



dortmund
Klima
ist heimspiel

Handlungsprogramm Klima-Luft 2030

Maßnahmensteckbriefe
Juli 2021

Auftraggeberin:

Stadt Dortmund

Umweltamt

Brückstraße 45

44135 Dortmund

umweltamt.dortmund.de

Auftragnehmer*in:

© B.A.U.M. Consult GmbH

Alfred-Fischer-Weg 12

59073 Hamm

www.baumgroup.de

IUTA e.V. - Institut für Energie- und Umwelttechnik e.V.

Bliersheimer Straße 60

47229 Duisburg

www.iuta.de

IKU GmbH

Olpe 39

44135 Dortmund

www.dialoggestalter.de

Öko-Zentrum NRW GmbH

Sachsenweg 8

59073 Hamm

www.oekozentrum-nrw.de

ÜB1 Aktivierung der Bürger*innen für den Klimaschutz

[Erste Schritte]



1. Sichtung vorhandener Förderangebote mit Klimaschutz-Bezug
2. Sichtung und Auswertung vorhandener Klimaschutz-Förderprogramme in anderen Kommunen
3. Erarbeitung der Förderrichtlinie, dabei Einbindung von Fachleuten und Multiplikatoren
4. Definition eines Fördervolumens (Vorschlag: 5 Mio. Euro pro Jahr)
5. Klärung der Arbeitsstrukturen für das Fördermittelmanagement
6. Erarbeitung und Umsetzung einer Kampagne zur Bekanntmachung und Nutzung der Förderrichtlinie
7. Verabschiedung der Förderrichtlinie im Rat der Stadt Dortmund
8. Kontinuierliches Controlling und Bilanzierung der Inanspruchnahme der Fördermittel

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Ggf. weitere Fachämter (z.B. Wohnungsbauförderung) für das Fördermittelmanagement.
- Je nach Förderthema weitere Fachämter, Fachleute und Multiplikatoren/Institutionen

[Zielgruppe]

- Privatpersonen in Dortmund, insbesondere Haus- und Wohnungsbesitzer*innen
- Unternehmen in Dortmund

Einordnung in das Handlungsprogramm

Mit etwa 2 % der Treibhausgas-Emissionen ist der direkte Einfluss der Stadtverwaltung auf die Klimaschutzbilanz der Stadt Dortmund gering. In allen Handlungsfeldern ist es erforderlich, dass Bürger*innen, Wirtschaft und Non-Profit Organisationen Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen tätigen und ihre Lebens- und Wirtschaftsweise im Hinblick auf den Klimaschutz überprüfen und ausrichten. Nur dann wird die Stadt Dortmund ihre ambitionierten Klimaschutzziele erreichen können. Dieser Steckbrief konzentriert sich auf Aktivierung der Dortmunder Bürger*innen, während im Maßnahmensteckbrief ÜB4 die Einbeziehung der Wirtschaft thematisiert wird.

Um Bürger*innen bei klimafreundlichen Investitions- und Kaufentscheidungen (z.B. bei Modernisierung von Gebäuden, Anschaffung von Fahrzeugen und Geräten, Ernährung und Lebensstil) zu unterstützen, sollte die Stadt Dortmund passende Informations-, Beteiligungs- und Anreizinstrumente bereitstellen. Mit dem dlze - Dienstleistungszentrum Energieeffizienz und Klimaschutz wurde 2011 ein wichtiges Beratungsinstrument auf den Weg gebracht und 2013 eröffnet. Auf Grund fehlender finanzieller und personeller Ressourcen konnte das dlze den gewünschten Beratungsumfang noch nicht vollständig angehen. Wir schlagen deshalb vor, neben einer Stärkung des dlze die Information, Beratung und Aktivierung der Bürger*innen durch verschiedene Maßnahmen und Anreize zu verstärken. Dazu gehört u. a. eine kontinuierliche Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zum Umsetzungsstand und zu den Erfolgen und Herausforderungen der Umsetzung des Handlungsprogramms Klima-Luft. Aber auch Bildungsangebote, die in Kooperation mit Schulen und Bildungseinrichtungen stattfinden, sind wichtige Begleitmaßnahmen, um die gesellschaftlichen Veränderungsprozesse für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung zu unterstützen.

Aber Information und Öffentlichkeitsarbeit allein werden nicht reichen. Finanzielle Anreize müssen gesetzt werden. Dazu gibt es schon viele staatliche Förderprogramme, deren Zugang aber nicht selbsterklärend ist. Um klimafreundliche Investitions- und Kaufentscheidungen zu unterstützen, sollten in einer zentralen Förderrichtlinie (Beispiele in Münster, München, Stuttgart, Düsseldorf) die bereits vorhandenen Fördertatbestände in Dortmund zusammengefasst und gezielt erweitert werden. Zur Bekanntmachung und Inanspruchnahme der Fördermittel sollten Kampagnen gestartet werden sowie das dlze als zentraler Ansprechpartner mit Beratungsfunktion ausgebaut werden.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Anreize zu klimafreundlichen Investitions- und Kaufentscheidungen der Menschen in Dortmund werden dann gestärkt, wenn die Programme bekannt sind und über Information und Beratung barrierefrei zugänglich gemacht werden. Gleichzeitig wird die Transparenz über die Unterstützungsangebote der Stadt verbessert. Über die Inanspruchnahme der in der Förderrichtlinie gebündelten Unterstützungsangebote sollte regelmäßig Bilanz gezogen um ggf. über weitere verstärkte Beratungs- und Informationsangebote die Inanspruchnahmen zu verbessern.

ÜB1 Aktivierung der Bürger*innen für den Klimaschutz

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- Für das Fördermittelmanagement werden in der Verwaltung 1-2 Personalstellen benötigt.
- Für die Konzepterstellung und für die Informationskampagne sollten für die nächsten drei Jahre Mittel in Höhe von insgesamt 150.000 Euro eingeplant werden. Zusätzliche Kampagnenmittel sollen aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft (siehe auch Steckbrief ÜB2 „Aktivierung von privatem Kapital“) eingeworben werden.
- Für das Förderprogramm sind im Haushalt entsprechende Mittel bereit zu stellen (5 Mio. Euro pro Jahr)

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Verabschiedung der Förderrichtlinie
- Bereitgestellte Fördermittel in Euro
- Abgerufene Fördermittel in Euro
- Bilanzierung der geförderten Maßnahmen (in THG-Reduktion pro Jahr)

[Zusätzliche positive Effekte]



- Förderrichtlinie steigert Transparenz über Ziele und Handlungsfelder des Klimaschutzes in Dortmund
- Förderrichtlinie wirkt motivierend auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen
- Maßnahme wirkt im Rahmen des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 beschleunigend, insbesondere im Hinblick auf die Maßnahmen NB2 (Effiziente Gebäude, Wohnen und Nichtwohnen), NB3 (Nachhaltiges Nichtwohngebäude) und EE1 (Photovoltaik)

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Maßnahme kann indirekt auch zur Verbesserung der Luftqualität beitragen, falls damit z.B. Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr gefördert werden

[Zeitraum]



Beginn 2021

- 2021 Erarbeitung des Konzeptes
- 2022 Ratsbeschluss
- Ab 2023 jährliche Überprüfung und Anpassung

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Mit gezielten Anreizen können Bürger*innen der Stadt Dortmund, aber auch die Entscheider*innen in den Dortmunder Unternehmen, in ihren Investitions- und Kaufentscheidungen, (wie z.B. in die energetische Gebäudesanierung) klimafreundlich finanziell und beratend unterstützt werden. Bisher werden folgende materielle und finanzielle Unterstützungen geleistet:

- Mit dem Klimaschutzfonds unterstützt die Stadt Dortmund aktives gesellschaftliches Engagement für den Klimaschutz und eine nachhaltige Entwicklung (siehe Stadt Dortmund (23), 2020). Initiativen und Verbände werden bei der Umsetzung von Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsprojekten mit einem Zuschuss in Höhe von i.d.R. 500 Euro unterstützt.
- Auch über die FreiwilligenAgentur fördert die Stadt Dortmund Verbände und Vereine, die sich für soziale oder ökologische Fragen einsetzen (siehe Stadt Dortmund (24), 2021).
- Auch für Einzelmaßnahmen – wie z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern in Gebäuden – gewährt die Stadt Dortmund finanzielle Zuschüsse (siehe Stadt Dortmund (25), 2012).

Eine Übersicht über die entsprechenden Angebote der Stadt Dortmund gibt es bislang nicht. In einer Förderrichtlinie sollen die vorhandenen Förderansätze zusammengefasst und weitere Fördertatbestände gezielt entwickelt werden, um auf diesem Wege Bürger*innen der Stadt Dortmund zu ermuntern, Entscheidungen für klimaschonende Maßnahmen rascher zu treffen. Bei Entscheidungen, die potenziell klimaschädlich sein können, erhalten sie einen Anreiz zu Verringerung der Belastungen. Gleichzeitig soll mit dieser Maßnahme die Transparenz über das Engagement der Stadt Dortmund im Klimaschutz erhöht werden.

Die Fördergegenstände sollten das Förderinstrumentarium von Bund und Land sinnvoll ergänzen und insbesondere in denjenigen Themen, die im Rahmen des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 als prioritär eingestuft worden sind, ansetzen. Zentrale Bereiche dürften demnach die Modernisierung des Gebäudebestandes (Wohngebäude sowie Nichtwohngebäude), der Aufbau erneuerbarer Energieträger (vor allem Photovoltaik) sowie die Unterstützung umweltfreundlicher Mobilität (z. B. Elektromobilität) sein. Aber auch Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel könnten Gegenstand der Förderung sein. Die Ergänzung vorhandener Förderansätze kann in folgenden Fällen sinnvoll sein:

- Unterstützung bei erweiterten Qualitätsanforderungen (höhere Standards)
- Füllen von Lücken in der Fördersystematik / Abbau von Hemmnissen
- Unterstützung bei Beratung

Das Förderprogramm sollte jährlich überprüft und im Hinblick auf die bereitzustellenden Mittel und die Inhalte weiterentwickelt bzw. angepasst werden. Bei dieser Maßnahme kann auf die Erfahrungen aus anderen Großstädten (wie z.B. Münster, Düsseldorf, München und Stuttgart) zurückgegriffen werden.

ÜB2 Aktivierung von privatem Kapital für den Klimaschutz

[Erste Schritte]



1. Gespräche mit Kreditinstituten (Banken und Sparkassen) zur Klärung der Kooperationsbereitschaft
2. Informationsveranstaltung zum Thema Klimafonds für interessierte Investoren
3. Schaffung eines regional angepassten Kriterienkatalogs für die Bewertung potenzieller, durch den Fonds zu finanzierender Maßnahmen
4. Schaffung einer Organisationsstruktur für die Verwaltung des Fonds (z.B. in Form einer Genossenschaft)
5. Einwerbung von 300.000 Euro als Grundlage für den Fonds
6. Finanzierung von ersten Beispielmaßnahmen

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Banken und Sparkassen
- Potenzielle Investoren

[Zielgruppe]

- Finanzstarke Unternehmen und Privatpersonen
- Kapitalschwache Projektträger

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- Begleitung / Koordination bis zur Gründung einer Organisation durch eine*n Mitarbeiter*in der Stadt: 10-20 h pro Monat (Dauer 2 Jahre)
- Honorare für externe Gutachter*innen, Berater*innen, Spezialist*innen: 50.000 Euro
- Förderprogramme sind nicht bekannt

Einordnung in das Handlungsprogramm

Fehlende Investitionsmittel sind häufig der Grund für die Nicht-Umsetzung selbst wirtschaftlich vorteilhafter Klimaschutzmaßnahmen. Wenn Unternehmen vor die Wahl gestellt werden, Kredite entweder für die Entwicklung des Kerngeschäfts oder für Klimaschutzmaßnahmen aufzunehmen, werden sie sich in der Regel für die Weiterentwicklung im Sinne des Unternehmenszwecks entscheiden. Zudem scheitern Fremdfinanzierungen von Klimaschutzmaßnahmen vor allem in kleineren Unternehmen häufig an formalen Mechanismen im Kreditwesen (Stichwort Basel-Richtlinie; siehe Bundesministerium der Finanzen, 2021).

Noch deutlicher tritt das Problem bei privaten Hausbesitzern zutage (siehe Steckbrief NB2 Initiative effiziente Gebäude). Hier scheitern Investitionen wie z.B. in die energetische Sanierung oftmals an der komplexen Beantragung von Darlehen.

Mit dem Steckbrief ÜB1 (Aktivierung der Bürger*innen für den Klimaschutz) schlagen wir vor, dass die Stadt Dortmund ihre finanziellen Anreize für die Bürger*innen in Dortmund zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen bündelt und verstärkt. Aufgrund der Haushaltssituation der Stadt werden diese Anreize jedoch limitiert bleiben müssen. Es wird deshalb mittelfristig wichtig sein, privates Kapital zu mobilisieren, um sinnvolle Klimaschutzaktivitäten in Dortmund unterstützen zu können.

Bei der Entwicklung eines Klimafonds sollten konzeptionelle Vorarbeiten sowie die Erfahrungen aus vergleichbaren Vorhaben genutzt werden (z. B. aus dem B.A.U.M.-Fair-Future-Fonds (siehe Die Stiftung, 2019), dem Zukunftsfonds der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums (siehe Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, o. J.) oder den Regionalbudgets und Regionalfonds (siehe MORO, 2011).

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Mit dem Projekt wird ein regionales Finanzierungsinstrument für betriebliche und private Klimaschutzmaßnahmen geschaffen. Ziel soll es sein, einen Fonds aufzulegen, der bis 2030 mit 30 Mio. Euro ausgestattet ist. Der Fonds dient der Aktivierung von privatem Kapital zum Zweck der Finanzierung von Investitionen in die Zukunft der Stadt Dortmund. Die hierzu erforderlichen Anreize müssen nicht immer in der Aussicht auf eine bestimmte Rendite bestehen. Oft reicht die Aussicht auf eine Art sozialer oder ideeller Rendite im Sinne von „Ich leiste meinen Beitrag zum Gelingen der positiven Entwicklung meiner Heimatstadt.“ Mit dem Fonds soll vor allem auch die Förderrichtlinie der Stadt Dortmund (siehe Steckbrief ÜB 1 Aktivierung der Bürger*innen für den Klimaschutz) finanziell unterstützt, der kommunale Haushalt entsprechend entlastet werden.

ÜB2 Aktivierung von privatem Kapital für den Klimaschutz

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Vorlage des Konzeptes
- Gründung der Gesellschaft
- Einwerbung von 300.000 Euro Einlagekapital
- Höhe der für den Klimafonds bereitgestellten Haushaltsmittel
- Höhe der von privater Seite ausgelösten Investitionen
- Höhe der zusätzlich bereitgestellten Fördermittel von Bund und Land
- Anzahl der geförderten Maßnahmen, ggf. mit einer Bewertung der erzielten CO₂-Reduktionseffekte

[Zusätzliche positive Effekte]

- Durch Einbeziehung privater Mittel kann der kommunale Haushalt entlastet werden
- Mit der Einführung eines Klimafonds kann die Umsetzungsdynamik der im Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 beschriebenen Maßnahmen deutlich gesteigert werden

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Einbeziehung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in das Finanzierungsmodell sind möglich

[Zeitraum]

Beginn 2022

- 2022 Vorgespräche und Vorarbeiten
- 2023 Organisationsstruktur und Einwerbung von Kapital
- 2024-2025 Erste Projekte, Verfestigung

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

In Zusammenarbeit mit Banken und Sparkassen soll ein rollierender Regionalfonds eingerichtet werden. Die Mittel werden in einem vereinfachten Antragsverfahren an interessierte Betriebe und Privathaushalte für Klimaschutzmaßnahmen ausgegeben. Die Rückzahlung (inkl. Verzinsung) erfolgt aus den Einsparungen, die mit den Investitionen erzielt werden.

ÜB3 Dortmunder Netzwerk für den Klimaschutz

[Erste Schritte]



1. Einholen von LOI zu Konzept und Mitwirkungsbereitschaft im Netzwerk von städtischen Beteiligungen
2. Erstellen eines Fördermittelantrags für ein kommunales Klimaschutz-Netzwerk
3. Klärung der inhaltlichen Schwerpunkte der Netzwerkarbeit zu Beginn (auf der Basis des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030) und der organisatorischen Rahmenbedingungen
4. Kickoff-Treffen des Netzwerks

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Städtische Beteiligungen mit großem Einfluss auf die THG-Bilanz
- Gesellschaftliche Gruppen mit Klimaschutzaktivitäten
- Wirtschaftsverbände und engagierte Unternehmen

[Zielgruppe]

- Alle Bürger*innen der Stadt Dortmund
- Dortmunder Unternehmen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- Für die Begleitung der Netzwerkarbeit stellt das Umweltamt eine*n Mitarbeiter*in bereit (zeitlicher Zusatzaufwand durchschnittlich 10-20 h pro Monat)
- Für das Netzwerkmanagement, die Durchführung von Netzwerktreffen und Veranstaltungen sowie Sachmittel werden Kosten in Höhe von 300.000 Euro im ersten Jahr und jeweils 150.000 Euro im 2. und im 3. Jahr eingeplant.
- Das Netzwerk kann im Zuge der Kommunalrichtlinie (NKI) mit einem Fördersatz von 60-70 % (2021 beträgt die Förderquote Corona-bedingt derzeit 70 %) gefördert werden.

Einordnung in das Handlungsprogramm

Um den Klimaschutz als Gemeinschaftsaufgabe der Stadtgesellschaft zu etablieren ist Netzwerkarbeit von hoher Bedeutung. Mit dem „Konsultationskreis Energieeffizienz und Klimaschutz“ (KEK) wurde 2009 ein Gremium gegründet, in dem sich unter Leitung des Oberbürgermeisters verschiedene Akteure zusammengeschlossen haben: städtische Einrichtungen, kommunale Ver- und Entsorgungsbetriebe, IHK und Handwerkskammer, Verbraucherberatung bis hin zu zivilgesellschaftlichen Verbänden und Vereinen. Diese begonnene Netzwerkarbeit soll nun mit dem aktualisierten Handlungsprogramm Klima-Luft weiterentwickelt und intensiviert werden.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Mit dem KEK werden folgende Ziele und Aufgaben verbunden:

- Information der Stadtgesellschaft über das Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 sowie transparente und kontinuierliche Reflektion des Umsetzungsstandes
- Intensivierung, Koordinierung und Konkretisierung der Zusammenarbeit der Verwaltung mit den städtischen Beteiligungen zur Umsetzung des Handlungsprogramms Klima-Luft
- Netzerkennung und -stärkung: Gewinnung weiterer gesellschaftlicher Gruppen als aktive Netzwerkpartner*innen
- Struktureller Rahmen zur Beteiligung und aktiven Zusammenarbeit im Hinblick auf die Umsetzung des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Mit externer Unterstützung soll ein neues Konzept für den KEK entwickelt und bereits 2021 begonnen werden. Zukünftige Aufgabe des KEK soll es sein, ein Netzwerk aus aktiven Unterstützenden der Stadtgesellschaft aufzubauen und zu erweitern, damit Akteur*innen der Stadtgesellschaft verbindlicher und enger in die Umsetzung des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 eingebunden sowie das Engagement in der Stadtgesellschaft unterstützt und gewürdigt werden. Das Umweltamt wird dem KEK zukünftig regelmäßig die Ergebnisse des Monitorings präsentieren, um darauf aufbauend die Möglichkeiten der Verbesserung des Umsetzungsprozesses zu diskutieren und anzuschließen. Auf diese Weise wird Transparenz geschaffen und zugleich die erforderliche Zusammenarbeit innerhalb Dortmunds bei der Umsetzung des Handlungsprogramms gestärkt.

Die Funktionen und das Netzwerk des KEK selbst können auf folgenden Säulen aufgebaut werden:

ÜB3 Dortmunder Netzwerk für den Klimaschutz

- Die Eigenleistungen werden durch die Stadt Dortmund und/oder die städtischen Beteiligungen getragen.
- Die Kofinanzierung des Eigenanteils durch Landeszuschüsse (z.B. durch die geplante Klimaschutz-Investitionszuschüsse des Landes NRW) sollte geprüft werden.

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Anzahl der unterzeichneten Teilnahmeerklärungen
- Anzahl der gesellschaftlichen Gruppen, die in die Netzwerkarbeit eingebunden werden
- Anzahl der Netzwerk-Treffen und Anzahl und Struktur der Teilnehmenden an den Treffen
- Anzahl und Struktur der Teilnehmenden an den jährlichen Bürger*innen-Konferenzen
- Anzahl der Projekte und Aktivitäten, die durch die Netzwerkarbeit angestoßen werden, sowie deren mögliche THG-Einspareffekte

[Zusätzliche positive Effekte]

- Einbindung gesellschaftlicher Gruppen und Transparenz über die Fortschritte des Klimaschutzes in Dortmund kann Kultur des gemeinsamen Anpackens fördern, die zu einer Beschleunigung der Klimaschutzaktivitäten auf allen Ebenen führt

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Klimaschutznetzwerk dient als Plattform für den Informations- und Erfahrungsaustausch
- Möglichkeit, konkrete Aktivitäten und Projekte anzustoßen
- Zentrale Drehscheibe für die Umsetzung des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030

[Zeitraum]

Beginn 2021

- Sommer 2021 Vorarbeiten
- 4. Quartal 2021 Kickoff-Treffen
- Die Netzwerkarbeit wird mit den Beteiligten für einen Zeitraum von drei Jahren vertraglich fixiert (2021-2024)

- Städtische Beteiligungen und weitere Institutionen mit großem Einfluss auf die THG-Bilanz in Dortmund:
Unterstützung und Begleitung, verbindliche Vereinbarungen über Klimaschutzziele und Monitoring, regelmäßiger Austausch, Anbahnung von Kooperationen
- Gesellschaftliche Gruppen:
Regelmäßige Treffen für Informations- und Erfahrungsaustausch, beratende Unterstützung und Begleitung der kommunalen Klimaschutzaktivitäten
- Alle Bürger*innen:
Jährliche Veranstaltungen mit Darstellung von Projekten und Zwischenständen sowie aktivierenden Elementen (z.B. Bürger*innenkonferenzen)

Neben dem Informations- und Erfahrungsaustausch sollen in dem Netzwerk Kooperationen zwischen den Teilnehmenden angebahnt und konkrete Projekte und Aktivitäten zur Verbesserung des Klimaschutzes in Dortmund angestoßen werden.

Die Organisation des Netzwerkes (Netzwerkmanagement und Moderation) soll durch eine*n externe*n Dienstleister*in übernommen werden.

ÜB4 Klimaschutz in der Dortmunder Wirtschaft

[Erste Schritte]



1. Bestandsaufnahme und Bewertung der Gewerbegebietsstandorte in Dortmund
2. Entwicklung eines Übertragungskonzeptes inkl. Definition von Zielen und Meilensteinen des Roll-Outs sowie Darstellung und zielgruppenspezifische Bewertung der Beratungsprodukte
3. Auswahl eines ersten Gewerbe- oder Industriegebietes für den Roll-Out der Ergebnisse
4. Ausweitung der Vernetzung von Unternehmen

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Wirtschaftsförderung Dortmund
- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Industrie- und Handelskammer zu Dortmund
- Handwerkskammer Dortmund
- TU Dortmund
- Ggf. Anbieter der drei genannten Projekttypen (ÖKOPROFIT – B.A.U.M., Energieeffizienz-Netzwerke – DEW21/Arcanum; DODataGmbH)

[Zielgruppe]

- Unternehmen und Organisationen der Wirtschaft
- Öffentliche Einrichtungen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Die konzertierte Aktion muss kontinuierlich durch eine*n Mitarbeiter*in der Stadt Dortmund organisiert und begleitet werden.

Ggf. sollten zur konzeptionellen Vorbereitung des Roll-Out (insbesondere für die Bestandsaufnahme) ein Fachbüro bzw. eine Partnerschaft aus den beteiligten Fachbüros hinzugezogen werden (Kosten 30.000 Euro).

Einordnung in das Handlungsprogramm

Die Aktivierung der „Wirtschaft“, also der Unternehmen in Dortmund, ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Klimaschutz. Dortmund war die erste Stadt in Nordrhein-Westfalen, die vor 20 Jahren das in Österreich entwickelte ÖKO-PROFIT-Modell umgesetzt hat. Seitdem wurden in Dortmund 12 Projektrunden mit insgesamt 130 Unternehmen und Einrichtungen durchgeführt, in denen zahlreiche Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind (siehe Stadt Dortmund, Wirtschaftsförderung, 2021 (11)). Ein weiteres wichtiges Vorhaben ist das Modellprojekt „Innovation Business Park Dorstfeld-West“, in dem im Rahmen mehrerer Vorhaben (Integriertes Klimaschutzteilkonzept, Forschungsprojekt Gewerbe ExWoSt, Ressourceneffizienz-Projekt, Klima.Profit) untersucht worden ist, wie Klimaschutz und Klimafolgenanpassung mit all ihren Handlungsfeldern vor Ort in Gewerbe- und Industriegebieten bedarfsorientiert umgesetzt werden können. Dabei wurde ein Unternehmensnetzwerk gebildet, das von den ansässigen Unternehmen selbst organisiert wird (siehe Stadt Dortmund, 2015 (26); Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2019). Zum anderen wurden im Rahmen der bundesweiten Initiative „500 Energieeffizienz-Netzwerke“ in Dortmund mehrere Projekte angeboten, mit denen die Energieeffizienz der Unternehmen gesteigert werden sollte (siehe Initiative Energieeffizienz- und Klimaschutz, o. J.; Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH (DEW) (2017)). Die Stadt Dortmund kooperiert in diesen Netzwerk-Projekten mit der Wirtschaftsförderung, der DEW21 sowie den Organisationen der Wirtschaft (Kammern und Verbände), die ihrerseits in den vergangenen Jahren weitere Projekte und Aktivitäten für Klima- und Umweltschutz angestoßen haben.

Die Modellvorhaben und Projekte haben gezeigt, dass es in der Dortmunder Wirtschaft erhebliche Potenziale zur Unterstützung des kommunalen Klimaschutzes gibt und wie diese gehoben werden können. Dabei können drei Ansatzpunkte unterschieden werden:

- Direkte Klimaschutzpotenziale: Die Potenziale für Energieeffizienz (vor allem auch im Gebäudebestand) und beim Aufbau erneuerbarer Energien (vor allem Photovoltaik-Nutzung) sind nach wie vor hoch.
- Innovationsförderung: Gemeinsam mit der Wissenschaft arbeiten Dortmunder Unternehmen an Innovationen, mit denen Umwelt- und Klimaschutz verbessert werden können (siehe Steckbrief EE4).
- Wirtschaftliche Möglichkeiten: Viele Dortmunder Unternehmen sind in der Lage, Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen zu tätigen. Insbesondere bei der energetischen Sanierung von Nichtwohngebäuden werden diese Potenziale aktiviert werden müssen (siehe Steckbrief NB2). Aber auch bei der personellen und finanziellen Unterstützung gesellschaftlicher Initiativen für den Klimaschutz können Unternehmen wichtige Partner sein. Steckbrief ÜB2 (Aktivierung von privatem Kapital) zeigt auf, wie das organisiert werden kann.

Zur Aktivierung der direkten Klimaschutzpotenziale (Steigerung der Energieeffizienz und Aufbau erneuerbarer Energien in Unternehmen und Einrichtungen) baut die im Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 beschriebene Klimaschutzstrategie in der Wirtschaft auf den bestehenden Formaten und Angeboten auf.

ÜB4 Klimaschutz in der Dortmunder Wirtschaft

Zur Durchführung der beratenden, qualifizierenden, vernetzenden und ggf. auch organisierenden Arbeiten sollten projektbezogene Fachbüros hinzugezogen werden. Dafür sollten bis 2025 pro Jahr Mittel in Höhe von 70.000 Euro bereitgestellt werden. Ende 2024 sollten die Erfahrungen mit den ersten Modellen evaluiert und auf dieser Grundlage die Kosten für den Roll-Out auf alle Gewerbe- und Industriegebiete ermittelt werden.

Die Verknüpfung mit vorhandenen Förder- und Unterstützungsansätzen kann die kommunalen Eigenanteile reduzieren und/oder die Wirksamkeit des Roll-Outs erhöhen:

- Förderprogramme auf Bundesebene (z.B. NKL, www.klimaschutz.de)
- Förderrichtlinie ÖKOPROFIT des MULNV NRW: Förderung von ÖKOPROFIT-Einsteigerprojekten, ÖKOPROFIT-Projekten für Kleinbetriebe sowie ÖKOPROFIT-Klubs im Zuge einer 80%-Förderung (www.umwelt.nrw.de)
- Inhaltliche und kommunikative Unterstützung durch die „Initiative Energieeffizienz- und Klimaschutz-Netzwerke“ (keine finanzielle Unterstützung, www.oeffizienznetzwerke.org)
- Mittelstandsinitiative Energieeffizienz und Klimaschutz des DIHK mit verschiedenen geförderten Ansätzen (z.B. Durchführung von Mobilitätsaktionstagen in Unternehmen, Energie-Scouts; www.mittelstand-energiewende.de)
- Verschiedene Energie- und Umweltberatungsförderungen in Bund und Land

Aufgabe der Stadt Dortmund und ihrer Dienststellen (insbesondere Umweltamt, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt und Wirtschaftsförderung) ist es dabei, Informationen und Strategien der verschiedenen Beteiligten zu bündeln und an den Klimaschutzzielen auszurichten. Dabei stehen drei Aufgaben im Vordergrund:

- **Verstetigung:** Die zahlreichen Projekte in Dortmund entwickeln noch keine Breitenwirkung, da es keine Strategie zur Verstetigung gibt. Notwendig ist also eine konzertierte Aktion, in der die Stadt Dortmund gemeinsam mit den Wirtschaftspartnern vor Ort die Schritte und Meilensteine zur Einbeziehung möglichst vieler Unternehmen in entsprechende Beratungs- und Unterstützungsprojekte bis 2030 festlegt. Eine solche verbindliche Festlegung auf Ziele und Schrittfolgen schafft in den Zielgruppen der Wirtschaft Transparenz und Orientierung.
- **Koordination:** Die genannten Projekte führen in der Zielgruppe Wirtschaft häufig zu Konkurrenzsituationen, da den Unternehmen die Ziele und Ansatzpunkte nicht deutlich werden, so dass eine Entscheidung zur Teilnahme schwerfällt. Im Dialog mit den Partnern in der Wirtschaft sollte die Stadt Dortmund darauf hinwirken, dass die vorhandenen Angebote zielgruppenspezifisch und zeitlich besser aufeinander abgestimmt werden, um die Entscheidungsgrundlagen im Hinblick auf Beratung und Qualifizierung für die Dortmunder Unternehmen zu verbessern.
- **Kommunikation:** Im Rahmen der Kommunikationsstrategie für den Klimaschutz sollten die Informationen über Beratungs- und Qualifizierungsangebote für die verschiedenen Zielgruppen in der Wirtschaft aufbereitet und über die Wirtschaftspartner und Multiplikatoren in die Breite der Wirtschaft getragen werden.

Wir schlagen vor, dass in einem ersten Schritt die Zusammenarbeit mit den Wirtschaftspartnern und die Strategie für einen Rollout von Projektergebnissen an einem konkreten Fall erprobt werden. Dafür bietet sich das Projekt „Innovation Business Park“ an, da dieses bereits wissenschaftlich begleitet worden ist, so dass die Erkenntnisse aus den bisherigen Schritten dokumentiert vorliegen.

Die Erfolgsfaktoren sind demnach auf andere Gewerbe- und Industriegebiete so weit wie möglich zu übertragen. Dazu wird empfohlen, ein Roll-Out-Konzept zu entwickeln. In einem ersten Schritt sollten alle Gewerbegebiete in Dortmund mit ihren jeweiligen Standortspezifika (Gebietsstruktur, Infrastruktur, Potenziale) in einer Übersicht dargestellt werden. Ziel ist es, die Erfolgsfaktoren des Modellprojektes an die Klimaschutzpotenziale und Unterstützungsbedarfe der Gewerbetreibenden anzupassen, und auf diesem Wege bedarfsgerechte Lösungen zu entwickeln.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Anhand der Auswertungen der Dortmunder ÖKOPROFIT-Projekte wird das CO₂-Einsparpotenzial deutlich, 50 Betriebe, die seit 2011 das ÖKOPROFIT-Programm durchlaufen haben, erzielten dabei Einsparungen in Höhe von knapp 5.000 t CO₂ pro Jahr.

ÜB4 Klimaschutz in der Dortmunder Wirtschaft

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Anzahl der in den Rollout einbezogenen Gewerbe- und Industriegebiete
- Anzahl der erreichten Unternehmen
- Anzahl der umgesetzten Projekte in Gewerbe- und Industriegebieten
- CO₂- bzw. Energieeinsparungen von Unternehmen in Projekten
- Nach Erhebung der Ist-Situation sind weitere Erfolgsindikatoren zu bestimmen

[Zusätzliche positive Effekte]

- Verbesserte Zusammenarbeit von Stadt und Wirtschaft
- Impulse für regionalwirtschaftliche Initiativen
- Standortsicherung der Unternehmen und Erhöhung der Standortattraktivität
- Unterstützung einer nachhaltigen Wirtschaftsweise
- Integrierter Ansatz dieses übergreifenden Projektes bezieht alle Handlungsfelder des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 ein

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Über die Vernetzung von Unternehmen können auch Potenziale für „Innovation“ (siehe EE4 Pilotvorhaben für neue Technologien) und „Investition“ (siehe ÜB2 Aktivierung von privatem Kapital) aktiviert werden.

[Zeitraum]

Beginn 2021

- 2021: Bestandsaufnahme der Gewerbegebiete
- 2022: Erstellung des Übertragungskonzeptes
- 2022-2023: Durchführung der ersten Roll-Out-Projekte
- 2024: Auswertung der ersten Rollout-Projekte
- 2025-2030: Roll-Out auf alle Gewerbestandorte in Dortmund

In Energieeffizienz-Netzwerken konnte nachgewiesen werden, dass sich die Endenergieproduktivität (Endenergieverbrauch im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt BIP) als Indikator für Energieeffizienz durch die Netzwerkarbeit mindestens verdoppeln lässt. Im Zeitraum 2008 – 2015 stieg dieser Indikator in Dortmund um durchschnittlich 1,3 % pro Jahr.

Der gebietsbezogene, am Bedarf der Unternehmen ausgerichtete Ansatz des Projektes „Innovation Business Park“ hat gezeigt, dass gemeinsam mit den Gewerbetreibenden nachhaltige Erfolge erzielt werden können. Viele der dabei entwickelten Maßnahmen (z.B. zur Energie- und Ressourceneffizienz, zur Veränderung der Mobilitätsangebote in den Unternehmen bis hin zu Dach- und Fassadenbegrünung als Gebäudeschutz und Gebäudekühlung) können auch auf andere Gebiete übertragen werden.

Zudem ergeben sich im Zuge der Vernetzung der Unternehmen weitere Kooperationsmöglichkeiten mit der Stadt, z.B. im Bereich der Innovationsförderung, bei Investitionsvorhaben sowie im Bereich des nachhaltigen Wirtschaftens.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Wir schlagen vor, das Projekt „Innovation Business Park“ als Ausgangspunkt zu nutzen. Die Erfahrungen zeigen, dass der Projekterfolg von standortspezifischen Rahmenbedingungen abhängig ist. Um die Erfahrungen auf weitere Gewerbegebietsstandorte übertragen zu können, sollen die Erfahrungen aus den Projekt Innovation Business Park Dorstfeld-West und dem Forschungsprojekt Gewerbe ExWoSt ‚Nachhaltige Gewerbegebiete‘ ausgewertet und eine Vorgehensweise zur Übertragung auf andere GE- und GI-Gebiete in Dortmund entwickelt werden (Roll-Out-Plan). Ziel ist es, zukunftsfeste nachhaltige Gewerbegebietsstandorte für Dortmund sicherzustellen und dabei die Klimaschutzleistungen der Unternehmen spürbar zu verbessern. Dabei sollten erfolgreiche Projekte mit ihren Netzwerken (vor allem ÖKOPROFIT und die Energieeffizienz-Netzwerke) einbezogen werden mit dem Ziel, den Roll-Out zu beschleunigen.

[Erste Schritte]



1. Definition des bereitzustellenden Datenumfangs unter Beteiligung der fachlich Verantwortlichen bei der Stadtverwaltung (als Vorschlag vgl. Anhang zu diesem Steckbrief)
2. Konzeption des Webauftritts bzw. einer Informations-App für Smartphone-/Tablet-Geräte

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Chief Information/Innovation Office
- Aktualität der Inhalte: Fachberater mit Expertise in Immissionsschutz (Büros, Institute, LANUV)
- Dortmunder Systemhaus

[Zielgruppe]

- Bürgerschaft, gesellschaftliche Gruppen
- Unternehmen
- Behörden, Institutionen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Aufwandkalkulation:

- Auftrag an Büro/ Bürogemeinschaft zur Konzeption und Erstellung einer Internet-Plattform „Luftqualität“. Kalkuliertes Volumen: ca.
- 15.000 Euro
- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025, (zur Umsetzung dieser Maßnahmen etwa 20% VZÄ Finanzierung:
- Förderung im Rahmen von Smart-City-Projekten zu prüfen
- Aktuelle Förderprogramme, z. B. in Nachfolge der Programme „Modellprojekte Smart Cities“ oder „Digitale Modellregionen“ von Bund bzw. Land
- Leistungen DWD und ggf. LANUV im Rahmen von Amtshilfe möglich

Einordnung in das Handlungsprogramm

Zur Emissionsminderung ist das Mitwirken der Bürger*innen und anderer Akteursgruppen erforderlich.

Zwar wächst das Bewusstsein für „gesunde Luft“, aber immer noch sind zu wenig Bürger*innen und Akteursgruppen bislang für die Themen Luftschadstoffbelastung und negative Auswirkungen des Klimawandels in städtisch geprägten Regionensensibilisiert.

Für ein verstärktes Problembewusstsein und die daraus resultierende Bereitschaft einen persönlichen Beitrag zur Emissionsminderung zu leisten, ist zunächst eine Verbesserung der persönlichen Informationslage zum Themenkomplex erforderlich.

Hierzu sind diese Informationen den Bürgern und anderen Akteuren möglichst gut aufbereitet, aktuell und an einer zentralen Stelle bereitzustellen und nahe zu bringen.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Verbesserung der Informationslage beteiligter Gruppen zum Thema „Gesunde Luft“ und dadurch Erhöhung der Bereitschaft einen persönlichen Beitrag zur Emissionsminderung zu leisten.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Angaben zu behördenseitig erfassten Luftschadstoffkonzentrationen in Dortmund finden sich beispielsweise auf den Internetseiten der Stadt Dortmund, des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) oder Umweltbundesamtes, Dessau (UBA). Darüber hinaus werden an verschiedenen Orten im Stadtgebiet im Rahmen privater Messeinrichtungen (citizen science-Messnetz) Luftqualitätsparameter gemessen und ihre Daten über Webportale veröffentlicht (siehe Map Sensor.Community, 2021; openSenseMap, 2021). Klimatische Messdaten für die Dortmunder Innenstadt werden bereits seit mehreren Jahren am Standort des Dortmunder Umweltamtes aufgezeichnet und über die Webseite DOLIS (www.dolis.de) allgemein zugänglich gemacht. Zusätzlich liegt mit der Stadtklimaanalyse (siehe Stadt Dortmund, 2021 (12); (27)) eine räumlich differenzierte Einschätzung der aktuellen Belastungssituation sowie Prognose der zukünftigen Entwicklung vor. Diese die Gesamtsituation in Dortmund beschreibenden Inhalte liegen bei den verschiedenen Anbietern bzw. auf verschiedenen Webseiten vor. Eine umfassende Informationsrecherche zum Thema ist somit mit einem nicht unerheblichen Rechercheaufwand verbunden.

Um den Akteuren die Möglichkeit einer umfassenden Informationslage zu bieten, soll zunächst eine breite Datenbasis zum Thema Immissionsschutz und Klima aufgebaut werden.

LU1 Informationsportal „Luftqualität“

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Dokumentation der Zugriffshäufigkeit auf die angebotenen Informationen
- Rückmeldungen aus der Bürgerschaft/von Institutionen und Unternehmen

[Zusätzliche positive Effekte]

- Sensibilisierung für die Problematik Luftbelastung und Folgen der Klimaänderung im Stadtgebiet
- Informierte Stadtgesellschaft
- Stadt als Informationslieferant = Positives Bild der Stadtverwaltung

[Effekte auf das Handlungsfeld Klima]

- Informationen zum Thema Klimafolgenanpassung ergänzt Klimaschutzmaßnahmen
- Informationen zum Thema Immission zum Teil verschnitten mit Informationen zu klimarelevanten Emissionen.

[Zeitraum]

Beginn: Innerhalb des ersten halben Jahres

Dauer: Umsetzung der Datenplattform innerhalb eines Jahres.

Aktualisierung des Datenbestandes während der Laufzeit des gesamten Handlungsprogramms

Es wird angestrebt, auf einer zentralen Webplattform, die als Portalfunktion die aus verschiedenen Quellen verfügbaren Daten zentral zugänglich macht, umfassend über die Immissionssituation, Zielwerte sowie Beiträge der Quellgruppen im Stadtgebiet zur Immissionsbelastung zu informieren. Die Plattform soll ebenfalls Daten zu den zu lokal zu erwartenden Klimaänderungen und ihren Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit umfassen (Anhang C gibt einen ersten Vorschlag zum enthaltenen Informationsumfang wieder).

Das Informationssystem DOLIS des Umweltamtes soll daher entsprechend erweitert werden und langfristig thematisch relevante Informationen der Stadtverwaltung, Datendiensten und Umweltbehörden präsentieren. Das Informationsportal „Luftqualität“ nimmt damit eine Lotsenfunktion zu allen relevanten Informationen ein.

Die Umsetzung der Informationsplattform sollte sowohl als Bestandteil des Webauftritts der Stadt Dortmund erfolgen als auch als App für Smartphone- bzw. Tablet-Endgeräte

Inhalte können sein:

- aktuelle Messwerte zur Immissionskonzentration relevanter Luftschadstoffe im Stadtgebiet an verfügbaren privaten oder öffentlichen Messstationen,
- geltende Immissionswerte und ihre Grundlagen (Verordnungen, Gesetze...),
- Angaben zur gesundheitlichen Bewertung der Luftschadstoffe,
- Quellgruppenbezogene Beiträge zur Immissionskonzentration für die Quellgruppen Straßenverkehr (PKW, Lieferverkehr/LKW), Wärmebedarf/Gebäudebeheizung, genehmigungspflichtige Anlagen, Schienenverkehr, Schiffsverkehr, Flugverkehr, sonstige industrielle Quellen, „Offroad“ (Bau- und Landmaschinen),
- Warnungen z. B. hinsichtlich hoher Ozonkonzentrationen, Minderungsbestrebungen und -möglichkeiten.
- Informationen zur bioklimatischen Situation im Stadtgebiet incl. Messdaten privater/öffentlicher Messeinrichtungen, Hinweise zu Einflussgrößen, Hinweise auf aktuelle Messdaten, Hinweise auf Maßnahmen, Programme und Fördermöglichkeiten im Rahmen der Klimaanpassung
- Aktivitäten unterschiedlicher Stadtämter der Stadt mit thematischen Bezügen zum Handlungsprogramm neben der jeweiligen eigenständigen Präsentation auch zentral präsentiert und Synergismen somit deutlich gemacht.

Um den Anforderungen gerecht zu werden ist es essentiell, dass der Inhalt über die Laufzeit des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 fortlaufend aktuell gehalten wird.

LU2 Informationsgewinnung – Messnetz luft- hygienische und bioklimatische Kenngrößen

[Erste Schritte]



1. Prüfung, ob geeignete Förderprogramme des Bundes, des Landes oder der EU existieren, welche zur Umsetzung innovativer Teile des Projektes oder zur praktischen Umsetzung im Stadtgebiet in Anspruch genommen werden können.
2. Eine für die Projektumsetzung sinnvolle Struktur beteiligter Einrichtungen sollte gefunden werden, um eine Installation und langfristige Betreuung der Messstationen, Datenübertragung und Datenbereitstellung zu gewährleisten. Ggf. Einbindung externer Feinstaubexperten aufgrund der besonderen Anforderungen an die Messtechnik hinsichtlich belastbarer Daten.
3. Konzeption und Gewährleistung der Datenübertragung (z. B. über lokales privates oder stadt eigenes öffentliches WLAN)
4. Ggf. Start eines Pilotprojektes
5. Einbindung der Bürgerschaft und Unternehmen sowie erforderlicher/interessierter Stadtämter bei der Auswahl der Messpunkte,
6. Standortauswahl
7. Beschaffung der Messtechnik
8. Fortführung und Ausweitung des städtischen Messprogramms zur NO_2 -Belastung

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt, Immissionsschutz

[weitere Partner]

- Verbesserung der Messgenauigkeit der PM-Sensoren unter Feldbedingungen: Beratende Institute/ Büros mit Expertise in Immissionsschutz
- Fachberater mit Expertise in Immissionsschutz (Büros, Institute, LANUV, DWD)
- Messnetz-Aufbau: Chief Information/Innovation Office; Umsetzung durch DODATA, DSW21; Tiefbauamt (Messnetz-Installation)

[Zielgruppe]

- Stadtverwaltung (für Maßnahmenplanung)
- Bürgerschaft (Information)
- Schüler, Lehrer*innen, Bildungseinrichtungen

Einordnung in das Handlungsprogramm

Über einen längeren Zeitraum erfasste Daten können Hinweise auf die allgemeine Entwicklung der Belastungssituation und der Wirksamkeit von umgesetzten bzw. angestrebten Maßnahmen geben.

Lokale Daten zur Beurteilung stadtklimatologischer Größen liegen mit der Stadtklimaanalyse modellhaft für das Dortmunder Stadtgebiet vor. Systematisch gemessen werden klimatische Daten aber nur an wenigen Stellen im Stadtgebiet. Lagen derartige Daten vor, könnten diese helfen, die Bedeutung bioklimatischer Ausgleichsräume und die Wirksamkeit von Luftleitbahnen für Kalt- und Frischluftzufluss in Belastungsgebieten zu identifizieren und zu belegen.

Lufthygienische Kenngrößen zur PM_{10} - und $\text{PM}_{2,5}$ -Konzentration werden derzeit nur an sehr wenigen verkehrsbezogenen Punkten bzw. $\text{PM}_{2,5}$ sogar ausschließlich an einer Hintergrund-Messstation explizit gemessen. Aufgrund umweltmedizinischer Erkenntnisse ist zu erwarten, dass $\text{PM}_{2,5}$ zukünftig stärker im Fokus der europäischen Überwachungsstrategie stehen wird.

Die NO_2 -Belastung wird zwar an mehreren Messstellen im Stadtgebiet gemessen, dennoch verbleiben potentielle Belastungsschwerpunkte, die ein hohes Verkehrsaufkommen gepaart mit einer engen Straßenschlucht aufweisen.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Zeitlich-räumliche Verteilung lufthygienischer und bioklimatischer Kenngrößen/ detailliertes Echtzeit-Klimamonitoring- und Lufthygiene-Infosystem für die Bürger*innen:

- Daten der zeitlich-räumlichen Verteilung lufthygienischer und bioklimatischer Kenngrößen in der Fläche im Dortmunder Stadtgebiet
- Identifikation lokaler Belastungsschwerpunkte
- Monitoring der stadtinternen Temperaturentwicklung und ggf. der Wirksamkeit von Maßnahmen
- Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Zentrales Vorhaben ist der Aufbau eines Messnetzes für lufthygienische und bioklimatische Kenngrößen auf Dortmunder Stadtgebiet.

Mit kostengünstigen, handelsüblichen Sensoren (z. B. gemäß luftdaten.info oder der senseBox als konfektionierbarem System, vgl. opensensemap.org) und einer geeigneten Funkverbindung lässt sich ein dichtes Netz von Messstationen verteilt über das Stadtgebiet realisieren, in dem lufthygienische (hier: PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$) und klimatologische Kenngrößen kontinuierlich aufgezeichnet und über eine Internet-Plattform zum Abruf angeboten werden. Ein ähnliches Vorhaben hat die Stadt Soest mit dem Projekt „Bürgerwolke Soest“

LU2 Informationsgewinnung – Messnetz luft- hygienische und bioklimatische Kenngrößen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025, (zur Umsetzung dieser Maßnahmen etwa 50% VZÄ)

Kostenrahmen: Beschaffung Sensoren (Information/Werbung, Installation/laufende Betreuung Messnetz, Datenübertragung, Datenplattform; Auswertung. Geschätzt:

- Messtechnik: ca. 150 bis 250 Euro pro Station (handelsübliche Ausstattung),
- Vertrag zur Datenübertragung und Datenaufbereitung: 30.000 Euro/a
- Ca. zweijährlicher Austausch Feinstaubsensor: ca. 1.000 Euro/2a (Summe über 50 Stationen)
- Leistungen DWD und ggf. LANUV im Rahmen von Amtshilfe möglich
- Zusätzliche Kosten pro neuer NO₂-Messstation in Höhe von 1.500 Euro/a

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Interesse am Projekt: Rückmeldungen aus der Bürgerschaft / aus Bildungseinrichtungen bzgl. einer Beteiligung am Projekt
- Technische Umsetzung: Betrieb Messnetz, Betrieb Datenübertragung und -bereitstellung
- Akzeptanz, Breitenwirkung: Zugriffszahlen aus der Bürgerschaft auf die bereitgestellten Daten

[Zusätzliche positive Effekte]



- Schärfung/Wirksamkeitskontrolle ergriffener Maßnahmen
- Vernetzung mit schulischen und universitären Bildungsaktivitäten
- Problembewusstsein und Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt
- Kommunales Pilotprojekt mit Strahlkraft über die Stadtgrenzen hinaus

[Effekte auf das Handlungsfeld Klima]



- Bioklimatische Daten auch für zielgerichtete Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung.

[Zeitraum]



Beginn: Innerhalb 6 Monaten nach Beschlussfassung Handlungsprogramm

Dauer: Umsetzung innerhalb der nächsten 3 Jahre

gestartet, in dessen Rahmen ein solches dichtes Netz bioklimatischer Messstationen errichtet und betrieben wird, da derartige Daten für das Stadtgebiet nicht vorliegen (siehe Stadt Soest, 2021).

In Dortmund soll ein (Bürger-) Messnetz konzipiert und aufgebaut werden, das neben bioklimatischen Daten insbesondere lufthygienische Kenngrößen wie PM₁₀ und PM_{2,5} erfasst. Zur Gewährleistung einer hohen Datenqualität ist ein einheitliches Messgerät und eine Auswahl der Standorte durch das Umweltamt notwendig.

Als Standorte für Messstationen bieten sich zunächst öffentliche Flächen an, beispielsweise Schulen. Die Messstationen können hier direkt in Lerneinheiten und z. B. Projektarbeiten einfließen.

Zusätzlich sollen Bürger*innen über zu betreuende Messstationen in das Projekt eingebunden und damit die Bürgerschaft für das Thema Lufthygiene und Wärmelast sensibilisiert werden. Vorhandene Messwerte privat betriebener Messstationen, die z. B. in Citizen Science-Projekte zugänglich sind, weisen aufgrund der verwendeten Messtechnik und nicht zuletzt auch aufgrund der Variabilität der anzutreffenden Einbausituationen und des jeweiligen Wartungszustandes aber nur bedingt eine hohe Zuverlässigkeit auf. Insofern ist es sinnvoll auch diese privaten Messaktivitäten in ein städtisches Messnetz zu integrieren, um die Datenqualität bewerten und ggf. verbessern zu können.

Kostengünstige PM-Sensoren werden als grundsätzlich geeignet eingeschätzt, die zeitlich-räumliche Verteilung von Staubkonzentrationen zu erfassen. Ihr Einsatz zur expliziten Grenzwertüberwachung wird insbesondere aufgrund bestehender Querempfindlichkeiten z. B. zur Luftfeuchtigkeit jedoch verhindert (siehe Asbach, C. et. al, 2018). Erste Arbeiten liegen vor, um die Querempfindlichkeit der Sensoren gegenüber Luftfeuchte erheblich zu verringern und damit die Aussagekraft der Messwerte deutlich zu erhöhen (siehe Asbach, C., 2021). Diese Erfahrungen könnten in die Konzeption und Ausgestaltung des Messnetzes einfließen.

Mittels einer Ausweitung des städtischen Messnetzes sollen potenzielle Belastungsschwerpunkte in Bezug auf NO₂ verifiziert werden.

LU3 Luftaustausch in Belastungsgebieten – Langfristige planerische Sicherung der bestehenden Entlastungsflächen für den Luftaustausch

[Erste Schritte]



1. Als Ausgleichsräume sind sowohl Luftleitbahnen als auch Frisch- bzw. Kaltluftentstehungsgebiete anzusehen. Diese Abgrenzung kann auf Grundlage der klimatischen und anzustrebenden klimatischen Baugrenzen der Stadtklimaanalyse erfolgen.
2. Identifikation der Belastungsgebiete, ihrer zugeordneten lufthygienischen Versorgungsflächen (Luftleitbahnen, Kaltluft-Entstehungsgebiete) auf Grundlage der Stadtklimaanalyse.
3. Vorbereitung Ratsvorlage

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Wirtschaftsförderung
- Nachbarkommunen
- Öffentlichkeit

[Zielgruppe]

- Stadtgesellschaft
- Rat der Stadt Dortmund (Beschlussfassendes Organ)
- Stadtverwaltung (Berücksichtigung der Ergebnisse des Beschlusses bei zukünftigen Planungsverfahren)

Einordnung in das Handlungsprogramm

Eine Senkung von Schadstoffkonzentrationen in Lastgebieten ist an einen Luftaustausch mit (regional) bedeutenden Ausgleichsräumen gekoppelt. Als erkennbare Folge des Klimawandels ist für die nächsten Jahre die Ausdehnung der lufthygienischen Lastgebiete bzw. Intensivierung der Lastsituation festzustellen. Ein Luftaustausch ist daher auch erforderlich, um Wärmelasten aus hochverdichteten Bereichen abzuführen und somit negative Ausprägungen des Klimawandels möglichst zu vermeiden.

Ausgleichsräume sind zum einen umliegende landwirtschaftliche Areale, Wälder oder Grünflächen, aber auch Kleingartenanlagen, Friedhöfe oder Parkanlagen. Der Austausch zwischen den Last- und Ausgleichsflächen erfolgt über Luftleitbahnen („Frischlufschneisen“). Gewässerläufe, Grünzüge, Parks und landwirtschaftliche Flächen übernehmen diese Funktion, aber ebenso breite Bahntrassen oder entsprechende Straßenzüge. Für das Dortmunder Stadtgebiet sind diese Zusammenhänge anschaulich in der Stadtklimaanalyse beschrieben (siehe Regionalverband Ruhr, 2019) und vom RVR in Kartenwerken dargestellt (siehe Regionalverband Ruhr, 2021). Als Lastgebiete wurden insbesondere die Dortmunder City sowie einzelne Areale auf Baublockebene verteilt über das Stadtgebiet identifiziert. Bei zunehmender Verdichtung bzw. Ausdehnung der Bebauung sowie den erwarteten klimatischen Veränderungen kann von einer Ausweitung der Lastgebiete ausgegangen werden, so dass noch weitere Teile der Bevölkerung davon betroffen sein werden als bisher.

Eine Bebauung innerhalb von Frischluftbahnen bzw. Bebauung oder Versiegelung in Kaltluftentstehungsgebieten kann den erforderlichen Luftaustausch zwischen Last- und Entlastungsflächen verhindern. Negative gesundheitliche Auswirkungen für die Bewohner der Lastgebiete können somit die Folge sein. Da Baumaßnahmen in der Regel eine langfristige Wirkung besitzen, können sie an den genannten sensiblen Punkten die Belastungssituation ggf. nachhaltig verstärken. Dies sollte daher aus stadtklimatischer Sicht vermieden werden.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Verhinderung von Schadstoffakkumulation und Gewährleistung der Frischluft- und Kaltluftversorgung in innerstädtischen Lasträumen durch langfristige planerische Sicherung der bestehenden Entlastungsflächen.

LU3 Luftaustausch in Belastungsgebieten – Langfristige planerische Sicherung der bestehenden Entlastungsflächen für den Luftaustausch

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- (Personal-)aufwand zur Ausarbeitung der Planunterlagen
- Kommunikationsaufwand zwischen den Stadtämtern bei der Abstimmung
- Ggf. weitere stadtklimatische Gutachten für einzelne Teilräume, um Schutzzonen festlegen zu können
- Personalaufwand zur Interessenwahrung im Sinne des angestrebten Beschlusses bei laufenden und zukünftigen Beteiligungs- und Planungsverfahren
 - ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025, (zur Umsetzung dieser Maßnahmen etwa 20% VZÄ)

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Vorlage Ratsbeschluss
- Ratsbeschluss

[Effekte auf das Handlungsfeld Klima]



- Synergismen von Luftreinhalte- und Klimaanpassungsstrategie gegeben

[Zeitraum]



Beginn:

- Mit Beschlussfassung des Handlungsprogramms

Dauer:

- Vorbereitung und Beschlussfassung innerhalb eines Jahres empfohlen
- Kontinuierliche, langfristige Berücksichtigung der Ergebnisse des Beschlusses bei zukünftigen Planungsverfahren über die Laufzeit des Handlungsprogramms (und darüber hinaus)

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Den Ausgleichs- und Versorgungsräumen kommt eine zentrale lufthygienische Bedeutung insbesondere für dicht besiedelte, hoch versiegelte Stadt- und Stadtteilzentren zu.

Beschlüsse zur langfristigen Sicherung klimatisch und für den Luftaustausch wertvoller Räume werden als erforderlich angesehen, um einen ausreichenden Luftaustausch insbesondere für hochversiegelte städtische und innerstädtische Klimatopen zu gewährleisten. In der Klimaanalyse 2019 sind zu diesem Zweck klimatische Baugrenzen sowie anzustrebende klimatische Baugrenzen dargestellt und werden Stadtbereiche identifiziert, in denen eine weitere bauliche (Nach-)Verdichtung voraussichtlich nachteilige klimatische Veränderungen zur Folge haben wird.

Auch werden hier die Luftleitbahnen ausgewiesen.

Da Baumaßnahmen in der Regel eine langfristige Wirkung besitzen, können Einzelmaßnahmen an den genannten sensiblen Punkten die Belastungssituation ggf. nachhaltig verstärken. Dies sollte daher aus stadtklimatischer Sicht durch eine diesbezüglich langfristige Planung vermieden werden.

Daher ist eine politische Beschlussfassung zur langfristigen Sicherung von gutachterlich empfohlenen „Tabuflächen“ (Baugrenzen) und Luftleitbahnen zur Gewährleistung des erforderlichen Luftaustausches in derzeitigen und zukünftigen Belastungsgebieten gemäß Klimaanalyse Stadt Dortmund (Regionalverband Ruhr 2019) erforderlich. Eine Sicherung soll nachfolgend durch Berücksichtigung dieser Flächen und der Integration des Themenkomplexes „gesunde Luft“ in Flächennutzungsplanung, InSektS (Integrierte Stadtbezirkentwicklungs-konzepte), Bebauungsplanung und in die Masterpläne der Stadt Dortmund erfolgen.

Aufgrund der regionalen Verknüpfungen der Entlastungsräume ist eine Sicherung über die Stadtgrenzen hinaus sinnvoll. Hierzu sind Gespräche mit den übergeordneten Planungsebenen aufzunehmen.

LU4 Analyse und Prognose der Luftschadstoffbelastung im Stadtgebiet

[Erste Schritte]



1. Festlegung der durch das Gutachten zu beantwortenden Fragestellungen in Abstimmung mit den diesbezüglich offenen Fragestellungen zu Klimaschutzmaßnahmen
2. Ausschreibung und Vergabe

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Fachbüro für Modellierung von immissionsbezogenen Fragestellungen,
- LANUV NRW (Kenntnisse zu aktuellen Emissionsfaktoren der Quellgruppen)

[Zielgruppe]

- Alle Akteure
- alle tatsächlichen und potentiellen Emittenten

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- Erstellung Gutachten 50.000 Euro
- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025 (zur Umsetzung dieser Maßnahmen etwa 10% VZÄ)
- Personalaufwand für die nachfolgend ggf. zu entwickelnden Handlungskonzepte

Einordnung in das Handlungsprogramm

Wie die vorliegende Analyse des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 gezeigt hat, liegen Daten über die bestehende Immissionsituation verschiedener Luftschadstoffe im Stadtgebiet nur sehr eingeschränkt vor. Eine effiziente Maßnahmenplanung erfordert aber genau diese Informationen zur Immissionsituation im Stadtgebiet. Die räumliche Verteilung und die Aufteilung der Immissionen auf die verschiedenen Emittentengruppen Verkehrsträger, Industrieanlagen sowie Hausbrand sind für die Maßnahmensteuerung von erheblicher Bedeutung. Diese Informationen sind daher zunächst zu ermitteln. Hierauf aufbauend sind Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der Belastungssituation erforderlich.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

- Ermittlung der Anteile der verschiedenen Quellgruppen Verkehr, Hausbrand/Wärmeerzeugung sowie Industrie an der Immissionsbelastung
- Hinweise auf eine zukünftige Entwicklung der Belastungssituation
- Ermittlung von Bereichen mit Mehrfachbelastungen
- Einbindung der Informationen in das Informationsportal „Luftqualität“
- Sensibilisierung der Akteure für den eigenen Immissionsbeitrag

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Die Immissionssituation in Dortmund wurde zuletzt gutachterlich im Jahr 2013 ermittelt, wobei die dabei verwendeten Emissionsfaktoren bis zu 5 Jahre älter waren (simuPLAN 2013). Da mindestens einige Großemittenten (Kraftwerke) weggefallen sind und sich weitere Veränderungen z. B. durch die Umsetzung der Maßnahmen aus der Luftreinhalteplanung und durch die technischen Entwicklungen ergeben haben, ist eine anteilige Verschiebung der Quellgruppen zu erwarten.

Für bestimmte, zukünftig stärker im Fokus stehende Schadstoffe wie beispielsweise die Feinstaubfraktion $PM_{2,5}$ trifft das vorliegenden Gutachten keine Aussagen. Daher liegen hierzu aktuell keine belastbaren Daten für das Stadtgebiet vor.

Um die räumliche Verteilung der Schadstoffbelastung u. a. auch für zukünftig relevante Schadstoffkomponenten wie $PM_{2,5}$ und relevante Quellgruppenbeiträge zu ermitteln, ist die Beauftragung und Erstellung eines entsprechenden Fachgutachtens erforderlich, in welchem modellgestützt die aktuelle Immissionsituation in Dortmund dargestellt wird.

Dem Gutachten sollte die aktuelle Situation bzw. sicher prognostizierte Veränderungen der Emissionssituation zugrunde liegen. Weiterhin ist die Möglichkeit zu prüfen, Szenarienrechnungen für geänderte Emissionsstrukturen, die sich u. a. auch aus Maßnahmen zum Klimaschutz ergeben können, ergänzend zu berücksichtigen. Als Beispiel sei die Nutzung nachwachsender Rohstoffe in zur Gebäudebeheizung installierten Pelletkesseln genannt, die unter Gesichtspunkten

LU4 Analyse und Prognose der Luftschadstoffbelastung im Stadtgebiet

[Messbare Erfolgsindikatoren]



Vorliegendes Gutachten

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



Synergismen hinsichtlich immissionsseitiger Auswirkung geplanter Klimaschutz-Maßnahmen

[Zeitraum]



Beginn: Nach Beschlussfassung

des Klimaschutzes sinnvoll ist. Bei flächenhafter Umstellung im Stadtgebiet kann je nach Art der vorherigen Wärmeerzeugung damit jedoch eine lokal verstärkte Belastung mit Feinstaub und NO_x verbunden sein.

Mit Hilfe der vorhandenen Daten aus der Klimaanalyse können so Bereiche identifiziert werden, die einer mehrfachen Belastung ausgesetzt sind. Für diese Bereiche sind dann nachfolgend Handlungskonzepte zu entwickeln.

Diese Analyse kann durch eine weitere Überlagerung mit den Daten aus der Lärmkartierung und sozial-räumlichen Daten zu Aussagen zur Umweltgerechtigkeit in Dortmund ausgebaut werden.

Durch die Ergebnisse des Gutachtens kann den jeweiligen Akteuren die Bedeutung ihres Emissionsbeitrages bewusstgemacht werden. Hierdurch soll auch eine verbesserte Akzeptanz für die Beteiligung an geeigneten Maßnahmen erreicht werden.

[Erste Schritte]



1. Erstellung und Evaluation des Durchgrünungskonzeptes City
2. Evaluierung der aktuellen und zukünftigen Förderlandschaft für Durchgrünungsmaßnahmen
3. Auflegen eines städtischen Förderprogramms zur privaten Fassaden- und Dachbegrünung sowie zur Entsiegelung von Flächen
4. Auswahl und Umsetzung von Vorbild-Projekten an kommunalen Gebäuden

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Grünflächenamt
- Immobilienwirtschaft

[Zielgruppe]

- Bürger (Gebäudeeigentümer sowie Mieter, die sich mit Eigentümern abgestimmt haben), Unternehmer
- Wohnungsbaugesellschaften
- Unternehmen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025, Fördervolumen: mind. 4 Mio. = 500.000 Euro/a über 8 Jahre
- Kosten für Durchgrünungskonzepte pro Konzept 60.000 Euro
- Kosten für Umsetzung von städtischen Maßnahmen

Einordnung in das Handlungsprogramm

Die immissionsseitige und stadtklimatische Belastung von insbesondere hoch versiegelten Siedlungsräumen als Folge des Klimawandels ist auch in Deutschland spürbar. Die für die nächsten Dekaden prognostizierten klimatischen Veränderungen sind als große Herausforderungen für die Stadtentwicklung anzusehen, insbesondere in Citybereichen und stark versiegelten Stadtteilzentren. Mit dem in 2021 erarbeiteten „Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund“ soll langfristig eine an die aktuellen und zu erwartenden Veränderungen des Klimas angepasste Stadtentwicklung ermöglicht werden. Gemeinsam mit der Fachverwaltung ist daher ein Konzept entwickelt worden, um den Folgen des Klimawandels stadtweit mit umfassenden und wirksamen Maßnahmen entgegenzutreten (siehe Stadt Dortmund, 2021 (2)).

Ein Mittel zur Klimaanpassung stellt die Begrünung von Plätzen, Fassaden und Dächern dar.

Neben Aspekten der Klimaresilienz zeigen Studien auch die Verbesserung der Luftqualität durch Feinstaubabscheidung und -bindung (siehe Institut für Agrar- und Stadtökologische Projekte an der Humboldt-Universität zu Berlin IASP, 2012) durch Begrünungsmaßnahmen in gewissen Grenzen auf.

Derartigen Begrünungsmaßnahmen kommt eine besondere Bedeutung insbesondere in hoch verdichteten Innenstadtbereichen und Stadtteilzentren zu, in denen wenig bis keine Ausgleichsflächen vorhanden sind bzw. aufgrund der vorherrschenden Eigentumsverhältnisse nicht leicht geschaffen werden können.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Erhöhung der Durchgrünung insbesondere in hitzebelasteten Stadtteilen

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Die Durchgrünung in hitzebelasteten Stadtbezirken bedarf einer gemeinsamen Anstrengung der privaten Grundstückseigentümer, der Unternehmen und der Stadt Dortmund.

„Klimawandelbedingte Schäden sind Kosten, die sich durch Vorsorge vermeiden oder reduzieren lassen“ (siehe Projektträger Jülich (PtJ), 2020). Je früher erforderliche Maßnahmen umgesetzt werden, desto eher profitiert die Stadtgesellschaft von den positiven Effekten.

LU5 Durchgrünungsoffensive

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Beratungshäufigkeit und -frequenz; Anzahl oder sanierungsflächenbezogener bzw. monetärer Umfang umgesetzter Einzelmaßnahmen

[Zusätzliche positive Effekte]

- Immissionsschutz (Feinstaubbindung)
- Klimaresilienz

[Effekte auf das Handlungsfeld Klima]

- CO₂-Bindung in Grünflächen

[Zeitraum]

Beginn: Wird teilweise mit dem Förderprogramm Klimaresilienz in Kommunen durchgeführt, Fortführung nach entsprechender Beschlussfassung

Dauer: Fortlaufend

Die Stadt Dortmund muss hier bei dem eigenen Gebäudebestand und den eigenen Flächen als Vorbild vorangehen. Neu- und Umbaumaßnahmen müssen eine möglichst weitgehende Entsiegelung von Flächen und eine Begrünung von Dächern und Fassaden beinhalten.

Zur Steuerung und Effektivitätsverbesserungen von Maßnahmen können Durchgrünungskonzepte einen wichtigen Beitrag leisten. Sie können Bedarf und Wirkungen von Maßnahmen ermitteln und wichtige Hinweise für eine Umsetzung geben. Derzeit wird für den Bereich der City ein entsprechendes Konzept erstellt. Nach dessen Abschluss sind eine Evaluation durchzuführen und der Ansatz auf weitere Hitzeinseln zu übertragen.

Die Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Erhöhung der Begrünung ist für Privatpersonen oder Unternehmen oftmals mit erheblichem Kostenaufwand verbunden. Eine finanzielle Förderung von freiwilligen Leistungen wie Dach- und Fassadenbegrünung kann eine verstärkte Beteiligung an entsprechenden Programmen initiieren. Aufbauend auf dem derzeit bis Ende 2021 laufenden Förderprogramm zur Dachbegrünung im Sonderprogramm „Klimaresilienz in Kommunen“ im Rahmen der Corona-Hilfe des Landes Nordrhein-Westfalen ist daher eine Erweiterung derartiger Maßnahmen auf Fassadenbegrünung und die Entsiegelung von Flächen anzustreben. Soweit keine weiteren Fördermittel zur Verfügung stehen, sollte ein entsprechendes Programm durch städtische Mittel ausgestattet werden, um gesunde stadtklimatische Verhältnisse langfristig gewährleisten zu können.

Die Einflussnahme auf private Grundstückseigentümer kann auch durch städtische Satzungen erfolgen. Die Festsetzung von Gründächern in Bebauungsplänen ist hierzu ein erster wichtiger Schritt gewesen. Inwieweit weitere Möglichkeiten durch kommunale Satzungen oder Bebauungspläne bestehen ist zu prüfen und entsprechend umzusetzen.

[Erste Schritte]



1. Planung der Fachstelle Ernährung innerhalb der Stadtverwaltung unter Bereitstellung von Haushaltsmitteln
2. Ausschreibung und Besetzung der Fachstelle Ernährung
3. Begleitung des Aufbaus des Ernährungsrates und dessen Ausrichtung (bzw. Abwägung welches Modell sich am besten für Dortmund eignet).
4. Erstellung einer Akteurslandkarte sowie der damit einhergehenden, umfassenden Stakeholder- und Umfeldanalyse
5. Nachfolgend Erweiterung des Ernährungsrates, um wichtige Akteure
6. Regelmäßig tagender Ernährungsrat (Sitzungsräume oder virtuelle Meetingräume werden kostenlos von der Stadt zur Verfügung gestellt) und Aufnahme der Arbeitsfelder
7. Bestandsaufnahme des lokalen und regionalen Ernährungssystems
8. Entwicklung einer Ernährungsstrategie (Meilenstein), welche über entsprechender Aktionen, Projekte, Handlungsprogramme die Ernährungswende vorantreibt

[Projektverantwortliche]



- Stadtverwaltung (Aufbau Fachstelle Ernährung)
- Fachstelle Ernährung (Begleitung Aufbau Ernährungsrat)

[weitere Partner]

- Umweltamt
- Büro für internationale Beziehungen (INA)
- Landwirtschaft
- Lebensmittelproduktion und -verarbeitung
- Gastronomie und Handel
- Bildungs- und Gesundheitsinstitutionen (insbes. Schulen)
- Forschung/ Ernährungsexpert*innen (universitär/ außeruniversitär, z.B. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Dortmund – ILS)
- Vergabe- und Beschaffungszentrum der Stadt Dortmund
- Abfallwirtschaft/ Recycling/ Kompostierung (Expert*innen für Kreislaufwirtschaft)
- Untere Naturschutzbehörde, Amt für Stadterneuerung, Fachbereich Schulen, FABIDO, Gesundheitsamt, Kochbuchmuseum

LE1 Gründung eines Ernährungsrates mit ressortübergreifender Fachstelle zur Ernährungswende

Einordnung in das Handlungsprogramm

Eine Person verursacht im Laufe eines Jahres durchschnittlich 1,75 Tonnen THG-Emissionen allein über die Ernährung (BMU, 2018). Um das Klimaziel der maximalen Erwärmung von +2°C zu erreichen, dürfen die gesamten Emissionen einer Person (Energie, Mobilität, Konsum, Ernährung) im Jahr 2050 allerdings nur noch eine Tonne THG pro Jahr betragen (Umweltbundesamt, 2015). Das Thema Ernährung wurde in vorherigen Konzepten und Strategien des kommunalen Klimaschutzes häufig vernachlässigt. Im Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 erhält es aufgrund seiner Relevanz zur Zielerreichung erstmalig eine besondere Berücksichtigung. Die Bürger*innen stellen in diesem Handlungsfeld die wichtigste Zielgruppe dar. Erste Schritte innerhalb der Bürgerschaft sind bereits erfolgt. Die bestehende Initiative zur Gründung eines Ernährungsrates zeigt, dass Dortmund bereit ist, sich mit ihrer Ernährung aktiv auseinanderzusetzen.

Diese Bemühungen bieten der Stadtverwaltung eine gute Grundlage und die Chance, ihre Bürger*innen auf dem Weg zur Ernährungswende und somit auch zur Klimaneutralität zu unterstützen.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

1. Ressortübergreifende Fachstelle für Ernährung in der Stadtverwaltung
2. Verstetigter Ernährungsrat
3. Ernährungsstrategie für die Stadt Dortmund
4. Mehrere umgesetzte/angestoßene Projekte für eine klimafreundliche, nachhaltige Ernährung

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Ziel ist es, im Schulterschluss mit der Stadtgesellschaft Dortmunds, ein nachhaltiges lokales Ernährungssystem aufzubauen. Zu diesem Zweck soll das Thema Ernährung in der Stadtverwaltung verankert und institutionalisiert werden. Mit der Einrichtung einer städtischen ressortübergreifenden Fachstelle für Ernährung sowie der langfristigen Etablierung des sich zu gründenden Ernährungsrats wird die Ernährungswende strukturiert angegangen.

Die ressortübergreifende Fachstelle trägt zur Umsetzung dieses Ziels bei, weil

- die nachhaltige Gestaltung von Ernährungssystemen in Städten zahlreiche kommunale Gestaltungsmöglichkeiten bietet
- Ernährung ein Querschnittsthema ist, welches eine Vielzahl an kommunalpolitischen Aufgabenbereichen miteinander verknüpfen kann
- Kommunen in Zukunft neben Mobilität und Energie, auch ihre Versorgung mit Nahrungsmitteln neu aufstellen müssen
- nachhaltige, klimafreundliche und regionale Modelle an Attraktivität gewinnen werden
- fachübergreifendes kommunales Handeln zu mehr Nachhaltigkeit in Lieferketten führen kann

[Zielgruppe]

- Bevölkerung /Zivilgesellschaft

[Kosten/Aufwand &



Finanzierungsmöglichkeiten]

Kosten/Aufwand

- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Vollzeit, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025
- Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung:
 - Miete Veranstaltungsort, Fachexpert*innen Einladung, Getränke: 7.000 - 10.000 Euro/a
 - Flyer, Moderationsmaterialien: 1.000 Euro/a
 - Für Vernetzung: Reiseaufwand innerhalb Dortmunds: 0 Euro außerhalb Dortmunds: 800 Euro/a

Finanzierungsmöglichkeiten

- Förderung von Ideen zur Ernährungswende ggf. über Forschungsprojekte wie EU-Forschungsprojekt FoodSHIFT2030 (<https://foodshift2030.eu/>) aus Mitteln des Horizon2020 Programmes der Europäischen Union für Forschung und Innovation (Beispiel: Lebensmittelpunkte-Projektidee des Ernährungsrates Berlin)
- Richtlinie zur Förderung von Zuwendungen für Forschungsvorhaben zum Thema „Teilhabe und Gemeinwohl“ (<https://www.bmbf.de/foerderung/bekanntmachung-1953.html>) vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) bis zu 50.000 Euro
- Stadtverwaltung
- Stiftungen

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Durchschnittliche Anzahl der Teilnehmenden des Ernährungsrates pro Jahr
- Anzahl der Sitzungen des Ernährungsrates pro Jahr
- Anzahl durchgeführter oder initiiert Projekte /Aktivitäten pro Jahr
- Erreichung des Meilensteins: Entwicklung einer Ernährungsstrategie

[Zusätzliche positive Effekte]



- Gesundheit, Bildung, Soziales, Resilienz, Biodiversität, (Land-)Wirtschaft/ Regionalvermarktung, Abfallwirtschaft

[Zeitraum]



Beginn: 2021, kurzfristig

Dauer: 2 Jahre, anschließend verstetigt

LE1 Gründung eines Ernährungsrates mit ressortübergreifender Fachstelle zur Ernährungswende

- Synergien entlang der lokalen Wertschöpfungsketten von Nahrungsmitteln gebündelt werden
- die städtische Resilienz im Sinne der regionalen Nahrungsmittelversorgung erhöht wird (auch mit Blick auf die Pandemie und ihre Folgen, vgl. „Städte, Lebensmittelversorgung und Post-Corona-Ernährungspolitik“, <https://speiseraeume.de/post-corona-ernaehrungspolitik/>).

Langfristig erarbeiten Ernährungsrat und Fachstelle gemeinsam eine städtische, klimafreundliche, nachhaltige Ernährungsstrategie auch mit Blick auf soziale und gesundheitliche Aspekte und forcieren deren Umsetzung.

Der Ernährungsrat bringt alle wichtigen Akteur*innen aus den Bereichen Lebensmittelherzeugung, -verarbeitung, -handel, -verteilung, -verbrauch sowie aus Bildung und Wissenschaft, Politik und Verwaltung zusammen. Er soll zum einen Programme und Projekte, die allen eine gesunde und klimafreundliche Ernährung ermöglichen, entwickeln und initiieren, zum anderen als beratendes Gremium für die Politik und Stadtverwaltung dienen.

Um eine gute Handlungsfähigkeit für das sehr umfassende Aufgabenfeld des Ernährungsrates zu gewährleisten, wird dieser von der Fachstelle Ernährung sowie mit der Bereitstellung von anlassbezogenen Projektmitteln unterstützt.

Zur Entwicklung einer umfassenden Ernährungsstrategie sollte die Arbeit des Ernährungsrates sowie der Fachstelle Ernährung folgende Aufgaben umfassen:

- umfassende Bestandsaufnahme des Dortmunder Ernährungssystems bzw. des Lebensmittelverbrauchs und der -verschwendung sowie bestehender Kreisläufe (evtl. Zusammenarbeit mit Hochschulen: Vergabe von Abschlussarbeiten etc.)
- Erstellen einer Stakeholder- und Umfeldanalyse mit Darstellung auf einer Akteurslandkarte
- Ernährungswende und Ernährungssouveränität für die Stadt Dortmund definieren und in Leitfäden für eine klimafreundliche, gesunde Ernährungsweise festhalten
- stadtweite Unterstützung von Urban-Gardening-Projekten (siehe Projekt LE2 Nachhaltige Landwirtschaft)
- Förderung von Kooperationen und Vernetzungen der Akteure bspw. Forschung und Landwirtschaft
- regionale/deutschlandweite/internationale Städtenetzwerk-Arbeit zwecks Austausches und Kooperation im Bereich kommunale Ernährungsstrategie (bspw. über das Projekt „Netzwerk der Ernährungsräte“, <https://ernaehrungsraete.org/>) bei dem die bürgerschaftliche Initiative für einen Ernährungsrat in Dortmund bereits gelistet ist oder Unterzeichner-Städte der Erklärungen Milan Urban Food Policy Pact (MUFPP) oder Glasgow Food and Climate Declaration)
- Entwicklung und Umsetzung von Projekten um die Ernährungswende auf allen Ebenen voranzubringen
- Auszeichnung „Fairtrade Stadt Dortmund“ nutzen und promoten um eine Welt Strategie, Ernährungs-Gerechtigkeit und Fairen Handel auszubauen sowie Dortmund als Biostadt etablieren (Bio-Städte in Deutschland, <https://www.biostaedte.de/>)

LE2 Lokale und regionale Erzeugung sowie Vermarktung

[Erste Schritte]



1. Bestandsaufnahme lokale Akteure und regionaler Erzeugungs- und Vermarktungsstruktur
2. Analyse von Vermarktungskanälen der Nachbarkommunen und regionalen Best Practice Beispielen
3. Ansprache LEH: Wie müssten Angebote platziert werden? Wo wäre eine Unterstützung durch die Stadt hilfreich?
4. Ansprache weiterer lokaler Akteure (Gastronomie, Erzeuger*innen, Bürgerschaft, Wohnungsbaugesellschaften)
5. Herstellung/ Stärkung von Netzwerken zwischen den Akteuren
6. Ggf. für ein Pilotprojekt „Urbaner Gartenbau“, Kontakt zum ILS schaffen, Investoren gewinnen, mögliche Standorte begutachten und Auswahl eines Standortes, Projekt starten

[Projektverantwortliche]



- Klimaschutzmanagement
- Stadtverwaltung
- Politik

[weitere Partner]

- LEHs sowie anderer Handel von Lebensmitteln
- Landwirtschaft
- Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband e.V (WLV)
- Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL)
- Regionalbewegung
- Direktvermarkter*innen
- Lokale Wochenmärkte
- SoLaWis
- Urbane Garten Projekte
- Urban Farming Projekte
- Kleingartenvereine
- Wohnungsbaugesellschaften, Gebäudebesitzer*innen/Vermietende
- Logistiker*innen

[Zielgruppe]

- Stadtgesellschaft, Konsument*innen
- Anbau-Interessierte
- Kleingärtner*innen
- Kitas, Schulen

Einordnung in das Handlungsprogramm

Ein regionales und saisonales Einkaufsverhalten trägt zur Senkung der THG-Emissionen im Landwirtschafts- und Ernährungsbereich bei. Durch Verkürzung der Wegstrecken und effizienter regionaler Logistik (Transport, Lagerung, Bündelung) von Nahrungsmitteln können THG-Emissionen eingespart und Lebensmittelverschwendung vermieden werden. Momentan gibt es in Dortmund ein „Sichtbarkeits- und Infrastrukturproblem“ zwischen Angebot und Nachfrage. Bestehende Vermarktungsangebote wie Hofläden, Vermarktungsplattformen, Wochenmärkten und ähnliches sind zu wenig bekannt, nicht transparent hinsichtlich der Herkunft oder attraktiv und werden daher nicht im vollen Ausmaß genutzt. Die Platzierung im Lebensmitteleinzelhandel (LEH) von lokalen und regionalen Produkten hat ggf. ebenso Erweiterungspotenzial. Andererseits ist das bestehende Angebot von regionalen Nahrungsmitteln in Dortmund überschaubar. Somit besteht auf beiden Seiten Handlungsbedarf.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

- Lokale und regionale Produkte sind im Lebensmitteleinzelhandel (LEH) und auf weiterentwickelten Wochenmärkten etabliert
- Regionale, saisonale Menüs werden in der Gastronomie und in Großküchen angeboten
- Urban Gardening Projekte und Pilotprojekt Urban Farming sind aufgebaut
- Erweiterung und Vermarktung privat angebauter/produzierter Nahrungsmittel
- Nutzung und Vermarktung von Obst aus städtischen Flächen
- Reduktion der Nahrungsmittelverschwendung entlang der gesamten Produktkette

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Ziel ist es, die lokale Vermarktung sowie die regionale Erzeugung von Nahrungsmitteln auszubauen und zu stärken. Dafür gilt es, bestehende Angebote sichtbar zu machen, zu vernetzen und Dortmunder*innen strukturelle Hemmnisse einer lokalen Versorgung zu nehmen. Dabei sollten auch Angebote, Produkte und Vermarktungskanäle der Region berücksichtigt werden.

In erster Linie soll die lokale Vermarktung durch die Platzierung lokaler und regionaler Produkte in LEHs und Großmärkten angekurbelt werden. Dies bringt den Vorteil mit sich, dass die Einkaufsgewohnheiten der Stadtgesellschaft aufrechterhalten werden können (der Großteil deckt seinen täglichen Lebensmittelbedarf in LEHs) und trotzdem ein direkter Zugang zu regionalen Produkten ermöglicht wird. Zusätzlich kann eine Neuausrichtung der bestehenden Absatzorte, beispielsweise Wochenmarkt mit untypischen Öffnungszeiten (nach der Arbeit oder an Feiertagen) oder Öko-Wochenmarkt dazu beitragen, dass Bürger*innen diese öfter nutzen. Zudem könnte eine Genossenschaftsgründung nach dem Vorbild „Der Pott kocht fair“ für regionale Produkte angestrebt werden. Über die Verknüpfung von regionalen Erzeugern mit der Dortmunder Gastronomie

LE2 Lokale und regionale Erzeugung sowie Vermarktung

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Kosten/Aufwand

- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Vollzeit, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025
- Reisekosten für Vernetzung, außerhalb Dortmunds: 800 Euro/a jährlich
- Vernetzungstreffen, Getränke etc.: 1.000 Euro/a jährlich
- ggf. Genossenschaftsgründung: Prüfung des Wirtschaftskonzeptes, Anmeldung Genossenschaftsregister, Antrag durch Notar (einmalig zwischen 1.500 – 4.000 Euro)
- ggf. Pilotprojekt „Urbaner Gartenbau“: variabel, je nach Projekt-Ausgestaltung (siehe Förderprogramme)

Förderprogramme:

- Messe- und Ausstellungsbeiträge zum ökologischen Landbau (bis zu 80 %/ max. 77.000 Euro) (<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/messe-ausstellung-oekologischer-landbau.html>)
- Messe- und Ausstellungsbeiträge zur nachhaltigen Landwirtschaft (bis zu 80 %/ max. 77.000 Euro) (<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/messe-ausstellung-nachhaltige-landwirtschaft-bund.html>)
- Information von Verbrauchern über regionale Wertschöpfungsketten zur Erzeugung von Bioprodukten sowie zur Umsetzung von begleitenden pädagogischen Angeboten (RIGE) (bis zu 90 %/ max. 30.000 Euro) (<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/regionale-wertschoepfungsketten-bioprodukten.html>)
- Für das Modellprojekt „Urban Farming“ Klimaschutzinitiative – Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (bis zu 80 %/ max. 10 Millionen Euro) (<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/foerderaufruf-kommunale-klimaschutz-modellprojekte.html>)

bzw. Großküchen können einerseits die Landwirt*innen mit einem kalkulierbaren Absatz rechnen und andererseits die Gastronomie sich mit neuaufgelegten, regionalen und saisonalen Menüs hervortun, wodurch bei den Gästen die Verwendung der Produkte auch für die eigene Küche angeregt wird.

Weiterhin fördern Ausbaupartnerschaften im Sinne von solidarischer Landwirtschaft, Direktvermarktung (ggf. über Food Hubs oder andere Formen) sowie Mietgärten den eigenen Anbau, tragen zur Ernährungsbildung bei und schaffen zudem mehr Akzeptanz und Wertschätzung gegenüber der Landwirtschaft.

Privater Anbau (Kleingartenanlage, Garten, Balkon), Urban Gardening und Urban Farming Projekte sollen von der Stadt unterstützt und gefördert werden (siehe Steckbriefe LE1 Gründung eines Ernährungsrates und LE3 Klimafreundliche, gesunde Ernährung in städtischen Einrichtungen). Ein gutes Beispiel dafür ist das Projekt des Umweltamts zur Verteilung der Open-Source Tomate Sunviva, welches sich großer Nachfrage und Beliebtheit erfreut. Im Bereich von Urban Gardening-Aktivitäten kann auf den Erfahrungswerten des Projekts „Quer-Beet Hörde – Ernte deine Stadt!“ des Stadtteils Hörde vom Amt für Stadterneuerung aufgebaut werden. Weitere Unterstützung seitens der Stadtverwaltung wird erfolgen über:

- die Anlage von Urban-Gardening-Bereichen auf städtischen Flächen (tragfähige Dachflächen sind ebenfalls in Betracht zu ziehen), welche über Partnerschaften von bspw. Kitas, Schulen, Seniorenheimen etc. permanent betreut und bewirtschaftet werden. Die Ernte wird in den jeweiligen Einrichtungen gemeinsam zubereitet und verzehrt und trägt somit auch zur Ernährungsbildung bei.
- die Aufwertung städtischer (Grün-)Flächen mit essbaren/nahrungsrelevanten Pflanzen/Sträuchern/Bäumen. Damit einhergehend muss die nachfolgende Nutzung bzw. Vermarktung des anfallenden Obstes und Gemüses geklärt werden.
- die Klärung der Frage „Wie kann privat angebautes Nahrungsmittel vermarktet werden?“. Dazu werden seitens der Stadtverwaltung rechtliche Richtlinien/Vorgaben aufgeschlüsselt, neue Rahmenbedingungen geschaffen und Absatzmöglichkeiten aufgebaut wie z.B. einen regionalen Marktstand oder Food Hubs, für den sich private Gemüsegärtner*innen, Kleingartenvereine, Schulen, Kitas anmelden können, um ihre Produkte dort zu vermarkten.
- die Vermeidung von Lebensmittelverschwendung innerhalb des Vermarktungssystems (beispielsweise durch Apps oder andere Beispiele)
- die Ansprache und Einbindung der Wohnungsbaugesellschaften und Gebäudebesitzer*innen/Vermietende, mit der Aufforderung insbesondere in den Innenhöfen oder Grünflächen großer Wohnanlagen kostenlose Urban Gardening-Bereiche für die Anwohnenden zu schaffen. Dies stärkt zusätzlich die Haus- und Hofgemeinschaft. Die Gartenbereiche können auch umzäunt (jeder Interessierte erhält einen Schlüssel) und mit Gartenschuppen für Geräte ausgestattet sein.
- die Initiierung eines Pilotprojektes „urbaner Gartenbau“ (Urban Farming) zur Lebensmittelversorgung der Großküchen (siehe Steckbrief LE3) bspw. von Betreuungs- und Bildungsträgern wie FABIDO über eigene Gemüsegärten (Urban Farming, Vertical Farming, Rooftop Farming, Indoor Farming) die innerhalb der Stadt angelegt werden, um so die benötigten Mengen zu erzeugen. Eine wissenschaftliche Begleitung und ggf. Förderung durch das Institut

LE2 Lokale und regionale Erzeugung sowie Vermarktung

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Anzahl der Absatzorte von lokalen, regionalen Produkten
- Anzahl etablierter Urban Gardening und Urban Farming Projekte in der Stadt
- Anteil an lokal erzeugten Nahrungsmitteln
- Anteil an privat erzeugten und für Dortmunder*innen angebotenen Nahrungsmitteln
- Anteil sowie Anzahl lokaler und regionaler Produkte auf den Wochenmärkten
- Anzahl zusätzlicher alternativer Einkaufsmöglichkeiten wie digitaler Plattformen, FoodHubs, Lieferdienste oder Ähnliches

[Zusätzliche positive Effekte]

- Regionalwirtschaftliche Effekte, die die Region ökonomisch stärken (regionale Wertschöpfung) und unabhängiger von übergeordneten Absatzmärkten machen, durch gesteigerte lokale und regionale Vermarktung
- Identifikation der Dortmunder*innen mit den aus ihrer Region oder sogar aus ihren Gärten kommenden Produkten
- Veränderter Umgang mit Lebensmitteln und dessen Verschwendung, sowie Reduktion von unnötigem Plastikmüll

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Sinkender Import von Lebensmitteln reduziert den Verkehr und verbessert somit die Luftqualität
- Pflanzenanbau in der Stadt trägt zu einem verbesserten Kleinklima bei und erhöht die Luftqualität durch ihre Filterfunktion

[Zeitraum]

Beginn: 2022

Dauer: 2023 - fortlaufend

für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) ist dabei anzustreben.

- die Erstellung einer Übersicht zur Nachfrage bezüglich regionaler Produkte in LEHs sowie Bedarfe in der Stadtgesellschaft für Mietgärten oder SoLaWis zur Förderung des regionalen Anbaus von Marktfrüchten bei den Landwirt*innen. Verbindungen zwischen Landwirtschaft und LEHs sowie Großverbrauchern herstellen.
- Förderung von klimafreundlichem, biologischen Anbau in Kleingartenanlagen und in privaten Gärten bzw. auf Balkonen. Neben Informations- und Motivationskampagnen zu Themen wie ganzjährigem Anbau, biologischen Düngemitteln oder Alternativen zu Pestiziden wie Glyphosat sollen auch infrastrukturelle Aktionen organisiert werden wie z. B. Samen- und Pflanzentauschbörsen, Bereitstellung von Pflanzenkohle für Terra Preta.

Auch die Landwirtschaft kann über die Bereitstellung von landwirtschaftlicher Fläche und fachlicher Expertise den privaten Gemüse- und Obstanbau fördern, bspw. im Rahmen von Solidarischer Landwirtschaft (SoLaWi), Mietgärten o.ä. In Dortmund gibt es bereits einen landwirtschaftlichen Betrieb, der mit Samen und Pflanzen bestellte Gemüseärten zur Miete und Eigenernte anbietet.

Grundlegende Werkzeuge der Vermarktung sind Kommunikation und Bildung. Daher können in Zusammenarbeit mit dem Ernährungsrat (siehe LE1 Gründung eines Ernährungsrates) konzertierte Aktionen entwickelt werden, um über regionale und werthaltige Produkte die Bürger*innen an eine klimagerechte und nachhaltige Ernährungsweise heranzuführen.

LE3 Klimafreundliche, gesunde Ernährung in städtischen Einrichtungen

[Erste Schritte]



1. Sondierung und ggf. Nutzung der oben genannten Projekte 100-Kantinen, NRW KANTinen, Vernetzungsstelle Kita- und Schulverpflegung NRW und KEEKS
2. Erstellen einer Übersicht zur derzeitigen Nahrungsversorgung (Essen & Trinken) aller städtischen Einrichtungen
3. Abfrage zu Menge und Verfügbarkeit regionaler Lebensmittel
4. Erfahrungswerte städtischer Kantinen /Mensen analysieren (Stärken-Schwächen-Analyse: Was läuft gut? Wo hakt es noch?) und ggf. nachsteuern (Was kann wie verbessert werden?)
5. Aufbau und Durchführung eines Fortbildungsprogramms für Köch*innen zu klimafreundlichen (regionalen, saisonalen) Mahlzeiten
6. Aufbau und Besetzung einer städtischen Stelle zur Ernährungsberatung, die die Umstellung der (städtischen) Kantinen und Großküchen bzw. die ausschreibenden Einrichtungen beratend begleitet
7. Politischer Beschluss, das Essen in den Schulen klimafreundlicher zu gestalten ist (z.B. Berlin ITZ, <https://www.berlin.de/sen/verbraucher-schutz/aufgaben/projektfoerderung/ernaehrung/artikel.1022413.php>)
8. Entwicklung und Anwendung des Kriterienkatalogs zur klimafreundlichen Beschaffung in Kantinen
9. Erarbeitung einer Informationskampagne zum Trinken von Leitungswasser und zeitgleiche Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur in den Kantinen (in Abstimmung mit Maßnahmen im Rahmen von Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) und ggf. iResilience)

[Projektverantwortliche]



- Fachstelle Ernährung
- Klimaschutzmanagement
- Schulverwaltung (Vergabe + Beschaffungsamt)
- Städtische Kantine und Großküchen
- Verwaltung anderer städtischer Einrichtungen
- INA-Büro

[Zielgruppe]

- Nutzer*innen von Kantinen, Außerhausverpflegung (Erwachsene, Schüler*innen, Kinder, Senior*innen)
- Köch*innen in Großküchen

Einordnung in das Handlungsprogramm

Mittagstische in städtischen Einrichtungen bieten ein hohes Potenzial für die Stadtverwaltung sichtbare Klimawirkungen im Ernährungsbereich zu erzielen und ein verändertes Ernährungsverhalten zu bewirken. Die THG-Emissionen verschiedener Gerichte oder aber verschiedener Ökostandards (regional, saisonal, ökologisch etc.) bei den Gerichten sind vergleichbar. Zudem kann auch die Nachfrage verschiedener Gerichte genau erfasst werden. Eine Portion Fischstäbchen mit Rahmspinat verursachen rund 730 g CO₂, wo hingegen eine Gemüsepfanne 110 g CO₂ pro Portion verursacht (Schumacher & Jessing, 2018). Zudem beeinflusst die Wahlmöglichkeit eines „Klima-Essens“ das Bewusstsein dafür, welche Lebensmittel klimafreundlich und welche eher klimaunfreundlich sind, während den Konsument*innen die Wahlfreiheit gelassen wird.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

- Festlegung eines Anteils von ökologisch produzierten Nahrungsmitteln in städtischen Einrichtungen
- Gesteigertes Angebot veganer Menüs in allen städtischen Einrichtungen
- Gesteigertes Angebot klimafreundlicher Menüs in allen städtischen Einrichtungen inkl. Informationselementen zu den damit verbundenen Treibhausgasen
- Geschultes Kantinenpersonal
- Reduktion von Lebensmittelverschwendung
- Informationskampagne zum Trinken von Leitungswasser sowie dafür bereitgestellter Infrastruktur

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Die Stadtverwaltung Dortmund strebt eine Vorbildrolle im Bereich „Gesunde und klimagerechte Ernährung“ an. Das Ernährungsangebot in allen städtischen Einrichtungen, Großküchen und Außerhausverpflegungsstellen (Kitas, Schulen, Pflegeheime, Arbeits- und Bildungsstätten) soll daher gesünder, nachhaltiger und klimafreundlicher gestaltet werden. Dabei obliegt die Wahl der Kantinenbetreibern zumeist den jeweiligen Einrichtungen. Nur im Fall einer städtischen Küche fällt die Beschaffung in die direkte Handhabe der Stadt.

Über einen gemeinsam zu entwickelnden Kriterienkatalog (Einrichtungen, Köch*innen, Schüler*innen, Klimaschutzmanagement, Ernährungswissenschaftler*innen) kann die Ausschreibung/Vergabe/Beschaffung gezielt gesteuert und bewertet werden. Über eine einzurichtende Beratungsstelle kann die Stadtverwaltung bei der Umstrukturierung der Kantinen und Großküchen sowie bei der Anpassung der Ausschreibungen unterstützend beraten.

Hilfreiche Hinweise zur Umstrukturierung bietet das Programm „100 Kantinen“ von NRW ist gut! des MULNV NRW (<https://www.100-kantinen.nrw.de/das-projekt.html>), das LANUV-Projekt „NRW KANTinen Nachhaltig gestalten“

[weitere Partner]

- Großküchen
- Landwirtschaft & Landwirtschaftskammer
- Betreiber*innen der Mensen und Kantinen/ Caterer
- Träger der Ganztagsbetreuungen (Kita bspw. FABIDO, Schule)
- BGF der Stadtverwaltung als auch von Unternehmen
- Pflegeheime
- Ernährungsexpert*innen
- Vergabe- und Beschaffungszentrum der Stadt Dortmund

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Kosten/Aufwand

- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Vollzeit, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025
- Bildung /Fortbildung und Beratung von Köch*innen:
 - Broschüre, Handreichungen, Beteiligungsprozesse 1.500 Euro in den ersten 2 Jahren
- Begleitende Beratungsangebote in den ersten 2 Jahren: 10.000 Euro

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Anteil veganer Menüs am gesamten Essensangebot
- Anteil ökologisch produzierter Menüs am gesamten Essensangebot
- Anteil regionaler Lebensmittel an den verarbeiteten Lebensmitteln in den Kantinen und Großküchen
- Anteil der Lebensmittelabfälle und Anteil mit Lebensmitteln in Bezug stehender Abfälle wie (To-Go)-Verpackungen

[Zusätzliche positive Effekte]



- Regionale Wertschöpfung in der Landwirtschaft
- Förderung der Gesundheit

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Sinkender Import von Lebensmitteln reduziert den Verkehr und verbessert somit die Luftqualität
- Pflanzenanbau in der Stadt trägt zu einem verbesserten Kleinklima bei und erhöht die Luftqualität durch Filterfunktion

[Zeitraum]



Beginn: 2021, kurzfristig
Dauer: Innerhalb der nächsten 3 Jahre
(langfristige Verstetigung)

LE3 Klimafreundliche, gesunde Ernährung in städtischen Einrichtungen

(<https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/landwirtschaft-und-ernaehrung/nrw-kann>), die Vernetzungsstelle Kita- und Schulverpflegung NRW der Verbraucherzentrale NRW (<https://www.kita-schulverpflegung.nrw/>) sowie das IZT Projekt „KEEKS – Klima- und energieeffiziente Küche in Schulen“ (<https://www.keeks-projekte.de/>). Zudem kann das Projekt „Kantine der Zukunft“ (<https://www.kantine-zukunft.de/>) aus Berlin als Vorbild dienen.

Folgende Ziele sollten bei einer Umstrukturierung der städtischen Kantinen verfolgt werden:

- gesteigerte Nutzung regionaler und saisonaler sowie ökologischer Lebensmittel je Mahlzeit (Kooperationen zwischen Landwirtschaft und Großküchen, Großküchen als Absatzorte für regionale Produkte etablieren)
- Erhöhung der Gerichtsvielfalt bei veganen Gerichten, so dass täglich ein veganes Angebot zur Auswahl besteht sowie Reduzierung des Anteils tierischer Lebensmittel
- Aufzeigen der Klimawirkung der jeweiligen Gerichte im Rahmen des Menüangebots
- die Förderung von Leitungswasser als Trinkwasser (evtl. in Zusammenarbeit mit der Verbraucherzentrale NRW, DEW21 oder dem Verein a tip:tap)
- die Reduzierung von Abfallprodukten wie To-Go-Bechern oder -Behältnissen
- Entwicklung einer Strategie für die Nutzung von Lebensmittelresten (Kompostierung, Vergärung etc.) und zur Prävention von Lebensmittelverschwendung (ggf. Kooperation mit sozialen Einrichtungen, Lebensmittelrettung too good to go) in städtischen Einrichtungen.
- „Klima und Nachhaltigkeits“-Bildung in Großküchen: Bildung /Fortbildung und Beratung von Köch*innen und fortgesetzte Begleitung beim Umstellungsprozess zum veganen/klimafreundlichen Kochen (über Workshops, Vorträge, Speiseplanumstellung o.ä.)
- die Unterstützung bei der Bildung und ggf. Begleitung von Kooperationen (K&M + Betriebsrestaurant, K & M + Schulen)
- Energieeinsparung in den Kantinen und Großküchen

Die FABIDO und das Betriebsrestaurant der Stadt Dortmund gehen in einigen von den genannten Punkten schon vorbildlich voran (siehe Kapitel 3.3.1.2). Zukünftig sollten die dort verfolgten Ansätze auch auf alle anderen städtischen Einrichtungen und Außerhausverpflegungsstellen übertragen werden und Anwendung finden.

LE4 Nachhaltige Landwirtschaft

[Erste Schritte]



1. Analyse von Best Practice Beispielen und konkreten Handlungsmöglichkeiten als Grundlage der Gesprächsaufnahme
2. Ansprache Dortmunder Landwirt*innen, um Bedürfnisse, Wünsche, Erwartungen sowie Unterstützungsbedarfe abzufragen
3. Vertrauen zwischen Stadt und Landwirtschaft stärken und Landwirt*innen in die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen einbeziehen
4. Netzwerk aufbauen aus den verschiedenen Akteursgruppen
5. Entwicklung einer gemeinsamen Strategie zu einer klimafreundlichen und klimafesten Landwirtschaft ggf. mit hofspezifischen Maßnahmenbündeln.
6. Umsetzung der Strategie

[Projektverantwortliche]



- Klimaschutzmanagement
- Liegenschaftsamt
- Externe Berater*innen für Landwirtschaft (WLV, Landwirtschaftskammer NRW)

[weitere Partner]

- Landwirtschaftskammer NRW
- Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband e.V (WLV)
- AbL
- Regionalbewegung
- Bauernverbände
- Stadt Dortmund
- Grundbesitzer*innen
- Kirchen (als Landbesitzerinnen)

[Zielgruppe]

- Landwirt*innen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Vollzeit, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025, Vollzeit Umfrage durch wiss. Mitarbeiter*in inkludiert in Stelle, Fahrtkosten – 1.200 Euro jährlich,

Einordnung in das Handlungsprogramm

Die Qualität landwirtschaftlicher Produkte in Bezug auf Gesundheit, Klimaschutz und Nachhaltigkeit ist eng mit den Produktionsweisen und Anbaumethoden verknüpft (siehe Kapitel 3.3.1). Die Landwirtschaft spielt aber auch bei anderen Nachhaltigkeitsthemen, z.B. bei der Sicherung von Biodiversität, nachhaltiger Landnutzung und Bodenqualität eine wichtige Rolle. Auch wenn es auf dem Stadtgebiet von Dortmund, verglichen mit den umliegenden Kreisen Recklinghausen und Unna, relativ wenig landwirtschaftliche Flächen gibt (siehe Kapitel 3.3.1.2), so muss die Landwirtschaft insbesondere mit der Zielsetzung einer Klimaneutralität im Rahmen des Klimaschutzes adressiert werden. Zudem müssen Anpassungsaktivitäten bezüglich der Klimawandelfolgen ergriffen werden, um auch zukünftig eine gewinnbringende Landwirtschaft betreiben zu können.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

- Aktiver Austausch und Kooperationen zwischen Stadtverwaltung und Landwirtschaft
- Akteursnetzwerk „Klimafreundliche Landwirtschaft“
- Strategie „Klimafreundliche und klimaresiliente Landwirtschaft in Dortmund“

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Einerseits soll der Austausch zwischen Stadtverwaltung und Landwirtschaft gestärkt werden, um die gegenseitigen Wünsche und Bedarfe aber auch Erfahrungen, Erfolge und zukünftige Pläne abzugleichen sowie Kooperationspotenziale aufzudecken. Andererseits soll gemeinsam mit allen relevanten Akteursgruppen (Landwirt*innen, Bauernverband WLV, Grundbesitzer*innen, Imker*innen, Umweltverbänden, Naturschutzbehörde, Kirchen etc.) eine Strategie für eine klimafreundliche und klimaresiliente Landwirtschaft entwickelt werden, welche die Belange und Möglichkeiten der Dortmunder Betriebe berücksichtigt. Ziel ist es, dass sich die Landwirt*innen als Teil der Klimaschutzstrategie verstehen und selbst aktive Gestalter*innen der Zukunft einer nachhaltigen, klimaschonender und klimaangepasster Landwirtschaft in Dortmund werden.

Im Folgenden werden unterschiedliche Aktivitäten/Maßnahmen aufgeführt, welche als Ideenansätze zu verstehen sind und nicht den Anspruch haben, das direkte Wirtschaften der landwirtschaftlichen Betriebe vorzuschreiben. Diese Ideenansätze sind auf Umsetzbarkeit bei den landwirtschaftlichen Betrieben und gemäß den natur- und landschaftsschutzrechtlichen Belangen in Dortmund zu prüfen und können in die Landwirtschaftsstrategie einfließen. Ebenso sind dabei passgenaue Unterstützungsleistungen durch die Stadtverwaltung zu entwickeln.

Möglichkeiten einer **nachhaltigen Landwirtschaft**:

- reduziertes und angepasstes Düngemanagement zur Einsparung nicht-energetischer THG-Emissionen, Minderung der Gewässerbelastung sowie Minderung der Luftstickstoffdeposition zum Erhalt der Biodiversität von Wildpflanzen

LE4 Nachhaltige Landwirtschaft

- Veranstaltungskosten: Moderationsmaterialien, Flyer, Getränke: 1.500 Euro/a
- Beratung landwirtschaftlicher Unternehmen: 8.000 Euro/a (siehe Förderprogramme)
- Modellvorhaben/ Demonstrationenbetriebe nachhaltige Pflanzenproduktion/ökologischer Landbau/ Tierschutz: 30.000 Euro/a (siehe Förderprogramme)

Förderprogramme:

- Förderung von Modellvorhaben „Demonstrationenbetriebe im Bereich Tierschutz“, <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/demonstrationenbetriebe-tierschutz.html> (Bis 100 % Zuschuss für Zeitraum über 30 Monate. In drei Haushaltsjahren bis zu 100.000 Euro)
- Beratung landwirtschaftlicher Unternehmen vor und während einer Umstellung des Betriebes auf ökologischen Landbau, <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/beratung-landwirtschaftlicher-unternehmen.html> (bis zu 50 %/max. 4.000 Euro)
- Förderung der Energieeffizienz und CO₂-Einsparung in Landwirtschaft und Gartenbau: Teil A – Landwirtschaftliche Erzeugung, Wissenstransfer, <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/energieeffizienz-in-landwirtschaft.html> (Beratung bis zu 80 %/ max. 7.000 Euro, Investitionen bis zu 40 %/ max. 500.000 Euro pro Unternehmen und Investitionsvorhaben)
- Modell- und Demonstrationenvorhaben sowie weitere Maßnahmen zum Wissens- und Technologietransfer aus Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Bereich nachhaltiger Pflanzenproduktion, <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/nachhaltigepflanzenproduktion.html> (bis zu 100 %, 100.000 Euro innerhalb von 3 Steuerjahren)

- verminderte Bodenbearbeitung und Bodenverdichtung, ganzjährige Bodenbedeckung, Anlegen von Schutz- und Filterstreifen sowie eine Extensivierung der Nutzungsform tragen im Wesentlichen zum Bodenschutz und zur Minderung von Bodenerosion bei, erhalten aber auch die ökologische Leistungsfähigkeit und Fruchtbarkeit der Böden
- Steigerung des Humusgehalts im Boden zur THG-Bindung sowie zur verbesserten Wasserspeicherkapazität (Niederschlagswasser kann aufgenommen werden, Abflussspitzen werden gemindert und Trockenphasen abgepuffert) und gesteigerten Bodenfruchtbarkeit. Über die Einbringung von Pflanzenkohle in die Ackerflächen kann der Humusaufbau beschleunigt und die THG-Senke vergrößert werden (vgl. Rousselin & Kobiela (2019): Das Potenzial der Pflanzenkohle für die Stadt Dortmund)
- Anbau diverser klimafester Fruchtfolgen und Sorten bspw. Triticale, Dinkel, Emmer, Quinoa sowie heimischer Leguminosen (Ackerbohne, Erbse)
- Versuchsanbau oder Forschungsvorhaben nach „neuen“ Anbausystemen bspw. Permakultur (Erhalt natürlicher Ökosysteme und Kreisläufe), Agroforst (verbessertes Mikroklima durch Bäume auf dem Acker oder Ackerrändern) oder Mischfruchtanbausystem „Milpa“ von Mais (Rankhilfe), Bohne (bindet Stickstoff) und Kürbis (breites Blätterdach schützt Boden vor Erosion und Austrocknung), Direktvermarktung des Kürbisses
- innovative Digital Farming- und Landwirtschaft 4.0-Komponenten, welche Vorteile wie optimierte Düngung, geringere Bodenverdichtung bei Befahrung mit Agrarrobotik, gezielte, teilflächenspezifische Bewirtschaftung bringen können.
- Landwirt als Energiewirt: Nutzung des PV-Potenzials auf landwirtschaftlichen Gebäuden aber ggf. auch auf dem Acker (im Jahr 2022 soll der Bereich der Agri-Photovoltaik in den Fokus der EEG-Förderung fallen).
- Steigerung des Nahrungsmittelanbaus für Menschen unter Berücksichtigung von Lebensmittelverschwendung

Möglichkeiten der **Stadt Dortmund** zur Förderung einer nachhaltigen Landwirtschaft umfassen bspw.:

- Austausch zwischen Landwirtschaft und Stadtverwaltung über proaktive Ansprache der Landwirt*innen fördern sowie langfristige Kooperationen und Netzwerke aufbauen.
- Nachhaltige, langfristige Pachtverträge: Diese ermöglichen ökologische und innovative Anbauverfahren (bspw. Ökolandbau, Smart Farming, SoLaWi, Mietgärten). Ziel der Pachtverträge sollte die THG-Minderung in der Landwirtschaft sowie die Erhöhung des Anteils regionaler Marktfrüchte sein. Ggf. unter Nutzung des Projekts „Fair Pachten“ des NABU.
- Informationskurse und aktive Förderung und Unterstützung bei Bodenerhalt sowie Humusaufbau, um Klimawandeleffekten entgegenwirken zu können (Anreize, Hilfestellungen, Kooperationen ggf. unter Verknüpfung mit der (Obst-) Baumpflanzung aus dem lokalen Ausgleich über den Klimaschutzfonds möglich)
- Förderung der regionalen Absatzlogistik und Vermarktung – auch mit Blick auf die Minderung von Lebensmittelverschwendung – sowie durch Sichtbarkeit des klimafreundlichen Handelns (LE2 Lokale und regionale Erzeugung sowie Vermarktung)
- Zusammenarbeit mit Bildungs- und Erlebnisbauernhöfen und Bildungsangeboten (s. LE 5 Bildung für klimafreundliche, nachhaltige Ernährung)

LE4 Nachhaltige Landwirtschaft

- Forschungs- und Entwicklungsvorhaben sowie Maßnahmen zum Technologie- und Wissenstransfer im ökologischen Landbau, <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/wissenstransfer-oe-ko-logischer-landbau.html> (bis zu 100 %)
- Blühstreifen/Blühflächen Landwirtschaftskammer NRW, <https://www.landwirtschaftskammer.de/landwirtschaft/naturschutz/biodiversitaet/bluehstreifen/index.htm> (1.200 Euro/ha).

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Anzahl an nachhaltigen Pachtverträgen
- Anteil der Anbaufläche für Nahrungsmittel für Menschen
- Anteil des Ökolandbaus an der Landwirtschaftsfläche

[Zusätzliche positive Effekte]

- Förderung der gesellschaftlichen Akzeptanz (erhöhte Zufriedenheit und Anerkennung) der Landwirtschaft über einen verstärkten Austausch zwischen Land- und Stadtgesellschaft.
- Steigerung der regionalen Wertschöpfung

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Erhöhte Luftqualität durch Einsparungen von Ammoniak- und Methan-Emissionen aus der Tierhaltung

[Zeitraum]

2021 - 2024, Umsetzung anschließend fortlaufend

- Förderung der Biodiversität: Ackerrandstreifen als Blühflächen unter Verwendung von heimischem Saatgut ggf. über Blühpatenschaften, Anlegen von mehrjährigen verbindenden Strukturelementen z.B. Rainen, Hecken, Alleen (bestehende Angebote vom WVV und Landwirtschaftskammer NRW nutzen)
- Erhalt und/oder Reaktivierung regionaler landwirtschaftlicher Strukturen (regionaler Schlachthof, Molkerei, städtischer Obstbaubetrieb) zur Einsparung von Wege- und THG-Emissionen sowie zur Erhöhung der Regionalität der Produkte.
- Über eine wissenschaftliche Begleitung könnten gezielt ökologische und soziologische Forschungsprojekte angestoßen werden, die die kommende Dekade begleiten und die Vorreiterrolle der Stadt Dortmund anderen Kommunen zugänglich machen.
- Förderung des Ökolandbaus
- Förderung der bäuerlichen Landwirtschaft und Betriebe mit agrarökologischen Ansätzen (u.a. auch Betriebe, die umweltfreundlichen wirtschaften, jedoch z.B. aus Kosten- oder Logistikgründen nicht zertifiziert sind).

LE5 Bildung für klimafreundliche, nachhaltige Ernährung

[Erste Schritte]



1. Zusammentragung und Analyse bestehender Angebote
2. Aufdecken fehlender Bildungsbausteinen, die das bestehende Bildungsangebot ergänzen
3. Organisation von Treffen der Akteure zum Zweck der Vernetzung
4. Ggf. Aufbau neuer oder Kombination bestehender Angebote
5. Bildungsangebote bei der Stadtgesellschaft, Kitas, Schulen, VHS etc. bekannter machen

[Projektverantwortliche]



- Fachstelle Ernährung
- Klimaschutzmanagement
- Stadtverwaltung – FB Schule

[weitere Partner]

- BNE
- IA
- WLV
- Westfälisch-Lippischer Landfrauenverband e.V
- Urbanist*innen
- Lernbauernhöfe / Landwirt*innen
- FABIDO als Bildungsinstitution
- Kochbuch Museum
- VHS
- Außerschulische Lernorte,
- Fachhochschulen und Universität

[Zielgruppe]

- Stadtgesellschaft
- Schüler*innen, Kinder
- Interessierte Erwachsene

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Kosten/Aufwand

- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Vollzeit, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025
- Broschüre Bildungsangebote: 2.000 Euro

Einordnung in das Handlungsprogramm

Für die Klimabilanz von Dortmund spielt die Ernährungsweise der Bevölkerung eine wichtige Rolle.

Bildung und Bewusstseins-schaffung sind wichtige und nachhaltige Ansätze, um ein langfristiges Umdenken und eine Veränderung der Ernährungsweise anzustoßen.

Dortmund weist bereits eine Vielzahl an Projekten, Programmen sowie Lern- und Erlebnisorten auf, die über zukunftsweisende Anbaumethoden und klimafreundliche, nachhaltige Ernährungsweisen aufklären (siehe Kapitel 3.3.1.2). Beim Thema Bildung und Nachhaltigkeit sind in Dortmund das Kompetenzzentrum für Bildung für Nachhaltige Entwicklung (*BNE: Bildung für Nachhaltige Entwicklung ist ein Konzept zu dem es keine einheitliche Definition gibt. Was den meisten Definitionen gleicht, ist der Anspruch mithilfe von Bildungsaktivitäten Individuen zur partizipativen Gestaltung einer zukunftsfähigen (Welt-) Gesellschaft zu befähigen.*) und das Büro für Internationale Beziehungen (INA) zentrale Akteure, an die es anzuknüpfen gilt. Zudem bietet der Westfälisch-Lippische Landwirtschaftsverband gemeinsam mit dem Westfälisch-Lippischen Landfrauenverband diverse Bildungselemente an (z.B. AgrarInfoKinder (https://wlv.de/im_fokus/berichte/2021/03/57988.php), Projekt SchmExperten (<https://www.wllv.de/angebote-weiterbildungen/landfrauen-in-schulen>)).

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

1. Übersicht aller Bildungsangebote zum Thema Landwirtschaft und Ernährung in Dortmund
2. Umfassendes Bildungsangebot durch Weiterentwicklung und/oder Kombination bestehender sowie Schaffung neuer Angebote
3. Netzwerk der Akteure im Bereich Bildung für klimafreundliche, nachhaltige Landwirtschaft und Ernährung
4. Alters- und zielgruppenübergreifendes Bildungsstufenkonzept zur klimafreundlichen, nachhaltigen Landwirtschaft und Ernährung

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Zur verstärkten Sensibilisierung und Bildung im Bereich der klimafreundlichen Ernährung sollen entsprechende Angebote in städtische Strukturen integriert werden. Ziel ist es in erster Linie bereits vorhandene Angebote, Projekte und Programme in Dortmund sichtbar zu machen und die jeweiligen Akteure untereinander zu vernetzen (bspw. BNE, Verbundprojekt Bildung – Nachhaltigkeit – Kommune (BiNaKom), INA, WLV).

LE5 Bildung für klimafreundliche, nachhaltige Ernährung

Förderprogramme:

1. Messe- und Ausstellungsbeiträge zum ökologischen Landbau, s. <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/messe-ausstellung-oekologischer-landbau.html> (bis zu 80 %/ max. 77.000 Euro)
2. Messe- und Ausstellungsbeiträge zur nachhaltigen Landwirtschaft, s. <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/messe-ausstellung-nachhaltige-landwirtschaft-bund.html> (bis zu 80 %/ max. 77.000 Euro)
3. Information von Verbrauchern über regionale Wertschöpfungsketten zur Erzeugung von Bio-Produkten sowie zur Umsetzung von begleitenden pädagogischen Angeboten (RIGE), s. <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMEL/regionale-wertschoepfungsketten-bioprodukten.html> (bis zu 90 %/ max. 30.000 Euro)

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Anzahl jährlicher Nutzer*innen bestehender Bildungsangebote

[Zusätzliche positive Effekte]

- Förderung des Gesundheitsbewusstseins durch bewussten Umgang mit der eigenen Ernährung
- Vorbeugen von Krankheiten, die mit einer ungesunden Ernährung auftreten
- Vorbeugen von Ernährungsarmut

[Zeitraum]

2021 - 2024, fortlaufend aktualisiert

Eine strukturierte Übersicht aller Angebote, ermöglicht die Identifikation

- von gut laufenden Projekten, die ggf. weiterentwickelt oder ausgebaut werden können,
- von parallelen Strukturen, die es zu bündeln gilt,
- zusätzlicher Bedarfe des Bildungsangebots im Bereich klimafreundliche Landwirtschaft und Ernährung.

Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass allen gesellschaftlichen Gruppen die Teilnahme an den Angeboten ermöglicht wird. Die Bildungsangebote sollten alle Altersgruppen (Kinder, Schüler*innen und Erwachsene) ansprechen und neben altersübergreifende auch zielgruppenspezifische Angebote umfassen.

Grundsätzlich sollte ein roter Faden der Bildungsbausteine hinsichtlich klimafreundlicher Landwirtschaft und Ernährung für alle sichtbar werden. Bereits vorhandene Bildungs- und Schulungsmaßnahmen sollen identifiziert und kategorisiert werden, so dass in einem nächsten Schritt ein Stufenkonzept von der Kindertageseinrichtung bis zur Sekundarstufe II und Erwachsenenbildung entwickelt werden kann, wie beispielsweise in der Bildungsinitiative Energiewende (BinE) aus dem „Masterplan Energiewende“ erarbeitet wurde.

Angebote, die die Wechselwirkungen zwischen

1. Ernährung und Treibhausgase,
2. Ernährung und Anbau,
3. Ernährung und Lebensmittelverschwendung,
4. Ernährung und Gesundheit
5. Ernährung und nachhaltigen Wirtschaftsformen

beschreiben, sollten vertreten sein. Erste ergänzende Lernorte könnten bspw. in Kombination mit dem in LE2 (Lokale und regionale Erzeugung sowie Vermarktung) genannten Urban Farming Projekt (Vertikal Farming, Rooftop Farming, Indoor Farming) oder dem Projekt nachhaltiger Weltacker (Projekt 2.000 m², s. <https://www.2000m2.eu/de/>) entstehen.

NB1 Klimaneutraler Gebäudebestand kommunaler Gebäude und städtischer Töchter (inkl. Entwicklung von Modellprojekten)

[Erste Schritte]



1. Untersuchung des kommunalen Gebäudebestands hinsichtlich des baulichen Zustands, der Energieversorgung und THG-Einsparpotenziale durch eine energieeffiziente bzw. klimaneutrale Sanierung und Umstellung der Energieversorgung. Aufstellen von individuellen Sanierungsfahrplänen und eines Gesamtumsetzungsplans.
2. Gründung eines Forums aus Projektverantwortlichen des Liegenschaftsamtes, der Immobilienwirtschaft, aller Städtischen Töchter und Unternehmen mit städtischer Mehrheitsbeteiligung sowie externen Experten zur Abstimmung der Gesamtanierungsstrategie und einem Sanierungsfahrplan mit Schwerpunkt auf eine regenerative Energieversorgung, zum Controlling der Umsetzung und zum Erfahrungsaustausch.
3. Entwicklung einer Gebäudeleitlinie für Neubau- und Sanierungsvorhaben unter konsequenter Berücksichtigung des Nachhaltigen Bauens
4. Planung und Umsetzung von zehn klimaneutralen Gebäuden (als Neubau und Sanierungsvorhaben), Evaluierung und Berücksichtigung der Erfahrungen in der Gesamtanierungsstrategie

[Projektverantwortliche]



- Liegenschaftsamt, Immobilienmanagement

[weitere Partner]

- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Städtische Töchter und Eigenbetriebe
- DOGEWO21
- DEW21

[Zielgruppe]

- Liegenschaftsamt, Immobilienmanagement
- Städtische Töchter und Eigenbetriebe
- DOGEWO21

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- Verwaltungsinterne Aufwände (Analyse des Gebäudebestands, Organisation und Begleitung des Forums, Begleitung der Baumaßnahmen)

Einordnung in das Handlungsprogramm

Die Stadt hat einen direkten Einfluss auf den Klimaschutz im eigenen Gebäudebestand, zu dem auch der Bestand der städtischen Tochtergesellschaften zu zählen ist. Im Sinne der öffentlichen Vorbildfunktion wird empfohlen einen klimaneutralen Gebäudebestand der Stadt und ihrer Töchter umgehend anzustreben. Die allermeisten Bauentscheidungen betreffen Investitionen mit Nutzungsdauern, die zum Teil weit über 30 Jahren hinausgehen. Damit bedingen Gebäude, Heizungsanlagen oder andere technische Anlagen, die jetzt nicht klimaneutral entwickelt werden, ein späteres Nachjustieren, was in aller Regel unwirtschaftlich ist.

Daher sollte ein Sanierungsfahrplan für die Einzelgebäude des kommunalen Gebäudebestands sowie denen der städtischen Töchter entwickelt werden, der die Maßnahmen und Kosten einer Sanierung zur Klimaneutralität darstellt. Aus diesen Einzelbetrachtungen ist ein Gesamtumsetzungsplan mit Meilensteinen zu entwickeln, der auch die dafür erforderlichen Investitionen darstellt. Konkret werden zunächst zehn größere Bauvorhaben der Stadt und ihrer Töchter klimaneutral geplant und umgesetzt, um entsprechende Erfahrungen zu sammeln, Standards zu entwickeln und eine geübte Praxis dafür aufzubauen.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Die CO₂-Emissionen der Stadt Dortmund liegen mit Stand 2018 bei ca. 68.210 t CO₂-Äquivalent, wovon ca. 71 % gleich 48.437 t CO₂/a auf den Gebäudebestand entfallen.

Durch die systematische Sanierung des Bestands und Umstellung der Wärmeversorgung auf regenerative Energieträger, wird bis 2030 ein erschließbares Einsparpotenzial von 50 % gleich ca. 24.000 t CO₂-Äquivalent als realistisch angesehen. Bei den kommunalen Töchtern sollte ebenfalls eine Einsparung von 50 % der Emissionen durch Sanierungen und die Umstellung der Wärmeversorgung angestrebt werden.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Für den Neubau und für Sanierungen sowie für Einzelmaßnahmen sind Gebäudeleitlinien zu entwickeln, die dem Grundsatz des klimaneutralen und nachhaltigen Bauens folgen. Um dem Wirtschaftlichkeitsgebot Rechnung zu tragen, können Ausnahmen oder Abweichungen nur unter strengen Auflagen zugelassen werden. Um schnelle Fortschritte beim ressourcensparenden und nachhaltigen Bauen zu machen wird das Nachhaltige Bauen mit den Instrumenten des Bewertungssystems Nachhaltiges Bauen (BNB) und der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) im städtischen Bauen schnell etabliert. Das bedeutet u. a., dass die Planungen hinsichtlich der Grauen Energie optimiert, verstärkt recyclingtaugliche Baustoffe genutzt und eine Energieversorgung durch

NB1 Klimaneutraler Gebäudebestand kommunaler Gebäude und städtischer Töchter (inkl. Entwicklung von Modellprojekten)

- Für die Untersuchung einzelner Gebäude bzw. die Erstellung von Einzelgutachten ist von ca. 8.000 Euro (abhängig von der Gebäudegröße und Komplexität) für Sanierungskonzepte auszugehen (ohne Förderung). Für Sanierungskonzepte kann das BAFA-Förderprogramm Energieberatung für Nichtwohngebäude, Anlagen und Systeme in Anspruch genommen werden, mit welchem 80% der Kosten für Sanierungskonzepte bis zu 8.000 Euro gefördert werden. Ausgehend von einem durchschnittlichen Aufwand von 1.500 Euro pro zu untersuchendes Gebäude (unter Berücksichtigung einer Förderung der Beratung oder in Einzelfällen deutlich vereinfachten Beratungen) kann von einem Aufwand von 750.000 Euro für 500 Gebäude ausgegangen werden.
- Für die Entwicklung des Sanierungsgesamtkonzepts und die Gebäudeleitlinien wird von einem Aufwand von ca. 100.000 Euro ausgegangen.
- Für eine Expertenbegleitung des Forums wird von einem Aufwand von ca. 50.000 Euro ausgegangen.

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Energie- und CO₂-Einsparung durch Gebäudesanierung und Umstellung der Energieversorgung

[Zusätzliche positive Effekte]

- Wahrnehmung der öffentlichen Vorbildrolle und Entwicklung von Leuchtturmprojekten
- Aufwertung der Gebäude und Verbesserung des Nutzerkomforts durch die Gebäudesanierung
- Erfahrungsgewinn und Vernetzung der Akteure für die Umsetzung eines klimaneutralen Gebäudebestands

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Reduzierung der Emissionen bei Einsatz von Wärmepumpen und regenerativer Fernwärme

[Zeitraum]

2021 - Umsetzung innerhalb der nächsten 8 Jahre

Erneuerbare Energien am Gebäude (PV, Solarthermie, Geothermie) aufgebaut werden. Empfohlen wird, wie in anderen Städten (Essen, Berlin, Hamburg), eine Nachhaltigkeitszertifizierung für alle Neubauten ab einer Bausumme von 10 Mio. Euro vorzuschreiben, für kleinere Bauvorhaben kann auf eine Zertifizierung verzichtet werden, sollten aber die Kriterien in gleicher Form als sinngemäße Anwendung gelten.

Für alle zeitnah anstehenden oder bereits laufenden Bauvorhaben sollte eine Ad-hoc-Überprüfung stattfinden, inwieweit noch auf klimaschonendere Varianten umgesattelt werden kann. Um rasch von fossilen auf regenerierbare Wärmequellen umzusteigen, sollen keine neuen konventionellen Heizungsanlagen (Gasheizungsanlagen) mehr eingebaut werden. Ein Austauschprogramm für fossile Heizungsanlagen auf alternative Wärmeversorgungen wird über Contracting-Maßnahmen z.B. mit der DEW21, empfohlen.

Zur Umsetzung der Maßnahmen sollte unter den handelnden Akteuren ein Forum zur laufenden Abstimmung der Strategie sowie für den Erfahrungsaustausch eingerichtet werden. Dieses soll die Definition eines klimaneutralen Gebäudebestands, sowie die Gebäudeleitlinien erarbeiten und Randbedingungen, wie z. B. Emissionsfaktoren, Bilanzgrenzen, Datengrundlagen, Zielvorgaben festlegen und verbindliche Meilensteine entwickeln.

NB2 Initiative effiziente Gebäude (Neubau und Bestand)

[Erste Schritte]



1. Neuaufstellung des dlze als Kompetenzzentrum und Expertendreh-scheibe mit Monitoringfunktionen
2. Einrichtung einer allgemeinen und interdisziplinären Bauberatung
3. Aufbau eines Akteursnetzwerks aus Planer*innen, Handwerker*innen und Berater*innen durch das dlze zur Verbesserung der Bauherrenansprache und der Umsetzungsqualität in der Wärmewende
4. Erstellung von Quartierskonzepten und Erweiterung oder Einrichtung von Quartiersmanagements
5. Vergabe von externen Netzwerk- und Beratungsleistungen sowie Beauftragung einer Kommunikations- und Marketingagentur
6. Aufbau von Strategien für Nichtwohngebäude und Einbindung gleichgesinnter Akteure bei Planungsbüros, Unternehmen, Kammern und Verbänden
7. Festlegung von Klimaschutzmaßnahmen mit dem Ziel der Klimaneutralität im Rahmen der Bauleitplanung und darüberhinausgehenden Vereinbarungen mit Investoren

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt
- dlze
- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

[weitere Partner]

- Handwerksbetriebe
- Externe Bauexperten
- Kommunikationsagenturen
- Kammern und Verbände der Wirtschaft
- Vertreter größerer Liegenschaften in Dortmund wie unter anderem BLB NRW, Universität, Technologiezentrum

[Zielgruppe]

- Bürger*innen / Hauseigentümer*innen
- Wohnungsgesellschaften
- Handwerksbetriebe
- Dortmunder Unternehmen und sonstige Betreiber von Nichtwohngebäuden

Einordnung in das Handlungsprogramm

Auch wenn die Stadt den Klimaschutz im Bereich der privaten Wohnimmobilien kaum direkt beeinflussen kann, kann sie doch durch das Setzen geeigneter Rahmenbedingungen und durch Kampagnen Einfluss nehmen.

Für die Kampagnen stellen die günstigen Förderbedingungen, insbesondere die Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG) eine exzellente Grundlage dar. Die Bauberatung durch Experten, der individuelle Sanierungsfahrplan und der Austausch der Wärmeerzeugung weg von fossilen, hin zu regenerativen Energiequellen muss forciert werden.

Gemessen an den geringen Einsparungen des Sektors der privaten Wohngebäude in den vergangenen 10 Jahren ist eine Reduktion von 40 % der CO₂-Emissionen sehr ambitioniert. Um dieses Ziel zu erreichen sollte das Monitoring als Instrument der Kampagnen eingesetzt werden. Somit ist eine kontinuierliche Erfassung und Auswertung von Sanierungsmaßnahmen sowie eine Abschätzung der sich aus diesen ergebenden Einsparungen erforderlich. Angestrebt wird eine jährliche Reduktion um circa 4 % der aktuellen CO₂-Emissionen des Sektors. Sofern dieses Einsparziel verfehlt wird, sind Aktivitäten zu erhöhen und gegebenenfalls die Strategien anzupassen.

Im Vergleich zum breit gestreuten Besitz der Wohngebäude und seiner heterogenen Struktur ist die Eigentümerschaft von Nichtwohngebäuden (NWG) kleiner, homogener und über Kammern und Verbände leichter erreichbar. Auch auf der Seite der Anbieter von Energieeffizienzdienstleistungen ist der NWG-Bereich kleiner und spezialisierter. Die Möglichkeiten der Stadt, in einen Dialog einzusteigen, um mit dem passenden Partner Einfluss auf die Eigentümer von NWG zu gewinnen, ist entsprechend groß.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Der aktuelle THG-Ausstoß aller Wohngebäude in Dortmund liegt bei circa 1,15 Mio. t CO₂-Äquivalent (etwa 86 % der Emissionen der privaten Haushalte). Gemäß dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sollen bis 2030 im Gebäudesektor mindestens 66 % der CO₂-Emissionen gegenüber 1990 eingespart werden.

Übertragen auf die Stadt Dortmund müssen aktuell bis 2030 noch circa 651.000 t CO₂ bei den Wohngebäuden, eingespart werden. Dies entspräche einer Einsparung von 57 %. Als realistischeres, aber dennoch sehr engagiertes Ziel wird bei den Wohngebäuden, in einer gemeinsamen Betrachtung mit den Nichtwohngebäuden, eine Einsparung von 40 % angenommen. Dies entspricht einer Einsparung von circa 458.000 t CO₂-Äquivalent.

Der aktuelle THG-Ausstoß aller Nichtwohngebäude in Dortmund liegt bei circa 650.000 t CO₂-Äquivalent. In der Regel entfallen 50 % der Emissionen im Sektor Wirtschaft (Gewerbe, Handel, Dienstleistung), in Dortmund 1.294.000 t CO₂-Äquivalent, Stand 2018, auf die Gebäude. Analog zu den Zielen der Bundesregierung ergäbe sich ein Einsparpotenzial bis 2030 von 40 %, also 260.000 t CO₂-Äquivalent.

NB2 Initiative effiziente Gebäude (Neubau und Bestand)

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- Für den Aus- und Umbau des dlze muss von einem Personalaufwand von circa 5 Mitarbeiter*innen und einem Budget von ca. 300.000 Euro/a an Sachkosten ausgegangen werden.
- Für externe Leistungen bedarf es eines zusätzlichen Budgets des dlze von 100.000 Euro/a für externe Bauberatungen sowie von 100.000 Euro/a für Marketing.
- Für die Durchführung von geförderten Quartierssanierungskonzepten (KfW-Programm 432) besteht bei zeitgleich drei Projekten ein jährlicher Eigenanteil der Stadt von 40.000 Euro.
- Für die Begleitung der Maßnahmen in den Quartieren durch Quartier- beziehungsweise Sanierungsmanager ist von circa 120.000 Euro/a bis 150.000 Euro/a je Quartier auszugehen. Die Kosten für Sanierungsmanager*innen können ebenfalls über das KfW-Programm 432 zu 75 %, bis zu 3 Jahre mit max. 210.000 Euro gefördert werden (bei Verlängerung auf 5 Jahre mit max. 350.000 Euro).
- Für die Umsetzung von Projekten im Nichtwohngebäudebereich benötigt das dlze ein zusätzliches Budget von 150.000 Euro/a.

[Messbare Erfolgsindikatoren]



Für die Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen im privaten Gebäudebereich wurden bisher nur wenige Fakten erhoben und ausgewertet. Zum Erreichen der gesetzten Ziele ist eine systematische Erfassung der sich aus den Beratungen ergebenden Sanierungen sowie eine Abschätzung der damit verbundenen Einsparungen erforderlich. Darüber hinaus muss, z.B. in Zusammenarbeit mit den Handwerksverbänden, ein System etabliert werden welches Sanierungsmaßnahmen und den Austausch von Wärmeerzeugern zentral erfasst. Im Zusammenhang mit Bau- und Handwerksunternehmen sind Zwangsmaßnahmen kaum durchzusetzen. Umso wichtiger ist es, mögliche Fehlentwicklungen transparent zu machen.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

- Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der personellen und finanziellen Stärkung und dem Ausbau des Dienstleistungszentrums Energieeffizienz und Klimaschutz (dlze) zum Motor der Energiewende im Gebäudebereich. Das dlze wird durch eigene Beratungsleistungen, aber auch durch seine Netzwerkarbeit mit Bauherren und Bauschaffenden, die Sanierungsquote und die Sanierungsqualität von Wohn- und Nichtwohngebäuden steigern. Darüber hinaus wird das dlze kampagnenfähig gemacht und mit entsprechenden finanziellen Möglichkeiten ausgestattet, um mit externen Dienstleistern, insbesondere in der Quartiersarbeit, die Bauherren zur Investition in Gebäudeenergieeffizienzmaßnahmen zu bewegen. Im Einzelnen übernimmt das dlze folgenden Aufgaben und Funktionen:
- Das dlze wird sein Angebot einer allgemeinen, interdisziplinären Bauberatung ausbauen. Dortmunder Gebäudebesitzer kommen mit unterschiedlichen Intentionen wie zum Beispiel altersgerechter Umbau, familiengerechter Ausbau, Gebäudeschäden et cetera ratsuchend auf die Stadt zu. Unabhängig von der Fragestellung hilft das dlze den Bauherren und verweist auf weitere Beratungsangebote und Fördermöglichkeiten. In jedem Fall nutzt es die Gelegenheit, um die Bedeutung des Klimaschutzes in das Beratungsgespräch einfließen zu lassen und die Bauherren auch zu Aktivitäten in diesem Bereich zu motivieren. Dabei verweist es auf Förderprogramme, gegebenenfalls auch auf kommunale Angebote (Steckbrief ÜM1). Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auch auf dem PV-Ausbau (siehe auch Steckbrief EE2 Kampagne für die Nutzung von Photovoltaik).
- Neben der aktiven Beratung von Bauherren durch das dlze ist eine zweite Säule der Beratung mit den Bauakteuren, also den Planer*innen, Handwerker*innen und Berater*innen geplant. Aus diesem Akteurskreis heraus sollte, unter Moderation des dlze, eine sich selbst verpflichtende Initiative erwachsen. Diese kann Leitlinien für den Klimaschutz entwerfen, sich dazu verpflichten und die Umsetzung durch geeignete Maßnahmen der Qualifizierung und der Werbung/ Kampagnen vornehmen.
- Eine intensive Kampagne sollte den Austausch von Wärmeerzeugern durch klimagünstige Systeme propagieren. Dabei müssen alle Möglichkeiten geprüft werden, die Wärmeversorgung auf einen Anschluss an die Fernwärmeversorgung oder den Einsatz dezentraler, regenerativer Energieversorgung z.B. über Wärmepumpen oder Pelletkessel umzustellen. Auch im Rahmen von Contractinglösungen, zum Beispiel der DEW21 oder anderer Energieversorger, sollten nur Gaskessel eingesetzt werden, wenn keine regenerativen Alternativen möglich sind. In die Kampagne ist das ortsansässige Handwerk einzubeziehen. Diese Kampagne sollte mit der Initiative des Ausbaus von Nah- und Fernwärmeversorgungen sowie dem Aufbau von regionalen, regenerativen Wärmelösungen abgestimmt werden. Diese Kampagne bezieht sich auf Wohn- und Nichtwohngebäude.
- Für seine Kampagnenarbeit lässt sich das dlze durch private Marketingagenturen unterstützen, die Strategien mitentwickeln, Werbe- und Informationsmaterial erstellen und an der direkten Ansprache privater Bauherren mitwirken. Sofern ohne größeren Erhebungsaufwand verfügbar trägt das dlze Daten für ein Monitoring zusammen, die für die Kampagnenarbeit und die Motivation der Bürger*innen, sich am Klimaschutz im Gebäudebereich zu beteiligen, genutzt werden kann. Verfügbar sind z.B. die Zahlen zu Förderanträgen in der Bundesförderung effiziente Gebäude oder im PV-Ausbau.

NB2 Initiative effiziente Gebäude (Neubau und Bestand)

[Zusätzliche positive Effekte]



- Viele Maßnahmen in energieeffizienten Neubau und Sanierungen helfen nicht nur THG-Emissionen zu senken, sondern sind auch wirtschaftlich nachhaltig und entlasten somit Bauträger und Mieter*innen.
- Energetische Sanierung trägt erheblich zur Komfortsteigerung bei. Kalt abstrahlende Wände und weniger geheizte Gebäudeteile werden als unangenehm wahrgenommen und sind gesundheitsschädlich.
- Initiativen zur Gebäudesanierung lösen Investitionen aus, die der örtlichen Bauwirtschaft zugutekommen.

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Verbesserung der Luftqualität durch geringere Emissionen, allerdings mit der Einschränkung, dass der vermehrte Einbau von Pelletheizungen zu mehr Feinstaubemissionen führen wird

[Zeitraum]



Beginn: 2021

Dauer: 2030, perspektivisch bis 2050

- Ein weiterer wichtiger Baustein ist der Aufbau von Quartiersmanagements auf der Basis entsprechender KfW-geförderter Konzepte. In der Quartiersarbeit geht es neben der Ansprache von Bauherren und ihrer Motivation zur energetischen Sanierung auch um Initiativen zum Ausbau von Nahwärmelösungen. Daher ist dieser Arbeitsschritt mit den Maßnahmen zum Ausbau regenerativer Nahwärmenetze (NB4) und zum Energienutzungsplan (EE1) zu koordinieren.
- In Bezug auf den Klimaschutz im Bereich der privat betriebenen Nichtwohngebäude entwickelt das dlze Kampagnen in enger Kooperation mit den einschlägigen Kammern und Verbänden (IHK, HWK, Unternehmensverbände, Banken und Stadtsparkasse). Dabei sind die auf den NWG-Bereich spezialisierten Baubeteiligten in den Dialog einzubeziehen (Architekt*innen, Handwerker*innen, Baugewerbe, Gebäudeenergieberater*innen et cetera). Es kann gebäudespezifisch (z.B. Handelsimmobilien oder Hotels) oder auch nach einzelnen Branchen vorgegangen werden. Auch in einzelnen Gewerbegebieten können Kampagnen lanciert werden. Die Maßnahmen müssen mit dem Steckbrief zum Klimaschutz in Unternehmen (ÜB4) abgestimmt sein. Auch zum Maßnahmenpaket „Nachhaltiges Bauen“ bestehen enge Synergien.
- Als weiterer Baustein wird empfohlen, den Einfluss der Stadt im Bauplanungsrecht zu nutzen und insbesondere neue Wohngebiete klimaneutral zu entwickeln und zu erschließen. Dabei muss der Einfluss der Bauleitpläne genutzt werden, um ein Maximum (z.B. klimaneutrale B-Pläne, Festlegung Effizienzhaus 40-Standards, Dachbegrünung, PV-Pflicht, Ausrichtung der Gebäude) zu erwirken. Um 2050 einen klimaneutralen Gebäudebestand zu erreichen, müssen Neubauten entweder schon heute klimaneutral errichtet oder eine frühzeitige energetische Sanierung zu einem klimaneutralen Gebäude eingeplant werden.
- Die Stadt hat die Möglichkeit im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Kommune und dem Investor abzuschließen, in dem unabhängig von den Regelmöglichkeiten des Baugesetzbuches Vereinbarungen zum Klimaschutz getroffen werden können. Dieses Instrument sollte genutzt werden, konsequent klimaneutrale Lösungen anzustreben.

[Erste Schritte]



1. Festlegung städtischer Standards zum Nachhaltigen Bauen (alternativ: Anwendung BNB (Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen) für städtische Bauvorhaben).
2. Konzeptentwicklung für die Integration und Anwendung bei städtischen Bauvorhaben und im Rahmen der Stadtplanung (z.B.: durch die Integration in städtebaulichen Verträgen)
3. Die Stadt wird ihren ganzen Einfluss bei der Planung künftiger Wohngebiete geltend machen, um diese klimaneutral und nachhaltig zu entwickeln. Das Nachhaltige Bauen wird dabei einerseits durchgesetzt, indem Quartiere und Gebäude nach einem der gängigen Systeme des Nachhaltigen Bauens zertifiziert werden. Andererseits wird durchgesetzt, dass der Ressourcenaufwand für den Bau der Wohngebäude um 50 % gegenüber einer herkömmlichen Bauweise reduziert wird.
4. Entwicklung und Umsetzung eines Informationskonzeptes (Kontinuierliche PR-Arbeit und Angebot von Information und Weiterbildung)
5. Etablierung als Schwerpunktthema in der Wirtschaftsförderung
6. Evaluierung der Erstanwendungen

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt
- dlze
- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Wirtschaftsförderung

[weitere Partner]

- Planer*innen, Handwerker*innen, Baugewerbe
- Unternehmensverbände, IHK, HWK
- Vertreter*innen größerer Liegenschaften in Dortmund wie unter anderem BLB NRW, Universität, Technologiezentrum

[Zielgruppe]

- Dortmunder Unternehmen / private Bauherren
- Eigentümerschaft von Nichtwohngebäuden
- Unternehmensverbände
- Baubeteiligte (Architekt*innen, Handwerker*innen, Baugewerbe, Gebäudeenergieberater*innen)
- Wohnungswirtschaft, Bauträger im Wohnungsbau

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- Zuständige Person im dlze,
- Aufwand durch externe Leistungen wie Beratung, Begleitung einer Zertifizierung durch einen Koordi-

NB3 Nachhaltiges Bauen fördern

Einordnung in das Handlungsprogramm

Betrachtet man das Bauen als Ganzes, also den Bauprozess incl. der Herstellung von Baumaterialien bis zum fertigen Gebäude, den Betrieb von Gebäuden mit seinem Bedarf an Heizungswärme und Strom für Lüftung und Beleuchtung bis hin zu Abriss und Recycling, dann machen die dadurch verursachten THG-Emissionen 40 % aller THG-Emissionen in Deutschland und der Welt aus. Um im kommunalen Klimaschutz wirksam voran zu kommen, muss dem Nachhaltigen Bauen ein besonderes Gewicht zufallen. Die in Deutschland verfügbaren Systeme des Nachhaltigen Bauens erfassen, über die Frage der THG-Ausstöße hinaus, auch Fragen der Flächeneffizienz, der gesundheitlichen und sozialen Aspekte des Bauens und bieten ein Instrument für exzellente Prozessqualität.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Zertifizierte Gebäude zeigen, dass die Ziele des Nachhaltigen Bauens, Ökologie, Soziales und Wirtschaft sich nicht widersprechen, sondern sich in Einklang bringen lassen.

Durchschnittliche CO₂-Einsparungen bei zertifizierten Bürogebäuden (DGNB, BNB) (gegenüber Referenzgebäuden) liegen bei circa 12 kg CO₂-Äquivalente pro m² Netto-Grundfläche (NGF) und Jahr.

Bei knapp 300 zertifizierten Büroneubauten entspricht das einer jährlichen Einsparung von mehr als 53.000 t CO₂-Äquivalenten pro Jahr. Knapp 5 Mio. m² BGF Neubau-Büroflächen wurden bislang zertifiziert (Quelle: DGNB, Stand 2018) Die genauen Einsparpotenziale für Dortmund hängen von der Bautätigkeit ab.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Aus dem dlze heraus wird das Nachhaltige Bauen (NB) propagiert und in Dortmund zur Verbreitung gebracht. Während es im Bereich des kommunalen Bauens (Maßnahme Bauen 1 – Klimaneutraler Gebäudebestand kommunaler Gebäude) obligatorisch werden soll, beruht es im privaten Bereich auf Überzeugungsarbeit und fachlicher Unterstützung. Im Nichtwohngebäudebereich kann mit gebauten Beispielen aus dem Stadtgebiet geworben werden, können Wettbewerbe für gute Beispiele ausgelobt werden oder Broschüren an Gewerbebetriebe verteilt werden. Die Wirtschaftsförderung muss eingebunden sein, um einerseits bei Investoren für das Thema zu werben und um andererseits perspektivisch Unternehmen mit Angeboten zum Nachhaltigen Bauen in Dortmund anzusiedeln (unter anderem Recyclingwirtschaft, Baustoffproduktion, Holzbau, Start-ups). Die öffentlich gebauten Neubauten von Schulen und Kitas sollen im Planungs- und Bauprozess transparent gemacht und mit den Vorteilen des Nachhaltigen Bauens vorgestellt werden. Leuchtturmprojekte wie „Smart Rhino“ sollen auch als Projekte des Nachhaltigen Bauens erstrahlen.

nator sowie zusätzliche Ingenieurleistungen. Dabei ist im Rahmen der Zertifizierung von Neubauten von ca. 150.000 Euro je Gebäude auszugehen. Bei 10 Gebäuden beträgt der Aufwand entsprechen 1,5 Mio. Euro.

[Messbare Erfolgsindikatoren]

Als klar erkennbares Qualitätsmerkmal steht eine Nachhaltigkeitszertifizierung der Gebäude. Diese weißt bereits als Zertifikat eine besondere Qualität hinsichtlich der Aspekte Ökologie, Ökonomie, soziokulturelle (z.B. Gesundheit, Behaglichkeit, Nutzerzufriedenheit) und technische Qualität des Gebäudes sowie der Prozessqualität der Planung und Bauausführung aus. Die Teilaspekte werden dabei in einem klaren und standardisierten Verfahren bewertet, was eine Vergleichbarkeit von entsprechend bewerteten/zertifizierten Gebäuden ermöglicht.

[Zusätzliche positive Effekte]

- Bei nachhaltig geplanten und errichteten Gebäuden steht der Mensch im Mittelpunkt: gesunde Umgebung zum Leben und Arbeiten durch schadstoffarme Baustoffe und geprüfte Innenraumlufthygiene
- Vermeidung von umweltgefährdenden oder schädigenden Bauprodukten
- Schaffung behaglicher Räume mit hohem Komfort bezüglich Akustik, Schallschutz, Tages- und Kunstlicht.
- Steigerung der allgemeinen Bauqualität unter Betrachtung der Lebenszykluskosten (Herstellung, Gebäudebetrieb (mit Erneuerung, Instandsetzung, -haltung, Wartung), Verbrauch (Energie, Wasser, Reinigung). Dadurch Wertsteigerung der Immobilien.
- Synergien zu Wohn-, Lern und Arbeitsumfeld-Verbesserungen
- Positive Ausstrahlung in die Sektoren Mobilität und Industrie
- Verbesserung der Klimafolgenanpassung, mehr Grün im Stadtklima, Steigerung der Biodiversität

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Verbesserung der Luftqualität durch geringere Emissionen (durch Vermeidung lösemittelhaltiger Baustoffe),
- Verbesserung des Mikroklimas (Fassaden- und Dachbegrünung, Vermeidung Wärmestrahlung absorbierender dunkler Oberflächen)

[Zeitraum]

Beginn: 2021

Dauer: 2030, perspektivisch bis 2050

NB3 Nachhaltiges Bauen fördern

Im Wohngebäudebereich werden zukünftig in städtebaulichen Verträgen NB-Standards vorgeschrieben und Zertifizierungen verpflichtend gemacht werden. Dabei soll insbesondere das Bauen mit Holz, ein Schlüsselthema im Nachhaltigen Bauen, umgesetzt werden.

Die Bauschaffenden, Planer*innen und Handwerker*innen, sollen über ihre Kammern und Verbände in die Initiative einbezogen werden und sich über Schulungsangebote das Fachwissen aneignen.

NB4 Ausbau regenerativer Nahwärmenetze

[Erste Schritte]



1. Organisation eines Koordinationskreises aus Vertretern des Umweltamts, des Stadtplanungsamts, der Städtischen Töchter, dem dlze, der DEW21 und Wohnungsgesellschaften.
2. Umsetzung der Arbeit durch zügiges Schaffen von Pilotprojekten, insbesondere mit der städtischen Immobilienwirtschaft und der DOGEWO, und die Förderung und Darstellung guter Praxis. Enge Verzahnung mit der Entwicklung des Energienutzungsplans (siehe Steckbrief EE1).

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- dlze
- DEW21 und weitere Energieversorgungsunternehmen
- DOGEWO
- Vertreter der kommunalen Töchter und Wohnungsbaugesellschaften

[Zielgruppe]

- Liegenschaften der Stadt und kommunalen Töchter
- Wohnungsgesellschaften

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- eine Personalstelle
- 20.000 Euro/a Sachkosten

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Anzahl der initiierten Projekte
- Ersatz von fossilen Brennstoffen
- Gesamtleistung der umgesetzten Projekte

Einordnung in das Handlungsprogramm

Eine der Schlüsseltechnologien in der Wärmewende sind innovative und auf erneuerbaren Energien fußende Nahwärmenetze zur Versorgung von Quartieren, Gewerbeparks, Gebäudegruppen oder Schulzentren. Diese auf- und auszubauen muss daher eine vordringliche Aufgabe im kommunalen Klimaschutz sein. Dabei können sowohl kommunale Anbieter (DEW21) als auch private für die Investitionen in Wärmenetze herangezogen werden. Um für private Bauherren den Umstieg von fossilen auf regenerative Lösungen zu erleichtern, müssen attraktive Angebote für Anschlüsse an Wärmenetze entwickelt werden. Als Beispiel für regenerative Nahwärmenetze kann das Projekt in Hacheneu gelten, das zukünftig den Zoo, das Berufsförderungswerk und den Botanischen Garten mit Wärme versorgen soll.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Es erfolgt keine eigene Potenzialbetrachtung für diesen Steckbrief, da sonst eine Doppelerfassung zu den Steckbriefen NB1 (Klimaneutraler Gebäudebestand kommunaler Gebäude und städtischer Töchter), NB2 (Initiative effiziente Gebäude) sowie EE1 (Erstellung eines Energienutzungsplans) vorliegt. Der Steckbrief umfasst eine besonders hervorzuhebende Strategie beziehungsweise Kampagne, um schnell im Klimaschutz voranzukommen, die unabhängig von der Energieeffizienz einzelner Gebäude ist.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Die Koordinierungsstelle Klimaschutz erhält die Aufgabe den Prozess des Aufbaus von regenerativen Netzen zu moderieren und zu fördern. Dazu werden Informationen über Potenziale bereitgestellt, Interessenten beraten und über gute Beispiele berichtet.

Um diese Entwicklung schnellst möglich anzuschließen und zu fördern, muss die Stadt die entsprechenden Möglichkeiten und Potenziale zur Gewinnung von Umweltwärme im Stadtgebiet sowie die Möglichkeiten der Versorgung von Stadtquartieren erkunden. Der Energienutzungsplan (ENP, siehe eigene Maßnahme EE1) kann dafür herangezogen werden.

Für die Projekte können Förderprogramme in Anspruch genommen werden wie das KfW-Programm IKK Energetische Stadtsanierung -Quartiersversorgung oder das BAFA-Programm Bundesförderung für effiziente Wärmenetze (Wärmenetze 4.0).

Um einen Wettbewerb um innovative Technologien und wirtschaftliche Herangehensweise zu bekommen, nimmt das dlze mit verschiedenen Investoren und Betreibern solcher Netze Kontakt auf, um diese von den Möglichkeiten in Dortmund in Wärmenetze zu investieren zu überzeugen. Auch könnten Dortmunder Bauherren mit großer Wärmenachfrage Investoren für Contracting-Angebote vermittelt werden.

Auch bei der regenerativen Wärmeversorgung steht die Vorbildfunktion der Stadt im Vordergrund. Schulen und andere kommunale Liegenschaften können

NB4 Ausbau regenerativer Nahwärmenetze

[Zusätzliche positive Effekte]



- Entwicklung neuer Geschäftsfelder für Energieversorger
- Bereitstellung einer regenerativen Wärmeversorgung für zukünftige Neubauten

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Einsatz von Holzpellet- oder Holzhackschnitzelanlagen kann zu einer Erhöhung der Feinstaubbelastung führen (sofern keine entsprechenden Filter eingesetzt werden)
- Verdrängung von fossilen Verbrennern

[Zeitraum]

Beginn: 2021



Dauer: 2030, perspektivisch bis 2050

als Nukleus für Wärmeinseln gelten, die auch umliegende Wohnquartiere oder Gewerbeimmobilien mitversorgen. Die Arbeit der Koordinierungsstelle Klimaschutz in diesem Bereich sollte daher eng mit den Verantwortlichen für das kommunale Bauen abgestimmt werden.

Ein idealer Partner für Pilotprojekte wäre neben der DEW21 als Investor und Betreiber solcher Netze die DOGEWO21 als Abnehmer der Wärme.

Konkret ist für die DOGEWO21 die Umstellung von einer fossilen auf eine regenerative Wärmeversorgung zu vereinbaren. Bis 2030 muss für mindestens die Hälfte der Gebäude der DOGEWO21 die Wärmeversorgung klimaneutral sein. Dabei kann der jeweilige Investor in jedem Einzelfall prüfen, wie die neu zu installierenden Wärmeversorgungsanlagen auch zur Versorgung umliegender Liegenschaften mitgenutzt werden kann. Durch Contracting-Lösungen kann die DOGEWO finanziell entlastet werden.

EE1 Erstellung eines Energienutzungsplans (ENP)

[Erste Schritte]



1. Erstellung eines Energienutzungsplans mit gutachterlicher Unterstützung
2. Einsatz des Energienutzungsplans als Planungsinstrument
3. Einsatz des Energienutzungsplans als Kommunikationsinstrument für die Öffentlichkeit

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Vermessungs- und Katasteramt
- DEW21
- RVR
- LANUV

[Zielgruppe]

- DEW21
- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Liegenschaftsamt
- Bürger*innen
- Wirtschaft

Einordnung in das Handlungsprogramm

Der Energienutzungsplan ist als ein Instrument zu verstehen, welches eine nachhaltige Energieversorgung sicherstellen soll. Dabei erfüllt es zwei entscheidende Voraussetzungen: zum einen ist es ein verbindliches Planungsinstrument für die Stadtverwaltung, die DEW21 und weitere Akteure, welche den zielführenden und wirtschaftlichen Ausbau erneuerbarer Strom- und Wärmeversorgung vorantreiben wollen. Im Energienutzungsplan können alle Potenziale erneuerbarer Stromerzeugung dargestellt werden, ebenso Speichermöglichkeiten. Im Wärmesektor soll es dabei auch um Versorgungsstrategien gehen, die außerhalb der vorhandenen und geplanten Nah- und Fernwärmeversorgung, wie in NB4 beschrieben, stattfinden kann. Dazu wird eine gebäude-scharfe Bestandsanalyse der Wärmeversorgung entscheidend sein.

Gleichzeitig kann sie als Informationsgrundlage für die Öffentlichkeit dienen. Sie kann durch Veröffentlichung an geeigneter Stelle der Sensibilisierung der Bevölkerung für alle Fragen rund um erneuerbare Energien, Neubau und Sanierung von Gebäuden sowie alternative Wärmeversorgung dienen.

Der stetige Ausbau erneuerbarer Energien bietet der Stadt Dortmund die Möglichkeiten langfristig dezentrale, wirtschaftliche und partizipative Energieversorgungsmodelle zu forcieren und gleichzeitig die Dekarbonisierung voranzutreiben.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Der Energienutzungsplan kann mit konkreten Aussagen zu erneuerbaren Strom- und Wärmepotenzialen entscheiden dazu beitragen, dass die gerechneten THG-Minderungspotenziale (rd. 760.000 t CO₂/a) in diesen Bereichen schneller erreicht werden.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Um den Ausbau der erneuerbaren Energien zu forcieren, wird die Erstellung eines Energienutzungsplans empfohlen. Weitere Einzelmaßnahmen (z.B. PV/EE2, Nahwärmenetze/NB4) können von dieser rahmengebenden Maßnahme ebenfalls profitieren.

Der Stadt Dortmund fehlt derzeit ein Instrumentarium, auf dessen Grundlage Planungs- und Umsetzungsentscheidungen hinsichtlich zukünftiger Strom- und Wärmeversorgungen von Gebäuden, Quartieren sowie ganzen Stadtteilen getroffen werden können. Derzeitige Errichtung und Nachrüstung von erneuerbaren Energieversorgungsanlagen in öffentlichen wie privaten Gebäuden erfolgen eher unkoordiniert.

Der zu erstellende Energienutzungsplan umfasst eine Analyse des Zustands und der Energieeffizienz aller Dortmunder Gebäude und dient somit als verbindliche Planungsgrundlage für die Stadtverwaltung. Darüber hinaus können dieselben

EE1 Erstellung eines Energienutzungsplans (ENP)

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Kosten/Aufwand

- 350.000 Euro für die Erstellung (orientiert am Bsp. der Stadt München)
- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025, (zur Umsetzung dieser Maßnahme etwa 30% VZÄ bzw. etwa 70 ATs/a)

Finanzierungsmöglichkeiten

- Ggf. über Forschungsprojekte wie EU-Forschungsprojekt FoodSHIFT2030 aus Mitteln des Horizon2020 Programmes der Europäischen Union für Forschung und Innovation
- Förderprogramm derzeit nur in Bayern (siehe Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, 2021)

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Einbezug in die Planungsprozesse

[Zusätzliche positive Effekte]



- Transparenz und Verortung der aller Potenziale zu erneuerbaren und Energieeffizienz

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Digitale Verknüpfung mit Datenmaterial des Handlungsfeldes Luft (Fossile Gebäudebeheizung verursacht feuerungsbezogene Emissionen)

[Zeitraum]



Beginn: 2022

Dauer: Umsetzung innerhalb der nächsten 2 Jahre.

Informationen auch von Gebäudeeigentümer*innen und Bürger*innen genutzt werden um Hinweise für eine zukünftige Energieversorgung mit Strom und Wärme zu erlangen.

Der Energienutzungsplan wird als datenbankgestützte Planungsgrundlage zum Beispiel für die Erarbeitung von integrierten Stadtentwicklungskonzepten, für vorbereitende Untersuchungen der Stadtsanierung, für integrierte Quartierskonzepte sowie für das Sanierungsmanagement im Sinne einer integrierten Energieplanung genutzt. Er beinhaltet außerdem verschiedene Sanierungs- und Wärmeversorgungsszenarien für Stadtteile sowie konkrete Handlungsempfehlungen für einzelne Gebäude.

Gleichzeitig können im Energienutzungsplan auch Potenziale für den Ausbau erneuerbarer Energien dargestellt werden. Eine separate grafische Darstellung des einerseits bereits genutzten und andererseits des noch nutzbaren Potenzials pro Energieträger ist ebenso wünschenswert wie das Aufzeigen von Wärmequellen und großen Wärmesenken sowie Strom- und Wasserstoffspeichern. Ein Energienutzungsplan ist zunächst ein fachplanerisches Instrument, welches regelmäßiger Aktualisierung bedarf. Daneben ist es aber auch ein Kommunikationsinstrument der Verwaltung, um mit wirtschaftlichen wie privaten Akteuren die zukünftige Energieversorgung zu entwickeln.

Für die Erstellung eines ENP werden orts- bzw. adressbezogene Strom- und Wärmeverbrauchsdaten genutzt und verknüpft mit digitalen Flurkarten, Luftbildern, Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen. Wünschenswert wäre auch eine Einbeziehung der Klimatopkarten, welche im Masterplan integrierte Klimafolgenanpassung (MiKaDo) erstellt wurden.

Das Bundesland Bayern hat bereits 2011 eine „Leitfaden Energienutzungsplan“ (siehe (StMUG), (StMWIVT), (OBB), 2011) erstellt, welcher in der Stadt München als Grundlage genutzt wurde. Baden-Württemberg hat Ende 2020 einen Leitfaden „Kommunale Wärmeplanung“ (siehe Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2020) herausgebracht, welcher sehr detailliert darstellt, wie eine sinnvolle Bestandsanalyse für die zukunftsweisende Wärmeversorgung dargestellt und genutzt werden kann.

EE2 Kampagne für die Nutzung von Photovoltaik

[Erste Schritte]



1. Beschlussfassung zur PV auf städtischen Dächern
2. Identifikation der größten Kommunikationshemmnisse
3. Aufbereitung der Informationen
4. Schaffung neuer Lösungen (z. B. DEW21 baut und betreibt Anlagen für Wohnungsbaugesellschaften)
5. Festlegung der Kommunikationswege (Print, digital, dlze, Veranstaltungen usw.)

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Dortmund Agentur
- DEW21
- Solarteure/Innung für Elektrotechnik dlze

[Zielgruppe]

- Liegenschaftsamt
- Wohnungsbaugenossenschaften
- Bürger*innen
- Gewerbe und Industrie

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025, (zur Umsetzung dieser Maßnahme etwa 30 % VZÄ bzw. etwa 70 ATs/a)
- 100.000 Euro/a für Kampagnenmaterialien

Einordnung in das Handlungsprogramm

Wie in EE1 beschrieben birgt der Ausbau der Photovoltaik ein großes Potenzial für die Reduktion der CO₂-Emissionen und gleichzeitig zum Aufbau einer kostenstabilen und dezentralen Energieversorgung in Dortmund.

Gemäß der Potenzialstudie vom LANUV NRW von 2018 nutzt die Stadt Dortmund inklusive aller zivilgesellschaftlichen und gewerblichen Akteure derzeit rd. 2 % Ihres technisch nutzbaren Potenzials zum Ausbau von Photovoltaik auf Dach- wie auch Freiflächen. Betrachtet man nur den Dachflächenausbau der Photovoltaik in Dortmund sind immerhin bereits 3 % des technisch nutzbaren Potenzials genutzt.

Die (Stand 2018) installierte PV-Leistung von 54,40 MWp (Dach- und Freiflächen in Dortmund) produzieren derzeit rd. 39 GWh Strom im Jahr. Der technische mögliche Ertrag liegt bei fast 1.984 GWh/a.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Umsetzung von PV-Projekten mit dem Ziel, bis 2030 30 % des vorhandenen Potenzials zu nutzen (309.816 t CO₂/a).

Dies bedeutet einen zukünftigen Energieertrag von 595 GWh/a bei einer installierten Leistung von 838 MWp. Für diese Leistung werden in etwa 8.380.000 m² Dach- oder Freifläche für den Ausbau von Photovoltaik benötigt.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Der Ausbau der PV spielt in den Energiewendeszenarien eine große Rolle. Auch in Dortmund sind die Potenziale nach wie vor weitgehend ungenutzt, obwohl Informationen (Solarkataster) und Rahmenbedingungen (EEG) die Nutzung erleichtern.

Die Stadt Dortmund sollte – gemeinsam mit weiteren Akteuren – eine PV-Kampagne starten, die folgende Elemente enthält:

1. Verpflichtende Photovoltaik auf städtischen Gebäuden, wo es technisch möglich ist (Stichwort Traglast/Statik). Volle Ausnutzung des Potenzials (nicht nur Eigenbedarf). Dabei sollte die Kombination mit Dachbegrünung, als Element der Effizienz und vor allem Klimawandelanpassung und Luftqualität, zwingend beachtet werden.
2. Kooperation mit dem örtlichen Handwerk zur Sicherstellung der Kapazitäten zum PV-Ausbau.
3. In Unternehmensnetzwerken (siehe Steckbrief ÜB4) soll zur Nutzung von Dachflächen in Industrie, Gewerbe, Handel und Handwerk informiert und geworben werden.

EE2 Kampagne für die Nutzung von Photovoltaik

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Anzahl der installierten PV-Anlagen (inkl. installierter Leistung in Kilowatt und erzeugter Energie in Kilowattstunden) – Verminderte t CO₂/a im Vergleich zur derzeitigen Leistungssteigerung von jährlich etwa 20%

[Zusätzliche positive Effekte]



- Neues Geschäftsfeld für die DEW21
- Unterstützung des lokalen Handwerks (Solarteure)
- Wirtschaftliche Vorteile für PV-Eigentümer
- Dezentraler Ausbau der eMobilität (Ladesäulen mit lokal erzeugtem Öko-Strom)

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

[Zeitraum]



Beginn: 2021

Dauer: 1 Jahr, fortlaufend

4. Für diese Zwecke könnte die Kampagne der Landesregierung „Mehr Photovoltaik auf Gewerbedächern – Kampagne 2021+“ (siehe EnergieAgentur.NRW, 2021) genutzt werden.
5. Unterstützung der Bürger*innen bei der PV-Nutzung durch Informationsbereitstellung, weitere aktivierende Elemente sowie ggf. eine weitergehende Förderung und Unterstützung (siehe Steckbrief ÜB1).
6. Vernetzende Unterstützung bei der Etablierung von Mieter*innen-Strommodellen. Hierzu gilt es die vorhandenen Erfahrungen und Informationen (u.a. bei der Verbraucherzentrale NRW) mit den handelnden Akteuren (Solarteure und DONETZ).
7. Erstellung einer Best-Practice-Datenbank.

EE3 Der Dortmunder CO₂-Rechner

[Erste Schritte]



1. Identifikation der vorhandenen CO₂-Rechner für Privatpersonen
2. Auswahl eines CO₂-Rechners
3. Einbindung des CO₂-Rechners auf die Homepage der Stadt Dortmund
4. Verknüpfung mit lokalen Initiativen und Möglichkeiten zu Verhaltensänderungen

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt der Stadt Dortmund

[weitere Partner]

- Dortmund Agentur

[Zielgruppe]

- Bürger*innen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964,00 € ab 2022, 85.150,00 € ab 2023, 87.193,00 € ab 2024, 89.286,00 € ab 2025, (zur Umsetzung dieser Maßnahme etwa 30% VZÄ bzw. etwa 70 ATs/a)

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Anzahl der berechneten CO₂-Fußabdrücke
- Anonyme Auswertung der Ergebnisse

[Zusätzliche positive Effekte]



- Verknüpfung mit Hinweisen zu lokalen Aktivitäten und Maßnahmen
- Durch die Open Source Verwendung können auch andere Städte und Bürger*innen davon profitieren

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

[Zeitraum]



2021 - 1 Jahr Umsetzung, fortlaufende Pflege und Aktualisierung

Einordnung in das Handlungsprogramm

In Anbetracht der Vorgaben der internationalen Staatengemeinschaft und der Bundesrepublik Deutschland, dass der persönliche Carbon Footprint der deutschen Durchschnittsbürger*innen von über 11 t CO₂ auf etwa 1 t CO₂ pro Jahr reduzieren sollte, werden die Verhaltensmuster der Bevölkerung zukünftig einen entscheidenden Beitrag zur Klimaneutralität (Ziel bis 2050) leisten müssen.

Die Entwicklung der letzten Jahre und Jahrzehnte zeigt, dass der CO₂-Fußabdruck der Bevölkerung konstant geblieben ist. Dabei gibt es viele Hinweise und Möglichkeiten wie Bürger*innen ihren Fußabdruck durch kleine Stellschrauben im Alltag, ob im Mobilitäts- oder Konsumverhalten, ob in Ernährungs- oder Energiefragen, optimieren können.

Da es sich bei all dem um individuelle Entscheidungen handelt, bedarf es einer transparenten Aufbereitung der Informationen für die Dortmunder Bürger*innen. Zum einen sollen sie die Information darüber erhalten, wie viele Emissionen sie (mit)verursachen, zum anderen sollen ihnen die damit verknüpften lokalen Möglichkeiten aufgezeigt werden.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Schaffung von Transparenz und Sensibilisierung für Bürger*innen sowie Aktivierung zum klimafreundlichen Verhalten.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Als ein zentrales Vorhaben zur Aktivierung der Bürger*innen für den Klimaschutz wird die Entwicklung und Verbreitung eines CO₂-Rechners empfohlen. Dabei sollte eine Verbindung zu lokalen Aktivitäten und Maßnahmen des Klimaschutzes in Dortmund gezogen werden, um den Zugang zum aktiven Tun zu erleichtern („Aktivierung“).

Somit soll der CO₂-Rechner Hinweise zum klimaneutralen Verhalten anbieten. Dabei können es Hinweise zu lokalen Aktivitäten oder Mobilitätsangeboten sein genauso wie zu bundes- und landesweiten Fördermöglichkeiten. Der CO₂-Rechner kann zudem als Wettbewerb zwischen Bürger*innen genutzt werden, wobei Rankings und Platzierungen als positive Anreize für Verhaltensänderung hin zur nachhaltigen Lebensweise führen sollen. Neben Energieverbrauch und Mobilitätsverhalten soll der Rechner vor allem auch allgemeinen Konsum und Ernährungsweisen positiv beeinflussen.

Die Onlineplattform soll Identifikationsmerkmale mit der Marke Dortmund (Klima ist Heimspiel) haben und eine Verknüpfung über soziale Medien erfahren, über welche vor allem der Wettbewerbsgedanke weitergetragen werden kann.

Die Aussagen im CO₂-Rechner werden möglichst mit lokalen Daten berechnet, sodass lokale Verhaltensänderungen direkten Einfluss auf die eigene Bilanz haben können. Gleichzeitig kann die Stadt Dortmund über den CO₂-Fußabdruck der Bürger*innen wichtige Hinweise zu den eingeleiteten Maßnahmen, Informationen und Anreizen erhalten.

EE4 Pilotvorhaben für neue Technologien (Innovationsförderung)

[Erste Schritte]



1. Beschluss einer Absichtserklärung, technologieoffen Pilotvorhaben im Bereich Klimaschutz zu forcieren
2. Regelmäßige Identifikation der für Dortmund relevanten Themen
3. Analyse der vorhandenen Vorhaben und Partner
4. Aktive Einbindung der Stadt Dortmund in innovative Pilotprojekte

[Projektverantwortliche]



- Umweltamt

[weitere Partner]

- Chief Information/Innovation Office
- TU Dortmund
- FH Dortmund
- BUND
- DEW21
- Wirtschaftsförderung

[Zielgruppe]

- Offen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



ein*e wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in, EG 13, Kostenschätzung: 82.964 Euro ab 2022, 85.150 Euro ab 2023, 87.193 Euro ab 2024, 89.286 Euro ab 2025, (zur Umsetzung dieser Maßnahme etwa 30% VZÄ bzw. etwa 70 ATs/a)

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Anzahl der initiierten Projekte

[Zusätzliche positive Effekte]



- Intensive Zusammenarbeit mit Innovationsträgern
- Abhängig von der Art der Pilotprojekte

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Abhängig von der Art der Pilotprojekte

[Zeitraum]



2021 - fortlaufend

Einordnung in das Handlungsprogramm

Das Ziel 2030 (Einsparung von 55 % der verursachten CO₂-Emissionen gegenüber 1990) wird mit den beschriebenen Maßnahmen in allen Handlungsfeldern bei entsprechendem Engagement der Akteure erreicht werden können.

Bei der Weiterverfolgung der im Handlungsprogramm gerechneten technischen Potenziale, lässt sich auch bis 2050 ein Großteil der verbliebenen Treibhausgase mindern. Für die Erreichung des Klimaneutralitätszieles 2050 bleibt jedoch auch hier eine Lücke von rd. 324.000 t CO₂/a, die zukünftig geschlossen werden muss. Aus diesem Grunde wird es bereits jetzt erforderlich sein, eine grundlegende Offenheit und Flexibilität gegenüber technischen Entwicklungen der Zukunft zu etablieren. Diese wird der Stadt Dortmund und den ansässigen Akteuren die Möglichkeit eröffnen, auf technologische Entwicklungen sowie veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren und Innovation zu fördern.

Die Stadt Dortmund fördert mit dem Smart-City-Ansatz sowie dem Masterplan Energiezukunft das Ziel, den attraktiven und nachhaltigen Lebens- und Wirtschaftsstandort zu erhalten und auszubauen.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Aktives Vorantreiben neuer Technologien.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Nach derzeitigem Wissenstand ist es nicht möglich zu beurteilen, welche Maßnahmen zukünftig die Lösungen bieten werden, um die beschlossenen Ziele hinsichtlich Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Neben der Fortführung und Intensivierung der im Handlungsprogramm 2030 beschriebenen Maßnahmen, erscheint es erforderlich, neue, derzeit noch nicht ausgereifte Technologien zu verfolgen und möglichst auch zu erproben. Demnach sollte Dortmund neue Technologie aktiv nutzen und für potentielle Nutzer erfahrbar machen. Dazu ist es notwendig, für neue technischen Entwicklungen empfänglich zu sein.

Zur Förderung der Sektorenkopplung sollten gemeinsam mit den Forschungseinrichtungen in Dortmund und den ansässigen Unternehmen bzw. deren Verbänden geeignete Pilotvorhaben ausgewählt werden. Auch in Kooperation mit Nachbarstädten sollte der Anspruch sein, möglichst früh sinnvolle Möglichkeiten zu erkennen und anzuwenden. Dabei werden die lokalen Besonderheiten hinsichtlich Infrastruktur und Wirtschaftsstruktur sowie städtebaulicher Rahmenbedingungen zu beachten sein. Ansatzpunkte können sein:

1. Wasserstoffstrategie (in Verbindung mit Mobilität),
2. möglicher Partner: BUND
3. Nahwärmenetze (siehe NB4 und IQ-Projekt der DEW21) Tiefengeothermie
4. Grubenwasserabwärmenutzung
5. Saisonale Wärmespeicherung in stillgelegten Kohlegruben

MO1 Masterplan Nachhaltige Mobilität für die Stadt

[Erste Schritte]



Mit dem Förderprojekt Emissionsfreie Innenstadt sind eine Vielzahl im MP Nachhaltige Mobilität für die Stadt beschriebener Maßnahmen begonnen und bereits in Teilen umgesetzt worden. Es handelt sich unter anderem um diese Maßnahmen: bauliche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung (Radwall, 1.000 Abstellbügel, Fahrradachsen), Errichtung eines Mikrodepots für klimafreundlichen Umschlag auf (E-)Lastenräder, Förderung und Beratung zur E-Mobilität bei Handwerk und Dienstleistung, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas, Dachmarke und Kommunikationsstrategie „Umsteigern“. Weitere Projekte aus dem MP Nachhaltige Mobilität für die Stadt sind bereits begonnen worden, wie z.B. die Digitalisierung des Parkleitsystems.

[Projektverantwortliche]



- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

[weitere Partner]

- Tiefbauamt
- CIO
- Wirtschaftsförderung
- Umweltamt

[Zielgruppe]

- Dortmunder Bürger*innen
- Pendler*innen
- Unternehmen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



- Abhängig von den Einzelmaßnahmen
- Masterplan Nachhaltige Mobilität für die Stadt ist Grundlage für die Förderung aus dem Programm „Saubere Luft“ des Bundes

Einordnung in das Handlungsprogramm

Der Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ ist Bestandteil des übergreifenden Prozesses des Masterplans Mobilität 2030. Der Prozess begann Ende 2016 mit einem intensiven Ziel- und Leitbildprozess. Mit dem Ratsbeschluss im März 2018 konnte die 1. Stufe, das Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030, erfolgreich abgeschlossen werden. Derzeit wird der Masterplan Mobilität 2030 in der 2. Stufe mit der Entwicklung von mehreren Teilkonzepten fortgeführt. Die beiden Teilkonzepte „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“ und „EMoDo – Elektromobilität für Dortmund 2030“ sind bereits erarbeitet und im Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ zusammengeführt worden. Die Maßnahmen wurden konkretisiert, um sie dann kurzfristig vor dem Hintergrund der Förderkulisse in die Umsetzung zu bringen. Letztendlich zeigt der Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ eine Priorisierung von Maßnahmen auf, um das Ziel der NO₂-Grenzwerteinhaltung erreichen zu können. Gleichzeitig soll deutlich werden, welche Maßnahmen beziehungsweise Maßnahmenbündel im Sinne einer Reduktion der Luftschadstoffbelastung ineinandergreifen. Daher sind auch Maßnahmen aufgeführt, die zwar kurzfristig ausgearbeitet und gegebenenfalls als Pilotprojekt erprobt und nach und nach etabliert werden können, entsprechende Wirkungen jedoch möglicherweise eher mittel- bis langfristig zeigen. Diese Maßnahmen werden langfristig in die Umsetzung des Masterplan Mobilität 2030 und die Entwicklung der weiteren Teilkonzepte einfließen.

Auch wenn die Maßnahmen in erster Linie auf die Verbesserung der Luftqualität zielen, bringen sie gleichzeitig einen reduzierenden Effekt beim CO₂-Ausstoß mit sich.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Die Minderungsabschätzung ergab, dass bei einer Umsetzung aller Maßnahmen insgesamt täglich circa 68.000 Kfz-Fahrten in Dortmund eingespart beziehungsweise durch emissionsfrei oder emissionsarm durchgeführte Fahrten substituiert werden können. Dies entspricht circa 7 % der täglichen Kfz-Fahrten in Dortmund, die von der Bevölkerung und von den Einpendelnden erzeugt werden (ohne Berücksichtigung der Durchgangsverkehre). Insgesamt ergibt sich dadurch eine emissionsseitige Einsparung von circa 45.620 kg NO₂/Jahr.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Im Erarbeitungsprozess sind aufbauend auf der Förderkulisse sowie den lokalen Anforderungen acht Handlungsfelder definiert worden, denen im nächsten Schritt einzelne Maßnahmen zugeordnet wurden. Diese 27 Maßnahmen sind mit einzelnen Steckbriefen weiter umschrieben und qualifiziert worden. Alle Maßnahmen sind für eine Umsetzung in den nächsten Jahren vorgesehen.

MO1 Masterplan Nachhaltige Mobilität für die Stadt

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Erfolg kann unmittelbar über die NO₂-Messstellen in der Stadt belegt werden
- Im Rahmen des Projektes Emissionsfreie Innenstadt erfolgt eine umfassende Wirkungsevaluation auch bezüglich der CO₂-Minderung
- Ergebnisse werden Ende 2022 erwartet

[Zusätzliche positive Effekte]

- Positive Wirkung auf die Luftreinhaltung
- Beitrag zum Klima- und Lärmschutz

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Maßnahmen des Masterplans Nachhaltige Mobilität für die Stadt stehen in enger Wechselwirkung zu den anderen Teilkonzepten des Masterplans Mobilität 2030 sowie zum Teilaspekt „Luft“ im Rahmen des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030

[Zeitraum]

Beginn:

- Bereits seit 2019 begonnen.

Dauer:

- Bis Fertigstellung, abhängig unter anderem von Fördermitteln und politischen Beschlüssen, daher nicht absehbar
- Zusätzliche verzögert die Pandemie bereits die Projekt-Abstimmungs- und Bauabläufe
- Die Maßnahmen aus dem Projekt Emissionsfreie Innenstadt werden voraussichtlich bis zum Ende der Projektlaufzeit im Laufe des Jahres 2022 abgeschlossen
- Die Überarbeitung des Parkleitsystems soll ab 2021 realisiert werden

Folgenden acht Handlungsfeldern sind Maßnahmen zugeordnet worden:

- Digitalisierung des Verkehrs
- Vernetzung von Verkehrsträgern
- Elektrifizierung
- Radverkehrsförderung
- Urbane Logistik
- Ruhender Verkehr
- Mobilitätsmanagement
- Kommunikation und Information

MO2 Masterplan Mobilität 2030 - Teilkonzept „Radverkehr & Verkehrssicherheit“

[Erste Schritte]



Mit der Definition des Radverkehr-Zielnetzes ist ein erster Schritt zur Priorisierung der vorrangigsten Maßnahmen im Infrastrukturausbau getan. Die in der Radverkehrsstrategie beschriebenen Maßnahmen sind Bestandteil der laufenden Arbeit zur Radverkehrsförderung und werden weiter betrieben, der Umfang wird erhöht.

Die in der Verkehrssicherheitsstrategie definierten Handlungsfelder mit den verbundenen Maßnahmen sind ein erster Aufschlag zum definierten Ziel, die Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten als Zwischenziel um 70 % bis 2030 zu senken ist.

[Projektverantwortliche]



- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Ordnungsamt und Polizei
- Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde

[Zielgruppe]

- Alle Bürger*innen sowie touristische Gäste der Stadt Dortmund

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Für die Umsetzung der Maßnahmen werden zusätzliche Kosten entstehen, die neben Baukosten auch durch zusätzliche Personalstellen in verschiedenen Bereichen der Planung, der Bauausführung und des Betriebs (z.B. Instandhaltung, Verkehrsüberwachung) entstehen. Für einzelne Maßnahmen wird es Fördermittel vom Bund oder vom Land geben, mittels derer die Ausgaben für die Stadt Dortmund reduziert werden können.

Einordnung in das Handlungsprogramm

Das Teilkonzept „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ ist Bestandteil des übergreifenden Prozesses des Masterplans Mobilität 2030. Der Prozess begann Ende 2016 mit einem intensiven Ziel- und Leitbildprozess. Mit dem Ratsbeschluss im März 2018 konnte die 1. Stufe, das Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030, erfolgreich abgeschlossen werden. Das Zielkonzept beinhaltet mit seinen acht Zielfeldern die verkehrspolitische Basis für Entscheidungen hinsichtlich der Mobilität. Die Stufe 2 bilden zehn Teilkonzepte, die aus den Zielfeldern definiert worden sind. Je Teilkonzept werden Maßnahmen entwickelt. Derzeit wird der Masterplan Mobilität 2030 in der 2. Stufe mit der Entwicklung von mehreren Teilkonzepten fortgeführt.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs münden in der Definition eines neuen Zielnetz Radverkehrs sowie in einer Radverkehrsstrategie, die die zentralen Leitlinien für die Entwicklung des Radverkehrs darstellt. Mit der Entwicklung des neuen Zielnetzes Radverkehr sollen möglichst allen Bürger*innen sichere und komfortable sowie zusammenhängende Verbindungen sowohl für den Alltagsverkehr als auch den Freizeitverkehr angeboten werden und somit Anreize schaffen für die Nutzung des Fahrrads als umweltfreundliches Verkehrsmittel. Die Radverkehrsstrategie verfolgt das übergeordnete Ziel, Dortmund bis 2030 als Fahrradstadt zu etablieren. Hierdurch soll eine umweltverträgliche und sichere Mobilität ermöglicht werden, die die vom Straßenverkehr emittierten Schadstoffe und Lärm reduziert und einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Des Weiteren ist der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit ein Grundrecht, welches den Maßstab für das Handeln der Stadt Dortmund und der Verkehrssicherheit darstellt. Aus dieser Grundüberzeugung entsteht der Anspruch, Todesfälle im Straßenverkehr zu vermeiden und die Anzahl der Verletzten so weit wie möglich zu senken. Dieser als Vision Zero bekannte und erprobte Ansatz ist das Leitbild für die Verkehrssicherheit. Es gilt, dass die Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit des Verkehrs geht. Der öffentliche Raum und die Teilnahme am Verkehr müssen für alle Menschen sicher sein.

Die Strategien zum Radverkehr und zur Verkehrssicherheit befinden sich noch in der Bearbeitung und Abstimmung. Anschließend werden sie der politischen Beratung übergeben und dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt. Derzeit ist geplant, den Gremiengang Mitte des Jahres 2021 (3. Quartal) zu beginnen.

Über die konzeptionelle Projektarbeit im Masterplan Mobilität 2030 hinaus gilt, dass die Planung und Umsetzung von Umgestaltungen im öffentlichen Straßenraum zur Unterstützung der Verkehrswende eine ständige Aufgabe der Stadtverwaltung ist, die parallel bearbeitet wird. Das bedeutet auch, dass nicht jede Umgestaltung in den Masterplan Mobilität 2030 aufgenommen werden muss, um realisiert zu werden.

MO2 Masterplan Mobilität 2030 - Teilkonzept „Radverkehr & Verkehrssicherheit“

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen
- Reduzierung der Unfallzahlen mit Beteiligung Radfahrender
- Die messbaren Erfolgsindikatoren sind bei der Auswertung der jährlichen Unfallstatistik in erster Linie die Reduzierung der verletzten beziehungsweise getöteten Verkehrsteilnehmer*innen

[Zusätzliche positive Effekte]

- Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen
- Verbesserung der Gesundheit und Lebensqualität der Bürger*innen
- Steigerung der Verkehrssicherheit

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Die Verdoppelung des Radverkehrs an allen Wegen von 10 % (2019) auf 20 % (2030) ist Ziel der zukünftigen Radverkehrsförderung. Der Radverkehr soll als System, bestehend aus den Handlungsfeldern Infrastruktur, Kommunikation und Service gedacht, geplant und umgesetzt werden.

Die Stadt Dortmund beabsichtigt, mit einem Maßnahmenprogramm den Radverkehr einen entscheidenden Schritt nach vorne zu bringen. Beginnend im Jahr 2022 werden in den nächsten Jahren Radialen aus den Stadtbezirken in die Innenstadt bearbeitet. Angestrebt wird- nach dem notwendigen Planungsvorlauf – eine möglichst zeitnahe Umsetzung.

Wichtigstes Ziel bei der Verkehrssicherheit ist die messbare Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Angestrebt wird eine Verringerung der Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten als Zwischenziel bis 2030 um 70 %. Als Beispiel für eine Maßnahme im noch nicht vom Rat beschlossenen Entwurfstext gilt: Radverkehr im Mischverkehr = Tempo 30: Die Stadt Dortmund setzt auf eine angemessene Radverkehrsinfrastruktur auch an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Wo eine eigenständige Radverkehrsführung nicht zeitnah umsetzbar ist, wird die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal Tempo 30 geprüft, um Unfallrisiko und Unfallschwere wesentlich zu reduzieren. Durch eine zu erwartende Verringerung der Unfallschwere, aber auch der Unfallhäufigkeit sind so neben der höheren Verkehrssicherheit auch weniger Störungen zu erwarten.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Zur Förderung des Radverkehrs soll ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Radverkehrsnetz geschaffen werden, welches die Anforderungen von Alltags- und Freizeitradfahrern unterscheidet.

Alltagsnetz:

Das Alltagsnetz deckt die wesentlichen Verbindungen von den Stadtbezirken in die Innenstadt und zwischen den Stadtbezirken ab und schafft Verbindungen innerhalb der Stadtbezirke.

Freizeitnetz:

Das Freizeitnetz dient vorwiegend der Freizeit und Erholung auf dem Rad. Es orientiert sich im Wesentlichen an bestehenden Grünzügen und Verbindungen. Ziel der Radverkehrsstrategie ist das übergeordnete Ziel, Dortmund bis 2030 als Fahrradstadt zu etablieren. Wesentliche Eckpunkte hierbei sind:

- Verdoppelung des Radverkehrsanteils bis 2030
- Soziale Teilhabe stärken und Barrierefreiheit umsetzen
- Radverkehr beschleunigen, auskömmliche Finanzierung und qualifiziertes Personal für eine zügige Umsetzung bereitstellen

MO2 Masterplan Mobilität 2030 - Teilkonzept „Radverkehr & Verkehrssicherheit“

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Verbesserung der Luftsituation durch Reduktion von Luftschadstoffen

[Zeitraum]



Beginn:

- Erarbeitung des Teilkonzeptes 2019 begonnen

Dauer:

- Fertigstellung des Teilkonzeptes für Mitte 2021 anvisiert (Anschließend politische Beratungen)
- Umsetzung bis 2030

Bei der Verkehrssicherheit basieren die Handlungsfelder und Maßnahmenansätze auf der Verkehrsanalyse und den Zielen der Verkehrssicherheit. Ziel ist eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie, die auf einem gesellschaftlichen Netzwerk, auf mehr Agieren statt Reagieren und eine klare Prioritätensetzung aufbaut. Folgende Handlungsfelder sind dazu definiert worden, die unterschiedliche Facetten abdecken:

- Handlungsfeld Mensch – sicherheitsstärkendes Verkehrsverhalten:
 - Prävention, Verkehrsbildung und Verkehrserziehung
- Handlungsfeld Straße – sicherheitsverstärkende Verkehrsinfrastruktur
 - Stadtverträgliche Geschwindigkeitsniveaus prüfen und einführen
- Digitalisierung und Datennutzung zur Unfallprävention
 - Verbesserung der Datenbasis zum Verkehrsgeschehen
- Kommunikation und Verhaltensänderung
 - Menschen beteiligen
 - Kampagnen für mehr Wissen und ein besseres Miteinander im Straßenverkehr
 - Inszenierungen für die Verkehrssicherheit
- Handlungsfeld Fahrzeugsicherheit
 - Sicherheit in der eigenen Fahrzeugflotte, Potenziale durch technische Entwicklungen

MO3 Masterplan Mobilität 2030 – Teilkonzept „Fußverkehr und Barrierefreiheit“

[Erste Schritte]



Mit der Definition der Maßnahmen für Fußverkehr und Barrierefreiheit ist ein erster Schritt zur Priorisierung der vorrangigen Maßnahmen im Infrastrukturausbau getan.

[Projektverantwortliche]



- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde

[weitere Partner]

- Ordnungsamt
- Polizei

[Zielgruppe]

- Bürger*innen sowie touristische Gäste der Stadt Dortmund

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Für die Umsetzung der Maßnahmen werden zusätzliche Kosten entstehen, die neben Baukosten auch durch zusätzliche Personalstellen in verschiedenen Bereichen der Planung, der Bauausführung und des Betriebs (z.B. Instandhaltung, Verkehrsüberwachung) entstehen. Für einzelne Maßnahmen wird es Fördermittel vom Bund oder vom Land geben, mittels derer die Ausgaben für die Stadt Dortmund reduziert werden können.

Einordnung in das Handlungsprogramm

Das Teilkonzept „Fußverkehr & Barrierefreiheit“ ist Bestandteil des übergreifenden Prozesses des Masterplans Mobilität 2030. Der Prozess begann Ende 2016 mit einem intensiven Ziel- und Leitbildprozess. Mit dem Ratsbeschluss im März 2018 konnte die 1. Stufe, das Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030, erfolgreich abgeschlossen werden. Das Zielkonzept beinhaltet mit seinen acht Zielfeldern die verkehrspolitische Basis für Entscheidungen hinsichtlich der Mobilität. Die Stufe 2 bilden zehn Teilkonzepte, die aus den Zielfeldern definiert worden sind. Je Teilkonzept werden Maßnahmen entwickelt. Derzeit wird der Masterplan Mobilität 2030 in der 2. Stufe mit der Entwicklung von mehreren Teilkonzepten fortgeführt. Der Fußverkehr ist Basis für jegliche Mobilität. Er ermöglicht eine eigenständige Mobilität aller Menschen. Damit ist Gehen auch ein Beitrag für eine genderechte und generationsübergreifende Stadt. Zufußgehen kostet nichts, ist sozial und erhöht die gleichberechtigte Teilhabe für alle Menschen. Als fußgängerfreundliche Stadt werden die Lebensqualität und die Identifikation mit der Stadt erhöht.

Die Strategie Barrierefreiheit stellt die zentrale Leitlinie für die Verbesserung der Barrierefreiheit für die nächsten 10 Jahre dar und soll weiterhin dazu beitragen, in der Stadt Dortmund eine gute und sichere Mobilität für Alle zu erreichen. Barrierefreie Mobilität ist dabei nicht nur für alle komfortabel, sondern für circa 10 % der Bevölkerung Grundvoraussetzung. Nicht zuletzt durch den demografischen Wandel sind derzeit weitere 40 % auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Das Recht auf eine gleichberechtigte Teilhabe von Personen mit Behinderungen bildet zudem eine wesentliche Handlungsgrundlage für die Stadt Dortmund im Sinne der Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit.

Die Strategien zum Fußverkehr und zur Barrierefreiheit befinden sich noch in der Bearbeitung und Abstimmung. Anschließend werden sie der politischen Beratung übergeben und dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt. Derzeit ist geplant, den Gremiengang Mitte des Jahres 2021 (3. Quartal) zu beginnen.

Über die konzeptionelle Projektarbeit im Masterplan Mobilität 2030 hinaus gilt, dass die Planung und Umsetzung von Umgestaltungen im öffentlichen Straßenraum zur Unterstützung der Verkehrswende eine ständige Aufgabe der Stadtverwaltung ist, die parallel bearbeitet wird. Das bedeutet auch, dass nicht jede Umgestaltung in den Masterplan Mobilität 2030 aufgenommen werden muss, um realisiert zu werden.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Der Fußverkehr soll im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsarten die Mobilität der Stadtbewohner*innen gewährleisten. Der Anteil des Fußverkehrs soll von aktuell 19 % auf mindestens 21 % gesteigert werden. Das bedeutet rund 10 % mehr Fußwege. Insbesondere auf kurzen Wegen besteht noch erhebliches Potenzial für das Zufußgehen. So soll der Fußverkehr auf den Wegen bis 2 km meistgenutzte Verkehrsart werden. Als Beispiel für eine Maßnahme im noch nicht vom Rat beschlossenen Entwurfstext gilt: Fußverkehrs-Checks und

MO3 Masterplan Mobilität 2030 – Teilkonzept „Fußverkehr und Barrierefreiheit“

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Erhöhung des Fußgängeranteils an allen Wegen unter Bezugnahme der Barrierefreiheit

[Zusätzliche positive Effekte]

- Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen
- Verbesserung der Gesundheit der Bürger*innen durch Bewegungsförderung
- Steigerung der Lebensqualität

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Verbesserung der Luftsituation durch Reduktion von Luftschadstoffen

[Zeitraum]

Beginn:

- Erarbeitung des Teilkonzeptes 2019 begonnen

Dauer:

- Fertigstellung des Teilkonzeptes für Mitte 2021 anvisiert (Anschließend politische Beratungen)
- Umsetzung bis 2030

Nahmobilitätskonzepte: Aufbauend auf den bereits durchgeführten Fußverkehrs-Check in Brackel wird die Stadt Dortmund zukünftig Fußverkehrs-Checks in den anderen Stadtteilen umsetzen. Dabei kann zum Teil auf eine Förderung durch das Land NRW aufgebaut werden. Zudem sollen Fußverkehrs- und Nahmobilitätskonzepte entwickelt werden, um auch auf der Stadtteilebene die Bedingungen für das Zufußgehen zu verbessern.

Die Priorisierung von Maßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit ist eine weitere, die in diesem Teilkonzept gelöst werden soll.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Zufußgehen ist nicht nur Spazieren gehen, sondern eine wesentliche Verkehrsmittelart auf vielen Alltagswegen. Rund ein Fünftel alle Wege in Dortmund werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Aber auch als Zubringer zu allen anderen Verkehrsmitteln sind Fußwege notwendig, ob auf dem Weg zur Haltestelle oder vom Parkhaus zum eigentlichen Ziel. Hohe Fußwegeanteile haben insbesondere Kinder und ältere Menschen. Diese sind vor allem auf sichere und komfortable Fußwege angewiesen.

Diese Herausforderung, attraktive und sichere Fußwege für alle zu schaffen, und die verschiedenen Ansprüche an das Gehen zu vereinen, gilt es anzugehen. Zielgruppenübergreifend barrierefreie Geh- und Fußwege zu schaffen, ist besonders im Bestand durch konkurrierende Nutzungsansprüche eine Herausforderung, welcher sich die Stadt Dortmund verstärkt annimmt.

In den nächsten zehn Jahren setzt sich die Stadt daher zum Ziel, fußgängerfreundlicher zu werden und dem Fußverkehr in der Verkehrsplanung und im Städtebau mehr Gewicht zu geben. Dafür steht Dortmund als „Stadt der kurzen Wege“ weiterzuentwickeln, welches als Zielfeld C des Masterplans Mobilität 2030 verankert wurde.

Die Fußverkehrsstrategie als Baustein des Teilkonzeptes Fußverkehr und Barrierefreiheit konkretisiert die Zielvorstellungen des Masterplans Mobilität und überführt sie in Maßnahmenprogramme.

Die Strategie Barrierefreiheit stellt die zentrale Leitlinie für die Verbesserung der Barrierefreiheit für die nächsten zehn Jahre dar und soll weiterhin dazu beitragen, in der Stadt Dortmund eine gute und sichere Mobilität für Alle zu erreichen.

MO4 Masterplan Mobilität 2030 - Teilkonzept Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum

[Erste Schritte]



Nach einem Ratsbeschluss zur Realisierung der Maßnahmen werden diese umgesetzt. Zusätzlich laufen weitere Planungsvorhaben zur Radverkehrsförderung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unabhängig von den Strategien.

Zum Beispiel ist die Evaluierung der Gebührenordnung für die Höhe der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum zum Zeitpunkt der Erstellung des Steckbriefes in der Vorbereitung.

[Projektverantwortliche]



- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Ordnungsamt und Polizei
- Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde

[weitere Partner]

- Grünflächenamt
- Stadterneuerung
- Bürger*innendienste

[Zielgruppe]

- Alle stadtgesellschaftlichen Zielgruppen

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Für die Umsetzung der Maßnahmen werden zusätzliche Kosten entstehen, die neben Baukosten auch durch zusätzliche Personalstellen in verschiedenen Bereichen der Planung, der Bauausführung und des Betriebs (z.B. Instandhaltung, Verkehrsüberwachung) entstehen. Für einzelne Maßnahmen wird es Fördermittel vom Bund oder vom Land geben, mittels derer die Ausgaben für die Stadt Dortmund reduziert werden können.

Einordnung in das Handlungsprogramm

Das Teilkonzept „Ruhender Verkehr & Öffentlicher Raum“ ist Bestandteil des übergreifenden Prozesses des Masterplans Mobilität 2030. Der Prozess begann Ende 2016 mit einem intensiven Ziel- und Leitbildprozess. Mit dem Ratsbeschluss im März 2018 konnte die 1. Stufe, das Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030, erfolgreich abgeschlossen werden. Das Zielkonzept beinhaltet mit seinen acht Zielfeldern die verkehrspolitische Basis für Entscheidungen hinsichtlich der Mobilität. Die Stufe 2 bilden zehn Teilkonzepte, die aus den Zielfeldern definiert worden sind. Je Teilkonzept werden Maßnahmen entwickelt. Derzeit wird der Masterplan Mobilität 2030 in der 2. Stufe mit der Entwicklung von mehreren Teilkonzepten fortgeführt.

Strategie Parken:

Zur Einschätzung der Situation in Dortmund werden Kennzahlen aus geeigneten Vergleichs-Städten recherchiert und mit denen Dortmunds verglichen. Auf Basis weiterer Analysen wird eine Strategie für das Parkraum-Management erarbeitet.

Strategie Öffentlicher Raum:

Eine der aktuellen Leitfragen im Umgang mit dem öffentlichen Raum ist: Wie können alle Nutzungsansprüche in ihren quantitativen und qualitativen Anforderungen ausreichend Berücksichtigung finden? Wie kann der öffentliche Raum für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen, Aufenthalt, Begrünung, Gastronomie, zurückgewonnen werden? Um dafür Antworten zu finden, wird eine Strategie zum Öffentlichen Raum entwickelt.

Die Strategien zum Ruhenden Verkehr und zum Öffentlichen Raum befinden sich noch in der Bearbeitung und Abstimmung. Anschließend werden sie der politischen Beratung übergeben und dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt. Derzeit ist geplant, den Gremiengang Mitte des Jahres 2021 (3. Quartal) zu beginnen.

Über die konzeptionelle Projektarbeit im Masterplan Mobilität 2030 hinaus gilt, dass die Planung und Umsetzung von Umgestaltungen im öffentlichen Straßenraum zur Unterstützung der Verkehrswende eine ständige Aufgabe der Stadtverwaltung ist, die parallel bearbeitet wird. Das bedeutet auch, dass nicht jede Umgestaltung in den Masterplan Mobilität aufgenommen werden muss, um realisiert zu werden.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

- Verständnis und Akzeptanz bei der Stadtgesellschaft für Maßnahmen
- Maßnahmen zum Parkraummanagement, unter anderem Parkgebührenanpassungen, Verkehrslenkung
- Wiederholte Anstöße für ein Umdenken in der alltäglichen Verkehrsmittelwahl sowie des Parkverhaltens
- Verringerung der Kfz-Belastungen auf den Straßen durch eine effiziente Lenkung des ruhenden und Parksuchverkehrs

MO4 Masterplan Mobilität 2030 - Teilkonzept

Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum

[Messbare Erfolgsindikatoren]

- Erfolg ist nur mittelbar und näherungsweise über den erreichten geringeren Kfz-Anteil in der Verkehrsmittelwahl ableitbar

[Zusätzliche positive Effekte]

- Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen
- Verbesserung der Gesundheit der Bürger*innen durch Bewegungsförderung
- Steigerung der Lebensqualität

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]

- Verbesserung der Luftsituation durch Reduktion von Luftschadstoffen

[Zeitraum]

Beginn:

- Erarbeitung des Teilkonzeptes 2019 begonnen.

Dauer:

- Fertigstellung des Teilkonzeptes für Mitte 2021 geplant (anschließend politische Beratungen)
- Umsetzung bis 2030 vorgesehen

- Herstellung von preislicher Verhältnismäßigkeit beim Parken und Nutzung von anderen Verkehrsmitteln zur Attraktivierung von Alternativen der Kfz-Nutzung
- Verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs im Straßenraum
- Zurückgewinnung und zusätzlicher Platz im öffentlichen Straßenraum für Spiel und Aufenthalt, Gastronomie, Grünstrukturen oder temporäre Umnutzungen

Als Beispiel für eine Maßnahme in der Strategie Öffentlicher Raum im noch nicht vom Rat beschlossenen Entwurfstext gilt: Verstärkte Kontrolle und Reduktion des ruhenden Verkehrs im Straßenraum: Der Kfz-Verkehr, und insbesondere der ruhende Kfz-Verkehr, stellt für viele öffentliche Räume in Dortmund die dominanteste Nutzung dar. So wird durch den ruhenden Kfz-Verkehr nicht nur die tatsächliche wie subjektive Dominanz des Autos verstärkt, andere Verkehrsteilnehmer*innen in ihrer Mobilität eingeschränkt und Verkehrssicherheitsrisiken hervorgerufen, sondern es bleibt auch ein Großteil des öffentlichen Raums unter- beziehungsweise ungenutzt.

Das Auto an sich ist bereits ein sehr flächenineffizientes Verkehrsmittel, braucht es doch am meisten Platz bei begrenzter Transportkapazität und geringer Auslastung. Ein Pkw mit vier bis fünf Sitzplätzen ist je Fahrt im Durchschnitt lediglich mit 1,2 Personen belegt und ein Stellplatz nimmt 12,5 m² Stellfläche plus 12,5 m² Verkehrsfläche in Anspruch. Gerade beim Parken drückt sich diese Ineffizienz im Besonderen aus, da jedes Auto im Durchschnitt fast 23 Stunden am Tag steht und so wertvollen öffentlichen Raum besetzt.

Es ist das Ziel, so viel Raum wie möglich zurückzugewinnen und für Zwecke zur Verfügung zu stellen, die den Menschen unmittelbar nützen. Dazu muss der Platz für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum verknappt und effizienter genutzt werden sowie der ruhende Verkehr sukzessiv aus dem Straßenraum in (designierte) Parkbauten verlagert werden. Zudem ist das Parken im öffentlichen Raum stärker zu reglementieren und die Einhaltung der Regeln zu kontrollieren. Auch soll, unter anderem, aus Sicherheitsgründen sowie um die sichtbare Dominanz der Pkw zu reduzieren, das Befahren, Halten oder Parken an Einmündungsbereichen und Kreuzungen verhindert werden. Auch soll, unter anderem auch aus Sicherheitsgründen sowie um die sichtbare Dominanz der Autos zu reduzieren, das Befahren oder das Parken zum Beispiel an Einmündungsbereichen und Kreuzungen verhindert werden. Durch die Strategie Öffentlicher Raum soll verstärkt die Reduzierung von Parkständen in der Fläche betont werden und noch einmal stärkeres Gewicht bei Maßnahmen im Parkraummanagement erhalten. Weitere Maßnahmen dazu sind in der Strategie Ruhender Verkehr ausgeführt.

Als Beispiel für eine Maßnahme in der Strategie Ruhender Verkehr im noch nicht vom Rat beschlossenen Entwurfstext gilt: Für den City-Bereich werden folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement vorgeschlagen:

- Gebührenanhebung des Straßenparkens (Erhöhung auf 2,50 €/h), jedenfalls über dem Niveau der Parkbauten; danach turnusmäßige Anpassung (zum Beispiel im Zweijahresrhythmus) angelehnt an die ÖV-Ticketsteigerungen

MO4 Masterplan Mobilität 2030 - Teilkonzept Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum

- Prüfung einer pilothaften Umsetzung einer Dynamisierung der Parkgebühren in Parkbauten der DoPark (das heißt zu unterschiedlichen Zeiten und je nach Nachfrage werden unterschiedliche Gebühren erhoben)
- Für eine fußgängerfreundliche Innenstadt: Attraktivierung des öffentlichen Raums für den Fuß- und Radverkehr auch durch Inkaufnahme der Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum. Als Pilotprojekt ist die Radwall-Umgestaltung am Ostwall zu sehen. Dabei wird ein besonders qualifiziertes Radangebot geschaffen, wofür rd. 215 Kfz-Stellplätze entfallen müssen.
- Verschiebung der Bewirtschaftungszeiträume in der City (inklusive Wallring) kostenpflichtig von bislang 7-19 Uhr (Mo-Sa) auf 7-21 Uhr (Mo-So.); Beibehaltung der Begrenzung der Höchstparkdauer beim Straßenparken auf 1 Stunde innerhalb des Wallrings
- Ordnung des ruhenden Verkehrs: Markierung der legalen Parkmöglichkeiten und Ausweitung von Liefer-/Ladezonen; Vereinheitlichung der geltenden Regelungen zur jeweiligen Nutzung (zeitlich & nach Nutzenden)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs
- Begleitende Kommunikationsarbeit zu den Parkraummanagementmaßnahmen

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Dortmund möchte vor dem Hintergrund der beabsichtigten Verkehrswende den öffentlichen Raum aufwerten und so mehr Aufenthaltsqualitäten und mehr Raum für vielfältige Nutzungen schaffen. Der Masterplan Mobilität 2030 zielt auch auf die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Dortmund mit attraktiven öffentlichen Straßenräumen, Plätzen und Freiflächen. Der ruhende Verkehr (Parken) gilt dabei als wichtiges Handlungsfeld und Steuerungsinstrument für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

Das Zielfeld H. des Zielkonzeptes des Masterplans Mobilität 2030 greift explizit die Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen auf. Aber auch zu vielen anderen Zielfeldern (unter anderem Zielfeld A. Mobilität für alle, Zielfeld E. Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV und F. Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens) bestehen weitere Anknüpfungspunkte für die Strategie Öffentlicher Raum.

MO5 Masterplan Mobilität 2030 – Teilkonzept „DO & die Region - Nach innen und außen vernetzte Stadt“

[Erste Schritte]



Mehr als die Hälfte der Wege der Dortmunder Bevölkerung werden mit dem Umweltverbund (dazu zählen der Fußverkehr, der Radverkehr sowie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)) zurückgelegt. Einen vergleichsweise hohen Wegeanteil übernimmt bereits der ÖPNV (21,7 %). Voraussichtlich im Herbst / Winter 2021 ist die Struktur des Teilkonzeptes entwickelt und eine Vergabe für externe verkehrsfachliche Begleitung und für Moderation von Teilnehmungsformaten kann vorbereitet werden. Die Arbeitsphase wird auf 1,5 Jahre abgeschätzt, so dass die Fertigstellung für Ende des Jahres 2023 anvisiert werden kann.

[Projektverantwortliche]



- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- VRR
- RVR
- DSW21
- Tiefbauamt

[weitere Partner]

- Straßenverkehrsbehörde
- Ordnungsamt und Polizei
- DSW21
- Nachbarkommunen und weitere Akteure

[Zielgruppe]

- Ein- und Auspendler*innen,
- Bürger*innen sowie touristische Gäste der Stadt Dortmund

Einordnung in das Handlungsprogramm

Das Teilkonzept „Dortmund & die Region - Nach innen und außen vernetzte Stadt“ ist Bestandteil des übergreifenden Prozesses des Masterplans Mobilität 2030. Der Prozess des Masterplans Mobilität 2030 begann Ende 2016 mit einem intensiven Ziel- und Leitbildprozess. Mit dem Ratsbeschluss im März 2018 konnte die 1. Stufe, das Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030, erfolgreich abgeschlossen werden. Das Zielkonzept beinhaltet mit seinen acht Zielfeldern die verkehrspolitische Basis für Entscheidungen hinsichtlich der Mobilität. Die Stufe 2 bilden zehn Teilkonzepte, die aus den Zielfeldern definiert worden sind. Je Teilkonzept werden Maßnahmen entwickelt. Derzeit wird der Masterplan Mobilität 2030 in der 2. Stufe mit der Entwicklung von mehreren Teilkonzepten fortgeführt.

Dortmund weist durch seine zahlreichen Verkehrsanbindungen des übergeordneten Straßennetzes (A 1, A 2, A 45, A 40/ B 1, B 236, B 54, ...) und des Schienenfern- und -nahverkehrs gute Erreichbarkeiten sowohl mit dem Auto als auch mit dem öffentlichen Verkehr auf. Im überregionalen und regionalen Bahnverkehr gilt es auf einigen Teilstrecken die Erreichbarkeit zu verbessern. Ergänzt wird die gute Erreichbarkeit durch den internationalen Verkehrsflughafen, den Fernbusbahnhof und den Kanalhafen. Über den zukünftigen Rad-schnellweg RS1 wird auch die regionale Erreichbarkeit Dortmunds im Radverkehr deutlich verbessert.

Das Teilkonzept befindet sich noch in der Vorbereitung.

Über die konzeptionelle Projektarbeit im Masterplan Mobilität 2030 hinaus gilt, dass die Planung und Umsetzung von Projekten zur ÖPNV-Förderung zur Unterstützung der Verkehrswende eine ständige Aufgabe der Stadtverwaltung ist, die parallel bearbeitet wird. Das bedeutet auch, dass nicht jede Umgestaltung in den Masterplan Mobilität 2030 aufgenommen werden muss, um realisiert zu werden.

Erwartete projektbezogene Ergebnisse

Ziel der Stadt Dortmund ist: Die Stadtgrenzen übergreifenden Verkehre werden möglichst effizient und verträglich abgewickelt. Gute Orientierungsmöglichkeiten in den Verkehrssystemen vermeiden unnötige Suchverkehre. Im Sinne des effektiven Einsatzes knapper Ressourcen hat die verbesserte Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Vorrang vor baulichen Erweiterungen. Dies setzt ein effektives Verkehrsmanagement voraus. Die Verkehrsinfrastruktur wird dauerhaft instandgehalten und weiterentwickelt. Insbesondere das Angebot an ÖPNV soll strategisch weiterentwickelt werden, um einerseits die Stadtbezirke untereinander als auch die Stadt mit ihren Nachbarkommunen noch besser zu vernetzen. Die Zusammenarbeit mit Nachbarstädten und mit Akteuren aus der Metropolregion, den Verkehrsverbänden und dem Regionalverband Ruhr spielt eine bedeutende Rolle.

MO5 Masterplan Mobilität 2030 – Teilkonzept „DO & die Region - Nach innen und außen vernetzte Stadt“

[Kosten/Aufwand & Finanzierungsmöglichkeiten]



Für die Umsetzung der Maßnahmen werden zusätzliche Kosten entstehen, die neben Baukosten auch durch zusätzliche Personalstellen in verschiedenen Bereichen der Planung, der Bauausführung und des Betriebs (z.B. Instandhaltung, Verkehrsüberwachung) entstehen können. Für einzelne Maßnahmen wird es Fördermittel vom Bund oder vom Land geben, mittels derer die Ausgaben für die Stadt Dortmund reduziert werden können.

[Messbare Erfolgsindikatoren]



- Erhöhung des ÖPNV-Anteils an allen Wegen der Dortmunder Bevölkerung

[Zusätzliche positive Effekte]



- Reduktion von Schadstoffen, Lärm sowie Flächenverbrauch für motorisierten Individualverkehr durch gesteigerten ÖPNV-Anteil
- Gesundheit der Bevölkerung wird verbessert
- Beitrag zum Klimaschutz
- Verbesserung der Lebensqualität der Dortmunder Bürger*innen

[Effekte auf das Handlungsfeld Luft]



- Maßnahmen des Teilkonzeptes stehen in enger Wechselwirkung zu den anderen Teilkonzepten des Masterplans Mobilität 2030

[Zeitraum]



Beginn:

- Vorbereitung des Umfangs und des Aufgabenumrisses bis Herbst/Winter 2021

Dauer:

- Fertigstellung des Teilkonzeptes für Ende 2023 geplant
- Umsetzung grundsätzlich bis 2030 angestrebt

Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor für die Stadt. Für Dortmund gilt es, den ÖPNV als Alternative zum Auto auszubauen und zu stärken. Neben der Verbesserung der Verbindungen innerhalb der Stadt sowie in die Region und dem Abbau von Kapazitätsengpässen, ist die Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln eine wichtige Zielstellung. Die Zielstellung gewinnt insbesondere an Bedeutung vor dem Hintergrund einer multimodaleren Gesellschaft, in der mehr Menschen je nach Wegezweck und Bedarf verschiedene Verkehrsmittel nutzen. Genauso gilt es, Bus und Bahn für Menschen attraktiv zu machen, die bisher wenig den ÖPNV genutzt haben. Wichtig ist der Abbau von Nutzungshemmnissen.

Kurzbeschreibung: Worum geht es?

Dieses Teilkonzept wird sich ab Herbst/Winter 2021 unter anderem mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Pendlerverkehren befassen. Ziel ist es durch einen stärkeren SPNV/ÖPNV in Stadt und Region, Pendelverkehre auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern und damit vor allem auf den langen Wegen CO₂-Einsparpotenziale zu generieren. Hierbei sollen die wesentlichen Handlungsfelder des ÖPNV wie Netze, Tarife, Takte et cetera in die Betrachtung einbezogen werden. Eine enge Abstimmung mit den Akteuren in der Region ist dabei unerlässlich.

Ziel ist die Steigerung des Umweltverbundanteils am Modal Split auf zwei Drittel und die Senkung des MIV-Anteils auf ein Drittel.

Zusätzlich geht es um die Verbesserung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln im Sinne einer Gesamtmobilität und barrierefreier Erreichbarkeit (zum Beispiel an Bahnhöfen, Fernbusbahnhof, Umstiegshaltestellen, durch Mobilstationen, Park & Ride, Bike & Ride) und ergänzt um weitere Serviceeinrichtungen. Wichtig sind ebenfalls eine umfassende Information und dafür die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung.

