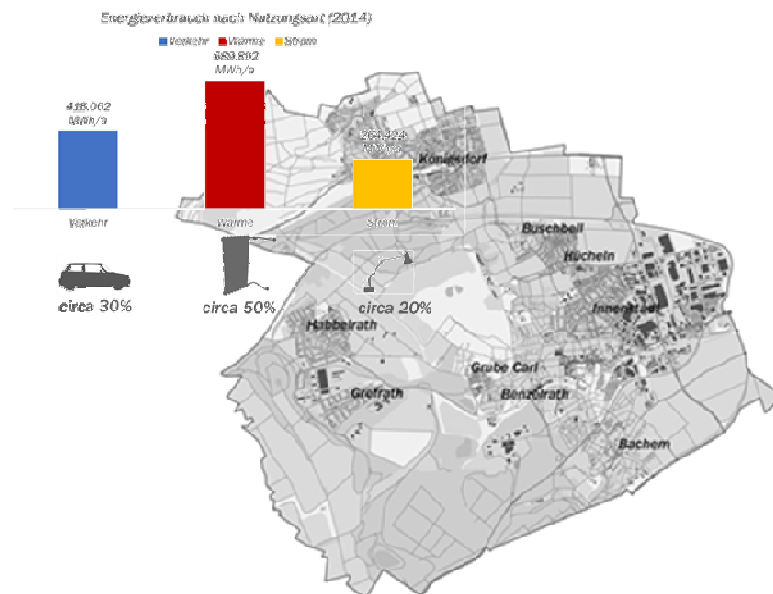


Ein Fundament für den Klimaschutz in Frechen legen

Ergebnisdokumentation Einstiegsberatung kommunaler Klimaschutz für die Stadt Frechen



Einstiegsberatung kommunaler Klimaschutz für die Stadt Frechen

Gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Mitarbeit:

Jürgen Kemmerling

Christian Stahlschmidt

Stefanie Bauer

Ulrike Heldt

Unter Beteiligung der Fachdienste FD1-65, FD3-30, FD6, FD9, FD4

Berater und Autor:

Bernd Tenberg, Dipl.-Ing.

Köln, im Juli 2016

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



DIE BMU
KLIMASCHUTZ-
INITIATIVE



© Jung Stadtkonzepte Stadtplaner & Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft, Köln

www.jung-stadtkonzepte.de

Inhalt

1.	Einführung	4
2.	Die gemeinsame Arbeit – Beteiligung der Akteure	4
3.	Der Stand der Dinge – Ausgangssituation in Frechen	6
3.1.	Lage, Stadtstruktur und Infrastruktur	6
3.2.	Bevölkerung und Demografie	8
3.3.	Energie- und Klimaschutz	10
3.3.1.	Basisbilanzen Energie und Treibhausgase für die Gesamtstadt	10
3.3.2.	Energieverbrauch der Kommune	13
3.4.	Akteure, Netzwerke, Strukturen	16
4.	Die SWOT-Analyse - Stärken und Schwächen in der Klimaschutzarbeit	19
4.1.	Die Ziele der Zusammenarbeit	19
4.2.	Ergebnisse der SWOT-Analyse	19
5.	Kommunale Entwicklungsziele – Die Ergebnisse der Leitbilddiskussion	22
5.1.	Übergeordnete Ziele	22
5.2.	Entwicklungsziele und Zielzustände in den Handlungsschwerpunkten	23
5.3.	Interne Kommunikation und Organisation	23
5.4.	Externe Kommunikation und Kooperation	24
5.5.	Stadtentwicklung und Stadtplanung	24
5.6.	Naturschutz und Landschaftsplanung	26
5.7.	Kommunale Gebäude und Anlagen	26
5.8.	Entsorgung	27
5.9.	Mobilität und Verkehr	28
6.	Handlungsschwerpunkt Wohnen und Mobilität im Quartier als integrierter Klimaschutzprozess	31
7.	Gute Rahmenbedingungen schaffen – Empfehlungen und erste Maßnahmen	34
7.1.	Klimaschutzteilkonzept Verkehr	34
7.2.	Konzept zur energetischen Quartiersentwicklung	35
7.3.	Projektorganisation und Controlling	36
7.4.	Vernetzung und Beteiligung	37
8.	Zusammenfassung und Empfehlungen	38

1. Einführung

Die Stadt Frechen möchte den kommunalen Klimaschutz fördern. Hierzu hat sie die Zuwendung für eine Einstiegsberatung „Kommunaler Klimaschutz“ beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit beantragt. Ziel der Einstiegsberatung ist es, den kommunalen Klimaschutz als Querschnittsthema strategisch und praktisch zu verankern und eine Grundlage für einen erfolgreichen Klimaschutzprozess zu legen. Wichtig ist den Akteuren, dass die Ziele, Handlungsfelder und inhaltlichen Schwerpunkte in einem partizipativen, vorerst verwaltungsinternen Prozess herausgearbeitet, plausibilisiert und gemeinsam verabschiedet werden. Ausgehend von den zu ermittelnden Schwerpunkten, sollen zudem Empfehlungen zur Durchführung vertiefender konzeptioneller Arbeiten, z.B. im Rahmen von Klimaschutzkonzepten, Klimaschutzteilkonzepten oder energetischen Quartierskonzepten herausgearbeitet werden.

In diesem Sinne hat der Beteiligungsprozess die lokalen Fachleute aus der Verwaltung frühzeitig und interdisziplinär zusammengeführt, wobei der Kreis der Akteure schrittweise mit zielgruppengerechten Beteiligungsformaten erweitert wurde. Die Beratung legt ein Fundament für den kommunalen Klimaschutz in Frechen, indem sie die bisherigen Aktivitäten strukturiert und gezielt Schwerpunkte des Handelns formuliert. Erklärtes Ziel ist es, konkrete und umsetzungsfähige Maßnahmen und Projekte integriert und zielgerichtet auf den Weg zu bringen. Der vorliegende Text fasst die Ergebnisse zusammen und dient als Grundlage für den weiteren Klimaschutzprozess in Frechen.

2. Die gemeinsame Arbeit – Beteiligung der Akteure

Der Prozess der Einstiegsberatung wurde durch ein Projektteam der Stadt Frechen mit Unterstützung von Jung Stadtkonzepte, Köln als externe Beratung gesteuert. Mitglieder des Projektteams sind der Leiter des Amtes für Stadtplanung, der Fachdienstleiter Technische Infrastruktur und zwei Mitarbeiterinnen aus den Bereichen Stadtreinigung, Grün, Umwelt sowie Landschaftsplanung. Aufgaben des Projektteams sind die Unterstützung bei der Datenbeschaffung, die Koordination von Workshops und Arbeitsterminen sowie die interne Vernetzung innerhalb der Stadtverwaltung. Zudem haben sie als Fachexperten inhaltliche Beiträge erarbeitet.

Auf Wunsch des Projektteams legte die Einstiegsberatung einen Schwerpunkt auf die Handlungsmöglichkeiten der Stadtverwaltung. Dabei wurde der Kreis der beteiligten Akteure schrittweise erweitert. Hierzu wurden insgesamt drei Workshops sowie drei Arbeitstermine durchgeführt.

Arbeitstermin Projekt einrichten: Auftakt des Prozesses bildete ein Arbeitstermin mit dem Projektteam zur Abstimmung der Projektorganisation und Vereinbarung der Zusammenarbeit.

Auftaktworkshop: Im Projektteam wurden die für den Klima- und Umweltschutz relevanten Fachbereiche und Abteilungen in der Stadtverwaltung identifiziert, zentrale Handlungsfelder und Aufgaben erfasst und die Schnittstellen zur Politik, Energieversorgern, Vereinen und bürgerschaftlich getragenen Initiativen bestimmt. Die zentralen Ergebnisse des Workshops fasst das Kapitel 3.4 zusammen.

Workshop Ziele und SWOT-Analyse: Auf Einladung und mit Beteiligung der Bürgermeisterin nahmen alle Fachdienste der Verwaltung mit Bezug zum Klimaschutz an einem moderierten Workshop teil. Im Rahmen des halbtägigen Workshops wurden zunächst die Ziele und Erwartungen der Akteure erfasst. Im Anschluss daran wurden spezifische Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken mit Hilfe einer SWOT-Analyse erfasst. Die Ergebnisse des Workshops fasst das Kapitel 4 zusammen.

Arbeitstermine zur Vertiefung: Auf Grundlage der SWOT-Analyse wurden vertiefende Arbeitstermine mit der Gebäudewirtschaft (FD 1-65) und der Rechtsabteilung (Fachdienst 3) durchgeführt. Mit der Gebäudewirtschaft wurden die Handlungspotenziale bei den anstehenden Projekten eingeschätzt und bewertet. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Kooperationen der Stadt Frechen mit privaten Unternehmen (insbesondere Energieversorgern) waren Gegenstand des Termins mit der Rechtsabteilung. Relevante Kriterien für die Kooperation wurden abgestimmt und in die Leitbilddiskussion (siehe Kapitel 5) übernommen.

Abschlussworkshop Leitbild und Maßnahmenplan: Der Workshop diente dazu, die Ergebnisse der Leitbilddiskussion zusammenzuführen und erste Maßnahmen und Projekte zu formulieren. Teilnehmer des Workshops waren das Projektteam sowie ein Mitarbeiter aus der Gebäudewirtschaft. Die Ergebnisse des Abschlussworkshops fassen die Kapitel 5 und 6 zusammen.

Die Folgende Abbildung zeigt den Beteiligungsprozess im Überblick.

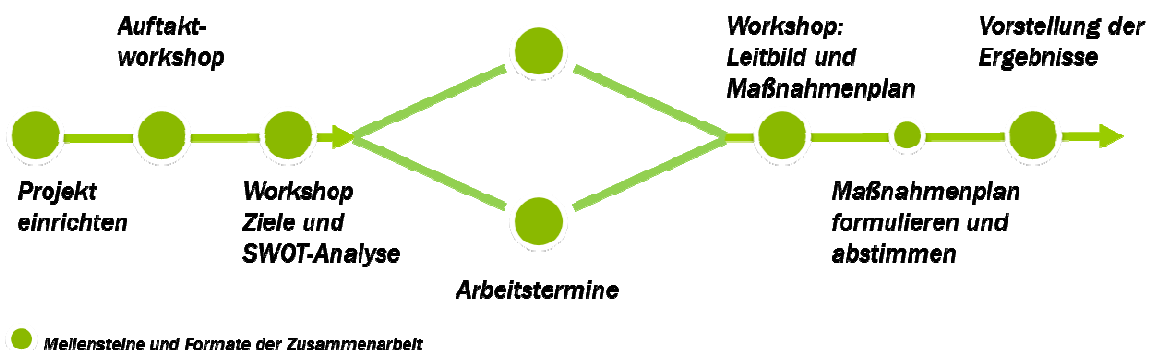


Abbildung 1: Der Beteiligungsprozess im Überblick

3. Der Stand der Dinge – Ausgangssituation in Frechen

3.1. Lage, Stadtstruktur und Infrastruktur

Die Stadt Frechen ist ein Mittelzentrum mit circa 50.000 Einwohnern im Rhein-Erft-Kreis. Frechen liegt in der westlichen Ballungsrandzone des Oberzentrums Köln und hat mit dieser eine gemeinsame Stadtgrenze.

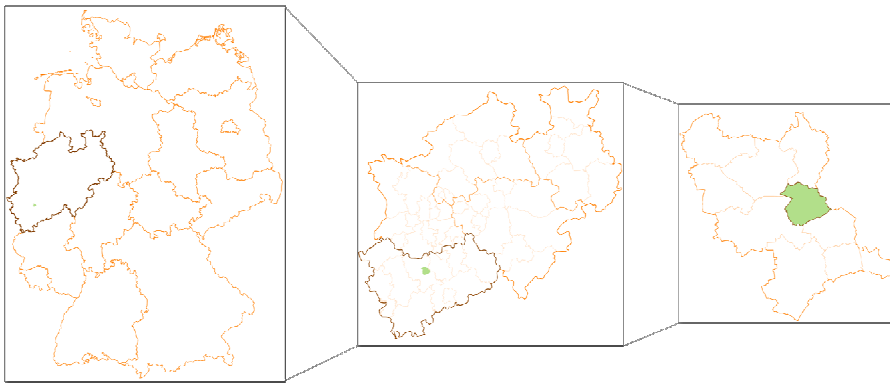


Abbildung 2: Die Lage Frechens in Deutschland, NRW und dem Rhein-Erft-Kreis

Das Stadtgebiet gliedert sich in neun Stadtteile, die sich aus dem Rheintal heraus bis auf den Ville-Höherücken erstrecken. Die Stadt hat eine Nord-Süd-Ausdehnung von 8,2 km und eine Ost-West-Ausdehnung von 9,8 km.

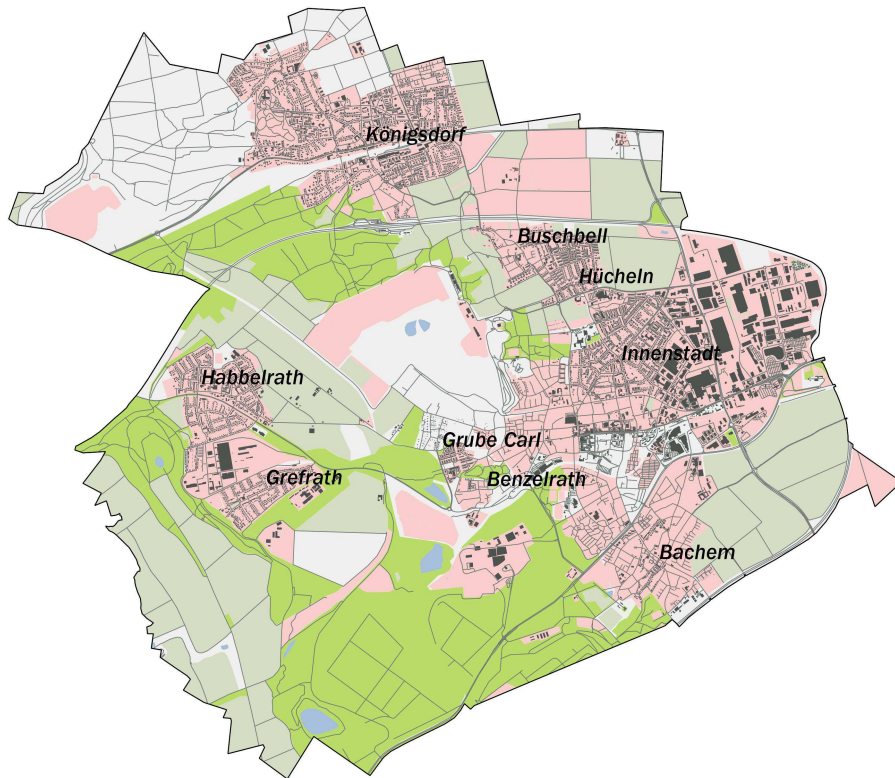


Abbildung 3: Frechen und seine Stadtteile

Die Stadt liegt verkehrsgünstig im Schnittpunkt transnationaler, überregionaler und regionaler Verkehrsachsen (BAB A4 und A1, Landesstraßen). Frechen ist durch den SPNV (Stadtbahnlinie 7 und S-Bahn S12/S13) direkt an das Oberzentrum Köln (Innenstadt) angebunden. Die ICE-Bahnhöfe Köln-Hauptbahnhof und Köln-Deutz sind direkt erreichbar, ebenso der Flughafen Köln/Bonn. Kehrseite der verkehrlich günstigen Lage ist die hohe Belastung der Verkehrsinfrastruktur – mit zeitweiser Überlastung. Die östlich gelegenen Gewerbegebiete in der Nähe des Autobahnkreuzes Köln-West sind mit ein Grund für den insgesamt hohen Einpendlerüberschuss nach Frechen (rd. 1.890 Einpendlerüberschuss im Jahr 2014).

Stadt Frechen: Erreichbarkeit und Mobilität

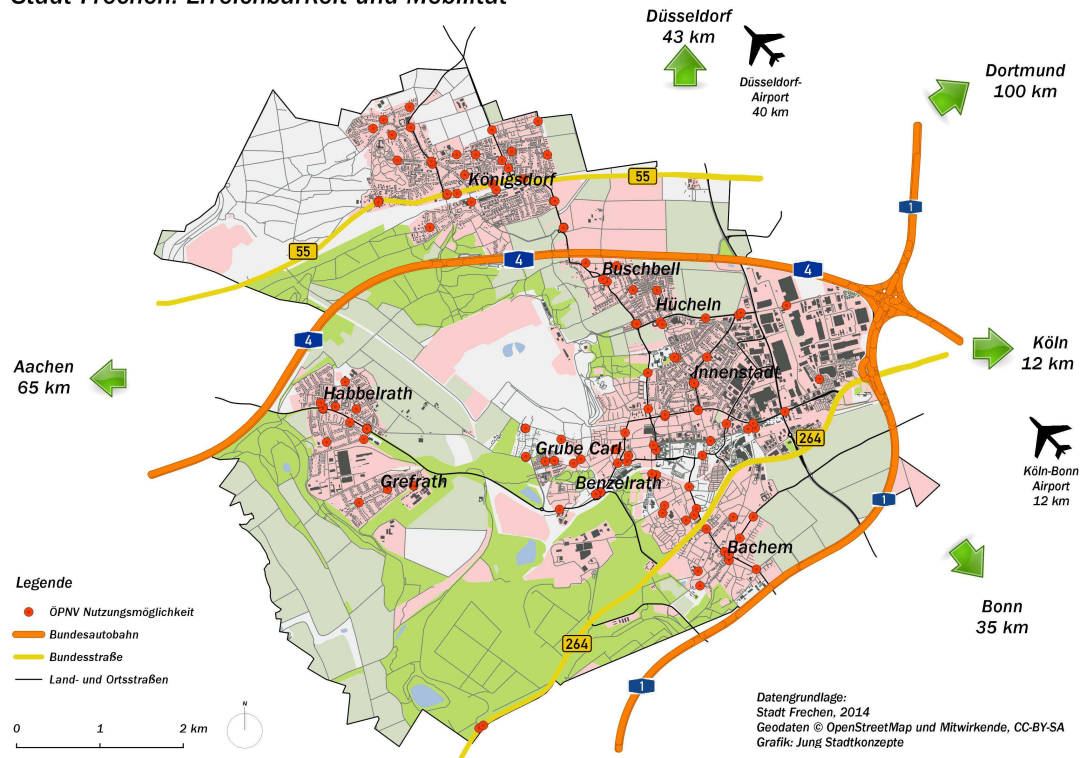


Abbildung 4: Erreichbarkeit und Mobilität

3.2. Bevölkerung und Demografie

Die Bevölkerungsentwicklung ist positiv: Die Zahl der Einwohner ist von 2009 bis 2015 um 2.890 auf insgesamt 52.495 gestiegen. Die Stadtteile mit der größten Zahl an Einwohnern sind Königsdorf, Innenstadt und Bachem.

Die wirtschaftliche Entwicklung Frechens ist ebenfalls positiv. Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer lag im Jahr 2014 bei rund 20.000, wovon rund 18.890 auch in Frechen ihren Wohnsitz hatten. Die Arbeitslosenquote lag in den letzten Jahren regelmäßig unter dem kreisweiten Schnitt (7,2% im Jahr 2015).

Bevölkerung der Stadt Frechen nach Stadtteilen 2012

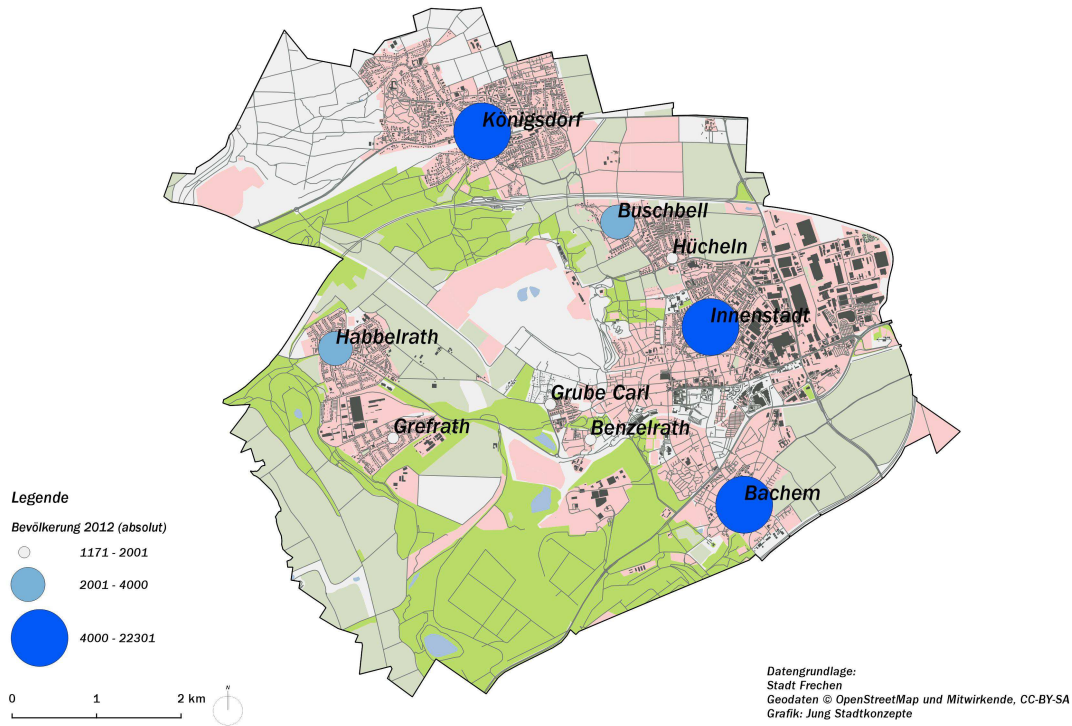


Abbildung 5: Absolute Bevölkerung nach Stadtteilen

3.3. Energie- und Klimaschutz

3.3.1. Basisbilanzen Energie und Treibhausgase für die Gesamtstadt

Eine Möglichkeit zur Erfolgsmessung der kommunalen Klimaschutzarbeit ist die Bilanzierung der Treibhausgase. Die kommunale CO₂-Bilanz gibt an, wie viele Tonnen Kohlendioxid in einer Kommune durchschnittlich pro Einwohner innerhalb eines Jahres durch Energieverbrauch emittiert werden. Das Land Nordrhein-Westfalen hat für alle Kommunen und Kreise in NRW die Lizenz zur Nutzung des CO₂-Bilanzierungstools EcoRegion erworben. Die Stadt Frechen hat sich im Rahmen der Einstiegsberatung dazu entschlossen, einen Zugang zu dem Internet-Tool zu beantragen. Damit hat sie Zugriff auf eine erste Energie- und Treibhausgasbilanz. Berechnet wird die Bilanz über die Einwohner- und Beschäftigendaten sowie nationaler Kennzahlen. Die Startbilanz gibt an, wie die CO₂-Bilanz aufgrund der Einwohnerzahl und Beschäftigtenzahlen nach Wirtschaftsbereichen im Bundesdurchschnitt in einer Gemeinde mit dieser Struktur ausfallen müsste. Die Startbilanz berücksichtigt daher zurzeit nicht den tatsächlichen lokalen Energieverbrauch. Die Verfeinerung der Startbilanz mit Hilfe kommunaler und regionaler Primärdaten erfolgt in der Regel im Rahmen eines kommunalen Klimakonzeptes bzw. Teilkonzeptes (siehe Kapitel 6). Für eine erste Einschätzung der energetischen Ausgangssituation und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen ist die verfügbare Bilanz hinreichend genau.

Die Basisbilanz für Frechen gibt einen Gesamtenergiebedarf für das Jahr 2014 von circa 1.370 Gigawattstunden (GWh) an. Davon entfallen 36% auf den Verkehr, 33% auf die privaten Haushalte und 31% auf die Wirtschaftssektoren. Ausgehen von Referenzjahr 1990 ist der Gesamtenergieverbrauch um circa 14% angestiegen, was durch die wachsende Bevölkerung und die steigende Zahl an Arbeitsplätzen zu erklären ist.

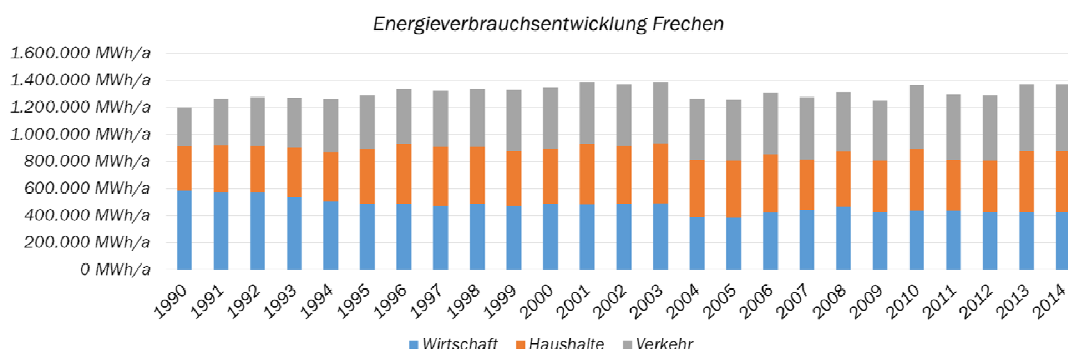


Abbildung 6: EcoRegion Basisbilanz Energieverbrauch von 1990 bis 2014

Genutzt wird die Energie als Wärmeenergie (Heizung, Warmwasser und Prozesswärme), als elektrische Energie für die Beleuchtung oder den Antrieb von Anlagen und Maschinen sowie zur Fortbewegung. Überwiegend fällt auf, dass der Anteil zur Wärmeerzeugung mit Abstand den größten Anteil ausmacht, gefolgt

von Verkehr/Mobilität und Stromnutzung. Die Abbildung 7 gibt einen Überblick ausgehend von den Daten der EcoRegion-Energiebilanz für das Jahr 2014.

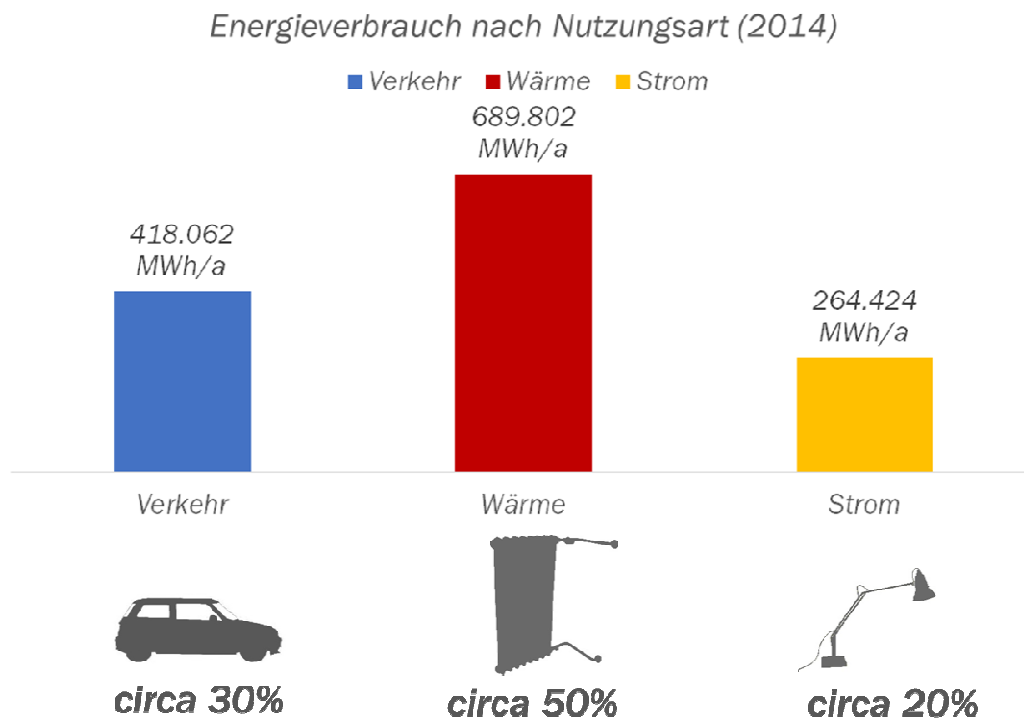


Abbildung 7: Energienutzung im Jahr 2014

Die Energiebilanz gibt erste Hinweise für mögliche Handlungsschwerpunkte: Es geht um die Reduzierung des Energieverbrauchs für Wärme und Mobilität.

Die Treibhausgasbilanz weist für das Jahr 2014 Treibhausgasemissionen von circa 445.000 Tonnen pro Jahr aus. Ausgehend vom Referenzjahr 1990 nehmen die Treibhausgasemissionen um circa 6% ab. Der Rückgang erscheint auf den ersten Blick gering. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass im gleichen Zeitraum die Energieverbräuche um 14% gestiegen sind. Die zusätzlichen Energieverbräuche konnten demnach im Hinblick auf die damit verbundenen Emissionen überkompensiert werden. Ein Grund dafür ist die Verbesserung der Emissionsfaktoren für Strom durch den steigenden Anteil erneuerbarer Energien im bundesdeutschen Strommix.

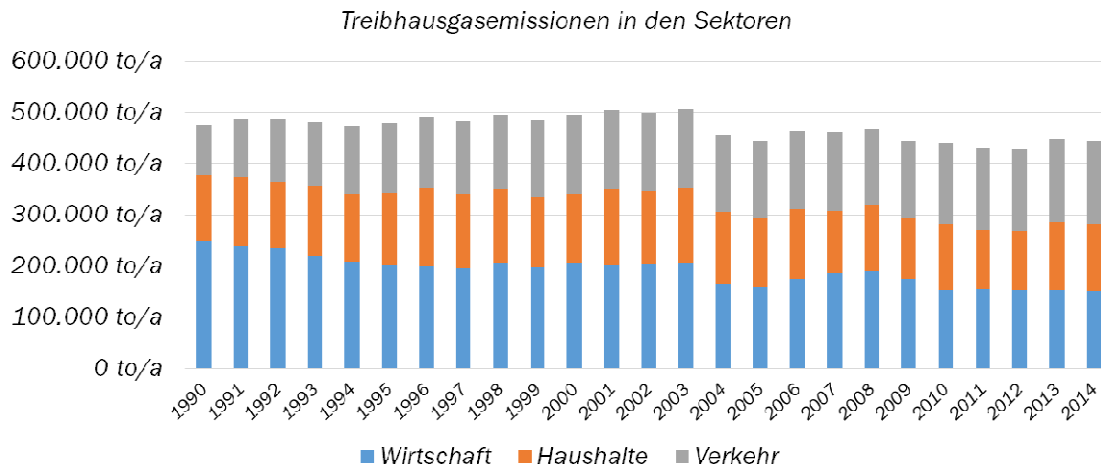
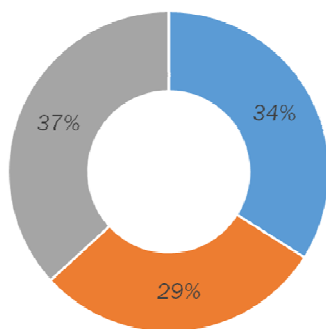


Abbildung 8: EcoRegion Basisbilanz Treibhausgase in den Wirtschaftssektoren

Bezogen auf die Einwohnerzahl in Frechen liegen die Emissionen bei circa 11 Tonnen pro Jahr und Einwohner – was dem mittleren Wert für Deutschland entspricht. Dieser Wert liegt im Mittelfeld für mittlere und große Städte (circa 9 bis 13 Tonnen pro Einwohner und Jahr).

■ Wirtschaft ■ Haushalte ■ Verkehr



**445.000 Tonnen
Treibhausgase pro
Jahr, 11 Tonnen pro
Kopf und Jahr**



**Frechen
ca. 11 to**



**Deutschland
ca. 11 to**



**NRW
ca. 18 to**



**IPPC-Ziel für 2050
2 to**

Abbildung 9: Treibhausgasemissionen im Jahr 2014 absolut und pro Einwohner

3.3.2. Energieverbrauch der Kommune

Basis für ein kommunales Energiemanagement ist die Kenntnis der eigenen Energieverbräuche. Das vorangegangene Kapitel hat die Energieverbräuche auf gesamtstädtischer Ebene aufgezeigt. In diesem Kapitel geht es um die kommunalen Verbräuche. Auf Grundlage von aktuellen, am Zähler gemessenen Energieverbräuchen konnte eine erste Einschätzung der kommunalen Energiebilanz erfolgen. Der Energieverbrauch liegt insgesamt bei circa 14.515 Megawattstunden pro Jahr (MWh/a). Davon entfällt mit circa 9.481 MWh/a der größte Teil auf die Wärmeerzeugung in den kommunalen Gebäuden.

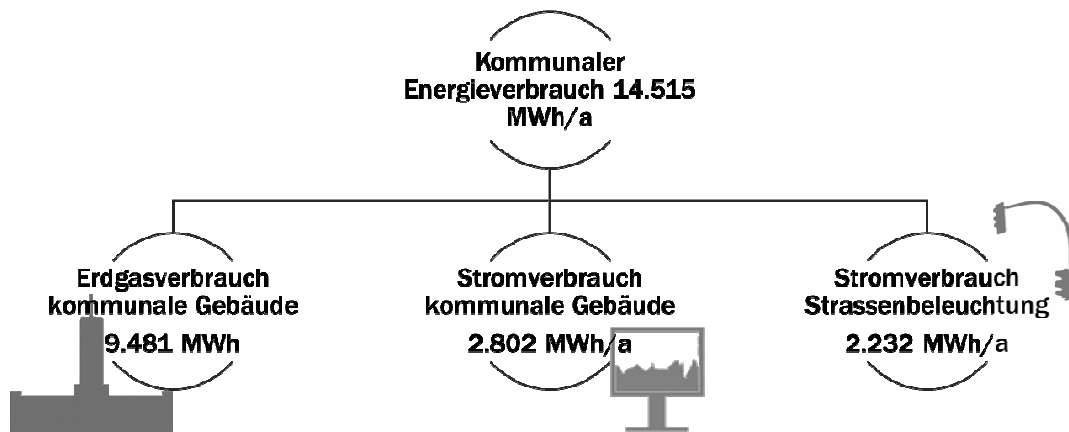


Abbildung 10: Kommunalen Energieverbrauch im Jahr 2014

Bei einer geschätzten zu beheizenden Fläche von rund 100.000 m² ergibt einen mittleren spezifischen Wärmeverbrauch von 95 kWh pro m² und Jahr. Der Stromverbrauch in den Gebäuden liegt bei circa 2.802 MWh/a.

Die energetische Sanierung der kommunalen Bestandsgebäude und die energetischen Standards bei kommunalen Neubauten orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben und sind zudem stark von den finanziellen Rahmenbedingungen abhängig. Insbesondere im Neubaubereich konnten jedoch in einigen Projekten überdurchschnittliche Maßnahmen im Bereich der Beleuchtungstechnik, Heiztechnik und der Verwendung erneuerbarer Energien durchgesetzt werden. Die folgende Abbildung 11

gibt einen Überblick über kommunale Neubauprojekte und deren Stand. Zu den Projekten in Planung gehören der Erweiterungsbau der Realschule, der Neubau Lindenschule und die Sanierung bzw. Erweiterungsbau der Burgschule. In der Durchführung befinden sich die Feuer- und Rettungswache (Ausführungsplanung) und die Sanierung mit Erweiterungsbau der Johannesschule (Ausführungsplanung). Abgeschlossen sind die Kindertagesstätten Spatzennest und Sterntaler, der Erweiterungsbau des Kindergartens St. Katharina und die Mensa und Fachräume am Gymnasium.¹

Übersicht der Projekte in der Stadt Frechen nach Projektstatus

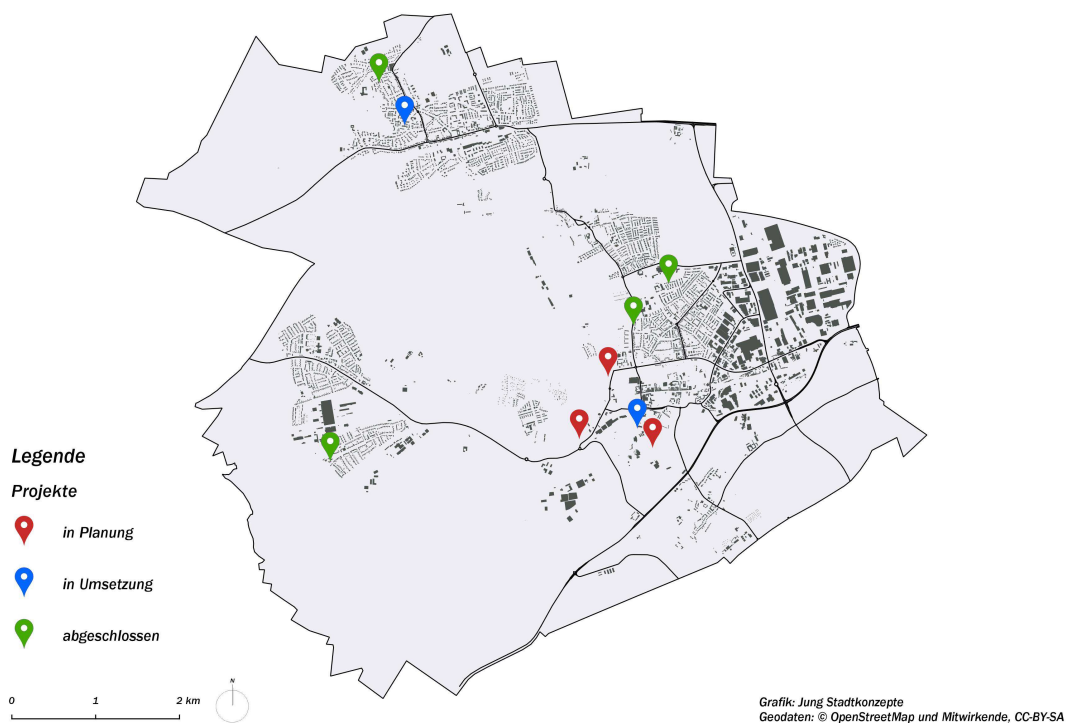


Abbildung 11: Kommunale Neubauprojekte (Stand 2016)

Der Stromverbrauch für die Straßenbeleuchtung liegt bei circa 2.232 MWh/a. Durch die Umrüstung oder den Austausch von HQL-Leuchtmitteln (Quecksilberdampf Lampen) auf energiesparende NAV-Leuchtmittel und LED-Leuchten im Neubaubereich konnte der Stromverbrauch von 2010 bis 2014 bereits um 13% reduziert werden (Abbildung 12).

¹ Angabe Fachdienst 1 – 65 vom 21.6.2016

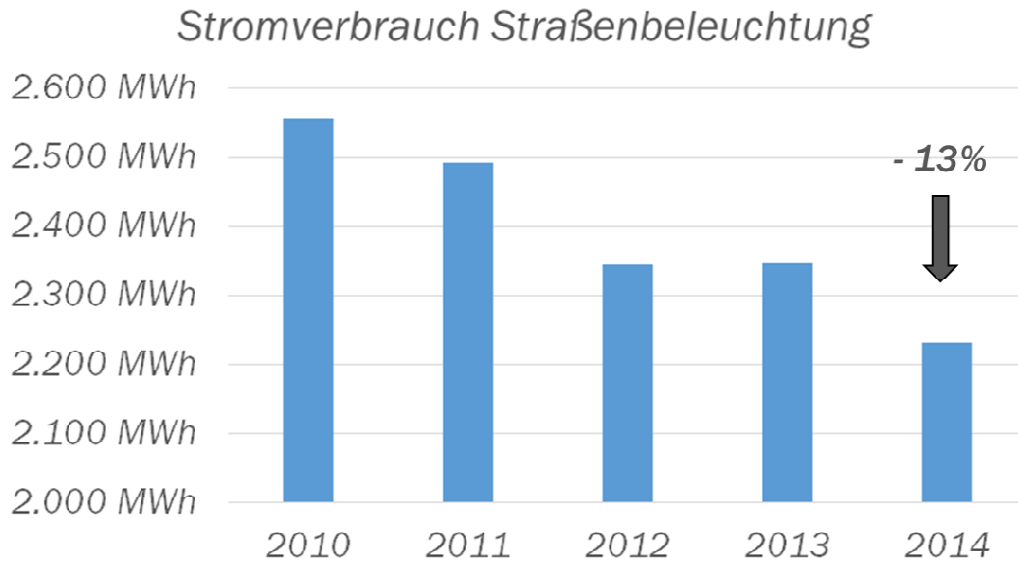


Abbildung 12: Entwicklung des Stromverbrauchs für die kommunale Straßenbeleuchtung

3.4. Akteure, Netzwerke, Strukturen

Das Kapitel identifiziert anhand der planerischen Querschnittsaufgaben der Verwaltung (z.B. Stadtplanung, Stadtentwicklung, Mobilität) und der Gemeinschaftsaufgaben in Kooperation mit Energieversorgern, Unternehmen und Bürgergesellschaft die relevanten Klimaschutzakteure in Frechen. Das Kapitel konzentriert sich dabei auf die relevanten Fachdienste und Bereich der Verwaltung und deren internen wie externen Schnittstellen.

Interne Kommunikation und Organisation: Der Fachdienst 9 (Technische Infrastruktur) organisiert über den Bereich 68 (Stadtreinigung, Grün und Umwelt) die jährliche Aktualisierung des „Leitbilds Umwelt“. Mit dem Leitbild geben die für Umweltfragen relevanten Fachbereiche Auskunft über die jeweiligen Aktivitäten.

Stadtplanung und Stadtentwicklung: Der Fachdienst Stadtentwicklung, Liegenschaften und Bauordnung (FD9) setzt mit den laufenden Planungen zum Flächennutzungsplan die Rahmenbedingungen für den Bau von Windenergie- und Photovoltaik-Freiflächenanlagen. Eine wichtige Schnittstelle bei Themen der Flächenentwicklung gibt es zwischen dem Bereich 62 (Kommunale Liegenschaften und Wirtschaftsförderung) und der kommunalen Stadtentwicklungsgesellschaft Frechen (SEG). Die Stadt Frechen verfolgt zurzeit keine aktive Bodenpolitik, entwickelt jedoch über die Stadtentwicklungsgesellschaft ein Pilotprojekt für das energieeffiziente Wohnen (Projekt „Rosenhügel“).

Kommunale Gebäude: Die kommunalen Gebäude unterstehen der Gebäudewirtschaft (Abteilung 65, Fachdienst 1).

Ver- und Entsorgung: Der Fachdienst 9 (Technische Infrastruktur) ist in der Verwaltung verantwortlich für Fragen der Ver- und Entsorgung. Wichtige Akteure sind dabei die Energie- und Wasserversorger in Frechen. Die Grundversorgung mit Gas übernimmt die Gasversorgungsgesellschaft mbH Rhein-Erft (GVG Rhein-Erft). Miteigentümer des Regionalversorgers ist die Stadt Frechen. Zuständiger Verteilnetzbetreiber für Strom ist in Frechen die Westnetz GmbH, ein Unternehmen der RWE. Ein Energiebeirat dient als Plattform für den gegenseitigen Austausch zwischen Kommune und Versorger in energie-wirtschaftlichen Fragen. Regionale Stromanbieter sind die RWE und die Rheinenergie AG. Die Rheinenergie ist gleichzeitig für die Wasserversorgung zuständig.

Mobilität: Im Bereich Verkehr und Mobilität arbeiten die Fachdienste 9 (Technische Infrastruktur) und 6 (Stadtentwicklung, Liegenschaften und Bauordnung) integriert zusammen. Hier sehen die Akteure einen Arbeitsschwerpunkt mit eigenem Handlungspotenzial. Dazu gehören die Förderung des Radverkehrs (Radschnellweg zwischen Köln und Frechen), der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für E-Mobilität und die Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Mobilitätsangeboten zu multimodalen Verknüpfungspunkten (Mobilstationen). Die planerischen Rahmenbedingungen werden mit dem Verkehrsentwicklungsplan und der Nahverkehrsplanung gesetzt.

Externe Kommunikation und Kooperation: Die Fachbereiche 9, 4 (Bildung, Freizeit und Kultur) und 5 (Jugend, Familie, Soziales) führen vielfältige Veranstaltungen zur externen Kommunikation von Umwelt- und Klimaschutzthemen durch. Dazu gehören die Umweltschutztage oder Veranstaltungen zur „sauberen Stadt“. Darüber hinaus gibt es Angebote zur Energieberatung. Diese werden jedoch von den Energieversorgern eigenverantwortlich organisiert und durchgeführt.

Die folgende Matrix zeigt die Akteure mit ihren Aufgaben und Schnittstellen im Überblick.

Klimaschutzakteure in Frechen	Verwaltung	Kommunale Unternehmen und Kooperationspartner	Multiplikatoren und Bürgergesellschaft	Politik
Interne Kommunikation und Organisation	Verwaltungsvorstand FD3 30 Recht FD9 68 Leitbildbetreuung			Bauen, Verkehr, Umwelt Planungsausschuss Umweltschicht (Amphibienfreunde...) Prof. Dr. Bannrath (Prof. für Botanik) Sachkundige Bürger
Stadtplanung, Stadtentwicklung	FD6 61 FNP, Wind, PV, Raumordnung, Regionalplanung, Bauleitplanung, Perspektivisch Klimafolgen 62 Flächenankauf 63 Bauberatung	Stadtentwicklungsgesellschaft Frechen mbH (SEG)	Patenschaften Kamevalegesellschaft (KG333) Aktivkreis - Einzelhändler, Gastronomen Interessengemeinschaft Frechener Unternehmen (IFU)	
Kommunale Gebäude und Anlagen	FD9 68 Umweltthemen, Lärmaktionsplan FD1 65 Gebäudewirtschaft	Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft (GWG), Freizeit und Bäderbetrieb		
Versorgung und Entsorgung	FD9 67 Netzausbau, Tiefbau 68 Organisation der Energiebeiräte	Energiebeiräte Gasversorgungsgesellschaft (GVG), RWE (E-Mobilität) Rheinernergie-Wasser, lokaler Strom Stadtbetrieb Frechen GmbH (SBF)		
Mobilität	FD9 67 Verkehrsentwicklungsplan/ ÖPNV und Nahverkehrsplan (in Kooperation mit FD6/61) 68 E-Mobilität/Radverkehr	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG) (Kreisweiter Verkehrsträger) RWE (E-Mobilität)	Lokale Agenda "Königsdorf" Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)	
Externe Kommunikation und Kooperation	FD9 68 Umweltschutztag Interaktionstage FD4 Seniorenmobilität Saubere Stadt Busfahrtraining FD5	Energieberatung GVG, RWE	Aktivkreis - Einzelhändler, Gastronomen Interessengemeinschaft Frechener Unternehmen (IFU)	
Erläuterung Fachdienst Fachbereich Aufgaben 30 Recht FD3	Fachdienste FD1 Innere Verwaltung FD3 Rechts- und Ratsangelegenheiten	FD4 Bildung, Freizeit und Kultur FD5 Jugend, Familie und Soziales	FD6 Stadtentwicklung, Liegenschaften und Bauordnung FD9 Technische Infrastruktur	

Abbildung 13: Matrix der Klimaschutzakteure in Frechen

4. Die SWOT-Analyse - Stärken und Schwächen in der Klimaschutzarbeit

Auf Grundlage der in Kapitel 3 beschriebenen Akteursanalyse, wurde mit den Akteuren aus der Verwaltung ein Workshop zur Formulierung der Ziele und Anforderungen sowie zur Analyse der Stärken und Schwächen der Klimaschutzarbeit in Frechen durchgeführt. Die Beiträge der Teilnehmer fasst das Kapitel vier zusammen.

4.1. Die Ziele der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit kooperativ und fachübergreifend gestalten: Die Teilnehmer sprechen sich für eine kooperative und fachübergreifende Zusammenarbeit aus. Ziele und Wünsche sind die fachliche Abstimmung von Planungsprozessen, die Vernetzung zwischen den Fachdiensten und die zielgerichtete Zusammenarbeit. Vor dem Hintergrund knapper Ressourcen wünschen sich die Beteiligten ein koordinierendes Klimaschutzmanagement.

Konkrete Projekte und Maßnahmen für den Klimaschutz durchführen: Den Teilnehmern ist es wichtig, möglichst konkrete Projekte und Maßnahmen in die Umsetzung zu bringen. Als Beispiel wird insbesondere die schrittweise Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technologie, die Förderung erneuerbarer Energien und der Aufbau einer Infrastruktur für E-Mobilität genannt.

Erreichbare Ziele setzen und deren Wirkung messbar machen: Die Teilnehmer erwarten die Formulierung realistischer Ziele zur Treibhausgasminimierung in Frechen. Hierzu wünschen sie sich die Einführung eines geeigneten Controllings mit Kennwerten zur Bewertung der Projekte und Maßnahmen. Als eine erste mögliche Maßnahme sprechen sich die Teilnehmer dafür aus, das bestehende Leitbild der Stadt Frechen zu überarbeiten.

Eigenes Wissen über Handlungsoptionen verbessern: In Teilen formulieren die Anwesenden den Wunsch, mehr über konkrete Anknüpfungspunkte zum Klimaschutz in ihrem Fachgebiet zu erfahren. Darüber hinaus wünschen sie sich den Zugriff auf unabhängige externe Expertise, insbesondere in der Bewertung der Klimaschutzrelevanz der eigenen Projekte und Maßnahmen.

4.2. Ergebnisse der SWOT-Analyse

Die SWOT-Analyse ist ein Verfahren zur Analyse einer Ausgangssituation und Formulierung von Strategien. Dazu gehört die Analyse der Stärken und Schwächen, sowie die Einschätzung externer Chancen und Risiken. In diesem Kontext wurde sie vereinfacht als Analysewerkzeug eingesetzt. Die Teilnehmer des Workshops beantworten in einer moderierten Diskussion folgende Leitfragen:

- Welche Stärken und Schwächen hat Frechen im kommunalen Klimaschutz?
- Welche Chancen und Hindernisse sehen Sie?
- Welche Schlüsse für einen Klimaschutzprozess in Frechen ziehen Sie aus der Analyse?

Die Ergebnisse der Diskussion werden im Folgenden zusammengefasst.

Stärken:

- Die Gebäudewirtschaft hat mehrere Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen im Bereich der kommunalen Gebäude in Planung – hier kann die Stadt selber handeln.
- Die Verwaltung schafft die planerischen Rahmenbedingungen für klimaschonende Maßnahmen. Dazu gehören z.B. die Flächenausweisung für Windkraft- und Solaranlagen im Flächennutzungsplan oder die Förderung des Radverkehrs (Radschnellweg) sowie die Berücksichtigung von Mobilstationen im Verkehrsentwicklungsplan und Nahverkehrsplan.
- Pragmatisches und zielgerichtetes Vorgehen bei der Entwicklung von Projekten
- Regelmäßige Aktivitäten zur Sensibilisierung der Bürger (z.B. Umwelttage)
- Aktivitäten in Schulen und Kindergärten
- Umbau der Radwege und Haltestellen
- Aufbau von Ladestationen in Kooperation mit dem Energieversorger
- Bereitstellung von Parkplätzen für Carsharing im öffentlichen Raum
- Umstellung der Straßenbeleuchtung und Flutlichtanlagen auf LED-Technologie

Chancen:

- Politisches Verständnis für stärkeres Klimaschutzengagement in Frechen
- Multiplikatoreffekte aktiv fördern und nutzen
- Erweiterung des Akteurskreises durch Kooperationen (z.B. E-Wolf GmbH in Frechen)
- Erweiterungspotenziale für E-Mobilität auf städtische Dienstfahrzeuge, Feuerwehr etc.
- Umstellung des Flottenbetriebs auf klimaschonende Antriebstechnologie (z.B. Wasserstoff) durch die regionalen Verkehrsunternehmen im ÖPNV
- Verankerung von Klimaschutzzielen in der Flächenentwicklung, insbesondere durch frühzeitige Projektentwicklungsberatung und konzeptionelle Einbindung von Investoren
- Die Einführung eines Klimaschutzmanagements (Eine Anschubfinanzierung ist über eine Förderung durch das BMUB möglich)

Schwächen:

- Unklare juristische Vorgaben zur Ausgestaltung von Kooperationen zwischen Stadt und privaten Akteuren im Hinblick auf die Vermeidung von Vorteilsnahmen
- Keine verbindlichen kommunalen Klimaschutzziele und keine Vorgaben, über die gesetzlich geregelten Standards hinaus zu handeln
- Keine integrierte und gezielte Abstimmung über die kommunalen Klimaschutzprojekte und Maßnahmen
- Fehlende finanzielle und personelle Ressourcen

Risiken/Hindernisse:

- Fehlende finanzielle Planungssicherheit durch Abhängigkeit von Fördermittelauszahlung
- Die dauerhafte Einrichtung eines Klimaschutzmanagements aus Haushaltsmitteln ist voraussichtlich nicht möglich, wodurch die kontinuierliche Begleitung von Projekten nicht gewährleistet wäre.

Die Diskussion zeigt, dass die Stadt Frechen bereits vielfältige Maßnahmen und Projekte für den Klimaschutz auf den Weg gebracht hat.

Bei den kommunalen Gebäuden verfügt die Stadt über ein eigenes Handlungspotenzial. Hier bestehen Chancen durch den Einsatz energiesparender Bauweisen, effizienter Anlagen oder erneuerbarer Energien. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen ist vor dem Hintergrund fehlender finanziellen Ressourcen wichtige Rahmenbedingung. Die Handlungspotenziale sollen daher in einem weiteren Termin vertieft werden.

Klimaschonende Mobilität ist ein weiterer Schwerpunkt des kommunalen Handelns. Die Stadt Frechen schafft die planerischen Rahmenbedingungen für klimaschonende Mobilitätsangebote und strebt weitergehende Kooperationen an.

Deutlich wird in der Diskussion die Notwendigkeit der Kooperation mit privaten Akteuren. Hier besteht Unsicherheit über die rechtlichen Rahmenbedingungen. Diese sollen in einem Termin abgestimmt werden.

Die Teilnehmer wünschen übereinstimmend die stärkere Vernetzung und die integrierte Abstimmung über die Projekte und Maßnahmen. Insbesondere vor dem Hintergrund knapper finanzieller und personeller Ressourcen, ist den Anwesenden zielgerichtete Zusammenarbeit wichtig. Verbindliche Klimaschutzziele sollen hierfür den Rahmen bieten.

5. Kommunale Entwicklungsziele – Die Ergebnisse der Leitbilddiskussion

Leitidee oder Leitbild leitet sich von Vorbild ab. In der Stadtentwicklung wird der Begriff Leitbild in Verbindung mit einer, als kollektivem Vorbild dienenden Vision von Stadt gebraucht. Die Vision von Stadt bedeutet zugleich eine Vision vom Leben in einer Stadt. Auf Grundlage der SWOT-Analyse wünschen die Teilnehmer, diese Vision für den Klimaschutz in Frechen zu formulieren. Dabei ist es ihnen wichtig, auf dem bestehenden und beschlossenen Fachleitbild Umwelt der Stadt Frechen aufzubauen. In der Einstiegsberatung wurde daher unter Beteiligung der Fachdienste ein Vorschlag zur Fortschreibung des Leitbildes unter Berücksichtigung der aktuellen fachlichen Einschätzung in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz formuliert. Nach innen soll die Leitbilddiskussion dabei helfen, Orientierung für das Handeln in den Fachdiensten zu geben und nach außen die Haltung der Stadt in Bezug auf ihr umwelt- und klimapolitisches Handeln zu schärfen. Darüber hinaus besteht der Wunsch, möglichst realistische und umsetzbare Ziele zu formulieren. Für die Leitbilddiskussion werden daher zwei Ebenen unterschieden:

Zielzustand: Der Zielzustand beschreibt, was erreicht werden soll und was gewünscht ist.

Entwicklungsziele: Die Entwicklungsziele formulieren möglichst konkrete Teilziele zum Erreichen des Zielzustandes. Diese dienen insbesondere als Ausgangspunkt für die Initiierung und Umsetzung von Projekten und Maßnahmen (Wie und in welcher Schrittfolge soll der Zielzustand erreicht werden?)

Dabei werden sieben Handlungsfelder unterschieden. Die Handlungsfelder sind zum einen Ergebnis des Beteiligungsverfahrens und zum anderen aus dem bestehenden, gültigen Leitbild übernommen worden.

Als übergeordneter Rahmen werden zudem die ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsziele der Stadt formuliert. Im Folgenden wird der Stand der aktuellen Diskussion zur Fortschreibung des Leitbildes dokumentiert. Der Prozess ist damit noch nicht abgeschlossen. Vielmehr bildet der Text eine Grundlage für die weitergehende politische Diskussion in den Entscheidungsgremien.

5.1. Übergeordnete Ziele

Für einen übergeordneten Rahmen werden grundsätzliche Ziele der Nachhaltigkeit formuliert. Nachhaltig meint hier die gleichberechtigte Berücksichtigung ökologischer, ökonomischer und sozialer Belange bei der Festlegung der umwelt- und klimapolitischen Ziele. Im Folgenden werden erste Vorschläge als Ergänzung des bestehenden Leitbildes formuliert.

Übergeordnete ökologische Ziele: Die Stadt Frechen legt die Grenzen des Energie- und Ressourcenverbrauchs auf kommunaler Ebene in den politischen Gremien fest und verankert diese. Deren Einhal-

tung wird regelmäßig überwacht. Die Ökosysteme werden erhalten und geschützt. Hierzu werden Schwerpunkte des Handelns gesetzt und die notwendigen konzeptionellen und bilanziellen Grundlagen erarbeitet.

Übergeordnete ökonomische Ziele: Die kommunale Wertschöpfung wird durch günstige Rahmenbedingungen für Investitionen in Arbeitsplätze, Vermögenswerte und Infrastrukturen gesteigert. Dazu gehören z.B. der Gebäudebestand, Technologien für erneuerbare Energien und die Infrastruktur der öffentlichen Transportmittel. Durch den effizienten Umgang mit Energie- und Ressourcen werden Beiträge zur Konsolidierung des Haushalts und Sicherstellung der finanziellen Handlungsfähigkeit der Kommune geleistet. Als Investor und Konsument erfüllt die Kommune ihre besondere Vorbildfunktion.

Übergeordnete soziale Ziele: Klimaschutz in Frechen ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Bürgerschaftliche Akteure, Unternehmen, und Verbände werden gleichermaßen in den Prozess eingebunden. Es bestehen gleiche Chancen zur Teilnahme und niedrigschwellige Zugänge zu klimaschonenden Angeboten.

5.2. Entwicklungsziele und Zielzustände in den Handlungsschwerpunkten

Die folgenden Beiträge zur Diskussion des Leitbildes sind auf Grundlage von Befragungen der jeweiligen Fachbereiche und in enger Abstimmung im Projektteam entstanden. Unterschieden werden sieben fachlich und inhaltlich begründete Handlungsfelder. Für jedes der Handlungsfelder formuliert es ein Teilleitbild als erwünschten qualitativen Zielzustand sowie konkrete Entwicklungsziele.

5.3. Interne Kommunikation und Organisation

Zielzustand: Klimaschutz ist eine verwaltungsinterne Querschnittsaufgabe mit integriertem und fachübergreifendem Handeln. Kooperative Zusammenarbeit und kollegialer Informationsaustausch sowie projektbezogene fachübergreifende Zusammenarbeit sind Merkmale der erfolgreichen kommunalen Klimaschutzarbeit in Frechen. Umwelt- und Klimaschutzbelange sind Teil der fachlichen Abstimmung von Planungsprozessen. Die Fachdienste pflegen hierzu die kooperative Zusammenarbeit und den kollegialen Informationsaustausch und stimmen sich über die bestehenden Gremien hinaus in fachübergreifenden Projektteams und Arbeitsterminen ab.

Entwicklungsziele:

- Die Stadt Frechen strebt die dauerhafte Einrichtung eines koordinierenden und fachübergreifend handlungsfähigen Klimaschutzmanagements an. Sie wird hierzu zunächst Möglichkeiten der Finanzierung prüfen (z.B. Fördermittel, Drittmittel).
- Die Einführung projektbezogener Organisationsformen und strategischer Planung ist Ziel – geeignete Formen der Organisation werden entwickelt und eingeführt (z.B. Multiprojektmanagement)

5.4. Externe Kommunikation und Kooperation

Zielzustand: Klimaschutz ist eine Gemeinschaftsaufgabe und ein transparenter Prozess unter breiter und verbindlicher Beteiligung aller Akteure in Frechen. Ziel ist es, den Kreis der Akteure und Zielgruppen schrittweise zu erweitern und diese mit konkreten Projekten und Angeboten anzusprechen. Lokale Projekte „zum Anfassen“ sollen in den Fokus gerückt werden und möglichst viele Bürger dazu animieren, eigene Projektideen und Vorhaben anzugehen. Die Stadt strebt hierfür vielfältige Formen der Zusammenarbeit und Kooperation an. Insbesondere im Umgang mit gewerblichen Kooperationspartnern achten die Akteure dabei auf Transparenz und Gleichbehandlung. Besonders wichtige externe Kooperationspartnern sind dabei die Strom- und Erdgasversorger. Die Ebenen der Zusammenarbeit sind transparent und klar formuliert und ermöglichen insbesondere die projektbezogene Zusammenarbeit und die Entwicklung der Versorgungsinfrastruktur.

Entwicklungsziele:

- Partnerschaften und Kooperationen werden gezielt gefördert.
- Die Einbindung und Auswahl von gewerblichen Kooperationspartnern folgt dem Prinzip der Gleichbehandlung unter Berücksichtigung transparenter und nachvollziehbarer Kriterien.
- Die Stadt Frechen stellt hierzu Kriterien für die Auswahl gewerblicher Partner auf und führt geeignete Verfahren ein (z.B. Markterkundung, Interessenbekundung).
- Die Aktivitäten der Stadt Frechen im Umwelt- und Klimaschutz werden aktiv nach außen kommuniziert. Hierzu erstellt die Stadt Frechen ein geeignetes Kommunikationskonzept.

5.5. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Zielzustand: Integrierte klimagerechte Stadtentwicklung und energiegerechter Städtebau

In der Stadtentwicklung konzentrieren sich die Handlungsfelder im Klimaschutz im Wesentlichen auf die Entwicklung von verkehrsarmen und ressourcenschonenden Raum- und Siedlungsstrukturen, den energiegerechten Städtebau sowie klimaoptimierte Nutzungszuordnungen und Flächendispositionen. Durch die Verflechtung und die integrierte Bearbeitung von Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel mit der Stadtentwicklungsplanung soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung erreicht werden. Zur Erreichung dieses Zielzustands sollen die nachfolgenden Bausteine und Entwicklungsziele verfolgt werden.

Entwicklungsziele:

Ziel 1: Entwicklung von verkehrssarmen und ressourcenschonenden Raum- und Siedlungsstrukturen durch

- eine Stadt der kurzen Wege – verkehrsvermeidende Nutzungszuordnung durch kleinräumige Funktionsmischung und Nachverdichtung (z.B. Innenentwicklung, Zentrenkonzept),
- parallele Schaffung von Mobilitätsinfrastrukturen bei Siedlungsflächenerweiterungen,
- Vorgaben der städtebaulichen Dichte, Einwohner-/Arbeitsplatzdichten als Mindestzielwerte,
- klimabezogene Ausweisung von Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG, Emissionsbezogene Regelungen für Gewerbe- und Industrieflächen,
- klimabezogene Ausweisung von Flächen und Standorten für Versorgungsanlagen wie Windpark, Photovoltaik.

Grundlage ist das regionale räumliche Leitbild der dezentralen Konzentration (Agglomerationsprinzip), welches auf den historischen Strukturen der kompakten europäischen Stadt fußt. Wesentliche Strategie ist deshalb die Stadt der kurzen Wege, die auch der demographischen Entwicklung Rechnung trägt.

Ziel 2: Klimaausgewählte Nutzungszuordnungen und Flächendispositionen durch

- Freihaltung von Kalt- bzw. Frischluftgebieten und -schneisen,
- Erhaltung und Entwicklung des städtischen und regionalen Grün- und Freiraumsystems (Verbundsysteme),
- wohnort- und arbeitsplatznahe Zuordnung von Versorgungsinfrastrukturen/-einrichtungen,
- klimagerechte Steuerung von Art- und Maß/Höhe der baulichen Nutzung – verringerter gebäudebezogener Wärmebedarf durch höhere Besiedlungsdichte.

Ziel 3: Energiegerechter Städtebau durch

- energetisch günstige Bauweisen – optimierte verschattungsarme Gebäudestellungen und verringerter gebäudebezogener Wärmebedarf durch höhere Besiedlungsdichte,
- Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen hinsichtlich des Stadtklimas – Vermeidung von Überhitzungen und somit Verbesserung des Behaglichkeitsklimas/Bioklimas durch intensivere Begrünung und Erhalt der Durchlüftung,
- Energetische Verbesserung des Gebäude- und Siedlungsbestandes.

Je nach Perspektive – Klimawandel oder Klimafolgen – bestehen durchaus zwischen einzelnen Strategien zur Umsetzung der Ziele unterschiedliche, sich auch widersprechende Ansätze. Vermeidung von Verschattungen und der Erhalt der Durchlüftung kann raumbezogen mit dem Gebot des sparsamen Umgangs von

Grund und Boden, hier: höhere Siedlungsdichte und Nachverdichtung, kollidieren. Auch solarenergetische Optimierung steht ggfs. Kühlungspotentialen durch Verschattung entgegen.

Demgegenüber gibt es durchaus auch Synergien wie z.B. bei der Gebäudedämmung zur Energieeffizienz und zum Schutz vor der Aufheizung von Gebäuden.

Diese Synergien und Konflikte müssen im Rahmen der städtischen Zieldiskussion und Abwägung identifiziert und gelöst werden unter gleichzeitiger Betrachtung von vorsorgendem Klimaschutz und Klimaanpassung.

5.6. Naturschutz und Landschaftsplanung

Zielzustand: Eine nachhaltige, klimawandelgerechte Stadtentwicklung, die klimaschützende, ökologische, städtebauliche, soziale und wirtschaftliche Belange entsprechend berücksichtigt und vernetzt.

Entwicklungsziele:

- Die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des Klimas, der Luft, der Boden- und Wasserqualität, die Erhaltung der biologischen Vielfalt durch den Schutz der Lebensräume heimischer Tier- und Pflanzenarten
- ein haushälterischer Umgang mit Grund und Boden
- Sicherung und Entwicklung von Naherholungsgebieten und Freiflächen
- Erhaltung von Natur- und Kulturlandschaften als unersetzliche Naherholungsgebiete im verdichteten urbanen Umfeld
- Ausbau der vorhandenen Grünzüge im Kontext der regionalen Grünvernetzung
- Schaffung eines Biotopverbundsystems
- Entwicklung und Sicherung von Vorrangflächen für erneuerbare Energien (Windkraft, Photovoltaik)

5.7. Kommunale Gebäude und Anlagen

Zielzustand: Bei der Realisierung der kommunalen Bauprojekte, sowohl im Bereich der Sanierung, des Bauens im Bestand, als auch bei Neubauprojekten werden die durch die EnEV vorgeschriebenen Mindestwerte an Bauteile und Gebäude eingehalten. Insbesondere in der Durchführung von Baumaßnahmen im Gebäudebestand sind wir uns bewusst als Öffentlicher Bauherr eine Vorreiterposition zu haben. Wir behalten uns vor dem Hintergrund der finanziellen Haushaltsituation jedoch vor Entscheidungen hinsichtlich einer klimafreundlichen Umsetzung nicht, bzw. nur im Einzelfall über das geforderte Maß umzusetzen. Bei der Planung und Durchführung von Bauprojekten wird der Einsatz regenerativer Energien durch die Kollegen

der „Technischen Gebäudeausstattung“ (TGA) betreut. Hierzu gehört der Einsatz von Wärmepumpen (Luft u. Wasser), sowie Kontrollierte Raumlüftung mit Wärmerückgewinnung, Steuerung von Beleuchtung und Belüftung über Präsenzmelder und Messung des CO²-Gehalts der Luft, etc. Bei sämtlichen bauunterhaltlichen Maßnahmen wird Beleuchtung mittels LED eingesetzt. Es lässt sich festhalten, dass die kommunalen Bauprojekte hinsichtlich des Einsatzes Regenerativer Energien in der Vergangenheit und Gegenwart umweltbewusst und auf geltendem Standard basieren. Zielsetzung und Leitbild stellt die fortlaufende Einhaltung des jeweils geltenden Standards dar.

5.8. Entsorgung

Zielzustand für die Abfallwirtschaft: Die der Stadt Frechen per gesetzlicher Regelung obliegende Pflicht der Sammlung und des Transports von Abfällen aus Privaten Haushalten sowie Abfällen zur Entsorgung aus Gewerbebetrieben und ähnlichen Einrichtungen zu durch den Rhein-Erft-Kreis vorgegebenen Anlagen erfolgen nach den gesetzlichen Vorgaben. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen erfolgen kontinuierlich Anpassungen an die bisherigen Systeme.

Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und Implementierung von Anreizsystemen ist eine Akzeptanz für eine Weiterentwicklung der Erfassungssysteme und die Bereitschaft von Bürgern und Unternehmen, an der Kreislaufwirtschaft aktiv mitzuwirken, erreicht. Sammelquoten für getrennt zu überlassene Abfallarten zur Verwertung bleiben konstant hoch bzw. werden soweit möglich erhöht.

Das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln zur Abfallvermeidung ist durch kontinuierlich durchgeführte Maßnahmen der Umweltbildung bei Kindergartenkindern und Schulkindern vorhanden. Das Teilen und gemeinsame Nutzen von Produkten im Rahmen von Konzepten zu Leasing und Sharing trägt zur Abfallvermeidung bei.

Entwicklungsziele:

- Eine Routine zur Feststellung eines Änderungsbedarfs, aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, z.B. Auswirkungen des demographischen Wandels, ist implementiert.
- Biotonne und Papiertonne werden von immer mehr Bürgern genutzt, so dass die Mengen gesammelter Abfälle zur Verwertung steigen. Das Restabfallvolumen sinkt.
- Eine Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit über die Abfallberatung der Stadt Frechen zu Entsorgungsmöglichkeiten von Abfällen führt zur Verringerung des Wilden Mülls.
- Eine Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit über die Abfallberatung der Stadt Frechen zum Thema der Abfallvermeidung führt zu einer Senkung der Sperrmüllmengen.

- Umweltbildungsmaßnahmen für Kindergarten- und Schulkinder, die im Rahmen der Umweltschutztage angeboten werden, werden stark nachgefragt.
- Ideen für die Entwicklung von Konzepten für Leasing und Sharing werden gesammelt. Über die Abfallberatung werden Interessen an diesen Themen geweckt.

5.9. Mobilität und Verkehr

Zielzustand: Das Handlungsfeld wird die umweltfreundlichen Verkehrsarten fördern und ertüchtigen. Im Fokus stehen daher Maßnahmen, die den Fuß- und Fahrradverkehr betreffen, sowie Maßnahmen zur Multimodalität, um Frechen auch auf diesem Gebiet zukunftsfähig zu machen und gleichzeitig Entlastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erreichen. Gewünschte Zielzustände sind:

- Stärkung der Nahmobilität durch fußgänger- und radfahrerfreundliche Siedlungsstrukturen („Kurze Wege“).
- Gewährleistung einer notwendigen, stadtverträglichen Mobilität für alle Bürger (Schlagworte Barrierefreiheit und Nahmobilität). Mobilität für alle erfordert barrierefreien Zugang zu den Haltestellen, Stationen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Deshalb ist die Infrastruktur aller Anlagen und Fahrzeuge flächendeckend barrierefrei gestaltet.
- Die Stadt Frechen fördert aktiv durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen den Radverkehr und verfügt über ein komfortables, sicheres und gut zusammenwirkendes ausgebauten Radwegnetz.
- Der öffentliche Personennahverkehr ist bedarfsgerecht und leistungsfähig entwickelt und bietet ein sicheres und attraktives Alternativangebot.
- Ein stadtverträgliches und leistungsfähiges Verkehrssystem sichert dem Individualverkehr die für den Handel und die Bewohnerinnen und Bewohner notwendige Erreichbarkeit der Ortsteilzentren, der Gewerbegebiete sowie der Wohngebiete. Durch eine vorausschauende Planung der Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen wurde unnötiger Verkehr vermieden. Es trägt zur Verringerung der Verkehrsbelastung bei und leitet den Zielverkehr auf kurzen Wegen zum Ziel.
- Entwicklung eines abgestimmten Systems aus städtischem und regionalem Verkehr.

Entwicklungsziele:

- Die Gestaltung von innerörtlichen Straßen und Plätzen sind fußgänger- und fahrradfreundlich.
- Die Fußwege zu allen öffentlichen Gebäuden und wichtigen Einrichtungen sind barrierefrei ausgebaut.
- Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen sind festgelegt
- Anschluss des lokalen Radverkehrsnetzes an überregionale Verbindungen wurde unter Einbindung Radschnellweg Köln-Frechen geschaffen.
- Geeignete Übergänge zum Umweltverbund („Mobilitätsstationen“) unter Berücksichtigung der E-Mobilität (Pedelecs, E-Bike) und Sharing-Angebote sind vorhanden.
- Die Möglichkeit multimodaler Mobilität zur Verringerung verkehrsbedingter Emissionen und Treibstoffverbrauchs ist durch ein Netz von Mobilstationen gesichert.
- Das ÖPNV-Netz ist hinsichtlich Linienführung, Taktfrequenz, Vorrangregelungen und Verbundlösungen optimiert.
- Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf einem leistungsfähigen Vorbehaltsnetz.
- Der notwendige Kfz-Verkehr ist stadtverträglich organisiert zur Entlastung der Wohnbereiche von quartiersfremdem Verkehr.
- Im Zuge der Umsetzung werden Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel, insbesondere Fahrrad und Pedelec priorisiert.

ZWISCHENFAZIT: Die SWOT-Analyse macht deutlich: Ein Erfolgsfaktor für den Klimaschutzprozess ist das Setzen von Schwerpunkten des Handelns. Nur so können die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen der Stadt gezielt eingesetzt und in konkrete Projekte umgesetzt werden.

Die Basisbilanz zeigt hohe Handlungsbedarfe in den Bereichen Mobilität und Wärmeversorgung. Die Stadt Frechen hat bereits jetzt einen planerischen und konzeptionellen Schwerpunkt im Bereich Mobilität - hier verfügt die Stadt also über eigenes Handlungspotenzial. Die Wärmeversorgung in Frechen ist dezentral, auf Gebäudeebene organisiert. Ansätze liegen in der energetischen Ertüchtigung des Gebäudebestandes, in der Effizienzsteigerung der Wärmeerzeugung und in dem Einsatz erneuerbarer Energien.

Die eigenen Handlungspotenziale im kommunalen Gebäudebereich sind im Vergleich zu den Gesamtenergieverbräuchen im Stadtgebiet gering. Entscheidend wird es daher sein, die privaten und gewerblichen Hauseigentümer aktiv in den Prozess einzubinden. Die Stadt hat hier vor allem eine Verantwortung als Vorbild im Umgang mit dem Gebäudebestand.

Die Stadt Frechen hat keine eigenen Stadtwerke. Es ist daher wichtig, die Zusammenarbeit mit den Energieversorgern der Region insbesondere im Wärmesektor zu intensivieren. Das geschieht am besten am Beispiel eines konkreten Versorgungsfalls als Pilot- oder Leuchtturmprojekt.

Das Quartier als räumliche Bezugsebene bildet dafür ideale Voraussetzungen. Auf Quartiersebene lassen sich Vorteile gemeinschaftlicher, effizienter Versorgungsstrukturen nutzen und mit Skaleneffekten die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verbessern. Integrierte Konzepte binden darüber hinaus die Hauseigentümer, Energieversorger und das Handwerk konkret in den Entwicklungsprozess ein.

Vor diesem Hintergrund bietet sich die konzeptionelle Verbindung von Wohnen und Mobilität im Quartier als Handlungsschwerpunkt für den kommunalen Klimaschutzprozess an.

6. Handlungsschwerpunkt Wohnen und Mobilität im Quartier als integrierter Klimaschutzprozess

Quartiere sind für ihre Bewohner erfahrbare Lebens- und Bewegungsräume. Der Wohnwert im Quartier ist abhängig von der Qualität des Wohnangebots, der verfügbaren Infrastruktur, dem Wohnumfeld und den bestehenden Netzwerken und Beziehungen der Menschen vor Ort. Energie und Mobilität sind dabei zwei entscheidende Anknüpfungspunkte für die nachhaltige und klimaschonende Entwicklung in den Quartieren. Die Stadt Frechen wird daher energetische Aspekte der Quartiersentwicklung und Fragen der Mobilität zu einem integrierten Ansatz zusammenführen.

Bei der energetischen Entwicklung geht es um die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für Investitionen in den Gebäudebestand, klimaschonende Angebote der Energieversorgung und den Einsatz erneuerbarer Energien in der Stadt. Wichtige Aspekte der Mobilitätsentwicklung sind zum Beispiel Fragen der inneren Erschließung, die Beseitigung von Barrieren, die angemessene Anbindung an andere Stadtteile, die Sicherstellung der Erreichbarkeit von außerhalb und die Wahlfreiheit zwischen mehreren Verkehrsmitteln (Mobilitätsvielfalt). Energetische Fragestellungen spielen dabei zunehmend bei der Bereitstellung und Förderung von neuen Mobilitätsangeboten, insbesondere bei jenen mit elektrischem Antrieb, eine wichtige Rolle.

Durch die integrierte Entwicklung von klimaschonenden Mobilitätsangeboten in enger Verzahnung mit der energetischen Quartiersentwicklung möchte die Stadt Frechen eine übertragbare Strategie für die nachhaltige Entwicklung der Stadt formulieren und mit konkreten Projekten verankern: Mobilitätsangebote sollen nutzergerecht an Mobilstationen im Quartier gebündelt und miteinander vernetzt werden. Mit gutem Beispiel voran geht die Stadt Frechen mit dem Umbau der kommunalen Fahrzeugflotte von Fahrzeugen mit konventionellen Verbrennungsmotoren auf Elektroantrieb. Dazu kommt der Aufbau eines auch für kommunale Mitarbeiter nutzbaren Carsharing-Pools. Die Anbindung an die Region soll durch den Radschnellweg erfolgen. Langfristig kann die Transformation des bestehenden Schienennetzes der RWE zu einer Stadtbahn die Vernetzung im Kreis und die Anbindung nach Köln verbessern. Dabei setzt die Verwaltung auf eine Projektorientierung mit kurzfristig wirksamen, operativen Maßnahmen sowie mittel- und langfristigen strategischen Projekten. Im Folgenden werden die ersten konkreten Projektideen skizziert.

Carsharing und Elektromobilität für kommunale Wege: Die Stadt Frechen möchte mit gutem Beispiel voran gehen und die eigene Mobilität klimaschonend organisieren. Dazu gehört die Prüfung der Möglichkeit zur Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte auf Elektroantriebe. Erste Überlegungen gibt es zum Beispiel bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen für die Feuerwehr. Für Fahrten kommunaler Mitarbeiter soll zudem die Einrichtung einer Carsharing-Station im Parkhaus am Johann-Schmitz-Platz in Kooperation mit Carsharing-Anbietern der Region geprüft werden.

Radschnellweg – Von Frechen nach Köln mit Muskelkraft: Eine bereits begonnene Entwicklung ist der Radschnellweg von Frechen nach Köln. Die etwa 8,4 Kilometer lange Verbindung soll in Zukunft Radfahrern die Fahrt vom alten Bahnhof Frechen bis in die Kölner Innenstadt ermöglichen. Der Planungsprozess hat bereits begonnen.

Multimodale Mobilität – Mobilstationen bieten mehr: Im Bundesdurchschnitt sind über 40 % der Verkehrsteilnehmer im Laufe einer Woche "monomodal" – also ausschließlich mit einem Verkehrsmittel unterwegs. In den meisten Fällen ist dies das eigene Auto². Mit dem Aufbau von Mobilstationen möchte die Stadt Frechen attraktive Rahmenbedingungen für den Umstieg auf alternative, klimaschonende Verkehrsmittel bieten. An den Mobilstationen kommen die verschiedenen Mobilitätsangebote und die zur Nutzung erforderliche Infrastruktur zusammen: ÖPNV-Haltestellen, Carsharing-Stationen, Taxen, Stellplätze für Fahrräder und Pkw, Ladestationen für E-Fahrzeuge, Mietpedelecs sowie Service- und Informationseinrichtungen. Dem ÖPNV kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Ein leistungsfähiger und moderner ÖPNV ist die Grundlage, um Pkw-Fahrten zu reduzieren, vor allem in der Kombination mit dem Fahrrad. Das Fahrrad dient einerseits dem Vortransport zur Haltestelle oder der „letzten Meile“ zum Zielort. Vor dem Hintergrund der zunehmend strengen, europäischen Emissionsgrenzwerte können hier wichtige Potenzial zur Einhaltung dieser Vorgaben gehoben werden. Eine erste Station wird am Bahnhof Frechen aufgebaut, weitere sollen in den Stadtteilen und Quartieren folgen (siehe Abbildung 14). Die Ermittlung der Nutzerbedarfe in den Stadtteilen und der notwendigen Anreize zur Verhaltensänderung sind neben den infrastrukturellen Rahmenbedingungen wichtige Fragestellungen für die weitere Ausbaustrategie. Zudem sollen die verkehrsverbundübergreifenden Aktivitäten in Bestrebungen auf Landesebene eingebunden werden, Mobilstationen einheitlich zu gestalten³. Ziel ist dabei, den Bürgern die Vielfalt der Angebote ins Bewusstsein zu rücken.

Mobilität im regionalen Verbund – Die Nord-Süd-Verbindung:

Der Verkehrsentwicklungsplan 2015 beschreibt für den ÖPNV als langfristiges Zielkonzept die Nutzung von Strecken-Kombinationen der vorhandenen Industriebahnen als sog. "Verlängerte Vilebahn". Durch die Verlängerte Vilebahn würde eine neue Querverbindung auf der Schiene aufgespannt, die den Rhein-Erft-Kreis von Bedburg im Nord-Westen bis Wesseling im Süd-Osten durchzieht. Von Wesseling aus könnten Bonn und von Bedburg aus Neuss und Düsseldorf erreicht werden. An den Verknüpfungen mit der S 12/S 13, den Stadtbahnlinien 7 und 18 würden schnelle Verbindungen nach Köln bestehen.

Für Frechen wäre diese Verbindung ein wichtiges Infrastrukturprojekt zu Anbindung an die Region. Konkret würde Frechen über einen neu zu bauenden Streckenabschnitt entlang des ehemaligen Tagebaus Frechen bei Grefrath/Habbelrath auf die Nord-Süd-Bahn der RWE Power AG angebunden.

² Ahrens, Gerd-Axel et al., *Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten*, TU Dresden für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

³ Siehe dazu das Handbuch Mobilstationen NRW: http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf

Vor dem Hintergrund weiter ansteigender Einwohner-, Erwerbstätigen- und Beschäftigtenzahlen ergibt sich ein steigendes Potenzial für die Einrichtung einer neuen Schienenverbindung. Die Stadt Frechen möchte daher die langfristige Option für die Entwicklung einer verlängerten Villedbahn nutzen und damit mittel- bis langfristig den Wohn- und Arbeitsstandort in der Region attraktiv halten.

Der folgende Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan zeigt die geplanten Mobilstations in den Stadtteilen und Quartieren. Die Planung bildet die Grundlage für die mögliche Identifikation von räumlichen Entwicklungsschwerpunkten der kombinierten Mobilitäts- und Quartiersentwicklung.

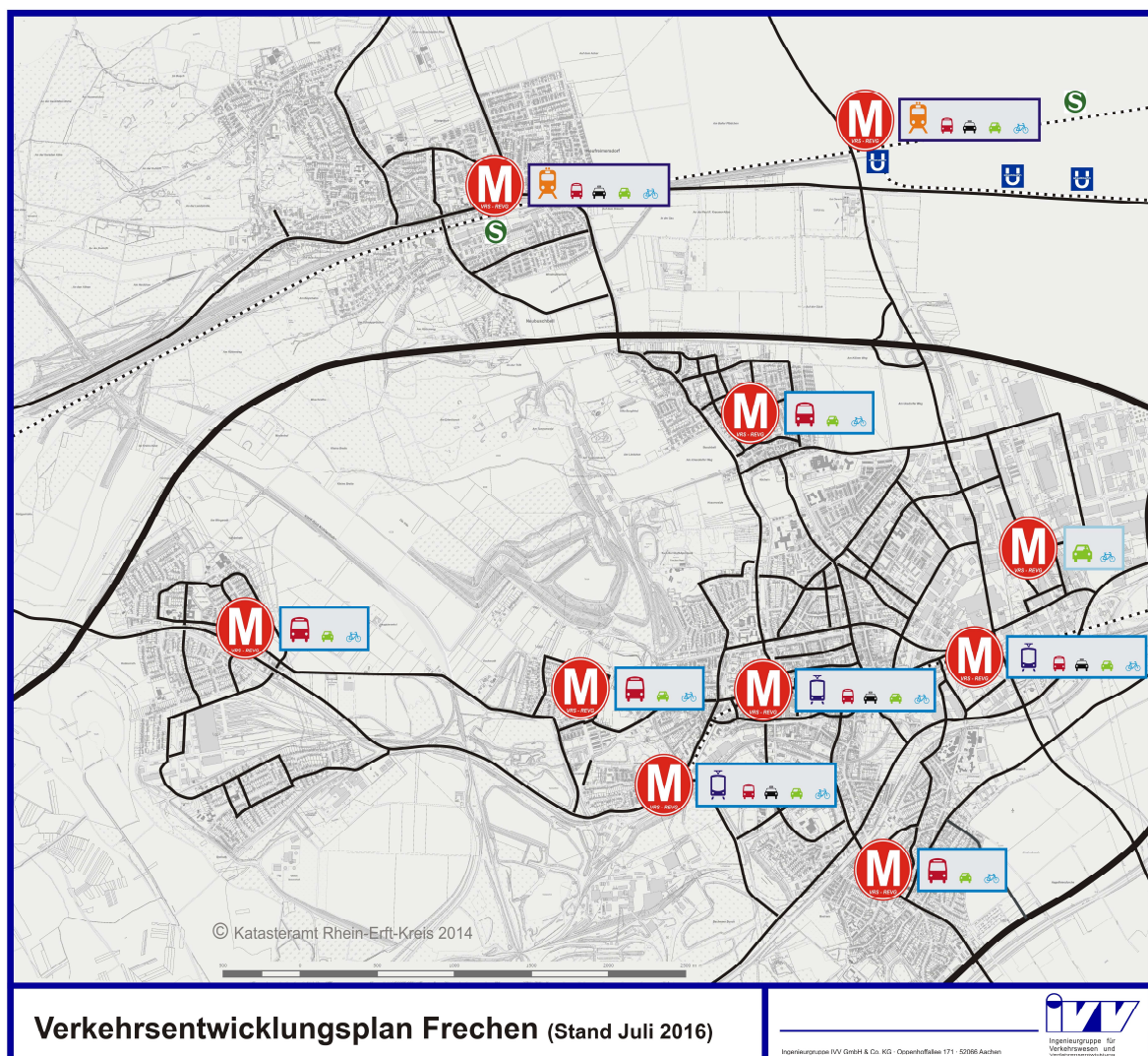


Abbildung 14: Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan mit den geplanten Mobilitätsstationen

7. Gute Rahmenbedingungen schaffen – Empfehlungen und erste Maßnahmen

Auf Grundlage der Analyse der Ausgangssituation und der Beteiligung der Akteure vor Ort werden im Folgenden Empfehlungen und erste Maßnahmen für die Fortführung des Klimaschutzprozesses in Frechen beschrieben. Dabei geht es zunächst darum, die konzeptionellen Grundlagen für die Entwicklung des oben beschriebenen integrierten Schwerpunktes „Klimaschonendes Wohnen und Mobilität im Quartier“ zu schaffen. Darüber hinaus sollen organisatorische Rahmenbedingungen geschaffen und Möglichkeiten der Vernetzung und Beteiligung untersucht werden.

7.1. Klimaschutzteilkonzept Verkehr

Für den Mobilitätssektor wird es darum gehen, die bereits bestehenden Planungen, Ideen und Initiativen von der regionalen und gesamtstädtischen Ebene bis in die Quartiersebene hinein, konzeptionell und im Sinne einer räumlichen Entwicklungs- und Klimaschutzstrategie zu verbinden. Hierzu bietet sich ein Klimaschutzteilkonzept Verkehr an. Klimafreundliche Mobilitätskonzepte werden durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit mit bis zu 50% gefördert. Das Konzept zielt darauf ab, die Verkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu initiieren, die die Bürger zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motivieren. Das Konzept ist daher gut geeignet, die oben skizzierten Entwicklungen im Sinne eines Gesamtkonzeptes und einer durchgängigen Entwicklungsstrategie zusammenzuführen und fortzuentwickeln. Aufbauend auf ein solches Konzept ließen sich im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative z. B. auch investive Maßnahmen zum Aufbau von Mobilstationen fördern.⁴

Zuwendungsfähige Klimaschutzteilkonzepte müssen mindestens umfassen:

- Energie- und Treibhausgas-Bilanz
- Potenzialanalyse
- Akteurs Beteiligung
- Maßnahmenkatalog
- Verstetigungsstrategie
- Controlling-Konzept

Auf Grundlage des Klimaschutzteilkonzepts können zusätzlich Personalmittel für ein Klimaschutzmanagement beantragt werden.

⁴ Weitere Informationen: https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/page/downloads/mb_investive_massnahmen.pdf

Arbeitsschritte: Vorhabenbeschreibung formulieren und Fördermittel beantragen

Kosten der Maßnahme: Circa 50.000,- bis 70.000,- €, es wird das Einholen von Richtpreisangeboten empfohlen. Die notwendigen Personalkosten können möglicherweise bei der Neubesetzung offener Planerstellen berücksichtigt werden. Eine Förderung der Personalkosten sieht das Förderprogramm grundsätzlich vor.

Zeitraum der Maßnahme: Die Antragstellung ist zwischen dem 1. Juli und 30. September sowie dem 1. Januar und 31. März möglich, die Durchführung könnte daher im Jahr 2017 starten

7.2. Konzept zur energetischen Quartiersentwicklung

Als ergänzende konzeptionelle Maßnahme zum Teilklimakonzept Verkehr wird die Entwicklung eines von der KfW-Bank gefördertes Konzept zur energetischen Quartiersentwicklung empfohlen. Das Programm fördert die Erstellung integrierter Quartierskonzepte zur Steigerung der Energieeffizienz der Gebäude und der Energieversorgung. Das Konzept zeigt die technischen – wirtschaftlichen Potenziale auf und benennt konkrete Maßnahmen und Projekte. Es berücksichtigt städtebauliche, denkmalpflegerische, baukulturelle, wohnungswirtschaftliche und soziale Aspekte. Das Programm fördert das Konzept und die Umsetzung durch einen Sanierungsmanager. Der Förderzeitraum für den Sanierungsmanager beträgt 3 Jahre. Die Förderhöhe der KfW beträgt 65%. Gefördert werden kommunale Gebietskörperschaften und deren rechtlich unselbstständige Eigenbetriebe. Die Zuschüsse können an privatwirtschaftliche oder gemeinnützige Akteure weitergegeben werden (Stadtwerke, Wohnungsunternehmen ...). Die Kombination mit Landes- und EU-Mitteln ist möglich (wenn bereitgestellt). Die maximale Förderung beträgt dann 85% bis 95% (bei Kommunen mit Haushaltssicherung). Eigenmittel der Kommune können durch Personalmittel eingebracht werden. Ziele des Konzepts sind unter anderem:

- Klimaschutzziele erreichen (CO₂ - Ausstoß im Gebäudebereich gegenüber 1990 bis zum Jahr 2020 um 40% senken, bis 2050 um 80% bis 95%),
- Ziele der Stadtentwicklung erreichen (Leerstände minimieren, Baukultur bewahren, Demografischen Wandel bewältigen),
- Rahmenbedingungen für Investitionen im Quartier verbessern (z.B. durch gemeinschaftliche Lösungen der Energieversorgung, Verbesserung der Mobilitätsangebote)
- Handlungspotenziale erhöhen (Kooperationen schmieden, Projektorientierung)

Die Auswahl eines oder mehrere Quartiere sollte in enger Verzahnung mit den Überlegungen zum Verkehrskonzept erfolgen und zunächst nach folgenden Kriterien erfolgen:

- Übertragbarkeit auf andere Quartiere,

- Quartiere mit besonderen Herausforderungen,
- Strategische Ziele der Stadtentwicklung (z.B. Entwicklung der Mobilitätsangebote)
- Strategische Ziele der Projektpartner (z.B. Infrastrukturentwicklung ÖPNV, MobilstationenFeFe)
- Ansprache bestimmter, wichtiger Ziel- und Akteursgruppen

Arbeitsschritte: Akteure zusammenbringen, gemeinsame Ziele definieren, geeignete Quartiere auswählen, Vorhabenbeschreibung erarbeiten, Finanzierung sichern, Antrag stellen

Kosten der Maßnahme: Circa 40.000,- bis 60.000,- € für ein Quartierskonzept, es wird das Einholen von Richtpreisangeboten empfohlen. Die notwendigen Personalkosten können möglicherweise bei der Neubesetzung offener Planerstellen berücksichtigt werden. Eine Förderung der Personalkosten sieht das Förderprogramm grundsätzlich vor.

Zeitraum der Maßnahme: Die Antragstellung bei der KfW-Bank ist jederzeit möglich. Für die Antragsphase bis zur Bewilligung der Mittel sollten circa drei bis vier Monate vorgesehen werden. Das Konzept könnte im Laufe des Jahres 2017 begonnen werden, der Bearbeitungszeitraum liegt bei 12 Monaten.

7.3. Projektorganisation und Controlling

Klimaschutz in Frechen soll als integrierter Prozess und unter Beteiligung aller relevanten Akteure erfolgen. Wichtig sind den Beteiligten die Projektorientierung und die effiziente Steuerung der Prozesse.

Hierzu wird zunächst die Fortführung des im Rahmen der Einstiegsberatung gebildeten Projektteams als Klimaschutzteam empfohlen. Das Projektteam ist insbesondere geeignet, den oben beschriebenen Handlungsschwerpunkt voranzubringen.

Zur Verstetigung des Prozesses ist die zusätzliche Ausstattung mit personellen und finanziellen Ressourcen für ein Klimaschutzmanagement notwendig. Die oben beschriebenen Förderprogramme ermöglichen mit der anteiligen Förderung von Personalstellen den Einstieg.

Zu den Aufgaben des Klimaschutzmanagements gehören die Sicherung des Informationsflusses zwischen den Akteuren, das Ideenmanagement und die Unterstützung bei Projekt- und Maßnahmenentwicklungen. Eine weitere Aufgabe liegt in dem Aufbau eines Controllings. Ein Werkzeug des Controllings ist die in Kapitel 3.3 beschriebene Bilanz. Ein weiteres Werkzeug kann das Leitbild der Stadt Frechen sein.

Arbeitsschritte: Die Ergebnisse der Leitbilddiskussion fließen in eine formelle Überarbeitung des bestehenden Leitbildes ein und werden in den politischen Gremien vereinbart. Als Teil des Controllings werden die im Leitbild formulierten Entwicklungsziele weiterhin jährlich überprüft und fortgeschrieben.

Zur Bewertung werden von den Fachbereichen geeignete Kennwerte und Indikatoren entwickelt, vorgeschlagen und eingeführt. Die Ergebnisse werden dokumentiert und transparent gemacht.

Kosten der Maßnahme: keine externe Kosten

Zeitraum der Maßnahme: Die formelle Überarbeitung des Leitbildes kann bis Anfang 2017 durchgeführt und in den politischen Gremien beschlossen werden.

7.4. Vernetzung und Beteiligung

Der Klimaschutzprozess in Frechen braucht vielfältige Kooperationen mit Unternehmen, Bürgerschaftlichen Akteuren und interkommunale Zusammenarbeit. Die Mobilitätsthemen in der Region erfordern die Zusammenarbeit auf Kreisebene und im Verkehrsverbund, die energetische Quartiersentwicklung kommt ohne Energieversorger, Wohnungsunternehmen und Mobilitätsanbieter nicht aus.

Die Akteursbeteiligung hat gezeigt, dass dabei rechtliche Fragen ebenso eine Rolle spielen, wie eingespielte Prozesse der Kooperation.

Die Einstiegsberatung empfiehlt daher, zunächst die Rahmenbedingungen und Kriterien für Kooperationen zwischen der Stadt und insbesondere private Unternehmen zu klären und verbindlich zu vereinbaren. Im Rahmen eines Arbeitstermins mit dem Fachbereich 3 (Rechts- und Ratsangelegenheiten) konnten erste Punkte geklärt werden. Diese sind in die Leitbilddiskussion eingeflossen. Auf dieser Grundlage sollen zunächst folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Partnerschaften, Kooperationen und Netzwerke werden gezielt gefördert und eingegangen
- Die Stadt Frechen stellt Kriterien für Klimaschutzpartnerschaften insbesondere mit gewerblichen Partnern auf und führt geeignete Verfahren ein (z.B. Markterkundung, Interessenbekundung)
- Die Aktivitäten der Stadt Frechen im Umwelt- und Klimaschutz werden aktiv nach außen kommuniziert. Hierzu erstellt die Stadt Frechen ein geeignetes Kommunikationskonzept.

8. Zusammenfassung und Empfehlungen

Kommunaler Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe der städtischen Verwaltung und eine Gemeinschaftsaufgabe für die Stadtgesellschaft. Über Fach- und Dezernatsgrenzen hinweg geht es um abgestimmte Strategien der Stadtentwicklung, integrierte Prozesse der Fachplanung und den verantwortungsvollen Umgang mit den Ressourcen bei eigenen Gebäuden und Verkehrsmittel. Als Gemeinschaftsaufgabe der Stadtgesellschaft, also aller Bürger, Unternehmen, Vereine und Initiativen, spielen Kooperationen, der Austausch und die Vernetzung zwischen den Akteuren und die Öffentlichkeitsarbeit zentrale Rollen.

Der beinahe einjährige Prozess der Einstiegsberatung „kommunaler Klimaschutz“ hat die Stärken der Stadt Frechen aufgezeigt, aber auch konkrete Ansätze für weitergehende Maßnahmen und Projekte.

Die Stadt Frechen handelt im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten engagiert und erreicht Erfolge in der operativen Umsetzung von Projekten. Dazu zählen z.B. die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technologie, die schrittweise Optimierung der kommunalen Gebäude, die Beratungs- und Informationsarbeit an Schulen und Kindergärten, die Schaffung formaler und informeller planerischer Rahmenbedingungen.

Die Beteiligung der Fachdienste hat jedoch auch gezeigt, dass eine stärkere interne Vernetzung und fachübergreifende Zusammenarbeit gewünscht wird.

Eine zentrale Aufgabe besteht darin, die Aktivitäten für den Klimaschutz auf eine breitere Basis zu stellen. Bürgerbeteiligung sollte dabei auf greifbare, verbindliche Ergebnisse setzen und das Thema Klimaschutz in der Lebenswirklichkeit der beteiligten BürgerInnen verankern. Konkrete Projekte, getragen von den Bürgern, Vereinen, Unternehmen und Initiativen sind ideale Anknüpfungspunkte um Ressourcen zielgerichtet zu bündeln.

Die Kommune kann dabei zum einen Vorbild sein und zum anderen die Rahmenbedingungen schaffen: Formate des Dialogs, strategische Entwicklungskonzepte, fachliche Beratungsangebote oder Öffentlichkeitsarbeit bieten Chancen.

Gerade vor dem Hintergrund knapper finanzieller und personeller Ressourcen wird aber auch deutlich, dass Strategieentwicklung und konkrete Projektorientierung nicht „flächendeckend“ und zeitgleich über alle Handlungsfelder des Klimaschutzes mit der notwendigen Tiefe erreicht werden können. Strategische Schwerpunkte des Handelns sind daher sinnvoll und erforderlich.

Unter Beteiligung der Fachdienste haben die Analysen und insbesondere die Diskussion um die Leitbilder und Ziele Schwerpunkte des Handelns aufgezeigt: Mobilität und Wärme. Die Stadt Frechen hat bereits planerische und konzeptionelle Schwerpunkte im Bereich Mobilität - hier verfügt die Stadt also

über hohes Handlungspotenzial. Die eigenen Handlungspotenziale im Gebäudebereich sind im Vergleich zu den Gesamtenergieverbräuchen im Stadtgebiet gering. Entscheidend wird es daher sein, die privaten und gewerblichen Hauseigentümer und die regionalen Energieversorger zu aktivieren. Das Quartier als räumliche Bezugsebene bildet dafür ideale Voraussetzungen.

Daraus ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen:

- Die integrierte Entwicklung von klimaschonenden Mobilitätsangeboten in enger Verzahnung mit der energetischen Quartiersentwicklung fördern.
- Daraus eine übertragbare Strategie für die nachhaltige Entwicklung der Stadt formulieren und mit konkreten Projekten verankern.
- Konzeptionelle und strategische Grundlagen schaffen durch die Durchführung eines Klimaschutzteilkonzeptes Verkehr und eines Konzepts zur energetischen Quartiersentwicklung (KfW-432).
- Günstige Rahmenbedingungen für die stärkere interdisziplinäre und fachübergreifende Vernetzung schaffen.
- Dazu gehört zunächst die Fortführung des bestehenden Projektteams und mittelfristig die Einrichtung eines Klimaschutzmanagements im Rahmen der möglichen Förderungen.
- Förderung der Vernetzung und Kooperation zur Bildung einer breiteren Basis für den kommunalen Klimaschutz in Frechen.

Jung Stadtkonzepte
Partnerschaftsgesellschaft
Venloer Straße 151
50823 Köln