



Schwerpunktthema: Energie und Klimaschutz

- *Jan Philipp Albrecht*, Grußwort anlässlich der 10. Klima- und Energiekonferenz des SHGT
- *Dr. Ingo Sasgen, Dr. Renate Treffeisen, Nadine Hillenbrand*, Klimawandel, Eisverluste und Meeresspiegelanstieg – Nachlese zur 10. Klima- und Energiekonferenz des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages
- *Stefan Sievers, Dr. Klaus Wortmann*, Verkehrswende: Welchen Weg geht Schleswig-Holstein?
- *Birgitta Ford*, Elektrobürgermobil im Amtsbereich Lütjenburg-Ost – Wie entsteht ein E-Carsharing-Modell mit fünf Gemeinden?
- *Dr. Maria Hagemeyer-Klose*, Kommunaler Klimaschutz in Schleswig-Holstein – mit Klimaschutzkonzepten und Klimaschutzmanagern Fördergelder akquirieren und Projekte umsetzen – Erfolgsbeispiele aus dem Amt Büchen
- *Janina Oest*, Best Practice staatlich gefördert: Der Neubau der Stadtwerke Neustadt in Holstein – Ressourcen- und energieeffizient!
- *Jürgen Meereis, Michael Stürmann*, Erneuerbare Energien, Klimaverträgliche Mobilität und Sektorenkopplung am Beispiel eines Abfallwirtschaftsbetriebes

DIE GEMEINDE

Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung
in Schleswig-Holstein

Herausgeber Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag

71. Jahrgang · Februar 2019

Impressum

Schriftleitung:

Jörg Bülow
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Redaktion:

Daniel Kiewitz

Anschrift Schriftleitung und Redaktion:

Reventloulallee 6, 24105 Kiel
Telefon (0431) 57 00 50 50
Telefax (0431) 57 00 50 54
E-Mail: info@shgt.de
Internet: www.shgt.de

Verlag:

Deutscher Gemeindeverlag GmbH
Jägersberg 17, 24103 Kiel
Postfach 1865, 24017 Kiel
Telefon (0431) 55 48 57
Telefax (0431) 55 49 44

Anzeigen:

W. Kohlhammer GmbH
Anzeigenmarketing
70549 Stuttgart
Telefon (0711) 78 63 - 72 23
Telefax (0711) 78 63 - 83 93
Preisliste Nr. 41, gültig ab 1. Januar 2019.

Bezugsbedingungen:

Die Zeitschrift „Die Gemeinde“ erscheint monatlich; einmal jährlich können zwei Hefte zu einem Doppelheft zusammengefasst werden. Bezugspreis ab Verlag jährlich 90,00 € zzgl. Versandkosten. Einzelheft 11,20 € (Doppelheft 22,40 €) zzgl. Versandkosten. Abbestellungen: 6 Wochen vor Jahresende beim Verlag.
Die angegebenen Preise enthalten die gesetzl. Mehrwertsteuer.

Druck:

dfn! Druckerei Fotosatz Nord, Kiel

Satz & Gestaltung:

Agentur für Druck und Werbung, Laboe
Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildmaterial übernehmen Verlag und Redaktion keine Verantwortung.
Die Redaktion behält sich Kürzungen und Überarbeitungen vor. Rücksendung erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.

ISSN 0340-3653

Titelbild: Kapelle Westerthal, Windeby

Foto: Jochen Nielsen, Eckernförde

Inhaltsverzeichnis

Schwerpunktthema: Energie und Klimaschutz

Aufsätze

Jan Philipp Albrecht
Grußwort anlässlich der 10. Klima- und Energiekonferenz des SHGT30

Dr. Ingo Sasgen, Dr. Renate Treffeisen, Nadine Hillenbrand
Klimawandel, Eisverluste und Meeresspiegelanstieg
Nachlese zur 10. Klima- und Energiekonferenz des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages31

Stefan Sievers, Dr. Klaus Wortmann
Verkehrswende: Welchen Weg geht Schleswig-Holstein?33

Birgitta Ford
Elektrobürgermobil im Amtsbereich Lütjenburg-Ost - Wie entsteht ein E-Carsharing- Modell mit fünf Gemeinden?37

Dr. Maria Hagemeyer-Klose
Kommunaler Klimaschutz in Schleswig-Holstein – mit Klimaschutzkonzepten und Klimaschutzmanagern Fördergelder akquirieren und Projekte umsetzen - Erfolgsbeispiele aus dem Amt Büchen.....40

Janina Oest
Best Practice staatlich gefördert: Der Neubau der Stadtwerke Neustadt in Holstein – Ressourcen- und energieeffizient!43

Jürgen Meereis, Michael Stürmann
Erneuerbare Energien, Klimaverträgliche Mobilität und Sektorenkopplung am Beispiel eines Abfallwirtschaftsbetriebes46

Rechtsprechungsberichte

BGH:
Keine unbefristete Sozialbindung für im dritten Förderweg gebaute Sozialwohnungen50

OVG Koblenz:
AfD-kritische Äußerungen der Speyerer Bürgermeisterin anlässlich fremdenfeindlichen Gedichts bei Poetry-Slam-Veranstaltung nicht zu beanstanden.....51

Aus dem Landesverband52

Innovative Gemeinde57

Pressemitteilungen60

Grußwort anlässlich der 10. Klima- und Energiekonferenz des SHGT

Jan Philipp Albrecht, Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung

Sehr geehrte Damen und Herren, der Klimawandel scheint so deutlich spürbar wie nie zuvor. Die Landwirte hatten ein sehr nasses Jahr 2017 und darauf folgte der Dürresommer 2018. Schon am Anfang des Jahres gab es starke Sturmfluten an Nord- und Ostsee und deutschlandweit gehen Schülerinnen und Schüler für ihre Zukunft und eine gerechte Klimapolitik freitags auf die Straße.

Daher freut es mich sehr, dass ich auf der 10. Klima- und Energiekonferenz des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages zu Ihnen sprechen durfte und nun in diesem Text meine Gedanken mit Ihnen teilen darf. Denn die Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen ist von besonderer Bedeutung, da nur mit der Unterstützung von Kommunen, auf lokaler Ebene, Klimaschutz und die Energiewende weiter vorangebracht werden können. Schleswig-Holstein ist schon heute als „Energiewendeland“ in aller Munde. Und das ist auch gut so. Die Wende weg von fossiler Energiegewinnung, hin zu grünem Strom ist eines der wichtigsten und größten Projekte unserer Zeit. Wichtig, weil

davon so viel mehr abhängt als nur eine EEG-Umlage auf der Stromrechnung. Und groß, weil wir alle als Gesellschaft und Einzelpersonen davon in fast allen Lebensbereichen betroffen sind.

Nutzen wir also die Vorreiterrolle Schleswig-Holsteins und zeigen bundesweit, was schon heute auf Basis Erneuerbarer Energien möglich ist. Das Schaufensterprojekt Norddeutsche Energiewende (NEW 4.0) zeigt eindeutig, welche großen Chancen in der nachhaltigen Energieversorgung aus 100 % Erneuerbaren bestehen. Ebenso zukunftsweisend ist die Entscheidung der Landesregierung, ca. zwei Prozent der Landesfläche Schleswig-Holsteins für Windenergienutzung bereitzustellen. Wir schreiten voran, wo andere noch auf der Stelle treten. Dass wir dabei immer wieder auf Hindernisse stoßen, Anpassungs- und Änderungsbedarf feststellen, ist unbenommen. Doch steht immer ein Ziel vor dem inneren Auge: Die Energiewende erfolgreich gestalten. Hierfür braucht es aktive und zukunftsweisende Kommunen.

Die Innovationskraft der schleswig-holsteinischen Kommunen ist erstaunlich. Ob Bürgerenergiepark oder Dörpsmobil - durch den Umstieg auf regenerative Energien und mit ein wenig Kreativität lassen sich oftmals gleich mehrere Probleme auf einmal lösen und sogar noch ein Profit erwirtschaften. Für die Energiewende im Land sind unsere Kommunen der ideale Partner. Sie sind es, die Maßnahmen vor Ort umsetzen. Sie nehmen ihre Bürgerinnen und Bürger an die Hand und zeigen die Möglichkeiten der Energiewende auf. Damit schützen sie gleichzeitig das Klima und steigern ihre eigene Attraktivität, der vielbeschriebenen Landflucht zum Trotz. Die Landesregierung steht an der Seite der kommunalen Familie. Mit zahlreichen Fördermöglichkeiten, Beratungsangeboten und als Partner in der Energiewende und im Klimaschutz. Eine sehr fruchtbare Partnerschaft, wie die hohe Förderquote aus der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) eindeutig zeigt. Seit Inkrafttreten der Kommunalrichtlinie 2008 sind bis Ende Juli 2018 mehr als 750 Projekte gefördert worden, das sind knapp 32 Millionen Euro Fördermittel, die so nach Schleswig-Hol-

stein geflossen sind. Gemeinsam mit den Millionenbeträgen, die für die Projekte NEW 4.0 und FESH eHighway nach Schleswig-Holstein geflossen sind, zeigt sich die Energiewende als ein Gewinnerthema.

Hiervon profitieren nicht nur Unternehmen, Kommunen und Bürgerinnen und Bürger. Durch den geringeren CO₂-Ausstoß von Erneuerbaren Energien gewinnen in erster Linie unser Klima, unsere Natur und Tiere. Die Energiewende ist eng verwoben mit dem Klimaschutz, worin ein weiterer guter Grund für den hohen Stellenwert in Schleswig-Holstein besteht. Als Land zwischen den Meeren haben wir insbesondere in Zeiten steigender Meeresspiegel ein starkes Interesse am Schutz unseres Klimas.

In diesem Sinne wünsche ich mir, dass weiter so viele Projekte und Initiativen für den Klimaschutz und die Energiewende auf kommunaler Ebene angeschoben werden. Gerade durch die Digitalisierung entstehen auch für Kommunen neue Chancen, bestehende Herausforderungen auf neue Weise zu lösen. Beispielsweise bieten intelligente Messsysteme dem Energiemanagement in den kommunalen Liegenschaften eine gute Unterstützung an. Auch bei Stadt- und Gemeindewerken sind Tätigkeitsfelder denkbar, in denen sich die Digitalisierung als nützlich erweisen dürfte.

Die zunehmende Digitalisierung verursacht wiederum einen gesteigerten Energiebedarf für die wachsende Anzahl von Endgeräten. Um dem Rechnung zu tragen, ist der Ausbau der regionalen Energieerzeugung unausweichlich. Eigenständige Kommunale Lösungen, wie der Zusammenschluss von Bürgerinnen und Bürgern zu Bürgerwindparks, leisten hierfür einen großen Beitrag.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, die Voraussetzungen zu schaffen, damit diese und andere Hausforderungen bewältigt werden können. Ein weiteres wichtiges Thema ist beispielsweise die Schaffung einer zukunftsfähigen Energieinfrastruktur. Dabei spielen Energiespeicher eine große Rolle, um unabhängig von Wind und Wetter Erneuerbare Energien verfügbar zu machen. Ebenso müssen wir weiter über den Ausbau unserer Netze sprechen und auch innerhalb der Bundesrepublik den schnellen Transfer von im echten Norden nachhaltig erzeugtem Strom ermöglichen. Nutzen wir gemeinsam diese einmalige Chance, den echten Norden zum Reallabor für eine vollständige Energieversorgung aus regenerativen Energien zu machen. Herausforderungen gibt es noch zu genüge.



Minister Jan Philipp Albrecht hält ein Grußwort auf der 10. Klima- und Energiekonferenz des SHGT

Klimawandel, Eisverluste und Meeresspiegelanstieg

Nachlese zur 10. Klima- und Energiekonferenz des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages

Dr. Ingo Sasgen, Dr. Renate Treffeisen, Nadine Hillenbrand
 Alfred-Wegener-Institut Bremerhaven

Die Folgen des Klimawandels sind vielfältig und wirken sich auf unterschiedlichen räumlichen und zeitlichen Skalen aus. Der Meeresspiegelanstieg zählt zu einer der bedrohlichsten Konsequenzen, da die Küsten zu den am dichtesten besiedelten Räumen der Erde gehören und somit besonders anfällig für die Auswirkungen des Klimawandels sind. Dort erstrecken sich wichtige landwirtschaftliche Flächen, befinden sich große Ballungs- und Industriezentren. Gleichzeitig ist der Tourismus an den Küsten ein großer Wirtschaftsfaktor. Es ist kaum vorstellbar, wie die Küsten aussehen werden und welchen Herausforderungen die infrastrukturellen Systeme sich stellen müssen, wenn der Welt-ozean in wenigen Jahrhunderten um deutlich mehr als einen Meter ansteigt – ein Szenario, das dem ungebremsten Klimawandel entspricht. Die Hauptursachen hierfür liegen im Schmelzen der Gletscher und Inlandeise der Erde sowie der thermischen Ausdehnung der Weltozeane als Folge der globalen Erwärmung.

Massenbilanz des grönländischen Inlandeises

Für die Beobachtung des Meeresspiegelbeitrags der Eisschilde sind die GRACE Daten von entscheidender Bedeutung. GRACE ist die Abkürzung für „Gravity Recovery And Climate Experiment“, was man frei mit „Schwerefeld-Messung und Klimaexperiment“ übersetzen kann. Die Satelliten haben die Aufgabe, das Schwerefeld der Erde einmal pro Monat vollständig mit einer räumlichen Auflösung von rund 400 km zu vermessen. Die beiden Satelliten fliegen in einem Abstand von etwa 220 Kilometern hintereinander her und überprüfen mit einem Mikrowellenradar permanent ihren Abstand zueinander. Überfliegt der erste Satellit einen Bereich mit erhöhter Schwerkraft, wird er leicht angezogen und dadurch beschleunigt. Der Abstand zum zweiten Satelliten vergrößert sich. Diese Abweichung ist proportional zum Unterschied im Erdanziehungsfeld zwischen beiden Satelliten. Entscheidend für die Schätzung eines genauen Schwerefeldes und damit der Masseverteilung unter dem Satelliten ist die Messgenauigkeit des Mikrowelleninterferometers (KBR), mit dem sich der Abstand beider Satelliten auf einige Mikrometer genau bestimmen lässt.

Die GRACE-Daten belegen, dass Grönlands Eismassenverluste in den letzten zehn Jahren durchschnittlich 0,7 mm/Jahr zum globalen Meeresspiegelanstieg von $3,2 \pm 0,6$ mm/Jahr beigetragen haben. Der Sommer 2012 markierte dabei einen Jahrhundertrekord auf der Skala der mittleren Temperatur auf Grönland; kurzfristig wurde selbst in den Hochlagen des Eisschildes eine Temperatur von über 0°C gemessen. Die Eismassenverluste der Sommermonate Juni und Juli 2012 übertrafen den mittleren Verlust für 2002 bis 2011 um

nahezu das Doppelte, was zu einem globalen Meeresspiegelanstieg von mehr als einem Millimeter führte (Abb. 1). Überraschender Weise zeigten GRACE-Abschätzungen im darauffolgenden Jahr 2013 eine nahezu ausgeglichene Eismassenbilanz. Ein Vergleich von GRACE-Daten mit regionalen Klimasimulationen zeigte, dass die extremen Massenbilanzen für 2012 und 2013 dabei fast ausschließlich auf Schwankungen in der Schmelzproduktion zurückgeführt werden. Die Analysen zeigen damit eine unmittelbare und empfindliche Antwort des Eisschildes auf die vorherrschenden Temperaturbedingungen. Steigen die Temperaturen weiter, erhöht sich auch der Eismassenverlust und der Meeresspiegelanstieg beschleunigt sich.

Meeresspiegeländerungen in der Deutschen Bucht

Die genaue Entwicklung des Meeresspiegels unterscheidet sich allerdings erheblich von Küste zu Küste; globale Durch-



Pegel Cuxhaven, 1843 - 2010

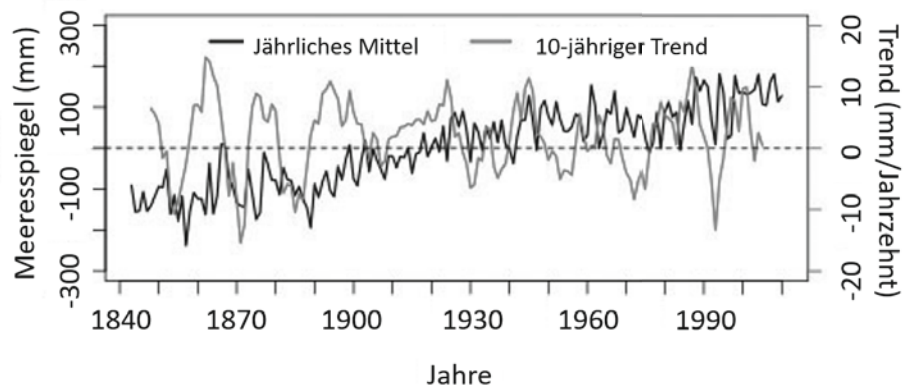


Abb. 1: Eismassenveränderung in Grönland und der Antarktis in Billionen Tonnen pro Jahr (10^3 Gigatonnen (Gt) pro Jahr) sowie der berechnete Beitrag zum Meeresspiegelanstieg in Millimetern (mm) im Zeitraum April 2002 bis Juni 2017 (Lebenszeit der GRACE-Mission); nach Sasgen et al., 2012, aktualisiert. (Grafik: Ingo Sasgen, REKLIM Helmholtz-Verbund Regionale Klimaänderungen, Topic 2, www.reklim.de)

schnittswerte nützen daher wenig, um konkrete Küstenschutzmaßnahmen zu planen. Die Schwankungen an einem bestimmten Ort (also der lokale Wasserstand) werden von dem Zusammenspiel von Gezeiten, vorherrschenden atmosphärischen Bedingungen sowie auf größeren räumlichen Skalen, von dem Salz-, Wärme- und Massenhaushalt in einem Ozeanbecken verursacht.

Entscheidende Größe für die Auslenkung des lokalen Meeresspiegels ist der Wind, besonders in flachen Küstengewässern und exponierten Lagen mit hohen Windgeschwindigkeiten. Der Pegel Cuxhaven zeichnet durch seine Lage in der Deutschen Bucht solche zwischenjährlichen Schwankungen auf (Abb. 2). Aber lässt sich in der Pegelzeitreihe die Signatur des globalen Meeresspiegelanstiegs identifizieren

und kann man bereits mit ausreichender Sicherheit feststellen, dass der Anstieg beschleunigt stattfindet?

Für die Nordsee deuten Messungen der letzten circa 150 Jahre auf einen kontinuierlichen Anstieg des Meeresspiegels hin, der etwa 1.2 bis 1.5 mm/Jahr beträgt. Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt weist dieser Trend aber deutliche Schwankungen auf. So haben sturmaktive Jahre zwischen 1965 und 1990 in Westeuropa eine Erhöhung des langjährigen Trends verursacht. Diese Beschleunigung kehrt sich unter ruhigeren Wetterbedingungen später jedoch wieder um. Robuste Trend-Schätzungen müssen den gemessenen Wasserstand von solchen Einflüssen bereinigen, um den langfristigen, klimatisch bedingten Meeresspiegelanstieg zu bestimmen. Dies kann beispielsweise mit statistischen Verfahren

erfolgen, in denen beobachtete Wasserstände und Wettergeschehen verknüpft werden und der ermittelte Zusammenhang auf vergangene Jahrzehnte angewendet wird. Basierend auf den reduzierten Beobachtungsdaten muss die Hypothese einer schon eingesetzten Beschleunigung des Meeresspiegels (Zunahme der Anstiegsrate) in der Deutschen Bucht statistisch zurückgewiesen werden.

Fazit:

Zukünftige Meeresspiegeländerung

Gegenwärtig befinden wir uns hinsichtlich der CO₂ Emissionen auf dem Pfad des ungebremsten Klimawandels (IPCC Klimaszenario RCP8.5). Projektionen zeigen bis zum Jahr 2100 einen Meeresspiegelanstieg von circa 40 bis 180 cm voraus. Größte Unsicherheiten liegen in der zukünftigen Entwicklung der Eisverluste in den Polarregionen und ob sich diese weiter verstärken werden. Ein weiterer Faktor ist auch die Wärmeausdehnung der Ozeane, die direkt mit der Erderwärmung und damit den CO₂ Emissionen zusammenhängt. Verlassen wir den Pfad „einer weiter wie bisher Szenarios“ Richtung geringere CO₂ Emissionen, reduziert das nicht nur das Risiko eines starken Eisrückgangs, sondern schwächt auch den Anstieg durch die Volumenausdehnung. Und damit fällt auch der projizierte Anstieg entlang der Küste geringer aus.

Kommunen werden „klimafit“

Das Wissen über den Klimawandel, seine Ursachen und regionalen Ausprägungen wie zum Beispiel der Anstieg des Meeresspiegels ist eine wichtige Voraussetzung zum eigenen Handeln, um im Klimaschutz tätig zu werden und sich für eine nachhaltige Entwicklung unseres Planeten einzusetzen. Deutschland hat ambitionierte Ziele zur Emissionsreduktion im Klimaschutzplan 2050 festgelegt: bis 2050 sollen die Emissionen um mindestens 80 bis 95 Prozent reduziert werden. Klimaschutz ist damit eine Gesellschaftsaufgabe aller Bürgerinnen und Bürger. Hier setzt das Projekt „klimafit“ an, das seit März 2017 versucht, mit einem innovativen Kursformat an Volkshochschulen, den globalen Klimawandel regionalspezifisch aufzubereiten, wissenschaftliche Grundlagen zu vermitteln und ein Verständnis für die Klimaschutz- bzw. Anpassungsmaßnahmen der Kommunen zu schaffen. Das Projekt bringt eine Reihe von ganz unterschiedlichen Akteuren zusammen. Damit soll der wichtige Dialog zwischen Bürgerinnen und Bürgern und der Klimaforschung gestärkt und Klimamultiplikatoren innerhalb der Kommunen ausgebildet werden. Gefördert wird das Projekt von der Robert Bosch Stiftung sowie der Klaus Tschira Stiftung und wird gemeinsam vom WWF Deutschland, der Helmholtz-Klimainitiative REKLIM, regio-

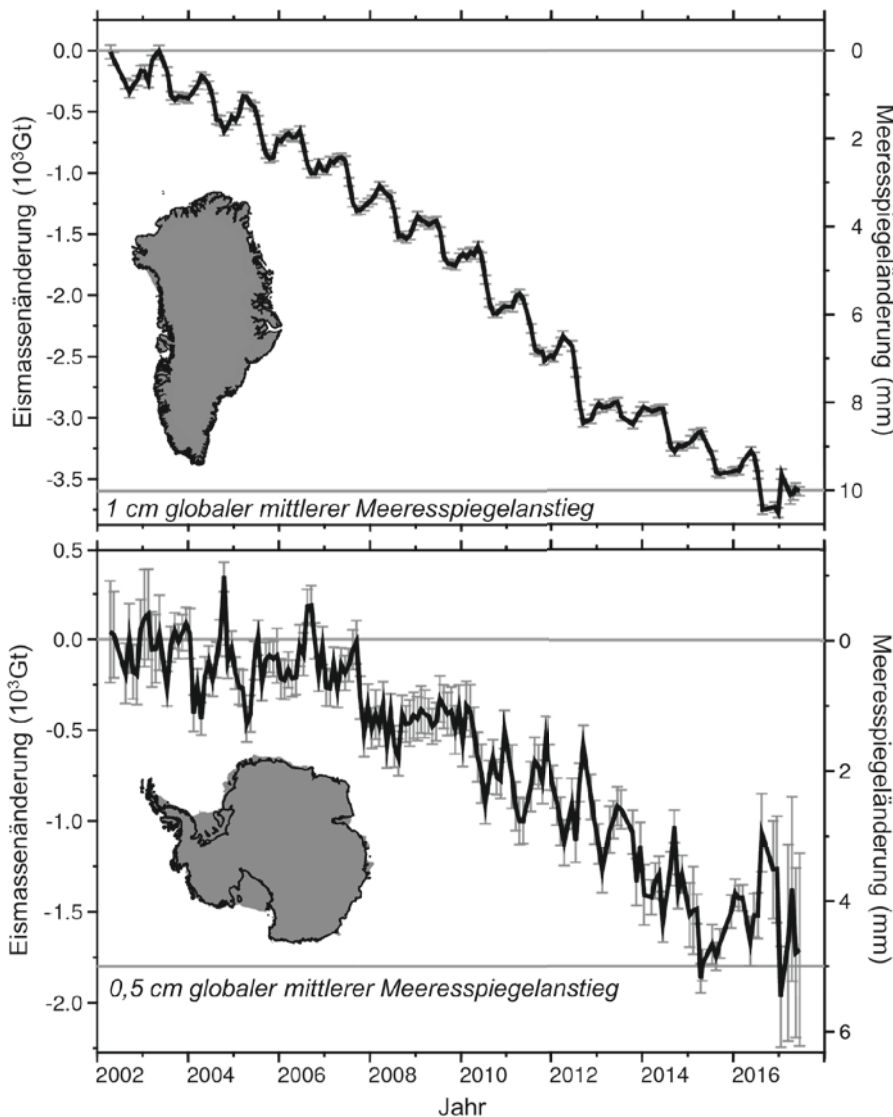


Abb. 2: Pegelstands-Messung von 1843 bis 2010 in Cuxhaven in der Deutschen Bucht. Der dekadische Trend zeigt immer wieder Phasen von ansteigenden und abfallenden relativen Meeresspiegels. Ein beschleunigter Anstieg, wie er für globale Mittelwerte beobachtet wird, lässt sich an dieser Zeitreihe statistisch nicht nachweisen. (Grafik: Katja Woth, REKLIM Helmholtz-Verbund Regionale Klimaänderungen, Topic 2, www.reklim.de)

nalen Bildungsträgern und Volkshochschulen durchgeführt.

Nach Durchführung einer Pilotstudie in Emmendingen (Süd-Baden) startete der Kurs „klimafit“ im Rahmen der ersten Projektphase (Prototypentwicklung) im Wintersemester 2017/2018 an sechs ausgewählten Standorten (Stuttgart, Heidelberg, Bühl, Offenburg, Emmendingen und Bad-Säckingen) in Baden-Württemberg. Der Kurs „klimafit“ findet ab Frühjahr 2019 in VHS an 16 Standorten in Nord- und Südwestdeutschland statt (Bremen, Bremerhaven, Eckernförde, Greifswald, Hamburg und Rostock).

An sechs Kursabenden wird der im Blended Learning-Format angelegte Kurs durchgeführt. Er verbindet Präsenzveranstaltungen mit E-Learning Elementen und nutzt das neue digitale Angebot der Volkshochschulen: die „VHS.Cloud“, um eine

vertiefende Beschäftigung mit dem Thema außerhalb der Präsenzveranstaltungen zu ermöglichen. Die Kursabende beinhalten interaktive Elemente, Live-Chats und digitale Kursabende mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern des Helmholtz-Forschungsverbundes REKLIM, die die globale Perspektive des



Das „klimafit“-Männchen begleitet die Teilnehmenden durch den Kurs (WWF)

Klimawandels auf die regionale Ebene übertragen. Wichtiger Bestandteil des Kurses ist die aktive Einbindung der Kommunen in den Kurs über kommunale Klimaschutzmanager/innen oder Vertreter/innen der Kommunen, die vor Ort für Fragen zum lokalen Klimaschutz zur Verfügung stehen. Weitere wichtige Bestandteile des Kurses sind, die Vernetzung zwischen den Teilnehmenden zu fördern und Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Die erfolgreiche Teilnahme wird am Ende des Kurses mit einem Zertifikat ausgezeichnet. „klimafit“ wird von einer umfassenden Evaluierung begleitet.

In Eckernförde wird der VHS-Kurs „klimafit“ vom 05.02.19 bis zum 29.04.19 durchgeführt. Weitere Informationen zu „klimafit“ gibt es auf den Seiten www.reklim.de/klimafit und www.wwf.de/klimafit oder bei den teilnehmenden Volkshochschulen.

Verkehrswende: Welchen Weg geht Schleswig-Holstein?

Stefan Sievers und Dr. Klaus Wortmann, EKSH¹

1 Ziel und Methodik der Delphi-Studie: Was bedeutet eine Verkehrswende für Schleswig-Holstein?

Schleswig-Holstein versteht sich als das Land der Energiewende. Die Treibhausgasemissionen sinken, das Land erzeugt im Strombereich schon jetzt mehr regenerative Energie, als es selbst verbraucht. Aber wirft man einen Blick auf den Verkehrssektor, sieht die Lage hier wie auch anderswo in Deutschland nicht so rosig aus: Die Emissionsminderungen in diesem Bereich fielen unterdurchschnittlich aus, seit 2010 ist sogar nicht nur keine weitere Minderung mehr zu beobachten, die Emissionen steigen sogar wieder bzw. stagnieren auf gleich bleibendem Niveau (vgl. den aktuellen Energiewende- und Klimaschutzbericht der Landesregierung Schleswig-Holstein, 2018). Auf Bundesebene treibt u.a. die Agora Verkehrswende (s. Agora Verkehrswende, 2017) das Thema Verkehrswende voran. Demnach erfordert die Verkehrswende eine Mobilitätswende, verstanden als Mobilität, die weniger an den motorisierten Individualverkehr gebunden ist und eine Energiewende im Verkehr, d.h. klimafreundliche Antriebssysteme wie etwa die Elektromobilität.

In einem Flächenland stellt diese Situation ein besonderes Problem dar, scheint doch gerade die Bevölkerung auf dem Land aufgrund unzureichender Möglichkeiten des ÖPNV an den motorisierten

Individualverkehr (MIV) gebunden. Vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage verfolgt die Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH (EKSH) mit der Studie zur Verkehrswende in Schleswig-Holstein das Ziel, einen breiten Diskurs anzuregen darüber, wie eine für Schleswig-Holstein spezifische Verkehrswende als Teil einer gesamtdeutschen Diskussion aussehen kann. Auch soll Aktivitäten rund um die Verkehrswende in Schleswig-Holstein neuer Schwung verliehen werden.

Für die Zielsetzung erschien eine Delphi-Studie als geeignete Methode. Dabei wird ein Expertenpanel mehrmals um Einschätzungen zu Kernfragen gebeten. Das Vorgehen soll durch die Wiederholung und durch die Möglichkeit, die Ergebnisse der ersten Runde zu kommentieren und zu bewerten, zu einem besseren und tieferen Verständnis des Themas führen und zu besseren Zukunftseinschätzungen. Die Studie liefert erstmalig Einblicke in die spezifischen Herausforderungen, Hürden, aber auch Chancen der Verkehrswende in Schleswig-Holstein.

Für die Studie wurden 80 ausgewählte Expertinnen und Experten aus den Praxisfeldern Mobilität und Verkehr aus Schleswig-Holstein gezielt angesprochen. Für die erste Befragungsrunde konnten 65 Personen für eine Teilnahme gewonnen werden. An der zweiten Befragungsrunde

haben 49 Experten² teilgenommen. Das entspricht einer Teilnahmequote von 81% in der ersten und 61% in der zweiten Runde. Diese angesichts des nicht unerheblichen Aufwands der Befragung außergewöhnlich hohe Teilnahmebereitschaft zeigt die enorme Relevanz und Brisanz des Themas Verkehrswende in Schleswig-Holstein.

Bei den Teilnehmern machen Vertreter aus Wirtschaft und Unternehmen mit 26% die größte Expertengruppe innerhalb des Panels aus, gefolgt von Vertretern der Kommune mit 25%. 55% der Antworten geben an, direkt an Lösungen für die Mobilität zu arbeiten, 25% nehmen aktiv an Debatten zur Mobilität teil und 18% verfolgen das Themenfeld mit hoher Aufmerksamkeit.

Auf Basis der Ergebnisse konnten neben Aussagen zur Verkehrszukunft vier Themenbereiche identifiziert werden, die für den Erfolg der Verkehrswende in Schleswig-Holstein maßgeblich sind.

2 Die Ergebnisse der Delphistudie im Überblick³

2.1 Grundannahmen zur Mobilität der Zukunft

Erfragt wurden in beiden Runden die Erwartungen der Studienteilnehmer zur

¹ Stefan Sievers ist Geschäftsführer der Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH (EKSH), Dr. Klaus Wortmann ist dort Projektleiter

² Im Text meint die Pluralform selbstverständlich immer alle Geschlechter

³ Die Delphistudie wurde von Tim Volkmann und Frederik Bernard von 40° GmbH Labor für Innovation, Kiel, im Auftrag der EKSH erstellt und ausgewertet.

allgemeinen Mobilitätsentwicklung in Schleswig-Holstein bis 2030 sowie zu den Zielen und Herausforderungen der Verkehrswende in Schleswig-Holstein und zum Einfluss der aktuellen verkehrs- und klimapolitischen Debatte. Die daraus abgeleiteten Grundannahmen definieren die Randbedingungen für die eigentlichen Ergebnisse dieser Studie: Thesen zur Verkehrswende in Schleswig-Holstein.

Die Studienteilnehmer rechnen übereinstimmend mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens bis 2030. 57% der Befragten rechnen mit einem Anstieg um mindestens 10 – 25%. Nicht wenige rechnen damit, dass der Anstieg sogar noch höher ausfallen wird. Zentraler Treiber des Anstiegs ist der Pendelverkehr. So erwarten 62%, dass Berufspendler in Schleswig-Holstein zukünftig noch mehr und länger unterwegs sein werden. 69% sehen darin die größte Herausforderung.

Auffallend ist, dass nach Einschätzung der Befragten die Mobilität der Bürger nicht in dem Maße ansteigt, wie der Verkehr zunimmt. Gründe sind der erwartete Zuwachs an Güterverkehr und drohende Defizite im öffentlichen Verkehr, der nicht ohne weiteres in der Lage ist, die steigende Nachfrage zu bedienen.

Es kommt bis 2030 zu einer Bedeutungsverschiebung der Verkehrsträger: 76% gehen davon aus, dass der öffentliche Personenverkehr zukünftig wichtiger wird. 69% sehen im Rad- und E-Bike-Verkehr den am stärksten an Bedeutung gewinnenden Verkehrsbereich.

schlaglichtartig, ergänzt um ein exemplarisches Teilergebnis pro Themenfeld („Indikator“) kurz dargestellt. Die umfassenden Ergebnisse sind unter www.verkehrswende.sh einzusehen. Dort werden die Thesen ausführlicher erläutert und insgesamt 47 Indikatoren angeführt. Das Anliegen der Studie war und ist es, einen Diskussionsprozess im Land zu befördern. Insofern bietet die vollständige Darstellung der Ergebnisse einen Ausgangspunkt für alle interessierten Akteure im Land, daraus zu weiteren, auch ggf. durchaus unterschiedlichen Schlussfolgerungen zu gelangen.

2.2.1 Verkehrswende als Herausforderung für ländliche Räume

These 1: Der Erfolg der Verkehrswende in Schleswig-Holstein entscheidet sich auf dem Land.

Der derzeitige Fokus der Verkehrswende muss von der Stadt auf ländliche Regionen gelenkt werden. 57% der Befragten sind der Überzeugung, dass die Chancen hier größer sind als die Risiken: Die Verkehrswende ist eine Chance für das Land.

These 2: Schleswig-Holstein braucht eine Verkehrswende, die auf die spezifischen Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung unserer Region zugeschnitten ist.

Ländliche Räume brauchen eine eigene Verkehrswende, die auf eigenständige Mobilitätslösungen setzt und in der Lage ist, die Mobilitätsversorgung auf dem

These 3: Die Verkehrswende ist der entscheidende Entwicklungsfaktor für die Zukunft ländlicher Regionen in Schleswig-Holstein.

Eine bessere Mobilitätssituation kann dazu beitragen, ländliche Regionen attraktiver zu machen und die Abwanderung zu stoppen. Aber es gibt auch wirtschaftliche Chancen: 73% weisen auf einen steigenden Bedarf an Strom aus Windkraft und Bio-masse hin, um die Umstellung auf Elektromobilität zu realisieren. Davon kann das Land profitieren.

2.2.2 Reaktion auf Bedürfniswandel

These 4: Wenn die Verkehrswende gelingen soll, müssen die Interessen der Mobilitätsnutzer konsequent in den Mittelpunkt gerückt werden.

Eine erfolgreiche Verkehrswende muss sich konsequent an den Bedürfnissen der Nutzer ausrichten. Und die verändern sich radikal. 92% der Befragten gehen davon aus, dass es zukünftig zuerst auf Flexibilität ankommt. Das fordert vor allem den ÖPNV heraus, der sich nach Ansicht von 98% als moderner Mobilitätsdienstleister neu erfinden muss.

These 5: Neue Mobilitätsmuster dürfen nicht länger durch veraltete Infrastrukturen und eine einseitige Verkehrspolitik ausgebremst werden.

Wenn die Bedürfnisse sich wandeln, stoßen auch die bestehenden Infrastrukturen an ihre Grenzen. 82% der Studienteilnehmer sind skeptisch, dass die Entwicklung bedürfnisorientierter Mobilität auf Basis der bestehenden Infrastrukturen möglich sein wird. Es wird künftig neben dem Erhalt auch um eine Anpassung von Verkehrssystemen gehen.

These 6: Eine zukunftsfähige Mobilität muss flexibler, individueller und vor allem digitaler werden.

„Flexibilität“ lautet die Kernforderung zukunftsfähiger Mobilität. Mit der Digitalisierung werden die Nutzer in die Lage versetzt, die Mobilität nach ihren Bedürfnissen zu planen und Verkehrsträger nach Bedarf zu kombinieren und zu variieren. Intermodalität ist nach Ansicht von 87% der Experten der Schlüssel zur Mobilität der Zukunft. Digitale Plattformen sind nach Auffassung von 88% ein geeignetes Mittel, Mobilität individuell zu planen.

2.2.3 Soziale Interessenskonstellationen

These 7: Damit die Verkehrswende in Schleswig-Holstein gelingen kann, braucht sie verbindliche Ziele und eine tragfähige Strategie.

Trotz gestiegener Aufmerksamkeit für das Thema Mobilität fehlt eine gemeinsame Zielsetzung. Dabei halten 63% der Befrag-

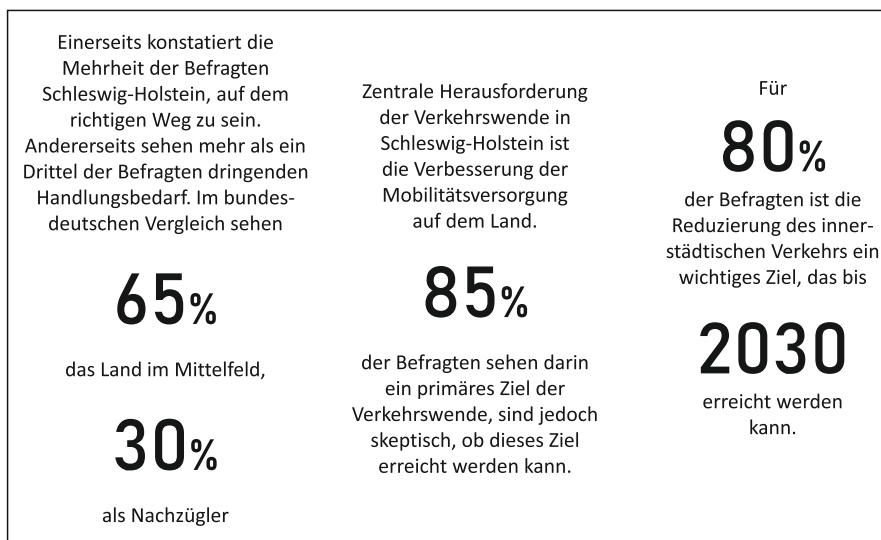


Abb. 1: Einschätzungen und Zukunftserwartungen aus der Delphi-Studie der EKSH

2.2 Thesen zur Verkehrswende in Schleswig-Holstein

Die Ergebnisse aus den zwei Befragungsrunden wurden zu insgesamt zwölf Thesen in vier Themenfeldern verdichtet und zusammengefasst. Diese werden hier

Land spürbar zu verbessern. 53% rechnen damit, dass dies nicht ohne Auto funktionieren wird. Von den Befragten wird also zukünftig eine Verkehrswende auf dem Land unter Einschluss des Autos – bzw. des MIV – gesehen.

ten ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept für essenziell, um die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit Schleswig-Holsteins si-

cherzustellen. Zudem konstatieren die Experten, dass Schleswig-Holstein bei der Realisierung der Verkehrswende hinter

seinen Möglichkeiten zurückbleibt. 84% der Befragten bemängeln dabei die Zögerlichkeit der Politik.

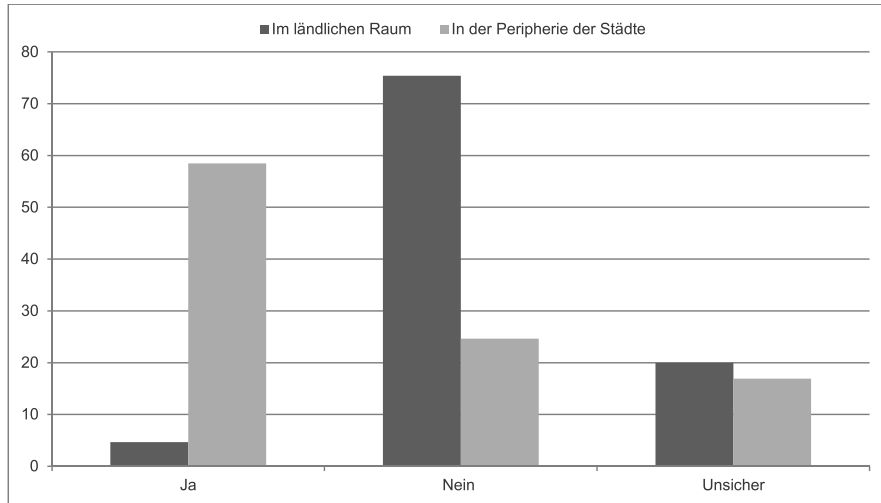


Abb. 2: Alternativen zum motorisierten Individualverkehr: Plausibilität einer Ablösung des Autos als dominantem Verkehrsträger im Stadt-Land-Vergleich (auf der vertikalen Achse sind Prozentangaben abgebildet)

These 8: Eine erfolgreiche Verkehrswende braucht eine neue Kooperationskultur zwischen den Institutionen und den politischen Willen, sie durchzusetzen.

Es gibt zahlreiche Ansätze zur Verkehrswende, denen es aber an Reichweite fehlt. Bei vielen Teilnehmern entsteht der Eindruck, dass nicht in Strukturen eingegriffen werden soll. 47% der Teilnehmer zweifeln an der Bereitschaft, notwendige planerische Eingriffe in autogerechte Infrastrukturen vorzunehmen.

These 9: Die Mobilität der Zukunft in Schleswig-Holstein muss sozial verantwortlich gestaltet werden.

Die Mehrheit der Befragten rechnet mit zukünftig steigenden Mobilitätskosten. 43% der Teilnehmer gehen davon aus, dass zu stark steigende Kosten die Verkehrswende gefährden. Es gilt also, die Verkehrswende möglichst sozialverträglich zu gestalten.

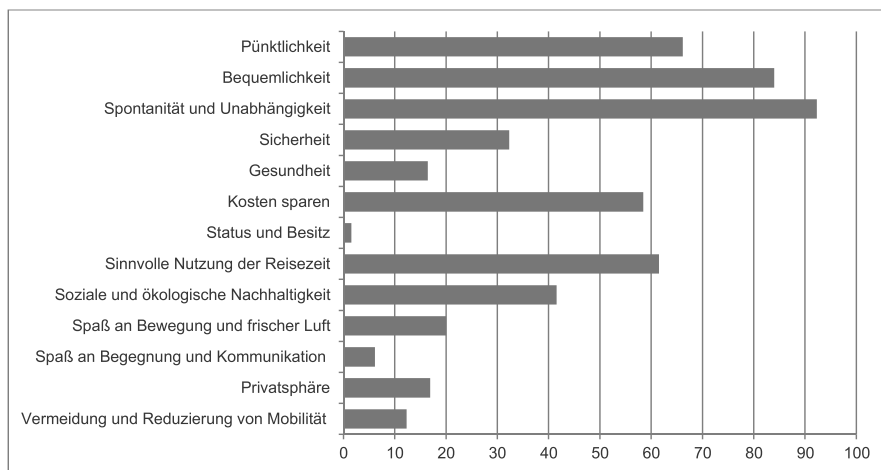


Abb. 3: Wandel der Mobilitätsbedürfnisse: Bedeutung verschiedener Mobilitätsaspekte für zukünftige Nutzer (Mehrfachnennungen möglich, auf der horizontalen Achse ist die Anzahl der Nennungen abgebildet)

2.2.4 Verkehrswende als Wachstums- und Innovationstreiber

These 10: Das Gelingen der Verkehrswende ist für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Schleswig-Holsteins von elementarer Bedeutung.

Die Wirtschaft hat ein besonderes Interesse an einer erfolgreichen Verkehrswende. Für 69% sind wirtschaftliche Erwägungen ein treibender Faktor, nach ihrer Einschätzung profitieren sowohl Transport und Logistik als auch der Tourismus erheblich davon, wenn die Verkehrswende hierzulande gelingt.

These 11: Die Verkehrswende braucht Experimentierräume für die Entwicklung und Erprobung wegweisender Innovationen.

Strikte Regulierungen und Vorgaben hemmen die Innovationen im Verkehrssektor, die für das Gelingen der Verkehrswende nötig sind. 91% der Experten fordern mehr Experimentierräume und größere regulatorische Freiheit zur Entwicklung innovativer Lösungen im Verkehrssektor.

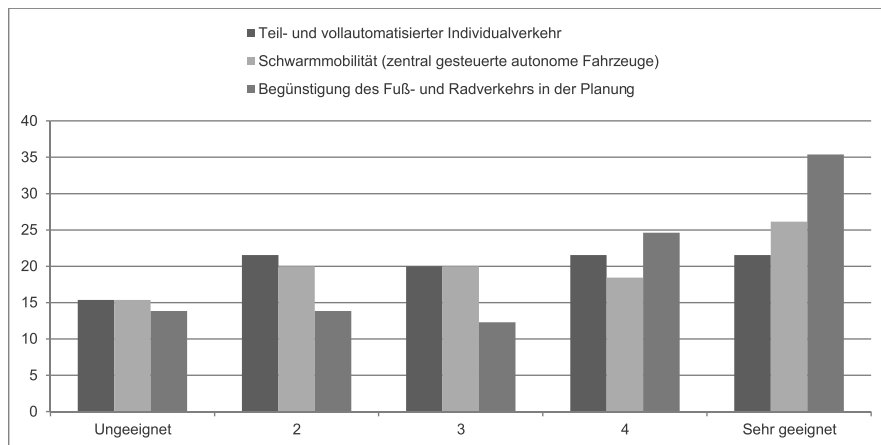


Abb. 4: Soziale Mobilitätsfolgen: Geeignete Lösungsansätze zur Verringerung der sozialen Folgewirkungen (auf der vertikalen Achse sind die Prozentzahlen abgebildet)

These 12: Innovationen im Mobilitätssektor brauchen neue Akteure mit frischen Ideen und Geschäftsmodellen.

Immer neue Akteure wollen sich im Innovationsfeld Mobilität mit neuen Produkten und Geschäftsmodellen positionieren. 78% der Experten gehen davon aus, dass vor allem die globalen Tech-Konzerne auf den Markt drängen werden, um die Verkehrswende in Schleswig-Holstein zu gestalten. Hier sind die regionalen Unternehmen gefordert.

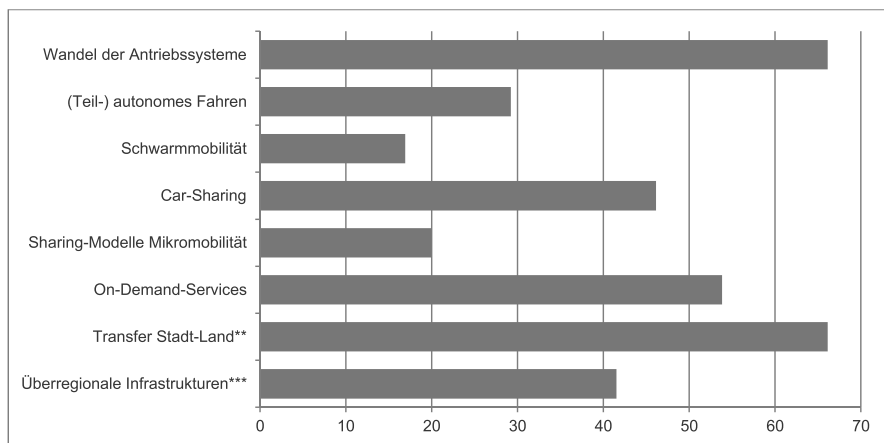


Abb. 5: Chancen der Verkehrswende für die wirtschaftliche Entwicklung in Schleswig-Holstein: Einzelaspekte (Mehrfachnennungen möglich, auf der horizontalen Achse ist die Anzahl der Nennungen abgebildet)

** Organisation des Übergangs zwischen Stadt & Land (z.B. Park-and-Ride-Services)

*** Optimierung überregionaler Verkehrsinfrastrukturen

3 Ausblick: Einladung zur Fortführung der Diskussion

Gemäß dem Grundanliegen der EKSH, über die Studie einen Diskussionsprozess im Hinblick auf eine klimafreundliche Verkehrswende in Schleswig-Holstein anzuregen, wurden die Ergebnisse dem Kreis der eingeladenen Expertinnen und Experten präsentiert und durch Vorträge von Christian Hochfeld, dem Direktor und Geschäftsführer der Agora Verkehrswende auf Bundesebene sowie der schleswig-holsteinischen Bundestagsabgeordneten Ingrid Nestle, ehemals Energiestaatssekretärin in der vorherigen Landesregierung, in einen weiteren Kontext gestellt. Die gut besuchte Veranstaltung in Kiel am 28. August 2018 sollte aber zugleich der

Weiterentwicklung der präsentierten Ideen dienen. So wurden an drei Thementischen zu den Bereichen „Verkehrswende in ländlichen Regionen“, „Neue Mobilitätsmuster“ und „Innovationsfeld Mobilität und Verkehr“ Herausforderungen, Chancen und Handlungsoptionen diskutiert. Die Ergebnisse dieser moderierten Diskussionsrunden gingen in eine „Metro-Map zur Verkehrswende Schleswig-Holstein“ ein. In Form eines Liniennetzes, wie er von Verkehrsunternehmen bekannt ist, wurden so die Ideen und Diskussionsverläufe abgebildet. Das Liniennetz und die Ideenlandschaft sind unter verkehrswende.sh einsehbar. Besonders häufig „angefahrene Bahnhöfe“ bei diesen Diskussionsrunden waren z.B.



Abb. 6: Die Ergebnispräsentation der EKSH am 28. August 2018 - hier Stefan Sievers beim Vortrag - bildete zugleich den Auftakt für die Fortsetzung der Verkehrswende-Diskussion

- Digitalisierung als Chance nutzen,
- Bedarfsgerechte moderne Infrastrukturen,
- Nutzerbedürfnisse besser verstehen,
- Neue Bedürfnisse und Gewohnheiten setzen sich durch.

Auch der politische Wille zur Verkehrswende wurde angemahnt, ebenso ein „ÖPNV on demand“, das Schaffen von Vorbildern und Leuchtturmprojekten sowie die Verbindung zu lokalen Energiekreisläufen. Dass das Thema Nachhaltigkeit auch auf dem Verkehrssektor an Bedeutung gewinnt, wurde angenommen und gefordert, bei Bedarf auch rechtliche Regelungen anzupassen oder zu lockern.

Die Metro-Map inklusive der o.g. Thesen liegt auch in gedruckter Form vor und kann in begrenzter Stückzahl bei der EKSH angefordert werden. Sie bietet eine gute Startbasis für die Ideenfindung, etwa, wenn es um Förderaufrufe zu neuen Mobilitätsangeboten – etwa die aktuelle BULE-Ausschreibung zu innovativen Mobilitätsangeboten für das Land des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (s. Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, www.ble.de) – geht. Auch die EKSH selbst wird sich nicht mit dem erfolgreichen Abschluss der Delphistudie und dem in den Metro-Maps vertieften Diskussionsstand zur Verkehrswende in Schleswig-Holstein begnügen. Vielmehr ist geplant, die klimafreundliche Mobilität in unserem Bundesland – etwa durch Förderung beispielhafter Projekte und entsprechender Forschung – und darüber hinaus im Kontakt auf Bundesebene zur Agora Verkehrswende auch aktiv weiter zu befördern.

4 Referenzen

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Berlin, im Internet unter <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mit-der-verkehrswende-die-mobilitaet-von-morgen-sichern/>, einges. am 15.01.2019.

Landesregierung Schleswig-Holstein (2018). Energiewende und Klimaschutz in Schleswig-Holstein - Ziele, Maßnahmen und Monitoring 2018. Kiel: Bericht der Landesregierung, <https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/K/klimaschutz/energiewendeKlimaschutzberichte.html;jsessionid=56E47A03AB72F5492F3A5EE1F82710E#doc1870288bodyText1>, einges. am 15.01.2019.

<https://www.ble.de/DE/Projektfoerderung/Foerderungen-Auftraege/Kompetenzzentrum-Laendliche-Entwicklung/LandMobil.html?nn=8903534>, einges. am 15.01.2019.

<https://www.verkehrswende.sh/>, einges. am 15.01.2019.

Elektrobürgermobil im Amtsbereich Lütjenburg-Ost - Wie entsteht ein E-Carsharing-Modell mit fünf Gemeinden?

Birgitta Ford, Bürgermeisterin der Gemeinde Helmstorf

Die Gemeinde Helmstorf ist eine typische Landgemeinde, entstanden aus einem ehemaligen Gutsbezirk, mit einer Flächenausdehnung über 1.100 ha und nur wenigen Einwohnern, z.Zt. 310. Die meisten Einwohner leben in dem kleinen Dorf Kühren (240 Ew), die übrigen im Außenbereich. Das Dorf Kühren hat keine Schule, keinen Kindergarten, keinen „Tante Emma“-Laden mehr. Die Stadt Lütjenburg, 3km entfernt, ist komplettes Grundversorgungszentrum für alle umliegenden 14 Landgemeinden des Amtsbereichs Lütjenburg. Wie ist *unser* „Dörpsmobil-Modell“ entstanden? Natürlich gab es wie immer einen Auslöser. Unser Dorf Kühren ist ziemlich überaltert. Im Jahr 2015 meldete eine 86-jährige Mitbürgerin ihr Auto ab und

plante, nur noch mit dem Bus ihre Einkaufstouren zu erledigen. Ihre Tochter, weit entfernt in Bayern lebend, wollte sie dabei unterstützen. Nach dem Studieren des Fahrplans des örtlichen ÖPNV schrieb sie empört eine Email an die Bürgermeisterin mit der Frage: „Gibt es denn bei Ihnen keinen Bürgerbus“?! Bürgerbusse? Ja, was in anderen Bundesländern zu der damaligen Zeit schon gängige Praxis war, war und ist in Schleswig-Holstein immer noch in einem Entstehungsprozess. Auf jeden Fall schob die Frage danach in unserer Gemeinde etwas an. Der Schwerpunkt der Gedanken drehte sich aber vor allem um die Frage der Mobilität unserer immer älter werdenden Bevölkerung.

Bei der Beschäftigung mit der Busanbindung nach Lütjenburg stellten wir fest: Die Linie 313 verbindet vier Gemeinden (Kirchnüchel, Kletkamp, Högsdorf, Helmstorf) mit der Stadt Lütjenburg. Aber der Fahrplan ist nahezu vollständig ausgelegt auf die Bedürfnisse des Schülertransports: An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen existiert kein Busverkehr, in den Ferien nur eingeschränkt 3 Mal pro Tag. Zudem führt die Buslinie nicht über den zentralen Marktplatz, hier sind jedoch Banken, Apotheken und Ärzte etc. angesiedelt. Die ausgewiesenen Haltestellen sind weit entfernt und der Fußweg zum Markt führt bergauf und teilweise über Kopfsteinpflaster. Das ist keine annehmbare Situation für ältere, teilweise gehbehinderte Menschen, schon gar nicht mit Einkaufstüten. Außerdem wohnen einige unserer älteren Einwohner im Außenbereich, weit entfernt von jeglicher Busanbindung. Es bestand also dringender Handlungsbedarf.

Natürlich haben wir uns mit den schon laufenden Bürgerbus-Modellen beschäftigt, z.B. „Hüttis Marktbus“, der „Bürgerbus Ladelund“, auch der „Bürgerbus Malente“ war ja gerade im Entstehen. Jedoch erschien uns der Gestaltungsprozess mit Vereinsgründung und Lizenzierung



Alle
CO₂-Emissionen
der Region online
im Blick

Beratung
und Lösungen
für eine bessere
CO₂-Bilanz

Für
Kommunen

Raus aus der Grauzone mit dem Klima-Navi

Verbessern Sie mit unseren Lösungen
die CO₂-Bilanz vor Ort

www.klima-navi.de



Energielösungen für den Norden



mer noch als Fahrer dabei. In den vier zusammenhängenden Gemeinden wurden Senioren gezielt angesprochen, dann wurde ein Wochentag (Markttag in Lütjensee) festgelegt und viele Flyer in Briefkästen verteilt, in denen informiert und um telefonische Anmeldung gebeten wurde. Gleich beim ersten Mal hatte das „Seniorenmobil“ (so der damalige Name) vier Mitfahrerinnen und im Laufe der Testphase erweiterte sich die Mitfahrerkandidatenliste auf 12 Personen. Tatsächlich zeigte die Mund-zu-Mund-Propaganda den größten Effekt. Denn es gibt auch viele, die sich scheuen, Hilfe in Anspruch zu nehmen. Gerade Ältere, die sich bereits zurückgezogen haben, sind schwer zu erreichen und mussten erst ermuntert werden.

Während der Testphase waren die Rückmeldungen der ausschließlich weiblichen

Personen durch die örtlichen Verkehrsbetriebe sehr kompliziert und vor allem sehr zeitaufwendig. Mein Leitgedanke ist grundsätzlich: Projektideen müssen so einfach, kostengünstig und zeitnah wie möglich umgesetzt werden. Doch meine jetzt schon 10-jährige Erfahrung als Bürgermeisterin zeigt immer wieder, dass die Bürokratie uns große Geduldsproben abverlangt. Ein einfaches, ja kleines Bürgerbus-Projekt musste her!

In einer unserer Amtsgemeinden hatte die Kirchengemeinde Giekau für ihre älteren Kirchenmitglieder einen wöchentlichen Einkaufs-Fahrdienst mit einem 8-sitzigen Kirchenbus eingerichtet. Diese Idee erschien praktikabel und übertragbar auf die vier Gemeinden, die durch die Buslinie 313 verbunden sind. In den folgenden Gesprächen mit Bürgermeistern und Gemeindevertretern der Nachbargemeinden wurde die Idee sofort unterstützt. Es war von Anfang an klar, dass es um ein preisgünstiges Mobilitätsangebot für die älteren Mitbürger gehen sollte, die kein eigenes Auto zur Verfügung haben oder so bewegungs-eingeschränkt sind, dass der Bus für sie nicht mehr in Frage kommt. Die Preise für eine einfache Taxifahrt nach Lütjensee betragen - je nach Entfernung - bis zu 30 Euro. Welcher Rentner-Geldbeutel kann sich das regelmäßig erlauben?

Doch zunächst galt es, den rechtlichen Rahmen und auch den Bedarf zu analysieren. Die örtlichen Verkehrsbetriebe waren natürlich nicht begeistert von unserer Idee, einen regelmäßigen Seniorenfahrdienst einzurichten. Sie befürchteten die Konkurrenz und interpretierten unser Vorhaben als „genehmigungspflichtigen Linienverkehr“ nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Die Verkehrsaufsicht des Kreises Plön gab dann die beruhigende Auskunft: Es geht auch außerhalb des PBefG, wenn einige Bedingun-



gen eingehalten werden. Es gilt die Freistellungsverordnung, wenn der Fahrdienst unentgeltlich mit ehrenamtlichen Fahrern ausgeführt wird. Die Fahrer brauchen keinen Personenbeförderungsschein, sollten jedoch durch eine ärztliche Bescheinigung nachweisen, dass sie körperlich und geistig gesund sind. Nach der Freistellungsverordnung wird die Anzahl der Mitfahrer allerdings beschränkt auf fünf Personen.

Nachdem der rechtliche Rahmen abgesteckt war, ging es darum, eine Testphase durchzuführen. Als großes Glück erwies sich, dass ein Gemeindevertreter der Gemeinde Helmstorf Inhaber eines Autohauses in Lütjensee ist. Im Oktober 2015 stellte er uns für acht Wochen ein 7-sitziges Vorfahrerfahrzeug zur Verfügung. Der erste ehrenamtliche Fahrer war der Ehemann der Bürgermeisterin, heute im-

Mitfahrerinnen nur positiv. Die Fahrgäste wurden zuhause abgeholt, zu ihrem Wunschziel in Lütjensee gefahren und nach ca. ein bis zwei Stunden (je nach Absprache) wieder zurückgebracht. Der wöchentliche Fahrdienst wurde nicht nur zum Einkaufen, sondern auch für Arzt-, Fußpflege-, Friseurtermine o.ä. genutzt. Außerdem entwickelte sich daraus eine Art „Soziales Event“, denn das gemeinsame Klönen im Auto und im Café kurz vor der Rückfahrt wurde sehr genossen. Der verlässliche Dienst, aber auch das Tragen der Einkaufstüten bis zur Haustür, wurde gerne mit einer kleinen Spende belohnt. Nach der Testphase war klar, dass es weitergehen muss. Das große Ziel war natürlich, ein eigenes „Kommunalfahrzeug“ anzuschaffen, doch um keine Unterbrechung zu haben und um in Ruhe planen zu können, haben wir 2016 einmal in der

Woche das „Sozialmobil“ aus Lütjenburg, ein Dieselfahrzeug, gegen eine Gebühr von 25 Euro pro Tag ausgeliehen. Alle vier beteiligten Gemeinden, die Stadt Lütjenburg sowie zahlreiche private Sponder haben sich finanziell beteiligt.

Wie kamen wir zu einem eigenen Auto?

Das „Sozialmobil“ sollte vorrangig den Vereinen und Verbänden zur Verfügung stehen, so hatten wir vor allem in den Ferienzeiten immer wieder das Nachsehen und es kam zu Unterbrechungen in unserem Serviceangebot. Doch die große Nachfrage blieb. Die Nachbargemeinden unterstützten zwar den sozialen Gedanken, jedoch nicht so sehr die finanzielle Beteiligung an einem eigenen Fahrzeug. Anfang 2016 auf dem Workshop „Klima- und Energiewerkstatt“ der Energiebürger SH in Lütjenburg entstand beim Thema „Neue Mobilitätsformen- wir fahren zusammen“ dann die entscheidende Idee – die Beschaffung eines Elektroautos! Die überzeugenden Argumente waren klar. Ein Elektroauto ist umweltschonend und die maximal benötigte Reichweite für den Fahrdienst beträgt ca. 70 km. Die Betriebskosten sind gering und je öfter das Fahrzeug eingesetzt werden kann, desto mehr kann auch für den Klimaschutz in unseren Gemeinden erreicht werden. Hinzu kam, dass die anwesende Regionalmanagerin der Aktivregion Ostseeküste Melanie Prigge die Hoffnung auf eine Finanzierung durch Fördermittel über die Aktivregion mit der Höchstquote von 65% weckte.

Der Gedanke, über Fördermittel das Elektroauto zum größten Teil zu finanzieren, war neu und auch verlockend. Die Gemeinde Helmstorf hatte bis zu dem Zeitpunkt noch keine sinnvolle und lohnende Projektidee für eine Förderung durch die Aktivregion zustande gebracht, das war die Chance. Der Plan, ein Elektroauto zu leasen, musste aber fallengelassen werden, nur der Fahrzeugkauf war förderfähig. Die Vorstellung der Projektidee „Elektro-Bürgermobil im Amtsbereich Lütjenburg-Ost“ im Arbeitskreis Daseinsfürsorge wurde zu 100 % unterstützt und es fanden sich zwei weitere Gemeinden als interessierte Mitstreiter, die Gemeinden Hohwacht und Blekendorf. Damit ging der Wunsch, mindestens fünf Gemeinden zu beteiligen, um unnötige Standzeiten zu vermeiden und für eine gute Auslastung des Kommunalfahrzeugs zu sorgen, in Erfüllung. Der Projektantrag wurde modifiziert, die Gemeinde Helmstorf blieb der offizielle Antragsteller, als Kooperationsgemeinden schlossen sich Hohwacht, Blekendorf, Högdsdorf und Kletkamp an. Für mich als Neuling war das Antragsverfahren für LPLR LEADER Mittel über die Aktivregion Ostseeküste eine große Herausforderung. Ohne die Unterstützung der Regionalmanagerin hätte ich den

bürokratischen Aufwand nur mit Mühe bewältigen können. Wie gut, dass mir als Pensionärin viel Zeit zur Verfügung steht für die Aufgaben als ehrenamtliche Bürgermeisterin!

Parallel dazu wurde auch ein Förderantrag beim Kreis Plön gestellt und das zuständige Entscheidungsgremium befürwortete einstimmig eine Bezuschussung des Elektro-Bürgermobils in Höhe von max. 3.834 Euro. Das war dann eine kleine Entschädigung dafür, dass es für ein *kommunales* Elektrofahrzeug keine Prämie über die BAFA gibt.

Im November 2016 wurde der Projektantrag durch die Mitgliederversammlung der Aktivregion Ostseeküste genehmigt. Die Gemeinden Högdsdorf und Kletkamp waren bis dato keine Mitgliedsgemeinden, hatten aber im Laufe des Jahres ebenfalls den Beschluss gefasst beizutreten. Das hört sich einfach an, war es aber im Endeffekt nicht.

Während eines Energiestammtisches kam zudem die Idee, sich mit unserem Projekt bei der *Energieolympiade* zu bewerben, organisiert durch die EKSH - Gesellschaft für Energie- und Klimaschutz Schleswig-Holstein.

Im Januar 2017 wurde unser Förderantrag im LLUR bearbeitet. Das zuständige Fachreferat des MELUND schaltete sich ein und merkte an, dass sich durch die Aufnahme der beiden Gemeinden Högdsdorf und Kletkamp die Gebietskulisse der Aktivregion Ostseeküste ändern würde und auch die IES angepasst werden müsse. Das würde eine formelle Untersuchung (SWOT-Analyse) nach sich ziehen, in der nachgewiesen werden müsse, dass die beiden Gemeinden eine ähnliche Ausgangslage sowie ähnliche Ziele wie die restlichen Gemeinden der Aktivregion haben.

Wir haben stundenlang diskutiert. Eigentlich stand das Gesamtprojekt schon vor dem Aus, denn diese zusätzliche Unter-

suchung war mit Kosten von 3.500 Euro (schon ermäßigt) für die beiden Gemeinden veranschlagt. Doch unser *Seniorenmobil* Fahrdienst mit dem geliehenen Fahrzeug lief parallel weiter und wurde immer noch sehr gut angenommen. Wir entschieden uns für folgende Variante: *Bewilligung für zunächst 3 Gemeinden, dann darf das Bürgermobil die Gemeinden Högdsdorf und Kletkamp zunächst nicht anfahren (Nachweis durch ein Fahrtenbuch). Nach Aufnahme der beiden Gemeinden in die Aktivregion Ostseeküste kann das Angebot auf die Gemeinden ausgedehnt werden und das Fahrtenbuch kann entfallen. Die Gemeinden Högdsdorf und Kletkamp geben den Auftrag für eine SWOT-Analyse und Anpassung der IES der Aktivregion Ostseeküste.*

Die Entscheidung lief unter der Rubrik „Wer A sagt, muss auch B sagen“, nur war uns zu dem Zeitpunkt noch nicht klar, dass B gleichbedeutend war mit nicht endend wollender Bürokratie.

An der Ausschreibung für ein Elektrofahrzeug mit mindestens sechs Sitzen hatte sich nur eine Firma beteiligt. Nach Zusendung des Bewilligungsbescheides wurde das Fahrzeug, ein Nissan E-NV200, bestellt. Das Fahrzeug sollte rund 34.000 Euro kosten, einschließlich Winterräder und Dachträger mit Transportbox. Nach Abzug der Fördermittel blieb noch ein Eigenbetrag von 11.625 Euro, für jede Gemeinde 2.325 Euro.

Weiterhin wurden 10 Firmen aus den beteiligten Gemeinden als Sponsoren gesucht und gefunden, um über Werbefolien auf dem Fahrzeug die zukünftigen laufenden Kosten wie Wartung, Versicherung und Energiekosten abzudecken. Das war kein Problem.

Im März 2017 kam die Nachricht von der EKSH, dass unser Projekt bei der „Energieolympiade“ nominiert wurde für den



Themenpreis „E-Mobilität“. Das war eine freudige Nachricht.

Tatsächlich fielen die Auslieferung des Fahrzeugs und die Preisverleihung am 31. Mai 2017 zusammen. Wir konnten uns über den 3. Platz mit einem Preisgeld von 5.000 Euro und das neue Fahrzeug freuen. Das Geld wurde sofort investiert in den Stellplatz und eine Ladestation mit 22 kw Leistung, direkt an unserem Feuerwehrhaus in Kühren. Optimales Timing.

Direkt nach der Einweihungsfeier starteten wir mit der Organisation. Jede Gemeinde hat an einem festen Wochentag Zugriff auf das Elektrobürgermobil. Der Schlüssel ist in einem Schlüsseltresor hinterlegt. Jede Gemeinde hat ihre eigenen drei bis vier ehrenamtlichen Fahrer und regelt die Buchung der Mitfahrer selbst. Am Wochenende steht das Fahrzeug den Vereinen und Verbänden zur Verfügung.

Ein großer Wermutstropfen war aber, dass wir die Gemeinden Högisdorf und Klet-

kamp bis zu ihrer endgültigen Aufnahme in die Aktivregion Ostseeküste nicht mit einbeziehen, noch nicht einmal anfahren durften (Nachweis durch Fahrtenbuch). Wir gerieten in Erklärungsnot gegenüber den bisherigen Mitfahrerinnen, hofften aber, dass das Aufnahmeverfahren bis zum Ende des Jahres 2017 abgeschlossen sein würde. Das war leider nicht der Fall. Wir konnten es kaum glauben, aber es dauerte bis zum Mai 2018 und war für uns alle eine weitere Erfahrung mit bürokratischen Hürden!

Jetzt läuft unser Gemeinde-Carsharingmodell sehr gut. Das Fahrzeug hat 2018 rd. 6.000 km zurückgelegt. Man braucht einen Koordinator/ Hauptkümmerer, das ist bei uns die Gemeinde Helmstorf, die ja auch Halter des Fahrzeugs ist. Das Klimaschutzkonzept ist gelungen, wir fahren mit Strom, laden Ökostrom und in diesem Jahr wird auf dem Dach des Feuerwehrhauses eine kleine PV-Anlage montiert,

die das Elektroauto speisen kann, teilfinanziert über das KLIKOM-Förderprogramm der EKSH. Unsere kleine Gemeinde mit einer verhältnismäßigen jungen Gemeindevertretung hat sich als wahre „Zukunftswerkstatt“ erwiesen!

Wenn Sie zum „Team der Kümmerer“ gehören und als Bürgermeister/in oder Gemeindevertreter/in einer kleinen Gemeinde ein ähnliches Projekt auf die Beine stellen wollen, packen Sie es an. Es lohnt sich!!

Dabei hilft Ihnen der Leitfaden „Dörpsmobil SH- Wir bewegen das Dorf!“ der Akademie für Ländliche Räume mit allen nötigen Informationen.

Kontakt: Birgitta Ford
Bürgermeisterin der Gemeinde Helmstorf
Tel. 04381/8708
birgittaford@t-online.de
www.gemeinde-helmstorf.de

Kommunaler Klimaschutz in Schleswig-Holstein

– mit Klimaschutzkonzepten und Klimaschutzmanagern Fördergelder akquirieren und Projekte umsetzen

- Erfolgsbeispiele aus dem Amt Büchen

Dr. Maria Hagemeyer-Klose, Klimaschutzmanagerin

1. Einführung

Der Beitrag zeigt erfolgreiche Klimaschutzprojekte aus der Klimaschutzregion Büchen sowie die Aufgaben eines kommunalen Klimaschutzmanagements. Präsentiert werden Projekte aus den Handlungsfeldern „Regenerative Energie“, „Energieeffizienz und Energieeinsparung“, „Nachhaltige Mobilität“ sowie „Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit“. Vorgestellt werden u.a. die Mobilitätsdrehscheibe Büchen oder der interaktive Webatlas sowie Projekte aus den kommunalen Liegenschaften. Die Beispiele präsentieren ein buntes Bild vom Klimaschutz und damit die Vielfalt an Möglichkeiten, sich in der Kommune für den Klimaschutz zu engagieren. Der Beitrag lädt damit zum Nachahmen ein und zeigt, dass Klimaschutz und Klimaschutzmanagement auch finanzielle Vorteile für die Kommunen haben.

2. Klimaschutzkonzepte und Klimaschutzmanagement in der Praxis

Klimaschutzkonzepte bilden die Grundlage der Arbeit der Klimaschutzmanagerinnen und -manager. Sie wurden bisher meist vor Einrichtung des aktiven Klimaschutzmanagements von externen Dienstleistern (Planungsbüros) erarbeitet unter Einbeziehung lokaler Akteure wie Kommunalpolitik, Verwaltung, Vereine, Verbände, Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen. Die Klimaschutzkonzepte stellen die Ausgangssituation dar und darauf aufbauend die Klimaschutzpotenziale für ihren räumlichen Geltungsbereich. In verschiedenen Handlungsfeldern werden dazu Maßnahmen vorgeschlagen und priorisiert, mit deren Umsetzung die Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Die Erarbeitung der Klimaschutzkonzepte wird durch den Bund mittels der Kommunalrichtlinie gefördert. Ebenso wird die

Einstellung einer/s Klimaschutzmanagerin/-managers durch die Kommunalrichtlinie gefördert, die/ der dann aktiv die Umsetzung des Klimaschutzkonzepts begleiten kann. Ziel der Förderung ist die Initialisierung und spätere Verstetigung von Klimaschutzengagement in den Kommunen.

Auch im Amt Büchen wurde bereits im Jahr 2014 das integrierte Klimaschutzkonzept erarbeitet. Nach einer längeren Antragsphase für die Stelle der/s Klimaschutzmanagerin/-managers konnte im Dezember 2015 die Einrichtung des aktiven Klimaschutzmanagements erfolgen. Das Amt Büchen besteht aus 15 Gemeinden unterschiedlicher Größe, die durch die geschäftsführende Gemeinde Büchen mitverwaltet werden. Das integrierte Klimaschutzkonzept des Amtes Büchen bezieht neben den 15 Gemeinden auch die Schulverbände mit in die Betrachtung ein. Ebenso wie andere Klimaschutzkonzepte integriert es die Handlungsfelder „regenerative Energieerzeugung“, „Energieeffizienz“ und „Mobilität“ und zeigt z.B. Potenziale und Maßnahmen auf für die kommunalen Liegenschaften, für Privathaushalte und Unternehmen und die Förderung nachhaltiger Mobilität in den Bereichen Elektromobilität, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) oder Radverkehr. Besonders wichtig ist zudem die begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

2.1 Aufgaben einer/s Klimaschutzmanagerin/-managers

Die Aufgaben von Klimaschutzmanagerinnen und -managern sind vielfältig und es müssen viele verschiedene Bereiche und Akteure zusammengeführt werden,

um erfolgreich Klimaschutz vor Ort umzusetzen. Eine der zentralen Aufgaben ist die Begleitung und Koordinierung der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts – es braucht dafür einen engagierten und aktiven Kümmerer! Klimaschutzmanagerinnen/-manager sind Ansprechpartner für „Initialberatungen“ zu Möglichkeiten im Klimaschutz und zu möglichen Fördermitteln und dies nicht nur für Verwaltung und Kommunalpolitik, sondern ebenso für ansässige Unternehmen sowie für Bürgerinnen und Bürger. Sie begleiten kommunale Bau- und Sanierungsprojekte, z.B. über eine Prüfung der Versorgung mit erneuerbaren Energien, Maßnahmen zur Energieeffizienz oder den langfristigen Aufbau eines Energiemanagements. Auch die Entwicklung und Begleitung nachhaltiger Mobilitätskonzepte gehört zu den Verantwortlichkeiten. Ebenso ist ein wichtiges Aufgabenfeld die Öffentlichkeitsarbeit. Hierunter fallen die Organisation von Veranstaltungen und Kampagnen, das Entwickeln von Informationsmaterial wie Broschüren und Flyer und die Betreuung von Webseiten (vgl. Abb 1). Und selbstverständlich gehört die Akquirierung von Fördermitteln zum Arbeitsgebiet. Häufig ist es der Fall, dass die Höhe der Fördermittel, die Klimaschutzmanagerinnen und -manager einwerben, allein schon ausreicht, die Stelle des Klimaschutzmanagers für die Kommunen zu finanzieren und damit weitreichende weitere Vorteile für die Kommunen entstehen.

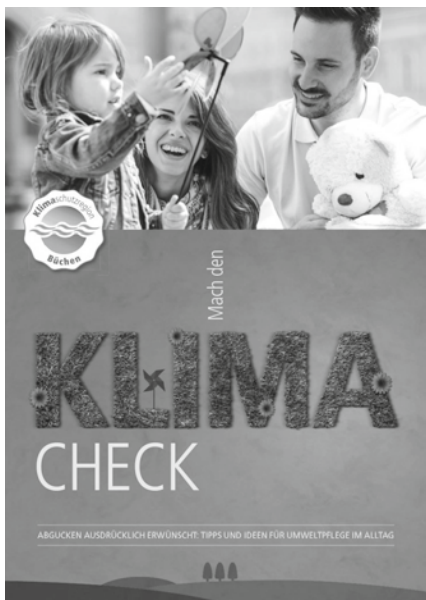


Abb. 1: Broschüre „Mach den Klimacheck“ für das Amt Büchen

2.2 Herausforderungen und Erfolgsfaktoren für kommunalen Klimaschutz

Erfolgreicher Klimaschutz vor Ort hängt von vielen Faktoren ab und sieht sich di-

versen Herausforderungen und Hürden gegenüber. Zum einen ist Klimaschutz in der Verwaltung, der Kommunalpolitik sowie in der lokalen Wirtschaft sowie der Bevölkerung oft nur ein Thema unter vielen. Je nachdem, wo die Prioritäten gesetzt werden, hat Klimaschutz einen höheren oder niedrigeren Stellenwert in den Kommunen, da Klimaschutz nach wie vor nicht als Pflichtaufgabe der Kommunen etabliert wurde. So setzt die Orts-/Stadtentwicklung nach wie vor häufig noch andere Prioritäten, so dass das Klimaschutz-Engagement nicht ausreicht, die selbst gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen. Zudem gibt es im Klimaschutz ein breites, äußerst heterogenes Akteursfeld, das in die Umsetzung von Projekten eingebunden und motiviert werden soll. Hier sind daher Kommunikationsstärke und das Eindringen in viele verschiedene Bereiche erforderlich. Oft verfügen Klimaschutzmanagerinnen/-manager über ein begrenztes Budget, insbesondere für investive Maßnahmen, jedoch stehen hierfür viele Fördermöglichkeiten zur Verfügung, die genutzt werden können, jedoch den Zeitraum für die praktische Umsetzung häufig deutlich verlängern, da die Antragstellung zeitaufwendig ist und mit dem Ausführen der Maßnahmen i.d.R. bis zum Bewilligungsbescheid abgewartet werden muss. Zudem ist die gesamte Förderkulisse z.T. auch unübersichtlich und aktuelle Neuerungen müssen berücksichtigt werden. Da Klimaschutzmanagerinnen/-manager sich in der Förderkulisse auskennen, sind sie oft Förderlotsen für die Kommunen. Die langen Antragszeiten führen auch häufig zu einer mangelnden Kontinuität zwischen der Konzepterstellung und der aktiven Umsetzung. Akteure müssen neu kontaktiert und motiviert werden, Haushaltsmittel müssen eingestellt und konkrete Maßnahmen detailliert geplant werden.

Ein Erfolgsfaktor für Klimaschutz in den Kommunen sind aufgeschlossene, aktive Akteure und Entscheidungsträger und deren aktives Engagement für den Klimaschutz. Um das Aktivationsniveau für die Realisierung von Klimaschutzmaßnahmen auf einem hohen Level zu halten, sind viel Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit sowie Bewusstseins- und Akzeptanzbildung notwendig, wofür es wiederum ein sehr aktives Klimaschutzmanagement, also einen Kümmerer braucht. Denn nur lokal und gemeinsam können erfolgreich die Klimaschutzziele erreicht werden und ein Klimaschutzkonzept im Dialog und mit Transparenz umgesetzt werden nach dem Motto „Erfolg wird von den beteiligten Menschen getragen“!

3. Klimaschutz-Erfolgsbeispiele aus dem Amt Büchen

Im folgenden Kapitel werden erfolgreiche Klimaschutzprojekte aus dem Amt Bü-

chen vorgestellt, die bereits umgesetzt wurden oder sich aktuell in der Umsetzung befinden. Es ist eine exemplarische Auswahl von Beispielen, die das Engagement der Kommune aufzeigt, jedoch ist anzumerken, dass viele weitere Klimaschutzmaßnahmen bereits durchgeführt wurden oder aktuell laufen, die nicht vollumfänglich dargestellt werden können. Die Auswahl der Erfolgsbeispiele soll einen Überblick über alle Handlungsfelder des Klimaschutzkonzepts geben.

3.1 Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Büchen

Die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Büchen ist ein Millionenprojekt zur Förderung nachhaltiger, klimaschutzgerechter Mobilität mit einer Bauzeit von 2016 bis Frühjahr 2019. Insgesamt investiert die Gemeinde Büchen ca. 10 Mio. Euro in die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes.



Knapp 7 Mio. Euro kommen als Fördermittel vom Land Schleswig-Holstein. Damit ist das Projekt in Büchen eines der größten Bahnhofsprjekte im Land. In der Vision der Gemeinde Büchen ist die Mobilitätsdrehscheibe nach der Fertigstellung eine moderne, optimal ausgestattete und stark frequentierte Schnittstelle zwischen allen Verkehrsträgern mit hoher Aufenthaltsqualität und ausgezeichneter Vernetzung. Die Mobilitätsdrehscheibe leistet zudem einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz, da eine Teilverlagerung des Verkehrs auf das Fahrrad und das Pedelec/E-Bike sowie auf den ÖPNV eine Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs sowie der Treibhausgase erreicht hat.

Mit jetzigem Umsetzungsstand (vgl. Abb 2) ist bereits ein Modellprojekt entstanden, das weit über die Gemeindegrenzen hinaus wirkt. Der Ausbau zur Mobilitätsdrehscheibe ist ein zentraler Schritt hin zu einer innovativen und nachhaltigen Gestaltung von Mobilität im ländlichen Raum. Es werden eine konsequente Barrierefreiheit mit optimaler Vernetzung aller Verkehrsträger erreicht sowie Echtzeitinformationen angeboten. Die Berücksichtigung von Elektromobilität im Rad- und Autoverkehr, Sammelschließanlagen mit Schließfächern und Ladeinfrastruktur für E-Bikes/Pedelecs und die Erweiterung des Bike+Ride-Angebots durch zeitge-

mäße Radabstellanlagen mit ca. 400 Stellplätzen inklusive einer Schließanlage für Sonderfahräder und einer Fahrradreparatur-Stele vervollständigen das Projekt. Zur Förderung der Elektromobilität wird der Strom nach dem Motto „Einfach einstecken und Aufladen“ derzeit noch kostenlos angeboten.

geht es nun im Nachfolgeprojekt um eine Beratungs- und Workshopreihe, die Unternehmen aktiv bei der Entwicklung und Umsetzung von Klimaschutzprojekten unterstützt. Mehr hierzu zeigt die Webseite www.zukunft-zeigen.eu. Beide Projekte werden gefördert durch die AktivRegion Sachsenwald-Elbe.

3.2.2 STADTRADELN, Zukunftswerkstätten, Elektromobilitätskonzept, nachhaltiges Mobilitätskonzept

Seit 2014 nimmt das Amt Büchen erfolgreich jedes Jahr an der bundesweiten Kampagne teil, inklusive vom Klimaschutzmanagement organisierten Sternfahrten und Veranstaltungen. Radverkehrsförderung und nachhaltige Mobilität sind wichtige Bereiche in der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts für das Amt Büchen. Daher fanden zudem bereits zwei Zukunftswerkstätten zum Radverkehr in der Region Büchen statt. Weiterhin wurde ein Elektromobilitätskonzept für die Gemeinde Büchen sowie das Amt Büchen erarbeitet, das Hinweise zur Förderung der Elektromobilität und zum Ausbau von Ladeinfrastruktur gibt. Zudem ist das Amt Büchen Projektkoordinator für die Erarbeitung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts, das ab 2019 für die AktivRegion Sachsenwald-Elbe entwickelt wird. Für



Abb. 2: bereits fertig gestellter Bereich der Mobilitätsdrehscheibe (Bahnhofseite Lauenburger Straße)

3.2 Kampagnen

3.2.1 Zukunft Zeigen – Klima- und Umweltschutz in Unternehmen im Herzogtum Lauenburg

Das Amt Büchen fungiert als Projektkoordinator für eine Kampagne in Kooperation mit der Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft für den Kreis Herzogtum Lauenburg (WfG), sowie den Nachbarkommunen, dem Amt Hohe Elbegeest, der Stadt Geesthacht und der Stadt Schwarzenbek (vgl. Abb. 3). Im ersten Schritt wurde 2018 bereits eine Best-Practice-Broschüre und eine Wanderausstellung mit zukunftsweisenden Beispielen für Nachhaltigkeitsprojekte in Unternehmen im Kreis Herzogtum Lauenburg herausgebracht. Aufgrund des großen Erfolgs und Interesses



Abb. 4: Schulzentrum Büchen mit Photovoltaikanlage



Abb. 3: Die Initiatorinnen des Projekts Zukunft Zeigen

Büchen sollen insbesondere der Schwerpunkt Radverkehr, aber auch die Verbesserung des ÖPNV und weitere Themen im Fokus stehen. Auch für das Elektromobilitätskonzept und das nachhaltige Mobilitätskonzept konnten Fördermittel erworben werden.

3.3 Regenerative Energie und Energieeffizienz in komm. Liegenschaften

Erneuerbare Energieerzeugung sowie Effizienzmaßnahmen in den kommunalen Liegenschaften bilden eine Erfolgsgeschichte mit Zukunftspotenzial und verdeutlichen die Vorbildfunktion der Kommune. So wird regenerativer Strom von Photovoltaikanlagen auf dem Bürgerhaus und dem Schulzentrum (vgl. Abb 4) inklusive öffentlichkeitswirksamer Visualisierung erzeugt sowie auf Feuerwehrgerätehäusern, auf den Dächern vom Schwimmbad, dem Klärwerk oder der Rettungswache. Im Waldschwimmbad werden ein

Solarabsorber, Wärmerückgewinnung, Schwimmbeckenabdeckung und Nahwärme aus einem Biogas-Heizkraftwerk und einem eigenen Blockheizkraftwerk genutzt. In der gemeindlichen Wohnanlage mit 35 Wohneinheiten für den sozialen Wohnungsbau erfolgt die Bereitstellung von Raumwärme und Warmwasser mittels Geothermie. Ab 2019 soll zudem als bereits bewilligte ausgewählte Maßnahme aus dem Klimaschutzkonzept das Sportzentrum energetisch saniert werden, unter Integration von erneuerbaren Energien und Energiespeicherung.

3.4 Der interaktive Webatlas „Klimaschutzregion Büchen“

Der interaktive Webatlas „Klimaschutzregion Büchen“ (vgl. Abb. 5) macht die Aktivitäten im Klimaschutz für alle Bürgerinnen und Bürger im Amt Büchen sowie alle Interessierten sichtbar und präsentiert derzeit über 60 Klimaschutzprojekte. Durch anschauliche Icons dargestellt, zeigt der Webatlas Klimaschutz-Projekte aus den Handlungsfeldern „Regenerative Energie“, „Energieeffizienz und Energieeinsparung“, „Nachhaltige Mobilität“, „Kooperationen/ Initiativen/ Akteure“ sowie „Veranstaltungen“. Mit Klick auf die Icons öffnet sich ein Fenster, in dem das Klimaschutz-Projekt mit einer kurzen Beschreibung, Ansprechpartnern, ggf. einem Link sowie einem Bild vorgestellt wird. Dadurch werden Aktivitäten im lokalen Klimaschutz bekannt gemacht und aufgezeigt, welche Klimaschutz-Erfolge bereits erzielt wurden. Auch geplante Projekte und private und betriebliche Klimaschutzprojekte können und sollen in den Atlas aufgenommen werden, der dadurch zum Mitmachen und Nachahmen aufrufen soll. Ein begleitender Flyer informiert über das Angebot und gibt Kurztipps zu Klimaschutzmaßnahmen. Mit diesem Projekt will die Kommune mit gutem Beispiel voran gehen und transpa-



Abb. 5: Interaktiver Webatlas „Klimaschutzregion Büchen“

rent machen, wie sie sich bereits für den Klimaschutz engagiert. Der Webatlas zeigt, welche Möglichkeiten es für den Klimaschutz gibt, motiviert zur Nachahmung und entfaltet mit dem bunten Bild vom Klimaschutz eine hohe Außenwirkung. Der Internetkartendienst ist abrufbar über die Klimaschutz-Webseite des Amtes www.klimaschutzregion-buechen.de.

4. Fazit

Die Darstellung der ausgewählten Beispiele sowie der Herausforderungen und der Erfolgsfaktoren macht deutlich, dass es für erfolgreichen Klimaschutz vor Ort einen aktiven „Kümmerer“ braucht. Klimaschutzmanagerinnen und -manager haben die notwendige Ausbildung und Aufgabe, sich den Herausforderungen in den Kommunen zu stellen und erfolgreich

Klimaschutz umzusetzen. Dabei fungieren sie auch häufig als Förderlotsen für die Kommunen und finanzieren sich über eingeworbene Fördermittel quasi selbst. Kommunen profitieren von aktivem Klimaschutz auf vielfältige Weise. Erfolgreicher Klimaschutz stellt Zukunftsfähigkeit sicher, Ressourceneffizienz und der Einsatz erneuerbarer Energie erhöht die Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern und reduziert die Energiekosten. Zudem hilft sichtbarer Klimaschutz den Kommunen, ihre Vorbildfunktion gegenüber ihren Bürgerinnen und Bürgern sowie den ansässigen Unternehmen auszuüben. Gerade zur Erreichung der Klimaschutzziele bedarf es des aktiven Engagements vor Ort, welches durch die Arbeit von Klimaschutzmanagerinnen und -managern ermöglicht und gefördert wird.

Best Practice staatlich gefördert: Der Neubau der Stadtwerke Neustadt in Holstein – Ressourcen- und energieeffizient!

Janina Oest, Referentin Infrastrukturfinanzierung, KfW Bankengruppe

Der Kampf gegen den Klimawandel gehört für viele Städte und Gemeinden in Schleswig-Holstein zu den zentralen Herausforderungen. Die Stadtwerke Neu-

stadt in Holstein (SWNH) gingen beim Neubau ihres in ökologischer und ökonomischer Sicht wegweisenden Standorts mit gutem Vorbild voran – und profitierten

daher von einer Bundesförderung über die KfW.

Auch wenn die schleswig-holsteinischen Kommunen im bundesdeutschen Vergleich finanziell noch relativ gut dastehen, bleibt vielerorts nicht viel Spielraum für Investitionen in den Umwelt- und Klimaschutz. Aus gutem Grund wird daher verstärkt auf die Wirtschaftlichkeit von Investitionen geachtet. Hierbei spielen neben den zu erzielenden Einspareffekten vor allem die Umsetzungskosten eine Rolle. Dazu gehören in nicht unerheblichem Maße die Finanzierungskosten einer Investition. Genau hier setzt die KfW Bankengruppe als Förderbank des Bundes mit ihren Finanzierungsprodukten an. Durch zins-

günstige Darlehen und Zuschüsse werden Investitionsanreize gesetzt und die Wirtschaftlichkeit bestimmter Investitionen erhöht bzw. deren Amortisationszeit verkürzt. Auch der kommunale Eigenbetrieb SWNH hat für seinen zukunftsweisenden Standortneubau bestehend aus insgesamt drei Verwaltungs- und Betriebsgebäuden auf die Förderung zurückgegriffen. Der Neubau der Stadtwerke Neustadt in

Riegel-Konstruktionen in Richtung Verkehrskreisel, von dem aus das Haus A lediglich zweigeschossig erscheint. Die tragenden Brettsperrholzplatten sind mit einer Dämmung aus Holzfasernplatten sind mit einer Eichenholzfassade aus recycelten Massivholzbalken verkleidet. Die Balken wurden hierfür in Bretter und Stäbe variierender Stärke gesägt und auf einer Unterkonstruktion angebracht.

In den umlaufend angeordneten Büro-Zonen bilden modulare Holz-Beton-Verbunddecken, die rückbaubar zu einem System verbunden sind, thermisch nutzbare Potentiale. Die Decken und die tragenden Wände im Kernbereich sind in Brettsperrholzbauweise ausgeführt. Das eingeschossige Werkstattgebäude (Haus B) beherbergt verschiedene betriebseigene Werkstätten und die Meisterbüros, eine Fahrzeugwaschhalle und die Lagerflächen für Zähler und Kleinteile. Die massiven Brettsperrholzwände und die Brettsperrholzdecken bleiben auch in Haus B größtenteils unverkleidet sichtbar. Die stützenfreie Lagerhalle konnte durch eine unterspannte Brettsperrholzdecke konstruiert werden. Die Gründung der thermisch aktivierten Stahlbetonsohle erfolgte auf Schaumglasschotter, der aus Altglas hergestellt wird und somit den ressourcenschonenden Aspekt mit einer dämmenden Funktion vereint.

Die unbeheizte Fahrzeughalle (Haus C) ist als Holzskelettkonstruktion mit unterspannter Brettsperrholzdecke ausgeführt und bietet Platz für die Betriebsfahrzeuge der Stadtwerke.

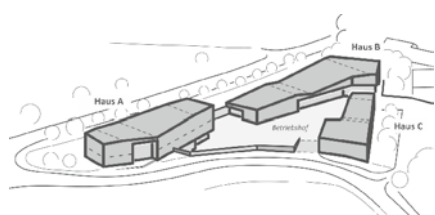
Ressourcenschonende Bautechniken, Energieeffizienz und Reversibilität

Ziel der Planung war es, ein möglichst einfaches technisches Konzept bei optimiertem Aufenthaltskomfort umzusetzen. Dabei sind die Nutzungsanforderungen, die Konstruktion, die technischen Anlagen für Elektro, Heizung, Lüftung, sowie die Aufenthaltsqualität, die Gestaltung und die Materialwahl integrale Bestandteile eines Gesamtkonzeptes.

Neben dem Wärmestandard entsprechend dem Passivhausstandard, sollten weitestgehend nachwachsende Rohstoffe und gebrauchte Bauteile bzw. Recyclingbaustoffe zum Einsatz kommen. Die Konstruktionen sollten ohne Verbundstoffe auskommen und somit demontierbar und sortenrein recyclingfähig sein. Die Wärmeversorgung erfolgt über eine Sole-Wasser-Wärmepumpe, wel-



Holstein wurde Ende 2018 fertiggestellt. Zwei aufeinanderfolgende DBU-Forschungsprojekte während der Planungs- und Bauphase begleiteten die Umsetzung eines umfassenden Nachhaltigkeitskonzeptes. Im Mittelpunkt der Planungen standen der Einsatz ressourcenschonender Bautechniken, Energieeffizienz und Reversibilität der Gebäude. Hierdurch sollten unter Berücksichtigung des Lebenszyklus die Wirkungen aus der Herstellung, aus dem Betrieb und dem Rückbau des Gebäudes minimiert werden. Betrachtet wurden dabei insbesondere der Energiebedarf und die Umweltindikatoren mit Hilfe von Ökobilanzen. Die drei errichteten Gebäude der Stadt-



werke sind um einen zentralen Betriebs-hof herum angeordnet und über diesen ebenerdig erschlossen. Das geschaffene Ensemble wird durch ein gemeinsames Materialkonzept zu einer architektonischen Einheit zusammengeführt. Das dreigeschossige Verwaltungsgebäude (Haus A) umfasst alle von der Verwaltung benötigten Räume und einen Sozialbereich für alle Mitarbeitenden. Das Keller-geschoss ist aufgrund der topografischen Bedingungen und der Baugrundgegebenheiten in Stahlbetonbauweise ausgeführt. Die beiden Obergeschosse sind in Holzbauweise errichtet und öffnen sich mit dem Haupteingang und großen Pfosten-



che über Wärmesonden von je ca. 100 m Tiefe mit Umweltwärme versorgt wird. Die erzeugte Wärme wird über einen Pufferspeicher ins Wärmeverteilsystem eingespeist. Ein Mini-Blockheizkraftwerk (BHKW) wird sowohl für die zentrale Warmwasserbereitung für den Sozialtrakt als auch für die Temperaturerhöhung des Heizungspufferspeichers eingesetzt.

Die Dachflächen der drei Gebäude sind in Teilen mit Photovoltaikanlagen versehen. Insgesamt sind Photovoltaikmodule mit einer Gesamtleistung von 99 kWp installiert. Der erzeugte Strom wird, ebenso wie der von dem BHKW erzeugte Strom, in dem hausinternen Netz genutzt. Überschüssiger Photovoltaikstrom wird in das öffentliche Netz eingespeist. Die übrigen Dachflächen erhalten eine extensive Begrünung. Das Regenwasser wird in einer Zisterne gesammelt und als Grauwasser bereitgestellt.

Um den Raumluftkomfort, die Lufthygiene und Energieeffizienz sicherzustellen, sind Be- und Entlüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung eingesetzt. Alle Lüftungsanlagen sind mit reversibel zu betreibenden Wärmetauschern ausgestattet, über die die Luft entweder erwärmt oder passiv vorgekühlt werden kann. Sämtliche Anlagen werden autark geregelt, so dass hierüber eine Zonenregelung des Gebäudes erzielt wird.

Kurze Leitungswege, kleine Leitungsquerschnitte und geringe Brandschutzanforderungen ermöglichen ein effizientes, kostengünstiges Konzept (Low-Tec-Technikkonzept).

passiv gekühlt bzw. temperiert wird. Dabei wird ein zentrales Verteilsystem sowohl für die Beheizung als auch zur unterstützenden Kühlung eingesetzt.

Die Räume erhalten die Möglichkeit der Fensterlüftung und der Nachtlüftung. Sie erhalten einen innenliegenden Blendschutz und einen außenliegenden Sonnenschutz (Raffstore). Die Beleuchtung erfolgt durch tageslicht-gesteuerte LED-Leuchten.

Recyclingmaterialien

Besonderes Augenmerk wurde bei dem Vorhaben auf den Einsatz von wiederverwendbaren Bauteilen, Recyclingbaustoffen und nachwachsenden Rohstoffen gelegt. Unter Berücksichtigung der technischen, gestalterischen und organisatorischen, hier insbesondere der vergaberechtlichen Bedingungen, wurden Materialkonzepte erstellt und Bauteile ausgewählt, die entsprechend ersetzt werden konnten.

Eingesetzt wurden Bürotrennwände, die



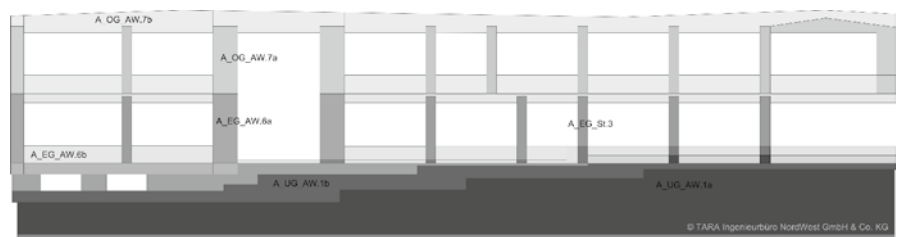
bei einer Abbruchmaßnahme geborgen wurden, eine Fassadenbekleidung aus altem Eichenholz, das aus alten Deckenbalken hergestellt wurde. Im Inneren wurden Bodenbeläge aus Recyclingfasern und im Sanitärbereich Fliesen aus der Bauteilbörse eingesetzt. Im Foyer steht eine aufbereitete gusseiserne Stütze, die ihre Funktion auch weiterhin erfüllt. Ein Großteil der tragenden Bauteile be-

steht aus Holz, die Fassadendämmung besteht ebenfalls aus Holzfasern und für einen Akustikabsorber wurde regionales Seegrass verwendet.

Lebenszyklusanalyse (LCA) und Gesamtenergiebedarf

Zur Bewertung der verwendeten Materialien und Baustoffe in Bezug auf deren Herstellung, den Betrieb und der Entsor-

In allen Aufenthaltszonen sind Multifunktions-Deckensegel zur Raumkonditionierung installiert, die die Funktionen Kühlen, Heizen, Raumluftführung und Schallabsorption in einem System vereinen. Die Deckensegel können reversibel zur unterstützenden Kühlung eingesetzt werden, indem im Sommer über die Erdsonden



gung, wurde eine LCA für das Haus A erstellt.

Durch die Bilanzierung der Bauteile (Anlagentechnik und Gebäudehülle) lässt sich eine Aussage über deren Umweltwirkungen treffen. Da aufgrund von Versorgungssicherheit in der Wärme-, Wasser- und Elektroverteilungsstufe eine Wiederverwertung nicht zum Tragen kommt, wurde hier der Schwerpunkt auf die Reversibilität der technischen Anlagen und die ressourcensparende Optimierung der Verteilnetze gelegt.

Ein simpler Vergleich von einer tragenden Brettsperrholzwand gegen eine massive Konstruktion mit Kalksandstein zeigt, dass durch die Holzkonstruktion 40% der CO_{2e}-Emissionen während des Lebenszyklus für dieses Bauteil eingespart werden können.

Für die Bilanz des gesamten Gebäudes A ohne Berücksichtigung der Wiederverwendung wird ein Wert von 21,46 kg CO_{2e}/m²a erreicht. Zusätzlich konnten durch die Wiederverwendung der Holzfassade und der Bürotrennwände weitere gut 100 Tonnen CO_{2e} eingespart werden. Der Gesamtenergiebedarf wurde nach DIN V 18599 bilanziert. Beide Gebäude (A, B) erfüllen die Kriterien für ein KfW-Effizienzhaus 55 und unterschreiten die hier gesetzten Anforderungen.

Damit erfüllt der Neubau die Bedingungen für das KfW Förderprodukt „IKK - Energetische Stadtsanierung - Energieeffizient Bauen und Sanieren“ (Programmnr.: 217/218), bei dem grundsätzlich das Prinzip

gilt: Je energieeffizienter, desto höher die Förderung. Ein willkommener Zusatzeffekt dabei: Je effizienter die Investition, desto geringer sind auch die Folgekosten. Das Finanzierungsprodukt kann grundsätzlich für energetische Investitionen in kommunale Liegenschaften wie z.B. Schulen, Kitas oder Verwaltungsgebäude genutzt werden:

- Die Errichtung bzw. der Ersterwerb von energieeffizienten kommunalen Nichtwohngebäuden kann mit diesem Programm zinsgünstig finanziert werden. Bei Unterschreitung vorgegebener Energiebedarfswerte, wie im Fall der Stadtwerke Neustadt, zahlt der Bund zusätzlich einen 5 %igen Tilgungszuschuss auf die Kreditsumme (217).
- Auch die energetische Gebäudesanierung in Form von Einzelmaßnahmen oder Komplettanierungen kann finanziert werden. Bei Unterschreitung bestimmter Energiebedarfswerte zahlt der Bund am Ende sogar Tilgungszuschüsse von bis zu 17,5 % (218).

Kommunen können ihre Kreditanträge direkt bei der KfW stellen. Die Zinsgestaltung ist dabei für alle Kommunen einheitlich, unabhängig von deren Größe, Lage, Haushaltssituation oder anderen Kriterien.

Details zum Förderprogramm finden Sie unter www.kfw.de/217 bzw. www.kfw.de/218.

Einen Überblick über das gesamte Produktangebot der KfW Infrastrukturfinan-

zierung finden Sie unter www.kfw.de/infrastruktur.

Autorenliste

Dipl.-Ing. Vera Litzka, Bauherrin und Werkleitung Stadtwerke Neustadt in Holstein Ziegelhof 8, 23730 Neustadt in Holstein Tel.: +49 (0) 4561 / 5110 - 106, vlitzka@swnh.de

Dipl.-Ing. Susanne Korhammer, M.Sc. Kim Maertel, TARA Ingenieurbüro Nord-West GmbH Co. KG, Lange Str. 6, D-26316 Varel Tel.: +49 (0) 44 51 / 8 13 31, info@tara-ingenieure.de

Prof. Dipl.-Ing. Ingo Lütkemeyer, Architekt BDA, M.A. Architekt Mathias Salbeck, IBUS Architektengesellschaft mbH Niederblockland 7, D-28357 Bremen, Deutschland Tel.: +49 (0) 421 / 3032 480; Luetkemeyer@IBUS-Architekten.de

David Michael Näher, Key Account Manager Infrastrukturfinanzierung, KfW Bankengruppe, Charlottenstraße 33/33a, 10117 Berlin Tel.: +49 (0) 30 / 20264 5454; david-michael.naehrer@kfw.de

Janina Oest, Referentin Infrastrukturfinanzierung, KfW Bankengruppe, Charlottenstraße 33/33a, 10117 Berlin Tel.: +49 (0) 30 / 20264 5276; janina.oest@kfw.de

Erneuerbare Energien, Klimaverträgliche Mobilität und Sektorenkopplung am Beispiel eines Abfallwirtschaftsbetriebes

Jürgen Meereis, Senior-Berater Konzepte, IPP ESN Power Engineering GmbH, Kiel
Michael Stürmann, Geschäftsführer, Abfallwirtschaftsgesellschaft Nordfriesland mbH, Husum

Wie kann langfristig eine wirtschaftliche und klimaverträgliche Energieversorgung sichergestellt werden? Wie lassen sich aus der EEG-Förderung herauslaufende Windkraftanlagen sinnvoll lokal nutzen? Und wie kann Sektorenkopplung zu einer klimaverträglichen Mobilitätsversorgung - hier am Beispiel der Abfallsammelfahrzeuge - beitragen?

Diese Fragen beschäftigen in unterschiedlichen Facetten viele Kommunen in Norddeutschland. Für die Abfallwirt-

schaftsgesellschaft Nordfriesland (AWNf) stellen sie sich, weil das Deponiegas, durch das im Moment noch die Strom- und Wärmeversorgung des Abfallwirtschaftsgeländes Ahrenshöft erfolgt, in einigen Jahren weitestgehend versiegen dürfte. Daher wurden in einer breit angelegten Studie der IPP ESN Power Engineering sämtliche Erzeuger und Verbraucher des Geländes, weitergehende Abwärmenutzungen, Sektorenkopplung und die Errichtung neuer Erzeugungsanlagen be-

trachtet. Der vorliegende Artikel greift zwei Schwerpunkte dieser Studie heraus: Die Stromerzeugung unter Nutzung des vorhandenen BHKW, vorhandener Windkraftanlagen und möglicher neuer Photovoltaikanlagen sowie klimaverträgliche Alternativen zu den heute noch dieselbetriebenen Abfallsammelfahrzeugen.

Lokale Nutzung von Windkraft nach Auslauf der EEG-Förderung?

Zunehmend werden in Schleswig-Holstein Windkraftanlagen (WKA) aus der EEG-Förderung herausfallen. Wenn die Anlagen sich in einem zukünftigen Vorranggebiet für Windkraft befinden, wird über Repowering nachgedacht. Gerade wenn nicht, ist nichts naheliegender, als den Strom, solange die Anlagen noch funktionsfähig sind, in der unmittelbaren Nachbarschaft zu nutzen. So stellt sich auch in Ahrenshöft die Frage, inwiefern die vier WKA zukünftig die Stromversorgung des Geländes übernehmen könnten - und wie ggf. die Reserve für windarme Zeiten gewährleistet werden kann. Da die WKA etwa 11.000 MWh pro Jahr produzie-

ren und auf dem Gelände (auch über die AWNF hinaus) aktuell nur etwa 1.800 MWh verbraucht werden, sollten sie, wenn auch noch Anlagen als Reserve für windarme Zeiten zur Verfügung stehen, für die Versorgung mehr als ausreichen.

Genau dies erweist sich in der Praxis als Problem. Da nur ein Teil des Stroms der WKA auf dem Gelände verbraucht werden kann, ist weiterhin eine Netzanbindung für den Absatz des restlichen Stroms erforderlich. In den vergangenen 20 Jahren sind die technischen Anforderungen an eine Netzeinspeisung ständig gestiegen. Solange die Anlagen in der bisherigen Form laufen, genießen sie Bestandsschutz. Ein Umbau der Netzanbindung, durch die ein Teil des Stroms lokal genutzt werden kann, führt jedoch zu einem Verlust des Bestandsschutzes für die Netzeinspeisung. Ob der Aufwand, eine 20 Jahre alte Anlage auf den heutigen Stand der Netzeinspeisungsbedingungen zu modernisieren lohnt, muss für jede Anlage individuell vom Betreiber unter Einbeziehung der noch zu erwartenden Anlagenlebensdauer geprüft werden.

Photovoltaik, Windkraft, Biogas, Erdgas - wer macht das Rennen?

Neben der Windkraftnutzung, die eine entsprechende Investitionsbereitschaft der WKA-Betreiber voraussetzt, wurden weitere Szenarien betrachtet. So bietet sich die Deponiefläche für die Errichtung einer Photovoltaikanlage an. In beiden Fällen ist eine Reserve für wind- bzw. sonnenarme Zeiten vorzuhalten. Neben der „klassischen“ Variante, dafür das öffentliche Netz zu nutzen, besteht hier die Möglichkeit, das bisher mit Deponiegas betriebene BHKW weiter zu betreiben - sei es mit Erdgas oder mit zusätzlich produzierbarem Biogas von Anlagen, die in unmittelbarer Nachbarschaft bereits zwei eigene Biogas-BHKW betreiben. In diesem Sinne könnte das bisherige Deponiegas-BHKW auch komplett den Strombedarf decken - wiederum mit Biogas aus den benachbarten Anlagen oder mit Erdgas.

Bei der Abwägung unterliegt die AWNF einerseits dem Gebot der Wirtschaftlichkeit. Andererseits ist sie als kreiseigene Gesellschaft den Klimaschutzzielen des Kreises Nordfriesland verpflichtet, der sich das Ziel gesetzt hat, zum klimafreundlichsten Kreis Deutschlands zu werden. Insofern stellt sich die Frage, mit welcher Art der Stromerzeugung Ökologie und Ökonomie weitestgehend in Einklang gebracht werden können.

Abbildung 1 zeigt die jährlichen Kosten der Stromerzeugung (ca. 450 MWh für die AWNF), Abbildung 2 die mit der Stromerzeugung verbundenen jährlichen CO₂-Emissionen für folgende Szenarien (die erstgenannte Versorgung ist jeweils vorrangig, die nachfolgend genannte Reserve bei Nichtverfügbarkeit):

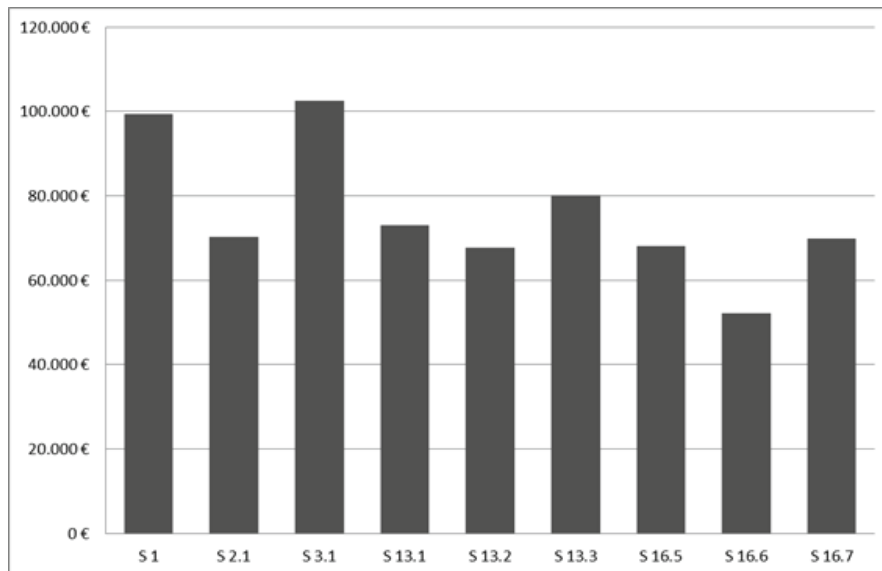


Abbildung 1: Jährliche Kosten der Stromerzeugung unterschiedlicher Szenarien der Stromversorgung

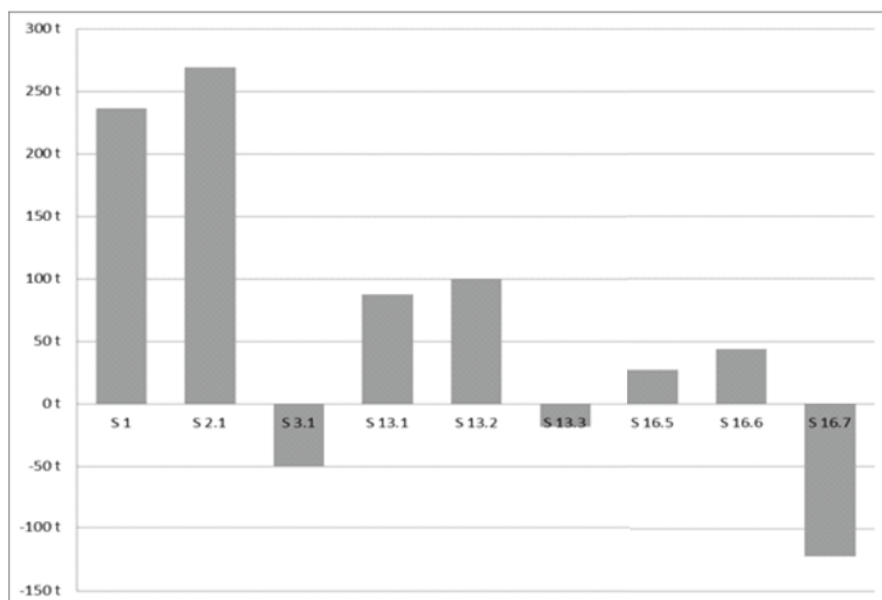


Abbildung 2: Jährliche CO₂-Emissionen unterschiedlicher Szenarien der Stromversorgung

- 1: Netzbezug (Strommix)
- 2.1: BHKW mit Erdgas, stromgeführt
- 3.1: BHKW mit Biogas, stromgeführt
- 13.1: Windkraft + Netzbezug
- 13.2: Windkraft + Erdgas-BHKW
- 13.3: Windkraft + Biogas-BHKW
- 16.5: Photovoltaik + Netzbezug
- 16.6: Photovoltaik + Erdgas-BHKW
- 16.7: Photovoltaik + Biogas-BHKW

Es wurde jeweils davon ausgegangen, dass auch andere Verbraucher des Geländes mit versorgt werden - dies könnte über das eigene Stromnetz des Geländes erfolgen, so dass keine Netzentgelte für

die Nutzung des öffentlichen Netzes anfallen. Hier würde die AWNF also Erlöse aus dem Stromverkauf erzielen.

Es zeigt sich, dass die wirtschaftlichste Lösung eine Photovoltaik-Anlage in Kombination mit dem Weiterbetrieb des BHKW auf Erdgasbasis wäre (16.6). Die Umstellung des BHKW von Deponiegas auf den fossilen Energieträger Erdgas wäre jedoch unter Klimagesichtspunkten eine Verschlechterung gegenüber dem Status quo und somit nur schwer mit den Klimaschutzzielen des Kreises vereinbar. Selbst der Einsatz von Strom gemäß deutschem Strommix als Reserve (16.5) wäre hinsichtlich der CO₂-Emissionen günstiger.

ger. Der Einsatz von Biogas statt Erdgas (16.7) würde die Kosten jährlich um etwa 20.000 Euro erhöhen, es wäre aber immer noch eine der wirtschaftlichsten Optionen. Unter Klimagesichtspunkten wäre dies die mit Abstand günstigste Variante: Wenn sich die Größe der Photovoltaik-Anlage an der Spitzenlast des Geländes orientiert, kann häufig auch noch Überschussstrom ins Netz eingespeist werden und sorgt durch die damit verbundenen CO₂-Gutschriften sogar für eine positive Klimabilanz.

Für die Nutzung der Windkraftanlagen (13.1 bis 13.3) stellen sich die Verhältnisse vergleichbar dar. Die Wirtschaftlichkeit ist jedoch selbst unter der Annahme, dass die o. g. Investitionen in den Umbau der Netzkonfiguration von den Betreibern getätigt werden, bei einer hier angenommenen Vergütung von 3 ct/kWh ungünstiger. Gleiches gilt für die CO₂-Emissionen, insbesondere da hier, anders als in den Photovoltaik-Szenarien, keine neuen Anlagen zur regenerativen Stromgewinnung errichtet würden.

Emissionsseitig auch ausgesprochen günstig wäre die komplette Deckung des Strombedarfs aus dem mit Biogas weiterbetriebe- nen Deponiegas-BHKW (3.1) - dies wäre jedoch die am wenigsten wirtschaftliche Lösung. Ein Strombezug aus dem Netz (1) ist im Übrigen weder unter wirtschaftlichen noch unter klimabezogenen Gesichtspunkten zu empfehlen. Zwar wäre auch der Bezug von Grünstrom möglich; wenn jedoch dafür keine neuen Anlagen zugebaut werden, führt dies lediglich dazu, dass andere Verbraucher anteilig mehr konventionell erzeugten Strom verbrauchen - und der Zubau neuer Anlagen wäre auf dem eigenen Gelände, wie aufgezeigt, am wirtschaftlichsten.

Die Wärmeversorgung des Geländes kann im Übrigen bei allen Szenarien vollständig aus den beiden auf dem Gelände betriebenen Biogas-BHKW erfolgen.

In die Entscheidung werden weitere Faktoren einfließen. So wären etwa mit der Errichtung einer Photovoltaik-Anlage die größten Investitionen verbunden. Die AWFN ist jedenfalls mit den vorliegenden Ergebnissen auf diese Entscheidung vorbereitet. Zu treffen ist sie dann, wenn die Erträge an Deponiegas tatsächlich so weit absinken, dass der bisherige Betrieb des BHKW nicht mehr darstellbar ist. Zu diesem Zeitpunkt sind dann noch einmal Investitionskosten, Betriebskosten und Einspeisevergütungen für Überschussstrom zu aktualisieren.

Abfallsammelfahrzeuge - der größte Klima-Hebel

Aus Abbildung 2 ergibt sich, dass selbst in dem ungünstigen Fall des Netzbezugs die CO₂-Emissionen aus dem Stromverbrauch des Geländes bei etwa 240 Tonnen pro Jahr liegen. Betrachtet man dage-

gen die 14 auf dem Gelände stationierten Abfallsammelfahrzeuge, die bisher mit Diesel betrieben werden, so verursachen diese CO₂-Emissionen von etwa 600 Tonnen pro Jahr. Das Klimaschutz-Potenzial der Abfallsammelfahrzeuge ist also ungleich höher. Insofern stellt sich die Frage, welche Möglichkeiten zur Sektorenkopplung (Strom - Mobilität) hier gegeben sind. Auch wenn heute bundesweit noch fast alle Abfallsammelfahrzeuge mit Diesel (und erste Fahrzeuge mit Erdgas) betrieben werden, zeichnen sich doch auch klimaneutrale Optionen ab. So ergab die Studie, dass verschiedene Prototypen bereits auf dem Markt sind oder in Kürze auf den Markt kommen:

- rein batterieelektrische Fahrzeuge (z. B. von Faun oder dem dänischen Anbieter Banke),
- batterieelektrische Fahrzeuge, deren Reichweite durch Brennstoffzellen und Wasserstoff erweitert wird (Faun) und
- Fahrzeuge mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor (KEYOU).

Diese Fahrzeuge können klimaneutral betrieben werden, wenn der Strom für die Beladung bzw. für die Erzeugung des Wasserstoffs aus regenerativen Energieträgern stammt. Hierfür bestehen gerade in Nordfriesland bekanntlich beste Bedingungen - auch könnten sogar wieder, wenn die o. g. Hemmnisse der Netzkonfiguration überwindbar sind, für die batterieelektrische Variante die in der Nachbarschaft des Geländes liegenden Windkraftanlagen genutzt werden. Der Vorteil rein batterieelektrischer Fahrzeuge gegenüber der Nutzung von Wasserstoff liegt darin, dass die Wirkungsgradverluste durch die Umwandlung von Strom in Wasserstoff (und, bei der Brennstoffzelle, wieder zurück) vermieden werden.

Netzdienliche Elektromobilität - auch bei LKW?

Es wird derzeit diskutiert, ob eine zunehmende Nutzung von Elektromobilität nicht nur einen deutlichen Schritt zur Erreichung der deutschen Klimaschutzziele leisten kann, sondern ob sich darüber auch die Netzstabilität vergrößern lässt - wenn Ladevorgänge so gesteuert werden, dass sie in Zeiten hohen Stromangebots erfolgen. Erste PKW sind inzwischen sogar zertifiziert, um aus ihren Batterien in Zeiten hoher Netzbelastung auch wieder Strom ins öffentliche Netz zurückzugeben.

Für PKW könnten dies interessante Optionen sein. Sie fahren in Deutschland durchschnittlich 38 km pro Tag, während die Reichweiten von Elektrofahrzeugen häufig schon bei 200 km und mehr liegen. Insofern besteht bei durchschnittlicher Nutzung durchaus Reserve, um den Ladevorgang auf Tage mit viel Sonnenschein oder Wind, also hohem Stroman-

gebot im Netz, zu schieben. Wenn die nachts bei geringer Stromnachfrage vollgeladene Batterie morgens früh, wenn im Herbst die Sonne noch nicht scheint und neblige Windflaute herrscht, sogar einen Teil ihrer Ladung ins Netz zurückgeben kann, weil ihr vorgegeben wurde, dass am kommenden Tag lediglich Strom für 38 km benötigt wird - umso besser.

Diese Option besteht bei Abfallsammelfahrzeugen nicht. Die 14 in Ahrenshöft stationierten Fahrzeuge könnten zwar ihre etwa 100 km pro Tag mit den inzwischen angebotenen Batterien schaffen, kämen jedoch mit fast leeren Batterien zurück nach Ahrenshöft und müssten zwingend über Nacht aufgeladen werden. Für die 14 Fahrzeuge müsste dazu durchgehend eine Leistung von 300 bis über 400 kW zur Verfügung stehen. Weht der Wind, ist dies in Nordfriesland kein Problem - weht er nicht, würde dies eine erhebliche Netzbelastung darstellen, vor allem, wenn auch andere schwere Nutzfahrzeuge, Busse etc. in der Region diesem Beispiel folgen.

Wasserstoff als Kraftstoff

Insofern spricht aus energiewirtschaftlichen Gründen bei schweren Nutzfahrzeugen einiges für die Nutzung von Wasserstoff. Ungeachtet dessen wurden in der Studie alle Technologien betrachtet. Maßgeblich für die Wirtschaftlichkeit sind dabei derzeit vor allem die Investitionskosten. Bei Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken, die noch im Stadium erster Prototypen sind, sind die Preise sehr stark politisch geprägt. So könnten beispielsweise Hersteller überlegen, ob sie mit den ersten verkauften Exemplaren, für die auch öffentliche Fördermittel verfügbar sind, schon möglichst hohe Anteile ihrer Entwicklungskosten wieder hereinholen möchten, oder ob sie durch schon relativ niedrige Preise schnellstmöglich in den Bereich der Kleinserie kommen und über die Stückzahlen die Entwicklungskosten einspielen möchten. Und natürlich sind erste Prototypen aufwändiger als in größerer Serie hergestellte Fahrzeuge.

Insofern ist, wie es sich ja z. B. für batteriebetriebene Kraftfahrzeuge schon abzeichnet, mit mittel- bis langfristigen deutlichen Preiserückgängen zu rechnen. Leider war nur KEYOU für den Wasserstoff-Verbrennungsmotor bereit, eine Prognose für den Preis in etwa drei Jahren abzugeben, der dann noch etwa 20.000 Euro über den Kosten eines heutigen Dieselmotors liegen soll.

Beim Vergleich der Wirtschaftlichkeit verschiedener Abfallsammelfahrzeuge sind die Investitionskosten maßgeblich. Für den Betrieb wurden ferner folgende Faktoren bzw. Kosten berücksichtigt:

- Energiekosten: Für die Kosten des Wasserstoffs wurde zunächst der aktuell an deutschen Wasserstoff-Tank-

stellen angebotene Einheitspreis von 9,50 Euro/kg (brutto) angesetzt.

- Kfz.-Steuer: Aktuell Befreiung von Elektrofahrzeugen.
- Kraftstoffverbrauch für die Regeneration von Partikelfiltern (Diesel).
- AdBlue für die Abgasreinigung (Diesel).
- Verschleiß von Bremsen und Reifen: Bei Elektrofahrzeugen durch die Rekuperation - Nutzbarmachung von Bremsenergie - bzw. sanftere Anfahr- und Bremsvorgänge verringert.
- Motoröl: Bei Elektromotoren nicht erforderlich.
- Hydrauliköl: Nicht erforderlich und regelmäßig auszutauschen, wenn auch das Heben und Kippen der Mülltonnen durch Elektromotoren erfolgt.
- Wiederverkaufswert.

Da keine belastbaren Prognosen vorliegen, wurden unterschiedliche Wartungs- und Reparaturkosten nicht berücksichtigt. Hier ist bei Elektromotoren, die wesentlich weniger Teile und keine hohen Verbrennungstemperaturen aufweisen, mit einem deutlich geringeren Verschleiß zu rechnen. Andererseits besteht bei ihnen das Risiko der Degeneration der Batterien, womit im hier gegebenen Einsatzgebiet bisher auch kaum Erfahrungen vorliegen.

Alternative Antriebstechniken: Bisher nur mit Förderung wirtschaftlich

Unter diesen Bedingungen und Annahmen sowie ohne Berücksichtigung einer Förderung für klimaneutrale Fahrzeuge zeigt Abbildung 3, dass die laufenden Gesamtkosten der Fahrzeuge mit alternati-

Anschaffungskosten variiert - Diesel 1,45 €/l - H ₂ 7,13 €/kg - Strombezug bevorzugt lokal						
	Diesel	rein batterieelektr.	rein batterieelektr. konservativ	batterieelektr. mit Brennstoffz. ohne Batterie	batterieelektr. mit Brennstoffz. mit Batterie	H ₂ -Verbrennungsmotor
Anschaffungskosten	170.000 €	301.000 €	270.000 €	198.000 €	230.000 €	180.000 €
durchschnittl. Kapitalkosten p. a.	19.413 €	37.261 €	33.038 €	23.228 €	27.588 €	20.775 €
Energiekosten p. a.	16.379 €	7.540 €	11.804 €	21.841 €	17.482 €	22.650 €
berücksichtigte Betriebsk. p. a.	2.986 €	938 €	938 €	775 €	775 €	2.329 €
Gesamtkosten p. a.	38.777 €	45.739 €	45.779 €	45.843 €	45.845 €	45.754 €
Faktor Diesel	1,00	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18

Abbildung 4: Kostenvergleich verschiedener Abfallsammelfahrzeuge bei variierten Anschaffungskosten und Kraftstoffpreisen



Blick von der Deponie über das Abfallwirtschaftsgelände Ahrenshöft

aktuelle Anschaffungskosten - Diesel 1,20 €/l - H ₂ 9,50 €/kg - Strombezug bevorzugt lokal						
	Diesel	rein batterieelektr.	rein batterieelektr. konservativ	batterieelektr. mit Brennstoffz. ohne Batterie	batterieelektr. mit Brennstoffz. mit Batterie	H ₂ -Verbrennungsmotor
Anschaffungskosten	160.000 €	480.000 €	480.000 €	550.000 €	550.000 €	220.000 €
durchschnittl. Kapitalkosten p. a.	18.050 €	61.650 €	61.650 €	71.188 €	71.188 €	26.225 €
Energiekosten p. a.	13.555 €	7.540 €	11.804 €	29.121 €	22.075 €	30.200 €
berücksichtigte Betriebsk. p. a.	2.986 €	938 €	938 €	775 €	775 €	2.329 €
Gesamtkosten p. a.	34.591 €	70.127 €	74.392 €	101.084 €	94.037 €	58.754 €
Faktor Diesel	1,00	2,03	2,15	2,92	2,72	1,70

Abbildung 3: Kostenvergleich verschiedener Antriebstechnologien von Abfallsammelfahrzeugen - aktuell

ven Antriebstechnologien derzeit um bis zu 66.000 Euro p. a. über denen eines Dieselfahrzeugs liegen. Am günstigsten ist derzeit noch der Wasserstoff-Verbrennungsmotor mit Mehrkosten von 24.000 Euro p. a. (70 % gegenüber dem Dieselfahrzeug). Auch hier wurden verschiedene Szenarien betrachtet: So wurden beim Wasserstoff-Verbrennungsmotor die Einschätzung von KEYOU verwendet, dass die

Motoren in etwa drei Jahren noch Mehrkosten von 20.000 Euro gegenüber einem heutigen Dieselmotor haben. Gleichzeitig wurde angenommen, dass dieser sich aufgrund steigender Umweltauflagen um etwa 10.000 Euro verteuern wird. Es wurde davon ausgegangen, dass ein Großabnehmer den Wasserstoff zu einem um 25 % reduzierten Preis erhält und die Kosten für Diesel wurden von 1,20 auf 1,45 Euro/l (brutto) erhöht. Unter diesen

Annahmen zeigt sich in Abbildung 4, dass die Kosten des Wasserstoff-Verbrennungsmotors nur noch 18 % über denen des Dieselfahrzeugs liegen. Für die anderen Technologien wurde, mangels vorliegender Preisprognosen der Anbieter, „rückwärts“ berechnet, welcher Verkaufspreis angeboten werden müsste, um Kostenparität zum Wasserstoff-Verbrennungsmotor zu erzielen.

Es zeigt sich, dass mittelfristig Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien durchaus in einen preislich akzeptablen Bereich kommen können, der Klimaschutz auch ohne öffentliche Förderung möglich macht. Seitens der AWNF besteht Interesse an entsprechenden Pilotversuchen. Ein erster Förderantrag im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Förderaufruf kommunale Klimaschutz-Modellprojekte) wurde, trotz der bundesweiten Übertragbarkeit und hohen Klimawirkung, leider ohne konkrete Begründung abgelehnt. Weitere Möglichkeiten sind derzeit in Prüfung.

BGH:

Keine unbefristete Sozialbindung für im dritten Förderweg gebaute Sozialwohnungen

Bei der Förderung des sozialen Wohnungsbaus im sogenannten dritten Förderweg sind individuell vereinbarte, zeitlich unbefristete städtische Belegungsrechte nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 08.02.2019 - V ZR 176/17 - unwirksam. Dies gelte auch dann, wenn die Kommune dem privaten Investor zur Errichtung von Sozialwohnungen kostengünstiges Bauland überlassen habe. Die Unwirksamkeit der Vereinbarung habe aber nicht zur Folge, dass die Belegungsrechte nicht bestehen. Vielmehr hätten die Parteien, wenn ihnen die Unwirksamkeit bekannt gewesen wäre, Belegungsrechte für einen möglichst langen rechtlich zulässigen Zeitraum vereinbart. Sei – wie im entschiedenen Fall – ein langfristiger, vergünstigter Kredit gewährt worden, bestünden die Belegungsrechte deshalb im Zweifel während der Laufzeit des Kredits fort, betonte der BGH.

In dem zugrundeliegenden Sachverhalt ist die Klägerin eine Wohnungsgenossenschaft. Mit notariellem Vertrag vom 30.01.1995 erwarb ihre Rechtsvorgängerin, ebenfalls eine Wohnungsbaugesellschaft, von der beklagten Stadt Grundstücke, die im Rahmen des dritten Förderwegs (§ 88d des Zweiten Wohnungsbaugesetzes) mit 52 Sozialwohnungen bebaut werden sollten. Zu deren Teilfinanzierung gewährte die Stadt der Wohnungsbaugesellschaft ein zinsgünstiges Darlehen. Die Wohnungsbaugesellschaft verpflichtete sich im Gegenzug, der Stadt unbefristete Belegungsrechte an den Wohnungen einzuräumen sowie diese verbilligt und nur an Inhaber von Wohnberechtigungsscheinen zu vermieten. Zur Sicherung dieser Verpflichtung wurde im Grundbuch zu Gunsten der Stadt eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit eingetragen. Mit notariellem Vertrag vom 27.10.1995 kaufte die Klägerin die Grundstücke unter Übernahme der auf die Belegungsrechte bezogenen Verpflichtung. Mit ihrer Klage will die Klägerin feststellen lassen, dass sie die Wohnungen nach Ablauf von 20 Jahren seit Bezugsfertigkeit frei und ohne Beachtung von Belegungsrechten vermieten kann, und dass die Stadt die Löschung der Dienstbarkeit bewilligen muss. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurück-

gewiesen. Mit der von dem Bundesgerichtshof zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter.

Der BGH hat das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur neuen Entscheidung an das OLG zurückverwiesen. Die von der Klägerin übernommene, zeitlich unbefristete schuldrechtliche Verpflichtung zu der Vermietung der Wohnungen an Inhaber von Wohnberechtigungsscheinen sei gemäß § 134 BGB (Gesetzliches Verbot) unwirksam. Das Rechtsgeschäft sei im dritten Förderweg auf der Grundlage von § 88d des II. WoBauG zustande gekommen. Diese Art der Förderung des sozialen Wohnungsbaus habe eine Vereinbarung des staatlichen Darlehensgebers mit dem privaten Bauherrn ermöglicht. Dass zeitlich unbefristete Belegungsrechte hierbei nicht vorgesehen waren, ergebe sich schon aus dem Wortlaut des Gesetzes. Denn gemäß § 88d Abs. 2 Nr. 2 II. WoBauG solle die Dauer der Zweckbestimmung der Belegungsrechte und der vereinbarten Regelung der Miete 15 Jahre nicht überschreiten, wenn nicht auf Grund der Zielsetzung und der Art der Förderung, insbesondere wegen der Bereitstellung von Bauland, „ein längerer Zeitraum“ geboten ist.

Ein „Zeitraum“ bestehe in einem durch Anfang und Ende gekennzeichneten Zeitabschnitt. Dieses Verständnis der Norm entspreche auch der Gesetzesbegründung und der Systematik des Zweiten Wohnungsbaugesetzes. Mit dem 1989 eingeführten dritten Förderweg sollte, so das Gericht, nämlich eine gegenüber dem ersten und zweiten Förderweg flexiblere Förderung des sozialen Wohnungsbaus ermöglicht werden. Durch einen von vornherein zeitlich begrenzten Eingriff in den allgemeinen Wohnungsmarkt sollten kürzere Bindungen ermöglicht werden, um die Investitionsbereitschaft privater Bauherren zu erhöhen.

Allein der Umstand, dass die Stadt der Rechtsvorgängerin der Klägerin nicht nur ein Darlehen gewährt, sondern ihr auch die erforderlichen Grundstücke verkauft hat, rechtfertige keine unbefristete Bindung. Zwar seien Grund und Boden – zumal in städtischen Lagen – ein knappes Gut, das bei einem Verkauf durch eine Stadt an einen Privaten dauerhaft bei diesem verbleibe. Nach der gesetzlichen Ausgestaltung gehöre es aber zum Konzept des dritten Förderwegs, dass die öffentliche Hand privaten Investoren nach Möglichkeit werthaltiges, kostengünstiges Bauland zur Verfügung stelle. Gemäß

§ 88d Abs. 2 Nr. 2 II. WoBauG rechtfertige eine solche Bereitstellung von Bauland eine Bindung für einen „längeren Zeitraum“ von mehr als 15 Jahren. Eine unbefristete Bindung habe der Gesetzgeber dagegen nicht vorgesehen.

Dieses Ergebnis entspreche allgemeinen subventionsrechtlichen Grundsätzen. Aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit folge, dass der Staat einem Subventionsempfänger zur Sicherung der Zweckbindung der Subvention keine beliebigen Beschränkungen auferlegen darf. Die Beschränkungen müssten vielmehr geeignet und erforderlich sein, um den mit der Subvention zulässigerweise verfolgten Zweck für einen angemessenen Zeitraum sicherzustellen. Deshalb könnten einem Subventionsempfänger keine Bindungen auferlegt werden, die er ohne zeitliche Begrenzung einhalten muss, nachdem die mit der Subvention verbundenen Vorteile aufgebraucht sind. Der Verkauf von Bauland stelle keinen unbegrenzt fortwährenden Vorteil dar, zumal Preisnachlässe schon aus kommunalrechtlichen Gründen nur in engen Grenzen zulässig seien. Dauerhafte Beschränkungen für private Investoren würden sich nur dann erreichen lassen, wenn der öffentliche Zweck nicht mit dem Instrument des Grundstücksverkaufs, sondern mit dem dazu bestimmten Instrument der Ausgabe eines Erbbaurechts verfolgt werde.

Aus der Unwirksamkeit der Vereinbarung folge aber nicht ohne weiteres, dass bereits jetzt keine Belegungsrechte mehr bestehen. Vielmehr sei davon auszugehen, dass die Parteien in Kenntnis der Unwirksamkeit Belegungsrechte für einen möglichst langen rechtlich zulässigen Zeitraum vereinbart hätten. Insoweit komme es nicht darauf an, wie sich die Mieten einerseits und die Kreditkonditionen andererseits später tatsächlich entwickelt haben. Maßgeblich seien vielmehr die Vorstellungen der Parteien bei Vertragschluss, und im Zweifel hätten die Belegungsrechte, die als Gegenleistung für das Darlehen übernommen wurden, während der Laufzeit des vergünstigten Kredits fortbestehen sollen. Wann die Belegungsrechte enden, hänge deshalb von den der Bauherrin gewährten Vorteilen ab. Das Berufungsgericht werde daher aufklären müssen, zu welchen Konditionen das Darlehen ausgereicht worden ist, erläuterte der BGH.

**OVG Koblenz:
AfD-kritische Äußerungen der
Speyerer Bürgermeisterin anlässlich
fremdenfeindlichen Gedichts bei
Poetry-Slam-Veranstaltung nicht
zu beanstanden**

Die Äußerungen „öffentliche Provokation durch die AfD“ und „Geistige Brandstifter schüren Ängste“ der Speyerer Bürgermeisterin und deren ehemaliger stellvertretender Pressesprecherin zu dem Vortrag eines fremdenfeindlichen Gedichts bei einer Poetry-Slam-Veranstaltung sind nicht zu beanstanden. Dies hat das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Eilbeschluss vom 30.01.2019 (Az.: 10 B 11552/18) entschieden. Das Gericht verneinte damit einen Anspruch auf Unterlassung entsprechender Äußerungen.

Der Jugendstadtrat – die Jugendvertretung der Stadt Speyer – veranstaltete am 26.09.2018 einen Poetry Slam unter dem Motto „Speyer ohne Rassismus – Speyer mit Courage“. Bei dieser Veranstaltung trug die jugendliche Antragstellerin ein Gedicht vor, das unter anderem die Zeilen enthielt: „Weil er kein Fräulein haben kann, hilft er schnell nach mit – einem Messer...Nun steckt das Messer dir im Bauch, denn so ist's im Orient Brauch.“ Bei der Beantwortung von Presseanfragen zu dem Poetry Slam machten die Bürgermeisterin und die frühere stellvertretende Pressesprecherin der Stadt Speyer die genannten Äußerungen in Bezug auf den Vortrag der Antragstellerin. Nachdem die Stadt Speyer eine von der Antragstellerin geforderte Unterlassungserklärung nicht abgegeben hatte, beantragte diese, der Stadt im Wege der einstweiligen Anordnung die genannten Äußerungen zu untersagen. Das Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße lehnte den Eilantrag ab.

Die hiergegen eingelegte Beschwerde der Antragstellerin hatte vor dem OVG keinen Erfolg. Der Antragstellerin stehe kein Unterlassungsanspruch zu. Bei den Äußerungen der Bürgermeisterin und der ehemaligen stellvertretenden Pressesprecherin handele es sich um amtliche Äußerungen, da sie diese als Bedienstete der Stadt Speyer gemacht hätten. Amtsträger kommunaler Gebietskörperschaften seien grundsätzlich befugt, sich im Rahmen des Aufgabenbereichs der Gemeinde zu Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft öffentlich zu äußern. Bei Äußerungen in diesem Rahmen, die sich nicht gegen Parteien richteten, sei der Amtsträger entgegen der Auffassung der Antragstellerin nicht an das allein politi-

schen Parteien gegenüber bestehende Neutralitätsgebot gebunden, welches aus dem Recht der Parteien auf Chancengleichheit folge.

Vielmehr fänden sonstige amtliche Äußerungen im politischen Meinungskampf ihre Grenzen in den Anforderungen des Sachlichkeitsgebots, das für jedes Staatshandeln gelte. Danach dürften Werturteile nicht auf sachfremden Erwägungen beruhen. Nach diesen Grundsätzen seien die hier in Rede stehenden Äußerungen der Bürgermeisterin sowie der ehemaligen stellvertretenden Pressesprecherin der Stadt Speyer rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Aussage der Bürgermeisterin, mit der sie den Vortrag der Antragstellerin auf der Veranstaltung vom 26.09.2018 als öffentliche Provokation durch die AfD bezeichnet habe, sei als Werturteil gerechtfertigt, weil die Antragstellerin selbst in dem Gedicht, welches sich auf Flüchtlinge beziehe und diese pauschal verunglimpfe, ausdrücklich einen Bezug zu dieser Partei herge-

stellt habe und der AfD-Kreisvorsitzende nach unbestrittenem Vorbringen der Antragsgegnerin dazu aufgerufen habe, die Veranstaltung zu besuchen, auf der auch „patriotische Beiträge“ vorkommen würden. Die Äußerung beziehe sich damit auf zutreffende Tatsachen und würdige diese sachlich angemessen.

Hiervon unabhängig sei zu berücksichtigen, dass ein fremdenfeindliches Gedicht auf einer Veranstaltung, die unter dem von den Veranstaltern gewählten Motto „Speyer ohne Rassismus – Speyer mit Courage“ stehe, nachvollziehbar als Provokation bezeichnet werden dürfe. Auch bei der zum Auftritt der Antragstellerin von der ehemaligen stellvertretenden Pressesprecherin der Stadt gemachten Äußerung „geistige Brandstifter schüren Ängste“ handele es sich um ein rechtlich nicht zu beanstandendes Werturteil, das insbesondere wegen der oben zitierten extrem ausländerfeindlichen Passagen in dem von der Antragstellerin vorgetragenen Gedicht sachlich gerechtfertigt sei.



**eVERGABE
SOFORT STARTEN**

DA DEUTSCHES
AUSSCHREIBUNGSBLATT
Das Auftragsportal.

Kostenfreie Webinare

eVergabe und Vergabemanagement vom Spezialisten

> 13. März > 03. April > 07. Mai > 04. Juni
> 20. März > 11. April > 16. Mai > 26. Juni

JETZT ANMELDEN UNTER
> www.deutsches-ausschreibungsblatt.de/webinare

10. Klima- und Energiekonferenz des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages am 1. November 2018 in Rendsburg

Daniel Kiewitz, SHGT

Am 1. November 2018 konnte die Klima- und Energiekonferenz des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages ein Jubiläum feiern: bereits zum 10. Mal war sie der Treffpunkt hochkarätiger Experten aus Schleswig-Holstein und von außerhalb des Landes. In seiner Eröffnungsrede konnte Landesvorsitzender des SHGT Thomas Schreitmüller neben den rund 130 Gästen, Referenten und Ausstellern den neuen Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, Jan Philipp Albrecht, begrüßen, der mit seiner Teilnahme an der Tagung der Tradition seines Vorgängers Robert Habeck folgte. Schreitmüller machte angesichts des Jubiläums drei Gründe aus, die die Kontinuität der Fachtagung ausmachten. Erstens seien die Themenkomplexe Klimaschutz und Energiewende für die kommunale Praxis von größter Bedeutung, zweitens würden die maßgeblichen Fortschritte bei diesen Themen auf lokaler Ebene erreicht und von den Kommunen gestaltet und drittens sei kaum ein Themenfeld von so schnellem und stetem Wandel gekennzeichnet. Nach einer Einstimmung auf die Tagung und einen Aus-



SHGT-Landesvorsitzender
Thomas Schreitmüller begrüßt rund
130 Gäste, Referenten und Aussteller

blick auf die einzelnen Vorträge dankte Schreitmüller bereits im Vorwege allen Referenten, insbesondere Herrn Dr. Klaus Wortmann (EKSH) sowie Herrn Eric Brauer (IB.SH) als Moderatoren der Fachforen. Einen Dank richtete er ebenfalls an Frau Schütz von Congress und Presse für die Organisation sowie an die Aussteller, die einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen der Tagung leisten würden.

An der Ausstellung haben sich beteiligt:

- Provinzial Nord Brandkasse AG
- Schleswig-Holstein Netz AG
- Philips AG
- Servicestelle Kommunen in der Einen Welt



- KfW Bankengruppe
- Sustainder
- GV
- UKA Nord Projektentwicklung GmbH & Co. KG
- Initiative Grün in die Stadt

Den ersten Vortragsteil eröffnete Minister Albrecht sodann mit einem Vortrag mit dem Titel „Kommunen und Land - Partner in der Energiewende“. Minister Albrecht



Jan Philipp Albrecht, Minister für
Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt,
Natur und Digitalisierung

bedankte sich herzlich für die Einladung, die er sehr gerne angenommen habe. Gleich zu Beginn seines Vortrages verwies er auf den hohen Stellenwert des kommunalen Engagements im Klimaschutz. Nur durch die zahlreichen Maß-

nahmen der Kommunen sei es überhaupt möglich, die Herausforderungen des Klimawandels zu bewältigen. Das Land versuche, durch zahlreiche Förderprogramme die kommunalen Aktivitäten zu unterstützen. So sei es gelungen, durch eine anteilige Förderung 85 Klimaschutzmanagerstellen zu besetzen; die seit 2014 existierende Energie- und Klimaschutzinitiative des Landes (EKI) habe insbesondere durch die kostenlose

Initialberatung bei den Themen Wärme-wände und Klimaschutz zahlreiche Beratungsleistungen in Kommunen anbieten können. Darüber hinaus biete die EKI zahlreiche Hilfestellungen bei der Stellung von Förderanträgen.

Erfreulich sei, dass es in Schleswig-Holstein bereits 45 Klimaschutzkonzepte zur energetischen Sanierung in Kommunen gebe. Zur Unterstützung dieser Aktivitäten beabsichtige das MELUND, für alle Kommunen kostenlos eine Software zur Bilanzierung von Treibhausgasen zur Verfügung zu stellen. Vorbereitungen für die Ausschreibungen würden derzeit mit den Kommunalen Landesverbänden abgestimmt. Darüber hinaus plane das MELUND ein Förderprogramm zur Fortbildung der Klimaschutzmanager, welches voraussichtlich über die EKSH abgewickelt werde.

Als „Baustelle der Zukunft“ bezeichnete Minister Albrecht den Wärmesektor. Durch gezielte Maßnahmen sei geplant, bis zum Jahr 2050 einen klimaneutralen Gebäudebestand zu erreichen. Daher wolle das Land ausreichend Anreize schaffen, um die Errichtung von Wärmenetzen zu beschleunigen. Neben der bestehenden Ko-Förderung des Landes im Rahmen der Quartierssanierung solle auch die Förderung entsprechend ergänzt werden. Um private Initiativen zu erleichtern, habe das Land einen Bürgerenergiefonds zur Realisierung von Klimaschutzprojekten in der Startphase eingerichtet. Ziel der Förderung sei es, die Anfangsphase von Bürgerenergieprojekten zu erleichtern und finanzielle Mittel mit bis zu 200.000 Euro je Projekt (als Darlehen) zur Verfügung zu stellen. Schließlich verwies Albrecht auf das Projekt New 4.0, welches die Energiewende in Schleswig-Holstein und Hamburg in der Öffentlichkeit zur Geltung bringen solle. Daher freue er sich besonders, dass die kürzlich fertig gestellte Roadshow im Eingangsbereich der Klimakonferenz zu sehen und zu erleben sei. Insgesamt habe Schleswig-Holstein im Klimaschutz in vielerlei Hinsicht eine Vorbildfunktion eingenommen. Die Kommunen seien dabei diejenigen Partner, die die Energiewende umsetzen und Klimaschutzziele sichtbar machen würden. Er freue sich auf weitere kommunale Projekte.

Anschließend zeigte Dr. Ingo Sasgen, Alfred Wegener Institut, mit seinem Vortrag „Meeresspiegelanstieg durch Eisverluste: die polare Perspektive auf ein lokales Risiko“ die Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs auf. Langzeitmessungen des Instituts in der Arktis hätten gezeigt, dass sich die Luft am Boden dort deutlich stärker als in anderen Regionen der Welt erwärme. Die Umstände, dass sich bei höheren Temperaturen das Wasser stärker ausdehne und die Eismassen an den Polen stärker schmelzen, seien die

bisher im Wesentlichen zu beobachtenden Komponenten des Meeresspiegelanstiegs. In Grönland sei in jüngerer Vergangenheit zusätzlich zu beobachten, dass es regelmäßig zu regelrechten Hitzesommern käme, die den Prozess zusätzlich beschleunigen würden. Je nachdem, welches Klimaszenario sich letztendlich verwirkliche, müsse mit einem Meeresspiegelanstieg bis zum Jahr 2100 zwischen 40 und 180 cm gerechnet werden.



Dr. Ingo Sasgen, Alfred Wegener Institut, Bremerhaven

Die anschließende Diskussion machte deutlich, dass es neue Wege braucht, um Politik und Gesellschaft bezüglich der drohenden Folgen zu sensibilisieren. Dr. Ingo Sasgen stellt mit seinem Beitrag „Klimawandel, Eisverluste und Meeresspiegelanstieg“ in dieser Ausgabe der Gemeinde nochmals wesentliche Inhalte seines Vortrages vor.

Nach der Kaffeepause stellte Oliver Reif-Dietzel (Service- und Kompetenzzentrum: Kommunalen Klimaschutz, SK:KK) mit seinem Vortrag „Zehn Jahre Kommunalrichtlinie - wie geht es ab 2019 weiter?“ wesentliche Neuerungen in der Förderkulisse vor. Er begann seinen Vortrag mit einer positiven Bilanz mit Blick auf die zurückliegende Förderperiode. Schleswig-Holstein nehme mit Blick auf die abgerufenen Fördergelder bundesweit den siebten Platz ein; 90 % der Mittel würden von Kommunen abgerufen. Neue strategische Förderschwerpunkte seien etwa die Fokusberatung, Energiemanagement- und Umweltmanagementsysteme, kommunale Netzwerke sowie die Förderung von Potenzialstudien. Im investiven Förderbereich seien neue Förderschwerpunkte für den Abfallbereich, für Kläranlagen sowie für die Trinkwasserversorgung entstanden. Besonders hervor hob Herr Dietzel die zukünftig förderfähige Errichtung neuer Radwege, Fahrradstraßen und Radschnellwege. Zusätzlich sei die Be-

leuchtung von Radwegen förderfähig sowie die Herstellung von Fahrradparkhäusern. Ebenfalls für die Gemeinden von Relevanz sei die neue Förderfähigkeit von Sammelpunkten für Garten- und Grünabfälle. Zuwendungsfähig sei die Errichtung befestigter Sammelplätze mit gebundener Decke und einer technischen Einrichtung zur Aufnahme des Niederschlagswassers.



Oliver Reif-Dietzel, Service- und Kompetenzzentrum: Kommunalen Klimaschutz

Über die Neuerungen im Einzelnen hat die SK:KK bereits in einem Beitrag von Philipp Reiß in der November-Ausgabe 2018 der Verbandszeitschrift die Gemeinde (Seite 288 ff.) berichtet.

Anschließend stellten Thomas Keller, Bürgermeister der Gemeinde Ratekau und Dr. Maria Hagemeier-Klose, Klimaschutzmanagerin des Amtes Büchen, Erfolgsbeispiele im kommunalen Klimaschutz vor. Die Vorträge machten deutlich, wie sehr es sich lohnt, gezielt Fördergelder einzuwerben.

So hat die Gemeinde Ratekau bereits 1987 einen Umwelt-Ingenieur eingestellt, mit dessen Hilfe Energiekonzepte erstellt und Fördergelder eingeworben werden konnten. 2012 folgte die Einstellung eines Klimaschutzmanagers. In Zusammenarbeit mit der Energieagentur der IB.SH habe die Gemeinde die Förderung eines Klimaschutzkonzeptes erreicht, welches das Ziel einer langfristigen bilanziellen CO₂-Neutralität verfolge. Zu den Gesamtkosten i.H.v. 97.000 Euro müsse die Gemeinde lediglich einen Eigenanteil von 19.000 Euro beisteuern, betonte Keller. Mit ähnlichen Förderquoten habe die Gemeinde Maßnahmen zur Energieeinsparung bei der Sanierung der Hannes-Zobel-Halle verwirklichen können. Die Förderung erfolgte aus dem ELER-Programm für health-check-Maßnahmen (911.000 € ff. Kosten, 683.000 € Zuwendung, 228.000 € Eigenanteil). Der Einsatz

eines Rasenmäh-Roboters für die gemeindlichen Sportplätze zeige etwa, dass wirksame Klimaschutzmaßnahmen auch Personalressourcen einsparen können. Zahlreiche Auszeichnungen wie die DENA-Zertifizierung bestätigen heute den Erfolg des gemeindlichen Engagements.

Sievers, Geschäftsführer der Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH (EKSH) die Ergebnisse der DELPHI-Studie vor. Die Kernthesen, die sich aus einer Befragung von 65 Verkehrsexperten, Verbänden und Institutionen ableiten lassen, stellt die EKSH in

chen und nicht immer einfachen Weg zur Einrichtung eines Bürgermobils im Amt Lütjenburg. Frau Ford berichtet über den Prozess in dieser Ausgabe der Gemeinde in ihrem Praxisbericht „Elektrobürgermobil im Amtsbereich Lütjenburg-Ost - Wie entsteht ein E-Carsharing-Modell mit fünf Gemeinden?“

Die Moderation übernahm im Forum I Dr. Klaus Wortmann, EKSH.

Das Forum II behandelte den Themenschwerpunkt „Energieeffizienz und erneuerbare Energien“. Jürgen Meereis, IPP ESN Power Engineering GmbH, Kiel, zeigte in seinem Vortrag die kommunalen Möglichkeiten der Sektorenkopplung erneuerbarer Energien auf. Die Potenziale der Sektorenkopplung stellt Herr Meereis in seinem Beitrag „Erneuerbare Energien, Klimaverträgliche Mobilität und Sektorenkopplung am Beispiel eines Abfallwirtschaftsbetriebes“ in dieser Ausgabe der Gemeinde im Einzelnen vor. Thorsten Frye, SH-Netz, Quickborn, präsentierte anschließend das Klima-Navi und stellte die Möglichkeiten vor, wie Gemeinden, Ämter und Kreise ihre Klimaschutzziele durch das Bilanzierungstool sichtbar machen können. Der Vorteil einer intuitiven und einfachen Bedienung ergebe sich insbesondere aus einer Vielzahl von Netz- und Verbrauchsdaten, die beim Klima-Navi bereits hinterlegt seien. Michael Schübler, Philips Lighting GmbH, Ham-



Dr. Maria Hagemeyer-Klose, Klimaschutzmanagerin des Amtes Büchen und Thomas Keller, Bürgermeister der Gemeinde Ratekau, stellen Erfolgsbeispiele im kommunalen Klimaschutz vor

Frau Dr. Hagemeyer-Klose stellte ebenfalls ihre drei Handlungsfelder vor, in denen sie als „Kümmerin des Amtes“ Klimaschutzziele identifiziere und realisiere. In den Handlungsfeldern „Regenerative Energieerzeugung“, „Energieeinsparung und -Effizienz“ sowie im Handlungsfeld „Mobilität“ verfolge das Amt zahlreiche Klimaschutzprojekte; die Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Büchen sei eines der prominentesten und erfolgreichsten Projekte. Frau Dr. Hagemeyer-Klose stellt in dieser Ausgabe der Gemeinde in ihrem Beitrag „Kommunaler Klimaschutz in Schleswig-Holstein – mit Klimaschutzkonzepten und Klimaschutzmanagern Fördergelder akquirieren und Projekte umsetzen - Erfolgsbeispiele aus dem Amt Büchen“ dieses Projekt und weitere Klimaschutzmaßnahmen des Amtes vor.

Den Vortragsteil am Vormittag rundete Christoph Walther (Sustainer) mit einem Vortrag über smarte Straßenbeleuchtung ab. Er zeigte Möglichkeiten auf, wie moderne Straßenbeleuchtungssysteme mit einer Netzwerkfähigkeit und Sensorik neben einer bedarfsgerechten Beleuchtung zusätzliche Funktionen übernehmen können.

Nach einer Mittagspause wurde die Tagung mit zwei Fachforen fortgesetzt. Im Forum I mit dem Thema „Mobilität im ländlichen Raum“ stellte zunächst Stefan



Angeregte Gespräche in der Mittagspause

dieser Ausgabe der Gemeinde mit ihrem Beitrag „Verkehrswende: Welchen Weg geht Schleswig-Holstein?“ näher vor. Im Rahmen eines von Torsten Sommer, Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. (ALR) initiierten Themenblocks „Mobilität im ländlichen Raum - So bewegen wir das Dorf“ berichtete Birgitta Ford, Bürgermeisterin der Gemeinde Helmstorf, über ihren beachtli-

burg, stellte schließlich die Herausforderungen und Chancen dar, die sich mit der Digitalisierung der Straßenbeleuchtung ergeben. Moderiert wurde das Forum II von Erik Brauer, IB-SH Energieagentur.

Im letzten Vortrag der Konferenz präsentierten Susanne Korhammer, TARA Ingenieurbüro Varel, Vera Litzka, Werkleiterin Stadtwerke Neustadt in Holstein und Janina Oest, KfW Bankengruppe, Berlin,

mit dem neu errichteten Verwaltungsgebäude der Stadtwerke Neustadt ein Erfolgsbeispiel für ressourceneffizientes Bauen mit neutraler Energieeffizienz. Die Idee, mit einem ambitionierten Bau

Ausstellern und Frau Schütz von Congress und Presse für die Organisation. Die anlässlich der Fachtagung von den Referenten verwendeten Präsentationen stehen in bewährter Weise auf der Home-



Jörg Bülow, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des SHGT, hält das Schlusswort der Konferenz



v.l.n.r.: Susanne Korhammer, TARA Ingenieurbüro Varel, Janina Oest, KfW Bankengruppe, Berlin und Vera Litzka, Werkleiterin Stadtwerke Neustadt in Holstein

page des Gemeindetages zum Download unter der Adresse <http://www.shgt.de/de/downloads> bereit.

Die 11. Klima- und Energiekonferenz des SHGT wird am 22. Oktober 2019 in Rendsburg stattfinden.

über den KfW-Standard hinauszugehen, hatte insbesondere Vera Litzka, Werkleiterin Stadtwerke Neustadt in Holstein. Um so ressourceneffizient wie möglich zu bauen, wurden auf Verbundbaustoffe verzichtet und die erforderlichen Verbindungen von Bauelementen ausschließlich mit Verschraubungen hergestellt. In den WC-Anlagen wurden sogar alte Fliesen wiederverwendet. Die drei Referentinnen stellen weitere Details des Gebäudes in ihrem Beitrag „Best Practice staatlich gefördert: Der Neubau der Stadtwerke Neustadt in Holstein – Ressourcen- und energieeffizient!“ in dieser Ausgabe der Gemeinde vor.

In seinem Schlusswort griff Jörg Bülow, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des SHGT, den Vortrag auf und machte deutlich, dass das Verwaltungsgebäude der Stadtwerke Neustadt auch ein Vorbild für den Neubau von Rathäusern und Amtsverwaltungen sein könne. Er dankte schließlich allen Referenten, Moderatoren,



Lars Kaiser (rechts), NEW 4.0, erläutert Interessierten im Foyer die Funktionsweise der Roadshow

Veranstaltungsankündigung:

Europawahl 2019: „Was können Kommunen für die Europawahl 2019 tun?“

Am Freitag, 22. März 2019 15:00 – 18:00 Uhr veranstaltet der SHGT mit den ande-

ren Kommunalen Landesverbänden und weiteren Partnern einen Informations-

abend zum Thema „Was können Kommunen für die Europawahl 2019 tun?“ im Schleswig-Holsteinischen Landtag, Düsternbrooker Weg 70 in 24105 Kiel.

Am 26. Mai 2019 finden in Schleswig-Holstein die Wahlen zum Europäischen Parlament statt. Wie soll unsere gemeinsame Zukunft in Europa aussehen? Welche Rolle haben die Kommunen dabei?

Was können die Kommunen und ihre gewählten Vertreterinnen und Vertreter tun, um ein starkes, friedliches und geeintes Europa zu bewahren?

Diese und weitere Fragen wollen die Veranstalter mit zur Wahl stehenden Kandi-

dierenden zur Europawahl 2019, Kommunalpolitikern und kommunalen Verwaltungsspitzen diskutieren und ein politisches Signal zur Teilnahme an der Europawahl setzen.

Näheres zum Anmeldeverfahren ist dem

Veranstaltungshinweis auf der Homepage des Gemeindetages www.shgt.de unter der Rubrik Termine & Veranstaltungen zu entnehmen.

Infothek

Kommunaler Klimaschutz – Wie Kommunen mit Hilfe des Klima-Navis ihre Klimaschutzziele erreichen können

Klimaschutz geht uns alle an, denn insbesondere Küstenregionen wie Schleswig-Holstein werden von einem mit dem Klimawandel verbundenen Anstieg des Wasserspiegels und stärkeren Stürmen betroffen sein. Das im Februar 2017 vom schleswig-holsteinischen Landtag beschlossene Energiewende- und Klimaschutzgesetz (EWKG, GVOBl. 2017, Ausgabe Nr. 4) daher die gesetzlichen Anforderungen an den Klimaschutz im Land formuliert und legt verbindliche Ziele für die Klimaschutzpolitik und die Energiewende fest: Im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 sollen die Treibhausgasemissionen in Schleswig-Holstein schrittweise bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent, bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent reduziert werden. Ferner soll der Anteil der Wärme aus Erneuerbaren Energien am Wärmeverbrauch bis zum Jahr 2025 mindestens 22 Prozent betragen. Als Vorbild soll die Strom- und Wärmeversorgung der Liegenschaften des Landes bis zum Jahr 2050 komplett CO₂-frei erfolgen. Durch den gesetzlichen Auftrag nimmt der Handlungsdruck im kommunalen Umfeld zu. Das Problem: Bislang wissen die Kommunen nicht, wieviel CO₂ sie selbst verursachen. Doch wie soll man die richtigen Maßnahmen zum Klimaschutz ergreifen, wenn schon die Ausgangslage unklar ist?

Mit seinem Klima-Navi bietet der Energiedienstleister HanseWerk Städten und Gemeinden eine völlig neue Möglichkeit, vergleichsweise einfach die bislang fehlende Transparenz herzustellen und unterstützt Gemeinden dabei, ihre Einsparziele des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes zu erreichen.

Wie funktioniert das HanseWerk Klima-Navi?

Zunächst wird beispielsweise ein bereits vorliegendes kommunales Klima-Leitbild der Gemeinde aufgegriffen. Anschließend kann mittels des Klima-Navis jederzeit die aktuelle CO₂-Bilanz der Kommune online abgerufen werden. Grundlage ist eine von

HanseWerk und Partnern entwickelte Online-Plattform, in der bereits heute die CO₂-Bilanz aller Kommunen in Schleswig-Holstein hinterlegt ist. Die Digitalisierung und die Möglichkeit, umfangreiche Datenmengen schnell zu verarbeiten, machen dies möglich. Der CO₂-Status kann dabei nach dem deutschlandweit etablierten wissenschaftlichen BSKO-Standard so-

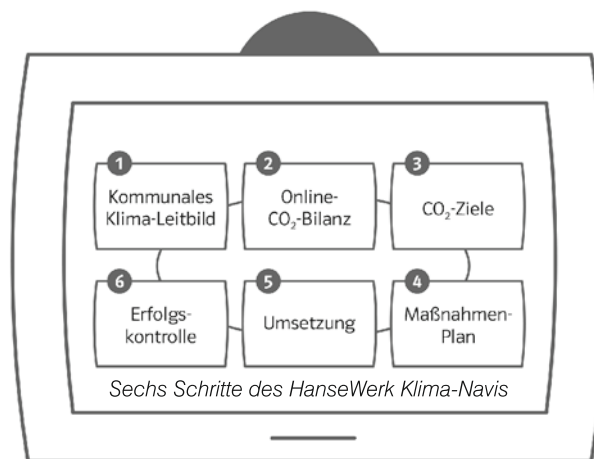
wig-Holstein Netz AG integriert. Durch diese realen Energiedaten wird die Datenqualität deutlich verbessert. Um die Datenqualität stetig weiter zu erhöhen, können Gemein-

den aber auch eigene Daten im Klima-Navi sehr einfach ergänzen, sodass die CO₂-Bilanz vollständiger und noch genauer wird. Ein automatisch erstellter Klimaschutzbericht ist jederzeit mit wenigen Klicks abrufbar.

www.klima-navi.de

Nach der Analyse des aktuellen IST-Zustands der CO₂-Emissionen auf Basis des Klima-Navis werden gemeinsam mit der Kommune realistische Ziele für

die verschiedenen Sektoren wie Mobilität, Wärmeerzeugung etc. entwickelt. Auf Basis dieser Ziele wird für die Kommune ein individueller, auf das Zusammenspiel aus Investitionen, Betriebskosten und CO₂-Einsparung optimierter Maßnahmenplan erarbeitet. Nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen kann deren Wirkung über die Online-CO₂-Bilanz im Klima-Navi kontrolliert werden.



Online-Plattform des HanseWerk Klima-Navis: Auf Landes- und Kreisebene sind die Daten schon heute öffentlich zugänglich unter www.klima-navi.de

wie nach internationalem GPC-Standard bilanziert und berechnet werden. Im Klima-Navi sind neben allen statistischen Daten auf Kreis-, Landes- und Bundesebene auch die präzise gemessenen Energiedaten des Netzbetreibers Schles-

HanseWerk begleitet die Kommunen über den gesamten Prozess: Von der Erstellung des Leitbilds über die Umsetzung bis zur Erfolgskontrolle. Interessenten können sich melden unter: klima-navi@hansewerk.com.

Mit der DEULA in 15 Wochen zum Bauhof-Meister

Erstmals in Deutschland bietet die DEULA Schleswig-Holstein GmbH mit Sitz in Rendsburg einen Meisterprüfungslehrgang zum „Bauhof-Meister“ an. Das Ziel dieser Meisterausbildung ist es, die vorhandenen bzw. zukünftigen Führungskräfte zielgerichtet und praxisnah auf deren Aufgaben mit Schwerpunkt Führung und Leitung von kommunalen Bauhöfen vorzubereiten.

In dem Vollzeit-Meistervorbereitungslehrgang werden die Teilnehmer für die Teile I + II in nur 47 Tagen (zuzgl. 3-wöchiges Praktikum auf einem anderen Bauhof) gezielt vorbereitet. Die geforderten Kenntnisse der Prüfungsordnung werden auf der Grundlage der zurzeit gültigen Vorschriften und Richtlinien unter Berücksichtigung der neuesten DIN EN-Normen vermittelt.

Die Meisterprüfung zum Bauhof-Meister ist ein öffentlich-rechtlicher Fortbildungs-

abschluss mit dazugehörigen schriftlichen und mündlichen Prüfungen bei der Verwaltungsakademie Bordsesholm.

Die DEULA bietet außerdem auch für die Teile III (Betriebswirtschaft = 30 Tage) und IV (Ausbildereignungsprüfung = 10 Tage) der Meisterprüfung die entsprechenden Vorbereitungslehrgänge an. Der Weg auf der DEULA ist kurz und kompakt: In nur 23 Wochen haben Sie Ihren Meister in der Tasche.

Die Anrechnung vorhandener Meister- oder vergleichbarer Abschlüsse ist möglich – hierüber entscheidet der Prüfungsausschuss.

Die Vorbereitungslehrgänge zum „Bauhof-Meister“ Teil 1 +2 starten am 06. Mai 2019 und enden mit der mündlichen Prüfung bereits am 02. Oktober 2019.

Nähere Informationen gibt's unter:
DEULA Schleswig-Holstein GmbH
Telefon: 04331 / 847910
www.deula-rendsburg.de

Ihr Ansprechpartner:
Andreas Schroedter
Handy: 0170 / 2246383
andreas.schroedter@deula.de

Termine:

13.03.2019: Bau-, Planungs- und Umweltausschuss des SHGT

23.03.2019: Aktion „Unser sauberes Schleswig-Holstein“

26.03.2019: Besprechung der Kreisgeschäftsführer

27.03.2019: Schul-, Sozial- und Kulturausschuss des SHGT

25.04.2019: Rechts-, Verfassungs- und Finanzausschuss des SHGT

07.05.2019: Landesvorstand des SHGT

Innovative Gemeinde

34 Gemeinden gemeinsam für den Klimaschutz – Ein innovativer kommunaler Zusammenschluss im Flensburger Umland

Julia Schirmacher, Klimaschutzmanagerin Region Flensburg

Hintergrund

Der Klimawandel ist nach dem regenreichen Jahr 2017 und dem Rekordhitze-sommer 2018 in Schleswig-Holstein prä-senter denn je. Fast alle Landkreise, Städte und Gemeinden bekommen dessen Folgen bereits zu spüren und stehen damit vor eigenen großen Herausforderungen im städtischen wie im ländlichen Raum. Dabei ist nicht nur die Anpassung an den Klimawandel von hoher Bedeutung. Auch der Schutz des Klimas muss auf kommunaler Ebene im Fokus stehen. Nur so können die Folgen des Klimawandels noch gemildert werden. Das Land Schleswig-Holstein gibt mit dem Energie-wende- und Klimaschutzgesetz dafür einen klaren Rahmen vor: Bis 2020 sollen die Treibhausgasemissionen um 40% verringert werden, bis 2050 um 80-95%.

Dies zeigt, wie wichtig es für Gemeinden ist, dass sie sich vor dem Hintergrund der bekannten großen Trendentwicklungen

(u.a. demographischer Wandel, Digitalisierung, Urbanisierung, neue Mobilität) sowie auch im Handlungsfeld Klimaschutz und Klimafolgenanpassung zukunftsfähig aufstellen.

Klimaschutz ist bisher keine kommunale Pflichtaufgabe. Viele Maßnahmen und Projekte lassen sich jedoch in bestehenden kommunalen Handlungsfelder wie z.B. Infrastruktur, Bauleitplanung oder Da-seinsvorsorge einordnen, eröffnen Zugriff auf zusätzliche Fördertöpfe und tragen zur Weiterentwicklung im Sinne einer zukunfts-fähigen Kommune bei. Klimaschutz kann einen deutlichen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität in den einzelnen Gemeinden leisten: durch nachhaltige Investitionen, regionale Wertschöpfung sowie Stärkung der Arbeits- und Wohnsituation vor Ort und des Tourismus'.

Dass es gelingen kann, Klimaschutz erfolgreich in die kommunale Praxis zu bringen und Fördermöglichkeiten zu

nutzen, um Gemeinden weiterhin attraktiv für Einwohner, Betriebe und für Touristen zu gestalten, zeigen bereits mehr als 400 „klimaschutzaktive“ Gemeinden, Städte und Landkreise in Schleswig-Holstein: Diese haben bereits mehr als 800 investive Maßnahmen wie z.B. LED-Straßenbe-leuchtung und Projekte zur nachhaltigen Mobilität, gefördert über die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundes-umweltministeriums im Zeitraum von 2010 - 2018, umgesetzt. (Quelle: Service & Kompetenzzentrum Kommunaler Klima-schutz). Deutschlandweit wurden in den vergangenen zehn Jahren mit Hilfe von NKI-Fördermitteln über 25.000 Klimaschutzprojekte mit rund 790 Millionen Euro gefördert und jährlich ca. 1,1 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente Treibhausgas-emissionen eingespart (Quelle: NKI).

Interkommunale Klimaschutzkooperation im Flensburger Umland – Ein bundesweit innovativer Ansatz

So hat auch die Region Flensburg die Chancen erkannt und gehandelt: 39 Gemeinden des Umlandes haben sich 2013 das gemeinsame Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 ihre Treibhausgasemissionen um mehr als 95 % zu reduzieren und sich zu diesem Zweck per Kooperationsvereinbarung zusammengeschlossen. Viele der Gemeinden haben bereits zuvor eigene Maßnahmen umgesetzt, die von umfassenden energetischen Gebäudesanierun-

gen in Schulen, Kindergärten und Amtsverwaltungen über LED-Straßenbeleuchtung bis hin zur lokalen Nahwärmeversorgung aus Bioenergie sowie zur Beschaffung eines kommunalen E-Fahrzeugs reichten. Diese Kräfte galt es nun zu bündeln, um gemeinsam von weiteren Fördermöglichkeiten und Verbesserungen für die eigenen Gemeinden zu profitieren.

Ein wichtiger Anstoß zum interkommunalen Handlungsansatz in Sachen Klimaschutz erfolgte über die bereits seit vielen Jahren bestehende Zusammenarbeit als Stadt-Umland-Kooperation mit der benachbarten Stadt Flensburg, u.a. im Rahmen von Wohnbaukontingenten und gemeinsamen Gewerbegebieten. Darüber hinaus gab es weitere gemeinsame Projekte (u.a. Fernwärmeversorgung einzelner Umlandgemeinden, Nahwärmenetz über Bioenergie, gemeinsamer regionaler Nahverkehrsplan). Die Stadt Flensburg gehörte mit dem 2008 gegründeten Klimapakt Flensburg e.V. bereits zu den bundesweiten Vorzeigekommunen des kommunalen Klimaschutzes.

Klimaschutz macht jedoch nicht an Stadt- bzw. Gemeindegrenzen halt. Schlüsselakteure aus Politik und Verwaltung in Stadt und Umland regten einen interkommunalen Erfahrungsaustausch an und warben stark für das Thema und die damit verbundenen Chancen für die überwiegend ländlich geprägten Gemeinden der Region. Hierzu zählen u.a. regionale Wertschöpfung zu erzielen und in der Region zu halten, Mobilität und Daseinsvorsorge über das Thema Klimaschutz besser in den Kommunen zu verankern sowie hohe Lebensqualität der BürgerInnen auch in Zukunft zu garantieren. Es gelang, immer mehr FürsprecherInnen und UnterstützerInnen zu gewinnen und einen gemeinsamen Zielsetzungsprozess in den Umlandgemeinden, fachlich begleitet und moderiert durch den Klimaforscher Prof. Dr. Olav Hohmeyer und sein Team von der Europa-Universität Flensburg (EUF), anzustoßen.

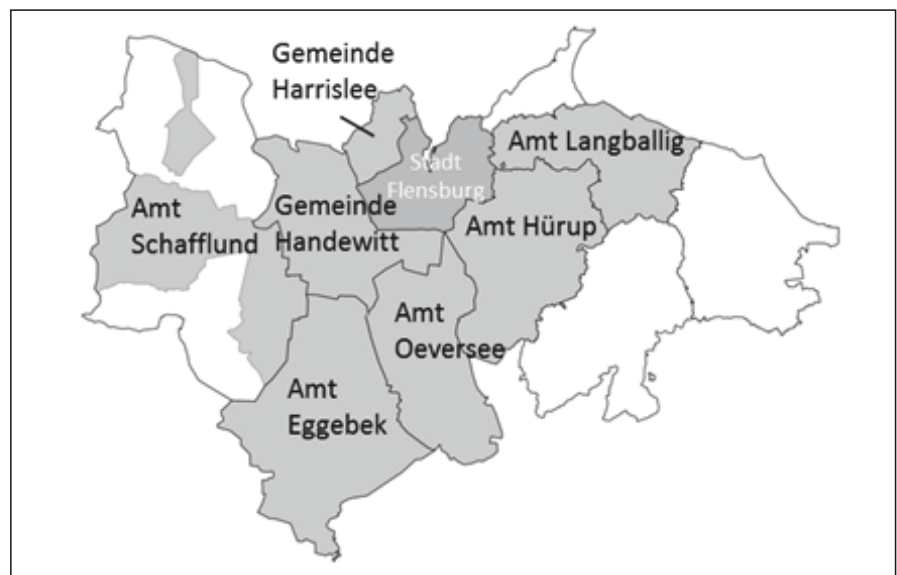
Es sollte ein gangbarer Weg zur Erreichung ambitionierter Klimaziele gemeinsam mit zahlreichen Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Energie, Wohnungsbau, Verkehr, Landwirtschaft, Bildung, Vereinen, Verbänden, Privatpersonen entwickelt werden, der am Ende von allen getragen und gelebt wird. Die WissenschaftlerInnen wurden mit der Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes beauftragt, um genau dieses zu ermöglichen. Auf Basis der Status-Quo-Energieverbräuche sollte ein ambitioniertes aber erreichbares Klimaschutzszenario für die Region für 2050 entwickelt werden. Herzstück dessen waren konkrete Klimaschutzmaßnahmen, die zur Zielerreichung umgesetzt werden sollen. Mit der NKI des Bundesumweltministeriums (65% Förderung für integrierte Klimaschutz-

utzkonzepte) stand zudem eine geeignete Förderkulisse zur Verfügung, die genutzt werden konnte.

So kam es zum Zusammenschluss (Kooperationsvereinbarung) mit dem Ziel der Konzepterstellung (2015) und anschließenden Maßnahmenumsetzung für die Beteiligten. Federführende Gemeinde bei der Beantragung und Konzepterstellung für den Kommunalverbund war die Gemeinde Harrislee. Von 50 Umlandgemeinden schlossen sich 39 Gemeinden dem gemeinsamen Vorhaben an, von denen bis heute 34 Gemeinden die „Klimaschutzregion Flensburg“ („Rückenwind“) bilden (Karte: farblich markierte Flächen ohne die Stadt Flensburg).

Dieser Ansatz eines funktionalen Zusammenschlusses zum interkommunalen Kli-

schluss man, die vorhandenen Kräfte zu bündeln und zwei Klimaschutzmanagementstellen als „Kümmerer“ für die Initiierung und fachliche Begleitung der Projektumsetzung zuständig für alle beteiligten Gemeinden einzurichten. Zudem eröffnete die gerade zum zweiten Mal durch die NKI des Bundesumweltministeriums aufgelegte Masterplanförderung die Möglichkeit, sich als bundesweite Klimaschutz-Vorreiterregion zu bewerben, wie es bereits der Stadt Flensburg 2012 erfolgreich gelungen war. Dies erforderte allerdings eine Verschärfung der eigenen Klimaziele um eine zusätzliche Halbierung der Energieverbräuche bis 2050, Formulierung konkreter 2020-Zwischenziele sowie eine verstärkte Einbindung der lokalen Akteure und EinwohnerInnen.



Klimaschutzregion Flensburg „Rückenwind“ im Flensburger Umland (Karte: Hölting, SCS Hohmeyer / Partner)

maschutz auf Basis einer Kooperationsvereinbarung ohne Gründung eines Zweckverbandes, einer regionalen Energieagentur oder einer anderen juristischen Person war und ist in Schleswig-Holstein sowie bundesweit einmalig. In der Praxis bedeutet dieser Zusammenschluss häufig: 34 Gemeinden mit ihren jeweiligen politischen VertreterInnen treffen klimaschutzrelevante Entscheidungen und müssen entsprechende Überzeugung in ihren Gremien leisten (34 Beschlüsse).

Vom Konzept in die Umsetzung

Die Gemeinden der Region Flensburg standen alle vor den gleichen Herausforderungen, hatten aber alleine nur wenige personelle Ressourcen, um etwas zu bewegen und um auch größere Klimaschutzmaßnahmen (z.B. Fuhrparkumstellung auf Elektromobilität) unter Nutzung von Fördermitteln umzusetzen. Daher be-

In einem zweistufigen Auswahlverfahren konnte sich die Region Flensburg unter Federführung des Amtes Eggebek gemeinsam mit 21 weiteren Kommunen als „Masterplankommunen 2016“ durchsetzen und mit ihren Besonderheiten für eine vierjährige Projektförderung i.H.v. 80 % der förderfähigen Ausgaben qualifizieren. Seitdem engagieren sich die drei Klimaschutzmanagerinnen Dr. Elena Zydek, Julia Schirmacher und Maria Hock unter der Projektleitung des leitenden Verwaltungsbeamten Lars Fischer für den kommunalen Klimaschutz in der Region Flensburg.

Neben dem Alleinstellungsmerkmal des interkommunalen Zusammenschlusses einer so großen Anzahl (34) eigenständiger Gemeinden aus dem ländlichen Raum konnte auch der Stadt-Umland-Ansatz im kommunalen Klimaschutz überzeugen. Schließlich ging es bei der Kommunenauswahl darum, unterschiedliche Modelle

für erfolgreichen Klimaschutz bundesweit in den Masterplankommunen als „Reallabore“ zu erproben, um die späteren Erfahrungen bundesweit auf andere Kommunen übertragen und daraus lernen zu können.

Die Klimaschutzkooperation der 34 Gemeinden fußt auf drei Gremien: dem Vorstand als strategischem Entscheidungsgremium mit je einem Mitglied je Amt/amtstfreier Gemeinde (7 Personen), dem projektberatenden Beirat (14 Personen

alle Handlungsfelder dazu. Ein besonderer Schwerpunkt der ländlichen Region Flensburg liegt im Bereich der Landwirtschaft. Zudem erstellen und aktualisieren die Klimaschutzmanagerinnen regelmäßig die Energie- und CO₂-Bilanz der Gemeinden zum Zweck der Wirkungs- und Erfolgskontrolle sowie des Aufzeigens von Handlungsbedarfen und berichten über ihre Arbeit in den Gremien der Klimaschutzregion (Vorstand, Beirat, Mitgliederversammlung).

ke“-Aktion für klimafreundliche Mobilität, Bier fürs Klima). Durch gemeinsame Projekte mit neu gebildeten Arbeitsgruppen (AG Umweltfest, AG Regionale Lebensmittel) sowie durch eigene Veranstaltungen mit den EinwohnerInnen der Region (u.a. zu den Themen Nachhaltige Mobilität- Stand der Technik und Lösungen für Kommunen im ländlichen Raum; Was kommt nach dem EEG? - Alternative Antriebe in der Landwirtschaft) erhält das Projekt regelmäßig weitere Impulse. Das Klimaschutzmanagement gibt „Rückenwind“ für alle Akteure in der Region, ihre eigenen Projektideen mit fachlicher Unterstützung umzusetzen.

Es ist gelungen, ...

- ...innerhalb von 2,5 Jahren 250.000 € reine Fördermittel einzuwerben (und damit jährlich deutlich mehr als den Masterplan-Eigenanteil aller beteiligten Gemeinden), die ein Vielfaches an Investitionen in den Klimaschutz angestoßen haben,
- ...ausgezeichnet zu werden: bei der EnergieOlympiade SH 2011/12 gemeinsam mit Stadt Flensburg für den gemeinsamen interkommunalen Ansatz im kommunalen Klimaschutz (2. Platz) sowie bei der EnergieOlympiade SH 2016/17 für das Integrierte Klimaschutzkonzept Region Flensburg (1. Platz der Kategorie: EnergieKonzepte),
- ... zu zeigen, dass kommunaler Klimaschutz machbar und nutzbringend für die Gemeinden ist und als eine von bundesweit 41 Vorreiterkommunen (Masterplan) durch das Bundesumweltministerium gefördert zu werden,
- ...eine hohe Sichtbarkeit für die Klimaschutzprojekte der 34 Gemeinden über die Gemeindegrenzen hinaus (kreis-, landes- und bundesweit) zu erreichen und in regelmäßigem Erfahrungsaustausch mit anderen Klimaschutzaktiven Kommunen und Organisationen zu stehen,
- ...als eines von sechs ausgewählten NKL-geförderten Projekten im Rahmen der 10jährigen NKL-Jubiläumsfeier 2018 in Berlin zu einem Tischgespräch mit der Bundesumweltministerin eingeladen zu sein und die Klimaschutzregion Flensburg dort zu repräsentieren.

Darüber hinaus...

- ...konnten zum Einen bereits aktive KlimaschutzlerInnen unterstützt sowie zahlreiche neue Akteure für das Thema Klimaschutz im Rahmen konkreter Projekte gewonnen werden,
- ist es gelungen, in allen Handlungsfeldern bestehende Akteursnetzwerke zu erweitern oder neu aufzubauen,
- ist es gelungen nicht nur Maßnahmen mit hohen bzw. messbaren Emissions-einsparungen, sondern auch Projekte mit hoher Multiplikatorwirkung wie z.B.



Vorstand und Klimaschutzmanagerinnen der Klimaschutzregion Flensburg („Rückenwind“) mit dem fertigen „Masterplan 100 % Klimaschutz“ (Foto: Voiges)

aus Wirtschaft und Gesellschaft) sowie der Mitgliederversammlung (34 Personen aus 34 Gemeinden). Mit Förderungsbeginn 2016 konnten zudem drei Klimaschutzmanagerinnen (entsprechend zweier Vollzeitstellen) im Amt Eggebek die Arbeit aufnehmen. Nach einem Jahr wurde der „Masterplan 100 % Klimaschutz“ inkl. Klimaschutzszenario 2050 (Zielsetzungen: Emissionen: -95 % und Endenergieverbrauch: -50 % jeweils gegenüber 1990) sowie Zwischenziele für das Jahr 2020 durch das Büro SCS Hohmeyer | Partner fertiggestellt. Gemeinsam mit lokalen Akteuren aller Sektoren wurde zudem in zehn Workshops und Veranstaltungen ein Katalog mit über 70 Umsetzungsmaßnahmen für die Handlungsfelder Kommunaler Einflussbereich, Private Haushalte, Mobilität, Landwirtschaft, Energie, Unternehmen und Klimabildung erarbeitet.

Zu den Aufgaben der Klimaschutzmanagerinnen gehört die Initiierung und fachliche Begleitung der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen des Masterplans sowie die Unterstützung von geeigneten Projektideen von Akteuren aus allen oben genannten Bereichen. Aufzeigen und Einwerben von Fördermitteln, Einbindung von Akteuren und Aufbau von Netzwerken sowie Öffentlichkeitsarbeit gehören für

Praktische Erfolge:

Was wurde bisher erreicht?

Mit Kooperations- und eigenen Projekten konnten seit 2016 bereits einige zentrale Maßnahmen aus dem „Masterplan 100 % Klimaschutz Region Flensburg“ umgesetzt oder begonnen werden: u.a. Stromsparcheck Kommunal (bequa Flensburg), Mitfahrbanke (Boben Op e.V.), KlimaKiG (=Klimabildung im Kindergarten; Artefact gGmbH), Energieberatungspartys (Verbraucherzentrale SH), Klima-Sail für Jugendliche (Nordkirche und fünf Masterplankommunen), Kinder können Klima (Kindertheater Die Mimosen), EMONO (=Elektrisch Mobil zwischen Nord- und Ostsee; Grünes Binnenland), Fuhrparkumstellung auf E-Mobilität, Energie-Challenge für KMU (Klimapakt Flensburg e.V.), KlimalaB (=Klimaanpassung in der landwirtschaftlichen Berufsausbildung; BBZ Rendsburg), „Natur & Technik erleben“ im Bildungshaus Treenelandchaft (u.a. Abfallwirtschaft Schleswig-Flensburg), Northern Connections (u.a. Wirtschaftsministerium SH). Darüber hinaus führt das Klimaschutzmanagement regelmäßig öffentlichkeitswirksame Kampagnen und Aktionen durch, um neue Zielgruppen zu erreichen (u.a. Blühharten-Pflanzaktion, KSM SH-„Dan-



10 Jahre Nationale Klimaschutzinitiative: Bundesumweltministerin Svenja Schulze (3.v.l.) mit den Klimaschutzmanagerinnen Julia Schirmmacher und Dr. Elena M. Zydek (beide erste Reihe); Foto: BMU/Freudenthaler.

im Bereich Klimabildung/Bildung für Nachhaltige Entwicklung (BNE) umzusetzen,

- ist es gelungen, Projekte zu starten, die ohne Kümmerer so nicht zustande gekommen wären (z.B. mangels Informationen/personeller Kapazitäten/finanzieller Mittel).

FAZIT:

Der Klimawandel macht vor keiner Gemeinde Halt. Das Gute ist: Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen helfen den Gemeinden, sich und ihre (Infra-) Strukturen an die heutigen und zukünftigen Herausforderungen anzupassen und Fördermittel stehen bereit (BMU/NKI: u.a.

Kommunalrichtlinie). Jede Gemeinde sollte einen eigenen für sie passenden Weg finden und für sie passende Handlungsschwerpunkte setzen. Erfolgsgrundlage ist ein guter „Fahrplan“, der eine Analyse der Ist-Situation, Potenziale, Ziele und geeignete Umsetzungsmaßnahmen enthält sowie unter intensiver Akteursbeteiligung in allen Handlungsfeldern erarbeitet wird. Zudem wird eine „Koordinierungsstelle“ (z.B. Klimaschutzmanagement) für die Umsetzung in enger Verbindung/ Zusammenarbeit mit den kommunalen EntscheiderInnen und den Akteuren vor Ort benötigt. Verschiedene mögliche Modelle für die Prozessorganisation zeigen die Masterplankommunen auf.

Zentrale Erfolgsfaktoren, um die Klimaziele langfristig zu erreichen sind es, geeignete Strukturen und Stellen zu schaffen und diese fest in der Kommune zu verankern, um eine kontinuierlichen Maßnahmenumsetzung auf dem Weg zur Zielerreichung bis 2050 zu ermöglichen. Alle können voneinander lernen, wichtig ist der Erfahrungsaustausch. Die Arbeit mit den 34 Gemeinden zeigt zudem immer wieder, dass der Klimaschutz für viele Menschen einen sehr hohen Stellenwert hat. Sichtbar wird dies durch den Mut und den Willen, konkrete Klimaschutzmaßnahmen in den eigenen Gemeinden vor Ort anzuregen und umzusetzen.

Pressemitteilungen

Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände, Kiel, 6. Februar 2019

Grundsteuer: Kommunen fordern schnell einen Gesetzentwurf und widersprechen der Wohnungswirtschaft

„Der Kompromiss zwischen Bund und Ländern zur Grundsteuer ist ausgewogen und umsetzbar. Die schleswig-holsteinischen Kommunen fordern Bund und Länder zur schnellen Umsetzung der Reform auf. Bis Ostern 2019 muss ein Gesetzentwurf stehen,“ sagte Jörg Bülow, Geschäftsführer des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages zur aktuellen Diskussion über die Grundsteuer. Wer den mühsam gefundenen Kompromiss grundsätzlich in Frage stellt, riskiere den Fortbestand der Grundsteuer. Dies könnten die Städte und Gemeinden nicht verkraften. Die Grundsteuer sei unverzicht-

bar zur Finanzierung von Kindertagesstätten, Schulen, Straßen und anderen kommunalen Einrichtungen, so Bülow. Marc Ziertmann, Geschäftsführer des Städteverbandes Schleswig-Holstein ergänzt: „Die Kommunen begrüßen ausdrücklich, dass Bund und Länder einen Kompromiss gefunden haben. Eine wert- bzw. lageabhängige Grundsteuer ist im Lichte der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts konsequent, damit die wirtschaftlichen Realitäten abgebildet werden und die Grundsteuer als gerecht empfunden werden kann.“ Er widerspricht Befürchtungen, die Grundsteuer-

reform könnte die Mieten steigen lassen: „Die Grundsteuer trägt durchschnittlich mit lediglich 18 Cent pro Quadratmeter und Monat zu den Wohnungskosten bei. Sie ist aktuell nicht für hohe Wohnkosten in den Städten verantwortlich und wird das auch in Zukunft nicht sein“, so Ziertmann.

Dr. Sönke Schulz, Geschäftsführer des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages: „Endlich wurde eine lange Hängepartie auf dem Rücken der Kommunen beendet. Das neue Modell ist viel einfacher umzusetzen als frühere Vorschläge.“ Er erläuterte, die Grundsteuerreform solle aufkommensneutral erfolgen. „Das bedeutet, für einige Eigentümer wird es teurer, für andere günstiger. So fordert es das Bundesverfassungsgericht. Das Kompromissmodell enthält Gestaltungsmöglichkeiten, um nicht gewollte Belastungssituationen zu korrigieren“, so Schulz.

Ansprechpartner: Jörg Bülow, Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag: 0431/57005050