Fläche für einen extensiveren Ausbau erneuerbarer Energien ungünstiger als für bspw. land- oder forstwirtschaftlich geprägte Regionen. Nichtsdestotrotz sollte die Stadt Kamen auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Gesetzgebungen hinsichtlich des Klimaschutzes ihr Möglichstes für die Reduktion von CO_2-Emissionen anstreben.

5 Roadmap und Maßnahmenkonzept

Die bisherigen Ausführungen haben deutlich gemacht, dass es noch erheblicher Anstrengungen bedarf, um in Kamen die Energiewende einzuleiten und zu einem politisch erwünschten und gesamtgesellschaftlich tragbaren Ergebnis der CO_2-Minderung zu gelangen.

Voraussetzung für die Umsetzung der in den Handlungsschwerpunkten beschriebenen Strategien und Maßnahmen ist eine handlungsfähige Organisation des Klimaschutzes in Kamen. Dabei kommt gerade auch der Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Kreis eine hohe Bedeutung zu.

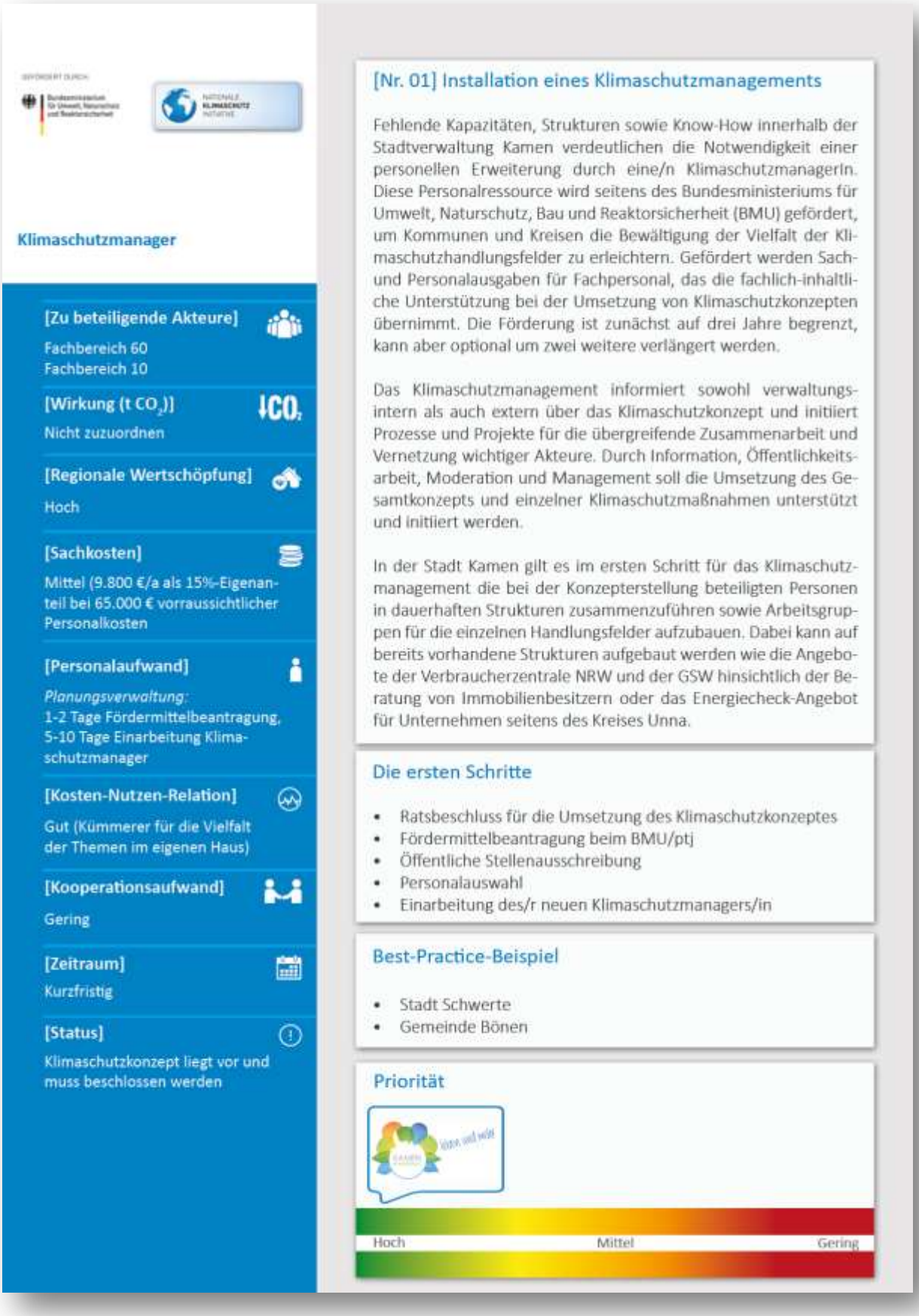
Im Dialog mit wichtigen Klimaschutzakteuren wurde im Rahmen der Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes ein umfangreicher Maßnahmenkatalog zusammen getragen, der sowohl bereits vorbereitete Maßnahmen als auch Ideen der beteiligten Akteure sowie Vorschläge der Gutachter enthält.

Die folgende Roadmap macht zusammen mit den Maßnahmensteckbriefen deutlich, welche inhaltlichen Schwerpunkte zur Umsetzung des Konzeptes voran gebracht werden müssen und wie die ersten Schritte hin zur Umsetzung aussehen müssen. Detaillierte Herleitungen und Einbindungen der Maßnahmensteckbriefe in übergeordnete Strategien der jeweiligen Handlungsbereiche finden sich in der Langfassung des Klimaschutzkonzeptes.

Roadmap integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Kamen

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Akteure	Priorität	Zeitraum
[01]	Organisation des Klimaschutzes	Installation eines Klimaschutz-managements	Personalverwaltung	hoch	kurzfristig
[02]	Organisation des Klimaschutzes	Klimaschutzgremium inkl. Arbeitsgruppen	Klimaschutzmanager, Fachabteilungen Verwaltung, GSW, VKU, Verbraucherzentrale NRW, interessierte Unternehmen, Bürger und	hoch	kurzfristig
[03]	Organisation des Klimaschutzes	Klima-Check in Politik und Verwaltung	Klimaschutzmanager, Fachabteilungen Verwaltung und Politik	mittel	kurz- bis mittelfristig
[04]	Organisation des Klimaschutzes	Klimaschutz in der Stadtplanung	Planungsverwaltung und Klimaschutzmanager	hoch	kurz- bis mittelfristig
[05]	Organisation des Klimaschutzes	Klimaanpassung in Kamen	Klimaschutzmanager und Planungsverwaltung	mittel	mittel- bis langfristig
[06]	Öffentliche Liegenschaften	Energiesparmodelle in Schulen und KiTas	Klimaschutzmanager, Schulen und KiTas, ggf. Nachbarkommunen und Kreis	mittel	kurz- bis mittelfristig
[07]	Öffentliche Liegenschaften	Energetische Sanierung öffentlicher	Gebäudeverwaltung und Klimaschutzmanager	hoch	mittelfristig
[08]	Öffentliche Liegenschaften	Energie- und Facilitymanagement	Gebäudeverwaltung und ggf. Klimaschutzmanager	hoch	kurz- bis mittelfristig
[09]	Private Liegenschaften	Gebäudeenergieberatungsstelle	Klimaschutzmanager, Handwerk, Energieberater, Kreis Unna, Kredit- und Immobilienwirtschaft,	hoch	mittelfristig
[10]	Industrie, Gewerbe und Handel	Klimaschutz in Industrie, Gewerbe und Handel	Kreis Unna, Klimaschutzmanager, Wirtschaftsförderung der	mittel	kurz- bis mittelfristig
[11]	Erneuerbare Energieträger	Solarenergienutzung in der Stadt Kamen	GSW, Kreis Unna, Klimaschutzmanager, Partner ggfs. Die Energiegesellschafter eG und lokale Kreditinstitute	hoch	kurzfristig
[12]	Erneuerbare Energieträger	Windenergienutzung in der Stadt Kamen	Kreis, Kommunen, Bürger, Energieversorger, lokale Kreditanstalten, Unternehmen	mittel	kurz- bis mittelfristig
[13]	Erneuerbare Energieträger	Geothermienutzung in der Stadt Kamen	Kreis (v.a. untere Wasserbehörde), Geologischer Dienst des Landes NRW, Energieversorger, Immobilienirtschaft, Handwerk,	mittel	mittelfristig

Roadmap integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Kamen					
Nr.	**Handlungsfeld**	**Maßnahme**	**Akteure**	**Priorität**	**Zeitraum**
[Mob 01	Verkehr	Einrichtung "Runder Tisch klimafreundliche Mobilität"	Stadt Kamen (Politik und Verwaltung), Klimaschutz-manager, Verbraucherzentrale, GSW, Kamener Interessensgemein-schaft Gewerbetreibender, VHS, VKU, Kreis Unna, Radstation,	hoch	kurz- bis mittelfristig
[Mob 02	Verkehr	Hochwertige Abstellanlagen an wichtigen Zielen	Planungsverwaltung, Einzelhandel	hoch	kurzfristig
[Mob 03	Verkehr	AGFS Mitgliedschaft aufrecht erhalten	Planungsverwaltung	hoch	kurfristig
[Mob 04	Verkehr	Konzept zur Barrierefreiheit zur Stärkung der eigen- und selbstständigen Mobilität	Planungsverwaltung, externe Gutachter	hoch	kurzfristig
[Mob 05	Verkehr	Intermodale Verknüpfungspunkte schaffen (Mobilstationen)	Planungsverwaltung, Kreis Unna, externe Gutachter	mittel	kurz- bis mittelfristig
[Mob 06	Verkehr	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	Klimaschutzmanager	hoch	kontinuier-lich
[Mob 07	Verkehr	Mobilitätsmanage-ment in der Stadtverwaltung	Klimaschutzmanager	hoch	kurz- bis mittelfristig
[Mob 08	Verkehr	Mobilitätsmanage-ment in Schulen	Klimaschutzmanager, Verbraucherzentrale NRW	mittel	kurz- bis mittelfristig
[Mob 09	Verkehr	Neubürgermarketing für umweltfreundliche	Klimaschutzmanager	hoch	kontinuier-lich
[Mob 10	Verkehr	ÖPNV als Werbeträger für Klimaschutz und Intermodalität	Klimaschutzmanager, VKU	hoch	kontinuier-lich
[Mob 11	Verkehr	Erstellung und Umsetzung eines umfassenden Nah-mobilitätskonzeptes	Planungsverwaltung , externe Gutachter	hoch	kurz- bis mittelfristig
[Mob 12	Verkehr	Radschnellweg Ruhr fortführen	Planungsverwaltung, externe Gutachter, Baulastträger	hoch	kurzfristig
[Mob 13	Verkehr	Schaffung von Strukturen für ein kommunales	Klimaschutzmanager	hoch	kurz- bis mittelfristig
[Mob 14	Verkehr	Zielgruppen betrachten - Mobilität im Lebenszyklus (Konzept und	Klimaschutzmanager	mittel	mittel- bis langfristig



Klimaschutzmanager

[Zu beteiligende Akteure]

Fachbereich 60
Fachbereich 10

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht zuzuordnen

[Regionale Wertschöpfung]

Hoch

[Sachkosten]

Mittel (9.800 €/a als 15%-Eigenanteil bei 65.000 € vorraussichtlicher Personalkosten

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung:
1-2 Tage Fördermittelbeantragung,
5-10 Tage Einarbeitung Klimaschutzmanager

[Kosten-Nutzen-Relation]

Gut (Kümmerer für die Vielfalt der Themen im eigenen Haus)

[Kooperationsaufwand]

Gering

[Zeitraum]

Kurzfristig

[Status]

Klimaschutzkonzept liegt vor und muss beschlossen werden

[Nr. 01] Installation eines Klimaschutzmanagements

Fehlende Kapazitäten, Strukturen sowie Know-How innerhalb der Stadtverwaltung Kamen verdeutlichen die Notwendigkeit einer personellen Erweiterung durch eine/n KlimaschutzmanagerIn. Diese Personalressource wird seitens des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) gefördert, um Kommunen und Kreisen die Bewältigung der Vielfalt der Klimaschutzhandlungsfelder zu erleichtern. Gefördert werden Sach- und Personalausgaben für Fachpersonal, das die fachlich-inhaltliche Unterstützung bei der Umsetzung von Klimaschutzkonzepten übernimmt. Die Förderung ist zunächst auf drei Jahre begrenzt, kann aber optional um zwei weitere verlängert werden.

Das Klimaschutzmanagement informiert sowohl verwaltungsintern als auch extern über das Klimaschutzkonzept und initiiert Prozesse und Projekte für die übergreifende Zusammenarbeit und Vernetzung wichtiger Akteure. Durch Information, Öffentlichkeitsarbeit, Moderation und Management soll die Umsetzung des Gesamtkonzepts und einzelner Klimaschutzmaßnahmen unterstützt und initiiert werden.

In der Stadt Kamen gilt es im ersten Schritt für das Klimaschutzmanagement die bei der Konzepterstellung beteiligten Personen in dauerhaften Strukturen zusammenzuführen sowie Arbeitsgruppen für die einzelnen Handlungsfelder aufzubauen. Dabei kann auf bereits vorhandene Strukturen aufgebaut werden wie die Angebote der Verbraucherzentrale NRW und der GSW hinsichtlich der Beratung von Immobilienbesitzern oder das Energiecheck-Angebot für Unternehmen seitens des Kreises Unna.

Die ersten Schritte

- Ratsbeschluss für die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes
- Fördermittelbeantragung beim BMU/ptj
- Öffentliche Stellenausschreibung
- Personalauswahl
- Einarbeitung des/r neuen Klimaschutzmanagers/in

Best-Practice-Beispiel

- Stadt Schwerte
- Gemeinde Bönen

Priorität

Hoch Mittel Gering

Klimaschutzgremium

[Zu beteiligende Akteure]

Planungsverwaltung, Immobilienmanagement, ggf. weitere Verwaltungsbereiche, GSW, VKU, Verbraucherzentrale NRW, interessierte Unternehmen, Bürger und Politiker

[Wirkung (t CO_2)]

nicht bezifferbar

[Regionale Wertschöpfung]

nicht bezifferbar

[Kostenaufwand]

gering

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
mittel (als Koordinator)

entsprechende Fachabteilungen:
Anfangs mittel, später gering

[Kooperationsaufwand]

hoch

[Zeitraum]

kurzfristig

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 02] Klimaschutzgremium inkl. Arbeitsgruppen

Die Beantragung zusätzlichen Personals für das Klimaschutzmanagement wurde bereits während der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes von allen Akteuren als eine der vordringlichsten Maßnahmen gesehen. Aber auch ungeachtet des zeitlichen Vorlaufs, der für die Beschlussfassung, Beantragung und das Bewerbungsverfahren bis hin zur Einstellung eines Klimaschutzmanagers erforderlich ist, wird der Klimaschutzmanager trotz allem Engagement diese gewaltige Aufgabe nicht alleine stemmen können.

Er benötigt vielmehr die aktive Unterstützung, vornehmlich durch Akteure seitens der Stadtverwaltung (z. B. Stadtplanung, Zentrales Immobilienmanagement, Verkehrsbereich, interne Organisation einschließlich Beschaffung, Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation), der Stadtwerke sowie der Wirtschaftsförderung und ggf. weiterer lokaler Interessensgruppen. Diese Akteure können dem Klimaschutzmanager zum einen als „interne und externe" Türöffner und Vermittler dienen. Gleichzeitig sollen sie aber auch als Experten und Kenner der Situationen und Verflechtungen vor Ort ihre Erfahrungen einbringen und so auch eine gewisse Steuerungsfunktion für den Gesamtprozess mit übernehmen, indem sie mit ihrem Know-how die Arbeit des Klimaschutzmanagers begleiten.

Eine solches Gremium sollte ebenfalls als dauerhafte Institution in Form eines „Energie- und Klimateams" etabliert werden, wobei sich diese Arbeitsgruppe bereits im unmittelbaren Anschluss an die Erstellung des Klimaschutzkonzeptes bilden und sich vorzugsweise aus bereits in den Prozess der Erarbeitung des Klimaschutzkonzepts involvierten Personen zusammensetzen sollte. Aus diesem Gremium können themenbezogene Arbeitsgruppen entstehen, welche die fachlichen Grundlagen für die Gremiumarbeit schaffen können.

Die ersten Schritte

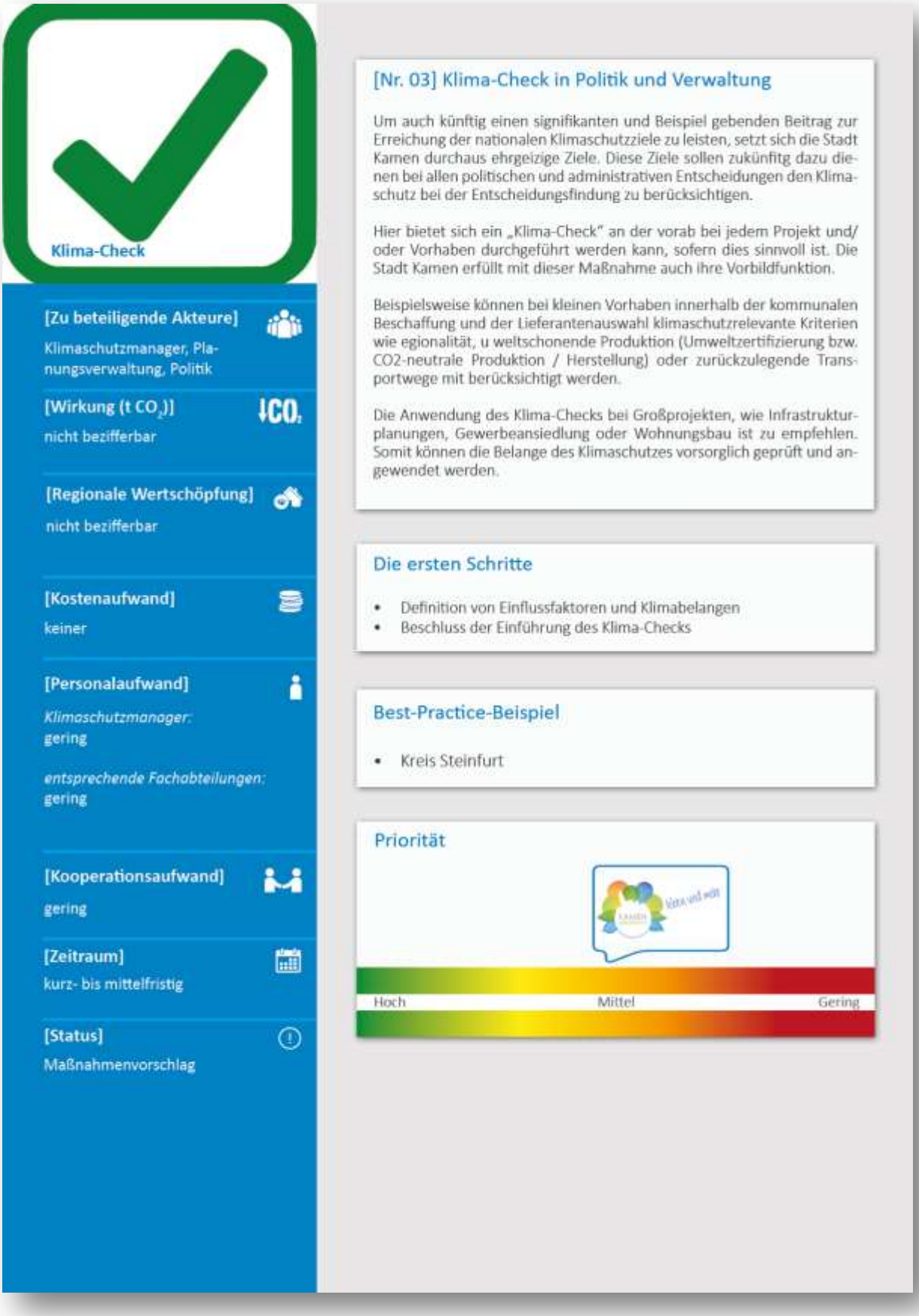
- Einberufung einer ersten Gremiumssitzung mit den im Konzepterstellungsprozess beteiligten Personen
- Festlegung der Organisation, Struktur und Verantortlichkeiten des Gremiums

Best-Practice-Beispiel

- Rheinisch-Bergischer-Kreis (Arbeitskreis Energie)
- Konsultationskreis Energieeffizienz und Klimaschutz (KEK) der Stadt Dortmund

Priorität

Hoch | Mittel | Gering


Klima-Check
[Zu beteiligende Akteure]
Klimaschutzmanager, Planungsverwaltung, Politik
[Wirkung (t CO2)]
nicht bezifferbar
[Regionale Wertschöpfung]
nicht bezifferbar
[Kostenaufwand]
keiner
[Personalaufwand]
Klimaschutzmanager:
gering
entsprechende Fachabteilungen:
gering
[Kooperationsaufwand]
gering
[Zeitraum]
kurz- bis mittelfristig
[Status]
Maßnahmenvorschlag
[Nr. 03] Klima-Check in Politik und Verwaltung
Um auch künftig einen signifikanten und Beispiel gebenden Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zu leisten, setzt sich die Stadt Kamen durchaus ehrgeizige Ziele. Diese Ziele sollen zukünftig dazu dienen bei allen politischen und administrativen Entscheidungen den Klimaschutz bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.
Hier bietet sich ein „Klima-Check" an der vorab bei jedem Projekt und/ oder Vorhaben durchgeführt werden kann, sofern dies sinnvoll ist. Die Stadt Kamen erfüllt mit dieser Maßnahme auch ihre Vorbildfunktion.
Beispielsweise können bei kleinen Vorhaben innerhalb der kommunalen Beschaffung und der Lieferantenauswahl klimaschutzrelevante Kriterien wie egionalität, u weltschonende Produktion (Umweltzertifizierung bzw. CO2-neutrale Produktion / Herstellung) oder zurückzulegende Transportwege mit berücksichtigt werden.
Die Anwendung des Klima-Checks bei Großprojekten, wie Infrastrukturplanungen, Gewerbeansiedlung oder Wohnungsbau ist zu empfehlen. Somit können die Belange des Klimaschutzes vorsorglich geprüft und angewendet werden.
Die ersten Schritte
• Definition von Einflussfaktoren und Klimabelangen
• Beschluss der Einführung des Klima-Checks
Best-Practice-Beispiel
• Kreis Steinfurt
Priorität
Hoch
Mittel
Gering

Klimaschutz in der Stadtplanung

[Zu beteiligende Akteure]
Planungsverwaltung, Klimaschutzmanager

[Wirkung (t CO_2)]
nicht bezifferbar

[Regionale Wertschöpfung]
nicht bezifferbar

[Kostenaufwand]
keiner

[Personalaufwand]
Planungsverwaltung:
Anfangs hoch, später gering

Klimaschutzmanager:
gering

[Kooperationsaufwand]
gering

[Zeitraum]
kurz- bis mittelfristig

[Status]
Maßnahmenvorschlag

[Nr. 04] Klimaschutz in der Stadtplanung

Der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird heute eine wichtige Rolle bei der Begrenzung des künftigen Energie- und Wärmebedarfs sowie beim Ausbau klimafreundlicher erneuerbarer Energien zugemessen. In verschiedenen Handlungsfeldern hat die Stadtplanung ein weit reichendes Instrumentarium entwickelt und sich langjährige Planungspraxis und Erfahrungswissen erarbeitet, die über ein hohes Synergiepotenzial mit dem Klimaschutz verfügen. Hierzu gehören bspw. Maßnahmen zum Umbau und zur Erneuerung des Siedlungsbestandes, zur Steuerung der Siedlungsentwicklung oder auch zur Verbesserung des Lokalklimas und der Lufthygiene. Daneben sind in den letzten Jahren neue Aufgaben wie die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für erneuerbare Energien getreten. Diese Handlungsansätze sind geeignet, Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen bei der Wärmeversorgung, der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen und der Stromproduktion zu reduzieren und diese Aufgabe umwelt- und klimagerecht zu gestalten.

Neben der Senkung des CO_2-Ausstoßes können vor allem Punkte wie Flächenversiegelung, Stadt der kurzen Wege, Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Grünerhalt und optimieren des Umweltverbundes bei der Stadtplanung berücksichtigt werden.

Die ersten Schritte

- Erstellung und Priorisierung eines Katalogs von Klimaschutzfaktoren
- Energetische Optimierung von Planungen
- Erschließung von Energiesparpotenzialen

Best-Practice-Beispiel

- Stadt Elmshorn
- Stadt Hannover

Priorität

[Zu beteiligende Akteure]

Planungsverwaltung, Klimaschutzmanager

[Wirkung (t CO_2)]

nicht bezifferbar

[Regionale Wertschöpfung]

gering

[Kostenaufwand]

gering

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung, Klimaschutzmanager:

mittel

[Kooperationsaufwand]

mittel

[Zeitraum]

2018-2035

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 05] Klimaanpassung in Kamen

Auf Basis des integrierten kommunalen Klimaschutzkonzepts der Stadt Kamen können in Zukunft zahlreiche Maßnahmen und Aktivitäten für die Reduzierung des Energieverbrauchs und die Nutzung erneuerbarer Energien umgesetzt. Neben Klimaschutzmaßnahmen und der Vermeidung von Treibhausgasen können geeignete Anpassungsmaßnahmen an die Auswirkungen des Klimawandels zu einer wichtigen Aufgabe werden, der sich auch die Stadt Kamen stellt.

Zusätzlich zu den Klimaaktivitäten, die auf die Senkung von Verbrauch und Treibhausgasen setzen, zielt die Stadt Kamen darauf ab, eine eigene lokale Anpassungsstrategie zu entwickeln, um so gegen die Auswirkungen des Klimawandels besser vorbereitet zu sein. Die Beteiligung an dem Netzwerk ***dynaklim*** kann eine erste Basis für die Bestrebungen zur Klimaanpassung sein.

Klimaanpassung beschäftigt sich mit Klimawandelfolgen, die allesamt auf gestiegene und weiter steigende Jahresmitteltemperaturen in der Region. Die Temperaturanstiege haben deutliche Auswirkungen auf das Stadtklima sowie die Wasserver- und-entsorgung. Zunahmen von Sommertagen (Tageshöchsttemperatur über 25°C) und heißen Tagen (Tageshöchsttemperatur über 30°C) sind vielfach bereits eingetreten wie auch vermehrte Starkregenereignisse und Stürme, welche die Region mittlerweile dauerhaft heimsuchen.

Klimaanpassung oder Adaption bedeutet die frühzeitige Beschäftigung mit Wetterextremen und deren Auswirkungen und somit die zukunftsfähige Gestaltung der betroffenen Bereiche. Dabei werden im Ruhrgebiet v.a. Schwerpunkte auf den regionalen Wasserkreislauf gelegt, in dem es in Trockenzeiten zu Engpässen zwischen unterschiedlichen Nutzern kommen kann und bei starken Niederschlägen zu Überflutung und Hochwasser. Zudem werden auch Maßnahmen ergriffen, die sich mit dem veränderten Stadtklima beschäftigen, v.a. auch unter Berücksichtigung von demographischen Entwicklungen in der Region. So können frühzeitige Vulnerabilitäts- und Risikoanalysen sozialer Infrastrukturen dabei helfen bspw. sommerlichen Wärmeschutz bei empfindlichen Gesellschaftsgruppen zu gewährleisten.

Klimaschutz und Klimaanpassung sind eng miteinander verbunden und wirksamer Klimaschutz erfordert gemeinsame Lösungen.

Die ersten Schritte

- Netzwerk dynaklim als Basis nutzen
- Ansatzpunkte für Kamen ableiten
- Strategie für Kamen erstellen

Best-Practice-Beispiel

- *dynaklim*

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Schulen und KiTas, ggfs. Nachbarkommunen und Kreis Unna

[Wirkung (t CO_2)]

Ca. 45 t CO_2/a

[Regionale Wertschöpfung]

Hoch (Einbindung lokaler Berater & Handwerker)

[Sachkosten]

Mittel (7.500 € als 15%-Eigenanteil bei 50.000 € Projektbudget, verteilt auf drei Jahre)

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
1-2 Tage Fördermittelbeantragung, Aufwand bei der Projektumsetzung für die einzelnen Einrichtungen je 4-5 Tage

[Kosten-Nutzen-Relation]

Sehr gut

[Kooperationsaufwand]

Mittel

[Zeitraum]

Kurz- bis mittelfristig

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 06] Energiesparmodelle in Schulen und KiTas

Das im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom BMU geförderte Projekt zielt auf die Initiierung und Realisierung von Klimaschutzprojekten zur Energieeinsparung in Schulen und Kindertagesstätten ab. Durch die Anwendung eher gering- und nichtinvestiver Maßnahmen zur Senkung der Energieverbräuche sowie durch Erhöhung des Umweltbewusstseins, sollen möglichst alle Bildungseinrichtungen einer Kommune in einem Gruppenverfahren den Kostenfaktor Energie minimieren und gleichzeitig direkt davon profitieren. Denn der Fördermittelgeber gibt drei Energiesparmodelle vor, welche die teilnehmenden Einrichtungen direkt und finanziell am Erfolg beteiligen sollen.

Die Kombination aus technischen, organisatorischen und pädagogischen Maßnahmen sowie aus Workshops, Hausmeisterschulungen und öffentlichkeitswirksamen Aktionstagen zielen darauf ab, dass alle Betroffenen und Nutzer der Einrichtungen entsprechend sensibilisiert werden und im Rahmen ihrer Möglichkeiten ihren Beitrag zum Energiesparen und Klimaschutz beitragen. Gute Erfahrungen mit einer derartigen Herangehensweise hat die Stadt Münster gemacht, grundsätzliche Informationen für Bildungseinrichtungen finden sich im Internet.

In der unten angegebenen Kalkulation ist man davon ausgegangen, dass insgesamt 15 Einrichtungen teilnehmen bzw. sich beteiligen und ebenfalls das Budget von 1.000 €/Einrichtung für die Umsetzung Öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen zusätzlich beantragt wird. Ggfs. ist es sinnvoll ein derartiges Projekt im Verbund mit Nachbarkommunen oder gar auf Kreisebene durchzuführen.

Die ersten Schritte

- Ratsbeschluss für die Umsetzung eines derartigen Programms
- Bereitschaftserklärungen der Schulen einholen
- Fördermittelbeantragung beim BMU/ptj
- Ausschreibung des Auftrags zur Umsetzung an Dritte

Best-Practice-Beispiel

- Stadt Münster „Klimaschutz macht Schule"
- Unterrichtsmaterialien unter: www.umweltschulen.de/klima

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Gebäudeverwaltung, Klimaschutzmanager

[Wirkung (t CO_2)]

noch nicht bezifferbar

[Regionale Wertschöpfung]

hoch

[Kostenaufwand]

mittel für das Sanierungskonzept, hoch für die Sanierung

[Personalaufwand]

Gebäudeverwaltung:
hoch

Klimaschutzmanager:
gering

[Kooperationsaufwand]

niedrig

[Zeitraum]

mittelfristig

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 07] Energetische Sanierung öffentlicher Liegenschaften

Das Thema der energetischen Sanierung gehört zu jeder langrfistigen Klimaschutzstrategie. Die Klimaschutzbilanz (Kap. 3 und 4) verdeutlicht, dass die kommunalen Liegenschaften nur einen sehr geringen Einfluss auf die CO_2-Emissionen in Kamen nehmen und simit die Sanierungsarbeiten an diesen höchstens Vorbildcharakter für andere Bauherren haben.

Der Zustand der Liegenschaften der Stadt Kamen hat im Hinblick auf die Wirkung des Klimaschutzkonzeptes auf die Partner in Wirtschaft und Bevölkerung eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Zum Einen spielt das äußere Erscheinungsbild der Gebäude eine wichtige Rolle, indem es die Ernsthaftigkeit der Bemühungen der Stadt Kamen widerspiegelt. Zum Anderen können energetisch sanierte kommunale Liegenschaften als Anregung und Best-Practice-Beispiele für private und gewerbliche Immobilienbesitzer dienen.

Die ersten Schritte

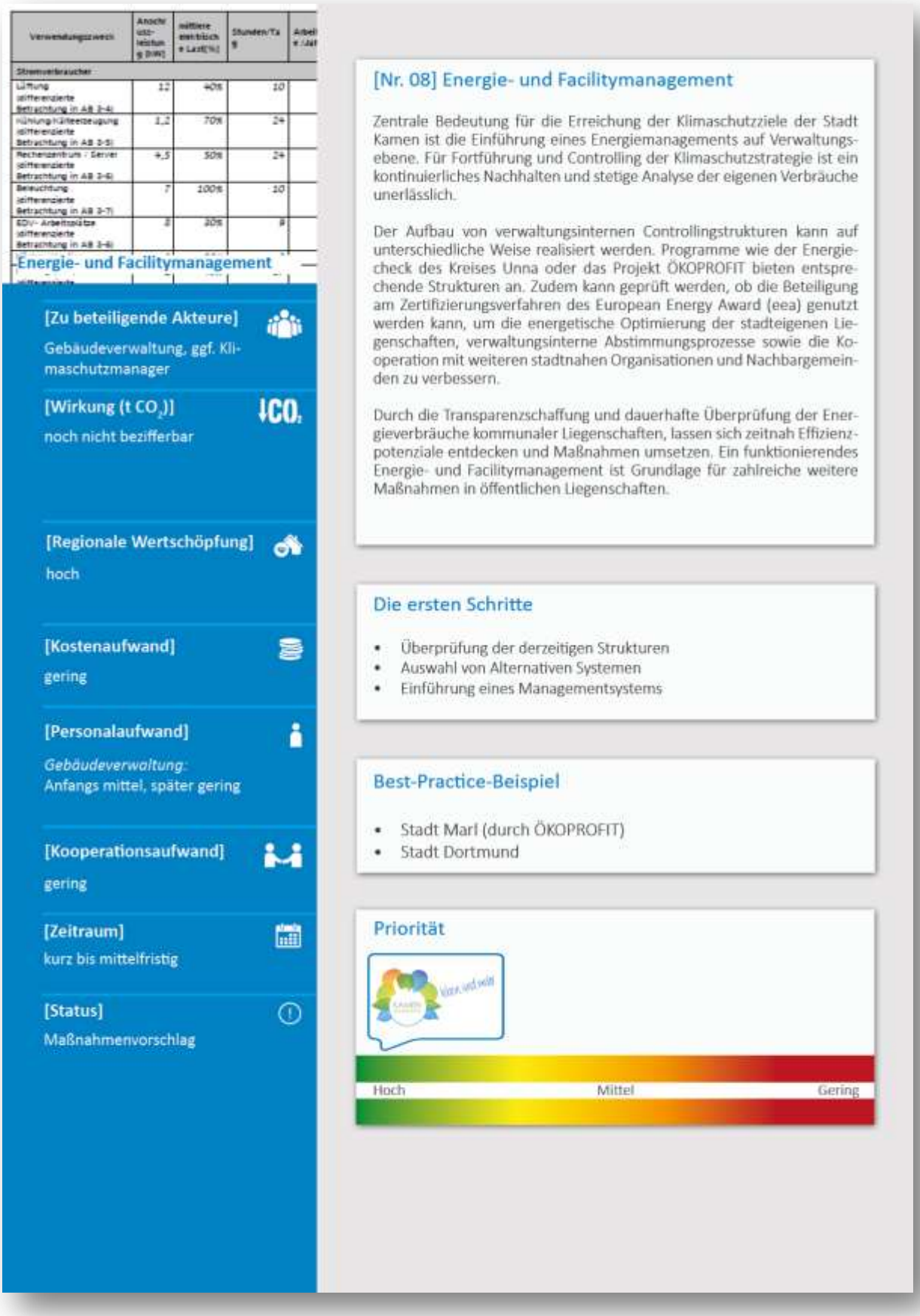
- Identifikation von sanierungsbedürftigen Gebäuden
- Erstellung von energetischen Sanierungskonzepten
- Fördermittelakquise

Best-Practice-Beispiel

- Stadt Oerlinghausen (multifunktionales Gebäude Helpup)
- Stadt Mettmann (Kindergarten)

Priorität

Hoch | Mittel | Gering


Energie- und Facilitymanagement
[Zu beteiligende Akteure]
Gebäudeverwaltung, ggf. Klimaschutzmanager
[Wirkung (t CO2)]
noch nicht bezifferbar
[Regionale Wertschöpfung]
hoch
[Kostenaufwand]
gering
[Personalaufwand]
Gebäudeverwaltung:
Anfangs mittel, später gering
[Kooperationsaufwand]
gering
[Zeitraum]
kurz bis mittelfristig
[Status]
Maßnahmenvorschlag
[Nr. 08] Energie- und Facilitymanagement
Zentrale Bedeutung für die Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Kamen ist die Einführung eines Energiemanagements auf Verwaltungsebene. Für Fortführung und Controlling der Klimaschutzstrategie ist ein kontinuierliches Nachhalten und stetige Analyse der eigenen Verbräuche unerlässlich.
Der Aufbau von verwaltungsinternen Controllingstrukturen kann auf unterschiedliche Weise realisiert werden. Programme wie der Energiecheck des Kreises Unna oder das Projekt ÖKOPROFIT bieten entsprechende Strukturen an. Zudem kann geprüft werden, ob die Beteiligung am Zertifizierungsverfahren des European Energy Award (eea) genutzt werden kann, um die energetische Optimierung der stadteigenen Liegenschaften, verwaltungsinterne Abstimmungsprozesse sowie die Kooperation mit weiteren stadtnahen Organisationen und Nachbargemeinden zu verbessern.
Durch die Transparenzschaffung und dauerhafte Überprüfung der Energieverbräuche kommunaler Liegenschaften, lassen sich zeitnah Effizienzpotenziale entdecken und Maßnahmen umsetzen. Ein funktionierendes Energie- und Facilitymanagement ist Grundlage für zahlreiche weitere Maßnahmen in öffentlichen Liegenschaften.
Die ersten Schritte
• Überprüfung der derzeitigen Strukturen
• Auswahl von Alternativen Systemen
• Einführung eines Managementsystems
Best-Practice-Beispiel
• Stadt Marl (durch ÖKOPROFIT)
• Stadt Dortmund
Priorität
Hoch
Mittel
Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Handwerk, Energieberater, Kreis Unna, Kredit- und Immobilienwirtschaft, Verbraucherzentrale NRW

[Wirkung (t CO_2)]

Rd. 50.000 t CO_2 bis 2035

[Regionale Wertschöpfung]

Hoch (Maßnahmen i.d.R. von lokalen Beratern und Handwerkern umgesetzt)

[Sachkosten]

Nicht bezifferbar, da abhängig davon ob eigenen Initiative oder bspw. durch Verbraucherzentrale NRW unterstützt

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
Einmalig hoch (Konzeption der Beratungsleistungen und Organisation), sonst gering (Kooperationsaufwand im Umgang mit Beratern)

[Kosten-Nutzen-Relation]

Gut

[Kooperationsaufwand]

Hoch

[Zeitraum]

Mittelfristig

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 09] Gebäudeenergieberatungsstelle

Das deutschlandweite Problem schlägt sich auch in Kamen nieder: Die Gebäudeeigentümer fühlen sich angesichts der Herausforderungen bei der Umsetzung von Sanierungsprojekten überfordert oder es fehlt ihnen an Handlungsbewusstsein.

Bei dieser Problemlage setzt die Initialberatung an und führt den Bürger mit einem abgestimmten Sanierungskonzept entweder direkt zur Umsetzung von Maßnahmen (ggf. mit Förderung durch die KfW) oder zu der durch die dena geförderten Vor-Ort-Energieberatung. Ziel ist es, durch die verstärkte Initial- und Förderberatung zum Thema Gebäudeeffizienz eine Erhöhung der Umsetzungsrate von gebäudeseitigen Effizienzmaßnahmen zu erreichen, d. h. dafür zu sorgen die sich bietenden Gelegenheiten (erforderliche Sanierung, Besitzerwechsel etc.) regelmäßig hierfür auszunutzen.

Für die Maßnahme würde sich ein Kooperationsmodell zwischen der Stadt Kamen, der Gemeinschaftsstadtwerke GmbH Kamen, Bönen, Bergkamen (GSW) und der Verbraucherzentrale NRW anbieten, die alle schon Erfahrung in der Beratung bzw. Ausrichtung von Veranstaltungen zum Thema haben. Zusätzlich könnten auch das Handwerk, Energieberater und Architekten sowie Banken und Wohnungsbaugenossenschaften in die Energieberatung eingebunden werden.

Bausteine einer Beratung wurden intensiv in einem Workshop diskutiert: So sind unterschiedliche Beratungs- und Veranstaltungsformate vorstellbar, ebenso wie gezielte Quartiers-/Siedlungsprojekte und Bauherrenangebote, die auf die unterschiedlichen Bedarfe abgestimmt werden können. Zudem ist geplant, mit Beteiligungsangeboten eine Art Wir-Gefühl zu schaffen, welches zur stärkeren Identifikation mit dem Thema führen soll.

Die Maßnahme „Gebäudeenergieberatung" würde viele Schnittstellen mit anderen Projekten und Maßnahmen (z.B. erneuerbare Energien, Gebäude- und Heizungssanierungen, Stromsparchecks usw.) beinhalten, so dass eine klare Abgrenzung der Voraussetzungen und Effekte nur bedingt möglich ist.

Die ersten Schritte

- Zusammenführung der Akteure
- Einholung von Best-Practice-Beispielen
- Ausarbeitung einer Konzeption

Best-Practice-Beispiel

- Klimaschutzagentur Hannover
- Sanierungsberatungsoffensive „Dr. Haus – Haus fit für die Zukunft" der Stadt Rheinberg
- DLZE- Dienstleistungszentrum Energieeffizienz Dortmund

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Kreis Unna, Klimaschutzmanagement Stadt Kamen, Wirtschaftsförderung der Städte und des Kreises

[Wirkung (t CO_2)]

Rd. 20.000 t CO_2 bis 2035

[Regionale Wertschöpfung]

Hoch (Maßnahmen von lokalen Beratern und Handwerkern umgesetzt)

[Sachkosten]

keine, da von Kreis Unna unterstützt

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager und Kreis Unna:
Einmalig hoch (Konzeption der Beratungsleistungen und Organisation), sonst gering (Kooperationsaufwand im Umgang mit Beratern)

[Kosten-Nutzen-Relation]

Gut

[Kooperationsaufwand]

Niedrig

[Zeitraum]

Kurz- bis Mittelfristig

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 10] Klimaschutz in Industrie, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen

Der Kreis Unna bietet in Zusammenarbeit mit der GSW, den Stadtwerken aus Unna, Lünen und Fröndenberg sowie der AVA (Abfallvermeidungsagentur GmbH des Kreises Unna) den „Energiecheck für kleine und mittlere Unternehmen (KMU)" an. Seit 2010 haben kreisweit 20 meist produzierende Unternehmen das kostenlose Angebot einer Potenzialanalyse in Anspruch genommen. Die Stadt Kamen kann auf die bestehenden Strukturen und Kompetenzen des kreisweiten Projektes zurückgreifen und das Angebot der lokalen Wirtschaft anbieten.

Eine Alternative dazu liefert ggfs. das landesweit verbreitete Projekt ÖKOPROFIT, welches in einem Gruppenansatz und über einen Zeitraum von einem Jahr Unternehmen berät und v.a. in den relevanten Themen weiterbildet. Eine Landesförderung ermöglicht eine kostengünstige Teilnahme am Erfolgsprojekt, welches bereits seit dem Jahr 2000 in NRW gefördert wird und dem sich bisher bereits über 1.700 Unternehmen angeschlossen haben. NRW-weit hat das Projekt jährliche CO_2-Einsparungen von über 248.000 t CO_2 zu verantworten. Dabei haben die Unternehmen zusätzlich Betriebskosten von insgesamt rd. 70 Mio. € eingespart – jährlich! Investitionen wurde auch getätigt (einmalig rd. 210 Mio. €), bei durchschnittlichen Amortisationszeiten von drei Jahren für viele Unternehmen ein lohnenswertes Unterfangen.

In der Vergangenheit haben sich bereits Unternehmen aus Kamen (Vahle GmbH, Perthes-Zentrum) sowie anderen Kommunen des Kreises Unna an Dortmunder oder Hammer ÖKOPROFIT-Projekten mit Erfolg beteiligt. Der gruppendynamische und öffentlichkeitswirksame Ansatz könnte zukünftig das Thema auch für größere sowie nicht-produzierende Unternehmen interessant machen.

Die ersten Schritte

- Zusammenführung der Akteure
- Einholung von Best-Practice-Beispielen
- Ausarbeitung einer Konzeption

Best-Practice-Beispiel

- Stadt Dortmund
- Stadt Hamm
- Kreis Soest
- Ennepe-Ruhr-Kreis

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

GSW, Kreis Unna, Klimaschutzmanagement Stadt Kamen, Partner ggfls. die Energiegesellschafter eG und lokale Kreditinstitute für Finanzierungsfragen

[Wirkung (t CO_2)]

26.000 t CO_2 bis 2035

[Regionale Wertschöpfung]

Hoch (regionale Kooperation zwecks Installation und Finanzierung, EEG-Vergütung oder Eigennutzung)

[Sachkosten]

Keine bei der Kommune, bei Bürgern/ Investoren ca. 70 Mio. €

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
Niedrig

[Kosten-Nutzen-Relation]

gut (EEG-Vergütung oder Eigennutzung); Einnahmen insgesamt: rd. 100 Mio. € bis 2030; Amortisationszeit 8-14 Jahre

[Kooperationsaufwand]

Mittel (Kommunikation des Solarpotenzialkatasters, Kooperation mit Kreis und lokalen Partnern)

[Zeitraum]

Kurzfristig

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 11] Solarenergienutzung in der Stadt Kamen

Für die vermehrte Nutzung der Solarenergie zur Strom- und Wärmeerzeugung muss das Thema in der Stadt Kamen auf verschiedenen Ebenen angegangen werden. Bei der Gründung einer zentralen Gebäude-Energieberatungsstelle sollte das Thema neben den Sanierungsmöglichkeiten im Mittelpunkt der Beratung stehen.

Einen leichteren Zugang zu dem Thema erhalten die Bürger, wenn sie mit Hilfe des onlinebasierten Solarpotenzialkataster der Stadt Kamen von Zuhause aus die Potenziale auf den eigenen Immobilien überprüfen können. Zusätzlich kann man mit Hilfe des Solarpotenzialkatasters, auch schon die maximal installierbare Leistung, die ungefähren Kosten sowie die jährlichen Erlöse per Mausklick berechnen lassen.

Eine weitere Möglichkeit offenbart sich der Stadt Kamen durch die Planung und Errichtung von Bürgersolarkraftwerken, bei denen Bürger, die entweder über keine geeigneten Dachflächen oder entsprechende Finanzmittel für eigene Anlagen verfügen, sich aktiv beteiligen können. Denkbar ist dabei auch die Verpachtung städtischer Dachflächen und der damit einhergehende Effekt der Vorbildfunktion. Ein Beispiel dafür liefern die Stadtwerke Rinteln, die bereits 2005 eine Bürgersolaranlage auf dem Dach einer Grundschule konzipiert und in Betrieb genommen haben.

Näher dran sind die GSW Kamen-Bönen-Bergkamen oder die Energiegesellschafter eG aus Lünen, die unabhängig von Energieversorgern eine Genossenschaftsmodell aufgebaut haben und seit 2009 bereits fünf Anlagen realisiert haben, u.a. eine im SportCentrum Kamen-Kaiserau.

Die ersten Schritte

- Absprache mit potenziellen Partnern, v.a. zwecks Informationskampagne
- Absprachen mit lokalen Partnern (Handwerk, Kreditinstitute)
- Integration des Themas in Bauleitplanung und Gebäudeenergieberatungsstelle

Best-Practice-Beispiel

- Stadtwerke Rinteln
- Die Energiegesellschafter eG, Lünen

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Kreis, Kommunen, Bürger, Energieversorger, lokale Kreditanstalten, lokale Unternehmen

[Wirkung (t CO_2)]

10.000 t CO_2 bis 2035

[Regionale Wertschöpfung]

Hoch (regionale Kooperation zwecks Installation und Finanzierung, EEG-Vergütung oder Eigennutzung)

[Sachkosten]

hoch, ca. 30.000 € (externes Gutachten zur Potenzialflächenermittlung), ca. 4,5 Mio. € pro WEA

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung, Klimamanager und ext. Gutachter: Hoch (bei Beteiligung lokaler Akteure bei der Finanzierung und dem Betrieb der Anlagen)

[Kosten-Nutzen-Relation]

gut (EEG-Vergütung oder Eigennutzung); Einnahmen insgesamt: rd. 100 Mio. € bis 2030; Amortisationszeit 8-14 Jahren

[Kooperationsaufwand]

Mittel (Kommunikation des Solarpotenzialkatasters, Kooperation mit Kreis und lokalen Partnern)

[Zeitraum]

Kurz- bis mittelfristig

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 12] Windenergienutzung in der Stadt Kamen

Die Nutzung der Windenergie zur Stromerzeugung bietet deutschlandweit die größten Potenziale. Die Stadt Kamen verfügt laut einer ersten konservativen Abschätzung im ambitionierten Szenario über ein theoretisches Potenzial von drei Windenergieanlagen á 3 MW.

Die Potenzialanalyse zeigt deutlich, dass mit Hilfe von alleine drei WEA bereits 13 % des Strombedarfs in der Stadt Kamen lokal erzeugt werden können. Auch aus diesem Grund ist zu empfehlen, die neuen Möglichkeiten des Windenergie- Erlasses 2015 des Landes NRW zu prüfen und eine ggfs. auch kreisweite Flächenpotenzialanalyse für den Ausbau von Windenergie in Auftrag zu geben. In diesem Zusammenhang ist der Austausch mit der Regionalplanung und den Nachbarkommunen entscheidend, um den Aufbau von Windenergienutzung in Ihre Flächennutzungs- und Entwicklungsstrategien einbinden zu können. Entscheidend sind allerdings auch die Erfahrungswerte hinsichtlich der Akzeptanzsteigerung innerhalb der Bevölkerung. So geht bspw. der Oberbergische Kreis durch Infotafeln und ein aufgestelltes Rotorblatt entlang eines Wanderweges offensiv mit den neuen Kraftwerken um, indem er informiert und sensibilisiert.

Zur Steigerung der Akzeptanz und Identifikation sowie der regionalen Wertschöpfung empfiehlt es sich zudem, den Ansatz der Bürgerwindanlagen zu prüfen, an denen sich private wie gewerbliche Akteure aus dem Stadt-/Kreisgebiet beteiligen können, wie z.B. die „Bürgerwind Region Freudenberg" im Kreis Siegen- Wittgenstein oder der „Bürgerwindpark Hollich" im Kreis Steinfurt . Hierbei kann auch die GSW als regionaler Energieversorger die Federführung beim Aufbau eines Windparks übernehmen.

Die ersten Schritte

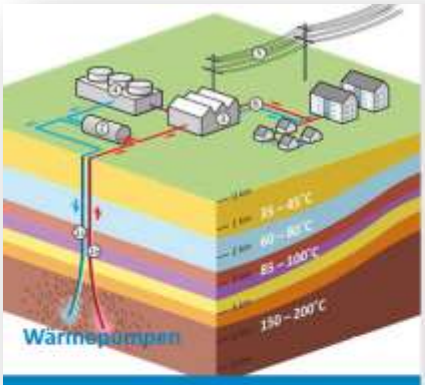
- Windpotenziale darstellen
- Schaffung von Planungsrecht (Änderung im Flächennutzungsplan oder Einzelfallentscheidungen)

Best-Practice-Beispiel

- Bürgerwind Region Freudenberg
- Bürgerwindpark Hollich
- Informationen unter: http://winddialog.nrw.de

Priorität

Hoch | Mittel | Gering



[Zu beteiligende Akteure]

Kreis (v.a. untere Wasserbehörde), Geologischer Dienst des Landes NRW, Energieversorger, Immobilienwirtschaft, Handwerk, Wärmepumpenmarktplatz NRW

[Wirkung (t CO_2)]

3.000 t CO_2 bis 2035

[Regionale Wertschöpfung]

hoch (vorausgesetzt regionales Handwerk bzw. Energieversorger eingebunden)

[Sachkosten]

Keine bei der Kommune, hoch bei Eigentümern, ca. 14 Mio. €

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager und Land NRW:
Gering

[Kosten-Nutzen-Relation]

Gut (deutliche Heizungsersparnisse)

[Kooperationsaufwand]

Mittel (Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde, dem Geologischen Dienst NRW und dem Wärmepumpenmarktplatz NRW)

[Zeitraum]

Mittelfristig

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Nr. 13] Geothermienutzung in der Stadt Kamen

In der Stadt Kamen werden derzeit rund 1.800 MWh Wärme im Jahr mit Hilfe von Geothermie produziert. Das ambitionierte Wärmeszenario nimmt an, dass bis 2035 zusätzlich über 30.000 MWh durch Wärmepumpen (über 6 % des Gesamtwärmebedarfs) produziert werden. Beim Wärmepumpeneinsatz ist allerdings auch stets der Stromaufwand mit zu betrachten, der in den Stromszenarien auch entsprechend vermerkt ist.

Wie auch bei der Solarenergie ist die Integration des Themas Geothermie bzw. Wärmepumpe in die zentrale Beratungsstelle zwingend erforderlich. Zudem ist die Ausbaustrategie auch mit den regionalen Energieversorgern zu diskutieren, die bspw. durch Sondertarife für Wärmepumpen den Prozess somit unterstützen können und gleichzeitig Kundenbindung auf dem Stromsektor betreiben können.

Für die Ausarbeitung einer Entwicklungsstrategie ist die Aufarbeitung und bürgernahe Bereitstellung von Grundlagendaten zwingend erforderlich. Dabei kann man auf bereits vorhandene Instrumente wie den Geothermieatlas des Landes NRW oder den Wärmepumpenmarktplatz NRW der EnergieAgentur.NRW, zurückgreifen.

Die ersten Schritte

- Gründung einer Arbeitsgruppe
- Strategieentwicklung mit den Akteuren
- Kampagnenentwicklung für die Geothermienutzung
- Integration des Themas in die Gebäudeenergieberatungsstelle

Best-Practice-Beispiel

- Geothermieatlas NRW: www.geothermie.nrw.de
- Wärmepumpenmarktplatz NRW: www.energieagentur.nrw.de/waermepumpen/

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

Klimafreundliche Mobilität

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung), Klimamanagerin, Verbraucherzentrale, GSW, Kamener Interessensgemeinschaft Gewerbetreibender, VHS, VKU, Kreis Unna, Radstation, Verbände

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht quantifizierbar

[Regionale Wertschöpfung]

Gering

[Kostenaufwand]

Gering

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
Gering, lediglich Organisation und die Anwesenheit während der Termine; mittel bei konkreter Erarbeitung bzw. Umsetzungsbegleitung von Konzeptionen oder Projekten; pro Sitzung 1 ½ Arbeitstage zur Vorbereitung

[Kooperationsaufwand]

Hoch durch die Einbindung verschiedener Akteure

[Zeitraum]

2016 - 2035

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 01] Einrichtung „Runder Tisch klimafreundliche Mobilität"

In der Stadt Kamen gibt es eine Reihe sehr engagierter Akteure, die mit zahlreichen Aktionen bereits daran arbeiten, das Mobilitätsverhalten in Kamen zu verändern. Vielfach handelt es sich hierbei jedoch um Aktionen, die nicht oder nur mit wenigen anderen Akteuren koordiniert sind. Um die klimafreundliche Mobilität in Kamen daher auf eine breitere Basis zu stellen sollte, ein „Runder Tisch klimafreundliche Mobilität" eingerichtet werden. Dieser trifft sich quartalsweise und diskutiert und organisiert verschiedene Themen zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität in der Stadt Kamen. Gleichzeitig unterstützt und legitimiert er die Arbeit des Klimaschutzmanagers. Gleichzeitig ist es auch möglich, dem Runden Tisch weitere Kompetenzen zu erteilen, die beispielsweise in der Erstellung eines Strategiepapiers -gemeinsam mit der Verwaltung- münden.

Die ersten Schritte

- Aufgaben und Kompetenzen des „Runden Tisches klimafreundliche Mobilität" definieren und Akteure für die Teilnahme gewinnen
- Themen und Tagesordnungen erarbeiten
- Runden Tisch quartalsweise einberufen

Priorität

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung), Einzelhandel

[Wirkung (t CO_2)]

Über Gesamtmaßnahme bewertet

[Regionale Wertschöpfung]

Mittel bei Umsetzung

[Kostenaufwand]

Über Gesamtmaßnahme bewertet. Einzelbewertung nicht möglich, da stark variierend je nach Anzahl und Qualität der Anlagen, förderfähig über Kommunalrichtlinie zum Klimaschutz mit bis zu 250.000 €

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung:
Gering

[Kooperationsaufwand]

Mittel bei Standortsuche und enger Zusammenarbeit mit privaten Bauträgern und auf privaten Flächen

[Zeitraum]

2017 - 2018

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 02] Hochwertige Abstellanlagen an wichtigen Zielen

Neben einer guten Befahrbarkeit des Radnetzes ist auch das Abstellen der Räder zur Förderung des Radverkehrs von großer Bedeutung. Die Abstellanlagen, die die Stadt Kamen in den vergangenen Jahren eingerichtet hat, haben einen hohen Standard. Sie bieten an einem Anlehnbügel die Chance, das Fahrrad am Rahmen anzuschließen und deshalb einen guten Diebstahlschutz – auch für hochwertige Räder/Pedelecs. Die Stadt Kamen ist derzeit dabei, ein punktuelles Konzept für die Einrichtung von Radabstellanlagen zu erarbeiten, dies könnte dann in ein gesamtstädtisches Konzept überführt werden.

Bei neuen Anlagen sollte dieser Standard gehalten und, wo möglich und sinnvoll, durch einen Witterungsschutz ergänzt werden. Zudem sollte eine Kooperation mit Einzelhändlern in der Innenstadt, aber vor allem auch in den Stadtteilzentren gesucht werden, um die Abstellmöglichkeiten dort zu verbessern. Zusätzlich sollten ergänzende Fahrradinfrastrukturen und Abstellanlagen mit Stromanschlüssen zum Laden von Pedelecs in die Planungen mit einbezogen werden. In diesem Zusammenhang ist auch der Erhalt der Radstation am Bahnhof als unerlässlich anzusehen.

Ergänzung: Diese Maßnahme wäre Teil des Radverkehrskonzeptes und tritt nur in Kraft, sofern die Maßnahme zum Radverkehrskonzept nicht umgesetzt wird.

Die ersten Schritte

- Potenzialanalyse für die Abstellanlagen durchführen, geeignete Standorte definieren
- Qualitätskriterien festlegen (bzgl. Erreichbarkeit, Handling etc.), dabei die Nutzer mit einbeziehen (z.B. durch Befragung)
- Umsetzung in Kooperation mit u.a. Einzelhändlern
- Unterhaltung der Radabstellanlagen

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

AGFS Mitgliedschaft

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht einzeln quantifizierbar

[Regionale Wertschöpfung]

Hoch, bei örtlicher Vergabe von Aufträgen

[Kostenaufwand]

2.500 € pro Jahr

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung:
Gering

[Kooperationsaufwand]

Mittel

[Zeitraum]

2016 - 2030

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 03] AGFS Mitgliedschaft aufrechterhalten

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) hat sich zum Ziel gesetzt, belebte und wohnliche Städte zu gestalten, in denen die Menschen gerne leben und wo vor allem die individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht. Die Mitgliedsstädte zeichnen sich durch ein hohes Maß an Lebens- und Bewegungsqualität aus, vor allem durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit sowie durch optimale Bedingungen für die Nahmobilität.
Schon seit dem Jahr 2010 ist die Stadt Kamen Mitglied der AGFS. Die Mitgliedschaft kann für mehr Aufmerksamkeit und Sensibilität bezüglich des Radverkehrs sorgen und stellt eine enge Bindung zu Fördermitteln des Landes NRW her. Für die Außenwirkung gegenüber Bürgern und Besuchern oder im Wettbewerb mit anderen Kommunen steht das Label „fußgänger- und fahrradfreundlich" auch für mehr Lebensqualität (z. B. Stadt Münster). Daneben werden die Mitglieder bei der Radverkehrsförderung unterstützt. Alle Aktivitäten im Bereich Radverkehr, also auch Fahrradtourismus oder Verkehrserziehung bekommen durch die Mitgliedschaft in der AGFS einen Rahmen und der Radverkehrsbeauftragte kann auf ein bestehendes Netzwerk zurückgreifen. Daher ist es wichtig, dass die Stadt Kamen auch zukünftig Mitglied der AGFS bleibt.

Die ersten Schritte

- Erarbeitung weiterführender Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität
- Bereitstellung von Ressourcen und Finanzen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Beantragung von Fördermitteln des Landes NRW
- Vorbereitung auf die alle sieben Jahre stattfindende „Evaluation" durch die AGFs

Priorität

Hoch Mittel Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Ca. 55 t bis 2035

[Regionale Wertschöpfung]

Hoch bei Umsetzung

[Kostenaufwand]

Ca. 20.000 € zur Konzepterstellung; hohe Kosten bei der späteren Umsetzung

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung und externe Gutachter:
gering (ca. 100 Std. im Jahr)

[Kooperationsaufwand]

Stadt Kamen, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderungen, VKU

[Zeitraum]

2017 Konzepterstellung, danach Umsetzung

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 04] Konzept zur Barrierefreiheit zur Stärkung der eigen- und selbstständigen Mobilität (evtl. im Rahmen eines Nahmobilitätskonzepts)

Die Gewährleistung einer selbstständigen Mobilität für Menschen jeden Alters, verknüpft mit Aspekten der Nachhaltigkeit, ist eine wesentliche Zukunftsaufgabe. In der Stadt Kamen wird – wie in vielen Kommunen – unter dem Aspekt des demografischen Wandels vor allem die Mobilität der älteren (und damit oft mobilitätseingeschränkten) Menschen zunehmend bedeutend.

Im Fußverkehr sollten Barrieren abgebaut und Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden, so dass sichere und attraktive Wege entstehen und komfortabel nutzbare Quartiere entwickelt werden. Dazu gehört auch die Sicherstellung der Nahversorgung im Quartier, die je nach Bevölkerungszusammensetzung durch Services wie Hol- und Bringdienste unterstützt werden kann.

Im ÖPNV sind bereits zahlreiche Maßnahmen zur Barrierefreiheit vorhanden, die weiter verfolgt werden sollten. Der Schwerpunkt sollte hier auf dem (weiteren) barrierefreien Ausbau von Haltestellen liegen, bei denen dies bis jetzt nicht geschehen ist. Dazu ist im Rahmen eines Fußwegenetzes die Barrierefreiheit im Stadtgebiet sicherzustellen.

Die ersten Schritte

- Ggf. Antragsformulierung für ein Nahmobilitätskonzept (Kommunalrichtlinie Klimaschutz)
- Bestandsaufnahme und-analyse Fußwegenetz zunächst in ausgewählten Räumen (Innenstadt, Stadtteilzentren und Nebenzentren Heeren und Methler)
- Prüfung des Netzes auf Barrierefreiheit
- Umsetzung zunächst in ausgewählten Räumen

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht quantifizierbar

[Regionale Wertschöpfung]

Mittel

[Kostenaufwand]

50.000 € für Projektentwicklung, hinzu kommen weitere Kosten z.B. für jährliche Miete, Nebenkosten und Unterhalt. Viele Maßnahmen bereits in anderen Bausteinen enthalten (Barrierefreiheit, Abstellanlagen, Marketing); Förderung über Kommunalrichtlinie zum Klimaschutz mit bis zu 250.000 €

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung, Kreis Unna und externe Gutachter:
mittel (ca. 200 Stunden für Umsetzungskonzept)

[Kooperationsaufwand]

Stadt Kamen, ggf. Carsharing-Anbieter, Energieversorger, DB, Betreiber Radstation, VKU

[Zeitraum]

2018 Konzeptvorstellung, danach Umsetzung

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 05] Intermodale Verknüpfungspunkte schaffen (Mobilstationen)

Für die Etablierung einer multimodalen Mobilitätskultur müssen die Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln möglichst kurz sein; eine räumliche Verknüpfung muss gegeben sein. Diese ist insbesondere am Kamener Bahnhof bereits sehr gut gegeben. Aber auch ein leistungsfähiges Radnetz ist notwendig, um als Zubringer zu den ÖV-Halten zu dienen.

Durch die Einrichtung von Mobilstationen werden multimodal eingerichtete Orte geschaffen, die für jedes Ziel das passende Angebot bereit halten: Neben einem ÖV-Anschluss, einem Carsharing- und/ oder Taxi-Stand und sicheren Radabstellmöglichkeiten können dies z.B. Elektrotankstellen für (Miet-)Pedelecs und eigene E-Mobile, Schließfächer usw. sein. Auch kleinteiligere Konzepte können greifen, indem beispielsweise Bushaltestellen mit hochwertigen Abstellanlagen nachgerüstet werden. Hierzu erstellt der Kreis Unna zur Zeit eine Potenzialanalyse.

Mobilstationen sind nach der Kommunalrichtlinie 2015/16 mit bis zu 50 % förderfähig, wenn diese folgende Kriterien erfüllen:
- Die Mobilstationen weisen Carsharing - Stationen auf, wobei der Carsharing Anbieter nach dem Blauen Engel zertifiziert sein muss,
- der Carsharing – Anbieter mittels Evalulerung eine parkraumentlastende Wirkung nachweist,
- Bestandteil der Mobilstationen qualitativ hochwertige Radabstellanlagen und eine hochwertige ÖPNV – Haltestelle ist .

Die ersten Schritte

- Erstellung eines Konzepts incl. Potenzialen, Standorten, Finanzierung
- Einbindung weiterer Klimaschutzmaßnahmen wie Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung, Nutzung alternativer Antriebsarten, Smartcard
- Aufbau der Mobil- bzw. Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet
- Werbung und Instandhaltung
- Evaluation und entsprechende Ausweitung bzw. Anpassung des Angebots

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

Kommunikation

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht quantifizierbar

[Regionale Wertschöpfung]

Gering

[Kostenaufwand]

Ca. 30.000 € Konzeption, günstiger in Verbindung mit der Erarbeitung eines Neubürgermarketing; 0,50 € pro Einwohner pro Jahr für weitere Kampagnenarbeit

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
Konzeption hoch (über 400 Std., ggf. extern), Folgejahre gering (ca. 80 Std. im Jahr)

[Kooperationsaufwand]

Stadt Kamen, VKU, Verbraucherzentrale, ADFC, Kreis Unna, private Agenturen

[Zeitraum]

kontinuierlich

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 06] Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Im Klimaschutz ist vor allem eines wichtig: Das Handeln sollte unter dem Leitsatz „Tue Gutes und rede darüber" stehen. Nur so kann ein aktiver Klimaschutz transparent und informativ gestaltet werden sowie zum Mitmachen bewegen. Gerade in der Umsetzungsphase von Klimaschutzkonzepten wird die Kommunikation besonders wichtig. Denn die hohe Bereitschaft der Unterstützung der Thematik und die Nutzung von Bürgerinnen und Bürgern sowie weiterer Akteure als Multiplikatoren bedarf einer gezielten und aufeinander abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit. Daher ist eine kontinuierliche Berichterstattung sowie die Förderung weiterer Aktivitäten durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit für die verschiedenen Zielgruppen im Rahmen spezifischer Einflussmöglichkeiten anzustreben. Für die Gesamtstrategie zur Öffentlichkeitsarbeit ist es dabei auch von Bedeutung, dass einzelne Elemente der Öffentlichkeitsarbeit jährlich wiederholt werden und damit einen Wiedererkennungswert entfalten. Dabei fördert das Land NRW mit der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) Investitionen, Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Förderung der Nahmobilität. Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses und beträgt bis zu 80 %, in Ausnahmefällen sogar bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Die ersten Schritte

- Erarbeitung eines Konzeptes ggf. in Kooperation mit einem Neubürgerpaket und weiteren Maßnahmen
- Abstimmung mit den einzelnen Mobilitätsanbietern im Kreis und in der Stadt Kamen
- Umsetzung in den folgenden Einzelprojekten

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Alle Verwaltungseinheiten

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht quantifizierbar, da abhängig von der Teilnahme (0,19 t CO2 je Beschäftigtem pro Jahr)

[Regionale Wertschöpfung]

Gering

[Kostenaufwand]

gering

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager: anfangs mittel, später gering

[Kooperationsaufwand]

Mittel

[Zeitraum]

2018-2030

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 07] Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung

Die Stadtverwaltung hat bereits Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement durchgeführt bzw. initiiert, wie z.B. die Einführung von Fahrrädern bzw. Pedelecs in die Dienstfahrzeugflotte. Dies könnte jedoch noch weiter verfolgt werden. So könnte beispielsweise eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des Klimaschutzmanagers zum betrieblichen Mobilitätsmanagement geschaffen werden, die sich regelmäßig zum Austausch und Anstoßen neuer Projekte trifft.

Durch eine deutliche und umfassende Außendarstellung (z.B. über die örtliche Presse) kann sich die Stadtverwaltung als Vorbild im Mobilitätsmanagement etablieren, so dass Nachahmeffekte in Betrieben und bei den Bürgern erreicht werden können. So werden Kenntnisse der Mitarbeiter der Stadtverwaltung auch über private Netzwerke in der Familie und dem Bekanntenkreis weiter gegeben. Ein Ansprechpartner für Mobilitätsmanagement in der Verwaltung (z.B. der Klimaschutzmanager) ist von großer Bedeutung für das Gelingen eines solchen Konzepts.

Maßnahmen im Mobilitätsmanagement können sehr unterschiedlich sein und sollten alle Verkehrsmittel umfassen, wie z.B. Jobtickets, Einrichtung von Duschen, Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing für Dienstreisen, Mobilitätsberatung, Infopakete für neue Mitarbeiter.

Die ersten Schritte

- Ziele und Prioritäten des Mobilitätsmanagements in der Arbeitsgruppe definieren
- Regelmäßige Erhebung der Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiter (z.B. über eine Befragung)
- Bündeln der Maßnahmen in einem Mobilitätsmanagementkonzept mit Maßnahmenplan
- Informationen regelmäßig aktualisieren (Broschüre, Informationsplattform im Intranet und Internet)
- Öffentlichkeitswirksame Durchführung von Maßnahmen
- Fortlaufende Evaluation der Maßnahmen und evtl. Anpassung des Mobilitätsmanagements

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung), Verbraucherzentrale NRW

[Wirkung (t CO_2)]

Ca. 110 t bis 2035

[Regionale Wertschöpfung]

Gering

[Kostenaufwand]

Kostendeckung über Gesamtmaßnahme möglich

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
gering (ca. 80 Std. pro Jahr zur Information der Schulen)
ggf. Zusammenarbeit mit der Verbraucherzentrale NRW.

[Kooperationsaufwand]

Stadt Kamen, Schulen, Polizei, Verkehrswacht, Verbraucherzentrale

[Zeitraum]

2017 - 2030

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 08] Mobilitätsmanagement in Schulen

Das schulische Mobilitätsmanagement erfüllt wichtige Aufgaben: zum einen wird der Schülerverkehr umweltfreundlich abgewickelt, zum anderen werden die Kinder/Jugendlichen schon früh mit Umweltthemen vertraut gemacht und lernen, sich innerhalb des Umweltverbundes sicher zu bewegen. Die Kinder/Jugendlichen setzen sich bereits früh mit gesünderen Alternativen zum Pkw für ihre Alltagsmobilität auseinander und werden darüber geprägt. Zudem wird ein sicheres Verhalten der Kinder/Jugendlichen im Straßenverkehr gefördert, was zur Prävention von Unfällen beiträgt. Zur Mobilität der Kinder/Jugendlichen fällt auch die der Eltern (beim Holen und Bringen) sowie die der Mitarbeiter in den Einrichtungen an und muss in ein Konzept einbezogen werden.

Die Verbraucherzentrale hat sich dieses Themas bereits angenommen und eine entsprechende Informationskampagne im Familienzentrum ATLANTIS durchgeführt. Auf diesen guten Ansatz könnte aufgebaut werden und so sollten, auch in Zusammenarbeit mit dem Runden Tisch klimafreundliche Mobilität, Bausteine eines umfassenden Mobilitätsmanagements für Schulen zu entwickeln und umzusetzen. Bausteine können u.a. ein ÖV-Training, Übernahme von Patenschaften von älteren Schülern, die dann mit ihren jüngeren Paten gemeinsam zur Schule gehen, die Einrichtung einer Elternhaltestelle, Projektwoche zum Thema Mobilität ebenso wie bauliche Maßnahmen für Radabstellanlagen sein.

Die ersten Schritte

- Beauftragten in der Stadt für schulisches Mobilitätsmanagement benennen (bzw. Übernahme der Aufgabe vom Klimaschutzmanager), Ernennung von Ansprechpartnern in der Schulverwaltung bzw. in den Schulen
- Einrichtung eines Netzwerks mit den relevanten Akteuren: z.B. Schulen, Elternorganisationen, Schülervertretung, Verbraucherzentrale, Polizei, Umweltgruppen, Klimaschutzbeauftragte
- Initiierung von Pilotprojekten (min. eines pro Stadtteil und Schulform) mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation und Übertragung der Beispielprojekte auf andere Schulen

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Über Gesamtmaßnahme bewertet

[Regionale Wertschöpfung]

Mittel

[Kostenaufwand]

Ca. 5.000 € Konzeption, nur Handlungsfeld Mobilität (günstiger in Verbindung mit Gesamtmaßnahme) und ca. 10 € je Neubürger. Nicht kalkuliert sind hierbei Kosten für Tickets, die das Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen müsste. Dazu kommen Druckkosten und Kosten für Materialien, die dem Paket beigefügt würden; Kooperation mit ÖV notwendig

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager: gering (ca. 80 Std.)

[Kooperationsaufwand]

Gering

[Zeitraum]

kontinuierlich

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 09] Neubürgermarketing für umweltfreundliche Nahmobilität

Ein Neubürgermarketing setzt dort an, wo Menschen im Rahmen einer Veränderung in ihren Lebensgewohnheiten – hier der Umzug – erneut über ihr Mobilitätsverhalten nachdenken und es ggf. aufgrund äußerer Rahmenbedingungen ändern müssen.

Um als Stadt hier direkt anzusetzen, sollte ein Neubürgerpaket entwickelt werden, das über alle Verkehrsträger in der Stadt sowie ihre Verknüpfung informiert. Zudem sollte es einen Anreiz, bspw. in Form eines Schnuppertickets oder Gutscheine für Probefahrten mit einem Pedelec, beinhalten. So werden Neubürger direkt informiert und motiviert, klimaverträgliche Verkehrsmittel an ihrem neuen Wohnort auszuprobieren. Dies beinhaltet ebenfalls Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen (Smart-Modes).

Neben Informationen und Gutscheinen könnte das Neubürgerpaket zudem einen Stadtplan mit wichtigen Zielen und auch allen intermodalen Angeboten beinhalten.

Die ersten Schritte

- Zusammenstellung des Informationspakets, Abstimmung mit den beteiligten Akteuren über Gutscheine/Schnuppertickets etc.
- Entwicklung abgestimmter Informationen
- Erstellung eines Pakets im Corporate Design der Stadt in Zusammenarbeit mit einem Grafikbüro
- Öffentlichkeitswirksame Einführung des Pakets, Versand über Einwohnermeldeamt bzw. Ausgabe bei Neuanmeldung
- Evaluation des Pakets (evtl. mit telefonischer Rückmeldung) und Anpassung des Angebots

Priorität

Gering

Hoch — Mittel

VKU

Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe

Klimaschutz und Intermodalität

[Zu beteiligende Akteure]
Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]
Nicht quantifizierbar

[Regionale Wertschöpfung]
Mittel

[Kostenaufwand]
Ca. 25.000-75.000 € für Werbung außen auf Bussen, ca. 5.000-15.000 € für Werbung ausschließlich in Bussen (integriert im Budget der Gesamtmaßnahme

[Personalaufwand]
Klimaschutzmanager und VKU: gering (ca. 40 Std.)

[Kooperationsaufwand]
Stadt Kamen, Kreis Unna, VKU

[Zeitraum]
kontinuierlich

[Status]
Maßnahmenvorschlag

[Mob. 10] ÖPNV als Werbeträger für Klimaschutz und Intermodalität nutzen

Der ÖPNV als tragende Kraft bei intermodalen Wegen sollte im Rahmen des Klimaschutzes und der Förderung von Intermodalität stärker beworben werden. Angelehnt an das Beispiel des VRR, der zukünftig die Werbefläche auf den metropolradruhr-Rädern für eigene Werbung nutzt, kann der ÖPNV in Kamen auch seine Flächen im eigenen Sinne vermarkten. So könnte vor allem die Verknüpfung von Verkehrsmitteln, wie bspw. Fahrrad und ÖV in den Bussen beworben werden.

Dabei tragen die Fahrzeuge des ÖPNV durch ihre Verbreitung über den gesamten VKU-Raum zu einem werbewirksamen Einzugsgebiet bei. In den Werbekampagnen sollten die Intermodalitätsangebote besonders beworben und explizit mit dem Label der Klimafreundlichkeit ausgestattet werden.

Die ersten Schritte

- Abstimmungsgespräche der Stadt mit der VKU bzgl. Machbarkeit
- Stadt Kamen stellt Informationen über die intermodalen Angebote der VKU zur Verfügung
- Weitere Abwicklung erfolgt über VKU

Priorität

Hoch Mittel Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Ca. 1.050 t bis 2035

[Regionale Wertschöpfung]

Gering, hoch bei Umsetzung

[Kostenaufwand]

20.000 € zur Konzepterstellung, danach mehr als 700.000 € zur weiteren Förderung des Radverkehrs bis 2030 (je nach Art und Anzahl der Maßnahmen können die Ausgaben noch weit höher ausfallen); Die Konzepterstellung ist förderfähig über die Kommunalrichtlinie zum Klimaschutz, diese fördert auch infrastrukturelle Investitionen mit bis zu 50 %

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung und externe Gutachter:
anfangs hoch (ca. 500 Std. im 1. Jahr), danach als laufende Aufgabe des Radverkehrsbeauftragten bzw. eines Verwaltungsmitarbeiters

[Kooperationsaufwand]

Hoch: Stadt Kamen, Einzelhändler, private Bauherren, Schulen, VKU, ADFC, Polizei, Kreis Unna

[Zeitraum]

2016 Aufstellung, danach Umsetzung

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 11] Erstellung und Umsetzung eines umfassenden Radverkehrskonzeptes / Nahmobilitätskonzeptes

Zur Förderung des klimafreundlichen Verkehrs in Kamen ist ein umfassendes gesamtstädtisches Nahmobilitätskonzept, das einen bindenden Orientierungsrahmen für die Fuß- und Radverkehrsförderung der nächsten Jahre liefert, von entscheidender Bedeutung. Hierzu sind u.a. Quell-Ziel Bedarfe zu ermitteln und anhand dieser, eine sichere und dem Stand der Technik entsprechende Radinfrastruktur zu planen. Dazu gehört die Infrastruktur im Längsverkehr ebenso wie die Regelungen an Knotenpunkten. Auch eine Reduzierung der Geschwindigkeiten auf dem Stadtgebiet im Sinne des Lärmschutzes sollte Bestandteil sein. Hierzu zählt auch eine stärkere Verknüpfung von Rad und ÖV. Neben den Themen Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit ist insbesondere die Infrastruktur (nach StVO 2013 und ERA 2010) und deren Verbesserung und Ausbau wesentlich. Im Rahmen eines solchen Konzeptes bedarf es auch der genaueren Betrachtung von Orten mit wichtigen Funktionen. Zu den investiven Maßnahmen sollten in einem solchen Konzept noch stärker nicht-investive Maßnahmen, wie z.B. Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Kampagnenarbeit sowie Serviceelemente für den Radverkehr aufgegriffen werden.

Die ersten Schritte

- Zusammenfassung und Evaluation vorhandener Strategien und Konzepte (ggf. Förderantrag beim BMU für Klimaschutzteilkonzept Mobilität)
- Formulierung von Zielen
- Analyse von Wegeinfrastruktur, Abstellanlagen, Wegweisung einschließlich Radfahrer-Befragung
- Beteiligung der Bürger, Vereine und Institutionen über ein Internetportal oder eine Kampagne
- Konzept zu infrastrukturellen Maßnahmen: Optimierung des Bestands, Lückenschlussprogramm, Mängelbeseitigung, Beschilderung (Optimierung der Orientierung), Abstellanlagen, B+R
- Konzept zu nicht-investiven Maßnahmen: Imagekampagnen, Verkehrssicherheitsarbeit, Serviceangebote, Öffentlichkeitsarbeit
- Umsetzung der Maßnahmen

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht abschließend quantifizierbar. Das Nutzerpotenzial wurde in der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr auf mehr als 2.000 Nutzer pro Tag geschätzt.

[Regionale Wertschöpfung]

Mittel bei Umsetzung

[Kostenaufwand]

In der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr wurden die Kosten für Abschnitte des RS 1 auf Kamener Stadtgebiet auf 8,6 Mio. € geschätzt. Unklar ist dabei die Kostenübernahme bzw. Kostenteilung zwischen Kommunen und Land NRW.

[Personalaufwand]

Planungsverwaltung, externe Gutachter und Baulastträger:
Mittel

[Kooperationsaufwand]

Mittel; Stadt Kamen, Kreis Unna, RVR, MW NRW

[Zeitraum]

2016 - 2018

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 12] Radschnellweg Ruhr fortführen

Der Radschnellweg Ruhr ist ein Projekt zur Realisierung eines Radschnellweges durch das Ruhrgebiet von Duisburg nach Hamm. Er wird auch über das Kamener Stadtgebiet führen. Ein Radschnellweg ermöglicht die schnelle Verbindung zwischen den Städten und in deren Innenstädte. Radfahrer haben überwiegend Vorrang auf den zügig und bequem zu befahrenden Strecken. Die in der Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Ruhr vorgesehenen Flächen sollten bereits jetzt vorbereitend freigehalten werden, um die Umsetzbarkeit zu sichern. Der Radschnellweg sollte darüber hinaus im Nahverkehrskonzept entsprechend berücksichtigt werden. Gleichzeitig sind im Radverkehrskonzept wesentliche Zubringer und Anschlusspunkte zum Radschnellweg zu definieren und später umzusetzen.

Die ersten Schritte

- Routenalternativen prüfen und Routen festlegen
- Konzept für die Umsetzung erstellen
- Routen und Anschlusspunkte ausbauen

Priorität

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht quantifizierbar

[Regionale Wertschöpfung]

Mittel

[Kostenaufwand]

Ca. 7.500 € pro Jahr, einmalige Kosten für Qualifizierung 2.000 €

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
Mittel (ca. 200 Std. im Jahr)

[Kooperationsaufwand]

Nahezu alle Verwaltungseinheiten, Bürger, Betriebe, IHK, Schulen, Mobilitätsdienstleister, mobil & job des Kreises Unna

[Zeitraum]

2017 - 2035

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 13] Schaffung von Strukturen für ein kommunales Mobilitätsmanagement

Ein Mobilitätsmanagement als strategischer Ansatz dient dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und trägt zu einer effizienteren Nutzung von bestehenden oder zu ergänzenden Infrastrukturen bei. Es berücksichtigt dabei sowohl Infrastruktur als auch Öffentlichkeitsarbeit und Service. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements ist einerseits ein zielgruppenspezifischer Ansatz (z.B. Neubürger) und andererseits auch ein Ansatz der sich auf große Verkehrserzeuger (Betriebe) bezieht.

Relevant sind folgende Handlungsfelder:
- Ansprache von Neubürgerinnen und Neubürgern
- Betriebliches Mobilitätsmanagement (kreisweit durch mobil & job)
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Intermodale Beratungsangebote
- Kampagnen und Aktionstage
- Öffentlichkeitsarbeit
- Netzwerkarbeit

Die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements erfordert entsprechende Strukturen in der Verwaltung, aber auch in der Zusammenarbeit mit externen Akteuren, die im Handlungsfeld Mobilität in der Kommune tätig sind. Bereits heute laufen viele Mobilitätsthemen und -aktivitäten in Kamen in der Verwaltung, aber auch in der Verbraucherzentrale zusammen. Der Erfolg eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist aber abhängig von etablierten Strukturen in der Verwaltung, die beispielsweise über einen Mobilitätsmanager zusammengeführt, weiterbetrieben und umgesetzt werden. Dieser ist sowohl zwischen den einzelnen Abteilungen oder Fachbereichen für Abstimmung und Austausch zuständig als auch Bindeglied zu den weiteren Akteuren und der Bürgerschaft. Begleitend wäre ein „Runder Tisch klimafreundliche Mobilität" eine geeignete Ergänzung.

Die ersten Schritte

- Aufgaben eines Mobilitätsmanagers definieren und notwendigen Arbeitsaufwand abschätzen
- Mobilitätsmanager einstellen oder Aufgaben intern an Mitarbeiter übertragen
- Eine dreitägige Qualifizierungsmaßnahme für Mobilitätsmanager wird derzeit mit Unterstützung des MBWSV NRW angeboten (www.vrsinfo.de/lehrgang-mm-nrw)
- Konkrete Teilziele und Arbeitspläne erarbeiten (z.B. Vorstellung von Angeboten und Projekten der Stadt im Handlungsfeld Verkehr und Mobilität bei der Bürgerschaft und externen Akteuren, z.B. mittels öffentlichkeitswirksamer Veranstaltung, betriebliches Mobilitätsmanagement nach innen und außen, Neubürgermarketing usw.

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

[Zu beteiligende Akteure]

Stadt Kamen (Politik und Verwaltung)

[Wirkung (t CO_2)]

Nicht quantifizierbar

[Regionale Wertschöpfung]

Gering

[Kostenaufwand]

Konzeption über Gesamtmaßnahme

[Personalaufwand]

Klimaschutzmanager:
anfangs mittel (ca. 120 Std. im Jahr), später gering (ca. 48 Std. im Jahr)

[Kooperationsaufwand]

Stadt Kamen, VKU, Verbraucherzentrale, ADFC, ggf. Kreis Unna

[Zeitraum]

Kampagne alle 5 Jahre, 2020, 2025, 2030

[Status]

Maßnahmenvorschlag

[Mob. 14] Zielgruppen betrachten – Mobilität im Lebenszyklus (Konzept und Kampagne)

Junge Menschen sind durch wenige Alternativen eher an die Nutzung des Umweltverbundes gewöhnt bzw. gebunden als ältere. Nach Erwerb des Führerscheins nutzen Jugendliche seltener den ÖPNV oder das Fahrrad, weil sich die Ansprüche geändert haben bzw. die Flexibilität durch die Nutzung des Pkw deutlich zunimmt.

Es sollte ein Konzept erarbeitet werden, das auf diese Veränderungen im Laufe eines Lebens in den Bedürfnissen eingeht. Ziel ist es, Produkte und ein Marketing zu entwickeln, die auf die jeweiligen Bedürfnisse der Menschen in ihren unterschiedlichen Lebenssituationen (Schulwechsel, Ausbildung, Berufseinstieg, Umzug, Renteneinstieg...) eingehen und einen Rad- und/oder ÖPNV-Nutzer flexibel über sein ganzes Leben mit entsprechenden Angeboten begleiten.

Das Konzept könnte mit dem Erarbeiten eines Neubürgerpakets gekoppelt werden. Dieses soll über alle Verkehrsträger in der Stadt informieren und durch z.B. ein Schnupperticket für den ÖPNV, Gutschein für eine Probefahrt mit dem Pedelec usw. ergänzt werden.

Die ersten Schritte

- Erarbeitung eines Konzeptes ggf. in Kooperation mit einem Neubürgerpaket
- Abstimmung mit den einzelnen Mobilitätsanbietern auf dem Stadtgebiet
- Umsetzung
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Priorität

Hoch | Mittel | Gering

6 Vorteile für die Stadt Kamen

Klimaschutz gibt es normalerweise nicht zum Nulltarif. Aber auch die Energieversorgung, die heute weitgehend auf fossilen Energieträgern basiert, kostet die Verbraucher viel Geld. Investitionen in erneuerbare Energien und Energieeffizienz können sich also lohnen. Wenn es gelingt, die Energieversorgung auf erneuerbare, regional verfügbare Energieträger umzustellen, wird auch der finanzielle Gewinn für die Region spürbar. Beispiel „Energetische Gebäudemodernisierung“: Durch geeignete Sanierungsmaßnahmen sinken die Energiekosten, so dass sich Investitionen häufig innerhalb kurzer Zeiträume bezahlt machen. Gleichzeitig profitiert aber auch das lokale Handwerk, das die Sanierungsmaßnahmen durchführt, so dass auch hier die Wertschöpfung erhöht wird.

7 Klimaschutzerfolge nachhaltig sichern

Mit dem vorliegenden Konzept ist der Weg der Stadt Kamen in Richtung „Energiewende“ skizziert. Erfolgreiche Projekte bilden die Basis dieser Strategie. Die langfristige Verstetigung bereits erfolgreicher Projekte und Maßnahmen, die Bündelung der Aktivitäten und Akteure und die Weiterentwicklung der bereits vorhandenen Strukturen zur Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen sowie die in diesem Konzept beschriebenen Ergänzungen im Handlungsprogramm, sind die Aufgaben, die es nun umzusetzen gilt.

Mit der Verwirklichung der beschriebenen Strategien kann umgehend begonnen werden. Mit den ausgearbeiteten Szenarien für 2035 liegt ein hinreichend quantifizierter Zwischenschritt vor, um auch mittelfristig die richtigen Schwerpunkte im Auge zu behalten.

Der Erfolg dieser Strategie sollte regelmäßig überprüft werden. Mit dem Bilanzierungstool ECORegion liegt ein Instrument vor, mit dem die Energie- und CO_2-Bilanz ständig aktualisiert und um weitere regionale Daten ergänzt werden kann. Mindestens alle fünf Jahre sollte darauf aufbauend eine Überprüfung und Aktualisierung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes erfolgen.

8 Fazit

Für den Erfolg des Klimaschutzes in Kamen wird es in den kommenden Jahren darauf ankommen, die fachliche Arbeit an Konzepten, Projekten und Maßnahmen zu verstärken und mit Informations- und Konsultationsangeboten zu verzahnen. Im Rahmen der Erstellung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes sind hierzu Beiträge geleistet worden. Da die Aktivitäten auf einem soliden Fundament aufgebaut werden können, sind gute Voraussetzungen vorhanden, um in der Gesellschaft den nötigen Rückenwind für die sicherlich auch schwierige Umsetzung einer Klimaschutzstrategie zu erzeugen.

Hamm, im Oktober 2015

Philipp Mihajlovic und Aaron Haoua

Ansprechpartner zum Projekt

Stadt Kamen	**Stadt Kamen**	**B.A.U.M. Consult GmbH**	**B.A.U.M. Consult GmbH**	**Planersocietät**
Dr. Uwe Liedtke	**Gabriela Schwering**	**Philipp Mihajlovic**	**Aaron Haoua**	**Dennis Stocksmeier**
Tel.: 02307/148-2600	Tel.: 02307/148-2637	Tel.: 02381-30721-171	Tel.: 02381-30721-180	Tel.: 0231-589696-25
uwe.liedtke@stadt-kamen.de	gabriela.schwering@stadt-kamen.de	p.mihajlovic@baumgroup.de	a.haoua@baumgroup.de	Stocksmeier@planersocietaet.de
Rathausplatz 1 59174 Kamen	Rathausplatz 1 59174 Kamen	Sachsenweg 9 59073 Hamm	Sachsenweg 9 59073 Hamm	Gutenbergstr. 34 44139 Dortmund
www.kamen.de www.klimaschutz-kamen.de	www.kamen.de www.klimaschutz-kamen.de	www.baumgroup.de	www.baumgroup.de	www.planersocietaet.de